

BIULETYN INFORMACYJNY URZĘDU MIASTA ŚWINOUJŚCIE MAMY TUNEL!



NR 5/2023
lipiec
Egzemplarz
bezpłatny



Budowa tunelu pod Świną była w 85 procentach finansowana ze środków Unii Europejskiej, a w 15 procentach z Budżetu Miasta Świnoujście.

Po latach marzeń i nadziei stałe połączenie Świnoujścia z resztą Polski stało się faktem. Dziś Świnoujście otwiera nową kartę, a my mieszkańcy jesteśmy uczestnikami tego najważniejszego wydarzenia w historii miasta. Koniec z długim oczekiwaniem w kolejce na przeprawę promową. Przejazd tunelem przy dopuszczalnej prędkości 50 km/h zajmie nie więcej, niż 3 minuty. W tym biuletynie chcemy przybliżyć Państwu historię marzeń o stałym połączeniu i samą budowę właśnie otwartego tunelu. Publikujemy też unikatowe zdjęcia, które mamy nadzieję, dadzą Państwu obraz jak ogromna i trudna była to inwestycja.



Fundusze
Europejskie
Infrastruktura i Środowisko



Rzeczpospolita
Polska



Gmina Miasto
Świnoujście

Unia Europejska
Europejskie Fundusze
Strukturalne i Inwestycyjne





W dziejach współczesnego świata, pamiętne słowa „mam marzenie” wybrzmiały najmocniej kilkadziesiąt lat temu, w latach sześćdziesiątych XX wieku. Fakt, że wypowiedziano je na innym kontynencie, w innym otoczeniu społecznym i kontekście niewiele zmienia w tym przypadku. Okazały się na tyle inspirujące, że historycy, politycy, socjologowie przywołują je do dziś. Trwale umiejscowiły się w kanonie współczesnego języka. Wyrażają bowiem ponadczasowe, zbiorowe oczekiwanie zmiany, nadejścia lepszych czasów, ułatwienia życia dla całej społeczności. Lepszej jakości życia.

Pierwszy raz wysiadłem na dworcu PKP w Świnoujściu w 1973 roku. Jako młody człowiek po studiach przyjechałem tu wraz z żoną do pracy. Nie znałem marzeń tutejszych mieszkańców, nie wiedziałem jeszcze, czego to miasto potrzebuje najbardziej. Nie znałem miejscowych władz i problemów. Ale prawie natychmiast przekonałem się, czego w Świnoujściu brakuje najbardziej. Tak, oczywiście. Chodzi o stałe połączenie pomiędzy wyspami Uznam i Wolin. To brakujące ogniwo, kropkę nad i, spoiwo, dzięki któremu miasto mogłoby być zintegrowanym, dobrze funkcjonującym organizmem. To było pięćdziesiąt lat temu...



Szybko okazało się, że tunel, bo taki pomysł okazał się być najlepszym rozwiązaniem technologicznym, jest marzeniem wszystkich mieszkańców Świnoujścia. Marzeniem o tym, by w końcu szybciej dotrzeć do pracy, by bez problemów spotkać się z bliskimi, by skrócić podróż na wymarzone wakacje, by przyjąć w domu zadowolonych gości, którzy nie będą zmęczeni wielogodzinnym oczekiwaniem na przeprawę promową.

Dziś postawiliśmy tę kropkę nad i. Zbudowaliśmy nasz tunel. My, wszyscy mieszkańcy Świnoujścia, dzięki którym możliwe było szczęśliwe zakończenie tej inwestycji. Połączyliśmy miasto w jedną całość, dając naszej małej Ojczyźnie zupełnie nowy początek. Nowego ducha. Niech służy nam wszystkim przez lata i będzie nowym oknem na świat.

Z poważaniem
Prezydent Miasta Świnoujście
Janusz Żmurkiewicz

Dość długo zastawiałam się jak skomentować wydarzenie związane z ukończeniem budowy tunelu pod Świną i oddaniem go do eksploatacji. Tyle wrażeń, emocji i doświadczeń. Gdy prezydent Janusz Żmurkiewicz zatrudnił mnie w urzędzie w 2003 r. jako inżyniera miasta Świnoujście, moje oczekiwania były zdecydowanie skromniejsze, choć nie brakowała mi wizji pięknego miasta z nowoczesną infrastrukturą godną kurortu. Już rozbudowa szpitala była niezmiernie ciekawą inwestycją, potem było wiele innych. Ale że uda nam się zbudować stałe połączenie między wyspami – w to nie wierzył prawie nikt. Ja też miałam początkowo wiele wątpliwości. Jednak gdy Prezydent powołał mnie na pełnomocnika ds. budowy stałego połączenia w 2007 r. i gdy zapoznałam się z wszelkimi uwarunkowaniami tej budowy, nabrałam absolutnego przekonania, że jego realizacja nie tylko jest możliwa, ale również ekonomicznie i społecznie bardzo opłacalna. Udowadniałmy to z całym moim zespołem współpracowników wielokrotnie. Bo tak duża inwestycja, przy tak niewielkim budżecie miasta, to wyzwanie, za którym kryje się nie tylko wola polityczna, ale również dobrze profesjonalnie przygotowane argumenty i trudne procedury pozyskania finansowania oraz przeprowadzenia całego procesu inwestycyjnego. Wszystko się udało. W załączonym do niniejszego biuletynu kalendarium, możecie Państwo prześledzić zdarzenia, które opisywałam na bieżąco i już historycznie pokazują trudy i sukcesy przygotowania oraz realizacji tunelu. Ogromnie cieszę się, że miałam szczęście bezpośrednio uczestniczyć w całym tym procesie.



Bardzo dziękuję wszystkim, którzy wspierali mnie w dążeniu do celu, gdy nie licząc godzin i dni, tworzyliśmy to dzieło – nasz świnoujski tunel – od podstaw. Moi bezpośredni współpracownicy, nadzór inwestorski, doradcy z Gdańska, rada naukowa, bardzo wielu wykonawców, autorów prac przygotowawczych a potem projektowych i wreszcie zespół realizujący roboty budowlane – jesteście wielcy. Dziękuję wszystkim, którzy wykazali się zrozumieniem i empatią dla potrzeb naszego miasta – politykom i ministrom wszystkich opcji, urzędnikom i tym, którzy bez żadnych funkcji, ale swoim zainteresowaniem i głosem poparcia spowodowali, że możemy obecnie cieszyć się razem z tego sukcesu, jakim jest oddanie tunelu do użytkowania.

Natomiast użytkownikom tunelu życzę szczęśliwej, bezpiecznej podróży a zespołowi, który będzie zajmował się utrzymaniem tunelu, jak najmniej problemów w jego eksploatacji.

Barbara Michalska
I Zastępca Prezydenta Miasta Świnoujście



Dzielną wyspę Uznam i Wolin cieśnina Świna ma tylko kilkaset metrów. Ten stosunkowo niewielki dystans wiąże się jednak z dość znacznymi utrudnieniami w codziennym życiu dla mieszkańców Świnoujścia, a także dla odwiedzających miasto turystów i przedsiębiorców. Zbudowany przez konsorcjum PORR i Gülermak tunel znacząco zmniejszy ten dystans, także w sensie symbolicznym.

Nie ma się co dziwić, że zainteresowanie lokalnej społeczności tą długo wyczekiwaną inwestycją było ogromne. Przyporównać je można tylko do poziomu satysfakcji, jaki czuliśmy w 2018 roku, gdy jako lider konsorcjum podpisaliśmy umowę na realizację tej historycznej inwestycji. Towarzyszyło mu poczucie odpowiedzialności, jaka ciąży na nas jako wykonawcy, wobec mieszkańców Świnoujścia oczekujących na tunel nawet kilkadziesiąt lat.

