

Inwestycje komunikacyjne Gdańska na przestrzeni 2009–2016 zrealizowane przez Gdańskie Inwestycje Komunalne

Ryszard Trykosko, Prezes Zarządu, Gdańskie Inwestycje Komunalne Sp. z o.o.

Wprowadzenie

Podstawowym warunkiem rozwoju lokalnego jest rozwój szeroko rozumianej infrastruktury komunalnej. Jest to niezbędny warunek dla sprawnego funkcjonowania i rozwoju każdego organizmu miejskiego. Wynika z obowiązku zaspokajania zbiorowych potrzeb wspólnoty, jaką jest niewątpliwie gmina, w zakresie m.in. zapewnienia ładu przestrzennego, ochrony środowiska, budowy gminnych dróg, ulic, mostów, organizacji ruchu drogowego, lokalnego transportu zbiorowego, jaki nakłada ustawa z dnia 8 marca 1990 roku o samorządzie gminnym.

Inwestycje komunalne podnoszą standard życia wspólnoty, stymulują jej rozwój gospodarczy, przynoszą korzyści zewnętrzne, zwiększając chociażby atrakcyjność danej gminy. Jednak inwestowanie w infrastrukturę przyniesie zamierzony efekt wyłącznie w przypadku, gdy skorelowane będzie ze strategicznym planem jej zrównoważonego rozwoju. Stąd tak ważnym jest prowadzenie długofalowego planowania jako elementu polityki rozwoju. Planowanie jest bowiem podstawową funkcją zarządzania, służącą do ustalania celów i kierunków działalności organizacji oraz środków niezbędnych do ich realizacji, jest wyzwaniem stawianym kierownikom wszystkich szczebli zarządzania.

Jak wspomina ustawa o samorządzie gminnym, specyfika jednostek samorządu terytorialnego polega głównie na zaspokajaniu potrzeb lokalnej społeczności. Są one zazwyczaj bardzo zróżnicowane i dotyczą wielu sfer życia. Dlatego proces planowania w gminie musi się odbywać w taki sposób, aby uwzględnił on, w każdym założonym do realizacji działaniu, zaspokajanie podstawowych potrzeb społeczności lokalnej. Służą temu Wieloletnie Plany Inwestycyjne (WPI), będące listą inwestycji zatwierdzonych do realizacji na okres kilku, kilkunastu lat.

Wykorzystać szansę

W 2007 roku Polsce i Ukrainie została przyznana organizacja finałowego turnieju Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej UEFA EURO 2012, a rola jednego z czterech Miast Gospodarzy, oprócz Warszawy, Poznania i Wrocławia, przypadła Gdańskowi. To wówczas, w Cardiff, bezpośrednio po ogłoszeniu wyników głosowania, prezydent Gdańska Paweł Adamowicz mówił: „...To święto wszystkich gdańszczan, Polaków i Ukraińców. Jestem w euforii. To ukoronowanie ponad dwuletnich starań i przygotowań. Zastużyliśmy na to, co dzisiaj stało się w Cardiff. Jeden etap za nami, przed nami kolejne i tym także podołamy”.

Gdańsk postanowił wykorzystać swoją szansę. Postanowił połączyć i wykorzystać, dla dobra miasta i jego mieszkańców, środki inwestycyjne, jakie można było pozyskać bezpośrednio w związku z organizacją turnieju UEFA EURO 2012, z tymi, których uzyskanie wiązało się z realizacją unijnych projektów infrastrukturalnych. Powstały wówczas m.in. Biuro Prezydenta ds. Sportu i Euro 2012, Społeczny Komitet Wsparcia EURO 2012. Gdańsk posiadał również uchwalony 27 listopada 2008 roku, przez Radę Miasta Gdańska, Plan Inwestycyjny Miasta na lata 2009- 2013.

Jednak kluczowa rola w powodzeniu całego gdańskiego Projektu EURO 2012 przypadła dwom nowym firmom, powołanym w 2008 roku dla zrealizowania przyjętego przez Radę Miasta Gdańska programu inwestycyjnego, warunkującego sprawne i bezkolizyjne przeprowadzenie turnieju piłkarskiego.

