

NAJWAŻNIEJSZY PODPIS W HISTORII MIASTA



17 września 2018 r. o godz. 11.35 Prezydent Miasta Świnoujście Janusz Żmurkiewicz podpisał umowę na zaprojektowanie i wybudowanie tunelu drogowego łączącego wyspy Uznam i Wolin. Spełniają się marzenia kilku pokoleń świnoujścian. Złożenie podpisu pod najważniejszym kontraktem w dziejach Świnoujścia na pl. Wolności obserwowało kilka tysięcy świnoujścian.

To istotna data mówił premier Mateusz Morawiecki: – Dzisiejsza uroczystość jest elementem scalania Polski – powiedział przed podpisaniem umowy na projekt i budowę świnoujskiego tunelu.

– Trzy pokolenia mieszkańców miasta czekało na tę chwilę – dodał Prezydent Świnoujścia Janusz Żmurkiewicz.

Opowiedział jak 45 lat temu zacumował w Świnoujściu, które stało się jego życiowym portem. Gdzie codziennie ludzie muszą odbijać i przybijać z jednego brzegu na drugi:

– Dziękuję WAM mieszkańcy Świnoujścia, którzy wierzyliście i cierpliwie czekaliście. Zapraszam za cztery lata na otwarcie tunelu.

W ceremonii podpisania kontraktu oprócz przedstawicieli miasta i wykonawców udział wzięli także ministrowie głównych resortów infrastrukturalnych, parlamentarzyści, samorządowcy oraz przedstawiciele firm, które będą projektowały, budowały i nadzorowały inwestycję.

Ten ważny dla Świnoujścia dzień zwieńczył festyn, występy muzyczne i pokaz fajerwerków nad Świną, gdzie za kilkanaście miesięcy zacznie się wiercenie tunelu.





Popularnie zwane **TUNELEM** – bo taki wariant połączenia wybrano jako najkorzystniejszy.

Inwestycja prowadzona jest w systemie „zaprojektuj i wybuduj”, co oznacza, że przez pierwsze kilkanaście miesięcy wykonawca będzie pracował nad projektem budowlanym, następnie będzie zobowiązany uzyskać Zezwolenie na Realizację Inwestycji Drogowej (ZRID) i dopiero wówczas ruszy z pracami budowlanymi.

Parametry połączenia:

- Łączna szacunkowa długość inwestycji, którą właśnie rozpoczynamy ma ok. 3,2 km. Składa się na nią sam tunel o długości ok. 1,4 km oraz drogi dojazdowe.
- Tunel będzie drążony metodą TBM. Po zbudowaniu stanie się najdłuższym tego typu połączeniem w Polsce istniejącym pod wodą.
- Średnica tarczy TBM, która przewierci tunel będzie wynosiła ok. 13 m.
- Wewnątrz tunelu znajdować się będzie jezdnia dwukierunkowa o pasach ruchu po 3,5 m w każdą stronę oraz pasy awaryjne o szerokości 2 m - każdy.
- Najgłębsze miejsce tunelu pod dnem Świny – ok. 38 m p.p.m.

Czas na wykonanie inwestycji:

- 48 miesięcy od podpisania umowy.

Inwestor i wykonawca:

Inwestorem jest Miasto Świnoujście. Inwestorem Zastępczym Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad.

Wykonawcą wybranym w przetargu: Konsorcjum firm: PORR S.A.(lider konsorcjum), PORR Bau GmbH, Gülermak Agir Sanayi İnşaat ve Taahhüt A.S oraz Energopol - Szczecin S.A.

Koszt projektu i budowy: 793 186 390,32 zł (koszt przedstawiony w ofercie na projekt i budowę tunelu)

Inżynierem Kontraktu będzie Konsorcjum firm: Sweco Consulting z Poznania (lider konsorcjum), Sweco GmbH z Bremy i Lafrentz Polska z Poznania za kwotę 21 602 876,84 zł.

Łączny koszt realizacji zadania szacowany jest na ok. 913 mln zł

Finansowanie:

Inwestycja uzyskała dofinansowanie w ramach unijnego Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-20 w wysokości 776 mln zł.

Pozostałe koszty poniesie Miasto Świnoujście z własnego budżetu.

