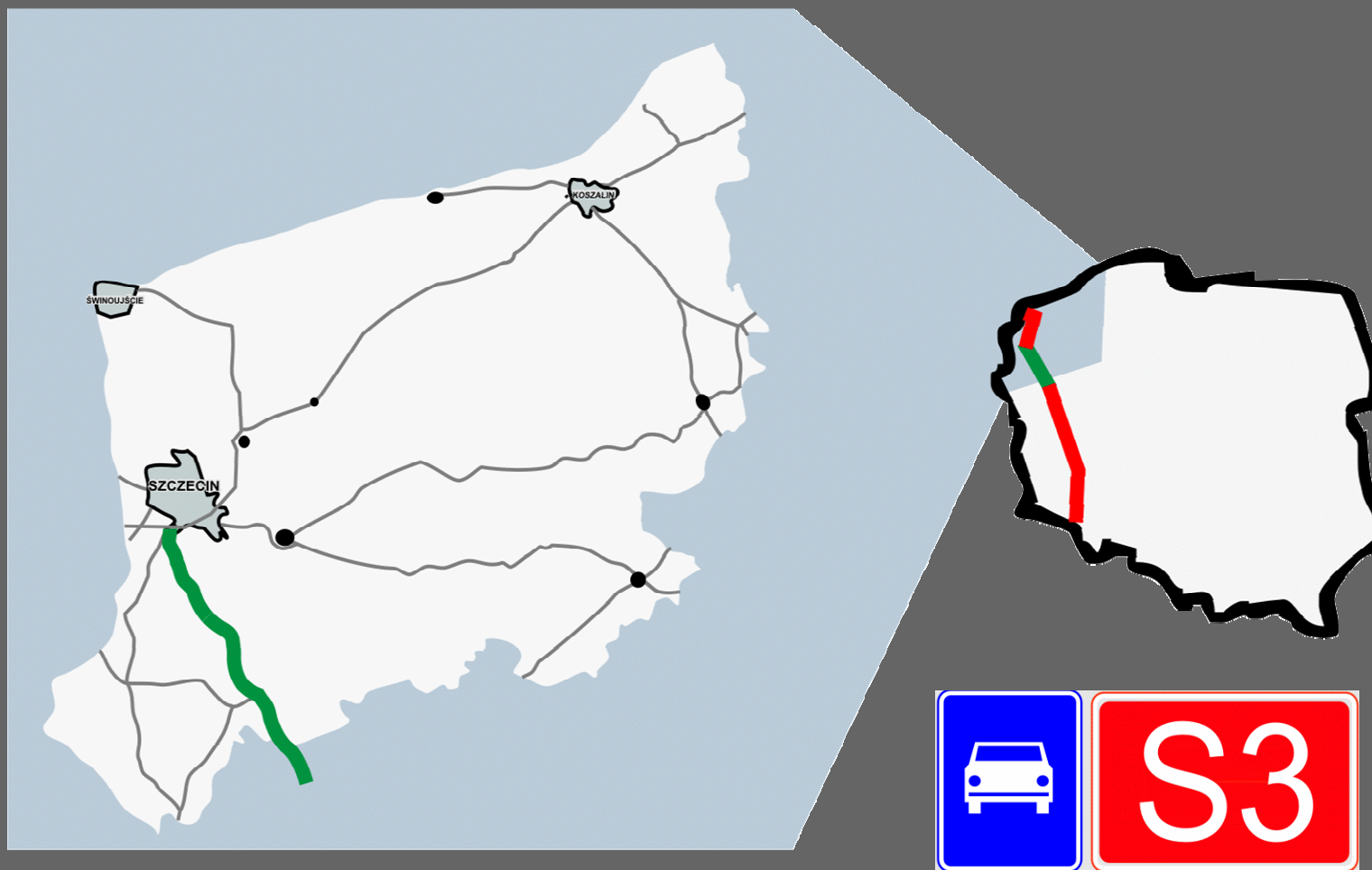


Realizacja drogi ekspresowej S3 odcinek Szczecin - Gorzów



Odcinek Gorzów Wielkopolski – Szczecin



- Budowany po całkowicie nowej trasie 81,6 km odcinek drogi ekspresowej S3 stanowi największą inwestycję drogową w regionie.
- Inwestycja o wartości ponad 2,2 mld PLN (700 mln EURO), realizowana była równolegle na trzech niezależnych odcinkach, w ramach odrębnych kontraktów wykonawczych
- Termin zakończenia robót na wszystkich trzech odcinkach zaplanowany został na 2010 rok
- Daty otwarcia odcinków:
węzeł Klucz - węzeł Pyrzyce 26 maja 2010
węzeł Pyrzyce - węzeł Myślibórz 22 października 2010
węzeł Myślibórz - Gorzów Wielkopolski otwarcie planowane jest w grudniu 2010

Znaczenie drogi S3 dla Szczecina

Położenie geograficzne Szczecina na skrzyżowaniu szlaków wszystkich rodzajów transportu, a przede wszystkim obecność portów morskich na trasie transeuropejskiego korytarza transportowego Północ-Południe, łączącego południową Skandynawię poprzez Świnoujście, Szczecin, szlak odrzański, Czechy, Austrię z portami Morza Śródziemnego stwarza wyjątkowo korzystne warunki do rozwoju gospodarczego bazującego na aktywnym uczestnictwie w międzynarodowym obrocie towarowym. Porty morskie Zespołu Szczecin – Świnoujście poprzez połączenia promowe i dalekomorskie zapewniają obsługę tranzytową pomiędzy znaczną częścią obszaru Polski i Europy Środkowej a Skandynawią oraz portami Wielkiej Brytanii i Zachodniej Europy. Wielkość obszaru obsługiwanego przez ten zespół portowy zależy wprost od prowadzącej do niego infrastruktury drogowej.

Cele strategiczne projektu S3

- ❑ Rozwijanie konkurencyjnej gospodarki zapewniającej wzrost zatrudnienia oraz poprawę spójności społecznej, ekonomicznej i przestrzennej
