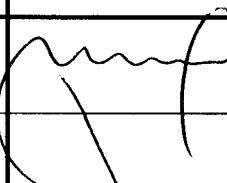


Jednostka projektowa:		21-003 Ciecierzyn k/Lublina Dys 302 D tel./fax (081) 469 15 45 NIP 712-128-29-23 REGON 430918788
DROGOWIEC		
Biuro Usług Projektowych		
Nr Umowy 0722/62/08	Branża drogowa	Data Wrzesień 2008 r.
Inwestor: Gmina Wólka Jakubowice Murowane 8, 20-258 Lublin 62		
Zamierzenie budowlane:  Przebudowa drogi gminnej Nr 106055L klasy L w m. Pliszczyn na odcinku od km rob. 0+000.00 do km rob. 0+778.00 o łącznej długości 778.00m		
Lokalizacja:	Województwo – Lubelskie Powiat – Lubelski Gmina – Wólka Działki Nr: 1049, 1050, 1051/3, 1048/51, 1058/2, 1059/2	
Stadium:		
PROJEKT WYKONAWCZY		
Skład Zespołu	Imię i Nazwisko Nr uprawnień	Podpis
Projektant	mgr inż. Robert Puliński upr. bud. Nr LUB/0077/POOD/03 do projektowania w specjalności drogi upr. bud. Nr 412/Lb/2001 do kierow. rob. w spec. konstrukcyjno – budowlanej	
Asystent projektanta	mgr inż. Rafał Gałań	

# SPIS ZAWARTOŚCI PROJEKTU WYKONAWCZEGO

## BRANŻA DROGOWA

1. Strona tytułowa
2. Spis zawartości projektu wykonawczego
3. Oświadczenie o kompletności dokumentacji projektowej
4. Opis techniczny
5. Przedmiar robót wraz z załącznikami
  - Zał. Nr 1 – Tabela robót ziemnych
  - Zał. Nr 2 – Tabela powierzchni zdjęcia humusu i plantowania skarp
  - Zał. Nr 3 – Tabela zjazdów
6. Część rysunkowa
  - plan orientacyjny w skali 1 : 25 000
  - plan sytuacyjny w skali 1 : 1 000
  - profil podłużny w skali 1 : 100/1000
  - przekroje normalne w skali 1 : 50
  - przekroje poprzeczne w skali 1 : 100

zawartość projektu wykonawczego  
zgodnie z załącznikami  
2020.10.10  
4.1.1.1.2

---

⇒ **Szczegółowe Specyfikacje Techniczne (oddzielny załącznik projektu wykonawczego)**



**DROGOWIEC – Biuro Usług Projektowych**

21-003 Ciecierzyn k/Lublina, Dys 302 D ☎ (081) 469 15 45 ✉ drogowiec@onet.pl  
NIP: 712-128-29-23 REGON 430918788

---

## O Ś W I A D C Z E N I E

Zgodnie z art. 20 ust. 4 prawa budowlanego (DZ. U. Nr 207, poz. 2016 z 2003 r. z późniejszymi zmianami) Biuro usług projektowych „DROGOWIEC” oświadcza, że praca projektowa: „Przebudowa drogi gminnej Nr 106055L klasy L w m. Pliszczyn na odcinku od km rob. 0+000.00 do km rob. 0+778.00 o łącznej długości 778.00m” w stadium techniczno – budowlanym jest wykonana zgodnie z obowiązującymi przepisami, zasadami wiedzy technicznej oraz umową Nr 0722/62/08 na wykonanie prac projektowych z dnia 15-07-2008 r.

