

Egz.

EKSPERTYZA TECHNICZNA

Przedsięwzięcie: **Budowa drogi powiatowej nr 1930G Otomin – Sulmin**

Inwestor: **Starostwo Powiatowe w Pruszczu Gdańskim
ul. Wojska Polskiego 16
83-000 Pruszcz Gdański**

Stanowisko:	Imię Nazwisko, specjalność nr uprawnień:	Podpis:
Autor opracowania:	mgr inż. Paweł Nowak upr. nr POM/0138/POOD/05 specjalność - drogowa	

Skowarcz, maj 2014r.

Rozwiązania zawarte w niniejszym opracowaniu podlegają ochronie prawa autorskiego i mogą być powielane oraz udostępniane osobom trzecim jedynie na podstawie pisemnego zezwolenia z zastrzeżeniem wszelkich skutków prawnych.

Nr konta: Bank Zachodni WBK S.A. 94 1090 1098 0000 0001 1534 1165

Sąd Rejonowy Gdańsk - Północ w Gdańsku VII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego KRS 0000377211 Kapitał Zakładowy 5.100zł

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

A. Część opisowa.

- 1 Podstawa opracowania i materiały wejściowe.
- 2 Zakres opracowania i obowiązująca polityka przestrzenna.
- 3 Stan istniejący.
 - 3.1 Charakterystyka istniejącego zagospodarowania terenu.
 - 3.2 Uwarunkowania środowiskowe.
- 4 Wnioski z analizy stanu istniejącego.
- 5 Kolejne etapy przygotowania inwestycji.
- 6 Szacunkowe koszty realizacji inwestycji.

B. Część rysunkowa.

Rys. 1.	Orientacja	
Rys. 2.1.	Plan sytuacyjny – Arkusz 1	Skala 1:1000
Rys. 2.2.	Plan sytuacyjny – Arkusz 2	Skala 1:1000
Rys. 2.3.	Plan sytuacyjny – Arkusz 3	Skala 1:1000
Rys. 3.1.	Profil podłużny - Arkusz 1	Skala 1:100/1000
Rys. 3.2.	Profil podłużny - Arkusz 2	Skala 1:100/1000
Rys. 3.3.	Profil podłużny - Arkusz 3	Skala 1:100/1000
Rys. 4.	Propozycja nowego przebiegu drogi na odc. od km 0+000 do km 1+000	Skala 1:1000

C. Załączniki.

Załącznik nr 1 – Fragment uchwały nr XXXVII/293/2010 Rady Gminy Kolbudy z dnia 27 kwietnia 2010r.

OPIS TECHNICZNY
DO EKSPERTYZY TECHNICZNEJ
„Budowa drogi powiatowej nr 1930G Otomin - Sulmin”

1. Podstawa opracowania i materiały wejściowe.

- Umowa między Starostwem Powiatowym w Pruszczu Gdańskim a firmą DGN Projekty Drogowe Sp z o.o.;
- Mapa do celów informacyjnych przekazana przez Inwestora,
- Mapa do celów informacyjnych i pomiar w terenie wykonany staraniem DGN Projekty Drogowe Sp. z o.o.,
- Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Kolbudy,
- Miejskowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego dla obrębu Otomin w gminie Kolbudy, Uchwała nr XXXVII/293/2010 Rady Gminy Kolbudy,
- Ustawa z dnia 07.07.1994r. Prawo budowlane (J.T. Dz.U. z 1 września 2006 nr 156 poz. 1118)
- Ustawa z dnia 21.03.1985 r. o drogach publicznych (J.T. Dz.U.04.204.2086, zm. Dz.U.04.273.2703 art. 6).
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dn. 02.03.1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U.99.43.430);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r. (Dz. U. Nr 177, poz. 1729) w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem;
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz.U. 2002 nr 75 poz. 690).

DGN Projekty Drogowe Sp. z o.o.

2. Zakres opracowania i obowiązująca polityka przestrzenna.

Zakres opracowania obejmuje drogę powiatową nr 1930G Otomin – Sulmin na odcinku przebiegającym przez gminę Kolbudy. Przedmiotem niniejszej ekspertyzy jest odcinek drogi o długości 3,3 km.

DP 1930G w Studium Uwarunkowań.

Drogę powiatową nr 1930G relacji Lniska – Niestępowo – Gdańsk opisano jako drogę klasy zbiorczej (Z) w przekroju 1 jezdni / 1 pas ruchu. Droga łączy się z drogą wojewódzką nr 226, prowadzącą w kierunku zachodnim do Kościerzyny, a w kierunku wschodnim do Pruszcza Gdańskiego. Założono, że ma być elementem podstawowego układu komunikacyjnego, zapewniającego gminie połączenia zewnętrzne. Dzięki drodze (ulicy Słonecznej) obsługiwany jest rejon Otomina.

DP 1930G w Miejscowym Planie Zagospodarowania Przestrzennego

Obszar objęty niniejszą dokumentacją częściowo znajduje się w zakresie obowiązującego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego[MPZP]. Analizowana droga leży na terenie oznaczonym w MPZP numerem 68.KDZ – ulica zbiorcza (ulica Słoneczna).

