

Karta informacyjna przedsięwzięcia

zgodnie z art. 3 ust. 1 pkt 5 Ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko

1. Rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia.

Przedmiotem planowanego przedsięwzięcia jest przebudowa skrzyżowania ulicy Jedności Narodowej, Polanowskiej, Koszalińskiej oraz ulicy Chełmońskiego. Przedsięwzięcie zlokalizowane jest na obszarze województwa zachodniopomorskiego w powiecie sławieńskim w miejscowości Sławno.

W zakres opracowania wchodzi również, przebudowa parkingów, przebudowa chodników, wykonanie wysepek kanalizujących ruch wraz z azylami dla pieszych, przebudowa istniejących zjazdów oraz odtworzenie oraz wykonanie nowych trawników.

Ze względu na występowanie na obecnym skrzyżowaniu 5 wlotów powodujących zwiększenie wystąpienia kolizji, planuje się przebudować powyższe skrzyżowanie na skrzyżowanie typu rondo eliptyczne. Rozwiązanie te podporządkuje wszystkie wloty, przyczyni się do zmniejszenia prędkości w obrębie skrzyżowania oraz upłynni ruch.

Istniejąca szerokość jezdni poszczególnych ulic przedstawia się następująco:

- ulica Jedności Narodowej – od 6.0 do około 24.0m,
- ulica Polanowska – około 9.3m,
- ulica Koszalińska – około 9.0m,
- ulica Chełmońskiego - około 6.0m.

Jezdnie ulicy Polanowskiej, Koszalińskiej, Chełmońskiego oraz w części ulicy Jedności Narodowej posiada bitumiczną warstwę ścieralną. Część jezdni ulicy Jedności wykonana jest z kostki kamiennej. Jezdnie bitumiczne ulicy Polanowskiej oraz Koszalińskiej (do przejścia dla pieszych patrząc w kierunku Koszalina) są w zadawalającym stanie technicznym. Jedynym mankamentem są uszkodzenia nawierzchni w pobliżu urządzeń infrastruktury technicznej zlokalizowanych w jezdni (włazy studni kanalizacji deszczowej, sanitarnej, zasowy sieci wodociągowej). Nawierzchnia jezdni ulicy Chełmońskiego oraz ulicy Koszalińskiej (od przejścia dla pieszych patrząc w kierunku Koszalina) jest w stanie technicznym złym. Nawierzchnia ta posiada liczne spękania siatkowe, ubytki lepiszcza oraz ziaren w strukturze mieszanki mineralno-bitumicznej. Na znaczącej powierzchni jezdni występują łaty oraz wyboje. Na brzegach jezdni utworzyły się koleiny strukturalne. Jezdnie utraciły swoją równość poprzeczną oraz podłużną.

Numery działek ewidencyjnych, na którym planuje się przebudowę skrzyżowania:

Dz. nr 694, 948, 859/12, 845/2, 889/6, 890/2, 891/1, 949/1, 904/1, 904/2, 1361, obręb 002 m. Sławno.

Zakres przedsięwzięcia obejmuje:

Na terenie przebudowywanego skrzyżowania przewiduje się następujący zakres robót:

- rozbiórkę istniejącej nawierzchni jezdni, chodników, parkingów,
- wycinka drzew,
- wykonanie pełnej konstrukcji jezdni ronda oraz wlotów poszczególnych ulic,
- przebudowa zjazdów,
- przebudowa chodników,
- wykonanie wysepek kanalizujących wraz z azylami dla pieszych,
- wykonanie trawników,
- wykonanie pierścienia ronda,
- wykonanie oznakowania poziomego i pionowego,
- przebudowa kanalizacji deszczowej,
- usunięcie kolizji z siecią infrastruktury technicznej.

2. Powierzchnia zajmowanej nieruchomości, a także obiektu budowlanego oraz dotychczasowym sposobie ich wykorzystywania i pokrycie nieruchomości szatą roślinną.

