

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Planowana inwestycja polegać będzie na wykonaniu nawierzchni jezdni z mieszanek mineralno-asfaltowych, poboczy i zjazdów z kruszywa łamanego oraz przebudowie elementów odwodnienia. Odwodnienie projektowanej nawierzchni asfaltowej zostanie zaprojektowane w formie odpowiednich spadków podłużnych i poprzecznych. Spadek poprzeczny daszkowy 2% jezdni umożliwi spływ wody na pobocze. Z uwagi na ograniczoną dostępność terenu przewiduje się przebudowę urządzeń odwadniających zlokalizowanych w pasie drogowym drogi publicznej, która polegać będzie na oczyszczeniu istniejących przepustów poprzecznych oraz wykonaniu poboczy z warstwą filtracyjną i rurą drenarską rozsączającą wodę opadową lub roztopową. Otoczenie planowanej inwestycji stanowią grunty orne oraz grunty rolne zabudowane. Najbliższy budynek mieszkalny zlokalizowany jest w odległości 12,00 m od planowanego przedsięwzięcia. Planowana inwestycja zlokalizowana jest na działce położonej w miejscowości Łbowo, gmina Czerwińsk nad Wisłą Obszar Wiejski, obręb 0016 nr działki ewid.: 44. Obecnie na odcinku przedmiotowej drogi gminnej istnieje jezdnia o nawierzchni z kruszywa łamanego. Szerokość istniejącej jezdni 4,00-5,00 m. Odwodnienie odbywa się za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych na przyległe tereny zielone i do fragmentów istniejących rowów. Zaprojektowano przebudowę drogi gminnej klasy „D” poprzez wykonanie jezdni o nawierzchni asfaltowej szerokości 5,00 m oraz obustronnych poboczy o szerokości 0,75 m po stronie prawej i 1,00 m po stronie lewej. Projektowana nawierzchnia jezdni wynosi ok. 5828 m², projektowana powierzchnia poboczy wynosi ok. 2040 m².

Przedmiotowe przedsięwzięcie leży na obszarze Regionu Wodnego Środkowej Wisły, który należy do Dorzecza Wisły. Dla obszaru Dorzecza Wisły opracowano Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 18 października 2016r poz. 1911. Jest to obszar jednolitej części wód podziemnych (JCWPd:48) oznaczony europejskim kodem PLGW200048 zaliczonym dla Regionu Wodnego Środkowej Wisły, administrowanym przez RZGW w Warszawie.

Wierzchnią warstwę istniejącej drogi stanowi mieszanka kruszywa łamanego o grubości ok. 15 cm. Poniżej do głębokości 1 m od zakładanego spodu konstrukcji projektowanej nawierzchni występują w większości małospoiste piaski gliniaste na pograniczu piasków drobnych zaglinionych. Na odcinku drogi objętej opracowaniem stwierdzono występowanie wody gruntowej na poziomie 2,00 m od istniejącego poziomu terenu. W związku z powyższym warunki wodne sklasyfikowano jako dobre. Podczas wykonywania inwestycji nie zachodzi konieczność obniżania poziomu wód gruntowych. W wyniku przebudowy drogi nie nastąpią zmiany stanu wody na gruncie, a zwłaszcza w kierunku odpływu, znajdującej się na gruncie wody opadowej w odniesieniu do art. 234 ustawy z dnia 20 lipca 2017r Prawo Wodne (dz. U. z 2019r poz. 125,534 z późn. zm.). Projektowana inwestycja wymaga zaopatrzenia w wodę tylko w trakcie budowy. Źródłem zaopatrzenia w wodę dla celów technologicznych będzie dowóz wody beczkowozami na miejsce lokalizacji robót.

