

## SPIS ZAWARTOŚCI:

- OPIS TECHNICZNY.

- CZĘŚĆ RYSUNKOWA:

– ORIENTACJA	rys. 1
– PLAN SYTUACYJNY	rys. 2.0;2.13-2.15
– PRZEKROJE TYPOWE	rys. 3.0,3.10-3.13
– PROFIL TERENU	rys. 4.0,4.14-4.16
– PRZEKROJE POPRZECZNE	rys. 5.13-5.15

## OPIS TECHNICZNY

### SPIS TREŚCI:

1	DANE OGÓLNE .....	3
2	PODSTAWA OPRACOWANIA .....	3
3	DANE NIERUCHOMOŚCI OBJĘTYCH WNIOSEM.....	3
4	ZAKRES I CEL OPRACOWANIA.....	3
5	OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO.....	5
6	PARAMETRY TECHNICZNE.....	6
7	UKSZTAŁTOWANIE SYTUACYJNE .....	7
8	UKSZTAŁTOWANIE WYSOKOŚCIOWE.....	9
9	PRZEKROJE TYPOWE .....	9
10	ODWODNIENIE.....	10
11	ROBOTY ZIEMNE .....	11
12	ROBOTY ROZBIÓRKOWE.....	12
13	KONSTRUKCJA NAWIERZCHNI .....	12
14	PŁYW OBIEKTU BUDOWLANEGO NA ŚRODOWISKO I JEGO WYKORZYSTANIE ORAZ NA ZDROWIE LUDZI I OBIEKTY SĄSIEDNIE .....	15
15	UZBROJENIE TERENU .....	15
16	OBSZAR ODDZIAŁYWANIA INWESTYCJI .....	16

## 1 DANE OGÓLNE

Przedmiotem niniejszego opracowania jest projekt budowlany dla inwestycji pn: **„Przebudowa drogi powiatowej nr 1182K relacji Bryzdzyn - Tunel - Miechów dł. 9,540 km, odc. Chrapy - Siedliska (rondo) od km 5+385 – 14+925”.**

Inwestycja zlokalizowana jest w:

- Gmina Miechów: ~~Podleśna Wola, Siedliska~~, Pstroszyce Pierwsze, Pstroszyce Drugie;
- ~~Gmina Książ Wielki: Łazy,~~
- ~~Gmina Charsznica: Uniejów Rędziny;~~
- ~~Gmina Kozłów: Przybysławice;~~

w powiecie miechowskim w województwie małopolskim.

Inwestorem przedsięwzięcia jest:

Powiat Miechowski  
Ul. Racławicka 12  
32-200 Miechów

## 2 PODSTAWA OPRACOWANIA

- Obowiązujące rozporządzenia, normy i wytyczne w zakresie projektowania dróg i ulic;
- Mapa sytuacyjno wysokościowa w skali 1:500;
- Dokumentacja fotograficzna;
- Wizje lokalne w terenie.

## 3 DANE NIERUCHOMOŚCI OBJĘTYCH WNIOSKIEM

Obręb Pstroszyce Pierwsze 120805\_0023 jedn. ewidencyjna Miechów dz. nr ewid. 209/1, 237, 313, 389, 377;

Obręb Pstroszyce Drugie 120805\_0022 jedn. ewidencyjna Miechów dz. nr ewid. 292, 321, 330/1, 205/2, 204/2, 203/2, 202/2, 201/4, 201/6, 314/1;

#### 4 ZAKRES I CEL OPRACOWANIA

Zadanie pn. „Przebudowa drogi powiatowej nr 1182K relacji Bryzdzyn - Tunel - Miechów dł. 9,540 km, odc. Chrapy - Siedliska (rondo) od km 5+385 – 14+925” polega na przebudowie drogi powiatowej poprzez dostosowanie jezdni do parametrów drogi klasy „Z” poprzez poszerzenie istniejącej jezdni drogi powiatowej do szer. 6,00m na odcinkach prostych wraz z poszerzeniami w obrębie łuków poziomych. W ramach opracowania projektuje się również remont istniejącego systemu odwodnienia poprzez odmulenie istniejących rowów, remont istniejących przepustów, ~~budowę odcinków kanalizacji deszczowej~~, remont istniejących peronów autobusowych, przebudowę poboczy, budowę odcinków chodników o nawierzchni z kostki brukowej usytuowanych wzdłuż drogi powiatowej, ~~budowę zatoki autobusowej~~.

