

*Budowa przejścia drogą
krajową Nr 21 przez
miejscowość Kobylnica*

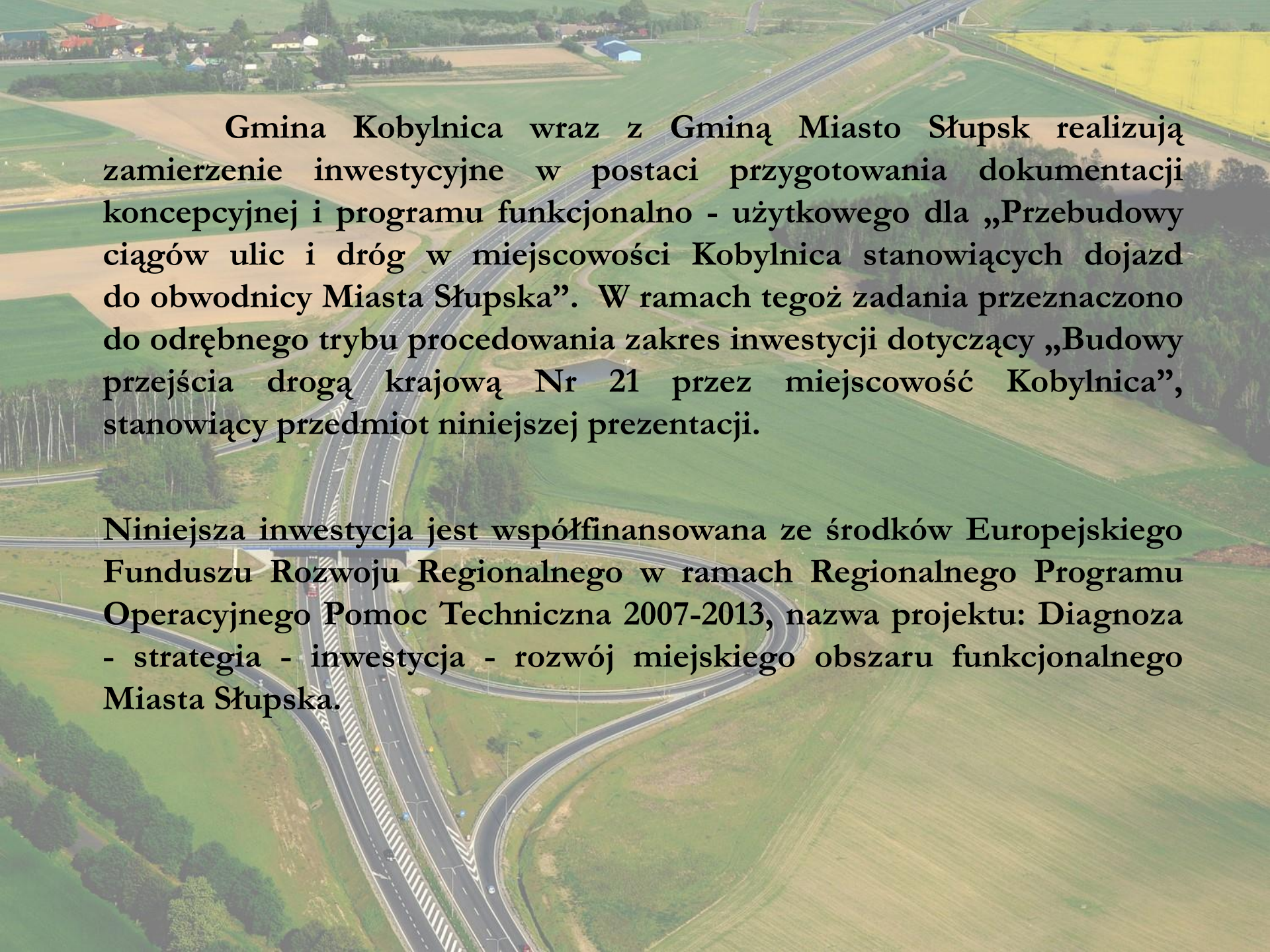
*Inwestor (Lider zadania inwestycyjnego):
Gmina Kobylnica, ul. Główna 20, 76-251 Kobylnica*





PLAN PREZENTACJI - GŁÓWNE ZAGADNIENIA

- 1. Omówienie tła historycznego planowanego obejścia miejscowości Kobylnica drogą krajową Nr 21, w tym Miejscowe Plany Zagospodarowania Przestrzennego (1980 r., 1994 r., 2005 r.).**
- 2. Omówienie opracowanych czterech wariantów koncepcji nowego przebiegu DK 21.**
 - 2.1. Ogólne założenia projektowe dla opracowywanych Koncepcji.**
 - 2.2. Analiza i prognoza ruchu drogowego.**
 - 2.3. Warianty przebiegu obejścia drogi krajowej Nr 21 w miejscowości Kobylnica.**
- 3. Uwarunkowania środowiskowe dla opracowanych wariantów drogi.**
- 4. Omówienie wariantu wybranego / zaakceptowanego przez Zarządców Dróg.**
- 5. Panel dyskusyjny.**

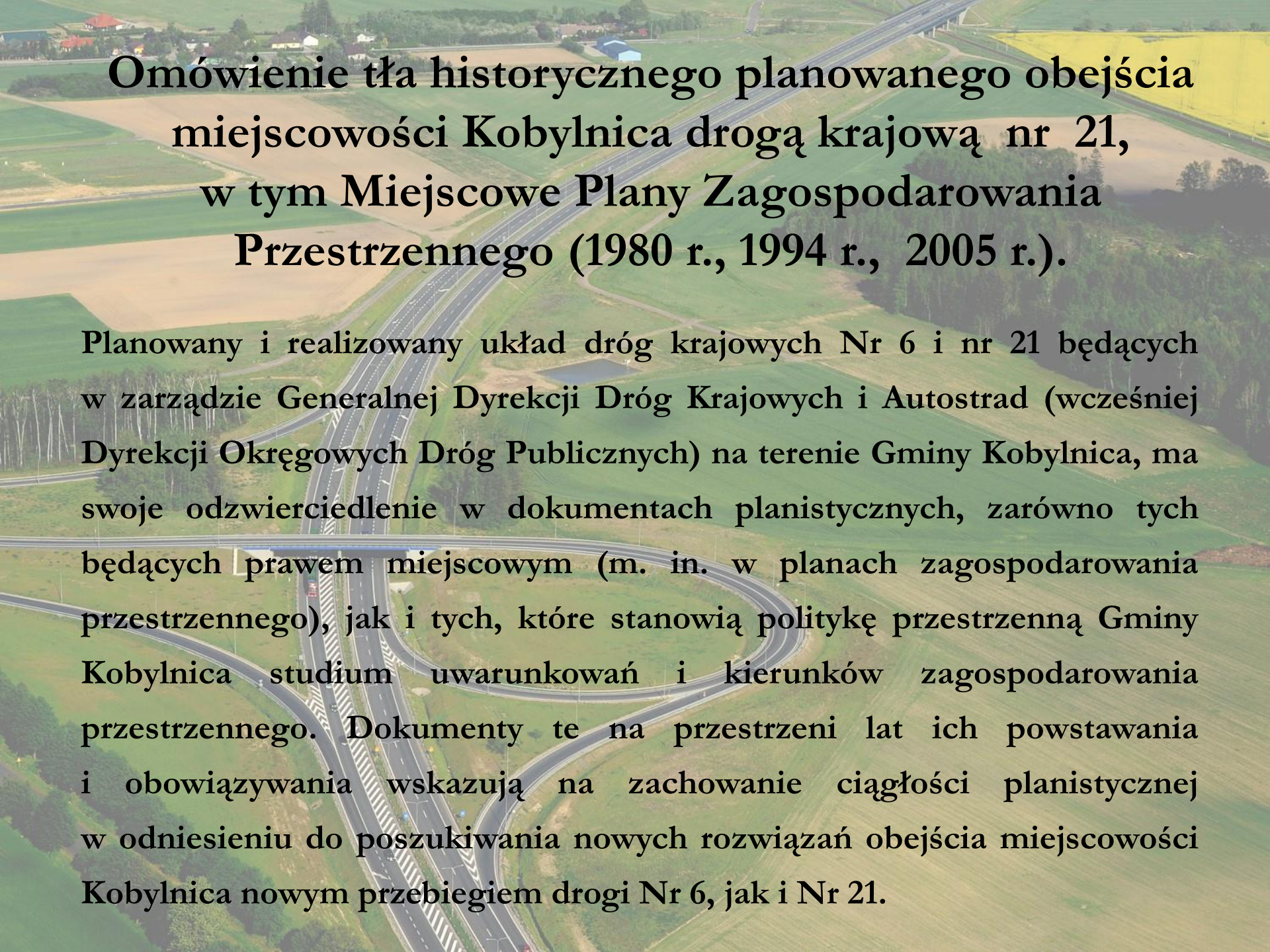


Gmina Kobylnica wraz z Gminą Miasto Słupsk realizują zamierzenie inwestycyjne w postaci przygotowania dokumentacji koncepcyjnej i programu funkcjonalno - użytkowego dla „Przebudowy ciągów ulic i dróg w miejscowości Kobylnica stanowiących dojazd do obwodnicy Miasta Słupska”. W ramach tegoż zadania przeznaczono do odrębnego trybu procedowania zakres inwestycji dotyczący „Budowy przejścia drogą krajową Nr 21 przez miejscowość Kobylnica”, stanowiący przedmiot niniejszej prezentacji.