3. Stan istniejący.

3.1. Charakterystyka istniejącego zagospodarowania terenu.

Km 0+000 – Km 0+930 – odcinek leśny

Początek omawianego odcinka znajduje się na granicy gminy Kolbudy z gminą Żukowo na granicy miejscowości Sulmin (Fot.1). Droga w opisywanym zakresie posiada nawierzchnię gruntową miejscowo ulepszoną kruszywem bądź płytami drogowymi. Ze względu na dość intensywny ruch, występują liczne nierówności i ubytki (Fot.2). Brak systemu odwodnienia. Wody opadowe częściowo zatrzymują się w granicach jezdni, częściowo odpływają na przyległy teren. Około km 0+0180 droga biegnie w głębokim jarze. Prawdopodobnie sukcesywne poszerzanie jezdni doprowadziło do podcięcia skarp, które obecnie osuwają się stanowiąc zagrożenie dla użytkowników drogi (Fot.3). Dodatkowo na tym odcinku niweleta istniejącej drogi posiada pochYLENIE dochodzące do 9,5 %. Dalej jezdni wychodzi z jaru i biegnie przez kompleks leśny (Fot.4). Odwodnienie jezdni nadal jest ograniczone przez obustronne skarpy (Fot.5). Ok km 0+800 po południowej stronie drogi mieści się strefa rekreacyjna z zejściem do Jeziora Otomińskiego (Fot.6). W tym rejonie występuje wzmożone zapotrzebowanie na powierzchnie parkingowe. Zbyt mały parking leśny nie jest w stanie obsłużyć wszystkich chętnych do postoju i dlatego często spotkać można pojazdy zaparkowane w zakresie jezdni gruntowej bądź na terenie leśnym. Koniec omawianego odcinka znajduje się ok. km 0+930 (Fot.7), w pobliżu rowu, do którego spływają wody opadowe, który przechodzi pod jezdnią drogi powiatowej za pomocą przepustu betonowego (Fot.8).



Fot.1. Początek opracowania. Km 0+000.



Fot.2. Km 0+050. Początek odcinka leśnego.



Fot.3. Km 0+220. Odcinek leśny – strefa zagrożona osuwaniem się niestatecznych skarp.



Fot.4. Km 0+540. Odcinek leśny.



Fot.5. Km 0+650. Odcinek leśny – strefa zagrożona osuwaniem się niestatecznych skarp.



Fot.6. Odcinek leśny. Srefa rekreacyjna z zejściem do Jeziora Otomińskiego.



Fot.7. Km 0+930. Koniec odcinka leśnego. Zmiana nawierzchni gruntowej na bitumiczną.



Fot.8. Km 0+910 Odcinek leśny.Przepust.

DGN Projekty Drogowe Sp. z o.o.

Km 0+930 – Km 2+270 – odcinek miejski

Omawiany odcinek rozpoczyna się w miejscu zmiany nawierzchni jezdni z gruntowej na bitumiczną (Fot.9). W dalszym ciągu po północnej stronie drogi zlokalizowany jest parking z betonowych płyt drogowych (Fot.10). Jezdnia na tym odcinku charakteryzuje się bardzo nieregularnymi krawędziami. Występują lokalne przewężenia jezdni nawet do 4,8m (Fot.11). Przekrój jest typu drogowego zamiejskiego, z odwodnieniem powierzchniowym na przyległy teren. Stan nawierzchni jest dobry.

Zmiana charakteru trasy następuje od skrzyżowania z ulicą Pogodną gdzie przekrój zmienia się na uliczny, z chodnikiem po prawej stronie oddzielonym od jezdni wyniesionym krawężnikiem (Fot.12). W okolicy km 1+300 po północnej stronie drogi zlokalizowano pętlę autobusową. Parametry geometryczne pętli nie umożliwiają wygodnej obsługi taboru autobusowego. Pętla posiada zbyt małe promienie wyokrągające. Stan nawierzchni w rejonie pętli autobusowej jest zły.

Dalej jest utrzymywany przekrój uliczny z chodnikiem po prawej stronie. Na jezdni, w celu uspokojenia ruchu w terenie zabudowanym, zastosowano płytowe progi zwalniające. Na progach zlokalizowano przejścia dla pieszych (Fot.13). Odwodnienie na tym odcinku zapewniono poprzez sieć kanalizacji deszczowej i wpusty deszczowe (Fot.14).

Koniec opisywanego odcinka określono na km 2+270 gdzie kończy się przekrój uliczny na korzyść przekroju typu drogowego zamiejskiego, a trasa ponownie „wchodzi” w kompleks leśny. (Fot.15).



Fot.9. Km 0+930. Początek odcinka miejskiego. Zmiana jezdni gruntowej na bitumiczną.



Fot.10. Km 0+950. Parking z płyt betonowych.



Fot.11. Km 1+030.



Fot.12. Km 1+230. Skrzyżowanie z ul. Pogodną. Pętla autobusowa.



Fot.13. Km 1+330. Próg zwalniający. Przekrój uliczny.



Fot.14. Km 1+470. Przekrój uliczny. Odwodnienie do kanalizacji deszczowej.



Fot.15. Km 2+270. Koniec odcinka miejskiego. Koniec przekroju ulicznego.

DGN Projekty Drogowe Sp. z o.o.

Km 2+270– Km 2+760 – odcinek leśny.

Początek odcinka zbiega się z końcem miejscowości Otomin (Fot.16). Trasa wkracza w las. Droga posiada przekrój drogowy z odwodnieniem powierzchniowym na przyległy teren. Stan nawierzchni bitumicznej jest dobry (Fot.17). Opisywany odcinek charakteryzuje się dużym spadkiem podłużnym niwelety dochodzącym do 6%.



