

**OPRACOWANIE:**

## **PROJEKT WYKONAWCZY**

DLA ZAMIERZENIA BUDOWLANEGO POD NAZWĄ:

### **„ROZBUDOWA DROGI GMINNEJ NR 103909R OSTROWY TUSZOWSKIE – ZAGÓRZE – TRZĘSÓWKA POLEGAJĄCA NA BUDOWIE DROGI DLA ROWERÓW NA DŁUGOŚCI OK. 950 M”**

**Adres i kategoria obiektu:** Ostrowy Tuszowskie, gm. Cmolas, powiat kolbuszowski, dz. wym. poniżej, XXV

**Identyfikatory działek:** Jedn. ewid.: 180601\_2 Cmolas, Obręb: 0004 Ostrowy Tuszowskie, działki nr  
180601\_2.0004.2994, 180601\_2.0004.2197, 180601\_2.0004.2198,  
180601\_2.0004.2110, 180601\_2.0004.2199, 180601\_2.0004.2185/2,  
180601\_2.0004.2455, 180601\_2.0004.2170/2, 180601\_2.0004.2170/1,  
180601\_2.0004.2159, 180601\_2.0004.2168, 180601\_2.0004.2167,  
180601\_2.0004.2163, 180601\_2.0004.2162, 180601\_2.0004.2158,  
180601\_2.0004.2156/2, 180601\_2.0004.2156/1, 180601\_2.0004.2150

**Inwestor:** Gmina Cmolas  
ul. Jana Pawła II 2  
36-105 Cmolas

**Projektant:**  
mgr inż. Krzysztof Wilk  
spec. konstrukcyjno-budowlana  
upr. nr PDK/0089/POOK/03  
branża drogowa

**Jednostka projektowa:** WILPRO Krzysztof Wilk  
ul. Wojsławska 291B  
39-300 Mielec  
NIP: 817-183-14-04, REGON: 180199401  
tel. 608 866 251

**Data opracowania:** marzec 2025

## Spis treści

CZEŚĆ OPISOWA .....	4
1. Przedmiot i zakres zamierzenia budowlanego .....	4
2. Istniejący stan zagospodarowania .....	4
3. Projektowany stan zagospodarowania.....	5
4. Rozwiązania konstrukcyjne.....	6
4.1. Podstawowe założenia projektowe .....	6
4.2. Przygotowanie terenu i roboty rozbiórkowe .....	6
4.3. Roboty ziemne.....	7
4.4. Odwodnienie drogi .....	8
4.4.1. Kanalizacja deszczowa.....	8
4.4.2. Studzienki rewizyjne .....	9
4.4.3. Wpusty uliczne ze studzienkami i przykanalikami .....	10
4.4.4. Wyloty kanalizacji deszczowej oraz umocnienie cieku .....	11
4.4.5. Przebudowa przepustu pod koroną drogi .....	11
4.4.6. Przepust na rowie drogowym .....	12
4.5. Droga dla rowerów .....	12
4.5.1. Konstrukcja opaski (pasa dzielącego) .....	13
4.5.2. Konstrukcja jezdni drogi dla rowerów .....	14
4.5.3. Zjazdy.....	14
4.6. Chodniki i dojścia.....	15
4.6.1. Konstrukcja dojść i chodników .....	15
4.6.2. Rozwiązania w zakresie korzystania z chodników i dojść przez osoby niepełnosprawne.....	16
4.7. Parking dla rowerów .....	16
4.8. Oświetlenie przejścia dla pieszych .....	17
5. Geotechniczne warunki i sposób posadowienia obiektu.....	18
6. Zalecenia ogólne .....	18
CZEŚĆ RYSUNKOWA .....	20
Rys. 1 Projekt zagospodarowania terenu .....	21
Rys. 2 Typowe przekroje poprzeczne .....	22

Rys. 3 Elementy odwodnienia.....	23
Rys. 4 Profil podłużny.....	24
Rys. 5 Przekroje poprzeczne .....	25
ZAŁĄCZNIKI.....	26
Protokół Narady Koordynacyjnej przeprowadzonej w dniu 2022-11-07 do sprawy NR GK.ZUDP.6630.1.200.2022.....	27
Warunki                      techniczne                      PGE                      Dystrybucja                      S.A.                      znak	
L.dz.RE02/RM/TW/2024/11/1065801KP24/w/... z dnia 12.11.2024 r. ....	28
Uzgodnienie Zarządu Dróg Powiatowych w Kolbuszowej znak ZDP.6740.I.1.25 z dnia 21.01.2025 r.....	30
Decyzja nr 4/2025 Zarządu Dróg Powiatowych w Kolbuszowej znak ZDP.6742.Pd.4.25 z dnia 21.01.2025 r.....	31

## **CZĘŚĆ OPISOWA**

### **1. Przedmiot i zakres zamierzenia budowlanego**

Przedmiotem inwestycji i niniejszego opracowania jest „Rozbudowa drogi gminnej nr 103909R Ostrowy Tuszowskie – Zagórze – Trzęsówka polegająca na budowie drogi dla rowerów na długości ok. 950 m”. Przedmiotowa inwestycja oprócz typowych robót związanych z budową drogi dla rowerów, generuje również potrzebę wykonania krótkich dojazdów dla pieszych (chodników), oświetlenia z wykorzystaniem OZE w obrębie planowanego przejścia dla pieszych, przebudowy systemu odwodnienia, a także zabezpieczenia rurami ochronnymi podziemnych przewodów sieci elektroenergetycznej.

### **2. Istniejący stan zagospodarowania**

Planowana przebudowa dotyczy odcinka drogi gminnej posiadającego jezdnię bitumiczną o szerokości ok. 4,0 m w Ostrowach Tuszowskich. Odcinek rozpoczyna się w obrębie skrzyżowania drogi gminnej nr 103909R z drogą powiatową nr 1162R (oś skrzyżowania w km 0+000 drogi gminnej i 14+782 drogi powiatowej), w km 14+766,50 drogi powiatowej, a kończy w km 0+939,50 drogi gminnej stanowiąc jeden ciąg komunikacyjny. Tym samym część drogi dla rowerów zostanie zrealizowana po prawej stronie w pasie drogi powiatowej nr 1162R, a większość po prawej stronie w pasie drogi gminnej nr 103909R. Zarówno droga gminna, jak i powiatowa posiadają przekrój szlakowy. Główny przebieg drogi gminnej to północny-zachód – południowy-wschód, a drogi powiatowej to kierunek południowy-zachód – północny-wschód.

Odcinek poddanej przebudowie drogi gminnej nr 103909R zlokalizowany jest na działkach nr 2197, 2198 i 2110 (o nr identyfikatorów 180601\_2.0004.2197, 180601\_2.0004.2198, 180601\_2.0004.2110), a inwestycja w obrębie skrzyżowania obejmie również działkę drogi powiatowej nr 1162R o nr 2994 (nr identyfikatora 180601\_2.0004.2994).

Teren w sąsiedztwie planowanej inwestycji jest częściowo (jedynie na początkowym

odcinku) zabudowany, zabudowaniami zagrodowymi, budynkami mieszkalnymi jednorodzinnymi oraz garażowo-gospodarczymi, pozostały teren jest użytkowany rolniczo, a częściowo zadrzewiony. Teren wykazuje znaczne zróżnicowanie wysokościowe.

W pasie drogowym zlokalizowane jest uzbrojenie podziemne, tj. sieć wodociągowa, sieć kanalizacji sanitarnej, sieć elektroenergetyczna oraz kanał technologiczny.

Droga gminna (za wyjątkiem początkowego odcinka) posiada obustronne rowy odwadniające, a niweleta jezdni drogi gminnej wykazuje najpierw niewielki spadek pochylenia podłużnego w kierunku południowo-wschodnim, a następnie wznosi się znacząco w tym samym kierunku. Teren wykazuje pochylenie w kierunku północnym i wschodnim. Przekrój poprzeczny jezdni z pochyleniem dwustronnym (daszkowym), na łukach poziomych pochylony do ich wewnątrz.

