

## OPIS TECHNICZNY

Do projektu zagospodarowania terenu i architektoniczno - budowlanego na utwardzenie ulicy Biała Góra wraz ze zjazdami i odwodnieniem w m. Przemęt.

### 1. PODSTAWA OPRACOWANIA

Projekt budowlany na utwardzenie ulicy Biała Góra wraz ze zjazdami i odwodnieniem w m. Przemęt opracowano na zlecenie Gminy Przemęt w oparciu o Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. nr 43 z dnia 14.05.1999r. poz. 430), Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz. U. nr 120 z 10.07.2003r. poz. 1133), Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2004 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno-użytkowego (Dz. U. nr 202 z 16.09.2004r. poz. 2072), Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 maja 2004r. w sprawie określenia metod i podstaw sporządzania kosztorysu inwestorskiego (Dz. U. nr 130, poz. 1389), decyzję o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego nr 16/2018 z dnia 11-07-2018 r. oraz pomiary sytuacyjno-wysokościowe wykonane w terenie.

### 2. STAN ISTNIEJĄCY

Administratorem ulicy Biała Góra objętej projektem jest Gmina Przemęt. Utwardzana ulica Biała Góra jest ulicą bez przejazdową i rozpoczyna się na krawędzi istniejącego zjazdu z drogi powiatowej nr 3821P (ul. Jagiellońska) o nawierzchni z betonowej kostki brukowej wibroprasowanej a kończy na granicy z działką nr 620/6. Na całej długości budowanej ulicy Biała Góra po obu stronach drogi znajduje się dość zwarta zabudowa budownictwa jednorodzinne i gospodarczego. Na przedmiotowej drodze wewnętrznej objętej opracowaniem występuje nawierzchnia gruntowa na której w okresie letnim powstają tumany kurzu i pyłu w momencie przejazdu pojazdów natomiast w okresie jesienno-zimowo-wiosennym praktycznie jest nieprzejezdna z licznymi dziurami i zastoiskami wody i błota. Na całym odcinku ulica Biała Góra przebiega w płaskim terenie. W środku pasa drogowego zlokalizowana jest kanalizacja sanitarna ks 200 z przyłączami a po lewej stronie przebiega napowietrzna linia energetyczna eNN. W początku ulicy Biała Góra przebiega poprzecznie do pasa drogowego wodociąg w160. Po obu stronach pasa drogowego ulicy Biała Góra (droga wewnętrzna) przebiegają linie telekomunikacyjna t.

Szerokość pasa drogowego ulicy Biała Góra (droga wewnętrzna) w m. Przemęt wynosi 10,15m ÷ 13,50m.

### 3. PODSTAWOWE WSKAŹNIKI PROJEKTOWANIA

Przyjęto do projektowania następujące parametry techniczne

- ulica Biała Góra (droga wewnętrzna):

- klasa ulicy	- D - dojazdowa
- kategoria obciążenia ruchem	- KR 2
- prędkość projektowa	- 30 km/h
- szerokość pasa drogowego	- 10,15m ÷ 13,50m
w tym:	
a) jezdni (ciągu pieszo-jezdnej)	- 5,00m ÷ 4,00m
b) zjazdów do posesji	- 3,00m ÷ 6,30m
c) pasa zieleni	- 2,05m ÷ 5,25m

- d) placu do nawracania - 11,50m
- pochylenia poprzeczne nawierzchni
- a) jezdni od km 0+000 do km 0+154,00 - daszkowe wklęsłe do środka 2%
- wyniesienie krawężnika względem nawierzchni - 3cm (krawężnik na płasko)

#### **4. USYTUOWANIE JEZDNI (CIĄGU PIESZO-JEZDNEGO) ORAZ ZJAZDÓW I DOJŚĆ DO POSESJI W PLANIE I PRZEKROJU POPRZECZNYM**

Przy projektowaniu jezdni ulicy Biała Góra (ciągu pieszo-jezdnego) w m. Przemęt przyjęto zasadę maksymalnego dopasowania do terenu i wysokości nawierzchni zjazdu z drogi powiatowej nr 3821P (ul. Jagiellońska) a także do istniejących bram wjazdowych do posesji oraz dojazdów od furtek wejściowych.

