

PROJEKT PRZEBUDOWY CIĄGU DROGOWEGO
ZŁOŻONEGO Z TRZECH DRÓG POWIATOWYCH O NR:

Nr 1962B (2362) Guty – Kownaty
1924B (23358) Olszyny – Wyludzin – Guty
1964B (23504) Bożejewo – Taraskowo - Olszyny

OD KM 0+000,00 DO KM 7+650,00

Numery ewidencyjne działek :

Inwestor : **Zarząd Dróg Powiatowych w Łomży**
ul. Poligonowa 30, 18-400 Łomża
Faza opracowania : projekt budowlany
Przedmiot opracowania : **projekt architektoniczno - budowlany**

Nr umowy : **1/08 z dnia 16.01.2008r.**

Projektant:

- **mgr inż. Leszek Chmielewski**

- Uprawnienia projektowe w specjalności
konstrukcyjno budowlanej w zakresie dróg
Nr 66/94/Os

Luty 2008

ZAWARTOŚĆ PROJEKTU

ARCHITEKTONICZNO-BUDOWLANEGO

I. CZĘŚĆ OPISOWO – OBLICZENIOWA

1. DANE WYJŚCIOWE DO PROJEKTOWANIA	str. 3 - 9
2. OPIS TECHNICZNY	str. 10 - 15
3. WYKAZ ŁUKÓW POZIOMYCH I ZAŁAMAŃ TRASY	str. 16 - 20
4. PARAMETRY ŁUKÓW POZIOMYCH	str. 21 - 67
5. WARTOŚCI WSPÓŁRZĘDNYCH PUNKTÓW NIWELETY	str. 68 - 86
6. TABELA OBJĘTOŚCI ROBÓT ZIEMNYCH (BILANS OGÓLNY)	str. 87 - 98
7. POWIERZCHNIA SKARP (W WYKOPIE I NASYPIE)	str. 99 - 106
8. WYKAZ ZJAZDÓW GOSPODARCZYCH I NA DROGI BOCZNE	str. 107 - 114
9. PRZEDMIAR ROBÓT	str. 123 -

II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

1. PLAN ORIENTACYJNY rys. 1	skala 1 : 25 000
2. PLAN SYTUACYJNY rys.2/1 – 2/15	skala 1 : 1000
3. PRZEKROJE NORMALNE rys. 3/1 – 3/6	skala 1 : 100
4. PRZEKRÓJ PODŁUŻNY rys. 4	skala 1 : 100/1000
5. PRZEKROJE POPRZECZNE rys. 5	skala 1 : 100/100
6. PRZEPUSTY RUROWE ŻELBETOWE rys. 6	skala 1 : 20

OPIS TECHNICZNY- AKTUALIZACJA DOKUMENTACJI

**do projektu budowlanego w związku z przebudową
ciągu drogowego dróg powiatowych nr: 1962B odc. Guty - Kownaty, nr 1924B Olszyny
– Wyłudzin – Guty, nr 1964B Bożejewo – Taraskowo – Olszyny
od km 0+000,00 do km 7+7650,00.
Długość odcinka 7650,0 mb**

1. PODSTAWA OPRACOWANIA.

Podstawę opracowania stanowi:

1. zlecenie Zarządu Dróg Powiatowych w Łomży – umowa nr 1/08 z dnia 16.01.2008r.
2. zlecenie Zarządu Dróg Powiatowych w Łomży - aktualizacja dokumentacji Umowa Nr 3/09.
3. lewostronny wtórnik mapy zasadniczej w skali 1:1000 aktualny na dzień 06.02.2008
4. 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. Nr 43 poz. 430.
5. ustawa z dnia 7 lipca 1994r.-Prawo budowlane Dz. U. Nr106 z 2000r z późniejszymi zmianami.
6. decyzja środowiskowa Nr GPT.7624-13/08 z dnia 02.12.2008r.

2. PRZEDMIOT OPRACOWANIA.

Przedmiotem opracowania jest projekt budowlany na przebudowę ciągu drogowego Kownaty-Guty-Wyłudzin-Olszyny-Taraskowo, składającego się z trzech odcinków dróg powiatowych o łącznej długości 7650,0 mb, na terenie gminy Piątnica.

