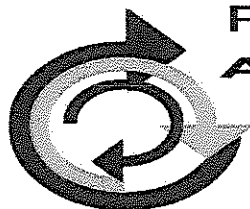


TOM III DOKUMENTACJA PROJEKTOWA



PROJEKTOWANIE - NADZÓR

Roboty Ogólnobudowlane
Anna i Krzysztof Besińscy s.c.

37-500 Jarosław, os. Armii Krajowej 17/53
tel. (0-16) 623 24 09 kom. +48510303635
kom. +48504105860 e-mail: besinski@os.pl
NIP 792 22 12 257 P. -180330025
Pracownia ul. Racławicka 1a
www.projektowaniedrog.eu

PROJEKT BUDOWLANY

Przebudowa drogi krajowej nr 77 Lipnik - Przemyśl w miejscowości Rudnik – Kopki odc. od km 71+940 do km 73+470 w zakresie budowy chodnika, budowy odwodnienia drogi, przebudowy zjazdów oraz przebudowy pobocza

Obiekt:	DROGA KRAJOWA DZIAŁKA NR 1841/2
Lokalizacja:	Rudnik nad Sanem
Działki:	Dz. nr ewid. 1841/2
Inwestor	Gmina i Miasto Rudnik nad Sanem

Zespół projektowy:

Imię i Nazwisko	Nr upr. budowlanych	Specjalność/ branża	Podpis
Paweł Besiński	WZDP Kraków 290/73	Drogowa	 Paweł Besiński PROJEKTOWANIE I NADZÓR DRÓG upr. nr 290/73 WZDP Kraków os. Armii Krajowej 17/53 37-500 JAROSŁAW tel. (0-16) 623 24 09
Krzysztof Besiński		Drogowa	
mgr inż. Kazimierz Pajda	upr. nr S-97/00	Sanitarna	 mgr inż. Kazimierz Pajda UPRAWNIENIA BUDOWLANE DO PROJEKTOWANIA BEZ OGRANICZEŃ SŁUŻBY INSPEKCYJNEJ W ZAKRESIE PROJEKTOWANIA I URZĄDZEN WODOSCIĄGÓW I KANALIZACYJNYCH, CIEPIŁOWNICZOSTYKOWYCH I KANALIZACYJNYCH NR EWID. S-97/00

Jarosław 03.2010

Zawartość opracowania

CZĘŚĆ OPISOWA:

1. KSEROKOPIA UPRAWNIENÍ PROJEKTANTÓW

2. OPIS TECHNICZNY

3. WYRYSY, WYPISY Z REJESTRU GRUNTÓW

4. WYKAZ ZJAZDÓW

CZĘŚĆ RYSUNKOWA:

1. ORIENTACJA

2. SYTUACJA 1:500

3. PROFILE PODŁUŻNE 1:1000:100

4. PRZEKROJE POPRZECZNE 1:100

5. PRZĘKRÓJ KONSTRUKCYJNY NAWIERZCHNI I CHODNIKA 1:25

6. PRZĘKRÓJ KONSTRUKCYJNY ZJAZDU ZA ROWEM 1:25

7. PROFILE PODŁUŻNE URZĄDZEŃ WYPOSAŻENIA
TECHNICZNEGO DROGI – ODWODNIENIE DROGI 1:1000:100

8. SZCZEGÓŁ ZJAZDU Z CHODNIKIEM PRZY JEZDNI 1:10

9. SZCZEGÓŁ ZJAZDU Z CHODNIKIEM ZA ROWEM 1:10

10. SCHEMAT TECHNOLOGICZNY ODWODNIENIA WGLĘBNEGO 1:50

11. STUDNIA ROZDZIELCZA SR 1300 1:25

12. SEPARATOR KOALESCENCYJNY Z OSADNIKIEM 1:25

13. SCHEMAT BLOKU ROZSĄCAJACEGO 1:10

Kraków, dnia 28.XII. . . 3

OF. DROGOWY
URZĄD MIASTO

Nr. WZDP/19/2001/upr.290/73

UPRAWNIENIA BUDOWLANE

Na podstawie art.16 ustawy z dnia 31 stycznia 1967r
prawo budowlane /Ust...nr 7,poz.46/ oraz § 14 zarządzenia nr 195
Ministwa Komunikacji z dnia 7 grudnia 1964r w sprawie uprawnień
budowlanych w budownictwie specjalnym w zakresie komunikacji
/Dziennik Budownictwa z 1969 r. nr 7 poz.24/ z 1972 r nr 9 poz.26

Obywatel Paweł BESIŃSKI syn Włodzisław
urodzony dnia 11 czerwca 1945 r.- w Limanowej

otrzymuje

w specjalności d r o g

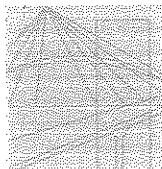
uprawnienia budowlane do projektowania w zakresie nieskompliko-
wanych obiektów.

Za zgodność
z oryginałem
18. 03. 2010



Dyrektor
[Signature]
mgr inż. Stefan Haniewski

Paweł Besiński
PROJEKTOWANIE I WYKONANIE DRÓG
upr. nr 290/73
zam. 25. A
67-500 JAWORZ
tel. (0-18) 621-13-19



P O L S K A
I Z B A
I N Ż Y N I E R Ó W
B U D O W N I C T W A

Rzeszów, 2009-08-13

(miejscowość, data)

Zaświadczenie

Pan/Pani Paweł Besiński

miejsce zamieszkania OŚ. Armii Krajowej 17/53
37-500 Jarosław

jest członkiem Podkarpackiej Okręgowej Izby Inżynierów
Budownictwa o numerze ewidencyjnym PDK/BD/1379/03

i posiada wymagane ubezpieczenie od odpowiedzialności
cywilnej.

Niniejsze zaświadczenie ważne jest
od dnia 2009-09-01 do dnia 2010-08-31

Za zgodność
z oryginałem
18.05.2010

Paweł Besiński
PROJEKTOWY
upr. nr 2507
z siedzibą w Jarosławie
37-500 Jarosław
tel. (0-10) 027-13-19

Przewodniczący Rady
PODKARPACKIEJ OKRĘGOWEJ
IZBY INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA

dr inż. Jerzy Kerste

ul. Armii Krajowej 22, 37-407 Rzeszów, tel.: 48 22 998 34 00, fax: 48 22 998 34 01, e-mail: biuro@pibk.org.pl

ul. Armii Krajowej 22, 37-407 Rzeszów, tel.: 48 22 998 34 00, fax: 48 22 998 34 01, e-mail: biuro@pibk.org.pl



WOJEWODA PODKARPACKI

AB.III-7131/36/00

Rzeszów, 2000 - 11 - 14

DECYZJA
O NADANIU UPRAWNIEN BUDOWLANYCH

Na podstawie art. 13 ust. 1, pkt 1 i 2, ust. 3 i 4, art. 14 ust. 1 pkt 4 i ust 3 pkt 1 i 3 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane /Dz. U. Nr 89 poz. 414 z późn. zm./ oraz § 4 ust. 2 i § 9 ust. 1 rozporządzenia Ministra Gospodarki Przestrzennej i Budownictwa z dnia 30 grudnia 1994 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie /Dz. U. Nr 8 poz. 38 z 1995 r./ i art. 104 Kodeksu postępowania administracyjnego (jednolity tekst: Dz. U. z 1980 r. Nr 9 poz. 26 z późn. zm.), po ustaleniu, że spełnione zostały warunki w zakresie przygotowania zawodowego oraz po złożeniu egzaminu na uprawnienia budowlane z wynikiem pozytywnym

Pan KAZIMIERZ PAJDA

inżynier

/kierunek studiów - inżynieria środowiska/

ur. 24 września 1970 r. w Jarosławiu

Za zgodność
z oryginałem

18.11.2000

otrzymuje

UPRAWNIENIA BUDOWLANE

Nr ewid. S - 97/00

Paweł Besiński
PROJEKTOWANIE I NADZÓR DROG
ul. D. 290/7, 31-001 Kraków
zam. os. Arch. Kr. 17/53
767-500 KAROLAW
tel. (0-18) 221-11/19

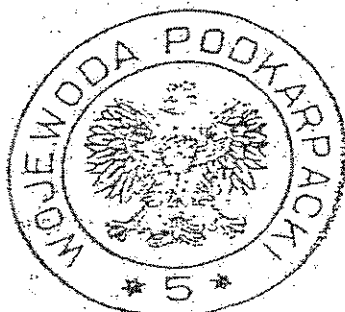
do projektowania i kierowania robotami budowlanymi bez ograniczeń,
w specjalności instalacyjnej w zakresie sieci, instalacji i urządzeń:
wodociągowych i kanalizacyjnych, ciepłych, wentylacyjnych i gazowych.

Od niniejszej decyzji służy odwołanie do Głównego Inspektora Nadzoru Budowlanego w Warszawie, za pośrednictwem Wojewody Podkarpackiego, w terminie 14 dni od daty jej otrzymania.

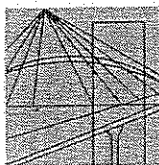
Otrzymują:

1. Pan inż. Kazimierz Pajda
zam. Laszki 73a
37-543 Laszki

2. a/a



Z OB. WOJEWODY PODKARPACIEGO
WIEJEWODA PODKARPACKI
ARCH. BUDOWNICTWA I PRZEB. BUD.
ARCHITEX WOJEWODZKI



P O L S K A
I Z B A
INŻYNIERÓW
BUDOWNICTWA

Rzeszów, 2008-12-03

(miejscowość, data)

Zaświadczenie

Pan/Pani Kazimierz Pajda
miejscie zamieszkania Laszki 73a
37-543 Laszki

jest członkiem Podkarpackiej Okręgowej Izby Inżynierów
Budownictwa o numerze ewidencyjnym PDK/IS/1091/01

i posiada wymagane ubezpieczenie od odpowiedzialności
cywilnej.

Niniejsze zaświadczenie ważne jest
od dnia 2009-01-01 do dnia 2009-12-31

Za zgodność
z oryginałem

Paweł Resiński
PRZEWODNICZĄCY RADY
PODKARPACKIEJ OKRĘGOWEJ
IZBY INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA
ul. Słowackiego 20, 35-000 Rzeszów, tel. 17 650 77 05, fax 17 650 77 07,
www.izba-inzynierowbudownictwa.pl, e-mail: pib@pib.org.pl

dr inż. Jerzy Kerste

Polska Izba Inżynierów Budownictwa 00-046 Warszawa, ul. Maszowiecka 6/B
tel.: +48 22 629 31 99, fax +48 22 627 07 51, www.pib.org.pl, e-mail: pib@pib.org.pl

Opis techniczny

Przebudowa drogi krajowej nr 77 Lipnik – Przemysł w miejscowości Rudnik – Kopki odc. od km 71+940 do km 73+470 w zakresie budowy chodnika, budowy odwodnienia drogi, przebudowy zjazdów oraz przebudowy pobocza.

I. Podstawa opracowania

- Ustawa z dnia 7 lipca 1997r. – Prawo budowlane – (Dz.U. z 2003 Nr 80 poz. 718)
- 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. 1999 Nr 43 poz. 430)
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz.U. z 2000 Nr 63 poz. 735)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz.U. z 2003 Nr 120 poz. 1133)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2004 w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno – użytkowego (Dz.U. z 2004 Nr 202 poz. 2072)
- Opinia geotechniczna
- KPED – Katalog Powtarzalnych Elementów Drogowych cz. I i II CBPBDiM Transprojekt W-wa 1979r.

II. Przedmiot i lokalizacja inwestycji

Przedmiotem inwestycji jest budowa chodnika wraz z budową odwodnienia drogi, przebudową zjazdów oraz przebudową poboczy na odcinku od km 71+940 – 73+470 w miejscowości Rudnik nad Sanem. Chodnik zlokalizowany będzie po prawej stronie drogi krajowej. Pas drogowy położony jest na działce ewidencyjnej 1841/2, jednostka ewidencyjna Rudnik Miasto - obręb Rudnik.

Na odcinku od km 71+940 – 73+380 chodnik przebiegać będzie przy jezdni, od km 73+380 – 73+470 za rowem w pasie drogowym.

III. Ogólna charakterystyka stanu istniejącego

3.1 Otoczenie drogi

Droga przebiega przez tereny o zabudowie miejskiej. Przebieg trasy drogi ustalony tradycyjnym duktem sprzed wielu lat nie uległ zmianom do dnia dzisiejszego.

3.2 Usytuowanie drogi

Zgodnie z wymaganiami warunków technicznych droga krajowa powinna posiadać parametry techniczne odpowiednie dla klasy G – wyjątkowo Z. Przedmiotowa droga zaliczana jest do klasy G.

Szerokość pasa drogowego dla tego typu drogi powinna wynosić 25m. Istniejący pas drogowy nie spełnia tych wymagań na całej długości interesującego nas odcinka i jego szerokość na terenie Rudnika wynosi od 16 do 22,5 m. Powyższe dane dotyczą pasa drogowego wg. aktualnej mapy ewidencji gruntów.

Pas drogowy został pokazany na planie sytuacyjnym na mapie do celów projektowych zgodnej z ewidencją gruntów.

Na przebudowywanym odcinku drogi nie przewiduje się wycinki drzew.

3.3 Charakterystyczne przekroje poprzeczne.

W dalszym ciągu droga ma stałą szerokość jezdni 6,0m + pobocze utwardzone po obu stronach szerokości 1,2m z rowami przy drodze usytuowanymi wzdłuż całej trasy.

3.4 Urządzenia odwadniające

System odwodnienia powierzchniowego drogi opiera się na grawitacyjnym spływie wód opadowych do rowów przydrożnych. Droga przebiega po terenach o dobrej przepuszczalności gruntów. Na tym terenie zalegają grunty piaszczyste. W związku z powyższym odwodnienie istniejącej drogi jest zapewnione.

3.5 Urządzenia usługi uczestników ruchu

Przy drodze występują zatoki dla komunikacji zbiorowej.

3.6 Infrastruktura techniczna w pasie drogowym.

Występujące w pasie drogowym urządzenia są pokazane na sytuacji i opisane w formie odnośników. Dotyczy to głównie branży elektrycznej oraz oświetlenia ulicznego na początku trasy chodnika.

3.7 Istniejąca konstrukcja nawierzchni.

Droga krajowa na tym odcinku jest po renowacji i stan nawierzchni oraz poboczy jest

zadowalający. Droga posadowiona jest na podłożu gruntowym, które stanowią gleba piaszczysta do gł. 40cm, piaski pylaste drobnoziarniste oraz piaski drobno i średnio ziarniste. Opis powyższy opiera się na wierceniach wykonanych na całej trasie w ilości 10 otworów i sporządzonej w tym celu opinii geotechnicznej. Opinia powyższa jest załącznikiem niniejszego opracowania. Wiercenia otworów były do głębokości 2,5m. Istniejąca nawierzchnia bitumiczna w dobrym stanie technicznym.

IV. Zakres robót objętych opracowaniem.

Od kilometra 71+940 do km 73+470 przebudowa jest zgodna ze wskazaniem sytuacji szczegółowej. Zgodnie z założeniami budowa dotyczy tylko chodnika dla pieszych, który jest wzdłuż całej trasy.

Chodnik przy jezdni będzie miał szerokość 2,0m. Na poszerzeniach jezdni należy zastosować konstrukcję nawierzchni KR5 wariant „a” z kostką brukową grubości 8cm ułożoną na podsypce cementowo – piaskowej grubości 3cm, na podbudowie zasadniczej z betonu cementowego B20 grubości 26cm. Łącznie grubość nawierzchni na poszerzeniach jezdni wynosi 37cm. Chodnik należy zaprojektować z kostki grubości 8cm ułożonej na podsypce cementowo – piaskowej grubości 3cm oraz podbudowie zasadniczej z kruszywa łamanego lub naturalnego stabilizowanego mechanicznie lub tłucznia kamiennego.