Projektowane utwardzenie ulicy Biała Góra rozpoczyna się na krawędzi istniejącego zjazdu z drogi powiatowej nr 3821P o nawierzchni z kostki brukowej wibroprasowanej i kończy na ostatnim zjeździe do posesji po prawej stronie przedmiotowej ulicy. Ulica Biała Góra jest drogą wewnętrzną i bez przejazdu.

Jezdnię utwardzanej ulicy Biała Góra (drogi wewnętrznej) od km 0+000 do km 0+154,00 zaprojektowano jako ciąg pieszo-jezdny z kostki brukowej wibroprasowanej typu „DOMINO” grub. 8cm na podbudowie w kolorze szarym o szerokości 5,00m ÷ 4,00m z daszkowym wklęsłym przekrojem poprzecznym i przebiegającym w środku jezdni ściekiem z kostki brukowej typu „HOLLAND” na ławie betonowej. Na końcu ulicy przewidziano poszerzenie nawierzchni ciągu pieszo-jezdnego do całej szerokości pasa drogowego (około 11,50m) i na długości 14,10m jako placu do nawracania pojazdów. Po obu stronach ulicy zaprojektowano krawężnik betonowy wibroprasowany ułożony „na płasko” na ławie betonowej z oporem skosem w kierunku projektowanego ścieku z kostki brukowej. W celu zabezpieczenia bezpieczeństwa ruchu na zjeździe z drogi powiatowej nr 3821P szerokość projektowanej jezdni wynoszącą 5,00m przewidziano od krawędzi zjazdu z ulicy Jagiellońskiej (droga powiatowa nr 3821P) do km 0+015,00 a następnie do km 0+030,00 przejście do szerokości 4,00m. Na dalszym odcinku ulicy Biała Góra od km 0+030,00 do km 0+139,90 przewidziano szerokość jezdni 4,00m i 2% daszkowy do środka spadek poprzeczny nawierzchni. Na odcinku od km 0+139,90 do km 0+154,00 przewidziano plac do nawracania pojazdów o szerokości 11,50m.

Na całej długości utwardzanej ulicy Biała Góra (drogi wewnętrznej) po obu stronach zaprojektowano zjazdy i dojeżdża do posesji z kostki brukowej wibroprasowanej typu „DOMINO” grub. 8cm na podbudowie w kolorze grafitowym o szerokości dopasowanej do szerokości bram wjazdowych wynoszącej 3,00m ÷ 6,30m i długości od krawędzi ciągu pieszo-jezdnego do granicy pasa drogowego. Jako opór z boku dla nawierzchni zjazdów i dojeżdża do posesji z kostki brukowej przewidziano oporniki betonowe wibroprasowane 8x30cm ułożone na ławie betonowej z oporem natomiast w bramach przewidziano krawężniki betonowe wibroprasowane typu ulicznego 15x30x100cm „wtopione” ułożone na ławie betonowej z oporem z betonu C12/15. W miejscach gdzie furty wejściowe na posesję nie są zlokalizowane obok bram wjazdowych zaprojektowano dojeżdża do posesji z kostki brukowej wibroprasowanej typu „DOMINO” grub. 8cm na podbudowie w kolorze grafitowym o szerokości dopasowanej do szerokości furtek wejściowych na podbudowie. Konstrukcję dojeżdża do posesji przewidziano taką samą jak na zjazdach ze względu na możliwość przejazdu po nich pojazdów mechanicznych.

Między projektowanym ciągiem pieszo-jezdny a granicą pasa drogowego na ulicy Biała Góra zaprojektowano pobocza i pasy zieleni z obsianiem ich trawą.