Fot.16. Km 2+270. Początek odcinka leśnego.



Fot.17. Km 2+600. Odcinek leśny.

DGN Projekty Drogowe Sp. z o.o.

Km 2+760– Km 3+270 – odcinek zamiejski.

Droga nadal utrzymuje przekrój drogowy typu zamiejskiego lecz wychodzi z kompleksu leśnego i biegnie przez tereny niezagospodarowane (Fot.18) . Odwodnienie powierzchniowe na przyległy teren bądź do rowów drogowych. W rejonie skrzyżowania z ulicą Dziewiczą, w okolicy km 2+950 pod drogą zlokalizowano przepust betonowy na rowie melioracyjnym (Fot.19). Stan nawierzchni dobry.

W okolicy km 3+000 na odcinku ok.200m po obu stronach jezdni występuje zabudowa mieszkaniowa. Odcinek charakteryzuje się licznymi zjazdami z posesji (Fot.20). Ze względu na rowy przydrożne, pod zjazdami wykonano przepusty.

Dalej droga ponownie przebiega przez tereny niezagospodarowane (Fot.21.) aż do granicy gminy Kolbudy.

Szczegółowe parametry geometryczne drogi powiatowej nr 1930G przedstawiono w części rysunkowej na planie sytuacyjnym.

Szczegółowe informacje na temat istniejącego rozwiązania wysokościowego przedstawiono w części rysunkowej na rysunkach profili podłużnych.



Fot.18. Km 2+760. Początek odcinka zamiejskiego.



Fot.19. Km 2+950. Przepust.



Fot.20. Km 3+050.



Fot.21. Km 3+150.

DGN Projekty Drogowe Sp. z o.o.

3.2. Uwarunkowania środowiskowe.

Analizowana droga częściowo przebiega w „Otomińskim Obszarze Chronionego Krajobrazu”, częściowo sąsiaduje z tym obszarem. Droga przebiega przez tereny leśne w zarządzie Regionalnej Dyrekcji Lasów Państwowych (Nadleśnictwo Kolbudy).

4. Wnioski z analizy stanu istniejącego.

Km 0+000 – Km 0+930 – odcinek leśny (odcinek poza granicami MPZP)

Istniejące parametry drogi zupełnie nie odpowiadają wymogom dla dróg klasy Z, ani zapotrzebowaniom użytkowników drogi. Odcinek nie spełnia żadnych wymaganych parametrów jeżeli chodzi o geometrię drogi:– zbyt małe szerokości , zbyt małe łuki poziome, brak poszerzeń na łukach. Również rozwiązanie wysokościowe jest nieprawidłowe – zbyt duże spadki podłużne, brak odpowiedniego wyprofilowania w przekroju poprzecznym, brak koordynacji profilu trasy z osią drogi w planie. Brak systemu odprowadzenia wód deszczowych. Nawierzchnia gruntowa nie jest w stanie zapewnić odpowiedniej obsługi ruchu drogowego. Dodatkowo istnieje realne zagrożenie ze strony osuwających się bardzo wysokich skarp.

Z uwagi na ilość nieprawidłowości i ich wagę, trasa powinna być jak najszybciej dostosowana do obowiązujących wymogów. Proponuje się rozważyć odsunięcie jezdni od skarpy po stronie południowej tak aby umożliwić odpowiednie zwiększenie parametrów drogi jednocześnie umożliwiając właściwe podparcie wcześniej podciętej skarpy. Również na fragmencie poza newralgicznym jarem należałoby przeanalizować zmieniony przebieg drogi.

Przykładową propozycję odsunięcia trasy pokazano na rysunku nr 4. Rysunek przedstawia jedynie sugerowane rozwiązanie, ostateczna decyzja co do korekty geometrii drogi powinna zapaść na podstawie szczegółowej analizy wysokościowej, geologicznej i środowiskowej, w ramach kolejnych etapów przeprowadzania inwestycji.

Wprowadzenie wyżej opisanych zmian pociąga za sobą konieczność rozbudowy drogi i wiąże się z koniecznością znacznego poszerzenia istniejącego pasa drogowego. Jedynie taka kompleksowa rozbudowa drogi powiatowej jest w stanie rozwiązać wyżej opisane problemy, działania doraźne nie będą wystarczające.

Trzeba mieć świadomość, że zdobycie pozwolenia na budowę dla opisywanego zadania będzie procesem bardzo skomplikowanym i długotrwałym:

Etap koncepcji

Na tym etapie powinna powstać szczegółowa koncepcja przedstawiająca różne warianty rozbudowy drogi. Powinny powstać założenia co do przekroju drogi, jej przebiegu, rozwiązania wysokościowego . Założenia powinny być oparte na dokładnym rozpoznaniu stanu istniejącego (mapa do celów projektowych, badania ruchu, badania geotechniczne, wstępny wywiad środowiskowy).

Koncepcja również powinna odpowiedzieć na pytanie gdzie i w jaki sposób odprowadzić wody opadowe, które obecnie odpływają z drogi gruntowej w sposób

DGN Projekty Drogowe Sp. z o.o.

niekontrolowany na przyległy teren. Bardzo prawdopodobnym jest, że wystąpi konieczność budowy sztucznego odbiornika wód deszczowych (zbiornik retencyjny, studnie chłonno-rozsączające). Ze względu na duże spadki rowy drogowe będą musiały być specjalnie umocnione, wyposażone w kaskady i palisady. Na etapie koncepcji trzeba założyć sposób rozwiązania problemu osuwających się skarp przyległych do drogi.

