

Zachodnie drogowe obejście Szczecina jako kluczowa inwestycja dla rozwoju Pomorza Zachodniego

mgr inż. Mateusz Dziechciarz

Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług
Uniwersytet Szczeciński

Inwestycje w infrastrukturę drogową są elementem napędzającym lokalną, krajową, jak i międzynarodową gospodarkę. Powstawanie nowych połączeń drogowych zwiększa atrakcyjność inwestycyjną, co przekłada się na nowe miejsca pracy i wzrost poziomu życia mieszkańców.

W ostatnich latach w województwie zachodniopomorskim można było zauważyć dynamiczny rozwój sieci dróg krajowych i autostrad. Szczególnie ważną rolę odgrywa tu droga ekspresowa S3, która skomunikowała Pomorze Zachodnie z województwem lubuskim i dolnośląskim, co przyczyniło się do wymiernych korzyści w kontaktach biznesowych z państwami położonymi na południe do Polski.

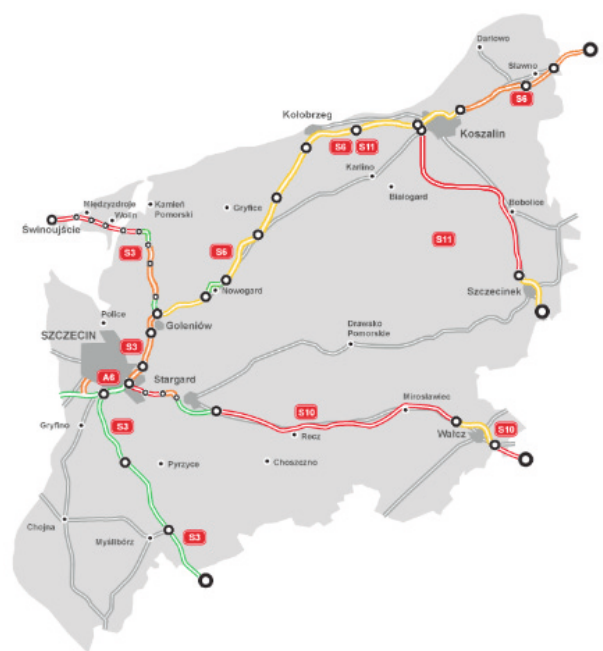
Obecnie na terenie województwa zachodniopomorskiego w eksploatacji znajduje się 147,3 km dróg ekspresowych (rys. 1). Na realizację czeka kolejne 468 km, z czego 139,6 km drogi S6 od węzła Goleniów do obwodnicy Koszalina i Sianowa zostało w sierpniu 2014 zgłoszone do przetargu. Według planów nowa droga ekspresowa w kierunku Trójmiasta będzie dostępna dla użytkowników ok. 2019-2020 roku¹.

Zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów z 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz. U. Nr 128, poz. 1334, z 2007 r. Nr 35, poz. 220 oraz 2009 r. Nr 187 poz. 1446) w województwie zachodniopomorskim zlokalizowane są:

- autostrada A-6 o przebiegu Berlin - granica państwa - Kołbaskowo - Szczecin (S3 węzeł „Rzęśnica”),
- droga ekspresowa S3 o przebiegu Świnoujście - Goleniów - Szczecin (A6 węzeł Rzęśnica) - Szczecin (A6 węzeł „Klucz”) - Parnica - Gorzów Wielkopolski - Zielona Góra - A4 (Legnica) - Bolków - Lubawka - granica państwa (Praga),
- droga ekspresowa S6 o przebiegu S3 (Goleniów) - Koszalin - Gdańsk (S7/A1),
- droga ekspresowa S10 o przebiegu A6 (Szczecin) - Piła - Bydgoszcz - Toruń - S7 (Płońsk),

¹ Dane Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad na dzień 06.10.2015.

Rys. 1. Stan dróg krajowych i autostrad w województwie zachodniopomorskim



ŹRÓDŁO: GENERALNA DYREKCJA DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD

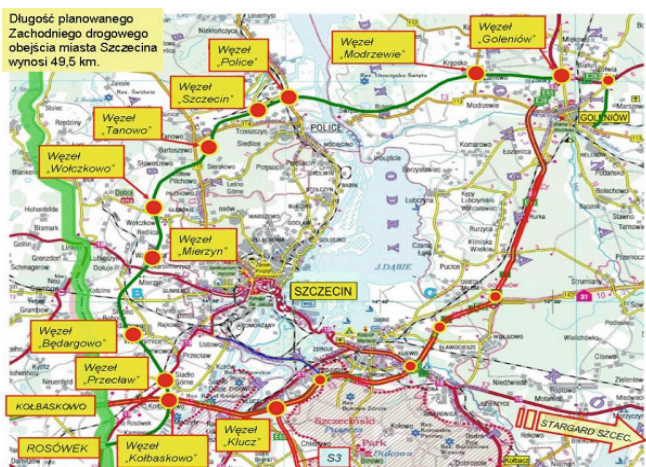
- droga ekspresowa S11 o przebiegu Kołobrzeg - Koszalin - Piła - Poznań - Ostrów Wielkopolski - Tarnowskie Góry - A1.

Jedną z inwestycji drogowych, która w przypadku powstania mogłaby znacząco wpłynąć na poprawę komfortu jazdy oraz dynamizację rozwoju gospodarczego regionu, jest *Zachodnie drogowe obejście Szczecina*. Pierwsze wzmianki na temat inwestycji drogowej pojawiły się w 2000 roku, kiedy to powstała koncepcja obejścia Miasta Szczecin od strony zachodniej. Pomimo zaangażowania gmin: Goleniów, Police i Miasta Szczecin i powiatu policzkiego przez lata nie udało się doprowadzić do realizacji projektu.

1. Założenia techniczne i projektowe Zachodniego drogowego obejścia Szczecina

Zachodnie drogowe obejście Szczecina ma w swoim założeniu stanowić przedłużenie drogi ekspresowej S6 od węzła Goleniów w kierunku zachodnim do węzła Kołbaskowo przy autostradzie A6. Droga została zaprojektowana jako połączenie o statusie S, o dwóch jezdniach i bezkolizyjnych połączeniach z przecinającymi drogami w węzłach. W ciągu planowanej na ok. 49,5 km drogi założono zbudowanie 10 węzłów drogowych (rys. 2), które pozwolą na swobodną komunikację z miejscowościami usytuowanymi na terenie gmin Kołbaskowo, Police i Goleniów. W aspekcie globalnym obejście stałoby się elementem transeuropejskiego szlaku transportowego, wpisując się w układ komunikacyjny nie tylko polskich dróg, ale także niemieckich autostrad A11 i A20. W aspekcie lokalnym wybudowanie nowego odcinka drogi ekspresowej przyczyniłoby się do powstania obwodnicy miasta na wzór berlińskiego ringu. Kolejnymi atutami realizacji inwestycji byłoby przeniesienie ruchu towarowego z centrum Szczecina na obwodnicę, zwiększenie atrakcyjności gospodarczej gmin przylegających oraz znaczne poprawienie swobody komunikacji dla mieszkańców.

Rys. 2. Zaplanowane węzły drogowe w ciągu Zachodniego drogowego obejścia Szczecina



ŹRÓDŁO: MOJE MIASTO SZCZECIN ([HTTP://WWW.MMSZCZECIN.PL/](http://www.mmszczecin.pl/)). DATA POBRANIA: 02.12.2014

Długości zaplanowanych odcinków:

- Kołbaskowo - Przeclaw - 1,4 km,
- Przeclaw - Będargowo - 4,6 km,
- Będargowo - Mierzyn - 6,4 km,
- Mierzyn - Wołczkowo - 4,7 km,
- Wołczkowo - Tanowo - 8,0 km,
- Tanowo - Szczecin Północ - 3,5 km,
- Szczecin Północ - Police - 2,3 km,
- Police - Modrzewie - 13,1 km,
- Modrzewie - Goleniów - 5,5 km.

Pierwszym zaplanowanym węzłem na trasie Zachodniego drogowego obejścia Szczecina od strony zachodniej jest węzeł Kołbaskowo (rys. 3). Dzięki niemu podróżujący autostradą A6 będą mogli bezkolizyjnie skierować się na północ w kierunku Goleniowa. Zarówno węzeł Kołba-

skowo, jak i zaplanowany w niedalekiej odległości węzeł Mierzyn znajdują się w bezpośredniej okolicy przejść granicznych Kołbaskowo - Pomellen oraz Lubieszyn - Lincken. Oba przejścia graniczne są często wykorzystywane w międzynarodowym ruchu towarowym.

