



Właśnie dobiega końca budowa Trasy Sucharskiego w Gdańsku. Po zakończeniu realizacji zostanie ona włączona w sieć dróg krajowych, jako przyszły przebieg drogi krajowej nr 91. Celem inwestycji jest poprawa dostępności drogowej i zwiększenie konkurencyjności Portu Morskiego w Gdańsku oraz ograniczenie ciężkiego ruchu samochodowego w śródmieściu Gdańska.

## Trasa Sucharskiego



Nowa trasa jest powiązana z Trasą Słowackiego. Budowana Trasy Sucharskiego, poprzez wybudowaną przez GDDKiA Obwodnicę Południową Gdańska, utworzy połączenie miasta z układem dróg krajowych. Poprowadzi ona ruch drogowy z południa (przez Żuławy Gdańskie) na północ (przez Wyspę Stogi) w obszarze miasta i stanie się elementem głównych powiązań komunikacyjnych Gdańska. Stworzy możliwość sprawnego połączenia terenów portowo-przemysłowych z zewnętrznym układem drogowym Trójmiasta.

Budowa Trasy Sucharskiego składała się z trzech zadań:

## Gdański boom drogowy cz. II

Utworzono: środa, 21, listopad 2012 08:42 Agnieszka Serbeńska

---

- Zadanie I - Obwodnica Południowa Gdańska - Węzeł Elbląska (realizacja czerwiec 2011 r. – grudzień 2012 r.) - długość odcinka: 2,944 km; wykonawca: Budimex; koszt: 168,6 mln zł;
- Zadanie II - Węzeł Wosia Budzysza - Węzeł Ku Ujściu (realizacja czerwiec 2011 r. – listopad 2012 r.) - długość odcinka: 2,692 km; wykonawca: Skanska; koszt: 184 mln zł;
- Zadanie III - Węzeł Ku Ujściu - Terminal Promowy Westerplatte (realizacja marzec 2011 r. – czerwiec 2011 r.) - długość odcinka: 2,650 km; wykonawca: Skanska; koszt: 9,4 mln zł.



Odcinek zadania I rozpoczyna się na przedłużeniu drogi od Węzła Olszynka i kończy się na istniejącym obiekcie mostowym im. Jana Pawła II. W ramach tego zadania zrealizowano dwie nowe jezdnie po dwa pasy ruchu drogi klasy GP włączone nowym węzłem Błonia i przebudowanym Węzłem Elbląska (z zachowaniem istniejących obiektów). Prowadzenie trasy bezkolizyjnie wymusiło budowę obiektów inżynierskich w ciągu Trasy Sucharskiego na Węzle Błonia nad projektowanymi jezdniami ul. Michałki, nad kanałem melioracyjnym, drogą gruntową oraz kolektorami tłoczniowymi kanalizacji sanitarnej, łącznicą kolejową Grupy LOTOS, na łącznicy Węzła Elbląska nad istniejącą linią kolejową nr 226 Pruszcz Gdański - Port Północny oraz tunelem dla pieszych.

Wybudowano obiekt inżynierski w ciągu ulicy Tama Pędzichowska, umożliwiający bezkolizyjne przeprowadzenie ruchu kołowego drogi serwisowej nad Trasą Sucharskiego. Przewidziano też przejście podziemne w ciągu pieszo-rowerowym w rejonie Węzła Elbląska umożliwiające bezkolizyjne przeprowadzenie ruchu pieszych i rowerzystów pod Trasą Sucharskiego oraz linią kolejową nr 226.

Zadanie II (odcinek Węzeł Wosia Budzysza - Węzeł Ku Ujściu) rozpoczyna się za istniejącym mostem wiantowym im. Jana Pawła II, a kończy się za węzłem Ku Ujściu. Trasa Sucharskiego w rejonie przebiega równolegle do istniejącej ulicy ul. Sucharskiego, która docelowo będzie pełniła funkcję ulicy obsługującej tereny przyległe.



