

KARTA INFORMACYJNA PRZEDSIĘWZIĘCIA

sporządzona 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 (Dz. U. z 2008r. Nr 199 poz. 1227), zawierające w szczególności dane:

1) Rodzaj, skala (np. zdolność produkcyjna, pojemność, przepustowość) i usytuowanie przedsięwzięcia:

Przedmiotem planowanego przedsięwzięcia jest budowa ścieżek rowerowych w m. Sławno wraz z oświetleniem. Przewidywana łączna długość ścieżek rowerowych wynosi ok. 3,2 km. Inwestycja w całości jest zlokalizowana na terenie miasta Sławno, w jego Śródmieściu, w obrębie ewidencyjnym nr 2. **Wykaz działek ewidencyjnych, przez które przechodzić będzie inwestycja stanowi załącznik do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.** Przedmiotowe ścieżki rowerowe przebiegać będą przez Park im. Polskiej Organizacji Wojskowej /od ul. M. Curie-Skłodowskiej do ul. Cieszkowskiego/, dalej wzdłuż ul. Cieszkowskiego do Pl. Sportowego, ul. Kąpielową, w rejonie Gimnazjum i OSiR-u wzdłuż Kanału Miejskiego oraz ulicą Kościelną.

2) Powierzchnia zajmowanej nieruchomości, a także obiektu budowlanego oraz dotychczasowy sposób ich wykorzystywania i pokrycie szatą roślinną:

Planowane przedsięwzięcie ma charakter liniowy. Łączna długość planowanych ścieżek rowerowych wynosi ok. 3,2km. Szerokość ścieżek wynosić będzie od 1m do 5m. Szacowana powierzchnia to ok. 12 000 m². Jest to powierzchnia przeznaczona pod utwardzenie nawierzchni ścieżek rowerowych klinkierem lub betonem asfaltowym.

W chwili obecnej tereny, przez które ma przechodzić planowana inwestycja, stanowią w przewadze obszary parku miejskiego. Na terenach parku, planowane ścieżki rowerowe, przebiegać będą śladem istniejących ciągów komunikacyjnych. Część tych ciągów posiada obecnie nawierzchniową, a część ziemną /gruntową/. Ich szerokość waha się od 1,5 do 4,0 m. Woda z opadów deszczu i roztopów jest odprowadzana powierzchniowo, na przyległe tereny zielone. W ciągu istniejących ścieżek komunikacyjnych znajdują się kładki przez Kanał Miejski. Przedmiotowe kładki nie są objęte inwestycją, ich stan jest dobry i nie przewiduje się wykonania na nich żadnych prac.

Planowane ścieżki, w celu zachowania ich ciągłości, przechodzić będą w pasach drogowych ulic miejskich takich jak ul. Cieszkowskiego, ul. Kościelna. W pasach tych, ścieżki zlokalizowane będą wzdłuż istniejącej jezdni, bezpośrednio przy niej lub, jeżeli pozwolą na to warunki lokalne, za pasem zieleni. Lokalizacja ścieżek w pasach drogowych spowoduje konieczność przebudowy istniejących zjazdów do posesji oraz przyległych chodników.

Na obszarze objętym inwestycją występuje zadrzewienie, zlokalizowane wzdłuż jezdni. Poza tym na terenie w obrębie projektowanego przedsięwzięcia mamy do czynienia raczej z roślinnością niską. Nie wyklucza się, że w celu realizacji przedsięwzięcia, konieczna będzie wycinka drzew, kolidujących z planowaną inwestycją oraz zagrażających ruchowi drogowemu, z uwagi na skrajnie i widoczność, a także ze względu na niszczenie konstrukcji jezdni i poboczy przez

system korzeniowy drzew. Liczba i lokalizacja drzew koniecznych do wycinka, będzie możliwa do określenia na etapie sporządzania projektu budowlanego. Przebieg ścieżek rowerowych zostanie zaprojektowany w sposób optymalny, i pozwalający ograniczyć konieczność wycinki drzew do minimum. W ramach kompensacji, mogą zostać wykonane nasadzenia w innych miejscach. Przed przystąpieniem do prac budowlanych wykonawca robót zobligowany zostanie chronić pozostały drzewostan przed uszkodzeniem w czasie robót.

3) Obsługa komunikacyjna:

- lokalizacja wjazdu i wyjazdu – nie dotyczy
- ilość miejsc parkingowo-postojowych na terenie objętym inwestycją – nie dotyczy
- i na obszarach przyległych – nie dotyczy,
- ilość samochodów osobowych szt./ dobę - nie dotyczy,
- ilość samochodów ciężarowych i innych pojazdów szt./ dobę, - nie dotyczy

4) Rodzaj technologii (w odniesieniu do istniejącej i planowanej działalności –charakterystyka istniejącego i planowanego przedsięwzięcia):

W ramach przedsięwzięcia wykonane zostanie 3,2 km ścieżek rowerowych. Przy realizacji inwestycji używany będzie typowy sprzęt budowlany, wykorzystywany przy robotach ziemnych i drogowych. Podstawowe czynności przy wykonywaniu nawierzchni ścieżek rowerowych / konstrukcji to:

- rozbiórka istniejących elementów nawierzchni asfaltowych, płytek betonowych i kostki betonowej
- przygotowanie koryta
- wykonanie podbudowy z kruszywa łamanego lub innego
- Wykonanie obramowania nawierzchni (z krawężników, obrzeży i ewentualnie korytek ściekowych)
- Ułożenie warstwy ścieralnej w klinkieru lub kostki betonowej na podsypce lub warstwy ścieralnej z betonu asfaltowego

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

Ułożenie nawierzchni z klinkieru / kostki betonowej 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 elementów mających niejednolite wymiary i kształty.
- Układanie mechaniczne zaleca się wykonywać na dużych powierzchniach o prostym kształcie, tak aby po układarka mogła przenieść warstwę kostek z palety na miejsce ich ułożenia z wymaganą dokładnością .

Zagęszczanie nawierzchni z klinkieru/kostki betonowej należy prowadzić za pomocą zagęszczarki wibracyjnej (pyłowej) z osłoną z tworzywa sztucznego.

Przewidywane warstwy konstrukcyjne:

Ścieżki rowerowe:

- warstwa ścieralna – klinkier gr. 8cm / bet
- warstwa podsypki – piaskowo-cementowa gr. 5cm beton asfaltowy gr. min. 3cm
- warstwa podbudowy – kruszywo łamane gr. 15cm lub chudy beton gr. 14cm
- ewentualna warstwa odcinająca –gr. 15cm

zjazdy /przebudowa istniejących/:

- warstwa ścieralna – brukowa kostka betonowa gr. 8cm / klinkier gr. 8 cm
- warstwa podsypki – piaskowo-cementowa gr. 5cm
- warstwa podbudowy – kruszywo łamane gr. 15cm lub chudy beton gr. 14cm
- ewentualna warstwa odcinająca –gr. 15cm

chodniki /remont istniejących chodników w pasach drogowych/:

- warstwa ścieralna – kostka betonowa gr. 6cm
- podsypka cementowo- piaskowa 1:4 gr. 5cm
- ewentualna warstwa odcinająca - gr. 10cm

5) Ewentualne warianty przedsięwzięcia (np. wariant technologiczny, lokalizacyjny wraz z uzasadnieniem wybranego wariantu); opis wariantu polegającego na niepodjęciu przedsięwzięcia (wariant „0”):

Z uwagi na technologię rozważane zostają warianty dotyczące rodzaju nawierzchni ścieżek rowerowych. Ponieważ rowery nie posiadają żadnego zewnętrznego źródła energii, a jej nakład zależy w głównej mierze od nawierzchni drogi to zasięg użycia roweru w ruchu może być wspomagany bądź utrudniany w zależności od ukształtowania nawierzchni drogi rowerowej. W tabeli poniżej przedstawiono ilość zużytej energii i zakres wykorzystania ruchu rowerowego w zależności od jakości nawierzchni drogi rowerowej:

DROGA ROWEROWA				RUCH ROWEROWY	
Rodzaj drogi	Materiał	Cechy	Wykonanie	Zużycie energii	Dostępny obszar
Droga asfaltowa, standard drogi samochodowej	Drobny asfalt	Wysoka równość wzdłużna, gładka	Rozścielacz asfaltu	100%	100%
Droga asfaltowa, standard drogi rowerowej	Drobny asfalt	Niska równość wzdłużna, gładka	Walec drogowy	120%	70%
Droga z kostki betonowej	Kostka betonowa niefazowana	Nierówna, gładka	---	130%	60%
Droga z kostki betonowej	Kostka betonowa fazowana	Nierówna, wyboista	---	140%	50%

Droga szutrowa, ubijana	Materiał drobnoziarnisty	---	---	150%	45%
Droga szutrowa, ubijana	Materiał gruboziarnisty	---	---	200%	25%

Źródło: www.trasyrowerowe.pl

Jeden z wariantów: ścieżki rowerowe zbudowane z kostki betonowej zwiększają zapotrzebowanie energetyczne użytkownika o 30 - 40% z powodu szorstkiej i nierównej powierzchni i tym samym redukują powierzchnie terenu dostępnego rowerzyście o 40 - 50%, w porównaniu z jazdą po gładkich i równych nawierzchniach.

Rodzaj nawierzchni stosowanych na ścieżkach rowerowych, ma duży wpływ na korzystanie z nich przez rowerzystów. Dobre ścieżki rowerowe, mogą wpłynąć, na to, że ludzie w celu przemieszczania się, zdecydują się na przejazd rowerem /transport ekologiczny/ zamiast samochodem, co ma już korzystny wpływ na środowisko.

Wybrany wariant technologiczny /nawierzchnia z betonu asfaltowego, klinkieru/ jest wariantem najbardziej optymalnym i nie mającym niekorzystnego wpływu na środowisko.

