

OBIEKT: Budowa drogi od strony zachodniej miasta Wysokie Mazowieckie od km 1+114,95 do km 2+078,10, wraz budową towarzyszącej infrastruktury technicznej.

INWESTOR: *Burmistrz Miasta Wysokie Mazowieckie
ul. Ludowa 15
18-200 Wysokie Mazowieckie*

STADIUM: Projekt stałej organizacji ruchu

PROJEKTANT: mgr inż. Marek Gwiazdowski
upr. nr B1/46/02

WSPÓŁPRACA: mgr inż. Krzysztof Kulesza

Spis zawartości

I. Część opisowa

1. *Strona tytułowa.*
2. *Spis zawartości.*
3. *Karty uzgodnień*
4. *Opis techniczny.*

II. Część rysunkowa

1. *Plan orientacyjny. Skala 1:10000.*
2. *Plan sytuacyjny. (Ark. 2.1-2.3) Skala 1:500.*

KARTA UZGODNIENÍ

*do projektu stałej organizacji ruchu dotyczącej budowy drogi od strony zachodniej miasta
Wysokie Mazowieckie od km 1+114,95 do km 2+078,10, wraz budową towarzyszącej
infrastruktury technicznej.*

Institucja (pieczęć i podpis)

Zarząd Dróg Powiatowych w Wysokiem Mazowieckiem

Uzgodniam pozytywnie dnia 09.02.214



KARTA UZGODNIENÍ

do projektu stałej organizacji ruchu dotyczącej budowy drogi od strony zachodniej miasta
Wysokie Mazowieckie od km 1+114,95 do km 2+078,10, wraz budową towarzyszącej
infrastruktury technicznej.

Instytucja (pieczęć i podpis)

Urząd Miejski w Wysokiem Mazowieckiem


BURMISTRZ
mgr inż. *Dariusz* Siekierko

21.01.2021

KARTA UZGODNIENÍ

do projektu stałej organizacji ruchu dotyczącej budowy drogi od strony zachodniej miasta
Wysokie Mazowieckie od km 1+114,95 do km 2+078,10, wraz budową towarzyszącej
infrastruktury technicznej.

Instytucja (pieczęć i podpis)

Komenda Powiatowa Policji w Wysokiem Mazowieckiem

PROJEKT - SZKIC
organizacji ruchu opinie
pozytywnie negatywne
i następującymi warunkami

18.02.2021

KOMENDA POWIATOWA POLICJI
W WYSOKIEM MAZOWIECKIEM
Wydział Ruchu Drogowego
podinsp. Sławomir Murawski



„DROGOWSKAZ” s.c. M. Gwiazdowski, A. Sosnowski
ul. Elewatorska 13/22, 15-620 Białystok, Tel./fax (085) 652 06 80
email: drogowskaz-sc@o2.pl
NIP 542-302-12-36, Regon 200131486

OBIEKT: Budowa drogi od strony zachodniej miasta Wysokie Mazowieckie od km 1+114,95 do km 2+078,10, wraz budową towarzyszącej infrastruktury technicznej.

INWESTOR: Burmistrz Miasta Wysokie Mazowieckie
ul. Ludowa 15
18-200 Wysokie Mazowieckie

STADIUM: Projekt stałej organizacji ruchu

PROJEKTANT: mgr inż. Marek Gwiazdowski
upr. nr Bł/46/02

WSPÓŁPRACA: mgr inż. Krzysztof Kulesza

STAROSTWO POWIATOWE
w Wysokim Mazowieckiem
18-200 Wysokie Mazowieckie, ul. Ludowa 15A
tel. 86-477 02 00 wew. 53, 56
fax 86-275 31 53

ZATWIERDZAM
projekt Nr
Organizacja ruchu stała / czasowa
Przewidywany termin wprowadzenia organizacji ruchu do dnia
Inwestor zobowiązany jest do powiadomienia organu zarządzającego ruchem na przedmiotowej drodze oraz Komendanta Powiatowego Policji o rzeczywistym terminie wprowadzenia organizacji ruchu drogowego.

data
25.02.2021

podpis
mgr inż. Sławomir Jan Misiewicz
KIEROWNIK
Wydziału Komunikacji i Dróg

Białystok, 01.2021r.

OPIS TECHNICZNY

do projektu stałej organizacji ruchu dotyczącej budowy drogi od strony zachodniej miasta Wysokie Mazowieckie od km 1+114,95 do km 2+078,10, wraz budową towarzyszącej infrastruktury technicznej.

I. Przedmiot i zakres inwestycji.

Przedmiotem opracowania jest projekt stałej organizacji ruchu dotyczącej budowy drogi od strony zachodniej miasta Wysokie Mazowieckie od km 1+114,95 do km 2+078,10, wraz budową towarzyszącej infrastruktury technicznej.

Projektowana ulica stanowi kontynuację wcześniejszego odcinka drogi gminnej prowadzącego od DK 66 do ulicy Podlaskiej w Wysokim Mazowieckiem. Projektowany odcinek drogi gminnej prowadzić będzie od skrzyżowania z ul. Podlaską do ul. Ludowej w Wysokim Mazowieckiem. Droga przebiegać będzie po nowym śladzie.

Niniejsze opracowanie zawiera rozwiązania sytuacyjne oraz projekt stałej organizacji ruchu.

