

Prognoza ruchu

Temat: Poprawa bezpieczeństwa i przepustowości ruchu w ciągu „Trasy Sudeckiej” poprzez budowę obwodnicy Boguszowa w gm. Boguszów-Gorce oraz obwodnicy Sobięcina w gm. Wałbrzych

Stadium: Koncepcja Programowa

Wariant: 1

Odcinek: od km 6+536 do km 4+348 (przeciwnie do kilometracji trasy)

Materiały wyjściowe:

- a) Droga dwukierunkowa dwupasowa
- b) Prędkość projektowa $V_p = 60$ km/h
- c) Prędkość miarodajna $V_m = 70$ km/h
- d) $PW = 0,2$ (20 %)
- e) Szerokość drogi = 7,00 m
- f) Szerokość utwardzonych poboczy = $2 \times 0,50$ m
- g) Ukształtowanie drogi w przekroju podłużnym przedstawiono na rysunku 2.1
- h) Budowę planuje się w latach 2017 – 2019
- i) Z prognozy ruchu (**Załącznik nr 1**) wynika:
 - W roku 2020 $SDR = 8881$ P/dobę
 - W roku 2030 $SDR = 11\ 770$ P/dobę
 - W roku 2040 $SDR = 14\ 083$ P/dobę

Prognozowane natężenie ruchu SDR w roku 2040 wynoszące 16296 P/dobę wskazuje, że koncepcja rozbudowy ciągu drogowego do parametrów drogi o przekroju 2+1 pasowym może być zaakceptowana.

I. Analiza celowości wprowadzenia pasa wyprzedzania na istniejącym ciągu drogowym, ze względu na zagrożenie bezpieczeństwa ruchu.

W roku 2020 $KSDR = 4441$ P/dobę $U_c = 4,3$ %

W roku 2030 $KSDR = 5885$ P/dobę $U_c = 4,6$ %

W roku 2040 $KSDR = 7042$ P/dobę $U_c = 5,0$ %

$KSDR$ – kierunkowy średni dobowy ruch w roku w [P/dobę] – jest to natężenie ruchu w jednym kierunku i jest równy połowie SDR.

U_c – udział pojazdów ciężkich w potoku ruchu w [%]

PW – udział odcinków z możliwością wyprzedzania w stosunku do całego ciągu drogowego w [%]

Rozbudowa drogi o pas wyprzedzania na istniejącym ciągu drogowym jest uzasadniona, jeżeli udział czasu jazdy w kolumnie TK jest większy niż 65 %.

W roku 2020 natężenie miarodajnego ruchu godzinowego w jednym kierunku Q wynosi:

$$Q = 4441 \times 0,095 = 422 \text{ P/h}$$

Z nomogramu na rys. 4.1 [1], wynika, że dla podanego natężenia miarodajnego $Q = 422$ P/h i $PW = 0,2$ udział czasu jazdy w kolumnie $TW =$ %, dlatego rozbudowa drogi o pas wyprzedzania jest uzasadniona.

W roku 2020 natężenie miarodajnego ruchu godzinowego w jednym kierunku Q wynosi:

$$Q = 5885 \times 0,085 = 555 \text{ P/h}$$

Z nomogramu na rys. 4.1 „Instrukcji projektowania dodatkowych pasów ruchu na dwupasowych drogach dwukierunkowych – GDDKiA Warszawa 2005 wynika, że dla podanego natężenia miarodajnego $Q = 555 \text{ P/h}$ i $PW = 0,6$ udział czasu jazdy w kolumnie $TW = 70 \%$, dlatego rozbudowa drogi o pas wyprzedzania jest uzasadniona.

W roku 2030 natężenie miarodajnego ruchu godzinowego w jednym kierunku Q wynosi:

$$Q = 7042 \times 0,085 = 765 \text{ P/h}$$

Z nomogramu na rys. 4.1 „Instrukcji projektowania dodatkowych pasów ruchu na dwupasowych drogach dwukierunkowych – GDDKiA Warszawa 2005 wynika, że dla podanego natężenia miarodajnego $Q = 765 \text{ P/h}$ i $PW = 0,6$ udział czasu jazdy w kolumnie $TW = 81 \%$, dlatego rozbudowa drogi o pas wyprzedzania jest uzasadniona.

