

**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**

**V<sub>p</sub>=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

P<sub>p</sub>=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

P<sub>p</sub>=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

P<sub>p</sub>=20

T=34,04

z=0,96

PPP 1+477,90

KPP 1+497,90

SŁ 1+531,91

KPP 1+565,92

Ł=68,02                      PPP    1+585,92  
K=108,02  
i=2x2,0%  
b=0,00

**W5L km 1+631,65 załamanie**

$\alpha= 0,52\text{deg}$   
x=4696434,8687  
y=5777128,1807

**W6L km 2+006,84 załamanie**

$\alpha= 0,36\text{deg}$   
x=4696799,2824  
y=5777038,3025

**W7P km 2+165,99 załamanie**

$\alpha= 1,00\text{deg}$   
x=4696953,9043  
y=5777001,1927

**W8L km 2+525,97 załamanie**

$\alpha= 1,54\text{deg}$   
x=4697302,4204  
y=5776911,0803

**W9P km 2+582,89 załamanie**

$\alpha= 2,49\text{deg}$   
x=4697357,8989  
y=5776898,3263

**W10P km 2+661,85**

$\alpha= 45,23\text{deg}$   
x=4697435,7130  
y=5776876,8310

R=78                      PPP    2+591,08  
Pp=40                    KPP    2+631,08  
T=32,50                SŁ     2+661,85  
z=6,50                 KPP    2+692,62  
Ł=61,54                PPP    2+732,62  
K=141,54  
i=7,0%  
b=2x0,35

**W11L km 2+953,20 załamanie**

$\alpha = 1,08\text{deg}$   
 $x = 4697579,2574$   
 $y = 5776621,4234$

**W12P km 3+049,51 załamanie**

$\alpha = 1,76\text{deg}$   
 $x = 4697628,0017$   
 $y = 5776538,3553$

**W13L km 3+119,26 załamanie**

$\alpha = 0,57\text{deg}$   
 $x = 4697661,4358$   
 $y = 5776477,143$

**W14L km 3+387,74**

$\alpha = 25,54\text{deg}$   
 $x = 4697792,850$   
 $y = 5776242,1239$

R=55	PPP	3+345,49
Pp=30	KPP	3+375,49
T=12,46	SŁ	3+387,74
z=1,39	KPP	3+399,99
Ł=24,50	PPP	3+429,99
K=84,50		
i=7,0%		
b=2x0,50		

**W15L km 3+533,36 załamanie**

$\alpha = 1,96\text{deg}$   
 $x = 4697911,4675$   
 $y = 5776158,286$

**W16L km 3+675,96 załamanie**

$\alpha = 1,11\text{deg}$   
 $x = 4698030,6557$   
 $y = 5776080,0068$

**W17L km 3+871,69 załamanie**

$\alpha = 0,15\text{deg}$   
 $x = 4698196,3168$

$y=5775975,7662$

**W18L km 4+295,09**

$\alpha= 8,95\text{deg}$

$x=4698556,0298$

$y=5775750,7222$

$R=210$

$Pp=20$

$T=15,82$

$z=0,59$

$L=32,78$

$K=72,78$

$i=3,5\%$

$b=2x0,15$

PPP 4+258,70

KPP 4+278,70

SŁ 4+295,09

KPP 4+311,48

PPP 4+331,48

**W19L km 4+457,93 załamanie**

$\alpha= 0,12\text{deg}$

$x=4698705,0586$

$y=5775687,2003$

**W20P km 4+678,39 załamanie**

$\alpha= 0,10\text{deg}$

$x=4698908,0397$

$y=5775601,1729$

**W21L km 4+933,93 załamanie**

$\alpha= 0,17\text{deg}$

$x=4699143,1342$

$y=5775501,0308$

**W22L km 5+270,92 załamanie**

$\alpha= 0,13\text{deg}$

$x=4699452,7895$

$y=5775368,0725$

**KPT ODC. I km 5+496,24**

$x=4699662,3957$

$y=5775278,6559$

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

**PPT ODC.II km 0+000,00**

$x=4696025,0183$   
 $y=5777268,7304$

**W1L km 0+203,98 - skrzyżowanie**

$\alpha= 88,06\text{deg}$   
 $x=4695985,0245$   
 $y=5777067,2896$

R - skrzyżowanie	PPP	0+168,60
Pp=30	KPP	0+198,60
	SŁ	0+203,98
	KPP	0+209,36
	PPP	0+239,36

b – dostosowane do planu sytuacyjnego  
wykonać rozjazd na skrzyżowaniu poszerzając wloty w dostosowaniu do ilości miejsca  
w sposób zgodny z planem sytuacyjnym;  
wykonać spadek daszkowy na odcinku od strony PPT do styku z linią krawędzi jezdni  
na obu połówkach (w ciągu przez wieś w lewo i prawo), dalej w lewo na odc. III oraz  
na odc. IV zaprojektowano spadek jednostronny 2,0% w kierunku zgodnym do rzeki,  
zatem spadek skrzyżowania wykonać także 2,0% dostosowując go do spadku na  
odcinkach w prawo i lewo od skrzyżowania (przez wieś).

**W2L km 0+369,50 załamanie**

$\alpha= 0,66\text{deg}$   
 $x=4696147,5336$   
 $y=5777029,2637$

**W3L km 0+541,43**

$\alpha= 96,61\text{deg}$   
 $x=4696319,2062$   
 $y=5776991,1833$

R=14	PPP	0+499,62
Pp=30	KPP	0+529,62
T=15,72	SŁ	0+541,43
z=7,04	KPP	0+553,23
Ł=23,60	PPP	0+583,23
K=83,60		
i=7,0%		
b=2x0,50 z uwagi na wąski pas drogi		

**KPT ODC. II km 0+699,27**

$x=4696335,8272$        $y=5777152,0872$

**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

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

**PPT ODC.IV km 0+000,00**

x=4695980,989  
y=5777061,9799

**W1P km 0+030,27 załamanie**

$\alpha= 0,05\text{deg}$   
x=4695951,0013  
y=5777057,8425

**W2P km 0+073,15 załamanie**

$\alpha= 0,92\text{deg}$   
x=4695908,5165  
y=5777052,0220

**KPT ODC. III km 0+205,21**

x=4695777,4067  
y=5777036,1941