

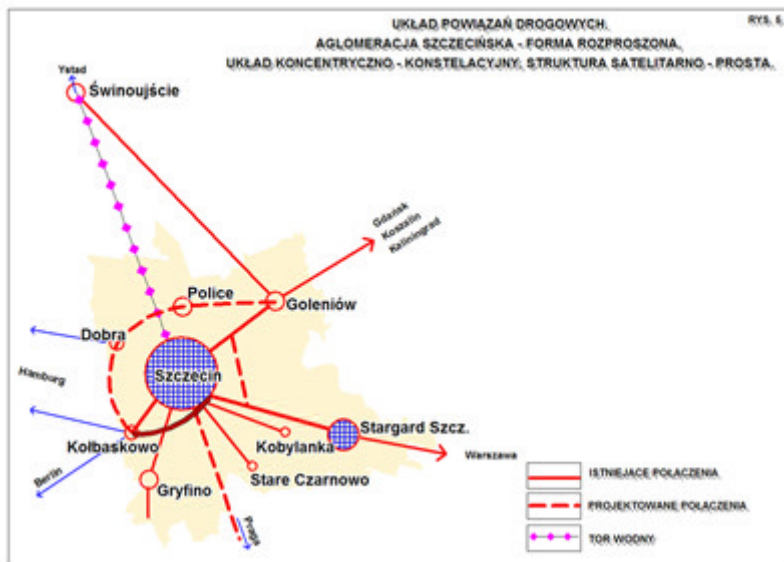


Zachodnie drogowe obejście miasta Szczecina

Wprowadzenie

Zmiany geopolityczne kraju i przystąpienie Polski do Unii Europejskiej wymuszają korektę układów komunikacyjnych, również w rejonie przygranicznym województwa zachodniopomorskiego. Sytuacje na przejściach wraz z natężeniem ruchu na drogach przedstawia rys. nr 1. Nowe uwarunkowania i wpływy przestrzenno-gospodarcze jednoznacznie wskazują, iż miasto Szczecin znajdzie się w strefie oddziaływania dużych metropolii zewnętrznych (rys nr 2) oraz na szlaku korytarzy komunikacyjnych Hamburg- Lubecka-Kaliningrad i Ystad-Południe Europy. Prognozuje się, że w najbliższym okresie ulegnie zmianie charakter ruchu w rejonie przygranicznym, a na sieci ulic miasta Szczecina znacznie wzrośnie ruch związany z dalekim tranzytem.

Ponadto Komisja Europejska zakłada, iż w nadchodzących 10-15 latach **region Morza Bałtyckiego będzie najszybciej rozwijającym się regionem w Europie** . Prognozuje się trzykrotny wzrost obrotów handlu zagranicznego krajów tego regionu.



W ramach europejskich wizji rozwojowych takich na przykład jak "Wizje i strategie wokół Bałtyku 2010 - VASAB 2010 Plus - Program Rozwoju Przestrzennego" są prowadzone prace analityczne, które mają wykazać np. zasadność i zakres budowy nowych i modernizację starych dróg, mając na uwadze przede wszystkim wzmocnienie konkurencyjności regionów w obszarze Morza Bałtyckiego przy zachowaniu walorów środowiska przyrodniczego.

W ramach wspólnych transgranicznych opracowań pomiędzy Meklemburgią Pomorzem Przednim, Brandenburgią, Południową Skanią a województwem zachodniopomorskim tworzą się pewne koncepcje rozwiązań infrastrukturalnych. Między innymi są to projekty:

- Translogis - zakończony w 2002 r.
- Baltic Bridge - zakończony w 2001 roku, kontynuowany dalej jako Baltic Plus - koniec projektu przewiduje się w 2005 roku,
- Łuk Południowego Bałtyku - zakończony w czerwcu 2004 roku.

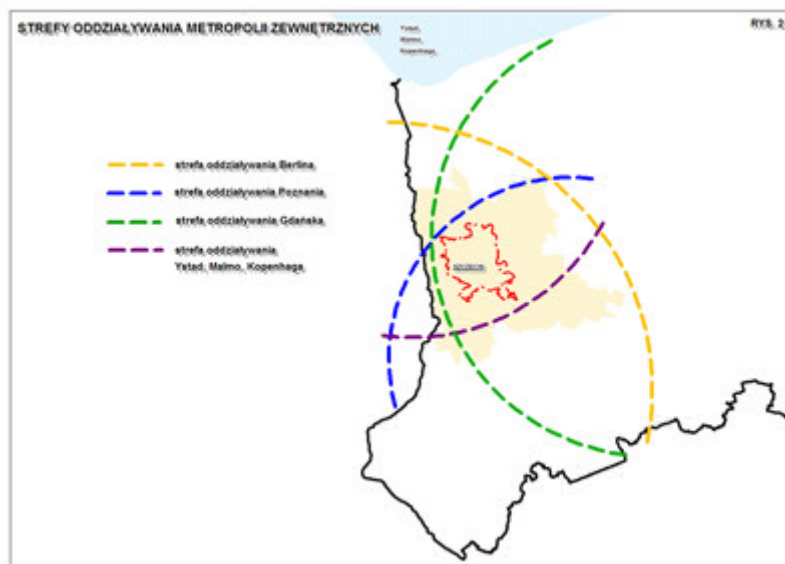
We wszystkich tych projektach kwestie powiązań komunikacyjnych wokół Aglomeracji Szczecińskiej były i są podnoszone. Rozwiązania w nich prezentowane uzyskiwały akceptację stron uczestniczących w pracach. Ponadto z tych dokumentów, jak i z dokumentów programowych Krajów Związkowych Meklemburgii Pomorza Przedniego oraz Brandenburgii wynika znacząca rola miasta Szczecina. Oddziaływanie bezpośrednie i powiązania pośrednie miasta Szczecina były badane w pracach prowadzonych w ramach Strategii Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego oraz w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa. Zasięg tych oddziaływań przedstawia rys. nr 3.