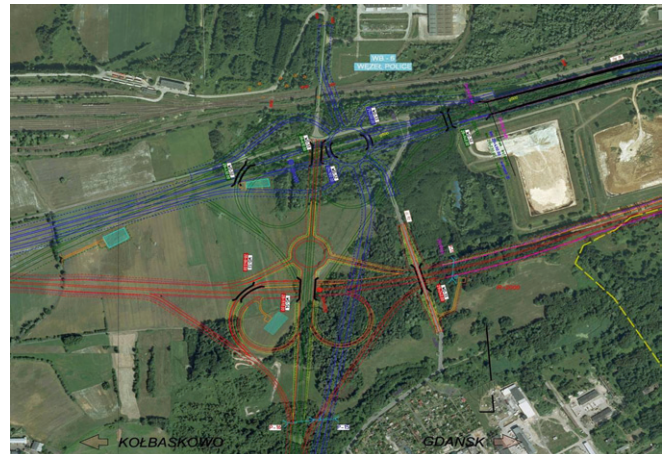
Rys. 3. Węzeł Kołbaskowo



ŹRÓDŁO: URZĄD MARSZAŁKOWSKI WOJEWÓDZTWA ZACHODNIOPOMORSKIEGO

Jednym z najważniejszych węzłów drogowych na trasie Zachodniego drogowego obejścia Szczecina jest węzeł Police, przedstawiony na rysunku nr 4. Jest on planowany w bezpośrednim otoczeniu Portu Police oraz Zakładów Chemicznych Police. Powstanie węzła znacząco ułatwi komunikację przedsiębiorstw zlokalizowanych na terenie Polic. Obecnie ruch tranzytowy do i z Polic skupia się w śródmieściu Miasta Szczecin, co bardzo ogranicza możliwości rozwoju miasta, a także powoduje powstawanie kongestii drogowej w godzinach największej eksploatacji dróg.

Rys. 4. Węzeł Police



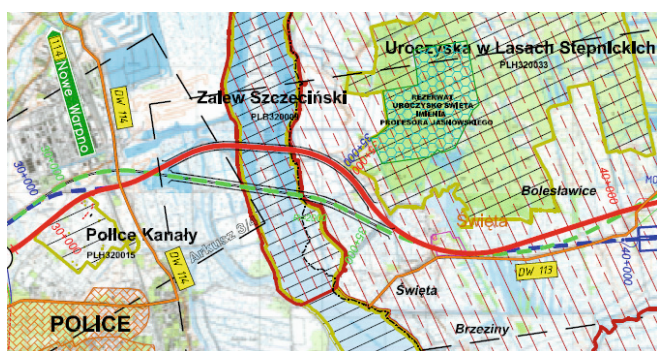
ŹRÓDŁO: URZĄD MARSZAŁKOWSKI WOJEWÓDZTWA ZACHODNIOPOMORSKIEGO

Najbardziej wymagającym odcinkiem Zachodniego drogowego obejścia Szczecina będzie wybudowanie przeprawy przez rzekę Odrę na wysokości miejscowości Police i Świeta (rys. 5). Dla tego etapu pod uwagę były brane trzy możliwości:

- tunel drążony,
- most wysokowodny,
- tunel zatapiany.

Każdy z wariantów był rozpatrywany pod względem społecznym, środowiskowym, ekonomicznym oraz przez

Rys. 5. Proponowane opcje przejścia przez Odrę: tunel drążony - kolor czerwony (wybrana opcja), tunel zatapiany - kolor niebieski, most - kolor zielony



ŹRÓDŁO: URZĄD MARSZAŁKOWSKI WOJEWÓDZTWA ZACHODNIOPOMORSKIEGO

pryzmat względów bezpieczeństwa. Ostatecznie wybrana została koncepcja zakładająca przecięcie Odry za pomocą tunelu drążonego. Szacowany koszt realizacji całego obejścia wraz z przejściem przez Odrę za pomocą tunelu drążonego to 4,072 mld zł.

2. Efekty powstania Zachodniego drogowego obejścia Szczecina

Każda inwestycja infrastrukturalna oddziałuje na środowisko, społeczeństwo oraz gospodarkę. System dróg jest niczym krwiobieg dla człowieka - dzięki rozwiniętej i dobrze zaplanowanej sieci dróg region ma szansę na zwiększenie atrakcyjności gospodarczej, co w konsekwencji przekłada się na poprawę jakości życia jego mieszkańców. *Zachodnie drogowo obejście Szczecina*, jako inwestycja w infrastrukturę transportową liniową, jest ogromną szansą na tchnięcie życia w położone na północny zachód od Szczecina tereny oraz może się przyczynić do rozwoju gospodarczego samego miasta.

Efekt infrastrukturalny

Realizacja *Zachodniego drogowego obejścia Szczecina* spowoduje powstanie niespełna 50 km nowej drogi ekspresowej, która przyczyni się do znacznego zwiększenia potencjału transportowego dla regionu, zarówno w skali makro, jak i mikro.

