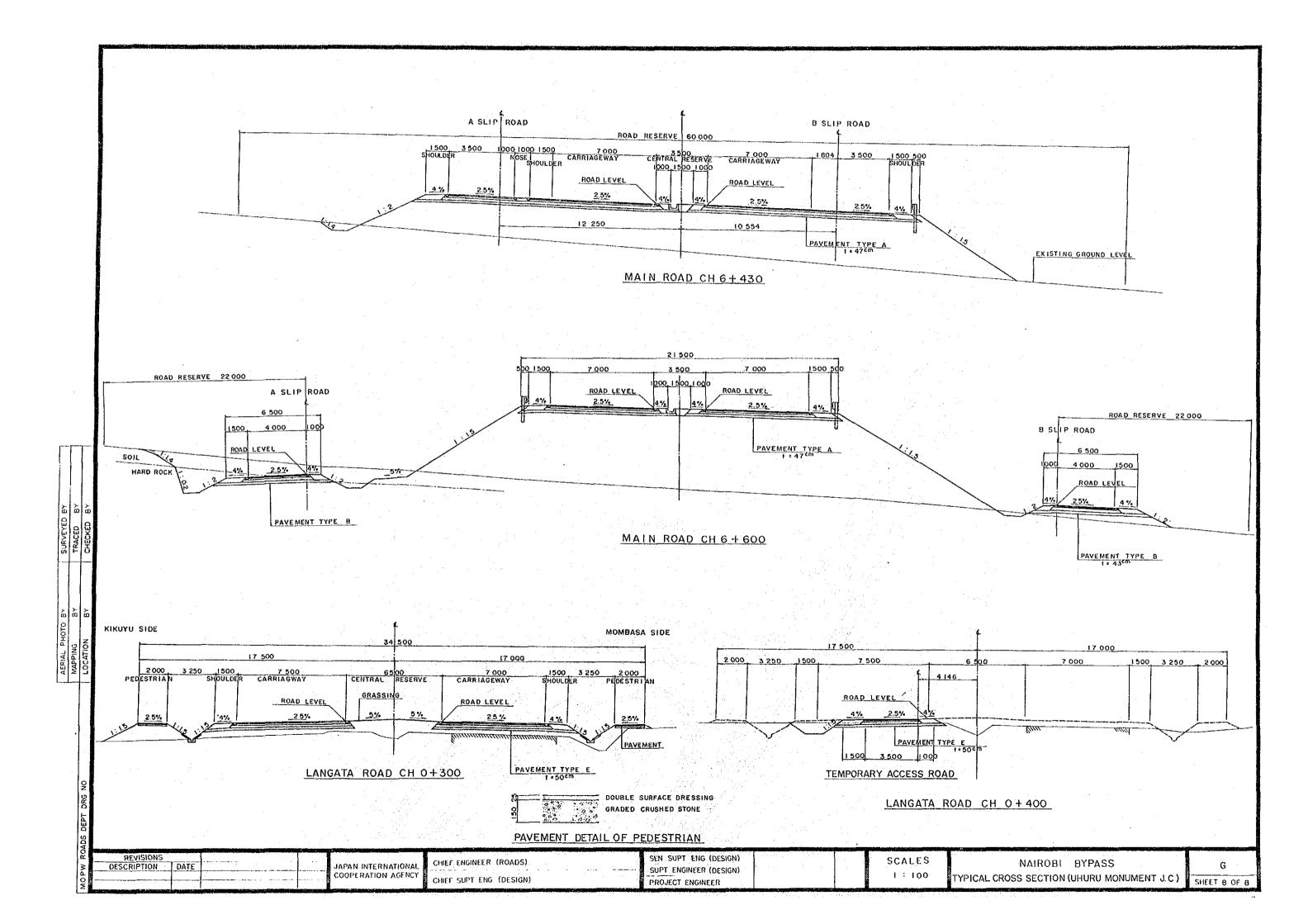
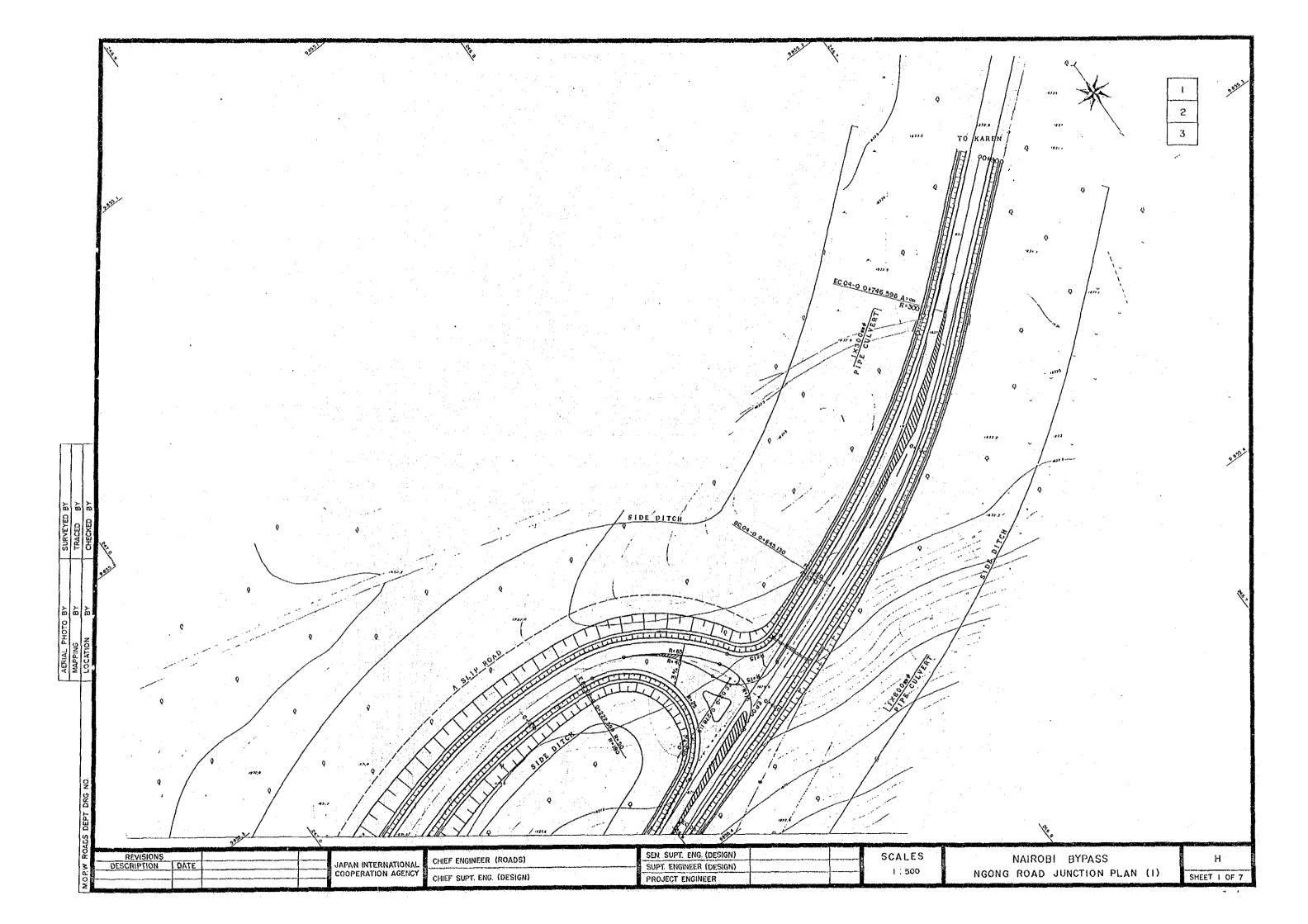
			ander ander ander en der einen einen sonen einen sonen einen sonen einen sonen einen sonen einen sonen sonen s Einen sonen einen sonen einen sonen einen sonen einen sonen sonen sonen sonen sonen sonen sonen sonen sonen son	en grup bliv officer sources and	unun ante de la seconda de Española de la seconda de la					n an									
							····		<u></u>	A LINE			or soon						
										- A LINE"	· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·		OF 0+22123						
	Į	<u> </u>				<u></u>		No. or State	<u></u>				rr cr					and the second sector (the second sector (the second sector)	
													1			······································			
		5						-				NO NO		- 			-		
			·															1	
								021+1		10		<u> </u>							
								ÖĽ.	r	T=00+170.00	, o l					······································			
								Q <u>T</u>				-							
	<u> </u>					-			1	vc= 80. 000			· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·						
									1	vc= 2182.74		· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·							
						· ·				f = 0.31	10								
	01 1705	,																	
	STATION	· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	0+000 0+020	01040 01	+060	0110 08010	00 01120	0+140	0		+180 0	1200 01216.5	220 07 69 01	240 (D1260 01	260 0	+300 0	0+320 0	0+340
	ROAD	·	0.0	· · ·			:	231	1 1 1 1 1	<u>6</u>		6 9 4 7 9 9 9 9 9 9 9 9 9 9 9 9 9 9 9 9 9	83		669		0	4.7	17.22
		<u>.</u>	2		<u> </u>			<u> </u>		<u> </u>	× ×				2 2	<u></u>			<u>1</u>
	GROUND	1	<u>23 55</u>	39.65		6 01 24-1	1.93	2.42	N N N			8 4 8 4	1561		14.45 17.55			18.4	719.7
			<u>× × × × × × × × × × × × × × × × × × × </u>	<u> </u>	4.0961	<u> </u>	<u> </u>	<u></u>	<u> </u>		<u> </u>	<u>1 5</u>	<u> </u>		<u></u>	67 %	<u></u>		-
	L	-			7.0007		R = ∞			F10-00				· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·		······································	0		
	HON ALIGN. R	*		· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·								800-	•1		· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·		i	<u>.</u>	
	SUPERELEV. R	;		<u></u>				L.J/6	2.5%				<u> </u>						
		;		······································		· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·													
	GUARDRAIL R	; 									······		······································	·					
1725 1726 1726 1727 1727 1728 <td< th=""><th>CENTRELINE ROAD MARK</th><th></th><th></th><th></th><th>· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·</th><th></th><th></th><th>20m</th><th></th><th></th><th>: </th><th></th><th></th><th>-<u>ava</u></th><th></th><th>·</th><th></th><th></th><th></th></td<>	CENTRELINE ROAD MARK				· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·			20m			: 			- <u>ava</u>		·			
													1		······································	······			
1122 17-63-377,030 1	1730				· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·			_									·		
1122 17-20		L				·			<u> </u>	ļ		<u> -</u>		·				·	_[
1122 17-20 370,00 17-20 370,00 1					· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	<u></u>			<u>.</u>	ļ	· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·		<u> </u>	······	- <u> </u>				_
1122 17-20 370,00 1		ļ							·····	[<u></u>						
Image: Second		ļ	┍╾╍┝╍╍ <u>┍</u> ╴┍╴╍╍╍┟┼╍╍╍╼╼	·····			· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·		·····			1			. <u></u>			+	<u>.</u>
I 20 I 20 <td< th=""><th>1725</th><th>ļ</th><th></th><th></th><th></th><th></th><th></th><th></th><th></th><th><u> </u></th><th></th><th></th><th>· · · · · ·</th><th></th><th></th><th></th><th>-</th><th></th><th></th></td<>	1725	ļ								<u> </u>			· · · · · ·				-		
1720 17 0.332 17 0.	1725		┍╶ <u>┉</u> ╺╼╌┊╸╼╸╴╴╴╴╴						· · · · · · · ·	ļ	1								
1720 11 0 1 0 <th></th> <th></th> <th></th> <th></th> <th>0</th> <th></th> <th></th> <th></th> <th></th> <th><u> </u></th> <th></th> <th>-</th> <th> </th> <th>T-5/1</th> <th></th> <th></th> <th>-<u> </u></th> <th></th> <th></th>					0					<u> </u>		-		T-5/1			- <u> </u>		
1120 0140 01500 0		<u></u>	····↓────────₽ ── ₽ ┼ ─────							<u> </u>	· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·						+		
Image: Sected and Sec				<u>, , , , , , , , , , , , , , , , , , , </u>	<u></u>							+							
DL 17 5 DL 17 5 OR ALGN REFACIONS REFACI	1720			Ŭ	η <u>π</u> η	··{			<u>an an a</u>		· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·		<u> </u>		- <u>+</u> -				
DL 17 5 DL 17 5 OR ALGN REFACIONS REFACI		<u> </u>	- SEL		b <				· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·			+	<u> </u>		-		+	-	
DL 1715 Or 340 Or 350 Out 7000 Or 350 Out 7000 Out 70000 Out 70000 Out 70000 Out 700000 Out 7000000		. :			<u> </u>	++						<u> </u>		i			- <u> </u>		
DL 1715 Or 340 Or 350 Out 7000 Or 350 Out 7000 Out 70000 Out 70000 Out 70000 Out 700000 Out 7000000				-	<u> </u>	-+			······································	 				<u> </u>					
OP3/0 OP3/0 <th< th=""><th></th><th></th><th></th><th></th><th>1</th><th>-</th><th></th><th></th><th></th><th><u> </u></th><th></th><th></th><th><u> </u> </th><th></th><th>1</th><th></th><th></th><th></th><th></th></th<>					1	-				<u> </u>			<u> </u>		1				
State State <th< th=""><th>D.L. 1715 STATION</th><th></th><th></th><th>0+373.729 0+2</th><th>400 0+409232</th><th></th><th></th><th>·····</th><th></th><th>F=</th><th>······································</th><th>······································</th><th>·*</th><th>·····</th><th></th><th></th><th></th><th></th><th></th></th<>	D.L. 1715 STATION			0+373.729 0+2	400 0+409232			·····		F=	······································	······································	·*	·····					
GROWD G <th></th> <td></td> <td>434</td> <td>5 FL 61 88</td> <td></td> <td>н</td> <td></td> <td></td> <td></td>			434	5 FL 61 88												н			
Image: Control of the second of the secon	LEVEL			이 이 이 이 이 이 이 이 이 이 이 이 이 이 이 이 이 이 이	<u></u>				· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·		·	<u></u>					+		
Image: Contract of the second of the seco	GROUND			9.43 9.43 8.97	846														
INDER ALIGN R EC OI-I L-35503 EP.00-0 URERELEV R 25% NUERING R ENTRELINE CAD MARK REVISIONS REVISIONS REVISIONS DESCRIPTION DATE JAPAN INTERNATIONAL CHIEF ENGINEER (ROADS) SEN. SUPT. ENG. (DESIGN) SUPT. ENG.		· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·				<u> </u>				l	L	L			_l	L	J		
International brack ECOI-I L*33203 UPPRELEY, R 25% UPPRELEY, R 25% UNDENING R 25% UNADRAIL R 25%			Lvc				· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·					·····							•
NUMERING Z.5% NUMERING L NUMERING SEN. SUPT. ENG. (DESIGN) SEN. SUPT. ENG. (DESIGN) SCALES NAIROBI BYPASS OESCRIPTION DATE JAPAN INTERNATIONAL CHIEF ENGINEER (ROADS)	HOR ALIGN. R			ECOI-I L=35503			· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·					······································							
NIDENING R LUARDRAIL R ENTRELINE CAD MARK REVISIONS REVISIONS CESCRIPTION DATE JAPAN INTERNATIONAL CHIEF ENGINEER (ROADS) SUPT ENGINEER (DESIGN) SUPT ENGINEER (DESIGN)	SUPERELEV. R	l	25%		2.5%										······································			·····	
INARDRAIL R ENTRELINE OAD MARK REVISIONS JAPAN INTERNATIONAL CHIEF ENGINEER (ROADS) SEN. SUPT. ENG. (DESIGN) SCALES NAIROBI BYPASS G DESCRIPTION DATE			Bo.V. F.F.				، ــــــ هو قصی می باد و بای برای می و مانچه با برای می و باید. 						······						
ENTRELINE COAD MARK REVISIONS JAPAN INTERNATIONAL CHIEF ENGINEER (ROADS) SEN. SUPT. ENG. (DESIGN) SCALES NAIROBI BYPASS G DESCRIPTION DATE	GUARDRAIL 5											· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·							
REVISIONS				· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·				······································		· · ·								مناكر ويسير وينفرون	-
DESCRIPTION DATE JAPAN INTERNATIONAL CHIEF ENGINEER (DESIGN)		SIONS					(POADS)		SEN S	SUPT. ENG. (DES	GN)		Ś SCAL	ES			YPACC		<u> </u>
CHIEF SUPT. ENG. (DESIGN)	DESCRIP	TION DA	TE	JAPAN INTE	ERNATIONAL					ENGINEER (DES			HORIZONTAL	1:500					
						CHIEF SUPT. ENG.	(DESIGN)		PROJ	ECT ENGINEER			A VENHUAL				A CHOICE A		SHEET 4 OF