Sieć osadniczą wraz z wielkością poszczególnych ośrodków w pasie wybrzeża Morza Bałtyckiego oraz ich wzajemną zależnością przedstawia rysunek nr 4. W obszarze południowo-zachodniego brzegu Morza Bałtyckiego na północ od Berlina, miasto Szczecin jest największym ośrodkiem osadniczym o znaczącej funkcji obsługi ludności.

Po "otwarcu granic" miasto Szczecin będzie pod większym wpływem "ośrodków zewnętrznych" takich jak Berlin, Kopenhaga, Ystad, Malmö czy Poznań i Gdańsk, tak jak pokazano na rysunku nr 5. Z uwagi na ściślejsze powiązania miasta Szczecina poprzez zwiększenie dostępności z tymi ośrodkami dojdzie do większego zainteresowania jako potencjalnym miejscem inwestycji w dziedzinie przemysłu, handlu, usług, nauki itp.

Podejmowane próby rozwiązania obecnych i przyszłych problemów w rejonie przygranicznym miasta Szczecina, jednoznacznie wskazują że najbardziej efektywnym rozwiązaniem w zakresie komunikacyjnym będzie budowa drogowego obejścia zachodniego miasta wraz ze stałą przeprawą przez rzekę Odrę. Możliwy do realizacji układ komunikacyjny wokół m. Szczecina przedstawia rysunek nr 6.



Realizacja obejścia zachodniego m. Szczecina udostępni nowe tereny inwestycyjne w sąsiadujących ze Szczecinem gminach, co w przyszłości wpłynie na wzrost atrakcyjności terenów dla przyszłych inwestorów (INFRAPARK - Police, ŁOZIENICA - Goleniów).

Ponadto budowa przeprawy przez Odrę i północnego odcinka (w ciągu drogi wojewódzkiej nr 113) obejścia skróci o co najmniej 30 min. przejazdu na północ i wschód Polski zarówno z północnych dzielnic Szczecina jak i z gmin położonych po zachodniej stronie Odry.

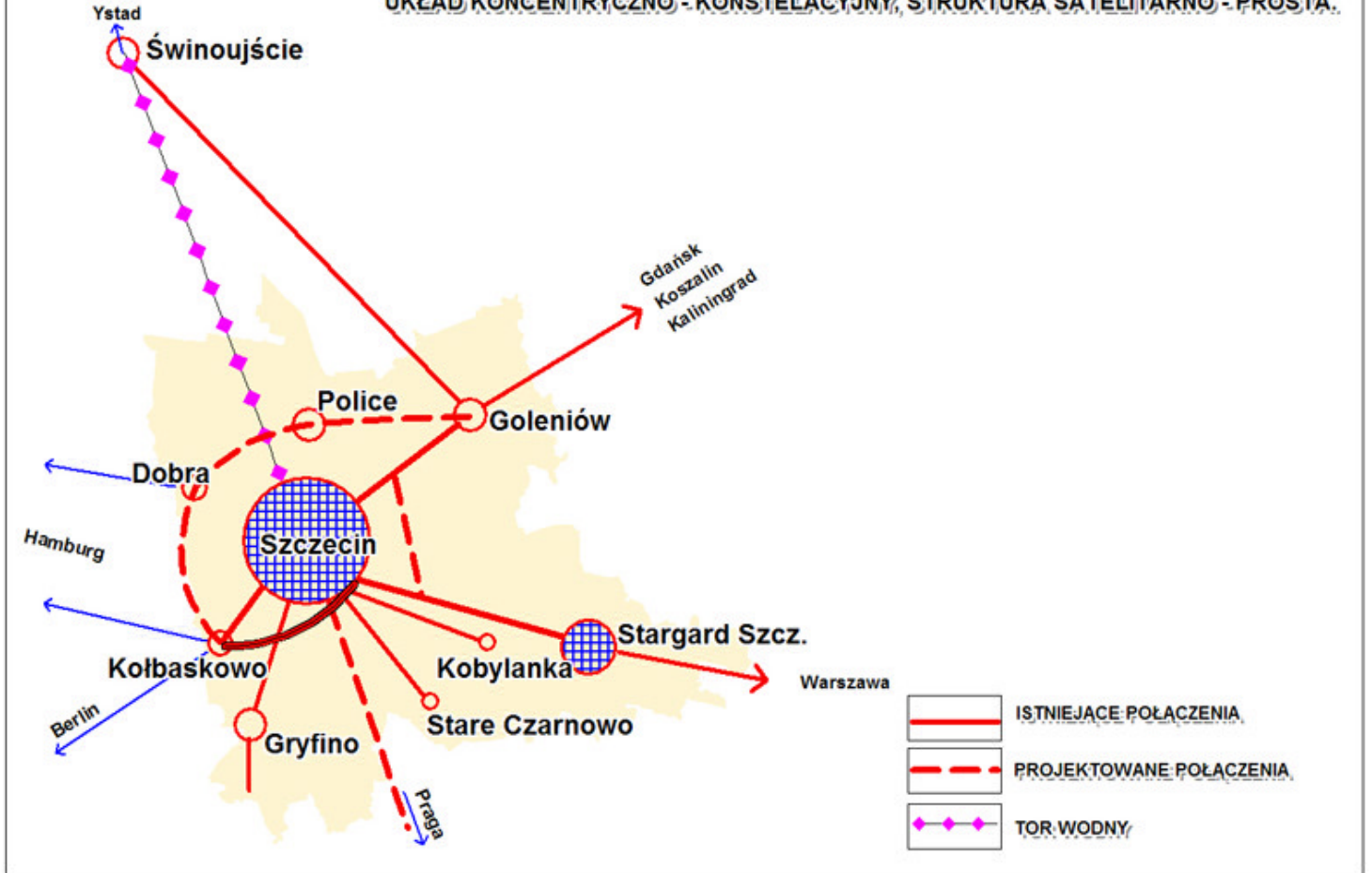
W konsekwencji obejście to przejmie i wyprowadzi poza miasto ruch tranzytowy z pobliskich przejść granicznych a nade wszystko ma szansę stać się częścią przyszłej "Via Hanseatic" - drogi o znaczeniu międzynarodowym, biegnącej z zachodu Europy poprzez Hamburg i Lubeckę (niemiecka autostrada A-20), drogowe przejście graniczne Dobieszczyń-Hintersee lub Lubieszyn-Linken, dalej przez m. Police na obecną drogę Krajową nr 6 i dalej przez województwa Polski Północnej do Królewca (Kaliningradu).