Inwestycją objęte są działki nr 639, 640, 528/3, 523/3, 123, 124, 145, 11/1, 19/3, 19/5, 60/1, 41/4, 39/11, 81, 85, 89/2, 177/3, 177/5, 445/1, 460, 461, 466/1, 467, 468, 151/4, 239/1, 151/6, 153/4, 153/6, 177/7, 26/20, 26/22, 41/3, 52/3, 145, 146, 148 i 149/1 będące we władaniu powiatu łomżyńskiego i zarządzie trwałym Zarządu Dróg Powiatowych w Łomży, działki nr 152, 455, 458 będące własnością Gminy Piątnica oraz działka nr 149/2 będąca własnością Gminy Wizna.

3. DANE TECHNICZNE.

1. klasa drogi - lokalna L
2. prędkość projektowa – 40 km/h
3. przekrój poprzeczny – szlakowy
4. szerokość jezdni – 3,50m i 5,00m
5. szerokość poboczy – 1,0m - 1,5m
6. szerokość poboczy umocnionych 1,0m
7. obciążenie ruchem – KR1
8. spadek poprzeczny jezdni – 2%
9. spadek poprzeczny poboczy – 5%

4. OPIS STANU ISTNIEJĄCEGO.

Opracowaniem objęto ciąg dróg powiatowych stanowiący połączenie drogi wojewódzkiej nr 668 Piątnica - Jedwabne z drogą krajową nr 64 Piątnica – Jeżewo. Droga przewidziana do

przebudowy przebiega w terenie równinnym w otoczeniu gruntów użytkowanych rolniczo i wsi o luźnej zabudowie gospodarczej.

W lokalizacji od km 0+000 do km 7+394,10, od km 7+436,10 do km 7+650,00 w km 7+394,10 - 7+436,10 posiada nawierzchnię brukowcową, a od km 7+650,00 nawierzchnię bitumiczną (powierzchniowe utwardzenie).

Na odcinku objętym opracowaniem występują liczne deformacje nawierzchni zarówno w przekroju poprzecznym jak i podłużnym.

W km 4+721,85 i w km 7+442,45 znajdują się mosty stałe betonowe w stanie dobrym. Natomiast mosty w km 5+396,50 (betonowy) i km 6+010,32 (pokład drewniany) są w złym stanie technicznym i wymagają przebudowy.

Na projektowanym odcinku zlokalizowano następujące przepusty w km:

1. 0+176,70 Ø 0,60m - do przebudowy na Ø 0,60 m
2. 0+922,25 Ø 2 x 0,80m – do przebudowy na 2x 0,80 m
3. 1+250,30 Ø 0,60m – do przebudowy na Ø 0,60 m
4. 1+404,50 Ø projektowany – Ø 0,60m
5. 1+915,60 Ø 3 x 1,50m - stan dobry
6. 2+025,25 Ø 0,60m - stan dobry
7. 2+546,90 Ø 0,60m - do przebudowy na Ø 0,80 m
8. 3+117,40 Ø 0,60m - do przebudowy na Ø 0,60 m
9. 3+276,30 Ø 0,50m - do przebudowy na Ø 0,60 m
10. 3+550,65 Ø 0,60m - do przebudowy na Ø 0,80 m
11. 3+715,05 Ø ramowy 2,00mx0,60m – do przebudowy na 2 x 1,00 m
12. 3+855,68 Ø projektowany – Ø 0,80m
13. 6+165,60 Ø projektowany – Ø 0,60m
14. 6+679,11 Ø 0,60m - do przebudowy na Ø 0,60 m
15. 6+694,60 Ø 1,50m - do przebudowy na Ø 1,50 m
16. 7+331,00 Ø 0,40m - projektowany przykanalik
17. 7+480,65 Ø 0,60m - do przebudowy na Ø 0,60 m

Odwodnienie jezdni odbywa się poprzez powierzchniowy spływ wód opadowych do naturalnych cieków. Rowy przydrożne występują w stanie szczątkowym, są zamulone i nie spełniają swojej funkcji.

Wysokościowo niweleta drogi znajduje się na poziomie przyległych pól i posesji, co powoduje jej niszczenie przez wody opadowe i zawiewanie przez śnieg.

