



## OPIS TECHNICZNY

### 1. Przedmiot opracowania

Przedmiotem opracowania jest projekt budowlany przebudowy drogi gminnej w miejscowości Chrzanowo na odcinku od km 0+000,00 do km 0+700,00 położonej na terenie oznaczonym numerami ewidencyjnymi 34, 72 (gmina Opinogóra, powiat ciechanowski, województwo mazowieckie).

### 2. Podstawa opracowania

Dokumentację projektową opracowano na zlecenie Wójta Gminy Opinogóra Górną 06-406 Opinogóra ul. Krasińskiego 4, w oparciu o:

- ◇ mapy sytuacyjno-wysokościowe w skali 1:1000 w/g stanu aktualnego,
- ◇ pomiary sytuacyjno-wysokościowe przeprowadzone w terenie przez projektantów,
- ◇ ustawa z dnia 07.07.1994 r. Prawo Budowlane Dz. U. nr 89 poz. 414 z późniejszymi zmianami,
- ◇ 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 z 14 maja 1999 r.)
- ◇ Wytyczne Projektowania Dróg III, IV, i V klasy technicznej WPD-2 i WPD-3 wydane przez GDDP Warszawa w 1995 roku,
- ◇ Katalog Powtarzalnych Elementów Drogowych wydany przez „Transprojekt” Warszawa
- ◇ Katalog Typowych Konstrukcji Nawierzchni Podatnych i Półsztywnych - IBDiM Warszawa 1997 r,
- ◇ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dn. 3 lipca 2003 w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. Nr 220, poz. 2181 z dn. 23 grudnia 2003 r.)
- ◇ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 maja 2004 r. w sprawie metod i podstaw sporządzania kosztorysu inwestorskiego... (Dz. U. Nr 130. poz. z 1207 z dnia 08.06. 2004)
- ◇ inne przepisy dotyczące projektowania dróg oraz literatura techniczna i stosowane rozwiązania.
- ◇ uzgodnienia z Inwestorem



### **3. Cel i zakres opracowania**

Celem opracowania jest wykonanie dokumentacji budowlanej przebudowy odcinka drogi gminnej w m. Chrzanowo od km 0+000,00 do km 0+700,00 na odcinku zabudowanym, polegającej na wykonaniu robót ziemnych, warstwy odsączającej, wykonanie dwuwarstwowej nawierzchni z kruszywa naturalnego, sączków poprzecznych, przepustów pod zjazdami i zjazdów.

Trwała i bezpieczna droga, przejezdna przez cały rok dla wszelkich pojazdów, zapewni rolnikom lepszy dostęp do środków produkcji i umożliwi sprawny wywóz wytworzonych produktów. Zapewni też możliwość korzystania z komunikacji zbiorowej. Zmodernizowana droga poprawi zdecydowanie warunki poruszania się po niej wszystkim użytkownikom. Obniżone zostaną koszty utrzymania drogi, które przy istniejącej obecnie nawierzchni gruntowo - żuźlowej są znaczne a wiążą się z kilkakrotnym w ciągu roku zabiegiem wypełniania wybojów kruszywem i profilowania równiarki. Zmodernizowana droga podniesie walory miejscowości Chrzanowo oraz terenów przyległych do drogi, które z uwagi na swoje położenie blisko Ciechanowa mogą stać się miejscem do rozwoju agroturystyki lub nowych osiedleń.

### **4. Opis stanu istniejącego**

Droga gminna w m. Chrzanowo posiada przekrój szlakowy na całym odcinku projektowanym. Początek projektowanego odcinka znajduje się w miejscu skrzyżowania drogi z nieczynną linią kolejki wąskotorowej. Koniec znajduje się za ostatnią posesją w kierunku miejscowości Pomorze położonej przy drodze nr 60. Droga posiada nawierzchnię naturalną gruntową wzmocniana żużlem z pasem wyjeżdżonym szerokości 3,6 – 4,2 m i pobocznymi trawiastymi. Całkowita szerokość użytkowanego pasa drogowego wynosi 12,0 – 18,0 m. Droga przebiega w poziomie terenu lub w niewielkim nasypie. Zabudowa typu zagrodowego znajduje się po obu stronach drogi ale jest rozproszona i miesza się z terenem upraw rolnych. Droga posiada spadek niwelety w kierunku początku odcinka projektowanego na odcinku od km 0+000 do km 0+270 a dalej spadki do istniejących przepustów w km 0+345 przepustu Ø90 cm o długości 7,50 m i w km 0+566 gdzie jest przepust Ø60 cm o długości 8,00 m. Pierwszy przepust znajduje się na istniejącym rowie melioracyjnym i jest wstanie dobrym, nie wymagającym przebudowy. Drugi przepust odprowadza wody opadowe do rowu odpływowego zlokalizowanego po stronie prawej prostopadle do drogi. W pasie drogowym po obu stronach rosną nieliczne drzewa – brzozy, akacje, klony, grusze i wiśnie. W pasie drogowym po stronie prawej od km 0+000 do km 0+450 przebiega wodociąg w90 i kabel telekomunikacyjny które od km 0+450 do końca odcinka odcinka projektowanego przebiegają po stronie lewej. Poza pasem drogowym po stronie lewej od km 0+035 do km 0+370 przebiega naziemna linia energetyczna.