Powołano więc „Biuro Inwestycji Gdańsk Euro 2012”, spółkę prawa handlowego, której podstawowym celem było wybudowanie nowoczesnego stadionu piłkarskiego o pojemności 44 000 widzów i umożliwiającego, zgodnie z wymogami UEFA, rozgrywanie meczów piłkarskich na poziomie ćwierćfinałów. Pracowano w iście ekspresowym tempie: 28 marca 2008 roku podpisano umowę na projekt stadionu, 26 września 2008 roku uzyskano pozwolenie na budowę stadionu, 15 grudnia 2008 roku rozpoczęto prace ziemne, 15 lipca 2009

roku położono symboliczny kamień węgielny, 24 lipca 2010 roku odbyła się uroczystość zawieszenia wiechy, a 30 czerwca 2011 roku, po 1190 dniach oddano operatorowi „Lechia – Operator”, stadion w dzierżawę do użytkowania.

Historia Gdańskich Inwestycji Komunalnych

Gdańskie Inwestycje Komunalne Sp. z o.o. (GIK), (pierwotnie Gdańskie Inwestycje Komunalne EURO 2012 Sp. z o.o.), były drugą spółką celową, jaką powołała Gmina Miasta Gdańska do realizacji przedsięwzięć inwestycyjnych związanych z przygotowaniem finałowego turnieju Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej UEFA Euro 2012.

Podjętą 24 lipca 2008 roku uchwałą w sprawie wyrażenia woli utworzenia spółki handlowej GIKE 2012, której przedmiotem działalności było przygotowanie i wykonanie przedsięwzięć EURO 2012, w szczególności zastępcze wykonywanie zadań inwestora i zadań nadzoru inwestorskiego w rozumieniu przepisów ustawy „Prawo budowlane”, Rada Miasta Gdańska w uzasadnieniu podjętej uchwały podkreśliła, że realizacja powierzonych Spółce przedsięwzięć nakłada na beneficjenta (Gminę) szczególnie wysokie wymagania sprawności w zarządzaniu inwestycjami. Stąd celowym jest powołanie podmiotu odpowiedzialnego za sprawne wdrożenie przedsięwzięć EURO 2012. Rada podkreśliła, że „... obecne tendencje na rynku usług budowlanych i towarzyszących inwestycjom wskazują na konieczność dostosowania posiadanych przez Gminy narzędzi organizacyjnych do struktur

podmiotów obecnych w obrocie, celem usprawnienia systemu realizacji zadań inwestycyjnych samorządów terytorialnych i przejrzystego, lecz precyzyjnego, opartego o rachunek ekonomiczno-społeczny, nadzoru nad wydatkowaniem środków publicznych.”

Inwestycje GIK

Utworzonej, na mocy Aktu Założycielskiego z dnia 21 sierpnia 2008 roku spółce Gdańskie Inwestycje Komunalne, Gmina Miasta Gdańska powierzyła przygotowanie i realizację 35 oddzielnych zadań inwestycyjnych w ramach 8 Przedsięwzięć ujętych w aktach wykonawczych do ustawy o organizacji w Polsce w 2012 turnieju piłkarskiego, a mianowicie:

- budowę Trasy W-Z (odcinek Kartuska – Otomińska),
- realizację Gdańskiego Projektu Komunikacji Miejskiej – etap III (GPKM III),
- budowę Odwodnienia terenu pod stadion „Arena Bałtycka” w dzielnicy Gdańsk-Letnica,
- budowę Połączenia Dróg Krajowych – Trasa Sucharskiego,
- budowę Połączenia Portu Lotniczego z Portem Morskim Gdańsk – Trasa Słowackiego,
- budowę Zintegrowanego Systemu Zarządzania Ruchem TRISTAR,
- budowę Europejskiego Centrum Solidarności w Gdańsku,
- przebudowę węzła integracyjnego Gdańsk-Śródmieście.



Z realizacji tego ostatniego zadania zrezygnowano w 2009 roku, z uwagi na zakres przedsięwzięcia, koszt i uwarunkowania realizacyjne. Dla tego przedsięwzięcia opracowano koncepcję, kosztem 2 mln zł.