Zmniejszenie ruchu transportowego w centrum Szczecina w zdecydowany sposób poprawi stan środowiska, bezpieczeństwo mieszkańców miasta oraz terenów przygranicznych.

Poprzez realizację tej inwestycji zwiększy się dostępność rejonu wokół m. Szczecina eliminując naturalne bariery jakimi są rz. Odra, jez. Dąbskie i Zalew Szczeciński, a pośrednią grupą docelową korzystającą z tego faktu będą przyszli inwestorzy, jak i turyści zmierzający ze wschodu na zachód i odwrotnie.

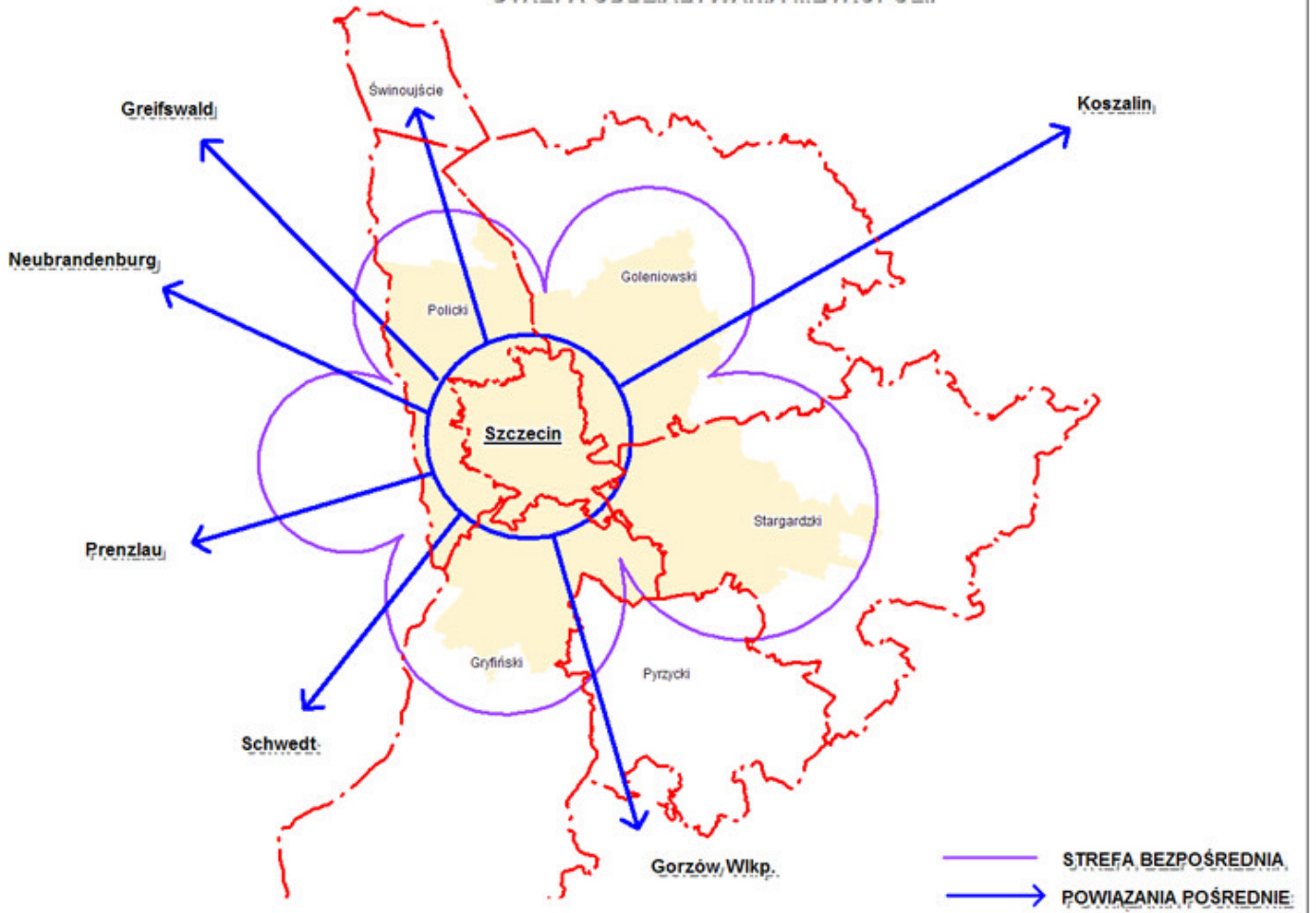
Możliwość rozprawienia ruchu kołowego wokół miasta Szczecina przedstawia rysunek nr 7. Po realizacji obejścia zachodniego jeszcze bardziej zostanie podkreślony węzłowy charakter miasta Szczecina w pobliżu , którego przechodzi ruch ze Skandynawii, północnych portów niemieckich oraz ruch generowany przez drogę wodną rzeki Odry wraz z Nadodrzańską Magistralą Kolejową i drogę S-3, czyli "Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy" wzdłuż rzeki Odry.

AGLOMERACJA SZCZECIŃSKA - FORMA ROZPROSZONA,
 UKŁAD KONCENTRYCZNO - KONSTELACYJNY, STRUKTURA SATELITARNO - PROSTA.

