

# KARTA INFORMACYJNA PRZEDSIĘWZIĘCIA PRZEBUDOWA UL. KRASICKIEGO W SŁAWNIE

## RODZAJ PRZEDSIĘWZIĘCIA:

PRZEBUDOWA ULICY KRASICKIEGO W M. SŁAWNO.

### 1. PODSTAWOWE DANE O PRZEDSIĘWZIĘCIU

#### **1.1. Inwestor:**

Gmina Miejska Sławno

#### **1.2. Lokalizacja:**

Przewiduje się, że Inwestycja objęta opracowaniem położona będzie na działce nr 525 obręb 003 w Sławnie.

#### **1.3. Stan istniejący**

Przedmiotowy odcinek drogi w chwili obecnej ma nawierzchnię gruntową.

Stan techniczny ulicy jest zły. Występują liczne zapadnięcia, dziury, wyboje. Nawierzchnia ulicy jest zdeformowana, posiada nieregularne spadki poprzeczne i podłużne. Droga posiada chodniki, odwodnienie i oświetlenie drogowe na analizowanym odcinku. Szerokość jezdnej wynosi 6 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, zjazdów.

W obszarze przedsięwzięcia będą wykonane następujące prace:

2. prace pomiarowe wykonywane przez uprawnioną jednostkę geodezyjną, polegające na wytyczeniu osi i głównych punktów drogi, zabezpieczeniu punktów osnowy geodezyjnej;
3. roboty przygotowawcze tj. usunięcie zakrzewienia i zadrzewienia, usunięcie humusu;
4. roboty ziemne, polegające na wykonaniu wykopów, nasypów, bądź korytowaniu;
5. przygotowanie koryta pod warstwy konstrukcyjne;
6. ułożenie poszczególnych warstw konstrukcyjnych jezdni, urządzenie zieleni;
  - montażu znaków drogowych wg projektu docelowej organizacji ruchu.

#### 1.5. Powierzchnie nieruchomości

Poniżej zestawiono przewidywane utwardzone powierzchnie poszczególnych dróg oraz powierzchnie zieleni i procentowy udział zieleni w pasie drogowym.

Pas drogowy:	1475 m <sup>2</sup>
Drogi zjazdy:	76 m <sup>2</sup>
Zieleń:	120 m <sup>2</sup>

#### 1.6. Projektowane technologie

##### e. Jezdnia z betonowej kostki brukowej

- Warstwa ścieralna z kostki betonowej szarej grubości - 8 cm
- Podsypka piaskowo-cementowa 4:1 grubości - 3 cm
- Podbudowa zasadnicza z chudego betonu grubości - 12 cm
- Podbudowa pomocnicza z gruntocementu Rm=1.5Mpa grubości - 10 cm
- Warstwa odcinająca z piasku grubości - 25 cm

##### f. Zjazd

- Warstwa ścieralna z kostki betonowej czerwonej grubości - 8 cm
- Podsypka cementowo – piaskowa grubości - 3 cm
- Podbudowa z kruszywa łamanego
- stabilizowanego mechanicznie 0/31.5mm grubości - 15 cm

- Warstwa odcinająca z pospółki grubości - 15cm

g. 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

### 1.7. Sposób realizacji przedsięwzięcia

Prace rozbiórkowe i budowlane składające się na inwestycję będą prowadzone przy użyciu:

- maszyny do robót ziemnych: spycharka, ładowarka, zagęszczarka, walce drogowe, równiarka, koparka;
- maszyny do transportu: samochody dostawcze i wywrotki;
- maszyny do robót nawierzchniowych: szczotki mechaniczne, walce drogowe, zagęszczarka.

Wykonawca ma obowiązek znać i stosować w czasie prowadzenia robót wszelkie przepisy dotyczące ochrony środowiska naturalnego.

W czasie trwania budowy i wykończenia robót wykonawca będzie:

- utrzymywał teren budowy i wykopy bez wody stojącej;
- zabezpieczał teren budowy;
- podejmował wszelkie uzasadnione kroki mające na celu stosowanie się do przepisów i norm w zakresie ochrony środowiska i BHP;
- unikał uciążliwości dla osób lub własności społecznej i innej, a wynikającej ze skażenia, hałasu lub innych przyczyn powstałych w następstwie jego sposobu działania.

Prawidłowa realizacja przedsięwzięcia związana jest z przestrzeganiem ostrych reżimów technologicznych, zastosowaniem wysokiej jakości sprzętu i materiałów budowlanych.

Wynika to z obowiązujących aktów normatywno – prawnych.

### 1.8. Wykorzystanie materiałów

Planowane przedsięwzięcie nie wiąże się z wykorzystywaniem wody, energii i paliw w zakresie drogowym podczas eksploatacji. W fazie realizacji przedsięwzięcia woda,

energia i paliwo wykorzystane będą dla potrzeb budowy (paliwo do pojazdów i maszyn, energia do urządzeń, woda do celów produkcji i pielęgnacji betonu).

Innymi materiałami użytymi w celu realizacji inwestycji są materiały projektowane jako warstwy konstrukcyjne dróg (kostka betonowa, beton, kruszywo łamane, pospółka, krawężniki, obrzeża itp.). Ich ilość wynika bezpośrednio z przyjętych grubości i powierzchni poszczególnych warstw (punkt 1.5 i 1.6). A także materiały do budowy przykanalików i 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 podjęcie 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. Krasickiego” 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. Pojawia 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.