

**Wstępne**  
**wytyczne dla projektu kładki drogowej kładki dla pieszych nad torami**  
**linii kolejowej linii kolejowej Nr 9 Warszawa Wschodnia Osobowa — Gdańsk Główny,**  
**w ciągu ul. Parkowa i ul. Wyszyńskiego, w Legionowie.**

**1. W zakresie formalnym:**

Projektowana kładka, jako drogowy obiekt mostowy przeznaczony do przeprowadzenia ciągu pieszego lub pieszo — rowerowego nad linią kolejową w rozumieniu ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. 1985 Nr 14 poz. 60, z .), musi spełniać warunki techniczne wynikające z Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz.U. 2000 nr 63 poz. 735, z .), przy czym należy uwzględnić również przepisy dotyczące budownictwa kolejowego wynikające m.in. z prawa budowlanego i ustawy o transporcie kolejowym;

Wszelkie porozumienia w sprawie budowy kładki, w tym dokumentacja projektowa, budowlana, wykonawcza a także dotycząca użytkowania kładki, powinny zawierać jednoznaczne określenie, że dotyczą kładki drogowej - jako drogowego obiektu mostowego, przeznaczonego do przeprowadzenia ciągu pieszego lub pieszo — rowerowego nad linią kolejową - w rozumieniu ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. 1985 Nr 14 poz. 60, z .) i Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz. U. 2000 nr 63 poz. 735, z .);

**2. w zakresie analizy ryzyk:**

Należy opracować analizę ryzyk, sporządzoną w formie wyjściowej przez Inwestora i projektanta, w celu jej rozbudowy we współpracy z zarządcą infrastruktury. W analizie należy uwzględnić, m.in.:

- ryzyka nieuprawnionego dostępu do toru kolejowego - zalecane wygrozdzenie linii kolejowej i inne jego funkcje (np. ochrony akustycznej);
- okresy nasilenia ruchu pieszego — szczytowe regularne oraz nadzwyczajne np. w okresie Świąt (wpływ pobliskiego cmentarza)
- wpływ zastosowanych rozwiązań konstrukcyjnych i materiałów na niezawodność, dostępność i podatności na utrzymanie oraz wynikające z tych aspektów bezpieczeństwo w rozumieniu PN-EN50126, zapewniając w szczególności minimalizację ilości i czasu trwania ograniczeń w eksploatacji linii kolejowej w całym projektowanym i prognozowanym okresie użytkowania kładki drogowej;
- zagospodarowanie a w tym ogrodzenie i ekranowanie akustyczne rejonu nowobudowanej kładki drogowej i pobliskiego terenu w pobliżu kładki;
- zapewnienie wygrozonego placu dostępu do torowiska dla samochodów technicznych wraz z dojazdem z drogi publicznej;
- inne aspekty (punkt otwarty).

**3. w zakresie architektonicznym:**

3.1. należy uwzględnić rozwiązania skutecznie zachęcające do korzystania z kładki, m.in. w celu zminimalizowania ryzyka wystąpienia nieuprawnionych przejść przez tory. Do rozwiązań takich zaliczyć można między innymi:

ukształtowanie całej przeprawy - na przykład w formie łuku zapewniającego optymalne rozmieszczenie różnic poziomów w strefie skrajni sieci trakcyjnej oraz przyległych dojeżdż wykonanie początkowej części wejścia na kładkę, w formie rampy ziemnej i do wysokości rzędu 1,6 m (tj. zastąpienie jednego biegu schodowego), co skraca długości zasadniczych biegów schodowych,

- wymiary stopni schodowych, (16/29), długości biegów schodowych i rozmieszczenie spoczników osłony i bariery a w tym zadania odpowiednich odcinków ciągu pieszego lub całej przeprawy; ukształtowanie stref naprowadzających na kładkę z przestrzeni przyległej użytku publicznego; rampy dla wózków i rowerów o odpowiedniej szerokości i nachyleniu; inne rozwiązania wynikające z wiedzy i doświadczenia architektów
- 3.2 usytuowanie pomostu kładki musi uwzględniać w szczególności krytyczny dla całej przeprawy układ wysokościowy sieci trakcyjnej i konieczność zachowania warunków bezpieczeństwa związanych z przebiegiem napowietrznej linii energetycznej w rejonie przejazdu;
  - 3.3. podpory kładki powinny zostać posadowione na zewnątrz układu torów, zapewniać swobodę dostępu do infrastruktury kolejowej i niezakłócone działanie urządzeń i instalacji kolejowych, jak również prawidłowe funkcjonowanie odwodnienia podtorza kolejowego
  - 3.4. należy zapewnić eliminację negatywnych wpływów projektowanej budowli i sposobu jej wykonania, na posadowienie torów oraz urządzeń stałych infrastruktury kolejowej. W szczególności - najbliższa zewnętrzna podpora powinna być usytuowana poza odwodnieniem liniowym podtorza kolejowego oraz w sposób eliminujący konieczność zastosowania w torze odbojnic;

#### **4. w zakresie wpływu na ruch kolejowy:**

4.1. projektowany obiekt nie może w żaden sposób ograniczyć widzialności semaforów i innych sygnałów kolejowych. W szczególności należy zwrócić uwagę na bliskość semaforów wjazdowych, zamocowanych nad międzytorzem, na podwyższeniach wspornikowych. W celu dowiedzenia spełniania tego warunku należy wykonać stosowne rysunki, zawierające faktyczne, pomierzone w terenie pomiary a w szczególności usytuowanie głowic sygnałowych i ich widzialność z normatywnych odległości z kabiny maszynisty, zgodnie z kartą UIC. Rygorem niezachowania takiego warunku powinno być zobowiązanie umowne Inwestora do rozebrania konstrukcji kładki na koszt Inwestora.

4.2. technologia budowy kładki powinna uwzględnić zminimalizowanie ilości i czasu trwania głębokich ograniczeń eksploatacyjnych na zmodernizowanej linii kolejowej, obejmujących prędkość pociągów, wyłączenia napięcia w sieci trakcyjnej w rejonie planowanej budowy. Należy to osiągnąć wykorzystując w maksymalnym stopniu prefabrykację elementów konstrukcyjnych oraz odpowiedni sprzęt, automatyczne systemy ostrzegania obok miejsca robót, w rozumieniu przepisów odrębnych kolei i inne rozwiązania. Projekt technologii robót wymaga wcześniejszego uzgodnienia z zarządcą kolei (Zakładem Linii Kolejowych w Warszawie);