II. Podstawa opracowania.

- ✓ zlecenie Inwestora
- ✓ mapa zasadnicza w skali 1:500
- ✓ Ustawa z dnia 20 czerwca 1997r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. 1997 Mr 98, poz. 602 z późniejszymi zmianami);
- ✓ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r. w sprawie Szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach” Załącznik 1-4 (Dz. U. 2019 poz. 2311 z dnia 26listopada 2019r.);
- ✓ Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. 2016, poz. 143 z dnia 29 stycznia 2016r. z późniejszymi zmianami);
- ✓ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem [tekst jednolity Dz. U. 2017, poz. 784];
- ✓ Ustawa z dnia 20 czerwca 199r. Prawo o ruchu drogowym (tekst jednolity Dz. U. 2017, poz. 128)

III. Istniejący stan zagospodarowania.

Odcinki dróg będące przedmiotem opracowania zlokalizowane są w kierunku zachodnim od miasta Wysokie Mazowieckie. W stanie istniejącym, w obrębie opracowania, droga gminna ul. Podlaska przebiega przez obszar niezabudowany znajdujący się w obrębie Wysokie Mazowieckie oraz W otoczeniu drogi znajdują się łąki, pola uprawne, oraz niewielkie skupiska krzewów.

W sąsiedztwie projektowanego włączenia drugiego odcinka projektowanej drogi gminnej do ul. Podlaskiej, ul. Podlaska posiada przekrój szlakowy, nawierzchnię bitumiczną o szer. 5,5m wraz z obustronnymi poboczami gruntowymi o szer. 1,0m. Istniejące oznakowanie pionowe oraz poziome na fragmencie ul. Podlaskiej będącej przedmiotem niniejszego opracowania i na skrzyżowaniu ul. Podlaskiej oraz wcześniejszego odcinka drogi gminnej składa się z znaków A-7, A-6a, A-6b, A-6c, B-33, D-6b oraz znaków P-4, P-10, P-11 P-13.

W sąsiedztwie projektowanego włączenia drugiego odcinka projektowanej drogi gminnej do DP 2072B ul. Ludowej, ul. Ludowa posiada przekrój szlakowy, nawierzchnię bitumiczną o szer. 6,0m wraz z obustronnymi poboczami gruntowymi o szer. 1,0m. Istniejące oznakowanie pionowe oraz poziome na fragmencie ul. Ludowej będącej przedmiotem niniejszego opracowania składa się z znaków A-7, C-16a/C-13a, D-18+T-30a, D-42, D-43, E-13 oraz znaków P-1b.

Po obu stronach drogi krajowej występują rowy przydrożne w stanie przeciętnym, zamulone, porośnięte niską roślinnością, o zniekształconym przekroju i słabo zarysowanej koronie. Warunki widoczności są dobre – droga przebiega na odcinku prostym.

Projektowana droga gminna przebiega w nowym śladzie. Projektowany odcinek drogi gminnej prowadzić będzie od skrzyżowania z ul. Podlaską w kierunku południowym poprzez przecięcie rzeki Brok, z budową mostu na rzece, do skrzyżowania z ul. Ludową. W rejonie skrzyżowań z ul. Ludową i Podlaską w pasie drogowym zlokalizowane są kable telekomunikacyjne oraz wodociąg

IV. Rozwiązania projektowe sytuacyjno- wysokościowe.

a. Parametry techniczne ulicy:

- kategoria drogi - *droga gminna*,
- klasa drogi - L,
- kategoria ruchu – KR4,
- prędkość projektowa - $V_p=30\text{km/h}$,
- szerokość jezdni - 7,0m,
- pochylenie poprzeczne jezdni - *dwustronne 2%*,
- szerokość chodnika dla pieszych - 2,0m (*jednostronny*),
- pochylenie poprzeczne chodnika - 2% w kierunku jezdni,
- szerokość ścieżki rowerowej - 2,0m,
- pochylenie poprzeczne ścieżki - 2% w kierunku jezdni.

b. Parametry techniczne drogi powiatowej DP2072B ul. Ludowej:

- kategoria drogi - *droga powiatowa*,
- klasa drogi – Z,
- kategoria ruchu – KR4,
- prędkość projektowa - $V_p=40\text{km/h}$,
- szerokość jezdni – *od 6,0 do 7,0m*,
- pochylenie poprzeczne jezdni - *dwustronne 2%*,
- szerokość pobocza – 1,0m
- pochylenie poprzeczne pobocza gruntowego - 8% w kierunku od jezdni.

c. Rozwiązania sytuacyjne.

Początek projektowanej trasy ulicy przyjęto w km 1+114,95 w osi ul. Podlaskiej, w dowiązaniu do istniejącego korpusu drogowego drogi gminnej ul. Podlaskiej, zaś koniec trasy przyjęto w km 2+078,10 za skrzyżowaniem z droga powiatową nr 2072B ul. Ludową. W planie przewidziano jezdnię

jednoprzestrzenną o nawierzchni bitumicznej i szerokości 7,0 m, obramowaną krawężnikiem kamiennym z jednostronnym chodnikiem dla pieszych o szer. 2,0 m i ścieżką rowerową o szerokości 2,0 m, zlokalizowanymi za zieleńcem o szer. 1,5m. Zaprojektowano 2 załamania osi, które wyokrąglono łukami kołowymi o promieniach $R_1=220,0$ m (wraz z krzywymi przejściowymi) i $R_2=500$ m, załamanie osi drogi gminnej w osi ul. Ludowej pozostawiono bez wyokrąglenia.

