



Zachodnie drogowe obejście miasta Szczecina

Studium wykonalności



Szczecin, listopad 2011 r.



Cele realizacji inwestycji

Cel ogólny:

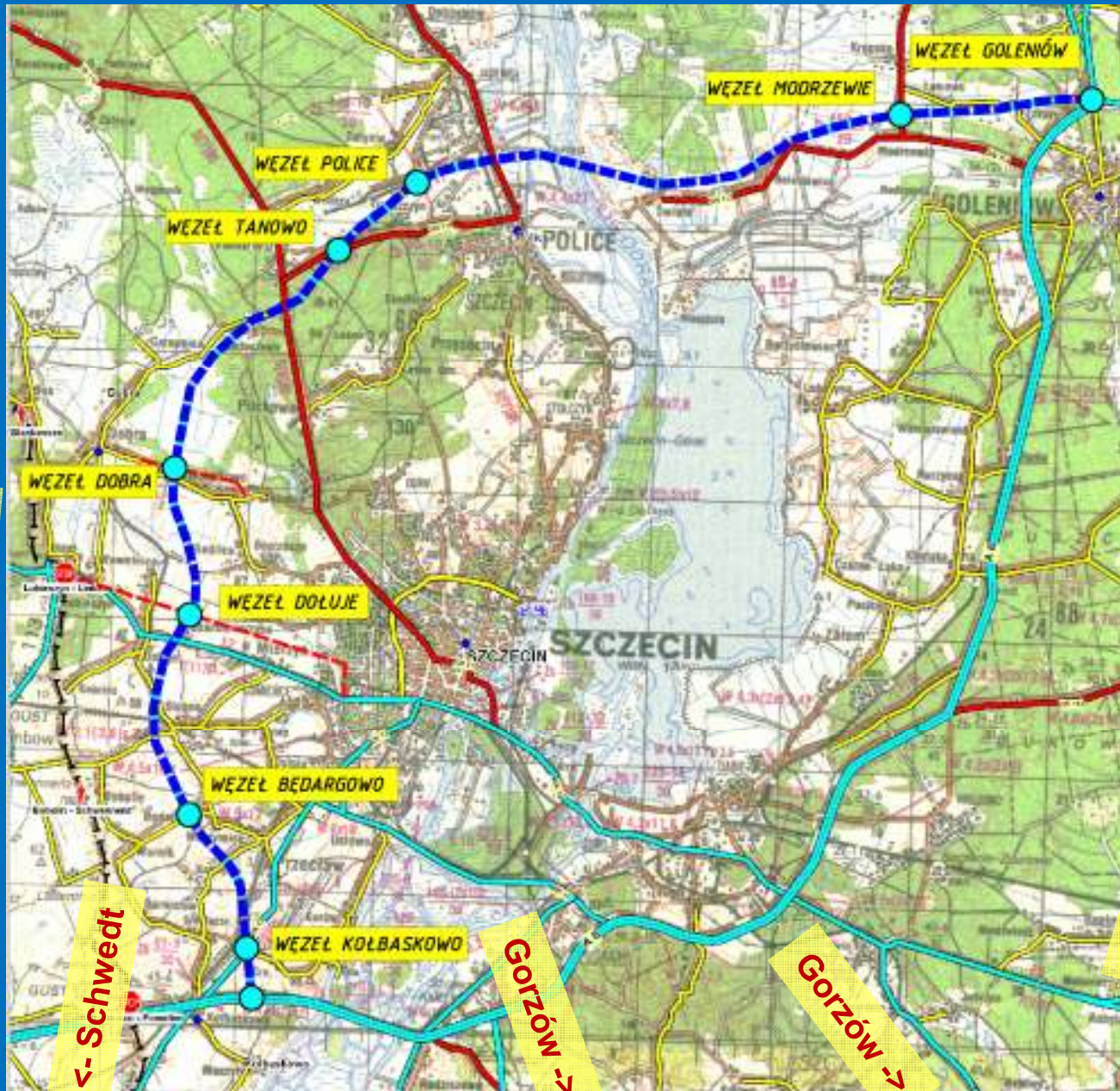
- Połączenie systemu transportowego m. Szczecina z europejskim i polskim układem autostrad (A11, A20 i A6) i dróg ekspresowych (S3 i S6) oraz zwiększenie dostępności transportowej terenów przygranicznych.

Cele szczegółowe:

- Stworzenie nowego korytarza transportowego pozwalającego na wyprowadzenie poza miasto ruchu tranzytowego z przejść granicznych i wyeliminowanie transportu materiałów niebezpiecznych przez miasto Szczecin,
- Usprawnienie układu komunikacyjnego miasta Szczecina i przygranicznych obszarów województwa zlokalizowanych na terenach gmin Kołbaskowo, Dobra, Police, ułatwienie dojazdu do Szczecina z miejscowości Nowe Warpno, Police, Goleniów
- Poprawa dostępności transportowej terenów zlokalizowanych pomiędzy autostradą A6, granicą polsko-niemiecką, granicami administracyjnymi miasta Szczecina i Zalewem Szczecińskim oraz stref gospodarczych gmin Kołbaskowo, Dobra, Police i Goleniów w celu aktywizacji gospodarczej
- Skrócenie czasu dojazdu do portu lotniczego Szczecin - Goleniów
- Poprawa stanu środowiska w mieście Szczecinie (ograniczenie emisji zanieczyszczeń i zmniejszenie natężenia hałasu powodowanego ruchem tranzytowym przez miasto)



Przebieg projektowanej trasy



Świno-
ujście ->

Gdańsk ->

<- Hamburg

<- Berlin

<- Schwedt

Gorzów ->

Gorzów ->

Bydgoszcz ->

Założenia projektowe

Długość projektowanego Zachodniego Obejścia Szczecina od węzła Kołbaskowo do węzła Goleniów wynosi około 51 km.

Przewiduje się następujące parametry techniczne projektowanej trasy:

- klasa drogi: S (droga ekspresowa),
- prędkość projektowa: $V_p = 100$ km/h,
- nośność nawierzchni: 115 kN/oś.

Przekrój poprzeczny docelowo przyjmuje się jako dwujezdniowy (2 x 7,00 m) z pasami awaryjnego postoju (2 x 2,50 m) oraz poboczami gruntowymi (2 x 0,75 m), z pasem dzielącym jezdnie o szerokości minimalnej 5,00 m (w tym dwie opaski bitumiczne po 0,50 m).

Szerokość pasa drogowego w liniach rozgraniczających będzie możliwa do określenia na etapie projektu realizacyjnego. Rezerwę terenu, która pozostanie po wybudowaniu drogi, należy – z uwagi na uciążliwość drogi – wykorzystać jako pas ochrony czynnej przed hałasem i zanieczyszczeniami. Ze względu na silną urbanizację terenów wzdłuż trasy należy dopuścić w ramach linii rozgraniczających realizację dróg wspomagających obsługujących obszary przyległe. Przewiduje się również, zgodnie z zaleceniami przyrodniczo-ekologicznymi, budowę przejść dla zwierząt oraz przejazdów gospodarczych zapewniających właściwą obsługę terenów przeciętych projektowaną drogą.

Dostępność do projektowanej trasy będzie możliwa wyłącznie za pośrednictwem planowanych bezkolizyjnych węzłów drogowych.