Niniejsza inwestycja jest współfinansowana ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013, nazwa projektu: Diagnostyka - strategia - inwestycja - rozwój miejskiego obszaru funkcjonalnego Miasta Słupska.

Zakres rzeczowy opracowania obejmuje:

- budowę drogi klasy Gp 1/2 - droga jednojezdniowa, dwupasowa, z zakładaną wstępnie kategorią ruchu KR-5, w ciągu „nowego przebiegu ” Drogi Krajowej Nr 21 wraz z przebudową / budową: skrzyżowań i odcinków dróg dowiązanych, przebudową ciągów pieszych i budową ciągów pieszo-rowerowych, dróg obsługujących, zatok autobusowych (w miarę potrzeb), itp.
- budowę / przebudowę niezbędnych urządzeń wyposażenia technicznego typu:
 - budowę układu kanalizacji deszczowej dla ww. ulic i otwartych systemów odwadniania,
 - budowę obiektów mostowych w postaci: mostu na rzece Kamieniec oraz przepustów na istniejących i planowanych rowach, w tym rowach drogowych,
 - budowę oświetlenia ulicznego,
- przebudowę pozostałych urządzeń infrastruktury technicznej (kanalizacji sanitarnej i deszczowej, rowu melioracyjnego, przepustów, sieci wodociągowych, energetycznych, teletechnicznych, itp.) kolidujących z planowaną budową.



Omówienie tła historycznego planowanego obejścia miejscowości Kobylnica drogą krajową nr 21, w tym Miejscowe Plany Zagospodarowania Przestrzennego (1980 r., 1994 r., 2005 r.).

Planowany i realizowany układ dróg krajowych Nr 6 i nr 21 będących w zarządzie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad (wcześniej Dyrekcji Okręgowych Dróg Publicznych) na terenie Gminy Kobylnica, ma swoje odzwierciedlenie w dokumentach planistycznych, zarówno tych będących prawem miejscowym (m. in. w planach zagospodarowania przestrzennego), jak i tych, które stanowią politykę przestrzenną Gminy Kobylnica studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego. Dokumenty te na przestrzeni lat ich powstawania i obowiązywania wskazują na zachowanie ciągłości planistycznej w odniesieniu do poszukiwania nowych rozwiązań obejścia miejscowości Kobylnica nowym przebiegiem drogi Nr 6, jak i Nr 21.

Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego

W Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Kobylnica uchwalonym uchwałą Nr III/25/02 Rady Gminy Kobylnica z dnia 30 grudnia 2002 r., zmienionym uchwałą Nr XL/527/2010 Rady Gminy Kobylnica z dnia 16 lutego 2010 r. i uchwałą Nr XLIV/413/2014 Rady Gminy Kobylnica z dnia 6 lutego 2014 r. – ustalone zostały zasady rozwoju systemu komunikacyjnego w układzie równoleżnikowym dla drogi krajowej nr 6 i w układzie południkowym dla przebiegu drogi krajowej nr 21.

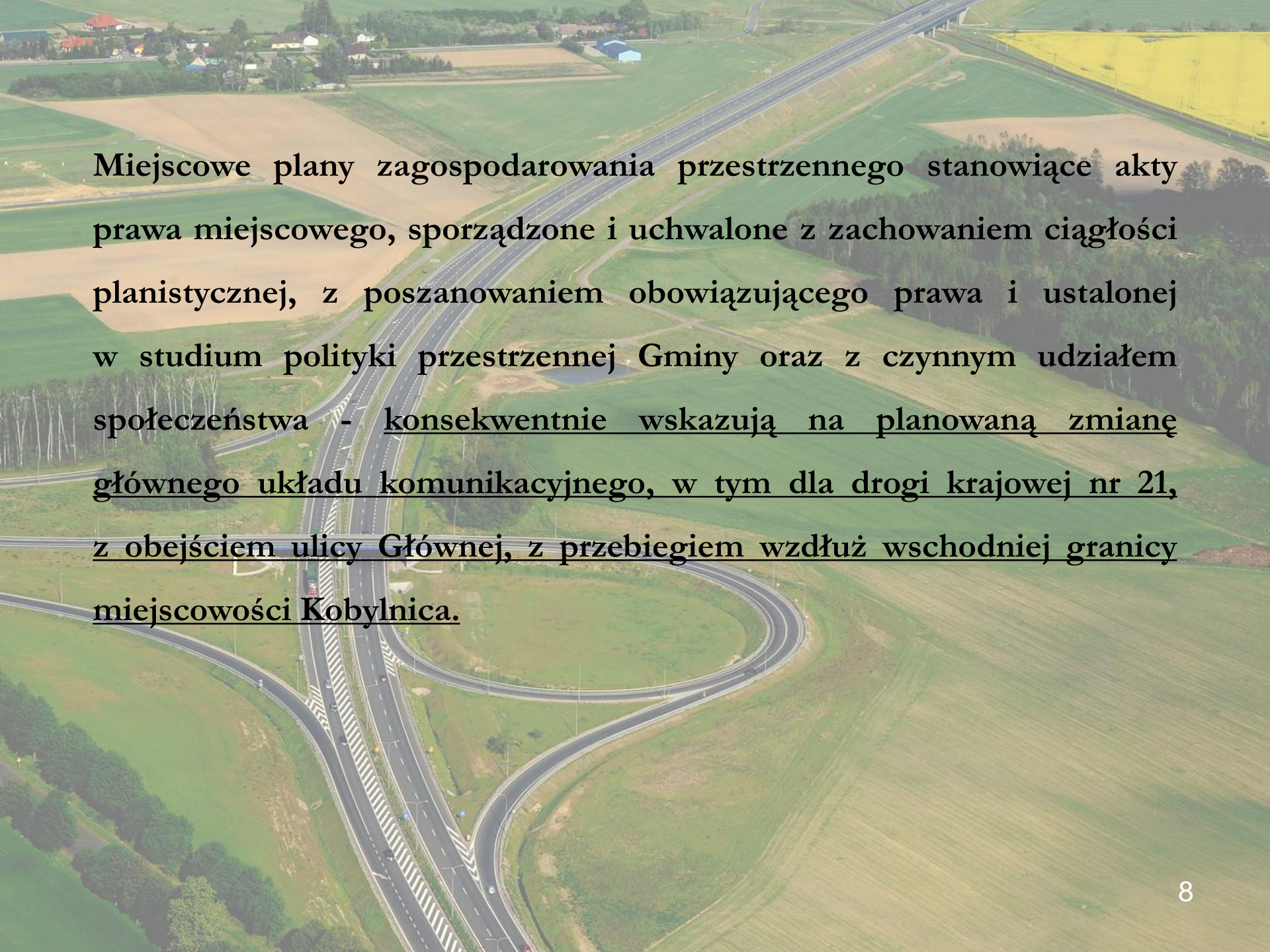
W układzie południkowym droga krajowa nr 21, relacji Ustka - Słupsk - Szczecinek, zapewniająca powiązania zewnętrzne i wewnętrzne gminy łącząc ją, na północy, z gminą Ustka poprzez miasto Słupsk, a na południu z gminą Trzebielino, będzie przebudowywana w celu usprawnienia ruchu drogowego, ze szczególnym uwzględnieniem jej zarówno gospodarczego, jak i turystycznego charakteru. Droga ta stanowi regionalny, zachodni korytarz transportowy woj. pomorskiego.

Obsługę przewozów pasażersko - towarowych w Gminie zapewniać będą w zakresie dalekiego zasięgu – droga krajowa nr 6 (planowana jako ekspresowa) oraz droga krajowa nr 21.

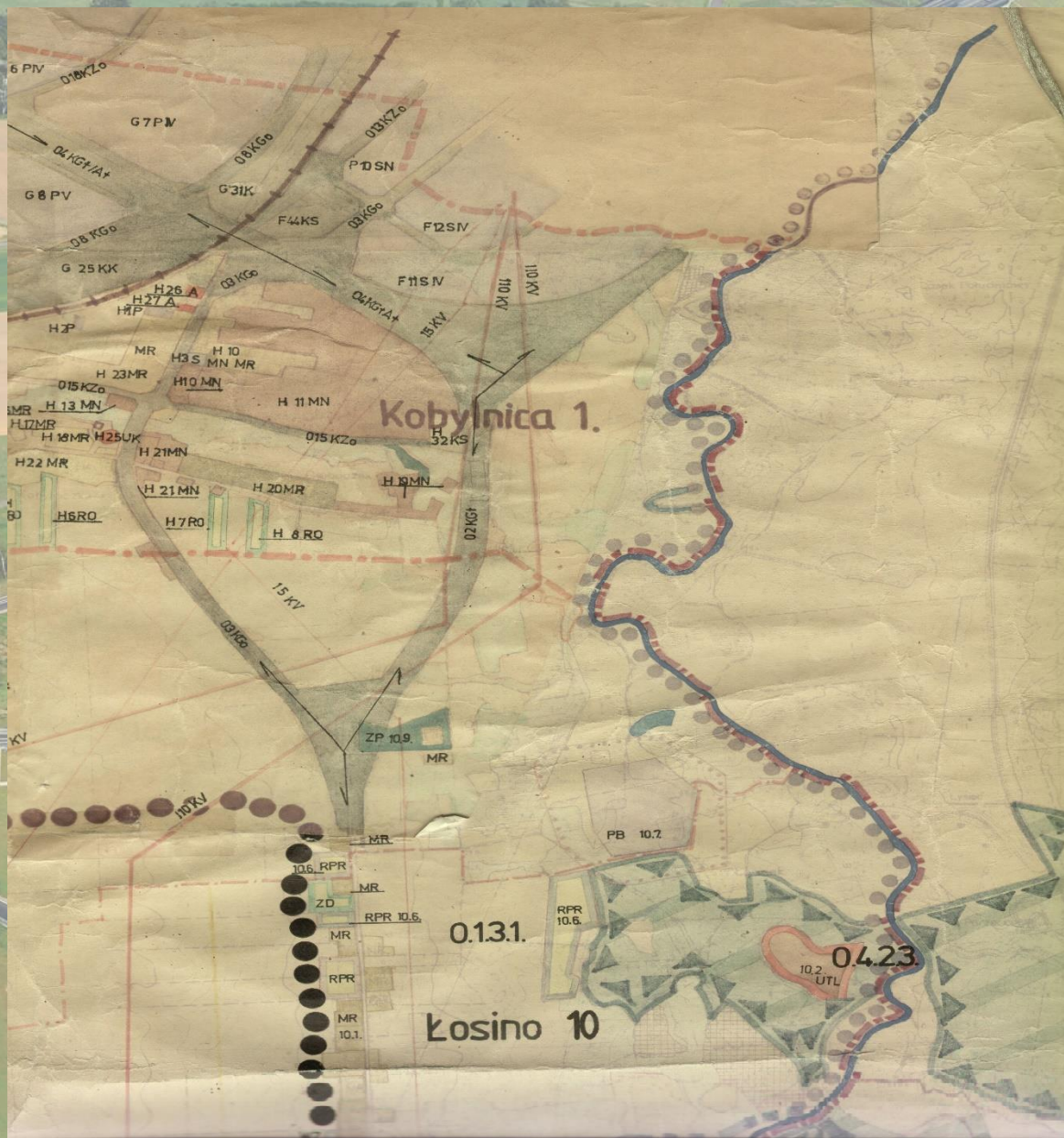
Przebudowę drogi krajowej nr 21 do parametrów drogi odpowiadającej wymaganym standardom z korektami przebiegu i postulowanym nowym połączeniem z miastem Słupsk we wschodniej części miejscowości Kobylnica.

Droga krajowa Nr 21 będzie podlegać systematycznej przebudowie poprzez odcinkowe ujednoczenie przekroju jezdni, dla zakładanej klasy drogi G – głównej i przystosowanie nawierzchni do ruchu ciężkiego.

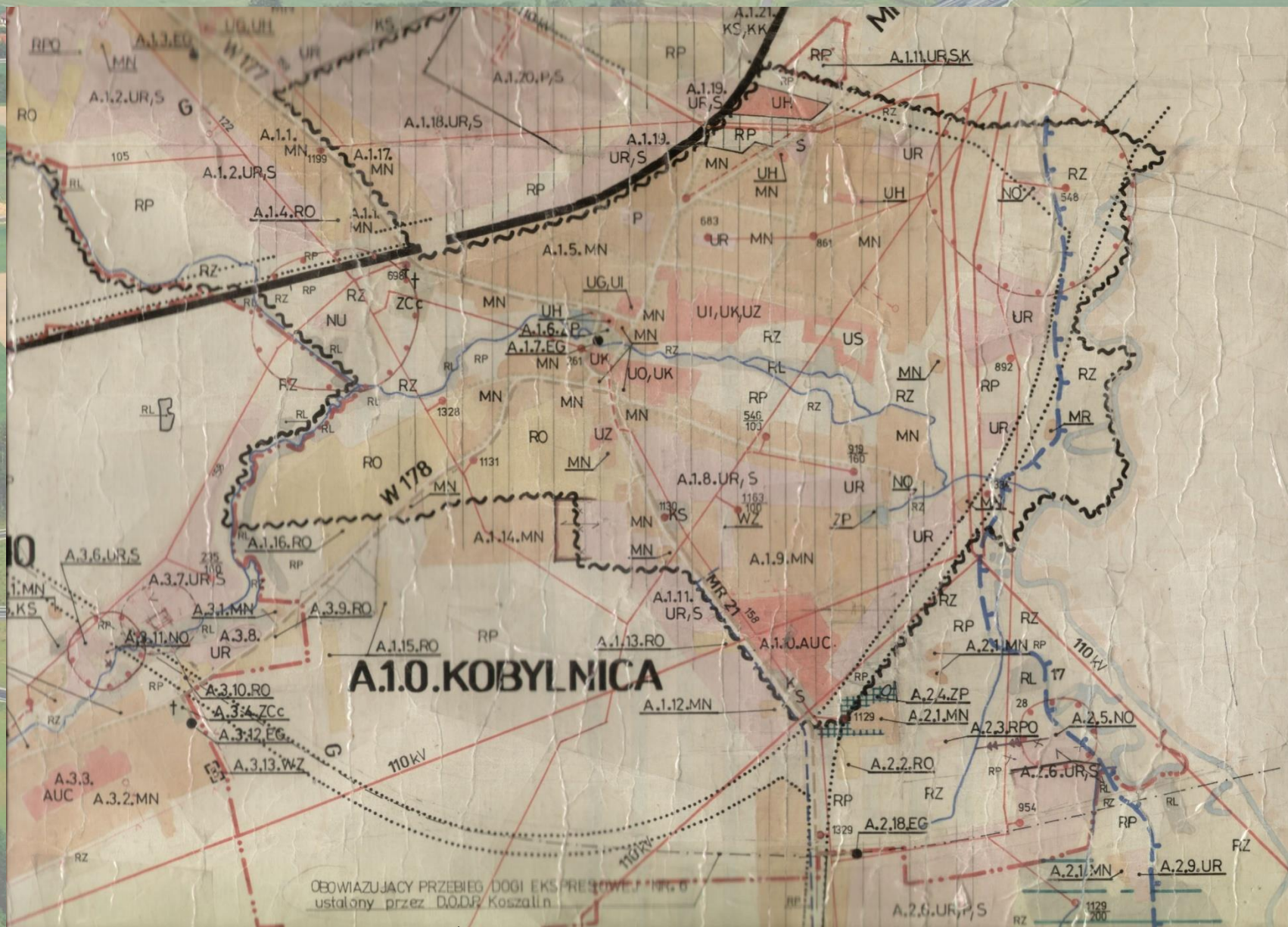
Przedstawiona w studium kategoryzacja dróg nie wyklucza dokonania zmian ich kwalifikacji w uzasadnionych okolicznościach. Możliwe są także zmiany przebiegu dróg i uzupełnienie nowe odcinki zgodnie z zasadami interpretacji ustaleń studium.



Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego stanowiące akty prawa miejscowego, sporządzone i uchwalone z zachowaniem ciągłości planistycznej, z poszanowaniem obowiązującego prawa i ustalonej w studium polityki przestrzennej Gminy oraz z czynnym udziałem społeczeństwa - konsekwentnie wskazują na planowaną zmianę głównego układu komunikacyjnego, w tym dla drogi krajowej nr 21, z obejściem ulicy Głównej, z przebiegiem wzdłuż wschodniej granicy miejscowości Kobylnica.



*Plan Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Kobylnica z 1980 r.
/uchwała Nr 49/80 Gminnej Rady Narodowej z dnia 18 lipca 1980 r.*



***Miejscowy Plan Ogólny Zagospodarowania Przestrzennego - Perspektywa 2010 r.
z 1994 r. /uchwała nr III/21/94 Rady Gminy Kobylnica z dnia 25 marca 1994 r.
- Dz. U. Woj. Słupskiego nr 15 poz. 102 z dnia 29 kwietnia 1994 r./;***

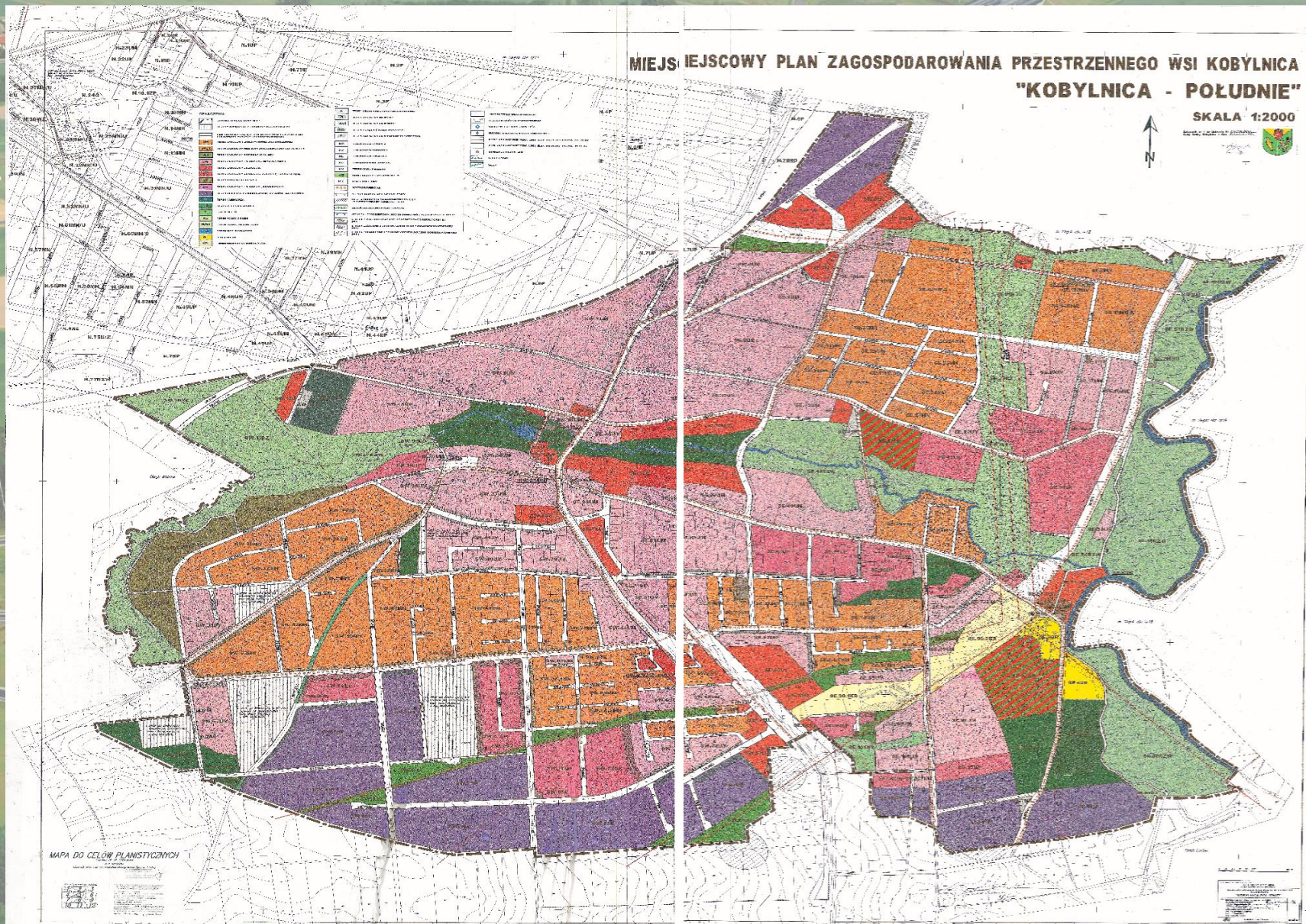
W obowiązującym miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego wsi Kobylnica „Kobylnica Południe” /uchwała Nr XXIX/345/05 Rady Gminy Kobylnica z dnia 29 kwietnia 2005r. - Dz. Urz. Woj. Pomorskiego Nr 66 poz. 1231 z dnia 7 lipca 2005r./, oraz w jego zmianach ustalono zasady modernizacji, rozbudowy i budowy systemów komunikacji, w tym dla drogi nr 21:

- w celu zapewnienia pełnej obsługi komunikacyjnej niezbędna jest rozbudowa i modernizacja istniejącego systemu komunikacji;
- podstawowy układ komunikacji drogowej obejmować będzie:
- droga główna SE.01KG /ul. Główna/, stanowiąca odcinek drogi krajowej nr 21 relacji Słupsk – Szczecinek w kierunku Poznania, droga zbiorcza SW.01KZ /przedłużenie ul. Prof.Poznańskiego /, łącząca drogę krajową nr 6 z drogą krajową nr 21, droga główna SE.02KG /przedłużenie ul. Rybackiej w Słupsku/, która wraz z docelowo przewidywaną drogą na terenach SE.90.1KR i SE.90.2KR stanowić będzie połączenie z drogą krajową nr 21,
- przedstawiona w planie kategoria dróg nie wyklucza możliwości dokonania zmian ich klasyfikacji w uzasadnionych okolicznościach.

Planowana trasa drogi krajowej nr 21 zgodnie z ustaleniami obowiązujących planów miejscowych przebiega przez tereny dróg, tereny rezerwy komunikacyjnej oraz tereny, gdzie dopuszczona jest lokalizacja infrastruktury drogowej.

MIEJSKI PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WSI KOBYLNICA
"KOBYLNICA - POŁUDNIE"

SKALA 1:2000



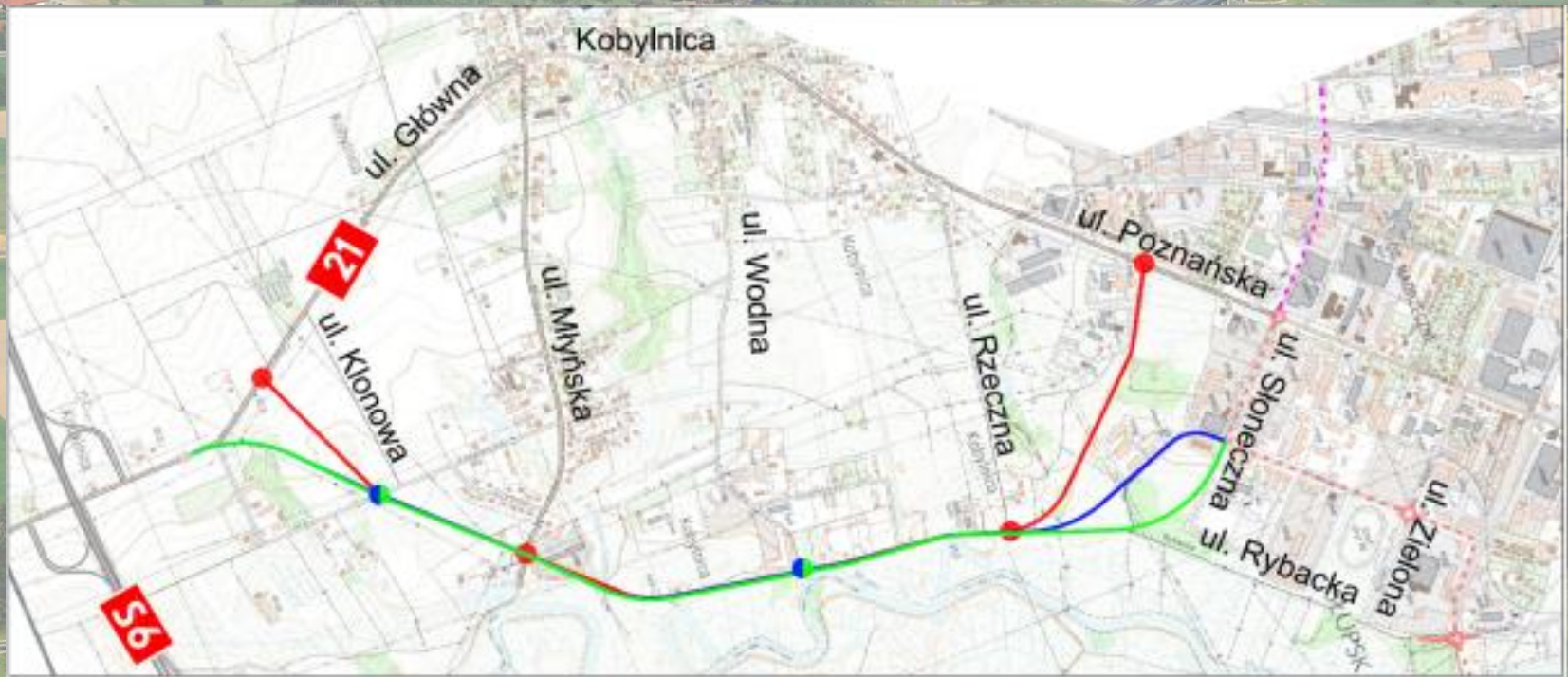
Miejscowy planu zagospodarowania przestrzennego wsi Kobylnica „Kobylnica Południe”/uchwała Nr XXIX/345/05 Rady Gminy Kobylnica z dnia 29 kwietnia 2005 r. - Dz. Urz. Woj. Pomorskiego Nr 66 poz. 1231 z dnia 7 lipca 2005 r.