Powierzchnie nieruchomości

Poniżej zestawiono przewidywane utwardzone powierzchnie poszczególnych elementów drogi

z przewidywanym rodzajem nawierzchni:

jezdnia - nawierzchnia bitumiczna: 994 m²

jezdnia - nawierzchnia z kostki kamiennej 507 m²

chodnik - nawierzchnia z kostki betonowej: 1653 m²

zatoki postojowe- nawierzchnia z kostki kamiennej: 202 m²

zieleni: 736 m²

Przedmiotowe skrzyżowanie w/w ulic zlokalizowane jest w liniach rozgraniczających dróg publicznych. Ze względu na nieczytelny układ komunikacyjny, sprzyjający powstawaniu kolizji oraz stan technicznych dróg wlotowych zachodzi konieczność przebudowy skrzyżowania. W chwili obecnej

skrzyżowane stanowi połączenie dróg o charakterze tranzytowym (ul. Polanowska oraz Koszalińska na kierunku Polanów - Darłowo - Słupsk) oraz o charakterze lokalnym (ul. Jedności Narodowej i ul. Chełmońskiego). Skrzyżowanie to pełni funkcję komunikacyjną dla ruchu pojazdów i pieszych.

Istniejące wloty dróg krzyżujący się na całym odcinku, objętym inwestycją, posiada nawierzchnię utwardzoną. Jej stan techniczny jest niedostateczny. Liczne zapadnięcia, wyboje, dziury znacznie utrudniają ruch, a nawet mogą być niebezpieczne, dla użytkowników drogi. Powierzchnia drogi jest nierówna i zdeformowana, a spadki są nieregularne. Zły stan nawierzchni niekorzystnie wpływa również na komfort jazdy i walory estetyczne miejsca sąsiadującego do skrzyżowania.

Zjazdy na pobliskie działki i na posesje wykonane są z kostki betonowej ich stan można określić jako zadawalający.

W pasie drogowym występuje zadrzewienie, zlokalizowane na wysepce centralnej skrzyżowania oraz na terenach zielonych. Poza tym w obrębie projektowanego przedsięwzięcia mamy do czynienia raczej z roślinnością niską (trawy oraz żywopłoty). W trakcie realizacji planowanego przedsięwzięcia przewiduje się wycinkę drzew przydrożnych, kolidujących z planowaną przebudową oraz zagrażających ruchowi drogowemu, z uwagi na skrajnię i widoczność, a także ze względu na niszczenie konstrukcji jezdni przez system korzeniowy drzew. Konieczna będzie również wycinka krzewów.

Przed przystąpieniem do prac budowlanych wykonawca robót zobligowany zostanie chronić pozostały drzewostan przed uszkodzeniem w czasie robót.

3. Rodzaj technologii

Inwestycja polegać będzie na przebudowie istniejącego skrzyżowania ulicy Polanowskiej, Koszalińskiej, Jedności Narodowej oraz Chełmońskiego. W zdecydowanej większości inwestycja będzie miała charakter przebudowy w pasie drogowym.

W ramach przedsięwzięcia wykonana będzie pełna konstrukcja nawierzchni jezdni. Przy realizacji inwestycji używany będzie typowy sprzęt budowlany, wykorzystywany przy robotach ziemnych i drogowych. Podstawowe czynności przy wykonywaniu pełnej konstrukcji jezdni to:

- przygotowanie koryta
- wykonanie podbudowy z kruszywa łamanego lub innego
- wykonanie obramowania nawierzchni (z krawężników, obrzeży i ewentualnie korytek ściękowych - dotyczy terenów zabudowanych)
- ułożenie podbudowy zasadniczej z betonu asfaltowego
- ułożenie warstwy wiążącej betonu asfaltowego i warstwy ścieralnej z SMA.

Podbudowę należy wykonać, na uprzednio przygotowanym (utwardzonym, zagęszczonym) podłożu gruntowym doprowadzonym do grupy nośności G1.

Na ciągach pieszych oraz zjazdach na posesje, przewiduje się wykonanie nawierzchni z kostki betonowej.

Ułożenie nawierzchni z kostki na podsypce cementowo- piaskowej można wykonywać ręcznie lub mechanicznie :

- ręcznie układa się mniejsze powierzchnie, zwłaszcza skomplikowane pod względem kształtu lub wymagające kompozycji kolorystycznych, a także nawierzchnie z kostek mających niejednolite wymiary i kształty.
- układanie mechaniczne zaleca się wykonywać na dużych powierzchniach o prostym kształcie, tak aby po ułożeniu mogła przenieść warstwę kostek z palety na miejsce ich ułożenia z wymaganą dokładnością .

