

## ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

### I. ZAŁĄCZNIKI

- I. A Mapa ewidencyjna w skali 1:1000 – obręb ul. Łąkowej
- I. B Mapa ewidencyjna w skali 1:1000 – obręb ul. Kłodzkiej, dz. nr 445
- I. C Mapa ewidencyjna w skali 1:1000 – obręb ul. Narutowicza
- I. D Mapa ewidencyjna w skali 1:1000 – obręb ul. Herberta
- I. E Mapa ewidencyjna w skali 1:1000 – obręb ul. Dąbrowskiej
- I. F Mapa ewidencyjna w skali 1:1000 – obręb ul. Górnicza
- I. G Mapa ewidencyjna w skali 1:1000 – obręb ul. Wałbrzyskiej
- I. H Informacja dotycząca bezpieczeństwa i ochrony zdrowia
- I. I Zaświadczenie DOIIB, Decyzja o stwierdzeniu przygotowania zawodowego

### II. OPIS TECHNICZNY

- II. A Podstawa opracowania
- II. B Cel i zakres opracowania
- II. C Opis techniczny
- II. D Część rysunkowa

Nr rys.: 1 / PS	Plan sytuacyjny – ul. Łąkowa, dz. nr 291
Nr rys.: 2 / PS	Plan sytuacyjny – ul. Kłodzka, zjazd do tartaku dz. nr 445
Nr rys.: 3 / PS	Plan sytuacyjny – ul. Narutowicza, dz. nr 439/6
Nr rys.: 4 / PS	Plan sytuacyjny – ul. Herberta, dz. nr 678/18
Nr rys.: 5 / PS	Plan sytuacyjny – ul. Dąbrowskiej, dz. nr 473/13
Nr rys.: 6 / PS	Plan sytuacyjny – ul. Górnicza, dz. nr 58/1
Nr rys.: 7A / PS	Plan sytuacyjny – ul. Wałbrzyska, dz. nr 357/8 – CZĘŚĆ A
Nr rys.: 7B / PS	Plan sytuacyjny – ul. Wałbrzyska, dz. nr 357/8 – CZĘŚĆ B
Nr rys.: 7C / PS	Plan sytuacyjny – ul. Wałbrzyska, dz. nr 357/8 – CZĘŚĆ C

---

Nr rys.: 1 / PB	Przekrój konstrukcyjny A - A
Nr rys.: 2 / PB	Przekrój konstrukcyjny B - B
Nr rys.: 3 / PB	Przekrój konstrukcyjny C - C

## **II. OPIS TECHNICZNY**

### **II. A PODSTAWA OPRACOWANIA**

1. Podstawę formalną opracowania stanowi zlecenie inwestora:

Gminy Jedlina - Zdrój  
ul. Poznańska 2, 58-330 Jedlina - Zdrój

### **2. PODSTAWA MATERIALNO - PRAWNA OPRACOWANIA**

- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 1999r., Nr 43, poz. 430)
- mapy zasadnicze w skali 1:500,
- mapy ewidencyjne w skali 1:1000,
- uzgodnienia z Inwestorem.

### **II. B CEL I ZAKRES OPRACOWANIA**

Celem opracowania jest uzyskanie zaświadczenia o zgłoszeniu robót budowlanych polegających na przebudowie następujących dróg gminnych:

1. ul. Łąkowa, dz. nr 291, obręb 0005 Jedlinka,
2. ul. Kłodzka, zjazd do tartaku, dz. nr 445, obręb 0004 Jedlina-Zdrój,
3. ul. Narutowicza, dz. nr 439/6, obręb 0004 Jedlina-Zdrój,
4. ul. Herberta, dz. nr 678/18, obręb 0004 Jedlina-Zdrój,
5. ul. Dąbrowskiej, część dz. nr 473/13, obręb 0004 Jedlina-Zdrój,
6. ul. Górnicza, dz. nr 58/1, obręb 0001 Kamieńsk,
7. ul. Wałbrzyska, część dz. nr 375/8, obręb 0004 Jedlina - Zdrój