Technologia budowy tunelu od początku wzbudzała duże zainteresowanie. TBM – nazwany przez mieszkańców Świnoujścia „Wyspiarką” – rzeczywiście był niezwykle. Ze względu na szerokość tunelu (jego średnica wewnętrzna wynosi 12 metrów), zdecydowaliśmy się na drążenie tunelu przez maszynę o średnicy aż 13,46 metra. Gigant mierzył 105 metrów długości i ważył 2740 ton. Sprawną realizacją tej skomplikowanej inwestycji to zasługa zdeterminowania i zaangażowania wszystkich uczestników tego projektu – zamawiającego, wykonawcy, partnerów biznesowych, a także społeczności Świnoujścia, która od początku wierzyła w jego powodzenie. Budowa tunelu pod Świną wymagała dużej elastyczności i specjalistycznej wiedzy w zakresie rozwiązań technicznych. Przy tej budowie PORR S.A. działa w konsorcjum z firmami PORR Bau GmbH oraz Gülermak Agir Sanayi Insaat ve Taahhüt AS.

Konsorcjum zawiązano, aby posiadać kompetencje w zakresie wszystkich wykonywanych działań. PORR S.A. to doświadczony podmiot, jeśli chodzi o budowę infrastruktury, dróg itd. Gülermak ma doświadczenie w budowie metodą TBM, m.in. metra w Warszawie. Tunelowcy z PORR Bau GmbH wnieśli dodatkową wiedzę specjalistyczną z dziedziny wiercenia tuneli.

*Piotr Kledzik
Prezes Zarządu
PORR S.A.*



Z wielką radością i ogromną dumą informuję, że budowa tunelu w Świnoujściu została ukończona. Z pełną odpowiedzialnością mogę powiedzieć, że tunel jest bezpieczny i gotowy do użytku! Zakończyliśmy jedno z najbardziej skomplikowanych przedsięwzięć na skalę światową.

Realizacja tego projektu stanowiła ogromne wyzwanie, zarówno pod względem technicznym, logistycznym, jak i menadżerskim. Prace odbywały się jednocześnie po dwóch stronach cieśniny Świny, a przez większość czasu place budowy nie były ze sobą połączone. Do realizacji tunelu, który jest największą podwodną konstrukcją w kraju, wykorzystaliśmy największą tarczę TBM w Polsce. Po ukończeniu bardzo skomplikowanego technicznie procesu drążenia, stanęliśmy przed kolejnym, trudnym i ryzykowanym wyzwaniem. W celu zapewnienia bezpieczeństwa użytkowania tunelu konieczne było zrealizowanie specjalnych wyjść ewakuacyjnych. Zamrożenie gruntu do temperatury – 35 stopni Celsjusza było konieczne, aby „otworzyć” obudowę tunelu i wykonać na zewnątrz wspomniane wyjścia. Na szczęście i to zadanie zakończyliśmy sukcesem. To wszystko nie byłoby możliwe bez nieocenionego wkładu naszych pracowników. Międzynarodowy zespół pracował z niezwykle zaangażowaniem, oddaniem i pasją. Doświadczenie, wiedza, umiejętności i profesjonalizm stanowiły niezastąpiony wkład na każdym etapie tego projektu. Z całego serca dziękuję za włożoną pracę i oddanie, bez których nie byłoby tego spektakularnego osiągnięcia! Cały ten proces rozgrywał się w cieniu wydarzeń, które miały wpływ na codzienne życie każdego z nas. Pandemia, której skutki dotknęły w zasadzie wszystkich ludzi na świecie, nie ominęła także naszych działań. Pomimo przerwania łańcuchów dostaw, robiliśmy wszystko, aby zapewnić ciągłość prac, jednocześnie przestrzegając wszelkich niezbędnych ograniczeń. Wybuch wojny w Ukrainie wpłynął na gwałtowny wzrost cen surowców, a dostępność pracowników zmniejszyła się niemal z dnia na dzień. Nie poddaliśmy się! Nie pokonała nas ani pandemia, ani wojna za naszą wschodnią granicą. Byliśmy zdeterminowani, aby zakończyć zadanie, do którego zobowiązaliśmy się przed Państwem.

Chcę również wyrazić moje najgłębsze podziękowania dla Państwa – Mieszkańców Świnoujścia. Dziękuję za cierpliwość, wyrozumiałość i wsparcie, które okazywaliście przez cały czas trwania budowy. Wasz entuzjazm i wiara w naszą misję były dla nas niezwykle inspirujące. To jest nasz wspólny sukces! Niech ten tunel bezpiecznie służy zarówno Państwu, jak i kolejnym pokoleniom świnoujścian!

*Bülent Özdemir
Gülermak, Prezes Region Zachód*



Dotrzymaliśmy danego słowa. Dobra i konsekwentna współpraca rządu i samorządu pozwoliła w krótkim czasie zrealizować historyczny projekt o strategicznym znaczeniu dla Świnoujścia i województwa zachodniopomorskiego. Stała przeprawa między wyspami Wolin i Uznam przez ponad 70 lat wydawała się mrzonką – stale powtarzaną obietnicą, bez szans na spełnienie. Dzisiaj stanowi kolejny dowód na to, z jaką determinacją nasz rząd realizuje projekty wzmacniające Polskę i Pomorze Zachodnie.

Stałe połączenie, to nie tylko szansa na rozwój: to ułatwienie życia mieszkańcom Świnoujścia, to także nowe możliwości dla przedsiębiorców, którzy nie będą zmuszeni rezygnować z działalności z powodu gigantycznych korków na przeprawie promowej – szczególnie w sezonie. To wreszcie impuls do rozwoju turystyki i kolejnych inwestycji na Pomorzu Zachodnim, wykorzystujących potencjał Świnoujścia.

Śp. Prezydent RP prof. Lech Kaczyński widział budowanie siły Pomorza Zachodniego jako realizację polskiej racji stanu. Wizję tę kontynuuje brat Prezydenta, prezes Prawa i Sprawiedliwości Jarosław Kaczyński, którego decyzja przesądziła o powstaniu tunelu. Kolejne rządy Zjednoczonej Prawnicy, na czele z panią premier Beatą Szydło i panem premierem Mateuszem Morawieckim, rozpoczęły ofensywę inwestycyjną w naszym województwie poprzez rozbudowę gazoportu, budowę Baltic Pipe, pogłębienie toru wodnego Świnoujście – Szczecin do 12,5 oraz dookończenie dróg szybkiego ruchu, w tym drogi S3, którą na północy wieńczy oddany tunel.

Rozpoczęliśmy nowy etap historii „Miasta 44 wysp”. Niebawem przeprawy promowe, z których zmuszeni byli korzystać wszyscy przybywający do centrum Świnoujścia, będą już tylko atrakcją turystyczną, wspomnieniem, częścią historii i alternatywnym zabezpieczeniem. Podróż bez godzin oczekiwania stanie się normą i na taką właśnie normalność zasługują Świnoujście i ich goście.

Wojewoda Zachodniopomorski
Zbigniew Bogucki



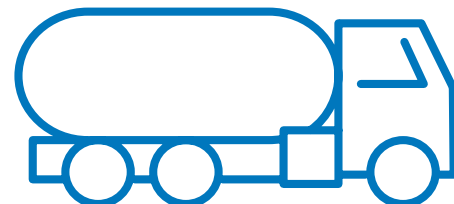
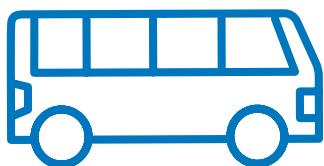
Tego tunelu nie byłoby, gdyby nie dwa czynniki.

To determinacja mieszkańców Świnoujścia i sprawczość samorządowców. Ten pierwszy czynnik dał nam ogromną motywację i wiarę, że da się. Według mnie kluczem było przekonanie prezydenta Janusza Żmurkiewicza, żeby wziąć sprawy w „samorządowe ręce”.

Po drugie dzięki sfinansowaniu i zrealizowaniu dokumentacji w latach 2014-2015, byliśmy gotowi do realizacji zadania z funduszy europejskich z perspektywy finansowej 2014-2020. Zawsze uważałem, że wygrywa ten, kto jest przygotowany do budowy, a nie ten, kto oczekuje i nic nie robi. Perspektywa unijna ruszyła i okazało się, że fundusze są. Gdyby nie dokumentacja, wizja budowy tunelu byłaby odłożona na kolejne lata. Na szczęście samorządowcy nie zawodzą.

Gratuluje mieszkańcom Świnoujścia i dziękuję wszystkim, którzy wspierali budowę tunelu, również z poziomu rządowego.

