

Nadzór i Projektowanie Dróg i Mostów-Dariusz Lendzioszek
18-400 Łomża
ul.Księżnej Anny 25A/5

PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU

OBIEKT : Droga gminna nr 108069B w miejscowości Gródek
w km 0+000-0+200, gmina Klukowo, woj.podlaskie

INWESTOR: Gmina Klukowo
ul.Mazowiecka 14
18-214 Klukowo

PROJEKTANT : mgr inż. Dariusz Lendzioszek

Łomża styczeń 2024

Spis załączników

I. Część opisowa

1. opis techniczny
2. karta uzgodnień

II. Część rysunkowa

1. orientacja
2. plan sytuacyjny

OPIS TECHNICZNY

do projektu stałej organizacji ruchu drogi gminnej nr 108069B w miejscowości Gródek w km 0+000-0+200, gmina Klukowo, woj. podlaskie.

Podstawa opracowania:

-rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywanie nadzoru nad tym zarządzeniem;

-rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach;

-rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (t.j. Dz. U. 2022, poz. 1518).

- pomiarów w terenie.

W skład części opisowej wchodzi:

- opis techniczny

-karta uzgodnień

Część rysunkowa zawiera:

- plan sytuacyjny wraz z projektem organizacji ruchu skala 1:500.

1. Stan istniejący

Istniejąca droga przebiega przez tereny niezurbanizowane w otoczeniu gruntów rolnych i leśnych. Droga jest o nawierzchni bitumicznej. Szerokość jezdni 3,50-4,00m. Szerokość korony drogi wynosi ok. 5,80-6,00 m. Szerokość istniejącego pasa drogowego od 5,20m do 8,00m.

Istniejący most na rowie melioracyjnym jest jednoprzęsłowy o długości 5,50m i szerokości całkowitej 4,20m. Ustrój niosący z belek żelbetowych prefabrykowanych typu U z pomostem betonowym. Podpory kamienno-betonowe posadowione bezpośrednio. Balustrady z rur i prętów stalowych.

Odwodnienie drogi odbywa się systemem powierzchniowego spływu wód naturalnym ukształtowaniem terenu na nieutwardzone grunty poboczy pasa drogowego i do istniejących rowów przydrożnych. Do przyległych działek istnieją zjazdy indywidualne które w części są urządzone zaś w części dostęp do działek zrealizowany jest w dowolnych miejscach zależnych od potrzeb właścicieli. W chwili obecnej droga służy do obsługi ruchu lokalnego i transportu rolniczego.

2. Przyjęte rozwiązania projektowe

Planowana przebudowa drogi ma na celu podniesienie jej parametrów technicznych i użytkowych w skutek wykonania nowej nawierzchni jezdni z betonu asfaltowego, poboczy o nawierzchniach z kruszywa stabilizowanego mechanicznie, utwardzonych zjazdów, usprawnieniu odwodnienia oraz poprawę bezpieczeństwa ruchu. Podstawowe parametry techniczno - eksploatacyjne projektowanej drogi;

- klasa techniczna drogi (D)
- prędkość projektowa $V_p = 30$ km/h
- ruch KR1
- długość proj. odcinka - 200 mb
- przekrój poprzeczny szlakowy o parametrach:
- jezdnia o szerokości 5,0 m
- obustronne pobocza o szerokościach od 0,75m do 1,0 m,
- korona drogi od 6,50 do 7,0 m
- spadek poprzeczny jezdni na prostych daszkowy 2%,
- spadki jezdni na łukach wg wyliczeń ich parametrów
- spadek poprzeczny poboczy jednostronny 6%
- nachylenie skarp 1:1,5

W miejscu rozebranego mostu przez rów melioracyjny projektuje się typowy jednootworowy przepust skrzynkowy z prefabrykatów żelbetowych o świetle poziomym 200cm i świetle pionowym 150cm i długość po osi ciekłu 9,00m.

Przepust będzie dostosowany do przenoszenia obciążeń odpowiadającej masie pojazdów 40 ton.

3. Oznakowanie pionowe

Usytuowanie oznakowania pionowego zostało pokazane na planie sytuacyjnym i składa się z:

Oznakowanie pionowe projektowane

1. A-1 - szt. 1
2. A-2 - szt. 1
3. B-33 - szt. 2
4. B-42 - szt. 2

4. Urządzenia bezpieczeństwa

Na dojazdach do przepustu zaprojektowano bariery ochronne stalowe o parametrach N2, W4, a nad przepustem bariery ochronne z pochwytem N2, W3.

Oznakowanie pionowe i bariery ochronne zostały pokazane na planie sytuacyjnym z uwzględnieniem założeń z punktu 2. Projekt organizacji ruchu został opracowany w związku z przebudową drogi na tym odcinku. Organizacja ruchu zostanie wprowadzona po przebudowie drogi do końca 2024 roku.

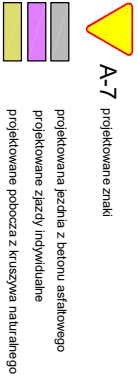
Opracował:

ORIENTACJA

SKALA 1:25000



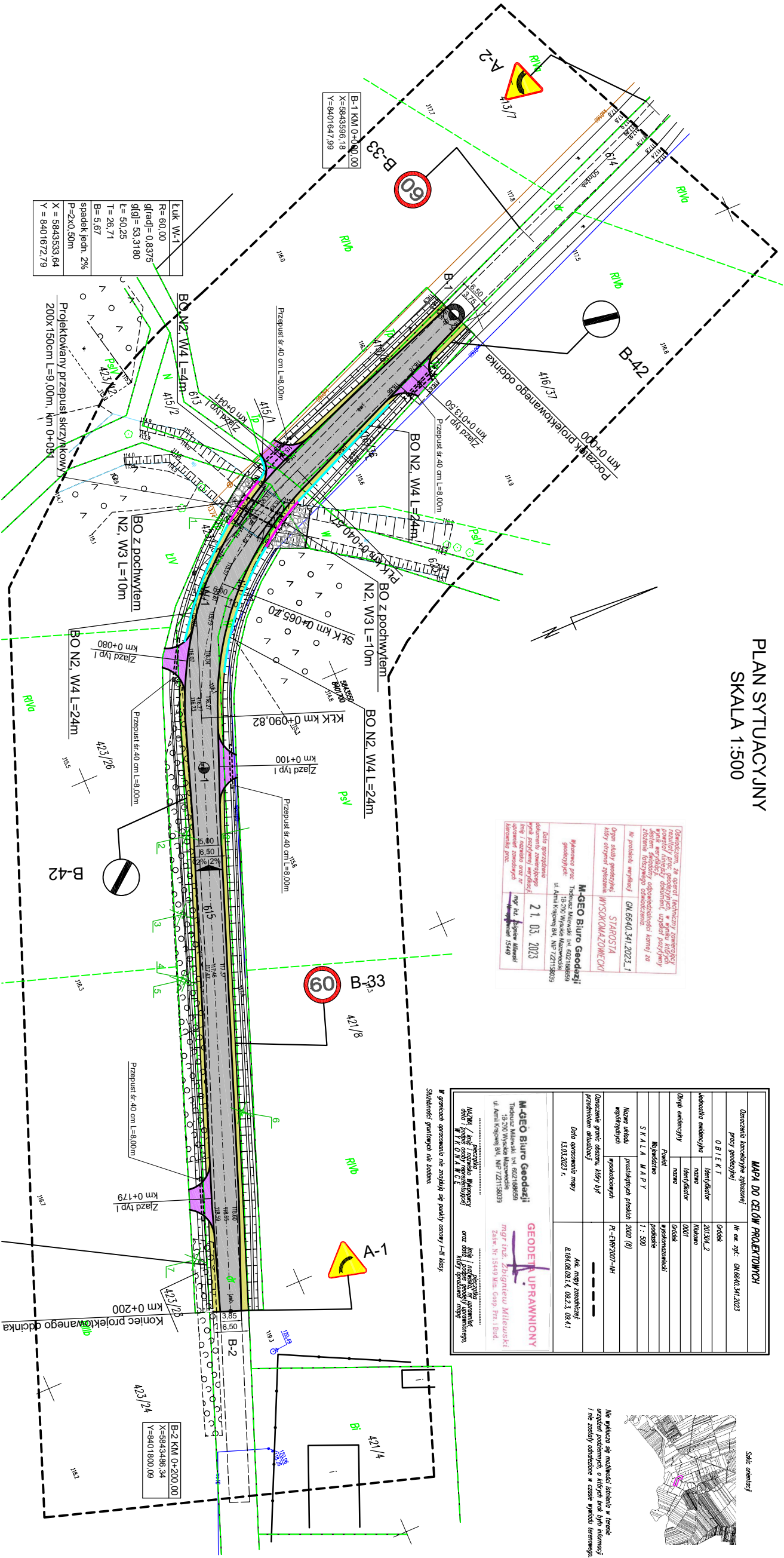
OZNACZENIA:



Nie wyklucza się możliwości istnienia w terenie urządzeń podziemnych, o których brak było informacji i nie zostały odnotowane w czasie wynajdu terenowego.

[illegible][illegible]

W granicach opracowania nie znajdują się punkty osnowy I-III klasy. Służebności gruntowych nie badano.



$\epsilon_{uk} = 1$ $R = 60,00$ $g(radi) = 0,8375$ $g(g) = 53,3180$ $t = 50,25$ $T = 26,71$ $B = 5,67$ spadetek jedn. 2% $P = 2 \times 0,50m$	$X = 58,43533,64$ $Y = 8401672,79$
---	---------------------------------------

B-1 KM 0+00.00
X=5843596.18
Y=8401647.99

B-2 KM 0+200,00
X=5843486,34
Y=8401800,09

PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU					
OBIĘCI: Droga gmina nr 1080858 w miejscowości Grodzek w km 0+000-0+200					
RYSUNEK:	Plan sytuacyjny				
INWESTOR:	Gmina Kulikowo				
PROJEKTANT:	Podpisz:				
ing. inż. Dariusz Lechowski ul. pędziń 1a/6085	<table border="1"> <tr> <td>RYSUNEK:</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>DATA:</td> <td>10.01.2024</td> </tr> </table>	RYSUNEK:	2	DATA:	10.01.2024
RYSUNEK:	2				
DATA:	10.01.2024				
	SKALA: 1:500				