Nie podjęcie tego przedsięwzięcia wiąże się z nie wyjściem naprzeciw oczekiwaniom społeczeństwa i ich potrzebom. Nie wykonane zostaną kroki, mające na celu, zachęcać mieszkańców, do korzystania z proekologicznych środków transportu, takich jak rowery. Istniejące ciągi komunikacyjne na terenie parku pozostaną nie modernizowane, co powodować będzie ich postępującą destrukcję.

Inwestor podjął decyzję o realizacji przedmiotowej inwestycji, co wiąże się z koniecznością poniesienia nakładów inwestycyjnych w pierwszym i ewentualnie w następnych latach oraz koszty utrzymania wybudowanych odcinków dróg rowerowych. Jest to najbardziej korzystne z uwagi na: bezpieczeństwo i komfort użytkowników, potrzeby społeczności i środowisko.

6) Przewidywana ilość wykorzystywanej wody, surowców, materiałów, paliw oraz energii (wykorzystywanie zasobów naturalnych):

Planowane przedsięwzięcie nie wiąże się z wykorzystywaniem wody, surowców, energii i paliw w zakresie ścieżek rowerowych 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 nawierzchni (beton asfaltowy, klinkier, kostka betonowa, kruszywo łamane, beton cementowy, 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.

W zakresie oświetlenia drogowego w czasie eksploatacji zużywana będzie energia elektryczna.

Szacunkowe zapotrzebowanie na energię wynosi:

- Elektryczną 2 kW,

7) Rozwiązania chroniące środowisko (tj. przewidziane w projekcie przedsięwzięcia rozwiązania mające na celu zredukowanie, zapobieganie lub zrównoważenie uciążliwości dla środowiska):

Przedmiotowa inwestycja, w czasie eksploatacji, nie będzie miała niekorzystnego oddziaływania i wpływu na środowisko. 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.

Podczas realizacji przedsięwzięcia, w celu ochrony środowiska, 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, poręcz oświetlenie, znaki ostrzegawcze itp.,
- zapewnić, zgodnie z projektem organizacji ruchu, właściwy i bezpieczny ruch.

8) Rodzaje i przewidywane ilości wprowadzanych do środowiska substancji lub energii przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko, w tym:

a) ilość i sposób odprowadzania ścieków socjalno – bytowych:

nie dotyczy

b) ilość i sposób odprowadzania ścieków technologicznych:

nie dotyczy

c) ilość i sposób odprowadzania wód opadowych:

Woda opadowa i roztopowa z utwardzonych nawierzchni ścieżek odprowadzana będzie poprzez nadanie spadków poprzecznych nawierzchni, na przyległe tereny. Zawartość zawiesin i substancji ropopochodnych nie przekroczy wielkości dopuszczalnych wg Rozporządzenia M.Ś. z dnia 29.11.2002r.

d) rodzaj, przewidywane ilości i sposób postępowania z odpadami:

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 na terenie objętym inwestycją np. poprzez rozplantowanie na przyległych terenach. Odpady, których wykorzystanie nie będzie możliwe w rejonie inwestycji przekazane zostaną innym podmiotom do wykorzystania, recyklingu lub (w przypadku odpadów niebezpiecznych) do unieszkodliwiania.

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

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.

e) ilości i rodzaje zainstalowanych i planowanych maszyn, urządzeń:

Przedsięwzięcie nie wiąże się z koniecznością instalacji urządzeń i maszyn w fazie eksploatacji. Jedyne w fazie realizacji wykorzystywane zostanie typowy sprzęt budowlany w niezbędnym zakresie i ilości.

f) Emisje substancji lub energii i inne uciążliwości (np. hałas, drgania, światło, energia cieplna, promieniowanie elektromagnetyczne, zanieczyszczenia powietrza):

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 lokalny, krótkotrwały i przemijający.

Planowana inwestycja nie wpływa na zmianę (pogorszenie) klimatu akustycznego, wręcz zostanie on poprawiony w fazie eksploatacji. Jedyne 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.

8) Obszary lub obiekty podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2006r. Nr 92, poz. 880 ze zmianami) – podać odległość od lokalizacji planowanego 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.

10) Inne obszary lub obiekty podlegające ochronie, znajdujące się w zasięgu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia (np. strefa ochrony konserwatorskiej, strefa ochrony ujęcia wody, obiekty zabytkowe):

Obiekt zabytkowy – kościół na działce nr 930.

Ujęcia wody nie występują na przedmiotowym obszarze.

11) Możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko:

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

12) Czy dla projektowanej inwestycji planuje się utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania (dla przedsięwzięć wymienionych w art. 135 Prawa ochrony środowiska), spowodowane tym, że mimo zastosowanych dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych nie mogą być dotrzymane standardy jakości środowiska poza terenem zakładu lub innego obiektu?

Nie przewiduje się utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

13) Ryzyko wystąpienia poważnej awarii, przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii:

Rodzaj przedsięwzięcia oraz użyte substancje i proponowane technologie nie powodują ryzyka wystąpienia poważnej awarii mającej negatywny wpływ na środowisko.

.....
Podpis wnioskodawcy