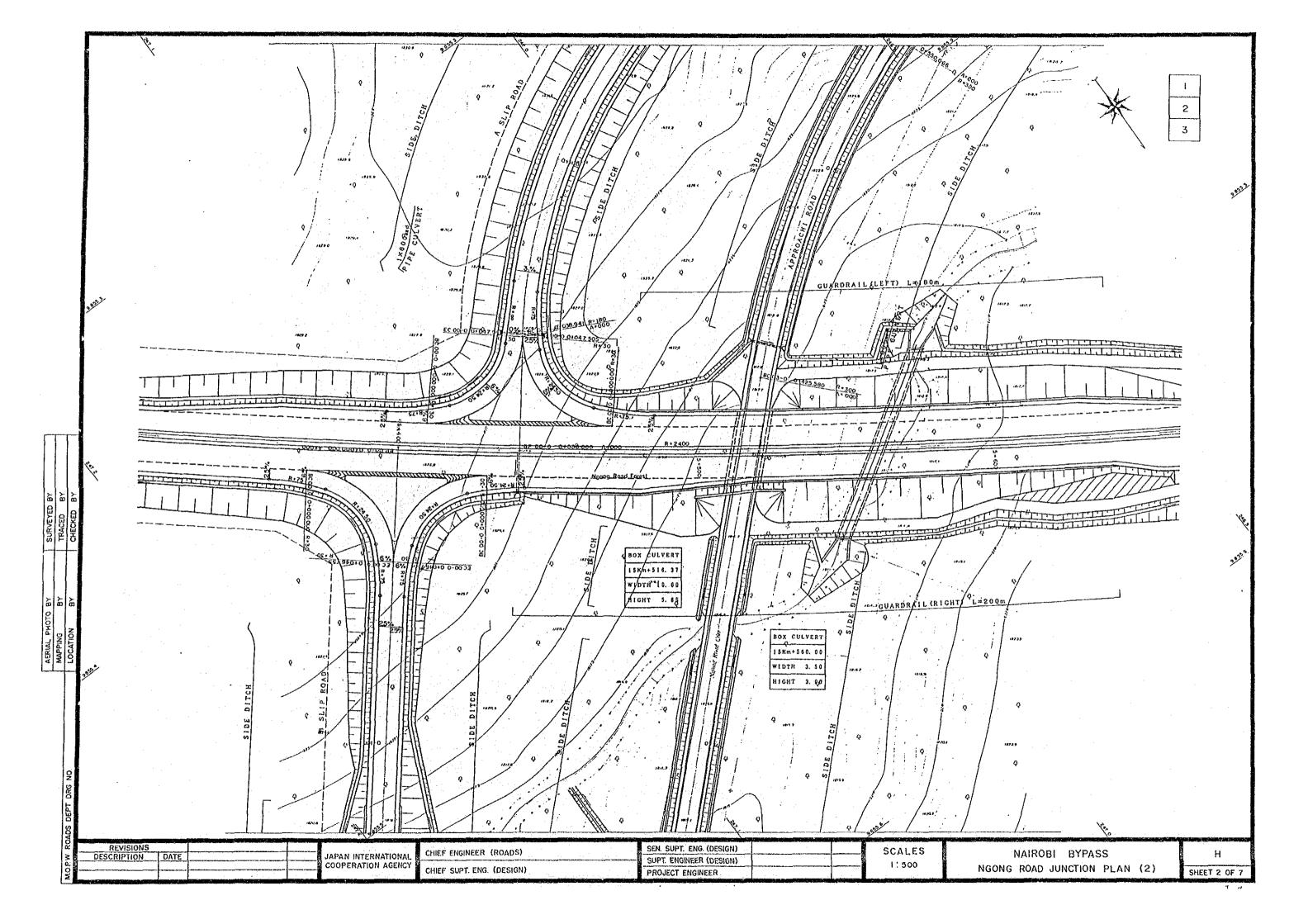
100 100 100 100 100 100 100 100	_1.710	0+000 0+020 0		ST=00+ 40.000 HT =17 7.302 Lvc= 80.000		· **	i D ST=00+280.0000 HT =17 4.027	<u>N</u>
1710 1710	_1.710	0+000 0+020 0		ST=00+ 40.000 HT =17 7.302 Lvc= 80.000		· **	i D ST=00+280.0000 HT =17 4.027	<u>N</u>
1710 1710	_1.710	0+000 0+020 0		ST=00+ 40.000 HT =17 7.302 Lvc= 80.000	0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0	· **	i D ST=00+280.0000 HT =17 4.027	<u>N</u>
1110 11000 1100 1100 1100	_1.710	0+000 0+020 0		ST=00+ 40.000 HT =17 7.302 Lvc= 80.000			$\frac{1}{10}$ $ST = 00 + 1000$ $HT = 17 4.027$	
210 0	_1.710	0+000 0+020 0		ST=00+ 40.000 HT =17 7.302 Lvc= 80.000			ST=00+280.000 IIT =17 4.027	
1/10 1/10	L 1705	0+000 0+020 0		ST=00+ 40.000 HT =17 7.302 Lvc= 80.000			ST=00+280.000 IIT =17 4.027	
1/10 1/10	L 1705	0+000 0+020 0		ST=00+ 40.000 HT =17 7.302 Lvc= 80.000	++++++++++++++++++++++++++++++++++++++		ST=00+280.000 IIT =17 4.027	
1/10 1/10	L 1705	0+000 0+020 0		ST=00+ 40.000 HT =17 7.302 Lvc= 80.000			ST=00+280.000 IIT =17 4.027	
1720 1720	L 1705	0+000 0+020 0		ST=00+ 40.000 HT =17 7.302 Lvc= 80.000			HT =17 4.027	
All International Internatinternatinal International International International Internatio	L 1705	0+000 0+020 0		HT =17 7. 302 i.vc= 89. 000			····	
1/200 0/1000 <td>L 1705</td> <td>0+000 0+020 0</td> <td></td> <td>Lvc= 80,000</td> <td></td> <td></td> <td>1.vc = 69.000</td> <td></td>	L 1705	0+000 0+020 0		Lvc= 80,000			1.vc = 69.000	
LI, 1700 Original Image: state st	ATION O	0+000 0+020 0		╺┼╴╴╴╴╍╴╍┉╶╻┉╏┉╴┉╵╼╏┉╧┷╍╍╍┉┼┧┉┉┈┉╼╍┥┨╌╴	·····			
1.1703 01000 01000 01000 01000 01000 01000 01200	ATION O	0+000 0+020 0		╺╉╴╌╴╴╴╴╴╴╴╴╴╴╴╴╴╴╴╴╴╴╴╴╴╴╴╴╴╴╴╴╴╴╴╴╴╴╴			Rvc= 0000.000	
Li 1725 Origon Origon </td <td>ATION O</td> <td>0+000 0+020 0</td> <td></td> <td>Rvc= 4956.000</td> <td></td> <td></td> <td>f = 0, 439</td> <td></td>	ATION O	0+000 0+020 0		Rvc= 4956.000			f = 0, 439	
Li 1725 Origon Origon </td <td>ATION O</td> <td>0+000 0+020 0</td> <td></td> <td>┉┦╴╷╴╴╴┈╷╴╴╴╴╴╴╴╴╴╴╴╴╴╴╴╴╴╴╴╴╴╴╴╴╴╴╴╴╴╴╴</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td>	ATION O	0+000 0+020 0		┉┦╴╷╴╴╴┈╷╴╴╴╴╴╴╴╴╴╴╴╴╴╴╴╴╴╴╴╴╴╴╴╴╴╴╴╴╴╴╴				
MICH 01000 01-020 01-000 01-020 01-000 01-200	ATION O	0+000 0+020 0						
ADD	AD YEL	and the second sec	5+040 0+060 0+080 0	+100 0+120 0+140	0+160 0+160 0+20	00 0+220 0+240 0+240	0+260 0+260 0+300	lll
OND ONE ONE <td>/EL i</td> <td>20</td> <td>8</td> <td>2 <u>K</u> 8</td> <td></td> <td><u> 348</u></td> <td>244 254 2779</td> <td></td>	/EL i	20	8	2 <u>K</u> 8		<u> 348</u>	244 254 2779	
R ALIGN. A A		1121	22 			17 15 17 15	171 1.714	
R ALIGN. A A	JUND	20 20 00		2 <u>9</u>		57 58 53	<u>a</u> <u>a</u> <u>a</u>	4
R ALUAL 6 600-0 R**********************************	/EL	0 <u>7</u>	112 I I I I I I I I I I I I I I I I I I	712	714	1714	17.14	417
BCOLO CUSINGS DRELLY 25%	t ALIGN.					-2.339%		
CRELEV R 25% 25% 25% 25% 25% 25% 25%	ALIGN. B	BC01-0	R=1000	L*227,794		ECOI- 0	R*∞ L*91965	EP00-0
1723 10 10 C LINE 1723 0 0 0 1723 0 0 0 1723 0 0 0 0 1723 0 0 0 0 1724 0 0 0 0 1725 0 0 0 0 1720 0 0 0 0 1720 0 0 0 0 1720 0 0 0 0 1720 0 0 0 0 1 0 0 0 0 1 0 0 0 0 1 0 0 0 0 1 0 0 0 0 1 0 0 0 0 1 0 0 0 0 1 0 0 0 0 1 0 0 0 0 1 0 0 0 0 1 0 0 0 0 1 0 0 0	L							
ARCHALL I 725 I 725	ĸ	25%						2.5%
IT25 Ip - C LINE - ST=00+ 40,000 - C LINE - 0 0	P							
1725 ID I	· · · · ·							
$\begin{array}{ c c c c c c c c c c c c c c c c c c c$	ID MARK			····				·····
$\frac{1}{1715}$ 1			80, 000 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0			$\begin{array}{c} 11T = 1.7 & 9. & 3.2.8 \\ Lvc = & 5. & 0.0.0 \\ Rvc = & 1.3.75. & 3.9.3 \end{array}$	EC: 04320 EC: 04	
1710 10N 0+000 0+020 0+020 0+020 0+020 0+020 0+020 0+20	17101	0+000 0+020 0+	F040 01060 01080 01		0+160 0+167.172 0+167.172 0+180 0+200	<u>) 0+220 0+240 (</u> ای <u>م</u>))+250 0+270.120 0+280 0+300	0+320 0+34
י ער יין סו א דו אין ער ער סו א ער ער ער וו ו ו	1710 ION 04	K)	김 월 월 행	22 88 88 88 88 88 88 88 88 88 88 88 88 8	<u>80.8171</u> 01.6171 90.6171	58 92 92 91 /	121764	
		1719.501 1718.712	8 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1				4 0 W	اسامه (۸
77 61 71 71 71 71<		8 48 1719.065 8.02 1718.712 1.06 1718.501	17.50 17.18, 17.50 17.18, 17.50 17.18, 17.50 17.18, 17.50 17.18, 17.50 17.18, 17.50 17.18, 17.50 17.18, 17.50 17.18, 17.50 17.18, 17.50 17.18, 17.50 17.50 17.50 17.50 17.50 17.50 17.50 17.50 17.50 17.18, 17.50 17.18, 17.50 17.18, 17.50 17.18, 17.50 17.18, 17.50 17.18, 17.50 17.18, 17.50 17.18, 17.50 17.18, 17.50 17.18, 17.50 17.18, 17.50 17.18, 17.50 17.50 17.18, 17.50 17.18, 17.50 17.18, 17.50 17.18, 17.50 17.18, 17.50 17.18, 17.50 17.18, 17.50 17.18, 17.50 17.50 17.50 17.50 17.50 17.50 17.50 17.18, 17.50 17.50 17.50 17.18, 17.50 17.	14 (CO) 14 (CO	14.17 13.23 13.23	11 20 4 4 4 4 4 4 4 4 4 4 4 4 4	10.56 10.56	10 77
P3A 171 171 171	000 0+ 000 00 01 00 00 01 00 00 00 00 00 00 00 00 00 00 00 00 00	1718-02 1719-065 1718-712 1718-712 1718-501	1717 50 1718, 1717 50 1718, 1717 50 1718,	11 11 11 11 11 11 11 11 11 11 11 11 11	1714.17 1714.03 1713.23 1713.23		~ ~ ~	1710.77 1711.33 1711.41
EL <u><u><u><u>u</u></u><u><u><u>u</u></u><u><u>u</u></u><u><u>u</u><u><u>u</u></u><u><u>u</u></u><u><u>u</u><u><u>u</u></u></u></u></u></u></u>	ION 0+					and the second statement of the se	EBC02-0	FCO
EL <u><u><u><u>u</u></u><u><u><u>u</u></u><u><u><u>u</u></u><u><u>u</u></u><u><u>u</u><u><u>u</u></u><u><u>u</u><u><u>u</u></u><u><u>u</u><u><u>u</u></u><u><u>u</u><u><u>u</u></u><u><u>u</u><u><u>u</u></u><u><u>u</u><u><u>u</u></u><u><u>u</u><u><u>u</u></u><u><u>u</u><u><u>u</u></u><u><u>u</u><u><u>u</u></u><u><u>u</u><u><u>u</u></u><u><u>u</u><u><u>u</u></u><u><u>u</u><u><u>u</u></u><u><u>u</u><u><u>u</u></u><u><u>u</u><u><u>u</u></u><u><u>u</u><u><u>u</u></u><u><u>u</u><u><u>u</u></u><u><u>u</u><u><u>u</u></u><u><u>u</u><u><u>u</u></u><u><u>u</u><u><u>u</u></u><u><u>u</u><u><u>u</u></u><u><u>u</u><u><u>u</u></u><u><u>u</u><u><u>u</u></u><u><u>u</u><u><u>u</u></u><u><u>u</u><u><u>u</u></u><u><u>u</u><u><u>u</u></u><u><u>u</u><u><u>u</u></u><u><u>u</u><u><u>u</u></u><u><u>u</u><u><u>u</u></u><u><u>u</u><u><u>u</u></u><u><u>u</u><u><u>u</u></u><u><u>u</u><u><u>u</u></u><u><u>u</u><u><u>u</u></u><u><u>u</u><u><u>u</u></u><u><u>u</u><u><u>u</u></u><u><u>u</u><u><u>u</u></u><u><u>u</u><u>u</u></u></u></u></u></u></u></u></u></u></u></u></u></u></u></u></u></u></u></u></u></u></u></u></u></u></u></u></u></u></u></u></u></u></u></u></u></u></u></u></u>	ION 0+			<u>L</u> <u>B</u> <u>9</u> <u>1</u> <u>1</u> <u>1</u> <u>1</u> <u>1</u> <u>1</u> <u>1</u> <u>1</u> <u>1</u> <u>1</u>		and the second statement of the se	EBCO2-0 R=1000 L=	EC0
EL <u>VI VI V</u>	ION 0+	200 50 50 50 50 50 50 50 50 50		<u> </u>		R=1000 L=102.949	EBCO2-0 R=1000 L=	FCO
EL <u><u><u><u>u</u></u><u><u><u>u</u></u><u><u><u>u</u></u><u><u>u</u><u><u>u</u></u><u><u>u</u><u><u>u</u></u><u><u>u</u><u><u>u</u></u><u><u>u</u><u><u>u</u></u><u><u>u</u><u><u>u</u></u><u><u>u</u><u><u>u</u></u><u><u>u</u><u><u>u</u></u><u><u>u</u><u><u>u</u></u><u><u>u</u><u><u>u</u></u><u><u>u</u><u><u>u</u></u><u><u>u</u><u><u>u</u></u><u><u>u</u><u><u>u</u></u><u><u>u</u><u><u>u</u></u><u><u>u</u><u><u>u</u></u><u><u>u</u><u><u>u</u></u><u><u>u</u><u><u>u</u></u><u><u>u</u><u><u>u</u></u><u><u>u</u><u><u>u</u></u><u><u>u</u><u><u>u</u></u><u><u>u</u><u><u>u</u></u><u><u>u</u><u><u>u</u></u><u><u>u</u><u><u>u</u></u><u><u>u</u><u><u>u</u></u><u><u>u</u><u><u>u</u></u><u><u>u</u><u><u>u</u></u><u><u>u</u><u><u>u</u></u><u><u>u</u><u><u>u</u></u><u><u>u</u><u><u>u</u></u><u><u>u</u><u><u>u</u></u><u><u>u</u><u><u>u</u></u><u><u>u</u><u><u>u</u></u><u><u>u</u><u><u>u</u></u><u><u>u</u><u><u>u</u></u><u><u>u</u><u><u>u</u></u><u><u>u</u><u><u>u</u></u><u><u>u</u><u><u>u</u></u><u><u>u</u><u><u>u</u></u><u><u>u</u><u><u>u</u></u><u><u>u</u><u><u>u</u></u><u><u>u</u><u><u>u</u></u><u><u>u</u><u><u>u</u></u><u><u>u</u><u><u>u</u></u><u><u>u</u><u><u>u</u></u><u><u>u</u><u>u</u></u></u></u></u></u></u></u></u></u></u></u></u></u></u></u></u></u></u></u></u></u></u></u></u></u></u></u></u></u></u></u></u></u></u></u></u></u></u></u></u></u></u></u></u></u></u></u></u>	ION 0+	200 50 50 50 50 50 50 50 50 50		<u> </u>		R=1000 L=102.949	EBCO2-0 R=1000 L=	EC0
EL <u>L <u>L</u> <u>L</u> <u>L</u> <u>L</u> <u>L</u> <u>L</u> <u>L</u> <u>L</u> <u>L</u></u>	ION OF	200 50 50 50 50 50 50 50 50 50		0.561%		R=1000 L=102.949	EBCO2-0 R=1000 L=	EC0
EL EL<	ION 0+	200 50 50 50 50 50 50 50 50 50		0.561%- 		R=1000 L=102.949 2.5%	EBC02-0 R=1000 L=	EC0
EL <	ION 0+	200 50 50 50 50 50 50 50 50 50	R:00 L:167.172			R=1000 L=102.949 2.5%	EBC02-0 R=1000 L=	EC0
EL EL<	ION 0+	00 00<	LEIGT.172	(BOADS)	ECOLO	R=1000 L=102.949 2.5% L2 SCALES		EC0

