

# OPIS TECHNICZNY

## 1. DANE OGÓLNE.

### 1.1. Przedmiot i cel opracowania.

Przedmiotem opracowania jest projekt budowlano-wykonawczy przebudowy mostu na rzece Róż, w jej km 7 + 922, w miejscowości Ochenki, w km 6 + 700 drogi powiatowej nr 2115W Jarzyły – Chełchy – Glinki. Projektowany most realizowany będzie w ramach przedsięwzięcia inwestycyjnego pn: „**Przebudowa mostu w miejscowości Ochenki na drodze powiatowej nr 2115W Jarzyły – Chełchy – Glinki wraz z dojazdami**”.

Celem przebudowy jest uzyskanie obiektu o nośności na kl. C wg PN-85/S-10030, co odpowiada obciążeniu pojazdem normatywnym o ciężarze całkowitym 30 t. Dotychczasowa nośność obiektu wynosi 10 t.

### 1.2. Zarządca obiektu.

Zarządcą drogi i mostu jest Zarząd Dróg Powiatowych w Makowie Mazowiecki, ul. Krótka 3, 06-200 Maków Mazowiecki.

## 2. PODSTAWA PRAWNA.

- 2.1. Umowa z ZDP w Makowie Mazowieckim na wykonanie zadania.
- 2.2. Mapa sytuacyjno-wysokościowa dla celów projektowych w skali 1 : 500.
- 2.3. Inwentaryzacja istniejącego obiektu wykonana przez autorów opracowania.
- 2.4. Warunki techniczne w sprawie zakresu robót w korycie rzeki wydane przez WZMiUW.
- 2.5. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dn. 30 maja 2000 r w sprawie warunków jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie.
- 2.6. Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej Nr 43 z dnia 14 maja 1999r. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.
- 2.7. Prawo wodne z dnia 18 lipca 2001 r ( Dz. U. Nr 115 ) z późniejszymi zmianami.
- 2.8. Polskie normy i uzgodnienia.

## 3. OGÓLNA CHARAKTERYSTYKA ISTNIEJĄCEGO OBIEKTU.

Istniejący most jest jednoprzęsłowy, o schemacie statycznym belki wolnopodpartej, o rozpiętości w świetle przyczółków 14,20 m i długości płyty pomostu 15,70 m. Szerokość pomostu wynosi 6,84 m. Najwyższe światło pionowe mostu, w osi rzeki, wynosi 3,45 m.

Most ma stalową konstrukcję nośną przęsła z belek dwuteowych I 550 m w ilości 5 szt, w rozstawie poprzecznym co 1,40 m. Przęsło oparte jest na oczepach przyczółków za pośrednictwem stalowych łożysk stycznych.

Pokład jezdny przęsła wykonany jest z 2-ch warstw bali drewnianych o grubości odpowiednio: 7 cm pokład dolny podłużny i 5 cm pokład górny ułożony w jodełkę, położonych na poprzecznicach z drewnianych, jednostronnie płazowanych, okrągłaków do grubości 22 cm.

Belki stalowe I 550 usztywnione są między sobą, w kierunku poprzecznym, stalowymi poprzecznicami z ceownika [ 300 mm, w ilości 4 szt na długości przęsła.

Jezdnie na moście ma szerokość 5,80 m.

Most wyposażony jest w obustronne drewniane chodniki o szerokości po 0,42 m i drewniane poręcze z krawędziaka 10 x 10 cm.

Przyczółki mostu są żelbetowe ażurowe w postaci 5-cio słupowej ramy, w której słupy dołem zakotwiczone są w żelbetowej ławie fundamentowej, a górą zwieńczone żelbetowym oczepem, przechodzącym na końcach w ukośne ( pod kątem ok.  $45^{\circ}$  do osi drogi ) skrzydełka, których końce podparte są żelbetowymi samodzielnymi palami. Słupy ram mają wysokość 1,10 m i przekroje poprzeczne 30 x 30 cm. Słupy są przedłużeniem pali fundamentowych wbijanych w grunt, na których oparte są ławy fundamentowe. Pale podpierające końce skrzydełek nie są zwieńczone ławami fundamentowymi.

Ławy fundamentowe mają grubość 1,15 m.

