

Uchwała Nr 311/2018
Zarządu Powiatu w Kętrzynie
z dnia 14 marca 2018 r.

w sprawie wprowadzenia „Programu przebudowy dróg powiatowych o nawierzchni gruntowej” dla Powiatu Kętrzyńskiego.

Na podstawie art. 4 ust. 1 pkt. 6 i art. 32 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (Dz. U. z 2017 poz. 1868 t.j.) oraz art. 20 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2017, poz. 2222) Zarząd Powiatu uchwała, co następuje:

§1

Wprowadza się „Program przebudowy dróg powiatowych o nawierzchni gruntowej” dla Powiatu Kętrzyńskiego stanowiący **załącznik nr 1** do niniejszej uchwały.

§2

Wykonanie uchwały powierza się Zarządowi Powiatu.

§3

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Zarząd Powiatu w Kętrzynie:

1. **Jarosław Pieniak**

Starosta

2. **Zbigniew Olenkowicz**

Wicestarosta

3. **Dagmara Barbara Iwaniuk**

Członek

.....
.....
.....



ZARZĄD POWIATU
w Kętrzynie
Pl. Grunwaldzki 1, 11-400 Kętrzyn

Załącznik nr 1
Do uchwały nr *811*.../2018
Zarządu Powiatu w Kętrzynie
z dnia *14 marca 2018*

Program przebudowy dróg powiatowych – o nawierzchni gruntowej



Zespół ZDP w Kętrzynie

styczeń/luty 2018



[Handwritten signatures]

Wstęp

W zasobach sieci drogowej Powiatu Kętrzyńskiego znajduje się ponad 90 km dróg o nawierzchni gruntowej. Ich stan techniczny jest różny i w znacznym stopniu uzależniony od rodzaju materiału, który został wbudowany lub zalega w warstwie nośnej drogi. Na stan techniczny zdecydowany wpływ mają niestety warunki atmosferyczne. Konstrukcja oraz przekrój drogi powinny wykazywać brak wrażliwości na zmianę warunków atmosferycznych.

Istotnym, zidentyfikowanym problemem Powiatu Kętrzyńskiego, w odniesieniu do dróg gruntowych, staje się nie tyle wskazana podatność i tym samym pogorszenie warunków drogowych dla użytkowników dróg, ale przekroczenie stanów granicznych (osiągnięcie granicy plastyczności gruntu w nawierzchni, wyczerpanie sprawności odwodnienia drogi), czyli lokalna utrata bezpiecznej przejezdności. Przyczyna takiego stanu rzeczy tkwi w relatywnie niskich środkach przeznaczonych na przebudowywanie dróg gruntowych.

Zmiany w zakresie stanów technicznych na przestrzeni rocznej pracy drogi gruntowej zaobserwowane przez Zarząd Dróg Powiatowych w Kętrzynie pozwalają zidentyfikować główne grupy przyczyn, a także opracować warianty standardowych rozwiązań.

Niniejsze opracowanie ma stanowić propozycję – narzędzie, które możliwe będzie do zastosowania przez Inwestora – Starostwo Powiatowe w Kętrzynie. Nie oznacza to, że wskazany materiał w pełni wyczerpuje wszelkie niuansy w zakresie opracowania konstrukcji drogi. Rozwiązania mają charakter sugerowanych wariantów, które mogą wymagać szczegółowych konsultacji, bądź doprecyzowania w odrębnej dokumentacji projektowej.

Składową dokumentu są wskazane odcinki dróg powiatowych, dla których zidentyfikowano zagrożenia związane z lokalną utratą przejezdności. Dokument w wymiarze przedmiotu – odcinków oraz dróg wskazanych do przebudowy, pozostaje otwarty.

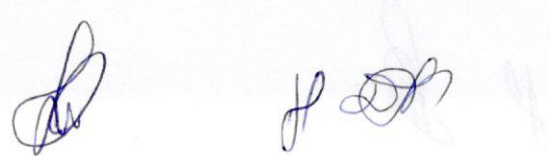
W zasobach siatek drogowych Powiatu Kętrzyńskiego znajduje się ponad 30 km dróg o nawierzchni gruntowej. Ich stan techniczny jest różny i w znacznym stopniu uzależniony od rodzaju materiału, który został wbudowany lub zależy w istotnym stopniu od stanu technicznego zbudowanego w tym miejscu. Istotnym warunkiem jest stan techniczny oraz rodzaj drogi, który powinien być wyznaczony na podstawie warunków klimatycznych.

Istotnym, identyfikacyjnym problemem Powiatu Kętrzyńskiego, w odniesieniu do dróg gruntowych, staje się nie tyle wskazana podaż, ile w tym zakresie pogorszenie warunków drogowych dla użytkowników dróg, nie przeliczenie stanów granicznych (osiągnięcie granicy plastyczności gruntu w nawierzchni, wyczerpanie spawności odwodnienia drogi), czyli lokalna utrata bezpieczeństwa. Priorytetem jest stan techniczny dróg w tym zakresie, natomiast nie w innych środkach przeznaczonych na przebudowywanie dróg gruntowych.

Zmiany w zakresie stanów technicznych na przestrzeni czasu pracy dróg gruntowej zachodzący przez Zarząd Dróg Powiatowych w Kętrzynie zostały zidentyfikowane głównie grupy przyczyn, a także opracować warunki standardowych rozwiązań.

Niniejsze opracowanie ma stanowić propozycję – narzędzie, które możliwe będzie do zastosowania przez inwestora – Starostwo Powiatowe w Kętrzynie. Nie oznacza to, że wskazany materiał w pełni wyczerpuje wszelkie niuanse w zakresie opracowania konstrukcji drogi. Rozwiązania mają charakter sugerowanych wariantów, które mogą wymagać szczegółowych konsultacji, bądź doprecyzowania w oddzielnej dokumentacji projektowej.

Składem dokumentu są wskazane odniki dróg powiatowych, dla których zidentyfikowano zagrożenia związane z lokalną utratą przyczynności. Dokument w wymiarze przedmiotu – odninków oraz dróg wskazanych do przebudowy, pozostała otwarty.



1. Podstawa opracowania

Niniejsze opracowanie stanowi usystematyzowany, problemowy program dla działania pod tytułem „Zabezpieczenie przejezdności”, który stanowi składową „Strategii rozwoju dróg powiatowych” dla Powiatu Kętrzyńskiego.

Dokument jest kompatybilny z „Planem rozwoju sieci dróg powiatowych” w zakresie:

1. Punktu 7, tj.: Osiągnięcia wysokich standardów dróg, a w szczególności:

- a) likwidacja miejsc niebezpiecznych, poprawa systemu bezpieczeństwa ruchu drogowego (brd),
- b) tworzenie programów naprawczych dedykowanych dla powtarzalnych problemów technologicznych.

2. Cel i zakres opracowania

Opracowanie ma na celu:

1. Osiągnięcie bezpiecznej przejezdności dla ruchu drogowego – etap I.
2. Osiągnięcie optymalnych standardów dla ruchu drogowego – etap II.
3. Osiągnięcie optymalnych i zadowalających standardów dla ruchu drogowego – etap III.
4. Osiągnięcie zadowalających standardów dla ruchu drogowego poprzez przebudowę drogi do technologii trwałej: bitumicznej, cementowej etc. – etap IV.

Etapowość celów poprzez oddziaływanie na sieć dróg gruntowych z koniecznym odzyskiwaniem przejezdności, po możliwość systematycznego kształtowania wyższych standardów ruchu, czyni opracowanie aktualnym, teoretycznie, do momentu zakończenia przebudowy ostatniej drogi gruntowej.

Zakresem opracowania objęto następujące elementy:

1. zdefiniowanie podstawowych parametrów ruchu dla dróg gruntowych,
2. identyfikację przyczyn wpływających na pogorszenie podstawowych parametrów ruchu dla dróg gruntowych,
3. wskazanie wariantów konstrukcyjnych możliwych do wykorzystania,
4. zestawienie dróg powiatowych ze wskazaniem odcinków dla etapu I.

3. Podstawowe parametry ruchu dla dróg

W celu uszczegółowienia charakteru poszczególnych odcinków dróg gruntowych, poza stanem technicznym, zdefiniowano podstawowe parametry ruchu:

1. Przejezdność,
2. Komfort jazdy.

Przejezdność¹ – zdolność odcinka drogi zapewniająca bezpieczną możliwość przemieszczania się dla użytkownika dróg pomiędzy miejscem rozpoczęcia podróży a miejscem jej zakończenia.

- **Komfort jazdy²** – subiektywna ocena obserwatora dotycząca przejeżdżanego odcinka drogi, oparta na kwantyfikowalnych miernikach, tj. prędkości bezpiecznej przejazdu przez odcinek drogi, lub ocenie wzrokowej skali uszkodzeń na odcinku drogi.

Prędkość bezpieczna przejazdu – prędkość dostosowana do warunków jazdy, w szczególności do skali uszkodzeń na odcinku drogi.

3.1. Przejezdność

1. *Odcinek przejezdny* – jest możliwy przejazd.
2. *Odcinek lokalnie nieprzejezdny* – przejazd zagrożony unieruchomieniem pojazdu.
3. *Odcinek nieprzejezdny* – brak infrastruktury drogowej (droga, obiekt mostowy) lub zaistniały warunki uniemożliwiające przejazd (lokalna nieprzejezdność > 100m).

3.2. Komfort jazdy

1. *Bardzo zły* – jazda odcinkiem lokalnie nieprzejezdnym.
2. *Zły* – przejazd możliwy z prędkością do 20 km/h lub związany z koniecznością omijania licznych wybojów i uszkodzeń na drodze.

¹ Definicje autorsko dostosowane do potrzeb opracowania, w celu doprecyzowania zjawiska poruszania się po drodze, opierająca się na próbie skwantyfikowania odczuć subiektywnych towarzyszących obserwatorowi ruchu.

² Jak w przypisie nr 1.

3. **Przeciętny** – przejazd możliwy z prędkością od 20 km/h do 50 km/h lub występują lokalnie uszkodzenia nawierzchni.
4. **Zadowolający** – przejazd możliwy z prędkością > 50 km/h lub mogą występować lokalne uszkodzenia nawierzchni.

4. Przyczyny pogarszania się podstawowych parametrów ruchu na drogach gruntowych

Do głównych przyczyn pogarszania się parametrów ruchu (zdefiniowanych w pkt. 3) na drogach gruntowych można zaliczyć, przede wszystkim, niewystarczającą sprawność korpusu drogi gruntowej do odprowadzania wód napływowych lub opadowych z jezdni drogi. Sprawność odprowadzania wody konstrukcji drogi zależy od lokalnych warunków gruntowo – wodnych. Dokonując uproszczonej adaptacji, z obecnie obowiązujących *katalogów*³, w obszarze wyznaczenia warunków gruntowo – wodnych, należy przyjąć:

1. W zakresie warunków gruntowych:
 - a. określenie rodzaju gruntu zalegającego w podłożu.
2. W zakresie warunków wodnych:
 - a. określenie skali zalegania wód powierzchniowych w sąsiedztwie oraz pasie drogowym.
 - b. określenie przebiegu niwelety drogi w stosunku do przyległego terenu.

Zarząd Dróg Powiatowych w Kętrzynie dokonał próby ustandaryzowania proponowanych technologii wariantów w zależności od warunków gruntowo – wodnych ocenianego odcinka drogi.

4.1. Warunki gruntowe

Ocena warunków gruntowych uzależniona jest od gruntu zalegającego w podłożu. Ocena ma charakter uproszczony i sprowadza się do zidentyfikowania rodzaju materiału zalegającego na wskazanym odcinku drogi pod względem wysadzinowości.

Wyodrębnia się 2 grupy: 1) grunty niewysadzinowe, 2) grunty wątpliwe i wysadzinowe.

Grunty niewysadzinowe (GN) charakteryzują się dobrą wodoprzepuszczalnością, dużą zawartością cząstek piaskowych i kruszywowych, niską zawartością pylistych.

Grunty wątpliwe i wysadzinowe (GWW) charakteryzuje średnia i zła wodoprzepuszczalność, duża zawartość cząstek pylistych.

³ KTKNPIP – Katalog typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych, KTKNS – Katalog typowych konstrukcji nawierzchni sztywnych.

Grunty niewysadzinowe (GN)	Grunty wątpliwe i wysadzinowe (GWW)
Żwir	łł piaszczysty, pylasty, warwowy
Pospółka	Piasek pylasty, gliniasty
Piasek gruby, średni, drobny	Pospółka gliniasta
Żużel nierozpadowy	Żwir gliniasty
– inne grunty niespoiste	Glina, glina zwięzła, piaszczysta, pylasta
	Pył, pył piaszczysty
	– inne grunty spoiste

Tabela nr 1. Ustalenie warunków gruntowych – uproszczony podział gruntów.

Wynik oceny: GN, GWW.

4.2. Warunki wodne

Określenie warunków wodnych polega na ocenie przebiegu drogi w przekroju podłużnym względem gruntów przyległych z uwzględnieniem stopnia zalegających powierzchniowo wód w pasie drogi oraz jej sąsiedztwie.

Przebieg drogi w planie podłużnym (niweleta)		Stopień zastoisk wodnych w pasie drogi i jej sąsiedztwie		
		brak lub nieliczne zastoiska wody na jezdni drogi, brak lub nieliczne zastoiska wody w pasie przyległym do drogi.	brak lub nieliczne zastoiska wody na jezdni drogi, liczne zastoiska wody w pasie przyległym do drogi.	liczne zastoiska wody na jezdni drogi, liczne zastoiska wody w pasie przyległym do drogi.
droga w nasypie – przebieg powyżej przyległego terenu, >0,5m	N	dobrze	dobrze	przeciętne
droga w poziomie przyległego terenu	T	przeciętne	przeciętne	złe
droga w wykopie – przebieg poniżej przyległego terenu, <0,5m	W	przeciętne	złe	złe

Tabela nr 2. Ustalenie warunków wodnych dla drogi.

4.3. Warunki gruntowo – wodne

Sugerowany pakiet działań niezbędnych do realizacji w celu poprawy podstawowych parametrów ruchu przedstawiono

Warunki gruntowe		Warunki wodne		
		Dobre	Przeciętne	Złe
grunty niewysadzinowe	GN	<p>1. Korpus drogi: Bieżące utrzymanie i konserwacja (doziarnianie, profilowanie).</p> <p>2. Odwodnienie: Jeżeli jest – bieżące utrzymanie.</p>	<p>1. Korpus drogi: Bieżące utrzymanie i konserwacja (doziarnianie, profilowanie).</p> <p>2. Odwodnienie: Wykonać lokalnie elementy odwodnienia (rowy, sączki, przepusty).</p>	<p>1. Korpus drogi: Bieżące utrzymanie i konserwacja (doziarnianie, profilowanie).</p> <p>2. Odwodnienie: Wynieść drogę w nasypie, jeżeli jest to możliwe. Wykonać lokalnie elementy odwodnienia (rowy, sączki, przepusty).</p>
grunty wątpliwe i wysadzinowe	GWG	<p>1. Korpus drogi: Przebudowa konstrukcji.</p> <p>2. Odwodnienie: Jeżeli jest – bieżące utrzymanie.</p>	<p>1. Korpus drogi: Przebudowa konstrukcji.</p> <p>2. Odwodnienie: Wykonać lokalnie elementy odwodnienia (rowy, sączki, przepusty).</p>	<p>1. Korpus drogi: Przebudowa konstrukcji.</p> <p>2. Odwodnienie: Wynieść drogę w nasypie, jeżeli jest to możliwe. Wykonać lokalnie elementy odwodnienia (rowy, sączki, przepusty).</p>

Tabela nr 3. Działania naprawcze – synteza warunków gruntowych i warunków wodnych.

5. Analiza ryzyka w zakresie działań naprawczych.

Działanie naprawcze	Zagrożenia	Działanie niezbędne w celu minimalizacji lub eliminacji zagrożenia
Wykonać lokalnie elementy odwodnienia (rowy, sączki, przepusty).	1. Ryzyko wykonanie budowli liniowej na działkach przyległych do pasa drogi. 2. Ryzyko zniszczenia elementów odwodnienia przez maszyny rolnicze.	Konieczność wznowienia granic z zastabilizowaniem, w sposób trwały, słupkami granicznymi „pas drogowy”.
Wynieść drogę w nasypie, jeżeli jest to możliwe.	1. Nieokreślona ilość robót ziemnych stanowi poważne ryzyko wykonawcze związane z zagrożeniem błędnego oszacowania planowanych robót.	Konieczność zaprojektowania przekroju podłużnego drogi, w celu określenia skali robót ziemnych w przekrojach poprzecznych – bilans mas ziemnych.
Przebudowa konstrukcji.	1. Skala robót ziemnych, w pewnych przypadkach (GWW/przeciętne, złe) może wymagać dodatkowego wykonania warstw technologicznych, żeby umożliwić bezpieczny ruch pojazdów i maszyn na etapie przebudowy drogi. Wysokie ryzyko zniszczenia drogi.	Dokonać oceny i doboru optymalnego rozwiązania technologicznego z uwzględnieniem minimalizacji działań logistycznych.

Tabela nr 4. Analiza ryzyka dla wskazanych działań.

6. Warianty konstrukcyjne dla przebudowywanego przekroju nawierzchni.

Przygotowano 9 wariantów konstrukcji docelowej dla osiągnięcia etapu I, II i III (pkt. 2). Warianty opierają się na rozwiązaniach stosowanych w praktyce i mogą ulec rozszerzeniu w przypadku transferu dobrych praktyk. Tym samym katalog rozwiązań pozostaje otwarty.

Osiągnięcie etapu IV realizowane jest przez zaprojektowanie konstrukcji w oparciu o obowiązujące katalogi⁴, z ujęciem dotychczasowej konstrukcji w odpowiedniej grupie nośności podłoża, przy spełnieniu warunku mrozoodporności, dla przyszłej – podatnej lub sztywnej konstrukcji – drogi.

Przyjęte warianty konstrukcji są uzależnione od warunków wodnych dla ocenianego odcinka.

Schematy układu warstw konstrukcji przedstawiono w tabeli nr 5. Niezbędne jest określenie potrzeby zastosowania poszczególnych warstw w istniejących warunkach lokalnych. Pakiet warstw konstrukcji może ulec zmianie na skutek zastosowania geosyntetyków lub dodatkowych warstw odcinającej lub odsączającej.

Wymagana nośność wbudowanej konstrukcji dla kategorii ruchu KR1-2 powinna wynosić co najmniej $E_2 = 80$ MPa (wtórny moduł odkształcenia na powierzchni warstw)⁵

⁴ KTKNPiP – Katalog typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych, KTKNS – Katalog typowych konstrukcji nawierzchni sztywnych.

⁵ KTKNPiP, KTKNS – j/w.