**Załącznik nr 1 do decyzji Burmistrza Miasta i Gminy Czerwińsk nad Wisłą
znak UMiG.II.6220.2.2022.MM z 14 czerwca 2022 r.**

Inwestycja poprawi płynność ruchu pojazdów, przez co nastąpi ograniczenie emisji zanieczyszczeń pyłowych i gazowych, a także zmniejszy zanieczyszczenie wód opadowych spływających z nawierzchni drogi. Projektowana rozbudowa drogi gminnej powinna również poprawić jakość powietrza atmosferycznego w stosunku do stanu obecnego, z uwagi na większą prędkość pojazdów a tym samym obniżenie wskaźników emisji. Przy ocenianiu wpływu oddziaływania akustycznego ruchu drogowego należy brać pod uwagę przewidywany wzrost natężenia ruchu, ale również zmniejszenie jego uciążliwości spowodowanej poprawą jakości nawierzchni drogi oraz stałej poprawy sprawności unowocześnianych silników samochodowych. Należy podkreślić, iż emisja hałasu z dróg w znacznie mniejszym stopniu zależy od zwiększenia natężenia ruchu niż od jakości nawierzchni. Przy pewnej wartości granicznej natężenia ruchu dominującą rolę w zakresie generowania hałasu zaczynają odgrywać zjawiska związane z tarciami i jakością nawierzchni a także charakterem ruchu (ruch ciągły, ruch ciągły pulsujący). Założenia proponowane w projekcie rozbudowy drogi wiążą się z dążeniem do utrzymania odpowiedniego bezpieczeństwa ruchu.

Po wykonaniu rozbudowy drogi nie przewiduje się zwiększenia wprowadzanych do środowiska substancji lub energii. Rozbudowa drogi wpłynie korzystnie na środowisko poprzez zmniejszenie emisji spalin oraz zużycia elementów pojazdów, zmniejszy się również emisja hałasu oraz poprawi bezpieczeństwo podróży.

Powstające w trakcie prac budowlanych odpady komunalne winny być magazynowane w wyznaczonym przez Wykonawcę miejscu i przekazywane odbiorcom posiadającym zezwolenie na ich odbiór i zagospodarowanie. Zaplecze budowy zlokalizowane będzie na gruntach utwardzonych, o niskim poziomie wód gruntowych, oddalonych od cieków wodnych oraz położonych poza miejscami spływu wód opadowych.

Na etapie budowy powstawać będą ścieki bytowo-gospodarcze. Źródła tych ścieków wystąpią okresowo, w największym nasileniu w miejscach zapleczy budowy. Ścieki socjalne gromadzone w zbiornikach kabin sanitarnych należy okresowo po napełnieniu opróżniać przez specjalistyczną firmę. W trakcie prac budowlanych należy zwrócić szczególną uwagę na właściwą eksploatację sprzętu budowlanego. Powinny być zorganizowane stałe punkty tankowania sprzętu budowlanego o takich zabezpieczeniach i organizacji, które zapewnią nieprzedostawanie się produktów ropopochodnych do gruntu i wód.

Na etapie budowy występuje emisja na skutek spalania paliwa w silnikach maszyn drogowych i emisja pyłów podczas przemieszczania mas ziemnych. Jest to jednak emisja krótkotrwała, w której występują znaczne wahania zanieczyszczeń w wyniku okresowego prowadzenia poszczególnych robót. Na etapie eksploatacji przewiduje się regularną emisję substancji pyłowo-gazowych do powietrza powstających na skutek spalania paliwa w silnikach pojazdów. Zanieczyszczenie powietrza od środków transportu ma charakter ograniczony do okolic dróg o znaczącym natężeniu ruchu. Na etapie budowy wystąpi emisja hałasu z maszyn i pojazdów, która ma charakter przejściowy o nieznacznym oddziaływaniu na środowisko.

**Załącznik nr 1 do decyzji Burmistrza Miasta i Gminy Czerwińsk nad Wisłą
znak UMiG.II.6220.2.2022.MM z 14 czerwca 2022 r.**

Z dostępnych danych wynika, że standard jakości środowiska w zakresie klimatu akustycznego, wyrażony równoważonym poziomem dźwięku- 60 dB dla pory dziennej i 50

Zachowany zostanie dotychczasowy sposób odwodnienia drogi za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych na pobocze przepuszczalne z kruszywa łamanego, na przyległe tereny zielone zlokalizowane w pasie drogowym oraz do rowów przydrożnych, które należy odbudować i oczyścić. Ponadto przewiduje się odtworzenie elementów odwodnienia poprzez wymianę istniejących uszkodzonych przepustów znajdujących się pod koroną drogi oraz oczyszczenie istniejących w stanie dobrym. Nie zmienia się również powierzchnia zlewni.

Powstające odpady zaliczane będą, wg. Załącznika „Katalog odpadów” do Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 9 grudnia 2014 r. w sprawie katalogu odpadów (Dz. U. poz. 1923) do grupy 17- odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej.

Wszystkie powstające na etapie realizacji i eksploatacji odpady będą gromadzone w wyznaczonych do tego celu pojemnikach i sukcesywnie odbierane z terenu inwestycji przez specjalistyczną firmę. Odpady takie jak niesegregowane odpady komunalne zostaną przewiezione do sortowni w Poświętnem. Urobek nie zanieczyszczony substancjami niebezpiecznymi, odpady z czyszczenia ulic i placów zostaną wykorzystane przy pracach rekultywacyjnych składowiska odpadów w Dalanówku.

W analizowanym obszarze nie występuje fauna i flora objęta szczególną ochroną. Podczas realizacji inwestycji może być konieczne usunięcie krzewów i drzew, które będą kolidować z planowanym przebiegiem drogi gminnej.

Przyjęte rozwiązania projektowe nie będą miały wpływu na powierzchnię ziemi oraz glebę.

Ze względu na charakter inwestycji nie wystąpią niekorzystne oddziaływania w zakresie wpływu na złoża kopalin, poziom wód podziemnych ani stosunki gruntowo-wodne. Omawiana inwestycja nie znajduje się w obszarze zagrożonym ruchami masowymi ziemi.

Realizacja planowanego przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie drogi gminnej, nie będzie miała trans granicznego oddziaływania na środowisko.

Droga gminna znajdują się w miejscowości Łbowo na terenie gminy Czerwińsk nad Wisłą Obszar Wiejski. Analizowany odcinek drogi nie przekracza żadnych kompleksów leśnych. Na przedmiotowym odcinku może wystąpić konieczność wycinki pojedynczych drzew i krzewów. Najbliżej położonym obszarem podlegającym ochronie jest Naruszewski Obszar Chronionego Krajobrazu, na terenie gminy Naruszewo. Teren realizowanego przedsięwzięcia nie jest zlokalizowany w Obszarze Chronionego Krajobrazu. Na obszarze planowanego przedsięwzięcia nie znajduje żaden z korytarzy ekologicznych.

**Załącznik nr 1 do decyzji Burmistrza Miasta i Gminy Czerwińsk nad Wisłą
znak UMiG.II.6220.2.2022.MM z 14 czerwca 2022 r.**

Możliwość wystąpienia sytuacji awaryjnych związana z wystąpieniem rozlewów dużej ilości paliwa czy innych substancji szkodliwych w trakcie transportu na skutek kolizji i wypadków drogowych. Należy podkreślić, że rozbudowa drogi gminnej spowoduje znaczącą poprawę bezpieczeństwa ruchu pojazdów na dotychczas wykorzystywanych odcinkach dróg, co w istotny sposób zminimalizuje możliwość potencjalnych sytuacji awaryjnych i związanych z tym poważnych awarii. Sytuacje awaryjne związane z eksploatacją drogi dotyczą głównie zdarzeń, które mogą wystąpić w wyniku kolizji i wypadków drogowych z udziałem środków transportu przewożących substancje niebezpieczne. Wypadki drogowe zaliczane do poważnych awarii zalicza się do tzw. Zdarzeń przypadkowych. Ocenia się, że prawdopodobieństwo ich wystąpienia jest rzędu raz na kilkanaście lat lub też rzadziej.

Stan środowiska w wyniku eksploatacji drogi nie będzie gorszy niż przed jej uruchomieniem. Eksploatacja drogi nie będzie powodować ponadnormatywnych negatywnych oddziaływań na poszczególne komponenty środowiska naturalnego. Realizacja inwestycji, poprzez poprawę spójności układu komunikacyjnego z regionalną i ponadregionalną siecią drogową, przyczyni się do rozwoju działalności gospodarczej, polepszenia warunków życia mieszkańców oraz wzrostu bezpieczeństwa ruchu kołowego i pieszego.