Węzeł zespólny WZ-1 Kołbaskowo





Węzeł WB-2 Będargowo



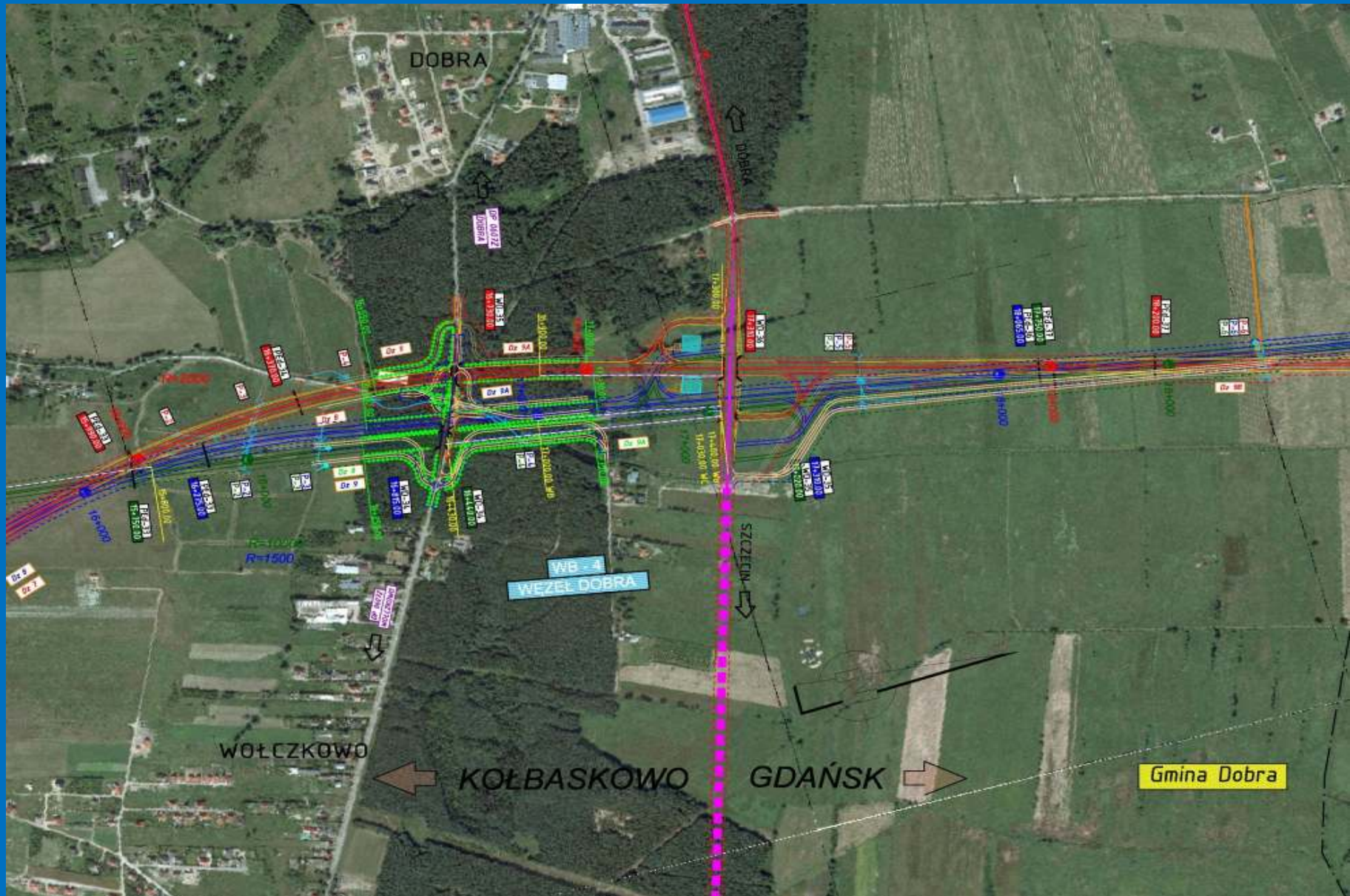


Węzeł WA-3 Dołuje



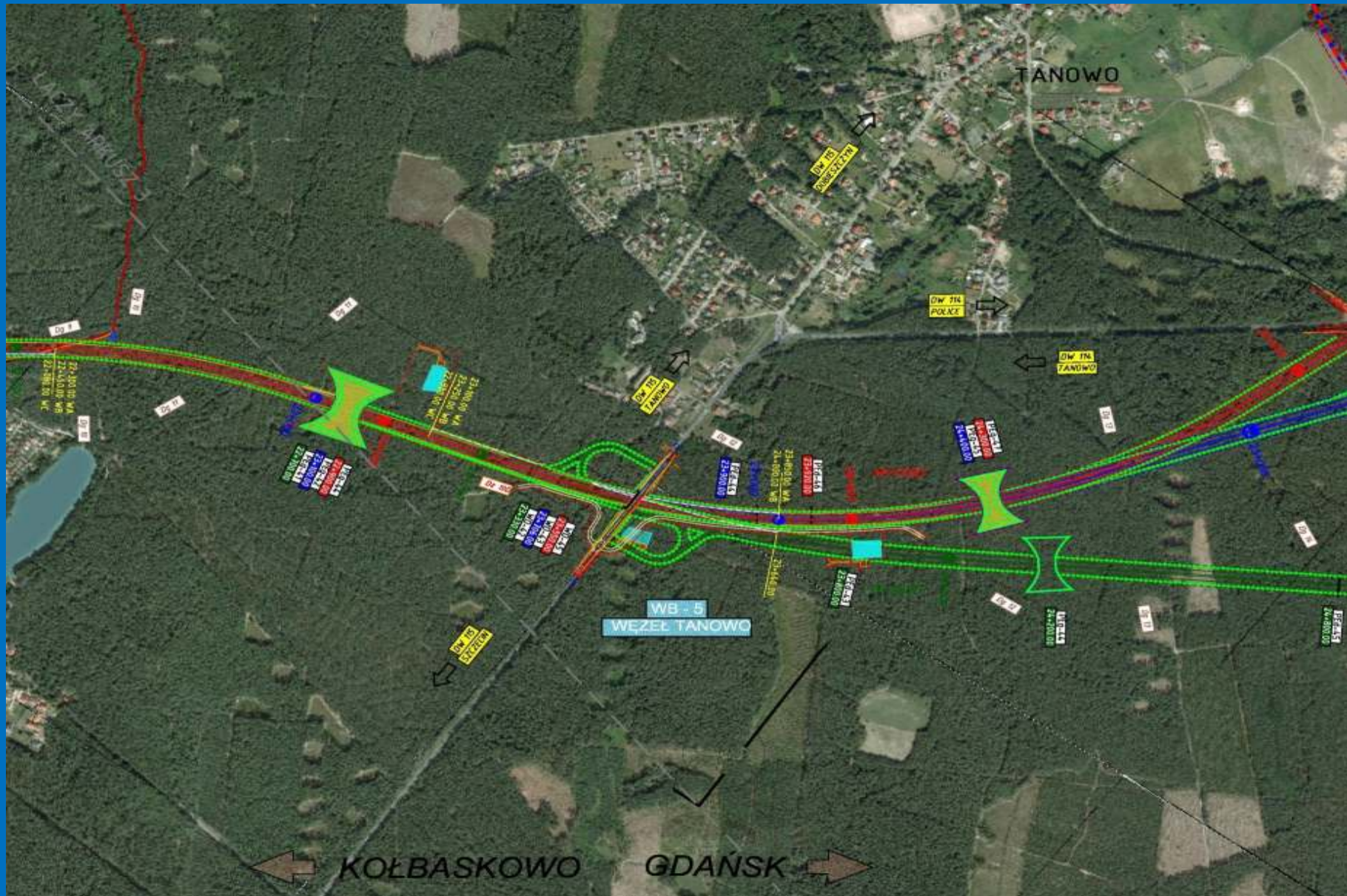


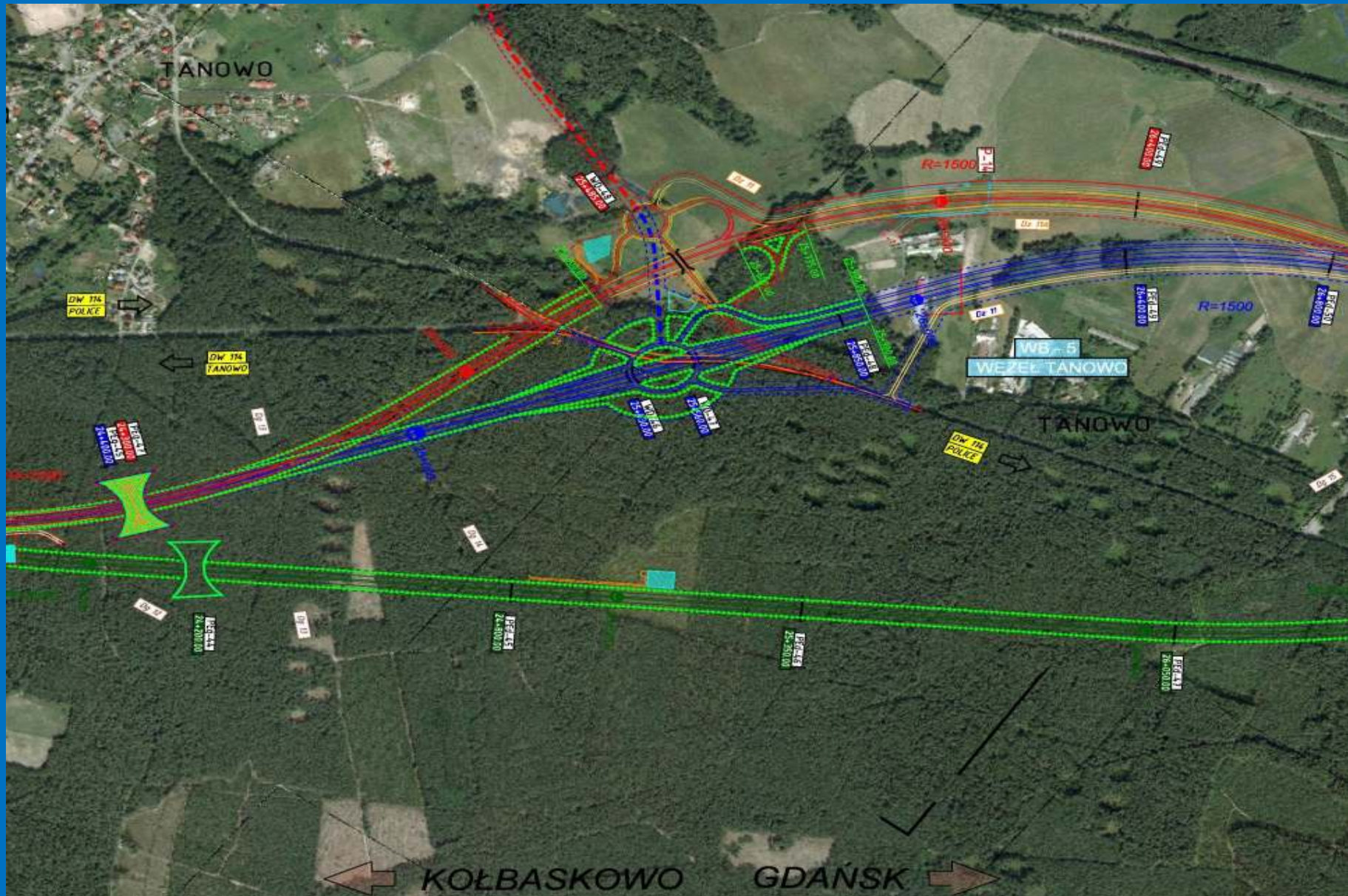