### **II. C OPIS TECHNICZNY**

#### **1. ul. Łąkowa, dz. nr 291, obręb 0005 Jedlinka**

##### **1.1. Istniejący stan zagospodarowania terenu:**

Droga gminna – ul. Łąkowa zlokalizowana na działce nr 291, obręb 0005 Jedlinka w miejscowości Jedlina – Zdrój, łączy ul. Noworudzką z ul. Hożą. Jest drogą dojazdową do posesji znajdujących się w obrębie ulicy Hożej. Parametry techniczne i użytkowe kwalifikują ją jako drogę kategorii D. W obecnym stanie droga ta jest drogą o nawierzchni gruntowej, dwukierunkową o szerokości jezdni ok. 3,00 m. W obrębie drogi przebiega kanalizacja sanitarna, wodociąg oraz studzienki kanalizacyjne. Wzdłuż drogi przebiega napowietrzna linia energetyczna niskiego napięcia. Droga ta jest nierówna, wykazuje liczne ubytki w nawierzchni, a podczas opadów staje się uciążliwa w użytkowaniu ze względu na pojawiające się błoto.

---

Ukształtowanie terenu: w obrębie ul. Łąkowej teren jest stosunkowo płaski, a wysokości n.p.m. mieszczą się w granicach od 422,14 do 423,19 m.

## **1.2. Rozwiązania projektowe:**

### **1.2.1. Parametry techniczne drogi:**

1. klasa techniczna drogi: D,
2. szerokość nawierzchni: 3,00 m,
3. pochylenie jezdni: jednostronne 2%,
4. długość projektowanej jezdni: 120,00 m,
5. rodzaj nawierzchni: bitumiczna,
6. dopuszczalne obciążenie: 100 kN/oś,
7. kategoria ruchu: KR1 (bardzo lekki).

### **1.2.2. Niweleta drogi**

Projektowana niweleta pokrywa się z istniejącą. Niweletę nowej drogi należy nawiązać do istniejących rzędnych ul. Hożej i ul. Noworudzkiej.

Z uwagi na odtworzenie rzędnych wysokościowych nie ma potrzeby sporządzania profilu podłużnego przez drogę.

### **1.2.3. Rozwiązania konstrukcyjne**

Przebudowywana droga zaliczana jest do klasy D i odpowiada obciążeniu KR1 o dopuszczalnym nacisku na oś do 100kN.

#### **a) jezdnia**

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S 50/70 - gr. 4 cm,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W 35/50 - gr. 6 cm,
- skropienie asfaltem upłynnionym w ilości 0,5 – 0,7 kg/m<sup>2</sup>,
- podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie - gr. 15 cm,
- wykonanie ulepszenia istniejącej warstwy gruntu tzw. „metodą na miejscu” z zastosowaniem spoiwa hydraulicznego np. TERRAMIX PF 2,5 do uzyskania modułu wtórnego nie mniejszego niż 100 MP - gr. 20 cm

W miejscu włączenia do istniejącej jezdni należy istniejącą warstwę drogi przyciąć piłą do asfaltów na całej długości włączenia, wyrównując brzegi i skropić upłynnionym asfaltem w ilości 1,5 kg/ m<sup>2</sup>, a następnie posmarować połączenie upłynnionym asfaltem w celu uszczelnienia styków i wyrównania połączenia.

#### **b) urządzenia w pasie drogowym**

Wszystkie urządzenia w pasie drogowym związane z siecią wodno-kanalizacyjną należy przebudować do poziomu nowej drogi. W przypadku stwierdzenia, że dany element nie nadaje się do ponownego użytku należy wymienić go na nowy.

#### **c) urządzenia podziemnej infrastruktury nie związane z funkcjonowaniem drogi**

Zakłada się, że urządzenia infrastruktury podziemnej znajdują się na głębokości zgodnej z obowiązującymi przepisami i nie zachodzi konieczność ich przebudowy.

---

Planowane roboty w obrębie drogi należy zgłosić, przed ich rozpoczęciem, do zarządców sieci.

## **2. ul. Kłodzka, zjazd do tartaku, dz. nr 445, obręb 0004 Jedlinka**

### **2.1. Istniejący stan zagospodarowania terenu:**

Zjazd do tartaku z ul. Kłodzkiej – zlokalizowany jest na działce nr 445, której właścicielem jest Gmina Jedlina – Zdrój oraz na działkach nr 251/6 227/5 i 227/8, nie należących do Gminy Jedlina – Zdrój; obręb 0004 Jedlinka w miejscowości Jedlina – Zdrój. Zjazd ten pełni funkcję dojazdu do tartaku oraz innych posesji zlokalizowanych w obrębie tego zjazdu. Parametry techniczne i użytkowe kwalifikują ją jako drogę kategorii D. W obecnym stanie droga ta jest drogą o nawierzchni asfaltowej, dwukierunkową o szerokości jezdni od 4,20 m do 7,00. Wzdłuż części jezdni przebiega chodnik o nawierzchni asfaltowej. W obrębie drogi występuje przyłącze gazu, biegnące w obrębie chodnika. Jezdnia oraz chodnik są bardzo zniszczone, występują liczne dziury i braki w nawierzchni.

Ukształtowanie terenu: w obrębie zjazdu do tartaku teren jest stosunkowo płaski, a wysokości n.p.m. mieszczą się w granicach od 429,35 do 429,42 m.

Przebudowa zjazdu w ramach niniejszego opracowania obejmuje tylko działkę inwestora (nr 445).

### **2.2. Rozwiązania projektowe:**

#### **2.2.1. Parametry techniczne drogi:**

1. klasa techniczna drogi: D,
2. szerokość nawierzchni: 0,97 m do 7,50 m,
3. pochyleniu jezdni: jednostronne 2%,
4. długość projektowanej jezdni: 100,00 m,
5. rodzaj nawierzchni: bitumiczna,
6. dopuszczalne obciążenie: 100 kN/oś,
7. kategoria ruchu: KR2 (lekki).
8. szerokość chodnika: 1,5 m,
9. długość chodnika: 37,0 m

#### **2.2.2. Niweleta drogi**

Projektowana niweleta pokrywa się z istniejącą. Niweletę nowej drogi należy nawiązać do istniejących rzędnych ul. Kłodzkiej i dojazdu do tartaku.

Z uwagi na odtworzenie rzędnych wysokościowych nie ma potrzeby sporządzania profilu podłużnego przez drogę.

---

### 2.2.3. Rozwiązania konstrukcyjne

Przebudowywana droga zaliczana jest do klasy D i odpowiada obciążeniu KR2 o dopuszczalnym nacisku na oś do 100kN.

a) jezdnia

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S 50/70 - gr. 4 cm,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W 35/50 - gr. 6 cm,
- skropienie asfaltem upłynnionym w ilości 0,5 – 0,7 kg/m<sup>2</sup>,
- istniejąca podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie - w przypadku stwierdzenia, że istniejąca podbudowa nie wykazuje odpowiedniej nośności należy wykonać ulepszenie istniejącej warstwy podbudowy tzw. „metodą na miejscu” z zastosowaniem spoiwa hydraulicznego np. TERRAMIX PF 2,5 do uzyskania modułu wtórnego nie mniejszego niż 100 MP - gr. 20 cm.

W miejscu włączenia do istniejącej jezdni należy istniejącą warstwę drogi przyciąć piłą do asfaltów na całej długości włączenia, wyrównując brzegi i skropić upłynnionym asfaltem w ilości 1,5 kg/ m<sup>2</sup>, a następnie posmarować połączenie upłynnionym asfaltem w celu uszczelnienia styków i wyrównania połączenia.

b) chodnik

- kostka betonowa – gr. 6 cm
- podsypka piaskowa – gr. 3,0 cm
- podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie – gr. 15,00 cm
- warstwa odsączająca z pospółki – gr. 10,0 cm

c) krawężniki i obrzeża

Obramowanie przebudowanej jezdni projektuje się z lewej strony jezdni, od potoku do chodnika z krawężników betonowych 15x30x100 cm na ławie betonowej z oporem z betonu C12/15 do wysokości 12cm.

Obramowanie chodnika z obrzeży betonowych 8x25 cm na ławie betonowej z oporem z betonu C12/15.

d) urządzenia w pasie drogowym

Wszystkie urządzenia w pasie drogowym związane należy przebudować do poziomu przebudowanej drogi. W przypadku stwierdzenia, że dany element nie nadaje się do ponownego użytku należy wymienić go na nowy.

e) urządzenia podziemnej infrastruktury nie związane z funkcjonowaniem drogi

Zakłada się, że urządzenia infrastruktury podziemnej znajdują się na głębokości zgodnej z obowiązującymi przepisami i nie zachodzi konieczność ich przebudowy. Planowane roboty w obrębie drogi należy zgłosić, przed ich rozpoczęciem, do zarządców sieci.