O ramy przyczółków oparte są poziomo żelbetowe płyty o gr. 10 cm, podtrzymujące nasyp drogowy przed wsypywaniem się w przestrzeń pod mostem.

Most usytuowany jest pod kątem zbliżonym do prostego do osi rzeki.

Rzeka pod mostem, przy normalnych poziomach wody, ma szerokość koryta ok. 6,00 m, przy głębokości wody ok. 0,50 m. Brzegi rzeki są uregulowane i umocnione kiszka faszynową. Tarasy zalewowe pod mostem nie są umocnione.

Istniejący most jest ogólnie w średnio-dobrym stanie technicznym. W najgorszym stanie, odbiegającym od średniego, są przyczółki, głównie ich oczepy, których nie da się wzmocnić. Most został zaprojektowany wg normatywu projektowego z roku 1956 na III klasę obciążenia, co odpowiada nośności 10 t. W stosunku do aktualnie obowiązujących normatywów jest to nośność znacznie za mała.

Wg aktualnie obowiązujących warunków technicznych dla obiektów inżynierskich w ciągach dróg publicznych, nośność obiektów inżynierskich nowobudowanych, usytuowanych w ciągach dróg powiatowych, powinna mieć klasę B wg PN-85/S-10030.

W przypadku przebudowy istniejących obiektów należy dążyć do tego, żeby podwyższyć klasę nośności obiektu o tyle, na ile pozwala na to konstrukcja istniejącego obiektu. W tym przypadku zaprojektowano most, uzyskując klasę nośności C, co odpowiada nośności 30 t.

## 4. OPIS ROZWIĄZAŃ PROJEKTOWYCH.

### 4.1. Informacje ogólne.

W wyniku przeprowadzonych szczegółowych oględzin mostu zdecydowano o następującym zakresie przebudowy mostu:

- rozebranie przęsła istniejącego mostu w całości i pozostawienie stalowych belek walcowanych dwuteowych I 550 mm do wykorzystania na nowym przęsle mostu po przebudowie,
- rozebranie żelbetowych oczepów przyczółków, wraz ze słupami do poziomu górnej powierzchni ław fundamentowych,
- poszerzenie istniejących ław fundamentowych i wykonanie nowych korpusów przyczółków ze skrzydełkami równoległymi do osi podłużnej drogi,
- wykonanie nowego przęsła mostu, z wykorzystaniem stalowych belek z rozbiórki i z wykonaniem na nich żelbetowej płyty zespolonej, z wykonaniem zabudów chodnikowych,
- wykonanie płyt najazdowych na styku przyczółków z dojazdami,
- odtworzenie konstrukcji nawierzchni na moście i na dojazdach, z korektą niwelety drogi na odcinkach: 30 m przed mostem i 45 m za mostem,
- roboty wykończeniowe na obiekcie i na skarpach nasypów na dojazdach,
- roboty regulacyjne i umocnieniowe w korycie rzeki w obrębie mostu.

Most po przebudowie wraz z dojazdami zlokalizowany będzie na następujących działkach, oznaczonych numerami ewidencyjnymi:

- **nr 10** obręb Głazewo Cholewy, gmina Młynarze i **nr 211/2** obręb Stare Glinki, gmina

- Sypniewo, będących własnością Powiatu Makowskiego i oddanych w zarząd Zarządu Dróg Powiatowych w Makowie Mazowieckim, ul. Krótka 3, 06-200 Maków Mazowiecki,
- nr 149/2 obręb Stare Glinki, gmina Sypniewo, będącej własnością Stanisława Załęskiego, Stare Glinki 12, 06-216 Sypniewo,
  - nr 163 obręb Stare Glinki, gmina Sypniewo, będącej własnością Ignacego Rawy, Stare Glinki 8, 06-216 Sypniewo,
  - nr 1 obręb Głazewo Cholewy, gmina Młynarze, będącej własnością Skarbu Państwa w zarządzaniu Wojewódzkiego Zarządu Melioracji i Urządzeń Wodnych w Ostrołęce, ul. Poznańska 19, 07-400 Ostrołęka,
  - nr 2 obręb Głazewo Cholewy, gmina Młynarze, będącej własnością Rawy Ignacego, Stare Glinki 8, 06-216 Sypniewo,
  - nr 14 obręb Głazewo Cholewy, gmina Młynarze, będącej własnością Dariusza Łaskarzewskiego, Rzechowo Wielkie 8, 06-216 Sypniewo.