Marszałek Województwa Zachodniopomorskiego
Olgierd Geblewicz



Marzenie pokoleń świnoujścian

Pierwsze udokumentowane wiadomości o planach stałego połączenia pomiędzy wyspami Wolin i Uznam pochodzą z roku 1935. W latach 70. XX wieku ogłoszono nawet konkurs na projekt stałego połączenia. Jednak dopiero początek XXI wieku przyniósł najpierw szansę, a potem realizację tego marzenia pokoleń mieszkańców Świnoujścia i turystów.

NAJPIERW WOJNA

W 1935 roku ówczesny Zarząd Budowlany Portu Świnoujście (Hafenbauamt Swinemünde) zgłosił projekt budowy tunelu na wysokości dworca PKP, nieco na północ od istniejącej przeprawy promowej Warszów.

Tunel miał mieć jedną jezdnię o dwóch pasach ruchu. Planowana długość ok. 1220 m, a wraz z rampami wjazdowymi przeprawa miała mieć całkowitą długość 2100 m. Najniższy poziom jezdni w tunelu miał wynosić –21,5 m poniżej poziomu wody (przy głębokości toru wodnego –13,0 m). Szacunki kosztów budowy opiewały na ok. 200 mln marek niemieckich. W roku 1939 wykonano wstępne wiercenia i badania. Dalsze roboty wstrzymała wojna.

POTEM SOWIECI I BRAK PIENIĘDZY

W latach 70. XX w Rada Ministrów podjęła uchwałę o rozpoczęciu przygotowań do realizacji inwestycji, a dwa lata później Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji ogłosiło ogólnopolski konkurs techniczny na projekt koncepcyjny stałego połączenia. Zakładano, że może powstać tunel albo most wysokowodny o prześwicie 65 m i rozstawie podpór na torze wodnym 180 m. Na 9 złożonych prac, 8 zespołów zaprojektowało przejście przez Świnę tunelem, a tylko jeden zaproponował most o konstrukcji wiszącej. Do budowy nie doszło ze względu na sprzeciw armii ZSRR. Powrót do przygotowań stałego połączenia nastąpił w latach 1996-1999 z inspiracji ówczesnych władz miasta na czele z prezydentem Stanisławem Możejko. W roku 1999 Gmina Świnoujście ogłosiła nawet przetarg na projekt i budowę tunelu. Brak zapewnienia finansowania inwestycji sprawił, że przetarg unieważniono.

NOWY WIEK – NOWA SZANSA

Dopiero w XXI w prace nabrały tempa. 11 lipca 2007 roku ówczesny premier Jarosław Kaczyński podczas wizyty w Świnoujściu po raz pierwszy oficjalnie zapowiedział budowę stałego połączenia pomiędzy wyspami Uznam i Wolin. Przychyłność władz centralnych, wielkie wsparcie ówczesnego posła okręgu szczecińskiego Joachima

Brudzińskiego i Ministerstwa Transportu sprawiły, że w 2007 r. inwestycja świnoujska została wpisana na listę projektów kluczowych Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ).

14-kilometrowy szlak od granicy z Niemcami na Uznamie poprzez Świnę aż do obecnego ronda w Łunowie otrzymał status drogi krajowej nr 93 (ul. Pomorska, Karsiborska, Nowokarsiborska i Grunwaldzka). Ta decyzja otworzyła szanse na ubieganie się o fundusze na budowę ze środków przyznawanych centralnie.

W budżecie państwa na rok 2007 zapisało 2 mln zł na wykonanie Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego. Do udziału w realizacji zadania zaangażowano Generalną Dyрекcję Dróg Kra-

połączenia komunikacyjnego pomiędzy wyspami Uznam i Wolin w Świnoujściu”. Wykonała go włoska firma Technital. Dokument ten wskazał m.in. dokładnie miejsce przeprawy, sposób wykonania i jej parametry. Był to drugi po decyzji środowiskowej kluczowy dokument do uzyskania dofinansowania na budowę i ogłoszenia przetargu na wykonawcę robót.

W marcu 2016 r. Miasto złożyło wniosek o dofinansowanie zadania w 85-procentach z unijnego Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-20. W czerwcu 2018 r. zakończyła się procedura zatwierdzania środków unijnych pozytywną akceptacją Komisji Europejskiej. GDDKiA została inwestorem zastępczym.



Podpisanie umowy na budowę tunelu pod Świną. 17 września 2013 roku, godzina 11.35. Na zdjęciu od lewej: Dyrektor polskiego oddziału Gülermak Mustafa Tuncer, Prezes Zarządu PORR SA Piotr Kledzik i Prezydent Miasta Świnoujście Janusz Żmurkiewicz.

jowych i Autostrad. Kolejny ważnym momentem było uzyskanie (dokładnie 1 czerwca 2010 r.) miasto uzyskało decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla budowy stałego połączenia.

W 2014 roku przy wsparciu Marszałka Województwa Zachodniopomorskiego Olgierda Geblewicz Miasto uzyskało dofinansowanie ze środków unijnych RPO na wykonanie Programu Funkcjonalno-Użytkowego pod nazwą: „Usprawnienie

Pięć miesięcy później, dokładnie 17 września 2018 roku o godzinie 11.35, na Placu Słowiańskim, w imieniu Gminy Miasto Świnoujście prezydent Janusz Żmurkiewicz podpisał umowę z konsorcjum PORR/Gülermak na największą w powojennej historii Świnoujścia inwestycję „Usprawnienie połączenia komunikacyjnego pomiędzy wyspami Uznam i Wolin w Świnoujściu – budowa tunelu pod Świną”.



Najważniejsze wydarzenia, które doprowadziły do rozpoczęcia i zakończenia budowy tunelu pod Świną

28 LISTOPADA 2006

Wniosek Prezydenta Miasta Świnoujście Janusza Żmurkiewicza do Ministra Transportu Jerzego Polaczka o wpisanie stałej przeprawy na Indykatywną Listę Projektów Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowiska na lata 2007-2013.

GRUDZIEŃ 2006

Informacja Ministra Gospodarki Morskiej Rafała Wiecheckiego dotycząca wniosku o wprowadzenie poprawki do budżetu państwa o utworzeniu rezerwy celowej w kwocie 2 mln złotych na sfinansowanie dokumentacji przedwykonawczej dla stałego połączenia.

STYCZEŃ 2007

2 mln złotych zostały zapisane w rezerwie celowej Budżetu Państwa z przeznaczeniem na Studium wykonalności dla budowy stałego połączenia.

3 SIERPNIA 2007

Podpisanie porozumienia z Ministrem Transportu, Generalnym Dyrektorem Dróg Krajowych i Autostrad oraz Prezydentem Miasta Świnoujście określającego zakres obowiązków stron porozumienia przy realizacji stałego połączenia.

29 SIERPNIA 2007

Wpisanie projektu budowy stałego połączenia na listę Projektów Indywidualnych Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007-2013. Otworzyło to drogę do uzyskania dofinansowania. Przewidziany wówczas okres realizacji tunelu to 2009-2013.

11 PAŹDZIERNIKA 2007

Podpisanie umowy z GDDKiA o zastępstwo inwestycyjne – dotyczy zastępstwa w zakresie opracowania Studium Techniczno Ekonomiczno Środowiskowego i uzyskania decyzji środowiskowej z terminem wykonania do 15 grudnia 2008 r.

11 LUTEGO 2008

Podpisanie umowy pomiędzy GDDKiA o/Szczecin i konsorcjum firm Damart s.c. Szczecin, Pont-Projekt sp. z o.o. Gdańsk i Kontrakt sp. z o.o. Gdańsk o wykonanie studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowe (zawierające studium wykonalności) (kwota: 1 189 000 zł, termin wykonania opracowania – do 30 listopada 2008 r.).

26 WRZEŚNIA 2008 R.

Spotkanie w Ministerstwie Infrastruktury z udziałem Centrum Unijnych Projektów Transportowych i GDDKiA. Zaawansowane prace nad STEŚ wskazują na znaczny wzrost kosztów projektu (z 415 mln zł do 1300 mln zł), przy ograniczonych do ok. 200 mln zł środków unijnych co powoduje bardzo duży problem z zapewnieniem wkładu własnego Miasta Świnoujście. MI będzie miało to na uwadze przy konstruowaniu budżetu. Tymczasem oczekuje na ostateczne zakończenie prac nad STEŚ i studium wykonalności.

7 PAŹDZIERNIKA 2008

Zawarcie preumowy pomiędzy Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad oraz Centrum Unijnych Projektów Transportowych w sprawie finansowania zadania ze środków unijnych.

23 KWIETNIA 2009

Posiedzenie zespołu KOPI w GDDKiA o/Sz-n. Zatwierdzono opracowane przez Damart Studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowe.

9 GRUDNIA 2009

Spotkanie w GDDKiA W-wa z dyr. Magdaleną Jaworską. GDDKiA przekazuje opracowanie KPMG pn. „Analiza wykonalności finansowej projektu budowy stałego połączenia pomiędzy wyspami Uznam i Wolin w Świnoujściu w oparciu o hybrydowe partnerstwo publiczno-prywatne”. Dyr. Jaworska informuje, że nie widzi możliwości sfinansowania stałego połączenia w najbliższym czasie z następujących powodów: nie pogłębiania deficytu budżetu państwa przed wejściem do strefy euro, priorytetem dla budowy autostrad i dróg ekspresowych do roku 2012, brakiem możliwości zrealizowania zadania do 2015 r. Stoi na stanowisku, że do realizacji projektu będzie można wrócić po roku 2012. Środki z UE zapisane na budowę stałego połączenia w liście indykatywnej zostaną przepisane na realizację zadań GDDKiA, tunel sfinansowany zostanie tylko ze środków budżetu państwa. Zobowiązuje się do wpisania zadania do Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2010-2015, realizowanego przez GDDKiA.

LUTY 2010

Wpisanie budowy stałego połączenia wysp Uznam i Wolin do Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2010-2015.

1 CZERWCA 2010

Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Szczecinie wydaje decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dla budowy tunelu z uwzględnieniem realizacji w dwóch etapach.

26 SIERPNIA 2010

Spotkanie w Ministerstwie Infrastruktury z Radosławem Stępień – Podsekretarzem Stanu. Omówiono możliwości finansowania budowy stałego połączenia oraz remontów promów; przedstawiciele MI ostatecznie potwierdzili brak możliwości finansowania budowy stałego połączenia z budżetu państwa w najbliższym okresie; temat ten będzie analizowany ponownie w kolejnej edycji programów unijnych w latach 2014-2020.

26 STYCZNIA 2011

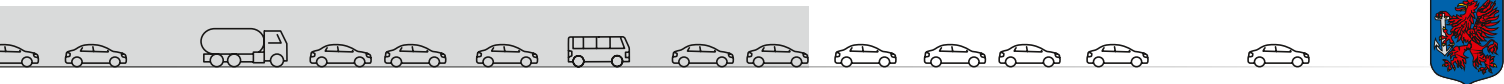
Ponowny wniosek do Ministra Infrastruktury Cezarego Grabarczyka o dofinansowanie programu funkcjonalno-użytkowego i aktualizację studium wykonalności.

MARZEC 2011

Wykreślenie budowy stałego połączenia z Listy Projektów Indywidualnych Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007-2013.

12 LIPCA 2011

Posiedzenie Komisji Infrastruktury w Sejmie pod przewodnictwem posła Andrzeja Adamczyka. Wynik – uchwalony w dniu 14 lipca jednomyślny dezyderat do Ministra Infrastruktury w sprawie budowy tunelu pod Świną stwierdzający konieczność prowadzenia dalszych prac przygotowawczych i zapewnienia finansowania tej inwestycji z budżetu państwa. Rząd Rzeczypospolitej winien przejąć wiodącą rolę w tym przedsięwzięciu.



9 MARCA 2012

Podpisanie umowy z konsorcjum firm DHV Polska oraz DS Consulting na weryfikację studium wykonalności budowy stałego połączenia wg wskazań ekspertów z Inicjatywy Jaspers.

25 STYCZNIA 2013

Wystąpienie Prezydenta Miasta Świnoujście do Premiera RP dotyczące wsparcia ws. dofinansowania prac przygotowawczych z obecnej edycji środków UE oraz wpisania zadania budowy stałego połączenia na projektowaną listę dużych projektów w nowej edycji środków UE na lata 2013-2020.

30 CZERWCA 2013

Ukończenie prac nad ponowną analizą wykonalności – bez uwag ze strony uczestników opiniujących, w tym MTBiGM, CUPT, GDDKiA. Wyniki potwierdziły optymalny wariant budowy tunelu ze STEŚ i studium wykonalności z roku 2009.

12 STYCZNIA 2014

Informacja od posła Joachima Brudzińskiego o wniosku PIS o poprawkę do budżetu państwa, tj. wpisanie 10 mln zł na prace przygotowawcze dla budowy tunelu. Poprawka nie została jednak wprowadzona.

15 KWIETNIA 2014

Spotkanie w MłiR z udziałem A. Ździebło, Z. Rynasiewicz, D. Rosati, St. Gawłowski – ustalono, że przy korzystnych negocjacjach Polski z Komisją Europejską co do podziału środków na drogi i kolej, nie powinno być problemów z finansowaniem tunelu ze środków unijnych. Ostateczne decyzje w sprawie dofinansowania – do września 2014 r.

26 WRZEŚNIA 2014

Umowa z Marszałkiem Województwa Zachodniopomorskiego Olgierdem Geblewiczem o dofinansowanie prac przygotowawczych, tj. opracowanie programu funkcjonalno-użytkowego, niezbędnego do ogłoszenia przetargu na budowę w trybie zaprojektuj-wybuduj.

14 LISTOPADA 2014

Kontrakt Terytorialny dla Województwa Zachodniopomorskiego. Zawarto w nim budowę tunelu w Świnoujściu z adnotacją: właściwość stron: strona rządowa, strona samorządowa; źródło finansowania: środki budżetu państwa/ środki jednostek samorządu terytorialnego/ środki prywatne/ inne; warunki realizacji: warunkiem podjęcia inwestycji jest wypracowanie przez Strony z udziałem Miasta Świnoujście koncepcji realizacji wraz z mechanizmem finansowania uwzględniającym zaangażowanie środków publicznych i prywatnych.

3 LUTEGO 2015

Umowa z firmą Technital dot. opracowania programu funkcjonalno-użytkowego. Termin ukończenia luty 2016 r., zgodnie z harmonogramem: listopad 2015 r. Koszt 2 mln zł.

22 PAŹDZIERNIKA 2015

Ogłoszenie naboru konkursowego w ramach działania 4.2 Zwiększenie dostępności transportowej ośrodków miejskich leżących poza siecią drogową TEN-T i odciążenie miast od nadmiernego ruchu drogowego otwiera drogę do ubiegania się o środki finansowe z Unii Europejskiej.

16 GRUDNIA 2015

Dokonano odbioru programu funkcjonalno-użytkowego od firmy Technital. Tunel jednorurowy drażony tarczą o średnicy 13 m, długość 1444 m, długość całkowita 2324 m, długość trasy ok. 3400 m, koszt: 757,7 mln zł netto, 932 mln zł brutto.

14 KWIETNIA 2016

Podpisanie aneksu do porozumienia z 2007 roku pomiędzy Ministrem Transportu Andrzejem Adamczykiem, Dyrektorem Generalnym Dróg

Krajowych i Autostrad Jackiem Bojarowiczem oraz Prezydentem Miasta Świnoujście Januszem Żmurkiewiczem.

15 KWIETNIA 2016

Ogłoszenie przetargu ograniczonego na zaprojektowanie i wybudowanie tunelu pod Świną. Decyzję zobowiązującą GDDKiA do przeprowadzenia przetargu podjął minister Andrzej Adamczyk.

28 KWIETNIA 2016

Złożenie przez Miasto Świnoujście wniosku o dofinansowanie projektu do CUPT zgodnie z kryteriami konkursu z dnia 22 października 2015 r.

10 STYCZNIA 2017

Rozstrzygnięcie konkursu. Budowa tunelu znajduje się na 12 poz. uzyskując 60 pkt. W konkursie oceniano 26 wniosków.

28 KWIETNIA 2017

Podpisanie umowy na dofinansowanie ze środków UE budowy tunelu pod Świną.