Zgodnie z przedłożoną kartą informacyjną przedsięwzięcia, planowana inwestycja polegać będzie na rozbudowie drogi powiatowej nr 2992W na odcinku długości około 3240m, zlokalizowanej na obszarze miejscowości: Gawarzec Dolny, Stobiecín, Gawarzec Górny, Garwolewo. Otoczenie drogi stanowią łąki, pastwiska i grunty rolne, a w miejscowościach – zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna i usługowa. Droga w stanie istniejącym na całym odcinku posiada nawierzchnię bitumiczną o szerokości około 3,5-4,0m. W rejonie msc. Garwolewo zlokalizowane są chodniki dla pieszych. Droga posiada powierzchniowy system odwodnienia, składający się z rowów drogowych i przepustów, które w stanie istniejącym są częściowo zasypane i zanieczyszczone.

Zakres dokumentacji projektowej przewiduje:

- wykonanie jezdni o nawierzchni bitumicznej,
- wykonanie poboczy gruntowych,
- budowę i przebudowę zjazdów indywidualnych i publicznych,
- budowę i przebudowę skrzyżowań z drogami bocznymi,
- budowę i przebudowę chodników,

**Załącznik nr 1 do decyzji Burmistrza Miasta i Gminy Czerwińsk nad Wisłą
znak UMiG.II.6220.2.2022.MM z 14 czerwca 2022 r.**

- rozbiórkę, budowę i przebudowę rowów drogowych wraz z przepustami w ciągu tych rowów,
- rozbiórkę, budowę i przebudowę przepustów pod koroną drogi wraz z korytami cieków na których są zlokalizowane,
- budowę kanalizacji deszczowej wraz z wylotami,
- budowę kanału technologicznego,
- rozbiórkę, budowę i przebudowę kolidującej infrastruktury technicznej.

Parametry techniczne drogi:

Droga powiatowa nr 2992W Chmielewo – Bolino – Garwolewo

- długość odcinka – około 3240m,
- klasa drogi – Z,
- prędkość projektowa – $V_p = 40 - 50$ km/h,
- szerokość jezdni – 6,0 (lokalnie mogą wystąpić poszerzenia jezdni),
- szerokość poboczy – 1,00 – 1,25 m,
- szerokość chodników – 2,0 m (bez uwzględnienia krawężników oraz obrzeży).

Ze względów bezpieczeństwa i zapewnienia normatywnych spadków, umożliwiających sprawne odwodnienie, zajdzie konieczność korekt drogi w profilu podłużnym. Skrzyżowania zaprojektowano jako zwykłe lub skanalizowane przy zachowaniu warunków zgodnych z obowiązującymi przepisami technicznymi.

Odwodnienie

Odwodnienie przedmiotowej drogi będzie zapewnione poprzez rowy drogowe oraz przepusty zlokalizowane na ciekach naturalnych. W przypadku konieczności zostaną wykonane wpusty drogowe z przykanalikami i wylotami do rowów drogowych oraz inne elementy zapewniające sprawne odprowadzenie wód z jezdni drogi powiatowej.

Rozporządzeniem Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu

**Załącznik nr 1 do decyzji Burmistrza Miasta i Gminy Czerwińsk nad Wisłą
znak UMiG.II.6220.2.2022.MM z 14 czerwca 2022 r.**

wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych, w przypadku dróg powiatowych klasy Z (przedmiotowa inwestycja) wody opadowe i roztopowe mogą być wprowadzane do wód lub do ziemi bez oczyszczania (§17 pkt. 2).

W przypadku braku możliwości wykonania powyższych metod odwodnienia drogi, wody opadowe zostaną odprowadzone z jezdni powierzchniowo i zagospodarowane w istniejącym pasie drogowym.

Wycinka drzew

Do wycięcia przewiduje się drzewa i krzewy różnych gatunków, które będą bezpośrednio kolidowały z projektowanym układem drogowym oraz infrastrukturą. Ilość drzew przeznaczonych do wycinki zostanie ograniczona do niezbędnego minimum. Szczegółowa inwentaryzacja drzew i krzewów zostanie wykonana na etapie opracowywania projektu budowlanego i będzie stanowiła jego załącznik. Szacuje się wycinkę około 200 szt. drzew oraz wycinkę około 0,5 ha krzewów i zarośli kolidujących z przedsięwzięciem, zagrażających bezpieczeństwu ruchu pojazdów.