## **5. Opis stanu projektowanego**

Projektowana droga gminna w m. Chrzanowo wg klasyfikacji określonej w Rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej jest drogą klasy L o prędkości projektowej 40 km/h i w pełnym zakresie obsługuje otaczający teren. W związku z powyższym przy projektowaniu w celu maksymalnego obniżenia kosztów kierowano się następującymi przesłankami:

- dostosowanie parametrów do przewidywanego ruchu
- maksymalne wykorzystanie istniejącego pasa drogowego
- dostosowanie ukształtowania drogi w planie i przekroju podłużnym do konfiguracji terenu
- w możliwie największym stopniu wykorzystanie dostępnych materiałów miejscowych
- odwodnienie powierzchniowe.

Głównym zadaniem tej drogi jest obsługa istniejącego terenu, w tym przede wszystkim stanowi dojazd do przyległych do drogi pól i gospodarstw. Stanowi ona połączenie miejscowości Chrzanowo z drogą bitumiczna prowadzącą do Chrzanówka i dalej do drogi Nr 60. Nie przewiduje się również w przyszłości aby na projektowanej drodze odbywał się ruch tranzytowy.

### **5.1 Przekrój poprzeczny**

Na przebudowywanym odcinku projektuje się przekrój szlakowy o nawierzchni z jezdnią z kruszywa naturalnego stabilizowanego mechanicznie o szerokości 5,20 m oraz obustronne pobocza z kruszywa naturalnego o min. 2 x 0,90 m. Szeroka podbudowa umożliwi w przyszłości wykonanie nawierzchni bitumicznej o szerokości do 5,00 m.

Podstawowe parametry drogi:

- szerokość korony - 7,0 m
- szerokość nawierzchni - 5,20
- szerokość poboczy z kruszywa - 2 x 0,90 m
- spadek poprzeczny nawierzchni jednostronny - 4 %
- spadek pobocza - 4% i 6 %
- konstrukcja nawierzchni dla ruchu lekkiego - KR 1

Nawierzchnia ma spadek jednostronny do projektowanych i istniejących rowów – na odcinku od km 0+000 do km 0+466 lewostronny a na odcinku do km 0+466 dok 0+700 prawostronny.

Przeprowadzone badania podłoża gruntowego wykazały, że do głębokości 2,0 m w otworach badawczych nie występuje woda gruntowa, a więc warunki gruntowo – wodne są dobre.

Podłoże gruntowe to niewysadzinowe piaski różnoziarniste z domieszką ziaren frakcji żwirowej lub pojedynczych otoczków. Miejscowo występują piaski gliniaste i piaski drobne na pograniczu piasku pylastego. Są to grunty średniozagęszczone i zagęszczone. Podłoże gruntowe możemy zakwalifikować do grupy G1-G2.



Projektuje się konstrukcję nawierzchni dla ruchu KR 1 załącznika Nr 5 Rozporządzenia 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 z 14 maja 1999 r. )

Konstrukcja nawierzchni dla ruchu lekkiego przedstawia się jak niżej:

- projektowana warstwa odsączająco – odcinająca z piasku grubości 15 cm
- projektowana nawierzchnia z kruszywa naturalnego stabilizowanego mechanicznie (pospółka) wg PN-S-06102 grubości 24 cm (dwuwarstwowo 14 plus 10 cm)

Szczegółowe rozwiązania przekroju poprzecznego przedstawiono na rysunkach przekrojów normalnych.

### **5.2 Plan sytuacyjny**

Na projektowanym odcinku znajdują się: punkt początkowy i końcowy oraz cztery załamania trasy:

- w punkcie PK-1 w km 0+000 zastabilizowano punkt początkowy trasy
- na wierzchołku W-1 w km 0+234,24 o kącie zwrotu  $2,3788^g$  (w prawo) wpisano łuk o promieniu 460 m bez krzywych przejściowych,
- na wierzchołku W-2 w km 0+331,79 o kącie zwrotu  $6,8642^g$  (w prawo) wpisano łuk o promieniu 240 m bez krzywych przejściowych.
- na wierzchołku W-3 w km 0+449,43 o kącie zwrotu  $105,4932^g$  (w prawo) wpisano łuk o promieniu 8 bez krzywych przejściowych (skrzyżowanie),
- na wierzchołku W-4 w km 0+561,12 o kącie zwrotu  $1,8650^g$  (w prawo) wpisano łuk o promieniu 2500 m bez krzywych przejściowych.
- w punkcie PK-2 w km 0+700,00 wpisano punkt końcowy trasy;

Punkt początkowy i końcowy oraz punkty załamania trasy opisano za pomocą współrzędnych. Szczegółowe parametry łuków i innych elementów trasy przedstawiono na planie sytuacyjnym.

### **5.3 Przekrój podłużny**

Niweletę nawierzchni drogi zaprojektowano w taki sposób, aby utrzymać jednakową grubość układanych warstw nawierzchni i dowiązać się do istniejących wjazdów, jednocześnie zapewniając odwodnienie drogi. Spadek podłużny wynosi na całym odcinku projektowanym od 0,25 % do 0,6 % w kierunku do istniejących przepustów.

Rzędne projektowanej nawierzchni w osi zawierają się w granicach od 116,13 do 118,10, a więc przewyższenie wynosi 1,97 m.

Szczegółowe rzędne oraz spadki podano na przekroju podłużnym i przekrojach poprzecznych.

Rzędne stanu istniejącego oraz projektowane dowiązано w oparciu o szczegółowe pomiary sytuacyjno - wysokościowe do sieci państwowej.





## **5.4 Roboty ziemne**

Roboty ziemne polegają na wykonaniu koryta ziemnego pod konstrukcję nawierzchni oraz rowów drogowych. Z tabeli robót ziemnych wynika, że będą do wykonania nasypy i wykopy z częściowym wbudowaniem gruntu z wykopów na miejscu w nasypy i odwiezieniu nadmiaru gruntu na odległość do 5 km. Nasypy związane są z uzupełnieniem poboczy.

-objętość wykopów	1155,3 m <sup>3</sup>
-objętość nasypów	368,9 m <sup>3</sup>
- zużycie na miejscu	327,6 m <sup>3</sup>
- grunt do odwiezienia	786,5 m <sup>3</sup>

Przyjęto wykonanie poboczy z gruntu z wykopów poza pasem szerokości 5,20 m. Grunt ten to mieszanka żwiru, piasku i żużla. W czasie formowania koryta i profilowania dna do projektowanych rzędnych grunt z wykopów pod konstrukcję nawierzchni zostanie przemieszczony na pobocza a w uformowane koryto wbudowane kruszywa naturalne dowiezione z zewnątrz.

## **5.5 Odwodnienie**

Odprowadzenie wód opadowych z jezdni i poboczy drogi będzie zapewnione przez zastosowanie odpowiednich pochyłeń poprzecznych i podłużnych do rowów przydrożnych. Istniejące śladowe rowy wymagają oczyszczenia oraz na niektórych odcinkach pogłębienia. Roboty z tym związane zostały ujęte w robotach ziemnych i plantowaniu skarp wykopów i nasypów. Z uwagi na istniejący wodociąg oraz kabel telekomunikacyjny projektuje się tylko rowy jednostronne: od km 0+000 do km 0+466 po stronie lewej i od km 0+466 do km 0+700 po stronie prawej. Z uwagi na znikomą ilość zanieczyszczeń, powstającą w wyniku ruchu pojazdów mechanicznych przyjęto rowy trawiaste. Rowy otwarte ograniczą zanieczyszczenia spływów deszczowych w stopniu spełniającym wymagania Rozporządzenia Ministra Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa z dnia 5.11.1991 (Dz. U. Nr 116 z dnia 16.12.1991 r. poz. 503.

Rowy aby spełniały rolę obiektu podczyszczającego powinny być pokryte gęstą trawą, tolerującą również wodę zasoloną oraz wyposażone w przegrody poprzeczne, umożliwiające intensyfikację procesu podczyszczania.

W celu odprowadzenia wód opadowych z nawierzchni zostanie użyty istniejący przepust w km 0+345 i w km 0+566 oraz projektuje się sączki poprzeczne z piasku szerokości 50 cm, wysokości 50 cm i długości 90 cm odprowadzające wody opadowe z dna koryta pod konstrukcją nawierzchni do rowu. Sączki projektuje się rozstawie co 25 m. Nie projektuje się nowych przepustów poprzecznych.

Projektowane zjazdy przez rów projektuje się zaopatrzyć w przepusty. W załączniku nr 6 zestawiono wszystkie zjazdy indywidualne i publiczne. Pod zjazdami do gospodarstw i na drogi boczne



bez przepustów należy wykonać przepusty z rur betonowych  $\varnothing$  40 cm o długości 6,0 m. Ścianki tych przepustów projektuje się wykonać z elementów prefabrykowanych.

Szczegółowe rzędnę rowów i inne szczegóły konstrukcyjne przedstawiono na załączonych rysunkach ( plan sytuacyjny, przekrój podłużny, przekroje poprzeczne ).

### **5.6 Roboty rozbiórkowe i kolizje**

Na projektowanym odcinku drogi nie występują roboty rozbiórkowe lecz jedynie konieczne jest karczowanie drzew, które zestawiono w zał. nr 2.

### **5.7 Urządzenia obce**

Na projektowanym odcinku występują podziemne urządzenia infrastruktury technicznej kolidujące z przebudową drogi w ten sposób że na całym odcinku nie można wykonać obustronnych rowów. Biegnąca obok pasa drogowego napowietrzna linia energetyczna nie stwarza kolizji z projektowanymi robotami.

### **5.8 Oznakowanie**

Projektowana droga nie wymaga ustawienia znaków pionowych. Oznakowanie na czas budowy sporządzi i uzyska odpowiednie uzgodnienia wykonawca robót.

### **5.9 Technologia robót**

Technologię robót oraz wymagania dotyczące materiałów, sprzętu , transportu, obmiarów, badań laboratoryjnych , warunków odbioru robót przedstawiono w Szczegółowych Specyfikacjach Technicznych.

#### **UWAGI:**

1.Wszystkie roboty należy wykonać zgodnie z obowiązującymi normami, instrukcją producentów i przepisami oraz ze szczególnym uwzględnieniem przepisów BHP.

2.Przed przystąpieniem do robót w pasie drogowym wykonawca zobowiązany jest do uzyskania projektu organizacji ruchu na czas budowy oraz zgłoszenia i uzyskania pozwolenia na zajęcie pasa drogowego u zarządcy drogi.

3.Na budowie należy stosować materiały i urządzenia posiadające wymagane:

- certyfikaty na znak bezpieczeństwa
- certyfikaty zgodności z PN lub aprobatami technicznymi
- deklaracje zgodności z PN lub aprobatami technicznymi.

Stosowanie materiałów i urządzeń nie posiadających w/w certyfikatów i deklaracji zgodności zgodnie z obowiązującymi przepisami, jest niedopuszczalne.

## **6. Wpływ inwestycji na środowisko.**

6.1. Informacje ogólne.





Przebudowa ma na celu poprawę przejezdności dróg dzięki wykonaniu projektowanej konstrukcji nawierzchni, nowych poboczy i oznakowania i tym samym poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego. **Przebudowa obejmuje teren zajmowany przez odcinek nie leżący na obszarze objętym prawną formą ochrony przyrody.** Rozpatrywany odcinek będzie jedynie modernizowany i nie ulegnie zmianie istniejąca oś dróg.

Przebudowa drogi wymaga wycinki 9 drzew. Projektowana konstrukcja to dwuwarstwowa nawierzchnia wykonana z kruszywa naturalnego i piasku:

- kruszywo naturalne (pospółka, żwir i piasek)
- prefabrykaty betonowe – rury na zjazdy

Zużycie paliw t.j. oleju napędowego i etyliny będzie zależne od wyboru w przetargu firmy wykonawczej i rodzaju sprzętu oraz pojazdów jakimi ta firma będzie dysponować.

Nie przewiduje się użycia energii elektrycznej z istniejącej sieci energetycznej.

Woda dowieziona z zewnątrz lub pobrana z istniejącej sieci wodociągowej będzie potrzebna w niewielkich ilościach tylko do zwilżania kruszywa w trakcie zagęszczania i produkcji zapraw cementowych.

#### 6.2. Istniejące obciążenie środowiska

Przebudowywany odcinek drogi przebiega przez teren o luźnej zabudowie mieszkaniowej typu zagrodowego oraz przede wszystkim przez obszary upraw rolnych. Brak jest obiektów zabudowy, które w istotny sposób wpływałyby na zmianę czystości powietrza, poziom hałasu czy zagrażałyby czystości wodom powierzchniowym. Istniejąca zabudowa w rejonie drogi posiada grupowe zaopatrzenie w wodę z wodociągu. W chwili obecnej zanieczyszczenia środowiska są determinowane głównie przez indywidualne paleniska domowe i lokalną komunikację samochodową oraz pojazdów rolniczych. Ruch jest niewielki.

#### 6.3. Wpływ inwestycji na środowisko

Inwestycja obejmuje tereny już przekształcone w wyniku działalności człowieka i przebudowa nie będzie zmieniała krajobrazu, a ze względu na wykonanie nowej konstrukcji nawierzchni poprawi wartości architektoniczne terenu. Ulegnie poprawie bezpieczeństwo i płynność ruchu drogowego. Zmniejszy się również hałas wynikający dotychczas z ruchu z bardzo małymi prędkościami przy dużych obrotach silników po trudno przejezdnej odkształconej i z licznymi uszkodzeniami nawierzchni. Nie przewiduje się konieczności projektowania drogowych obiektów inżynierskich.

#### 6.4 Uwagi końcowe

Projektowana droga ma przyjętą przez inwestora i zarządcę – Urząd Gminy w Opinogórze najniższą klasę techniczną (L) i najniższą kategorię ruchu (KR1), co świadczy że nawet w dalszej perspektywie nie są przewidywane do przenoszenia dużego ruchu. Przebudowa dróg ma wykorzystywać elementy istniejącego obecnie układu komunikacyjnego, poprawiając jedynie warunki



ruchu pojazdów. Nie niszczy walorów istniejącego środowiska przyrodniczego, nie dzieli jednolitych ekosystemów o dużych wartościach przyrodniczych. Nie istnieje zagrożenie odnośnie zmiany stosunków gruntowo-wodnych, obniżenia poziomu wód gruntowych, względnie wskutek zablokowania lub utrudnienia spływu wód gruntowych. Konsekwencją projektowanych zmian nie będzie powstanie strat w przyrodzie, ani zaistnienie nowych czynników wpływających degradująco na środowisko. Nie zmniejszy się wartość użytkowa przyległych do drogi gruntów. Nie zajdzie konieczność zmiany kierunków produkcji roślinnej, wielkości tej produkcji czy rodzajów roślin, które mogą być uprawiane.

autor projektu:

**mgr inż. Andrzej Dusincki**  
upr. projektant oraz kierownik budowy  
w spec. konstr. inż. w zakresie dróg i mostów  
102/C/10/2014  
uprawniony kierownik budowy  
w specjalności konstrukcyjno-budowlanej  
Cie-30/91











## Obliczenie powierzchni skarp

Km	hektometr	Wykop				Nasyp		
		Odlegl /m/	Szer. /m/	Śr. szer /m/	Pow /m <sup>2</sup> /	Szer. /m/	Śr. szer /m/	Pow /m <sup>2</sup> /
0+	0,00		0,00			0,00		
		48		0,00	0		0,08	4
	48		0,00			0,16		
		32		0,00	0		0,43	14
	80		0,00			0,70		
		35		0,00	0		0,58	20
	115		0,00			0,46		
		85		0,00	0		0,35	30
	200		0,00			0,24		
		35		0,00	0		0,24	8
	235		0,00			0,24		
		33		0,00	0		0,50	17
	268		0,00			0,76		
		40		0,00	0		0,74	30
	308		0,00			0,72		
		37		0,00	0		0,82	30
	345		0,00			0,92		
		70		0,00	0		0,92	64
	415		0,00			0,92		
		55		1,24	68		0,96	53
	470		2,48			1,00		
		34		1,99	68		0,72	24
	504		1,50			0,43		
		28		0,75	21		1,18	33
	532		0,00			1,92		
		42		0,00	0		1,97	83
	574		0,00			2,01		
		66		1,05	69		1,53	101
	640		2,10			1,04		
		43		2,61	112		0,85	36
	683		3,12			0,65		
		26		3,32	86		0,54	14
	709		3,52			0,43		
		54		3,52	190		0,44	24
	763		3,52			0,45		
		35		2,52	88		1,00	35
	816		1,52			1,54		
		52		2,01	105		1,31	68
	868		2,50			1,08		
		51		3,75	191		0,54	28
	919		5,00			0,00		
		54		4,44	240		0,20	11
	973		3,88			0,40		



## Wykaz robót nawierzchniowych

1. Mechaniczne usunięcie warstwy humusu z pasa drogowego na głębokość do 10 cm
  - $700,00 \times 1,50 \times 2 = 2100,00 \text{ m}^2$
2. Mechaniczne profilowanie i zagęszczenie podłoża pod warstwy konstrukcyjne nawierzchni
  - $700,00 \times 5,20 + 20,00 \times 5,20 = 3744,00 \text{ m}^2$
3. Mechaniczne wykonanie warstwy odsączającej z piasku przy grubości po zagęszczeniu 15 cm
  - $3744,00 \text{ m}^2$  czyli  $561,60 \text{ m}^3$
4. Wykonanie nawierzchni z kruszywa naturalnego stabilizowanego mechanicznie wg PN-S-06102;1997 grubości 24 cm (dwuwarstwowo 14 + 10 cm)
  - $3744,00 \text{ m}^2$  czyli  $898,56 \text{ m}^3$
5. Wykonanie śączków z piasku przy grubości warstwy po zagęszczeniu 50 cm , szerokości 50 cm i długości 70 cm od strony rowu drogowego
  - 28 szt. X 0,70 m = 19,60 m





## WYKAZ ZJAZDÓW

Lp	Pikietaż	Strona	Typ w/g KPED	Długość rur fi 40 [m.]	Uwagi	Powierzchnia Nawierzchni na zjazd.
1	2	3	4	5	6	7
1	0+006,00	P.	03.82.	0,00	zjazd godpodarczy	16,00
2	0+038,00	L	03.83.	0,00	zjazd godpodarczy	16,00
3	0+063,00	L	03.83.	6,00	zjazd godpodarczy	16,00
4	0+072,00	P.	03.82.	0,00	zjazd godpodarczy	16,00
5	0+079,00	L	03.83.	0,00	zjazd godpodarczy	16,00
6	0+100,00	P.	03.82.	0,00	zjazd godpodarczy	16,00
7	0+140,00	L	03.83.	6,00	zjazd godpodarczy	16,00
8	0+175,00	P.	03.82.	0,00	zjazd godpodarczy	16,00
9	0+218,00	P.	03.82.	0,00	zjazd godpodarczy	16,00
10	0+223,00	L	03.83.	6,00	zjazd godpodarczy	16,00
11	0+240,00	P.	03.82.	0,00	zjazd godpodarczy	16,00
12	0+274,00	L	03.83.	6,00	zjazd godpodarczy	16,00
13	0+313,00	P.	03.82.	0,00	zjazd godpodarczy	16,00
14	0+329,00	P.	03.83.	3,00	wejście przez bramkę	10,00
15	0+364,00	P.	03.83.	8,00	zjazd godpodarczy	20,00
16	0+389,00	P.	03.83.	8,00	zjazd godpodarczy	20,00
17	0+416,00	P.	03.83.	8,00	zjazd godpodarczy	20,00
18	0+429,00	L	03.83.	0,00	zjazd godpodarczy	16,00
19	0+533,00	L	03.82.	0,00	zjazd godpodarczy	16,00
20	0+561,00	P.	03.83.	6,00	zjazd godpodarczy	14,00
21	0+591,00	L	03.82.	0,00	zjazd godpodarczy	14,00
22	0+592,00	P.	03.83.	6,00	zjazd godpodarczy	14,00
23	0+631,00	L	03.82.	0,00	zjazd godpodarczy	14,00
24	0+647,00	P.	03.83.	6,00	zjazd godpodarczy	14,00
25	0+671,00	L	03.82.	0,00	zjazd godpodarczy	14,00
26	0+675,00	P.	03.83.	6,00	zjazd godpodarczy	14,00
				<b>75,00</b>		<b>408,00</b>