Lublin, dnia 30.09.2008 r.

mgr inż. Robert Faliński  
upr. bud. Nr 123/2007784 z tytułu  
do projektowania bud. tej dróg  
w szczególności dróg

.....  
podpis projektanta

## **OPIS TECHNICZNY**

87 100 000 000 000 000 000  
0 000 000 000 000 000 000  
2000 000 000 000 000 000  
0 000 000 000 000 000 000

### **I. Branża drogowa.**

#### **1.1. Podstawa opracowania.**

- ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. Nr 89 poz. 414 z 1994r. ) z późniejszymi zmianami
- umowa Nr 0722/62/08 na wykonanie prac projektowych z dnia 15-07-2008r.
- warunki wyjściowe do projektowania
- pomiary geodezyjne
- aktualna mapa do celów projektowych w skali 1:1000
- Rozporządzenie MTiGM z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie
- Rozporządzenie MTiGM z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. Nr 177 poz. 1729 z 2003 r.)
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 7 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. Nr 220 poz. 2181 z 2003 r.) wraz z załącznikiem Nr 1-4
- Polskie Normy branżowe , uzgodnienia

#### **1.2. Przedmiot inwestycji.**

Przedmiotem inwestycji jest przebudowa drogi gminnej Nr 106055L klasy L zlokalizowanej na działkach nr: 1049, 1050, 1051/3, 1048/51, 1058/2, 1059/2 w m. Pliszczyn na odcinku od km rob. 0+000 do km rob. 0+778.00 o łącznej długości 778 m.

#### **1.3. Adres inwestycji.**

Przedmiotowy odcinek drogi gminnej znajduje się na terenie gminy Wólka w powiecie lubelskim. Planowana inwestycja zlokalizowana będzie w granicach istniejącego pasa drogi gminnej.

#### **1.4. Uzasadnienie inwestycji.**

Przedmiotowa droga gminna posiada nawierzchnię gruntową ulepszoną kruszywem naturalnym. Na przeważającym odcinku przedmiotowa droga usytuowana jest poniżej poziomu terenu przyległego do pasa drogowego. W okresie intensywnych opadów atmosferycznych woda z pobliskich działek spływa na koronę drogi niszcząc jej nawierzchnię, tworząc nierówności i głębokie koleiny. Planowana inwestycja ma za zadanie poprawić warunki ruchu na projektowanym do przebudowy odcinku drogi.

#### **1.5. Inwestor.**

Gmina Wólka

Jakubowice Murowane 8, 20-258 Lublin 62

#### **1.6. Jednostka projektowa.**

Niniejszy projekt został opracowany przez:

„Drogowiec – biuro usług projektowych”

Dys 302 D, 21-003 Ciecierzyn k/Lublina

#### **1.7. Dane personalne projektanta branży drogowej.**

*mgr inż. Robert Puliński* – uprawnienia budowlane Nr LUB/0077/POOD/03 w specjalności dróg w zakresie projektowania

### **2. Zakres opracowania.**

Projekt wykonawczy na przebudowę drogi gminnej Nr 106055L klasy L w m. Pliszczyn na odcinku od km rob. 0+000 do km rob. 0+778.00 o łącznej długości 778.00m.

Projektowana przebudowa powyższego odcinka drogi swoim zakresem obejmuje:

- roboty rozbiórkowe elementów dróg, i przepustów,
- przebudowę nawierzchni drogi gminnej poprzez jej wzmocnienie dodatkowymi warstwami podbudowy z gruntu stabilizowanego cementem i kruszywa łamanego oraz wykonanie w-wy wiążącej i ścieralnej z betonu asfaltowego,
- wykonanie chodnika przy krawędzi jezdni o szerokości 1,50 m,
- wykonanie zjazdów indywidualnych,

- usprawnienie istniejącego systemu odwodnienia powierzchniowego poprzez wykonanie nowych rowów przydrożnych i budowę nowych przepustów rurowych pod zjazdami w miejscach ciągłości rowu przydrożnego,
- ustawienie nowych urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego tj. balustrady w sąsiedztwie chodnika i bariery ochronnej,
- wykonanie nowego oznakowania pionowego.

### 3. Stan istniejący

Przedmiotowa droga posiada obecnie nawierzchnię o szerokości średnio 3,0 – 5,0 m umocnioną kruszywem naturalnym. W podłożu gruntowym występuje glina pylasta przy przeciętnych warunkach wodnych. Przedmiotowa droga stanowi ważne połączenie komunikacyjne dla okolicznej ludności, gdyż przebiega przez teren występującej zabudowy i stanowi jedyny dojazd do sieci dróg publicznych.