Z uwagi na istniejące ukształtowanie terenu przewiduje się, konieczność przemieszczenia dużych mas ziemnych. Na etapie koncepcji trzeba będzie wykonać wstępny projekt robót ziemnych dla każdego z wariantów.

⚡ Etap wykonania karty informacyjnej przedsięwzięcia i zdobycie Decyzji o Środowiskowych Uwarunkowaniach Przedsięwzięcia.

Istotnym bardzo aspektem jest fakt, że cały omawiany odcinek biegnie w lesie oraz w obszarze chronionego krajobrazu. Aspekty środowiskowe będą miały bardzo duży wpływ na ostatecznie przyjęte rozwiązanie. Tym bardziej, że poszerzenie pasa drogowego będzie wymuszało przejście działek leśnych oraz wycinki drzewostanu w znacznej ilości.

Przygotowana karta informacyjna przedsięwzięcia będzie musiała przedstawić charakterystykę przyrodniczą terenu , z uwzględnieniem gatunków grzybów, roślin, zwierząt. W karcie trzeba będzie ocenić wpływ inwestycji na środowisko, określić ilość drzew do wycinki, określić czy konieczne będą przejścia oraz ogrodzenia ochronne i naprowadzające dla zwierząt. Dodatkowo karta powinna wskazywać jakie środki zaradcze zostaną wprowadzone w celu minimalizacji negatywnego oddziaływania na środowisko.

Opracowaniem takiej karty powinna zająć się specjalistyczna firma zdolna do przeprowadzenia odpowiednich inwentaryzacji środowiskowych.

⚡ Etap wykonania wielobranżowego projektu budowlanego rozbudowy drogi wraz z projektem podziału działek.

Dokumentacja projektowa w fazie projektu budowlanego będzie wymagała szczegółowego rozwiązania wszystkich aspektów technicznych, na bazie założeń wynikających z poprzednich etapów oraz zdobycia wymaganych uzgodnień od właściwych instytucji.

Ze względu na szeroki zakres rodzajowy przewidywanych zagadnień, spodziewać się należy, że projekt będzie rozbudowany i wielobranżowy oparty na dodatkowych specjalistycznych analizach i badaniach (badania geotechniczne, analiza stateczności nasypów, opracowania hydrologiczne itp.). Projekt budowlany musi również zawierać rozwiązanie wszystkich kolizji z istniejącą infrastrukturą.

W ostatecznym rozrachunku, po dokładnym określeniu zakresu całej inwestycji możliwe będzie zdefiniowanie nowych granic pasa drogowego i wykonanie adekwatnego projektu podziału nieruchomości, co z kolei umożliwi stworzenie wniosku o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.

DGN Projekty Drogowe Sp. z o.o.

Km 0+930 – Km 2+270 – odcinek miejski

Począwszy od km 1+060 droga biegnie w zakresie obowiązującego MPZP. Co ważne ani obecny pas drogowy ani pas założony w MPZP, nie spełniają wymogów warunków technicznych dla drogi publicznej klasy Z. Pas drogowy jest za wąski. Warunki techniczne określają minimalną szerokość pasa drogowego dla tej klasy drogi na 20m. Obecnie pas średnio posiada szerokość ok. 10m.

Na powyższym odcinku największym problemem wydaje się nieodpowiednia geometria jezdni na odcinku od km 0+930 do km 1+300. Konieczna jest przebudowa istniejącej jezdni polegająca na poszerzeniu jezdni i korekcie rozwiązania wysokościowego. Przebudowana również powinna być pętla autobusowa, która obecnie posiada niewystarczające parametry.

Dalszy odcinek jest w stanie bardzo dobrym i nie wymaga większych prac budowlanych. Pomimo zbyt wąskiego pasa drogowego jak dla drogi tej klasy, wydaje się, że ulica spełnia swoją funkcję prowadząc ruch tranzytowy i jednocześnie odpowiednio uspokajając ruch.

Km 2+270– Km 2+760 – odcinek leśny.

Na opisywanym odcinku droga biegnie w zakresie obowiązującego MPZP. Co ważne ani obecny pas drogowy ani pas założony w MPZP, nie spełniają wymogów warunków technicznych dla drogi publicznej klasy Z. Pas drogowy jest za wąski. Warunki techniczne określają minimalną szerokość pasa drogowego dla tej klasy drogi na 20m. Obecnie pas posiada zmienną szerokość od 5m - do 12m. Dodatkowo przebieg drogi w terenie nie pokrywa się z pasem drogowym określonym przez granice działek. Należałoby uregulować ten problem poprzez poszerzenie pasa drogowego. Również szerokość jezdni powinna być doprowadzona do wymaganej przez obowiązujące warunki techniczne.

Odcinek charakteryzuje się dobrym stanem nawierzchni jezdni.

Km 2+760– Km 3+270 – odcinek zamiejski.

