

**Wykaz cech geometrycznych jezdni i pasa drogowego na drodze
gminnej od granicy Miasta Brańsk (ul. Boćkowska) w kierunku
miejscowości Kiersnowo (do skrzyżowania)
oraz przez wieś Kiersnówek**

LP.	Lokalizacja [km]	Szerokość jezdni [m]	Szerokość korony [m]	Uwagi
1	2	3	4	5
ODCINEK I – od PPT do skrzyżowania w miejscowości Kiersnowo				
1	0+021,00	6,10		PPT
2	0+060,00	5,20	9,00	
3	0+100,00	5,00	9,00	
4	0+200,00	5,00	9,00	
5	0+300,00	3,20	3,00	dojazd do kładki
6	0+400,00	3,70	10,00	
7	0+500,00	4,10	8,00	
8	0+600,00	4,20	10,00	
9	0+700,00	4,00	8,40	
10	0+800,00	4,00	8,60	
11	0+900,00	4,20	8,60	
12	1+000,00	4,00	8,50	
13	1+100,00	4,20	8,80	
14	1+200,00			skrzyżowanie
15	1+300,00	4,70	9,00	
16	1+400,00	4,80	9,30	
17	1+500,00	4,70	8,70	
18	1+600,00	4,80	8,60	
19	1+700,00	5,00	9,40	
20	1+800,00	5,00	9,00	
21	1+900,00	5,40	9,00	
22	2+000,00	5,30	9,00	
23	2+100,00	5,50	8,80	
24	2+200,00	4,90	8,20	
25	2+300,00	5,10	8,80	
26	2+400,00	5,20	9,00	
27	2+500,00	4,90	8,70	
28	2+600,00	4,90	8,90	
29	2+700,00	4,60	8,80	
30	2+800,00	4,50	9,00	
31	2+900,00	4,70	9,00	
32	3+000,00	4,20	8,50	
33	3+100,00	4,70	7,80	
34	3+200,00	4,30	8,30	

35	3+300,00	4,40	8,20	
36	3+400,00	4,70	6,50	
37	3+500,00	4,50	6,60	
38	3+600,00	4,70	7,20	
39	3+700,00	4,40	7,80	
40	3+800,00	4,50	7,80	
41	3+900,00	4,50	7,80	
42	4+000,00	4,60	9,00	
43	4+100,00	4,60	8,80	
44	4+200,00	4,50	8,20	
45	4+300,00	4,70	8,70	
46	4+400,00	4,70	7,70	
47	4+500,00	4,70	7,80	
48	4+600,00	4,70	8,20	
49	4+700,00	4,70	8,40	
50	4+800,00	4,60	7,50	
51	4+900,00	4,80	7,80	
52	5+000,00	5,00	7,40	
53	5+100,00	5,00	8,50	
54	5+200,00	5,00	8,60	
55	5+300,00	5,20	9,10	
56	5+400,00	5,80	9,40	
57	5+496,24			KPT
58	5+506,25			oś skrzyżowania

ODCINEK II – od odcinka I w km 1+199,30 – przez m. Kiersnówek

1	0+000,00			PPT
2	0+100,00	5,10	7,00	
3	0+101,00			początek naw. brukowcowej
4	0+120,00	3,70	5,80	
5	0+250,00	3,50	9,00	między płotami
6	0+300,00	3,60	8,80	między płotami
7	0+400,00	3,30	9,20	między płotami
8	0+416,70	koniec bruku		pocz. naw. gruntowej uleps.
9	0+500,00	3,00	9,00	
10	0+600,00	3,00	5,00	
11	0+699,27			KPT

ODCINEK III – od odcinka I w km 1+926,30 – w kierunku drogi Nr 66

1	0+000,00			PPT
2	0+020,00	4,00	5,80	
3	0+100,00	4,00	5,00	
4	0+200,00	4,00	5,00	
5	0+300,00	4,00	5,00	
6	0+400,00	4,20	5,00	

7	0+500,00	4,00	5,00	
8	0+525,43			KPT
ODCINEK IV – od odcinka II w km 0+204,95 – w prawo w m. Kiersnówek				
1	0+000,00	5,60 bruk..	7,70	PPT
2	0+040,00	3,80 bruk.	7,00	
3	0+200,00	3,60	7,70	
4	0+205,21			KPT

mgr inż. WOJCIECH HORZUCHOWSKI
 Upr. II. 7342-14/93
 w Zakresie Dróg i Mostów

mgr inż. Anna Horzuchowska
 Uprawnienie do pełnienia samodzielnej
 funkcji projektanta w specjalności
 konstrukcyjno-inżynierskiej w zakresie dróg.
 Nr UAN. II. 7342-110/94

