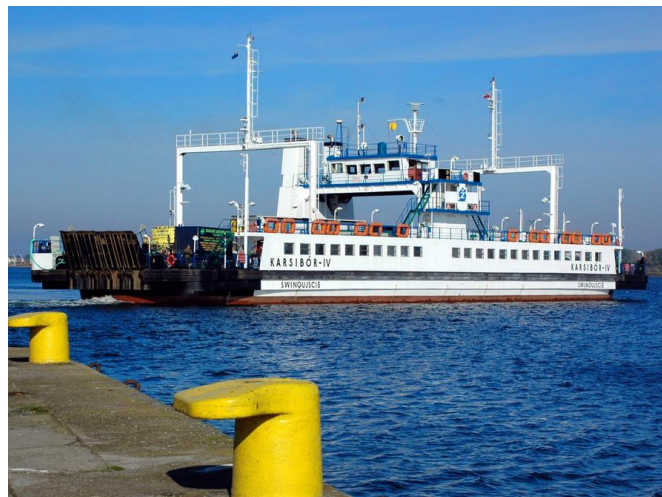
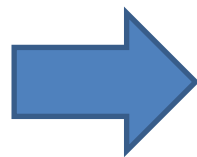


Połączenie wyspy Uznam i Wolin w Świnoujściu – zarys historii



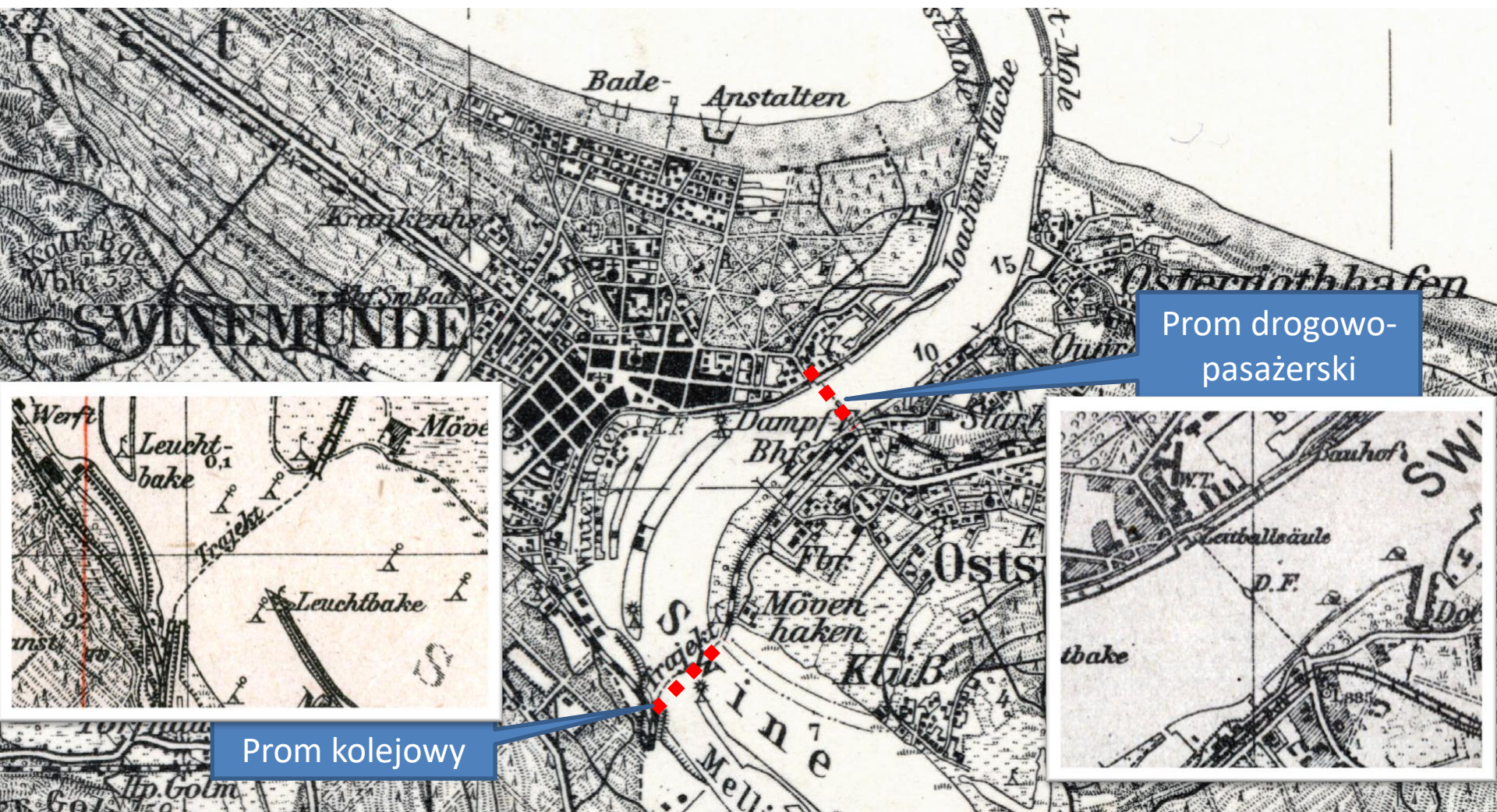
Początki miasta

Miasto Świnoujście powstało w XVIII wieku, jego rozwój był ściśle związany z rozwojem portu morskiego. W tym czasie Świna stała się głównym wyjściem w morze dla portu w Szczecinie. W XIX wieku powstał Kanał Piastowski (niem. Kaiserfahrt) i szereg innych inwestycji portowych. Miasto rozwijało się na obu wyspach.



Połączenie wysp Uznam i Wolin przed 1945 rokiem

Komunikację pomiędzy wyspami zapewniały promy, w tym nieistniejąca dzisiaj przeprawa kolejowa. Już wówczas z powodu ograniczonej przepustowości przepraw myślnano nad stałym połączeniem wysp Uznam i Wolin.