Węzeł WB-4 Dobra





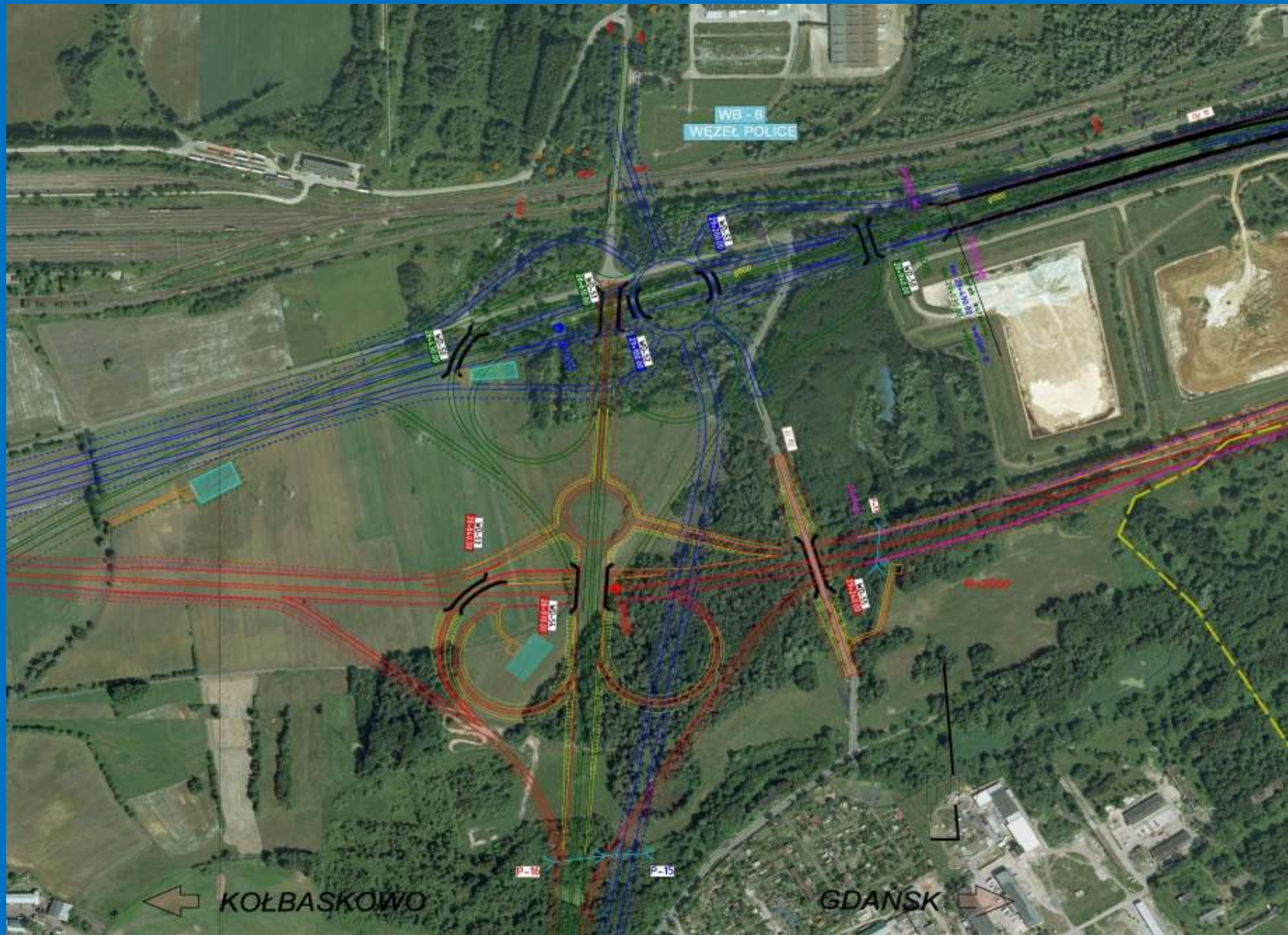
Węzeł WB-5 Tanowo – wariant C







Węzeł WB-6 Police



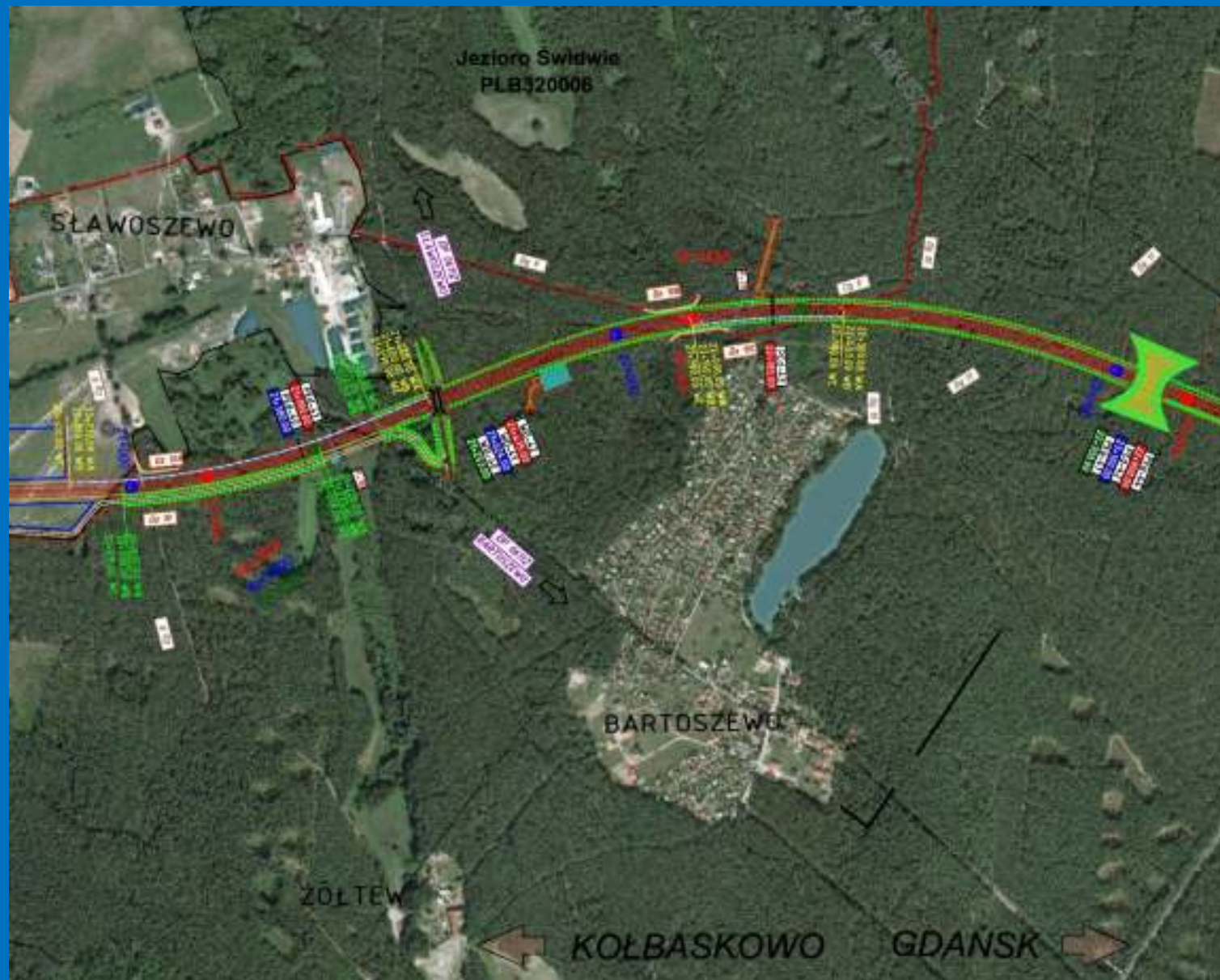


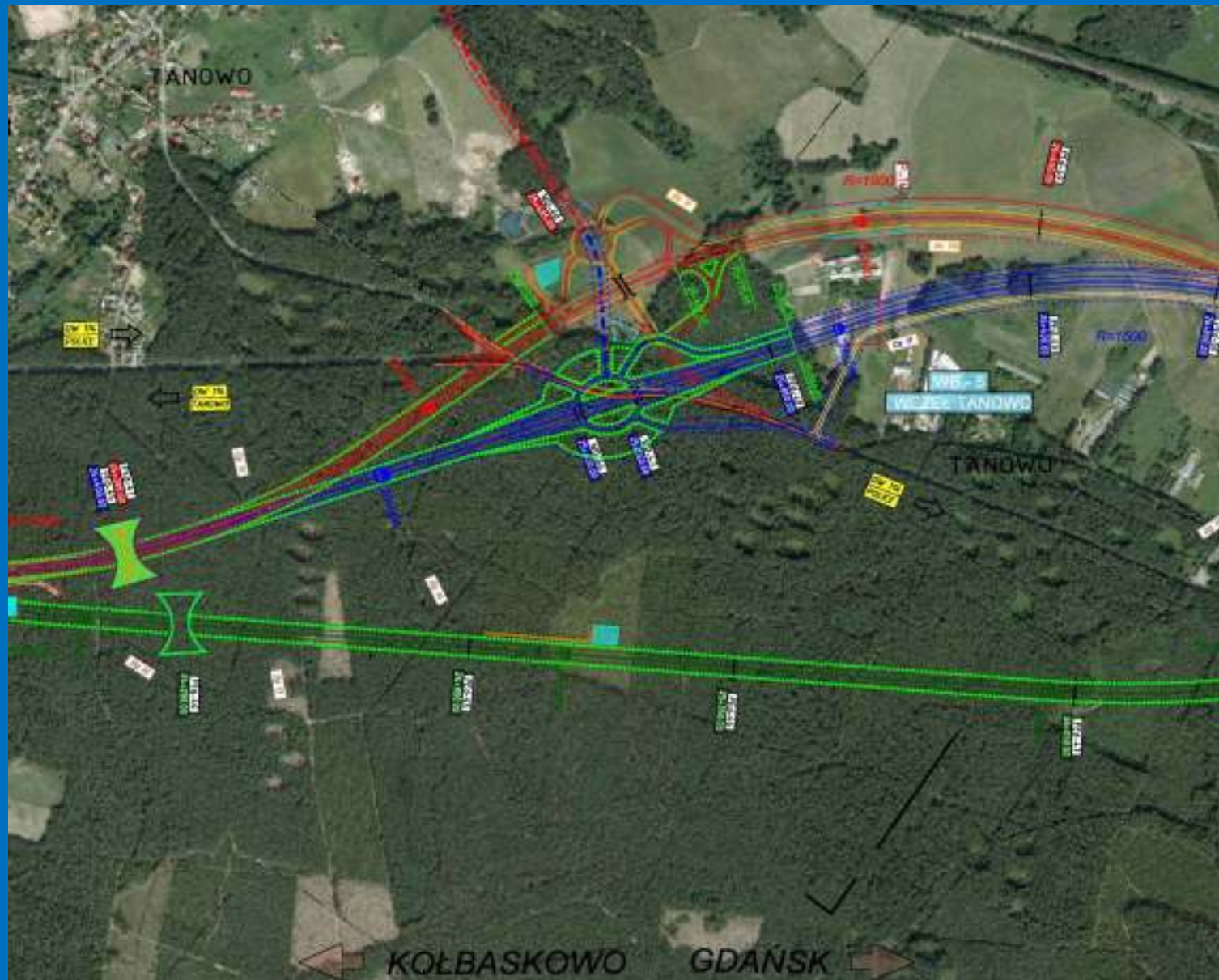