1.3 Skala przedsięwzięcia

Przedsięwzięcie zlokalizowane jest na terenie gminy Czerwińsk nad Wisłą (pow. płoński). Obejmuje ono wykonanie odcinka drogi powiatowej nr 2992W o łącznej długości około 3240 m. W ciągu drogi powiatowej projektuje się wykonanie nawierzchni jezdni, chodników, skrzyżowań, zjazdów wraz z przepustami, przepustów pod koroną drogi, a także budowę kanalizacji deszczowej, kanału technologicznego oraz przebudowę kolidującej infrastruktury technicznej. Lokalizację przedsięwzięcia i obszar oddziaływania przedstawiono na mapie ewidencyjnej.

Całkowita powierzchnia terenu objętego inwestycją wynosi około 6,3 ha. Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest w istniejących granicach pasa drogowego oraz na działkach przejmowanych pod pas drogowy zgodnie ze specustawą drogową (Zezwolenie na Realizację Inwestycji Drogowej - ZRID), na podstawie Ustawy z dnia 10 kwietnia 2003r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych.

1.4 Usytuowanie przedsięwzięcia z uwzględnieniem możliwego zagrożenia dla środowiska

Planowana inwestycja zlokalizowana jest w województwie mazowieckim, w powiecie płońskim, w gminie Czerwińsk nad Wisłą. Zgodnie z art. 63 ust. 1 pkt. 2 ustawy z dnia 3

**Załącznik nr 1 do decyzji Burmistrza Miasta i Gminy Czerwińsk nad Wisłą
znak UMiG.II.6220.2.2022.MM z 14 czerwca 2022 r.**

października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie w granicach przedsięwzięcia występują:

- obszary wodno-błotne oraz inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych w tym siedliska łąkowe oraz ujścia rzek - nie występują,
- obszary wybrzeży i środowisko morskie – nie występują,
- obszary górskie – nie występują,
- obszary leśne – występują,
- obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych – nie występują,
- obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary Natura 2000 oraz pozostałe formy ochrony przyrody:

nie występują,

- obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone lub istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia – nie występują,
- obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne – nie występują,
- obszary przylegające do jezior – nie występują,
- obszary ochrony uzdrowiskowej i uzdrowiska – nie występują,
- wody i obowiązujące dla nich cele środowiskowe - obszar planowanej inwestycji położony jest w obrębie jednolitej części wód powierzchniowych JCWP RW20001727189 Struga – obszar dorzecza Wisły, region wodny Środkowej Wisły, status – naturalna część wód, ocena stanu – dobry, ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych – zagrożona oraz na obszarze jednolitych części wód podziemnych PLGW200048 obszar dorzecza Wisły, stan ilościowy – dobry, stan chemiczny – dobry, ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych – niezagrożona. Źródłem bezpośrednich negatywnych oddziaływań na wody powierzchniowe, a pośrednio na wody gruntowe na etapie eksploatacji mogą być zanieczyszczenia zawarte w wodach opadowych i roztopowych, spływających z nawierzchni utwardzonych oraz wycieki niebezpiecznych dla środowiska substancji powstających w wyniku wypadków drogowych. Na przedmiotowym odcinku drogi zostanie zastosowany system odwodnienia za pomocą rowów drogowych oraz kanalizacji deszczowej. Efekt oczyszczania wód opadowych w rowach trawiastych dla zawiesiny ogólnej wynosi 40-90%, a dla substancji ropopochodnych 20-90%. [Sawicka-Siarkiewicz H., 2004: Ograniczanie zanieczyszczeń w spływach powierzchniowych z dróg. Ocena technologii i zasady wyboru.

**Załącznik nr 1 do decyzji Burmistrza Miasta i Gminy Czerwińsk nad Wisłą
znak UMiG.II.6220.2.2022.MM z 14 czerwca 2022 r.**

Dział Wyd. IOŚ, Warszawa.] Biorąc pod uwagę te wartości przedostanie się zanieczyszczeń do wód powierzchniowych i podziemnych jest znikome. Wody opadowe wprowadzane do wód lub urządzeń wodnych spełniają normy zawartości substancji zanieczyszczających, określone w Rozporządzeniu Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 15 lipca 2019 r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych. Przed odprowadzeniem wód opadowych przewiduje się wykonanie urządzeń podczyszczających. Realizacja i eksploatacja przedsięwzięcia po zastosowaniu rozwiązań zabezpieczających (w czasie budowy będzie wykorzystywany sprawny technicznie sprzęt, właściwie eksploatowany i konserwowany, w celu wykluczenia możliwości wycieku substancji ropopochodnych) nie będzie negatywnie wpływała na jakość ww. jednolitych części wód i nie będzie zagrażać osiągnięciu celów środowiskowych.

