

## **STRESZCZENIE**

Omawiana inwestycja budowy obwodnicy miejscowości Kobylanka, Morzyczyn i Zieleniewo w ciągu drogi krajowej nr 10 od km 32+121,10 do km 42+122,55, stanowi fragment większego przedsięwzięcia, obejmującego budowę nowego przebiegu drogi krajowej nr 10, praktycznie od rejonu przejścia granicznego w Lubieszynie docelowo aż do połączenia z obecną drogą za m. Święte ( zakończenia południowego obejścia m. Stargard Szcz. ). W końcu 2002r. rozpoczęte zostały prace związane z realizacją pierwszego fragmentu tej nowej drogi, od skrzyżowania z drogą krajową nr 3 w Szczecinie - Płoni, do km 32+121,10, których celem była budowa drugiej jezdni w sąsiedztwie istniejącej ( od strony południowej ), z zakładaną przebudową całego fragmentu do parametrów drogi ekspresowej ( klasy "S" ). Zakończenie tej budowy nastąpiło w IV kwartale 2004r. Rozpatrywane w niniejszym raporcie założenia projektowe dotyczą kolejnego odcinka, od zakończenia w/w fragmentu do węzła "Lipnik" mającego stanowić część składową południowego obejścia m. Stargard Szcz., przy czym obecnie przyjęte rozwiązanie tego węzła nie jest identyczne z docelowym ujętym w planie zagospodarowania przestrzennego gminy Stargard Szcz. ( wynika to z etapowania całej inwestycji ). Budowa obwodnicy wymienionych miejscowości pozwoli wyprowadzić większą część pojazdów korzystających z drogi na tym odcinku poza tereny zabudowy mieszkaniowej i na stworzenie drogi o wyraźnie wyższych parametrach ( podwyższenie do klasy "S" - drogi ekspresowej ). Wyprowadzenie ruchu, szczególnie dużych samochodów ciężarowych mających wysoki udział w ogólnej liczbie ( blisko 20% ), wpłynie w istotny sposób na poprawę stanu zanieczyszczenia powietrza i klimatu akustycznego w rejonie istniejącej zabudowy.

Realizacja projektowanej obwodnicy wymagać będzie zmiany przeznaczenia ok. 16 ha gruntów rolnych i leśnych i ich przejęcia na cele drogowe oraz wykonania robót ziemnych o znacznej skali. Zakres prac ziemnych wynika z zakładanej budowy drogi o bezkolizyjnych skrzyżowaniach z drogami lokalnymi, w tym dwóch węzłów drogowych i trzech wiaduktów oraz konieczności prowadzenia drogi na nasypach ziemnych ( wynik wysokiego poziomu wód gruntowych ). Zgodnie z założeniami projektowymi obwodnica posiadać będzie powierzchniowy system odwadniania ze spływem ścieków opadowych do uszczelnionych rowów przydrożnych, którymi będą kierowane do układów podczyszczania i dalej do odbiorników ( rowów melioracyjnych ). Ze względu na duże oddalenie od istniejącej zabudowy mieszkaniowej i wprowadzenie ekranów akustycznych, budowa całej obwodnicy nie spowoduje pogorszenia warunków życia mieszkańców miejscowości położonych wzdłuż jej trasy. Można spodziewać się jedynie pewnych utrudnień w korzystaniu z dróg lokalnych na odcinkach wchodzących w zakres inwestycji.

W fazie eksploatacji rozpatrywana inwestycja przyniesie wyraźne korzyści w zakresie warunków poruszania się pojazdów i bezpieczeństwa ruchu. Natężenie ruchu na dotychczasowej trasie drogi krajowej nr 10 ulegnie obniżeniu o ok. 70%, co znajdzie swoje odbicie w spadku emisji zanieczyszczeń i hałasu. Nowa droga zapewni znacznie lepsze zabezpieczenie wód podziemnych i powierzchniowych przed zanieczyszczeniem substancjami słuکیwanymi z nawierzchni, w tym także w sytuacjach awaryjnych. Można oczekiwać także pewnego zmniejszenia emisji zanieczyszczeń, dzięki lepszej płynności jazdy i możliwości poruszania się z prędkościami optymalnymi z punktu widzenia zużycia paliwa.

Budowa obwodnicy nie zmieni natomiast sytuacji w przypadku jednego istniejącego budynku mieszkalnego ( Motaniec 25 ), który obecnie znajduje się bezpośrednio przy krawędzi jezdni drogi krajowej nr 10, a po wybudowaniu obwodnicy znajdzie się w klinie pomiędzy obu drogami. Przedstawione w raporcie wyniki obliczeń hałasu wskazują, że nawet po oddaniu do użytku obwodnicy w rejonie tym można spodziewać się występowania przekroczeń dopuszczalnych poziomów przewidzianych w przepisach. Autorzy niniejszego raportu sugerują, że w tej sytuacji wymieniony budynek powinien zostać przeznaczony na cele niemieszkalne ( np. usługi ) lub, co byłoby korzystniejsze z uwagi na jego usytuowanie, przeznaczony do likwidacji. Do podjęcia decyzji pomocne winny być zalecane w raporcie pomiary zanieczyszczenia powietrza i hałasu.