

PROPONOWANE WARIANTY



WARIANT I

Początek projektowanej trasy zlokalizowano po północnej stronie węzła „Stargard Wschód”. Trasa zaczyna się skrzyżowaniem zaprojektowanym w dwóch podwariantach - typu duże rondo oraz rondo okularowe. Trasa odchodzi od węzła w kierunku północnym mijając ze wschodniej strony halę przemysłową, następnie przecina dolinę rzeki Krąpieli, gdzie zaplanowany jest most (obiekt MS-1.1). Następnie przecina ulicę Strachocin stanowiącą drogę powiatową DP 1727Z z zachodniej strony zabudowań. W tym miejscu zaplanowane jest przejście pod ulicą (obiekt WD1.2). Dalej trasa biegnie przez pola uprawne z dala od nowopowstałych domów jednorodzinnych i krzyżuje się z linią kolejową nr 202 relacji Gdańsk główny – Stargard, gdzie zaplanowane jest przejście obiektem mostowym nad linią kolejową (obiekt WS-1.3). Następnie trasa biegnie dalej w kierunku północnym z dala od ogródków działkowych i przecina pod kątem prostym ulicę Klonową. Dalej trasa biegnie wzdłuż energetycznych linii napowietrznych mija osiedle domów jednorodzinnych położone bezpośrednio przy istniejącej DK20 i włącza się w istniejący ślad drogi krajowej skrzyżowaniem typu rondo.

WARIANT II

Początek projektowanej trasy zlokalizowano po północnej stronie węzła „Stargard Wschód”. Trasa zaczyna się skrzyżowaniem zaprojektowanym w dwóch podwariantach - typu duże rondo oraz rondo okularowe. Trasa odchodzi od węzła w kierunku północnym mijając ze wschodniej strony halę przemysłową, następnie przecina dolinę rzeki Krąpieli, gdzie zaplanowany jest most (obiekt MS-2.1). Następnie planowana droga przecina ulicę Strachocin stanowiącą drogę powiatową DP 1727Z, pod ulicą planowane jest przejście (obiekt WD-2.2). Przekięcie doliny Krąpieli i ul. Strachocin następuje w miejscu położonym na wschód w odniesieniu do WARIANTU I, mijając zabudowania przy ul. Strachocin ze wschodniej strony. Dalej trasa biegnie przez pola uprawne z dala od nowopowstałych domów jednorodzinnych, cały czas przebiegając po wschodniej stronie WARIANTU I i krzyżuje się z linią kolejową nr 202 relacji Gdańsk główny – Stargard. W tym miejscu planowane jest przejście nad linią kolejową (obiekt WS-2.3). Następnie trasa włącza się w przebieg WARIANTU I i do końca odcinka trasy wariantów pokrywają się.

WARIANT III

Początek projektowanej trasy zlokalizowano po północnej stronie węzła „Stargard Wschód”. Trasa zaczyna się skrzyżowaniem typu duże rondo i biegnie na północny wschód. Następnie obwodnica przecina dolinę rzeki Krąpieli. Nad rzeką zaplanowany jest obiekt mostowy (obiekt MS-3.2). W dalszej kolejności trasa przecina ulicę Strachocin stanowiącą drogę powiatową DP 1727Z w odległości ok. 500m na wschód względem WARIANTU II (obiekt WD-3.3 w ciągu ul. Strachocin – przejście nad obwodnicą). Dalej trasa biegnie przez pola uprawne wzdłuż granic działek aż do przecięcia drogi gruntowej w km ok. 2+670, następnie z dala od nowopowstałych domów jednorodzinnych i krzyżuje się z linią kolejową nr 202 relacji Gdańsk główny – Stargard. W miejscu przecięcia planowane jest przejście nad linią kolejową (obiekt WS-4.3) na wschód od WARIANTU I i WARIANTU II. Następnie trasa włącza się w przebieg WARIANTU I i WARIANTU II i do końca odcinka trasy wariantów pokrywają się.

WARIANT IV

Początek projektowanej trasy zlokalizowano po południowej stronie węzła „Stargard Wschód”. Trasa zaczyna się skrzyżowaniem typu rondo okularowe i biegnie na północny wschód przebiegając po wiadukcie nad drogą ekspresową S10 oraz nad droga dojazdową w ciągu trasy głównej S10 po jej północnej stronie, gdzie został zaplanowany obiekt mostowy (obiekt WS-4.1). Następnie obwodnica przecina dolinę rzeki Krąpieli, gdzie zaplanowane zostało przejście nad rzeką (obiekt MS-4.2) i ulicę Strachocin stanowiącą drogę powiatową DP 1727Z. W ciągu ulicy Strachocin zaplanowany jest obiekt mostowy – przejście nad obwodnicą (obiekt WD-4.3) przebiegając po wschodniej stronie WARIANTU II i po zachodniej stronie WARIANTU III. Następnie trasa włącza się w przebieg WARIANTU III i do końca odcinka trasy wariantów pokrywają się.