## 3. ul. Narutowicza, dz. nr 439/6, obręb 0004 Jedlinka

### 3.1. Istniejący stan zagospodarowania terenu:

Droga gminna - ulica Narutowicza – zlokalizowana jest na działce nr 439/6, obręb 0004 Jedlinka w miejscowości Jedlina – Zdrój. Ulica ta łączy ulicę Kłodzką z ulicą Bolesława Chrobrego i Sikorskiego. Pełni funkcje dojazdu do sklepów i posesji leżących

---

w jej obrębie i obrębie ulic z którymi się łączy. Parametry techniczne i użytkowe kwalifikują ją jako drogę kategorii D. W obecnym stanie droga ta jest drogą o nawierzchni asfaltowej, dwukierunkową o szerokości jezdni od 6,20 m do 6,30. Wzdłuż części jezdni przebiega chodnik o nawierzchni asfaltowej oraz o nawierzchni gruntowej. W obrębie drogi przebiegają sieci kanalizacji sanitarnej, energetyczna, teletechniczna. Jezdnia oraz chodnik wykazują występujące liczne nierówności i ubytki w nawierzchni.

Ukształtowanie terenu: w obrębie ul. Narutowicza teren jest stosunkowo płaski, a wysokości n.p.m. mieszczą się w granicach od 442,51 do 445,30 m.

Wzdłuż jezdni biegnie rów wodny.

### **3.2. Rozwiązania projektowe:**

#### **3.2.1. Parametry techniczne drogi:**

1. klasa techniczna drogi: D,
2. szerokość nawierzchni: 6,20 m do 6,30 m,
3. pochyleniu jezdni: dwustronne 2%,
4. długość projektowanej jezdni: 205,00 m,
5. rodzaj nawierzchni: bitumiczna,
6. dopuszczalne obciążenie: 100 kN/oś,
7. kategoria ruchu: KR1 (lekki).
8. szerokość chodnika: 1,5 m,
9. długość chodnika: 95,0 m

#### **3.2.2. Niweleta drogi**

Projektowana niweleta pokrywa się z istniejącą. Niweletę nowej drogi należy nawiązać do istniejących rzędnych ul. Kłodzkiej i ul. Bolesława Chrobrego.

Z uwagi na odtworzenie rzędnych wysokościowych nie ma potrzeby sporządzania profilu podłużnego przez drogę.

#### **3.2.3. Rozwiązania konstrukcyjne**

Przebudowywana droga zaliczana jest do klasy D i odpowiada obciążeniu KR2 o dopuszczalnym nacisku na oś do 100kN.

##### **a) jezdni**

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S 50/70 - gr. 4 cm,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W 35/50 - gr. 6 cm,
- skropienie asfaltem upłynnionym w ilości 0,5 – 0,7 kg/m<sup>2</sup>,
- istniejąca podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie -

w przypadku stwierdzenia, że istniejąca podbudowa nie wykazuje odpowiedniej nośności należy wykonać ulepszenie istniejącej warstwy podbudowy tzw. „metodą na miejscu” z zastosowaniem spoiwa hydraulicznego np. TERRAMIX PF 2,5 do uzyskania modułu wtórnego nie mniejszego niż 100 MP - gr. 20 cm.

W miejscu włączenia do istniejącej jezdni należy istniejącą warstwę drogi przyciąć

---

piłą do asfaltów na całej długości włączenia, wyrównując brzegi i skropić upłynnionym asfaltem w ilości 1,5 kg/ m<sup>2</sup>, a następnie posmarować połączenie upłynnionym asfaltem w celu uszczelnienia styków i wyrównania połączenia.

b) chodnik

- kostka betonowa – gr. 8 cm
- podsypka piaskowa – gr. 3,0 cm
- podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie – gr. 15,00 cm
- warstwa odsączająca z pospółki – gr. 10,0 cm

c) krawężniki i obrzeża

Obramowanie przebudowanej jezdni projektuje się z lewej strony jezdni, od potoku do chodnika z krawężników betonowych 15x30x100 cm na ławie betonowej z oporem z betonu C12/15 do wysokości 12cm.