Technologia przebudowy (metoda wzmocnienia)	Warunki wodne ustalone dla odcinka drogi gruntowej			Legenda	Uwagi
	Dobre	Przećiętne	Złe		
Wymiana gruntu podłoża na grunt/materiał niewysadzinowe o większej nośności (Typ1)		MNZ, gr 40 cm *+geosyntyk	MNZ, gr 55 cm *+geosyntyk	MNZ, gr Mieszanki niezwiązane o granulacji od 0/8 do 0/63, C _{50/30} , UF ₁₅	1. Wszystkie warstwy wykonywane z mieszank niezwiązanych powinny być wyprofilowane w przekroju popręcznym ze spadkiem zapewniającym skuteczne odprowadzenie wody z korpusu drogi. 2. W przypadku występowania w podłożu gruntów wątpliwych lub wysadzi nowych, przed wykonaniem konstrukcji, należy zastosować warstwę odsączającą h=15cm (KR1-2). 3. W przypadku występowania złych warunków wodnych oraz występowania gruntów wątpliwych lub wysadzi- nowych należy wykonać dodatkowo warstwę odcinającą z geowłókniny lub, dla KR1-2, z piasku drobnego h=10cm (gdz jest to uzasadnione ekonomicznie).
	Stabilizacja gruntu podłoża spoiwami hydraulicznymi lub wapnem	MNZ, gr 22 cm	MNZ, gr 22 cm Stab.Gr 15 cm *+doziarnienie przy Stab.Gr.	MNZ, gr 22 cm Stab.Gr. 24 cm *+doziarnienie przy Stab.Gr.	
Wymiana gruntu podłoża na grunt/materiał niewysadzinowe o większej nośności (Typ2)		MZ 15 cm MNZ, dr 22 cm *+geosyntyk	MZ 22 cm MNZ, dr 25 cm *+geosyntyk	MZ Mieszanki związane spoiwami hydraulicznymi: 1. cement, popiół, spoiwo drogowe: C _{1,5/2,0} S _{4,0} MPa	
	Wzmocnienie podłoża poprzez ułożenie warstwy z mieszanki niezwiązanej zbrojonej geosyntetykami	MZ 15 cm	Mozliwość zastosowania w warstwie ulepszonego podłoża z mieszank niezwiązanych, w celu redukcji grubości warstwy	MNZ, dr Mieszanki niezwiązane o granulacji od 0/8 do 0/63, C _{np} , UF ₁₅ Piaski grube, średnie - UF ₁₅ Pospółki - UF ₁₅ Materiał niewysadzinowe - UF ₁₅	

Tabela nr 5. Proponowane rozwiązania konstrukcji nawierzchni dla kategorii ruchu KR1-2 (drogi powiatowe zamiejskie)

Lp.	DP nr	Odcinek	Znaczenie ciągu drogi	Cel realizowany	Charakter ruchu na drodze	Podstawowe parametry ruchu		Cel przebudowy	Uwagi
						Przejezdność odcinka	Komfort jazdy		
1	1396	10+538-10+638 100m 10+838-11+038 200m 11+238-11+338 100m 11+638-11+738 100m 11+838-11+938 100m 12+438-12+538 100m	Główny Uzupełniający	Społeczny Gospodarczy Tranzycyjny	Lokalny Mieszany Tranzycyjny	Przejezdny Lokalnie nieprzejezdny Nieprzejezdny	Bardzo zły Zły Przeciętny Zadawalający	I – uzyskanie przejezdności odcinka II – optymalny standard dla kilku odcinków III – optymalny i zadawalający standard dla całej drogi IV – przebudowa do technologii trwałej	700 m; lokalne nieprzejezdności (7) na odc. Garbno – Dobrzykowo; dojazd alternatywny od strony Momajin
2	1581N	7+900-8+400 500m 9+200-9+700 500m 10+000-10+100 100m 10+900-11+000 100m	Uzupełniający	Społeczny Gospodarczy	Lokalny	Lokalnie nieprzejezdny	Bardzo zły	I	1200m; lokalne nieprzejezdności – 1000m od strony Krelikiejm dla Kolonii Krelikiejmy
3	1590N	4+850-5+800 950m 7+700-8+200 500m 8+500-9+300 800m	Uzupełniający	Społeczny Gospodarczy	Lokalny	Lokalnie nieprzejezdny	Bardzo zły	I	2250m; Wólka Jankowska „odcietta” od strony Ogródek nieprzejezdnością 950m, od strony Srokowa – 1300m; Kolonia Kosakowo w obrębie nieprzejezdności od strony Srokowa
4	1614N	1+200-3+200 2000m	Uzupełniający	Gospodarczy	Lokalny	Lokalnie nieprzejezdny	Bardzo zły	I	2000m; poza lokalną nieprzejezdnością droga zniszczona przez maszyny rolnicze (głębokie koleiny); odcinek nie obsługuje funkcjonowania m. Pręgowo oraz m. Wólka – obie posiadają dojazdy alternatywne
5	1685N	0+000-0+400 400m 0+600-1+200 600m 1+600-1+850 250m 2+000-2+400 400m 2+900-3+500 600m 4+000-4+100 100m	Uzupełniający	Społeczny Gospodarczy	Lokalny	Lokalnie nieprzejezdny	Bardzo zły	I	2350m; najtrudniejsza sytuacja na odcinku Sajna Mała – DP1567N; Sajna Wielka „odcietta” od strony DP1567N:1250m, od strony Sajny Małej: 600m; alternatywne dojazdy: przez m. Stępy