Zjazdy indywidualne na posesje należy wykonać o szerokości jezdni 4,0 m (zjazdy wspólne do sąsiadujących działek o szerokości 5,0 m) ze skosami 1:1 na długości 1,5 m. Zaprojektowano jeden tymczasowy zjazd publiczny do działki drogowej nr 642. Zjazdy indywidualne posiadać będą nawierzchnię z betonowej kostki brukowej ograniczoną obrzeżem betonowym 8*30 cm lub nawierzchnię bitumiczną zgodnie z częścią rysunkowa. Jezdnia o nawierzchni bitumicznej oraz zatoka postojowa obramowane będą krawężnikiem kamiennym 20*30 cm. Zatoka postojowa będzie oddzielona od nawierzchni bitumicznej opornikiem kamiennym 12*25 cm.

Włączenie projektowanej drogi gminnej do DP 2072B w km roboczym 0+145,76 zrealizowane będzie za pomocą skrzyżowania zwykłego. W rejonie planowanego skrzyżowania zaprojektowano poszerzenie jezdni do 7,0m oraz korony drogi powiatowej wraz z przebudową rowów przydrożnych. Poszerzenie jezdni obejmuje odcinek 182,0 m Krawędzie przecięcia jezdni drogi krajowej i drogi gminnej wyokrąglono łukami kołowymi o promieniach $R=12,0$ m i $R=13,0$ m ($R=18,0$ m w rejonie wybrukowania) W ciągu drogi powiatowej przewidziano budowę obustronnych rowów krytych o dł. 46,0m oraz dwóch przepustów pod zjazdami o dł. 7,5m oraz 9,5m.

W miejscach przecięć projektowanej ulicy z ul. Podlaską zastosowano wyokrąglenia krawędzi jezdni o promieniu $R=12$ m ($R=17$ m w rejonie wybrukowania). W ciągu drogi gminnej zlokalizowano jedno przejście dla pieszych.

W ramach inwestycji zaprojektowano oświetlenie skrzyżowań i projektowanej ulicy. W miejscu ustawienia słupów w sąsiedztwie korony drogi należy zapewnić lokalne poszerzenie pobocza na potrzeby posadowienia słupów.

Zaprojektowano budowę mostu żelbetowego pod drogą gminną w km 1+712,15 oraz budowę i przebudowę rowów w niezbędnym zakresie.

d. Rozwiązania wysokościowe.

Zasadniczo niweleta DP2072B nie uległa zmianie. Niweleta projektowanej drogi gminnej poprowadzona została głównie w niewielkim nasypie w dostosowaniu do otaczających terenów oraz w dostosowaniu do światła mostu na rz. Brok.

e. Konstrukcja i technologia nawierzchni.

W oparciu o dokumentację badań geotechnicznych podłoża pod projektowaną nawierzchnię jezdni oraz „Katalog typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych” zaprojektowano następującą konstrukcję nawierzchni:

a) projektowana droga gminna oraz droga powiatowa 2072B:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego grub. 4 cm, ułożona na całej szerokości jezdni,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego grub. 6 cm,
- warstwa podbudowy zasadniczej z betonu asfaltowego grub. 10 cm,
- podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej z kruszywa $C_{50/30}$ stabilizowanego mechanicznie grub. 22 cm,
- warstwa mrozoochronna z mieszanki związanej spoiwem hydraulicznym grub. 22 cm lub gruntu stabilizowanego spoiwem hydraulicznym od km 1+114,95 do km 2+078,10,

- warstwa ulepszanego podłoża z gruntu stabilizowanego spoiwem hydraulicznym lub wapnem grub. 25 cm od km 1+114,95 do km 2+078,10,

Obramowanie nawierzchni stanowi krawężnik kamienny 20*30 cm, na ławie betonowej z oporem.

b) projektowana zatoka postojowa przy drodze gminnej:

- warstwa nawierzchniowa z kostki kamiennej 14/16 cm,
- podsypka cementowo- piaskowa grub 5cm
- podbudowa zasadnicza z mieszanki niezwiązanej z kruszywa C_{50/30} stabilizowanego mechanicznie grub. 22 cm,
- warstwa mrozoochronna z mieszanki związanej spoiwem hydraulicznym grub. 22 cm lub gruntu stabilizowanego spoiwem hydraulicznym od km 1+114,95 do km 2+078,10,
- warstwa ulepszanego podłoża z gruntu stabilizowanego spoiwem hydraulicznym lub wapnem grub. 25 cm od km 1+114,95 do km 2+078,10,

Obramowanie nawierzchni stanowi krawężnik kamienny 20*30 cm, na ławie betonowej z oporem.

c) ścieżka rowerowa:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego grub. 5 cm,
- podbudowa z mieszanki niezwiązanej z kruszywa C_{50/30} stabilizowanego mechanicznie grub. 20 cm,,

Obramowanie nawierzchni stanowi obrzeże betonowe 8*30 cm.

d) chodniki:

- nawierzchnia betonowej kostki brukowej grub. 8 cm,
- podsypka piaskowa grub. 5 cm
- podbudowa z mieszanki niezwiązanej z kruszywa C_{50/30} stabilizowanego mechanicznie grub. 10 cm,,

Obramowanie nawierzchni stanowi obrzeże betonowe 8*30 cm.

V. Rozwiązania projektowe w zakresie organizacji ruchu.

Oznakowanie poziome:

Wobec budowy drugiego odcinka drogi gminnej, która będzie obciążona ruchem bardziej niż ul. Podlaska, zdecydowano o pozbawieniu ul. Podlaskiej nadrzędności na rzecz projektowanej drogi gminnej. W ramach budowy włączenia projektowanego odcinka drogi gminnej do ul. Podlaskiej zmianie ulegnie oznakowanie poziome wlotu pierwszego odcinka drogi gminnej do ul. Podlaskiej. Należy usunąć linię P-13 o dł. 12,0m. W ciągu ul. Podlaskiej zaprojektowano zestaw linii P-4 o dł. 20,0m i P-13 o dł. 13,0m dla każdego z wlotów ul. Podlaskiej.

Na projektowanym wlocie drogi gminnej należy zastosować znaki P-10 oraz P-11 o dł. 7,0m z uwagi na obecność przejścia dla pieszych i przejazdu dla rowerzystów.

W ramach budowy skrzyżowania projektowanej drogi gminnej z ul. Ludową zaprojektowano poszerzenie jezdni drogi powiatowej na dł. ok. 182m

Zmiany w oznakowaniu poziomym drogi powiatowej polegają na wprowadzeniu oznakowania przejścia dla pieszych oraz przejazdu dla rowerzystów znakami P-10 i P-11 o dł. 7,0m. Należy również wykonać linię P-4 przed skrzyżowaniem i linię P-1e w miejscu przejazdu przez drogę powiatową. Od strony miasta należy wydłużyć linię P-1b do linii P-4.

Na drodze gminnej zaprojektowano linię P-13 o dł. 13,0m oraz linię P-4 w osi jezdni o dł. 20,0m. Analogicznie należy oznakować przewidywany wlot trzeciego odcinka, z tym że linia P-4 będzie miała długość 3,5 m.

Oznakowanie pionowe:

Zmiany w oznakowaniu pionowym na ul. Podlaskiej polegają na usunięciu znaków A-6b i A-6c oraz ustawieniu znaków; A-7 bezpośrednio przed skrzyżowaniem, D-48 z tabliczką informacyjną w odległości ok. 120,0m od skrzyżowania i zestawu znaków A-7, T-1 w odległości ok. 150,0 m od skrzyżowania.

W ciągu drogi gminnej na wlocie odcinka pierwszego należy usunąć znak A-7 i zestaw znaków A-7, T1 oraz ustawić znak A-6a w odległości ok. 150,0 m od skrzyżowania. Dla wlotu przeciwnego przewidziano ustawienie znaków B-33 "70km/h", D-6b dla obu kierunków ruchu oraz znaku A-6a w odl. ok. 150,0 m od skrzyżowania.

Zmiany w oznakowaniu pionowym na ul. Ludowej polegają na przestawieniu znaków D-42 i D-43 o ok. 165,0 m w stronę miejscowości Mścichy. Bezpośrednio przed skrzyżowaniem z projektowaną drogą gminną należy ustawić znaki D-1 dla obu kierunków ruchu, znaki D-6b z uwagi na zaprojektowane przejście dla pieszych wraz z przejazdem dla rowerzystów. W odległości ok. 150,0 m w kierunku m. Mścichy i 100m w kierunku m. Wysokie Mazowieckie zastosowano zestaw znaków A-16 i A-24. W odległości ok. 250,0 m od skrzyżowania dla jadących od strony zachodniej przewidziano znak A-6c.

W ciągu drogi gminnej zastosowano znaki A-7 (bezpośrednio przed skrzyżowaniem) oraz zestaw znaków A-7, T-1 w odległości ok. 150,0 m od skrzyżowania.

Nie przewiduje się wprowadzania oznakowania kierunkowego.

W związku z występowaniem mostu na rz. Brok od km 1+619,0 do km 1+759,0 po stronie lewej oraz 1+763 po stronie prawej przewidziano ustawienie barier drogowych stalowych H2W2A z pochwytem, ponadto na obiekcie mostowym od km 1+701,0 do km 1+723,0 przewidziano ustawienie barier mostowych H2W2A. Po stronie prawej pochwyty należy zamontować na wysokości 1,1 m, zaś po stronie lewej, ze względu na ścieżkę rowerową na wysokości 1,2 m

W miejscach szczególnie niebezpiecznych przewidziano zastosowanie barier U-11a, o wysokości 1,2 m, w ramach zabezpieczenia użytkowników ścieżki rowerowej.

Omówione rozwiązania i szczegółowa lokalizacja barier zostały pokazane w części rysunkowej.

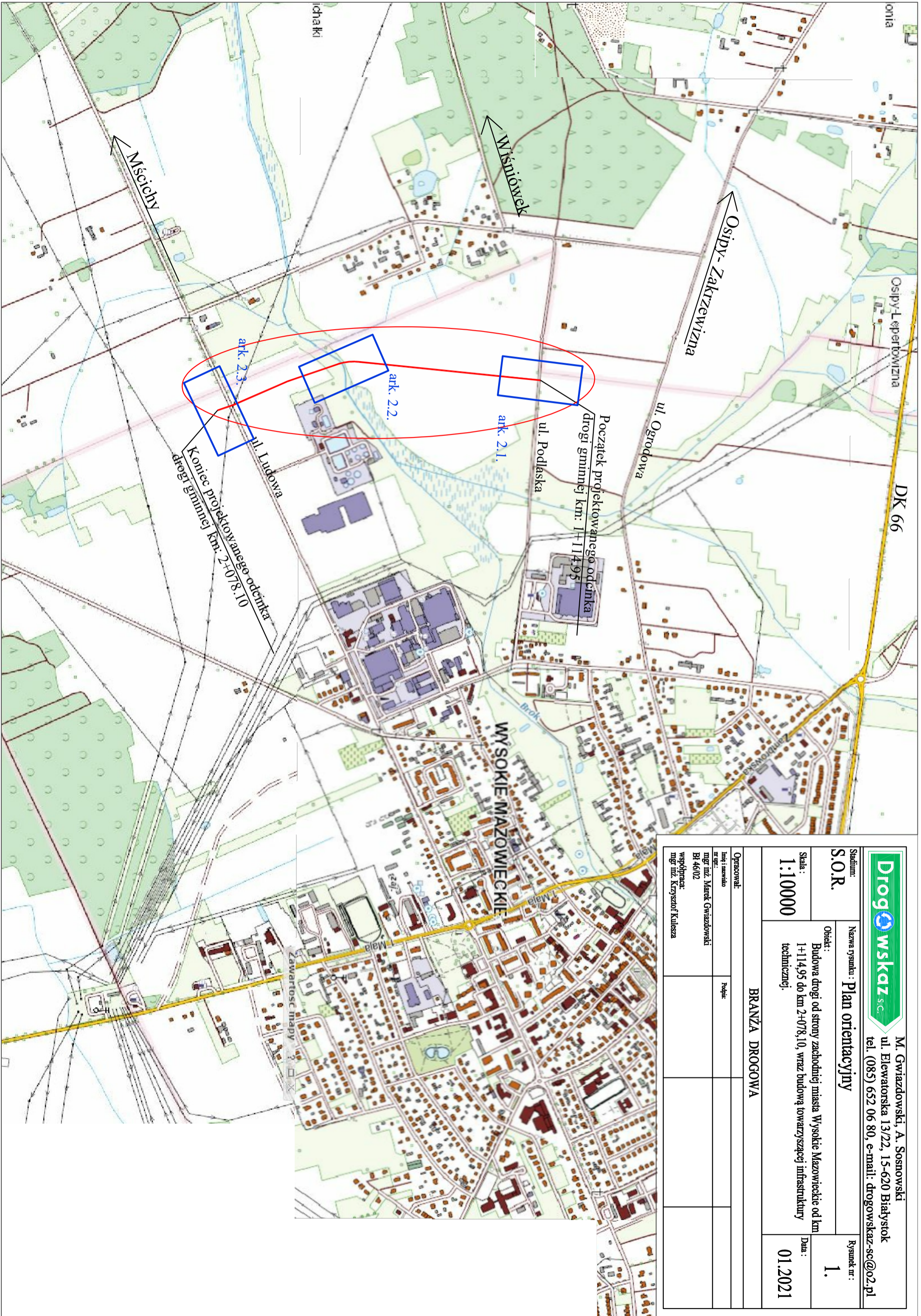
VI. Uwagi końcowe.

Znaki pionowe na drodze gminnej zaprojektowano z grupy wielkości „małe” z tarczami pokrytymi folią odblaskową typu 2.

Szczegóły wykonania oznakowania i usytuowania znaków pokazano w części rysunkowej. Należy zwrócić szczególną uwagę na sposób umieszczenia znaków drogowych pionowych i umieścić je w miejscach oraz sposób pokazany na planszy sytuacyjnej, aby nie kolidowały z istniejącymi elementami drogi. Zachować należy skrajnię drogową dla pojazdów oraz pieszych.

Oznakowanie poziome zaprojektowano jako grubowarstwowe.

Przewidywany termin wprowadzenia stałej organizacji ruchu rok 2022r., po zakończeniu realizacji inwestycji.



M. Gwiazdowski, A. Sosnowski
 ul. Elewatorska 13/22, 15-620 Białystok
 tel. (085) 652 06 80, e-mail: drogowskaz-sc@o2.pl

Stadium: **S.O.R.**
 Nazwa rysunku: **Plan orientacyjny**
 Rysunek nr: **1.**

Skala: **1:10000**
 Opis: **Budowa drogi od strony zachodniej miasta Wysokie Mazowieckie od km 1+114.95 do km 2+078.10, wraz budową towarzyszącej infrastruktury technicznej.**
 Data: **01.2021**


BRANŻA DROGOWA

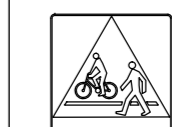
Opracował:	Podjęt:	
Imię i nazwisko mgr inż. Marek Gwiazdowski BI 46/02		
Współpraca: mgr inż. Krzysztof Kulcsza		

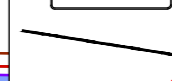
LEGENDA:

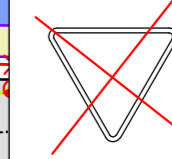
- krawężnik kamienny 20x30 cm
- opornik kamienny 12x25 cm
- krawężnik kamienny 20x30 cm obniżony do h=3cm
- obrzeże betonowe 8x30 cm
- krawędź nawierzchni jezdni
- krawędź korony drogi
- nawierzchnia bitumiczna jezdni
- nawierzchnia zjazdów indywidualnych z betonowej kostki brukowej
- nawierzchnia bitumiczna na ścieżce rowerowej
- nawierzchnia z betonowej kostki brukowej na chodnikach
- wybrukowanie z kostki kamiennej
- umocnienie pobocza płytami betonowymi ażurowymi
- słup oświetleniowy
- elekt. linia kablowa oświetleniowa

