

PRZEBUDOWA
drogi gminnej Janczewo – Kramkowo (droga
dojazdowa do pól)
gm. Wizna
odcinek o łącznej długości 1598,54 m

PROJEKT UPROSZCZONY

Działki Nr :

- obręb Janczewo:
 - działki istniejącego pasa drogowego: 379/2 (pas drogowy drogi gminnej)
- obręb Bronowo:
 - działki istniejącego pasa drogowego: 602 (pas drogowy drogi gminnej)

Obiekt: droga gminna (dojazdowa do pól)

Adres: wieś Janczewo, gmina Wizna,

Inwestor: Gmina Wizna,
18-430 Wizna, ul. Plac Kpt. Wł. Raginisa 35.

Autor: mgr inż. Adam Łazarski

UAN 7342-38/92

Łomża, dnia 12.02.2016 r.

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA

I. OPIS TECHNICZNY

1. Podstawa opracowania.
2. Przedmiot i zakres opracowania.
3. Dane techniczne.
4. Opis stanu istniejącego.
5. Opis przyjętych rozwiązań.
 - 5.1 Rozwiązania sytuacyjne.
 - 5.2 Rozwiązania wysokościowe.
 - 5.3 Przekroje normalne.
 - 5.4 Konstrukcja nawierzchni.
 - 5.5 Odwodnienie.
 - 5.6 Roboty ziemne.
6. Wywłaszczenia gruntów.
7. Organizacja robót.

II. OBLICZENIA / ZESTAWIENIA

III. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

- | | |
|------------------------------|--------------------|
| 1. Plan orientacyjny | – skala 1: 50000 |
| 2. Plan sytuacyjny | – skala 1:1000 |
| 3. Przekroje normalne | – skala 1:100 |
| 4. Profil podłużny | - skala 1:100/1000 |
| 5. Przepust Ø600 km 1+151,35 | - skala 1:50 |

I. OPIS TECHNICZNY

do projektu uproszczonego przebudowy drogi gminnej Janczewo - Kramkowo (droga dojazdowa do pól), gmina Wizna

1.Podstawa opracowania.

Podstawę opracowania stanowi:

- umowa z Wójtem Gminy Wizna,
- kopia mapy zasadniczej w skali 1:1000,
- rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, poz. 430).
- pomiary własne w terenie,

2.Przedmiot i zakres opracowania.

Przedmiotem opracowania jest projekt uproszczony przebudowy drogi gminnej Janczewo - Kramkowo - dojazdowej do pól wsi Janczewo i Bronowo na odcinku od granicy z działką nr ewid. 426 w obrębie Janczewo (km 0+000) do granicy z działką nr ewid. 486 w obrębie Kramkowo (km 1+598,54).

Zakresem opracowania objęto:

- przebudowę drogi na odcinku dł. 1598,54 m,
- przebudowę istniejącego przepustu w km 1+151,35,
- przebudowę istniejących zjazdów na pola i drogi zbiorcze.

3. Dane techniczne.

Przyjęto następujące parametry techniczne projektowanego odcinka drogi:

- klasa drogi – dojazdowa D,
- prędkość projektowa – 30 km/h,
- przekrój poprzeczny – szlakowy,
- szerokość jezdni – 5,00 m,
- szerokość poboczy – 0,50 m,
- obciążenie ruchem – KR1,
- min. promień łuku kołowego w planie – 30 m,
- min. promień łuku kołowego niwelety:
 - łuk wypukły – 300 m,
 - łuk wklęsły – 300 m.

4. Opis stanu istniejącego.

Odcinek drogi gminnej - dojazdowej do pól objęty niniejszym opracowaniem położony jest na terenie gruntów wsi Janczewo i Bronowo gmina Wizna. Droga na tym odcinku przebiega w terenie falistym głównie przez grunty użytkowane rolniczo. Jedynie na odcinku km 0+120 – 0+500 po stronie lewej sąsiaduje z lasami, a na odcinku km 0+150 – 0+230 po stronie prawej

sąsiaduje z pojedynczą zabudową zagrodową. Szerokość pasa drogowego jest zmienna i waha się w granicach 9,0 – 16,0 m.

W stanie istniejącym droga posiada jezdnię gruntową szerokości 3,0 – 4,0 m przebiegającą głównie w poziomie lub poniżej przyległego terenu.