Pasy wyprzedzania powinny zredukować procentowy udział czasu jazdy w kolumnie TK do dopuszczalnego poziomu 65% . Redukcja procentowego udziału jazdy w kolumnie RTK powinna wynosić :

$$RTK = [(81 - 65) / 81] * 100\% = 19,8 \%$$

Z nomogramu na rys. 4.3 „Instrukcji projektowania dodatkowych pasów ruchu na dwupasowych drogach dwukierunkowych – GDDKiA Warszawa 2005 dla $Q = 765 \text{ P/h}$ i $RTK = 19,8 \%$ można określić współczynnik sumy długości pasów wyprzedzania WSL . W tym przypadku $WSL = 0,4$.

Ponieważ wartości WSL mieszczą się w przedziale $0,25 - 0,50$ oznacza to, że ze względu na zagrożenie bezpieczeństwa ruchu jest uzasadniona docelowa rozbudowa analizowanego ciągu drogowego do drogi o przekroju $2+1$ pasowym.

II. Analiza celowości wprowadzenia pasa wyprzedzania na wzniesieniu, ze względu na zagrożenie bezpieczeństwa ruchu.

Rozbudowa drogi o pas wyprzedzania na wzniesieniu jest uzasadniona, jeżeli prędkość miarodajnego samochodu ciężarowego MSC wyznaczona na podstawie profilu prędkości tego pojazdu spada poniżej 60 km/h na długości nie mniejszej niż 500 m .

W (Załączniku nr 2) przedstawiono niweletę zastępczą oraz profil prędkości MSC .

Profil prędkości MSC wykonano w oparciu o wykres nr. 4.4. „Instrukcji projektowania dodatkowych pasów ruchu na dwupasowych drogach dwukierunkowych – GDDKiA Warszawa 2005.

Z analizy profilu prędkości MSC wynika, że prędkość miarodajnego samochodu ciężarowego MSC wyznaczona na podstawie profilu prędkości tego pojazdu spada poniżej 60 km/h na długości 525 m , dlatego rozbudowa drogi o pas wyprzedzania na wzniesieniu jest uzasadniona.

III. Wnioski wynikające z analizy celowości wprowadzenia pasa wyprzedzania na wzniesieniu, ze względu na zagrożenie bezpieczeństwa ruchu.

1. Celowość rozbudowy drogi o pas wyprzedzania na istniejącym ciągu drogowym jak wynika z obliczeń jest uzasadniona dla horyzontu czasowego 2020 r i 2030 r, natomiast dla roku 2010 wartość TK jest mniejsza od 65% .
2. Ponieważ wartości WSL mieszczą się w przedziale $0,25 - 0,50$ oznacza to, że ze względu na zagrożenie bezpieczeństwa ruchu jest uzasadniona docelowa rozbudowa analizowanego ciągu drogowego do drogi o przekroju $2+1$ pasowym.
3. Z analizy profilu prędkości MSC wynika, że prędkość miarodajnego samochodu ciężarowego MSC wyznaczona na podstawie profilu prędkości tego pojazdu spada poniżej 60 km/h na długości 525 m , dlatego rozbudowa drogi o pas wyprzedzania na wzniesieniu jest uzasadniona.

Wariant: 1, 2, 3

Odcinek: od km 0+000 do km 2+170

Kryterium: bezpieczeństwo ruchu

Materiały wyjściowe:

- a) Droga dwukierunkowa dwupasowa
- b) Prędkość projektowa $V_p = 70$ km/h
- c) Prędkość miarodajna $V_m = 90$ km/h
- d) $PW = 0,6$ (60 %)
- e) Szerokość drogi = 7,00 m
- f) Szerokość utwardzonych poboczy = 2 x 0,50 m
- g) Budowę planuje się w latach 2017 – 2019
- h) Z prognozy ruchu (**Załącznik nr 1**) wynika:
 - W roku 2020 SDR = 8868 P/dobę
 - W roku 2030 SDR = 11 740 P/dobę
 - W roku 2040 SDR = 14 040 P/dobę

Prognozowane natężenie ruchu SDR w roku 2040 wynoszące 14040 P/dobę wskazuje, że koncepcja rozbudowy ciągu drogowego do parametrów drogi o przekroju 2+1 pasowym może być zaakceptowana.

W roku 2020	KSDR = 4434 P/dobę	$U_c = 4,5$ %
W roku 2030	KSDR = 5870 P/dobę	$U_c = 4,8$ %
W roku 2040	KSDR = 7020 P/dobę	$U_c = 5,2$ %

KSDR – kierunkowy średni dobowy ruch w roku w [P/dobę] – jest to natężenie ruchu w jednym kierunku i jest równy połowie SDR.

