

# **KARTA INFORMACYJNA PRZEDSIĘWZIĘCIA PRZEBUDOWA UL. STASZICA W SŁAWNIE**

## **RODZAJ PRZEDSIĘWZIĘCIA:**

PRZEBUDOWA ULICY STASZICA WRAZ Z ODWODNIENIEM W M. SŁAWNO.

## **1. PODSTAWOWE DANE O PRZEDSIĘWZIĘCIU**

### **1.1. Inwestor:**

Gmina Miasto Sławno

### **1.2. Lokalizacja:**

Przewiduje się, że Inwestycja objęta opracowaniem położona będzie na działkach nr 343, 222/7 obręb 003 w Sławnie.

### **1.3. Stan istniejący**

Przedmiotowa droga w chwili obecnej w części posiada w części nawierzchnię asfaltową.

Stan techniczny ulicy jest zły. Występują liczne zapadnięcia, dziury, wyboje, ubytki w asfalcie. Nawierzchnia ulicy jest zdeformowana, posiada nieregularne spadki poprzeczne i podłużne. Szerokość jezdnej wynosi 5 m

Zjazdy na przyległe działki są nieuporządkowane pod względem drogowym.

Teren przewidziany pod inwestycje posiada uzbrojenie w sieci telekomunikacyjne, energetyczne, wodociągowe, kanalizacyjne.

Brak segregacji użytkowników drogi, brak przejrzystej organizacji ruchu, a także zły stan nawierzchni ma niekorzystny wpływ na bezpieczeństwo ruchu. Stan nawierzchni niekorzystnie wpływa również na komfort jazdy i walory estetyczne miejscowości, co zniechęca potencjalnych inwestorów.

### **1.4. Zakres i skala projektowanego przedsięwzięcia**

Celem przedsięwzięcia jest:

- uporządkowanie istniejącej ulicy pod względem drogowym, poprzez przebudowę jezdni, chodników, zjazdów, zapewnienie odprowadzenia wód opadowych do kanalizacji deszczowej.

Projektowaną kanalizację deszczową przewiduje się włączyć do istniejącego kolektora kanalizacji deszczowej.

W obszarze przedsięwzięcia będą wykonane następujące prace:

- rozbiórka części istniejących elementów drogowych jak nawierzchnia bitumiczna, z płyt betonowych, płytek chodnikowych, krawężników,
- prace pomiarowe wykonywane przez uprawnioną jednostkę geodezyjną, polegające na wytyczeniu osi i głównych punktów drogi, zabezpieczeniu punktów osnowy geodezyjnej;
- roboty przygotowawcze tj. usunięcie zakrzewienia i zadrzewienia, usunięcie humusu;
- roboty ziemne, polegające na wykonaniu wykopów, nasypów, bądź korytowania;
- roboty związane z budową odcinków kanalizacji deszczowej, przykanalików oraz urządzeń odwadniających ulice np: studzienki ściekowe.
- przygotowanie koryta pod warstwy konstrukcyjne;
- ułożenie poszczególnych warstw konstrukcyjnych jezdni, chodników, miejsc postojowych;
- montażu znaków drogowych wg projektu docelowej organizacji ruchu.

### **1.5. Projektowane technologie**

#### a. Jezdnia z asfaltobetonu gr 5 cm.

- Warstwa ścieralna grubości - 5 cm
- Podsyпка piaskowo-cementowa 4:1 grubości - 3 cm
- Podbudowa zasadnicza z chudego betonu grubości - 12 cm
- Warstwa odcinająca z piasku grubości - 25 cm

#### b. Zjazd

- Warstwa ścieralna z asfaltobetonu grubości - 5 cm
- Podsyпка cementowo – piaskowa grubości - 3 cm
- stabilizowanego mechanicznie 0/31.5mm grubości - 15 cm
- Warstwa odcinająca z pospółki grubości - 15cm

#### c. Krawężniki/obrzeża/ścieki

- krawężnik uliczny - 15x30cm na podsypce cem.-piaskowej 1:4 gr. 5cm, całość na ławie betonowej z oporem o wymiarach 30x25cm z betonu C8/10
- krawężnik najazdowy - 15x22cm na podsypce cem.-piaskowej 1:4 gr. 5cm, całość na ławie betonowej o wymiarach 30x25cm z betonu B-10
- obrzeże betonowe - 8x30cm na podsypce cem.-piaskowej 1:4 gr. 5cm

#### d. Chodniki



studzienek ściekowych oraz urządzenia i produkty potrzebne do wykonania oświetlenia drogowego.