Obramowanie chodnika z obrzeży betonowych 8x25 cm na ławie betonowej z oporem z betonu C12/15.

d) urządzenia w pasie drogowym

Wszystkie urządzenia w pasie drogowym związane należy przebudować do poziomu przebudowanej drogi. W przypadku stwierdzenia, że dany element nie nadaje się do ponownego użytku należy wymienić go na nowy.

e) urządzenia podziemnej infrastruktury nie związane z funkcjonowaniem drogi

Zakłada się, że urządzenia infrastruktury podziemnej znajdują się na głębokości zgodnej z obowiązującymi przepisami i nie zachodzi konieczność ich przebudowy. Planowane roboty w obrębie drogi należy zgłosić, przed ich rozpoczęciem, do zarządców sieci.

#### **4. ul. Herberta, dz. nr 678/18, obręb 0004 Jedlinka**

##### **4.1. Istniejący stan zagospodarowania terenu:**

Droga gminna - ulica Herberta – zlokalizowana jest na działce nr 678/18, obręb 0004 Jedlinka w miejscowości Jedlina – Zdrój. Droga ta łączy ulicę Marii Konopnickiej z ulicą Norwida. Pełni funkcje dojazdu do posesji leżących w jej obrębie i obrębie ulic z którymi się łączy. Parametry techniczne i użytkowe kwalifikują ją jako drogę kategorii D. W obecnym stanie droga ta jest drogą o nawierzchni gruntowej, dwukierunkową o szerokości jezdni ok. 3,00 m. W obrębie drogi przebiega kanalizacja sanitarna, wodociąg, sieć energetyczna oraz studzienki kanalizacyjne. Wzdłuż drogi przebiega powierzchniowy rów wodny. Droga ta jest nierówna, wykazuje liczne ubytki w nawierzchni, a podczas opadów staje się uciążliwa w użytkowaniu ze względu na pojawiające się błoto. Ukształtowanie terenu: w obrębie ul. Herberta teren wykazuje spadek w kierunku północnym, a wysokości n.p.m. mieszczą się w granicach od 454,70 do 469,60 m.

---



## **4.2. Rozwiązania projektowe:**

### **4.2.1. Parametry techniczne drogi:**

1. klasa techniczna drogi: D,
2. szerokość nawierzchni: 6,00 m,
3. pochyleniu jezdni: jednostronne 2%,
4. długość projektowanej jezdni: 270,00 m,
5. rodzaj nawierzchni: bitumiczna,
6. dopuszczalne obciążenie: 100 kN/oś,
7. kategoria ruchu: KR1 (bardzo lekki).

### **4.2.2. Niweleta drogi**

Projektowana niweleta pokrywa się z istniejącą. Niweletę nowej drogi należy nawiązać do istniejących rzędnych ul. Marii Konopnickiej oraz Norwida. Z uwagi na odtworzenie rzędnych wysokościowych nie ma potrzeby sporządzania profilu podłużnego przez drogę.

### **4.2.3. Rozwiązania konstrukcyjne**

Przebudowywana droga zaliczana jest do klasy D i odpowiada obciążeniu KR1 o dopuszczalnym nacisku na oś do 100kN.

#### **a) jezdni**

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S 50/70 - gr. 4 cm,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W 35/50 - gr. 6 cm,
- skropienie asfaltem upłynnionym w ilości 0,5 – 0,7 kg/m<sup>2</sup>,
- podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie - gr. 15 cm,
- wykonanie ulepszenia istniejącej warstwy gruntu tzw. „metodą na miejscu” z zastosowaniem spoiwa hydraulicznego np. TERRAMIX PF 2,5 do uzyskania modułu wtórnego nie mniejszego niż 100 MP - gr. 20 cm

W miejscu włączenia do istniejącej jezdni należy istniejącą warstwę drogi przyciąć piłą do asfaltów na całej długości włączenia, wyrównując brzegi i skropić upłynnionym asfaltem w ilości 1,5 kg/ m<sup>2</sup>, a następnie posmarować połączenie upłynnionym asfaltem w celu uszczelnienia styków i wyrównania połączenia.

#### **b) urządzenia w pasie drogowym**

Wszystkie urządzenia w pasie drogowym związane z siecią wodno-kanalizacyjną należy przebudować do poziomu przebudowanej drogi. W przypadku stwierdzenia, że dany element nie nadaje się do ponownego użytku należy wymienić go na nowy.

#### **c) urządzenia podziemnej infrastruktury nie związane z funkcjonowaniem drogi**

Zakłada się, że urządzenia infrastruktury podziemnej znajdują się na głębokości zgodnej z obowiązującymi przepisami i nie zachodzi konieczność ich przebudowy. Planowane roboty w obrębie drogi należy zgłosić, przed ich rozpoczęciem, do zarządców sieci.