U_c – udział pojazdów ciężkich w potoku ruchu w [%]

PW – udział odcinków z możliwością wyprzedzania w stosunku do całego ciągu drogowego w [%]

Rozbudowa drogi o pas wyprzedzania na istniejącym ciągu drogowym jest uzasadniona, jeżeli udział czasu jazdy w kolumnie TK jest większy niż 65 %.

1. W roku 2020 natężenie miarodajnego ruchu godzinowego w jednym kierunku Q wynosi:

$$Q = 4434 \times 0,095 = 422 \text{ P/h}$$

Z nomogramu na rys. 4.1 [1], wynika, że dla podanego natężenia miarodajnego $Q = 422$ P/h i $PW = 0,6$ udział czasu jazdy w kolumnie $TW = 61$ %, dlatego rozbudowa drogi o pas wyprzedzania **nie jest uzasadniona**.

2. W roku 2030 natężenie miarodajnego ruchu godzinowego w jednym kierunku Q wynosi:

$$Q = 5870 \times 0,085 = 499 \text{ P/h}$$

Z nomogramu na rys. 4.1 [1] wynika, że dla podanego natężenia miarodajnego $Q = 499$ P/h i $PW = 0,6$ udział czasu jazdy w kolumnie $TW = 66$ %, dlatego rozbudowa drogi o pas wyprzedzania **jest uzasadniona**.

Pasy wyprzedzania powinny zredukować procentowy udział czasu jazdy w kolumnie TK do dopuszczalnego poziomu 65 %. Redukcja procentowego udziału jazdy w kolumnie RTK powinna wynosić :

$$RTK = [(66 - 65) / 66] \times 100\% = 1,5 \%$$

Z nomogramu na rys. 4.3 [1] dla $Q = 499$ P/h i $RTK = 1,5$ %. Oznacza to, że współczynnik długości pasów wyprzedzania $WSL < 0,25$. Należy projektować samodzielne pasy do wyprzedzania.

3. W roku 2040 natężenie miarodajnego ruchu godzinowego w jednym kierunku Q wynosi:

$$Q = 7020 \times 0,085 = 597 \text{ P/h}$$

Z nomogramu na rys. 4.1 [1] wynika, że dla podanego natężenia miarodajnego $Q = 597$ P/h i $PW = 0,6$ udział czasu jazdy w kolumnie $TW = 73$ %, dlatego rozbudowa drogi o pas wyprzedzania **jest uzasadniona**.

Analogicznie do obliczeń w poprzednim punkcie:

$$RTK = [(73 - 65) / 73] \times 100\% = 11,0 \%, \text{ stąd}$$

$$WSL < 0,25$$

Należy projektować samodzielne pasy do wyprzedzania.

Wariant: 1

Odcinek: od km 3+660 do km 5+025

Kryterium: bezpieczeństwo ruchu

Materiały wyjściowe:

- i) Droga dwukierunkowa dwupasowa
- j) Prędkość projektowa $V_p = 70$ km/h
- k) Prędkość miarodajna $V_m = 90$ km/h
- l) $PW = 0,2$ (20 %)
- m) Szerokość drogi = 7,00 m
- n) Szerokość utwardzonych poboczy = 2 x 0,50 m
- o) Budowę planuje się w latach 2017 – 2019
- p) Z prognozy ruchu (**Załącznik nr 1**) wynika:
 - W roku 2020 SDR = 8881 P/dobę
 - W roku 2030 SDR = 11 770 P/dobę
 - W roku 2040 SDR = 14 083 P/dobę

Prognozowane natężenie ruchu SDR w roku 2040 wynoszące 14040 P/dobę wskazuje, że koncepcja rozbudowy ciągu drogowego do parametrów drogi o przekroju 2+1 pasowym może być zaakceptowana.

W roku 2020	KSDR = 4441 P/dobę	$U_c = 4,3$ %
W roku 2030	KSDR = 5885 P/dobę	$U_c = 4,6$ %
W roku 2040	KSDR = 7042 P/dobę	$U_c = 5,0$ %

KSDR – kierunkowy średni dobowy ruch w roku w [P/dobę] – jest to natężenie ruchu w jednym kierunku i jest równy połowie SDR.

U_c – udział pojazdów ciężkich w potoku ruchu w [%]

PW – udział odcinków z możliwością wyprzedzania w stosunku do całego ciągu drogowego w [%]

Rozbudowa drogi o pas wyprzedzania na istniejącym ciągu drogowym jest uzasadniona, jeżeli udział czasu jazdy w kolumnie TK jest większy niż 65 %.