Węzeł WB-7 Modrzewie





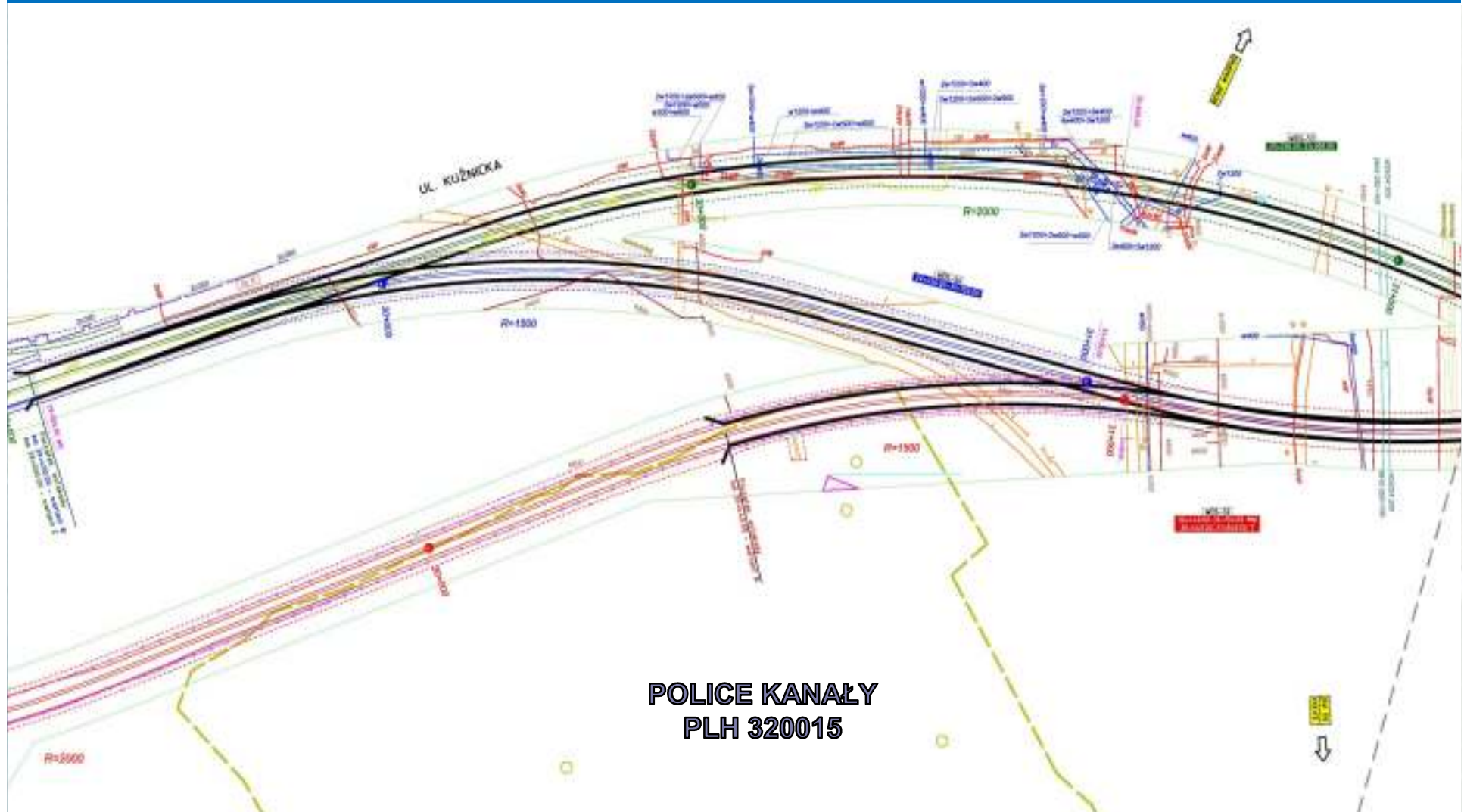
Miejsca krytyczne – Bartoszewo







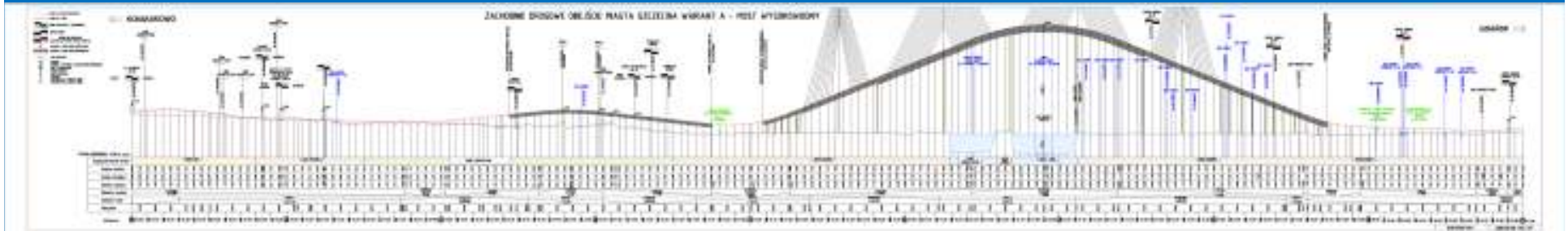
Miejsca krytyczne – Police