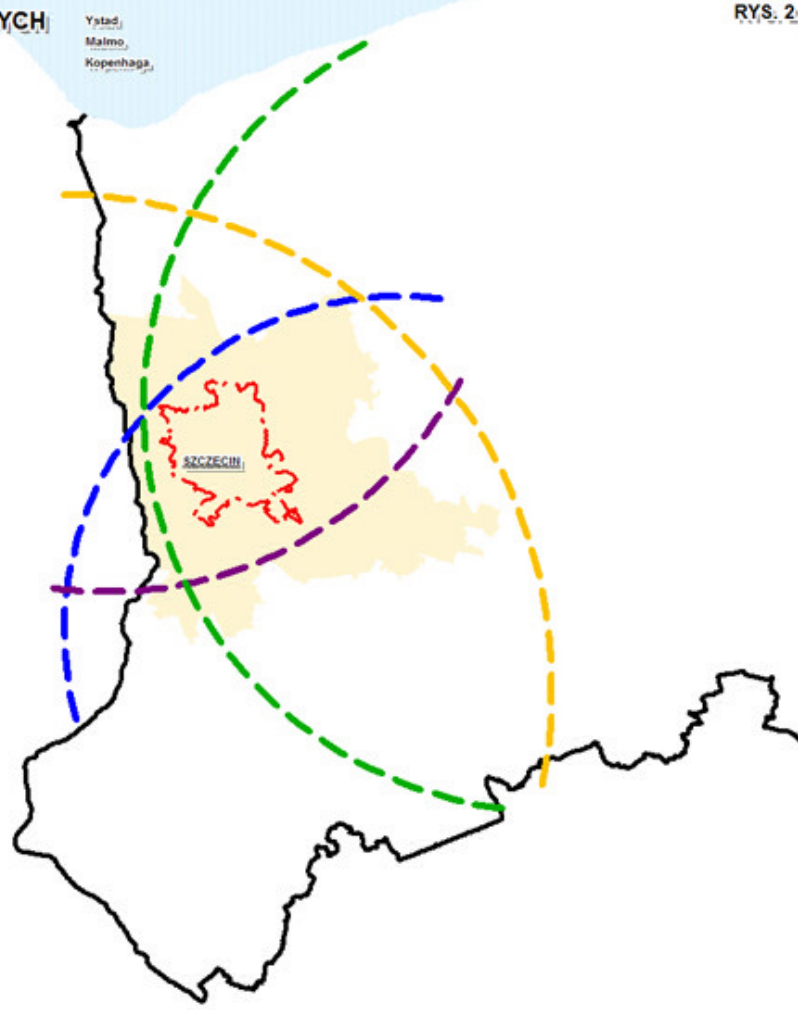


STREFA ODDZIAŁYWANIA METROPOLII

RYS. 3



-  strefa oddziaływania Berlina
-  strefa oddziaływania Poznania
-  strefa oddziaływania Gdańska
-  strefa oddziaływania
Ystad, Malmö, Kopenhaga



Informacje ogólne

Bardzo duże znaczenie dla transportu drogowego naszego regionu stanowi fakt zakończenia budowy autostrady A-20 relacji Lubeka - Hamburg - Rostock - Pasewalk z włączeniem do autostrady A-11/A6 relacji Berlin-Szczecin.

Prowadzone dotychczas analizy na poziomie ponadregionalnym wskazują zasadność budowy nowego stałego połączenia przez Odrę na północ od miasta Szczecina, łączącego autostrady A-6/A-11 i A-20 z drogami ekspresowymi S-3 i S-6 co ustabilizuje oś transportową wschód - zachód Europy Północnej i krajów Nadbałtyckich. **Zachodnie obejście miasta Szczecina mogłoby być przedłużeniem drogi krajowej S-6.**



(schemat części północno - środkowej Europy z zaznaczonymi wyraźnymi połączeniami wokół Szczecina - kolorem niebieskim zaznaczono drogę krajową S-6, kolorem różowym zaznaczono drogę federalną nr 114, która mogłaby być łącznikiem pomiędzy A-20 a drogą S-6, kolorem czerwonym zaznaczono układ autostrad w tym rejonie Europy)

Inwestycja obejścia zachodniego miasta Szczecina przyczyni się do znacznego skrócenia czasu przejazdu z północnych obszarów przemysłowych miasta Szczecina do np. Trójmiasta. Obecnie czas przejazdu na tej trasie czyli 286 km wynosi 263 min. a po zrealizowaniu wszystkich wymienionych inwestycji w tym obejścia zachodniego do roku 2013 czas przejazdu wyniesie 184 min. Przyjęte tutaj odległości zostały potraktowane modelowo jako odległości w liniach prostych i przejęte z wymienionego dokumentu. Z uwagi na ograniczony obszar badawczy projektu nie uwzględniono oczywistych korzyści z budowy tego połączenia na linii Hamburg - Lubeka - Szczecin - Gdańsk - Kaliningrad, gdzie czas przejazdu uwzględniając wszystkie proponowane inwestycje po stronie niemieckiej i polskiej, ulegnie jeszcze korzystniejszym zmianom.

Szacowany koszt budowy zachodniego obejścia miasta Szczecina według stanu wiedzy w grudniu 2005 roku to 350 mln , kwota ta obejmuje budowę stałej przeprawy przez rzekę Odrę, bezkolizyjnych węzłów oraz jezdni wraz poboczami i pasem rozdzielającym na całej długości.

SIEĆ DRÓG EUROPY PÓLNOCNEJ - FRAGMENT



Charakterystyka projektowanego obejścia zachodniego miasta Szczecina

Podstawowe parametry drogi:

Droga klasy głównej ruchu przyspieszonego- GP. (docelowo S)

Prędkość projektowa - $V_p=100$ km/h

Nośność nawierzchni jezdni głównej - 115 kN/oś

Przekrój poprzeczny drogi:

docelowo - przekrój dwujezniowy:

- jezdnia 2x7,0 m
- pobocza utwardzone 2x2,0 m
- pobocza gruntowe 2x 0,75 m
- pas dzielący jezdnie min.3,5 m

Zaleca się wykonanie korpusu ziemnego w szerokości docelowej.

Podstawową szerokość linii rozgraniczenia pod drogę przyjęto 50,0m.

Dostępność drogi:

Połączenie z siecią drogową oraz obsługę terenów przyległych odbywać się będzie docelowo poprzez 9 węzłów, które muszą zostać wybudowane oraz jeden węzeł - Goleniów, który musi zostać przebudowany.