1. W roku 2020 natężenie miarodajnego ruchu godzinowego w jednym kierunku Q wynosi:

$$Q = 4441 \times 0,095 = 422 \text{ P/h}$$

Z nomogramu na rys. 4.1 [1], wynika, że dla podanego natężenia miarodajnego $Q = 422$ P/h i $PW = 0,2$ udział czasu jazdy w kolumnie $TW = 69$ %, dlatego rozbudowa drogi o pas wyprzedzania **jest uzasadniona**.

Pasy wyprzedzania powinny zredukować procentowy udział czasu jazdy w kolumnie TK do dopuszczalnego poziomu 65 %. Redukcja procentowego udziału jazdy w kolumnie RTK powinna wynosić :

$$RTK = [(69 - 65) / 69] \times 100\% = 5,8 \%$$

Z nomogramu na rys. 4.3 [1] dla $Q = 422$ P/h i $RTK = 5,8$ %. Oznacza to, że współczynnik długości pasów wyprzedzania $WSL < 0,25$. Należy projektować samodzielne pasy do wyprzedzania.

2. W roku 2030 natężenie miarodajnego ruchu godzinowego w jednym kierunku Q wynosi:

$$Q = 5885 \times 0,085 = 501 \text{ P/h}$$

Z nomogramu na rys. 4.1 [1] wynika, że dla podanego natężenia miarodajnego $Q = 501$ P/h i $PW = 0,2$ udział czasu jazdy w kolumnie $TW = 72$ %, dlatego rozbudowa drogi o pas wyprzedzania **jest uzasadniona**.

Analogicznie do obliczeń w poprzednim punkcie:

$$RTK = [(72 - 65) / 72] \times 100\% = 9,7 \%$$

$$WSL < 0,25.$$

Należy projektować samodzielne pasy do wyprzedzania.

3. W roku 2040 natężenie miarodajnego ruchu godzinowego w jednym kierunku Q wynosi:

$$Q = 7020 \times 0,085 = 597 \text{ P/h}$$

Z nomogramu na rys. 4.1 [1] wynika, że dla podanego natężenia miarodajnego $Q = 597$ P/h i $PW = 0,6$ udział czasu jazdy w kolumnie $TW = 77$ %, dlatego rozbudowa drogi o pas wyprzedzania **jest uzasadniona**.

Analogicznie do obliczeń w poprzednim punkcie:

$$RTK = [(77 - 65) / 77] \times 100\% = 15,6 \%, \text{ stąd}$$

WSL < 0,25 (UWAGA: odczyt na granicy błędu pomiarowego)

Należy projektować samodzielne pasy do wyprzedzania.

Wariant: 1

Odcinek: od km 6+573 do km 8+530

Kryterium: bezpieczeństwo ruchu

Materiały wyjściowe:

- q) Droga dwukierunkowa dwupasowa
- r) Prędkość projektowa $V_p = 70$ km/h
- s) Prędkość miarodajna $V_m = 90$ km/h
- t) $PW = 0,4$ (40 %)
- u) Szerokość drogi = 7,00 m
- v) Szerokość utwardzonych poboczy = 2 x 0,50 m
- w) Budowę planuje się w latach 2017 – 2019
- x) Z prognozy ruchu (**Załącznik nr 1**) wynika:
 - W roku 2020 SDR = 8317 P/dobę
 - W roku 2030 SDR = 11 034 P/dobę
 - W roku 2040 SDR = 13 197 P/dobę

Prognozowane natężenie ruchu SDR w roku 2040 wynoszące 13 197 P/dobę wskazuje, że koncepcja rozbudowy ciągu drogowego do parametrów drogi o przekroju 2+1 pasowym może być zaakceptowana.

W roku 2020	KSDR = 4159 P/dobę	Uc = 4,3 %
W roku 2030	KSDR = 5517 P/dobę	Uc = 4,6 %
W roku 2040	KSDR = 6599 P/dobę	Uc = 5,0 %

KSDR – kierunkowy średni dobowy ruch w roku w [P/dobę] – jest to natężenie ruchu w jednym kierunku i jest równy połowie SDR.

Uc – udział pojazdów ciężkich w potoku ruchu w [%]

PW – udział odcinków z możliwością wyprzedzania w stosunku do całego ciągu drogowego w [%]

Rozbudowa drogi o pas wyprzedzania na istniejącym ciągu drogowym jest uzasadniona, jeżeli udział czasu jazdy w kolumnie TK jest większy niż 65 %.