W km ok. 1+151,35 w istniejącej niecce terenowej pod koroną drogi funkcjonuje przepust z rur betonowych \varnothing 600 długości 8,0 m. Przepust ten jest w złym stanie technicznym (rury rozsunięte, brak ścianek czołowych).

5. Opis przyjętych rozwiązań.

5.1. Rozwiązania sytuacyjne.

Początek robót przyjęto na granicy z działką nr ewid. 426 w obrębie Janczewo (km 0+000), a koniec na granicy z działką nr ewid. 486 w obrębie Kramkowo (km 1+598,54).

Drogę w planie zaprojektowano tak, aby maksymalnie wkomponować się w istniejący jej przebieg. Wprowadzone korekty trasy mają na celu jedynie zwiększenie płynności drogi i dostosowanie jej parametrów do obowiązujących przepisów oraz zapewnienie przebiegu drogi w granicach pasa drogowego.

W ciągu projektowanego odcinka zaprojektowano sześć załamań osi trasy o kątach zwrotu 0,0729 grad. – 38,6352 grad. Trzy spośród tych załamań wyokrąglono łukami kołowymi o promieniach 50,00 – 600,0 m. Pozostałe załamania (kąty zwrotu 0,0729 – 1,3045 grad.) pozostawiono bez wyokrąglenia łukami kołowymi.

Parametry łuków poziomych pokazano na planie sytuacyjnym.

W ramach niniejszego opracowania przewiduje się przebudowę istniejących zjazdów na pola i drogi zbiorcze. Zjazdy na pola zaprojektowano wg KPED 03.82 z jezdnią szerokości 5,0 m i łukami wyokrąglającymi 3,0 m. Zjazdy na drogi zbiorcze zaprojektowano wg KPED 03.85 z jezdnią szerokości 5,0 m i łukami wyokrąglającymi 5,0 m. Zestawienie projektowanych zjazdów załączono w części III. Zestawienia/obliczenia.

5.2 Rozwiązania wysokościowe.

Projektowaną niweletę drogi wyniesiono na wysokość 15 – 40 cm ponad niweletę istniejącą. Płynność niwelety uzyskano przez nadanie jej spadków podłużnych od 0,317% do 6,216% gwarantujących prawidłowe odwodnienie jezdni.

Na odcinku objętym opracowaniem zaprojektowano 16 załamań niwelety (8 wypukłych i 8 wklęsłych). Załamania wypukłe wyokrąglono łukami o promieniach $R = 600 - 8600$ m, natomiast załamania wklęsłe wyokrąglono łukami o promieniach $R = 1100 - 11100$ m.

5.3 Przekroje normalne.

Zaprojektowano przekrój normalny o następujących parametrach (rys. Nr 3):

- szerokość jezdni – 5,00 m,
- szerokość poboczy – 0,50 m,
- spadek poprzeczny jezdni :
 - na prostej - 4% (daszkowy),
 - na łuku – wg opisów na planie sytuacyjnym,
- spadek poprzeczny poboczy na prostej – 6%,

Na łukach spadek pobocza po wewnętrznej stronie łuku winien być większy o 2% niż spadek nawierzchni jezdni. Na poboczu po zewnętrznej stronie łuku należy zachować spadek jezdni na łuku.

5.4 Konstrukcja nawierzchni.

Zaprojektowano następujące konstrukcje nawierzchni:

- jezdnia:
 - nawierzchnia z kruszywa naturalnego (pospółka) stabilizowanego mechanicznie – grub. 20 cm,
- pobocza:
 - nawierzchnia z kruszywa naturalnego (pospółka) stabilizowanego mechanicznie – grub. 10 cm,
- zjazdy na posesję:
 - nawierzchnia z kruszywa naturalnego (pospółka) stabilizowanego mechanicznie – grub. 20 cm,

5.5 Odwodnienie.

W km 1+151,35 w istniejącej niecce terenowej pod koroną drogi funkcjonuje przepust z rur betonowych Ø 600 długości 8,0 m. Przepust ten jest w złym stanie technicznym (rury rozsunięte, brak ścianek czołowych). W ramach niniejszego opracowania przewidziano przebudowę w/w przepustu na przepust Ø 600 długości 8,0 m z rur PEHD z obrukowaniem wlotu i wylotu przepustu kamieniem polnym na podsypce piaskowej z zalaniem spoin zaprawą cementową. W ramach niniejszego opracowania nie zmienia się sposobu odwodnienia istniejącej drogi. Odprowadzenie wód opadowych z jezdni i poboczy przebudowywanego odcinka drogi zaprojektowano powierzchniowo poprzez spadki poprzeczne poza koronę drogi.

5.6 Roboty ziemne.

Przed przystąpieniem do właściwych robót ziemnych z powierzchni skarp istniejącego korpusu oraz poboczy istniejącej drogi należy usunąć krzaki i karpy po wyciętych wcześniej drzewach. Następnie należy usunąć humus o miąższości ok. 20 cm. Po wykonaniu profilowania istniejącej nawierzchni można przystąpić do wykonywania nasypów z gruntu z dowozu.

Roboty ziemne przy przebudowie w/w drogi wynikają głównie z konieczności uzupełnienia (poszerzenia) istn. korpusu drogowego i wyniesienia niwelety nawierzchni ponad przyległy teren oraz wykonania poboczy drogi.

Bilans robót ziemnych przedstawia się następująco:

	Razem
Wykop	+1546,02
Nasyp	-112,07
BILANS	+1433,95

Nasypy pod konstrukcję nawierzchni należy wykonać z gruntów przepuszczalnych dostarczonych środkami transportu kołowego.

6. Wywłaszczenia gruntów.

Projektowana droga na odcinku całkowicie mieści się w granicach pasa drogowego.

7. Organizacja robót.

Ze względu na brak możliwości zamknięcia drogi dla ruchu (dojazdu do przyległych pól uprawnych) wykonawstwo robót będzie odbywało się pod ruchem tzn. przy połówkowym zajęciu jezdni. Transport materiałów odbywać się będzie środkami transportu samochodowego. W trakcie prowadzenia robót należy bezwzględnie przestrzegać zasad zawartych w „Instrukcji oznakowania robót prowadzonych w pasie drogowym” i zapewnić bezpieczeństwo pracownikom zatrudnionym na budowie jak również użytkownikom drogi.

Opracował:

II. OBLICZENIA / ZESTAWIENIA

WSPÓŁRZĘDNE PUNKTÓW GŁÓWNYCH TRASY

ZAŁOM	TYP	WSPÓŁRZĘDNE:	X(N)	Y(E)
PT			5893573,320	7587736,810
W1			5893708,370	7587764,400
		PŁK	5893693,032	7587761,267
		SŁK	5893707,212	7587766,495
		KŁK	5893719,182	7587775,721
W2			5893939,210	7588006,100
W3			5894021,150	7588088,450
		PŁK	5894012,597	7588079,854
		SŁK	5894021,061	7588088,535
		KŁK	5894029,349	7588097,385
W4			5894130,480	7588207,590
W5			5894263,840	7588352,580
		PŁK	5894254,663	7588342,603
		SŁK	5894263,415	7588352,913
		KŁK	5894271,320	7588363,886
W6			5894410,420	7588574,130
KT			5894626,770	7588894,990

ELEMENTY TRASY

ELEMENT	OD	DO			
Prosta	0+000,00	0+122,18	L=122,18m		
Łuk kołowy	0+122,18	0+152,53	R=50,00m	T=15,65m	B=2,39m
			L=30,34m	g=0,6069rd	g=38,6336g
Prosta	0+152,53	0+471,10	L=318,57m		
Prosta	0+471,10	0+575,14	L=104,04m		
Łuk kołowy	0+575,14	0+599,39	R=600,00m	T=12,13m	B=0,12m
			L=24,25m	g=0,0404rd	g=2,5730g
Prosta	0+599,39	0+748,97	L=149,58m		
Prosta	0+748,97	0+932,41	L=183,44m		
Łuk kołowy	0+932,41	0+959,46	R=170,00m	T=13,56m	B=0,54m
			L=27,05m	g=0,1591rd	g=10,1315g
Prosta	0+959,46	1+211,55	L=252,09m		
Prosta	1+211,55	1+598,54	L=386,99m		

ELEMENTY NIWELETY

ELEMENT	OD	DO	SPADEK [%]	L/T [m]	R [m]	B [m]	
prosta	0+000,00	0+031,92	2,573	31,92			
łuk wklęsły	0+031,92	0+053,57		10,83	1800,00	0,03	
prosta	0+053,57	0+137,22	3,778	83,65			
łuk wypukły	0+137,22	0+193,42		28,11	2100,00	0,19	
prosta	0+193,42	0+211,81	1,099	18,39			
łuk wklęsły	0+211,81	0+238,93		13,56	1300,00	0,07	
prosta	0+238,93	0+241,48	3,187	2,56			
łuk wklęsły	0+241,48	0+370,51		64,57	7000,00	0,30	
prosta	0+370,51	0+382,71	5,035	12,21			
łuk wypukły	0+382,71	0+437,92		27,62	1200,00	0,32	
prosta	0+437,92	0+467,91	0,427	29,99			
łuk wypukły	0+467,91	0+544,61		38,35	8600,00	0,09	max.pik. 504,655 rzęd.125,205
prosta	0+544,61	0+582,80	-0,465	38,19			
łuk wypukły	0+582,80	0+640,65		28,93	2700,00	0,15	
prosta	0+640,65	0+668,09	-2,608	27,44			

łuk wklęsły	0+668,09	0+770,11		51,02	3500,00	0,37	min.pik. 759,341	rzęd.122,140
prosta	0+770,11	0+802,66	0,308	32,55				
łuk wypukły	0+802,66	0+850,07		23,71	1300,00	0,22	max.pik. 806,660	rzęd.122,263
prosta	0+850,07	0+872,40	-3,341	22,34				
łuk wklęsły	0+872,40	0+940,79		34,21	3600,00	0,16		
prosta	0+940,79	0+965,21	-1,439	24,42				
łuk wklęsły	0+965,21	1+089,76		62,28	11100,00	0,17		
prosta	1+089,76	1+119,96	-0,317	30,20				
łuk wklęsły	1+119,96	1+281,82		80,94	6500,00	0,50	min.pik.1140,573	rzęd.117,584
prosta	1+281,82	1+301,52	2,174	19,70				
łuk wypukły	1+301,52	1+358,84		28,66	2900,00	0,14		
prosta	1+358,84	1+378,55	0,196	19,70				
łuk wklęsły	1+378,55	1+444,63		33,07	1100,00	0,50		
prosta	1+444,63	1+453,72	6,216	9,09				
łuk wypukły	1+453,72	1+476,35		11,33	1500,00	0,04		
prosta	1+476,35	1+497,01	4,701	20,66				
łuk wypukły	1+497,01	1+544,10		23,56	600,00	0,46	max.pik.1525,187	rzęd.125,815
prosta	1+544,10	1+598,54	-3,154	54,44				

TABELA ROBÓT ZIEMNYCH

PIKIETAŻ	POWIERZCHNIE[m2]		ODLEGŁOŚĆ [m]	OBJĘTOŚCI[m3]		ZUŻYCIE NA MIEJSCU		NADMIAR(*)	BILANS
	NASYP	WYKOP		NASYP	WYKOP				
0+000,00	0,08	0,32							0,00
			2,06	0,20	0,59	0,20	0,39		
0+002,06	0,12	0,25							0,39
			40,70	28,49	5,91	5,91	-22,58		
0+042,76	1,28	0,04							-22,19
			34,32	38,96	1,14	1,14	-37,81		
0+077,08	0,99	0,03							-60,00
			25,04	23,19	0,37	0,37	-22,82		
0+102,12	0,86	0,00							-82,82
			29,60	35,04	6,03	6,03	-29,01		
0+131,72	1,51	0,41							-111,83
			17,87	28,96	3,64	3,64	-25,32		
0+149,59	1,73	0,00							-137,14
			35,27	40,42	0,00	0,00	-40,42		
0+184,86	0,56	0,00							-177,56
			37,36	31,35	0,00	0,00	-31,35		
0+222,22	1,12	0,00							-208,91
			34,23	34,30	0,00	0,00	-34,30		
0+256,45	0,88	0,00							-243,22
			38,77	40,22	0,00	0,00	-40,22		
0+295,22	1,19	0,00							-283,44
			41,64	45,62	0,00	0,00	-45,62		
0+336,86	1,00	0,00							-329,06
			45,97	38,19	0,30	0,30	-37,89		
0+382,83	0,66	0,01							-366,95
			42,49	14,99	9,06	9,06	-5,93		
0+425,32	0,04	0,41							-372,88
			42,54	18,86	8,80	8,80	-10,06		
0+467,86	0,84	0,00							-382,94
			40,38	50,28	0,00	0,00	-50,28		
0+508,24	1,65	0,00							-433,22
			46,59	49,30	0,26	0,26	-49,04		
0+554,83	0,47	0,01							-482,26
			42,15	21,66	1,01	1,01	-20,64		
0+596,98	0,56	0,04							-502,91
			39,31	28,71	0,73	0,73	-27,98		
0+636,29	0,90	0,00							-530,89
			29,21	21,67	0,87	0,87	-20,80		
0+665,50	0,58	0,06							-551,68
			35,50	28,50	1,06	1,06	-27,45		
0+701,00	1,02	0,00							-579,13
			46,80	60,94	0,00	0,00	-60,94		
0+747,80	1,58	0,00							-640,07

0+791,74	0,18	0,32	43,94	38,69	7,12	7,12	-31,57	-671,64
0+830,50	0,40	0,17	38,76	11,22	9,56	9,56	-1,66	-673,30
0+871,19	0,89	0,10	40,69	26,32	5,42	5,42	-20,89	-694,19
0+909,37	1,52	0,00	38,18	46,16	1,86	1,86	-44,30	-738,49
0+943,22	1,03	0,00	33,85	43,20	0,00	0,00	-43,20	-781,69
0+965,75	1,49	0,00	22,53	28,39	0,00	0,00	-28,39	-810,08
1+005,81	1,66	0,00	40,06	63,16	0,00	0,00	-63,16	-873,24
1+049,01	1,19	0,00	43,20	61,63	0,00	0,00	-61,63	-934,88
1+090,07	0,79	0,06	41,06	40,76	1,15	1,15	-39,61	-974,49
1+128,48	0,40	0,28	38,41	22,88	6,46	6,46	-16,41	-990,90
1+168,79	1,30	0,01	40,31	34,17	5,94	5,94	-28,23	-1019,13
1+209,83	1,50	0,00	41,04	57,50	0,30	0,30	-57,21	-1076,33
1+250,61	1,15	0,00	40,78	54,21	0,00	0,00	-54,21	-1130,54
1+289,67	0,58	0,00	39,06	33,89	0,00	0,00	-33,89	-1164,43
1+335,55	0,58	0,33	45,88	26,75	7,49	7,49	-19,26	-1183,70
1+382,39	1,67	0,00	46,84	52,81	7,65	7,65	-45,17	-1228,86
1+419,87	2,50	0,00	37,48	78,08	0,00	0,00	-78,08	-1306,94
1+461,07	0,22	0,20	41,20	55,94	4,17	4,17	-51,77	-1358,71
1+498,76	0,36	0,03	37,69	10,97	4,40	4,40	-6,58	-1365,29
1+525,08	0,46	0,05	26,32	10,80	1,01	1,01	-9,79	-1375,08
1+553,39	0,93	0,14	28,31	19,71	2,65	2,65	-17,06	-1392,13
1+575,39	1,65	0,00	22,00	28,46	1,56	1,56	-26,90	-1419,04
1+598,54	0,12	0,48	23,15	20,47	5,56	5,56	-14,91	-1433,95
RAZEM			1546,02	112,07	111,68			

Nadmiar NASYP 1433,95m3

(*) - wartości ujemne NASYP, dodatnie WYKOP

TABELA HUMUSU

PIKIETAŻ	POWIERZCHNIE		ODLEGŁOŚĆ [m]	OBJĘTOŚCI	
	HUM. ISTN. [m2]	HUM. PROJ. [m2]		OBJ. HUM. ISTN. [m3]	OBJ. HUM. PROJ. [m3]
0+000,00	0,25	0,00			
0+002,06	0,28	0,00	2,06	0,55	0,00
0+042,76	0,54	0,00	40,70	16,61	0,00
0+077,08	0,41	0,00	34,32	16,28	0,00
0+102,12	0,56	0,00	25,04	12,08	0,00
			29,60	16,86	0,00

0+131,72	0,58	0,00			
0+149,59	0,55	0,00	17,87	10,16	0,00
0+184,86	0,20	0,00	35,27	13,30	0,00
0+222,22	0,32	0,00	37,36	9,79	0,00
0+256,45	0,37	0,00	34,23	11,93	0,00
0+295,22	0,36	0,00	38,77	14,28	0,00
0+336,86	0,33	0,00	41,64	14,46	0,00
0+382,83	0,32	0,00	45,97	14,91	0,00
0+425,32	0,29	0,00	42,49	12,82	0,00
0+467,86	0,39	0,00	42,54	14,39	0,00
0+508,24	0,37	0,00	40,38	15,29	0,00
0+554,83	0,23	0,00	46,59	13,82	0,00
0+596,98	0,30	0,00	42,15	10,99	0,00
0+636,29	0,38	0,00	39,31	13,20	0,00
0+665,50	0,31	0,00	29,21	9,99	0,00
0+701,00	0,17	0,00	35,50	8,47	0,00
0+747,80	0,35	0,00	46,80	12,07	0,00
0+791,74	0,40	0,00	43,94	16,41	0,00
0+830,50	0,61	0,00	38,76	19,56	0,00
0+871,19	0,64	0,00	40,69	25,48	0,00
0+909,37	0,53	0,00	38,18	22,50	0,00
0+943,22	0,26	0,00	33,85	13,52	0,00
0+965,75	0,33	0,00	22,53	6,67	0,00
1+005,81	0,38	0,00	40,06	14,23	0,00
1+049,01	0,32	0,00	43,20	15,19	0,00
1+090,07	0,39	0,00	41,06	14,63	0,00
1+128,48	0,51	0,00	38,41	17,31	0,00
1+168,79	0,55	0,00	40,31	21,34	0,00
1+209,83	0,31	0,00	41,04	17,70	0,00
1+250,61	0,23	0,00	40,78	11,09	0,00
1+289,67	0,15	0,00	39,06	7,43	0,00
1+335,55	0,17	0,00	45,88	7,45	0,00
1+382,39	0,29	0,00	46,84	10,80	0,00
1+419,87	0,39	0,00	37,48	12,67	0,00
1+461,07	0,15	0,00	41,20	11,12	0,00

1+498,76	0,23	0,00	37,69	7,09	0,00
1+525,08	0,21	0,00	26,32	5,72	0,00
1+553,39	0,34	0,00	28,31	7,73	0,00
1+575,39	0,38	0,00	22,00	7,94	0,00
1+598,54	0,02	0,00	23,15	4,65	0,00

SUMY : HUMUS ISTNIEJĄCY[m3] = 560,49 PROJEKTOWANY[m3] = 0,00

ZESTAWIENIE ZJAZDÓW NA POLA I DROGI ZBIORCZE

Lp.	Lokalizacja			Charakterystyka zjazdu		
	km	hm	strona	typ	szer. jezdni (m)	powierzchnia o naw. z kruszywa (m ²)
1		33,40	P	03.82	5,00	27,55
2		107,90	L	03.82	5,00	13,72
3		138,90	L	03.85	5,00	26,77
4		175,20	L	03.82	5,00	26,98
5		193,20	P	03.82	5,00	16,87
6		220,90	L	03.82	5,00	28,11
7		253,90	L	03.82	5,00	28,81
8		301,90	L	03.82	5,00	28,79
9		450,50	P	03.82	5,00	9,24
10		502,25	L	03.85	5,00	21,94
11		553,45	P	03.85	5,00	15,85
12		593,40	P	03.82	5,00	16,79
13		613,00	P	03.82	5,00	13,93
14		652,40	L	03.82	5,00	17,48
15		676,55	P	03.82	5,00	18,48
16		703,10	L	03.85	5,00	21,65
17		725,90	P	03.82	5,00	26,12
18		737,70	L	03.82	5,00	23,82
19		776,75	P	03.82	5,00	33,96
20	1	10,85	L	03.82	5,00	19,27
21		49,70	P	03.82	5,00	23,62
22		239,80	L	03.82	5,00	21,60
23		288,05	L	03.85	5,00	21,46
24		358,85	P	03.82	5,00	21,94
25		432,95	L	03.82	5,00	21,07
26		439,50	P	03.82	5,00	22,12
					RAZEM	567,94

III. CZĘŚĆ RYSUNKOWA