W odniesieniu do dotychczasowych podstawowych elementów i form zagospodarowania terenu w zakresie niniejszego opracowania nie są planowane zmiany.

Rozbiórce poddane zostaną fragmenty zjazdów i przepustów pod nimi w miejscach planowanej drogi dla rowerów i kanalizacji deszczowej.

### **3. Projektowany stan zagospodarowania**

Projektuje się wykonanie robót związanych z przebudową drogi gminnej 103909R Ostrowy Tuszowskie – Zagórze – Trzęsówka polegającą na budowie drogi dla rowerów od km 14+766,50 drogi powiatowej nr 1162R do km 0+939,50 drogi gminnej nr 103909R, stanowiącej jeden ciąg komunikacyjny. Planowane w związku realizacją inwestycji zmiany w odniesieniu do stanu istniejącego będą obejmować:

- wykonanie przebudowy (zwiększenia długości) przepustu pod koroną drogi,
- wykonanie odcinków kanalizacji deszczowej z wylotami oraz przepustu,
- wykonanie prawostronnej dwukierunkowej drogi dla rowerów o podstawowej szerokości użytkowej 2,0 m (całkowita szerokość wraz z opaską (pasem dzielącym) 2,7 m, w tym krawężnik ułożony poziomo 30 cm, betonowa kostka brukowa 24 cm i 2 obrzeża po 8 cm), na końcach odcinka szerokość użytkowa przy jednym kierunku ruchu ulegnie zmniejszeniu do 1 m,
- wykonanie na końcu odcinka parkingu dla rowerów,
- wykonanie przejścia dla pieszych oraz dojazd na końcu odcinka po obu stronach drogi,

- wykonanie oświetlenia przejścia dla pieszych zasilanego odnawialnymi źródłami energii.

Wody opadowo-roztopowe z terenu inwestycji spływać będą wzdłuż krawężnika po lewej stronie drogi i zostaną wprowadzone do projektowanej (w miejsce lewostronnego rowu otwartego) kanalizacji deszczowej. Skład chemiczny wód opadowo-roztopowych nie ulegnie zmianie i nie wymagają one oczyszczania.

Projektowana przebudowa polegająca na wykonaniu drogi dla rowerów ułatwi użytkowanie drogi oraz zwiększy bezpieczeństwo jej użytkowników. Podstawowy, istniejący układ komunikacyjny nie ulegnie zmianie.

Projektowane obiekty związane są z istniejącą drogą i po wykonaniu nie będą ograniczać dostępu do niej. Istniejące zjazdy do działek zlokalizowanych przy drodze, pozostaną w dotychczasowych lokalizacjach.

Teren inwestycji nie poddany zabudowie, jak dotychczas pozostanie biologicznie czynny - porośnięty zielenią trawiastą.

## **4. Rozwiązania konstrukcyjne**

### **4.1. Podstawowe założenia projektowe**

Założono dostosowanie parametrów projektowanej drogi dla rowerów oraz dojść pieszych (chodników) do wymagań odpowiednich przepisów, określonych przede wszystkim w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych.

Parametry techniczne drogi gminnej:

- klasa techniczna: L,
- kategoria ruchu: KR1,
- prędkość projektowa: 30 km/h.

Charakter odwodnienia drogi, w tym kierunki spływu wód opadowych, w wyniku realizacji inwestycji nie ulegną zmianie.

### **4.2. Przygotowanie terenu i roboty rozbiórkowe**

Przygotowanie terenu polega na:

- geodezyjnym wytyczeniu trasy projektowanej drogi i jej elementów w terenie,
- oczyszczeniu pasa drogowego w części zajętej pod inwestycję,

– rozebraniu w niezbędnym zakresie konstrukcji jezdni, poboczy, zjazdów, przepustów itd. Istniejące i projektowane rzędne oraz lokalizację elementów drogi należy sprawdzić pod względem usytuowania ze stanem faktycznym. Zinventaryzowane w ten sposób nieścisłości, niezależnie od ich przyczyn należy uwzględnić przy tyczeniu w terenie projektowanej drogi. Wywóz i utylizacja materiałów uzyskanych z rozbiórki i nie nadających się do zastosowania w przyszłości, powinna spełniać aktualne przepisy i wymagania dotyczące bezpieczeństwa i ochrony środowiska naturalnego.

### **4.3. Roboty ziemne**

Roboty ziemne będą miały na celu:

- usunięcie humusu z obszaru dalszych robót ziemnych,
- wykonanie wykopów i nasypów związanych z: zabezpieczeniem infrastruktury, korektą trasy i gabarytów rowów i urządzeń odwadniających, zabezpieczeniem skarp itd.,
- wykonanie korytowania pod warstwy konstrukcyjne drogi dla rowerów, chodnika i poboczy,
- plantowanie i humusowanie skarp rowu i terenu przyległego do drogi dla rowerów, chodnika i poboczy.

Wszelkie roboty ziemne należy starać się prowadzić w sposób zmechanizowany, z należytą ostrożnością, a w miejscach przewidywanych skrzyżowań z podziemnymi sieciami uzbrojenia w sposób ręczny.

Wykopy można wykonywać mechanicznie, jednak w miejscach lokalnych obniżeń podbudowy czynność ta może, a w miejscach skrzyżowań z sieciami uzbrojenia podziemnego powinna odbywać się ręcznie, ze względu na niebezpieczeństwo uszkodzenia przewodów. Przemieszczany grunt za wyjątkiem humusu można wykorzystać do niwelacji rowu i skarp. Głębokość korytowania uzależniona jest od niwelety istniejącego terenu w stosunku do grubości warstw konstrukcyjnych jezdni dla rowerów, chodnika i poboczy.

Uzyskane z wykopów i korytowania masy ziemne należy w maksymalnym stopniu wykorzystać na miejscu budowy: do wykonywania nasypów, plantowania terenu, profilowania skarp oraz umacniania i humusowania skarp zewnętrznych rowów odwadniających. Ich nadmiar należy składować na pryzmach w miejscach nie zakłócających robót oraz nie utrudniających ruchu drogowego, po czym wywieźć w miejsce wskazane do stałego składowania, spełniające wymogi bezpieczeństwa i ochrony środowiska naturalnego. W przypadku konieczności pozyskania dodatkowych mas ziemnych z dokopu, jego

lokalizacja, wykonanie i dowóz należy do zadań Wykonawcy. Pozyskany grunt nie może być gruntem próchnicznym, bądź mającym właściwości niekorzystne z punktu widzenia jego zastosowania, tzn. zapadowe, pęczniące, wysadzinowe itd. W przypadku wykorzystania do budowy nasypów gruntu z wykopów należy zwrócić szczególną uwagę, aby pod częścią użytkową jezdni drogi dla rowerów, chodnika i poboczy nie znalazł się grunt humusowy, który to powinien być wykorzystany do powierzchniowego plantowania terenu.

Grunt zastosowany do budowy nowych nasypów konstrukcyjnych powinien spełniać wymagania stawiane gruntem w normie PN-S-02205:1998 – sklasyfikowane jako grunty przydatne bez zastrzeżeń. Podłoże i grunt nasypowy należy układać warstwami nie grubszymi niż 20 cm (zależnie od rodzaju użytego gruntu i użytych urządzeń zagęszczających) i zagęszczać do wskaźnika zagęszczenia min.  $I_s = 0,98$ . Wysokość formowanych nasypów powinna być dostosowana do spadku poprzecznego nawierzchni jezdni dla rowerów, chodnika i poboczy oraz być wykonana do projektowanego poziomu ułożenia warstw konstrukcyjnych elementów drogi.

#### **4.4. Odwodnienie drogi**

Odwodnienie terenu inwestycji zapewnia odpowiednie ukształtowanie powierzchni elementów zagospodarowania terenu. Jezdnia drogi posiada przekrój daszkowy ze spadkiem na zewnątrz drogi lub przekrój ze zmiennym spadkiem jednostronnym (jezdni na łukach poziomych). Spadki poprzeczne drogi dla rowerów zaprojektowano jako 2% w stronę jezdni. Woda z jezdni drogowej, drogi dla rowerów i ewentualnie dojść (chodnika) będzie zbierana przy krawężniku i odprowadzana poprzez wpusty deszczowe uliczne umieszczone w pasie dzielącym (w przerwie krawężnika) do rowu krytego (kanalizacji deszczowej).

Nie planuje się zmiany charakteru odwodnienia drogi, a jedynie likwidację lub zabudowę rowów otwartych kolektorem, gdzie szerokość pasa drogowego to wymusza.

Szczegółowe rozwiązania podano w dokumentacji rysunkowej.

##### **4.4.1. Kanalizacja deszczowa**

Projektuje się odcinki rowu krytego z rur PEHD SN8 o średnicy wewnętrznej DN300 i DN400. Lokalizację odcinków kanalizacji deszczowej wraz z określeniem ich średnicy podano w dokumentacji rysunkowej.

Budowa rowu polega na ułożeniu w wykopie warstwy podbudowy z kruszywa naturalnego stabilizowanego mechanicznie (pospółki) grubości 20 cm, zagęszczonej do  $I_s = 0,98$ , na



której układane są systemowe rury z tworzywa PEHD ze spadkami wg rysunków niwelety. Połączenie ze studzienkami rewizyjnymi powinno odbywać się z uszczelnieniem obwodu uszczelką gumową, sznurem lub w inny trwały sposób. Wszelkie łączenia rur należy bezwzględnie wykonać jako szczelne.

Na początku i końcu kolektora kanalizacji deszczowej łączących się z rowem otwartym należy zamontować typowe prefabrykowane betonowe ścianki czołowe ze skrzydłami ukośnymi i stopką.

#### **4.4.2. Studzienki rewizyjne**

Studzienki rewizyjne projektowane są na załamaniach trasy rowu krytego, w sąsiedztwie studzienek z wpustami oraz w miejscach połączeń (skrzyżowań) rowu krytego z przepustami pod koroną drogi oraz wylotami innych cieków terenowych. Studnie rewizyjne przy wpustach bez osadników powinny posiadać własne osadniki. Studzienki takie należy wykonać z żelbetowych kręgów o średnicy uzależnionej od średnicy łączonych kanałów z rur PEHD:

- dla średnicy kanału do DN300 średnica kręgów studzienki rewizyjnej powinna być nie mniejsza niż D1000,
- dla średnicy kanału do DN400 średnica kręgów studzienki rewizyjnej powinna być nie mniejsza niż D1200,
- dla średnicy kanału lub przepustu do DN600 średnica kręgów studzienki rewizyjnej powinna być nie mniejsza niż D1500.

W przypadku łączenia kanałów różnych średnic, lub łączenia kanałów z przepustem średnicę studni należy dobrać w oparciu o wymiar największego kolektora.

Budowa studni polega na ułożeniu w wykopie warstwy podbudowy z kruszywa naturalnego stabilizowanego mechanicznie (pospółki) grubości 20 cm, zagęszczonej do  $I_s = 1,00$ , na której wykonać należy betonową (C25/30) płytę fundamentową grubości 20 cm. Zaleca się w miarę możliwości zastosowanie zamiast monolitycznej płyty fundamentowej prefabrykowanych kręgów żelbetowych z dnem. Na płycie fundamentowej należy ułożyć pionowo kręgi żelbetowe, a na nich pokrywy żelbetowe z otworem włazowym średnicy D600. Wszystkie prefabrykowane elementy studzienek powinny być wykonane wg zaleceń normy PN-EN 1917:2004. Kręgi żelbetowe należy układać do wysokości umożliwiającej zamontowanie włazu ciężkiego klasy C250 (wg PN-EN 124:2000) w poziomie chodnika lub jezdni z tolerancją do -0,5 cm. Przed ułożeniem kręgów w wykopie powinny zostać one zaizolowane przez dwukrotne malowanie lepikiem. Studzienki rewizyjne montowane pod

jezdnią dla rowerów lub chodnikiem nie muszą posiadać żelbetowego pierścienia odciążającego.

Wszelkie łączenia elementów studzienki i mocowania na niej wpustu ulicznego należy bezwzględnie wykonać jako szczelne. Połączenie z przewodami rurowymi powinno być na całym obwodzie łączenia zaizolowane uszczelką gumową, sznurem lub w inny trwały sposób. Dopuszcza się stosowanie innych materiałów i rozwiązań zapewniających właściwą szczelność połączeń.

Wloty i wyloty kolektorów deszczowych w studzienkach (ich dna – najniższe krawędzie wewnętrzne) należy lokalizować nie głębiej niż dna studzienek rewizyjnych, i nie wyżej niż 2 cm nad ich poziomem (nie dotyczy wlotów bocznych ścieków terenowych). W przypadku studzienek z osadnikami wartość ich przegłębienia powinna wynosić 20 cm. Wewnątrz studzienek bez osadników należy wykonać kinety kierujące strumień wody z betonu C15/20. Wysokość studzienek rewizyjnych i głębokość ich posadowienia należy dopasować do projektowanego poziomu dna kolektorów deszczowych oraz ewentualnie poziomu jezdni, chodnika lub terenu (wysokość zamontowania wjazdu).

#### **4.4.3. Wpusty uliczne ze studzienkami i przykanalikami**

Wpusty uliczne należy umieszczać przy krawężnikach jezdni. Wpusty żeliwne typu ciężkiego klasy D400 należy mocować na studzienkach osadnikowych betonowych o średnicy D500 z osadnikiem głębokości 50 cm. Dla wpustów od strony zewnętrznej wychwytyjących wodę ze ścieków korytkowych należy zastosować wpusty klasy B125. Przykanalik do studzienki rewizyjnej na rowie krytym należy wykonać z rur PEHD o średnicy DN200.

Budowa studzienki polega na ułożeniu w wykopie warstwy podbudowy z kruszywa naturalnego stabilizowanego mechanicznie (pospółki) grubości 20 cm, zagęszczonej do  $I_s = 1,00$ , na której wykonać należy betonową (C25/30) płytę fundamentową grubości 15 cm. Na płycie fundamentowej należy ułożyć pionowo kręgi betonowe wykonane wg normy PN-EN 1917:2004 do wysokości umożliwiającej zamontowanie wpustu ulicznego kołnierzonego klasy D400 (wg PN-EN 124:2000) 1 cm poniżej poziomu jezdni lub ścieku przykrawężnikowego (wpust klasy B125 – 1 cm poniżej dna ścieku).

Przed ułożeniem kręgów w wykopie powinny zostać one zaizolowane przez dwukrotne malowanie lepikiem. Studzienki wpustów powinny posiadać żelbetowy pierścień odciążający. Wszelkie łączenia elementów studzienki i mocowania na niej wpustu ulicznego należy bezwzględnie wykonać jako szczelne. Połączenie ze studzienkami rewizyjnymi powinno

odbywać się przy pomocy przykanalików z rur PEHD średnicy DN200, przy czym obwód łączenia powinien zostać zaizolowany uszczelką gumową, sznurem lub w inny trwały sposób. Dopuszcza się stosowanie innych materiałów i rozwiązań zapewniających właściwą szczelność i trwałość połączeń.

Wysokość studzienek wpustowych i głębokość ich posadowienia należy dopasować do projektowanego poziomu dna kolektorów deszczowych oraz poziomu jezdni lub pasa bezpieczeństwa (wysokość zamontowania wpustu).

#### **4.4.4. Wyloty kanalizacji deszczowej oraz umocnienie cieków**

Wyloty kanalizacji deszczowej DN300 i DN400 SN8 zostaną umieszczone na skarpach obu brzegów cieków przed przebudowaną częścią przepustu od strony południowej. Wyloty zostaną wykonane z typowych (skatalogowanych wg karty 02.16 KPED) prefabrykatów betonowych. Dodatkowo 2 m odcinek rowu (dno i skarpy rowu w sąsiedztwie wylotów) zostanie umocniony ażurowymi prefabrykatami betonowymi typu EKO o grubości 8 cm, ułożonymi na wcześniej wyprofilowanych powierzchniach dna i skarp, zabezpieczonych geosyntetykiem separacyjno-filtracyjnym. Po umocnieniu dno cieków powinno mieć szerokość nie mniejszą niż 1,0 m, natomiast skarpy pochylenie maksymalne 1:1. Głębokość cieków wyniesie ok. 1,0 – 1,2 m.

#### **4.4.5. Przebudowa przepustu pod koroną drogi**

Istniejący przepust pod koroną drogi o długości ok. 7,5 m, wykonany z dwóch betonowych kolektorów D800. Przepust ten zostanie wydłużony z prawej (wlotowej, południowej) strony o ok. 1,5 m, do długości 9 m. Do wydłużenia przepustu zostaną wykorzystane kolektory z rur PEHD lub PP średnicy DN800 i sztywności obwodowej SN8, a na jego końcu zostanie wykonana betonowa ścianka czołowa. Połączenie nowych i istniejących odcinków kolektorów należy wykonać za pomocą monolitycznych żelbetowych pierścieni opaskowych otaczających każdy z kolektorów o przekroju 20 x 60 cm. Zbrojenie obwodowe powinno stanowić 8 dookoła wygiętych prętów głównych średnicy 12 mm ze stali BSt500 połączonych strzemionami średnicy 6 mm ze stali St3S rozmieszczonymi co 20 cm. Klasa użytego betonu min. C20/25. Do wykonania ścianki czołowej zaleca się użycie betonu nie gorszej klasy. Ściankę o grubości min. 20 cm zbroić przypowierzchniowo siatkami z prętów BSt500 średnicy 12 mm rozmieszczonych nie rzadziej niż co 15 cm w obu prostokątnych kierunkach.

#### **4.4.6. Przepust na rowie drogowym**

Przepust na rowie o średnicy DN400 zostanie wykonany z rur PEHD lub PP o sztywności obwodowej SN8. Przepust na końcu będzie posiadał betonowe ścianki czołowe wykonane jako typowe rozwiązania prefabrykowane lub monolityczne. Spadek podłużny przepustu należy wykonać zgodny z pochyleniem rowu otwartego.

Kolektor przepustu należy układać na ławie grubości 20 cm z pospółki zagęszczonej do  $I_s = 0,98$ .

Na wlocie i wylocie przepustu powinny zostać wykonane ścianki czołowe jako elementy prefabrykowane lub monolityczne. Zastosowanie ścianek monolitycznych jest szczególnie uzasadnione w nietypowych sytuacjach, jeżeli ukształtowanie terenu i urządzeń odwadniających na końcu przepustu uniemożliwia wykorzystanie rozwiązań typowych. Ścianki monolityczne z betonu klasy C25/30 powinny mieć grubość minimum 20 cm i być zbrojone przypowierzchniowo siatkami z prętów średnicy min.  $\phi 10$  mm ze stali A-IIIIN BSt500 w rozstawie pionowym i poziomym min. 15 cm. Głębokość i sposób posadowienia ścianek powinna zapewniać ich stateczność z uwzględnieniem parcia gruntu zasypowego przepustu.

#### **4.5. Droga dla rowerów**

Projektuje się przy prawej krawędzi jezdni pas dzielący (opaskę), a za nim jednię dla ruchu rowerów o szerokości użytkowej 2,0 m.

Całkowita szerokość drogi dla rowerów wraz z pasem dzielącym wyniesie 2,7 m, a od strony krawędzi jezdni będą układane następujące elementy: krawężnik ułożony poziomo szerokości 30 cm, pas z betonowej kostki brukowej szerokości 24 cm, obrzeże chodnikowe szerokości 8 cm, jezdnia drogi dla rowerów o nawierzchni z betonu asfaltowego szerokości 200 cm oraz zewnętrzne obrzeże chodnikowe o szerokości 8 cm.

Na początku i końcu odcinka kierunku ruchu na drodze dla rowerów zostaną rozdzielone, tworząc odcinki umożliwiające wyjazdy i wjazdy z jezdni dla pojazdów mechanicznych na drogę dla rowerów (włączenie się do ruchu i wyłączenie się z ruchu na drodze dla rowerów i odwrotnie odnośnie ruchu na drodze dla pojazdów mechanicznych). Szerokość użytkowa jednokierunkowych odcinków wyjazdowych i wjazdowych to 1,0 m, przy czym dla odcinka wyjazdowego z drogi powiatowej z uwagi na ostry zakręt zaplanowano szerokość 1,3 m. Szerokość wjazdów i wyjazdów (połączenia z jezdnią drogową) podana została w projekcie zagospodarowania terenu. Skosy zmiany kierunku oraz promienie łuków krawędzi powinny

być zgodne z Wytocznymi projektowania infrastruktury dla rowerów WR-D-42.

Drodze dla rowerów i opasce należy zapewnić spadek poprzeczny 2% w kierunku jezdni. Spadek poprzeczny na zjazdach do posesji należy dopasować do ich ukształtowania wysokościowego, do istniejących warunków terenowych.

Szczegóły rozwiązań podano w dokumentacji rysunkowej.

#### **4.5.1. Konstrukcja opaski (pasa dzielącego)**

Krawężnik betonowy 15x30x100 cm z betonu C25/30 powinien zostać posadowiony (ułożony poziomo) na podsypce cementowo-piaskowej 1:4 grubości 5 cm oraz ławie betonowej z betonu C12/15 grubości 15 cm. Przy określaniu wysokości położenia krawężnika, którego górna zukosowana powierzchnia powinna znajdować się równo z krawędzią jezdni, należy wziąć pod uwagę projektowany poziom krawędzi. Różnica wysokości pomiędzy krawędzią jezdni a nieukosowaną częścią krawężnika ułożonego poziomo powinna wynosić 3 cm. Krawężnik należy układać w prostych, bądź jednorodnie wyokrąglonych odcinkach niwelety (nawiązujących do jezdni). Ewentualną szczelinę powstałą pomiędzy krawężnikiem, a krawędzią jezdni należy wypełnić betonem asfaltowym AC 5 S.

Za krawężnikiem należy ułożyć pas szerokości 24 cm z betonowej kostki brukowej. Kolejne warstwy tego elementu to:

- podbudowa z kruszywa naturalnego 0/63 mm stabilizowanego mechanicznie do stopnia zagęszczenia  $I_s = 0,98$  – grub. 15 cm,
- podbudowa z kruszywa łamanego 0/31,5 mm stabilizowanego mechanicznie do stopnia zagęszczenia  $I_s = 1,00$  – grubości 10 cm (na zjazdach grubości 20 cm),
- podsypka cementowo-piaskowa 1:4 – grubości 3 cm,
- nawierzchnia z betonowej kostki brukowej – grubości 8 cm.

Nad gazociągami na odcinku 2 m (po 1 m od osi gazociągu) zamiast podsypki cementowo-piaskowej należy stosować podsypkę piaskową, zagęszczoną do  $I_s=1,0$ .

Betonowe obrzeża chodnikowe 8x30x100 cm z betonu C25/30 należy osadzić na ławie z oporem z betonu minimum C8/10 o minimalnych wymiarach: grubości podstawy i oporu 6 cm i szerokości min. 15 cm. Wszystkie elementy należy połączyć z sobą zaprawą cementową. W miejscach lokalizacji wpustów odwadniających ciągłość krawężnika i pasa dzielącego powinna zostać przerwana. Prefabrykaty betonowe (krawężniki, kostkę betonową) w sąsiedztwie wpustów należy przyciąć ukośnie lub ukośnie ułożyć, aby zniwelować wysokość krawędzi przy wpuscie do 2 cm.

#### 4.5.2. Konstrukcja jezdni drogi dla rowerów

Kolejne warstwy drogi dla rowerów z nawierzchnią z betonu asfaltowego to:

- podbudowa z kruszywa naturalnego 0/63 mm stabilizowanego mechanicznie do stopnia zagęszczenia  $I_s = 0,98$  – grub. 15 cm,
- podbudowa z kruszywa łamanego 0/31,5 mm stabilizowanego mechanicznie do stopnia zagęszczenia  $I_s = 1,00$  – grubości 10 cm (na zjazdach grubości 20 cm),
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 11 W – grubości 3 cm,
- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 5 S – grubości 3 cm.

Nad gazociągami na odcinku 2 m (po 1 m od osi gazociągu) obniżając (bez zmiany grubości) położenie obu warstw podbudowy z kruszywa naturalnego i łamanego o 5 cm należy wykonać inne, rozbieralne warstwy nawierzchniowe. Zamiast w/w warstwy wiążącej i ścieralnej z betonu asfaltowego należy wykonać:

- podsypkę piaskową, zagęszczoną do  $I_s=1,0$ . podsypka cementowo-piaskowa 1:4 – grubości 3 cm,
- nawierzchnia z betonowej kostki brukowej – grubości 8 cm.

Do wykonania dolnych warstw podbudowy można wykorzystać po akceptacji Inwestora rozdrobniony materiał z rozbiórki elementów drogi.

Betonowe obrzeża chodnikowe 8x30x100 cm z betonu C25/30 należy osadzić na ławie z oporem z betonu minimum C8/10 o minimalnych wymiarach: grubości podstawy i oporu 6 cm i szerokości min. 15 cm. Wszystkie elementy należy połączyć z sobą zaprawą cementową. W przypadku wysokich skarp osadzenie obrzeża powinno być wzmocnione – wykonane za pomocą ławy betonowej z oporem C12/15.

#### 4.5.3. Zjazdy

Zjazdy indywidualne przez drogę dla rowerów i opaskę, należy wykonać ze skosami 1:1 wykonując przed i za zjazdem odcinki przejściowe obniżenia krawężników i zmiany pochylenia drogi dla rowerów. Na szerokości zjazdów i ukosowania ich krawędzi nie należy wykonywać pasa dzielącego z betonowej kostki brukowej oraz należy przerwać obrzeże wewnętrzne, wykonując nawierzchnię z betonu asfaltowego jezdni rowerowej do poziomego krawężnika. Obniżenie krawężnika, obrzeża betonowego oraz zmiany spadków poprzecznych powinny być do siebie dopasowane, umożliwiając korzystanie z drogi dla rowerów w sposób płynny i bezpieczny, nie obniżający zbyt wiele jej walorów użytkowych. Spadki oraz

ukształtowanie zjazdu powinno zapewniać odpływ wód powierzchniowych w kierunku jezdni.

Konstrukcja drogi dla rowerów (wraz z opaską) na szerokości zjazdu powinna zostać wzmocniona przez zwiększenie grubości górnej podbudowy z kruszywa łamanego 0/31,5 mm stabilizowanego mechanicznie do 15 cm. Nawierzchnia odcinka zjazdu za drogą dla rowerów (w obrębie pasa drogowego) powinna zostać wykonana z kruszywa łamanego 0/31,5 mm grubości 15 cm ułożonego na podbudowie z kruszywa naturalnego 0/63 mm grubości 15 cm lub odtworzona w dotychczasowym wyższym standardzie (jeżeli standard jest wyższy).

#### **4.6. Chodniki i dojścia**

Na końcu odcinka po obu stronach drogi projektuje się dojścia (odcinki chodników) dla ruchu pieszego o podstawowej szerokości użytkowej 2 m. Szerokość poszczególnych odcinków dojeżdż i chodników przedstawiona została na rysunku – projekcie zagospodarowania terenu. Całkowita szerokość chodników i dojeżdż dla pieszych oddalonych od jezdni uwzględnia zewnętrzne obrzeże betonowe szerokości 8 cm, a zlokalizowanych przy jezdni szerokość poziomo ułożonego krawężnika 30 cm i szerokość obrzeża betonowego 8 cm.

Układ dojeżdż ma na celu umożliwienie pieszym przejście na przeciwną stronę drogi dla rowerów, a następnie przekroczenie jezdni drogowej przeznaczonej dla ruchu pojazdów. Stworzony zostanie układ komunikacyjny dla pieszych od parkingu dla rowerów do planowanej w ramach odrębnego opracowania wieży widokowej.

W przypadku napotkania przeszkód terenowych dopuszcza się miejscowe zwężenie chodnika.

##### **4.6.1. Konstrukcja dojeżdż i chodników**

Kolejne warstwy dojeżdż pieszego (chodnika) z nawierzchnią z betonu asfaltowego to:

- podbudowa z kruszywa naturalnego 0/63 mm stabilizowanego mechanicznie do stopnia zagęszczenia  $I_s = 0,98$  – grub. 15 cm,
- podbudowa z kruszywa łamanego 0/31,5 mm stabilizowanego mechanicznie do stopnia zagęszczenia  $I_s = 1,00$  – grubości 10 cm (na zjazdach grubości 20 cm),
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 11 W – grubości 3 cm,
- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 5 S – grubości 3 cm.

Do wykonania dolnej warstwy podbudowy stabilizowanej cementem należy wykorzystać materiał z rozbiórki dolnych warstw konstrukcyjnych istniejącej jezdni.

Krawężnik betonowy 15x30x100 cm z betonu C25/30 powinien zostać ułożony poziomo na

podsypane cementowo-piaskowej 1:4 grubości 5 cm oraz ławie betonowej z betonu C12/15 z oporem grubości 15 cm. Dopasowanie wysokościowe krawężnika do istniejącej jezdni drogowej wykonać jak dla krawężnika opaski (pasa dzielącego), co zostało opisane wcześniej. Betonowe obrzeża chodnikowe 8x30x100 cm z betonu C25/30 należy osadzić na ławie z oporem z betonu minimum C8/10 o minimalnych wymiarach: grubości podstawy i oporu 6 cm i szerokości min. 15 cm. Wszystkie elementy należy połączyć z sobą zaprawą cementową. W przypadku wysokich skarp osadzenie obrzeża powinno być wzmocnione – wykonane za pomocą ławy betonowej z oporem C12/15.

Chodnikowi (dojściu dla pieszych) należy zapewnić spadek poprzeczny 2% w kierunku jezdni. Spadek poprzeczny dojeżdż i chodników na zjazdach do posesji należy dopasować do ich ukształtowania wysokościowego, do istniejących warunków terenowych.

#### **4.6.2. Rozwiązania w zakresie korzystania z chodników i dojeżdż przez osoby niepełnosprawne**

Na całej szerokości planowanych przejść dla pieszych przez jezdnię drogi dla rowerów oraz jezdnię drogi dla pojazdów mechanicznych (4 m) należy w obrębie stref oczekiwania wykonać fakturowe oznaczenia nawierzchni dla osób niepełnosprawnych (niewidomych i niedowidzących). Wspomniane fakturowe oznaczenia nawierzchni powinny być oddalone od krawędzi obu jezdni o 0,5 m i mieć szerokość 0,5 m.

Nawierzchnie takie należy wykonać z wyposażonej w specjalnie ukształtowane wypustki dotykowe betonowej kostki brukowej koloru żółtego o grubości 8 cm (np. Polbruk Focus lub porównywalna). Wypustki powinny wystawać ponad powierzchnię na wysokość 0,5 cm, nie posiadać ostrych krawędzi i być rozmieszczone w odstępach co ok. 5 cm.

Układ warstw konstrukcyjnych w miejscu ułożenia kostki betonowej o fakturowej nawierzchni jak opisany wcześniej dla opaski (pasa dzielącego).

#### **4.7. Parking dla rowerów**

Na końcu odcinka projektowany jest parking dla rowerów 5-cio stanowiskowy o wymiarach użytkowych w rzucie 2,5 x 6 m, obramowany obrzeżem betonowym szerokości 8 cm. Plac parkingowy będzie wyposażony w 5 trwale przytwierdzonych do podłoża stojaków w kształcie odwróconej litery „U”. Stojaki o wysokości 0,7 m powinny mieć długość 0,9 m i być rozmieszczone co 1,2 m. Rama stalowa stojaka powinna być wykonana ze stali nierdzewnej z rury o średnicy ok. 70 mm giętej promieniami 10-25 cm.



Nawierzchnia i układ warstw konstrukcyjnych parkingu dla rowerów jak jezdni drogi dla rowerów.

#### **4.8. Oświetlenie przejścia dla pieszych**

Przy planowanym przejściu dla pieszych przez jezdnię przeznaczoną do ruchu pojazdów mechanicznych projektuje się zainstalowanie po obu stronach jezdni oświetlenia zasilanego odnawialnymi źródłami energii (OZE), hybrydowymi solarno-wiatrowymi.

Lampa oświetlająca przejście dla pieszych zasilana prądem stałym o napięciu 12 V powinna mieć moc minimum 35 W, być zasilana panelami fotowoltaicznymi o łącznej mocy nie mniejszej niż 400 W oraz turbiną wiatrową o mocy minimum 400 W. Lampa oświetleniowa powinna być zamontowana na słupie ze wspornikiem (wysięgnikiem) na wysokości 5 – 6,5 m. Słup powinien umożliwiać również montaż na dodatkowych wspornikach osprzętu zasilającego (paneli fotowoltaicznych i turbiny wiatrowej). Konstrukcja słupa ze wspornikami oraz sposób jego fundamentowania powinna zostać zaprojektowana i wykonana zgodnie z aktualnymi normami w zakresie konstrukcji stalowych pod kątem wytrzymałości na działające na całość ustroju obciążenia oraz zapewniać stabilne i bezpieczne użytkowanie zestawu niezależne od warunków pogodowych. Konstrukcja słupa oraz elementów wsporczych powinna zostać zabezpieczona antykorozyjnie poprzez ocynkowanie ogniowe.

Całość zestawu powinna zawierać stosowne oprzyrządowanie, okablowanie, urządzenia i moduły sterujące pozwalające na bezpieczne użytkowanie oświetlenia.

Oprawa oświetleniowa soczewkowa skupiająca o wodoszczelności IP67 powinna emitować barwę światła w zakresie 3000 – 6000 K, o strumieniu świetlnym minimum 3500 lumenów i kącie rozproszenia wiązki światła 60 stopni. Poziom oświetlenia przejścia dla pieszych powinien być nie mniejszy niż 35 luksów (uwzględniając obie lampy).

Zaleca się automatyczne sterowanie oświetleniem, które powinno umożliwiać włączanie i wyłączanie lampy za pomocą czujnika zmierzchowego, a także powodować stałe podświetlanie przejścia dla pieszych ok. 40% mocy, zwiększając moc do 100% po wykryciu zbliżającego się pieszego.

Ponadto zestaw oświetleniowy powinien być dostosowany do pracy w temperaturze od -20°C do +50°C i zaopatrzony w zabudowane w sposób niedostępny dla osób postronnych akumulatory żelowe o łącznej pojemności minimum 200 Ah. Pojemność akumulatorów magazynujących energię powinna umożliwiać użytkowanie oświetlenia od pełnego naładowania (bez dodatkowego doładowywania ze względu na niekorzystne warunki

atmosferyczne) przez 5 dni, przy ciągłej pracy lampy przez 15 godzin.

Zastosowany zestaw oświetleniowy powinien spełniać wytyczne dotyczące prawidłowego oświetlenia przejść dla pieszych.

## **5. Geotechniczne warunki i sposób posadowienia obiektu**

Warunki gruntowo-wodne na terenie inwestycji należy uznać za proste. W miejscu lokalizacji inwestycji w podłożu zalegają grunty niespoiste w postaci piasków o pochodzeniu rzeczonym i polodowcowym. Jednocześnie droga dla rowerów i chodnik jest obiektem wywołującym stosunkowo niewielkie stałe obciążenie podłoża. W związku z powyższym inwestycję zakwalifikować należy do I kategorii geotechnicznej. W okresie badań nie stwierdzono płytkiej obecności wody gruntowej, niemniej jednak można spodziewać się jej napływu w wilgotnych porach roku.

Głębokość przemarzania gruntu na obszarze, gdzie zlokalizowana jest inwestycja wynosi 1,0 m.

Dla potrzeb drogowych podłoże należy scharakteryzować jako niewysadzinowe ze złymi warunkami wodnymi, zaliczane ogólnie do grupy nośności G2. Droga dla rowerów i odcinki dojść pieszych (chodników) posadowione zostaną bezpośrednio.

Dla inwestycji nie jest wymagane opracowanie dokumentacji badań podłoża gruntowego, projektu geotechnicznego, ani dokumentacji geologiczno-inżynierskiej.

## **6. Zalecenia ogólne**

Wszelkie roboty związane z realizacją inwestycji należy prowadzić zgodnie z zasadami wiedzy budowlanej oraz zasadami bhp obowiązującymi podczas wykonywania tego rodzaju robót. Wykonawca powinien na czas prowadzenia robót opracować projekt czasowej organizacji ruchu uwzględniający technologię i harmonogram prac budowlanych.

Użyte urządzenia powinny mieć dopuszczenie Urzędu Dozoru Technicznego, jeżeli jest wymagane oraz być całkowicie sprawne.

W przypadku konieczności czasowego wyłączenia, bądź zabezpieczenia sieci infrastrukturalnych podczas prowadzenia robót (np. spowodowanych przyjętą technologią), obowiązkiem Wykonawcy robót jest przeprowadzenie takich czynności zgodnie z

zaleceniami i pod nadzorem właścicieli przedmiotowej infrastruktury, a także w oparciu o wydane przez nich warunki techniczne lub zalecenia.

Wszelkie materiały muszą posiadać niezbędne Aprobaty Techniczne potwierdzające ich właściwości oraz możliwości zastosowania do wykonania projektowanej inwestycji oraz poszczególnych jej części składowych (elementów).

Podczas prowadzenia robót stosować się do przepisów dotyczących ochrony znaków geodezyjnych.

Opracował:

mgr inż. Krzysztof Wilk

upr. nr PDK/0089/POOK/03

## **CZĘŚĆ RYSUNKOWA**

## **Rys. 1 Projekt zagospodarowania terenu**

## **Rys. 2 Typowe przekroje poprzeczne**

### **Rys. 3 Elementy odwodnienia**

#### **Rys. 4 Profil podłużny**



## Rys. 5 Przekroje poprzeczne

## **ZAŁĄCZNIKI**

# Protokół Narady Koordynacyjnej przeprowadzonej w dniu 2022-11-07 do sprawy NR GK.ZUDP.6630.1.200.2022

Kolbuszowa, dnia: 2022-11-07

**Starosta Kolbuszowski**  
Zespół Uzgadniania Dokumentacji Projektowej  
36-100 Kolbuszowa, ul.11 Listopada 10

## ODPIS PROTOKOŁU NARADY KOORDYNACYJNEJ do sprawy NR GK.ZUDP.6630.1.200.2022

wydany na podstawie: art.7d pkt 2 i art.28b ust 7 ustawy z dnia 17 maja 1989r.  
– Prawo geodezyjne i kartograficzne (t.j. Dz.U. z 2021r. poz.1990)

**Dla:** WILPRO Krzysztof Wilk  
**Adres :** 39-300 Mielec  
Wojsławska 291B

**Na zlecenie** GK.ZUDP.6630.1.200.2022 z dnia: 2022-11-03

**Inwestor:** **Gmina Cmolas**  
**36-105 CMOLAS**  
**Cmolas 237 B**

**Przedmiot uzgodnienia :** **Przebudowa sieci gazowej i budowa kanalizacji deszczowej  
w ramach przebudowy drogi gminnej.**

**Lokalizacja obiektu :**  
gmina : **CMOLAS**  
Miejscowość: **Trzęsówka** , dz. nr: **833/1, 772/1, 1052, 832/2, 827/4, 1198/3, 825, 1194/3, 681, 834/2.**

Przedłożony projekt w dniu: **2022-11-03** w Starostwie Powiatowym w Kolbuszowej,  
ul.11-go Listopada 10 **był przedmiotem narady koordynacyjnej** uzgadniającej sytuowanie  
projektowanych sieci uzbrojenia terenu będących przedmiotem wniosku.

### **Uczestnicy narady uzgodnili przedłożoną dokumentację z następującymi uwagami:**

1. Przy wykonywaniu prac ziemnych szczególnej ochronie podlegają znaki geodezyjne, znaki grawimetryczne, znaki magnetyczne, urządzenia zabezpieczające te znaki oraz budowle triangulacyjne. W szczególności nie wolno dokonywać czynności powodujących ich zniszczenie, uszkodzenie lub przemieszczenie.
2. Przy skrzyżowaniach i zbliżeniach projektowanych sieci z istniejącym uzbrojeniem terenu, prace ziemne wykonywać ręcznie i pod nadzorem pracownika ich dysponenta.
3. Zachować minimalne wymagane odległości od istniejącej i projektowanej infrastruktury energetycznej. Kable w trakcie realizacji zadania jak i po zakończeniu prac winny spełniać wymogi normy PN-76/E-05125 w zakresie odległości i rozwiązań technicznych. Prace w pobliżu czynnych linii elektroenergetycznych kablowych wykonać ręcznie w uzgodnieniu oraz pod nadzorem PE Kolbuszowa - uzyskać protokół odbioru technicznego skrzyżowania.
4. Projekt budowlany przebudowy sieci gazowej uzgodnić branżowo w OZG w Jaśle.

**Uzgodnienie niniejsze nie zwalnia z konieczności zachowania i spełniania wymogów i warunków zawartych w branżowych warunkach technicznych i dokonanych wcześniej uzgodnieniach.**

NIE PODLEGA OPŁACIE SKARBOWEJ  
na podstawie art.3 ustawy  
z dnia 16.11.2006r. o opłacie skarbowej  
(Dz.U.Nr 225 poz.1635)

Sporządził:  
z up. STAROSTY  
(-)

mgr inż. Aleksander Mokrzycki

PRZEWODNICĄCY

Narad Koordynacyjnych

Aleksander  
Mokrzycki

Elektronicznie podpisany  
przez Aleksander Mokrzycki  
Data: 2022.11.09 10:26:50  
+01'00'

L.dz.RE02/RM/TW/2024/11/1065801KP24/w/... z dnia 12.11.2024 r.



PGE Dystrybucja S.A.  
Oddział Rzeszów  
Rejon Energetyczny Mielec  
39-300 Mielec, ul. Ducha Św. 6a  
tel.: (+48 17) 749 7000  
fax: (+48 17) 749 7001  
e-mail: re02.or@pgedystrybucja.pl

Ref. RG  
31/11



Mielec, 12.11.2024 r.

L. dz. RE02/RM/TW/2024/11/1065801KP24/w/...

Egz. nr 1

Wójt Gminy Cmolas  
ul. Jana Pawła II 2  
36-105 Cmolas

Dotyczy: „Rozbudowa drogi gminnej nr 103909R Ostrowy Tuszowskie – Zagórze – Trzęsówka polegająca na budowie drogi dla rowerów na długości ok 950m.”

W odpowiedzi na wniosek z dnia 24.10.2024 r. (data wpływu do RE Mielec 29.10.2024 r.), dotyczące wydania warunków zabezpieczenia/dostosowania infrastruktury energetycznej, Rejon Energetyczny Mielec informuje:

1. Z zamierzeniem inwestycyjnym może kolidować:
  - a) Linia kablowa SN 15kV relacji Kolbuszowa – Majdan – wykonana kablem typu XRUHAKXS 3x120mm<sup>2</sup>
2. Istniejące linie kablowe w obrębie kolizji z projektowaną budową drogi zabezpieczyć/dostosować do nowych warunków pracy. Kable w trakcie realizacji zadania jak i po zakończeniu prac winny spełniać wymogi normy PN-76/E-05125 w zakresie odległości, rozwiązań technicznych. Dopuszcza się możliwość korekty trasy kablowej. Linie kablowe pod projektowanym utwardzeniem terenu winny być chronione rurą osłonową.
3. Prace w pobliżu czynnych linii elektroenergetycznych kablowych wykonywać ręcznie w uzgodnieniu i pod nadzorem PE Kolbuszowa. Nadzór ze strony PGE Dystrybucja S.A. realizowany jest odpłatnie. Uzyskać protokół odbioru prac ulegających zakryciu.
4. Całość prac związanych z zabezpieczeniem/dostosowaniem kolidujących urządzeń wykonać własnym kosztem i staraniem.
5. Przebudowywane urządzenia będące własnością PGE po przebudowie będą nadal stanowić własność PGE Dystrybucja S.A.
6. Sposób przebudowy i zabezpieczenia urządzeń nie będących własnością PGE Dystrybucja uzgodnić z ich właścicielem.
7. Ważność warunków jak wyżej określa się na okres 2 lat tj. do dnia 12.11.2026 r.

Stan techniczny przedmiotowych urządzeń elektroenergetycznych jest dobry oraz umożliwia ich wykorzystywanie do dostarczania energii elektrycznej do odbiorców zgodnie z przepisami prawa i wymogami dla tego typu urządzeń oraz celem, dla którego mają służyć. Przedmiotowe urządzenia elektroenergetyczne są stale wykorzystywane do dostarczania energii elektrycznej do odbiorców.

PGE DYSTRYBUCJA SPÓŁKA AKCYJNA Z SIEDZIBĄ W LUBLINIE, 20-340 LUBLIN, UL. GARBARSKA 21A, WPISANA DO REJESTRU PRZEDSIĘBIORCÓW PROWADZONEGO PRZEZ SĄD REJONOWY LUBLIN-WSCHÓD W LUBLINIE Z SIEDZIBĄ W ŚWIDNIKU, VI WYDZIAŁ GOSPODARSTWA POD NR KRS: 0000343124, NIP: 946-25-93-855, REGON: 060552840, KAPITAŁ ZAKŁADOWY: 9 729 424 160 ZŁ W PEŁNI OPŁACONY. KONTO BANKOWE: BANK PEKAO S.A. O/WARSZAWA, AL. JEROZOLIMSKIE 2, 00-400 WARSZAWA, NR 40 1240 6016 1111 0010 2859 5194, www.pgedystrybucja.pl

Na wskazany zakres prac :


- A. Wnioskodawca własnym kosztem i staraniem wykona dokumentację techniczno-prawną na cały zakres zabezpieczenia/dostosowania.
- B. Cały zakres robót wykonać zgodnie z wymogami norm i obowiązujących przepisów w tym przede wszystkim należy stosować się do aktualnie obowiązujących wymogów technicznych obowiązujących w PGE.
- C. Celem dokonania sprawdzenia technicznego przebudowanych urządzeń należy przedłożyć :
  - wnioski o sprawdzenie urządzeń elektroenergetycznych ,
  - opracowaną dokumentację projektową,
  - geodezyjną inwentaryzację powykonawczą ,
  - protokoły pomiarów ochronnych i rezystancji izolacji przebudowanych urządzeń, protokoły badań linii kablowych,
  - zestawienie zabudowanych materiałów, protokół odbioru kabli przed zasypaniem

Po zakończeniu prac koniecznym będzie dokonanie odbioru z udziałem przedstawicieli PGE Dystrybucja S.A. z wykonanych prac i spisanie protokołu odbioru.

Jednocześnie zwracamy uwagę, iż prace związane z przebudową w zbliżeniu do przewodów czynnych urządzeń elektroenergetycznych jest pracą w warunkach szczególnego zagrożenia dla życia i zdrowia ludzi. W związku z powyższym wszelkie prace budowlane pod i w zbliżeniu do linii energetycznej mogą być wykonane po uprzednim uzgodnieniu w Rejonie Energetycznym zakresu i sposobu prowadzenia prac, a w przypadkach wymagających wyłączenia po odpłatnym dopuszczeniu do nich przez Pogotowie Energetyczne.

Tomasz Wójtowicz

.....  
opracował

PGE Dystrybucja S.A.  
Odział Rzeszów  
Rejon Energetyczny Mielec  
  
Z-ca Dyrektora  
Tomasz Patynek

\_\_\_\_\_  
podpis, pieczęć

**Załączniki:**

**Wykonano w 2 egzemplarzach:**

Egz. nr 1 – Adresat

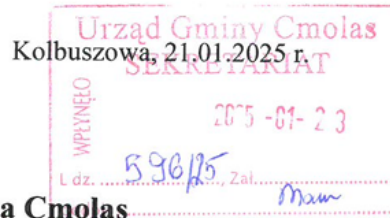
Egz. nr 2 – RE Mielec – Wydział RM

PGE DYSTRYBUCJA SPÓŁKA AKCYJNA Z SIEDZIBĄ W LUBLINIE, 20-340 LUBLIN, UL. GARBARSKA 21A, WPISANA DO REJESTRU PRZEDSIĘBIORCÓW PROWADZONEGO PRZEZ SĄD REJONOWY LUBLIN-WSCHÓD W LUBLINIE Z SIEDZIBĄ W ŚWIDNIKU, VI WYDZIAŁ GOSPODARCZY POD NR KRS: 0000343124, NIP: 946-25-93-855, REGON: 060552840, KAPITAŁ ZAKŁADOWY: 9 729 424 160 ZŁ W PEŁNI OPLACONY. KONTO BANKOWE: BANK PEKAO S.A. O/WARSZAWA, AL. JERUZOLIMSKIE 2, 00-400 WARSZAWA, NR 40 1240 6016 1111 0010 2859 5194, [www.pgedystrybucja.pl](http://www.pgedystrybucja.pl)

**Uzgodnienie Zarządu Dróg Powiatowych w Kolbuszowej znak ZDP.6740.I.1.25 z dnia 21.01.2025 r.**

**ZARZĄD DRÓG  
POWIATOWYCH**  
w Kolbuszowej  
ul. 11-go Listopada 10, 36-100 Kolbuszowa

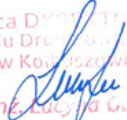
ZDP.6740.I.1.25



**Gmina Cmolas**  
**ul. Jana Pawła II 2**  
**36-105 Cmolas**

Zarząd Dróg Powiatowych w Kolbuszowej w odpowiedzi na pismo znak: L.GR.I.7011.17.2024 z dnia 16.12.2024 r. **uzgadnia** przedłożony projekt zagospodarowania terenu dla inwestycji pn.: „**Rozbudowa drogi gminnej nr 103909 R Ostrowy Tuszowskie – Zagórze – Trzęsówka polegającej na budowie drogi dla rowerów na długości ok. 950 m**” na warunkach określonych w piśmie znak: ZDP.6742.Pd.4.25 z dnia 21.01.2025 r.

Z poważaniem

Z-ca DYREKTORA  
Zarządu Dróg Powiatowych  
w Kolbuszowej  
mgr inż.  Ewelina Gąsior

Sporządził:  
Michał Drzał – Podinspektor w Zarządzie Dróg Powiatowych w Kolbuszowej

Otrzymują:  
1x Adresat  
1x a/a



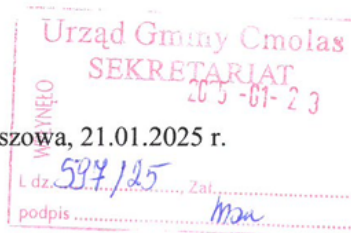
**Decyzja nr 4/2025 Zarządu Dróg Powiatowych w Kolbuszowej znak ZDP.6742.Pd.4.25 z dnia 21.01.2025 r.**

ZARZĄD DRÓG POWIATOWYCH  
ul. 11-go Listopada 10, 36-100 Kolbuszowa  
tel./fax (17) 74 45 774  
NIP 814-14-82-229, REGON 830443232

ZDP . 6742 . Pd . 4 . 25

Kolbuszowa, 21.01.2025 r.

**DECYZJA Nr 4/2025**



Na podstawie art. 25 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych / Dz.U.2024.320 t.j. / oraz art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeksu postępowania administracyjnego, tekst jednolity Dz.U.2024.320 t.j./, a także upoważnienia Zarządu Powiatu w Kolbuszowej /Uchwała nr XXVII/30/99 z dnia 29 czerwca 1999 r. do załatwiania spraw należących do kompetencji zarządcy drogi w tym do wydania decyzji administracyjnych i postanowień w sprawach określonych w przepisach ustawy o drogach publicznych, przepisach wykonawczych do tej ustawy, **Zarząd Dróg Powiatowych w Kolbuszowej** po rozpatrzeniu wniosku **Gminy Cmolas, ul. Jana Pawła II 2, 36-105 Cmolas** w sprawie wyrażenia zgody na dysponowanie nieruchomością na cele budowlane w związku z realizacją inwestycji pn.: „**Rozbudowa drogi gminnej nr 103909 R Ostrowy Tuszowskie – Zagórze – Trzęsówka polegającej na budowie drogi dla rowerów na długości ok. 950 m**”.

**zezwała**

1. **Gminie Cmolas** na dysponowanie nieruchomością gruntową: dz.nr ewid. 2994 położoną w miejscowości Ostrowy Tuszowskie na cele budowlane w zakresie budowy drogi dla rowerów w pasie drogowym drogi powiatowej Nr 1 162 R Mielec – Rzochów – Przyłęk – Ostrowy Tuszowskie - Podtrąba w km 14+766,50 – 14+782 w związku z rozbudową drogi gminnej nr 103909 R wg załączonego projektu zagospodarowania terenu.

**2. Ustala się następujące warunki :**

- w zakresie geometrii drogi dla rowerów w pasie drogowym drogi powiatowej Nr 1 162 R drogę należy zaprojektować i wykonać zgodnie z Wytycznymi projektowania infrastruktury dla rowerów (WR-D-42-2). Część 2: Projektowanie dróg dla rowerów, dróg dla pieszych i rowerów oraz pasów i kontrapasów ruchu dla rowerów rekomendowanymi przez Ministra właściwego ds. transportu,
- w zakresie geometrii skrzyżowania projektowanej drogi gminnej z drogą powiatową w pasie drogowym drogi powiatowej Nr 1 162 R wyokrąglenie przy drodze dla rowerów należy wykonać zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury w sprawie przepisów budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz.U. 2022.1518 ze zm.), Wytycznymi projektowania skrzyżowań drogowych: Część 1: Wymagania podstawowe (WR-D-31-1), Część 2: Skrzyżowania zwykłe i skanalizowane (WR-D-31-2) rekomendowanymi przez Ministra właściwego ds. transportu oraz Ustawą Prawo Budowlane (Dz. U. z 2024 r. poz.725, z późn. zm.),
- w zakresie odwodnienia skrzyżowania projektowanej drogi gminnej z drogą powiatową w pasie drogowym drogi powiatowej Nr 1 162 R należy wykonać zgodnie z Wytycznymi projektowania urządzeń do odwodnienia dróg zamiejskich i ulic: Część 1: Wymagania podstawowe (WR-D-71-1), Część 2: Odwodnienie powierzchniowe i wgłębne (WR-D-71-2) rekomendowanymi przez Ministra właściwego ds. transportu,
- przed przystąpieniem do wykonywania robót budowlanych należy zgłosić w tut. Zarządzie Dróg Powiatowych w Kolbuszowej termin wykonywania robót budowlanych załączając zatwierdzony projekt czasowej organizacji ruchu na czas prowadzenia robót,
- w przypadku kolizji przedmiotowej inwestycji z istniejącymi drzewami, słupami, urządzeniami lub sieciami w pasie drogowym, inwestor na własny koszt winien dokonać zabezpieczenia lub przełożenia kolidującego elementu w pasie drogowym za zgodą ich właścicieli,
- po zakończeniu robót przedłożyć geodezyjną inwentaryzację powykonawczą, Inwestor odpowiada za geodezyjne wytyczenie infrastruktury w terenie.
- wykonawca ponosi całkowitą odpowiedzialność za poniesione szkody w wyniku wystąpienia wszelkich kolizji; oraz za uzyskanie wszelkich zgód i uzgodnień w tym zakresie.
- po wykonaniu robót w pasie drogowym drogi powiatowej Inwestor zadania zgłosi zakończenie robót w pasie drogowym w ZDP w Kolbuszowej, celem protokolarnego odbioru pasa drogowego.