

# Startują przetargi na realizację obwodnicy Szczecina z tunelem pod Odrą

17.12.2024

Zachodnia Obwodnica Szczecina (ZOS) w ciągu drogi ekspresowej S6 będzie miała blisko 50 km długości, w tym 5 km będzie stanowił tunel pod Odrą w rejonie Polic - najdłuższy tunel drogowy w Polsce. Dzisiaj wystaliśmy do publikacji w Dzienniku Urzędowym UE ogłoszenia o przetargach. Jutro, po ich publikacji, na naszej platformie zakupowej pojawią się dokumenty postępowania przetargowego.



## Plan realizacji inwestycji

Dla Zachodniej Obwodnicy Szczecina w tym roku zakończyliśmy opracowywanie projektów budowlanych. W związku z tym, wyłonieni w przetargu wykonawcy inwestycji będą mieli za zadanie opracować projekty wykonawcze i zrealizować roboty budowlane. Dla odcinków Kołbaskowo - Dołuje i Dołuje - Police terminy realizacyjne będą takie, jak dla standardowych odcinków drogowych.

Dlatego tu zakończenie jest planowane w 2028 roku. Natomiast odcinek Police - Goleniów z tunelem pod Odrą, będzie miał znacznie dłuższy czas realizacji, ze względu na konieczność wydrążenia i wyposażenia dwunawowego tunelu o długości 5 km. Zakładamy, że kierowcy z tego odcinka skorzystają w 2032 roku.

Należy jeszcze dodać, że od września trwa już przetarg na budowę II etapu obwodnicy Przeclawia i Warzymic w ciągu DK13. W ramach tej inwestycji powstanie między innymi nowy węzeł drogowy Kołbaskowo, łączący ZOS z DK13 i autostradą A6.

## Ring wokół Szczecina

Nowa trasa odciąży obecny przebieg dróg A6, S3 i S6 omijających Szczecin od południa oraz wschodu. W miesiącach letnich, ze względu na znaczne natężenia ruchu, na istniejącej trasie tworzą się spowolnienia i zatory drogowe. Nowa S6 domknie ring wokół Szczecina, co znacząco poprawi skomunikowanie całej aglomeracji szczecińskiej z siecią dróg szybkiego ruchu. Nowa droga będzie miała szczególne znaczenie

dla położonych na północ od Szczecina Polic. Obecnie, aby dojechać z Polic do węzła Goleniów Północ (S3/S6) po drugiej stronie Odry, trzeba przejechać 58 km. Po wybudowaniu obwodnicy trasa ta skróci się do 23 km, a czas przejazdu kilkukrotnie. Z centrum Szczecina wyprowadzona zostanie znacząca część ruchu samochodowego, w tym pojazdów jadących do zakładów chemicznych w Policach.

Budowa Zachodniej Obwodnicy Szczecina przewidziana jest w Rządowym Programie Budowy Dróg Krajowych do 2030 roku (z perspektywą do 2033 roku).

## Tunel pod Odrą – kluczowy element inwestycji

Zachodnia Obwodnica Szczecina przetnie na północ od Polic rzekę Odrę, którą prowadzi tor wodny do portu w Szczecinie. Ze względu na uwarunkowania terenowe i kwestie środowiskowe, S6 będzie przechodziła pod Odrą tunelem o długości 5 km. Będzie to dwururowy obiekt drażony maszyną TBM (ang. Tunnel Boring Machine). Średnica zewnętrzna tunelu będzie wynosiła niemal 15 m, a grubość obudowy 60 cm. Na przebiegu tunelu zaplanowano 19 przejść poprzecznych między nawami, które będą służyły przede wszystkim do ewakuacji w sytuacjach niebezpiecznych. Spód konstrukcji tunelu będzie schodził maksymalnie 51 m poniżej poziomu terenu, natomiast jezdnia będzie na głębokości do 45 m. Odcinki wjazdowe do tunelu będą mieć długość około 600 m.

## Trzy odcinki realizacyjne

Budowa Zachodniej Obwodnicy Szczecina w ciągu drogi ekspresowej S6 została podzielona na trzy odcinki realizacyjne.

### Kołbaskowo – Dołuje (13,6 km)

Odcinek ten rozpocznie się na połączeniu z II etapem obwodnicy Przeclawia i Warzymic w ciągu DK13. Tu ZOS, poprzez nowy układ drogowy, włączy się do autostrady A6. Trasa przetnie następnie wiaduktem linię kolejową Berlin – Szczecin. Dalej droga będzie biegła w kierunku północnym, od wschodu omijając m. Będargowo. Za tą miejscowością będzie się znajdował węzeł drogowy Będargowo. Następnie S6 przetnie linię kolejową Szczecin – Stobno Szczecińskie (będzie tu estakada o długości 284 m – najdłuższy obiekt mostowy na całej ZOS). S6 między Dołujami i Skarbimierzycami przetnie obecną DK10. Węzeł drogowy Dołuje powstanie około 900 m na północ od DK10 i będzie łączył S6 z obwodnicą Mierzyna w ciągu DK10, która będzie budowana równolegle z ZOS przez GDDKiA i Miasto Szczecin. Wzdłuż S6 powstanie też łącznik do obecnego przebiegu DK10 między Skarbimierzycami i Dołujami. Dalej S6 będzie od zachodu omijać Wołczkowo (w pobliżu tej miejscowości będzie kończył się pierwszy odcinek realizacyjny ZOS).

Na tym odcinku powstaną dwa węzły drogowe i 18 obiektów mostowych, w tym 8 przejść dla zwierząt. W ramach inwestycji powstanie również obwód utrzymania drogi przy węźle Siadło Górne.

### Dołuje – Police (11,9 km)

Odcinek ten rozpocznie się na zachód od m. Wołczkowo. Nowa trasa przetnie następnie drogę powiatową Wołczkowo – Dobra. Węzeł drogowy Dobra będzie zrealizowany w nowej lokalizacji. Połączy S6 od wschodu z obwodnicą Wołczkowa (przewidzianą do realizacji przez gminę Dobra), a od zachodu z ul. Dereszową i przez nią z istniejącą drogą powiatową. Dalej nowa S6 przejdzie między miejscowościami Sławoszewo i Bartoszewo. Na południe od tej pierwszej miejscowości będzie zlokalizowane Miejsce Obsługi Podróżnych (MOP) Sławoszewo. Dalej nowa S6 skieruje się na wschód. Trasa będzie wchodziła w tereny leśne, gdzie przewidziano realizację aż czterech górnych przejść dla zwierząt. Droga ekspresowa S6 na południe od Tanowa przetnie drogę wojewódzką nr 115 (DW115), a następnie na wschód od tej miejscowości DW114. Na połączeniu z DW114 powstanie węzeł drogowy Tanowo. Potem droga ekspresowa będzie prowadziła na północ od m. Trzeszczyn. Tu też będzie się kończył drugi odcinek realizacyjny ZOS.

W ramach tego odcinka powstaną dwa węzły drogowe i 14 obiektów mostowych, w tym cztery górne przejścia dla zwierząt i pięć dolnych.

### Police – Goleniów (23,4 km)

Odcinek rozpocznie się około 1,5 km na zachód od węzła drogowego Police, który powstanie na połączeniu z ulicami Kuźnicką oraz Piotra i Pawła w Policach (prowadzącymi do Zakładów Chemicznych) oraz

łącznikiem w kierunku DW114 i realizowaną obecnie przez gminę Police obwodnicą. Przy węźle będzie zlokalizowany obwód drogowy wraz z Centrum Zarządzania Tunelem. Tuż za węzłem rozpocznie się wlot do tunelu drogowego przechodzącego pod instalacjami Zakładów Chemicznych, liniami kolejowymi, DW114, terenami portu Police i nurtem Odry. Wylot zlokalizowany będzie około 500 m od wschodniego brzegu Odry. S6 po wyjściu na poziom terenu będzie biegła w kierunku m. Święta, omijając tą miejscowość od północy. Dalej droga będzie prowadziła w kierunku wschodnim, przechodząc na północ od m. Modrzewie, gdzie będzie zlokalizowany węzeł drogowy na skrzyżowaniu z DW111. Około 2,5 km na wschód od węzła drogowego Modrzewie powstanie MOP Bolesławice, na którym oprócz parkingów i toalet przewidziano rezerwę terenu pod budowę stacji paliw i restauracji. Trasa połączy się z istniejącymi drogami ekspresowymi S3 i S6 na węźle Goleniów Północ, który zostanie rozbudowany o relacje w kierunku nowej S6.

Inwestycja obejmie budowę dwóch węzłów drogowych i rozbudowę jednego, budowę 22 obiektów mostowych, w tym aż ośmiu nad ciekami wodnymi. Ich przyczółki będą rozstawione szerzej, aby zapewnić odpowiednią przestrzeń wzdłuż cieków na przejście dla zwierząt. Powstaną również dwa duże górne przejścia dla zwierząt.

## **Finał wielu lat prac przygotowawczych**

Koncepcja budowy drogi, która od północy i zachodu ominie Szczecin wraz z przeprawą przez Odrę, pojawiła się na przełomie lat 80. i 90. ubiegłego wieku. W latach 90. przygotowano pierwsze koncepcje przebiegu trasy. Od 2007 roku samorządy lokalne wraz z Samorządem Województwa przygotowywały dokumentację niezbędną do uzyskania decyzji środowiskowej i następnie prowadziły trwający kilka lat proces uzyskiwania tej decyzji. W 2015 roku Zachodnia Obwodnica Szczecina została wpisana do rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych jako przebieg drogi ekspresowej S6. W grudniu 2017 roku Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego uzyskał ostateczną decyzję środowiskową, w której został wyznaczony przebieg tej inwestycji, wybrany wariant przejścia pod Odrą tunelem drażonym i określone środowiskowe uwarunkowania realizacji. Następnie proces przygotowawczy prowadziła już GDDKiA.

W 2018 roku ogłosiliśmy przetarg na opracowanie Koncepcji programowej wraz z badaniami podłoża. Kompletną dokumentację, która kosztowała 24 mln zł, otrzymaliśmy w 2021 roku. Na jej potrzeby wykonano szeroki zakres badań podłoża – w tym wiercenia na głębokość 90 m na przebiegu tunelu pod Odrą. Opracowana wówczas dokumentacja ustaliła podstawowe rozwiązania projektowe i określiła ostateczną długość tunelu pod Odrą na 5 km, co pozwoliło na uniknięcie kolizji z obszarem i instalacjami Zakładów Chemicznych w Policach.

W 2022 roku ruszył dalszy etap prac projektowych – przygotowanie projektu budowlanego. Prace były już prowadzone w podziale na poszczególne odcinki realizacyjne. Łączny koszt tych prac sięgnął 60 mln zł. Opracowana została szczegółowa dokumentacja projektowa wraz z raportami do ponownej oceny oddziaływania na środowisko. W toku tych prac szczególną uwagę zwracaliśmy na wybór optymalnych rozwiązań projektowych, zwłaszcza dla obiektów inżynierskich, w tym tunelu pod Odrą. Łącznie podczas prowadzonych w ostatnich latach prac projektowych wykonano 63 km wierceń i 22 km sondowań na głębokości od 3 do 90 m.

W 2024 roku dokumentacja projektowa została zakończona i odebrana, co umożliwiło złożenie pod koniec września wniosku o decyzję o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. Obecnie trwa procedura uzyskiwania tej decyzji, a jej wydanie planowane jest w pierwszej połowie przyszłego roku. Umożliwi ona rozpoczęcie prac budowlanych i procedury związanej z wypłatą odszkodowań za nieruchomości przejęte pod drogę.