#### **d) rów wodny**

---

Z uwagi na duże nachylenie terenu projektuje się rów wodny wzdłuż drogi w części przylegającej do działki nr 678/14 i 678,16. Rów o głębokości do 0,5 m, otwarty.

## **5. ul. Dąbrowskiej, dz. nr 473/13, obręb 0004 Jedlinka**

### **5.1. Istniejący stan zagospodarowania terenu:**

Droga gminna - ulica Dąbrowskiej – zlokalizowana jest na działce nr 473/13, obręb 0004 Jedlinka w miejscowości Jedlina – Zdrój. Droga pełni funkcję dojazdu do posesji leżących w jej obrębie. Parametry techniczne i użytkowe kwalifikują ją jako drogę kategorii D. W obecnym stanie droga ta jest drogą o nawierzchni gruntowej, dwukierunkową o szerokości jezdni ok. 3,00 m. W obrębie drogi przebiega kanalizacja sanitarna, wodociąg, sieć energetyczna oraz studzienki kanalizacyjne. Wzdłuż drogi przebiega powierzchniowy rów wodny. Droga ta jest nierówna, wykazuje liczne ubytki w nawierzchni, a podczas opadów staje się uciążliwa w użytkowaniu ze względu na pojawiające się błoto. Ukształtowanie terenu: w obrębie ul. Dąbrowskiej teren wykazuje niewielki spadek, a wysokości n.p.m. mieszczą się w granicach od 468,30 do 470,50 m. W ramach opracowania projektuje się wykonanie lewej odnogi ul. Dąbrowskiego, ponieważ prawa została już wykonana.

### **5.2. Rozwiązania projektowe:**

#### **5.2.1. Parametry techniczne drogi:**

1. klasa techniczna drogi: D,
2. szerokość nawierzchni: 3,50 m,
3. pochyleniu jezdni: jednostronne 2%,
4. długość projektowanej jezdni: 120,00 m,
5. rodzaj nawierzchni: bitumiczna,
6. dopuszczalne obciążenie: 100 kN/oś,
7. kategoria ruchu: KR1 (bardzo lekki).

#### **5.2.2. Niweleta drogi**

Projektowana niweleta pokrywa się z istniejącą. Niweletę nowej drogi należy nawiązać do istniejących rzędnych ul. Reymonta i części ul. Dąbrowskiej, która została już wykonana.

Z uwagi na odtworzenie rzędnych wysokościowych nie ma potrzeby sporządzania profilu podłużnego przez drogę.

#### **5.2.3. Rozwiązania konstrukcyjne**

Przebudowywana droga zaliczana jest do klasy D i odpowiada obciążeniu KR1 o dopuszczalnym nacisku na oś do 100kN.

a) jezdnia

---

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S 50/70 - gr. 4 cm,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W 35/50 - gr. 6 cm,
- skropienie asfaltem upłynnionym w ilości 0,5 – 0,7 kg/m<sup>2</sup>,
- podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie - gr. 15 cm,
- wykonanie ulepszenia istniejącej warstwy gruntu tzw. „metodą na miejscu” z zastosowaniem spoiwa hydraulicznego np. TERRAMIX PF 2,5 do uzyskania modułu wtórnego nie mniejszego niż 100 MP - gr. 20 cm

W miejscu włączenia do istniejącej jezdni należy istniejącą warstwę drogi przyciąć piłą do asfaltów na całej długości włączenia, wyrównując brzegi i skropić upłynnionym asfaltem w ilości 1,5 kg/ m<sup>2</sup>, a następnie posmarować połączenie upłynnionym asfaltem w celu uszczelnienia styków i wyrównania połączenia.

b) urządzenia w pasie drogowym

Wszystkie urządzenia w pasie drogowym związane z siecią wodno-kanalizacyjną należy przebudować do poziomu przebudowanej drogi. W przypadku stwierdzenia, że dany element nie nadaje się do ponownego użytku należy wymienić go na nowy.

c) urządzenia podziemnej infrastruktury nie związane z funkcjonowaniem drogi

Zakłada się, że urządzenia infrastruktury podziemnej znajdują się na głębokości zgodnej z obowiązującymi przepisami i nie zachodzi konieczność ich przebudowy. Planowane roboty w obrębie drogi należy zgłosić, przed ich rozpoczęciem, do zarządców sieci.