W 2013 roku określone dla GIK, w zawartej z Gminą Miasta Gdańska umowie powierzenia, rozszerzono o projekty związane bezpośrednio z realizacją wiodącej inwestycji Marszałka Województwa Pomorskiego, budową Pomorskiej Kolei Metropolitalnej.

Realizacja wszystkich powierzonych do zrealizowania przez GIK inwestycji ukierunkowana była w szczególności na rozbudowę układu komunikacyjnego miasta, skutkującą poprawą jakości życia mieszkańców Gdańska i aglomeracji trójmiejskiej oraz zwiększenia możliwości rozwojowych miasta.

Co zrealizowano...

Gdańskie Inwestycje Komunalne przygotowały, zrealizowały i oddały do użytkowania następujące przedsięwzięcia.

Trasę W-Z (Odcinek Kartuska – Otomińska)

Budowa ostatniego odcinka Trasy W-Z pomiędzy ulicami Kartuską i Otomińską stanowiła dokończenie połączenia Centrum Gdańska z Obwodnicą Trójmiasta.

Trasę o długości 2,22 km i przekroju poprzecznym dwie jezdnie po dwa pasy ruchu, budowę węzłów, skrzyżowania z wyspą centralną i trzech skrzyżowań w formie rond zrealizowano w okresie od VI.2010 do II.2012. Koszt robót budowlanych 90.096.124 zł. Wykonawcą trasy była firma SKANSKA SA.



Trasa W-Z – fragment wiaduktu oko Taurona

Odwodnienie terenu pod stadion „Arena Bałtycka”

Zadanie obejmowało m.in. przebudowę zbiornika Uczniowska o poj. 540 m³, wykonanie kolektora deszczowego 2x1600 z polimerobetonu (mikrotuneling o długości 1490 m), budowę zbiornika retencyjnego wody opadowej o poj. 2400 m³ i pompowni, wykonanie rurociągów tłocznych i kanału ulgi, przebudowę istniejącej infrastruktury.

Koszt robót budowlanych wyniósł 41 633 534 zł. Wykonawcą była HYDROBUDOWA Gdańsk SA. Zadanie zrealizowano w okresie X.2010 – X.2011, w ramach dużego projektu odwodnienia okolicznych te-



Odwodnienie terenu pod stadion

renów, współfinansowanego ze środków Funduszu Spójności. Wartość całego przedsięwzięcia wynosiła 120 770 600 zł, dofinansowanie z UE 21 760 000 zł

Gdański Projekt Komunikacji Miejskiej – etap III A

Całość przedsięwzięcia zrealizowanego przez GIK składała się z 16 z 19 zadań inwestycyjnych, z których gros stanowiły zadania związane z przebudową torowisk tramwajowych o łącznej długości ok. 26 km wraz z przebudową sieci oraz zadania związane z robotami elektroenergetycznymi realizowanymi poza przebudową i budową sieci. Wiodącym zadaniem w przedsięwzięciu GPKM – III A była budowa nowej linii tramwajowej „Chelm – Nowa Łódzka” i budowa ul. Nowej Łódzkiej o długości 1,9 km, składającej się z dwóch jezdni po dwa pasy ruchu.



GPKM III A – pętla Świętokrzyska

Całość zrealizowano w terminie od VI.2010 do V.2012 roku. Wykonawców dla poszczególnych zadań wyłaniano każdorazowo w postępowaniach przetargowych. Koszt całości robót wyniósł 257 124 783 zł.

Gdański Projekt Komunikacji Miejskiej – etapy III B, III C

Zadania wchodzące w realizację przedsięwzięcia Gdańskiego Projektu Komunikacji Miejskiej w etapach B i C, realizowanych przez Spółkę GIK związane były w szczególności z budową infrastruktury towarzyszącej budowie Pomorskiej Kolei Metropolitalnej, inwestycji Marszałka Województwa Pomorskiego. Obejmowały m.in. budowę

linii tramwajowej „Siedlce – Pomorska Kolej Metropolitalna”, budowę obiektów oraz dojazdów do przystanków PKM: „Brętowo”, „Jasień”, „Kietpinek”.