- ❑ Integracja województwa zachodniopomorskiego z województwem lubuskim
- ❑ Wprowadzenie sieci transportowej kompatybilnej z sieciami transportowymi sąsiednich regionów i krajów
- ❑ Udrożnienie sieci transportowej w regionie
- ❑ Poprawa jakości życia mieszkańców poprzez podniesienie poziomu infrastruktury
- ❑ Stworzenie warunków do aktywizacji gospodarczej terenów, w szczególności dla rozwoju gospodarki morskiej i turystyki wraz ze związaną z nią bazą usługową i infrastrukturą

Cele bezpośrednie projektu

- ❑ Integracja systemu transportowego województwa zachodniopomorskiego z systemami transportowymi krajów Unii Europejskiej i regionu Morza Bałtyckiego
- ❑ Podniesienie atrakcyjności regionu na tle sąsiednich państw pod względem gospodarczym i społecznym
- ❑ Zwiększenie przepustowości głównych międzynarodowych układów sieci drogowej w Polsce
- ❑ Prawidłowa struktura transportowa i właściwe kierunki rozwoju gospodarczego w województwie zachodniopomorskim
- ❑ Stworzenie pełnego i sprawnego systemu komunikacyjnego, zapewniającego w perspektywie dobre i bezpieczne połączenia regionu z krajem i zagranicą, zdolnego do właściwej obsługi ruchu transgranicznego, regionalnego oraz transportu zbiorowego
- ❑ Wzrost poziomu zatrudnienia, dzięki zwiększeniu mobilności przestrzennej ludności,
- ❑ Wzrost bezpieczeństwa ruchu na przedmiotowym ciągu komunikacyjnym, co spowoduje zmniejszenie społeczno – ekonomicznych kosztów wypadków drogowych
- ❑ Zmniejszenie niekorzystnego wpływu transportu na zanieczyszczenie środowiska naturalnego

Podział Projektu na Zadania realizacyjne

Podział Projektu na Zadania realizacyjne:

Zadanie 1 – od km 00+000 do km 28+200

Wykonawca Robót – Konsorcjum **Kirchner/MaxBögl/Energopol/Möbius**

Wartość Kontraktu – 666 986 515,50 zł (brutto)

rozpoczęcie robót: 18 lutego 2008

Zadanie 2 – od km 28+200 do km 54+900

Wykonawca Robót – **Budimex Dromex S.A.**

Wartość Kontraktu – 676 780 537,53 zł (brutto)

rozpoczęcie robót: 2 listopada 2007

Zadanie 3 – od km 54+900 do km 81+613

Wykonawca Robót – **Berger Bau GmbH**

Wartość Kontraktu – 593 426 066,57 zł (brutto)

Rozpoczęcie robót: 12 stycznia 2008



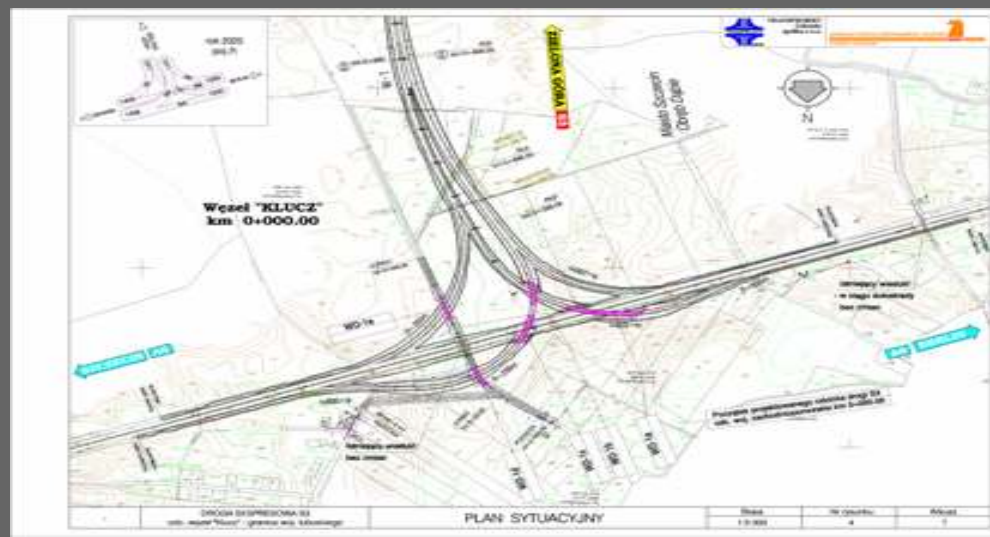
Węzły drogowe S3

Powiązanie nowowybudowanego odcinka drogi ekspresowej S3 z krajową siecią drogową zaprojektowano poprzez cztery bezkolizyjne węzły drogowe, poczynając od połączenia z autostradą A6 na północy i kończąc na węźle „Gorzów – Północ” stanowiącym końcowy element obwodnicy Gorzowa Wlkp.



Węzeł „Klucz”

Na skrzyżowaniu z autostradą A-6 Berlin – Szczecin. Węzeł „Klucz” zaprojektowano węzeł kierunkowy typu „T”, gdzie każda z łącznic relacji Gorzów – Szczecin (Berlin) i Szczecin – Świnoujście (Gorzów) przechodzi niezależnie nad istniejącą autostradą A-6, posiadając duże promienie łuków poziomych zapewniające optymalny komfort jazdy.



Węzeł „Gryfino”

Na skrzyżowaniu z drogą wojewódzką nr 120 Stare Czarnowo –Granica Państwa, która przebiega nad drogą ekspresową. Węzeł zaprojektowano o geometrii typowej „trąbki”. Węzeł zapewnia wymianę relacji we wszystkich kierunkach a połączenie z drogą wojewódzką jest realizowane poprzez jednopoziomowe skrzyżowanie skanalizowane



Węzeł „Pyrzyce”

Na skrzyżowaniu z drogą wojewódzką nr 122 Krajnik Dolny – Pyrzyce, która przebiega nad drogą ekspresową. Węzeł zaprojektowano o geometrii typowej „trąbki”. Węzeł zapewnia wymianę relacji we wszystkich kierunkach a połączenie z drogą wojewódzką będzie realizowane poprzez jednopoziomowe skrzyżowanie skanalizowane