W fazie eksploatacji materiały te będą używane przy konieczności remontu, konserwacji lub w wyniku uszkodzeń.

## **2.OPIS ANALIZOWANYCH WARIANTÓW PLANOWANEGO PRZEDSIĘWZIĘCIA**

### **2.1. Wariant polegający na niepodjęciu przedsięwzięcia**

Ze względu na wzrastający stopień zabudowy i inwestycji na przedmiotowym obszarze, a tym samym wzrastający ruch na przedmiotowej drodze, nie podejmowanie przedsięwzięcia spowoduje nieuporządkowanie układu komunikacyjnego, ciągłą degradację gruntowych nawierzchni drogowych, pogłębianą też przez niszczycielski wpływ wód opadowych. Czynniki te wpłyną będą niekorzystnie na:

- bezpieczeństwo ruchu (brak segregacji użytkowników drogi, brak organizacji ruchu, oświetlenia),
- komfort jazdy (nawierzchnia gruntowa i z płyt betonowych, na części brak odprowadzenia wód opadowych i z topniejącego śniegu),
- stan techniczny pojazdów
- samopoczucie użytkowników dróg
- walory estetyczne.

### **2.2 Wariant najbardziej korzystny**

Projektowany wariant zezwala na uporządkowanie układu komunikacyjnego, na poprawę bezpieczeństwa ruchu kołowego i pieszego. Podniesie walory funkcjonalne i estetyczne. Uporządkuje problem odprowadzenia wód deszczowych. Wariant ten jest połączeniem realizacji polityki zrównoważonego rozwoju polegającego na zaspokojeniu potrzeb społeczeństwa z jednoczesną ochroną środowiska naturalnego.

## **3.OPIS PRZEDSIĘWZIĘĆ CHRONIĄCYCH ŚRODOWISKO**

### **3.1. Wpływ na środowisko gruntowo - wodne**

Przyjęte rozwiązania (odprowadzenie wody opadowej do kanalizacji deszczowej) zapewniają, że inwestycja nie będzie oddziaływała niekorzystnie na środowisko gruntowo – wodne.

### **3.2. Ochrona powietrza atmosferycznego**

Inwestycja, polegająca na budowie utwardzonych ulepszonych nawierzchni ulic, wydzieleniu miejsc postojowych oraz budowie chodników, wraz z ich odwodnieniem i oświetleniem, nie będzie miała niekorzystnego oddziaływania na powietrze atmosferyczne. Jedynie w fazie realizacji przedsięwzięcia może posiadać pewien niekorzystny wpływ, związany z typowym funkcjonowaniem placu budowy. Objawi się on nieznaczną emisją zanieczyszczeń pyłowych i gazowych.

### **3.3. Zagrożenie środowiska hałasem**

Planowana inwestycja nie wpływa na zmianę (pogorszenie) klimatu akustycznego, wręcz zostanie on poprawiony w fazie eksploatacji. Jedynie w fazie realizacji inwestycji nastąpi zwiększenie natężenia hałasu i wibracji, jednak ze względu na znikomy i przejściowy jego charakter, można uznać ten wpływ za nieszkodliwy.

## **4. INFORMACJE KOŃCOWE**

Z przeprowadzonej analizy projektowanego przedsięwzięcia „Przebudowa ul. Staszica wraz z jej odwodnieniem w m. Sławno” wynika, że:

- w fazie realizacji przedsięwzięcie będzie posiadać w niewielkim stopniu niekorzystny wpływ na środowisko, związane jest to z funkcjonowaniem placu budowy. Pojawią się zanieczyszczenia pyłowe i gazowe oraz zwiększy się natężenie hałasu i wibracji. Ten niekorzystny wpływ będzie miał charakter przejściowy;
- w fazie eksploatacji zmniejszy się zagrożenie bezpieczeństwa ruchu kołowego, zmniejszy się hałas oraz awaryjność pojazdów poruszających się po ulicach;
- woda opadowa i z topniejącego śniegu, przechwytywana będzie przez studzienki ściekowe i odprowadzana do projektowanej sieci kanalizacji deszczowej, ta zaś włączona zostanie do istniejącego kolektora kanalizacji deszczowej;

Uwzględniając aspekt społeczno – funkcjonalny projektu, można stwierdzić, że przedsięwzięcie spowoduje:

- ograniczenie zagrożeń związanych z brakiem przejrzystości organizacji ruchu, segregacji użytkowników drogi, itp.
- podniesienie walorów funkcjonalnych i estetycznych miejscowości.