Zagęszczanie nawierzchni z kostek brukowych należy prowadzić za pomocą zagęszczarki wibracyjnej (pyłowej) z osłoną z tworzywa sztucznego.

Przewidywane warstwy konstrukcyjne:

jezdnie (pełna konstrukcja):

- warstwa ścieralna – mieszanka mineralno - asfaltowa SMA gr. 4cm
- warstwa wiążąca – beton asfaltowy gr. 6cm
- warstwa podbudowy zasadniczej – beton asfaltowy gr. 7cm
- warstwa podbudowy – kruszywo łamane gr. 20cm
- warstwa odcinająca – pospółka gr. 15cm

chodniki:

- warstwa ścieralna – kostka betonowa gr. 6cm
- podsypka cementowo - piaskowa 1:4 gr. 5cm
- podbudowa – kruszywo łamane gr. 15cm
- warstwa odcinająca – pospółka gr. 15cm

zatoki postojowe:

- warstwa ścieralna – kostka kamienna gr. 7/9cm
- warstwa podsypki – piaskowo-cementowa gr. 5cm
- warstwa podbudowy – kruszywo łamane gr. 15cm
- warstwa odcinająca – pospółka gr. 15cm

zjazdy:

- warstwa ścieralna – kostka betonowa gr. 6cm

- podsypka cementowo - piaskowa 1:4 gr. 5cm
- podbudowa – kruszywo łamane gr. 15cm
- warstwa odcinająca – pospółka gr. 15cm

wyseпки kanalizujące, pierścień ronda, zabruki:

- warstwa ścieralna – kostka kamienna gr. 18/20cm
- warstwa podsypki – piaskowo-cementowa gr. 5cm
- warstwa podbudowy – kruszywo łamane gr. 30cm
- warstwa odcinająca – pospółka gr. 15cm

4. Ewentualne warianty przedsięwzięcia

WARIANT I – wykonanie przedsięwzięcia jako przebudowa istniejącego skrzyżowania polegająca na wzmocnieniu istniejących nawierzchni jezdni. W wariantcie tym nie zmienia się istniejącej geometrii skrzyżowania. Układ komunikacyjny pozostaje bez zmian. Chodniki oraz zjazdy zostają odnowione poprzez rozebranie istniejącej nawierzchni i ułożenie nowej. Stan techniczny jezdni skrzyżowania, zjazdów, miejsc postojowych oraz chodników zostaje polepszony. Rozwiązanie sposobu przejazdu przez rozpatrywane skrzyżowanie zostaje niezmienione co w dalszym ciągu sprzyja pojawieniu się kolizji.

WARIANT II - wykonanie przedsięwzięcia, jako przebudowa skrzyżowania na skrzyżowanie w formie ronda eliptycznego. W wariantcie tym wykonuje się nową nawierzchnię jezdni ronda oraz dróg wlotowych. Przebudowuje się chodniki, zjazdy oraz miejsca postojowe. Buduje się środki uspokojenia ruchu w formie wysepki kanalizujących oraz azyli dla pieszych. Poprzez podporządkowanie wszystkich wlotów otrzymuje się czytelny układ dla kierujących pojazdami, co przyczyni się do zmniejszenia prawdopodobieństwa wystąpienia kolizji. Poprzez wprowadzenie azyli dla pieszych zmniejsza się drogę konieczną do przejścia przez jezdnię, wpłynie to na zwiększenie bezpiecznego przeplatania się ruchu pieszego z samochodowym. Poprzez zastosowanie oryginalnego układu geometrycznego, wykorzystanie do budowy materiałów naturalnych (kostka kamienna, krawężniki kamienne) oraz zwiększenie powierzchni zielonych otrzymuje się bardziej estetyczny i atrakcyjny teren w miejscowości Sławno.

5. Przewidywana ilość wykorzystanej wody, surowców, materiałów paliw oraz energii

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 funkcjonowania placu budowy i do wykonywania robót budowlanych (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 (beton asfaltowy, mieszanka SMA, kostka betonowa, kruszywo łamane, piasek lub pospółka, krawężniki, obrzeża itp.). Ich ilość wynika bezpośrednio z przyjętych grubości i powierzchni poszczególnych elementów drogi.