Omówienie opracowanych czterech wariantów nowego przebiegu drogi krajowej Nr 21 w miejscowości Kobylnica

Ogólne założenia projektowe dla opracowywanych koncepcji:

Projektowana obwodnica Kobylnicy przebiega po wschodniej stronie miejscowości. Początek obwodnicy zlokalizowany jest w pobliżu węzła Łosino na obwodnicy Słupska w ciągu S6. Koniec dowiązано do projektowanego układu drogowego łączącego DK21 z DW210 w Słusku (poprzez ul. Słoneczną lub przez teren byłego przedsiębiorstwa ciepłowniczego) lub w jednym z wariantów alternatywnych do istniejącego na DK21 skrzyżowania typu rondo ulic Poprzeczna - Poznańska.

Przebiegi wariantów są bardzo podobne, różnią się lokalizacją skrzyżowań i miejscem połączenia z układem istniejącym (w rejonie Łosina w zasadzie 2 warianty; w rejonie Słupska - 3 warianty). Odpowiadające sobie warianty z punktu widzenia analizy ruchu drogowego to warianty 1 (czerwony) i 4 (różowy) oraz wariant 2 (niebieski) i 3 (zielony).



Wszystkie opracowywane warianty przebiegają w jednym korytarzu i przebieg ich jest taki sam (terenowo przebieg nowej trasy „ogranicza” od strony zachodniej istniejąca zabudowa m. Kobylnica, zaś od strony wschodniej rzeka Słupia wraz z terenami Natura 2000), różnicowane są jednak pod względem połączenia z układem istniejącym. Warianty 1 i 4 różnią się od wariantów 2 i 3 lokalizacją planowanych skrzyżowań. Ponadto w wariacie 2 i 3 odcinek ul. Główniej na południe od ul. Klonowej będzie bez przejazdu. Możliwość wjazdu na nową drogę zapewni ciąg ul. Klonowa – Kasztanowa oraz ulica oznaczona w planie symbolem 05KL.

Analiza i prognoza ruchu drogowego:

Na podstawie wzrostu ruchu w poszczególnych latach, opierając się na pomiarach z 2010 roku, można określić prognozowany poziom natężenia ruchu na 2035 rok



Rys. 2a Prognozowane dobowe natężenie ruchu na obwodnicy Kobylnicy
– wariant 1 i 4 rok 2015



Rys. 2b Prognozowane dobowe natężenie ruchu na obwodnicy Kobylnicy
– wariant 1 i 4 rok 2035



Rys. 3a Prognozowane dobowe natężenie ruchu na obwodnicy Kobylnicy
– wariant 2 i 3 rok 2015



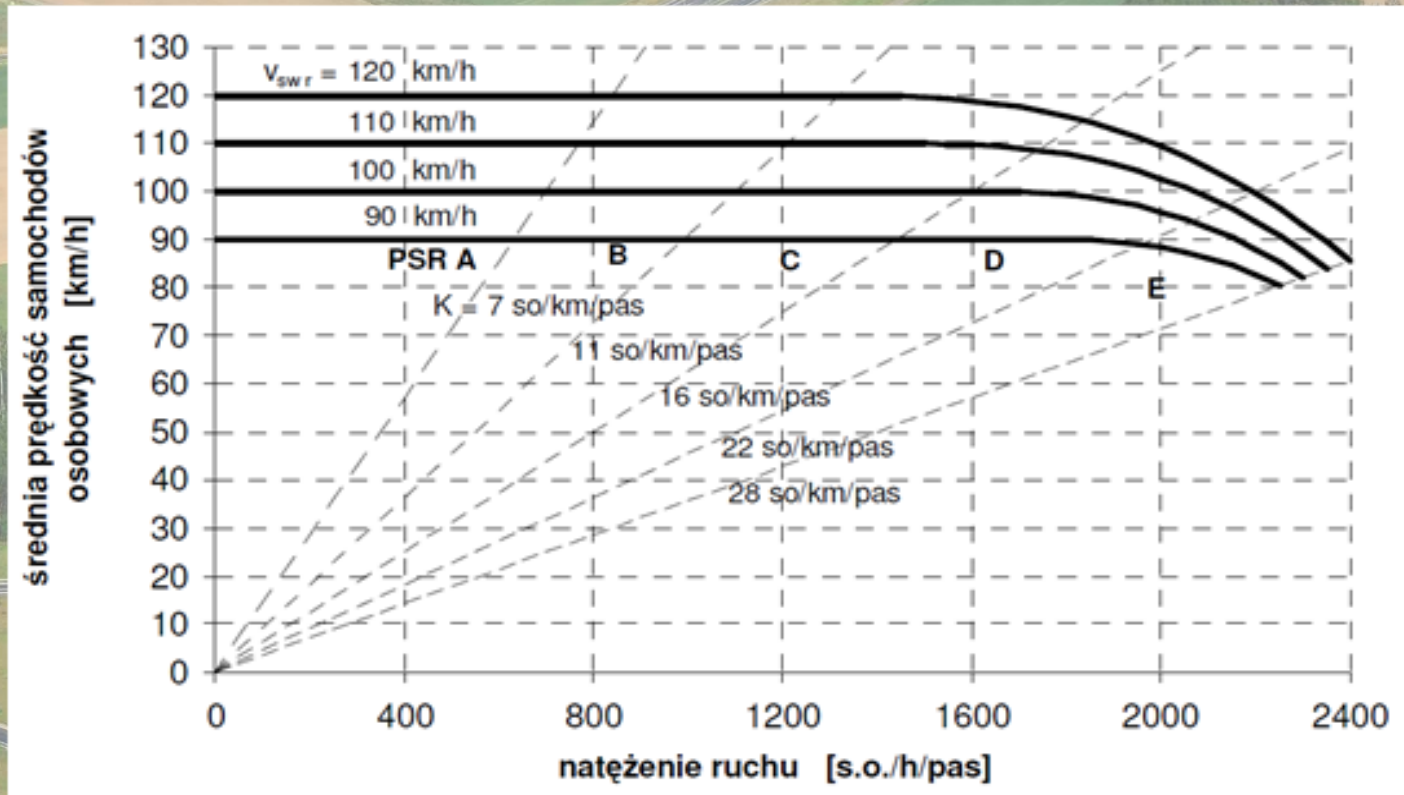
Rys. 3b Prognozowane dobowe natężenie ruchu na obwodnicy Kobylnicy
– wariant 2 i 3 rok 2035

Podsumowanie – główne wnioski z „Analizy i prognozy ruchu”.