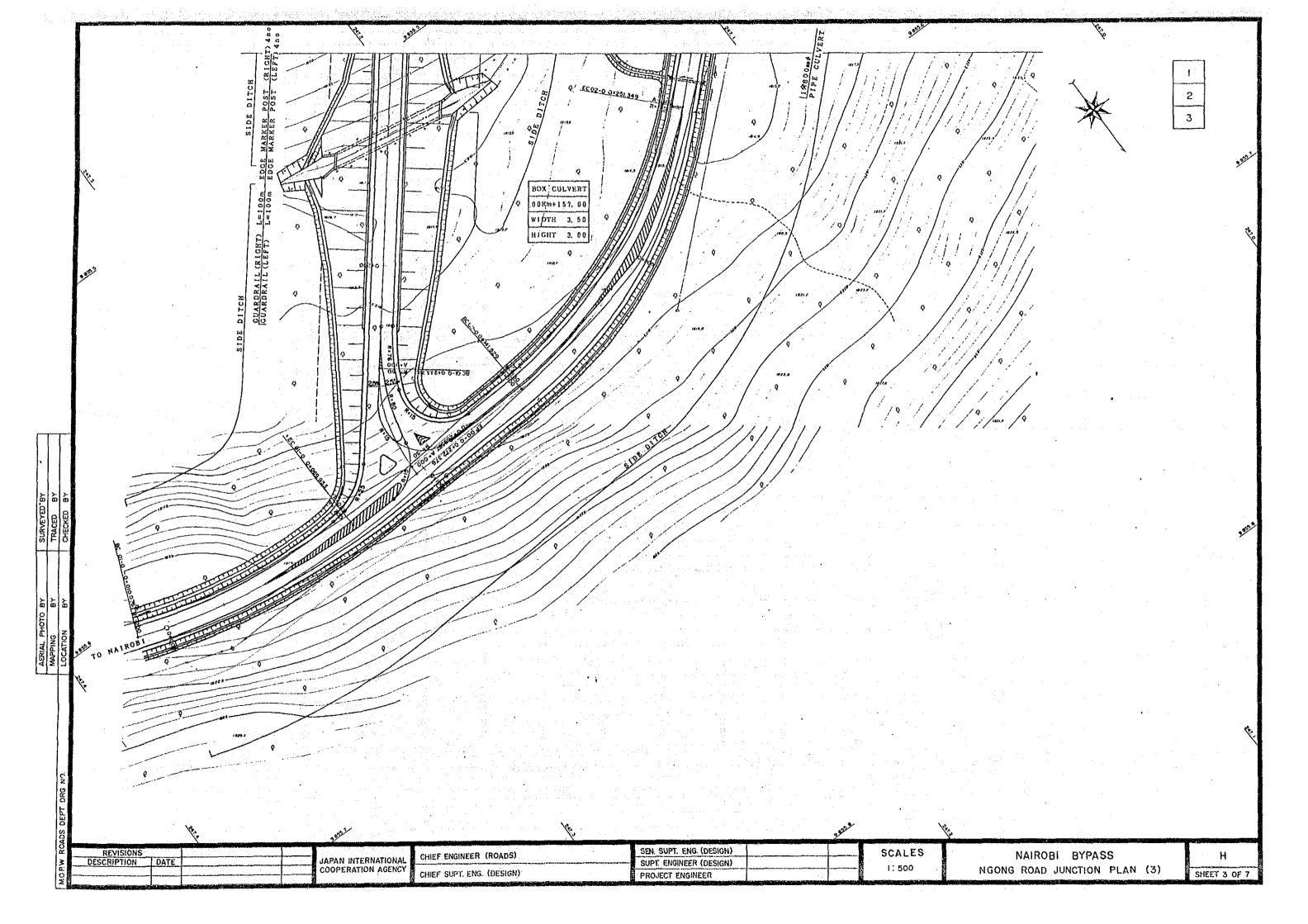
				=1715.67					-D LINE-									+
·	012 012 114								and the second	·	(D)							
1715							· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·		1	CC2					01 01			
			· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·											·	0100			-
			· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·							0	I							
		lp			· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·										ш т. 			
		ST=00+ HT =17								·		5T=00t	240.000					- <u> </u>
1710	·····		┟╾╍╼╍╼╼┫╴╍╸╶╻┠╌╴╸╴	·									┨─┼━╍╍┚╼┅╼╌╂╴╌╌╌╴					-
		Rvc= 2	76. 269							<u>.</u>		Lvc= 8	0.000					
1		[=	0. 182					:				Rvc= 1	30, 615					
												= 1	0.559			· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·		
DL1705		0+020 04	040 01060	50+0	ND 04	100 01	120 0	+140 C	-160 Oite	80	200 0+	220 04	240 0	+260	5+280 0	+300 0-	320 0	+340
TATION	N	8 8	<u> </u>	<u></u>	9		}¥	8	<u> </u>	100260	8	1		0+267430	8330	60		<u> </u>
OAD EVEL	1212 -	1715	1212	1212	176	17 IS.	912		212	1717435	212	2121		2121	2			
ROUND	.74	34	41	20	4	м М	2 7 7	0 t	4 4 4	713.36		60 10	1	22 O 22	\$6.05 1	20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 2		5. 5.
EVEL	14.6	1715	12	12	1715	۲ ۲			1713	171		2	- 500	Ē		2 2		š <u> </u>
R ALIGN	BP00-0		60 ^m		R= co		1.650				R=600	L= 86.902	= 80 ^m				- 00 • 114.916	· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·
R ALIGN. R				······································	<u>R×∞</u> L +180.528				BC	01-0				EC OI-O			-114.916	
PERELEY. R	2.5%												·····				2.5 %	74
IDENING R						·····											· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	
		······································							······································									
OAD MARK									······································									
1 720																		
	· · ·													ļ			· .	
									· · ·				· ·		+			1
									· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·									
		· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·			<u></u>				<u> </u>								
1715										_ <u></u>								
							: :							<u> </u>				
									ļ						· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·			
								· · · ·						+				
1710														+				
												 .	<u> </u>	1				
} _								1		~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~~		······································						
]		1:									-
					I							1 .				1	1	_ l
L 1 705		71-360 A	40]			L	
1	0+340	0+360 0+36	£24.7]	 		• • • • • • • • • • • • • • • • • • • •	<u> </u>
[0+340	0+360 _0733	193 7															
ND 761	0+340	0+360 0136	£347															
ND /EL DUND /EL	0+340 14 14 14 14 14 14 14 14 14 14 14 14 14	0+360 0136	23 37															
AD VEL DUND VEL. R. ALIGN.	1,709.37	9610 22 20 24 22 20 24 24 20 24 24 20 24 24 24 24 24 24 24 24 24 24 24 24 24																
AD /EL DUND /EL. R. ALIGN.	1,709.37	0+360 0136 N N N N N N N N N N N N N																
AD VEL	1,709.37	9610 22 20 24 22 20 24 24 20 24 24 20 24 24 24 24 24 24 24 24 24 24 24 24 24	•															
AD VEL 2. ALIGN. 2. ALIGN. R 2. ALIGN. R ERELEV. R ENING R	<u> </u>	0F30 % % % E E E E P C E E P C E P C E P C E P C E P C E P C E P C C C C C C C C C C C C C	•															
AD VEL X. ALIGN. R. ALIGN. R. ALIGN. RERELEV. R. RORAIL R. RORAIL R. R. R. R. R. R. R. R. R. R.	<u> </u>	0F30 % % % E E E E P C E E P C E P C E P C E P C E P C E P C E P C C C C C C C C C C C C C	•															
ND AEL VIND (EL RALIGN, R ERELEV, R ERELEV, R ENING, R RORAIL R TRELINE D MARK	14 60 2.5%	0F30 % % % E E E E P C E E P C E P C E P C E P C E P C E P C E P C C C C C C C C C C C C C	•															
ND VEL X. ALIGN. R. ALIGN. R. ALIGN. RERELEV. R. RORAIL L R.	R: 0 0 2.5%	0F30 % % % E E E E P C E E P C E P C E P C E P C E P C E P C E P C C C C C C C C C C C C C	•	FIONAL CH	HEF ENGINEER HEF SUPT, ENG.				SUPT. ENG. (DESIC ENGINEER (DESIC	N)		SCA HORIZONTAL	LES 1:500			YPASS JNCTION D 1		G HEET 6 OF

							UHURU MONUMENT JU 6+676, 19~6+714.	NCTION BRIDGE				
	1720	ļ					<u>8+676, 19~6+714.</u>	19 L=38, 00m		1710		
		 				Ip						
		<u> </u>				ST=004 80.00						
	<u>1715</u>	· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·				I.vc= 80.000				1705		
						Rvc= 2608.68	6					
						f= 0. 17	3					
	D.L. 1710 STATION	01000 01	020 0+040	080+0 030+0	0+100 0+120 0+	40 0+160	0+180 0+200	0+220 0+	240 0+260 0	DL 1700 +280 0+300 0	0+340	0+360
	ROAD LEVEL	23.500	53.00	21 2 40	21.20 20.60	61	1728	16.2 <u>2</u>	14.100	111380	2860 03860	068
	GROUND	00017	<u> </u>		<u> </u>		12 13	<u></u>		2000	<u></u>	<u> </u>
	LEVEL	1724.			122	1718	22					
	VER ALIGN.			-3000%		Lve = 60 ^m R = 0	∞ 501.643				· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	
	R				······	L = :	501.643					····-
	SUPERELEV. R WIDENING L	2.5%										2.5%
	GUARDRAIL L							· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·				
	CENTRELINE ROAD MARK	· · · ·	·····				······			······································		
1-1-												
	1713					· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·						
			lp				••••••••••••••••••••••••••••••••••••••					
BY BY	-	08.270	ST=00+00.000									
	1710		HT =1706.680									
TRACED	1710		Rvc= 3323. 333									
	. 1		1= 0.135	++O ++O								
	1705											•••••••••••••••••••••••••••••
<u>ام م</u>												
Z												
MAPPING			· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·				• • ·					
	D.L 1700	0+360 0+3	80 0+400	0+420 0+440	0+460 0+460 0+5	50						
		2.000 013 R										
	ROAD	1707	<u></u>	140	170 170 170					······································		
	BROUND EVEL								ng sen di kanal Reference di Kanala			
	/ER. ALIGN	53004	<u>≻ </u> Lvc =60 ^m					l	· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·		<u>_</u>	······
o	IOR ALIGN. R	· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·		<u>8,3∞</u> L = 501.643		<u></u>						
	UPERELEV. R 2	.5%	· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·			2.5%						
	VIDENING R									<u> </u>		······································
	ENTRELINE			······································							· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	······································
ROA	REVIS	IONS			CHIEF ENGINEER (ROADS)		SEN SUPT. ENG. (DESIGN)		SCALES			
N HO	DESCRIPT	ION DATE		JAPAN INTERNATIONAL	CHIEF ENGINEER (ROADS)		SUPT. ENGINEER (DESIGN) PROJECT ENGINEER		HORIZONTAL 1:500 VERTICAL 1:100	NAIROBI B LANGATA F		G
ž					CORE OVER END, COLORONY	i dale yang seri Mankana d	PROJECT ENGINEER					SHEET 7 OF 8









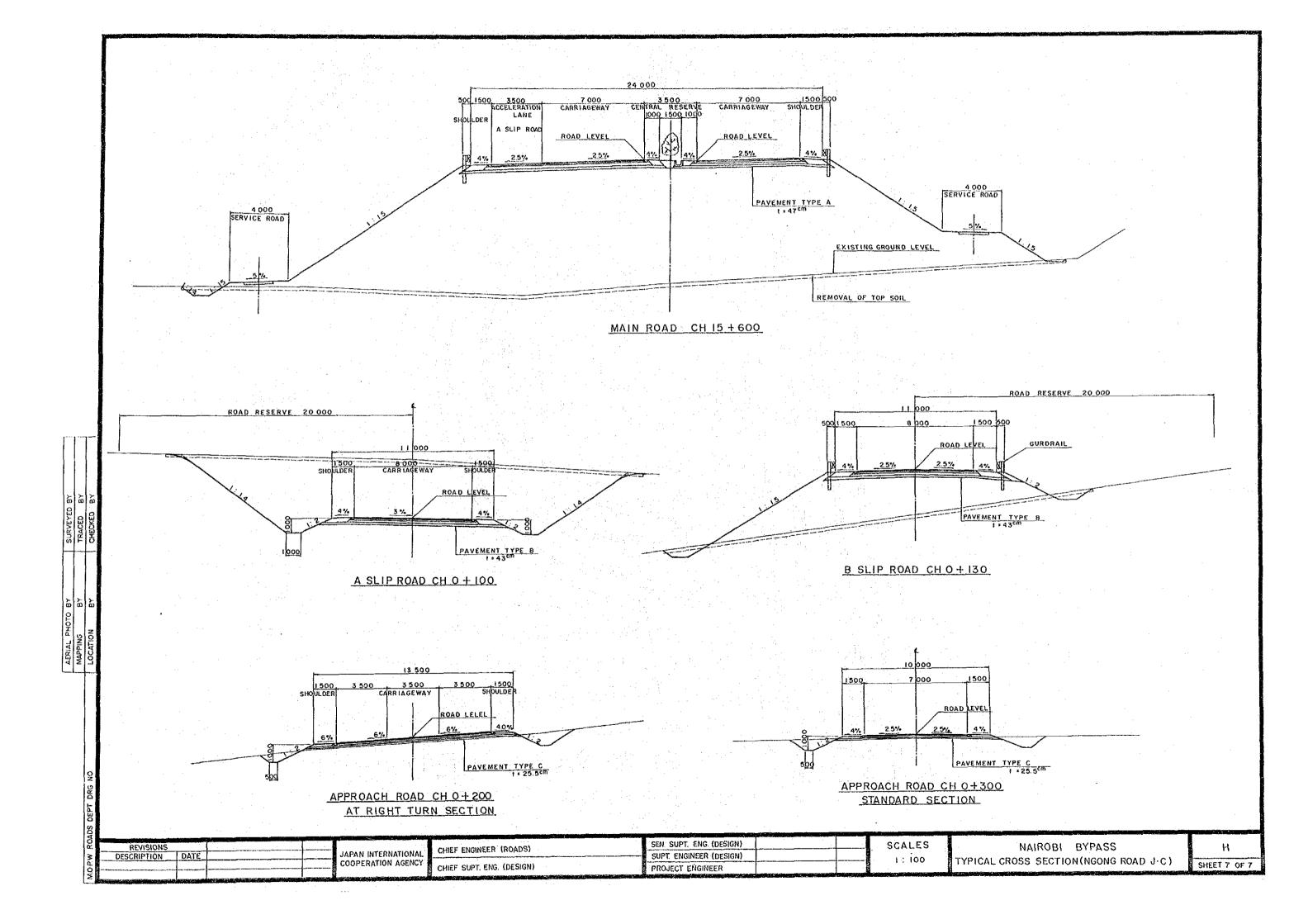
CENTRELINE ROAD MARK RE DESCR	VISIONS IPTION D/	TE				JAI CO	PAN INTE	RNATIONAI	. B	HIEF ENGINEEI HIEF SUPT, EN					SUPT	ENGIN	eng. (desig Veer (desig Ngineer					SCA HORIZONTAL VERTICAL	LES 1:500 1:100	
WIDENING GUARDRAIL CENTRELINE	n j						55w				· · · · ·		······································					·····				······································	······	
SUPERELEV	L	61/6			(6%		2.5%							· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·					2.5%	1.			
HOR ALIGN.	L	BP00-0					·····				R±∞ L*23	5 797										BCOI-O	R=50	E L=35.790
GROUND LEVEL VER. ALIGN		1829	- 0.000 1828 1000 0	4	1928		5 <u>1827.17</u>	40 ^m	1825.		1822 38	1819.86	7 7 7 7 7 7 7 7 7 7 7 7 7 7 7 7 7 7 7		5.018%		1812		1812.14			1813.59 1814.29	vc≖40 ^m —	1816
		80 (825.	17 1825.34		38 18253		17 1825.115		32 1924		88 (823.3	96 (822.35	192 ICS 75		56 i820.		49 1819344	· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	4 1818.340	7227101 7227		59 1816.1		25 18174
STATION	_	0+000 §	0+0 8	20	0+04 8	40		060			1+100 2	0+120			0 1	160	1+0 1	80	775 7		+220	0+23379	240	0+260 04 04 04 04 04 04 04 04 04 04 04 04 04
D.L.181	15												DL 1805	5				· · · ·					· ·	
							f =	0. 251		· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·				<u> </u>				· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·				= 1	0, 520	┫ ╌
				· .				. 000 197, 130				-		-				<u>.</u>			-	Lvc= 4 Rvc=	. 000 84. 763	
	20	····	1.1				HT =18	5. 366	ò ⊔ ⊔				1810	2		1		$\overline{}$. <u> </u>	117 -18	<u></u>	
					BC=0+0 47=182		ip ST=00+	60.000	080+0	262					\mathbf{X}	7		<u> </u>			1	ip ST≈00+	م ا سخم ما	
5					0+0+0	9 2 2								Λ									[
- 18 - 18	25			······································							-		[8]	5	WIDTH	50				· · · · ·		· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·		
n i		·									·		······		80X CUL	+					+			-
					\leq	<u> </u>								1	r									
18	30								<u> </u>				1620				LINE		· ·		H1= 1817.33			EC=0+260
		·····			. <u></u>					· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·					· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·					in a sub-				
GUARDRAIL CENTRELII ROAD MAI	141	•i			2271		2	2m	····						<u>.</u>					· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·				
																				· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·				