Na opisywanym odcinku droga biegnie w zakresie obowiązującego MPZP. Co ważne ani obecny pas drogowy ani pas założony w MPZP, nie spełniają wymogów warunków technicznych dla drogi publicznej klasy Z. Pas drogowy jest za wąski. Warunki techniczne określają minimalną szerokość pasa drogowego dla tej klasy drogi na 20m. Obecnie pas posiada zmienną szerokość od 7,6m - do 21m. Dodatkowo do km 2+830, przebieg drogi w terenie nie pokrywa się z pasem drogowym określonym przez granice działek. Należałoby uregulować ten problem poprzez poszerzenie pasa drogowego. Również szerokość jezdni powinna być doprowadzona do wymaganej przez obowiązujące warunki techniczne.

Odcinek charakteryzuje się dobrym stanem nawierzchni jezdni.

5. Kolejne etapy przygotowania inwestycji.

W związku z koniecznością poszerzenia pasa drogowego, w obecnym stanie prawnym, jedyną właściwą ścieżką postępowania wydaje się przeprowadzenie rozbudowy drogi powiatowej nr 1930G w oparciu o decyzję o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej [ZRID]. Aby ten cel osiągnąć przewiduje się następujące etapy realizacji inwestycji:

1. Wykonanie szczegółowej i wielobranżowej koncepcji rozbudowy drogi powiatowej. Szczegółowość wystarczająca do określenia granic nowego pasa drogowego oraz do wykonania karty informacyjnej przedsięwzięcia .

Szacunkowy czas trwania – ok. 6 miesięcy.

2. Wykonanie karty informacyjnej przedsięwzięcia i zdobycie Decyzji o Środowiskowych Uwarunkowaniach Przedsięwzięcia.

Szacunkowy czas trwania – ok. 12 miesięcy.

3. Wykonanie wielobranżowego projektu budowlanego rozbudowy drogi wraz z projektem podziału działek.

Szacunkowy czas trwania – ok. 12 miesięcy.

4. Zdobycie decyzji ZRID.

Szacunkowy czas trwania – ok. 4 miesięcy.

ZAŁĄCZNIK nr 1

**Fragment uchwały nr XXXVII/293/2010 Rady Gminy
Kolbudy z dnia 27 kwietnia 2010r.**

10. STAWKA PROCENTOWA SŁUŻĄCA DO NALICZANIA OPŁATY Z TYTUŁU WZROSTU WARTOŚCI TERENU: 0%

11. SPOSOBY ZAGOSPODAROWANIA TERENÓW LUB OBIEKTÓW PODLEGAJĄCYCH OCHRONIE, USTALONYCH NA PODSTAWIE ODREBNYCH PRZEPISÓW: nie dotyczy

12. SZCZEGÓLNE WARUNKI ZAGOSPODAROWANIA TERENÓW ORAZ OGRANICZENIA W ICH UŻYTKOWANIU: nie dotyczy

13. INFORMACJE I ZALECENIA NIE BĘDĄCE PODSTAWĄ WYDAWANIA DECYZJI ADMINISTRACYJNYCH : nie ustala się

KARTA TERENU

MIEJSCOWEGO PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO DLA OBRĘBU OTOMIN W GMINIE KOLBUDY OBEJMUJĄCEGO TEREN WZDŁUŻ UL. KONNEJ I SŁONECZNEJ WRAZ Z CZĘŚCIĄ OBSZARU OBJĘTEGO MIEJSCOWYM PLANEM ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO ZATWIERDZONEGO UCHWAŁĄ NR VI/54/2003 RADY GMINY KOLBUDY Z DNIA 24 CZERWCA 2003 R., NA GRANICY Z MIASTEM GDAŃSKIEM

1. NUMER TERENU: 68

2. POWIERZCHNIA: 2,45ha

3. KLASA DROGI: KDZ – ulica zbiorcza (ulica Słoneczna)

4. PARAMETRY, WSKAŹNIKI I WYPOSAŻENIE DROGI:

4.1 szerokość w liniach rozgraniczających – jak na rysunku planu,

4.2 przekrój – jezdnia, chodnik lub chodniki,

4.3 dostępność do terenów przyległych – bez ograniczeń,

4.4 wyposażenie – dopuszcza się lokalizację ścieżki rowerowej, zatoki autobusowe

5. POWIĄZANIA Z UKŁADEM ZEWNĘTRZNYM

poprzez połączenie z jezdnią serwisową drogi krajowej S6 - Obwodnica Trójmiasta (poza granicami planu) oraz poprzez połączenie z drogą krajową nr 7 (poza granicami planu)

6. ZASADY OCHRONY DZIEDZICTWA KULTUROWEGO I ZABYTEKÓW ORAZ DÓBR KULTURY WSPÓŁCZESNEJ:

6.1 strefy ochrony dóbr kultury – teren w części objęty strefą ochrony krajobrazu,

6.2 zasady kształtowania struktury przestrzennej – stosuje się zasady zawarte w pkt 7.2,

6.3 zasady ochrony obiektów o wartościach kulturowych – nie dotyczy

7. ZASADY OCHRONY ŚRODOWISKA, PRZYRODY I KRAJOBRAZU KULTUROWEGO:

7.1 odprowadzanie wód opadowych zgodnie z przepisami odrębnymi,

7.2 ochrona zachowawcza drzew z dopuszczeniem cięć pielęgnacyjnych, cięć związanych z niezbędnymi rozwiązaniami technicznymi, z zastrzeżeniem pkt 11