**W nawiązaniu do uzgodnień branżowych na ulicy Biała Góra w m. Przemęt na kablach telekomunikacyjnych przechodzących pod jezdnią należy ułożyć dwudzielne rury osłonowe typu „AROT”.**

**W ramach projektowanego utwardzenia ulicy Biała Góra w m. Przemęt należy wykonać:**

- powierzchnia jezdni ciągu pieszo-jezdnego o nawierzchni z kostki brukowej wibroprasowanej typu „DOMINO” w kolorze szarym grub. 8cm - **709,00 m<sup>2</sup>**
- powierzchnia ścieku z kostki brukowej wibroprasowanej grubości 8cm w kolorze szarym - **29,00 m<sup>2</sup>**
- powierzchnia zjazdów do posesji z kostki brukowej wibroprasowanej grubości 8cm w kolorze grafitowym - **240,00m<sup>2</sup>**
- powierzchnia dojeżdż do posesji z kostki brukowej wibroprasowanej grubości 8cm w kolorze grafitowym - **29,00m<sup>2</sup>**
- powierzchnia terenów biologicznie czynnych (poboczy gruntowych) - **747,00 m<sup>2</sup>**

Szczegółowe usytuowania rozwiązań przedstawiono na rys. nr 2 i nr 3.

## **5. ODWODNIENIE**

Wody deszczowe i roztopowe z utwardzanej ulicy Biała Góra od km 0+000 do km 0+154,00 odprowadzone będą poprzez odpowiednio ukształtowane spadki podłużne i poprzeczne nawierzchni do projektowanego ścieku z dwóch rzędów kostki brukowej wibroprasowanej typu „HOLLAND” a następnie do studni ściekowych z których za pośrednictwem przykanalików do zaprojektowanego kolektora kanalizacji deszczowej który zostanie włączony do istniejącej kanalizacji deszczowej przebiegającej w jezdni drogi powiatowej nr 3821P (ulica Jagiellońska) poprzez istniejącą studnię z kręgów betonowych Ø 1000mm.

Na odcinku od włączenia do istniejącej kanalizacji deszczowej do km 0+133,56 zaprojektowano kanalizację deszczową z rur PCV Ø 315mm oraz trzy szczelne betonowe studnie rewizyjne Ø 1000mm, a także trzy studnie ściekowe z przykanalikami z rur PCV Ø 160mm. Projektowana kanalizacja deszczowa została zlokalizowana w połowie lewego pasa ruchu w odległości około 1,00m od krawędzi jezdni ciągu pieszo-jezdnego. **Projektowany kolektor kanalizacji deszczowej z rur PCV Ø 315mm pod istniejącą nawierzchnią jezdni i zjazdem z drogi powiatowej nr 3821P (ul. Jagiellońska) na długości 9,00m od istniejącej studni rewizyjnej należy ułożyć przeciskiem w osłonowej grubościenniej stalowej rurze osłonowej Ø 406x10mm.**

Rurociągi zaprojektowano z rur PVC o ściance z litego materiału i sztywności 8kN/m<sup>2</sup> łączone na uszczelkę i wcisk, które należy ułożyć na podsypce z piasku grubości 10cm. Rewizyjne studnie kanalizacyjne zaprojektowano o średnicy Ø 1000mm. Należy zamontować studnie szczelne prefabrykowane z betonu wibroprasowanego monolitycznego (klasy C40/45), posiadające pełne dno z gotową kintą oraz łączone na uszczelki gumowe. Każda studnia musi być wyposażona w stopnie włazowe, zamontowane fabrycznie powlekane. Na zwieńczeniu studni zamontować zwężkę lub płytę na studzienną oraz właz żeliwny z wkładką betonową typu ciężkiego D-400 z zabezpieczeniem przed kradzieżą. Do regulacji wysokościowej włazów studni rewizyjnych należy użyć dystansowych pierścieni regulacyjnych z betonu lub tworzyw sztucznych. Dla odprowadzenia wód z powierzchni ulicy zaprojektowano wpusty deszczowe osadzone na studzienkach ściekowych z betonu wibroprasowanego (klasy C40/45) Ø 500mm z osadnikami bez syfonu. Wpusty deszczowe zaprojektowano jako przejazdowe w ścieku z kostki brukowej wibroprasowanej przebiegającym w środku ciągu pieszo-jezdnego utwardzanej ulicy Biała Góra. Przy kanaliki zaprojektowano z rur PVC Ø 160mm o ściance z litego materiału i sztywności 8kN/m<sup>2</sup> łączone na uszczelkę i wcisk, które należy ułożyć na podsypce z piasku grubości 10cm i spadkiem min. 2% w kierunku odpływu.