## Gdański boom drogowy cz. II

Utworzono: środa, 21, listopad 2012 08:42 Agnieszka Serbeńska

---

Trasa przechodzi nad istniejącym skrzyżowaniem ul. Sucharskiego z ul. Wosia Budzysza (skrzyżowanie z wyspą centralną przez które prowadzona jest linia tramwajowa) do istniejącego skrzyżowania czterowylotowego ul. Ku Ujściu i ul. Sucharskiego. Pomędzy węzłami Wosia Budzysza a Ku-Ujściu zaprojektowano miejsca do ważenia pojazdów ciężarowych z dodatkowymi pasami włączania i wyłączania (ze względu na planowane w przyszłości Centrum Logistyczne). W ramach tego zadania zrealizowano dwie nowe jezdnie po dwa pasy ruchu (klasa GP) włączone w nowym Węźle Wosia Budzysza i w nowym Węźle Ku Ujściu. Dla prawidłowego funkcjonowania Trasy Sucharskiego i prawidłowej obsługi przyległych terenów wybudowano drogi dojazdowe i zbiorcze.

Bezkolizyjny przebieg trasy spowodował konieczność budowy obiektów inżynierskich w ciągu Trasy Sucharskiego nad istniejącą ul. Wosia Budzysza oraz trakcją tramwajową, nad łącznicami kolejowymi do Portu Północnego oraz Portu Gdańskiego, rondem węzła Ku Ujściu oraz drogami dojazdowymi w ciągu łącznicy nad istniejącą drogą dojazdową do terminalu kontenerowego oraz łącznicą kolejową do Portu Północnego.



- Realizacja trzeciego zadania miała miejsce w 2011 roku i trwała zaledwie trzy miesiące. W całym więc przedsięwzięciu ten etap był prawie niezauważalny - podkreśla Magdalena Skorupka-Kaczmarek. Zadanie III (Węzeł Ku Ujściu - Terminal Promowy Westerplatte) obejmowało przebudowę istniejącej ul. Sucharskiego na odcinku od Węzła Ku Ujściu do skrzyżowania z ul. Poinca (rejon Terminalu Promowego Westerplatte). Zadanie zrealizowano zachowując w planie sytuacyjnym przebieg jezdni ul. Sucharskiego w istniejącym układzie jedno jezdniowym.

---

### Trasa Wschód-Zachód

Trasa Wschód-Zachód (Trasa W-Z) stanowi ciąg uliczny Alei Armii Krajowej, która łączy Obwodnicę Trójmiasta (droga krajowa nr 6) ze Śródmieściem Gdańską (droga krajowa nr 1) oraz wyjazdem z miasta w kierunku Warszawy (droga krajowa nr 7). Trasa W-Z realizowana była etapami od 1980 roku. Wówczas podstawowym jej zadaniem było połączenie śródmieścia Gdańską z Obwodnicą Zachodnią Trójmiasta. Budowę ostatniego etapu Trasy W-Z w Gdańsku zakończono w grudniu 2011 r. Dzięki tej inwestycji obecnie ruch na kierunku Port Lotniczy im. Lecha Wałęsy w Gdańsku-Rębiechowie - centrum miasta, odbywa się bardzo sprawnie. Głównym problemem przy realizacji robót było utrzymanie ruchu na przebudowywanym odcinku ul. Kartuskiej wraz z umożliwieniem dostępu do okolicznych osiedli i centrum handlowego.

## Gdański boom drogowy cz. II

Utworzono: środa, 21, listopad 2012 08:42 Agnieszka Serbeńska

---



Inwestycję realizowała firma Skanska za kwotę 89,5 mln zł. Została ona oddana do użytku na pięć miesięcy przed terminem (kontrakt zakładał oddanie zadania w maju 2012 roku). W zakres zrealizowanej inwestycji wchodziło wybudowanie dwujezdniowej trasy zasadniczej o długości 2,22 km powiązanej węzłami typu WB w formie zjazdu i wjazdu na północną jezdnię Trasy W-Z w rejonie ul. Gronostajowej oraz południową na skrzyżowaniu z ul. Nowa Myśliwska, a także skrzyżowania z wyspą centralną na skrzyżowaniu z ul. Otomińską. W ramach zadania wybudowano również ul. Kartuską Północną i ul. Nową Myśliwską, 3 skrzyżowania w formie ronda, przebudowano ulice boczne na łącznej długości 2,77 km. Wybudowano 4 obiekty inżynierskie, w tym nad Nową Myśliwską i nad Trasą W-Z w rejonie ul. Szczęśliwej. W ciągu Trasy W-Z powstały 4 obiekty inżynierskie, a wśród nich jeden ma szansę stać się charakterystycznym elementem wjazdu do Gdańska. Obiektem tym jest wiadukt WD6 zrealizowany w konstrukcji pomostu podwieszanego za pomocą lin do pylonów. Na obu poboczach zaprojektowano przyczółki zatopione w wykopach. Nazwa obiektu „Bursztynowa Brama” nawiązuje do imitacji bursztynu w zwieńczeniach pylonów oraz lokalizacji obiektu przy Obwodnicy Trójmiasta. Wyjątkową architekturę wiaduktu iluminowano w kolorze niebieskim imitującym morze i ruch fal, zaś pylon podświetlono na kolor bursztynowy. Całość wywołuje skojarzenie z bursztynem wynurzającym się z morza. Można także uruchomić program oświetlenia wiaduktu w kolorach biało-czerwonych, czyli w kolorach flagi narodowej (podobnie jest na wiadukcie WD5 - tam podstawowa iluminacja przypomina błękit wody i ruch fali w morzu, dodatkowo istnieje możliwość włączenia programu iluminacji biało-czerwonej).



Budowa Trasy W-Z stanowi zakrojone na szeroką skalę przedsięwzięcie, mające na celu dogodne powiązanie miejskiego systemu komunikacyjnego z układem dróg krajowych i regionalnych. Umożliwia szybkie skomunikowanie wschodnich terenów miejskich, gdzie zlokalizowane są główne tereny portowo-przemysłowe, z Obwodnicą Trójmiasta eliminując tym samym uciążliwy ruch tranzytowy w okolicach intensywnie zabudowanych dzielnic mieszkaniowych.

## Gdański boom drogowy cz. II

Utworzono: środa, 21, listopad 2012 08:42 Agnieszka Serbeńska

---

\*\*\*

Drogowe projekty Gdańska są współfinansowane przez Unię Europejską ze środków Funduszu Spójności oraz Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Infrastruktura i Środowisko. Na przełomie lat 2010/2011 również dzięki europejskim funduszom wykonano odwodnienie terenu pod stadion piłkarski PGE Arena w Letnicy. Inwestycja, kosztująca 41 mln zł, polegała na rozbudowie istniejącego systemu, aby mógł on obsłużyć inne dzielnice Gdańska i tereny portowe. Gdańsk bowiem położony jest na terenach przydepresyjnych, narażonych na podtopienia.

Agnieszka Serbeńska

*W materiale wykorzystany został referat autorstwa: Krystyny Siuzdak, Iwony Żygowskiej, Romualda Nietupskiego i Magdaleny Skorupki-Kaczmarek, Gdańskie Inwestycje Komunalne Sp. z o.o. Materiał graficzny i fotograficzny pochodzi z zasobów spółki Gdańskie Inwestycje Komunalne (więcej na: [www.gik.gda.pl](http://www.gik.gda.pl)).*

\*Gdańskie Inwestycje Komunalne Sp. z o.o. to spółka powołana przez Gminę Miasta Gdańska na mocy ustawy o przygotowaniu finałowego turnieju ME w Piłce Nożnej UEFA EURO 2012 oraz uchwały Rady Miasta Gdańska.

Magdalena Skorupka-Kaczmarek, rzecznik prasowy Gdańskich Inwestycji Komunalnych Sp. z o.o., przedstawiała przedsięwzięcia drogowe miasta podczas seminarium „Inwestycje infrastrukturalne w aglomeracjach: Gdańsk – miasto inwestycji transportowych”, zorganizowanego przez Stowarzyszenie Klub Inżynierii Ruchu (8-9 listopada 2012 r., Straszyn k/Gdańska). Seminarium szkoleniowe KLIR odbyło się pod honorowym patronatem Pawła Adamowicza – prezydenta Gdańska. Uczestnicy seminarium mieli możliwość zwiedzenia inwestycji podczas wycieczki technicznej.

Gdańsk leży na przecięciu szlaków morskich Morza Bałtyckiego z lądową częścią VI Transeuropejskiego Korytarza Transportowego. Miasto jest ważnym węzłem komunikacyjnym o międzynarodowym znaczeniu, z najgłębszym i jednym z największych na Bałtyku portem, międzynarodowym portem lotniczym, siecią połączeń kolejowych i drogowych. Gdańsk przoduje w pozyskiwaniu środków unijnych, co pozwala aktualnie na realizację dużych inwestycji infrastrukturalnych w tym przede wszystkim z zakresu komunikacji drogowej. Wszystko to sprawia, że Gdańsk staje się bramą Polski na kraje Europy Północnej.