## **6. ul. Górnicza, dz. nr 58/1, obręb 0001 Kamieńsk**

### **6.1. Istniejący stan zagospodarowania terenu:**

Droga gminna - ulica Górnicza – zlokalizowana jest na działce nr 58/1, obręb 0001 Kamieńsk w miejscowości Jedlina – Zdrój. Ulica ta łączy ulicę Kłodzką z ulicą Krótką. Pełni funkcje dojazdu do posesji leżących w jej obrębie i obrębie ulic z którymi się łączy. Parametry techniczne i użytkowe kwalifikują ją jako drogę kategorii D. W obecnym stanie droga ta jest drogą o nawierzchni asfaltowej, dwukierunkową o szerokości jezdni od 3,00 m do 4,00. W obrębie części drogi przebiegają sieci kanalizacji sanitarnej, deszczowej i wodociąg. Jezdnia wykazuje liczne nierówności i ubytki w nawierzchni, a także uskoki wzdłuż jezdni.

Ukształtowanie terenu: w obrębie ul. Górniczej teren charakteryzuje się dosyć dużą różnicą wzniesień, a wysokości n.p.m. mieszczą się w granicach od 555,80 do 600,10 m.

### **6.2. Rozwiązania projektowe:**

#### **3.2.1. Parametry techniczne drogi:**

1. klasa techniczna drogi: D,
  2. szerokość nawierzchni: 3,00 m do 4,00 m,
  3. pochyleniu jezdni: jednostronne 2%,
  4. długość projektowanej jezdni: 470,00 m,
  5. rodzaj nawierzchni: bitumiczna,
-

- 6. dopuszczalne obciążenie: 100 kN/oś,
- 7. kategoria ruchu: KR1 (lekki).

### 6.2.2. Niweleta drogi

Projektowana niweleta pokrywa się z istniejącą. Niweletę nowej drogi należy nawiązać do istniejących rzędnych ul. Kłodzkiej i ul. Bolesława Chrobrego.

Z uwagi na odtworzenie rzędnych wysokościowych nie ma potrzeby sporządzania profilu podłużnego przez drogę.

### 6.2.3. Rozwiązania konstrukcyjne

Przebudowywana droga zaliczana jest do klasy D i odpowiada obciążeniu KR2 o dopuszczalnym nacisku na oś do 100kN.

#### a) jezdnia

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S 50/70 - gr. 4 cm,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W 35/50 - gr. 6 cm,
- skropienie asfaltem upłynnionym w ilości 0,5 – 0,7 kg/m<sup>2</sup>,
- istniejąca podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie - w przypadku stwierdzenia, że istniejąca podbudowa nie wykazuje odpowiedniej nośności należy wykonać ulepszenie istniejącej warstwy podbudowy tzw. „metodą na miejscu” z zastosowaniem spoiwa hydraulicznego np. TERRAMIX PF 2,5 do uzyskania modułu wtórnego nie mniejszego niż 100 MP - gr. 20 cm.

W miejscu włączenia do istniejącej jezdni należy istniejącą warstwę drogi przyciąć piłą do asfaltów na całej długości włączenia, wyrównując brzegi i skropić upłynnionym asfaltem w ilości 1,5 kg/ m<sup>2</sup>, a następnie posmarować połączenie upłynnionym asfaltem w celu uszczelnienia styków i wyrównania połączenia.

#### b) krawężniki i obrzeża

Obramowanie przebudowanej jezdni projektuje się z lewej strony jezdni, od potoku do chodnika z krawężników betonowych 15x30x100 cm na ławie betonowej z oporem z betonu C12/15 do wysokości 12cm.

Obramowanie chodnika z obrzeży betonowych 8x25 cm na ławie betonowej z oporem z betonu C12/15.

#### c) urządzenia w pasie drogowym

Wszystkie urządzenia w pasie drogowym związane należy przebudować do poziomu przebudowanej drogi. W przypadku stwierdzenia, że dany element nie nadaje się do ponownego użytku należy wymienić go na nowy.

#### d) urządzenia podziemnej infrastruktury nie związane z funkcjonowaniem drogi

Zakłada się, że urządzenia infrastruktury podziemnej znajdują się na głębokości zgodnej z obowiązującymi przepisami i nie zachodzi konieczność ich przebudowy. Planowane roboty w obrębie drogi należy zgłosić, przed ich rozpoczęciem, do zarządców sieci.

