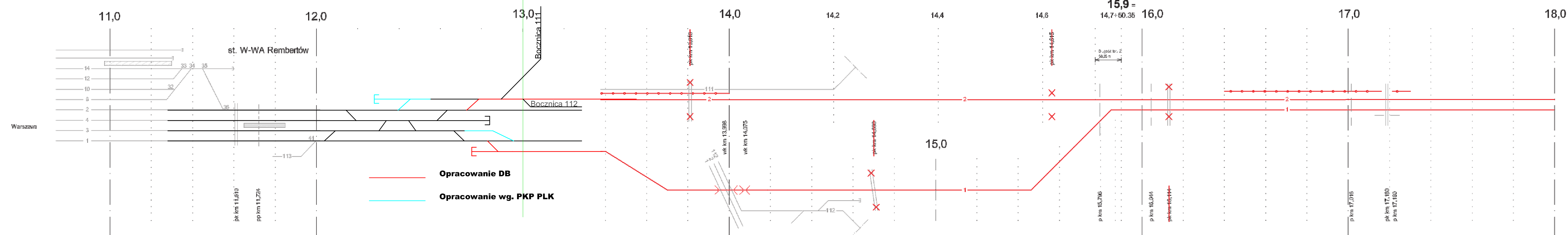


Topologia



tor 2
Pochylenie podłużne



	Nowe / Stare
1	Stary
1	Stary
1	Stary

nr. 2 z 8

2	Nachale
1007	Stary
1007	Stary / EWR / Laf
1007	Stary

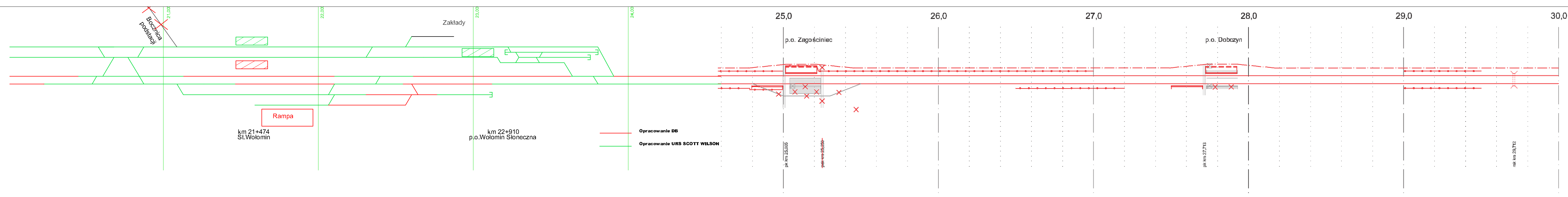


02PL15P/PA/0001

wzrost: 1500
ciężar: 1500
1273 x 594

C

Topologia



Pochylenie podłużne



Stacja	Projekt	Stan obecny	Teren
20,0	93,00	93,00	93,00
20,1	93,00	93,00	93,00
20,2	93,00	93,00	93,00
20,3	93,00	93,00	93,00
20,4	93,00	93,00	93,00
20,5	93,00	93,00	93,00
20,6	93,00	93,00	93,00
20,7	93,00	93,00	93,00
20,8	93,00	93,00	93,00
20,9	93,00	93,00	93,00
21,0	93,00	93,00	93,00
21,1	93,00	93,00	93,00
21,2	93,00	93,00	93,00
21,3	93,00	93,00	93,00
21,4	93,00	93,00	93,00
21,5	93,00	93,00	93,00
21,6	93,00	93,00	93,00
21,7	93,00	93,00	93,00
21,8	93,00	93,00	93,00
21,9	93,00	93,00	93,00
22,0	93,00	93,00	93,00
22,1	93,00	93,00	93,00
22,2	93,00	93,00	93,00
22,3	93,00	93,00	93,00
22,4	93,00	93,00	93,00
22,5	93,00	93,00	93,00
22,6	93,00	93,00	93,00
22,7	93,00	93,00	93,00
22,8	93,00	93,00	93,00
22,9	93,00	93,00	93,00
23,0	93,00	93,00	93,00
23,1	93,00	93,00	93,00
23,2	93,00	93,00	93,00
23,3	93,00	93,00	93,00
23,4	93,00	93,00	93,00
23,5	93,00	93,00	93,00
23,6	93,00	93,00	93,00
23,7	93,00	93,00	93,00
23,8	93,00	93,00	93,00
23,9	93,00	93,00	93,00
24,0	93,00	93,00	93,00
24,1	93,00	93,00	93,00
24,2	93,00	93,00	93,00
24,3	93,00	93,00	93,00
24,4	93,00	93,00	93,00
24,5	93,00	93,00	93,00
24,6	93,00	93,00	93,00
24,7	93,00	93,00	93,00
24,8	93,00	93,00	93,00
24,9	93,00	93,00	93,00
25,0	93,00	93,00	93,00
25,1	93,00	93,00	93,00
25,2	93,00	93,00	93,00
25,3	93,00	93,00	93,00
25,4	93,00	93,00	93,00
25,5	93,00	93,00	93,00
25,6	93,00	93,00	93,00
25,7	93,00	93,00	93,00
25,8	93,00	93,00	93,00
25,9	93,00	93,00	93,00
26,0	93,00	93,00	93,00
26,1	93,00	93,00	93,00
26,2	93,00	93,00	93,00
26,3	93,00	93,00	93,00
26,4	93,00	93,00	93,00
26,5	93,00	93,00	93,00
26,6	93,00	93,00	93,00
26,7	93,00	93,00	93,00
26,8	93,00	93,00	93,00
26,9	93,00	93,00	93,00
27,0	93,00	93,00	93,00
27,1	93,00	93,00	93,00
27,2	93,00	93,00	93,00
27,3	93,00	93,00	93,00
27,4	93,00	93,00	93,00
27,5	93,00	93,00	93,00
27,6	93,00	93,00	93,00
27,7	93,00	93,00	93,00
27,8	93,00	93,00	93,00
27,9	93,00	93,00	93,00
28,0	93,00	93,00	93,00
28,1	93,00	93,00	93,00
28,2	93,00	93,00	93,00
28,3	93,00	93,00	93,00
28,4	93,00	93,00	93,00
28,5	93,00	93,00	93,00
28,6	93,00	93,00	93,00
28,7	93,00	93,00	93,00
28,8	93,00	93,00	93,00
28,9	93,00	93,00	93,00
29,0	93,00	93,00	93,00
29,1	93,00	93,00	93,00
29,2	93,00	93,00	93,00
29,3	93,00	93,00	93,00
29,4	93,00	93,00	93,00
29,5	93,00	93,00	93,00
29,6	93,00	93,00	93,00
29,7	93,00	93,00	93,00
29,8	93,00	93,00	93,00
29,9	93,00	93,00	93,00
30,0	93,00	93,00	93,00

Prędkość

planowane prace

Stacja	Nawierzchnia (tor/rozjazdy)	Geologia	Odwodnienie	Perony	Przejazdy kolejowe	Obiekty inżynieryjne	ekrany akustyczne
20,0	Tory 1+2: Budowa nowych torów (skrajnic), szyny LC/BEI na podłożu betonowym PS-63 lub PS-64 z przyludzeniem DB	Drugi technologiczne po obu stronach ujęciowanie (łącznie z ułożeniem WOT)	Nasyp; bezwymiarowe szeregowe instalacje odwodnienia				
21,0	Tory 1+2: Budowa nowych torów (skrajnic), szyny LC/BEI na podłożu betonowym PS-63 lub PS-64 z przyludzeniem DB	Drugi technologiczne po obu stronach ujęciowanie (łącznie z ułożeniem WOT)	Nasyp; bezwymiarowe szeregowe instalacje odwodnienia	Zbudowanie nowego peronu			
22,0	Tory 1+2: Budowa nowych torów (skrajnic), szyny LC/BEI na podłożu betonowym PS-63 lub PS-64 z przyludzeniem DB	Drugi technologiczne po obu stronach ujęciowanie (łącznie z ułożeniem WOT)	Nasyp; bezwymiarowe szeregowe instalacje odwodnienia	Zbudowanie nowego peronu			
23,0	Tory 1+2: Budowa nowych torów (skrajnic), szyny LC/BEI na podłożu betonowym PS-63 lub PS-64 z przyludzeniem DB	Drugi technologiczne po obu stronach ujęciowanie (łącznie z ułożeniem WOT)	Nasyp; bezwymiarowe szeregowe instalacje odwodnienia	Zbudowanie nowego peronu			
24,0	Tory 1+2: Budowa nowych torów (skrajnic), szyny LC/BEI na podłożu betonowym PS-63 lub PS-64 z przyludzeniem DB	Drugi technologiczne po obu stronach ujęciowanie (łącznie z ułożeniem WOT)	Nasyp; bezwymiarowe szeregowe instalacje odwodnienia	Zbudowanie nowego peronu			
25,0	Tory 1+2: Budowa nowych torów (skrajnic), szyny LC/BEI na podłożu betonowym PS-63 lub PS-64 z przyludzeniem DB	Drugi technologiczne po obu stronach ujęciowanie (łącznie z ułożeniem WOT)	Nasyp; bezwymiarowe szeregowe instalacje odwodnienia	Zbudowanie nowego peronu			
26,0	Tory 1+2: Budowa nowych torów (skrajnic), szyny LC/BEI na podłożu betonowym PS-63 lub PS-64 z przyludzeniem DB	Drugi technologiczne po obu stronach ujęciowanie (łącznie z ułożeniem WOT)	Nasyp; bezwymiarowe szeregowe instalacje odwodnienia	Zbudowanie nowego peronu			
27,0	Tory 1+2: Budowa nowych torów (skrajnic), szyny LC/BEI na podłożu betonowym PS-63 lub PS-64 z przyludzeniem DB	Drugi technologiczne po obu stronach ujęciowanie (łącznie z ułożeniem WOT)	Nasyp; bezwymiarowe szeregowe instalacje odwodnienia	Zbudowanie nowego peronu			
28,0	Tory 1+2: Budowa nowych torów (skrajnic), szyny LC/BEI na podłożu betonowym PS-63 lub PS-64 z przyludzeniem DB	Drugi technologiczne po obu stronach ujęciowanie (łącznie z ułożeniem WOT)	Nasyp; bezwymiarowe szeregowe instalacje odwodnienia	Zbudowanie nowego peronu			
29,0	Tory 1+2: Budowa nowych torów (skrajnic), szyny LC/BEI na podłożu betonowym PS-63 lub PS-64 z przyludzeniem DB	Drugi technologiczne po obu stronach ujęciowanie (łącznie z ułożeniem WOT)	Nasyp; bezwymiarowe szeregowe instalacje odwodnienia	Zbudowanie nowego peronu			
30,0	Tory 1+2: Budowa nowych torów (skrajnic), szyny LC/BEI na podłożu betonowym PS-63 lub PS-64 z przyludzeniem DB	Drugi technologiczne po obu stronach ujęciowanie (łącznie z ułożeniem WOT)	Nasyp; bezwymiarowe szeregowe instalacje odwodnienia	Zbudowanie nowego peronu			

Legenda

- wk - wiadukt kolejowy
- mk - most kolejowy
- wd - wiadukt drogowy
- kp - kładka dla pieszych nad torami
- pp - przejście podziemne pod torami
- pk - przejście kolejowe
- p - przepust
- km - kilometr
- kmh - kilometr na godzinę
- rst - różnopoziomowe skrzyżowanie torów
- rz - rozjazd zwyczajny
- rpk - rozjazd podwójny krzyżowy
- skr - skrzyżowanie
- PD - podkł. drewniane
- B - podkł. betonowe
- zn - zmiana nachylenia
- r - promień
- dl.s - długość słupcznej
- f - odstęp między wierzchołkami
- WOT - warstwa ochronna torowiska
- WF - warstwa filtracyjna
- W - rozjazd
- dl - długość
- sś - szerokość w świetle
- h - wysokość
- b - szerokość

- Stan istniejący
- Projekt
- - - tor opcjonalny
- ekrany akustyczne

- prędkość
- planowana prędkość w obu kierunkach
 - - - prędkość dopuszczalna

Ważne tylko w połączeniu z tym przetargiem

№	Zmiana / Uzasadnienie	Data	Nazwa / Stan
01	opracowanie wariantu akustycznego	12/2007	Stalby
02	p.km 27, 153	06/2008	Stalby
	Zmiany wynikłe z ustalen KOP w dn. 10.12.2007r.	12/2008	Stalby

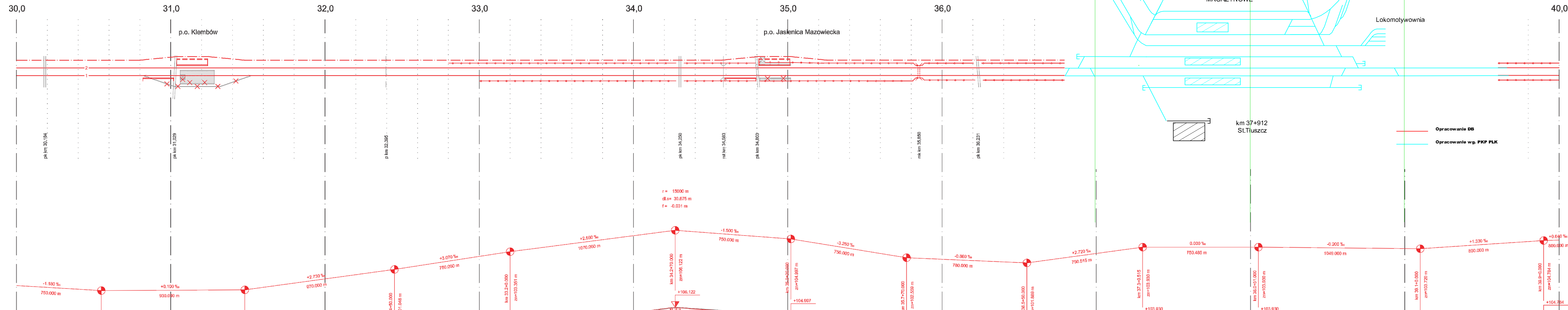
Konsorcjum E76 Warszawa - Sokołka SCHIEFFER E76 Warszawa - Sokołka s.c. z siedzibą w Warszawie 01-651, ul. Żelazna 7A, 01-651 Warszawa Konsorcjum E76 Warszawa - Sokołka		Plan nr: 3 z 8 Data: 12/2007 Nazwa: Stalby Opracował: Ewa Ewa Spr.: 12/2007 Stan: Stalby
--	--	---

PEP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. Biuro Projektowania Inwestycji ul. Targowa 74, 03-754 Warszawa, tel.: 022 67-25-828, fax: 022 67-25-866	
---	--

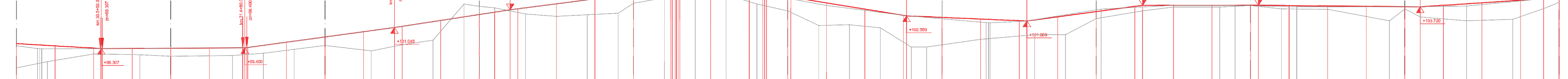
Pomoc techniczna dla przygotowania projektu *Modernizacja linii kolejowych E76 na odcinku Warszawa - Elbląg - Sokołka Realizacja	ESPAFS 2002PL16/P/00A-01
--	--------------------------

PROGRAM FUNKCJONALNO-UŻYTKOWY Odcinek 1: Warszawa-Rembertów - Sadowa Infrastruktura, Tom III	Strona: 144 z 144 Wzrost: 140,00 Wysokość: 1200 Szerokość: 130 x 94
---	--

Topologia

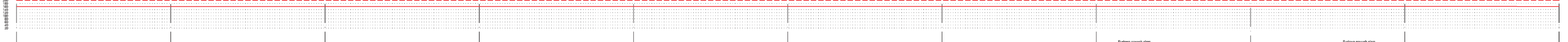


Pochylenie podłużne



Projekt	Stan obecny	Teren
0.000 86.066	0.000 86.066	0.000 86.066
250.000 86.061	250.000 86.061	250.000 86.061
500.000 86.300	500.000 86.300	500.000 86.300
750.000 86.327	750.000 86.327	750.000 86.327
1000.000 86.352	1000.000 86.352	1000.000 86.352
1250.000 86.377	1250.000 86.377	1250.000 86.377
1500.000 86.400	1500.000 86.400	1500.000 86.400
1750.000 86.417	1750.000 86.417	1750.000 86.417
2000.000 86.424	2000.000 86.424	2000.000 86.424
2250.000 86.431	2250.000 86.431	2250.000 86.431
2500.000 86.438	2500.000 86.438	2500.000 86.438
2750.000 86.445	2750.000 86.445	2750.000 86.445
3000.000 86.452	3000.000 86.452	3000.000 86.452
3250.000 86.459	3250.000 86.459	3250.000 86.459
3500.000 86.466	3500.000 86.466	3500.000 86.466
3750.000 86.473	3750.000 86.473	3750.000 86.473
4000.000 86.480	4000.000 86.480	4000.000 86.480
4250.000 86.487	4250.000 86.487	4250.000 86.487
4500.000 86.494	4500.000 86.494	4500.000 86.494
4750.000 86.501	4750.000 86.501	4750.000 86.501
5000.000 86.508	5000.000 86.508	5000.000 86.508
5250.000 86.515	5250.000 86.515	5250.000 86.515
5500.000 86.522	5500.000 86.522	5500.000 86.522
5750.000 86.529	5750.000 86.529	5750.000 86.529
6000.000 86.536	6000.000 86.536	6000.000 86.536
6250.000 86.543	6250.000 86.543	6250.000 86.543
6500.000 86.550	6500.000 86.550	6500.000 86.550
6750.000 86.557	6750.000 86.557	6750.000 86.557
7000.000 86.564	7000.000 86.564	7000.000 86.564
7250.000 86.571	7250.000 86.571	7250.000 86.571
7500.000 86.578	7500.000 86.578	7500.000 86.578
7750.000 86.585	7750.000 86.585	7750.000 86.585
8000.000 86.592	8000.000 86.592	8000.000 86.592
8250.000 86.599	8250.000 86.599	8250.000 86.599
8500.000 86.606	8500.000 86.606	8500.000 86.606
8750.000 86.613	8750.000 86.613	8750.000 86.613
9000.000 86.620	9000.000 86.620	9000.000 86.620
9250.000 86.627	9250.000 86.627	9250.000 86.627
9500.000 86.634	9500.000 86.634	9500.000 86.634
9750.000 86.641	9750.000 86.641	9750.000 86.641
10000.000 86.648	10000.000 86.648	10000.000 86.648

Prędkość



planowane prace

Nawierzchnia (tor/rozjazdy)	Tory 1+2 - Budowa nowych torów (za kładkami), szyny UIC 60E1 na podkładkach betonowych PS-93 lub PS-94 z przymocowaniem S8	
Geologia	Drogi technologiczne po obu stronach wyprofilowane (bezpiecznik z akustycznymi WOT)	
Odwodnienie	Nasyp niewymagające szczególnej instalacji odwodnienia	
Perony	Budowa nowych peronów zadaszonych z przystankami i schodkami	
Przejazdy kolejowe	Kładki, Drogi, Drogi, Drogi	
Obiekty inżynierskie	Budowa nowych obiektów inżynierskich	
ekrany akustyczne	Budowa nowych ekranów akustycznych	

Legenda

- wk - wiadukt kolejowy
- mk - most kolejowy
- wd - wiadukt drogowy
- kp - kładka dla pieszych nad torami
- pp - przejście podziemne pod torami
- pk - przejazd kolejowy
- pek - przejazd kolejowy
- p - przepust
- km - kilometr
- km/h - kilometr na godzinę
- rst - różnopoziomowe skrzyżowanie torów
- rz - rozjazd zwyczajny
- rp - rozjazd podwójny krzyżowy
- skr - skrzyżowanie
- PD - podkład drewniane
- B - podkład betonowe
- zn - zmiana nachylenia
- r - promień
- dl - długość stycznej
- f - odstęp między wierzchołkami
- WOT - warstwa ochronna torowiska
- WF - warstwa filtracyjna
- W - rozjazd
- dl - długość
- ss - szerokość w świetle
- h - wysokość
- b - szerokość

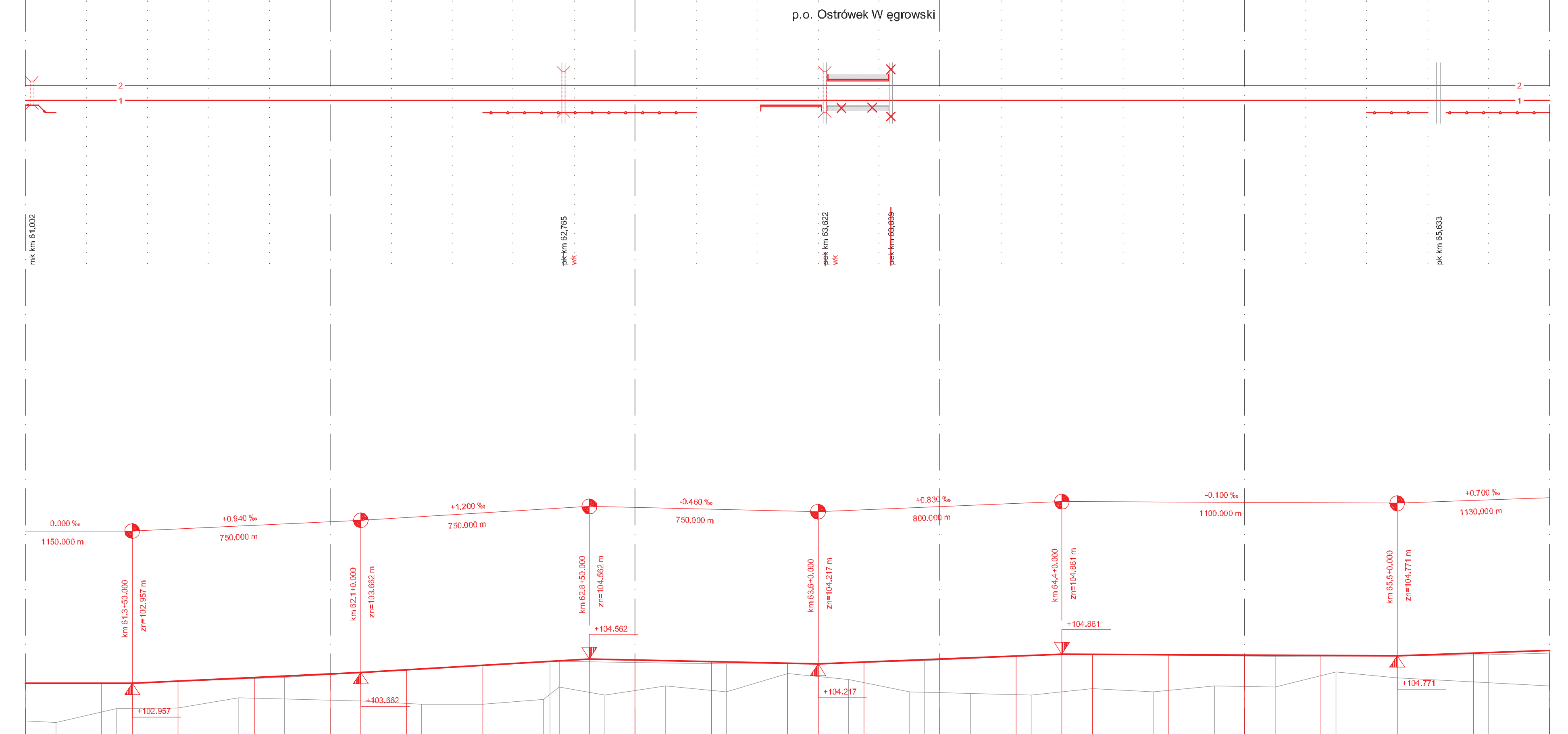
- Stan istniejący
- Projekt
- tor opcjonalny
- ekrany akustyczne
- planowana prędkość w obu kierunkach
- prędkość opcjonalna

Ważne tylko w połączeniu z tym przetargiem

No	Zmiana / Uzasadnienie	Data	Nazwa / Stanowisko
01	doprecyzowanie skrajnych odciętych	12/2007	Stalowy
02	Zmiana wprowadzona zgodnie z uwagami PKP PLK S.A. z listopada 2008 r.	11/2008	Stalowy
	Zmiany wynikające z załącznika KOPF w art. 13.2.2.208 r.	12/2008	Stalowy
<p>Konsorcjum ETS Warszawa - Sokółka</p> <p>ETS Warszawa, Spółka z o.o. z siedzibą w Warszawie, ul. Chałubińskiego 10, 00-611 Warszawa</p> <p>ETS Sokółka, Spółka z o.o. z siedzibą w Sokółce, ul. Dąbrowskiego 10, 16-100 Sokółka</p>			
<p>PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.</p> <p>Biuro Przetargowania Inwestycji</p> <p>ul. Bielska 7A, 03-734 Warszawa, tel.: (0-22) 47-33-620, fax: (0-22) 47-32-656</p>		<p>Plan nr: 4 z 8</p> <p>Data: 12/2007</p> <p>Skala: 1:10000</p> <p>Format: A3 (297x420 mm)</p>	
<p>Forma techniczna dla przetargowania projektu</p> <p>"Modernizacja linii kolejowej E75 na odcinku Warszawa - Bielska - Sokółka (tzw. Bielska)"</p> <p>ISP/PS 2008/PL/16/PAW/03-01</p>			
<p>PROGRAM FUNKCJONALNO-UŻYTKOWY Odcinek 1: Warszawa-Rembertów - Sadowne Infrastruktura; Tom III</p>		<p>Skala: w gabarycie 1:10.000 w wysokości 1:200</p> <p>Format: 1350 x 994</p>	
<p>Plan: Część 03. A.3 Układ torowy graficzny profil linii kolejowej i planowanych prac km 30,0 do km 40,0</p>			

Topologia

61,0 62,0 63,0 64,0 65,0 66,0



Pochylenie podłużne

99.00

Projekt	Stan obecny	Teren
0,000 - 102,957	0,000 - 102,957	0,000 - 102,957
250,000 - 102,957	250,000 - 102,957	250,000 - 102,957
350,000 - 102,957	350,000 - 102,957	350,000 - 102,957
500,000 - 103,096	500,000 - 103,096	500,000 - 103,096
750,000 - 103,333	750,000 - 103,333	750,000 - 103,333
800,000 - 103,390	800,000 - 103,390	800,000 - 103,390
0,000 - 103,528	0,000 - 103,528	0,000 - 103,528
100,000 - 103,582	100,000 - 103,582	100,000 - 103,582
250,000 - 103,642	250,000 - 103,642	250,000 - 103,642
500,000 - 104,142	500,000 - 104,142	500,000 - 104,142
750,000 - 104,442	750,000 - 104,442	750,000 - 104,442
850,000 - 104,582	850,000 - 104,582	850,000 - 104,582
0,000 - 104,693	0,000 - 104,693	0,000 - 104,693
250,000 - 104,978	250,000 - 104,978	250,000 - 104,978
300,000 - 104,220	300,000 - 104,220	300,000 - 104,220
500,000 - 104,220	500,000 - 104,220	500,000 - 104,220
600,000 - 104,217	600,000 - 104,217	600,000 - 104,217
750,000 - 104,310	750,000 - 104,310	750,000 - 104,310
950,000 - 104,430	950,000 - 104,430	950,000 - 104,430
0,000 - 104,480	0,000 - 104,480	0,000 - 104,480
250,000 - 104,730	250,000 - 104,730	250,000 - 104,730
300,000 - 102,200	300,000 - 102,200	300,000 - 102,200
400,000 - 104,880	400,000 - 104,880	400,000 - 104,880
500,000 - 104,871	500,000 - 104,871	500,000 - 104,871
750,000 - 104,810	750,000 - 104,810	750,000 - 104,810
900,000 - 102,800	900,000 - 102,800	900,000 - 102,800
0,000 - 104,821	0,000 - 104,821	0,000 - 104,821
100,000 - 104,740	100,000 - 104,740	100,000 - 104,740
250,000 - 104,755	250,000 - 104,755	250,000 - 104,755
300,000 - 103,700	300,000 - 103,700	300,000 - 103,700
500,000 - 104,770	500,000 - 104,770	500,000 - 104,770
750,000 - 104,830	750,000 - 104,830	750,000 - 104,830
800,000 - 104,840	800,000 - 104,840	800,000 - 104,840
0,000 - 104,845	0,000 - 104,845	0,000 - 104,845

Prędkość

planowane prace

Nawierzchnia (tor/rozjazdy)	Tory 1 i 2 - Budowa nowych torów (całkowicie), szyny LIC 6/E1 na podk. betonowych PS-93 lub PS-94 z przytwierdzeniem-SB, dopasowanie położenia toru					
Geologia	Drogi technologiczne po obu stronach: wyprofilowanie (łącznie z budowaniem WOT)			Drogi technologiczne po obu stronach: wyprofilowanie (łącznie z budowaniem WOT)		
Odwodnienie	Nasyp: niewymagane szczególne instalacje odwodnienia					
Perony	Budowa nowych naprzemiennie położonych peronów z wyposażeniem: n=70 cm, b=4 m					
Przejazdy kolejowe	Do Biniadaj zastąpienie władzkim kol.		Do Biniadaj zastąpienie władzkim kol.		Kat. B Depasowanie	
Obiekty inżynierskie	Budowa nowej 2-konowej półprawy żelbetonowej w ramach zastąpienia, s=6,00 m, z podłożem z bluzczki na całej długości, powyższe szkielety nasypowe na przyczółkach		Budowa nowego władzkiego kol. w formie 2-konowej półprawy żelbetonowej s=6,00 m, wś=3,30 m z podłożem z bluzczki na całej długości		Budowa nowego władzkiego kolejowego jako 2-konowej półprawy żelbetonowej s=6,00 m, wś=3,30 m z podłożem z bluzczki na całej długości, zintegrowane dojeżdżalnie do peronów dla osób niepełnosprawnych	
ekrany akustyczne	budowa nowego ekranu akustycznego (po prawej stronie toru)		budowa nowego ekranu akustycznego (po prawej stronie toru)		budowa nowego ekranu akustycznego (po prawej stronie toru)	

Legenda

- wk - wiadukt kolejowy
- mk - most kolejowy
- wd - wiadukt drogowy
- kp - kładka dla pieszych nad torami
- pp - przejście podziemne pod torami
- pk - przejazd kolejowy
- pek - przejście kolejowe
- p - przepust
- km - kilometr
- km/h - kilometr na godzinę
- rst - różnopoziomowe skrzyżowanie torów
- rz - rozjazd zwyczajny
- rpk - rozjazd podwójny krzyżowy
- skr - skrzyżowanie
- PD - podkł. drewniane
- B - podkł. betonowe
- zn - zmiana nachylenia
- r - promień
- dl.s - długość styrcznej
- f - odstęp między wierzchołkami
- WOT - warstwa ochronna torowiska
- WF - warstwa filtracyjna
- W - rozjazd
- dl - długość
- sś - szerokość w świetle
- h - wysokość
- b - szerokość

— Stan istniejący
— Projekt

prędkość
— planowana prędkość w obu kierunkach
- - - prędkość opcjonalna

03.A.3
Załącznik 2

Ważne tylko w połączeniu z tym przetargiem

Nr	Zmiana / Uzasadnienie	Data	Nazwa / Stanow.
01	dopasowanie ekranów akustycznych	12/2007	Stalley
02	wk km 62,765, wś = 3,50 m	10/2008	Stalley
Główny projektant: Konsorcjum E75 Warszawa - Sokółka			
Schüller-Plan		Plan nr: 7 z 8	
E75 Warszawa - Sokółka ul. DE-Gesellschaft, 10000 Berlin		Data: 10/2007	
załw. Dr Epstein		Nazwisko: Stalley	
DB Infrastruktur GmbH		Data: 10/2007	
załw. Dr Epstein		Nazwisko: Bauer i Eller / Lauf	
Złotokłosa		Data: 10/2007	
PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.		Nazwisko: Stalley	
Biuro Przygotowania Inwestycji		ISPA/FS 2002/PL/16/PI/PA/008-01	
ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa, tel.: (0-22) 47-33-629, fax: (0-22) 47-32-696		Skala: w długości 1:10,000	
Pomoc techniczna dla przygotowania projektu		w wysokości 1:2,000	
"Modernizacja linii kolejowej E75 na odcinku Warszawa-Rembertów - Sadowne (Rail Baltica)"		Format: 850 x 594	
Etap projektu		Plan	
PROGRAM FUNKCJONALNO-UŻYTKOWY Odcinek 1: Warszawa-Rembertów - Sadowne Infrastruktura, Tom III		Część 03. A.3 Układ torowy graficzny profil linii kolejowej i planowanych prac km 61,0 do km 66,0	
Plan		Wysokość / Długość	
C		C	