Po doprecyzowaniu przebiegu **obejścia zachodniego miasta Szczecina** z uwagi na korektę wynikającą z wcześniejszego przebiegu przez tereny obecnie chronione, **całkowita długość** wynosi 49,5 km. Aktualny przebieg obejścia zachodniego miasta Szczecina przedstawiono na rysunku. **Na całej długości obejścia zlokalizowano 10 bezkolizyjnych węzłów.** Kolejno są to węzły : Kołbaskowo, Przeclaw, Będargowo, Mierzyn, Wołczkowo, Tanowo, Szczecin Północ, Police, Modrzewie, Goleniów.

Szczegółowe odległości między węzłami to :

Rosówek - Kołbaskowo - 6,2 km,

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.

Analiza nawigacyjna

Uwarunkowania lokalizacji stałej przeprawy - Analiza nawigacyjna.

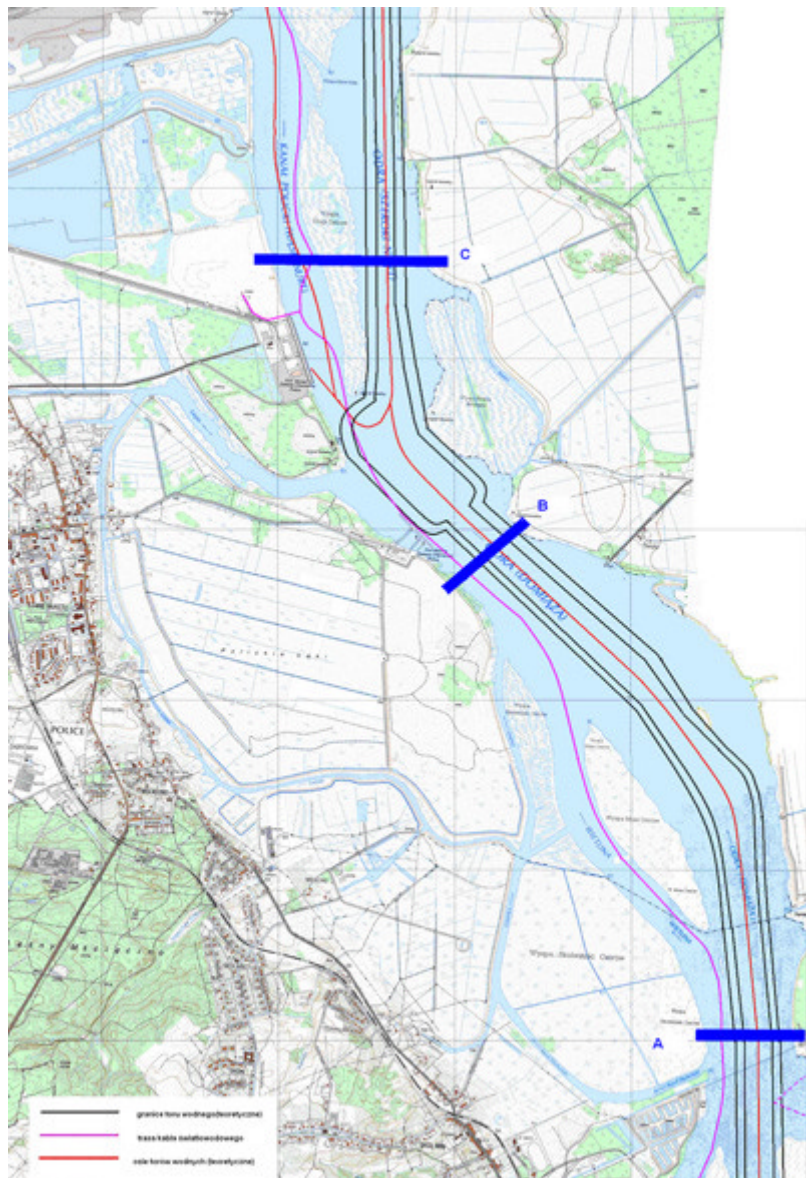
Na podstawie "Wstępnej analizy nawigacyjnej stałej przeprawy Police - Święta" przewidywany minimalny prześwit pionowy przęsła żeglownego mostu stałego został określony na 67 m. Parametry światła mostu wynikają z potrzeb rozwojowych portu Szczecina oraz przewidywanych parametrów wysokościowych statków budowanych w Stoczni Szczecińskiej.

Wysokość maksymalną statków nad lustrem wody na trasie Świnoujście-Szczecin limituje aktualnie linia wysokiego napięcia przechodząca przez Odrę na wysokości Inoujścia (na północ od wsi Komarowo gm. Goleniów). Wysokość słupów nad średnim poziomem wody wynosi 121,5 m, natomiast wysokość przewodów w najniższym miejscu około 64,0 m.

Oszacowany prześwit poziomy przęsła żeglownego pomiędzy wewnętrznymi krawędziami podpór mostu stałego i zwodzonego na torze wodnym Szczecin - Świnoujście określono na 230 m na odcinku prostym i 300 m na łuku toru wodnego. Weryfikacja tych wielkości powinna nastąpić po wykonaniu pogłębionej analizy problemu lub na etapie projektu budowlanego.

Najbardziej optymalnym miejscem przeprawy jest lokalizacja na północ od rejonu "Mijanki Polickiej" (na północ od Portu Morskiego Police). Lokalizację stałej przeprawy w rejonie Zakładów Chemicznych w Policach przedstawiono na rysunku poniżej.

Wstępna analiza nawigacyjna stałej przeprawy Police - Święta"; Adam Wolski dr hab. inż. kpt.ż.w. prof. nadzw. AM w Szczecinie; Zenon Kozłowski mgr inż. hydrograf kategorii; A, Kazimierz Skóra mgr inż. kpt.ż.w; Szczecin **2004** rok.



Warianty lokalizacji stałej przeprawy w rejonie miasta Police.

Przedstawiony wariant C przeprawy jest najkorzystniejszy komunikacyjnie i spełnia warunki bezpieczeństwa nawigacji.



Widok od strony Zakładów Chemicznych w Policach na obszar potencjalnej lokalizacji stałej przeprawy przez rzekę Odrę - wariant północny.