1. W roku 2020 natężenie miarodajnego ruchu godzinowego w jednym kierunku Q wynosi:

$$Q = 4159 \times 0,095 = 395 \text{ P/h}$$

Z nomogramu na rys. 4.1 [1], wynika, że dla podanego natężenia miarodajnego $Q = 395$ P/h i $PW = 0,4$ udział czasu jazdy w kolumnie TW = 63 %, dlatego rozbudowa drogi o pas wyprzedzania **nie jest uzasadniona**.

2. W roku 2030 natężenie miarodajnego ruchu godzinowego w jednym kierunku Q wynosi:

$$Q = 5517 \times 0,085 = 469 \text{ P/h}$$

Z nomogramu na rys. 4.1 [1] wynika, że dla podanego natężenia miarodajnego $Q = 469$ P/h i $PW = 0,4$ udział czasu jazdy w kolumnie TW = 68 %, dlatego rozbudowa drogi o pas wyprzedzania **jest uzasadniona**.

Pasy wyprzedzania powinny zredukować procentowy udział czasu jazdy w kolumnie TK do dopuszczalnego poziomu 65 %. Redukcja procentowego udziału jazdy w kolumnie RTK powinna wynosić :

$$RTK = [(68 - 65) / 68] \times 100\% = 4,4 \%$$

Z nomogramu na rys. 4.3 [1] dla $Q = 469$ P/h i $RTK = 4,4$ %. Oznacza to, że współczynnik długości pasów wyprzedzania $WSL < 0,25$. Należy projektować samodzielne pasy do wyprzedzania.

3. W roku 2040 natężenie miarodajnego ruchu godzinowego w jednym kierunku Q wynosi:

$$Q = 6599 \times 0,085 = 561 \text{ P/h}$$

Z nomogramu na rys. 4.1 [1] wynika, że dla podanego natężenia miarodajnego $Q = 561$ P/h i $PW = 0,4$ udział czasu jazdy w kolumnie TW = 72 %, dlatego rozbudowa drogi o pas wyprzedzania **jest uzasadniona**.

Analogicznie do obliczeń w poprzednim punkcie:

$$RTK = [(72 - 65) / 72] \times 100\% = 13,8 \%, \text{ stąd} \\ WSL < 0,25$$

Należy projektować samodzielne pasy do wyprzedzania.

Wariant: 1

Kryterium: bezpieczeństwo na wzniesieniu (niezależnie od zabudowy obszaru)

Rozbudowa drogi o pas wyprzedzania na wzniesieniu jest uzasadniona, jeżeli prędkość miarodajnego samochodu ciężarowego MSC wyznaczona na podstawie profilu prędkości tego pojazdu spada poniżej 60 km/h na długości nie mniejszej niż 500 m.

Z analizy profilu prędkości MSC (rys. nr 1) wynika, że prędkość miarodajnego samochodu ciężarowego MSC wyznaczona na podstawie profilu prędkości tego pojazdu spada poniżej 60 km/h na odcinku od km ... do km ..., dlatego rozbudowa drogi o pas wyprzedzania na wzniesieniu na tym odcinku jest uzasadniona.

Wariant: 2**Kryterium: bezpieczeństwo na wzniesieniu**

Rozbudowa drogi o pas wyprzedzania na wzniesieniu jest uzasadniona, jeżeli prędkość miarodajnego samochodu ciężarowego MSC wyznaczona na podstawie profilu prędkości tego pojazdu spada poniżej 60 km/h na długości nie mniejszej niż 500 m.

Z analizy profilu prędkości MSC (rys. nr 2) wynika, że prędkość miarodajnego samochodu ciężarowego MSC wyznaczona na podstawie profilu prędkości tego pojazdu spada poniżej 60 km/h na odcinku od km ... do km ..., dlatego rozbudowa drogi o pas wyprzedzania na wzniesieniu na tym odcinku jest uzasadniona.

Wariant: 3**Kryterium: bezpieczeństwo na wzniesieniu**

Rozbudowa drogi o pas wyprzedzania na wzniesieniu jest uzasadniona, jeżeli prędkość miarodajnego samochodu ciężarowego MSC wyznaczona na podstawie profilu prędkości tego pojazdu spada poniżej 60 km/h na długości nie mniejszej niż 500 m.