Węzeł „Myślibórz”

Bezkolizyjny, dwupoziomowy węzeł drogowy, o geometrii typowej „trąbki” położony jest na skrzyżowaniu drogi ekspresowej z istniejącą drogą krajową nr 3, która biegnie pod projektowaną drogą ekspresową. Węzeł „Myślibórz” zapewni skomunikowanie drogi ekspresowej z drogą krajową nr 26 w kierunku Myśliborza oraz zapewnia komunikację z istniejącym przebiegiem drogi krajowej nr 3.



Parametry techniczne drogi S3 (E65)

Klasa techniczna	S
Prędkość projektowa	100 km/h
Szerokość pasa ruchu	3,50 m
Liczba pasów ruchu	2 x 2 razy
Szerokość pasa dzielącego	4,00 m (bez opasek)
Szerokość pasa awaryjnego	2,50 m
Szerokość pobocza gruntowego	0,75 m
Pochylenie skarp	1:3 ÷ 1:1,5
Skrajnia pionowa	4,70 m
Obciążenie na oś	115 kN

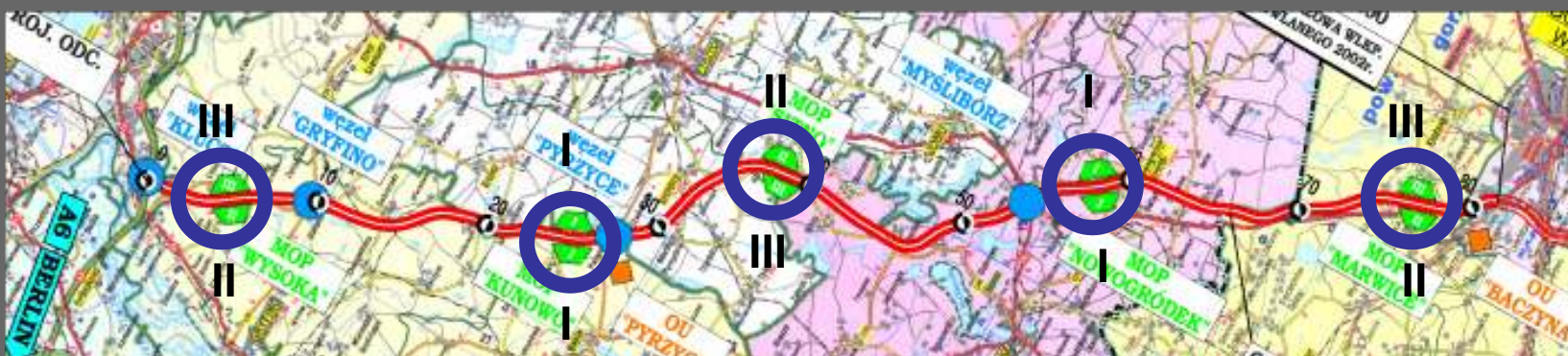
Konstrukcja nawierzchni

- ❑ Warstwa ścieralna z mieszanki grysowo – mastyksowej (SMA) 0/11,2 mm - 4 cm
- ❑ Warstwa wiążąca z betonu asfaltowego BA 0/16,0 mm - 8 cm
- ❑ Warstwa podbudowy zasadniczej z betonu asfaltowego BA 0/20,0 mm - 16 cm
- ❑ Warstwa podbudowy pomocniczej z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5 mm - 22 cm
- ❑ Warstwa gruntu stabilizowanego cementem o $R_m=2,5$ MPa
 - nasyp - 20 cm
 - wykop - 25 cm



Dla wygody podróżnych, wzdłuż budowanej drogi S3 zlokalizowane są miejsca obsługi podróżnych (MOP) o zróżnicowanym programie zagospodarowania:

- **MOP I** – funkcja wypoczynkowa, wyposażony w stanowiska postojowe (parking), urządzenia wypoczynkowe, sanitarne, oświetlenie i ewentualnie w obiekty małej gastronomii
- **MOP II** – dodatkowo stacja paliw, stanowiska obsługi pojazdów, obiekty gastronomiczno – handlowe
- **MOP III** – dodatkowo obiekty noclegowe (motel), a także w zależności od potrzeb agencja poczty, banku, biur turystycznych



Droga przyjazna środowisku

Droga S-3 Szczecin – Gorzów Wielkopolski jest realizowana w zgodzie z przyrodą. Na 81 obiektów mostowych 25 powstało tylko po to, aby zapewnić ciągłość szlaków migracyjnych zwierząt. Przyjęte rozwiązania inżynieryjne do minimum ograniczają wpływ budowanej drogi na środowisko.