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

6. Rozwiązania chroniące środowisko

Podczas realizacji przedsięwzięcia należy w szczególności pamiętać aby:

- utrzymywać teren budowy i wykopy bez wody stojącej,
- podejmować wszelkie uzasadnione kroki mające na celu stosowanie się do przepisów i norm w zakresie ochrony środowiska,
- chronić podczas realizacji inwestycji istniejącą roślinność, a w szczególności drzewa i krzewy /nie przeznaczone do wycinki/ przed ich zniszczeniem,
- odpady nie nadające się do dalszego wykorzystania na terenie objętym inwestycją przekazać innym podmiotom prowadzącym działalność w zakresie zbierania i transportu odpadów do recyklingu lub unieszkodliwiania,
- cały sprzęt budowlany, maszyny i urządzenia były w dobrym stanie technicznym,
- nie dopuszczać do niekontrolowanych wycieków substancji ropopochodnych z maszyn i urządzeń wykorzystywanych na budowie,
- przestrzegać warunków i zasad wynikających z przepisów i instrukcji BHP,
- teren budowy był właściwie zabezpieczony – ogrodzenie, poręczce oświetlenie, znaki ostrzegawcze itp.,
- zapewnić, zgodnie z projektem organizacji ruchu, właściwy i bezpieczny ruch na odcinku rekonstruowanej drogi.

Przedmiotowa inwestycja, 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.

7. Rodzaje i przewidywane ilości wprowadzanych do środowiska substancji lub energii przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko

Faza realizacji inwestycji związana jest z jednokrotnym wytworzeniem pewnego rodzaju odpadów.

Przewiduje się że w okresie tym zostaną wytworzone odpady takie jak:

- ziemia z wykopów,

- materiały z rozbiórki istniejących nawierzchni,
- gruz
- elementy infrastruktury naziemnej i podziemnej,
- odpady opakowaniowe.

Urobek z wykopów winien być zagospodarowany w miarę możliwości na terenie objętym inwestycją np. poprzez rozplanowanie na terenach przeznaczonych pod zieleń. Odpady, których wykorzystanie nie będzie możliwe w rejonie inwestycji przekazane zostaną innym podmiotom do wykorzystania, recyklingu lub (w przypadku odpadów niebezpiecznych) do unieszkodliwiania.

Głównym źródłem emisji zanieczyszczeń do powietrza będą maszyny budowlane i środki transportu wykorzystywane w pracach budowlanych oraz przygotowanie i rozkładanie mieszanek asfaltowych. Emisja ta będzie miała charakter krótkotrwały i przemijający.

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, lokalny i przejściowy jego charakter, można uznać ten wpływ za nieszkodliwy.

Przedsięwzięcie nie spowoduje zasadniczych zakłóceń sposobu użytkowania ziemi. W okresie budowy istnieje potencjalne zagrożenie gruntu głównie wyciekami paliwa ze środków transportu i maszyn budowlanych.

W okresie eksploatacji drogi wystąpić mogą emisje związane z ewentualnym odprowadzaniem wód opadowych i roztopowych do wód powierzchniowych lub gruntu. Urządzenia podczyszczające wody opadowe zapewniają ich oczyszczenie z zawartych zawiesin i substancji ropopochodnych do wielkości (wg Rozporządzenia M.Ś. z dnia 29.11.2002r.).

Na podstawie przyjętych rozwiązań techniczno-technologicznych oraz omówionych wcześniej środków zapobiegawczych należy uznać, iż podczas realizacji inwestycji wypracowane zostaną rozwiązania powodujące, iż inwestycja nie będzie oddziaływała niekorzystnie na środowisko w omawianym zakresie.

8. Możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko

Nie stwierdza się transgranicznego oddziaływania na środowisko planowanej inwestycji, na etapie jej realizacji i eksploatacji.

9. Obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody znajdujących się w zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia

Obszar planowanej inwestycji nie podlega ochronie na podstawie ustawy o ochronie przyrody.

Mimo to, zastosowana w tym wypadku technologia, sprzyja bardziej środowisku niż zastosowanie innych bardziej inwazyjnych technologii i nie wiąże się z użyciem dużej ilości energii, jest to rozwiązanie optymalne dla wymaganego przeprowadzenia inwestycji.

Wszystkie potencjalne oddziaływania (głównie emisje substancji gazowych i pyłowych oraz hałasu) będą miały charakter miejscowy i krótkotrwały (w czasie wykonywania robót) a ich zasięg nie przekroczy obszaru objętego inwestycją.