W otoczeniu drogi występują pojedyncze drzewa z gatunku topoli, klony, jesiony i olchy.

Szerokość pasa drogowego wynosi 9-12m.

5. PROJEKTOWANE ELEMENTY ZAGOSPODAROWANIA TERENU.

Projektowana droga służy do obsługi ruchu lokalnego i transportu rolniczego.

W miejsce istniejącej nawierzchni gruntowej projektuje się nawierzchnię bitumiczną o szerokości od 3,5m do 5,0m, ograniczoną po obu stronach poboczami szerokości 1,0m - 1,5 m. Na podstawie rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43 poz. 430) oraz określonej kategorii ruchu KR1 zaprojektowano następującą konstrukcję jezdni:

- 1) warstwa ścieralna z betonu asfaltowego wg PN-S-96025 grubości 3 cm wykonana zgodnie z PN-S-96025,

- 2) warstwa wiążąca z betonu asfaltowego grubości 5cm wykonana zgodnie z PN-S-96025,
- 3) warstwa podbudowy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie grubości 20 cm wykonana zgodnie z PN-S-06102,
- 4) istniejące podłoże z gruntu przepuszczalnego,

Po ułożeniu warstw konstrukcyjnych niweleta drogi podniesie się o około 20-30 cm. Początek odcinka to jest km 0+000,00 przyjęto na krawędzi drogi wojewódzkiej nr 668 Piątnica – Jedwabne - Radziłów w miejscowości Kownaty, a koniec w km 7+650,00 na granicy gminy Wizna i krawędzi nawierzchni utwardzonej powierzchniowo.

Drogę w planie zaprojektowano tak aby maksymalnie pokrywała się z drogą istniejącą. Wprowadzone korekty trasy mają na celu jedynie zwiększenie płynności drogi i dostosowanie jej parametrów do obowiązujących przepisów.

Odprowadzenie wód opadowych z jezdni i poboczy przebudowywanego odcinka zaprojektowano poprzez odpowiednie spadki poprzeczne i podłużne metodą powierzchniowego spływu wód do rowów przydrożnych, przepustów i naturalnych cieków.

Na omawianym odcinku zaprojektowano następujące przepusty:

1. 0+176,70 Ø 0,60m - L=10,0m
2. 0+922,25 2x Ø 0,80m – L=10,0m
3. 1+250,30 Ø 0,60m - L=10,0 m
4. 1+404,50 Ø 0,60m - L=10,0 m nowy
5. 1+915,60 3x Ø 1,50m – stan dobry
6. 2+025,25 Ø 0,60m - stan dobry – dobudować ścianki czołowe
7. 2+546,90 Ø 0,80 - L=10,0 m
8. 3+117,40 Ø 0,60m- L=10,0 m
9. 3+276,30 Ø 0,60m - L=10,0 m
10. 3+550,65 Ø 0,80m - L=10,0 m
11. 3+715,05 2x Ø 1,00m- L=10,0 m
12. 3+855,68 Ø 0,80m- L=10,0 m nowy
13. 6+165,60 Ø 0,60m - L=10,0 m nowy
14. 6+679,11 Ø 0,60m - L=10,0 m
15. 6+694,60 Ø 1,50m - L=12,0 m
16. 6+897,30 Ø 0,60m L=8,00m – stan dobry, dobudować ścianki czołowe
17. 7+331,00 Ø 0,40m – L=7,50m przykanalik - nowy
18. 7+480,65 Ø 0,60m – L=10,0 m

Projekt nie zawiera opracowania na przebudowę mostów w km 5+396,50 (betonowy) i km 6+010,32 (pokład drewniany).

Długość odcinka wynosi - 7650,0mb

Powierzchnia nawierzchni bitumicznej - m² 37722,0

objętość robót ziemnych:

- wykopy m³ 10604
- nasypy m³ 8505,14 (w tym z dokopu m³ 4242,44)

6. URZĄDZENIA OBCE.

Na odcinku objętym opracowaniem w pasie drogowym i jego otoczeniu występują urządzenia obce takie jak kabel telekomunikacyjny, wodociąg i linie energetyczne.