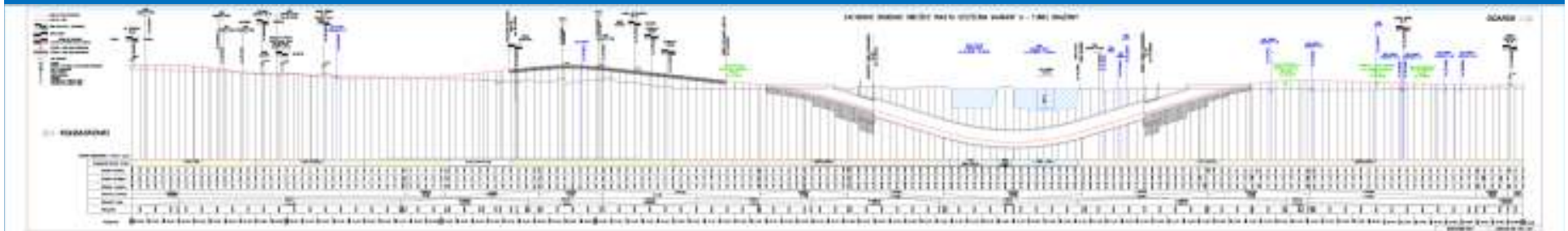
**POLICE KANAŁY
PLH 320015**

Miejsca krytyczne – stała przeprawa przez Odrę

Most wysokowodny



Tunel drażony

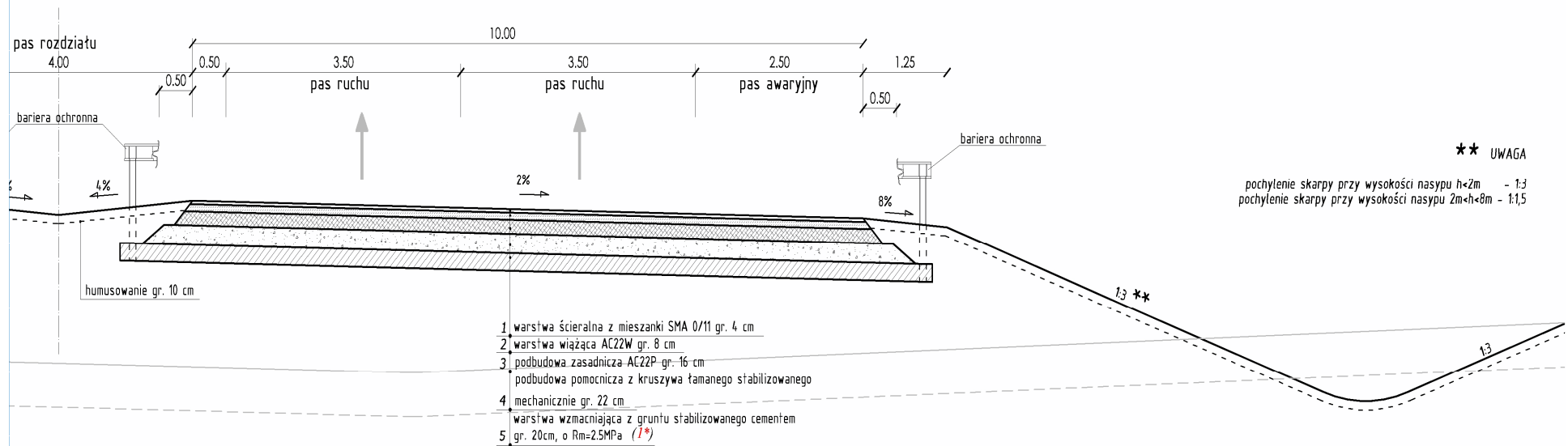