Na trasie obejścia zostało zaplanowanych 10 węzłów drogowych. Obok swobodnego korzystania z ruchu tranzytowego nowa droga będzie mogła przejąć część lokalnego ruchu osobowego i znacznie poprawi komfort podróży mieszkańców miejscowości położonych w bezpośrednim otoczeniu planowanego obejścia. Ponadto stanie się alternatywą dla drogi ekspresowej S3, która w godzinach szczytu jest narażona na spowolnienie ruchu. Nowe połączenie uzupełni także sieć dróg szybkiego ruchu w układzie południkowym.

Nowe obejście Szczecina stanie się doskonałym połączeniem dla Zakładów Chemicznych Police oraz Portu Police, które zyskają swobodny dostęp do szlaku drogowego zarówno wschód - zachód, jak i północ - południe. Może to przyczynić się do dynamicznego rozwoju wspomnianych podmiotów gospodarczych, jak i samej gminy Police. Obecnie każda tona dostarczana do Polic za pomocą

transportu kołowego przejeżdża przez Szczecin, co w godzinach wysokiego natężenia ruchu drogowego powoduje powstawanie kongestii drogowych oraz przyczynia się do obniżania stanu jakościowego infrastruktury liniowej.

Efekt środowiskowy i społeczny

Realizacja prawie każdej inwestycji drogowej wiąże się z ingerencją w naturalny ekosystem przyrodniczy. Na etapie projektowania obejścia Miasta Szczecin zostało wykluczone negatywne oddziaływanie na obszary chronione na podstawie przepisów o ochronie środowiska oraz dóbr kultury. Planowany przebieg trasy nie koliduje także ze strefami ochronnymi ujęć wodnych. Ponadto na trasie zostały zaplanowane miejsca migracji zwierzyny leśnej.

Nowa droga przeniesie ciężar ruchu tranzytowego do Polic poza centrum Szczecina. Obecnie zdecydowana większość transportów odbywa się przez ulicę Jana z Kolna, dalej Nad Odrą i Stołczyńską, w mniejszości z wykorzystaniem centrum miasta przez Wojska Polskiego i Szczecińską (okolice jeziora Głębokiego). Ruch tranzytowy w centrum miasta przyczynia się do powstawania kongestii drogowych, co w konsekwencji negatywnie wpływa na poziom hałasu oraz zwiększa zanieczyszczenie powietrza. Mając w pamięci plany szczecińskiego magistratu dotyczące przebudowy ulicy Jana z Kolna², można się spodziewać, że w niedalekiej przeszłości większość ruchu towarowego do i z Polic będzie planowana przez centrum Miasta Szczecin, co jeszcze bardziej utrudni komunikację.

Ponadto przy obecnym układzie drogowym w regionie za około 10 lat, czyli w roku 2025, zwiększający się ruch kołowy w ciągu drogi ekspresowej S3 oraz autostrady A6 w okresie wakacji letnich zmniejszy przepustowość do poziomu nieakceptowalnego dla użytkowników. Wymusi to konieczność dobudowania trzeciego pasa ruchu od węzła Klucz do węzła Rzęśnica w ciągu autostrady A6 oraz od węzła Rzęśnica do węzła Goleniów w ciągu drogi ekspresowej S3, jednak te inwestycje ze względu na zabudowania mieszkalne oraz obszar Natura 2000 mogą być niemożliwe lub ciężkie do zrealizowania. Budowa *Zachodniego drogowego obejścia Szczecina* przeniosłaby ciężar ruchu z położonych na wschód nitek drogowych oraz wykluczyłaby konieczność problematycznej rozbudowy wspomnianych połączeń.

Efekt gospodarczy

Niewątpliwie powstanie nowego elementu infrastruktury liniowej zwiększy atrakcyjność inwestycyjną terenów bezpośrednio przyległych do *Zachodniego drogowego obejścia Szczecina*. O korzyściach dla Zakładów Chemicznych Police i Portu Police płynących z budowy nowego połączenia drogowego zostało nadmienione. Na całej długości drogi przewidzianych jest 10 węzłów drogowych, które dają ogromną szansę na rozwój gospodarczy regionu. Najlepszym przykładem i dowodem na dynamiczny wzrost gospodarczy z powodu inwestycji drogowej jest niedawno otwarty węzeł Tczewska niedaleko ulicy Goleniowskiej w Szczecinie (rys. 6). Oprócz bezpiecznego

² W związku z ekspansją szczecińskiej starówki Jana z Kolna na odcinku od Mostu Długiego do Trasy Zamkowej ma być zniwelowana do jednego pasu drogowego w każdym kierunku wraz z torami tramwajowymi.