Wszelkie roboty w obrębie urządzeń obcych w pasie drogowym należy przeprowadzić ze szczególną ostrożnością pod bezpośrednim nadzorem kierownika budowy zgodnie z warunkami zawartymi w uzgodnieniach branżowych.

Przebieg tych urządzeń pokazano na planie zagospodarowania terenu oznaczając je kolorami jak w legendzie.

7. WPLYW INWESTYCJI NA ŚRODOWISKO.

Zgodnie z wymogami zawartymi w decyzji środowiskowej Nr GPT.7624-13/08 należy przestrzegać ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich. Wobec powyższego mają zastosowanie n/w przesłanki:

1. ze względu na hałas pracujących maszyn i urządzeń roboty budowlane wykonywać tylko w porze dnia (6⁰⁰ - 22⁰⁰),
2. pracujący sprzęt mechaniczny będzie poruszał się tylko w obrębie pasa drogowego,
3. kruszywo łamane/naturalne dowozić specjalistycznymi, oplanowanymi pojazdami,
4. beton asfaltowy z wytwórni dowozić specjalistycznymi pojazdami,
5. w czasie przerw postojowych silniki sprzętu mają być wyłączone,
6. dbać o należyty stan techniczny sprzętu mechanicznego i jego bezawaryjną pracę (szczelność układu paliwowo-olejowego), co wykluczy ewentualne zanieczyszczenie gleb i wód związkami ropopochodnymi,
7. w razie potrzeby bazę budowy przeznaczoną do garażowania ciężkiego sprzętu mechanicznego wyłożyć płytami betonowymi (celem ochrony wierzchniej warstwy gleby przed zniszczeniem),
8. odpady powstające podczas realizacji przedsięwzięcia należy segregować i gromadzić w przeznaczonych do tego pojemnikach i sukcesywnie wywozić z placu budowy,
9. odpady niebezpieczne będą utylizowane przez specjalistyczne firmy,
10. prace ziemne w obrębie systemu korzeniowego drzew należy wykonywać ręcznie, odkryte korzenie należy zabezpieczyć przed przesuszeniem - nie usuwać,
10. nadmiar mas ziemnych nie będzie używany do celów rolniczo-leśnych,
11. nie składować urobku z wykopów ani innych materiałów i środków chemicznych pod koronami drzew,
12. drzewa przewidziane do usunięcia zostaną zastąpione innymi, w miejscach nie kolidujących z bezpieczeństwem ruchu,
13. wody opadowe skierować poprzez rowy przydrożne obsiane roślinnością trawiastą do odbiornika,
14. bazę budowy wyposażyć w szczelne urządzenia do gromadzenia ścieków socjalno-bytowych, a na jej terenie nie wolno dopuścić do gromadzenia wody opadowej w zastoiskach.

Oprócz w/w przesłanek realizowane przedsięwzięcie nie może naruszać istniejących stosunków wodnych na gruncie ze szkodą dla gruntów sąsiednich, winno zachować powiązania funkcjonalne w obszarach przyległych jak również powinno być wykonane z materiałów posiadających odpowiednie atesty i certyfikaty.

Planowane przedsięwzięcie będzie realizowane w istniejącym pasie drogowym (wybrano wariant drugi z trzech przedstawionych w informacji przedsięwzięcia) po obecnym ich szlaku, ze względu na to, że jest to teren już zainwestowany i wykorzystywany jako drogi, przedstawiający znikomą wartość przyrodniczą, gdzie potwierdzeniem końcowego stwierdzenia jest to iż, organ prowadzący postępowanie na podstawie art. 51 ust. 3 pkt 1 i 2 ustawy Prawo ochrony środowiska wystąpił do Starosty Łomżyńskiego i Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Łomży o opinię w sprawie obowiązku sporządzenia raportu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko i jego zakresu. Organy te wydały postanowienia:

1. Starosta Łomżyński - postanowienie nr ROŚB.6211-69/2008 z dnia 6 października 2008 r., w którym opowiedział się za brakiem konieczności sporządzenia raportu;