Odrzucono pozostałe badane warianty tzn. :

Przeprawa południowa - A zlokalizowana w rejonie Skolwińskiego Ostrowia. Wariant mało korzystny z uwagi na:

- znajdujące się istniejącego poblizu kotwiczowisko (ewentualna likwidacja kotwiczowiska),
- konstrukcja mostu będzie tworzyła duży obszar cienia radarowego co utrudni bezpieczne regulowanie ruchu statków przez VTS,
- strefę istniejącego ujęcia wody, słaby teren (*bagnisty*), przecięcie terenu z kanałami przewidywanymi do wykorzystania na przystanie jachtowe - po stronie zachodniej,
- skomplikowane połączenie z projektowaną drogą szybkiego ruchu, przejście przez teren Inoujścia w poblizu siedliska orłów i obszaru chronionego krajobrazu oraz proponowanego rezerwatu przyrody faunistyczno-florystycznego "Bobry nad Iną" po stronie wschodniej (*gmina Goleniów*).

Przeprawa centralna - B zlokalizowana w poblizu "Mijanki Polickiej". Wariant najmniej korzystny z uwagi na:

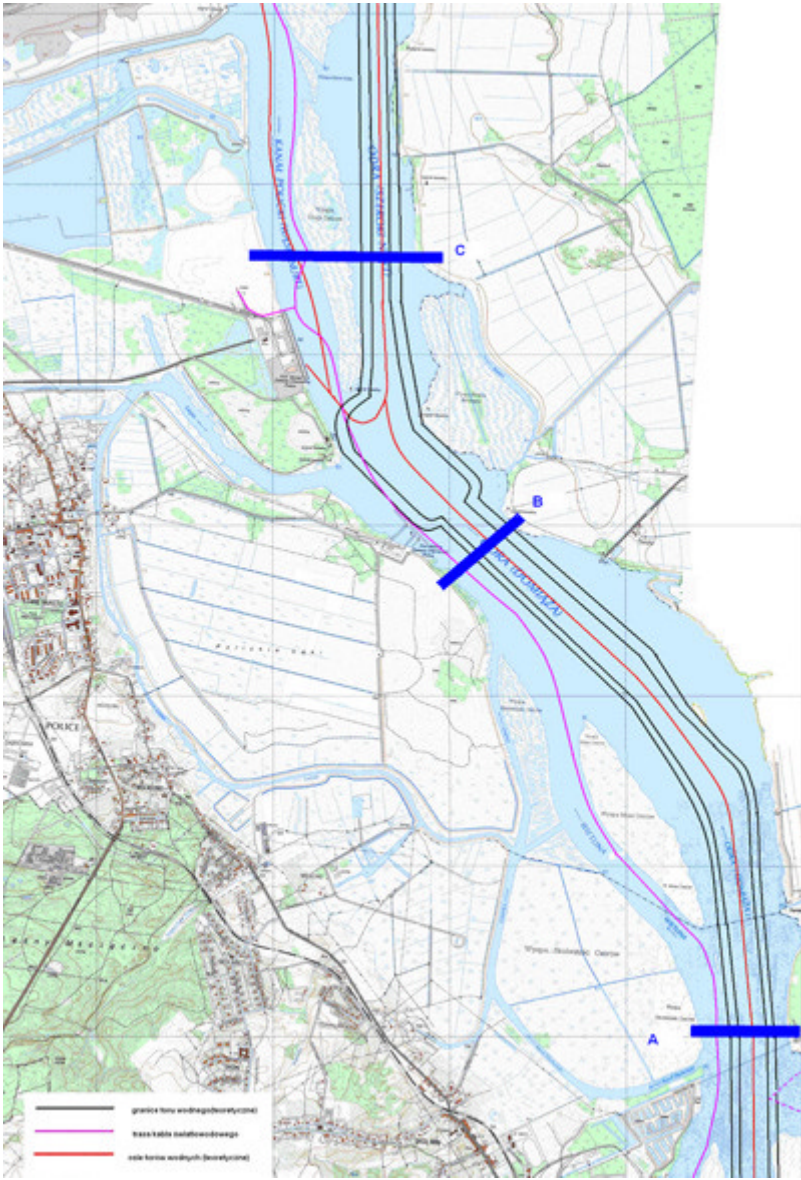
- istniejącą "Mijankę Policką" z przeładownią ładunków niebezpiecznych,
- konstrukcja mostu będzie tworzyła duży obszar cienia radarowego co utrudni bezpieczne regulowanie ruchu statków przez VTS,
- konieczność zlokalizowania obrotnicy statków,
- skomplikowane podejście trasy drogowej szybkiego ruchu na terenie Polic, szczególnie w rejonie przyczółka.

Przeprawa **tunelowa** możliwa jest w każdym wariantcie, tym niemniej z trzech podstawowych wariantów poddanych analizie wariant "północny" - C, przedstawiony na rysunku powyżej, wydaje się być optymalnym. Jest to rozwiązanie z punktu widzenia budowy przeprawy oraz bezpieczeństwa nawigacji najkorzystniejsze.

Strony dodatnie takiej przeprawy:

- brak ograniczeń w ruchu statków,
- krótsze zjazdy z drogi do tunelu,
- prawdopodobnie niższy koszt wykonania,
- brak konieczności przebudowy systemu oznakowania nawigacyjnego,
- mniejsza agresja wizualna dla środowiska naturalnego.

Stroną ujemną jest konieczność wykonania dodatkowego zabezpieczenia (specjalna wentylacja) na wypadek wycieku substancji niebezpiecznej.



Prognozowany średniodobowy ruch pojazdów samochodowych

PROGNOZOWANY ŚREDNIODOBOWY RUCH POJAZDÓW SAMOCHODOWYCH NA SIECI DRÓG KRAJOWYCH W 2005 r.



PROGNOZOWANY ŚREDNIODOBOWY RUCH POJAZDÓW SAMOCHODOWYCH NA SIECI DRÓG KRAJOWYCH W 2020 r.



Z przedstawionych powyżej wykresów wynika, że niezależnie od prowadzonych inwestycji, ruch w okolicach miasta Szczecina na przestrzeni piętnastu lat wzrośnie, co najmniej o jedną trzecią.

