

Tunel drogowy pod Martwą Wisłą w Gdańsku oddany do eksploatacji

Szczepan Gapiński, Gdańskie Inwestycje Komunalne Sp. z o.o.



Wjazd i wyjazd do/z tunelu od strony węzła Marynarki Polskiej

24 kwietnia 2016 roku był dla mieszkańców Gdańska dniem szczególnym. W tym dniu udostępniono do użytkowania długo oczekiwany przez wszystkich tunel pod Martwą Wisłą, najważniejszy element priorytetowej inwestycji drogowej jaką była budowa Trasy Słowackiego, połączenia Portu Lotniczego z Portem Morskim Gdańsk. Realizacja tego projektu w sposób zdecydowany poprawiła miejską komunikację, usprawniła połączenie obu portów lotniczego i morskiego, ułatwiła skomunikowanie się z wylotami tras w kierunku Warszawy i Łodzi.

O znaczeniu tej inwestycji wspomniała w dniu jej przekazania do eksploatacji pani Dorota Raben, ówczesna prezes Zarządu Morskiego Portu Gdańsk, spółki zarządzającej terenami portowymi w Gdańsku. „Tunel pod Martwą Wisłą ...to doskonały obiekt najnowocześniejszej inżynierii budowlanej, którego wyjątkowość zasadza się nie tylko w jego prekursorskim na skalę kraju charakterze, ale też w multidyscyplinarnej użyteczności samego obiektu. Tunel jest bowiem doskonałym przykładem możliwej synchronizacji rozwoju miasta i portowego biznesu przy obopólnej korzyści dla jednych i drugich. To przedsięwzięcie mające niezwykle ważny wymiar zarówno społeczny, jak i ekonomiczno-gospodarczy.

Dla Portu Gdańsk i jego interesariuszy oznaczać będzie możliwość skrócenia czasu transportu towarów, zaoszczędzenia kosztów logistycznych i ekonomicznych transportu, a tym samym podniesienia atrakcyjności inwestycyjnej terenów portowych. Pomoże koordynować w najlepszym wymiarze transport intermodalny bez obciążenia dla mieszkańców dzielnicy Nowy Port, podnosząc jednocześnie ekologiczny aspekt logistyki portowej. Dla wszystkich Gdańszczan tunel, to urzeczywistnienie bezkolizyjnego wyjazdu ładunków z portu via tunel pod Martwą Wisłą na Trasę Sucharskiego, która łączy się z autostradą A-1, co w konsekwencji odciąży całe miasto pozostawiając je wyłącznie do dyspozycji jego mieszkańców”.

Otwarcie tunelu poprzedziło sympozjum naukowo-gospodarcze pt. „Inwestycyjny Gdańsk” (22.04.2016) poświęcone w pierwszej części podsumowaniu budowy tunelu, w drugiej natomiast zaprezentowaniu prognozy inwestycyjnej Gdańska do 2020 roku. Uczestniczyło w nim ponad 600 uczestników, wśród których grupę 250 osób stanowili studenci budownictwa z kilku ośrodków akademickich w kraju.



Tunel wewnątrz w jego najniższym położeniu

Z kolei dzień 23 kwietnia 2016 r. był Dniem Otwartym Tunelu. Około 10 tysięcy rowerzystów, 200 biegaczy oraz ponad 20 tysięcy mieszkańców przyjęło zaproszenie prezydenta Gdańska Pawła Adamowicza oraz prezesa GIK Ryszarda Trykosko do jego zwiedzenia w przeddzień uruchomienia ruchu samochodowego. Ruch w tunelu szacowany jest obecnie na ponad 20 tys. samochodów na dobę.

Z dziennikarskiego obowiązku odnotujmy jeszcze, że inwestycję przygotowały i prowadziły Gdańskie Inwestycje Komunalne, gminna spółka działająca jako inwestor

zastępczy w imieniu i na rzecz Gminy Miasta Gdańska. Jednostkami projektowymi były: Europrojekt Gdańsk SA oraz SSF Ingerierie AG z Monachium, natomiast generalnym wykonawcą była hiszpańska firma Obrascón Huarte Lain SA z Madrytu.

Całe przedsięwzięcie współfinansowane przez UE ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Infrastruktura i Środowisko kosztowało 1 420 000 000 zł, z czego dofinansowanie unijne wyniosło 1 154 000 000 zł. Kontrakt z wykonawcą na budowę tunelu opiewał na kwotę 885 600 000 złotych.



Widok na wjazd i wyjazd do/z tunelu wraz z węzłem Marynarki Polskiej