Podsumowanie zrealizowanych robót

Objętość wykonanych robót ziemnych
wykopy – 2 450 027 m³
nasypy – 7 931 889 m³
wymiany gruntu – 705 143 m³





**Wykonano 2.185.000 m² podbudowy pomocniczej
metodą „mix-in-place”**





***Powierzchnia podbudowy z kruszywa łamanego
stabilizowanego mechanicznie – 2 150 031,00 m²***



**wykonano 1 806 407 m²
nawierzchni SMA**



wykonano ponadto
3 705 m ekranów akustycznych
223 591 m barier energochłonnych
188 100 m ogrodzenia z siatki



*W ramach inwestycji
„Budowa drogi ekspresowej S3, Szczecin – Gorzów Wlkp.”
wybudowano 81 obiektów mostowych:*

- 43 wiadukty drogowe w ciągu dróg przecinanych przez trasę drogi ekspresowej*
- 34 wiadukty drogowe w ciągu drogi ekspresowej lub istniejącej drogi krajowej nr 3*
- 4 wiadukty nad istniejącą drogą krajową nr 3 oraz*
- 120 sztuk przepustów drogowych*

***Betonowanie przyczółka
P6 obiektu PZ-39***



Wiadukt WD-1c



Węzeł Klucz – wiadukt WD-1D



wiadukt WD-22



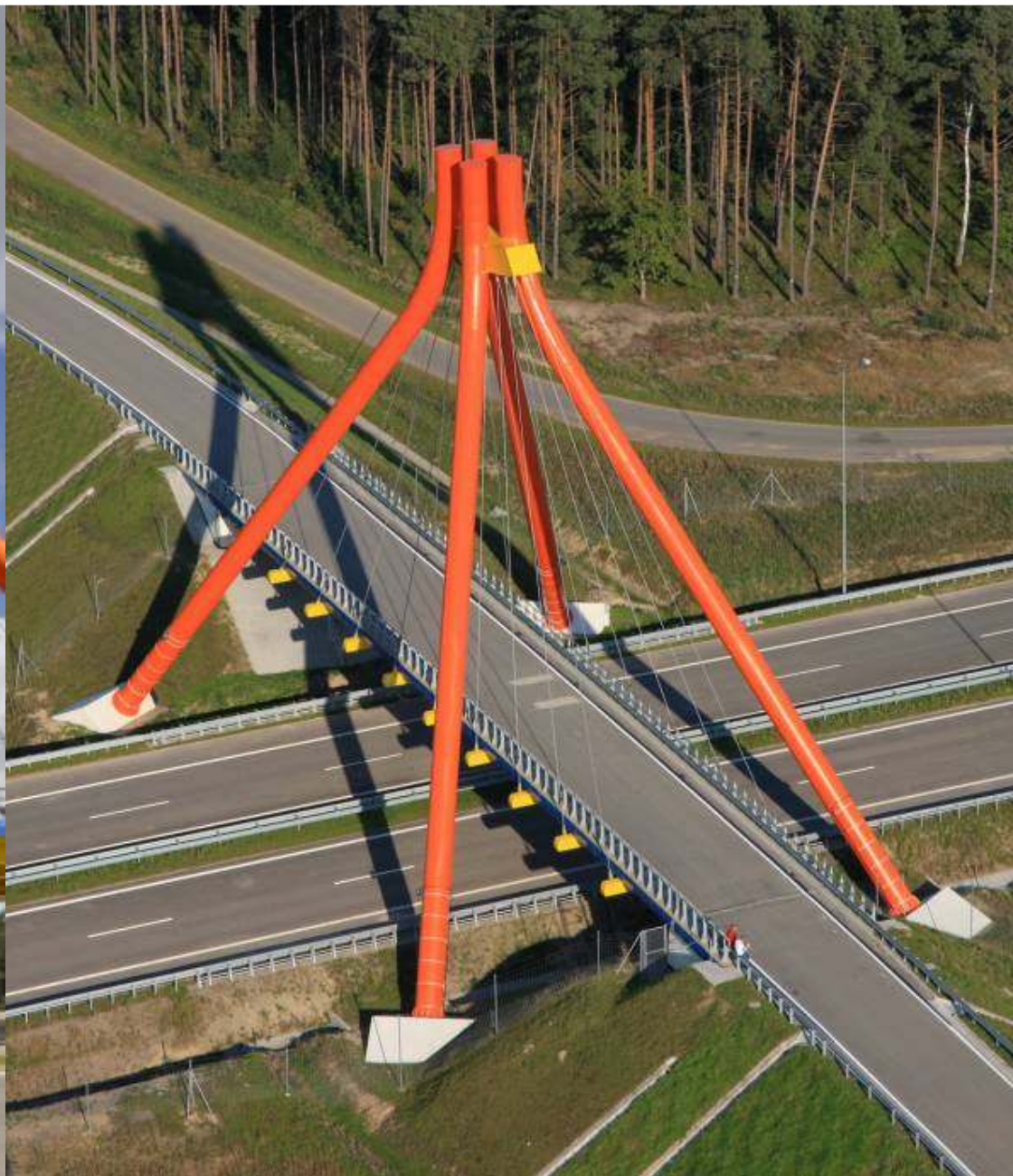
Wiadukt WD-35



wiadukt WD-37



Wiadukt WD-46



***W ramach inwestycji wybudowano też
dwa zaplecza dla utrzymania drogi***

***Obwód Utrzymania przy
węźle Pirzyce***



ot.4Dfoto

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad

www.gddkia.gov.pl

***Obwód Utrzymania przy
węźle Baczyna***



fot. Skórka/4Dfoto

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad

www.gddkia.gov.pl

Fazy realizacji budowy na przykładzie Węzła „Klucz”

Węzeł "Klucz" - listopad 2007

Wykonana wycinka drzewostanu oraz sondażowe badania archeologiczne

Integracja 4D
www.4d.com.pl

Węzeł "Klucz" - lipiec 2008

**Zaawansowane roboty ziemne –
widoczny „śląd” przyszłej drogi**

4Dfoto



Węzeł "Klucz" - czerwiec 2009

*Wykonane wszystkie obiekty
mostowe oraz konstrukcje jezdni*

Węzeł "Klucz" - wrzesień 20010



Po zakończeniu robót i oddaniu do ruchu I odc. S3

Przelot nad gotową „ekspresówką”

MOP Wysoka/WD-5 – wrzesień 2010



Węzeł Gryfino – wrzesień 2010



WD-11 - na południe od węzła Gryfino – październik 2010



PZ-29 – przejście dla zwierząt „górá” – wrzesień 2010



fot. Skórka/4Dfoto

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad

www.gddkia.gov.pl

węzeł Myślibórz – październik 2010



Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad

www.gddkia.gov.pl

S3 w rejonie Marwic – październik 2010





**INFRASTRUKTURA
I ŚRODOWISKO**
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA
FUNDUSZ SPÓJNOŚCI



**Projekt „Budowa drogi ekspresowej S3
Odcinek Szczecin Gorzów Wlkp”
współfinansowany jest przez Unię Europejską
ze środków Funduszu Spójności w ramach
Programu Infrastruktura i Środowisko**

PROJEKT NR POIS 06.01.00 – 00/002/07 – 00

**Bieżące informacje o przebiegu realizacji
Projektu można uzyskać na stronie
internetowej <http://szczecin-gorzow.pl/>**

**GDDKiA Oddział w Szczecinie,
al. Bohaterów Warszawy 33 , 70-340 Szczecin**