Tunel zatapiany



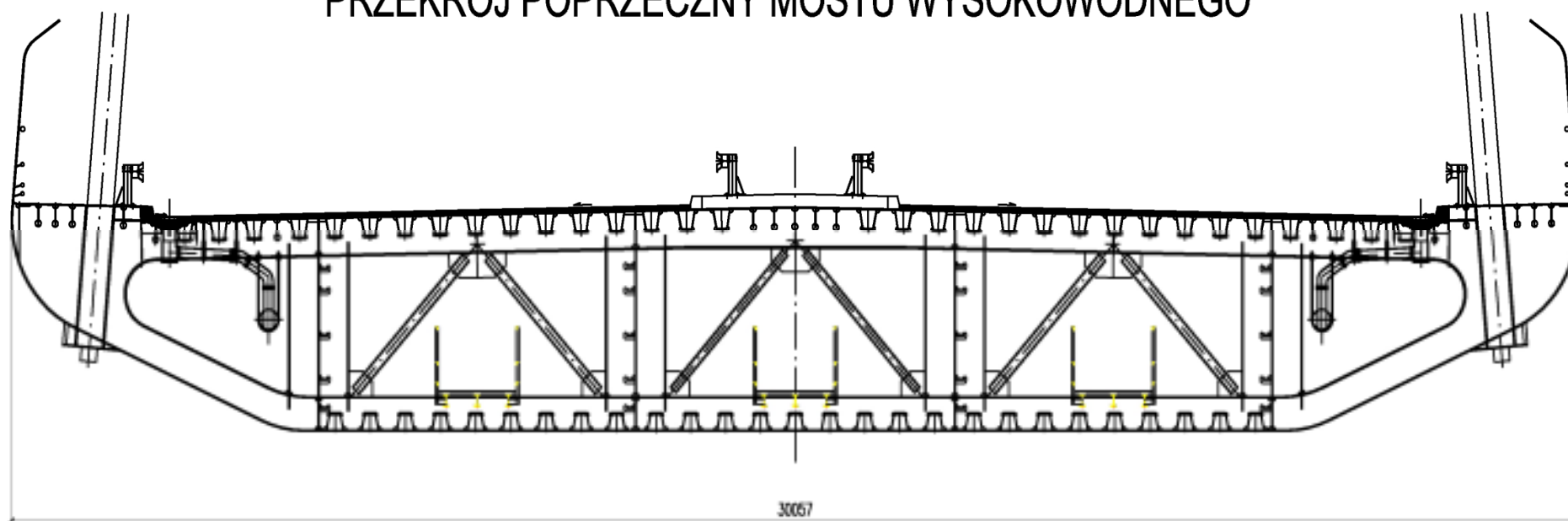


Przekrój charakterystyczny - droga ekspresowa



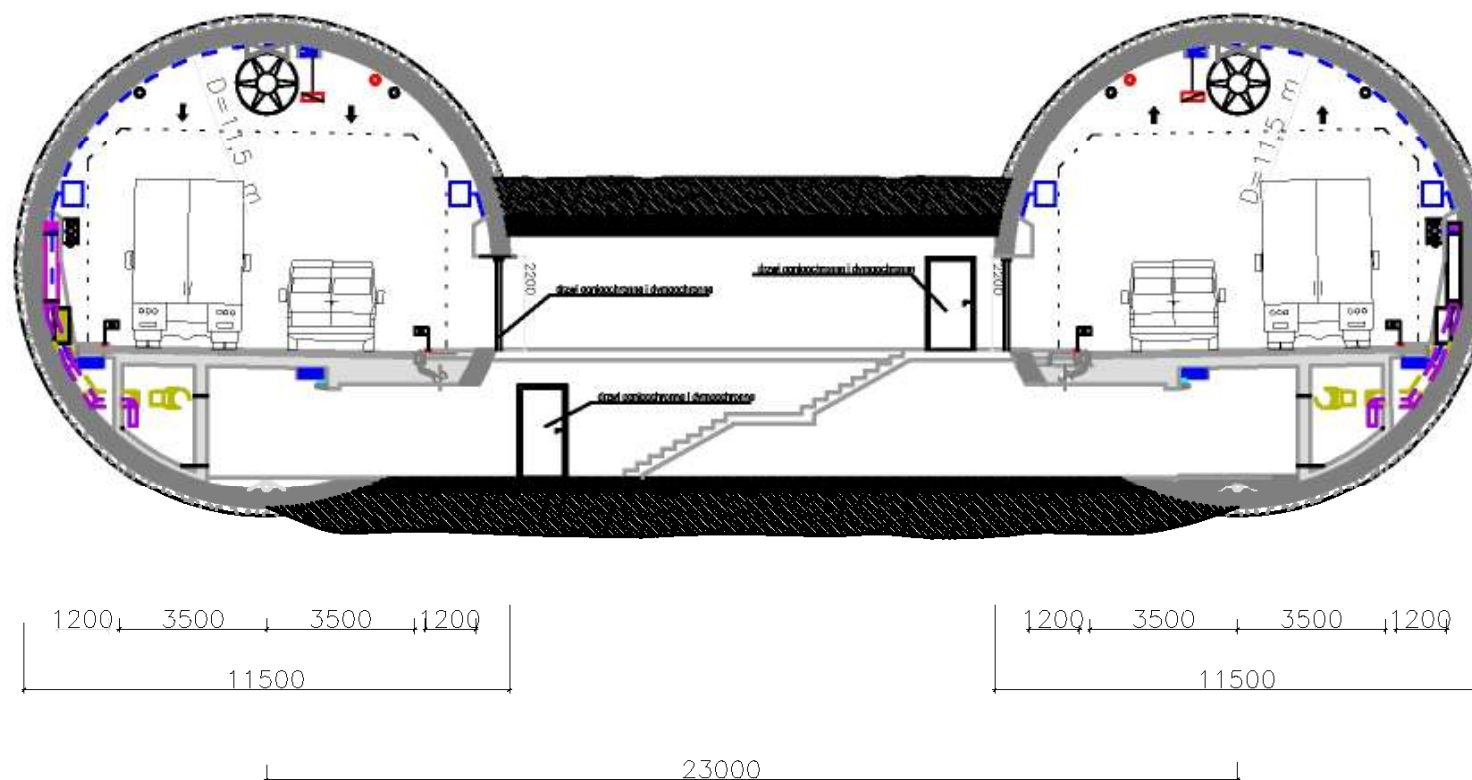
Przekrój charakterystyczny – most wysokowodny