---

## **7. ul. Wałbrzyska, dz. nr 375/8, obręb 0004 Jedlina - Zdrój**

### **7.1. Istniejący stan zagospodarowania terenu:**

Część drogi gminnej, która obejmuje zadania - ulica Wałbrzyska – zlokalizowana jest na działce nr 375/8, obręb 0004 Jedlina – Zdrój w miejscowości Jedlina – Zdrój. Ulica ta jest drogą dojazdową do Jedliny – Zdrój od strony Wałbrzych i Niedźwiedzicy. Parametry techniczne i użytkowe kwalifikują ją jako drogę kategorii L. W obecnym stanie droga ta jest drogą o nawierzchni asfaltowej, dwukierunkową o szerokości jezdni 6,00. W obrębie części drogi nie przebiegają żadne sieci. Jezdnia wykazuje liczne nierówności i ubytki w nawierzchni.

Ukształtowanie terenu: w obrębie ul. Wałbrzyskiej teren charakteryzuje się różnicą wzniesień, a wysokości n.p.m. mieszczą się w granicach od 532,10 do 552,4.

### **7.2. Rozwiązania projektowe:**

#### **7.2.1. Parametry techniczne drogi:**

1. klasa techniczna drogi: L,
2. szerokość nawierzchni: 6,00 m,
3. pochyleniu jezdni: dwustronne 2%,
4. długość projektowanej jezdni: 470,00 m,
5. rodzaj nawierzchni: bitumiczna,
6. dopuszczalne obciążenie: 100 kN/oś,
7. kategoria ruchu: KR2

#### **7.2.2. Niweleta drogi**

Projektowana niweleta pokrywa się z istniejącą. Niweletę nowej drogi należy nawiązać do istniejących rzędnych ul. Wałbrzyskiej i drogi powiatowej P3359D, do której ul. Wałbrzyska włącza się (dz. nr 12/1).

Z uwagi na odtworzenie rzędnych wysokościowych nie ma potrzeby sporządzania profilu podłużnego przez drogę.

#### **7.2.3. Rozwiązania konstrukcyjne**

Przebudowywana droga zaliczana jest do klasy D i odpowiada obciążeniu KR2 o dopuszczalnym nacisku na oś do 100kN.

##### **a) jezdni**

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S 50/70 - gr. 4 cm,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W 35/50 - gr. 6 cm,
- skropienie asfaltem upłynnionym w ilości 0,5 – 0,7 kg/m<sup>2</sup>,
- istniejąca podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie -

w przypadku stwierdzenia, że istniejąca podbudowa nie wykazuje odpowiedniej nośności należy wykonać ulepszenie istniejącej warstwy podbudowy tzw. „metodą na miejscu”

---

z zastosowaniem spoiwa hydraulicznego np. TERRAMIX PF 2,5 do uzyskania modułu wtórnego nie mniejszego niż 100 MP - gr. 20 cm.

W miejscu włączenia do istniejącej jezdni należy istniejącą warstwę drogi przyciąć piłą do asfaltów na całej długości włączenia, wyrównując brzegi i skropić upłynnionym asfaltem w ilości 1,5 kg/ m<sup>2</sup>, a następnie posmarować połączenie upłynnionym asfaltem w celu uszczelnienia styków i wyrównania połączenia.

## **8. Wpływ na środowisko**

Przebudowa dróg charakteryzuje się oddziaływaniem na środowisko przede wszystkim w trakcie wykonywania robót. Przy zastosowaniu rozwiązań technicznych zamieszczonych w niniejszym opracowaniu stwierdza się brak ciągłego, wtórnego i ciągłego oddziaływania na środowisko.

## **9. Dane dotyczące ochrony konserwatorskiej**

Teren działek nie jest wpisany do rejestru zabytków oraz nie podlega ochronie na podstawie ustaleń miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

## **10. Dane dotyczące eksploatacji górniczej:**

Teren działki nie jest objęty wpływem szkód górniczych.

## **11. Inne konieczne dane wynikające ze specyfiki obiektu:**

Przyjęte rozwiązania projektowe dla opracowywanego obiektu są typowe i powszechne stosowane w budownictwie.

Opracowała: