



S3 Troszyn – Świnoujście, odc. 2: Dargobądz (z węzłem) – Troszyn

Droga ekspresowa S3 przebiega wzdłuż zachodniej granicy Polski i połączy Świnoujście (terminal promów morskich) z granicą z Republiką Czeską w Lubawce. Odcinek Dargobądz – Troszyn jest kontynuacją wcześniejszego odcinka Świnoujście – Dargobądz. Rozpoczyna się od węzła Dargobądz, który wchodzi w zakres realizacyjny tego odcinka. Odcinek kończy się na włączeniu w obwodnicę Troszyna, Parłówka i Ostroń, obejmując przebudowę początkowego (jednojezdniowego) fragmentu tej obwodnicy.

Zamawiającym inwestycję jest Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Szczecinie. Konsultantem inwestycji jest P.U.I. EKO-INWEST S.A., natomiast jej wykonawcami Polbud Pomorze, Intop Warszawa, Intop Skarbimierz oraz PRD Nowogard S.A. Wartość całkowita kontraktu wynosi ponad 552 mln zł. Przewidziana data zakończenia kontaktu to 28.05.2024 r.

Opis inwestycji

Przedmiotem zadania jest zaprojektowanie i budowa drogi ekspresowej S3 na odcinku od węzła Dargobądz (z węzła) poprzez węzeł

Wolin Zachód oraz węzeł Wolin Wschód do węzła Troszyn (bez węzła) o dł. 16 km. Droga ekspresowa S3 budowana jest w przekroju dwujezdniowym, po dwa pasy ruchu na każdej jezdni. Dostępność do drogi będzie jedynie w węzłach drogowych, natomiast ruch lokalny będzie się odbywać za pomocą dróg zbiorczych oraz bezkolizyjnych przejazdów drogowych z jednej strony drogi na drugą (bez połączenia z drogą ekspresową).

Zakres robót

Wykonawca przygotował projekt budowlany, a następnie uzyskał 23 grudnia 2021 r. decyzję ZRID. 30 grudnia 2021 r. zamawiający przekazał

za wykonawcy plac budowy. Od tego momentu są prowadzone roboty w zakresie budowy drogi ekspresowej S3 na odcinku od km 17+050 do km 32+953,26 wraz z budową dróg serwisowych, remontem wybranych dróg lokalnych, budową obiektów inżynierskich oraz obiektów ochrony środowiska. W rejonie miejscowości Dargobądz powstaje Miejsce Obsługi Podróżnych. Podczas realizowania inwestycji szczególną uwagę poświęca się chronionemu gatunkowi – płazom, dokonano kontroli stanu ogrodzeń herpetologicznych. Przeprowadzony nadzór przyrodniczy miał wskazać ewentualne miejsca, w których może dojść ►



► do niebezpiecznych zdarzeń dla fauny gatunków chronionych podczas migracji wiosennych, jednak nie stwierdzono takich niebezpieczeństw.

Korzyści wynikające z realizacji inwestycji

Oddanie do użytku przedmiotowej realizacji zapewni komfortowy

i szybki przejazd jej użytkownikom. Dodatkowo droga ekspresowa zapewni odpowiedni parametry nośności nawierzchni, które umożliwiają przejazd pojazdów ciężkich o nacisku na oś 115 kN. Inwestycja niesie ze sobą również korzyści o znaczeniu gospodarczym, zapewni szybkie i sprawne połączenie

komunikacyjne w ruchu międzynarodowym na kierunku północ – południe w korytarzu sieci TEN-T Bałtyk – Adriatyk. Ma to szczególne znaczenia dla portów morskich Szczecin i Świnoujście. □

Przygotowała redakcja przy współpracy z GDDKIA Oddział w Szczecinie
 fot. GDDKIA Oddział w Szczecinie



*dr inż. Grzegorz Szmechel,
 Wiceprezes Zarządu
 Laboratorium Drogowe
 Szczecin Sp. z o.o.*

jętych specyfikacją. Jest to część naszej codziennej pracy, którą nasi inżynierowie i technicy wykonują z prawdziwym zaangażowaniem. Jednakże to nietypowe zadania, jakie pojawiają się podczas budowy, przynoszą nam największą satysfakcję. Na zlecenie wykonawcy przygotowaliśmy rozwiązania zamienne w zakresie technologii robót, między innymi recepty na mieszanki związane i niezwiązane,

Laboratorium Drogowe Szczecin Sp. z o.o. jest akredytowanym przez PCA laboratorium Badawczym, które w swojej codziennej pracy świadczy usługi laboratoryjne i doradcze z zakresu drogownictwa i inżynierii. Obecnie na zlecenie konsorcjum firm Polbud Pomorze, PRD Nowogard i Intop Skarbimierzycy wykonujemy bieżącą obsługę laboratoryjną kontraktu, w pełnym zakresie badań ob-

rozwiązania zaproponowane przez naszych technologów pozwoliły wykonawcy zaoszczędzić przede wszystkim czas, który dziś jest na kontrakcie dobrem tak samo cennym jak pieniądze.

Szczególnie dumni jesteśmy z faktu, że na budowie odcinka Dargobądz – Troszyn mogliśmy w pełni wykorzystać nasz dział geologiczny i zaawansowane laboratorium mechaniki gruntów. Przeprowadziliśmy specjalistyczne badania podłoża: głębokie odwierty rurowane z poborem prób z głębokości prawie 25 m, następnie wykonaliśmy laboratoryjne badania wytrzymałościowe podłoża w aparacie trójosiowym, konsolidometrach i aparatach bezpośredniego ścinania. Wyniki tych badań pozwoliły naszemu klientowi na optymalizację posadowienia obiektu ML-7 mostu łukowego przez Dziwnę.

Doskonała współpraca pomiędzy działem technologicznym wykonawcy a Laboratorium sprawia, że z punktu widzenia jakości oraz technologii robót budowa przebiega bezproblemowo, a kolejne kamienie milowe kontraktu są osiągnięte. Cieszymy się, że jako firma możemy być drobną częścią tego niewątpliwie ważnego dla regionu przedsięwzięcia.