**Wykaz stanu istniejącej konstrukcji jezdni na drodze gminnej
od granicy Miasta Brańsk (ul. Boćkowska) w kierunku miejscowości
Kiersnowo (do skrzyżowania) oraz przez wieś Kiersnówek**


LP.	Lokalizacja [km]	Materiał dolnej warstwy podłoża	Miaższość dolnej warstwy podłoża [c.n]	Materiał górnej warstwy podłoża	Miaższość górnej warstwy podłoża [cm]	Uwagi
1	2	3	4	5	6	7
ODCINEK I – od PPT do skrzyżowania w miejscowości Kiersnowo						
1	0+025	piasek	11	żwir	18	w km 0+021 – 0+663,93 istniejąca podbudowa wymaga wzmocnienia kruszywem łamanym o gr. warstwy 15 cm (za wyjątkiem odcinków na dojazdach do projektowanego mostu, gdzie należy wykonać pełną konstrukcję podbudowy)
2	0+100P	piasek	10	żwir	17	
3	0+200L	piasek	13	żwir	15	
4	0+300	rzeka				
5	0+400P	piasek	12	żwir	14	
6	0+500L	piasek	9	żwir	13	
7	0+600P	piasek	8	żwir	17	
8	0+700L	piasek	13	żwir	18	w km 0+663,93 – 3+020, z uwagi na dobry stan istniejącej podbudowy oraz jej miąższość wykazaną w tabeli należy przewidzieć wzmocnienie podbudowy warstwą kruszywa łamanego o grubości 10 cm
9	0+800P	piasek	15	żwir	19	
10	0+900L	piasek	16	żwir	18	
11	1+000P	piasek	18	żwir	16	
12	1+100L	piasek	12	żwir	14	
13	1+200P	piasek	15	żwir	17	
14	1+300L	piasek	16	żwir	18	
15	1+400P	piasek	15	żwir	19	
16	1+600L	piasek	17	żwir	20	
17	1+700P	piasek	18	żwir	21	
18	1+800L	piasek	19	żwir	20	
19	1+900P	piasek	17	żwir	20	
20	2+000L	piasek	17	żwir	19	
21	2+100P	piasek	16	żwir	20	
22	2+200L	piasek	15	żwir	22	
23	2+300P	piasek	17	żwir	21	
24	2+400L	piasek	18	żwir	20	
25	2+500P	piasek	14	żwir	19	
26	2+600L	piasek	16	żwir	18	
27	2+700P	piasek	18	żwir	17	
28	2+800L	piasek	19	żwir	20	
29	2+900P	piasek	20	żwir	21	
30	3+000L	piasek	22	żwir	21	