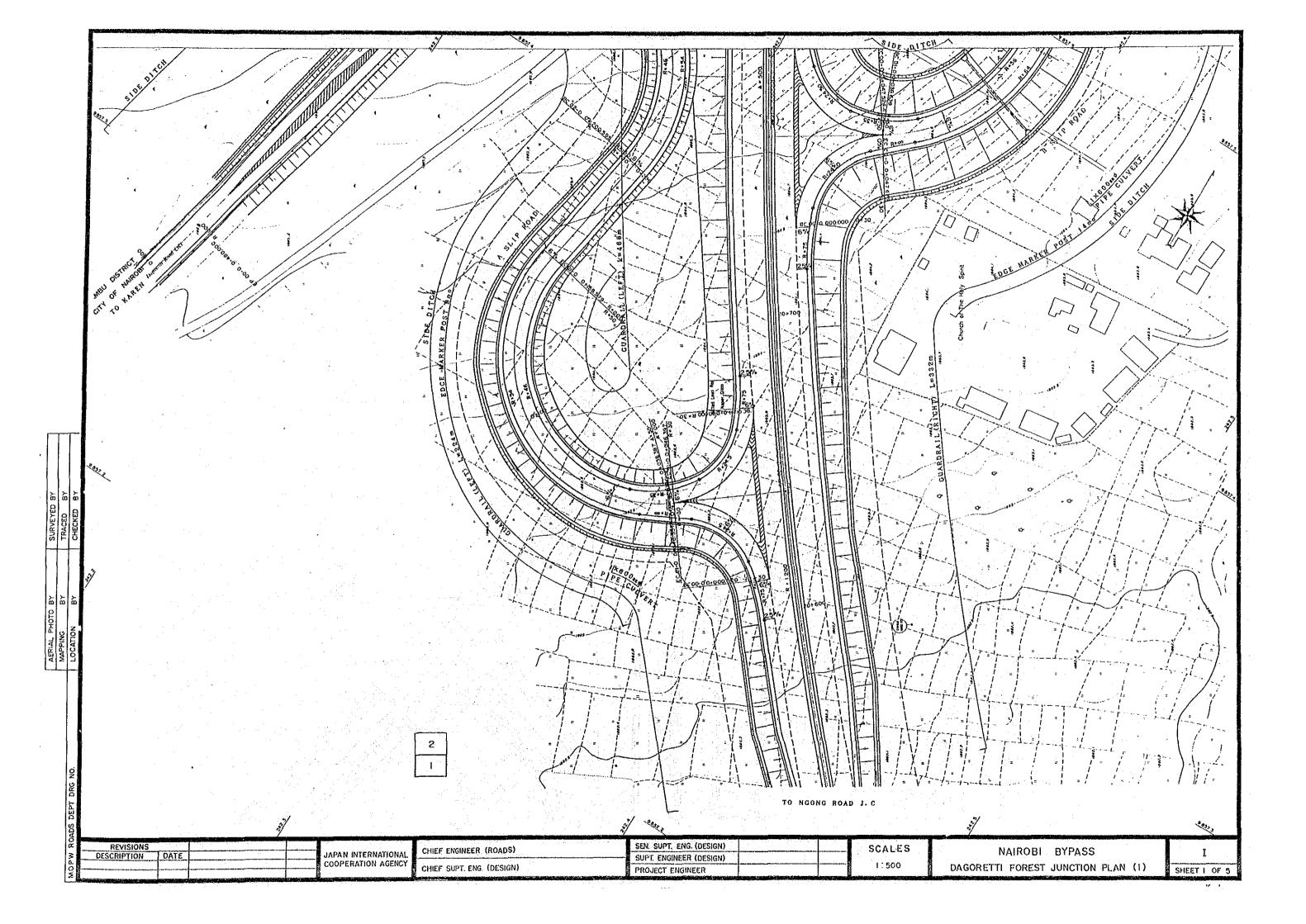
			-A LINE-	
	ST=00+ 80, 000			
	$\frac{600}{117} = 1825.200$ $\frac{117}{100} = 1825.200$ $\frac{117}{100} = 1825.200$			
	0 Rvc= 1523 228 0			
			I p	
1825		900 	ST=00+200.000	
			HT =1838.876	
			Lvc= 80.000	
			Rvc = 3530, 450	
			t= 0.227	
D.L 1820				
STATION 0+000	0+020 0+040 0+050 0+080 0+038941 0+050 0+080	0+100 0+120 0+140 0+160	0+180 0+200 0+220 0+222389	0+240 0+260 0+280 0+275 119 0+
ROAD N LEVEL N		926.7715 927.301 927.301		
GROUND O LEVEL D	828 63 1 829 12 1 830 00 1 830 00 1	331.04 11 11 11 11 11 11 11 11 11 11 11 11 11	1831.50 K 40 K K	2 19 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10
VER. ALIGN.	0000% Lyc = 40 ^m	2.626%		0.360%
HOR ALIGN. R	R= 00 L= 38.941 BC01-0	R+180 L+183.449	EBC 02-0	R=50 L=55.730 R=∞ E L=11774 EC02-0
SUPERELEV.	3%			<u></u>
R WIDENING L	6 ¹ /2 3 ¹ /2			3%
R				
GUARDRAIL 5				

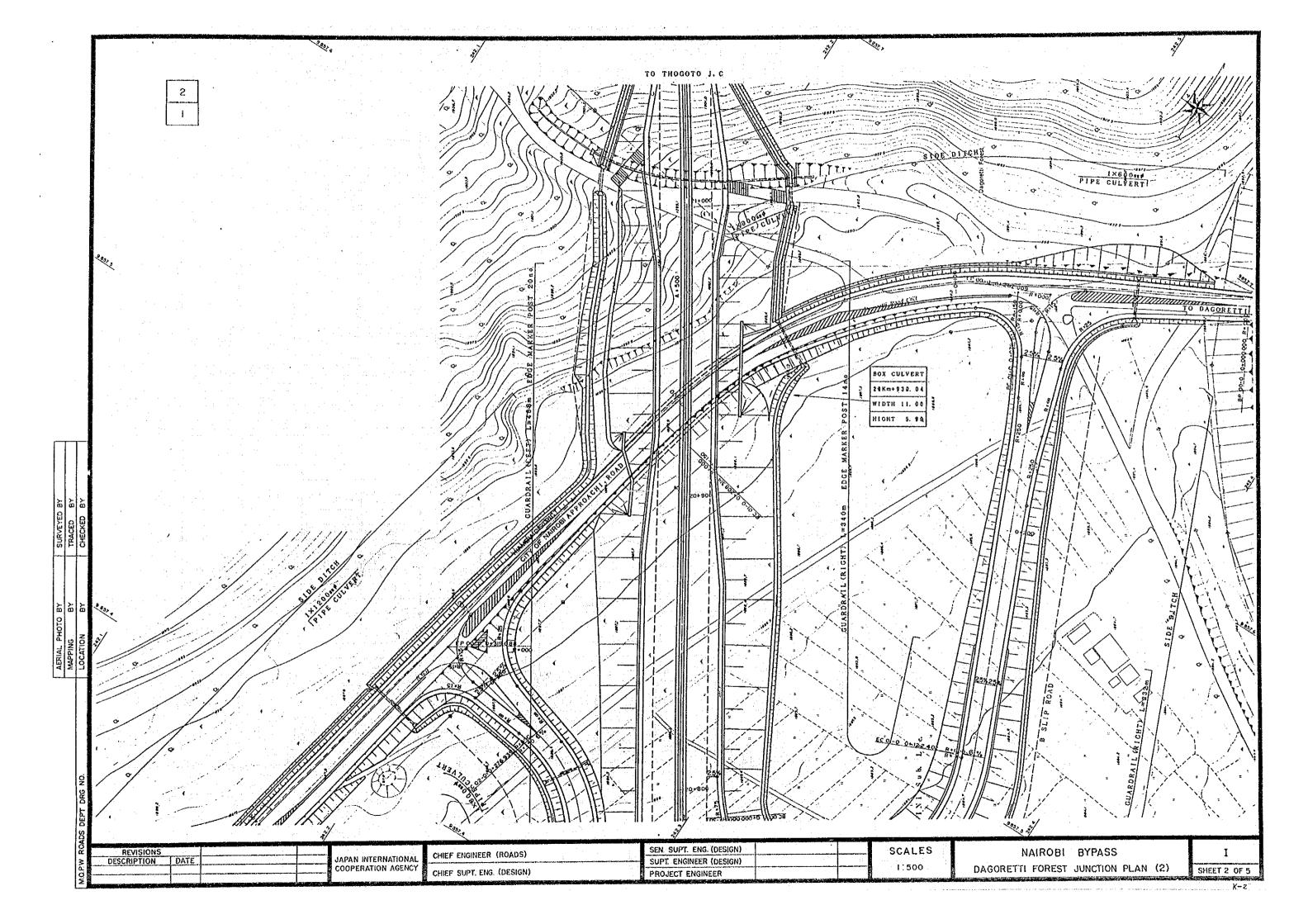
{			
	·		
			·
	······		
260 0+280 0+278,119 0+28 4 0 4 0 8 0 8 0	2.893		······
20		· · · ·	
623			
ୁର୍ କୁ	······································		
83039 83039 83039 83039 83039			
0.360%			
<u>R≉∞ EPO</u> L≈11774 ECO2-0	0-0	·····	
EC02-0		<u> </u>	
terretaria de la composición de la comp	······································	··· · · · · · · · · · · · · · · · · ·	
			·
		·····	
A	••••••••••••••••••••••••••••••••••••••		
HT=1817400			
ά			
Ţ Ţ	<u> </u>		······
Í			
- P			
			·
· · · ·			
		<u></u>	
60		L	
60 0+269587 0+272 376 5 9 9 9 9 9 9 9 9 9 9 9 9 9 9 9 9 9 9			
803	·		
<u> </u>			
91-		-	
818			
5378%	· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	<u>I</u>	······································
ECOI-Q EPOD-0			
0 42789			
	· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·		
			•
	ويعرب ويستعرف فتشقين	در و می اور بر اور اور اور اور اور اور اور اور اور او	
NAIRORI	BYPASS		Н
INALLVD1		a	
			n
NGONG FOREST R		A, BLINE	SHEET 4 OF 7

CENTRELINE 71.556 ^m Image: State	
ROAD MARK Strand S	
ROD MARK Ip <	
ROAD MARK Ip op op< op op	
ROAD MARK Ip op op< op op	
ROAD MARK	
CENTRELINE ROAD MARK	
GUARCRAIL L	
HOR ALLON, R R C R R R R L 50 SUPERELEV, R 5% 6% 6% 6% WIDENING E 6% 6%	6%
LEVEL -2.500%	L * 109.82
ROAD LEVEL Xi	5500 (8157 1815.4
DL 1810 STATION 0+000 0+020 0+040 0+060 0+060 0+060 0+060 0+100 0+120 0+140 0+140 0+160 0+180 0	0+200 0+220 0+240 0+ 0+251349
1815	
	Rvc= 6 100.000 f= 0.469
	HT = 18 5, 000 Lvc=120, 000

	·····																	
											·			· · · ·				
	 					· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·								· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·				
																1		
	5																	
															·			
					4			and the second second second second	1			:	- -					
			10															
1830		•	ST=00+680. 000		182 182 182												ļ	
	200 000 000		HT =1834.000		ມ ມ						-		-					
			Lve= 80.000			· · · ·												
			Rvc= 1 42, 857				·····				· · · · · ·						· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	
			ſ≈ 0,700		-													
D.L. 1825 STATION	0+620 0+640	0 642610	0+680 0	01	+720 0-	740 0+7 0+746.596	60 <u>0+780</u>	+786.596	1800		·		· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·			·······	
	<u>8</u> 8	642610 X	S	955				2	8									
ROAD LEVEL	3316	332.6	333	833				679							·	<u> </u>		
	F ¥			00					§	· · ·								
GROUND LEVEL				2.44.0	· .			43.2 t	3	-							<u> </u>	
VER, ALIGN.	6.000 %	LI	Lyc = 80 ^m	~~~~~		<u> </u>	000%			· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	۲ <u></u>	•	·					
HOR ALIGN.			R=300 L=103.9	86		R=	00 53 404	en la ficilitada.	unghian an 1999. Anna an 1999		· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·							
н 	} 	L				4%											·	
SUPERELEV. R	2	4%				4%	and there are an a	25%	-				· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·				· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	
WIDENING R				· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·														
GUARDRAIL R		· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·		<u> </u>			40 ^m	·····		······			••••••••••••••••••••••••••••••••••••••					
CENTRELINE ROAD MARK	92.544 ^m	l				La	<u> </u>	-arl .					<u></u>					
						1		· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	1			I						
. 7							· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·			· · · ·			<u> </u>					
- e - 1	· .					_			<u> </u>				· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	·				
ļ						ļ		<u>: ; ; ; </u>	<u> </u>		· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·			<u> </u>				
													<u> </u>			 		
							and the second sec		· <u> .</u>		1	<u> </u>	· · · · ·		· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·		<u> </u>	
							↓↓	· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·			 	<u> </u>			<u> </u>	+	·	+
•									<u> </u>									
ľ					<u></u>								<u></u>					
							ļļ				 							-+
		<u> </u>			····			·	<u> </u>	 								
						· · · · ·	· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·		<u> </u>				<u> </u>				+	
. 1	1		· · ·		1								<u></u>	ļ			+	
1						·			<u> </u>				·			<u> </u>		
	· .				· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·		· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·		·					· · ·		-		
										·	<u> </u>	<u> </u>						
				-	<u> </u>	<u>L</u>	<u> </u>		<u>I</u>			<u> </u>	L	l <u></u>	L		<u> </u>	
STATION					1	· · · · ·		· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	1		[· · · · · ·		1			1
ROAD LEVEL														· .				
LEVEL	 _									<u></u>			· ·	<u>+</u>	-			
GROUND																		.
	LL				<u> </u>		LLLL			I	L	L		L	Lanu,	- I		
VER. ALIGN																		
HOR ALIGN. R			·							<u> </u>						· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	······	
SUPERELEV.						· · · · · · ·				· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·			· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·			·····		· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·
R WIDENING B		······													····			
·														·	· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	·····		
AUXFORM 1																		
									1. A. 1. 1. 1. 1. 1. 1. 1. 1. 1. 1. 1. 1. 1.	· · · ·	· · · ·						المتحد المتحد المحد المحد	
GUARDRAIL L R CENTRELINE ROAD MARK	- 1.1 11							CEN	SUPT FNG (DESI	GN)	1	e e e	LES			VDACC		2.5
CENTRELINE ROAD MARK	/ISIONS PTION DATE		JAPAN IN	TERMANONAL B	Chief Engineer Chief Supt. En			SEN.	SUPT. ENG. (DESI ENGINEER (DESI	GN) GN)		SCA HORIZONTA	LES L_1:500 1:100		IAIROBI B	YPASS APPROACH	105	H SHEET 6 OF

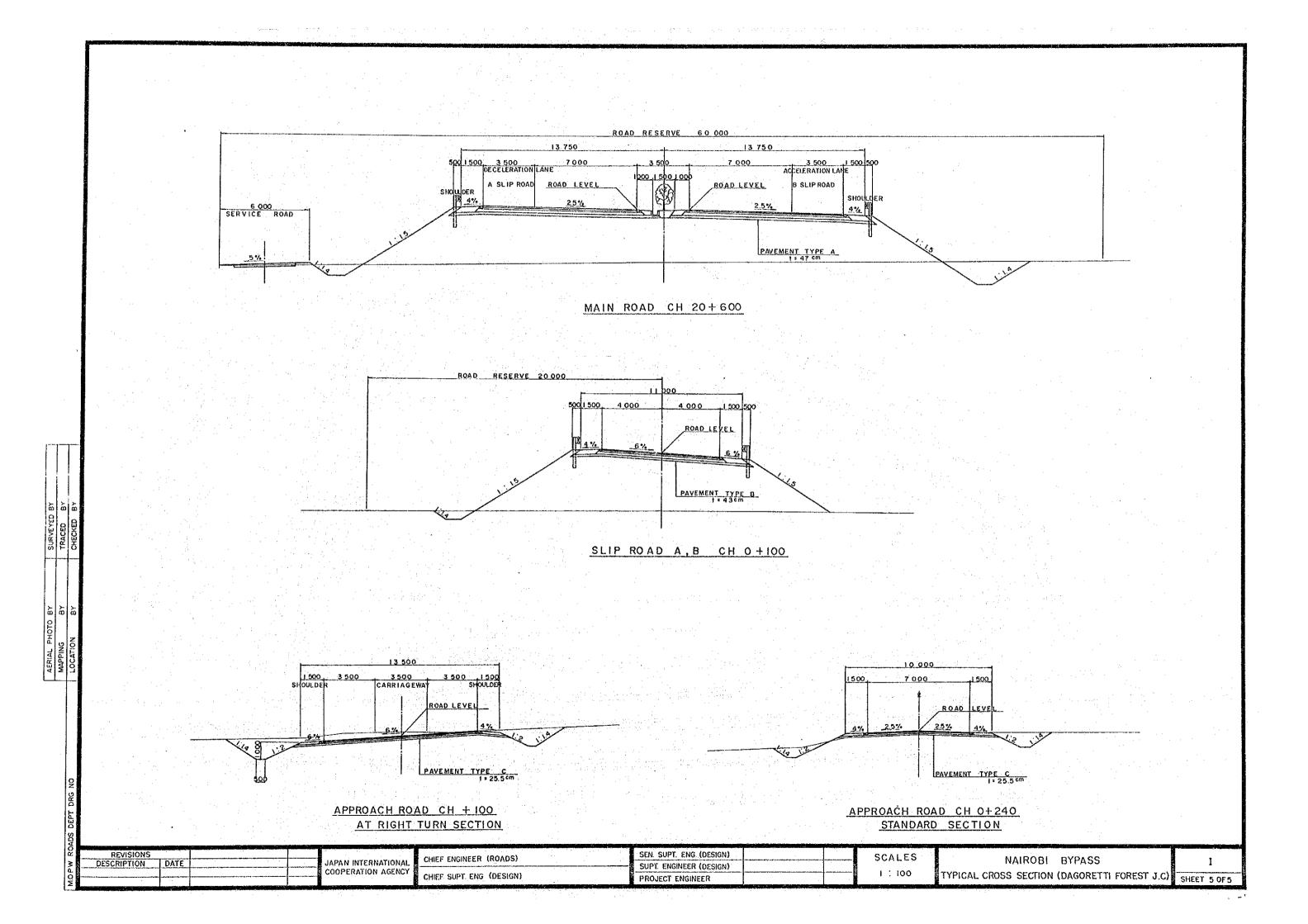


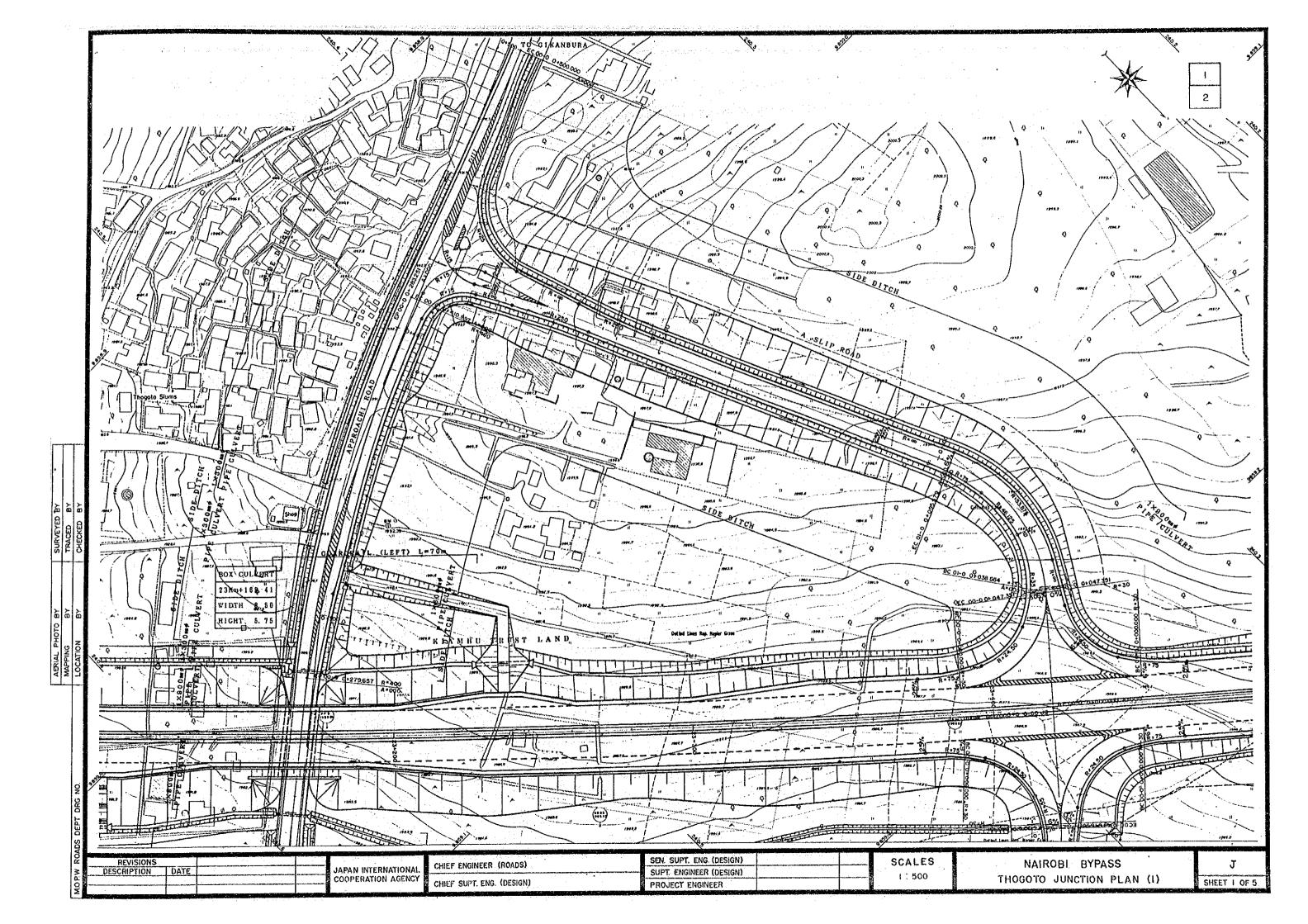


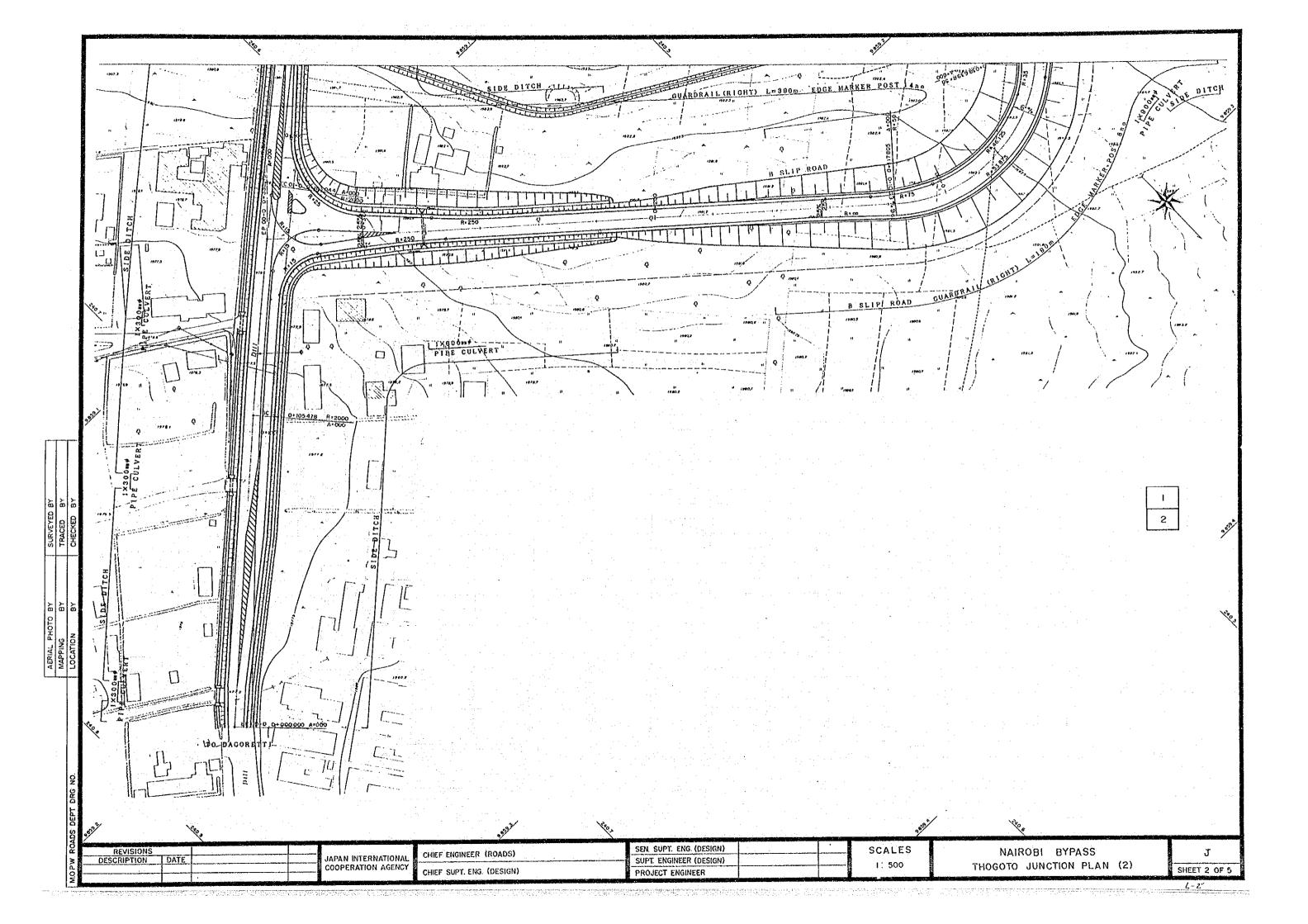


		PECCHUCHTER EDG		- A LINE-		1111E1000	
		PIL'S CLENO -		ST=00+200.000		PUT CULUER OCO	
189	0			$\begin{array}{c c c c c c c c c c c c c c c c c c c $			
				O Rvc≈ 1≢50. 165 D D f= 0.925			
186	5	10 I F 10 ST=004 60.000					
		$\begin{array}{c} 13 \\ 117 \\ $					
		Rvc= 3521. 126					
DL 1880	0	I= 0.057					
ROAD	<u>ក្នុងភ្នំស្នាក់ក្នុងភ្នំស្នាក់ក្នុងភ្នំស្នាក់ក្នុងភ្នំស្នាក់ក្នុងភ្នំស្នាក់ក្នុងភ្នំស្នាក់ក្នុងភ្នំស្នាក់ក្នុងភ្នំស្នាក់ក្នុងភ្នំអន្តរាជនាំ ស្នាក់ក្នុងភ្នំអន្តរាជនាំ អន្តរាជនាំ អន្តរាជនាំ អន្តរាជនាំ អន្តរាជនាំ អន្តរាជនាំ អន្តរាជនាំ អន្តរាជនាំ អន្តរាជនាំ អន្តរាជនាំ អន្ទរាជនាំ អន្ទរាជនាំ អន្ទរាជនាំ អន្តរាជនាំ អន្ទរាជនាំ អន អន្ទរាជនាំអនងស្នាក់អន្តរាជនាំអន្តរាជនាំអន្តរាជនាំ អន្ទរាជនាំអន្តរាជនាំអន្ទរាជនាំ អន្ទរាជនាំអន្ទរាជនាំ អន្ទរាជនាំ អន្ទរាជនាំអន្ទរាជនាំ អន្ទរាជនាំ អន្ទរាជនាំ អន្ទរាជនាំ អន្ទរាជនាំ អន្ទរាជនាំ អន្ទរាជនាំ អន្ទរាជនាំ អន្ទរាជនាំ អន្ទរាជនាំ អ</u>	0+540 0+038387 6 6 7 8 8 8 8 8 8 8 8 8 8 8 8 8 8 8 8		0+160 0+200 0+156 0+200.595		260 0+280 0+300 0+319.086	
	999 20 20	3.4.7 5.5.7 5.4.1 8.8 8.9 8.9 8.9 8.9 8.9 8.9 8.9 8.9 8.9	21 21 22 23 23 23 23 23 23 23 24 25 24 25 25 25 25 25 25 25 25 25 25 25 25 25		45 1988	88 61 199 86 49 87 16 199 88 61 199 88 61 199 88 61 198 88 61 198	
GROUND LEVEL VER. ALIGN-		2013 201 2010 201 				2.500%	
HOR ALIGN.	R BP00-0 R±00 R L *38.387	BC01-0	R=50 L=120.192	R±∞ BC02-0 EC0I-0 L±42.016	R*50 L * 76 344	EC02-0 R ≈∞ EP00-0 L ≈ 42.149	
SUPERELEV. R WIDENING L	672	674		6% 6% 6%		64 67 25%	
GUARDRAIL E CENTRELINE ROAD MARK	22!	m		42.016 ^m		20.061 ^m	· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·
ROAD MARK							
	5		est so	-B LINE-			
			PUTE CULUMENT 62		ST=00+240.000		· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·
品。 日本 1890					HT =18\$5.750 Lvc= 80.000		
1890 1890		$\begin{array}{c} & & & \\ & + & \\ & + & \\ & & \\$		5 = 0 + 5	$\frac{Rvc}{1} = \frac{50.702}{0.528}$		
		Lvc= 40.000					
		Rvc = 1684.011 $f = 0, 184$					
<u></u>							
LOCATION							
D.L. 1880 STATION	0+000 0+020	0+040 0+038 998	0+0 30 0+100 0+120 0+140	0+160 0+200	0+220 0+240 0+	260 07382809	l
ROAD LEVEL	CI 8168	891.647 891.647	1891.141 1990.4466 1990.446 1990.446 1990.446 1990.446 1990.446 1990.446 1990.446 19	1988.7.7.7 1887.091	19965 19965 19965 19965 19965 19965 19965 1997 1997 1997 1997 1997 1997 1997 199	222 228 89 9	
GROUND	84.5 0	864 37 17 17 17 17 17 17 17 17 17 17 17 17 17	884.37 894.39 894.51 894.51 884.51 884.51	885.13 885.03 885.51	885.60 885.77 885.45	888 457 450	
VER. ALIGN.	<u>a</u> <u>a</u> <u></u>	BC 01-0		R≖∞	Lvc = 60 ^m	=	
HOR ALIGN R	BP00-0 Broo L=38.998	R 26	0 L + 63.404	L = 159.606		2.5%	
GUARDRAIL R CENTRELINE ROAD MARK	227	n 22m	25 ^m				
α <u>REV</u> ≥ <u>DESCRIF</u>	ISIONS PTION DATE	JAPAN INTERNATIONAL	CHIEF ENGINEER (ROADS)	SEN. SUPT. ENG. (DESIGN) SUPT. ENGINEER (DESIGN)	SCALES HORIZONTAL 1:500 VERTICAL 1:100	NAIROBI BYPASS DAGORETTI JUNCTION A, B LINE	
No.			CHIEF SUPT. ENG. (DESIGN)	PROJECT ENGINEER			SHEET 3 OF 5

														2							
			· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·		600 mt		<u>en (* 1996)</u>				10 ml		<u> </u>	<u></u>	BOX CULVER		<u> </u>				209000
				CULVERI CULVERI	00					ULYER O					20Km+930. 0					CULVERT O	ō
				PIPEOFO						PUEL OF 100	-			·····	WIDTH 10, 0					PIPE NOLS	
	<u> </u>	o	-	<u> </u> .											HIGHT 6, D	0					
	5 •																				
							1		· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	l								4			
					Contraction of the Owner of the		/				- <u> </u>							0 <u>0</u> .			
												1p 0+200, 000						HT=1885			
												1890, 600				1		<u></u>			-
							<u></u>			ti an at y a parte	Lvc=	200.000				-			, ,		
											Rvc=	5000. 000									
			·				··		· · · ·		· / ·	1. 000									
	D.L. 1880 STATION	0+000 0	+020 0	17040	0+060	0+080 0 178,808 0	+100 01	F120 C	+ 40 0-	160 0+	180 (+200 0+208.31	0+220	0+2	40 0+	260 0	+280 0	+300	0+320 0	+340 0+	360
	ROAD	8.	8	8	8	8	8	0	8	ξ Į	8	8 0+208.31	4 00 00	Ş		2	<u>e</u>	8	8	8	00
	LEVEL	2388 1	8	889	1887	1887	888	10 10 10	0000 000		50 80 81	689	16981	683			688	6681	888	888	16883
	GROUND LEVEL	2600			· · · ·		0018					3700		· .				003			
	VER. ALIGN.	30	<u> </u>	2.500%	<u> </u>		8	1	<u> </u>	1	<u> </u>		·		·			189			
	HOR ALIGN.		R=		· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·			· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	*			vc=200m	· .:			R=cc L=291.686		•			***
ľ	R					6%			• 150 L • 129-500			l				1 = 291 686					
•	SUPERELEV. R	2.5%	25	/		6%						6%			25%	· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·		······		2.5 %	7.
	GUARDRAIL L			·····												<u>.</u>					
	CENTRELINE ROAD MARK		· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	4	0 m	1				•			40	m	_	·					
			· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·												······			·			
	1895																				
			· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	-				ļ							· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·						
				t at a t a	···										<u> </u>					· · ·	
9 9 7																	·				
8 ₿	1890						1		·						· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·			•			
TRACED CHECKED			-									· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·									•
			·																		
									<u> </u>	· · · · ·		· · ·			· · ·	``			·		
		`								· · ·											
<u>ه</u>	1885			-		-							- İ						· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·		
																				-	
NOIL																					
MAPPING BY LOCATION BY				ļ			· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·					<u>.</u>		···							
	D.L 1880	0+360 0+3	380 0+4	00 0	+420 0	1 440 07	460 0+	480 0+	500												l
	OAD	002.98		8	8	2000	Ş														
	.evel		200	8	1983	1883	88		5		, . 										
	ROUND		20052				tu metal apri					· .		•							
	ER. ALIGN.	······	<u> </u> §	<u>×</u>	-1.500% -		<u> </u>							<u>, <u> </u></u>			<u> </u>	<u> </u>			.l
	IOR ALIGN,	:			R = L = 291.686													<u> </u>			
ġ-																			••••••••••••••••••••••••••••••••••••••		
le –	UPERELEV. R	25%						2.51	۶ <u>ــــــــــــــــــــــــــــــــــــ</u>												
a	UDENING R			· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·						·····								· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·			
	ENTRELINE			······	· · · · · · · ·														·····		
ROA	REVI	SIONS						(004-00)		SEN S	upt. Eng. (de	SIGN)		·····							
Ma	DESCRIP	TION DATE			JAPAN IN COOPERA		CHIEF ENGINEER			SUPT	ENGINEER (DE	SIGN)				1:500		AIROBI E			I
N N							CHIEF SUPT. ENG	(DESIGN)	ui or niv in other state	PROJE	CT ENGINEER			1	VENICAL	F. 100	DAGO	REIN APP	ROACH ROA	U Sł	IEET 4 OF 5







	and the second				
				-A LINE-	
					ST=00+250.
		ST=00+ 80.000			
1005		HT =1991.020			
1995	· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·		······		$\begin{array}{c ccccccccccccccccccccccccccccccccccc$
		$\begin{array}{c ccccccccccccccccccccccccccccccccccc$			
	·				
1990					
D.L. 1985					0+200 0+220 0+240
TATION	0+000 0+020 	0+040 0+060 0+080 0+09557 0+038864 0+09557	100 0+150 0+ 100 0+150 0+	140 0+160 0+180	
IOAD EVEL	020166	991.020 250.000 250.000 250.000 250.000 250.0000 250.0000 250.0000 250.0000 250.0000 250.0000 250.0000 250.0000 250.0000000000	991.262	<u>99130</u>	5166 66666
				<u>10</u> 10	<u>10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 1</u>
ROUND	87.70	91.2 91.2 95 95 95 95 95 95 95 95 95 95 95 95 95		5 8 6 5 8 6 7 8 6 7 8 7 8 7 8 7 8 7 8 7 8 7 8 7 8 7 8 7 8	3.366 66 66
ER. ALIGN.	<u>o</u> 		<u> </u>		<u> </u>
	BP00~0 R≥∞	BCOI-O ECOI-O)	<u>R</u> ≠∞ L³187.672	
	L*38.664	R=50 L=56.716	· ····································	L = 101,97E	
	<u>6% 6%</u>	6% <u>6%</u>	2.5%		
NDENING L					
		22m	25 ^m		
ENTRELINE OAD MARK	L4				
(090	······································				
1990			<i>A</i> .		
1990				-B LINE-	
1350				-BLINE-	
				-BLINE-	
		CONTRACTOR		-BLINE-	
1985		Per or			
		Per or		-BLINE-	
		1 p ST=00+ 60, 000			
		$\frac{1 \text{ p}}{1 \text{ ff}}$			
		Ip ST=00+ 60,000 HT = 19 1,020 Lvc = 43,000			
1985		$\frac{1 p}{57=00+60,000}$ $\frac{1 p}{57=00+60,000}$ $\frac{1 T = 19 11,020}{1 V c = 43,000}$ $R v c = 689,417$ $f = 0,280$			6+200 0+220 0+240
	0+000 0+020	$\frac{1 p}{57=00+60,000}$ $\frac{1 p}{57=00+60,000}$ $\frac{1 T = 19 11,020}{1 V c = 43,000}$ $R v c = 689,417$ $f = 0,280$			
	0+000 0+020	$\frac{1 p}{57=00+60,000}$ $\frac{1 p}{57=00+60,000}$ $\frac{1 T = 19 11,020}{1 V c = 43,000}$ $R v c = 689,417$ $f = 0,280$			
	0+000 0+020 Q Q Q Q Q Q Q Q Q Q Q Q Q	$ \begin{array}{cccccccccccccccccccccccccccccccccccc$			09 1982.897 47 1981.737 60 1990.576
	0+000 0+020 Q Q Q Q Q Q Q Q Q Q Q Q Q	$ \begin{array}{cccccccccccccccccccccccccccccccccccc$			1982.897 1981.737
	0+000 0+020 Q E E E S S	$ \begin{array}{c} $			1981.09 1982.897 1981.47 1981.737 1981.60 1990.576
		$ \begin{array}{c ccccccccccccccccccccccccccccccccccc$			09 1982.897 47 1981.737 60 1990.576
	0+000 0+020 0+000 0+020 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0	$ \begin{array}{c} $			1981.09 1982.897 1981.47 1981.737 1981.60 1990.576
		$ \begin{array}{c ccccccccccccccccccccccccccccccccccc$			1981.09 1982.897 1981.47 1981.737 1981.60 1990.576
	0+000 0+020 0+000 0+020 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0	$ \begin{array}{c ccccccccccccccccccccccccccccccccccc$			1981.09 1982.897 1981.47 1981.737 1981.60 1990.576
	0+000 0+020 0+000 0+020 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0	$ \begin{array}{c ccccccccccccccccccccccccccccccccccc$			1981.09 1982.897 1981.47 1981.737 1981.60 1990.576
1985	0+000 0+020 0+000 0+020 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0	$ \begin{array}{c ccccccccccccccccccccccccccccccccccc$		140 0+160 0+180 25%	R *∞ L * 2 14.952
	0+000 0+020 0+000 0+020 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0	$ \begin{array}{c ccccccccccccccccccccccccccccccccccc$			1981.09 1982.897 1981.47 1981.737 1981.60 1990.576