Z kolei analizując ruch na najbliższych położonych przejściach granicznych od Szczecina wynika, że np. cały ruch z przejścia w Lubieszynie chcąc się przenieść na prawy brzeg Odry musi przejść przez centrum miasta, które już jest "zakorkowane" w godzinach szczytu poprzez ruch lokalny. Problem ten przedstawiono na wykresach poniżej, gdzie zaznaczono w jakich i z jakich kierunków jest generowany ruch samochodowy na przejściach granicznych w Lubieszynie i Kołbaskowie. Doraźne rozwiązania w postaci budowy czy modernizacji wewnętrznego układu drogowego miasta nie rozwiążą problemów z ruchem tranzytowym i zasadniczo nie poprawią się parametry dla podróżujących tranzytem.

PRZEJŚCIE GRANICZNE LUBIESZYN

BADANIE KIERUNKÓW RUCHU TRANSGRANICZNEGO SAMOCHODÓW WYKONANE W DNIACH 19 - 22.04.2004r

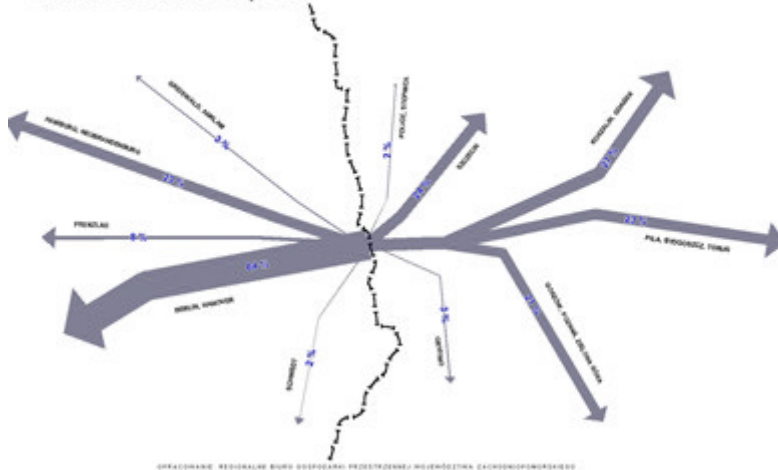
ŚREDNI RUCH POJAZDÓW NA DOBĘ - 3 844



PRZEJŚCIE GRANICZNE KOŁBASKOWO

BADANIE KIERUNKÓW RUCHU TRANSGRANICZNEGO SAMOCHODÓW WYKONANE W DNIACH 19 - 22.04.2004r

ŚREDNI RUCH POJAZDÓW NA DOBĘ - 5 445





Uwarunkowania przyrodnicze

Na podstawie badań własnych i wizji lokalnej oraz na podstawie opracowania pn. "Ekofizjografia problemowa obszaru byłej fabryki benzyny syntetycznej w Policach" autorstwa dr Tomasza Konkurewicza przeanalizowano wariantowo przebieg obejścia. Przedstawia to schemat poniżej.



Zakres prac, jakie wykonał Samorząd Województwa Zachodniopomorskiego poprzez Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego oraz Zachodniopomorski Zarząd Dróg Wojewódzkich:

1. "Aktualizacja koncepcji drogowego obejścia zachodniego miasta Szczecina" -- Zachodniopomorski Zarządu Dróg Wojewódzkich w Koszalinie (ZZDW)
2. Opracowanie "Zmian w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego gmin Kołbaskowo i Dobra w zakresie przebiegu obejścia zachodniego miasta Szczecina" - Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego (RBGPWZ),
3. "Koncepcja rozwoju infrastruktury w województwie zachodniopomorskim - stałe połączenie Police Święta - działania mające na celu utrzymanie niezbędnych dla społeczeństwa połączeń komunikacyjnych" oraz "Obejście zachodnie miasta Szczecina - analiza możliwości pozyskania źródeł finansowania inwestycji" - RBGPWZ.
4. Studium przedwykonawcze "Strefa Rozwojowa Południowego Bałtyku - Łuk Południowego Bałtyku - Analiza warunków dla realizacji projektu zachodniego drogowego obejścia miasta Szczecina" w ramach środków Unii Europejskiej PHARE CBC - RBGPWZ.
5. W roku 2005 opracowano "Analizy pozwalające na wybór przejścia projektowanego obejścia przez teren miasta - RBGPWZ.

Do końca 2005 r. na prace studialne i projektowe związane z obejściem drogowym miasta Szczecina Zarząd Województwa Zachodniopomorskiego przeznaczył kwotę 843 000 zł.

Obejście zachodnie miasta Szczecina w dokumentach

Dotychczasowe działania zmierzające do budowy drogowego Obejścia Zachodniego m. Szczecina:

- **w 2000r.** na zlecenie Zachodniopomorskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Koszalinie wykonana została "Aktualizacja koncepcji drogowego obejścia zachodniego miasta Szczecina", która uwzględnia budowę przeprawy Police-Święta (przebieg przedstawiony na rys. nr 8).
- **1 marca 2000 r.** na zaproszenie Marszałka Woj. Zachodniopomorskiego odbyło się spotkanie na Zamku w sprawie wprowadzenia przez gminy odpowiednich zapisów do miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Uczestnikami spotkania byli Wójtowie gmin Kołbaskowo i Dobra, Burmistrzowie Goleniowa i Polic, Starosta Powiatu Polickiego oraz przedstawiciele Urzędu Marszałkowskiego Województwa Zachodniopomorskiego.
- **14 czerwca 2000 r.** została podpisana przez gminy Kołbaskowo, Dobra, Police m. Szczecin Deklaracja w sprawie "Obwodnicy północno-zachodniej m. Szczecina wraz z przeprawą przez Odrę", w której zawarto między innymi zobowiązania stron:
- doprowadzenie zgodności koncepcji drogowego obejścia zachodniego z miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego gmin,
- sporządzenie map władania i projektu wykupu gruntów, uzyskanie decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu.
- **9 kwietnia 2001 r.** został podpisany list otwarty środowisk przedsiębiorców w sprawie Zachodniego Obejścia m. Szczecina
- **9 kwietnia 2001 r.** Urząd Marszałkowski zwraca się z pisemną prośbą do dyrektora AWRSP O/Szczecin o zarezerwowanie terenów pod Zachodnie Obejście m. Szczecina,
- **19 kwietnia 2001 r.** mając na uwadze zintensyfikowanie działań Zarząd Województwa Zachodniopomorskiego na posiedzeniu podjął decyzję o nadaniu priorytetu pracom związanym z realizacją Zachodniego Obejścia m. Szczecina
- **9 maja 2001r.** zostało podpisane POROZUMIENIE w sprawie wspólnego przygotowania inwestycji pn. Zachodnie Obejście m. Szczecina wraz z przeprawą przez Odrę Police - Święta. Porozumienie zostało podpisane przez Wójtów gmin Kołbaskowo i Dobra, Burmistrzów Goleniowa i Polic, Prezydenta Miasta Szczecina, Starostę Powiatu Polickiego oraz Marszałka Województwa Zachodniopomorskiego. Strony zobowiązały się w nim m.in. do utrzymania w planach miejscowych terenów pod przebieg Obejścia oraz do odpowiedniego przygotowania strony formalnej w tym uregulowanie stanu prawnego nieruchomości, pozyskanie nieruchomości niezbędnych do realizacji inwestycji, uzbrojenie nieruchomości w odpowiednią infrastrukturę techniczną.
- **24 czerwca 2001 r.** Dyrektor AWRSP pozytywnie odpowiada na pismo z dnia 9 kwietnia 2001 w sprawie rezerwy terenowej pod obejście.
- **grudzień 2001 r.** zakończenie projektu polsko-szwedzko-niemieckiego pn. "Translogis", w którym sformułowano zalecenia i rekomendacje koniecznych do realizacji inwestycji, w tym również Obwodnicy północno-zachodniej m. Szczecina wraz z przeprawą przez Odrę,
- **24 czerwca 2002 r.** Sejmik Województwa Zachodniopomorskiego uchwałą nr XXXII/334/02 przyjął "Plan zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego", w którym przedstawiono przebieg drogowego i kolejowego Zachodniego Obejścia m. Szczecina ,
- **7 października 2002 r.** Sejmik Województwa Zachodniopomorskiego uchwałą nr XXXV/355/02 przyjął "Strategię Rozwoju Transportu Województwa zachodniopomorskiego do roku 2015" gdzie określono zasady realizacji Zachodniego Obejścia m. Szczecina ,
- **16 czerwca 2003 r.** odezwa Marszałka Województwa Zachodniopomorskiego, Wojewody Zachodniopomorskiego, Prezydenta Miasta Szczecina do Premiera RP o uwzględnienie w Narodowym Planie Rozwoju na lata 2004 - 2006 inwestycji pn. 'Obwodnica północno-zachodniej m. Szczecina wraz z przeprawą przez Odrę",
- **10 września 2003 r.** pismo Pełnomocnika Rządu RP do spraw Budowy Dróg Krajowych i Autostrad do Pana Marszałka w którym to informuje , iż Obwodnica północno-zachodnia m. Szczecina wraz z przeprawą przez Odrę jest nowym przedsięwzięciem i w latach 2004 - 2006 nie może się znaleźć w oficjalnych dokumentach rządowych jako inwestycja w ciągu dróg krajowych,
- **12 października 2003 r.** ponowne pismo Pana Marszałka do Podsekretarza Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Pana Andrzeja Piłata, w którym zwraca uwagę, iż Obwodnica północno-zachodnia m. Szczecina wraz z przeprawą przez Odrę jest jednak istotną i kluczową dla rozwoju naszego regionu inwestycją.
- **12 listopada 2003 r.** spotkanie Pana Marszałka z potencjalnymi inwestorami , którzy są zainteresowani wybudowaniem Obwodnicy północno-zachodniej m. Szczecina wraz z przeprawą przez Odrę
- **20 października 2003 r.** list otwarty Marszałka, Wojewody i Prezydenta do Wicepremiera RP o uwzględnieniu "Obejścia" jako inwestycji znaczącej dla Kraju.
- **lipiec 2004 r.** zakończono projekt "Strefa Rozwoju Południowego Bałtyku - Łuk Południowego Bałtyku", w którym uczestniczyły trzy nadmorskie województwa : zachodniopomorskie, pomorskie, warmińsko -mazurskie oraz Kraj Związkowy Meklemburgia Pomorze Przedniei Obwód Kalininigradzki. W ramach tego projektu zostało wykonane studium przedwykonawcze dla zachodniego drogowego obejścia miasta Szczecina wraz ze stałą przeprawą Police Święta.
- **20 sierpnia 2004 r.** pismo Pana Marszałka do Pana Ryszarda Kurylczyka Sekretarza Stanu w Ministerstwie Infrastruktury RP z wykazem spraw bieżących oraz na dalsze lata, które wymagają wsparcia i decyzji resortu.
- **8 listopada 2004 r.** pismo Pana Marszałka do Pana Ryszarda Kurylczyka Sekretarza Stanu w Ministerstwie Infrastruktury RP z wnioskami dotyczącymi inwestycji strategicznych dla województwa zachodniopomorskiego.
- **17 lutego 2005 r.** pismo Pana Marszałka do Pana Krzysztofa Opawskiego Ministra Infrastruktury RP w sprawie zaliczenia drogowego obejścia zachodniego miasta Szczecina do kategorii dróg krajowych na odcinku od węzła drogowego na autostradzie A-6 do skrzyżowania z drogą krajową nr 10.

- **28 października 2005** ponowne pismo Pana Marszałka do Pana Ryszarda Kurylczyka Sekretarza Stanu w Ministerstwie Infrastruktury RP w sprawie zaliczenia drogowego obejścia zachodniego miasta Szczecina do kategorii dróg krajowych na odcinku od węzła drogowego na autostradzie A-6 do skrzyżowania z drogą krajową nr 10.