Po wybudowaniu i otwarciu przejazd pomiędzy wyspami Uznam i Wolin będzie bezpłatny.

Przez lata zapewniałem, że zrobię wszystko co w mojej mocy, by spełniło się Wasze marzenie, czyli stałe połączenie dwóch najważniejszych części miasta. Dziś, podpisując umowę z wykonawcą tunelu, jesteśmy przekonani, że marzenie to się ziści. Posługując się żargonem sportowym – znajdujemy się na ostatniej prostej. Droga do tunelu była kręta i wyboista. Nie tylko ja, ale także moi poprzednicy zabiegali o jego budowę. Dziękuję im za to, bo także ich starania były dowodem tego, że miasto i jego mieszkańcy od dziesięcioleci potrzebowali stałego połączenia. Ten temat ciągle żył w świadomości władz miasta, regionu i kraju.

Przez kilkadziesiąt lat było to zadanie, którego podejmowali się inżynierowie. Przełom jednak nastąpił w 2007 r., kiedy to po raz pierwszy otrzymaliśmy od Państwa Polskiego finansowanie prac związanych z tunelem. Wówczas był to etap studium techniczno-ekonomicznego i środowiskowego – dokumentu, który stanowi podwaliny pod każdą dużą inwestycję. To wtedy zrodziła się w nas wiara, że wreszcie prace nabiorą tempa, a budowa wkrótce się zacznie. Od tamtego czasu minęły

Szanowni Mieszkańcy Świnoujścia

kolejne lata, wykonane zostały kolejne milowe kroki, które nas zbliżyły do realizacji tego zadania.

Szanowni mieszkańcy. Dziś podpisujemy umowę z wykonawcą, ale proszę – nie oczekujcie, że jutro ruszą roboty, na brzegu Świny pojawią się koparki i tarcza, która wydrąży tunel. Na tę chwilę jeszcze musimy poczekać kilkanaście miesięcy. Najpierw konsorcjum, z którym podpisujemy umowę musi wykonać projekt budowlany i uzyskać pozwolenie na realizację inwestycji. Potem zaczną się prace budowlane. Będzie to jedna z najbardziej widowiskowych inwestycji w Polsce, a na pewno najważniejsza w historii Miasta.

Za około 48 miesięcy dwie części Świnoujścia zostaną połączone i przyłączone do polskiej i europejskiej sieci drogowej. Spełni się marzenie wszystkich nas. Dziękuję wszystkim, którzy nas wsparli w batalii, która doprowadziła do tego, że dziś mam przyjemność złożyć najważniejszy podpis w życiu.

Szanowni Mieszkańcy. Obiecałem Wam, że zrobię wszystko, by doprowadzić do budowy tunelu. Dziś informuję, że dotrzymałem obietnicy.



Prezydent Miasta Świnoujście
Janusz Żmurkiewicz

ŚWINOUJSKI ZESPÓŁ TUNELOWY



Rafał Łysiak - Naczelnik Wydziału Inwestycji Miejskich

Iwona Górecka – Sęczek – Skarbnik Miasta Świnoujście

Mirosław Sołtysiak - Główny Specjalista w Wydziale Inwestycji Miejskich

Barbara Michalska - Z-ca Prezydenta Miasta Świnoujście

Anna Prejzner - Naczelnik Wydziału Pozyskiwania Funduszy Zewnętrznych

Karolina Sosnowska – Inspektor Wydziału Pozyskiwania Funduszy Zewnętrznych

Adam Łosiński – Pełnomocnik Prezydenta Miasta ds. Budowy Tunelu

Sylwia Jurzyk-Nordlów - Pełnomocnik Prezydenta Miasta ds. Środowiska

WIELOLETNIA BATALIA O TUNEL

Pierwsze udokumentowane wiadomości o planach stałego połączenia pomiędzy wyspami Wolin i Uznam pochodzą z roku 1935. 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.

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 władz miasta. W roku 1999 Gmina Świnoujście ogłosiła przetarg na projekt i budowę tunelu. Brak zapewnienia finansowania inwestycji sprawił, że przetarg unieważniono.

Dopiero w XXI w prace nabrały tempa. Przychylność władz centralnych i Ministerstwa Transportu, sprawiły, że w 2007 r. inwestycja świnoujska została wpisana na listę projektów kluczowych Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POLiS).

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 zapisano 2 mln zł na wykonanie Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego. Do udziału w realizacji zadania zaangażowano Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad.

W roku 2014 przy wsparciu Marszałka województwa zachodniopomorskiego Olgierda Geblewicza Miasto uzyskało dofinansowanie ze środków unijnych RPO na wykonanie Programu Funkcjonalno-Użytkowego pod nazwą: „Usprawnienie połączenia komunikacyjnego pomiędzy wyspami Uznam i Wolin w Świnoujściu”. Wykonała go włoska firma Technital. Dokument

wskazał m.in. dokładnie miejsce przeprawy, sposób wykonania i jej parametry. 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. 14 kwietnia 2016 r. ogłoszono przetarg na wybór wykonawcy według zasady zaprojektuj i wybuduj. Rozstrzygnięcie przetargu i wybór wykonawcy wieńczy podpisana właśnie umowa.

JAK BĘDZIE DRAŻONY TUNEL POD ŚWINĄ?

Nasz tunel, podobnie jak pięć lat temu ten, pod Martwą Wisłą w Gdańsku, będzie wiercony przy użyciu maszyny TBM. Jak taka maszyna pracuje? Skąd – dokąd będziemy wiercili? Ile czasu potrzeba na przewiercenie się pod dnem cieśniny? Odpowiadamy na pytania.

W pierwszej kolejności powstanie wykop, którego obudowę będą stanowiły żelbetowe ściany szczelinowe w pionie i płyta betonowa

w pozio-mie. Do tak przygotowanego szybu startowego zostanie sprowadzona maszyna TBM. Zestaw o średnicy około 13 m uzyska gotowość do drążenia. Pierwszym etapem będzie pokonanie żelbetowej ściany tzw. okularowej. Po przewierceniu betonu rozpocznie się drążenie w silnie nawodnionym gruncie.

Głowica skrawająca odspaja grunt na powierzchni czoła tunelu. Odspojony grunt wraz z płuczką wiertniczą trafiają do wylotu. Urobiony grunt razem z płuczką z komory roboczej jest zasysany do wlotu, a następnie transportowany rurociągami do zakładu separacji na zewnątrz tunelu. Równolegle z postępowaniem tarczy następuje zabudowa tunelu. Wcześniej sprefabrykowane elementy żelbetowe (zwane tubingami) dostarczane są do maszyn

i układane w ściśle określonej sekwencji.

Od tak zabudowanego tunelu maszyna odpycha się za pomocą siłowników. Wybrana objętość gruntu zastępowana jest natychmiast obudową tunelu. Drążenie kończy się podobnie jak zaczyna, przejściem przez blok betonowy, ścianę okularową we wcześniej wykonanym szybie końcowym. Tu nastąpi demontaż maszyny. Prędkość wiercenia, w zależności od uwarunkowań technicznych wynosi od 2 do 25 m na dobę.

Kolejność działań przy wykonywaniu tunelu metodą drążoną:

- wykonanie szybu startowego
- montaż maszyny TBM
- wykonanie tunelu fałszywego
- wykonanie szybu końcowego
- przewiert o przekroju kołowym
- demontaż maszyny TBM
- wykonanie wyjść ewakuacyjnych na zewnątrz obudowy
- budowa jezdni
- montaż wyposażenia tunelu



KONSORCJUM ZBUDUJE TUNEL

Tunel w Świnoujściu zostanie zrealizowany przez konsorcjum doświadczonych spółek budowlanych PORR S.A., PORR Bau (łącznie 40 proc. udziału w kontrakcie), Gülermak Agir Sanayi Insaat ve Taahhüt AS (40 proc. udziału w kontrakcie) i Energopol-Szczecin S.A. (20 proc. udziału w kontrakcie). Do tego celu konsorcjum zawiązało spółkę cywilną.

PORR S.A. jest częścią międzynarodowej Grupy PORR, z siedzibą w Wiedniu. W Europie jest jedną z najlepiej rozwijających się grup budowlanych. Zatrudniając około 15.000 pracowników generuje produkcję przekraczającą 3,9 mld EUR. Działa na terenie Austrii, w Niemczech, Szwajcarii, Polsce i Czechach.