#### 4.2. Parametry techniczne mostu po przebudowie.

Most po przebudowie będzie miał następujące parametry geometryczne:

- rozpiętość teoretyczną w osiach podparcia na łożyskach – 15,10 m,
- długość płyty pomostu – 15,70 m,
- długość całkowitą mostu łącznie ze skrzydełkami przyczółków – 21,30 m,
- szerokość całkowitą – 8,00 m,
- układ konstrukcyjny jezdni –  $1,00 + 6,00 + 1,00 = 8,00$  m,
- światło poziome mostu – 14,30 m,
- światło pionowe mostu – ok. 3,20 m.

#### 4.3. Ławy fundamentowe.

Istniejące ławy fundamentowe mają w widoku z góry kształt trapezu, o szerokości 80 cm; długość dwóch pozostałych boków: krótszy ( od strony rzeki ) wynosi 7,00 m, dłuższy ( od strony nasypu ) wynosi ok. 7,50. Wysokość ław wynosi 115 cm. Ławy obejmują obrysem po 5 szt pali fundamentowych, przechodzących przez ławę w słupy i zwieńczonych, na wysokości 110 cm nad ławami, oczepem z ukośnymi skrzydełkami. Końce skrzydełek podparte są dodatkowymi wolnostojącymi palami wbijanymi – po 1 szt.

Oczepy podpór, wraz ze skrzydełkami i słupami, zostaną rozebrane do poziomu górnej powierzchni ław fundamentowych.

Następnie ławy zostaną powiększone z nadaniem im w widoku z góry kształtu litery C. Obustronne poszerzenie ław na boki ( w poprzek mostu ) wynosi po 50 cm, a w kierunku nasypu 65 cm. Dodatkowo wydłużono ławy w kierunku wolnostojących pali wbijanych, obejmując je swoim obrysem, jako dodatkowe wzmocnienie posadowienia ław na gruncie. Wysokość powiększonych ław będzie taka sama jak ław istniejących – 115 cm.

Poszerzone ławy będą zespolone z istniejącymi ławami za pomocą poziomych stalowych prętów łączących  $\varnothing$  16 mm, osadzonych w istniejących ławach na zaprawach kotwiących ( pręty nr 10 wg rys. 7 ).

Ławy zbrojone będą stalą zbrojeniową kl. A-IIIN; beton klasy C 25/30 ( B 30 ).

Ławy oparte będą na warstwie betonu wyrównawczego o gr. 10 cm kl. C 12/15 ( B 15 ).

#### 4.4. Korpusy przyczółków.

Korpusy przyczółków oparte będą na poszerzonych ławach fundamentowych. Na części istniejącej ław fundamentowych, pionowe pręty zbrojenia korpusów zakotwione będą w ławach na zaprawach kotwiących. Do korpusów przyczółków podwieszono są skrzydełka, równoległe do osi podłużnej drogi.

Na tylnych powierzchniach ścianek zapleczych wykonstruowane są wsporniki do oparcia płyt przejściowych.

W niszach podłożyskowych wykonano ciosy podłożyskowe, o zmiennej wysokości, do osadzenia łożysk. Ostateczną wysokość ciosów podłożyskowych należy ustalić po wyborze dostawcy łożysk elastomerowych i ustaleniu ich wysokości.

Korpusy podpór wykonane będą z betonu kl. C 30/37 ( B 35 ) i zbrojone stalą kl. A-IIIN.

#### **4.5. Zasypanie przyczółków.**

Przyczółki, po ich wykonaniu, zostaną zasypane gruntem z wcześniejszego wykopu.

Zasypanie należy wykonać do poziomu spodu płyt przejściowych. Na długościach: 30 m przed mostem i 45 m za mostem, czyli na odcinkach, gdzie wykonywana będzie pewna korekta przebiegu niwelety i niewielkie poszerzenie korony drogi, głównie w obrębie przyczółków, należy gruntem uzupełnić pobocza drogi i poszerzyć stożki nasypu.

W przypadku niewystarczającej ilości gruntu z wcześniejszych wykopów należy dostarczyć grunt spełniający wymagania przedmiotowej SST z dokopu.