8. SPOSOBY I TERMINY TYMCZASOWEGO ZAGOSPODAROWANIA, URZĄDZANIA I UŻYTKOWANIA TERENU: zakaz tymczasowego zagospodarowania

9. ZASADY KSZTAŁTOWANIA PRZESTRZENI PUBLICZNYCH:

9.1 mała architektura – dopuszcza się,

9.2 nośniki reklamowe – wyklucza się,

9.3 tymczasowe obiekty usługowo-handlowe – wyklucza się,

9.4 urządzenia techniczne – dopuszcza się,

9.5 zieleń – dopuszcza się

10. STAWKA PROCENTOWA SŁUŻĄCA DO NALICZANIA OPŁATY Z TYTUŁU WZROSTU WARTOŚCI TERENU: 0%

11. SPOSOBY ZAGOSPODAROWANIA TERENÓW LUB OBIEKTÓW PODLEGAJĄCYCH OCHRONIE, USTALONYCH NA PODSTAWIE ODREBNYCH PRZEPISÓW: pomnik przyrody nr 1112 (dąb szypułkowy) – orientacyjna lokalizacja, jak na rysunku planu – zagospodarowanie obszaru wokół pomnika zgodnie z przepisami odrębnymi

12. SZCZEGÓLNE WARUNKI ZAGOSPODAROWANIA TERENÓW ORAZ OGRANICZENIA W ICH UŻYTKOWANIU: nie dotyczy

13. INFORMACJE I ZALECENIA NIE BĘDĄCE PODSTAWĄ WYDAWANIA DECYZJI ADMINISTRACYJNYCH :

13.1 teren sąsiaduje z Otomińskim Obszarem Chronionego Krajobrazu (częściowo poza granicami planu),

13.2 granica zlewni Kanału Raduni (przebieg orientacyjny), jak na rysunku planu

KARTA TERENU

MIEJSCOWEGO PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO DLA OBRĘBU OTOMIN W GMINIE KOLBUDY OBEJMUJĄCEGO TEREN WZDŁUŻ UL. KONNEJ I SŁONECZNEJ WRAZ Z CZĘŚCIĄ OBSZARU OBJĘTEGO MIEJSCOWYM PLANEM ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO ZATWIERDZONEGO UCHWAŁĄ NR VI/54/2003 RADY GMINY KOLBUDY Z DNIA 24 CZERWCA 2003 R., NA GRANICY Z MIASTEM GDAŃSKIEM

1. NUMER TERENU: 69

2. POWIERZCHNIA: 0,89ha

3. KLASA DROGI: KDW – ulica wewnętrzna

4. PARAMETRY, WSKAŹNIKI I WYPOSAŻENIE DROGI:

4.1 szerokość w liniach rozgraniczających – jak na rysunku planu,

4.2 przekrój – jezdnia, chodnik lub chodniki,

4.3 dostępność do terenów przyległych – bez ograniczeń,

4.4 wyposażenie – nie ustala się

5. POWIĄZANIA Z UKŁADEM ZEWNĘTRZNYM

poprzez połączenie z ulicą w terenie 68.KDZ (ulica Słoneczna)

6. ZASADY OCHRONY DZIEDZICTWA KULTUROWEGO I ZABYTKÓW ORAZ DÓBR KULTURY WSPÓŁCZESNEJ : nie dotyczy

7. ZASADY OCHRONY ŚRODOWISKA, PRZYRODY I KRAJOBRAZU KULTUROWEGO: stosuje się przepisy odrębne

8. SPOSOBY I TERMINY TYMCZASOWEGO ZAGOSPODAROWANIA, URZĄDZANIA I UŻYTKOWANIA TERENU : zakaz tymczasowego zagospodarowania

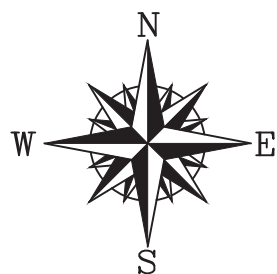
9. ZASADY KSZTAŁTOWANIA PRZESTRZENI PUBLICZNYCH:

9.1 mała architektura – dopuszcza się,

9.2 nośniki reklamowe – wyklucza się,

9.3 tymczasowe obiekty usługowo-handlowe – wyklucza się,

Orientacja



lokalizacja przedsięwzięcia



PROJEKTY DROGOWE SP. Z O.O.

ul. Daliowa 18 83-032 Skowarcz

NIP: 583-312-14-63 REGON: 221 172 141

Tel: 058 550-73-75 e-mail: biuro@dgn.net.pl

Budowa drogi powiatowej nr 1930G Otomin - Sulmin

ORIENTACJA

Data: 05.2014

Faza opracowania: Ekspertyza techniczna

Skala: -----

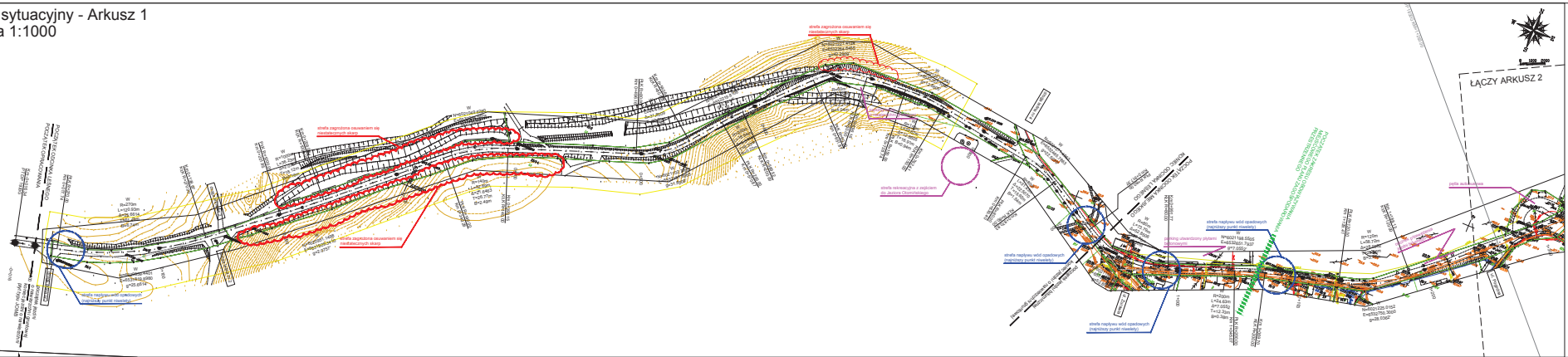
Autor
opracowania:

mgr inż. Paweł Nowak

spec. drogowa
upr. nr POM/0138/POOD/05

Nr rys.
1

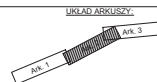
Plan sytuacyjny - Arkusz 1
Skala 1:1000



ŁĄCZY ARKUSZ 2

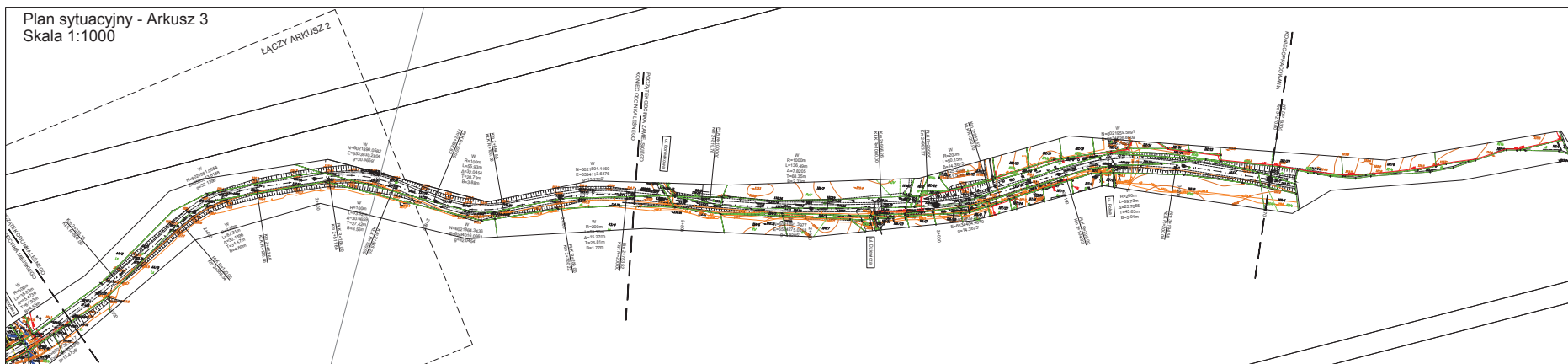


DGN		Budowa drogi powiatowej nr 1030G Chornik - Białka	
PLAN SITUACYJNY - Arkusz 1		Skala 1:1000	
Opis	05.2014	Pracownia Inżynierska	Str. 1
Autorka	mgr inż. Renata Kozłowska	Projektant	2.1