W Polsce PORR zatrudnia 3000 osób oraz posiada bogate zaplecze sprzętowo-maszynowe. Podstawowymi obszarami działalności PORR w naszym kraju są: realizacja projektów z zakresu infrastrukturalnego, kubaturowego, inżynierii kolejowej, inżynierii lądowej i energetyki. Wśród zrealizowanych inwestycji PORR jest szereg obiektów, takich jak np. budynek Biblioteki Uniwersytetu Warszawskiego, galeria handlowa Stary Browar w Poznaniu czy Waterfront Gdynia. Posiada także doświadczenie w budowaniu tuneli – tunel Franowo w Poznaniu oraz tunel Okęcie w Warszawie.

Siedziba firmy Gülermak znajduje się w Ankarze (Turcja). Z warszawskiego biura spółki koordynowana jest cała działalność Gülermak w Europie Zachodniej. W Polsce Gülermak obecny jest od

prawie 10 lat, zatrudniając blisko 500 osób. Obecnie kluczowe projekty prowadzone w Polsce to: rozbudowa II Linii Metra w Warszawie oraz Budowa Południowej Obwodnicy Warszawy wraz z mostem przez Wisłę. Gülermak prowadzi również projekty w Turcji, Dubaju, Szwecji i Indiach o łącznej wartości kilkudziesięciu miliardów euro.

W 2012 roku zespół TBM Gülermak z wynikiem 42,5 m ustanowił rekord świata w dobowym drążeniu tuneli. Inżynierowie zatrudnieni przy tym kontrakcie wciąż pracują w spółce przy kolejnych projektach. W sierpniu 2018 roku zakończyło się drążenie tuneli przy rozbudowie II Linii Metra na warszawskiej Woli. Prace TBM zostały zakończone 3 miesiące przed planowanym terminem. Zespół TBM osiągnął dwukrotność zakładanego tempa drążenia. Gülermak zbudował ponad 175 km podziemnych tuneli i 80 stacji metra.

Energopol Szczecin S.A. jest jednym z najstarszych przedsiębiorstw budowlanych o zasięgu ogólnopolskim. Mimo, że firma – jak nazwa wskazuje – jest silnie związana ze Szczecinem, realizuje inwestycje we wszystkich regionach

kraju, a nawet poza jego granicami. Specjalizuje się w kilku dziedzinach budownictwa: od inżynierii hydrotechnicznej poprzez budownictwo przemysłowe i ekologiczne po kompleksową budowę dróg.

Firma dominuje w dziedzinie palowania i zabezpieczania terenów pod budowę obiektów inżynierskich i kubaturowych. Specjalizuje się w budowie mostów i wiaduktów. Równie mocno Energopol zaznacza swoją obecność w dziedzinie hydroinżynierii. Niemal całe wybrzeże Bałtyku posiada ślady działalności szczecińskiej firmy. Porty w Szczecinie i Świnoujściu w znacznej części są zbudowane przez Energopol.

Energopol jest odpowiedzialny m.in. za przebudowę portu wojennego w Świnoujściu, modernizację toru wodnego Szczecin - Świnoujście czy modernizację i udrożnienie Kanału powodziowego we Wrocławiu.

Wszystkie firmy konsorcjum odpowiedzialne za kontrakt mają doświadczenie w branży i szerokie portfolio projektów.



JAK DAMROKA W GDAŃSKU WIERCIŁA

Pewnie zastanawiacie się państwo cóż, lub któż to jest ta Damroka? Firma, która zbudowała tunel pod Martwą Wisłą? Nie skądże znowu. To księżniczka pomorska, córka Świętopełka II Wielkiego. Żyła w XIII w.

Mimo, iż księżniczka miała być wyjątkowej urody, to żyła w samotności w Chmielnie nad brzegiem jeziora Kłodno. Towarzystwa dotrzymywała jej jedynie staruszka snująca opowieści o zamierzonej przeszłości. Któregoś dnia do cichego i sennego grodu przybył nieznajomy rycerz, by – zgodnie ze starą słowiańską tradycją – porwać księżniczkę i pojąć za żonę. W asyście swych