6	1689N	1+600-1+700 2+100-2+200 2+500-3+300	100m 100m 800m	Uzupełniająca	Gospodarczy Tranzytowy	Lokalny	Lokalnie nieprzejezdny	Bardzo zły	I	1000m; największe natężenie przed m. Babieniec – 800m;
7	1703N	0+500-0+700 1+0000-1+700	200m 700m	Uzupełniająca	Gospodarczy Tranzytowy	Lokalny	Lokalnie nieprzejezdny	Bardzo zły	I	900m; największe natężenie odcinków nieprzejezdnych od DP1398N (Skandawa) – do końca odcinka leśnego (2+000); alternatywny dojazd do m. Modgarby od strony DW590
8	1729N	5+400-5+500 5+600-5+850 6+250-6+450 6+500-6+650 7+750-7+850 8+650-8+750 9+600-9+800 11+050-11+100	100m 250m 200m 150m 100m 100m 200m 50m	Uzupełniająca	Gospodarczy Tranzytowy	Lokalny	Lokalnie nieprzejezdny	Bardzo zły	I	1150m; odcinek obsługujący przeważnie ruch tranzytowy na linii Pożarki – Parcz; obie miejscowości posiadają dojazdy alternatywne
9	1735N	4+700-4+900 7+500-7+600 7+700-7+900 8+100-8+300 9+200-9+600 9+700-10+000 10+200-10+300 10+500-10+700	200m 100m 200m 200m 400m 300m 100m 200m	Uzupełniająca	Gospodarczy Tranzytowy	Lokalny	Lokalnie nieprzejezdny	Bardzo zły	I	1700m; odcinek Sławkowo – Godzikowo; nieprzejezdności zlokalizowane wzdłuż pól oraz w lesie; są alternatywne dojazdy do obu miejscowości

Tabela nr Z1. Zestawienie odcinków dróg powiatowych o nawierzchni gruntowej, dla których stwierdzono istnienie lokalnych nieprzejezdności.

