

**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	Mięszkość dolnej warstwy podłoża [cm]	Materiał górnej warstwy podłoża	Mięszkość górnej warstwy podłoża [cm]	Uwagi
1	2	3	4	5	6	7
<b>ODCINEK I – od PPT do skrzyżowania w miejscowości Kiersnowo</b>						
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	
9	0+800P	piasek	15	żwir	19	
10	0+900L	piasek	16	żwir	18	
11	1+000P	piasek	18	żwir	16	w km 0+663,93 – 3+020, z uwagi na dobry stan istniejącej podbudowy oraz jej mięszkość wykazaną w tabeli należy przewidzieć wzmocnienie podbudowy warstwą kruszywa łamanego o grubości 10 cm
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		
<b>ODCINEK II – od odcinka I w km 1+199,30 – przez m. Kiersnówek</b>							
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		
<b>ODCINEK III – od odcinka I w km 1+926,30 – w kierunku drogi Nr 66</b>							
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
<b>ODCINEK IV – od odcinka II w km 0+204,95 – w prawo w m. Kiersnówek</b>						
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