Grunt należy zagęścić do parametrów wymaganych w SST.

#### **4.6. Konstrukcja nośna przęsła mostu.**

Przęsło mostu wykonane zostanie jako wolnopodparte, ze stalowych dźwigarów dwuteowych walcowanych I 550 mm w ilości 5 szt, uzyskanych z wcześniejszej rozbiórki, zespolonych żelbetową płytą współpracującą o grubości 21 cm, z wykonstruowanymi na krawędziach bocznych zabudowami chodnikowymi.

Rozstaw poprzeczny dźwigarów został zwiększony z dotychczasowych 140 cm do 147 cm.

Stężenie dźwigarów w kierunku poprzecznym wykonane będzie za pomocą ceownika [ 300 mm, uzyskanego z wcześniejszej rozbiórki. Na długości mostu będą 4 rzędy

poprzecznic. Poprzecznice z ceownika dospawane będą do nowych, wydłużonych żeber belek głównych, wykonanych z kątownika 150 x 100 x 10 mm.

Zespolenie belek głównych z żelbetową płytą pomostu zapewnione będzie przez łączniki zespalające z kątownika 75 x 75 x 8 mm, w odcinkach po 15 cm, przyspawanego do górnej powierzchni górnej półki belki głównej. Wszystkie spoiny wykonać jako pachwinowe o gr. 4 mm.

Wszystkie nowe elementy stalowe wykonać ze stali kl. A-I ( S235JR ).

Płyta pomostu wykonana będzie z betonu klasy C 30/37 ( B 35 ), zbrojonego stalą kl. A-IIIN.

Przęsło mostu, na czas betonowania płyty pomostu i wiązania betonu, należy podeprzeć na środku przęsła tymczasową podporą technologiczną.

Konstrukcję stalową ustroju nośnego przęsła mostu należy zabezpieczyć antykorozyjnie wg następującej technologii:

- oczyszczenie strumieniowo-ściernie do stopnia czystości Sa 2½ z odtłuszczeniem,
- pokrycie powłoką z farb epoksydowo-poliuretanowych ( EP + PUR ) o grubości warstwy 300 mikronów.

Powierzchnię górną pasa górnego dźwigarów głównych, należy zabezpieczyć w powyższej technologii tylko pasami o szerokość po 30 mm wzdłuż krawędzi ( poza łącznikami zespalającymi ).

## **4.7. Roboty wyposażeniowe i wykończeniowe.**

### **4.7.1. Płyty przejściowe.**

Na styku dojazdów z przyczółkami wykonane będą płyty przejściowe, oparte na wspornikach ścianek zapleczych. Pochylenie podłużne płyt przejściowych, w kierunku dojazdów, wynosi po 10 %. Płyty mają długość po 250 cm, grubość 25 cm i szerokość 700 cm. Zakotwione są we wspornikach ścianek zapleczych za pomocą prętów zbrojeniowych  $\varnothing$  25 cm, w rozstawie co 50 cm.

Płyty przejściowe wykonane są z betonu kl. C 25/30 ( B 30 ) i zbrojone stalą kl. A-IIIIN. Ułożone są na podłożu wyrównującym z betonu kl. C 12/15 ( B 15 ) o grubości 10 cm.

### **4.7.2. Izolacje.**

Wszystkie powierzchnie elementów betonowych stykających się z gruntem zaizolowane będą powłokami izolacyjnymi z roztworów asfaltowych na zimno w układzie R + 2P.

Powierzchnia płyty pomostu, ze sprowadzeniem na 50 cm na płyty przejściowe, zaizolowana będzie izolacją zgrzewalną o gr. min. 5 mm. Izolacja, przy zabudowach chodnikowych, wprowadzona będzie na 10 cm na ukośne wręby w pionowych bocznych zabudów od strony jezdni.

### **4.7.3. Krawężnik.**

Na izolacji zgrzewalnej płyty pomostu, przy zabudowach chodnikowych, wbudowane będą krawężniki kamienne 18 x 20 cm, ułożone na podlewce z wilgotnego betonu kl. C 25/30 ( B 30 ). Styki pomiędzy krawężnikami na długości mostu, raz styk podłużny krawężnika z zabudową chodnikową wypełniony będzie elastycznym kitem uszczelniającym.