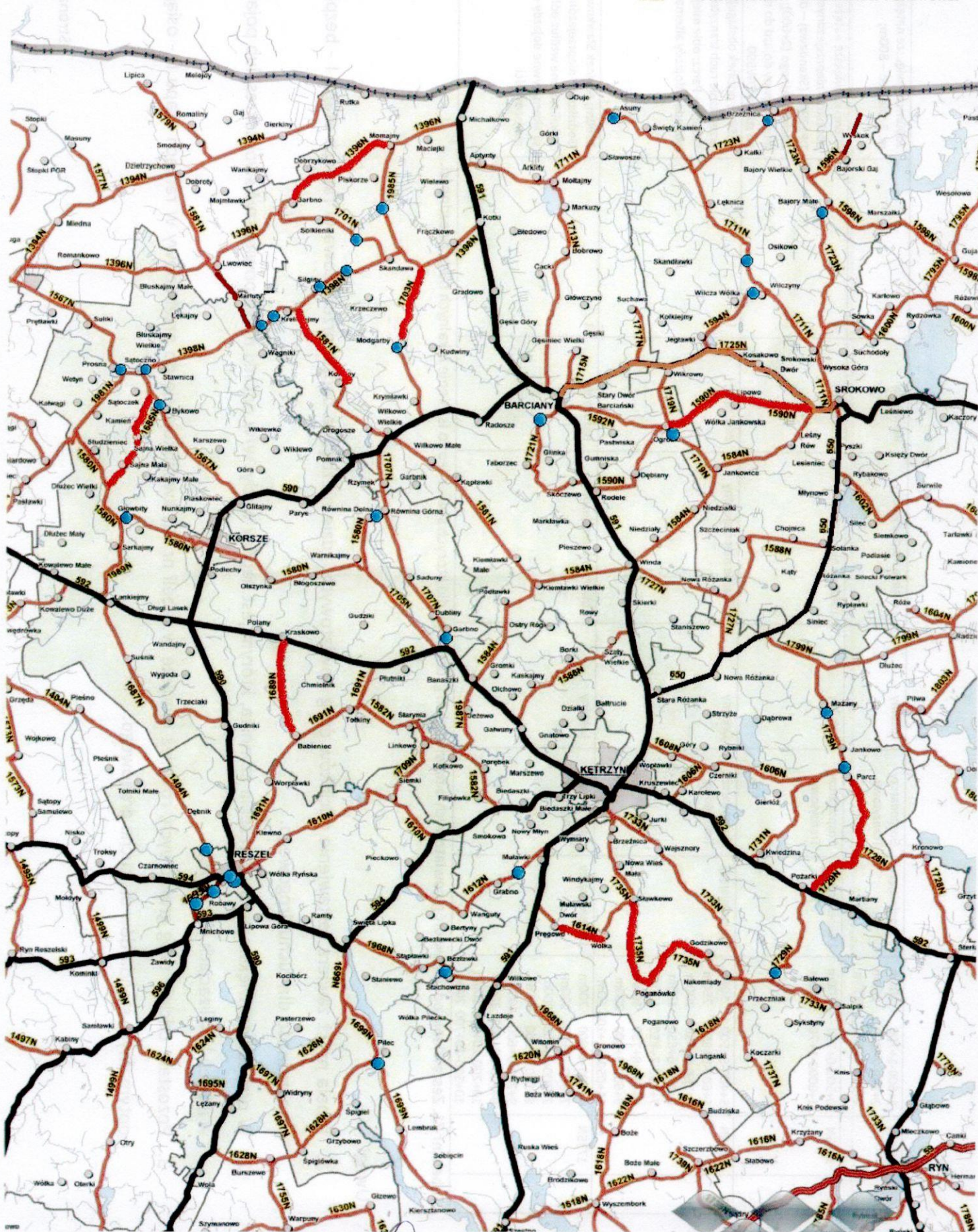
Uwagi.

1. Tabela nr Z1 zawiera zestawienie odcinków dróg powiatowych, gdzie niezbędna będzie przebudowa w ramach etapu I - bezpiecznej przejezdności dla ruchu drogowego.
2. W przypadku zwiększenia się natężenia czynnika, którym jest napływ wody, w/w odcinki mogą powiększyć swój zakres, lub pojawić się w innych lokalizacjach sieci dróg.
3. Pozostałe odcinki dróg gruntowych, również nieujęte w tabeli nr Z1, kwalifikują się do przebudowy w ramach etapu II - osiągnięcia optymalnych standardów dla ruchu drogowego.

WOJEWÓDZTWO WARMIŃSKO-MAZURSKIE

NUMERACJA DRÓG POWIATOWYCH

- DROGI KRAJOWE
- DROGI WOJEWÓDZKIE
- DROGI POWIATOWE
- 1312N PROPONOWANY NUMER DROGI POWIATOWEJ



M *St* *DN*