2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Łomży postanowienie nr 179/NZ/2008 z dnia 10 października 2008 r., w którym opowiedział się za brakiem konieczności sporządzenia raportu;
3. Gmina Piątnica na podstawie art. 51 ust. 2 ustawy Prawo ochrony środowiska i § 5 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięć do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz.U. Nr 257, póź. 2573 z późn. zm.) w postanowieniu Nr GPT.7624-13/08 z dnia 16 października 2008 r. stwierdziła brak potrzeby sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Wobec powyższego projektowana inwestycja nie będzie miała ujemnego wpływu na środowisko oraz zmianę stosunków wodnych. Wykonanie nowej nawierzchni bitumicznej poprawi bezpieczeństwo ruchu, zwiększy komfort jazdy oraz obniży poziom hałasu, emisji pyłów i spalin do otoczenia. Zachodzi konieczność wycinki 87 szt. drzew rosnących w odległości mniejszej niż 2,5m od krawędzi jezdni i stwarzających zagrożenie dla ruchu drogowego.

8. ORGANIZACJA RUCHU I BEZPIECZEŃSTWO ROBÓT.

Projekt budowlany zawiera odrębne opracowanie dotyczące organizacji ruchu. Projekt organizacji ruchu wykonano w oparciu o :

- „Szczegółowe warunki techniczne dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczenia na drogach” stanowiącą załącznik nr 1-4 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r.
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 21 czerwca 1999r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych – Dz. U. Nr 58 z dnia 26 czerwca 1999r., poz. 622

Ze względu na brak możliwości zamknięcia drogi dla ruchu w czasie trwania robót w obrębie pasa drogowego zakłada się ich prowadzenie pod ruchem.

W trakcie prowadzenia robót należy przestrzegać obowiązujących zasad oznakowania wykonywanych robót oraz zapewnić bezpieczeństwo zatrudnionych pracowników i użytkowników drogi.

Projektowaną stałą organizację ruchu należy wprowadzić z chwilą zakończenia przebudowy drogi.

WYKAZ ŁUKÓW POZIOMYCH I ZAŁAMAŃ TRASY

na drodze powiatowej nr 1962B Kownaty – Guty,
nr 1924B Guty – Olszyny,
nr 1964B Olszyny - Bronowo

Nr wierzchołka	Lokalizacja	Kąt zwrotu (grad)	Promień łuku R (m)	L (m)	i (%)	Z (m)	Ł (m)
				To (m)		N (m)	
				PP (m)		Poszerzenie (m)	
1	2	3	4	5	6	7	8
W-1	0 + 120,26	+13,532	Łuk Kołowy 150,00	-	3,0 jedn.	0,85	31,88
				41,00		-	
				25,00		-	
W-2	0 + 306,94	-22,031	Łuk Kołowy 80,00	-	5,0 dasz.	1,21	27,68
				43,98		-	
				30,00		Pw=Pz=0,40	
W-3	0 + 444,30	+13,452	Łuk Kołowy 80,00	-	5,00 jedn.	0,45	16,90
				38,48		-	
				30,00		Pw=Pz=0,40	
W-4	0 + 730,90	-1,754	Zał. trasy	-	2,0 dasz.	-	-
				-		-	
				-		-	
W-5	1 + 006,34	+0,794	Zał. trasy	-	2,0 dasz.	-	-
				-		-	
				-		-	
W-6	1 + 292,49	-26,286	Łuk Kołowy 200,00	-	2,5 jedn.	4,34	82,58
				71,89		-	
				30,00		-	
W-7	1 + 834,39	+43,439	Łuk Kołowy 75,00	-	5,0 jedn.	4,59	51,18
				56,63		-	
				30,00		Pw=Pz=0,40	
W-8	1 + 975,48	-17,677	Łuk Kołowy 250,00	-	2,00 dasz.	2,43	69,42
				34,93		-	
				-		-	
W-9	2 + 003,04	+93,614	Zał. trasy	-	2,0 dasz.	-	-
				-		-	
				-		-	
W-10	2 + 098,13	+11,287	Łuk Kołowy 250,00	-	2,0 dasz.	0,99	44,32
				22,22		-	
				-		-	
W-11	2 + 230,23	-19,812	Łuk Kołowy 100,00	-	5,0 jedn.	1,22	31,12
				45,69		-	
				30,00		Pw=Pz=0,30	
W-12	2 + 744,51	+6,020	Łuk Kołowy 350,00	-	2,0 dasz.	0,39	33,10
				16,56		-	
				-		-	