Wykonawcami poszczególnych zadań były konsorcja firm: Budowlano-Drogowej MTM SA Gdynia i PU-H RAJBUD Sp. z o.o. Tczew (zadanie 1.1 GPKM III B, koszt zadania 112 209 295 zł) oraz WPRD Gravel i TOR-KAR-SSON (zadanie 1.2 GPKM III B, koszt zadania 22 408 632 zł) Zadanie 1 w etapie GPKM – III C zrealizowała firma SKANSKA SA za kwotę 36 180 246 zł, natomiast zadanie 2 BUDIMEX SA za kwotę 65 606 402 zł.

Połączenie dróg krajowych – Trasa Sucharskiego

Zadanie I – Odcinek Obwodnica Południowa Gdańska – Węzeł Elbląska

Zadanie II – Odcinek Węzeł Wosia Budzysza – Węzeł Ku Ujściu

Oba zadania stanowiły podstawowe elementy Trasy Sucharskiego, która jest połączeniem Trasy Słowackiego z wybudowaną Obwodnicą Południową Gdańska. Głównym celem trasy była poprawa dostępności drogowej i zwiększenie konkurencyjności Portu Morskiego w Gdańsku oraz ograniczenie ciężkiego ruchu samochodowego w Śródmieściu Gdańska.

Zakres rzeczowy zadania I obejmował budowę odcinka o długości 2,94 km, natomiast zadania II o długości 2,69 km. Odcinki obu zadań zrealizowano w przekroju poprzecznym dwóch jezdni po dwa pasy ruchu dla klasy drogi GP. Dodatkowo w skład zadań wchodziły budowa węzłów: Błonia, Wosia Budzysza i Ku Ujściu oraz przebudowa Węzła Elbląska, budowa 9 wiaduktów i przebudowa istniejącej infrastruktury.



Trasa Sucharskiego – zadanie II – wjazd na most wantowy

Zadanie I zrealizował w okresie VI.2011 – XII.2012 BUDIMEX SA. Koszt robót budowlanych wyniósł 168 818 375 zł.

Zadanie II zrealizowała w okresie VI.2011 – XI.2012 SKANSKA SA. Koszt robót budowlanych wyniósł 182 326 608 zł.

Zadanie III – Odcinek Węzeł Ku Ujściu – Terminal portowy Westerplatte

Zadanie obejmowało m.in. modernizację istniejącej jednojezdniowej ul. mjr. Henryka Sucharskiego od Węzła Ku Ujściu do ul. Kpt. Poinca, budowę układu odwodnienia powierzchniowego jezdni i przebudowę istniejącej infrastruktury.

Zadanie, w okresie IV.2011 – VI. 2011, zrealizowała kosztem 9 351 723 zł firma SKANSKA SA.

Europejskie Centrum Solidarności w Gdańsku

Budynek Europejskiego Centrum Solidarności w Gdańsku jest siedzibą Instytucji Kultury ECS, pełni funkcję muzealną i wystawienniczą, jest ośrodkiem badawczo-naukowym i edukacyjno-szkoleniowym. W budynku znajduje się archiwum z czytelnią i biblioteką zbierające dokumenty i pamiątki związane z ruchem „Solidarności”.

Budynek ECS jest pierwszym elementem zabudowy tzw. Młodego Miasta, dzielnicy powstającej na terenach postoczniovych. Obiekt wyznacza bardzo wysokie standardy urbanistyczno-architektoniczne dla kolejnych inwestycji na tym terenie. Potężna, ekspresyjna bryła budynku, zlokalizowana jest w bezpośrednim sąsiedztwie Sali BHP oraz historycznej Bramy nr 2 prowadzącej na teren Stoczni Gdańskiej. Mocna i prosta elewacja budynku stanowi doskonałe tło dla Pomnika Poległych Stoczniovców.

Obiekt ECS spełnia najnowocześniejsze, światowe standardy dla tego typu placówek, zarówno w aspekcie muzealnym jak i funkcjonalnym. Kubatura budynku wynosi 198 778,38 m³, a powierzchnia użytkowa 19 442,09 m². System wykonania sond związanych z technologią centrali grzewczo-chłodniczej z pompami ciepła pod fundamentem budynku (98 sond o gł. 90 m), choć stosowany z powodzeniem w Europie, w tej skali jest prekursorskim w Polsce.

Realizację obiektu rozpoczęto w IX.2010 roku, a uroczysta ceremonia oddania budynku odbyła się 30 i 31 sierpnia 2014 roku. Generalnym wykonawcą budynku, którego wartość umowna kontraktu wyniosła 167 412 995 zł był POLIMEX – MOSTOSTAL SA Warszawa.



Budynek Europejskiego Centrum Solidarności w Gdańsku

Zintegrowany System Zarządzania Ruchem TRISTAR

Projekt budowy Zintegrowanego Systemu Zarządzania Ruchem był przedsięwzięciem współfinansowanym przez samorządy Gdańska, Gdyni i Sopotu. System TRISTAR wspomaga działania dotyczące zarządzania ruchem oraz transportem publicznym w zakresie optymalnego wykorzystania infrastruktury drogowej oraz poprawy bezpieczeństwa ruchu i ograniczenia negatywnego wpływu ruchu miejskiego na środowisko i obejmuje główne ciągi komunikacyjne Trójmiasta. System składa się z wielu systemów i podsystemów m.in. sterowania ruchem, pomiaru ruchu, nadzoru wizyjnego, systemu znaków i tablic zmiennej treści, systemów zarządzania bezpieczeństwem czy system zarządzania transportem zbiorowym.

Efektami wdrożenia systemu TRISTAR w obszarze jego funkcjonowania jest skrócenie globalnego czasu przejazdu pojazdów indywidualnych o 18,3%, przy wymaganych 5,5%, oraz skrócenie global-

nego czasu przejazdu pojazdów transportu zbiorowego o 9,1%, przy wymaganych 6,5%,

System zrealizowała firma QUMAK SA z Warszawy w okresie od II.2012 do XII.2015. Ogółem koszt inwestycji wyniósł 133 762 500 zł, w tym w Gdańsku 68 868 028 zł. Dofinansowanie ze środków UE wyniosło 85%. Dodatkowo Spółka GIK zrealizowała kosztem 8 252 812 zł Centrum Zarządzania przy ul. Miszewskiego w Gdańsku-Wrzeszczu.

Połączenie Portu Lotniczego z Portem Morskim Gdańsk – Trasa Słowackiego.

Budowa Trasy Słowackiego należała do jednej z priorytetowych inwestycji drogowych w Gdańsku. Realizacja tego projektu poprawiła komunikację w mieście, usprawniła połączenie obu portów lotniczego i morskiego, a w powiązaniu z budową Trasy Sucharskiego ułatwiła skomunikowanie się poprzez Obwodnicę Południową Gdańska z wylotami na kierunki: Warszawa (S7) i Łódź (A1).

Całe przedsięwzięcie współfinansowane przez UE ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Infrastruktura i Środowisko podzielono na 4 zadania. Koszt całego przedsięwzięcia wyniósł 1 420 000 000 zł, z czego dofinansowanie z UE wyniosło 1 154 000 000 zł.

Zadanie I – Odcinek ul. Spadochroniarzy – ul. Budowlanych

Zadanie I obejmujące m.in. budowę dwóch nowych jezdni po dwa pasy w każdym kierunku w klasie drogi G, długości 2,8 km, przebudowę istniejącej jezdni ul. Słowackiego, budowę dwóch nowych rond, przebudowę skrzyżowań i przejazdu kolejowego, budowę i przebudowę infrastruktury zrealizowała kosztem 31 526 850 zł firma WAKOZ Sp. z o.o. z Luzina. Termin realizacji III.2011 – XI.2011.