Dane dotyczące studni rewizyjnych przedstawiono na rysunku nr 7 – ZESTAWIENIE STUDNI KANALIZACYJNYCH.

W ramach projektowanej kanalizacji deszczowej na ulicy Biała Góra należy wykonać:

- |                     |  |           |
|---------------------|--|-----------|
| - rurociągi         | z PVC Ø 315mm                                    | - 129,50m |
| - przykanaliki      | z PVC Ø 315mm                                    | - 17,10m  |
| - studnie rewizyjne | Ø 1000mm (szczelne)                              | - 3 szt.  |
| - studnie ściekowe  | Ø 500mm (przejazdowe)                            | - 3 szt.  |
| - przecisk          | ze stalową grubościenną rurą osłonową Ø 457x10mm | - 9,00m   |

Lokalizację studni rewizyjnych i ściekowych, przebieg kolektora i przykanalików oraz szczegóły konstrukcyjne przedstawiono na rys. nr 2, nr 6 i nr 7.

## 6. PROJEKTOWANY PROFIL PODŁUŻNY

Projektowana niweleta jezdni (ciągu pieszo-jezdnej) ulicy Biała Góra w Przemęcie została dopasowana do istniejącego terenu uwzględniając jednocześnie minimalizację robót ziemnych, odpowiednie spadki oraz dowiązanie do wysokości istniejącego zjazdu z drogi powiatowej nr 3821P (ul. Jagiellońska) a także do istniejących bram wjazdowych do posesji.

Szczegółowe rozwiązania spadków podłużnych przedstawiono na rys. nr 4.

## 7. BADANIA GEOLOGICZNE

Nie przeprowadzono badań zalegających gruntów w podłożu.

Na podstawie obserwacji w terenie i uzyskanych informacji od Inwestora występujące grunty zakwalifikowano jako niewysadzinowe.

Warunki wodne do dobrych miejscami do przeciętnych.

Na podstawie powyższego przyjęto grupę nośności podłoża –G1.

W wyniku przeprowadzonych obserwacji stwierdzono, że podłoże gruntowe zbudowane jest z gruntów sypkich równoziarnistych. Ze względu na równoziarnistość gruntu która spowoduje trudności w osiągnięciu odpowiedniego wskaźnika zgęszczenia podłoże należy ulepszyć poprzez stabilizację gruntu cementem.

## 8. PROJEKTOWANA KONSTRUKCJA NAWIERZCHNI

Konstrukcje nawierzchni zaprojektowano w oparciu o załącznik nr 5 „projektowanie konstrukcji nawierzchni dróg” ( Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie - Dz. U. nr 43 z 14.05.1999r. poz. 430 ).

Konstrukcje nawierzchni przedstawiono na rys. przekrojów normalnych i szczegółów konstrukcyjnych.

## PRZYJĘTE ROZWIĄZANIA KONSTRUKCYJNE

### ULICA BIAŁA GÓRA:

#### A. Jezdnia (ciąg pieszo – jezdny) :

- nawierzchnia z kostki betonowej wibroprasowanej typu „DOMINO” grub. 8cm – kolor szary.

- podsypka cementowo- piaskowa 1:4 grub. 3cm.
- podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego o ciągłym uziarnieniu 0/31,5 mm stabilizowanego mechanicznie grub. 20cm.
- wzmocnienie podłoża – z gruntu stabilizowanego cementem o Rm 5,0 Mpa wytworzonego w betoniarni grub. 12cm.

#### **B. Zjazdy do posesji :**

- nawierzchnia z kostki betonowej wibroprasowanej typu „DOMINO” grub. 8cm – kolor grafitowy.
- podsypka cementowo- piaskowa 1:4 grub. 3cm.
- podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego o ciągłym uziarnieniu 0/31,5 mm stabilizowanego mechanicznie grub. 20cm.
- wzmocnienie podłoża – z gruntu stabilizowanego cementem o Rm 5,0 Mpa wytworzonego w betoniarni grub. 12cm.

#### **D. Dojścia do posesji:**

- nawierzchnia z kostki betonowej wibroprasowanej typu „DOMINO” grub. 8cm – kolor grafitowy.
- podsypka cementowo- piaskowa 1:4 grub. 3cm.
- podbudowa zasadnicza z kruszywa łamanego o ciągłym uziarnieniu 0/31,5 mm stabilizowanego mechanicznie grub. 20cm.
- wzmocnienie podłoża – z gruntu stabilizowanego cementem o Rm 5,0 Mpa wytworzonego w betoniarni grub. 12cm.

#### **E. Krawężniki :**

- od km 0+000 do km 0+154,00 po obu stronach ulicy Biała Góra zaprojektowano krawężniki betonowe wibroprasowane w kolorze szarym typu ulicznego 15x30x100 cm na ławie betonowej z oporem z betonu C12/15 ułożone „na płasko” skosami w kierunku ścieku natomiast na końcu zjazdów do posesji tam gdzie nie było oporów do kostki zaprojektowano krawężniki betonowe wibroprasowane w kolorze szarym typu ulicznego 15x30x100 cm „wtopione” ułożone na ławie betonowej z oporem z betonu C12/15.

Szczegóły konstrukcji przedstawiono na rys. nr 3 natomiast lokalizację na rys. nr 2.

#### **F. Oporniki :**

- oporniki betonowe wibroprasowane 8x30x100cm ułożone na ławie betonowej z oporem z betonu C12/15 zastosowano jako opory z boku do kostki brukowej na zjazdach i dojeżdżiach do posesji.

Szczegóły konstrukcji przedstawiono na rys. nr 3 ,a lokalizację na rys. nr 2.

#### **G. Ściek :**

- od km 0+007,00 do km 0+149,95 w środku ciągu pieszo-jezdnego zaprojektowano ściek z dwóch rzędów kostki brukowej wibroprasowanej typu „HOLLAND” grub. 8 cm w kolorze szarym ułożonym na ławie betonowej grubości 22cm z betonu kl. C12/15. Projektowany ściek z kostki brukowej jest obniżony względem nawierzchni o 1cm.

Szczegóły konstrukcji przedstawiono na rys. nr 3 ,a lokalizację na rys. nr 2.

## **9. ROBOTY ZIEMNE**

Roboty ziemne związane są z wykonaniem następujących prac:

- koryta pod jezdnie (ciąg pieszo-jezdny), zjazdy i dojsčia do posesji,
- wykopy pod studnie rewizyjne, ściekowe, kolektory, przy kanaliki z rur PVC,
- profilowanie terenów przeznaczonych pod zieleńce i pobocza które po wyrównaniu należy pokryć warstwą humusu i obsiać trawą,

## **10. INFRASTRUKTURA TECHNICZNA NIE ZWIĄZANA Z DROGĄ**

W pasie drogowym przedmiotowego opracowania zlokalizowane są następujące urządzenia uzbrojenia medialnego:

- napowietrzna linia energetyczna eNN oraz kabel ziemny eNN,
- podziemne linie telefoniczne t wraz ze słupkami telekomunikacyjnymi,
- sieć wodociągowa w 160,
- kanalizacja sanitarna grawitacyjna ks 200 oraz przyłącza ks 160,

Lokalizacja projektowanej budowy odcinka ulicy Brzozowej została uzgodniona z poszczególnymi właścicielami sieci.

## **11. OBSZAR ODDZIAŁYWANIA**

Obszar oddziaływania planowanej inwestycji jest ograniczony do terenu działek na której jest zlokalizowana inwestycja oraz mieści się w granicach pasa drogowego zgodnie z Projektem Zagospodarowania Terenu.