### 4. Elementy rozwiązań projektowych.

#### 4.1 Parametry techniczne.

W projekcie przyjęto następujące parametry projektowanych elementów drogi:

- kategoria ruchu KR1,
- dopuszczalny nacisk na oś 8t,
- prędkość projektowa 40 km/h,
- szerokość jezdni 5,0 m w tym dwa pasy ruchu po 2,50 m
- szerokość opaski gruntowej chodnika – 0,30 m
- pochylenia skarp zasadniczo 1:1,5 z miejscowym ograniczeniem od 1:0.75 do 1:4.
- pobocza gruntowe o szerokości 2 x 1,0 m.

PRZEMYSŁOWA FIRMOWA  
w Łodzi  
2016/161  
projekt 9  
12

#### 4.2. Przebieg trasy w planie sytuacyjnym.

Oś trasy drogowej zaprojektowano w odniesieniu do granic istniejącego pasa drogowego i przebiegu istniejącej drogi o nawierzchni z kruszywa naturalnego. Na długości trasy założono punkty wierzchołkowe w miejscach załamania trasy. Zaprojektowano cztery łuki poziome w postaci łuku kołowego bez krzywych przejściowych o następujących parametrach:

W-1; km: 0+379.53, R=150.00m, Łk=17.217m,  $\alpha$ =7.3072g, T=8.618m, Z=0.247 m

W-2; km: 0+399.03, R=150.00, Łk=17.759m,  $\alpha$ =7.5370g, T=8,890m, Z=0.263 m

W-3; km: 0+580.51, R=170.00m, Łk=63.742m,  $\alpha=23.8704g$ , T=32.25 m, Z=3.032 m

W-4; km: 0+702.64, R=150m, Łk=68.798m,  $\alpha=29.1989g$ , T=35.015 m, Z=4.033 m

Początek projektowanej drogi gminnej przewidziano na krawędzi istniejącej drogi gminnej o nawierzchni bitumicznej. Na odcinku początkowym od km rob. 0+000 do km 0+401,50 zaprojektowano jezdnię o szerokości 5,0 m wraz lewostronnym chodnikiem o szer. 1,5 m i prawostronnym poboczem gruntowym o szer. 1,00 m. Na dalszym odcinku od km 0+421,5 do 778.00 (K.T.) zaprojektowano jezdnię o szerokości 5,0 m wraz z obustronnymi poboczami gruntowymi. Na odcinku przejściowym od km 0+401,50 do km 0+421,50 projektuje się zmianę pochylenia jezdni z jednostronnego na daszkowe (zmiana przekroju normalnego). Na odcinku końcowym o długości 11 m projektowanej drogi gminnej przewidziano umocnienie kruszywem łamanym gr. 20 cm w celu dowiązania w planie poziomym do istniejącej drogi gminnej położonej na terenie gminy Niemce.

#### 4.3. Profil Podłużny

Początek projektowanej niwelety drogi gminnej dowiązано wysokościowo do istniejącej krawędzi drogi gminnej a na odcinku końcowym do rzędnej istniejącej nawierzchni. Niweletę drogi zaprojektowano w nasypie poprzez wyniesienie jej ponad przyległy teren o pochyleniu od 0,894% do 5,735%. W miejscach załamania niwelety o różnicy powyżej 0,5% zaprojektowano łuki pionowe wypukłe o promieniach od R=600 m do R=1300 m i wklęsłe o promieniach od R=1300 m do R=3140 m z zachowaniem warunków widoczności.

#### 4.4. Przekroje normalne

Przekroje normalne drogi zaprojektowano z uwzględnieniem następujących parametrów technicznych:

- kategoria ruchu KR1
- prędkość projektowa  $V_p=40$  km/h
- dopuszczalne obciążenie pojazdów o nacisku na oś 8t
- droga jednojezdniowa dwukierunkowa o szer. 5,0 m (dwa pasy ruchu po 2,5 m)
- pobocza gruntowe obustronne o szerokości 1,00 m

- pochylenie poprzeczne na prostej – jednostronne 2% na odcinku obowiązywania przekroju półulicznego i daszkowe 2% na odcinku obowiązywania przekroju szlakowego
- szerokość chodnika – 1,50 m
- szerokość opaski gruntowej chodnika – 0,30 m
- pochylenia skarp zasadniczo 1:1,5 z miejscowym ograniczeniem od 1:0.75 do 1:4.

Zaprojektowano łącznie trzy przekroje normalne, z czego przekrój normalny Nr 1 jako półuliczny obowiązujący na odcinku od km 0+000,00 do km 0+401,50 z jezdnią o szerokości 5,0 m w tym dwoma pasami ruchu po 2,50 m każdy, chodnikiem lewostronnym przy krawędzi jezdni o szerokości 1,50 m i prawostronnym poboczem gruntowym o szer. 1,0 m. Na odcinku obowiązywania przekroju normalnego Nr 1 pochylenie poprzeczne jezdni projektuje się jako jednostronne 2%, natomiast pobocza jako jednostronne 8% na zewnątrz. Przekrój normalny Nr 2 zaprojektowano jako szlakowy na odcinku zwężonego pasa drogowego od km 0+421,50 do km 0+640,30 z jezdnią o szerokości 5,0 m w tym dwoma pasami ruchu po 2,50 m każdy, ściekiem betonowym po stronie prawej usytuowanym przy krawędzi jezdni. Pochylenie poprzeczne jezdni dla przekroju normalnego nr 2 projektuje się jako daszkowe 2%, natomiast poboczy jako jednostronne 8% na zewnątrz. Przekrój normalny Nr 3 zaprojektowano jako szlakowy obowiązujący na odcinku od km 0+640,30 do km 0+778.00 z jezdnią o szerokości 5,0 m w tym dwoma pasami ruchu po 2,50 m każdy i rowem lewostronnym o pochyleniu skarp 1:1,5. Pochylenie poprzeczne jezdni projektuje się jako daszkowe 2%, natomiast poboczy jako jednostronne 8% na zewnątrz.

Urząd Miejski w Lublińcu  
20-074 Lublin, ul. Główna 9  
431029292

#### **4.5. Przekroje konstrukcyjne.**

##### **4.5.1. Przekrój konstrukcyjny Nr 1 (od km rob. 0+000,00 do km 0+778,00)**

- projektowana konstrukcja nawierzchni drogi gminnej
- 4 cm; warstwa ścieralna z betonu asfaltowego (BA) 0/12.8 mm
- 4 cm; warstwa ścieralna z betonu asfaltowego (BA) 0/16 mm
- 20 cm; podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31mm
- 15 cm; podbudowa z gruntu stabilizowanego cementem o  $R_m=2.5$  MPa



#### **4.5.2. Przekrój konstrukcyjny Nr 2 dla chodnika**

- 6 cm ; kostka brukowa betonowa wibroprasowana
- 5 cm ; podsypka cementowo – piaskowa 1:4
- 10 cm ; grunt stabilizowany cementem o  $R_m=1,5\text{MPa}$

#### **4.5.3. Przekrój konstrukcyjny Nr 2 dla zjazdu z kostki przez chodnik**

- 8 cm ; kostka brukowa betonowa wibroprasowana
- 5 cm ; podsypka cementowo – piaskowa 1:4
- 15 cm ; podbudowa z kruszywa łamanego 0/31mm
- 12 cm ; grunt stabilizowany cementem o  $R_m=1,5\text{MPa}$

*Szczegółowe informacje dotyczące technologii wykonywania poszczególnych warstw konstrukcyjnych jak i niezbędne wymagania, które należy spełnić na etapie wykonawstwa znajdują się w odrębnej części niniejszego projektu – Szczegółowe Specyfikacje Techniczne.*

#### **4.6. Przekroje poprzeczne**

Przekroje poprzeczne wykonano w celu określenia ilości mas ziemnych. Przekroje poprzeczne sporządzono w skali 1:100 (rys. nr 5) w formacie zamiejskim. Na przekrojach poprzecznych dodatkowo przedstawiono projektowane pochylenia skarp, ogrodzenia, jak również projektowane urządzenia bezpieczeństwa ruchu.

Starostwo Powiatowe  
w Lublinie  
20-0741  
40-11-22

#### **4.7. Odwodnienie**

Odwodnienie nawierzchni jezdni przewiduje się poprzez system odwodnienia powierzchniowego polegający na nadaniu korpusowi drogowemu odpowiednich pochyłeń poprzecznych oraz podłużnych i odprowadzeniu wody poza jezdnię do przydrożnych rowów w pasie drogi gminnej. Na odcinku drogi od km 0+010,00 do km 0+076,97 zaprojektowano rów infiltracyjny (chłonny) ze żwiru gr. 25 cm obłożonego geowłókniną separacyjno-filtracyjną.

Na odcinku drogi, gdzie nie było możliwości wykonania rowu przydrożnego zaprojektowano po stronie prawej ściek "korytkowy" o szer. 0,30 m od km 0+393,30 do km 0+640,30. Wodę opadową z przedmiotowego ścieku projektuje się odprowadzić do rowu lewostronnego za pomocą wpustów ulicznych i przykanalików. Na odcinku od 0+432,40 do km 0+496,90 zaprojektowano korytko żelbetowe głębokie z elementów

prefabrykowanych z uwagi na ograniczenia terenu i konieczność zachowania ciągłości spływu wód w rowie. Pod zjazdami w miejscach gdzie odtworzono i wyregulowano rowy przydrożne projektuje się ułożyć przepusty z rur HDPE o średnicy od 1φ30 cm do 1φ40 cm w zależności od miejsca występowania. Wlot i wylot z przepustu typu HDPE i wylot przykanalika do rowu projektuje się z umocnić brukowcem o gr. 16-20 cm z kamienia ułożonego na podsypce cementowo-piaskowej wraz z wypełnieniem spoin zaprawą cementową.

#### **4.8. Przepusty.**

##### **Przepust w km 0+055,39**

Stan istniejący.

Istniejący obiekt to przepust jednootworowy bez ścianek czołowych

Charakterystyka istniejącego przepustu:

Średnica przepustu	0,60 m
długość przepustu	10,00 m,
szerokość jezdni nad przepustem	5,00 m,
rok budowy przepustu	brak danych.

Przepust usytuowany jest prostopadle w stosunku do osi drogi. Rowy doprowadzające oraz odprowadzające porośnięte są wysoką trawą, która utrudnia swobodny przepływ wody. Przepust nie spełnia wymagań stawianych przez obecnie obowiązujące przepisy w związku, z czym zostanie przebudowany.

##### **Zakres robót odtworzeniowych.**

W celu odtworzenia prawidłowego przepływu wód projektuje się wykonanie przebudowy istniejącego przepustu z rur żelbetonowych jednootworowych o średnicy 60 cm z wykorzystaniem materiału z rozbiórki na ławie z betonu grubości 35 cm. Głowice przepustu zaprojektowano jako nowe z betonu B25. Na wylocie przepustu w ciągu rowu lewostronnego zaprojektowano rów chłonny z uwagi na brak możliwości odprowadzenia wód opadowych na przyległy teren (zwarła zabudowa).

##### **Przepust w km 0+312,43**

Stan istniejący.

Istniejący obiekt to przepust jednootworowy wraz ze ściankami czołowymi

Średnica przepustu	0,80 cm
długość przepustu	11,00 m,
szerokość jezdni nad przepustem	5,00 m,
rok budowy przepustu	brak danych.

#### 4.8. Umocnienie skarp i rowów.

**S**TUDENTS WILL BE INVITED TO  
work fulltime  
2007/8 in ...  
... ..

W istniejącym pasie drogowym zlokalizowane są następujące urządzenia infrastruktury technicznej:

- wodociąg
- linia telekomunikacyjna (podziemna)
- linia energetyczna NN, SN
- gazociąg

W miejscach poprzecznego i podłużnego przejścia pod projektowaną jezdnią istniejącego kabla telekomunikacyjnego i energetycznego projektuje się wykonać zabezpieczenie poprzez założenie na kablu rury osłonowej dwudzielnej Np. typu Arot o śr. 100 -110 mm wg lokalizacji jak na planie sytuacyjnym. Prace te należy wykonywać

pod nadzorem zarządcy sieci telekomunikacyjnej i elektroenergetycznej oraz po ich zakończeniu dokonać protokolarnego odbioru tych prac. Wszystkie urządzenia infrastruktury technicznej zaznaczono kolorami na planie sytuacyjnym (rys. nr 2).