Zadanie II – Odcinek ul. Potokowa – Al. Rzeczypospolitej

Zadanie III – Odcinek Al. Gen. Józefa Hallera – Węzeł Marynarki Polskiej

Oba odcinki Trasy Słowackiego stanowiły tzw. „odcinki miejskie” trasy. Dla obu z nich wybudowano dwie nowe jezdnie po dwa pasy ruchu w każdym kierunku, w klasie technicznej G, odpowiednio o długości 3,2 km oraz 2,2 km. Z obiektów inżynierskich należy wymienić budowę estakady nad al. Grunwaldzką o długości 126 m, wiaduktu nad torami kolejowymi oraz w okolicach stadionu PGE Arena Gdańsk, wiaduktu nad torami, budowę tuneli dla pieszych, liczne skrzyżowania, drogi dojazdowe oraz przebudowę miejskiej infrastruktury.



Trasa Słowackiego – zadanie II – estakada nad al. Grunwaldzką



Trasa Słowackiego – zadanie III – wiadukt nad torami kolejowymi do portu

Wykonawcą zadania II była hiszpańska firma Obrascón Huarte Lain SA, która przejęła kontrakt po upadłej Hydrobudowie Polska SA. Zadanie II zrealizowano w okresie od IV.2011 do XI.2012. Koszt robót wyniósł 158 136 974 zł.

Wykonawcą zadania III był BUDIMEX SA, który zrealizował zadanie w okresie od VIII.2011 do XII.2012 za kwotę 134 208 375 zł.

Zadanie IV – Odcinek Węzeł Marynarki Polskiej – Węzeł Ku Ujściu

Budowa tunelu drogowego pod Martwą Wisłą była ostatnim z zadań, najważniejszym i jednocześnie najtrudniejszym, wchodzących w skład przedsięwzięcia inwestycyjnego „Połączenie Portu Lotniczego z Portem Morskim Gdańsk – Trasa Słowackiego”. Ma strategiczne znaczenie dla poprawy warunków ruchu w Gdańsku i dalszego harmonijnego rozwoju miasta. Zapewni dogodne połączenie Portu Lotniczego im. Lecha Wałęsy z Portem Morskim Gdańsk, a także z siecią dróg wojewódzkich, krajowych i tras międzynarodowych, usprawni komunikację pomiędzy dzielnicami Gdańska, ułatwi turystyczny ruch drogowy na Pojezierze Kaszubskie oraz stworzy nowe połączenie drogowe przez Martwą Wisłę, mające niezwykle istotne znaczenie dla podniesienia konkurencyjności Portu Morskiego w Gdańsku, jak i dla regionu.

Jako zadanie inżynierskie budowa tunelu pod Martwą Wisłą przełamała w Polsce dotychczasowy próg techniczny wprowadzania pod ziemię wielkich obiektów inżynierskich, w których odbywa się ruch drogowy. Jest to kierunek rozwoju wszystkich wielkich miast w Europie i na świecie, gdyż ograniczona przestrzeń miejska zderza się z wciąż nieograniczonym rozwojem ruchu kołowego drogowego oraz kolejowego.

Tunel zrealizowano metodą drążoną, z zastosowaniem Tunnel Boring Machine (maszyny TBM). Wybranie, w wyniku wielu analiz, zarówno technicznych, jak i społecznych oraz ekonomicznych, tej metody realizacji zapewniło gdańskiemu obiektowi status pierwszego w Polsce tunelu drogowego wykonywanego z zastosowaniem tej technologii. Tunel charakteryzują następujące parametry: całkowita długość tunelu – 1377,5 m, długość tunelu wykonanego w wykopie otwartym – 305 m, długość tunelu wierzonego metodą TBM – 1072,5 m. Tunel składa się z dwóch rur, po jednej dla każdego kierunku ruchu. Tunel wywiercono tarczą o średnicy 12,5 m. Kształt przekroju poprzecznego tunelu dopasowano do wymagań ruchu drogowego. Między rurami tunelu zaprojektowano siedem przejść poprzecznych bezpieczeństwa w odstępach co około 175 m.



Tarcza maszyny TBM



Tunel – montaż tablic kierunkowych

Integralną częścią tunelu są zrealizowane dwa budynki techniczne, w których znajdują się wszystkie urządzenia niezbędne do zapewnienia właściwej eksploatacji i funkcjonowania tunelu. Aby zapewnić bezpieczną eksploatację tunelu i jego prawidłowe utrzymanie, zaprojektowano również całodobowe centrum zarządzania, z którego nadzorowana będzie praca wszystkich instalacji wyposażenia technicznego oraz instalacji służących do sterowania ruchem w tunelu. Wyposażenie techniczno-eksploatacyjne tunelu obejmuje: oświetlenie, wentylację, odwodnienie, urządzenia ruchu drogowego oraz instalacje bezpieczeństwa, czyli komunikację, instalacje sygnalizacji pożarowej, instalację przeciwpożarową i gaśniczą oraz oświetlenie informacyjne i ewakuacyjne.

W skład zadania IV Trasy Słowackiego wchodziła budowa Węzła Marynarki Polskiej wraz z budową ronda w poziomie terenu o średnicy zewnętrznej 130 m, pod którym przebiega Trasa Słowackiego.

Realizacja projektu „Połączenie Portu Lotniczego z Portem Morskim Gdańsk – Trasa Słowackiego” rozpoczęła się w 14 października 2011 roku. Oddanie tunelu do eksploatacji nastąpi na przełomie kwietnia i maja 2016 roku. Generalnym wykonawcą zadania jest hiszpańska firma Obrascón Huarte Lain SA. Wielkość podpisanego kontraktu wynosiła 885 600 000 złotych.

Zarządzanie projektami w Gdańskich Inwestycjach Komunalnych

Wymóg terminowej realizacji zadań, warunkujących sprawne przeprowadzenie turnieju piłkarskiego UEFA EURO 2012, nałożył na zarządzających Gdańskimi Inwestycjami Komunalnymi wyjątkowo ostre rygory w zakresie jej zarządzania. W rok po założeniu, w spółce ukształtował się docelowy model jej struktury. Zapewniał on z jednej strony sprawną i profesjonalną obsługę zadań wynikających z prowadzonej działalności, z drugiej, nakierowany był na optymalizację zatrudnienia, które sukcesywnie wzrastało na przestrzeni od 2010 do 2013 roku, adekwatnie do postępu prac przygotowawczych i realizacyjnych przedsięwzięć EURO 2012. Przyjęty model organizacji i zarządzania polegał na realizacji inwestycji siłami własnymi Spółki w pełnym zakresie tj. zarządzania projektem oraz pełnienia funkcji inżyniera kontraktu. Gwarantowało to skuteczne zarządzanie oraz pełną kontrolę nad jakością i terminowością realizacji każdego z powierzonych zadań.

Działalność Spółki w poszczególnych fazach przygotowania i realizacji określonego zadania inwestycyjnego oparta była na Biurach Realizacji Projektu, przekształcanych następnie, z chwilą otrzymania pozwolenia na budowę, w Biura Inżyniera Kontraktu. Właśnie Biuro Inżyniera stanowiło podstawową i wiodącą komórkę organizacyjną, którego praca wspomagana była przez zespoły merytoryczne w zakresie spraw terenowo-prawnych, środowiskowych oraz zamówień publicznych, warunków kontraktowych i umów. Ponadto, w spółce funkcjonowały komórki o charakterze ogólnym, odpowiedzialne za obsługę organizacyjno-administracyjną oraz finansowo-księgową. Szczególna rola przypadła zespołowi PR odpowiedzialnemu za promocję realizowanych projektów i utrzymywanie kontaktów ze wszystkimi interesariuszami Spółki.

Spółka Gdańskie Inwestycje Komunalne Sp. z o.o. od początku jej powstania do chwili obecnej, przykładła w swoich działaniach dużą wagę dla zapewnienia kompetentnej i pełnej informacji skierowanej na zewnątrz jak i do wewnątrz firmy. Spółka utrzymuje stały kontakt, jak również buduje pozytywne relacje pomiędzy nią a jej interesariuszami, w szczególności samorządami i administracją państwową, pozarządowymi organizacjami społecznymi, radnymi, radami wszystkich szczebli oraz mieszkańcami. W sprawach dotyczących realizowanych projektów, Spółka każdorazowo zwracała się do wybranych grup społecznych w celu uzyskania pełnego zrozumienia i poparcia dla ich realizacji.