Prognozowane w 2035 roku natężenie ruchu do poziomu prawie 14 000 P/dobę będzie powodowało utrudnienia w ruchu drogowym, znaczne spowolnienie prędkości jazdy, lub postawanie zatorów oraz zwiększoną z tym dużą emisję zanieczyszczeń w tym pyłów co jest szczególnie szkodliwe w terenie zabudowanym. Sugeruje wprowadzenie koniecznych działań poprawiających warunki ruchu na istniejącym przebiegu DK21 (ul. Główna). Niemniej w dłuższej perspektywie staje się konieczne i zasadne wykonanie planowanego obejścia drogą krajową nr 21 miejscowości Kobylnica (stworzenie obwodnicy miejscowości) i tym samym wyprowadzenie ruchu tranzytowego poza Kobylnicę (w części również poza Słupsk), przez co ruch na terenie miejscowości powinien ulec znaczącemu zmniejszeniu.

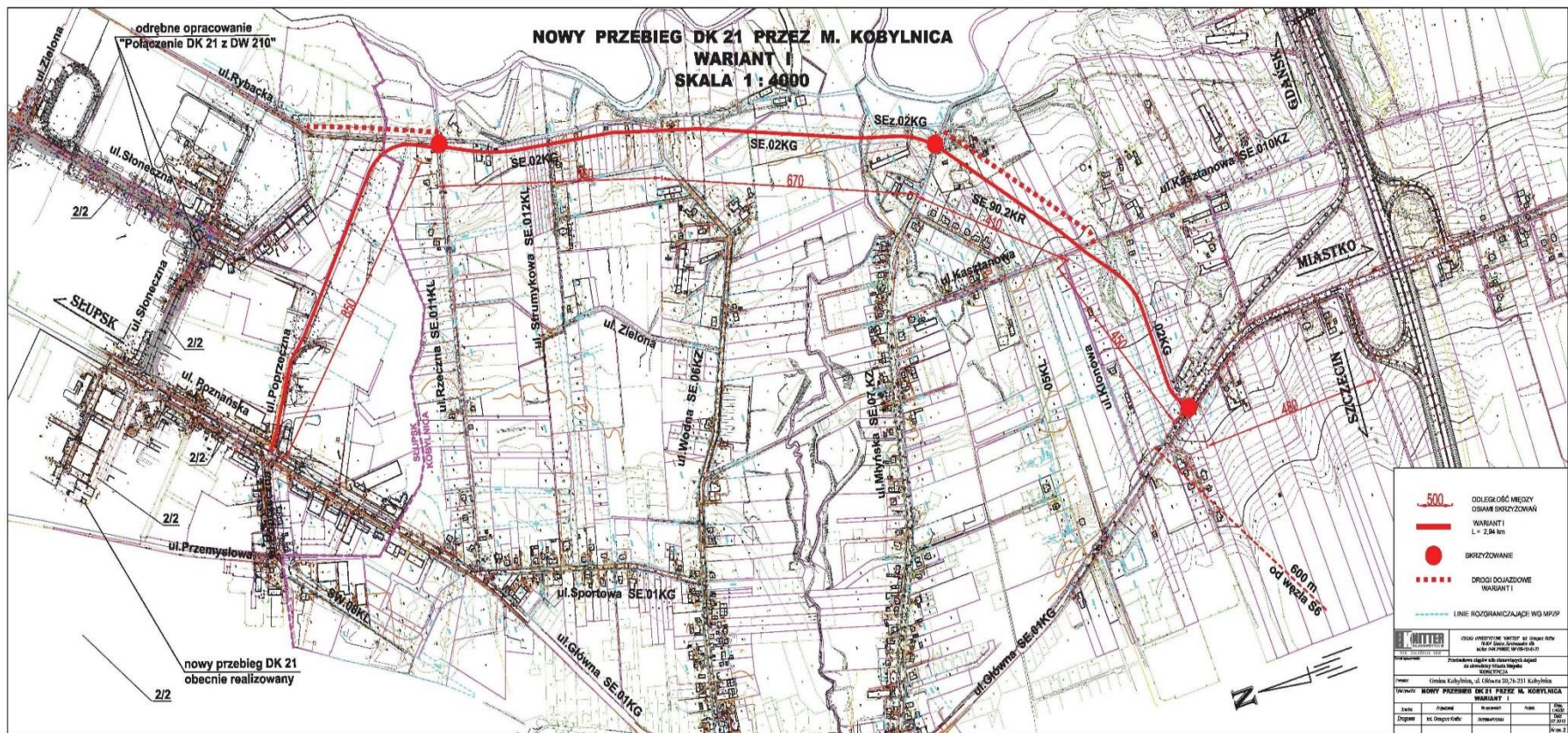
Projektowana obwodnica powinna zapewnić na tyle „atrakcyjną” alternatywę dla kierujących, żeby zapewnić sprawny przejazd w porównaniu do przejazdu przez miejscowość.

Prognozowane dobowe natężenie ruchu w roku 2035 i przyjmując poziom swobody ruchu na obwodnicy jako B/C, można założyć, że przekrój jednojezdniowy dwupasowy powinien przenieść prognozowane natężenie w prognozowanym okresie.



Przyjęto godzinowe natężenie ruchu na pasie na poziomie 800 pojazdów, przy ruchu dwukierunkowym jest to ok. 1600 P/h w przekroju drogi. Przyjmując to jako godzinę szczytu wynoszącą 10 % dobowego ruchu można przyjąć, że jedna jezdnia zapewni przepustowość. Projektowane skrzyżowania w ciągu obwodnicy w formie skrzyżowań o ruchu okrężnym eliminują niebezpieczne manewry skrętu w lewo co dodatkowo wpływa na przepustowość i płynność ruchu.

Warianty przebiegu obejścia drogi krajowej Nr 21 miejscowości Kobylnica – WARIANT I



Uwarunkowania środowiskowe dla opracowanych wariantów drogi

Oddziaływanie inwestycji na elementy przyrodnicze, w tym przedmiot i cele obszaru Natura 2000

Mocne strony

Istotnym atutem wariantu wybranego (Nr III) jest niewielka ingerencja w obszary objęte formą ochrony przyrody, w tym w szczególności w granice ostoi Natura 2000 Dolina Rzeki Słupi PLH 220052.



Planowana trasa:

- nie dokonuje istotnej fragmentacji obszaru;
- w ograniczonym stopniu wpływa na gatunki będące dla niej przedmiotem ochrony;
- biegnie po terenach, których wartość biologiczna jest dostatecznie niska (dotyczy rejonu ul. Rzecznej);
- znajduje się poza terenem regularnych zalewów rzecznych;
- położona jest poza obszarem gniazdowania cennych gatunków ptaków;
- przyjęte rozwiązania w zakresie konstrukcji mostów gwarantują ograniczenie integracji w koryto rzeczne i nie tworzą przeszkody migracyjnej;
- nie narusza granic obszaru siedliskowego Natura 2000.

Słabe strony

- może powodować potencjalny negatywny wpływ na siedliska objęte ochroną lub inne elementy przyrody obecne na trasie projektowanej drogi - występujące poza ostoją dot. formacji źródliskowych (olsy), układów powiązanych ze starorzeczami, siedlisk włośniczników, godowisk płazów i innych zwierząt i roślin powiązanych z terenami podmokłymi. Z wariantem mogą być powiązane dodatkowe czynności kompensujące lub środki ograniczające, do których ustalenia i podjęcia zobowiązany będzie inwestor.

Uwarunkowania hydrologiczne

Mocne strony

- standardowe zabezpieczenia umożliwiające dotrzymanie norm środowiskowych (separatory, osadniki);
- 5 zlewni kolektorów deszczowych obejmujących także sąsiednie ulice;
- odprowadzenia będą realizowane realizowana do rzeki Słupi poprzez istniejące urządzenia wodne (rowy);
- planowana inwestycja tworzy możliwość uporządkowania dotychczasowej, niejednokrotnie zaburzonej gospodarki wodnej.

Słabe strony:

- planowane przedsięwzięcie w ustalonym kształcie będzie pociągało za sobą znaczącą modyfikację warunków wodnych;
- rozpatrywany wariant biegnie po trasie przepływu wód podziemnych naruszając obszary wyklinowania powierzchniowego, niewielkie cieki i istniejące sztuczne zbiorniki wodne (odcinek południowy, rejon ul. Kasztanowej i ul. Młyńskiej).