Z analizy profilu prędkości MSC (rys. nr 3) wynika, że prędkość miarodajnego samochodu ciężarowego MSC wyznaczona na podstawie profilu prędkości tego pojazdu spada poniżej 60 km/h na odcinku od km ... do km ..., dlatego rozbudowa drogi o pas wyprzedzania na wzniesieniu na tym odcinku jest uzasadniona.

[1], „Instrukcja projektowania dodatkowych pasów ruchu na dwupasowych drogach dwukierunkowych” – GDDKiA, Warszawa 2005

1	2	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
2173	367	50.3	55.7	5.4	Boguszów Gorce	5849	47	4939	609	111	100	36	7
2174	367	55.7	57.0	1.3	Boguszów Gorce - Watbrzycznych	8631	61	7247	863	242	148	61	9
2175	367	57.0	60.7	3.7	Watbrzycznych	7740	55	6615	759	109	78	124	0
2190	375	17.5	21.3	3.8	Watbrzycznych	4921	30	4319	448	44	10	60	10

ZESTAWIENIE KATEGORII RUCHU

Współczynniki przeliczeniowe

r1= 0.109

r2= 1.95

r3= 0.594

f= 0.5

Numer drogi	Opis odcinka				Średnie natężenie ruchu w połowie okresu eksploatacji			Liczba osi obliczeniowych L	Liczba osi obliczeniowych w okresie eksploatacji Ncałk	Przyjęta kategoria ruchu
kraj	Pikietaż		Długość (km)	Nazwa	Sam ciężarowe		Autobusy			
	Pocz.	Końc.			bez przyczep	z przyczep.				
	SDR	SDR			SDR	SDR				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
				Wariant bezinwestycyjny						
367	50.3	55.7	5.4	Boguszów Gorce	111	100	36	130	1181688	KR 3
367	55.7	57.0	1.3	Boguszów Gorce - Wałbrzych	242	148	61	187	1706375	KR 3
367	57.0	60.7	3.7	Wałbrzych	109	78	124	101	921625	KR 3
375	17.5	21.3	3.8	Wałbrzych	44	10	60	15	132313	KR 2

2028

Numer drogi	Opis odcinka				Średnie natężenie ruchu w połowie okresu eksploatacji			Liczba osi obliczeniowych L	Liczba osi obliczeniowych w okresie eksploatacji Ncałk	Przyjęta kategoria ruchu
kraj	Pikietaż		Długość (km)	Nazwa	Sam ciężarowe		Autobusy			
	Pocz.	Końc.			bez przyczep	z przyczep.				
	SDR	SDR			SDR	SDR				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
				Wariant inwestycyjny W1						
367	50.3	55.7	5.4	Boguszów Gorce	165	239	102	272.3115	1989235.5	KR 3
367	57.0	60.7	3.7	Wałbrzych	123	141	243	216.3495	1580433.1	KR 3
375	17.5	21.3	3.8	Wałbrzych	69	29	179	85.1985	622375.04	KR 2

Numer drogi	Opis odcinka				Średnie natężenie ruchu w połowie okresu eksploatacji			Liczba osi obliczeniowych L	Liczba osi obliczeniowych w okresie eksploatacji Ncałk	Przyjęta kategoria ruchu
kraj	Pikietaż		Długość (km)	Nazwa	Sam ciężarowe		Autobusy			
	Pocz.	Końc.			bez przyczep	z przyczep.				
	SDR	SDR			SDR	SDR				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
				Wariant inwestycyjny W2						
367	50.3	55.7	5.4	Boguszów Gorce	165	239	102	272.3115	1989235.5	KR 3
375	17.5	21.3	3.8	Wałbrzych	69	29	179	85.1985	622375.04	KR 2

Numer drogi	Opis odcinka				Średnie natężenie ruchu w połowie okresu eksploatacji			Liczba osi obliczeniowych L	Liczba osi obliczeniowych w okresie eksploatacji Ncałk	Przyjęta kategoria ruchu
kraj	Pikietaż		Długość (km)	Nazwa	Sam ciężarowe		Autobusy			
	Pocz.	Końc.			bez przyczep	z przyczep.				
	SDR	SDR			SDR	SDR				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
				Wariant inwestycyjny W3						
367	50.3	55.7	5.4	Boguszów Gorce	165	239	102	272.3115	1989235.5	KR 3
367	57.0	60.7	3.7	Wąbrzych	180	206	357	316.689	2313413.1	KR 3
375	17.5	21.3	3.8	Wąbrzych	69	29	179	85.1985	622375.04	KR 2