29 WRZEŚNIA 2017

Ogłoszenie przetargu nieograniczonego na nadzór nad budową tunelu, tzw. Konsultanta pełniącego funkcję Inżyniera Kontraktu.

23 MARCA 2018

Raport IQR. Eksperti Komisji Europejskiej wydają pozytywną opinię o założeniach do budowy tunelu pod Świną

17 KWIETNIA 2018

Zawiadomienie o wyborze najkorzystniejszej oferty w przetargu na projekt i realizację tunelu pod Świną. Wybrano konsorcjum firm Astaldi S.p.A./Ghella S.p.A.

27 CZERWCA 2018

Potwierdzenie wydania ostatecznej zgody przez Komisję Europejską na dofinansowanie budowy tunelu.

3 SIERPNI 2018

Ostateczne rozstrzygnięcie przetargu na wykonawcę tunelu, wybrano konsorcjum firm Gülermak Agir Sanayi Insaat, PORR S.A., PORR Bau GmbH, Energopol Szczecin S.A. – oferta na kwotę 793 186 390,32 zł.

23 SIERPNI 2018

Rozstrzygnięcie przetargu na wybór Konsultanta. Wybrano ofertę konsorcjum firm: SWECO Consulting Sp. z o.o., SWECO GmbH i Lafrentz Polska Sp. z o.o. – oferta na kwotę 21 602 876,84 zł.

17 WRZEŚNIA 2018

Podpisanie umowy z wykonawcą budowy tunelu w systemie zaprojektuj i zbuduj oraz umowy z konsultantem.

7 PAŹDZIERNIKA 2019

Wojewoda Zachodniopomorski wydaje pozwolenie na realizację inwestycji drogowej (ZRID).

10 PAŹDZIERNIKA 2019

Miasto Świnoujście przekazuje wykonawcy plac budowy.

5 MARCA 2021

Rozpoczęcie drażenia tunelu maszyną TBM.

19 WRZEŚNIA 2021

Zakończenie drażenia tunelu maszyną TBM.

27 CZERWCA 2023

Wojewoda Zachodniopomorski wydaje decyzję na użytkowanie tunelu.

29 CZERWCA 2023

Komisja odbiorowa potwierdza zakończenie budowy tunelu i gotowość do jego eksploatacji.

30 CZERWCA 2023

Otwarcie tunelu dla użytkowników.



Jak powstawał tunel?

Mówiąc obrazowo tunel można podzielić na dwie części. Pierwsza to wloty i wyloty z tunelu, które wykonano w murach oporowych oraz metodą odkrywkową. Druga to zasadniczy tunel pod Świną, który wydrążyła maszyna TBM (z ang. *Tunnel Boring Machine*).

Maszyna wykorzystana do wykonania przekopu to zautomatyzowane urządzenie, które zarówno drążyło tunel, jak i montowało jego obudowę. Z przodu maszyny znajdowała się tarcza urabiająca, która obracając się drążyła tunel. Zastosowana w Świnoujściu maszyna była maszyną typu płuczkowego, które często są używane do wykonywania tuneli pod rzekami.

ZANIM RUSZYŁO DRĄŻENIE

Inwestycja była realizowana w systemie zaprojektuj i zbuduj, co oznacza, że wykonawca miał zaprojektować, uzyskać niezbędne pozwolenia na budowę, wybudować tunel i uzyskać pozwolenie na jego użytkowanie.

Dokumentacja projektowa wraz z wnioskiem o wydanie Zezwolenia na Realizację Inwestycji Drogowej (ZRID) budowa tunelu łączącego wyspy Uznam i Wolin w Świnoujściu, została złożona w Zachodniopomorskim Urzędzie Wojewódzkim 17 lipca 2019. Decyzja ZRID, to w uproszczeniu pozwolenie na budowę. Decyzję ZRID udało się uzyskać niezwykle sprawnie – w niespełna 3 miesiące. Posiadała rygor natychmiastowej wykonalności, co dało wykonawcy możliwość niezwłocznego przystąpienia do prac budowlanych.

W pierwszym etapie rozpoczęło się sprawdzanie saperskie terenu inwestycji, co jest niezwykle ważne ze względu na często znajdowane w rejonie Świnoujścia niewybuchy z czasów II wojny światowej. Ruszyła również wycinka drzew, a teren inwestycji został wytyczony geodezyjnie.

Z końcem 2019 roku ruszyły zasadnicze roboty związane z wykonaniem szybu (komory) startowego tunelu po stronie wyspy Uznam.

STATKIEM Z CHIN

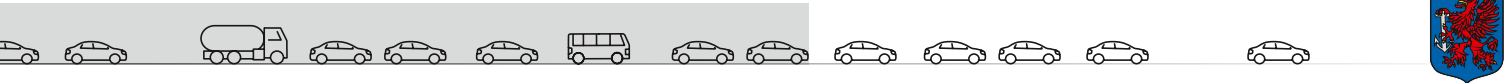
Świnoujska TBM powstała w Chinach, dokładnie w mieście Wuhan, gdzie pod koniec 2019 roku, a więc w trakcie budowy TBM, wybuchła pandemia COVID-19. Na miejsce budowy tunelu w Świnoujściu przyплыła statkiem rozłożona na 129 części. Już złożona miała 105 metrów długości i 13,46 metra średnicy. Ważyła 2740 ton.

Po raz pierwszy w Polsce odbiór TBM odbył się zdalnie. Jak już wspomnieliśmy, maszyna powstała w Wuhan w Chinach. Jej odbiór przypadł na czas pandemii COVID-19. W związku z tym inżynierowie nie mogli pojechać na miejsce, aby tam odebrać maszynę. Już na miejscu w Świnoujściu TBM przeszła drugą weryfikację.

7. października 2020 r., po ponad miesięcznym rejsie, statek zaczumował przy świnoujskim nabrzeżu w pobliżu budowy.



To ten kolos wydrążył tunel pod dnem Świny. Na zdjęciu maszyna TBM jeszcze u producenta w Chinach.



Październik 2020r. Część elementów TBM już na placu składowym. Obok komora startowa, w której została złożona maszyna i skąd rozpoczęła drążenie.

Do transportu TBM ze statku na plac budowy przy komorze startowej wykonawca wybudował specjalnie wzmocnioną drogę, specjalnie utwardzony został także sam plac składowy.

Przez kolejne tygodnie trwało montowanie maszyny w komorze startowej na wyspie Uznam. Do tego zadania użyto dźwigów o udźwigu 650 i 250 ton. Najcięższy element TBM, który dźwig musiał podnieść i opuścić ważył 280 ton.

W konkursie na nazwę TBM, w głosowaniu mieszkańców, otrzymała imię „Wyspiarka”. Autorami nazwy byli swinoujścianie: Anna Kamińska-Szpachta, Jakub Rudziński, Robert Szepeke i Jarosław Pluszyński. Matką chrzestną maszyny TBM została Zastępca Prezydenta Świnoujścia Barbara Michalska. Żeby tradycji stało się zadość, na ścianie tzw. przodka na czas drążenia tunelu zawieszono figurę Świętej Barbary, patronki górników.

5 marca 2021 roku TBM „Wyspiarka” rozpoczęła drążenia tunelu pod Świną.

Z PRZODU DRAŻYŁA, Z TYŁU UKŁADAŁA OBUDOWĘ TUNELU

Pierwszym etapem było pokonanie żelbetowej ściany tzw. okularowej. Po przewierceniu betonu rozpoczęło się faktyczne drążenie w silnie nawodnionym gruncie. Wydobyty na powierzchnię grunt wraz z tzw. płuczką, rurociągami trafiał do zakładu separacji, który znajdował się w pobliżu komory startowej.

Równolegle z wydobywaniem gruntu maszyna TBM układała za sobą elementy żelbetowe zabudowy tunelu. Produkowano je

w ogromnej hali zakładu prefebrykatów, który specjalnie dla tego celu powstał na terenie budowy tunelu. Te tzw. tubingi układane były pierścieniowo w ściśle określonej kolejności (każdy element miał swój numer). Jeden pierścień obudowy tunelu składał się z 8 tubingów. Łącznie maszyna TBM zamontowała 764 pierścienie – 170 półtorametrowych oraz 594 dwumetrowe.