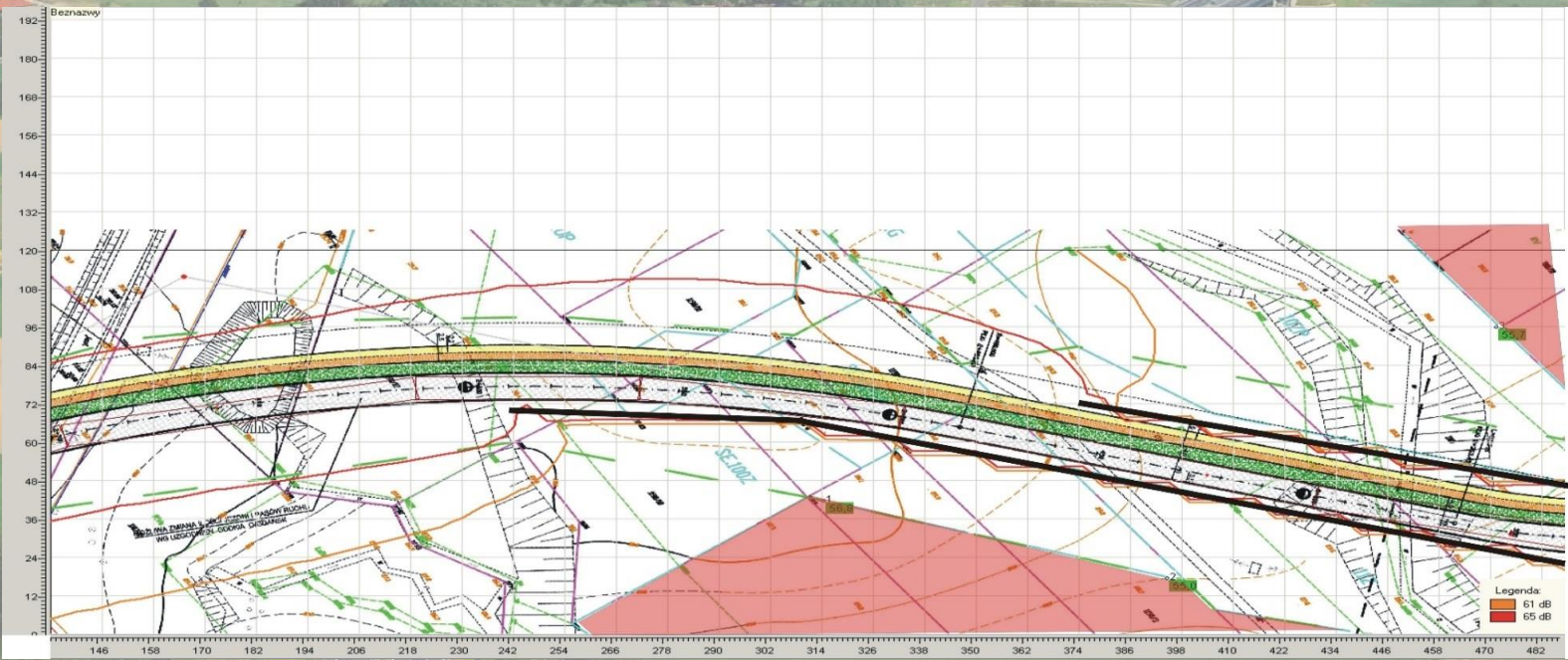


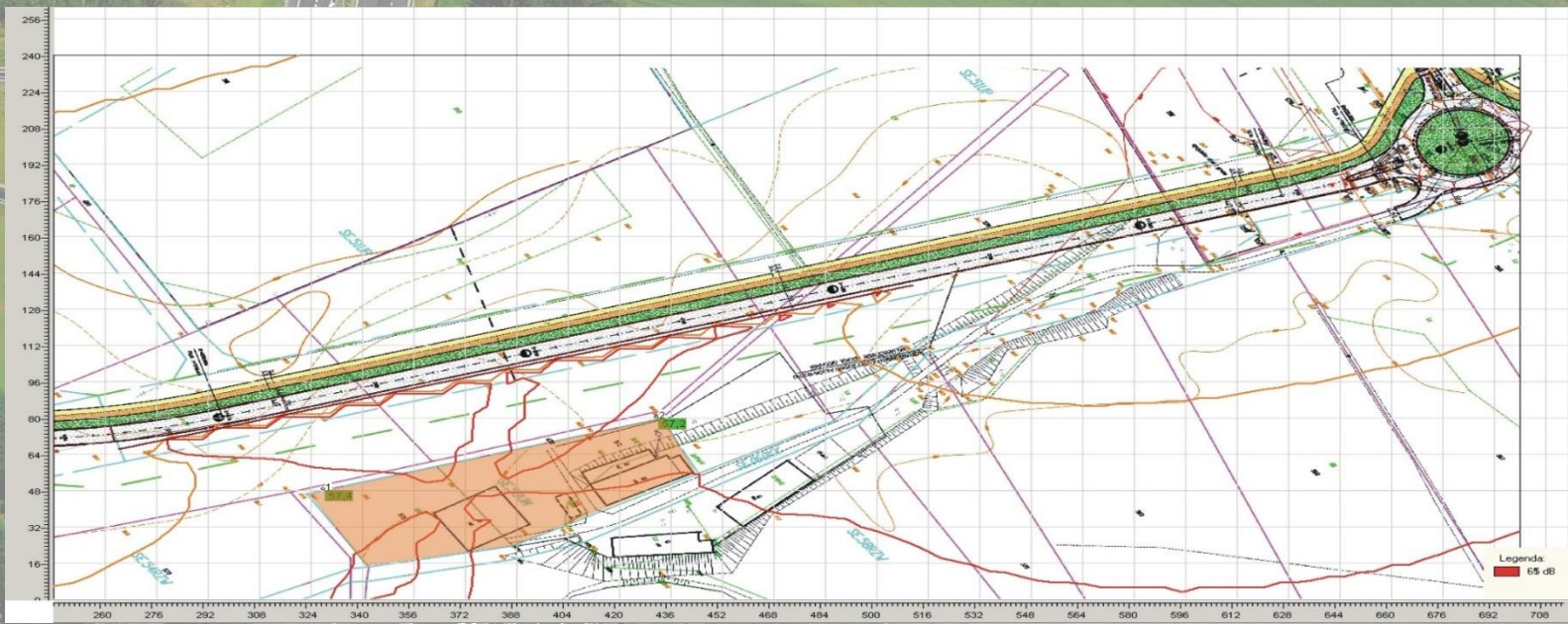
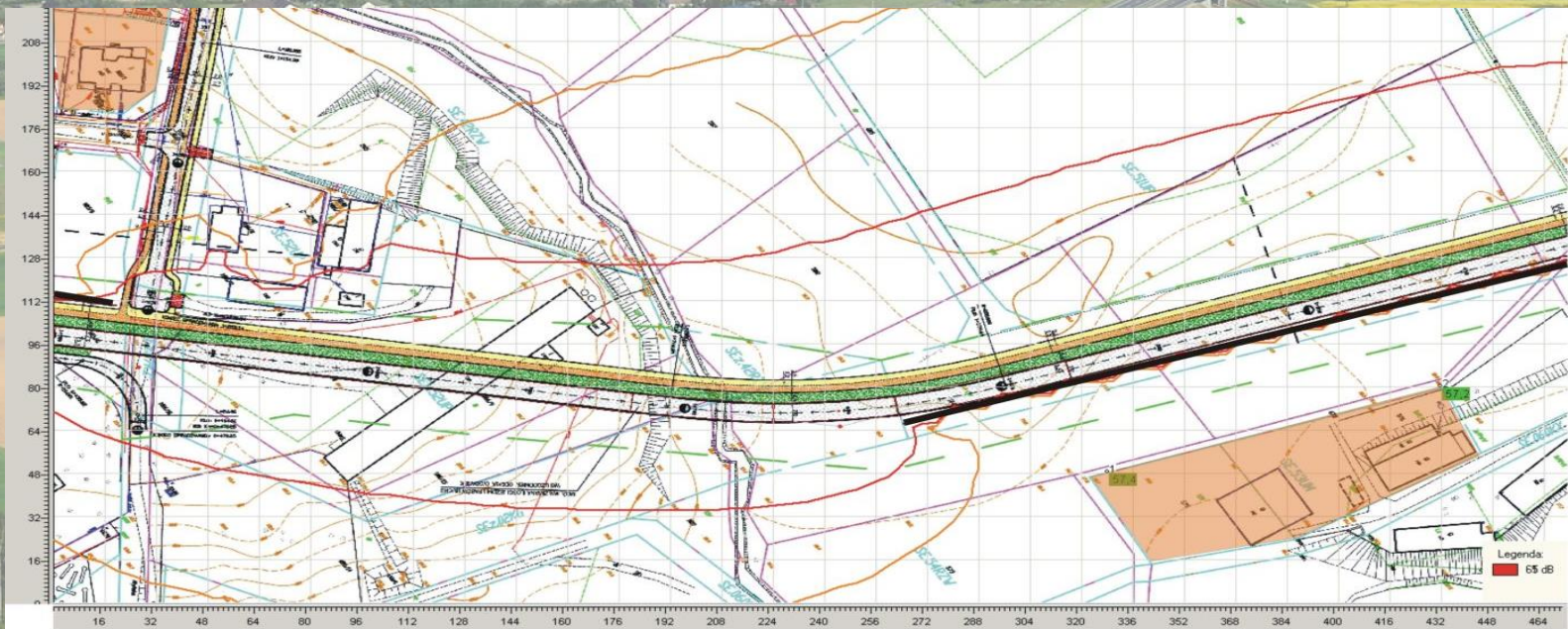
Uwarunkowania akustyczne

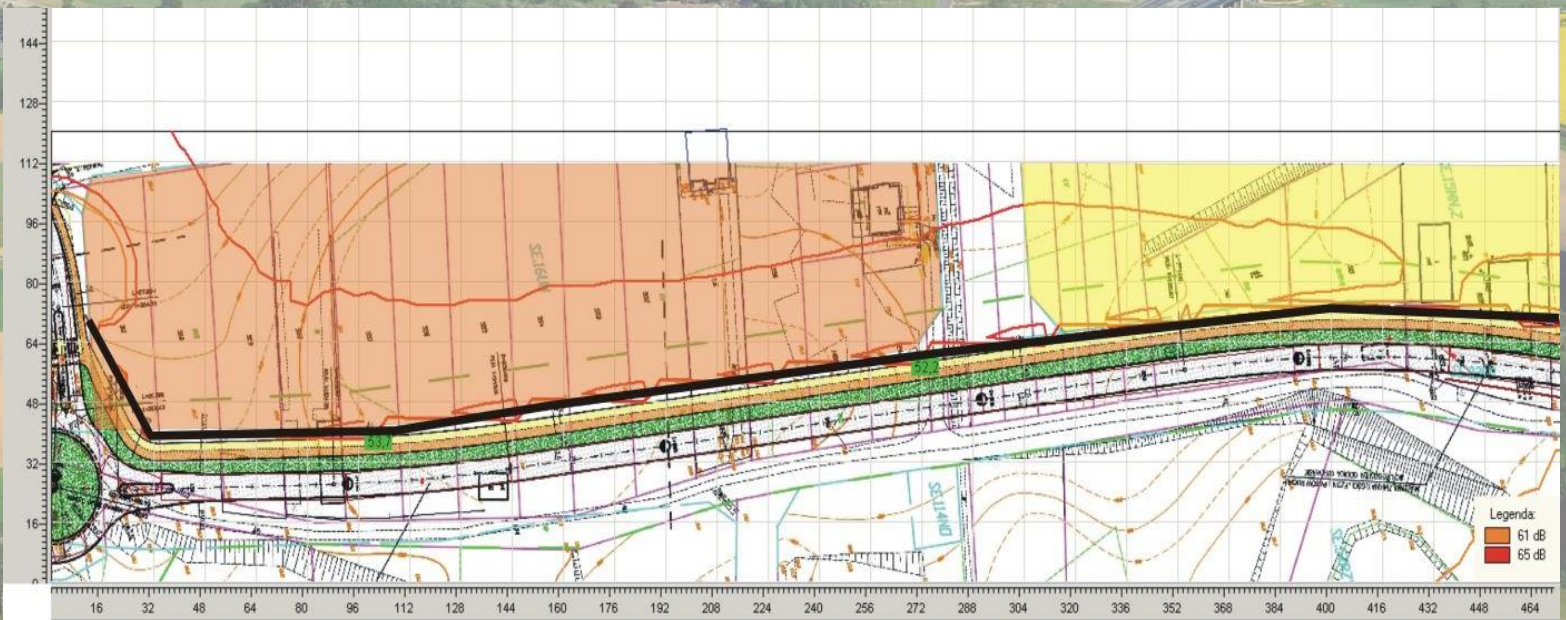
Przygotowana Koncepcja gwarantuje dotrzymanie standardów jakości środowiska. Projektowana trasa w znaczącej części przebiegać będzie poza terenami zwartej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i jednorodzinnej lub w obwodowej strefie takich funkcji.

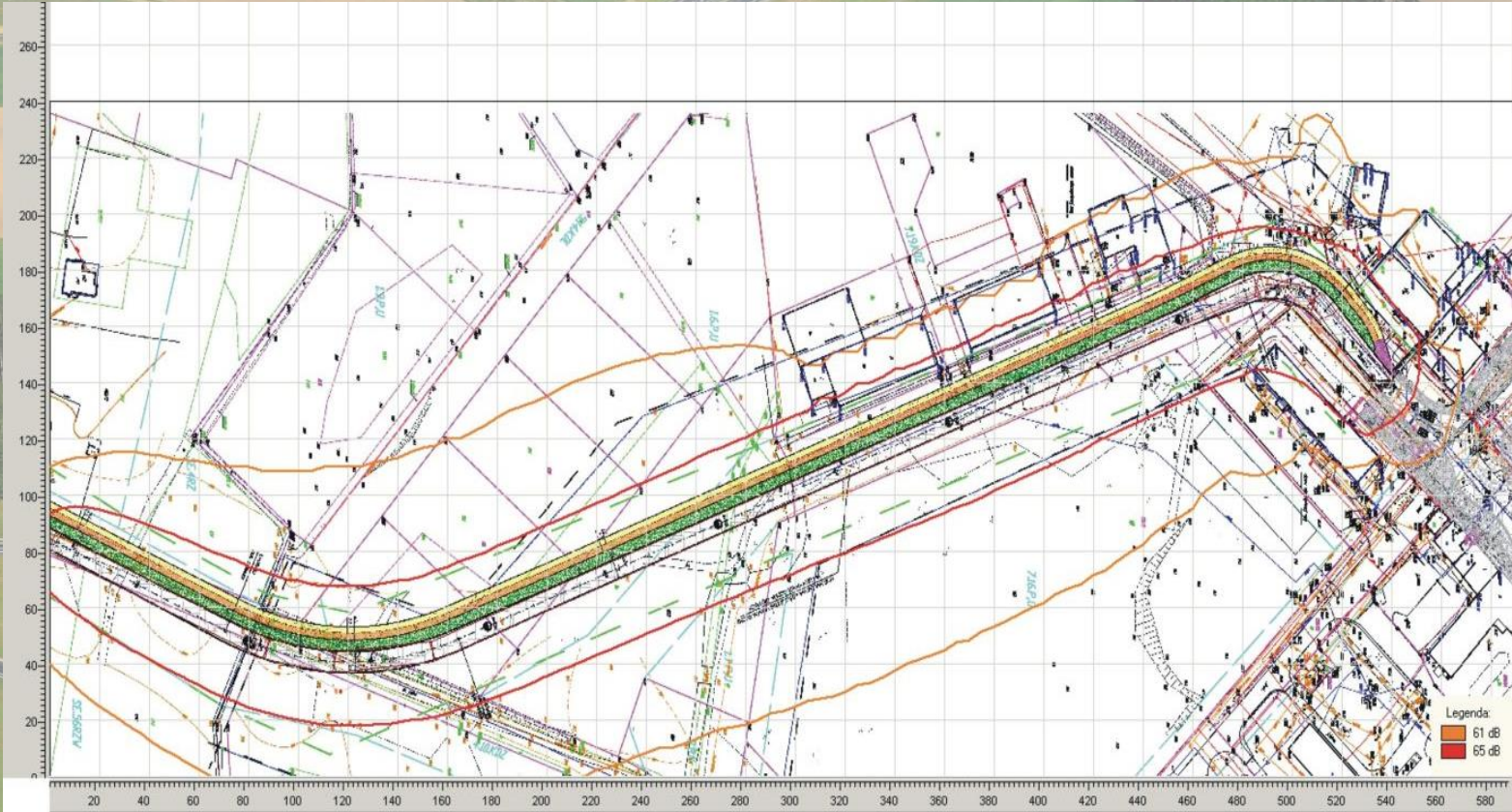
W miejscach gdzie kolizji nie dało się uniknąć, wdrożono indywidualne systemy ochrony akustycznej z wykorzystaniem pasów zieleni zimozielonej, nasypów i ekranów akustycznych o średniej wysokości 3 m. W efekcie osiągnięto maksymalne wyizolowanie drogi w stosunku do miejsc stałego przebywania osób i linii krajobrazowych.

Szczegółowy rozkład ekranów zawarto w załączniku graficznym:











**Omówienie wariantu wybranego
/ zaakceptowanego przez Zarządców Dróg.**