Celem inwestycji jest zwiększenie bezpieczeństwa użytkowników drogi (kierowców oraz pieszych) ze szczególnym uwzględnieniem ruchu pieszego poprzez przebudowę poboczy na całym odcinku przebudowywanej drogi.

W ramach zadania przewidziano do wykonania:

- Przebudowę drogi powiatowej 1182K w miejscowościach:
  - Gmina Miechów: Pstroszyce Pierwsze, Pstroszyce Drugie,
  - ~~Gmina Książ Wielki: Łazy,~~
  - ~~Gmina Charsznica: Uniejów Rędziny;~~
  - ~~Gmina Kozłów: Przybysławice;~~

polegającej na dostosowaniu do wymaganych szerokości jezdni dla drogi klasy Z (6,00 m);

- Przebudowa poboczy:
  - Pobocza szerokości 0,75 m;
    - \* ~~km ok. 5+885 – ok. 8+225 – obustronne,~~
    - km ok. 10+825 – ok. 11+710 – obustronne,
    - km ok. 11+710 – ok. 12+090 – jednostronne,
    - \* ~~km ok. 12+090 – ok. 14+340 – obustronne,~~
    - \* ~~km ok. 14+340 – ok. 14+925 – jednostronne,~~
  - Pobocza szerokości 1,00 m;
    - \* ~~km ok. 5+385 – ok. 5+885 – obustronne,~~
    - \* ~~km ok. 8+225 – ok. 8+375 – obustronne,~~

- Przebudowę skrzyżowań dróg powiatowych oraz gminnych bezpośrednio łączących

się z DP 1182K poprzez dostosowanie do obowiązujących parametrów technicznych;

~~— Budowa chodników jednostronnych o szer. 2,00m o nawierzchni z kostki brukowej betonowej;~~

~~○ km ok. 14+340 – ok. 14+925 w m. Siedliska (od skrzyżowania z DP 1187K do ronda);~~

○ - km ok. 11+710 – ok. 12+090 w m. Pstroszyce Pierwsze (od skrzyżowania z DP 1190K do cmentarza)

– Wzmocnienie istniejącej konstrukcji drogi powiatowej z dostosowaniem do normatywnej nośności dla kategorii obciążenia ruchem KR2;

~~— Budowa zatoki przystankowej po stronie lewej w km ok. 12+100 w m. Pstroszyce Pierwsze;~~

~~— W miejscu budowy chodników w celu utrzymania ciągłości systemu odwodnienia budowa kanalizacji deszczowej wraz z wpiciem do istniejących przepustów;~~

– Renowacja istniejącego systemu odwodnienia w postaci rowów przydrożnych poprzez profilowanie dna oraz skarp z odcinkowym umocnieniem;

– Wykonanie nowych warstw bitumicznych jezdni drogi powiatowej;

– Zabezpieczenie istniejącej infrastruktury podziemnej;

~~— Wymiana części opraw oświetlenia ulicznego na oprawy energooszczędne LED;~~

– Budowa peronów w miejscu istniejących przystanków komunikacji publicznej;

– Remont, przebudowa i budowa zjazdów z murkami czołowymi na całej długości przebudowywanego odcinka drogi 1182K;

– Remont lub przebudowa istniejących przepustów w zależności od stanu technicznego;

~~— budowę kanału technologicznego;~~

## 5 OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO

Droga posiada jezdnię dwukierunkową dwupasową o zmiennej szerokości ok. 4,50-5,50m. Jezdnia posiada zmienne pochylenie poprzeczne w większości regularne. Bitumiczna nawierzchnia drogi na przebudowywanym odcinku jest w dobrym stanie technicznym.

W stanie istniejącym jezdnia przedmiotowego odcinka drogi powiatowej zasadniczo wydzielona jest za pomocą obustronnych poboczy. W rejonie przedmiotowej inwestycji znajdują się sieci elektroenergetyczne, teletechniczne, wodociągowa, gazowa.

Wody opadowe z istniejącej jezdni odprowadzane są poprzez spadki poprzeczne i podłużne do istniejących elementów odwodnienia, tj. rowów drogowych.

Powierzchnia terenu objętego wnioskiem wynosi ok. 14ha.

Z drogi odbywa się obsługa przyległej zabudowy – zlokalizowanej bezpośrednio poza pasem drogowym.

## 6 PARAMETRY TECHNICZNE

Przedmiotowa inwestycja obejmuje przebudowę odcinka drogi powiatowej nr 1182K poprzez przebudowę jezdni wraz ze wzmocnieniem istniejącej konstrukcji i dostosowaniem szerokością do parametrów drogi klasy Z, przebudową istniejących poboczy oraz remontem istniejącego systemu odwodnienia terenu, budową odcinkowych chodników.

Realizacja projektu przyczyni się do zwiększenia bezpieczeństwa użytkowników ruchu samochodowego jak również pieszego.

Przedmiotowa inwestycja po realizacji posiadać będzie następujące parametry techniczne:

- klasa techniczna drogi: Z;
- kategoria ruchu: KR2;
- kategoria gruntu: G1 (wymagana);
- prędkość projektowa:  $V_p=40$  km/h;
- przekrój poprzeczny: jednojezdniowy, dwupasowy, dwukierunkowy;

### *Jezdnia:*

- szerokość: 6,00m (2x3,00m);
- nawierzchnia: bitumiczna;
- pochylenie poprzeczne: obustronne daszkowe, na łukach jednostronne;
- obrzeże: betonowe 8x30cm.

### *Pobocza:*

- szerokość: 0,75 m, 1,00m
- nawierzchnia: kruszywo łamane z wykonaniem podwójnego utrwalenia bitumem, betonowa kostka brukowa, beton asfaltowy;
- pochylenie poprzeczne: 8% w kierunku od jezdni;

### *Chodnik:*

- szerokość: 2,00m;

- nawierzchnia: betonowa kostka brukowa;
- pochylenie poprzeczne: 2% w kierunku jezdni dla chodnika z kostki brukowej;
- krawężnik: betonowy 15x30cm;
- obrzeże: betonowe 8x30cm.

#### *Zjazd:*

- szerokość: min. 3,0m;
- nawierzchnia: betonowa kostka brukowa, bitumiczna, kruszywo łamane, destrukta asfaltowy;
- pochylenie poprzeczne: max. 5% w kierunku od/do jezdni;

#### *Odwodnienie:*

- ~~kanalizacja deszczowa: PP Ø500-Ø600, przykanaliki Ø200;~~
- ~~rowy przydrożne: szerokość dna: 40cm, wys. min. 0,5m;~~
- ~~ściek przykrawężnikowy: 2 rzędy kostki brukowej;~~

## **7 UKSZTAŁTOWANIE SYTUACYJNE**

Zamierzenie projektowe ma na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez poszerzenie istniejącej jezdni do szer. 6,00m.

Projektowana jezdnia drogi powiatowej posiadać będzie jezdnie dwukierunkową o szerokości 6,00m, (2x3,00m). Pochylenie poprzeczne jezdni zasadniczo obustronne daszkowe wartości 2%, odcinkowo jednostronne.

Przebudowana jezdnia drogi będzie posiadać nawierzchnie bitumiczną z betonu asfaltowego.

Skrzyżowania dróg podporządkowanych w ciągu przedmiotowego odcinka zostaną poddane korekcie łuków wyokrąglających i szerokości wlotu podporządkowanego w celu poprawy bezpieczeństwa dla użytkowników drogi wraz z wykonaniem nowej nawierzchni bitumicznej. Przebudowywany odcinek obsługiwany będzie w sposób niezmienny co do sytuacji stanu istniejącego – z zachowaniem wszystkich wcześniejszych relacji.

Zakres prac obejmuje również przebudowę istniejących peronów autobusowych. Nawierzchnia projektowanych peronów wykonana będzie z kostki brukowej betonowej o szerokości 2,00m ze spadkiem poprzecznym rzędu 2% skierowanym w kierunku jezdni.

Od strony jezdni peron ograniczony będzie krawężnikiem betonowym na ławie o wymiarach 15x30cm wystającym 12cm. Od pozostałych stron ograniczenie nawierzchni z kostki wykonane będzie za pomocą obrzeży betonowych o wymiarach 8x30 cm. Pomiędzy

krawężnikiem, a krawędzią jezdni projektuje się pobocze wykonane z 4 rzędów kostki brukowej betonowej na ławie betonowej.

Wzdłuż całego odcinka drogi, w miejscach gdzie projektuje się wykonanie nowej nawierzchni mineralno bitumicznej, projektuje się pobocza z kruszywa łamanego 0/31,5mm wraz z wykonaniem powierzchniowego utrwalenia emulsją i grysami. Dodatkowo odcinkowo projektuje się pobocza o nawierzchni z kostki brukowej oraz o nawierzchni z betonu asfaltowego. Szerokość projektowanego pobocza wynosi 0,75m-1,00m. Pochylenie poprzeczne wynosi 8% i jest skierowane w stronę od jezdni. Usytuowanie poszczególnych technologii poboczy wskazana została na planie sytuacyjnym.

Z uwagi na fakt, że z drogi powiatowej prowadzona jest obsługa komunikacyjna terenu przyległego do drogi, oraz biorąc pod uwagę fakt, że nastąpi niewielka zmiana niwelety jezdni (w miejscu wykonania nowej nawierzchni bitumicznej) drogi powiatowej wynikająca z konieczności przeprowadzenia korekty wysokościowej, zachodzi konieczność przeprowadzenia prac związanych z przebudową zjazdów na posesje. Prace na w/w zjazdach polegać będą na dostosowaniu wysokościowym powierzchni zjazdu do jezdni drogi powiatowej. W przypadku nawierzchni zjazdu z kostki brukowej konieczne do wykonania prace polegać będą na rozebraniu elementów zjazdu (krawężniki, obrzeża, nawierzchnia z kostki) wyrównanie podłoża oraz ponowne ułożenie elementów zjazdu. Dla zjazdów wykonanych z mieszanki mineralno-bitumicznej, prace remontowe polegać będą na oczyszczeniu istniejącej nawierzchni wraz ze skropieniem emulsją kationową oraz ułożenie warstwy z mieszanki mineralno-bitumicznej. W przypadku zjazdów z kruszywa, prace remontowe polegać będą na ułożeniu warstwy kruszywa wraz z zagęszczeniem, a następnie wykonanie warstwy ścieralnej z destruktu pochodzącego z frezowania nawierzchni bitumicznej. W przypadku nawierzchni utrwalonej powierzchniowo emulsją i grysami należy wykonać nową warstwę skropienia na wykonanej nawierzchni z kruszywa. W przypadku zjazdów, które w stanie istniejącym nie spełniają obowiązujących wymagań co do parametrów techniczno-użytkowych, w ramach prowadzonych prac zostaną one dostosowane do obowiązujących wytycznych, poprzez wykonanie m.in. normatywnych wyłukowań (w przypadku zjazdów publicznych promień  $R=5,0m$ ) oraz skosów wielkości 1:1 na połączeniu zjazdów z drogą powiatową.

Szczegółowy projekt warstw konstrukcyjnych przedstawiony został w pkt. 13 niniejszego opracowania.



Powyższe prace wykonane będą w obrębie istniejącego pasa drogowego drogi powiatowej nr 1182K.

Dokładna lokalizacja poszczególnych zjazdów wraz z charakterem planowanych do wykonania prac przedstawiona została na planie sytuacyjnym stanowiącym integralną część niniejszego opracowania.

W trakcie prowadzonych prac należy wyremontować uszkodzone przepusty zjazdowe poprzez wymianę uszkodzonych elementów na nowe.

Szczegóły rozwiązania sytuacyjnego przedstawiają rysunki planu sytuacyjnego.

## **8 UKSZTAŁTOWANIE WYSOKOŚCIOWE**

Przedmiotowe zadanie polega na poprawie odcinkami jakości nawierzchni poprzez jej wzmocnienie nową warstwą ścieralną. Wyniesienie projektowanej niwelety wynosić będzie 0- 10 cm.

Wysokościowy przebieg jezdni wynika bezpośrednio z ukształtowania wysokościowego w stanie istniejącym oraz ukształtowania przyległego terenu (ze szczególnym uwzględnieniem rzędnych istniejących zjazdów, bram i wejść do budynków).

Aby uzyskać jak najlepsze powiązanie z otaczającym terenem zachowano pochylenia podłużne możliwie jak najbardziej zgodne ze stanem istniejącym.

Projektowana jest również korekta łuków poziomych.

Szczegóły rozwiązania wysokościowego przedstawiają rysunki profilu podłużnego.

## **9 PRZEKROJE TYPOWE**

Droga powiatowa posiada jezdnie dwukierunkową o szerokości 6,00m (2x3,00m) na odcinku prostym z poszerzeniami w obrębie łuków poziomych. Pochylenie poprzeczne jezdni zasadniczo obustronne daszkowe wartości 2%.

Jezdnia drogi powiatowej zasadniczo wydzielona jest za pomocą pobocza z kruszywa o szerokości 0,75-1,00m.

W zależności od odcinka projektuje się zmienne odkrycie krawężnika, tj.:

- peron autobusowy/chodnika - 12 cm
- zjazd indywidualny - 0 cm

~~W ramach zadania projektuje się również dwa odcinki chodnika o nawierzchni z kostki brukowej betonowej, tj. w km 11+825-12+219 oraz w km 14+478-14+925;~~

Krawężniki betonowe wibroprasowane ustawiane na podsypce cementowo-piaskowej 1:4 grubości 5cm i ławie betonowej z oporem wykonywanym z betonu C12/15.

Za zjazdami o nawierzchni z kostki brukowej zastosowano krawężnik betonowy wibroprasowany 12x25cm „wtopiony” na podsypce cementowo-piaskowej 1:4 i ławie betonowej z oporem wykonanej z betonu C12/15. Skarpy nasypów i wykopów zasadniczo posiadają pochylenie 1:1.5. W przypadku rowów ze skarpami umocnionymi płytami betonowymi typu KRATA, pochylenie skarp wynosi 1:1.

Szczegółowe rozwiązania przedstawiają rysunki typowe oraz szczegóły.

## 10 ODWODNIENIE

Odwodnienie powierzchniowe zrealizowane zostało przez zaprojektowanie odpowiednich pochyłeń poprzecznych i podłużnych jezdni oraz poboczy.

Na odcinku objętym opracowaniem, wody opadowe będą spływać zgodnie ukształtowaniem podłużnym i poprzecznym z jezdni przez projektowane pobocze bezpośrednio do urządzeń odwadniających, tj., rowy otwarte ziemne, rowy otwarte ze skarpami umocnionymi za pomocą płyt betonowych typu KRATA do istniejących odbiorników.

Sposób odwodnienia elementów pasa drogowego pozostanie nie zmieniony. Wody opadowe z jezdni drogi powiatowej poprzez spadki poprzeczne wprowadzane będą poprzez pobocza do istniejących rowów otwartych, a następnie w sposób nie zmieniony do istniejących odbiorników. W stanie istniejącym wzdłuż drogi powiatowej usytuowane są rowy otwarte gruntowe/trawiaste. W ramach przebudowy drogi powiatowej w obrębie rowów planuje się wykonanie prac związanych z profilowaniem/odmuleniem dna i skarp rowów z odcinkowym umocnieniem dna i skarp. Umocnienie wykonane będzie przy pomocy płyt ażurowych typu „KRATA” o wymiarach 60x40 cm na podsypce cem. piaskowej gr. 10 cm oraz z odcinkowym umocnieniem dna korytkiem betonowych typu MULDA. Z uwagi na swój charakter po wykonaniu umocnienia rowów płytami ażurowymi, rowy w dalszym ciągu posiadać będą powierzchnię przepuszczalną jak przy rowach nieumocnionych. W ramach prac związanych z profilowaniem istniejących rowów wykonane

zostaną roboty ziemne mające na celu odmulenie dna rowów przydrożnych wraz z profilowaniem skarp. Prace te mają na celu poprawę spływu wód opadowych, a tym samym zmniejszy się prawdopodobieństwo występowania podtopień gruntów prywatnych przyległych do pasa drogowego. Rowy nieumocnione posiadać będą skarpy o nachyleniu 1:1,5 oraz szerokości dna ok. 40 cm.

Z uwagi na istniejący stan rur przepustowych, w celu utrzymania ciągłości przepływu wód, w trakcie prowadzonych prac wykonana zostanie wymiana rur przepustów wraz z wykonaniem nowych murków czołowych. W miejscach gdzie projektuje się chodnik o nawierzchni z kostki brukowej betonowej, w miejscu istniejących rowów projektuje się kanalizację deszczową w celu utrzymania ciągłości systemu odwodnienia.

W miejscach gdzie występują uszkodzone (załamane) rury przepustowe oraz murki czołowe, powyższe elementy wymienione zostaną na nowe. W przypadku rur w dobrym stanie technicznym poddane zostaną odmuleniu/oczyszczeniu.

Na odcinkach gdzie projektowany jest chodnik o nawierzchni z kostki brukowej betonowej w celu utrzymania ciągu odwodnienia projektuje się kanalizację deszczową.

~~Odcinki kanalizacji deszczowej wykonane będą w postaci dwóch odcinków w km 11+825-12+219 oraz w km 14+478-14+925. Odcinek w km 11+825-12+219 wykonany będzie z rur o średnicy 60 cm wraz ze studniami rewizyjnymi średnicy 120cm. Odcinek w km 14+478-14+925 wykonany będzie z rur o średnicy 50 cm wraz ze studniami rewizyjnymi średnicy 100cm. Wody opadowe z jezdni oraz chodnika usytuowanego w pasie drogi powiatowej przejmowane będą poprzez studnie wpustowe fi 50 cm wraz z kratą żeliwną i poprzez przykanaliki o średnicy 20 cm przekazywane do studni rewizyjnych i projektowanego kanału deszczowego. Odbiornikami wód opadowych z kanalizacji deszczowej są istniejące rowy przepustowe i odwodnieniowe tak jak w stanie istniejącym.~~

Szczegóły przedstawiają rysunki planu sytuacyjnego, rysunki typowe oraz szczegóły.

## **11 ROBOTY ZIEMNE**

Do wykonania przewidziano:

- wykopy pod nawierzchnię peronów autobusowych, zjazdów,
- wykopy pod ławy betonowe krawężników, obrzeży;
- odmulenie, profilowanie rowów;

- rozebranie istniejącej konstrukcji poboczy;
- wykonanie koryta pod warstwy konstrukcyjne poboczy;
- nasypy pod nawierzchnię peronów autobusowych, zjazdów;
- nasypy pod ławy betonowe krawężników, obrzeży;

Odkłady mas ziemnych należy wywieźć poza teren budowy i zutylizować zgodnie z „Ustawą o odpadach”.

## 12 ROBOTY ROZBIÓRKOWE

Do rozebrania przewidziano:

- istniejącą nawierzchnię jezdni,
- istniejącą nawierzchnię zjazdów,
- przepusty przewidziane do wymiany,
- elementy betonowe (krawężniki, obrzeża, ścieki),

Wszystkie nieprzydatne elementy pochodzące z rozbiórki należy wywieźć z terenu budowy i zutylizować zgodnie z „Ustawą o odpadach” na koszt wykonawcy.

Kolejność i termin rozbiórki istniejących obiektów budowlanych określony zostanie w każdym przypadku indywidualnie przez wykonawcę w zależności od rodzaju i wielkości robót.

## 13 KONSTRUKCJA NAWIERZCHNI

Uwzględniając informacje dotyczące rozpoznania układu istniejących warstw konstrukcji nawierzchni oraz podłoża gruntowego, konstrukcja nawierzchni została dobrana przez analogię do Katalogu Typowych Konstrukcji Nawierzchni Podatnych i Półsztywnych z dnia 16.06.2014 r. oraz w oparciu o opinię geotechniczną wykonaną przez GEO ALFenix, mgr inż. Mariusz Alfawicki, ul. Proszowska 89, 32-700 Bochnia

**Konstrukcja jezdni DP 1182K:**

- **4cm** – warstwa ścieralna z betonu asfaltowego, (spełniającego wymagania KR3 wg WT-2 2014)
- – skropienie między-warstwowe z emulsji asfaltowej
- **6cm** – warstwa wiążąca z betonu asfaltowego, (spełniającego wymagania KR3 wg WT-2 2014)
- – skropienie między-warstwowe z emulsji asfaltowej

- **23cm** – podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/63mm – poszerzenie istniejącej konstrukcji jezdni
- **30 cm** – warstwa podbudowy pomocniczej z materiału stabilizowanego cementem i emulsja asfaltową MCE z doziarnieniem kruszywem łamanym grubości średnio 10cm
- – istniejące podłoże gruntowe

**Konstrukcja pobocza bitumicznego:**

- ~~— **4cm** – warstwa ścieralna z betonu asfaltowego, (spełniającego wymagania KR3 wg WT-2 2014)~~
- ~~— – skropienie między warstwowe z emulsji asfaltowej~~
- ~~— **8cm** – warstwa wiążąca z betonu asfaltowego, (spełniającego wymagania KR3 wg WT-2 2014)~~
- ~~— – skropienie między warstwowe z emulsji asfaltowej~~
- ~~— **23cm** – podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/63mm – poszerzenie istniejącej konstrukcji jezdni~~
- ~~— **30 cm** – warstwa podbudowy pomocniczej z materiału stabilizowanego cementem i emulsja asfaltową MCE z doziarnieniem kruszywem łamanym grubości średnio 10cm~~
- ~~— – istniejące podłoże gruntowe~~

**Konstrukcja pobocza z kostki brukowej:**

- **8cm** – warstwa ścieralna z betonowej kostki brukowej wibroprasowanej
- **3cm** – podsypka cementowo-piaskowa 1:4,
- **23cm** – podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/63mm
- **30 cm** – warstwa podbudowy pomocniczej z materiału stabilizowanego cementem o  $R_m \geq 5\text{MPa}$  – materiał z dowozu
- – istniejące podłoże gruntowe

**Konstrukcja nawierzchni tarczy skrzyżowania:**

- 4cm – warstwa ścieralna z betonu asfaltowego
- 4cm – warstwa wiążąca z betonu asfaltowego
- -- – skropienie między warstwowe z emulsji asfaltowej,
- 2-3cm – frezowanie korygujące,

**Konstrukcja nawierzchni pobocza z kruszywa szer. 1,00m:**

- 15cm – warstwa kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie z podwójnym utrwaleniem emulsja i grysami.

**Konstrukcja nawierzchni pobocza z kruszywa szer. 0,75m:**

- 15cm – warstwa kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie.

**Konstrukcja nawierzchni peronu:**

- 8cm – warstwa ścieralna z betonowej kostki brukowej wibroprasowanej
- 3cm – podsypka cementowo-piaskowa 1:4,
- 20cm – warstwa podbudowy z kruszywa łamanego 0/31.5 stabilizowanego mechanicznie.
- 20cm – warstwa podbudowy z kruszywa łamanego 0/63 stabilizowanego mechanicznie.

**Konstrukcja nawierzchni zjazdów z kostki betonowej:**

- 8cm – warstwa ścieralna z betonowej kostki brukowej wibroprasowanej koloru czerwonego typu „podwójne T” bez fazy,
- 3cm – podsypka cementowo-piaskowa 1:4,
- 15cm – warstwa podbudowy z kruszywa łamanego 0/31.5 stabilizowanego mechanicznie,
- 20cm – warstwa podbudowy z kruszywa łamanego 0/63 stabilizowanego mechanicznie,
- 20cm – warstwa podbudowy z materiału stabilizowanego cementem  $R_m \geq 5 \text{ MPa}$  z dowozu.

**Konstrukcja nawierzchni zjazdów publicznych z betonu asfaltowego:**

- 3cm – warstwa ścieralna z betonu asfaltowego
- – skropienie między-warstwowe z emulsji asfaltowej
- 5cm – warstwa wiążąca z betonu asfaltowego
- – skropienie między-warstwowe z emulsji asfaltowej
- 20cm – warstwa podbudowy z kruszywa łamanego 0/31.5 stabilizowanego mechanicznie,
- 20cm – warstwa podbudowy z materiału stabilizowanego cementem  $R_m \geq 5 \text{ MPa}$  z dowozu.

**Konstrukcja nawierzchni zjazdów indywidualnych z betonu asfaltowego:**

- 5cm – warstwa ścieralna z betonu asfaltowego
- – skropienie między-warstwowe z emulsji asfaltowej
- 20cm – warstwa podbudowy z kruszywa łamanego 0/31.5 stabilizowanego mechanicznie,
- 20cm – warstwa podbudowy z kruszywa łamanego 0/63 stabilizowanego mechanicznie.

**Konstrukcja nawierzchni zjazdów z kruszywa:**

- 20cm – warstwa kruszywa łamanego 0/31,5mm

## **14 PŁYW OBIEKTU BUDOWLANEGO NA ŚRODOWISKO I JEGO**

### **WYKORZYSTANIE ORAZ NA ZDROWIE LUDZI I OBIEKTY SĄSIEDNIE**

Planowana inwestycja nie pogorszy stanu środowiska, warunków życia i zdrowia mieszkańców.

Planowana inwestycja będzie miała niewielki wpływ na środowisko w jego bezpośrednim sąsiedztwie, nie spowoduje wzrostu poziomu hałasu, wibracji, wzrostu ilości odpadów i ich rodzaju oraz ilości zanieczyszczeń gazowych, pyłowych, płynnych itp. Jedynie podczas realizacji inwestycji możliwy jest wzrost hałasu, wibracji, odpadów oraz emisji zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego, jednakże będzie to miało charakter przede wszystkim krótkotrwały i odwracalny.

Planowana inwestycja nie spowoduje emisji zakłóceń elektromagnetycznych ani promieniowania szkodliwego dla ludzi i zwierząt.

W przedmiotowym obszarze nie występują chronione gatunki roślin.

Planowana inwestycja nie graniczy bezpośrednio oraz nie znajduje się w obszarze „Natura 2000”.

W związku z realizacją inwestycji nie wystąpią szczególne zagrożenia dla gleby, wód podziemnych i powierzchniowych.

Teren objęty inwestycją nie znajduje się w granicach terenu górniczego i nie znajduje się pod wpływem eksploatacji górniczej.

## **15 UZBROJENIE TERENU**

W obrębie planowanych do wykonania prac występują sieci wodociągowa, teletechniczna oraz elektroenergetyczna. Pismem znak: R4/RM/8879/2021 PGE Dystrybucja S.A. zaopiniował pozytywnie przedłożone materiały projektowe.

Zarządca sieci teletechnicznej światłowodowej, tj. Net-Bis s.c. Włodzimierz Gąsior, Jolanta Gądek, ul. Racławicka 3, 32-200 Miechów nie wniósł uwag do złożonej dokumentacji.

~~Zgodnie z warunkami technicznymi znak: TTISIKU-33004/21/SG z dnia 27.09.2021r. wykonany został projekt wykonawczy zabezpieczenia sieci teletechnicznej administrowanej przez ORANGE polska S.A.. Powyższe prace uzgodnione zostały pismem znak: TTISIKU-57794/21/SG z dnia 11.01.2022r.~~

## **16 OBSZAR ODDZIAŁYWANIA INWESTYCJI**

### **Działki wchodzące w zakres inwestycji:**

Obręb Pstroszyce Pierwsze 120805\_0023 jedn. ewidencyjna Miechów dz. nr ewid. 209/1, 237, 313, 389, 377;

Obręb Pstroszyce Drugie 120805\_0022 jedn. ewidencyjna Miechów dz. nr ewid. 292, 321, 330/1, 205/2, 204/2, 203/2, 202/2, 201/4, 201/6, 314/1;

Przebudowa drogi powiatowej nr 1182K jest inwestycją o obszarze oddziaływania mieszczącym się w całości na w/w działkach w obrębie pasa drogowego drogi powiatowej nr 1182K, na których została zaprojektowana. W odniesieniu do Ustawy Prawo budowlane art.3 pkt. 20 gdzie za obszar oddziaływania obiektu należy rozumieć teren wyznaczony w otoczeniu obiektu budowlanego na podstawie przepisów odrębnych, wprowadzających związane z tym obiektem ograniczenia w zagospodarowaniu tego terenu , zatem obszar oddziaływania ogranicza się tylko do terenu działek objętych inwestycją.