1.5 Obszar ograniczonego użytkowania

Dla planowanego przedsięwzięcia istnieją dostępne rozwiązania techniczne, technologiczne i organizacyjne pozwalające na minimalizowanie oddziaływania na środowisko i gwarantujące pełne dotrzymanie standardów jakości środowiska. Nie istnieją więc przesłanki do obligatoryjnej konieczności tworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

1.6 Obszar szczególnego zagrożenia powodzią

Planowana inwestycja nie jest położona na obszarze zagrożenia powodziowego.

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

2.1. Powierzchnia

- powierzchnia terenu objętego wnioskiem – ok. 6,3 ha,
- powierzchnia obiektów budowlanych – ok. 3,2 ha.

2.2 Poprzednia forma użytkowania:

Pas drogowy drogi powiatowej nr 2992W i przewidywane zajęcie gruntów przyległych pod pas drogowy (wykup działek). Pod zajęcie pod pas drogowy przewiduje się lokalnie fragmenty gruntów bezpośrednio przylegających do istniejącego pasa drogowego.

**Załącznik nr 1 do decyzji Burmistrza Miasta i Gminy Czerwińsk nad Wisłą
znak UMiG.II.6220.2.2022.MM z 14 czerwca 2022 r.**

Działki, na których przewiduje się roboty budowlane są we władaniu Inwestora lub Inwestor uzyska prawo do ich dysponowania.

2.3 Pokrycie szatą roślinną:

Teren inwestycji stanowi w większości istniejący pas drogowy oraz przewiduje się zajęcie terenów sąsiednich (obszary rolne oraz działki zabudowane). Na tym obszarze występują łąki, pola oraz zadrzewienia w różnej klasie wiekowej, zbiorowiska zaroślowe, drzewa i krzewy. Do wycięcia przewiduje się drzewa, które będą bezpośrednio kolidowały z projektowanym układem oraz infrastrukturą. Ilość drzew przeznaczonych do wycinki zostanie ograniczona do niezbędnego minimum. Szczegółowa inwentaryzacja drzew i krzewów zostanie wykonana na etapie opracowywania projektu budowlanego i będzie stanowiła jego załącznik.

3. Rodzaj technologii

Przewiduje się wykonanie jezdni drogi powiatowej i dróg bocznych o nawierzchni bitumicznej, a chodniki o nawierzchni z betonowych prefabrykatów. Rozwiązania technologiczne będą zaprojektowane w taki sposób, aby spełniały wymagania obowiązujących rozporządzeń i ustaw oraz mieściły się w granicach terenu objętego inwestycją. Roboty drogowe nawierzchniowe prowadzone będą w technologii zmechanizowanej systemem liniowym, metodą dziennych działek roboczych. Roboty odwodnieniowe wykonywane będą metodą mieszaną, punktową ręczną i mechaniczną. W trakcie prowadzenia robót zostanie zapewnione całkowite bezpieczeństwo pracownikom jak i użytkownikom drogi. Zostanie ona oznakowana i zabezpieczona stale od zmierzchu do świtu na cały okres prowadzenia robót. Roboty będą wykonywane sprzętem mechanicznym: koparki, spycharki, samochody samowyładowcze, walce drogowe, układarki mas bitumicznych, zagęszczarki, równiarki i dźwigi. Roboty ziemne i nawierzchniowe, wykonywane będą mechanicznie i ręcznie z zachowaniem przepisów bezpieczeństwa prowadzenia robót. W miejscach kolizji i zbliżenia do istniejącej infrastruktury technicznej prace wykonywane będą pod nadzorem gestorów poszczególnych mediów. Przebudowa uzbrojenia terenu zostanie wykonana w oparciu o warunki techniczne uzyskane od gestorów sieci oraz niezbędne obliczenia. Budowa uzbrojenia wykonywana będzie z użyciem materiałów nieszkodliwych dla środowiska.