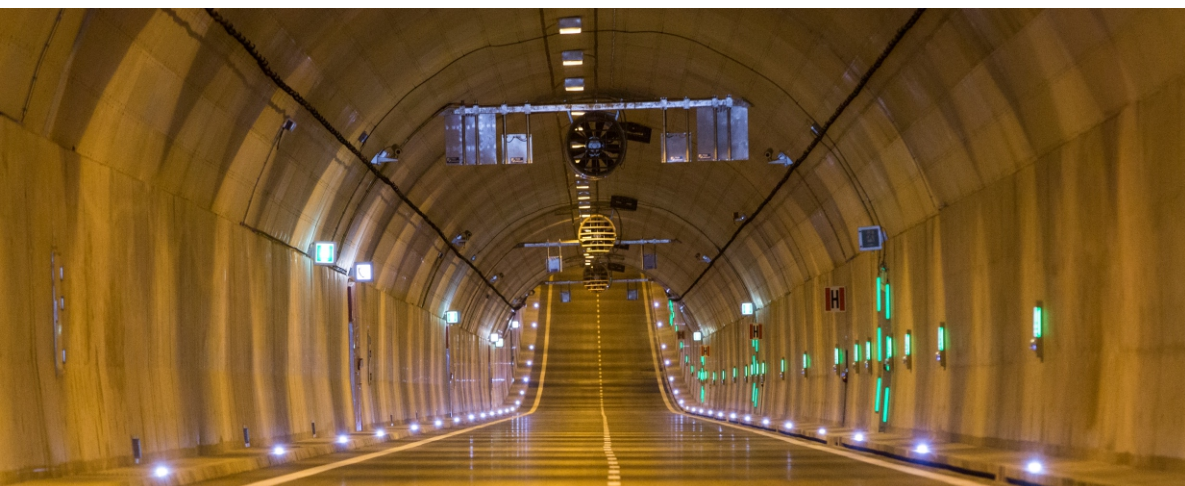
podwładnych uprowadził Damrokę do swojego zamku zakazując wychodzenia poza mury grodu. Miał nadzieję, że jej serce zmięknie i piękna księżniczka z czasem zgodzi się zostać jego żoną. Ta jednak była twarda i nieustępliwa. Któregoś razu ukryła się w wieży i siłą woli przywołała na pomoc siły natury. Po trzech dniach nad grodem rycerza rozszalała się straszna burza. Wiatr łamał drzewa, biły pioruny. Wówczas para łabędzi podfrunęła do okna wieży. Damroka uchwyciła się ich szyj i poleciała do swego grodu. Rycerz zrozumiał, że księżniczka nigdy nie będzie jego.

Co ma ta legenda do tunelu? Otóż tradycja

budowniczych tuneli jest nadawanie imienia maszynie, która go wierci. W Gdańsku nadano jej imię kaszubskiej księżniczki. Wyboru dokonali sami gdańszczanie w głosowaniu internetowym. Uzasadnienie? Maszyna TBM miała być, tak jak księżniczka szczególnej urody i podobnie jak córka Świętopełka upodobała sobie samotność.

Jak nazwiemy naszą, świnoujską maszynę? O tym zdecydujemy już niebawem. Maszynę TBM dla Gdańska wyprodukowano w Schwanau w Niemczech i przetransportowano w częściach drogą morską i lądem do Trójmiasta. Pierwsze elementy przyплыły na pokładzie holenderskiego statku Deo Volente w październiku 2012 r. Łącznie ważyły 1200 ton. Ponad 12,5 metrowej średnicy tarcza wierciła dwururowy tunel do czerwca 2014 r. Tunel wyposażony jest m.in. w system kamer monitorujących każdy jego centymetr oraz system ostrzegania o nagłych zdarzeniach. Gdyby nastąpiła jakaś awaria na drodze, kierowcy jadący tunelem zostaną o niej poinformowani za pomocą wyświetlanych znaków zmiennej treści (np. o korku, zamknięciu pasa itd.).

Gdański tunel ma 1072 m długości, a w najniższym punkcie znajduje się na głębokości 34,25 m. Na tę chwilę to najdłuższy tunel podwodny w Polsce. Oczywiście do czasu, aż my będziemy otwierać przeprawę pod Świną.



Fundusze Europejskie
Infrastruktura i Środowisko



Rzeczpospolita Polska



Unia Europejska
Europejskie Fundusze Strukturalne i Inwestycyjne



Projekt dofinansowany w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020.