Podsumowanie

Działalność Spółki w jej obecnym kształcie zbliża się do końca. Gdańskie Inwestycje Komunalne zrealizowały zadania inwestycyjne, które koncentrowały się na modernizacji układu komunikacyjnego miasta, uwzględnia-

jącej jego docelową strukturę. Dzięki nim diametralnie zmieniła się jakość życia mieszkańców Gdańska i Trójmiasta. Gdańsk stał się miastem jeszcze bardziej przyjaznym, nie tylko w stosunku do swoich mieszkańców ale coraz liczniej odwiedzających nas turystów z kraju i zagranicy.

O skali nakładu pracy przy realizacji przedsięwzięć świadczą chociażby następujące liczby. Wybudowano ok. 26 km nowych tras drogowych, w tym 27 obiektów inżynierskich o łącznej długości ok. 7 km. Połączone w jeden ciąg, stanowiłyby jezdnię o długości ok. 60 km. Wybudowano i przebudowano ok. 20 km dwutorowej linii tramwajowej. Pozyskano 235 ha gruntów pod budowę nowych tras pasów drogowych, w tym 24 ha gruntów należących do ogrodów działkowych. Obsłużono 2,8 tys. podmiotów w postępowaniach wywłaszczeniowych. GIK uczestniczył w 270 postępowaniach o ustalenie i wypłatę odszkodowania za pozyskane nieruchomości oraz w 32 postępowaniach przed sądami administracyjnymi. Właścicielom wypłacono odszkodowania za przejęte nieruchomości pod pasy drogowe na łączną kwotę ok. 190 mln zł. W wyniku przeprowadzenia przez GIK zamian gruntów i wzajemnych darowizn pomiędzy Gminą, Skarbem Państwa, Samorządem Województwa Pomorskiego, zmniejszono wydatki Gminy Miasta Gdańska o kwotę ok. 90 mln zł.

O dalszym funkcjonowaniu Gdańskich Inwestycji Komunalnych zdecyduje właściciel, Gmina Miasta Gdańska. Jednak już dzisiaj można z całą mocą podkreślić, że Gmina powierzając Spółce zarządzanie projektami i zapewnienie właściwego nadzoru nad ich realizacją, których łączna wartość przekroczyła 3 miliardy złotych, dokonała trafnego wyboru. Spółka spełniła oczekiwa-

nia zarówno właściciela jak i wszystkich interesariuszy. Dzięki działalności GIK i zrealizowanym inwestycjom, w szczególności:

- został poprawiony dostęp do rozbudowanego Portu Lotniczego w Gdańsku-Rębiechowie,
- umożliwiono szybki wyjazd z Portu Morskiego w Gdańsku zarówno w kierunku Łodzi oraz Warszawy z pominięciem Śródmieścia,
- usprawniono system komunikacji zbiorowej poprzez wybudowanie nowych linii tramwajowych w kierunku dzielnic mieszkaniowych zlokalizowanych na obrzeżach miasta, dotychczas słabo połączonych z Centrum,
- powstały nowe powiązania komunikacyjne, które usprawniły funkcjonowanie istniejącego układu drogowego i miały istotne znaczenie dla dalszego rozwoju Gdańska,
- został zautomatyzowany system sterowania natężeniem ruchu miejskiego, co w bezpośredni sposób wpłynęło na poprawę stanu bezpieczeństwa komunikacyjnego.

Spółka swoją działalnością wypracowała i narzuciła nowe standardy w zakresie prowadzenia całego procesu inwestycyjnego. Zrealizowanym projektem zapewniła właściwy sposób zarządzania, zapewnienia nadzoru inwestorskiego, rozliczania inwestycji, dbania o celowe, oszczędne i efektywne wydatkowanie środków publicznych z budżetu gminy jak i środków unijnych, pozyskanych na realizację określonych inwestycji.

Można z całą pewnością stwierdzić, że cele działalności Spółki Gdańskie Inwestycje Komunalne, w latach 2009–2016, zostały w pełni osiągnięte. Może wypracowane dobre wzorce warto kontynuować przy realizacji zadań z nowego unijnego rozdania? ...Pozostawiam to decyzji naszych przełożonych.