#### **Uwagi:**

Roboty ziemne w rejonie występowania infrastruktury technicznej należy prowadzić ręcznie.

### **6. Plan stałej organizacji ruchu.**

#### **6.1. Projektowane oznakowanie pionowe.**

Skrzyżowanie projektowanej drogi gminnej Nr 106055L z istniejącą drogą gminną oznakowano znakami A-6b i A-6c umieszczonymi w odległości 150 m od skrzyżowania. Wlot projektowanej drogi gminnej Nr 106055L jako podporządkowanej oznakowano znakiem A-7.

#### **6.2. Oznakowanie poziome.**

Nie przewiduje się wykonania oznakowania poziomego.

#### **6.3. Termin wprowadzenia organizacji ruchu.**

Wstępnie wg uzgodnień z Zamawiającym, przewiduje się przebudowę przedmiotowej drogi gminnej w 2009 r.

Stwierdziłem, że powyższe  
w tabeli  
2007/11  
2007/11  
mgr inż. Andrzej Kozłowski  
upr. bud. 14.12.2007. 12.12.2008  
do projektu... w odg...  
w odg...  
w odg...

## WYKAZ SKRZYŻOWAN I ZJAZDÓW

## BRANŻA DROGOWA

Lp	km	Strona	Typ zjazdu	Sposób połączenia z drogą	Szer. z drogi	Długość [m]	projektowana konstrukcja zjazdów i elementy ulic										Roboty ziemne		przeprawy		uwagi
							kruszywo stabilizowane mechanicznie gr. 15cm	uzupełnienie zjazdów gruntem	uzupełnienie zjazdów kruszywem gr. 20cm	grunt stab. cementem o Rm=1,5MPa gr. 12cm	nawierzchnia zjazdu do przebrukowania	kostka betonowa gr. 8cm	krawężniki betonowe łączące 15x30x100 cm	Wykop	Nasyt	HDPE 430	HDPE 440	umocnienie włókn przepustów			
1	2	3	4	R=...	[m]	[m]	[m²]	[m²]	[m²]	[m²]	[m²]	[m²]	[m³]	[m³]	[m³]	[m]	[m]	[m]	[m]	[m]	[m]
1.	0+020.50	L	indywidualny	3,0	4,0	3,5	8,1	14,0		10,2		21,9	8,1	5,0		4,0		9,0	6,0	2,0	zjazd gruntowy
2.	0+037.15	P	indywidualny	3,0	4,0	4,5	8,1	13,6		10,2		21,9	8,1	5,0		4,0		9,0	6,0	2,0	tylnika z rozbiórki
3.	0+050.30	L	indywidualny	3,0	4,0	3,4	8,1	13,2		10,2		21,9	8,1	5,0		4,0		9,0	6,0	2,0	zjazd gruntowy
4.	0+068.90	P	indywidualny	3,0	4,0	4,5	8,1	13,2		10,2		21,9	8,1	5,0		4,0		9,0	6,0	2,0	kostka brukowa betonowa z rozbiórki
5.	0+071.00	L	indywidualny	3,0	4,0	3,3	8,1	13,0		10,2		20,5	8,1	5,0		4,0		9,0	6,0	2,0	zjazd gruntowy
6.	0+087.00	P	indywidualny	3,0	4,0	5,1	8,1	20,5		10,2		20,5	8,1	5,0		4,0		9,0	6,0	2,0	zjazd gruntowy
7.	0+090.00	L	indywidualny	3,0	4,0	3,3	8,1	13,0		10,2		20,5	8,1	5,0		4,0		9,0	6,0	2,0	zjazd gruntowy
8.	0+111.50	L	indywidualny	3,0	4,0	3,3	8,1	13,2		10,2		20,5	8,1	5,0		4,0		9,0	6,0	2,0	zjazd gruntowy