PRZEKRÓJ POPRZECZNY MOSTU WYSOKOWODNEGO

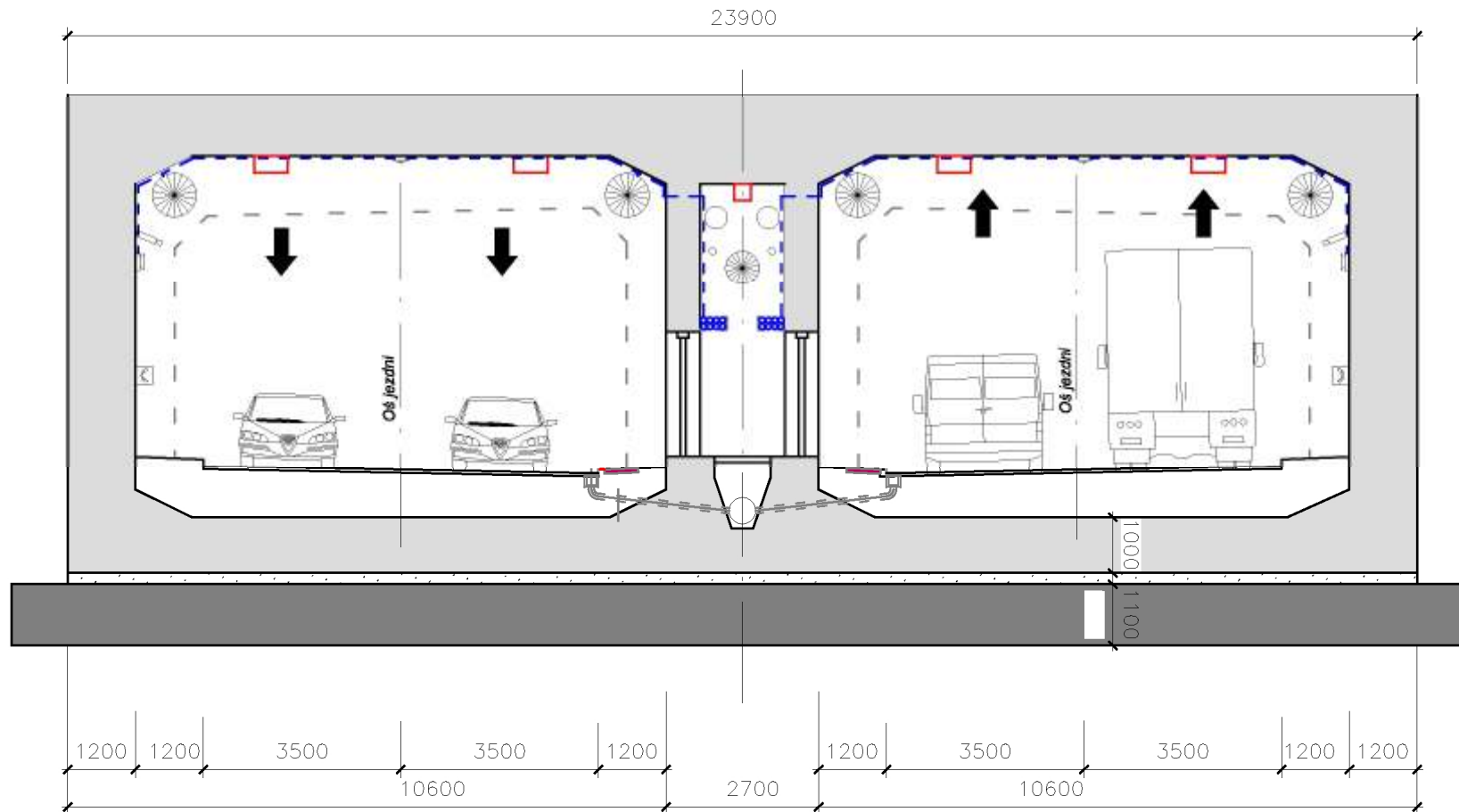


Przkerój charakterystyczny – tunel drążony

Tunel drążony



PRZEKRÓJ TUNELU ZATAPIANEGO

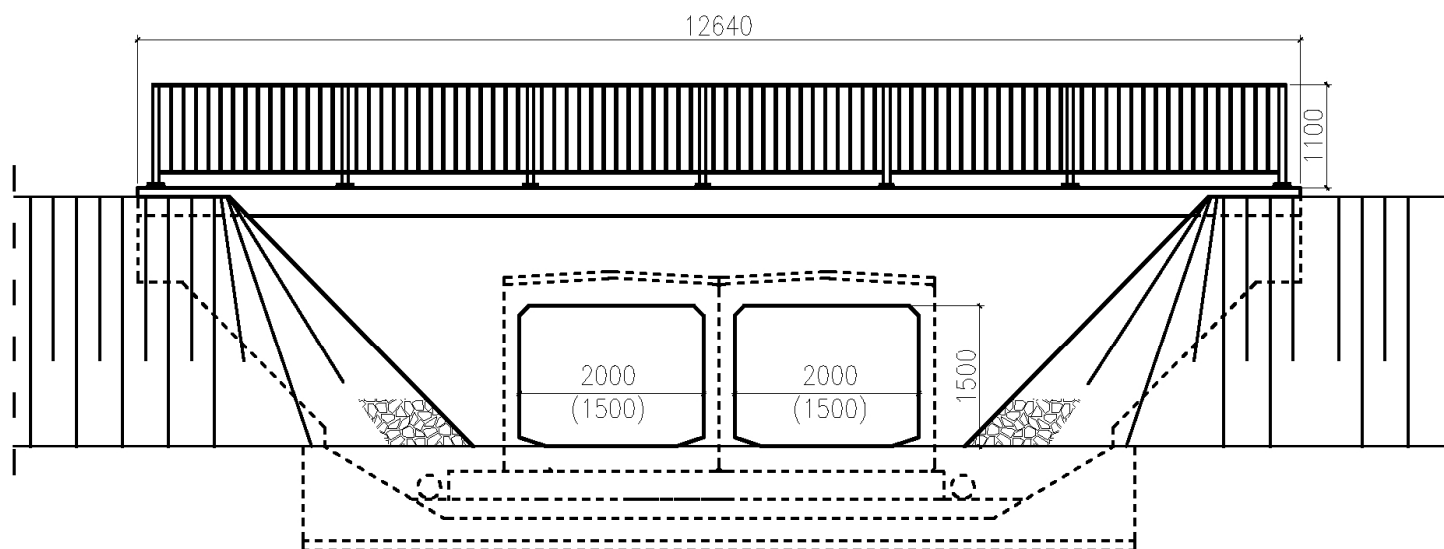


Elementy ochrony środowiska
Przewidziano wykonanie 6 górnych przejść dla dużych zwierząt
oraz 44 przejścia dolne

PRZEPUSTY O KONSTRUKCJI SKRZYNKOWEJ PREFABRYKOWANEJ

PRZEKRÓJ POPRZECZNY

1:100

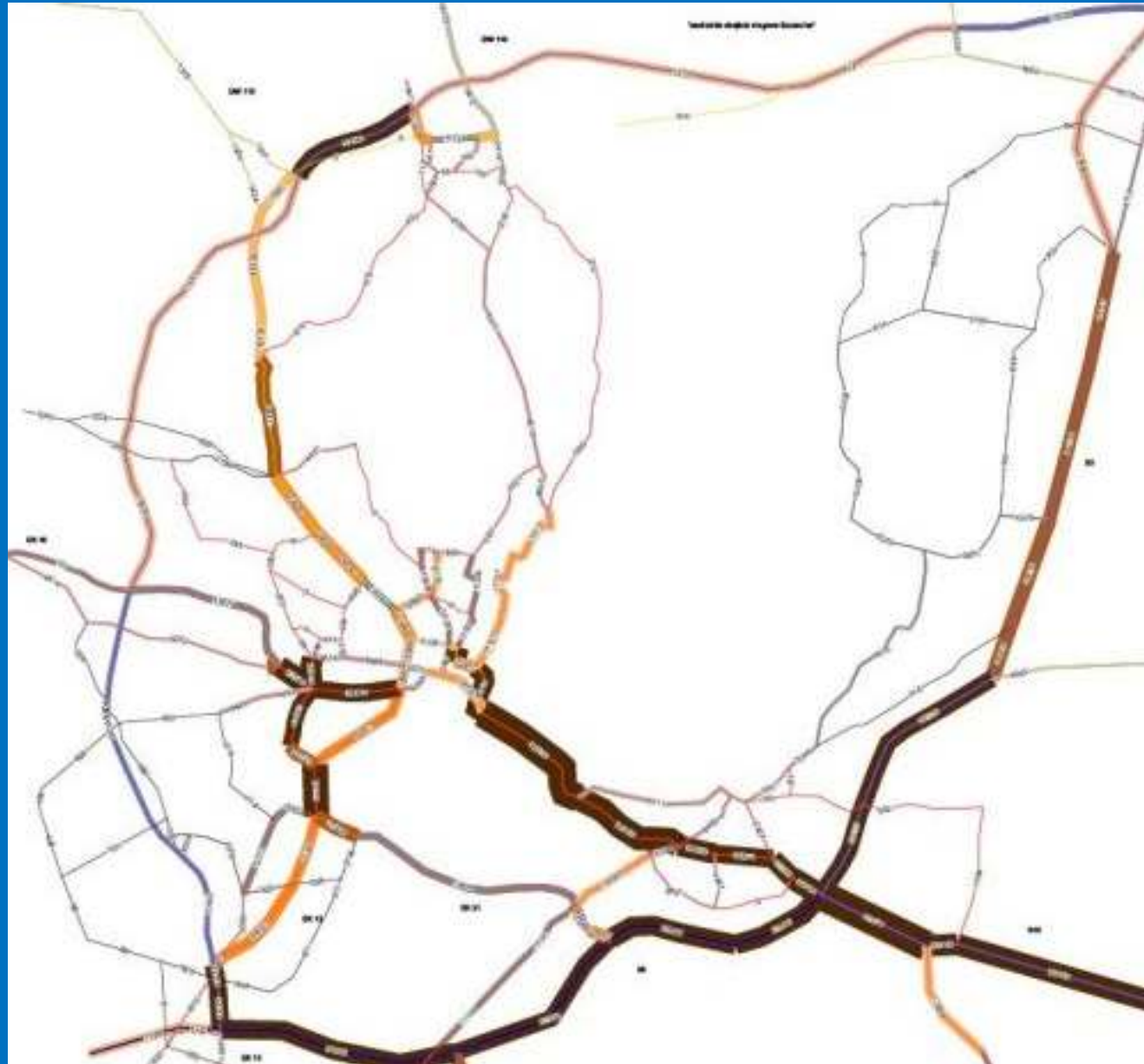




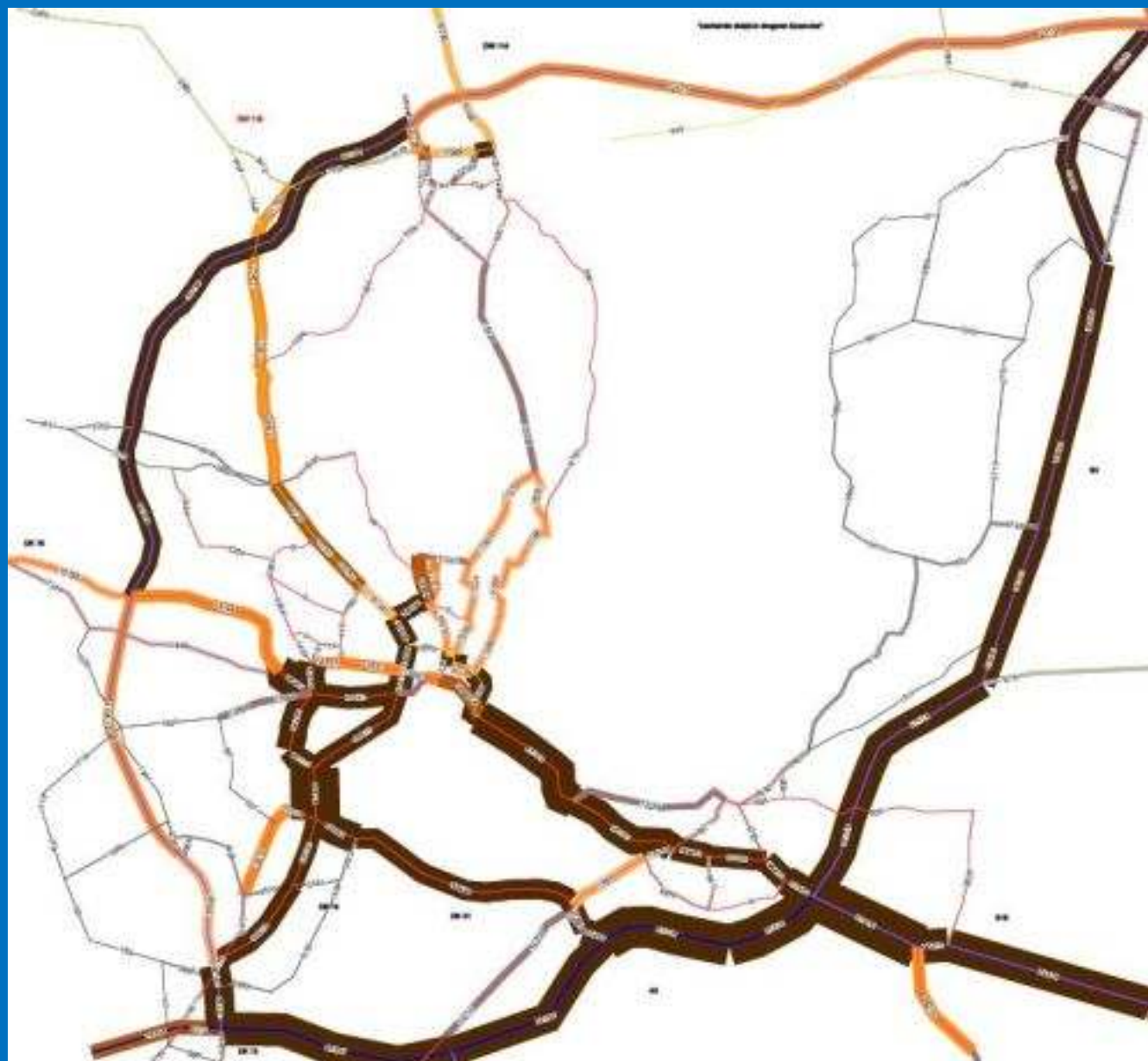
Potoki ruchu wokół Szczecina w roku 2020 – wariant W0



Potoki ruchu wokół Szczecina w roku 2040 – wariant W0



Potoki ruchu wokół Szczecina w roku 2020 – wariant WA



Potoki ruchu wokół Szczecina w roku 2040 – wariant WA



Koszty przygotowania i realizacji

Wariant	Przeprawa przez Odrę	Długość	Koszt brutto
A	Most	51,594 km	4 186 380 998,16
	Tunel drążony		4 072 212 784,63
	Tunel zatapiany		3 868 407 140,06
B	Most	51,729 km	4 233 533 903,27
	Tunel drążony		4 195 584 590,38
	Tunel zatapiany		3 865 186 430,08
C	Most	50,658 km	4 334 418 271,69
	Tunel drążony		4 262 344 745,18
	Tunel zatapiany		3 921 806 813,84

Podsumowanie i wnioski

- projektowana trasa w każdym wariantcie przebiega przez tereny chronione na podstawie przepisów dotyczących ochrony środowiska, w każdym przypadku droga będzie wywierać wpływ na środowisko, ale żaden z wariantów nie będzie w sposób istotny negatywnie oddziaływać na środowisko. Pod względem środowiskowym najkorzystniej oceniany jest wariant B
- Pod względem społecznym (kolizja z istniejącą i planowaną zabudową, wykorzystanie nieużytków) najkorzystniejszym wariantem jest wariant A
- Przejście przez rz. Odrę proponowany wariant – tunel drażony, ze względu na
 - najmniejszą ingerencję w środowisko w trakcie budowy tunelu (tunel zatapiany -głęboki wykop w poprzek rz. Odry, i na brzegu rzeki, zanieczyszczenie wody podczas wykonywania wykopu, ingerencja w chronione siedliska obszaru Natura 2000 Zalew Szczeciński, konieczność utylizacji osadów dennych z rzeki Odry, większy zakres robót ziemnych na terenie obszaru Natura 200 Puszca Goleniowska,
 - brak utrudnień i konieczności zamykania żeglugi na torze wodnym w trakcie budowy
 - ze względu na oceny architektów krajobrazu most wysokowodny traktowany jest jako element zaburzający krajobraz, W opinii organizacji ekologicznych most stanowiłby zagrożenie dla migrujących ptaków
 - pod względem technologicznym, każdy z wariantów jest porównywalny i wymaga takiego samego czasu realizacji (około 4 lat)
 - pod względem ekonomicznym, najtańszy jest tunel zatapiany, najdroższy – most wysokowodny, koszty utrzymania tunelu są wyższe niż koszty utrzymania mostu
- Pod względem ekonomicznym (po odrzuceniu wariantu z tunelem zatapianym) najkorzystniejszym wariantem jest wariant A



ze względu na porównywalne oddziaływanie wszystkich wariantów lokalizacyjnych na środowisko naturalne, najmniejsze oddziaływanie na środowisko w strefie przejścia przez rzekę Odrę, ilość potencjalnych konfliktów społecznych, wynikających z przewidywanych wyburzeń i podziału gruntów, opinie samorządów uwzględniające wydane decyzje o warunkach zabudowy oraz po uwzględnieniu kosztów budowy na obecnym etapie opracowania jako najkorzystniejszy proponuje się uznać

**wariant A z przejściem przez Odrę
w postaci tunelu drażzonego.**

**Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w
Szczecinie 3 listopada 2011 roku wydał decyzję o
środowiskowych uwarunkowaniach dla zadania pn:
„Budowa zachodniego drogowego obejścia miasta
Szczecina”**

Planowany odcinek drogi do chwili obecnej nie posiada nadanej kategorii. Mając na uwadze zadania funkcjonalne oraz założenia projektowe planowana droga spełnia kryteria dla dróg krajowych. Zgodnie z art. 5 ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych do dróg krajowych zalicza się m. in.:

1. Autostrady i drogi ekspresowe oraz drogi leżące w ich ciągach do czasu wybudowania autostrad i dróg ekspresowych.
2. Drogi międzynarodowe
3. Drogi stanowiące inne połączenia zapewniające spójność sieci dróg krajowych.
4. Drogi stanowiące ciągi obwodnicowe dużych aglomeracji miejskich.
5. Drogi dojazdowe do ogólnodostępnych przejść granicznych.

Zgodnie z założeniami projektowymi Zachodnie Drogowe Obejścia Miasta Szczecina będzie drogą klasy S. Zapewni ono spójność sieci dróg krajowych w tej części województwa oraz umożliwi powiązanie miasta oraz północno – zachodniego obszaru regionu z niemiecką częścią Euroregionu Pomerania, usprawni ruch drogowy aglomeracji szczecińskiej, poprzez wyprowadzenie poza jej granice krajowego i międzynarodowego ruchu tranzytowego oraz umożliwi aktywizację gospodarczą terenów leżących na zachód i północ od miasta Szczecina.



**Generalna Dyrekcja
Dróg Krajowych i Autostrad**

DZIĘKUJEMY ZA UWAGĘ

