

***Przebudowa i rozbudowa dróg gminnych  
we wsi Zanklewo Nowe***

- trasa 1 – odcinek długości 337,51 m

- trasa 2 – odcinek długości 1612,56 m

# **PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU**

**Działki Nr:**

- obręb Zanklewo:
- działki istniejącego pasa drogowego: 594, 587, 586;
- działki do czasowego zajęcia: 581;
- części działek (do podziału i wywłaszczenia): 206, 207, 438, 439, 577, 437/1, 440, 437/2, 421, 424, 426, 428, 366, 405, 406, 407, 408, 409/2, 447, 450, 457/6, 460, 463, 468, 471, 474, 477, 480, 483, 486, 489, 492, 495, 498, 501, 504, 508, 511, 514/1, 514/2, 535, 528, 541/2, 541/1, 544, 555, 556;

**Obiekt:** drogi gminne we wsi Zanklewo Nowe

**Adres:** Zanklewo Nowe, Gmina Wizna,  
powiat Łomżyński

**Inwestor:** Wójt Gminy Wizna  
18-430 Wizna, ul. Plac kpt. Wł. Raginisa 35

	IMIĘ I NAZWISKO	UPRAWNIENIA	PODPIS
autor	mgr inż. Adam Łazarski	UAN 7342-38/92 PDL/BD/1800/01	

# **ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA**

## **I. KARTA UZGODNIEŃ**

## **II. OPIS TECHNICZNY**

1. Podstawa opracowania
2. Przedmiot opracowania
3. Opis stanu istniejącego
4. Opis przyjętych rozwiązań.
  - 4.1. Rozwiązania sytuacyjne.
  - 4.2. Projektowana organizacja ruchu.
5. Uwagi końcowe.

## **III. ZESTAWIENIE PROJEKTOWANYCH ZNAKÓW DROGOWYCH**

## **IV. CZĘŚĆ RYSUNKOWA**

- |                      |                 |
|----------------------|-----------------|
| 1. Plan orientacyjny | skala 1 : 50000 |
| 2. Plan sytuacyjny   | skala 1 : 500   |

## I. KARTA UZGODNIENÍ

do projektu stałej organizacji ruchu  
na drogach gminnych we wsi Zanklewo Nowe

Lp.	Instytucja
1.	Wójt Gminy Wizna
2.	Starosta Łomżyński

## **II. OPIS TECHNICZNY**

do projektu stałej organizacji ruchu  
na drogach gminnych we wsi Zanklewo Nowe  
- trasa 1 – odcinek długości 337,51 m  
- trasa 2 – odcinek długości 1612,56 m

### **1. Podstawa opracowania.**

Podstawę opracowania stanowi:

- Umowa z Gminą Wizna.
- projekt techniczny przebudowy i rozbudowy dróg gminnych we wsi Zanklewo Nowe.
- rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, poz. 430).
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. Nr 98 poz. 602 z późniejszymi zmianami).
- rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. Nr 177 poz. 1729 z 2003r.)
- rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów na drogach (Dz. U. Nr 170 poz. 1393)

### **2. Przedmiot opracowania.**

Przedmiotem opracowania jest projekt stałej organizacji ruchu na drogach gminnych we wsi Zanklewo Nowe.

### **3. Opis stanu istniejącego.**

Trasa 1: droga na całej długości posiada nawierzchnię gruntową szerokości 4,0 – 4,70 m. Początek trasy przyjęto na skrzyżowaniu z drogą powiatową Nr 1967B (km. 0+000), a koniec na skrzyżowaniu z drogą gminną Nr 105622B (km 0+337,51). Korona drogi na krańcach odcinka przebiega w poziomie przyległego terenu. W części środkowej odcinka wyniesiona jest na wysokość ok. 0,6 – 1,0 m ponad przyległy teren.

Trasa 2: droga na całej długości posiada nawierzchnię gruntową szerokości 4,80 – 5,80 m. Początek trasy przyjęto w odl. ok. 10 m przed skrzyżowaniem z drogą wewnętrzną na działce nr ewid. 595 (km. 0+000), a koniec na granicy zabudowy wsi Zanklewo Nowe (km 1+612,56). Korona drogi na całej długości odcinka przebiega w poziomie przyległego terenu. Oba odcinki dróg położone są w terenie zabudowanym wsi Zanklewo.

Skrzyżowanie drogi powiatowej Nr 1967B z drogą gminną posiada istniejącą organizację ruchu. Projektowana droga w stosunku do drogi powiatowej podporządkowana jest znakiem A-7. O pierwszeństwie na drodze powiatowej informują znaki D-1 ustawione odpowiednio po obu stronach przed skrzyżowaniem. W rejonie skrzyżowania ustawiony jest też drogowy znak E-4 (Małachowo 1).

Na pozostałym odcinku nie występuje oznakowanie pionowe.

### **4. Opis przyjętych rozwiązań.**

#### 4.1. Rozwiązania sytuacyjne.

Zaprojektowano drogi o n/w parametrach technicznych:

- klasa dróg – dojazdowa „D”,
- prędkość projektowa – 30 km/h,
- obciążenie ruchem – KR1,

Zaprojektowano następujące przekroje normalne:

Trasa 1

- przekrój poprzeczny – szlakowy,
- szerokość jezdni – 4,50 m,
- spadek poprzeczny jezdni na prostej – 2% (daszkowy),
- pobocza – 2 x 1,00 m,

Trasa 2

- przekrój poprzeczny – szlakowy,
- szerokość jezdni – 4,50 m,
- spadek poprzeczny jezdni na prostej – 2% (daszkowy),
- pobocza – 2 x 0,75 m,

Drogi w planie zaprojektowano tak, aby maksymalnie wkomponować się w istniejący przebieg drogi. Korekty trasy występują jedynie w celu zwiększenia płynności drogi i dostosowania jej parametrów do obowiązujących przepisów.

Trasa 1: Początek trasy przyjęto na skrzyżowaniu z drogą powiatową Nr 1967B (km. 0+000), a koniec na skrzyżowaniu z drogą gminną Nr 105622B (km 0+337,51). W ciągu osi drogi zaprojektowano 2 załamania osi trasy o kątach zwrotu 0,8112 grada i 3,6272 grada. Drugie załamanie wyokrąglono łukiem kołowym o promieniu  $R=450$  m.

Skrzyżowanie projektowanej drogi z drogą powiatową (km 0+000) zaprojektowano jako skrzyżowanie zwykłe czterowlotowe. Krawędź jezdni na tym skrzyżowaniu wyokrąglono łukami kołowymi o promieniach  $R=6,0$  m i  $R=7,0$  m.

Trasa 2: Początek trasy przyjęto w odl. ok. 10 m przed skrzyżowaniem z drogą wewnętrzną na działce nr ewid. 595 (km. 0+000), a koniec na granicy zabudowy wsi Zanklewo Nowe (km 1+612,56).

W ciągu osi drogi zaprojektowano 11 załamań osi trasy o kątach zwrotu od 0,6458 grada do 25,0926 grada. Osiem załamań wyokrąglono łukami kołowymi o promieniach od  $R=100$  m do  $R=800$  m, trzy załamania pozostawiono bez wyokrąglenia łukami kołowymi. Na łukach o promieniach  $R \leq 150$  m wprowadzono poszerzenia nawierzchni w wysokości  $30/R$  m na jeden pas ruchu na długości projektowanych prostych przejściowych.

Skrzyżowanie projektowanych dróg gminnych między sobą (km 0+379,44) zaprojektowano jako skrzyżowanie zwykłe trójwlotowe. Krawędź jezdni na tym skrzyżowaniu wyokrąglono łukami kołowymi o promieniach  $R=8,0$  m.

#### 4.2. Projektowana organizacja ruchu.

Nie wprowadza się zmian w istniejącej organizacji ruchu na skrzyżowaniu projektowanej drogi z drogą powiatową.

Na skrzyżowaniu dróg gminnych pierwszeństwo nadano drodze gminnej Nr 105622B (znaki **D-1**). Wlot drogi gminnej podporządkowano znakiem **A-7**.

W ramach niniejszego opracowania wyznaczono granicę terenu zabudowanego na końcach wsi Zanklewo Nowe znakami **D-42** i **D-43** oraz wyznaczono granicę miejscowości znakami **E-17a** i **E-18a**. W/w znaki należy ustawić symetrycznie po obu stronach drogi.

#### **5. Uwagi końcowe.**

1. Do oznakowania dróg gminnych należy stosować znaki pionowe o wymiarach z grupy małe „M”.
2. Znaki A-7 winne mieć lico z folii odbłaskowej co najmniej typu 2, pozostałe znaki winne mieć lico z folii odbłaskowej co najmniej typu 1.

Przewidywany termin wprowadzenia powyższej organizacji: 15.11.2017r.

Opracował:

### III. ZESTAWIENIE PROJEKTOWANYCH ZNAKÓW DROGOWYCH

Lp.	Symbol znaku	Ilość (szt.)			
		Istniejące	Do przestawienia	Do demontażu	Nowe
Znaki ostrzegawcze					
1.	A-7				1
Znaki informacyjne					
2.	D-1				2
3.	D-42				2
4.	D-43				2
Tablice miejscowości					
5.	E-17a				2
6.	E-18a				2
RAZEM					11

## **IV. CZĘŚĆ RYSUNKOWA**

- 1. Plan orientacyjny**
- 2. Plan sytuacyjny**

**skala 1 : 50000**  
**skala 1 : 500**