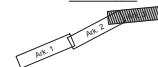


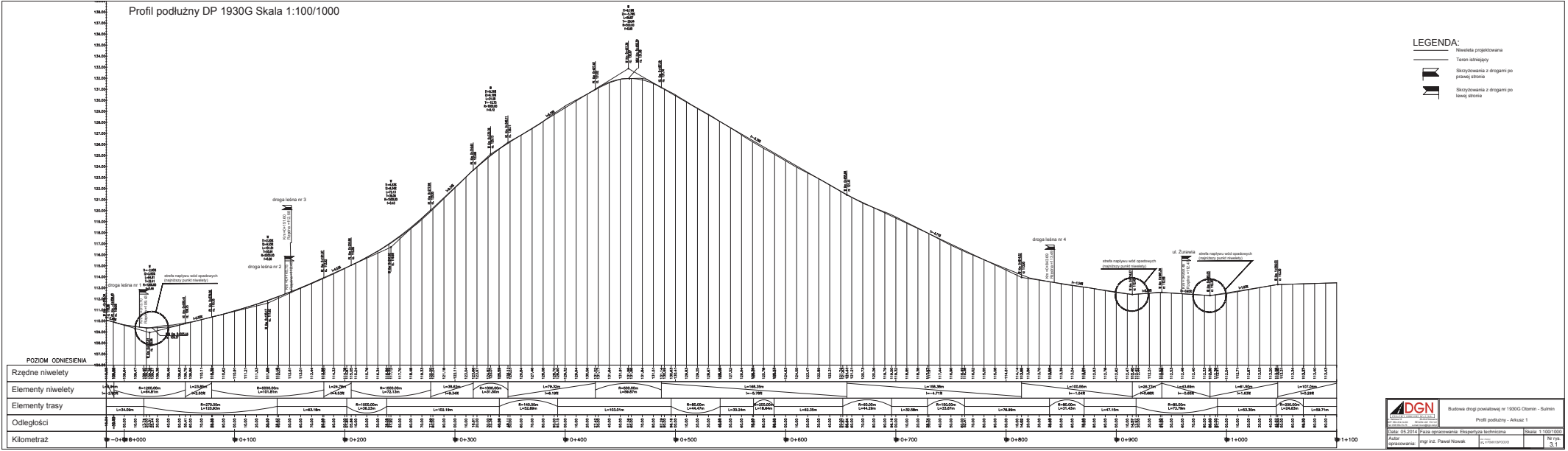
--- ARKUSZ 3 ---

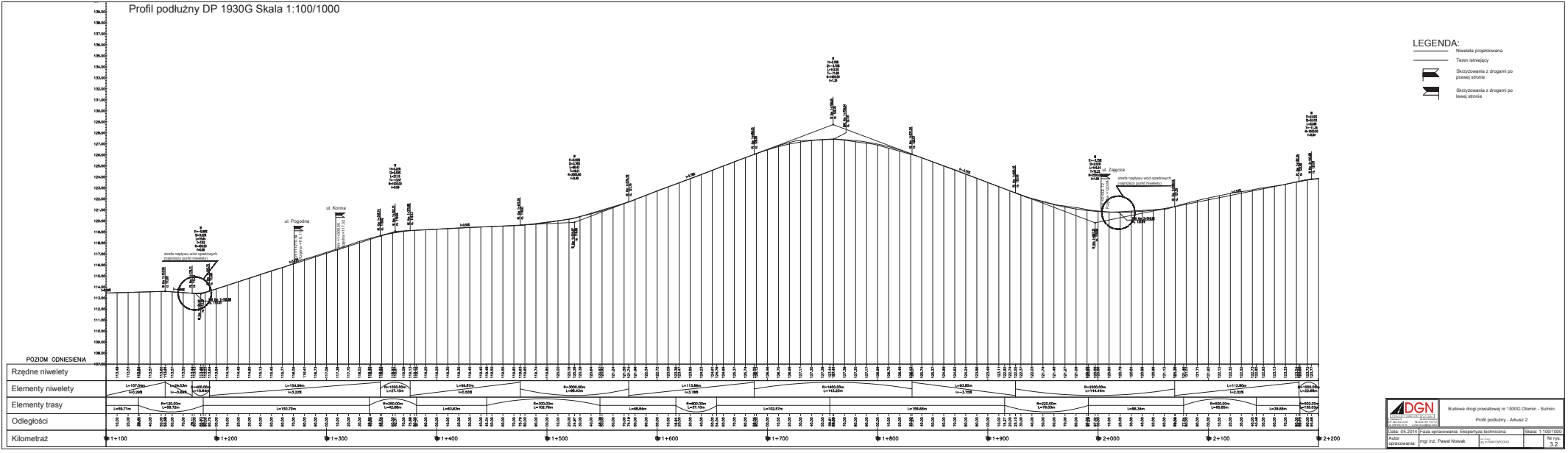
ŁĄCZY ARKUSZ 2

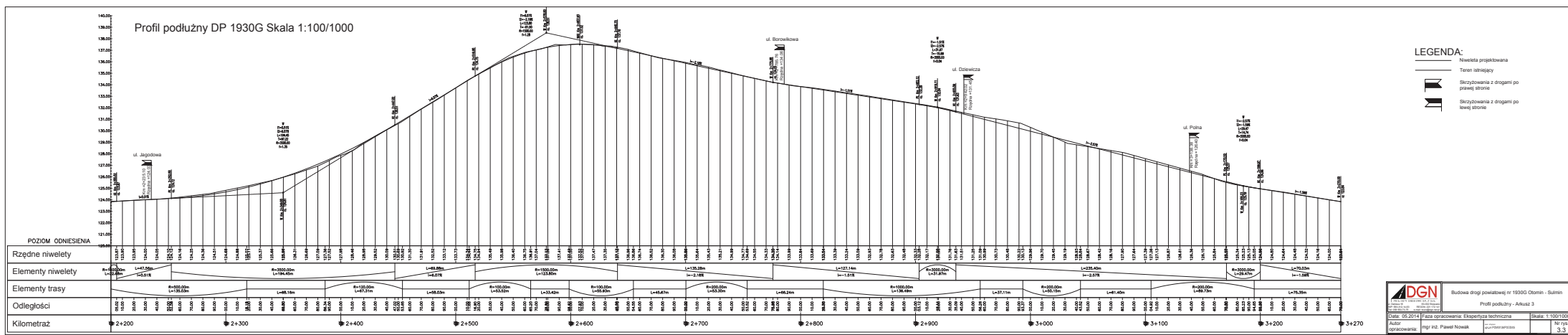


UKŁAD ARKUSZY










Propozycja nowego przebiegu drogi na odc. od km 0+000 do km 1+000
Skala 1:1000



		Budowa drogi powiatowej nr 1930G Olsztyn - Sułmin	
<small>PROJEKTOWANIE I WYKONANIE DOKUMENTACJI TECHNICZNEJ I PROJEKTOWANIE I WYKONANIE DOKUMENTACJI WYKONAWCZEJ</small>		Propozycja nowego przebiegu drogi na odc. od km 0+000 do km 1+000	
Data: 05.2014		Faza opracowania: Ekspertyza techniczna	Skala: 1:1000
Autor opracowania: mgr inż. Paweł Nowak			Nr rys. 4