31	3+100P	piasek	21	żwir	20	w km 3+020 – KPT z uwagi na niewystarczającą miąższość warstw podbudowy żwirowej, jak również zły skład ziarnowy (nadmiar frakcji drobnych) uniemożliwiający jej zagęszczenie należy przewidzieć wykonanie podbudowy z kruszyw łamanych stabilizowanych mechanicznie o grubości 20 cm
32	3+200L	piasek	25	żwir	17	
33	3+300P	piasek	26	żwir	16	
34	3+400L	piasek	22	żwir	19	
35	3+500P	piasek	23	żwir	18	
36	3+600L	piasek	18	żwir	18	
37	3+700P	piasek	17	żwir	11	
38	3+800L	piasek	19	żwir	6	
39	3+900P	piasek	13	żwir	15	
40	4+000L	piasek	12	żwir	17	
41	4+100P	piasek	10	żwir	16	
42	4+200L	piasek	14	żwir	17	
43	4+300P	piasek	12	żwir	15	
44	4+400L	piasek	11	żwir	14	
45	4+500P	piasek	15	żwir	16	
46	4+600L	piasek	14	żwir	17	
47	4+700P	piasek	13	żwir	15	
48	4+800L	piasek	16	żwir	14	
49	4+900P	piasek	14	żwir	17	
50	5+000L	piasek	15	żwir	18	
51	5+100P	piasek	16	żwir	19	
52	5+200L	piasek	17	żwir	19	
53	5+300P	piasek	12	żwir	17	
54	5+400L	piasek	10	żwir	18	
55	5+470P	piasek	11	żwir	17	
ODCINEK II – od odcinka I w km 1+199,30 – przez m. Kiersnówek						
56	0+100	piasek	12	żwir	7	0+000-0+101 wykonać podb. z kruszyw łamanych gr 20 cm
57	0+200	-	-	-	-	od km 0+101 do km 0+416,70 istn. naw. brukowcowa szer. 4,00 o znacznych nierówn.
58	0+300	-	-	-	-	
59	0+400	-	-	-	-	
60	0+500	piasek	12	żwir	5	w km 0+416,70 – KPT z uwagi na brak podbudowy należy wykonać podbudowę z kr.łamanych o gr. 20 cm
61	0+600	piasek	10	żwir	4	
62	0+680	piasek	9	żwir	8	
ODCINEK III – od odcinka I w km 1+926,30 – w kierunku drogi Nr 66						
63	0+100	piasek	11	żwir	6	w km 0+000 – KPT z uwagi na niewystarczającą miąższość warstw podbudowy żwirowej, jak również zły skład ziarnowy (nadmiar frakcji drobnych) uniemożliwiający jej zagęszczenie należy przewidzieć wykonanie
64	0+200	piasek	10	żwir	5	
65	0+300	piasek	12	żwir	6	
66	0+400	piasek	11	żwir	5	
67	0+500	piasek	13	żwir	4	

68	0+520	piasek	12	żwir	10	podbudowy z kruszyw łamanych stabilizowanych mechanicznie o grubości 20 cm
ODCINEK IV – od odcinka II w km 0+204,95 – w prawo w m. Kiersnówek						
69	0+000	-	-	-	-	w km 0+000 - 0+165 istn. naw. brukowcowa szer. 4,00 o znacznych nierówn.
70	0+100	-	-	-	-	
71	0+200	piasek	8	żwir	5	0+165 – KPT droga gruntowa- brak podbudowy

mgr inż. WŁADZYSŁAW BORZUCHOWSKI

 Upr. w UAN. II. 7342-74/93
 w Zakresie Dróg i Mostów

mgr inż. Anna Borzuchowska

 Uprawnienia do pełnienia samodzielnej
 funkcji projektanta w specjalności
 konstrukcyjno-inżynierskiej w zakresie dróg.
 Nr UAN. II. 7342-110/94

**Inwentaryzacja łuków poziomych
na drodze gminnej od granicy Miasta Brańsk
(ul. Boćkowska) w kierunku miejscowości Kiersnowo
(do skrzyżowania) oraz przez wieś Kiersnówek**

Klasa drogi L

Vp=50 km/h

**ODCINEK I – od PPT do skrzyżowania w miejscowości Kiersnowo
km 0+021,00 – 5+496,24**

PPT ODC.I km 0+021,00

x=4694921,6073

y=5777610,7995

W1L km 0+131,32 załamanie

$\alpha = 0,86\text{deg}$

x=4695018,2657

y=5777557,6207

W2L km 0+615,47

$\alpha = 22,28\text{deg}$

x=4695443,5135

y=5777331,8929

R=95

Pp=30

T=18,71

z=1,82

Ł=36,92

K=96,92

i=6,0%

b=2x0,30

PPP 0+567,01

KPP 0+597,01

SŁ 0+615,47

KPP 0+633,93

PPP 0+663,93

W3P km 1+192,10

$\alpha = 15,19\text{deg}$

x=4696018,8263

y=5777274,7215

R=200

Pp=30

T=26,66

z=1,77

Ł=53,00

K=113,00

i=3,5% skrzyżowanie

b=2x0,15

PPP 1+135,60

KPP 1+165,60

SŁ 1+192,10

KPP 1+218,60

PPP 1+248,60

W4L km 1+531,91

$\alpha = 6,49\text{deg}$

x=4696338,221

y=5777152,9512

R=600

Pp=20

T=34,04

z=0,96

PPP 1+477,90

KPP 1+497,90

SŁ 1+531,91

KPP 1+565,92

**ODCINEK III – od odcinka I w km 1+926,30 – w kierunku drogi Nr 66
km 0+000,00 – 0+525,43**

PPT ODC.III km 0+000,00

x=4696721,6105
y=5777060,0342

W1L km 0+136,70 załamanie

$\alpha = 1,60\text{deg}$
x=4696739,6518
y=5777195,5536

W2L km 0+256,45 załamanie

$\alpha = 0,09\text{deg}$
x=4696752,1320
y=5777314,6555

W3P km 0+418,34 załamanie

$\alpha = 0,58\text{deg}$
x=4696768,7573
y=5777475,6906

W4P km 0+456,47 załamanie

$\alpha = 0,13\text{deg}$
x=4696773,0562
y=5777513,5748

KPT ODC. III km 0+525,43

x=4696780,9909
y=5777582,0785

OBLICZENIE POWIERZCHNI JEZDNI - WARSTWA ŚCIERALNA
ODCINEK I – od PPT do skrzyżowania w miejscowości Kiersnowo
km 0+021,00 – 5+496,24

	pikietaż [Km]	odległość [m]	szerokość [m]	powierzchnia [m2]
<u>PPT ODC.I km 0+021,00</u>	21			64,28
<u>W1L km 0+131,32 załamanie</u>				
PPP	567,01	546,01	5	2730,05
KPP	597,01	30	5,6	159
<u>W2L km 0+615,47</u>	615,47	18,46	5,6	103,376
KPP	633,93	18,46	5,6	103,376
PPP	663,93	30	5	159
PPP	1135,6	471,67	5	2358,35
KPP	1165,6	30	5	150
<u>W3P km 1+192,10</u>	1192,1	26,5	5	132,5
KPP	1218,6	26,5	5	132,5
PPP	1248,6	30	5	150
PPP	1477,9	229,3	5	1146,5
KPP	1497,9	20	5	100
<u>W4L km 1+531,91</u>	1531,91	34,01	5	170,05
KPP	1565,92	34,01	5	170,05
PPP	1585,92	20	5	100
<u>W5L km 1+631,65 załamanie</u>				
<u>W6L km 2+006,84 załamanie</u>				
<u>W7P km 2+165,99 załamanie</u>				
<u>W8L km 2+525,97 załamanie</u>				

W20P km 4+678,39 załamanie

W21L km 4+933,93 załamanie

W22L km 5+270,92 załamanie

KPT ODC. I km 5+496,24

5496,24	1164,76	5	5823,8
---------	---------	---	--------

suma	27622,044
------	-----------

**ODCINEK II – od odcinka I w km 1+199,30 – przez m. Kiersnówek
km 0+000,00 – 0+699,27**

	rozjazd			48,35
<u>PPT ODC.II km 0+000,00</u>	0		4	
	168,6	168,6	4	674,4
	193,77	25,17	4	100,68

W1L km 0+203,98 - skrzyżowanie

rozjazd do odc 4	207,57
------------------	--------

W2L km 0+369,50 załamanie

	222,62	0	4	
PPP	499,62	277	4	1108
KPP	529,62	30	5	135

W3L km 0+541,43

SŁ	541,43	11,81	5	59,05
KPP	553,23	11,8	5	59
PPP	583,23	30	4	135

KPT ODC. II km 0+699,27

699,27	116,04	4	464,16
rozjazd			45,66

suma	3036,87
------	---------

**ODCINEK III – od odcinka I w km 1+926,30 – w kierunku drogi Nr 66
km 0+000,00 – 0+525,43**

	rozjazd			38,87
<u>PPT ODC.III km 0+000,00</u>	0			
<u>W1L km 0+136,70 załamanie</u>				
<u>W2L km 0+256,45 załamanie</u>				
<u>W3P km 0+418,34 załamanie</u>				
<u>W4P km 0+456,47 załamanie</u>				
<u>KPT ODC. III km 0+525,43</u>	525,43	525,43	4	2101,72
		suma		2140,59

**ODCINEK IV – od odcinka II w km 0+204,95 – w prawo w m.
Kiersnówek
km 0+000,00 – 0+205,21**

<u>PPT ODC.IV km 0+000,00</u>	0			
	rozjazd			2,83
<u>W1P km 0+030,27 załamanie</u>				
<u>W2P km 0+073,15 załamanie</u>				
<u>KPT ODC. III km 0+205,21</u>	205,21	205,21	4	820,84
		suma		823,67

Razem jezdnia	33623,174
minus pow. jezdni mostu	-60
POW. WARSTWY ŚCIERALNEJ	33563,174