W-13	3+ 187,83	-14,234	Łuk Kołowy 250,00	-	2,0 dasz.	1,57	55,90
				28,07		-	
				-		-	
W-14	3 + 327,78	-30,984	Łuk Kołowy 150,00	-	3,0 jedn.	4,55	73,00
				62,24		-	
				25,00		-	
W-15	3 + 426,91	+22,301	Łuk Kołowy 70,00	-	5,0 jedn.	1,09	24,52
				37,39		-	
				25,00		Pw=Pz=0,45	
W-16	3 + 484,17	+10,440	Łuk Kołowy 245,00	-	2,0 dasz.	0,83	40,18
				20,13		-	
				-		-	
W-17	3 + 556,53	-110,960	Zał. trasy	-	2,0 dasz.	-	-
				-		-	
				-		-	
W-18	3 + 592,85	+95,348	Zał. trasy	-	2,0 dasz.	-	-
				-		-	
				-		-	
W-19	3 +922,159	+2,392	Zał. trasy	-	2,0 dasz.	-	-
				-		-	
				-		-	
W-20	4 + 097,88	+0,367	Zał. trasy	-	2,0 dasz.	-	-
				-		-	
				-		-	
W-21	4 + 247,63	+67,291	Zał. trasy	-	2,0 dasz.	-	-
				-		-	
				-		-	
W-22	4+ 721,85	-0,497	Zał. trasy	-	2,0 dasz.	-	-
				-		-	
				-		-	
W-23	4 + 941,90	-0,245	Zał. trasy	-	2,0 dasz.	-	-
				-		-	
				-		-	
W-24	5 + 295,42	-104,604	Zał. trasy	-	2,0 dasz.	-	-
				-		-	
				-		-	
W-25	5 + 436,75	+41,858	Łuk Kołowy 50,00	-	6,0 jedn.	2,83	32,88
				42,06		-	
				25,00		Pw=Pz=0,60	
W-26	5 + 537,81	-57,947	Biklotoida 62,87	57,23	6,0 jedn.	-	-
				-		9,52	
				-		Pw=1,00	
W-27	5 + 608,56	-74,875	Zał. trasy	-	2,0 dasz.	-	-
				-		-	
				-		-	
W-28	5 + 699,78	+58,367	Łuk Kołowy 30,00	-	6,0 jedn.	3,45	27,50
				44,80		-	
				30,00		Pw=Pz=1,00	

W-29	5 + 801,94	-59,268	Biklotoida 60,52	56,34	6,0 jedn.	-	-
				-		9,63	
				-		Pw=1,00	
W-30	6 + 025,71	+123,185	Zał. trasy	-	2,0 dasz.	-	-
				-		-	
				-		-	
W-31	6 + 149,59	-39,343	Łuk Kołowy 150,00	-	3,00 jedn.	7,46	92,70
				72,88		-	
				25,00		-	
W-32	6 + 278,83	-8,279	Łuk Kołowy 350,00	-	2,00 dasz.	0,74	45,520
				22,79		-	
				-		-	
W-33	6 + 443,41	-13,538	Łuk Kołowy 250,00	-	2,00 dasz.	1,42	53,16
				26,68		-	
				-		-	
W-34	6 + 566,34	-29,434	Łuk Kołowy 75,00	-	5,0 jedn.	2,05	34,68
				47,65		-	
				30,00		Pw=Pz=0,40	
W-35	6 + 688,33	+86,258	Zał. trasy	-	2,0 dasz.	-	-
				-		-	
				-		-	
W-36	6 +981,34	-4,522	Łuk Kołowy 500,00	-	2,00 dasz.	0,32	35,52
				17,77		-	
				-		-	
W-37	7 + 076,69	-26,361	Łuk Kołowy 75,00	-	5,0 jedn.	1,64	31,06
				45,75		-	
				30,00		Pw=Pz=0,20	
W-38	7 + 321,60	+107,169	Zał. trasy	-	2,0 dasz.	-	-
				-		-	
				-		-	
W-39	7 + 471,23	-81,164	Zał. trasy	-	2,0 dasz.	-	-
				-		-	
				-		-	