Na długości skrzydełek i następnie na zejściach na długości po 3,00 m, wbudowany będzie krawężnik betonowy drogowy 20 x 30 cm, na ławie fundamentowej z oporem z betonu kl. C 12/15 ( B 15 ).

### **4.7.4. Odwodnienie płyty pomostu.**

Na system odwodnienia mostu składa się:

- 2 wpusty odwodnieniowe żeliwne z pionowym odpływem typu WM-150-C,
- 6 szt sączków odwodnieniowych, rozmieszczonych po obu stronach jezdni, w linii odwodnienia,
- dren z kruszywa lakierowanego żywicą, ułożony na izolacji zgrzewalnej płyty pomostu w osi odwodnienia oraz w poprzek mostu, wzdłuż dylatacji.

Woda z wpustów odwodnieniowych odprowadzana będzie bezpośrednio do rzeki.

Dren z kruszywa lakierowanego na pasku geowłókniny musi być wprowadzony na kołnierze sączków i wpustów odwodnieniowych.

Dopuszcza się zamianę drewna z kruszywa lakierowanego żywicą na dren prefabrykowany np. PERCODRAIN.

### **4.7.5. Nawierzchnie.**

Na moście i na dojazdach, na długości po 5,00 m od krawędzi mostu, wykonana będzie nawierzchnia bitumiczna z betonu asfaltowego o następujących grubościach:

- warstwa wiążąca - 4,5 cm,
- warstwa ścieralna – 4,0 cm.

Na drodze, na długości po 5,0 m od krawędzi mostu ( nad płytami przejściowymi ), wykonana będzie podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie o zmiennej grubości, sprowadzonej obliczeniowo do gr. 20 cm.

Na odcinkach dojazdów, poza płytami przejściowymi, wykonana zostanie niewielka korekta przebiegu niwelety drogi, zgodnie z rys. 12. Wyrównanie nawierzchni wykonane będzie mieszanką mineralno-asfaltową przewidziana do wbudowania w warstwę wiążącą nawierzchni. Następnie, na wyrównanej istniejącej nawierzchni, położona zostanie warstwa ściernalna z BA o gr. 4 cm.

Podbudowa z kamienia łamanego i warstwa wiążąca nawierzchni, przed ułożeniem warstwy ściernalnej, zostaną skropione emulsją asfaltową szybko rozpadową.

Na górnej powierzchni zabudowy chodnikowej i górnej powierzchni skrzydełek przyczółków, wykonana będzie nawierzchnia z żywic syntetycznych o grubości warstwy 3 mm.

#### **4.7.6. Bariery i barieroporcze.**

Na zabudowach chodnikowych w przęśle mostu i na górnych powierzchniach skrzydełek przyczółków zamontowane będą barieroporcze spełniające wymagania N1W1B.

Słupki barieroporczy montowane będą do kotew wbetonowanych w zabudowy chodnikowe.

Na dojazdach do mostu, po obu stronach drogi, zamontowane będą bariery stalowe ochronne, spełniające wymagania N1W1B ( SP-09/4/D ), w odcinkach o długości:

- na dojeździe do mostu – 30,00 m,
- na zjeździe z mostu – 20,00 m.

#### **4.7.7. Łożyska.**

Ustrój nośny przęsła oparty będzie na podporach, za pośrednictwem łożysk elastomerowych, ustawionych na ciosach podłożyskowych, pod każdym końcem stalowej belki głównej, w ilości łącznej jak niżej:

- łożyska wielokierunkowo przesuwne kotwione – 2 szt,
- łożyska wielokierunkowo przesuwne niekotwione – 8 szt.

Nośność pojedynczego łożyska 400 kN.

Łożyska na ciosach podłożyskowych należy ustawiać na wyrównujących podlewkach z zapraw niskoskurczowych szybko wiążących, o grubości warstwy 1 – 3 cm.

#### **4.7.8. Dylatacje.**

Nad szczelinami dylatacyjnymi pomiędzy końcami przęsła, a ściankami zaplecznymi przyczółków, na grubości nawierzchni bitumicznej jezdni i na zabudowach chodnikowych, wbudowane będą dylatacje bitumiczne o parametrach jak niżej:

- na szerokości jezdni bitumicznej – 40 x 9 cm,
- na szerokości zabudów chodnikowych – 30 x 5 cm.

#### **4.7.9. Umocnienie skarp nasypu.**

Skarpy stożków nasypu, przy skrzydełkach przyczółków, umocnione będą elementami betonowymi drobnowymiarowymi, o grubości 8 cm, na podsypce cementowo-piaskowej 1 : 4 o grubości warstwy 3 cm. Spoiny pomiędzy elementami betonowymi należy zaspoinować zaprawą cementowo-piaskową 1 : 2. Umocnienie skarp stożków oparte będzie na podwalinie z betonu kl. C 25/30 ( B 30 ) o wymiarach poprzecznych 30 x 60 cm. Krawędzie umocnień od strony dojazdów obramowane będą obrzeżem betonowym 30 x 8 cm.

Powierzchnie skarp nasypów, poza stożkami, umocnione będą humusem warstwą o gr. 5 cm z obsianiem trawą.

#### **4.7.10. Schody skarpowe.**

Na skarpach nasypu, po obu stronach rzeki, po przekątnej mostu, za umocnieniami stożków nasypu, wykonane będą schody skarpowe, z elementów prefabrykowanych, dla obsługi technicznej mostu, zabezpieczone poręczą stalową. Szerokość użytkowa schodów 80 cm.

#### **4.7.11. Ścieki skarpowe.**

Na skarpach nasypu, od strony najazdu na most, poza końcami krawężnika betonowego zanikającego, wykonane będą ścieki skarpowe z elementów prefabrykowanych korytkowych na szerokości pobocza, oraz z elementów betonowych trapezowych na skarpach. Wyloty ścieków, u podstawy nasypu, będą umocnione kamieniem polnym otaczakowym na zaprawie cementowo-piaskowej.

#### **4.7.12. Powłoki ochronne na powierzchniach betonowych.**

Wszystkie widokowe powierzchnie elementów betonowych zabezpieczone będą powłoką ochronną z farb do betonów jak niżej:

- pionowe boczne powierzchnie i spody belek podporęczowych powłokami ochronnymi elastycznymi – przenoszącymi rozwarście rys do 0,15 mm.,
- pozostałe powierzchnie tzn. powierzchnie podpór i skrzydełek oraz spodu płyty pomostu powłokami ochronnymi sztywnymi – nie przenoszącymi zarysowań.

#### **4.8. Regulacja i umocnienie koryta rzeki.**

Zgodnie z warunkami technicznymi, wydanymi przez WZMiUW w Warszawie Oddział w Ostrołęce Inspektorat Maków Mazowiecki - O/IMM-4105/90/12 z dnia 14.11.2012 r, w korycie rzeki Róż wykonane zostaną następujące roboty regulacyjno-umocnieniowe w obrębie mostu z zachowaniem wymogów jak niżej:

- a). koryto rzeki, na długości projektowanych umocnień, należy oczyścić, odmulić i pogłębić do rzędnych przewidzianych w projekcie,
- b). podstawy skarpy rzeki, na szerokości mostu oraz na długości po 25,00 m w górę i w dół rzeki od obrysu mostu, umocnić potrójną kizką faszynową 3Ø20 cm, przybitą kołkami drewnianymi Ø 7 – 9 cm o długości 120 cm w rozstawie podłużnym co 50 cm,
- c). skarpy rzeki, na szerokości mostu ( tarasy zalewowe ), umocnić koszami gabionowymi o gr. 20 cm, wypełnionymi kamieniem polnym otaczakowym.

#### **4.9. Urządzenia obce.**

W bezpośrednim sąsiedztwie projektowanego do przebudowy mostu nie ma ani podziemnych, ani naziemnych urządzeń obcych, które mogłyby kolidować z prowadzonymi robotami.

#### **4.10. Organizacja robót.**

Roboty związane z przebudową mostu wykonywane będą przy zamkniętym ruchu kołowym na tym odcinku drogi. Ruch kołowy zostanie skierowany na drogę objazdową, uzgodnioną z Inwestorem, zgodnie z zatwierdzonym projektem tymczasowej organizacji ruchu.

Dla ruchu pieszego wykonana zostanie tymczasowa kładka nad rzeką.