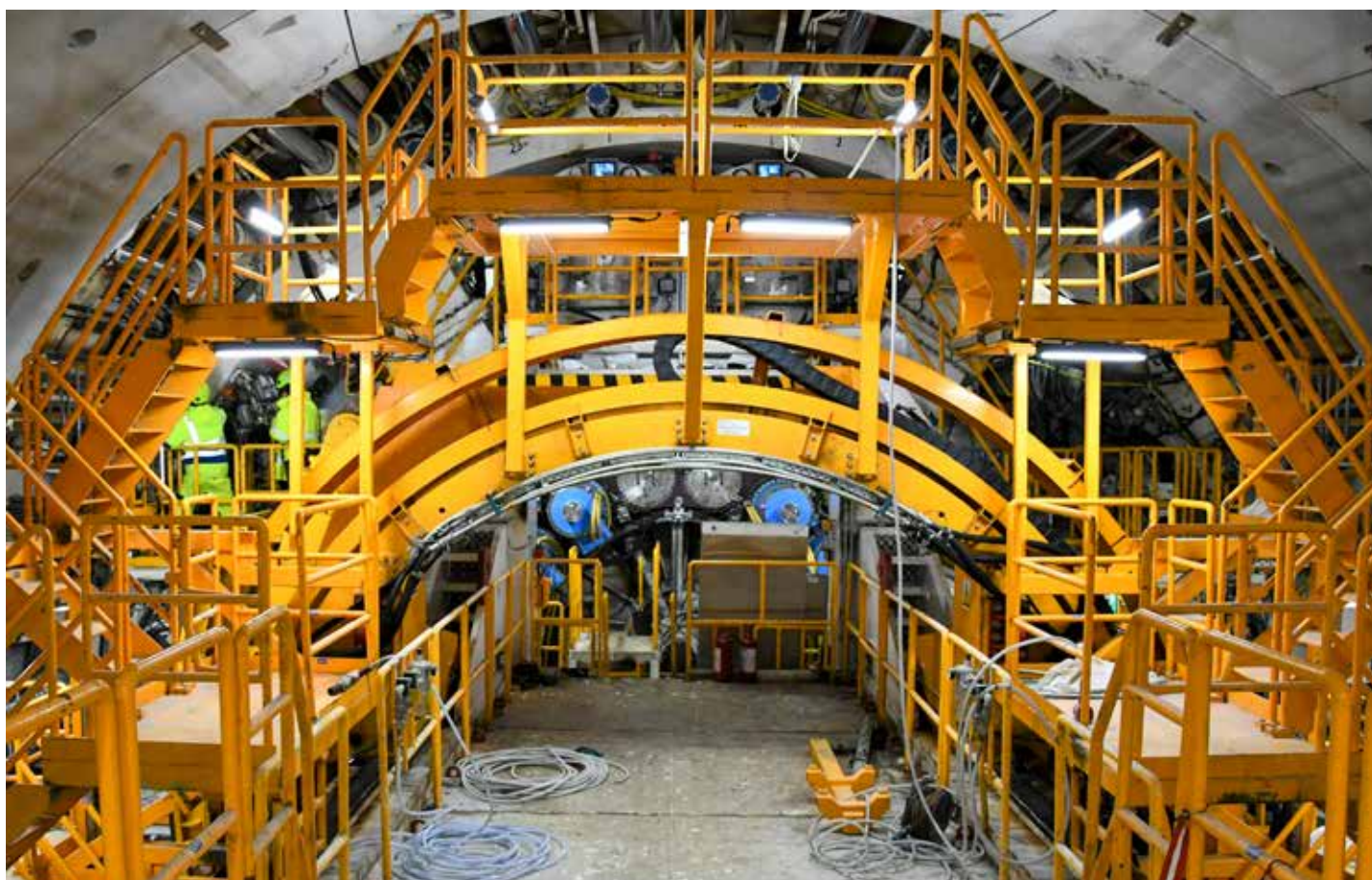
Od kolejnych elementów obudowy maszyna TBM odpychała się za pomocą siłowników, a wybrany z przodu grunt natychmiast zastępowany był kolejnym elementem obudowy.



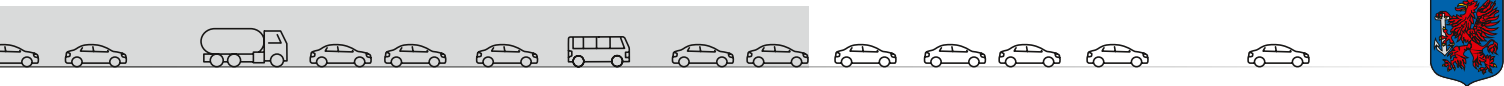
Część tracy TBM w trakcie montażu.



Zima 2020-2021. Montaż maszyny w komorze startowej.



Wnętrze maszyny TBM.



WESZŁA DO KOMORY Z WODĄ

Niemal półtora kilometrowy odcinek TBM pokonała w pół roku. Geodeta Mert Vardar, który prowadził TBM pod dnem Świny, miał doświadczenie z prowadzenia maszyny przy budowie metra w Warszawie (obecnie pracuje w tunelu na S19). Z swojego zadania w Świnoujściu wywiązał się znakomicie. Przy wejściu do komory odbiorczej tolerancja wynosiła +/- 10 cm. Mert Vardar wyprowadził TBM wręcz wzorcowo – z dokładnością do 1 cm!

Demontaż „Wyspiarki” trwał około dwóch miesięcy. Potem w częściach ponownie trafiła na statek i tak drogą morską wróciła do Chin, gdzie ją wykonano. Tu należy się wyjaśnienie. Każda taka maszyna jest tzw. dedykowana dla konkretnej inwestycji, czyli budowana jest pod konkretną inwestycję, konkretny grunt, który będzie musiała pokonać i zgodnie z konkretnymi parametrami wynikającymi z projektu budowy tunelu. Dlatego też nie da się takiej maszyny wykorzystać przy budowie innego tunelu.



19 września 2021r. Maszyna TBM weszła do komory odbiorczej na wyspie Wolin i zakończyła drążenie tunelu.

Drążenie zakończyło się podobnie, jak się zaczęło. Tuż przed wejściem do komory odbiorczej maszyna zatrzymała się około 1,5 metra przed betonową ścianą szczelinową. Tam przeszła przegląd, a komorę odbiorczą wypełniono 12 tysiącami metrów sześciennych wody. Po co? Dzięki temu ciśnienie podczas przewiercania ściany i wchodzenia do niej głowicy maszyny zostało zrównoważone.

Wypełnienie komory wodą i pozytywny wynik przeglądu TBM dały zielone światło dla rozpoczęcia procesu przebijania się przez betonową ścianę i wejścia do szybu. Przewiercenie betonowej ściany było nie lada wyzwaniem – miała 16 metrów grubości! Szacowano, że potrwa to kilka dni. Maszyna poradziła sobie jednak z tym wyzwaniem szybciej. W komorze odbiorczej bowiem zameldowała się w niedzielę 19 września 2021r. (dokładnie o godzinie 15.03), po niespełna dwóch dniach pracy. A pierwszą oznaką, że „Wyspiarka” dotarła do celu, była zabarwiona przez płuczkę woda.

Po wypompowaniu wody z komory, rozpoczęła się rozbiórka TBM „Wyspiarki”. Demontaż tego potężnego kreta rozpoczął się odwrotnie do jego składania w komorze startowej. Wówczas ostatnim elementem była ogromna tarcza. Tym razem tarcza była pierwszym elementem, który zdemontowano.

PRZEBILI SIĘ PRZEZ OBUDOWĘ TUNELU

W czasie gdy na wyspie Wolin trwał demontaż TBM, w samym tunelu trwały roboty związane z konstrukcjami wsporczymi oraz przygotowaniami do wykonania wyjść ewakuacyjnych metodą mrożenia gruntu. O co chodzi? Po wzmocnieniu obudowy tunelu dwoma specjalnymi, potężnymi pierścieniami (każdy ważył 100 ton), wykonawca przebił się przez tę obudowę i zamroził grunt poza tunelem.

Jak tego dokonał?

Użyto do tego celu trzech rodzajów specjalnych lanc: mroźniowych, temperaturowych i odwodnieniowych, którymi przebito się do gruntu poza obudowę tunelu. Dla dwóch wyjść ewakuacyjnych wykonano w sumie 156 odwiertów.

Poprzez wspomniane lance podawano solankę o temperaturze – 35 stopni Celsjusza, którą mroźono grunt poza tunelem. Przygotowanie gruntu do mrożenia trwało 4 miesiące (odwierty, założenie mrożenia itd.). Natomiast samo aktywne mrożenie – 2 miesiące. Temperatura zmrożonego gruntu dochodziła do –25 stopni Celsjusza. W zamrożonym na skalę gruncie wywiercono wyjścia ewakuacyjne, które prowadzą do drogi ewakuacyjnej biegnącej pod jezdnią tunelu.



Grudzień 2021r. Przygotowania do mrożenia gruntu poza obudową tunelu.



Lipiec 2022. Budowa jednego z wyjść ewakuacyjnych wychodzących poza obudowę tunelu. Wokół widać część instalacji, która mroziła grunt solanką o temperaturze -35 stopnie Celsjusza.



Budowa tych dwóch wyjść ewakuacyjnych z zastosowaniem technologii mrożenia gruntu, było jednym z największych wyzwań dla wykonawcy tunelu pod Świną.

Po demontażu TBM i wykonaniu wyjść ewakuacyjnych kolejnym etapem budowy tunelu była budowa jezdni i montaż wyposażenia.

IWRESZCIE TESTY

Oznakowanie poziome na jezdni wykonane jest z materiałów grubowarstwowych, które umożliwiają nakładanie linii warstwą o grubości od 0,9 do 3,5 mm. Do tego linie zawierają szklane kulki i materiał ustokrotniający. Szklane kulki zapewniają dobrą widoczność w dzień i w nocy oraz podwyższają właściwości antypoślizgowe, a dodatkowo uszorstniają, tak jak wspomniany materiał do uszorstnienia, przez co podwyższone są właściwości antypoślizgowe.

Parametry szorstkości oraz widzialności w dzień i w nocy były dokładnie sprawdzane już po wykonaniu oznakowań. Dodatkowo w stanie suchym nawierzchni, jak i mokrym – po opadach deszczu. Ostatnie miesiące przed oddaniem tunelu do użytkowania to

głównie testy Straży Pożarnej i różnych urządzeń, w tym próby dymowe i testy zraszaczy. Jazdy testowe przeprowadziły także autobusy komunikacji miejskiej i karetki pogotowia. Ratownicy sprawdzali m.in. możliwość utworzenia tzw. korytarza życia.

Tunel pod Świną jest podzielony na 24 strefy detekcji pożaru. Punkty alarmowe zlokalizowane są co 75 metrów. W samym tunelu jest zainstalowanych 110 kamer, m.in. szybkoobrotowe do przybliżania w celu rozpoznania sylwetki, odczytania tablic rejestracyjnych. A w sumie na całym obiekcie (wraz z drogami dojazdowymi i budynkami obsługi) pracują 143 kamery.

Nad prawidłowym funkcjonowaniem tunelu i bezpieczeństwem czuwa kilkunastoosobowy zespół Działu Utrzymania Tunelu, którego kierownikiem jest Krzysztof Górkiewicz.

W tunelu można jechać samochodem z prędkością maksymalną do 50 km/h. Przestrzegania prędkości strzeże system odcinkowego pomiaru prędkości, za którego funkcjonowanie odpowiada Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym GITD. Kierowcy, którzy będą jechali szybciej muszą liczyć się z mandatem.



Gotowy już tunel testowali m.in. ratownicy pogotowia ratunkowego, także pod kątem utworzenia tzw. korytarza życia.

CZY WIESZ, ŻE...

- cały tunel ma długość **1780 metrów**
- odcinek wydrążony przez TBM
 - **1484 metry**, z tego **500 metrów** pod wodą
- w najgłębszym miejscu znajduje się **39 metrów** od lustra wody
- TBM „Wyspiarka” wydrążyła w sumie **210 tys. m³** urobku
- średnica tunelu:
 - zewnętrzna – **13 metrów**,
 - wewnętrzna – **12 metrów**
- średnio na budowie pracowało **300 osób** na dobę, maksymalnie do **350**
- ogółem na budowie zatrudnionych było **2 tysiące** pracowników.





Jak powstawał tunel?



Listopad 2020 r. Budowa tunelu po stronie wyspy Uznam widziana z lotu ptaka



Początek 2022 roku. Budowa tunelu po stronie wyspy Uznam widziana z lotu ptaka.



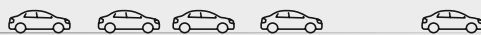
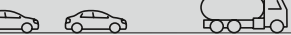
Unikatowe zdjęcie. Po lewej gotowa ściana szczelinowa dla tarczy TMB. Dopiero po jej pokonaniu TBM „Wyspiarka” rozpoczęła właściwe drążenie tunelu. Po prawej widać tarczę TBM.



Jeden pierścień obudowy tunelu składał się z 8 elementów tzw. tubingów. Każdy został wyprodukowany dla konkretnego pierścienia. Na zdjęciu ich montaż w tunelu. Łącznie maszyna TBM zamontowała 764 pierścienie obudowy.



Początek maja 2021r. Wydrążona już część tunelu po stronie wyspy Uznam.



Tak wyglądało wnętrze wydrążone już całego tunelu na początku listopada 2021 r.



Lipiec 2022 rok. W tunelu jest niemal gotowa konstrukcja przyszłej jezdni i sufitu. Pozostał tylko odcinek, gdzie powstają wyjścia ewakuacyjne poza obudowę tunelu (w głębi zdjęcia).



Koniec marca 2022 rok. Na zdjęciu montaż elementów pod przyszłą konstrukcję jezdni i sufitu tunelu (widok od strony wyspy Wolin).



Tak wygląda droga ewakuacyjna, która będzie biegła pod jezdnią.



Budowa konstrukcji jezdni.



Początek 2023 r. Na przyszłej jezdni widać czerwoną warstwę izolacyjną, którą później przykryje asfalt. To żywica metakrylowa.



Do montażu wsporników dla konstrukcji wewnętrznych w tunelu pracownicy używali specjalnych wózków typu TULC i TD.



Jak otwierał się tunel?



Uroczystość otwarcia tunelu rozpoczęła Orkiestra Wojskowa Świnoujście.



– Warto mieć marzenia – podczas swojego przemówienia powiedział m.in. Prezydent Świnoujścia Janusz Żmurkiewicz.



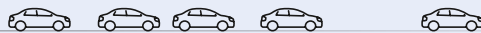
Na zdjęciu od prawej europoseł Joachim Brudziński, wicepremier Jarosław Kaczyński, Prezydent Świnoujścia Janusz Żmurkiewicz, Marszałek Zachodniopomorski Olgierd Geblewicz, Minister Infrastruktury Andrzej Adamczyk, sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Marek Gróbarczyk, dyrektor GDDKiA o/Szczecin Łukasz Lendner.



Moment oficjalnego otwarcia tunelu pod Świną.



Podczas uroczystości otwarcia tunel rozświetlały kolory naszej białej – czerwonej i Unii Europejskiej.



Pierwsi kierowcy, którzy wjechali i wyjechali z tunelu pod stronę Uznamu otrzymali od prezydenta upominki.



Na zdjęciu dyrektor kontraktu Piotr Flisiak z firmy PORR S.A wraz z synem, a po lewej Tomasz Dimke właściciel firmy STAWAL ze Świnoujścia, która wybudowała budynek obsługi tunelu.



Ostatni raz przez tunel piechotą, już bez kasków i kamizelek, czyli część tunelowej ekipy w drodze na wyspę Uznam. Pierwszy z lewej (w jasnej marynarce) Mert Vardar, który przeprowadził maszynę TBM pod dno Świny.



Pierwsi pasażerowie ruszają w stronę kolejki na przejazd tunelem pod Świną.



- Już nie możemy się doczekać, do zobaczenia za kilka minut – mówili pasażerowie kolejek, które przewoziły ich przez tunel.