70 B-33 - projektowane oznakowanie pionowe

 - projektowane oznakowanie poziome


 D-6b - istniejące oznakowanie pionowe

 - istniejące oznakowanie poziome

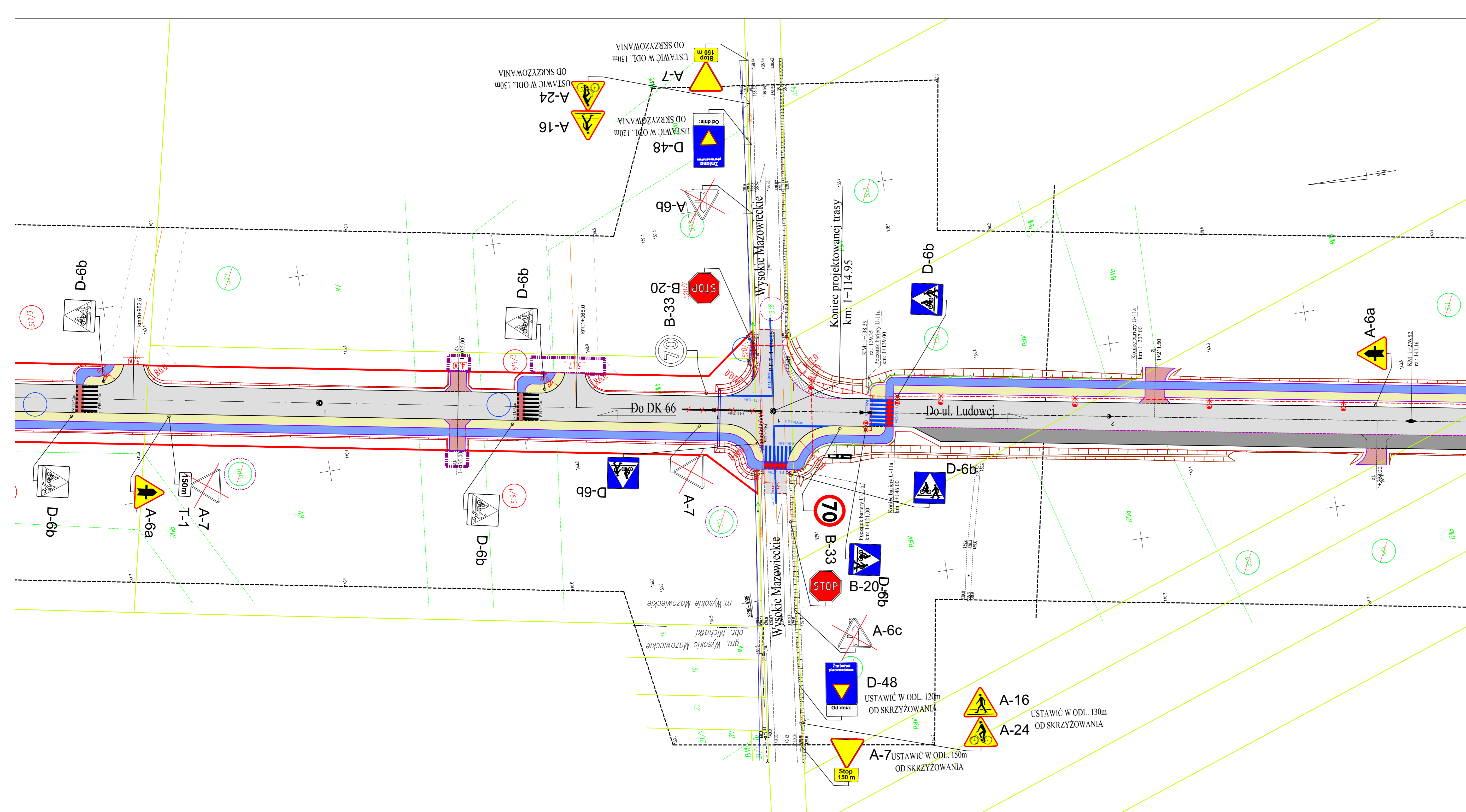
 A-7 - istniejące oznakowanie pionowe do usunięcia

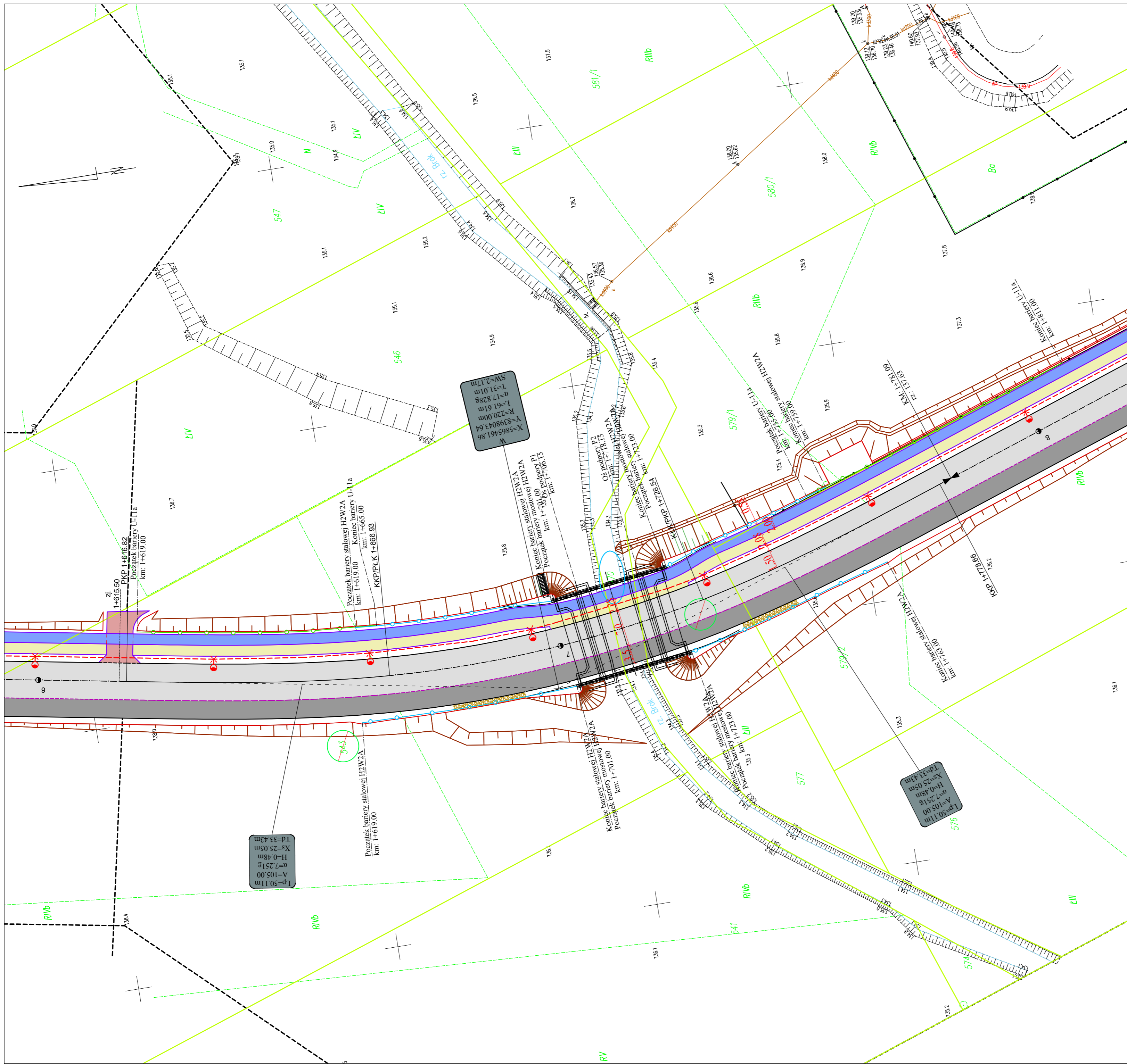
 - istniejące oznakowanie poziome do usunięcia

 - bariera ochronna U-11a

 - bariera drogowa stalowa H2W2A

Drogowskaz			M. Gwiazdowski, A. Sosnowski ul. Elewatorska 13/22, 15-620 Białystok tel. (085) 652 06 80, e-mail: drogowskaz-sc@o2.pl		
Stadium: S.O.R.		Nazwa rysunku: Prlan sytuacyjny		Rysunek nr: 2.1.	
Skala: 1:500		Opis: Budowa drogi od strony zachodniej miasta Wysokie Mazowieckie od km 1+114,95 do km 2+078,10, wraz budową towarzyszącej infrastruktury technicznej.		Data: 01.2021	
BRANŻA DROGOWA					
Opracował: mgr inż. Marek Gwiazdowski BI 46/02		Projekt:			
Współpraca: mgr inż. Krzysztof Kulesza					



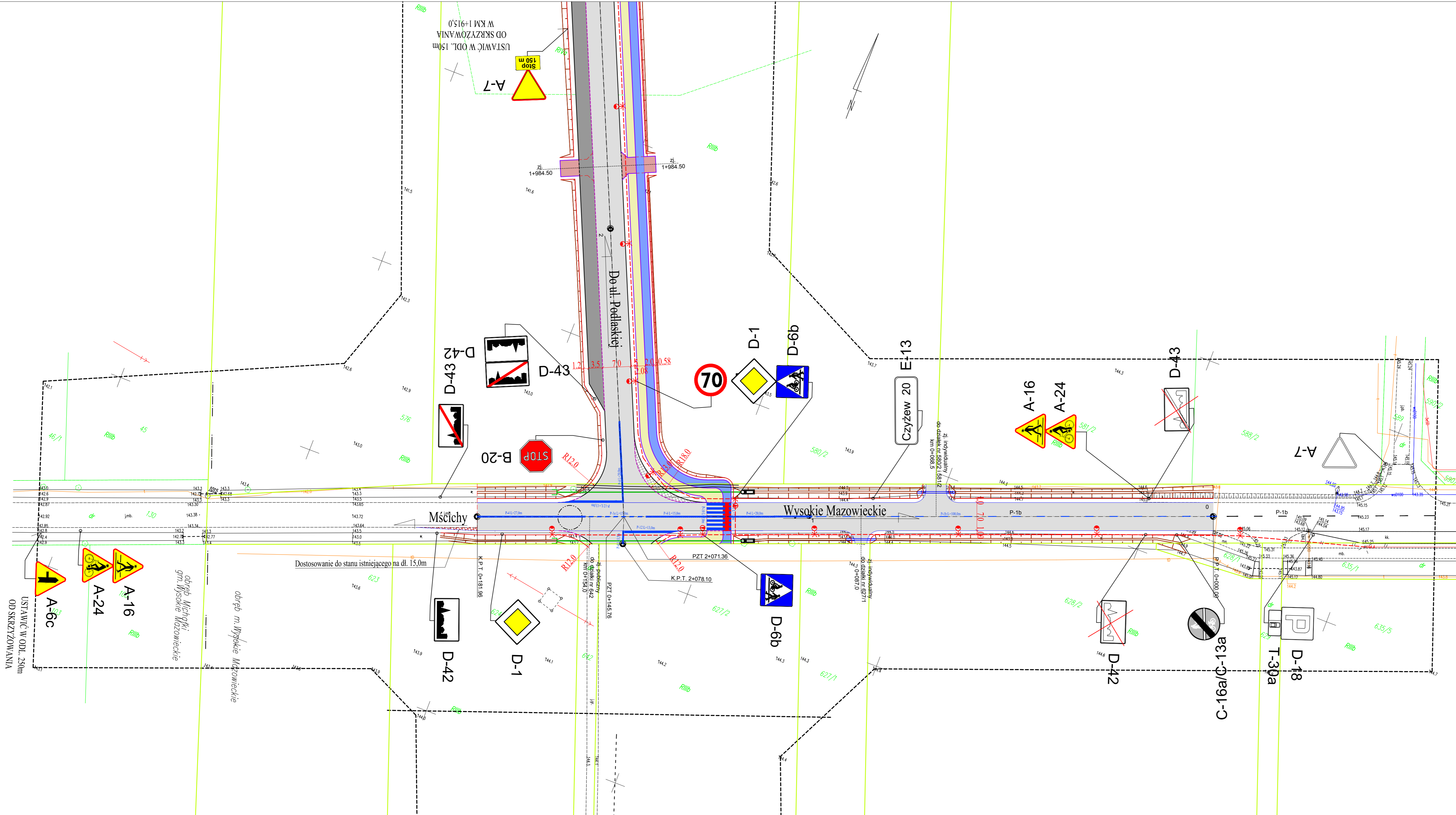


LEGENDA:

- krawężnik kamienny 20x30 cm
- opornik kamienny 12x25 cm
- krawężnik kamienny 20x30 cm obniżony do h=3cm
- obrzeże betonowe 8x30 cm
- krawędź nawierzchni jezdni
- krawędź korony drogi
- nawierzchnia bitumiczna jezdni
- nawierzchnia zjazdów indywidualnych z betonowej kostki brukowej
- nawierzchnia bitumiczna na ścieżce rowerowej
- nawierzchnia z betonowej kostki brukowej na chodnikach
- wybrukowanie z kostki kamiennej
- umocnienie pobocza płytami betonowymi ażurowymi
- słup oświetleniowy
- elekt. linia kablowa oświetleniowa

- B-33 - projektowane oznakowanie pionowe
- projektowane oznakowanie poziome
- D-6b - istniejące oznakowanie pionowe
- istniejące oznakowanie poziome
- A-7 - istniejące oznakowanie pionowe do usunięcia
- istniejące oznakowanie poziome do usunięcia
- bariera ochronna U-11a
- bariera drogowa stalowa H2W2A

Drogowskaz s.c.		M. Gwiazdowski, A. Sosnowski ul. Elewatorska 13/22, 15-620 Białystok tel. (085) 652 06 80, e-mail: drogowskaz-sc@o2.pl	
Stadium: S.O.R.	Nazwa rysunku: Prlan sytuacyjny	Rysunek nr: 2.2.	
Skala: 1:500	Obiekt: Budowa drogi od strony zachodniej miasta Wysokie Mazowieckie od km 1+114,95 do km 2+078,10, wraz budową towarzyszącej infrastruktury technicznej.	Data: 01.2021	
BRANŻA DROGOWA			
Opracował: Imię i nazwisko mgr inż. Marek Gwiazdowski Bi 46/02	Podpis:		
współpraca: mgr inż. Krzysztof Kulesza			



- LEGENDA:**
- krawężnik kamienny 20x30 cm
 - opornik kamienny 12x25 cm
 - krawężnik kamienny 20x30 cm obniżony do h=3cm
 - obrzeże betonowe 8x30 cm
 - krawędź nawierzchni jezdni
 - krawędź korony drogi
 - nawierzchnia bitumiczna jezdni
 - nawierzchnia zjazdów indywidualnych z betonowej kostki brukowej
 - nawierzchnia bitumiczna na ścieżce rowerowej
 - nawierzchnia z betonowej kostki brukowej na chodnikach
 - wybrukowanie z kostki kamiennej
 - umocnienie pobocza płytami betonowymi ażurowymi
 - słup oświetleniowy
 - elekt. linia kablowa oświetleniowa

- 70 B-33** - projektowane oznakowanie pionowe
- projektowane oznakowanie poziome
- D-6b** - istniejące oznakowanie pionowe
- istniejące oznakowanie poziome
- A-7** - istniejące oznakowanie pionowe do usunięcia
- istniejące oznakowanie poziome do usunięcia
- bariera ochronna U-11a
- bariera drogowa stalowa H2W2A

Drogowskaz s.c.		M. Gwiazdowski, A. Sosnowski ul. Elewatorska 13/22, 15-620 Białystok tel. (085) 652 06 80, e-mail: drogowskaz-sc@o2.pl	
Stadium: S.O.R.	Nazwa rysunku: Prlan sytuacyjny	Rysunek nr: 2.3.	
Skala: 1:500	Obiekt: Budowa drogi od strony zachodniej miasta Wysokie Mazowieckie od km 1+114,95 do km 2+078,10, wraz budową towarzyszącej infrastruktury technicznej.	Data: 01.2021	
BRANZA DROGOWA			
Opracował: mgr inż. Marek Gwiazdowski BI 46-02		Projektant: mgr inż. Krzysztof Kulesza	