9.	0+115.00	P	indywidualny	3,0	4,0	5,3	8,1	21,0		10,2		20,5	8,1	5,0		4,0		9,0	6,0	2,0	zjazd gruntowy
10.	0+130.20	P	indywidualny	3,0	4,0	4,7	8,1	18,8		10,2		20,5	8,1	5,0		4,0		9,0	6,0	2,0	zjazd umocniony kruszywem
11.	0+149.75	P	indywidualny	3,0	4,0	4,8	8,1	12,8		10,2		20,5	8,1	5,0		4,0		9,0	6,0	2,0	zjazd gruntowy
12.	0+156.80	L	indywidualny	3,0	4,0	4,7	8,1	19,2		10,2		20,5	8,1	5,0		4,0		9,0	6,0	2,0	zjazd gruntowy
13.	0+178.60	P	indywidualny	3,0	4,0	4,8	8,1	12,4		10,2		20,5	8,1	5,0		4,0		9,0	6,0	2,0	zjazd gruntowy
14.	0+184.50	P	indywidualny	3,0	4,0	4,6	8,1	19,6		10,2		20,5	8,1	5,0		4,0		9,0	6,0	2,0	zjazd gruntowy
15.	0+192.80	P	indywidualny	3,0	4,0	4,9	8,1	8,4		10,2		4,0	8,1	5,0		4,0		9,0	6,0	2,0	zjazd gruntowy
16.	0+196.50	L	indywidualny	3,0	4,0	3,6	8,1	21,6		10,2		20,5	8,1	5,0		4,0		9,0	6,0	2,0	zjazd umocniony kruszywem
17.	0+218.00	P	indywidualny	3,0	4,0	5,4	8,1	13,2		10,2		20,5	8,1	5,0		4,0		9,0	6,0	2,0	zjazd gruntowy
18.	0+225.70	L	indywidualny	3,0	4,0	4,8	8,1	41,6		10,2		20,5	8,1	5,0		4,0		9,0	6,0	2,0	zjazd gruntowy
19.	0+236.85	P	indywidualny	3,0	4,0	5,4	8,1	20,0		10,2		20,5	8,1	5,0		4,0		9,0	6,0	2,0	zjazd gruntowy
20.	0+259.10	L	indywidualny	3,0	4,0	11,9	8,1	21,2		10,2		20,5	8,1	5,0		4,0		9,0	6,0	2,0	zjazd umocniony kruszywem
21.	0+272.10	P	indywidualny	3,0	4,0	5,0	8,1	21,2		10,2		20,5	8,1	5,0		4,0		9,0	6,0	2,0	zjazd gruntowy
22.	0+287.00	P	indywidualny	3,0	4,0	5,3	8,1	12,8		10,2		20,5	8,1	5,0		4,0		9,0	6,0	2,0	zjazd gruntowy
23.	0+297.20	L	indywidualny	3,0	4,0	4,7	8,1	20,8		10,2		20,5	8,1	5,0		4,0		9,0	6,0	2,0	zjazd gruntowy
24.	0+306.60	P	indywidualny	3,0	4,0	5,2	8,1	42,0		10,2		20,5	8,1	5,0		4,0		9,0	6,0	2,0	zjazd gruntowy
25.	0+317.90	L	indywidualny	3,0	4,0	12,0	8,1	16,0		10,2		20,5	8,1	5,0		4,0		9,0	6,0	2,0	zjazd umocniony kruszywem
26.	0+335.00	L	indywidualny	3,0	6,0	4,7	8,1	20,0		10,2		20,5	8,1	5,0		4,0		9,0	6,0	2,0	kostka brukowa betonowa z rozbiórki
27.	0+338.10	P	indywidualny	3,0	4,0	4,0	8,1	12,4		10,2		20,5	8,1	5,0		4,0		9,0	6,0	2,0	zjazd umocniony kruszywem
28.	0+348.60	P	indywidualny	3,0	4,0	5,0	8,1	12,4		10,2		20,5	8,1	5,0		4,0		9,0	6,0	2,0	kostka brukowa betonowa z rozbiórki
29.	0+349.90	L	indywidualny	3,0	4,0	4,6	8,1	30,0		10,2		20,5	8,1	5,0		4,0		9,0	6,0	2,0	zjazd umocniony kruszywem
30.	0+370.75	L	indywidualny	3,0	1,0	3,3	8,1	12,2		10,2		20,5	8,1	5,0		4,0		9,0	6,0	2,0	zjazd umocniony kruszywem
31.	0+382.00	L	indywidualny	3,0	9,0	5,0	8,1	15,2		10,2		20,5	8,1	5,0		4,0		9,0	6,0	2,0	kostka brukowa betonowa z rozbiórki
32.	0+388.40	P	indywidualny	3,0	4,0	3,8	8,1	30,0		10,2		20,5	8,1	5,0		4,0		9,0	6,0	2,0	kostka brukowa betonowa z rozbiórki
33.	0+403.80	L	indywidualny	3,0	4,0	7,5	8,1	12,2		10,2		20,5	8,1	5,0		4,0		9,0	6,0	2,0	zjazd umocniony kruszywem
34.	0+410.15	P	indywidualny	3,0	4,0	2,4	8,1	12,2		10,2		20,5	8,1	5,0		4,0		9,0	6,0	2,0	zjazd gruntowy
35.	0+417.60	L	indywidualny	3,0	4,0	2,2	8,1	12,5		10,2		20,5	8,1	5,0		4,0		9,0	6,0	2,0	zjazd gruntowy
36.	0+420.30	P	indywidualny	3,0	4,0	2,4	8,1	11,5		10,2		20,5	8,1	5,0		4,0		9,0	6,0	2,0	zjazd gruntowy
37.	0+429.50	L	indywidualny	3,0	4,0	2,1	8,1	12,0		10,2		20,5	8,1	5,0		4,0		9,0	6,0	2,0	zjazd gruntowy
38.	0+453.70	P	indywidualny	3,0	4,0	2,7	8,1	12,3		10,2		20,5	8,1	5,0		4,0		9,0	6,0	2,0	zjazd gruntowy
39.	0+472.00	L	indywidualny	3,0	4,0	2,1	8,1	12,1		10,2		20,5	8,1	5,0		4,0		9,0	6,0	2,0	zjazd gruntowy
40.	0+475.50	P	indywidualny	3,0	4,0	2,8	8,1	15,1		10,2		20,5	8,1	5,0		4,0		9,0	6,0	2,0	kostka brukowa betonowa z rozbiórki
41.	0+500.40	P	indywidualny	3,0	4,0	2,9	8,1	15,5		10,2		20,5	8,1	5,0		4,0		9,0	6,0	2,0	kostka brukowa betonowa z rozbiórki
42.	0+516.10	P	indywidualny	3,0	4,0	3,2	8,1	16,7		10,2		20,5	8,1	5,0		4,0		9,0	6,0	2,0	kostka brukowa betonowa z rozbiórki
43.	0+526.30	P	indywidualny	3,0	4,0	3,2	8,1	16,7		10,2		20,5	8,1	5,0		4,0		9,0	6,0	2,0	kostka brukowa betonowa z rozbiórki
44.	0+537.00	P	indywidualny	3,0	4,0	3,2	8,1	16,7		10,2		20,5	8,1	5,0		4,0		9,0	6,0	2,0	pyłki chodnikowe z rozbiórki
45.	0+542.80	L	indywidualny	3,0	4,0	2,1	8,1	12,0		10,2		20,5	8,1	5,0		4,0		9,0	6,0	2,0	zjazd gruntowy
46.	0+562.00	P	indywidualny	3,0	4,0	4,4	8,1	21,5		10,2		20,5	8,1	5,0		4,0		9,0	6,0	2,0	zjazd gruntowy
47.	0+577.00	L	indywidualny	3,0	4,0	4,6	8,1	22,3		10,2		20,5	8,1	5,0		4,0		9,0	6,0	2,0	zjazd gruntowy
48.	0+607.50	P	indywidualny	3,0	4,0	4,6	8,1	22,3		10,2		20,5	8,1	5,0		4,0		9,0	6,0	2,0	zjazd gruntowy
49.	0+652.00	L	indywidualny	3,0	5,0	20,0	8,1	28,6		10,2		20,5	8,1	5,0		4,0		9,0	6,0	2,0	zjazd bieżący
50.	0+753.40	L	indywidualny	3,0	4,0	5,5	8,1	28,6		10,2		20,5	8,1	5,0		4,0		9,0	6,0	2,0	zjazd gruntowy
Razem:							122	645	83	153	181	122	70	171	53	203	80				

WYKAZ SKRZYŻOWAN I ZJAZDÓW  
BRANŻA DROGOWA