Aparaty w ruch! Kolejka właśnie wjeżdża do tunelu. Jedyna okazja na zrobienie wyjątkowych zdjęć.



Rowerzyści szykują się do startu. Z grupą pojechali także zastępcy prezydenta miasta Barbara Michalska (na zdjęciu pierwsza od prawej) i Paweł Sujka.



Niektórzy rowerzyści szczerze przyznawali, że jazda na dwóch kółkach tunelem jest trudniejsza, niż sądzili.



Biegacze w tunelu.



Biegacze właśnie minęli miejsce, skąd TBM Wyspiarka rozpoczęła drążenie tunelu.



Na zdjęciu od prawej przedstawiciele Zarządu Osiedla Karsibór Tomasz Olechwir i Joanna Rakowska, zastępca prezydenta Barbara Michalska i radny Rady Miasta Świnoujście Leszek Waga



– Super wrażenia i fajnie, że w trakcie jazdy mogliśmy dowiedzieć się wielu ciekawych rzeczy o naszym tunelu – mówili wysiadający z kolejki po przejeździe przez tunel.



– Bardzo cieszę się, że mamy tunel i że mogłam tu dzisiaj być – powiedziała młoda mama.



Oni pracowali przy naszym tunelu

WYKONAWCA KONSRCJUM PORR/GÜLARMAC

- Dyrektor Kontraktu **Flisiak Piotr** Porr S.A.
- Z-ca dyrektora kontraktu **Fortuna Tomasz** Gülermak Oddział w Polsce
- Kierownik budowy **Skraba Sławomir** Tunel Świnoujście S.C.
- Kierownik Budowy **Gawlak Jacek** Tunel Świnoujście S.C.
- Menedżer TBM **Vardar Mert** Gülermak Oddział w Polsce
- Kierownik robót (wyjścia ewakuacyjne) **Klimkowski Konrad** Tergon (podwykonwca)
- Zastępca Kierownika Budowy **Iwanowski Cezary** Tunel Świnoujście S.C.
- Kierownik Robót drogowych **Adamczewski Łukasz** Tunel Świnoujście S.C.
- Kierownik Robót konstrukcyjnych w tunelu **Chodakowski Łukasz** Tunel Świnoujście S.C.
- Kierownik Robót – wytwórnia pefabrykatów **Bartusiak Waldemar** Tunel Świnoujście S.C.
- Kierownik robót sanitarnych **Gałczyński Rafał** Tunel Świnoujście S.C.
- Kierownik robót branży telekomunikacji i elektrycznej **Kruszelnicki Andrzej** Tunel Świnoujście S.C.
- Kierownik robót konstrukcyjnych **Mak Patrycja** Tunel Świnoujście S.C.
- Kierownik działu technicznego **Mikulski Patryk** Tunel Świnoujście S.C.
- Kierownik robót konstrukcyjnych **Putresza Sławomir** Tunel Świnoujście S.C.
- Kierownik ds. testów i rozruchów **Rutowicz Piotr** Gülermak Sp. z o.o.
- Kierownik robót drogowych **Siurdyban Paweł** Tunel Świnoujście S.C.
- Kierownik Robót konstrukcyjnych **Pudysz Jan** Porr S.A.
- Inżynier budowy ds. konstrukcyjnych **Lewandowski Kamil** Tunel Świnoujście S.C.
- Inżynierowie budowy: **Bogdał Joanna** Tunel Świnoujście S.C., **Dębski Marcin** Gülermak Sp. z o.o., **Guzek Robert** Tunel Świnoujście S.C., **Furgała Katarzyna** Tunel Świnoujście S.C., **Gałczyńska Paulina** Tunel Świnoujście S.C., specjalista ds. dokumentacji **Hetsko Myroslava** Tunel Świnoujście S.C., **Kruczkowski Robert** Tunel

Świnoujście S.C., **Lem Patryk** Tunel Świnoujście S.C., **Ostapiński Kamil** Tunel Świnoujście S.C., **Pomianowski Michał** Tunel Świnoujście S.C., inżynier TBM **Szuwalski Dawid** Tunel Świnoujście S.C., Specjalista ds. dokumentacji **Szymańska Marta** Tunel Świnoujście S.C., **Waszkiewicz Grzegorz** Tunel Świnoujście S.C.

PODWYKONAWCY

- automatyka i teletechnika **Spyra Damian, Laska Łukasz** WASKO
- systemy wentylacji i inst. elektryczne **Siwiński Michał** CSI
- konstrukcja tunelu (komory) **Szewczak-Świgoń Estera, Skalski Marek** Modzelewski and Rodek
- budynek BCO Dimke **Tomasz Stawal**
- instalacje sanitarne **Kujawka Patryk** Rog Instal
- instalacje p.poż. **Bil Adam** Ase Atex

GLÓWNI PROJEKTANCI

- główny projektant **Klein Rafał** Europrojekt, Gdańsk
- projektant branża drogowa **Lisiecki Paweł** Europrojekt, Gdańsk
- projektant tunelu **Cuccino Paolo** SWS Engineering, Trento (Włochy)
- projektant branża elektryczna **Liszowski Krzysztof** WASKO, CSI
- projektant systemy p.poż. **Woźniak Bartosz** WASKO, CSI
- projektant branża elektryczna **Balana Paweł** WASKO, CSI
- projektant branża telekomunikacja **Dabbous Hanif** WASKO, CSI
- projektant instalacje sanitarne i wentylacja **Siwiński Michał** WASKO, CSI

KONSULTANT

- **Chrzanowski Maciej** Prezes zarządu Sweco
- **Durski Maciej** Prezes zarządu Lafrentz
- Inżynierowie:
Inżynier Kontraktu **Bogusław Konopko**, Inżynier Rezydent **Jacek Król**, inspektor nadzoru ds. mostowych **Dariusz Pękala**, inspektor nadzoru ds. instalacji elektrycznych i elektroenergetycznych **Leszek Stycuła**, inspektor nadzoru ds. instalacji telekomunikacyjnych, teletechnicznych

Przemysław Głowiński, inspektor nadzoru specjalności konstrukcyjno-budowlanej **Jerzy Potok**, inspektor nadzoru ds. drogowych **Bartosz Sosin**, główny inspektor nadzoru branży sanitarnej **Witold Bilkuński**, inspektor nadzoru branży sanitarnej **Jacek Pawlaczyk**, pełnomocnik konsultanta, specjalista ds. środowiska **Michał Kielsznia**, weryfikator dokumentacji projektowej ds. mostowych **Mieczysław Węgrzyniak**, weryfikator dokumentacji projektowej branży sanitarnej **Ewa Koziół**, weryfikator dokumentacji projektowej ds. drogowych **Ewa Kmieć**, weryfikator dokumentacji projektowej ds. instalacji elektrycznych i elektroenergetycznych **Grzegorz Kaplański**, weryfikator dokumentacji projektowej specjalności architektonicznej **Iga Gontarz**, weryfikator dokumentacji projektowej specjalności inżynierskiej mostowej **Piotr Stejbach**, weryfikator dokumentacji projektowej ds. drogowych **Damian Kraśniański**, weryfikator dokumentacji wentylacji w tunelu **Bożena Komerska**.

GENERALNA DYREKCJA DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD – INWESTOR ZASTĘPCZY

Inwestor Zastępczy: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad O/Szczecin:

- **Łukasz Lendner** Dyrektor
 - **Mariusz Mierzwa** Zastępca Dyrektora ds. Inwestycji
 - **Robert Jurczak** Zastępca Dyrektora ds. Technologii
 - **Julita Borkowska** Kierownik Projektu budowy tunelu
 - **Łukasz Górski** Naczelnik Wydziału dokumentacji
- wspierani przez:
- GDDKiA Warszawa – **Tomasz Żuchowski** – dyrektor

URZĄD MIASTA ŚWINOUJŚCIE

Barbara Michalska, **Anna Prejzner**, **Karolina Sosnowska**, **Adam Łosiński**, **Michał Adamkiewicz**, **Beata Tułodziecka-Terenda**, **Sylwia Jurzyk-Nordlow**, **Tomasz Łatawiec**, **Rafał Łysiak**, **Mirosław Sołtysiak**, **mec. Filip Kolańczyk**, **Hanna Lachowska**.