Chodnik należy ograniczyć od strony jezdni krawężnikiem betonowym 20x30 ułożonym na ławie betonowej z oporem a z drugiej strony obrzeżem betonowym 30x8. Od strony obrzeża przewidzieć opaskę szerokości 0,5m.

Konstrukcja nawierzchni chodnika na zjazdach - kostka grubości 8cm, podsypka cementowo – piaskowa grubości 3cm, podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie lub tłucznia kamiennego grubości 20cm.

V. Budowa urządzeń wyposażenia technicznego drogi – odwodnienie drogi

Zastosowano urządzenia wyposażenia technicznego drogi - odwodnienie uliczne za pomocą kanalizacji deszczowej odprowadzanej do bloków rozsączających usytuowanych pod przebudowywanym chodnikiem. Zalegające w tym regionie grunty piaszczyste pozwalają na zastosowanie tego typu rozwiązania odwodnienia wgłębnego.

Blok rozsączający składa się z szeregu skrzyń ułożonych liniowo jako moduł w ilości 90 sztuk. Cały moduł wkopany w ziemię jest otoczony geowłókniną. Woda z kanalizacji

doprowadzona jest do studni zbiorczej Ø1300 – od studni zbiorczej do separatora Ø2500 i poprzez separator do bloku rozsączającego. Na końcu bloku znajduje się studnia odparowująca. System powyższy zapewnia w bardzo wysokim stopniu odprowadzenie czystych wód w głąb terenu i nie wpływa negatywnie na przepisy związane z ochroną środowiska. Wzdłuż całej trasy zastosowano trzy bloki rozsączające, które zapewniają odwodnienie drogi na całym odcinku przebudowywanego chodnika.

Odwodnienie liniowe zapewnia się przez, zaprojektowanie kanalizacji deszczowej w chodniku z odprowadzeniem wód z połowy jezdni do krat ściekowych i studni rewizyjnych rurami bet. Ø250 do studni zbiorczej Ø1300. Studnie rewizyjne oraz ściekowe przyjęto z tworzywa średnicy Ø400. Szczegółowe opracowania odwodnienia są zawarte w niniejszym projekcie. Poszczególne bloki rozrysowano oddzielnie dzieląc trasę drogi na odcinki obejmujące odwodnienie z powierzchni drogi i chodnika.

Do poszczególnych bloków rozrysowano profile podłużne z rozmieszczeniem studni rewizyjnych oraz krat ściekowych na danym odcinku. Profile podłużne kanalizacji, szczegóły urządzeń do niej zastosowanych są załącznikiem niniejszego opracowania. Zastosowany system odwodnienia posiada certyfikaty oraz zapewnia długie oraz bezpieczne użytkowanie. Podobny sposób odwodnienia stosowany jest na terenie Niemiec przy użyciu wyrobów firmy Hauraton lub podobnych. Na bazie danych wykonano obliczenia zlewni, dobrano urządzenia, ilość koszy oraz armaturę odprowadzającą wody opadowe. Szczegóły są załącznikiem niniejszego opracowania.

A. Separatory koalescencyjne Aquafix – AIO – opis ogólny:

Zbiorniki separatorów węglowodorów typu AQUAFIX- AIO mają monolityczną konstrukcję i kształt stojącego walca. Wykonane są z żelbetu i pokryte wewnątrz odpowiednią powłoką olejoodporną. W zależności od typu zbiorniki pokryte są płytą z jednym lub dwoma otworami rewizyjnymi. Zbiorniki mogą posiadać nadbudowę z betonowych kręgów prostych, stożkowych lub płyt redukcyjnych i pokrywowych o wysokości dostosowanej do rzędnej terenu. Separatory posiadają zintegrowany osadnik. Elementy wewnętrzne separatorów wykonane są ze stali nierdzewnej i/lub polietylenu. Odpływ jest zasyfonowany. Rura odpływowa wyposażona jest w samoczynny zawór odcinający uniemożliwiając odpływ zgromadzonych w separatorach substancji olejowych, gdy zostanie przekroczona dopuszczalność warstwy.

Dopuszczenia:

Separatory typu AQUAFIX- AIO posiadają Aprobata Techniczną IOŚ Nr AT/2005-08-0111/A2.

B. Osadniki Aquafix- SR – opis ogólny:

Betonowe osadniki węglowodorów to zbiorniki typu AQUAFIX- SR mają monolityczną konstrukcję i kształt stojącego walca. Wykonane są z żelbetu i pokryte wewnątrz odpowiednią powłoką olejoodporną. Osadniki przykryte są płytą z jednym otworem włazowym. Zbiorniki mogą posiadać nadbudowę z betonowych kręgów prostych, stożkowych lub płyt redukcyjnych pokrywowych o wysokości dostosowanej do rzędnej terenu.

Dopuszczenia:

Betonowe osadniki typu AQUAFIX- SR posiadają Aprobate Techniczną IOŚ Nr AT/2005-08-0129/A1

C. Bloki Rozsączające Drainfix – opis ogólny:

Bloki rozsączające Drainfix- Bloc pozwalają na chwilowe gromadzenie wód opadowych w miejscu ich powstania a następnie na odprowadzenie ich z powrotem do naturalnego obiegu. System Drainfix- Bloc jest rowem odwadniającym z bloków drenazowych z polipropylenu, charakteryzującym się bardzo dużą chłonnością, którego pojemność wynosi 90%. W zależności od potrzeb system może być stosowany na obszarach przeznaczonych pod różne obciążenia – włączając powierzchnie przejezdne nawet dla samochodów ciężarowych. Odprowadzenie wód opadowych odbywa się na zasadzie przesiąkania. Przefiltrowana woda płynie do systemu przez studzienki rozdzielcze. Moduły wykorzystywane do budowy rowu są lekkie i kompatybilne, można je łączyć ze sobą bez użycia oprzyrządowania, dzięki czemu możliwe jest rozbudowywanie rowu do odpowiedniej, obliczonej wielkości.

Dopuszczenia:

Boki rozsączające Drainfix- Bloc posiadają Aprobate Techniczną IBDiM nr AT/2007-02-1631

D. Studzienki Faserfix Super 300- Opis ogólny:

Odwodnienie liniowe typu FASERFIX- Super 300 to doskonałe rozwiązanie dla wszystkich stref ruchu ciężkiego. Korytka wykonane są z betonu włóknistego, który, w przeciwieństwie do zwykłego betonu, zapewnia większą stabilność przy zredukowanej grubości ścianek. Przy wbudowaniu korytek nie trzeba ich usztywniać i rozpierać, nie posiadają one też żadnych

poprzecznych rozpór, które utrudniałyby przepływ. Korytka posiadają na swych krawędziach zakotwione w ściankach do samego dna, zabezpieczone antykorozyjnie ramy ze stali ocynkowanej. Do korytek FASERFIX- Super 300 istnieje możliwość dopasowania szerokiej gamy rusztów i pokryw wykonanych z żeliwa lub stali ocynkowanej w różnych klasach obciążenia. Ruszty i pokrywy mocowane są za pomocą zatrzaskowego mocowania SIDE-LOCK. Korytka FASERFIX- Super 300 mają szerokość w świetle 300 mm, występują w wersji bez spadku (w dwóch różnych wysokościach w wersji z dnem wyprofilowanym łukowo i z dnem wyprofilowanym kątowo). Uzupełnienie systemu stanowią studzienki, ścianki czołowe, syfony oraz śruby do wybranych rusztów stanowiące dodatkowe zabezpieczenie.

Dopuszczenia:

Korytka FASERFIX- Super 300 posiadają certyfikat zgodności CE z obowiązującą normą PN 1433, Aprobatę Techniczną IBDiM nr AT/2003-04-0331 oraz Atest Polskiego Związku Higieny.

E. Rura Kanalizacyjna Hauraton DN 250- Opis ogólny:

Rury kanalizacyjne firmy Hauraton wykonane są z betonu B 55 i dostępne w średnicach od DN 250 do DN 1200. Rury występują w wersji z zbrojeniem lub bez zbrojenia. Wszystkie rury w procesie produkcji poddawane są komputerowemu sprawdzeniu ich szczelności.

Dopuszczenia:

Zgodne z normą PN-EN

Opracował:
Paweł Besiński



WYKAZ ZIAZDÓW

W ciągu drogi krajowej Nr 77 Lipnik – Przemyśl, strona prawa od km 71+940 - 73+470
w miejscowości *Rudnik nad Sanem*

Lp.	Km	Strona		Rodzaj zjazdu	Stan istniejący	Powierzchnia nawierzchni
		Lewa	Prawa			
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.
1.	72+051,99	L	-	DROGA		-
2.	72+055,45	-	P			8,99
3.	72+084,63	-	P			32,10
4.	72+125,47	-	P			9,47
5.	72+141,79	-	P			11,54
6.	72+158,68	-	P			16,75
7.	72+173,33	-	P			10,67
8.	72+181,95	-	P			16,83
9.	72+209,80	-	P			17,43
10.	72+221,42	-	P			13,26
11.	72+237,29	-	P			31,40
12.	72+239,80	L	-	DROGA		-
13.	72+265,45	-	P			21,87
14.	72+290,93	-	P			10,15
15.	72+337,22	-	P			13,27
16.	72+350,75	-	P			13,00
17.	72+373,41	-	P			14,84
18.	72+405,62	-	P			21,13
19.	72+420,98	-	P			9,61
20.	72+437,69	-	P			7,72
21.	72+463,16	-	P			11,15
22.	72+485,82	-	P			30,85
23.	72+510,79	-	P			13,02
24.	72+536,12	-	P			12,13
25.	72+539,93	-	P			12,13
26.	72+561,38	-	P			12,28
27.	72+566,45	-	P			12,28
28.	72+589,22	-	P			9,45
29.	72+633,22	-	P			7,47
30.	72+656,84	-	P			7,09
31.	72+673,89	-	P			7,50
32.	72+698,51	-	P			9,78
33.	72+716,40	-	P			7,64
34.	72+725,91	-	P			6,81
35.	72+738,95	-	P			13,45
36.	72+754,78	-	P			12,27
37.	72+776,99	-	P			11,35
38.	72+795,70	-	P			11,96
39.	72+839,36	-	P			11,56
40.	72+856,97	-	P			9,18
41.	72+886,39	-	P			10,30
42.	72+891,71	-	P			10,30

Lp.	Km	Strona		Rodzaj zjazdu	Stan istniejący	Powierzchnia nawierzchni
		Lewa	Prawa			
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.
43.	72+917,03	-	P			8,09
44.	72+937,71	-	P			7,29
45.	72+950,76	-	P			8,01
46.	72+975,34	-	P			14,02
47.	72+992,72	-	P			13,35
48.	73+020,12	-	P			20,49
49.	73+043,96	-	P			21,36
50.	73+058,04	-	P			19,13
51.	73+091,38	-	P			12,89
52.	73+114,11	-	P			9,77
53.	73+149,74	-	P			11,68
54.	73+178,60	-	P			12,18
55.	73+222,03	-	P			11,55
56.	73+236,76	-	P			17,30
57.	73+276,75	-	P			14,25
58.	73+301,69	-	P			24,57
59.	73+330,27	-	P			19,90
60.	73+354,86	-	P			22,71
61.	73+365,53	-	P			32,06
62.	73+404,54	-	P			33,11
63.	73+423,92	-	P			22,69
64.	73+445,47	-	P			19,49
65.	73+457,67	-	P			21,38
66.	73+463,66	L	-	DROGA		-