		1		l I		
. <u></u>	<u> </u>			<u> </u>		
				ļ		
				<u> </u>	<u> </u>	
17	L		· · ·			
150 20 20						
10						
<u></u>						
			<u></u>			
	ļ_·					
		·				
			· · · · ·			
						<u> </u>
	280	<u>i</u>		L		
ğ	1283251	<u> </u>	····-··			
1992 14 199234400+0	200 203,251 N N N N N N N N N N N N N N N N N N N	* .				
00	8					
<u>च</u>	8					
ŝ	66					
	-2.500%					
•	EP 00-0					
			·			
		25%				
		2.3%			······	
		.	· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·			· · ·
		-Qumm ⁹				
	JE	10				
	RE-280	,				
	EIPE C 280				•	
T	PUPE CULVER PUPE OF 2800					
	PUPE C 280.					•
	ip T=00+290	000				•
	i p	000				•
	ip T=00+290	. 000 875				
	1 p $T = 00 + 290$ $T = 1977$ $vc = 60.0$	000 875 00		52		
	I p $T = 0.0 + 2.90$ $T = 1.977$ $v c = 6.0.0$ $v c = 7.22$	000 675 00 717	<u>§</u>	78,425		
	I p $T = 0.0 + 2.90$ $T = 1.977$ $v c = 6.0.0$ $v c = 7.22$	000 875 00	2000 84 84 84 84	976 425		
	I p $T = 0.0 + 2.90$ $T = 1.977$ $v c = 6.0.0$ $v c = 7.22$	000 675 00 717	20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 20 2			
	I p $T = 0.0 + 2.90$ $T = 1.977$ $v c = 6.0.0$ $v c = 7.22$	000 875 00 717		C2 423		
	I p $T = 0.0 + 2.90$ $T = 1.977$ $v c = 6.0.0$ $v c = 7.22$	000 875 00 717	1 EC	CC-7-2-2-2-2-2-2-2-2-2-2-2-2-2-2-2-2-2-2		
	I p $T = 0.0 + 2.90$ $T = 1.977$ $v c = 6.0.0$ $v c = 7.22$	000 875 00 717	33 7 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1	H1 = 1976.425		
	I p $T = 0.0 + 2.90$ $T = 1.977$ $v c = 6.0.0$ $v c = 7.22$	000 675 00 .717 .623		1976,425		
	I p $T = 0.0 + 2.90$ $T = 1.977$ $v c = 6.0.0$ $v c = 7.22$	000 875 00 717				
	I p $T = 0.0 + 2.90$ $T = 1.977$ $v c = 6.0.0$ $v c = 7.22$	000 675 00 .717 .623				
0	ip $T = 0 0 + 2 9 0.$ $T = 1 9 7 7.$ $v c = 6 0. 0$ $v c = 7 2 2$ $f = 0$ $c = 0$ $c = 0$	000 675 00 .717 .623	0-		0+332.75 31 %	
0	ip $T = 0 0 + 2 9 0.$ $T = 1 9 7 7.$ $v c = 6 0. 0$ $v c = 7 2 2$ $f = 0$ $c = 0$ $c = 0$	000 675 00 .717 .623	0-		0+332.75 74 75 75 75 75 75 75 75 75 75 75 75 75 75	
0	ip $T = 0 0 + 2 9 0.$ $T = 1 9 7 7.$ $v c = 6 0. 0$ $v c = 7 2 2$ $f = 0$ $c = 0$ $c = 0$	000 675 00 .717 .623	01		0+332.75 +	
0	ip $T = 0 0 + 2 9 0.$ $T = 1 9 7 7.$ $v c = 6 0. 0$ $v c = 7 2 2$ $f = 0$ $c = 0$ $c = 0$	000 675 00 .717 .623	01		999 9432 71 74332 71 750 886 99 99 99 99 99 99 99 99 99 99 99 99 99	
	$ \begin{array}{r} I p \\ T = 0 0 + 2 9 0 \\ T = 1 9 7 7 \\ v c = 6 0 \\ v c = 7 2 2 \\ f = 0 \\ \hline 280 \\ \hline 30 \\$	000 675 00 .717 .623 	0-	F320	0+1325 12 	
0	ip $T = 0 0 + 2 9 0.$ $T = 1 9 7 7.$ $v c = 6 0. 0$ $v c = 7 2 2$ $f = 0$ $c = 0$ $c = 0$	000 675 00 .717 .623 	01	320	0+332.75 825 999 999 999 999 999 999 999 999 999 9	
0	$ \begin{array}{r} I p \\ T = 0 0 + 2 9 0 \\ T = 1 9 7 7 \\ v c = 6 0 \\ v c = 7 2 2 \\ f = 0 \\ \hline 280 \\ \hline 30 \\$	000 675 00 .717 .623 	01	320	0+332.75 2+332.75 4 2 2 2 2 2 2 2 2 2 2 2 2 2	
0	$ \begin{array}{r} I p \\ T = 0 0 + 2 9 0 \\ T = 1 9 7 7 \\ v c = 6 0 \\ v c = 7 2 2 \\ f = 0 \\ \hline 280 \\ \hline 30 \\$	000 675 00 .717 .623 	01	320	5007	
0	$ \begin{array}{r} I p \\ T = 0 0 + 2 9 0 \\ T = 1 9 7 7 \\ v c = 6 0 \\ v c = 7 2 2 \\ f = 0 \\ \hline 280 \\ \hline 30 \\$	000 675 00 .717 .623 	01	320	5007 <u>-</u> EP 00-0	
0	$ \begin{array}{r} I p \\ T = 0 0 + 2 9 0 \\ T = 1 9 7 7 \\ v c = 6 0 \\ v c = 7 2 2 \\ f = 0 \\ \hline 280 \\ \hline 30 \\$	000 675 00 .717 .623 	01	320	5007	
0	$ \begin{array}{r} I p \\ T = 0 0 + 2 9 0 \\ T = 1 9 7 7 \\ v c = 6 0 \\ v c = 7 2 2 \\ f = 0 \\ \hline 280 \\ \hline 30 \\$	000 675 00 .717 .623 	01	320	5007 <u>-</u> EP 00-0	
0	$ \begin{array}{r} I p \\ T = 0 0 + 2 9 0 \\ T = 1 9 7 7 \\ v c = 6 0 \\ v c = 7 2 2 \\ f = 0 \\ \hline 280 \\ \hline 30 \\$	000 675 00 .717 .623 	01	320	5007 <u>-</u> EP 00-0	
0	$ \begin{array}{r} I p \\ T = 0 0 + 2 9 0 \\ T = 1 9 7 7 \\ v c = 6 0 \\ v c = 7 2 2 \\ f = 0 \\ \hline 280 \\ \hline 30 \\$	000 675 00 .717 .623 	01	320	5007 <u>-</u> EP 00-0	
	i p $T = 0 0 + 2 9 0$ $T = 1 9 7 7.$ $v c = 6 0. 0$ $v c = 7 2 2$ $f = 0$ $z 80$	000 675 00 717 623 0 0 4300 0 80 6 80 6 92 6 92 6 92 6 92 6 92 6 92 6 92 92 92 92 92 92 92 92 92 92 92 92 92		320	5007 <u>-</u> EP 00-0	
	I p T = 0 0 + 2 9 0. T = 1 9 7 7. V c = 60. 0 V c = 7 2 2 f = 0 280 280 C c C c C c C c C c C c C c C c	000 675 00 717 623 01-300 01-300 86 87 86 97 97 97 97 97 97 97 97 97 97	SS		2.5	J
	i p $T = 0 0 + 2 9 0$ $T = 1 9 7 7.$ $v c = 6 0. 0$ $v c = 7 2 2$ $f = 0$ $z 80$	000 675 00 717 623 0+300 0+300 0 55 0 0 10 10 10 10 10 10 10 10	SS		2.5	

			-		· · · ·	ļ		-					· · · ·	1900mm	· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·					
								-					PIPE OF	000		PLPE CULVER 000				-
	198	s							l p	1/		0	22 20 20	1990		cn				-
								-	ST=00+160. 00	0				1550				and the second sec		
	1								HT =1977. 550			ů U U	1 1 1						<u> </u>	
				·····			<u> </u>		I.vc=120.000						· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·			§	<u></u>	
•					·		0 10	· ·	f= 1,84	***	· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·									
	_ 1980		-				<u>.</u>		1- 1.01	1		BOX CULVERT		1985			ď	īī		
					······							23Km+169.41							· ·	
										1		WIDTH 8:50								
					· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·							HIGHT 5. 75				·····			· · · · ·	
	D.L 1975 STATION	0+000 0	0+020 0+04	0106	o o+	080 040	00 0+105 478 0+	120 0	0 1 140 0 1 1	60 04	180 C1183.044 01	200 0+2	20 0+	D.L.1980 240 0+	260 0+ 0+27	280 0+	500 07	320 04	340 0	1360
	ROAD	010;	02100	052	Ç M			7	357	1397		8	00	1550		350	120	2001		
Ý	LEVEL	2781	1977	1261					5751	5461		8		85		1987	0 0			<u></u>
	GROUND LEVEL	101			1 a			· · · · ·		an an taon An taonachta			. *			17350	en e			
	VER. ALIGN.	<u>6</u>						1	Lvc	120m				l	7.000%	<u> </u>		Lv	c = 120 ^{/11}	-
	HOR ALIGN.			R≠∞ L≈105.478	3	·····		R = 2000	L=775.66			······	R=00 L=96.613				R = 400	L=131.240		
	SUPERELEV.									· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	······································		· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·			3.5%				3.5% 3.5%
	WIDENING L	25%						- <u></u>					2.5%			2.2.1			· <u></u>	
	GUARDRAIL R						······································					•								
	CENTRELINE ROAD MARK													L <u>a ····································</u>	40 ^m					
				T				1	T											1
	1995		++					-									· · ·			
								1												
> >																			 	
а а а						<u>8</u>								· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·			••••			
TRACED	1990	 	P			2 2 5 5 5 5 5 5 5 5 5 5 5 5 5 5 5 5 5 5				<u> </u>							<u> </u>			
부낭		ST=00	+380. 000		 											· · ·				· · · · · ·
			992, 950														· · · · ·	! /		
			120.000		<u>.</u>	· · ·							· · · · · ·		· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·					
₽₹	_ 1985	Rvc≃ f≂	1500.000 L. 200		1												·····			
		L	1. 200																	
MAPPING LOCATION											· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·									· ·
OCAT		· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·						_					· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·							
2 _] 	D.L 1980 STATION	0+360 04	380 0+400	0 1410.897	120 <u>0</u> +	440 0+	460 0 1	480 04	500 0+5	20 04	540 0+	560		I				l	· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	
	ROAD	ā	2217		022	5	0,0	Carlo Carlo					· · · · · · · · ·							
	LEVEL	i661				<u>g</u>	8													
	GROUND		0615								a fasta									
	VER. ALIGN.		2 <u>0</u> Lvc = 120	om			I	1 <u>9</u>	9l 00%l	<u>.</u>		I		·	···	•			······	
	HOR ALIGN						O3													
ON S	UPERELEV.	3.5%							2.5%											
Ř.	WIDENING L								· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·					······································				······································	······································	
DEP	GUARDRAIL L																			
SDA	CENTRELINE				40 ^m	 														
N N N N	REV DESCRI	ISIONS PTION DATE			JAPAN INT		CHIEF ENGINEER	(ROADS)		SEN S	UPT. ENG. (DESI ENGINEER (DESI	GN)		SCA HORIZONTAL	LES		AIROBI BY			J
AO.P.					COOPERAT		CHIEF SUPT. ENG	6. (DESIGN)			CT ENGINEER			VERTICAL	1:100	THO		OACH ROAD	S	HEET4 OF5
26	4															THE PARTY OF THE	a and a support of the second second second	an American States and a state of the states		STATISTICS AND ADDRESS OF ADDRES