## **12. WPŁYW INWESTYCJI NA ŚRODOWISKO ORAZ HIGIENĘ I ZDROWIE UŻYTKOWNIKÓW**

Projektowana inwestycja nie będzie zagrażać środowisku, higienie i zdrowiu użytkowników oraz ich otoczeniu. Planowane wykonanie utwardzenie ulicy Biała Góra będzie miało niewielki wpływ na środowisko w jego bezpośrednim sąsiedztwie a niekorzystne oddziaływanie podczas realizacji inwestycji będzie miało charakter krótkotrwały i odwracalny. Proponowane rozwiązania nie będą miały wpływu na powierzchnię ziemi, gleby oraz otoczenia gdyż inwestycja nie zwiększy natężenia ruchu pojazdów w tym przede wszystkim pojazdów ciężarowych a nowa nawierzchnia ze względu na lepszą płynność ruchu zmniejszy poziom hałasu i emisję spalin do atmosfery. Ze względu na posadowienie budowanej drogi na niewielkich głębokościach nie wystąpią niekorzystne oddziaływania inwestycji na warunki geologiczne i wody podziemne a poprzez przejęcie wód opadowych i roztopowych do projektowanej kanalizacji deszczowej zabezpieczy wody podziemne przed zanieczyszczeniem.

## **13. INFORMACJA O WPISIE DO REJESTRU ZABYTKÓW**

Teren na którym projektowana jest inwestycja nie jest wpisany do rejestru zabytków i nie podlega ochronie konserwatorskiej.

## **14. WYCINKA DRZEW**

Na terenie objętym inwestycją na ulicy Biała Góra nie rosną drzewa i wysokie krzewy które kolidują z przebiegiem projektowanego utwardzenia ulicy. W związku z powyższym nie zachodzi konieczność ich wycinki.

## **15. TEREN GÓRNICZY**

Na obszarze na którym planowana jest inwestycja nie występują tereny górnicze w związku z powyższym nie zachodzi potrzeba ochrony obiektów budowlanych na terenach górniczych.

## **16. TECHNOLOGIA ROBÓT**

Przed przystąpieniem do robót należy zgłosić rozpoczęcie do właściwego Nadzoru Budowlanego.

Po wykonaniu robót pomiarowych można przystąpić do robót przygotowawczych i ziemnych. W czasie wykonywania tych robót należy zachować warunki wynikające z uzgodnień branżowych, a dotyczących wykonywania robót w rejonie kolizji z uzbrojeniem podziemnym terenu. Po wykonaniu koryta oraz kanalizacji deszczowej z rur PCV można przystąpić do wykonania warstw podbudowy. Następnie ułożyć krawężniki i oporniki na ławie betonowej. Ostatnim etapem prac będzie ułożenie nawierzchni z kostki brukowej wibroprasowanej na ciągu pieszo-jezdnym oraz na zjazdach i dojazdach do posesji. Następnym etapem będzie plantowanie i humusowanie terenów zielonych i obsianie ich trawą.

## **17. ORGANIZACJA RUCHU**

Docelowa organizacja ruchu przedstawiona jest w odrębnym opracowaniu.

## **18. ZGODNOŚĆ Z USTALENIAMI DECYZJI O USTALENIU LOKALIZACJI INWESTYCJI CELU PUBLICZNEGO:**

W trakcie prowadzenia robót budowlanych związanych z utwardzeniem ulicy Biała Gór wraz ze zjazdami i odwodnieniem w m. Przemęt należy przestrzegać ustaleń wynikających z decyzji o ustaleniu lokalizacji celu publicznego.

W szczególności należy prowadzić roboty budowlane w taki sposób aby nie doprowadzić do degradacji oraz naruszenia istniejących zasobów środowiska. Należy zapewnić bezpieczeństwo ludzi i mienia w trakcie prowadzenia robót budowlanych. Powstałe w trakcie budowy odpady należy segregować i składować w odpowiednich pojemnikach oraz sukcesywnie je wywozić.

Prace budowlane należy prowadzić w taki sposób aby nie spowodować dodatkowego zanieczyszczenia środowiska i stosunków gruntowo-wodnych. Wszelkie kolizje z istniejącym uzbrojeniem należy wykonać w uzgodnieniu z ich właścicielami i użytkownikami oraz pod nadzorem ich przedstawicieli.

## **19. REPERY**

Niwelację wysokościową nawiązano do istniejącego reperu państwowego nr 2004 znajdującego się na części gospodarczej budynku nr 11 (W. Stasik) przy ulicy Brzozowej w m. Przemęt.

Rzędna reperu wynosi  $H = 66,35$  m npm.

Opracował: