

olo

Jednostka projektowa:

ZAKŁADY BUDOWY I KONSERWACJI URZĄDZEŃ DROGOWYCH

"VIA" Sp. z o.o.

97-330 Barkowice Mokre, ul. Leśna 2

Starosta Warszawski Zachodni

ul. Poznańska-129/133

05-850 Ożarów Mazowiecki

6/8/2019

Inwestor:	POWIAT WARSZAWA ZACHÓD reprezentowany przez Zarząd Dróg Powiatowych w Ożarowie Mazowieckim ul. Poznańska 300, 05-850 Ożarów Mazowiecki
Inwestycja:	Przebudowa obiektu mostowego przez Kanał Olszowiecki w m. Józefów, przebudowa przepustu w m. Kampinos w ramach przebudowy drogi powiatowej nr 4134W

[Signature]

STAŁA ORGANIZACJA RUCHU

Funkcja	Imie i nazwisko	Nr Uprawn.	Podpis
ZESPÓŁ PROJEKTOWY			
Projektant	mgr inż. Magdalena Żelaśkiewicz	MAZ/0144/ POOD/12	<i>M. Żelaśkiewicz</i>
		Data	Listopad 2019

6/S/2020

SPIS TREŚCI

I. OPIS TECHNICZNY

1. PODSTAWY I CEL OPRACOWANIA	3
2. MATERIAŁY WYJŚCIOWE	3
3. ZAKRES OPRACOWANIA	4
3.1. LOKALIZACJA ORAZ PRZEDMIOT INWESTYCJI	4
3.2. PRZEDMIOT INWESTYCJI	5
3.3. CEL I ZAKŁADANY EFEKT INWESTYCJI	5
4. OPIS ROZWIĄZAŃ PROJEKTOWYCH	5
4.1. ODWODNIENIE DROGI POWIATOWEJ	6
4.2. INFRASTRUKTURA TECHNICZNA	6
4.3. PODSTAWOWE PARAMETRY DROGI	6
4.4. DROGA W PLANIE SYTUACYJNYM	7
4.5. DROGA W PRZEKROJU PODŁUŻNYM	7
4.6. DROGA W PRZEKROJU POPRZECZNYM	7
4.7. ZJAZDY NA PRZYLEGŁE POSESJE, DROGI DOJAZDOWE	7
4.8. PODSTAWOWE PARAMETRY MOSTU NA KANAŁE OLSZOWIECKIM „A”	7
4.8.1. PROJEKTOWANY PRZEKRÓJ POPRZECZNY NA MOŚCIE	7
4.8.2. DŁUGOŚĆ I ROZPIĘTOŚĆ MOSTU	8
4.8.3. SCHEMAT STATYCZNY	8
4.8.4. KĄT SKOSU MOSTU	8
4.8.5. KLASA OBCIĄŻENIA OBIEKTU	8
4.9. PODSTAWOWE PARAMETRY PRZEPUSTU NA KANAŁE OLSZOWIECKIM „B”	8
4.9.1. WYMIARY PODSTAWOWE PRZEPUSTU	8
4.9.2. POSADOWIENIE PRZEPUSTU	8
4.9.3. OPIS PROJEKTOWANEGO PRZEKROJU DROGI ORAZ REZERWY DLA CIĄGU PIESZO - ROWEROWEGO	8
4.9.4. KLASA OBCIĄŻENIA OBIEKTU	9
5. PROJEKTOWANA ORGANIZACJA RUCHU	9
5.1. OZNAKOWANIE PIONOWE	9

5.2. ELEMENTY BEZPIECZEŃSTWA RUCHU13

II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

1. Plan orientacyjny rys. nr 1
2. Projekt stałej organizacji ruchu– skala 1:500 rys. nr 9.1
3. Projekt stałej organizacji ruchu– skala 1:500 rys. nr 9.2

I. OPIS TECHNICZNY

Starosta Warszawski Zachodni
ul. Poznańska 129/133
05-850 Ożarów Mazowiecki

6/S/2020

1. PODSTAWY I CEL OPRACOWANIA

Cel Opracowania

Celem opracowania jest sporządzenie Projektu Stałej Organizacji Ruchu, na potrzeby uzyskania Pozwolenia na Budowę oraz realizacji przebudowy mostu przez Kanał Olszowiecki w m. Józefów, gm. Kampinos, przebudowy przepustu w m. Kampinos gm. Kampinos w ramach przebudowy drogi powiatowej nr 4134W w granicach pasa drogowego.

Podstawa formalno prawna

- Umowa nr 17/RZ8-U/2017, zawarta pomiędzy Powiatem Warszawskim Zachodnim, ul. Poznańska 129/133, 05-850 Ożarów Mazowiecki a Zakładami Budowy i Konserwacji Urządzeń Drogowych „VIA” Sp. z o.o. ul. Leśna 2, 97-330 Sulejów.

2. MATERIAŁY WYJŚCIOWE

- mapa sytuacyjno wysokościowa do celów projektowych w skali 1:500,
- Opinia geotechniczna wraz z dokumentacją badań podłoża gruntowego, określająca warunki gruntowo – wodne projektowanych obiektów, wykonana przez uprawnionego geologa,
- Decyzja o pozwoleniu wodno prawnym wydana przez.
- Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację dla przedsięwzięcia wydana przez Wójta Gminy Kampinos o numerze GPR.6220.4.2017 z dnia 29.09.2017r wraz z załącznikiem;
- Uzgodnienie przedmiotowej inwestycji celu publicznego wydane przez Dyrektora Kampinoskiego Parku Narodowego w dniu 10.01.2017r – Postanowienie o znaku DOso-4082/45-2/17-18;
- Decyzja nr 1/2018 o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego wydana przez Wójta Gminy Kampinos o znaku GPR.6733.8.2017 w dniu 11.01.2018r;
- Uzgodnienie projektu z Państwowym Gospodarstwem Wodnym Wody Polskie o znaku WA.5.2.434.6946.2018.DC z dnia 25.01.2018r;
- Uzgodnienie Projektu Architektoniczno – Budowlanego z Dyrektorem Kampinoskiego Parku Narodowego o znaku DOso-4082/45/17-18 z dnia 27.04.2018r;

- Decyzja o pozwoleniu wodno prawnym udzielona przez Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Dyrektor Zlewni w Łowiczu o znaku WA.ZUZ.5.421.3.272.2018.AR z dnia 24.01.2019r.

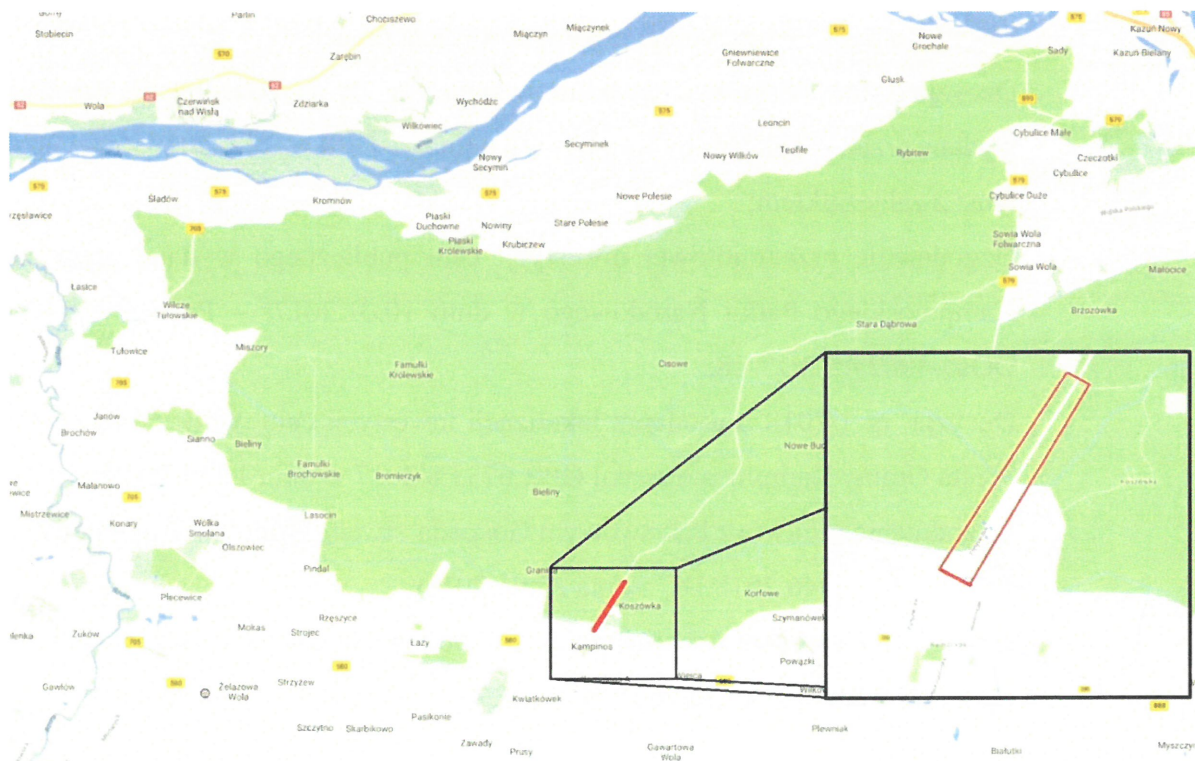
Niniejszy projekt opracowano zgodnie z :

- Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dn. 30 maja 2000r w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 63 z dnia 3 sierpnia 2000r.)
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dn. 2 marca 1999r w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43 z 1999 r)

3. ZAKRES OPRACOWANIA

3.1. Lokalizacja oraz przedmiot inwestycji

Przebudowywana droga powiatowa Nr 4134W zlokalizowana jest w województwie mazowieckim, w powiecie Warszawskim Zachodnim, w gminie Kampinos. Lokalizację inwestycji przedstawiono na planie orientacyjnym.



Rys. Orientacja - ulica Partyzantów między Gminą Kampinos a Kampinoskim Parkiem Narodowym - Powiat warszawski zachodni Skala 1:75 000/35 000

3.2. Przedmiot inwestycji

Przedmiotem inwestycji jest projekt przebudowy mostu i przebudowy przepustu wraz z dojazdem. Obejmuje on wykonanie około 560mb drogi, poszerzenie mostu w celu dostosowania dla rezerwy na ciąg pieszo - rowerowy oraz wymiana i wydłużenie przepustu w celu poszerzenia korony drogi pod planowane w dalszym etapie wykonanie ciągu pieszo – rowerowego.

- wykonanie przebudowy mostu na Kanale Olszowieckim w km 0+641,47,
- wykonanie przebudowy przepustu na Kanale Olszowieckim w km 0+103,75,
- wykonanie przebudowy dojazdu do obiektów inżynierskich – przebudowa drogi powiatowej DP 4134W na odcinku ok. 560m (dwa odcinki)
- wykonanie robót ziemnych związanych z uformowaniem korpusu przepustu oraz odtworzeniem skarp i dna kanału po robotach budowlanych,
- wykonanie korekty wysokościowej istniejących zjazdów do posesji,
- wykonanie elementów bezpieczeństwa ruchu (barierek, słupków blokujących)

Niniejszy tom opracowania obejmuje projekt branży drogowej w zakresie stałej organizacji ruchu, tzn. projekt nakładki bitumicznej na drodze powiatowej. Szczegółowy zakres inwestycji został przedstawiony w części rysunkowej niniejszego tomu.

3.3. Cel i zakładany efekt inwestycji

Celem projektowanej przebudowy mostu i wraz z dojazdami jest:

- dostosowanie dla rezerwy na ciąg pieszo – rowerowy wzdłuż drogi powiatowej,
- poprawa stanu technicznego i użytkowego odcinków drogi powiatowej poprzez wykonanie bitumicznej nakładki wzmacniającej.

4. OPIS ROZWIĄZAŃ PROJEKTOWYCH

Projekt obejmuje wykonanie dwóch odcinków drogi powiatowej stanowiących dojazdy do projektowanych obiektów inżynierskich.

W przypadku wymiany przepustu w km 0+103,75, zostanie wykonana nowa konstrukcja nawierzchni drogowej o długości ok.22 m. Istniejąca nawierzchnia jest w stanie technicznym dobrym.

Drugi odcinek drogi powiatowej stanowi dojazd do przebudowywanego mostu na Kanale Olszowieckim. Od skrzyżowania z drogą w kierunku miejscowości Koszelówka, na długości ok. 560m stan techniczny drogi powiatowej można określić jako zły. Na powierzchni nawierzchni

bitumicznej występują liczne spękania podłużne i siatkowe oraz ubytki warstwy ścieralnej. Zły stan nawierzchni powoduje uciążliwości dla mieszkańców okolicznych posesji związane przede wszystkim ze zbyt dużym hałasem emitowanym przez poruszające się po drodze pojazdy. Ponadto brak równości podłużnej oraz poprzecznej nawierzchni znacznie obniża komfort jazdy i może być powodem wypadków i kolizji. Na tym odcinku drogi powiatowej wykonane zostanie frezowanie oraz zostanie wykonana bitumiczna nakładka wzmacniająca. W związku z podniesieniem niwelety drogi o ok. 8cm, zostanie również wykonana korekta wysokościowa istniejących zjazdów do posesji oraz korekta pobocza gruntowego.

4.1. Odwodnienie drogi powiatowej

Odwodnienie drogi powiatowej odbywać się będzie zgodnie ze stanem istniejącym. Wody opadowe będą odprowadzane w sposób powierzchniowy do rowów przydrożnych. Zostanie wykonane daszkowe dwustronne pochylenie poprzeczne drogi ze spadkami wynoszącymi 2%.

4.2. Infrastruktura techniczna

W pasie drogowym przebudowywanego odcinka występuje następująca infrastruktura techniczna:

- napowietrzne linie energetyczna – istniejące oświetlenie,
- wodociągi i kanalizacja,

Projekt nie przewiduje przebudowy infrastruktury. W przypadku robót ziemnych prowadzonych w jej pobliżu zostanie ona zabezpieczona w uzgodnieniu z gestorem.

4.3. Podstawowe parametry drogi

W projekcie założono następujące parametry techniczne drogi:

- | | |
|------------------------------------|--------------------------------|
| - klasa techniczna drogi | L |
| - prędkość projektowa | 50 km/h |
| - kategoria ruchu | KR2 |
| - nośność | 100kN/oś |
| - przekrój poprzeczny | szlakowy |
| - szerokość jezdni | 2 x 2,50 m (bitumiczna) |
| - szerokość jezdni wraz z opaskami | 2 x 2,50 m |
| - obustronne pobocza - szerokość | 1,0m |

4.4. Droga w planie sytuacyjnym

Plan sytuacyjny drogi powiatowej wykonano na mapie do celów projektowych w skali 1:500. Trasa w planie składa się z odcinków prostych oraz łuków kołowych. Projekt przewiduje wykonanie odcinka drogi (odcinek 1) oraz nakładki na istniejącej nawierzchni drogowej (odcinek 2) – przebieg drogi powiatowej nie został zmieniony. W celu budowy odcinka drogi oraz budowy nakładki bitumicznej został wprowadzony kilometraż lokalny. Przebieg projektowanej drogi odwzorowuje przebieg drogi istniejącej, jeżeli jednak na drodze występują lokalne przewężenia lub trasa projektowana przebiega miejscami nieosiowo to nawierzchnię nakładki bitumicznej należy ułożyć na wykonanych wcześniej warstwach poszerzonej podbudowy. Po obu stronach jezdni występuje pobocze, które po ułożeniu nakładki należy uzupełnić kruszywem naturalnym stabilizowanym mechanicznie.

4.5. Droga w przekroju podłużnym

Odcinek drogi nad przepustem został zaprojektowany w taki sposób by maksymalnie odtworzyć istniejący jej przebieg. Nakładka bitumiczna w przekroju podłużnym również nie odbiega znacząco od istniejącego ukształtowania wysokościowego. Umożliwiono zjazd na posesje przyległe do drogi. Konstrukcja nawierzchni zakłada wykonanie warstwy wyrównawczej celem doprowadzenia przebiegu trasy istniejącej do projektowanego profilu.

4.6. Droga w przekroju poprzecznym

Szerokość nawierzchni oraz nakładki wynosi 5,0 m (na obiekcie mostowym 6,0 m) . Droga posiada przekrój daszkowy 2%.

4.7. Zjazdy na przyległe posesje, drogi dojazdowe

Projekt nie obejmuje budowy oraz przebudowy zjazdów na posesje przyległe. Po wykonaniu nakładki bitumicznej zjazdy należy skorygować za pomocą nawierzchni z jakiej zjazd aktualnie jest wykonany lub z naturalnego kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie.

4.8. Podstawowe parametry mostu na Kanale Olszowieckim „A”

4.8.1. Projektowany przekrój poprzeczny na moście

- jezdnia (pasy ruchu wraz z opaskami)	- 6,00m
- opaska (pas bezpieczeństwa)	- 0,50m
- ciąg pieszo-rowerowy wraz z krawężnikiem	- 3,20m
- barierę – poręcz sztywna	- 2 x 0,60m = 1,20m
Razem szerokość obiektu:	- 10,90m

4.8.2. Długość i rozpiętość mostu

- rozpiętość teoretyczna	- 4,60m
- całkowita długość ustroju niosącego	- 5,20m
- długość obiektu wraz ze skrzydełkami podpór	- 10,20m

4.8.3. Schemat statyczny

Jednoprzęsłowa ramownica monolitycznie połączona z podporami

4.8.4. Kąt skosu mostu

Droga powiatowa DP 4134W krzyżuje się z Kanałem Olszowieckim pod kątem zbliżonym do 90° w związku z czym projektowane podpory na wydłużeniu istniejących również są prostopadłe do osi drogi.

4.8.5. Klasa obciążenia obiektu

Obiekt zaprojektowany został na klasę obciążenia ruchomego – „A” wg normy PN-85-85/S-10030 - „Obiekty mostowe. Obciążenia”.

4.9. Podstawowe parametry przepustu na Kanale Olszowieckim „B”

4.9.1. Wymiary podstawowe przepustu

- długość całkowita przepustu $L = 15,50\text{m}$
- szerokość przepustu $B = 3,15\text{m}$
- wysokość przepustu $H = 1,40\text{m}$
- rozstaw przepustów w osiach $S = 1,75$

4.9.2. Posadowienie Przepustu

Przepust posadowiony jest w gruntach przepuszczalnych wg dokumentacji geotechnicznej za pomocą materacu z kruszywa o frakcji 0-31,5 zbrojonym geosyntetykami t.j. gwłókniną polipropylenową o gramaturze min. 200g/m² oraz wytrzymałości podłużnej i poprzecznej min. 10kN/m oraz geosiatką o sztywnych węzłach o wytrzymałości podłużnej i poprzecznej min. 15kN/m.

4.9.3. Opis projektowanego przekroju drogi oraz rezerwy dla ciągu pieszo - rowerowego

Zgodnie z przyjętymi założeniami koncepcji przebudowy przepustu i mostu wraz z dojazdami, niniejszy Projekt przewiduje wykonanie remontu nawierzchni drogowej

DP 4134W oraz przebudowę obiektów inżynierskich wraz z dostosowaniem ich przekroju do przebiegu ciągu pieszo-rowerowego od strony zachodniej.

Przedmiotowa inwestycja będzie miała około 560m długości.

Główna Warszawa Zachodni
ul. Poznańska 129/133
05-850 Ożarów Mazowiecki
6/5/2020

4.9.4. Klasa obciążenia obiektu

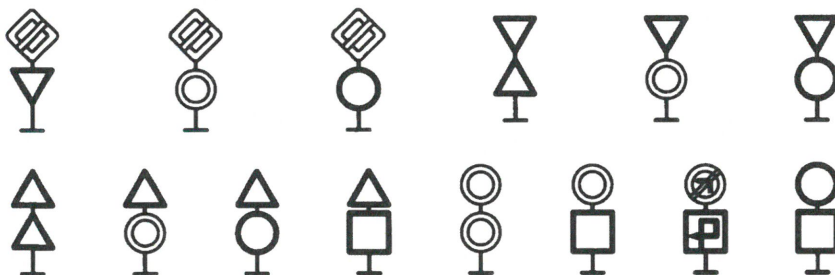
Obiekt zaprojektowany został na klasę obciążenia ruchomego – „A” wg normy PN-85-85/S-10030 - „Obiekty mostowe. Obciążenia”.

5. PROJEKTOWANA ORGANIZACJA RUCHU

5.1. Oznakowanie pionowe

W ramach pionowej organizacji ruchu projekt zakłada ustawienie znaków pionowych typu średniego.

Znaki pionowe można umieszczać w układzie:



Znaki umocowuje się na konstrukcjach wsporczych, tj. słupkach. Słupki konstrukcji wsporczych powinny mieć przekrój kołowy lub eliptyczny. Odległość lokalizacji znaku, od znaku wcześniejszego, powinna co najmniej 10 m.

Jeżeli ze względów lokalnych istnieje konieczność zastosowania dwóch lub trzech znaków na jednym słupku lub wysięgniku, można je umieszczać w układzie pionowym lub poziomym.

Tarcze znaków powinny być odchylone w poziomie od linii prostopadłej do osi jezdni.

Odchylenie tarczy znaków powinno wynosić około 5° w kierunku jezdni. Jeśli znaki umieszczone są na łukach poziomych, odchylenie tarczy znaku należy skorygować zależnie od wielkości promienia oraz od jego kierunku.

Znaki na drogach z poboczem należy umieszczać tak, aby odległość tarczy znaku od krawędzi korony drogi była nie mniejsza niż 0,5 m.

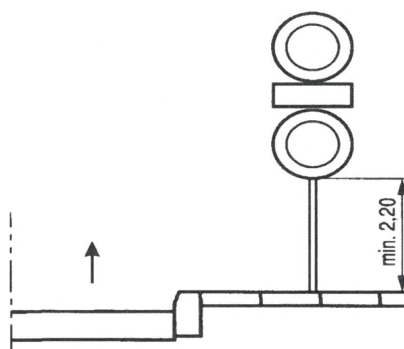
Znaki umieszcza się w odległości 0,50 — 2,00 m od krawędzi jezdni. Powyższe odległości nie dotyczą znaków umieszczanych przez policję w związku z zabezpieczeniem miejsca wypadku drogowego; znaki te mogą być umieszczane na jezdni.¹

Odległość znaku od jezdni mierzy się w poziomie od krawędzi jezdni (wystający krawężnik drogowy typu miejskiego wlicza się do chodnika) do najbliższego skrajnego punktu tarczy znaku (trójkąta, koła, kwadratu, prostokąta) lub tablicy. Odległości znaków od krawędzi jezdni pokazane na rysunku poniżej, powinny być zachowane również w stosunku do znaków, np. nakazu lub drogowskazów w kształcie strzały, które mogą być umieszczane równoległe do krawędzi jezdni. Odległość mierzy się wówczas do powierzchni czołowej znaku lub jego krawędzi w miejscu najbliższym jezdni.

Wysokość umieszczenia znaku powinna być dostosowana do rodzaju drogi (ulicy) oraz konkretnego miejsca na drodze. Jedną z zasadniczych okoliczności, które należy uwzględnić, jest ruch pieszych, dla których znak zbyt nisko ustawiony może stanowić istotną przeszkodę.

Wysokość umieszczania znaków (dolnej krawędzi lub najniżej położonego jej punktu) podano w tabeli i rysunku zamieszczonym poniżej. Wysokości te nie dotyczą znaków umieszczanych przez policję w związku z zabezpieczeniem miejsca wypadku drogowego, które mogą być umieszczane w poziomie nawierzchni jezdni.

Jeśli na jednym słupku umieszczone są dwa znaki kategorii A, B, C, D lub F, to dolna krawędź niżej położonego znaku znajduje się na wysokości podanej w tabeli.



Kategorie znaków	Wysokość umieszczenie znaku [m]
A – ostrzegawcze B – zakazu C – nakazu D – informacyjne F- uzupełniające	min. 2,00 (2,20)*

*) w przypadku umieszczenia znaku na chodniku

Wymagania dotyczące tarcz znaków.

- krawędzie tarczy znaku powinny być usztywnione na całym obwodzie poprzez ich podwójne gięcie o promieniu gięcia nie większym niż 10 mm włącznie z narożnikami lub przez zamocowanie odpowiedniego profilu na całym obwodzie znaku,
- powierzchnia czołowa tarczy znaku powinna być równa – bez wgłębień, pofałdowań i otworów montażowych. Dopuszczalna nierówność wynosi 1 mm/m,
- podwójna gięta krawędź lub przymocowane do tylnej powierzchni profile montażowe powinny usztywnić tarczę znaku w taki sposób, aby wymagania podane w tabelicy 1 były spełnione a zarazem stanowiły element konstrukcyjny do montażu do konstrukcji wsporczej. Dopuszcza się maksymalne odkształcenie trwałe do 20 % odkształcenia odpowiedniej klasy na zginanie i skręcanie.

Tylna powierzchnia tarczy powinna być zabezpieczona przed procesami korozji ochronnymi powłokami chemicznymi oraz powłoką lakierniczą o grubości min. 60 µm z proszkowych farb poliestrowych ciemnoszarych matowych lub półmatowych w kolorze RAL 7037; badania należy wykonywać zgodnie z PN-88/C-81523 oraz PN-76/C-81521 w zakresie odporności na działanie mgły solnej oraz wody.

Wymagania dotyczące powierzchni odblaskowej.

Znaki drogowe odblaskowe wykonuje się przez naklejenie na tarczę znaku lica wykonanego z samoprzylepnej, aktywowanej przez docisk, folii odblaskowej. Znaki drogowe klasy A, B, C, D, E, F, G, T i urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego klasy U nie odblaskowe.

Folia odblaskowa (odbijająca powrotnie) powinna spełniać wymagania określone w aprobacie technicznej .

Lico znaku: powinno być wykonane z:

- samoprzylepnej folii odblaskowej o właściwościach fotometrycznych i kolorymetrycznych typu 2 (folia z kulkami szklanymi lub pryzmatyczna) – A-11a,
- do nanoszenia barw innych niż biała można stosować: farby transparentne do sitodruku, zalecane przez producenta danej folii, transparentne folie ploterowe posiadające aprobaty techniczne,

- dopuszcza się wycinanie kształtów z folii typu 2 pod warunkiem zabezpieczenia ich krawędzi lakierem zalecanym przez producenta folii,
- nie dopuszcza się stosowania folii o okresie trwałości poniżej 7 lat do znaków stałych,
- folie o 2-letnim i 3-letnim okresie trwałości mogą być wykorzystywane do znaków tymczasowych stosowanych do oznakowania robót drogowych, pod warunkiem posiadania aprobaty technicznej i zachowania zgodności z załącznikiem nr 1 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach

Minimalna początkowa wartość współczynnika odbłasku $R'(cd \cdot lx \cdot 1m^{-2})$ znaków odbłaskowych, zmierzona zgodnie z procedurą zawartą w CIE No.54, używając standardowego iluminanta A, powinna spełniać odpowiednio wymagania podane w tabelicy poniżej.

Współczynnik odbłasku R' dla wszystkich kolorów drukowanych, z wyjątkiem białego, nie powinien być mniejszy niż 70 % wartości podanych w tabelicy 2 dla znaków z folią typu 2, zgodnie z publikacją CIE No 39.2.

Zestawienie ilościowe oznakowanie pionowego.

Znak	Ilość (szt.)
A-7	1
A-32	2
A-11a + tab. T-1 „30 m”	4
B-33	3
B-34	1
D-1	2
D-42	3
D-43	1
E-17a	2
E-18a	3

Zestawienie ilościowe oznakowania poziomego i urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego:

P-25 – 4 x 5 m (4,64 m²)

PEO – 10 szt.

Usunięte zostaną znaki U-9a, U-9b oraz A-11, rozebrane zostaną bariery energochłonne. Wszystkie znaki łącznie ze słupkami zostały zaprojektowane jako nowe.

Biuro Inżynierskie Zachodni
ul. Poznańska 129/133
05-850 Ożarów Mazowiecki
6/5/2020

5.2. Elementy bezpieczeństwa ruchu

Przy obiektach mostowych - moście oraz przy przepuście zaprojektowano bariery ochronne o poziomie powstrzymywania N2 i szerokości pracującej W3 (typ N2W3) i poziomie intensywności zdarzenia „A” po obu stronach jezdni. Bariery ochronne muszą być wyposażone w poręcze dla pieszych.

Długości barier podane na rysunkach są długościami orientacyjnymi. Całkowita długość bariery powinna wynikać z długości bariery na odcinku chronionym (na przepuści oraz moście jest to odcinek 12,0m) oraz długości odcinka początkowego oraz odcinka końcowego.

Na moście jezdnia została wyposażona w krawężniki granitowe mostowe wystające powyżej powierzchni jezdni min. 14,0 cm. Na dojazdach do mostu krawężniki przedłużone są o odcinki 6m krawężników zanikających

Na moście bariery są oddalone od krawędzi jezdni na odległość 1,00 m oraz od krawężnika 0,50 m po stronie wschodniej a po stronie zachodniej są to odległości odpowiednio 3,70m i 3,20m

Na przepuście bariery są obustronnie oddalone od krawędzi jezdni na odległość 1,00m

Opracowała: mgr inż. Magdalena Żelaśkiewicz