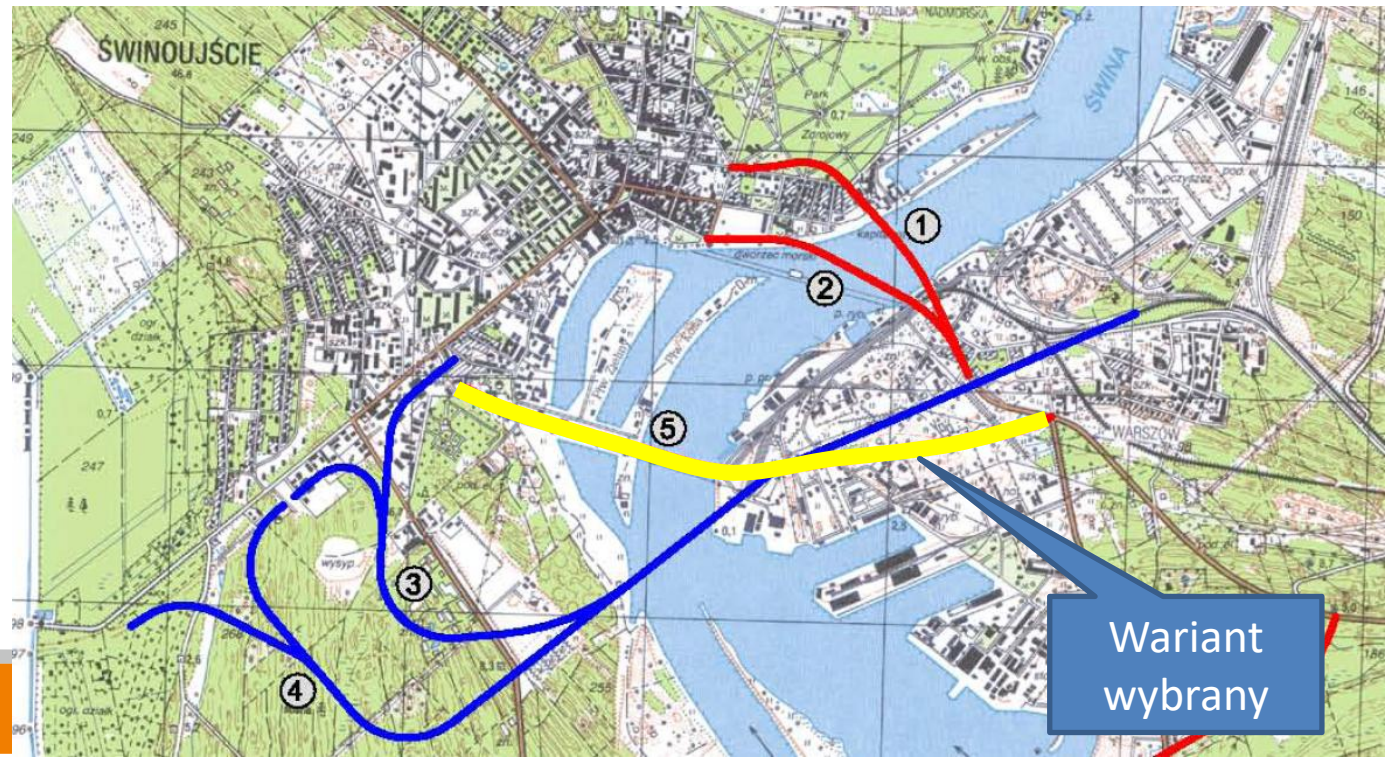


Połączenie wysp Uznam i Wolin przed 1945 rokiem

Pierwsze udokumentowane wiadomości o budowie stałego połączenia pomiędzy wyspami Wolin i Uznam pochodzą z roku 1935. Ówczesny Zarząd Budowlany Portu Świnoujście zgłosił projekt budowy tunelu na wysokości dworca PKP, nieco na północ od istniejącej przeprawy promowej. Kolejne warianty przewidywały połączenie sieci kolejowej obu części miasta za pomocą tunelu usytuowanego pomiędzy dzisiejszymi stanowiskami promów morskich i basenem portu rybackiego.

Ostatecznie uzgodniony został wariant tunelu drogowego poprowadzony pod Świną i sztuczną groblą łączącą Płw. Kosa i Płw. Zielina, z wyprowadzeniem na powierzchnię w rejonie centrum miasta i połączeniem z dzisiejszą ul. Grunwaldzką za pomocą skrzyżowania w formie ronda.

Przedwojenne
warianty tunelu



Połączenie wysp Uznam i Wolin przed 1945 rokiem

Tunel przeznaczony dla jednej jezdni o dwóch pasach ruchu miał mieć długość ok. 1220 m w tym 560 m odcinka podwodnego, całkowita długość tunelu 2100 m. Najniższy poziom jezdni w tunelu miał wynosić $-21,5$ m poniżej poziomu wody (przy zakładanej głębokości toru wodnego rzędu 13,0 m).

Realizacja robót miała nastąpić metodą przewidzianą dla budowy tunelu Maas w Rotterdamie, wykonanego w latach 1937 – 1942 (zatapianie prefabrykowanych segmentów wykonanych w suchym doku), wybrano wykonawcę tunelu.

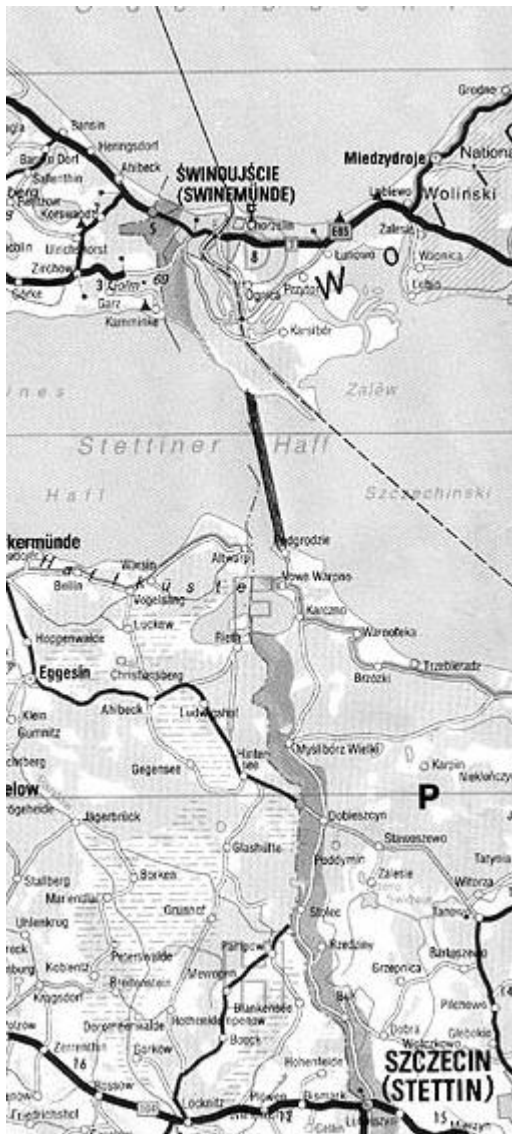
W roku 1939 wykonano wstępne wiercenia i badania pobranych próbek, w tym również w korycie Świny (do głębokości 35,0-37,0 m poniżej poziomu wody).

Później prace przygotowawcze do budowy zostały wstrzymane, głównie ze względu na pilniejsze potrzeby zaopatrzeniowe związane z sytuacją wojenną III Rzeszy.

Tunel w
Rotterdamie



Grobla przez Zalew Pomorski zamiast tunelu ?



Problem stałego połączenia portów Szczecin i Świnoujście starano się rozwiązać również w zupełnie inny sposób – przez budowę grobli przez Zalew Pomorski z drogą i torem kolejowym.

Ta koncepcja pojawiła się już w połowie XIX wieku, ale został odrzucona ze względu na koszty.

Drugie życie zyskała po 1945 roku, realizację tej inwestycji postulował już I powojenny prezydent Szczecina Piotr Zaremba.

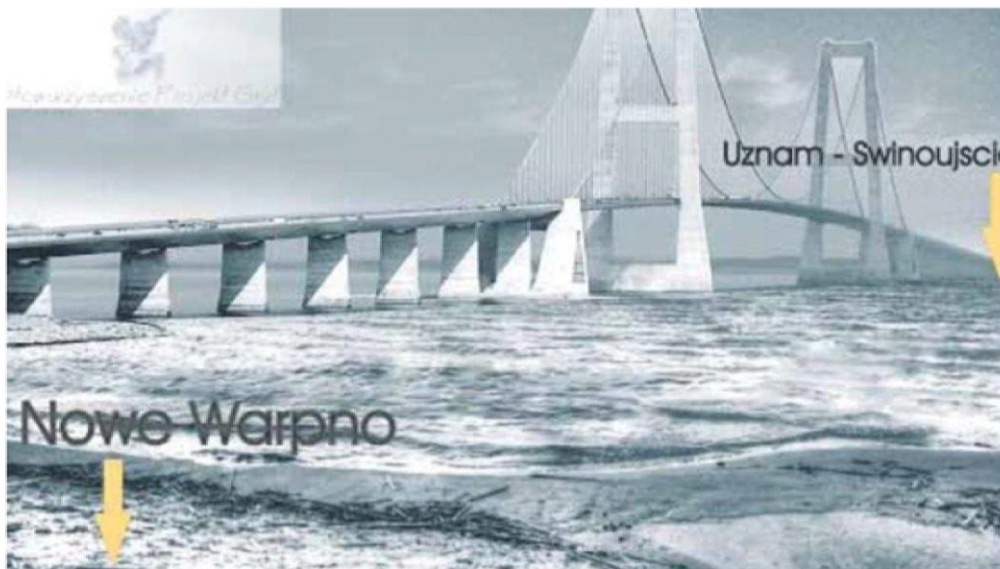
Pomysł ten cyklicznie wracał, jeszcze w latach 70 i później, znalazł się nawet w niektórych dokumentach planistycznych. Przedzielenie zalewu miało skomunikować Świnoujście z resztą Polski, ale również przyczynić się do ograniczenia splotania toru wodnego Szczecin-Świnoujście.

Grobla przez Zalew Pomorski zamiast tunelu ?

Pomimo braku jakichkolwiek szans na realizację pomysł grobli wraca sukcesywnie, nawet w obecnych czasach.

Chcą mieć tu Golden Gate. Czy budowa grobli na zalewie jest realna?

REDAKCJA • 26 lutego 2014



Stale połączenie lądowe Świnoujścia jest największym problemem mieszkańców. Koncepcji na jego rozwiązanie jest wiele, brakuje jednak możliwości ich finansowania.

Wspólnota Gryfa chce budowy grobli przez zalew. To pomysł jeszcze z 1863 roku. Czy jest realny? Czy znajda się na niego pieniądze?

Powrót do pomysłu budowy tunelu

Do sprawy budowy stałego połączenia obu części Świnoujścia powrócono w roku 1972, gdy ówczesna Rada Ministrów podjęła uchwałę o rozpoczęciu przygotowań do jego realizacji.

W rezultacie w roku 1974 Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji ogłosiło ogólnopolski konkurs techniczny na projekt koncepcyjny stałego połączenia. Warunki konkursu przewidywały połączenie dwóch części miasta ulicą kategorii P I, z powiązaniem z przystanią promów morskich, dworcami PKP i PKS, przystaniami żeglarskimi, wg trasy zbliżonej do przebiegu tunelu niemieckiego. Na 9 złożonych prac, 8 zespołów zaprojektowało przejście przez Świnę tunelem, a tylko jeden zaproponował most o konstrukcji wiszącej, nie spełniający jednak części wymaganych warunków konkursowych.



Powrót do pomysłu budowy tunelu

Wśród projektów tunelu zaproponowano 3 typy rozwiązań:

- tunel z żelbetowych prefabrykowanych elementów zatapiających,
- tunel wykonany w wykopie otwartym z mrożeniem gruntu,
- tunel wykonany metodą tarczową.

Do realizacji żadnej z tych koncepcji jednak nie doszło.

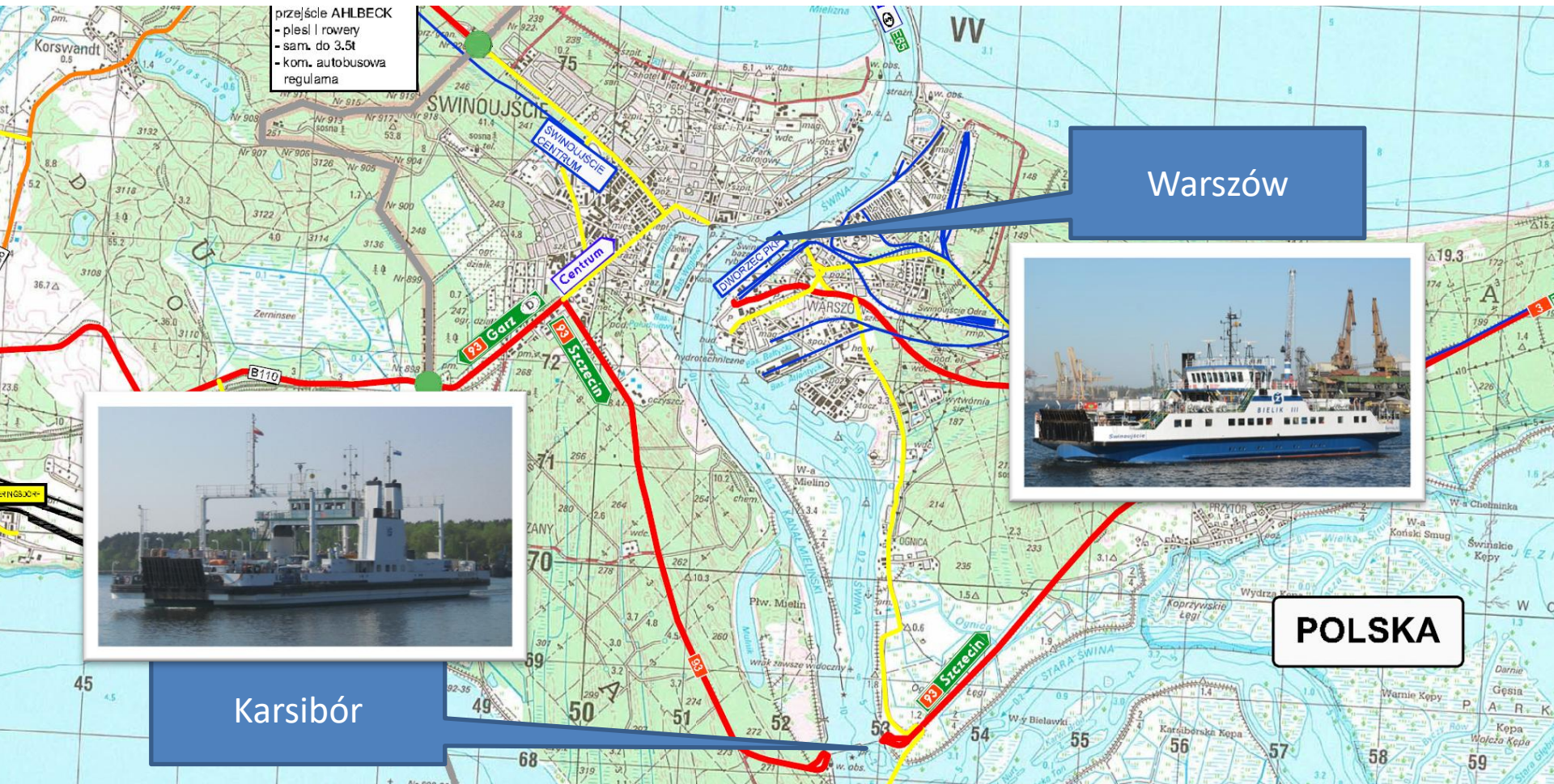
W latach 80-tych i 90-tych ub. wieku opracowywane plany zagospodarowania przestrzennego wytyczyły jeszcze 2 nowe korytarze dla stałego połączenia wysp:

- korytarz środkowy - przechodzący przez tereny Morskiej Stoczni Remontowej oraz najszerszą część wyspy Mielin,
- korytarz południowy – w pobliżu przeprawy promowej „Karsibór”.



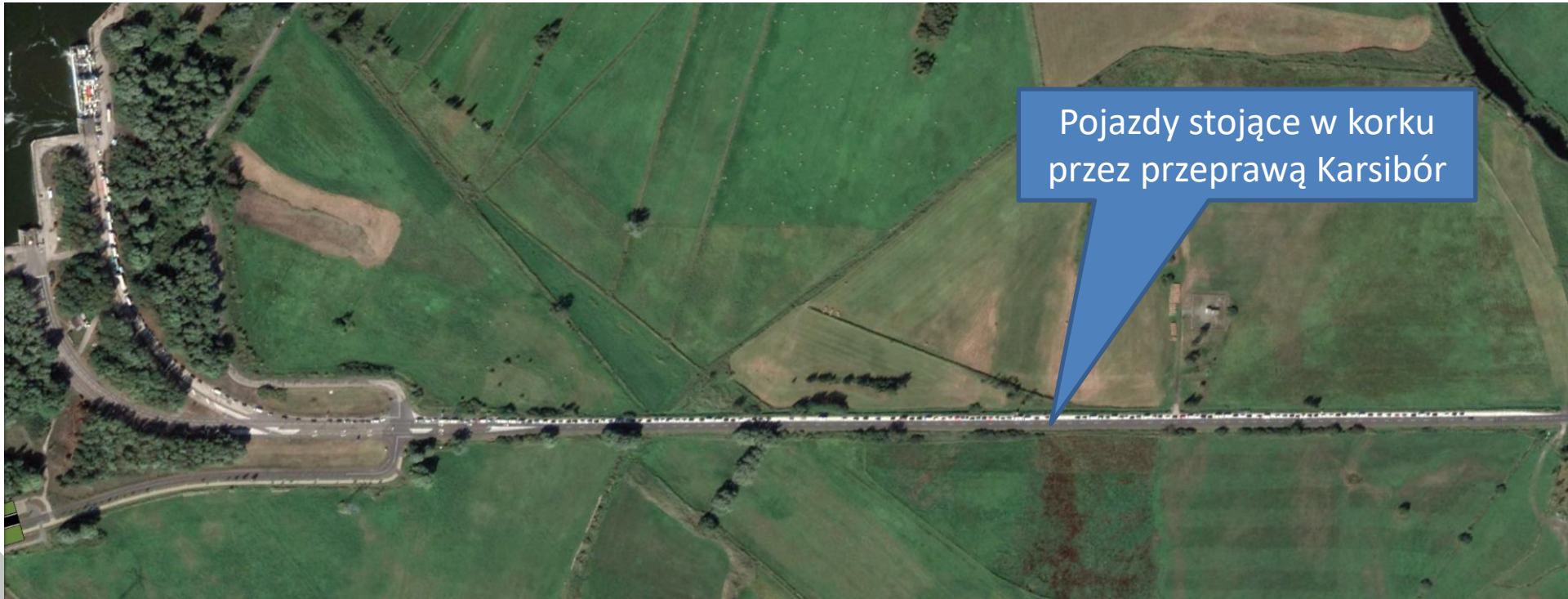
Funkcjonujące przeprawy promowe

W latach 1976-1981 została wybudowana nowa przeprawa promowa w Świnoujściu – Karsibór na południe od miasta wraz z drogami dojazdowymi. Powstały również nowe, większe promy zapewniające możliwość przewozu pojazdów ciężarowych. Przeprawa ta wraz z funkcjonującą równolegle miejską przeprawą Warszów (w miejscu przedwojennej przeprawy) jest podstawą funkcjonowania Świnoujścia.



Funkcjonujące przeprawy promowe

Pomimo powstania nowej przeprawy, ich ograniczona przepustowość i podatność na zakłócenia w kursowaniu promów przez warunki atmosferyczne w dalszym ciągu powodowały konieczność stałego połączenia wysp.



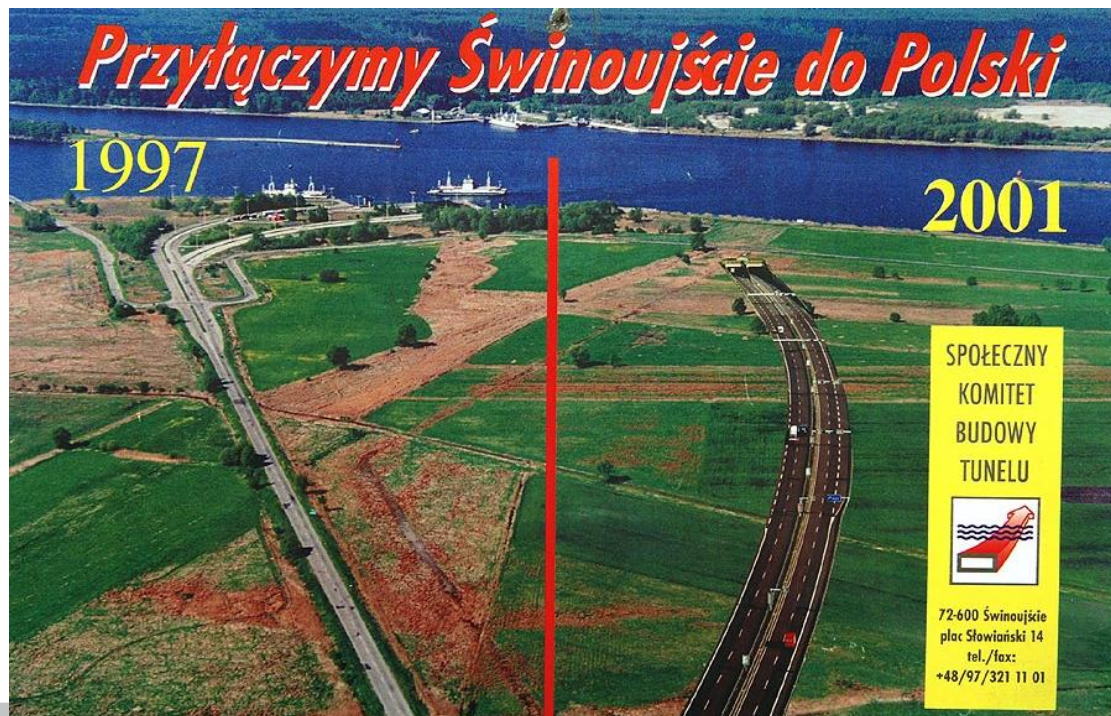
Pojazdy stojące w korku przez przeprawą Karsibór



Lata 90 próba budowy tunelu bez projektu i finansowania

Ponowny powrót do przygotowań do realizacji stałego połączenia nastąpił w latach 1997-1999. W ich wyniku w roku 1999 Gmina Świnoujście ogłosiła przetarg poprzedzony prekwalifikacją na projekt i budowę tunelu metodą zatapiania prefabrykowanych elementów wzdłuż korytarza południowego – w pobliżu przeprawy Karsibór.

Brak zapewnienia montażu finansowego dla realizacji przedsięwzięcia spowodował złożenie tylko jednej oferty, w rezultacie czego przetarg został unieważniony.



Lata 90 próba budowy tunelu bez projektu i finansowania

Rok 1999 otwarcie ofert w przetargu na tunel.



Podjęcie konkretnych działań przygotowawczych

W 2006 r. zapisano w rezerwie celowej budżetu państwa na rok 2007 kwotę 2 mln zł na opracowanie studium wykonalności stałego połączenia. W sierpniu 2007 roku zostało podpisane porozumienie pomiędzy ówczesnym Ministrem Infrastruktury, Generalnym Dyrektorem Dróg Krajowych i Autostrad oraz Prezydentem Świnoujścia. Porozumienie to wraz z wpisaniem w lutym 2007 roku przedsięwzięcia na listę projektów kluczowych Programu Operacyjnego „Infrastruktura i Środowisko” pozwoliło rozpocząć kluczowe prace przygotowawcze.

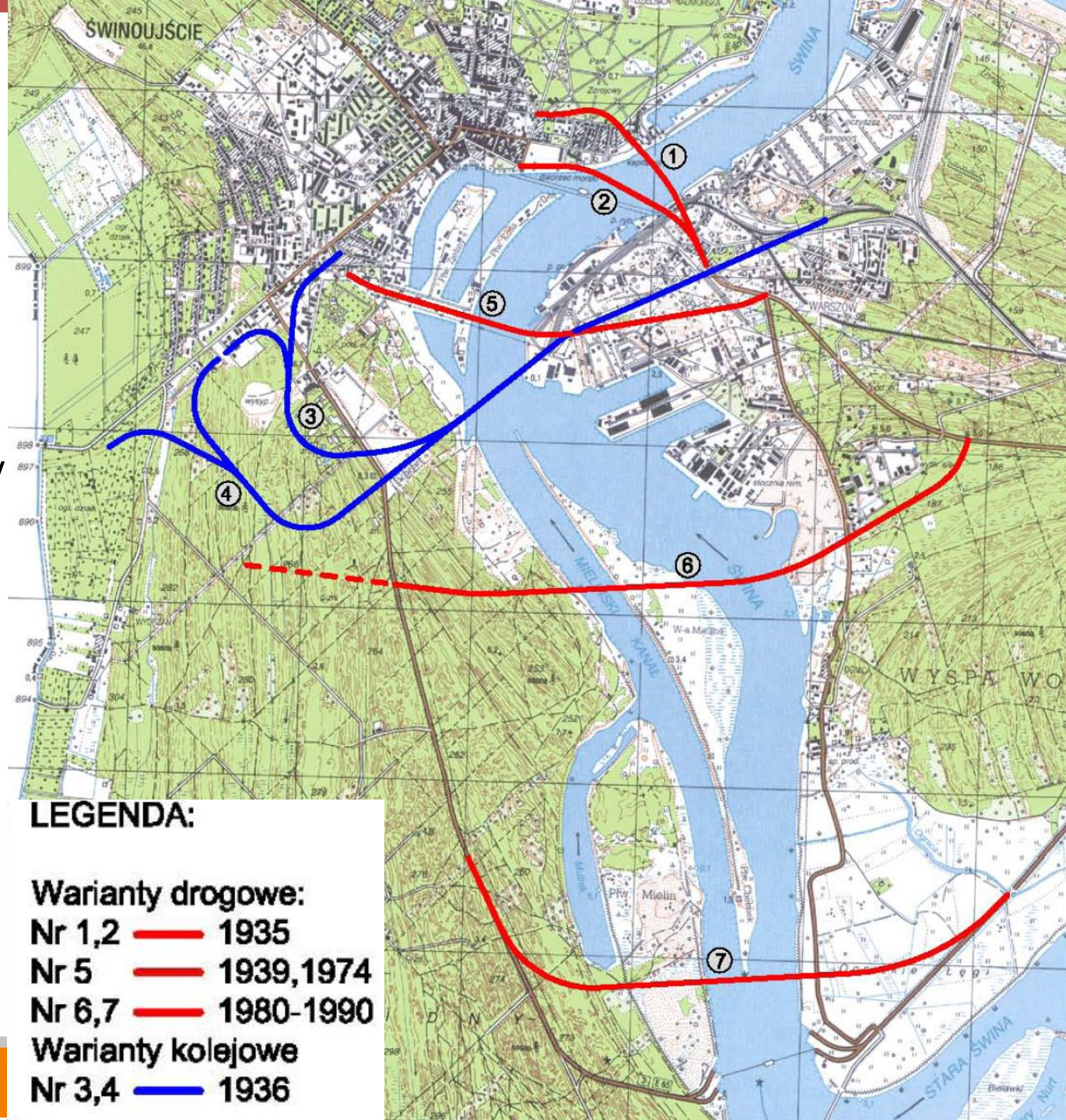
Należało przede wszystkim przygotować Studium Techniczno Ekonomiczno Środowiskowe i uzyskać decyzję środowiskową, w której zostanie wybrany wariant realizacyjny stałego połączenia.

Prace dokumentacyjne wykonywało w latach 2008-2009 konsorcjum firm Damart, Pont-Projekt i Kontrakt.

Umowa na tą dokumentację została podpisana w lutym 2008 roku.

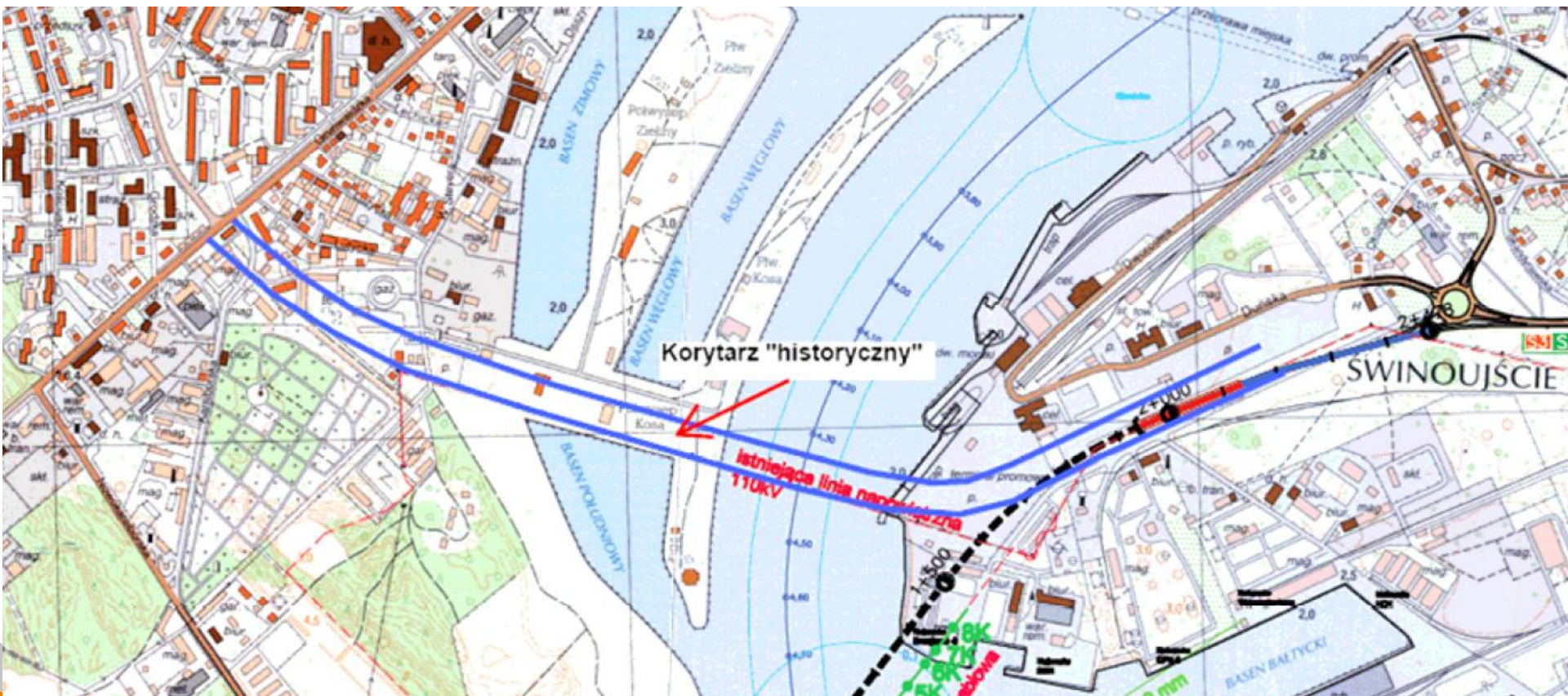
STEŚ

Wykonawca STEŚ
przenalizował
dotychczasowe warianty
przebiegu stałego
połączenia



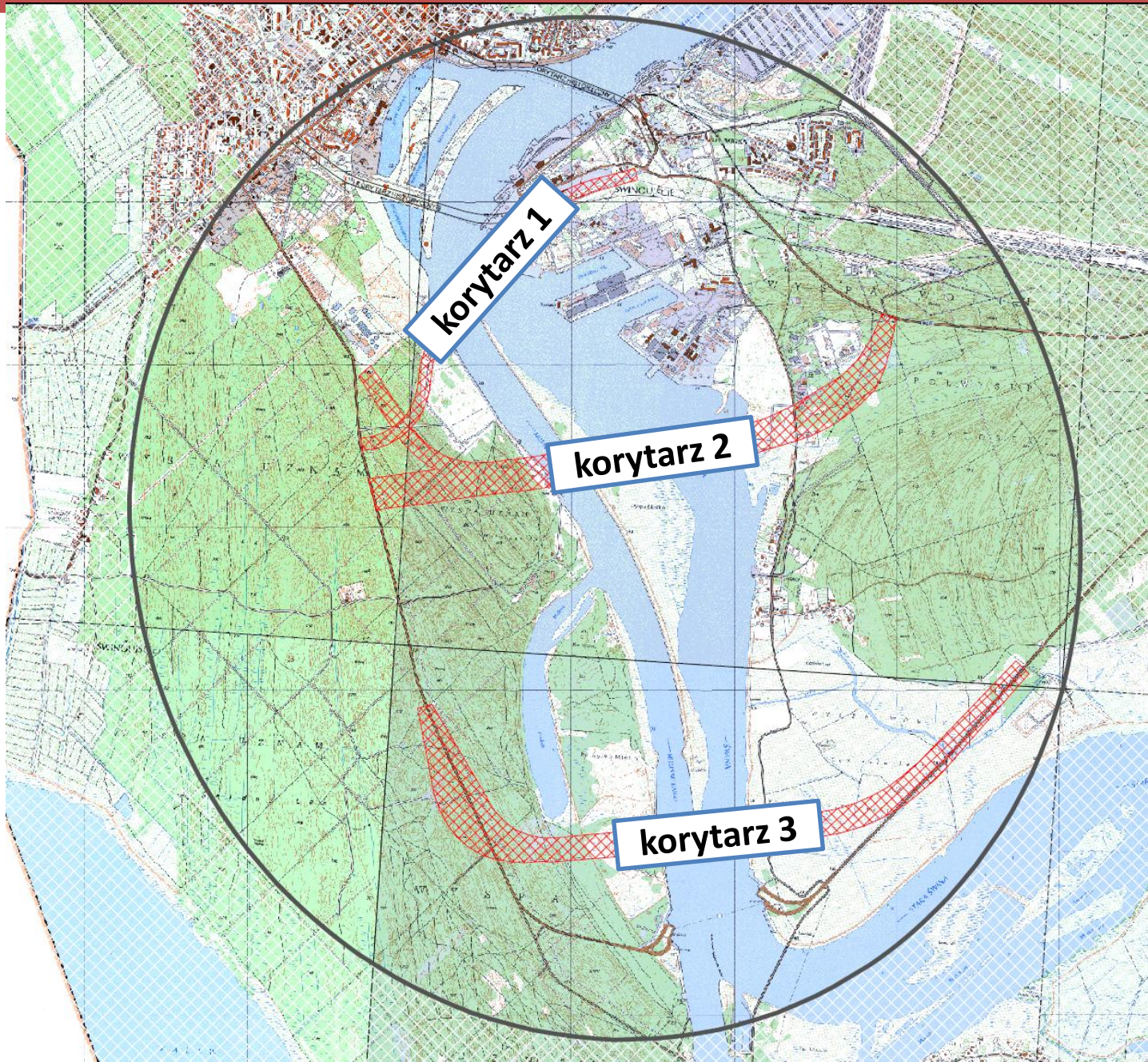
STEŚ – korytarz przedwojenny

Został przeanalizowany przedwojenny wariant historyczny. Jednak ze względu na ingerencję w terminal promów morskich, teren portu wojennego w Świnoujściu (baza NATO) oraz wprowadzenie ruchu w samo centrum miasta korytarz ten został odrzucony. Zarówno dla wariantu tunelowego, jak i tym bardziej mostowego.



Korytarze przebiegu w STEŚ

Na etapie przygotowywania STEŚ wyznaczone zostały 3 korytarze, w których możliwa byłaby realizacja stałego połączenia.



Warianty na etapie STEŚ I

W każdym korytarzu zostały następnie określone i poddane analizie poszczególne opcje stałego połączenia.

Większość opcji na tym etapie po analizie została wyeliminowana – w tym wszystkie opcje z mostem zwodzonym.

Nr	Opis opcji
KORYTARZ 1	
1	Tunel kolejowy
2	Tunel drogowo/kolejowy
3	Tunel drogowo/kolejowy (kolej miejska lub tramwaj)
4	Tunel dla kolei miejskiej (tramwaju)
5	Tunel drogowy drażony
6	Tunel drogowy z elementów zatapianych
7	Tunel drogowy wykonany w wykopie (tzw. metoda „cut & cover” - C&C)
8	Most wysokowodny z estakadami wjazdowymi
9	Most wysokowodny ze spiralami wjazdowymi
KORYTARZ 2	
10	Most o obniżonym prześwicie nad Świną i podwyższonym prześwicie z częścią ruchomą nad kanałem żeglownym
11	Most o obniżonym prześwicie nad Świną i nad kanałem żeglownym – z częścią ruchomą
12	Most wysokowodny z estakadami wjazdowymi
13	Most wysokowodny ze spiralami wjazdowymi
14	Most niskowodny nad Świną i tunel pod kanałem żeglownym
15	Tunel drogowy pod Świną i kanałem żeglownym
16	Tunel drogowo/kolejowy pod Świną i kanałem żeglownym
17	Tunel drogowy wykonany w wykopie (C&C)
KORYTARZ 3	
18	Most wysokowodny z estakadami wjazdowymi
19	Most o podwyższonym prześwicie z częścią ruchomą nad kanałem żeglownym
20	Most niskowodny z częścią ruchomą w granicach kanału żeglownego
21	Tunel drogowy z elementów zatapianych
22	Tunel drogowy drażony
23	Tunel drogowy wykonany w wykopie (C&C)
24	Tunel drogowo/kolejowy

Warianty na etapie STEŚ I

Dokładniejszej analizie były poddawane poniższe warianty.

Korytarz 1

- wariant 1 - tunel drążony (K1W1)

Korytarz 2

- wariant 1 - tunel zatapiany pod kanałem żeglownym oraz most niskowodny nad Świną (K2W1),
- wariant 1a - tunel drążony pod kanałem żeglownym oraz most niskowodny nad Świną (K2W1a),
- wariant 2 – tunel drążony pod kanałem żeglownym oraz pod Świną (K2W2)
- wariant 3 - most wysokowodny (K2W3)

Korytarz 3

- wariant 1 - tunel zatapiany (K3W1),
- wariant 2 - tunel drążony (K3W2),
- wariant 3 - most wysokowodny (K3W3).

Warianty na etapie STEŚ II

Ostatecznie na podstawie analiz zdecydowano o skierowaniu do etapu STEŚ II poniższych wariantów.

Wariant I tunel drążony – korytarz 1 (wariant **K1W1**),

Wariant II tunel drążony + most niskowodny – korytarz 2 (wariant **K2W1a**),

Wariant III długi tunel drążony – korytarz 2 (wariant **K2W2**),

Wariant IV tunel drążony – korytarz 3 (wariant **K3W2**),

Tym samym zostały odrzucone warianty z tunelem zatapialnym, jak i również mostem wysoko wodnym.



Dlaczego nie tunel zatapialny

Decyzja o odrzuceniu wariantów z tunelem zatapialnym była oparta na poniższych przesłankach:

- Duża ingerencja w brzeg i dno rzeki – większe oddziaływanie środowiskowe.
- Konieczność wykonania w dnie głębokiej rynny na segmenty tunelu - zagrożenie dla wód gruntowych i jedyne ujęcie wody dla miasta.
- Przerwy w funkcjonowaniu toru wodnego do portu w Szczecinie podczas bagrowania rynny i zatapiania segmentów tunelu – faktyczne okresowe zamknięcie tego ważnego portu.



Dlaczego nie most

Decyzja o odrzuceniu wariantów z mostem wysokowodnym była oparta na poniższych przesłankach:

- Konieczność zapewnienia prześwitu 67 metrów ze względu na przecięcie toru wodnego do portu w Szczecinie – co i tak wprowadza ograniczenia we wpływaniu statków, czy prowadzenia działalności gospodarczej (transport elementów offshore).
- Znacznie większa długość trasy niż przy tunelu, konieczność budowy długich najazdów i dojazdów do mostu.
- Ingerencja w krajobraz i obszar Natura 2000.



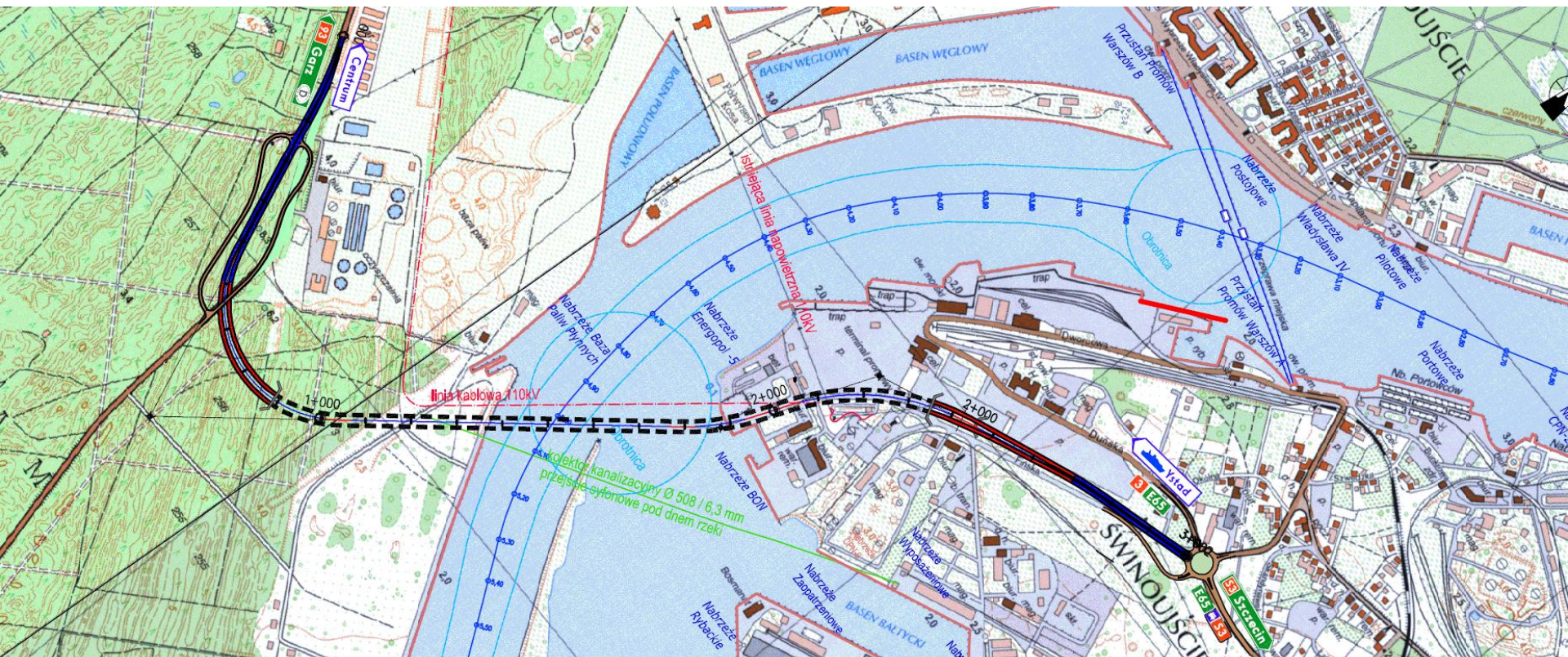
Wariant K1W1

Tunel drążony w korytarzu 1

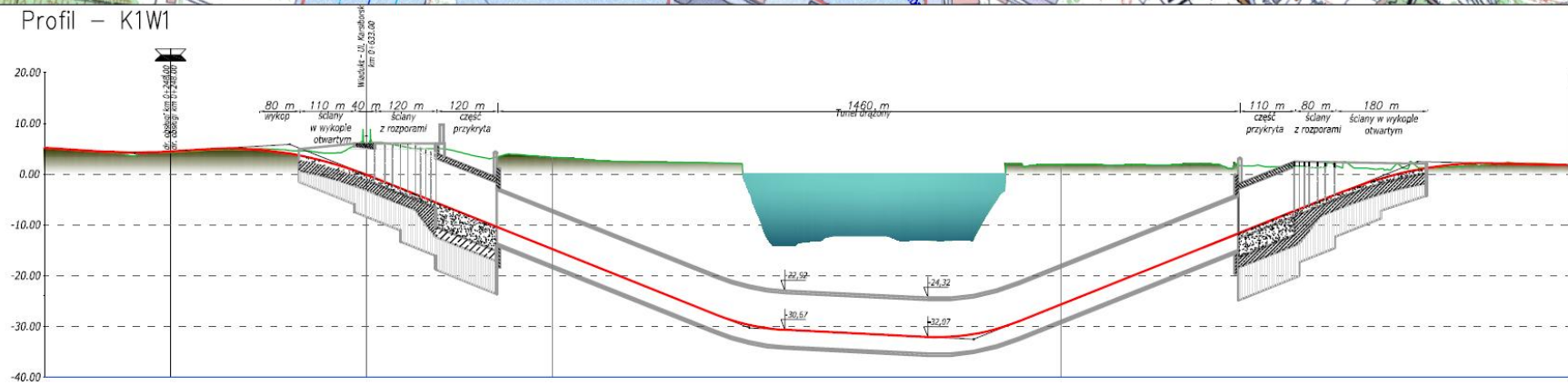
Ogółem długość trasy 3 000 m

Ogółem długość całkowita tunelu 2 220 m; w tym

Długość tunelu drążonego 1 690 m.



Profil – K1W1





wyspa WOLIN

ul. Waińska

K1W1

wyspa MIELINO

wyspa UZNAM

ul.

www.4Dfoto.pl



Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad

Analiza wariantów

Analizy wariantów stałej przeprawy obejmowały szereg aspektów, wykonano również prognozy ruchu, które wskazały mniejsze obciążenie ruchem korytarza 3 – najbardziej oddalonego od miasta.

Wariant K1W1 w najmniejszym stopniu oddziaływał również na środowisko naturalne.

Analiza ekonomiczna wykazała, że wszystkie warianty poza warianty w korytarzu 3 cechują się wysokim wskaźnikiem IRR.

W rezultacie analizy wielokryterialnej jako najkorzystniejszy został wskazany wariant K1W1.

Decyzja środowiskowa

W dniu 23.04.2009r na posiedzeniu Komisji Opiniowania Przedsięwzięć Inwestycyjnych przy Generalnym Dyrektorsze Dróg Krajowych i Autostrad zatwierdzony został STEŚ opracowane. Jako preferowany wskazano wariant K1W1.

W dniu 10.07.2009 został złożony wniosek o wydanie decyzji środowiskowej do RDOŚ w Szczecinie.

Do RDOŚ należała ostateczna decyzja o wyborze wariantu realizacyjnego.

Decyzja środowiskowa została wydana z dniem 01.06.2010.





**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W SZCZECINIE**

GENERALNA DYREKCJA DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD Oddział w Szczecinie K A N C E L A R I A	
Otrzymano	2010-06-08
Zat.	5435
Nr	
Skierowano do	P4+P2

Szczecin, dnia 01 czerwca 2010 r.

RDOŚ-32-WOOS.TŚ-6613/36-30/09/at

DECYZJA Nr 8/2010

o środowiskowych uwarunkowaniach

Na podstawie art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071 ze zm.), art. 75 ust. 1 pkt 1 ppkt c oraz ust. 7, a także art. 82 i art. 85 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 ze zm.) oraz § 3 ust. 1 pkt 56 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. Nr 257 poz. 2573 ze zm.), po rozpatrzeniu wniosku Pana Józefa Kraśniańskiego z Biura Inżynierskiego „Damart” s.c. w Szczecinie, pełnomocnika Inwestora zastępczego, tj. Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Szczecinie działającej w imieniu Gminy Miasto Świnoujście, o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na budowie stałego połączenia pomiędzy wyspami Uznam i Wolin w Świnoujściu,

ustalam środowiskowe uwarunkowania

dla planowanego przedsięwzięcia polegającego na budowie **stałego połączenia pomiędzy wyspami Uznam i Wolin w Świnoujściu**, wg wnioskowanego **wariantu KIWI** w korytarzu I (północnym) i jednocześnie określam poniższe warunki realizacji przedsięwzięcia.

Dalsze działania

Decyzja środowiskowa była wydana na tunel dwururowy, ale zawierała możliwość realizacji jako etapu tunelu jednorurowego.

W związku z brakiem środków finansowych Miasto Świnoujście opracowało aneks do Studium Wykonalności, w którym przeanalizowano możliwość realizacji tunelu jednorurowego w wariancie K1W1.

Wobec ograniczeń finansowych została podjęta decyzja o budowie tunelu jednorurowego i dla tego rozwiązania w latach 2015-2016 na zlecenie Miasta Świnoujście zostało opracowane PFU przez firmę Technical.

Zabezpieczenie finansowania dla realizacji tunelu umożliwiło w dniu 15.04.2016 ogłoszenie przetargu na realizację zadania w formule projektuj i buduj.

Dziękuję za uwagę

