

PROJEKT WYKONAWCZY

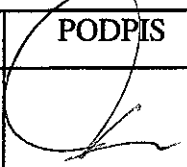
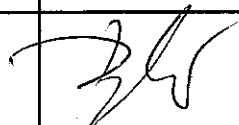
Nazwa inwestycji: **Przebudowa drogi powiatowej nr 3313E
od miejscowości Dłutów w kierunku
miejscowości Mierzączka Duża**

Adres inwestycji: **Gmina Dłutów, dz. o nr. ewid.:**
277/3, 45, 32/4, 32/5 (obr. Dłutów PGR), 268, 206 (obr. Dłutów
Poduchowny)

ZAMAWIAJACY: Powiat Pabianicki
ul. Piłsudskiego 2
95-200 Pabianice

Branża: **Drogowa**

Wykonawca
projektu: BIURO PROJEKTÓW DROGOWYCH
Tomasz Tarnogrodzki
oś. Kazimierza Wielkiego 15/5
62-200 Gniezno

FUNKCJA	IMIĘ I NAZWISKO - UPRAWNIENIA	PODPIS
Projektant	mgr inż. Tomasz Tarnogrodzki nr upr. proj. WKP/0090/POOD/13	
Sprawdzający	mgr inż. Bartosz Brzozowski nr upr. proj. WKP/0230/POOD/06	

maj 2020 r.

Zawartość opracowania

I. CZĘŚĆ OPISOWA 3

PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA TERENU 4

1.	Przedmiot inwestycji	4
2.	Istniejący stan zagospodarowania terenu	4
3.	Projektowane zagospodarowanie terenu	5
4.	Zestawienie powierzchni	5
5.	Informacja dot. terenu inwestycji	5
6.	Wpływ eksploatacji górniczej	5
7.	Informacje dot. ochrony środowiska	6
8.	Informacje dodatkowe	6

PROJEKT ARCHITEKTONICZNO BUDOWLANY 7

1.	Przedmiot opracowania	7
2.	Podstawa opracowania	7
3.	Stan istniejący	7
4.	Parametry techniczne	8
5.	Rozwiązania sytuacyjne	9
6.	Projektowana niweleta	10
7.	Roboty ziemne.....	10
8.	Odwodnienie	10
9.	Technologia robót nawierzchniowych	11
10.	Urządzenia bezpieczeństwa ruchu.....	12

ZAŁĄCZNIKI..... 13

II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA..... 15

Rys. nr 1 Plan orientacyjny – 1:25 000

Rys. nr 2 Plan sytuacyjny – 1:500

Rys. nr 3 Przekroje normalne – 1:50

Rys. nr 4 Przekrój podłużny – 1:100 / 1000

Rys. nr 5 Przekroje poprzeczne – 1:100

Rys. nr 6 Przepust z rur stalowych – 1:50

I. CZĘŚĆ OPISOWA

OPIS TECHNICZNY DO PROJEKTU ZAGOSPODAROWANIA TERENU

1. PRZEDMIOT INWESTYCJI

Przedmiotem opracowania jest dokumentacja projektowa przebudowy drogi powiatowej nr 3313E od miejscowości Dłutów w kierunku miejscowości Mierzączka Duża.

Długość odcinka objętego opracowaniem wynosi ok. 1,34 km. Droga zlokalizowana jest w województwie łódzkim, na terenie powiatu pabianickiego, w gminie Dłutów.

2. ISTNIEJĄCY STAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU

Obszar wzdłuż drogi ma zróżnicowany charakter zagospodarowania i użytkowania.

Na długości analizowanego odcinka występują głównie grunty rolnicze oraz lokalnie tereny leśne. W niewielkim zakresie - na terenie miejscowości Dłutów - otoczenie drogi stanowi zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna.

Przekrój poprzeczny

Na zasadniczej długości opracowania (poza obszarem zabudowanym) droga posiada przekrój jednojezdniowy drogowy o szerokości jezdni od 4,0 do 4,8m z obustronnymi poboczami gruntowymi i rowami drogowymi w złym stanie technicznym.

Na odcinku zabudowanym (na terenie miejscowości Dłutów) droga posiada przekrój półuliczny z przyległym do drogi (po stronie północnej) chodnikiem wykonanym z kostki brukowej betonowej o szerokości 2,0m (chodnik z krawężnikiem w dobrym stanie technicznym). Po przeciwnej stronie jezdni na przedmiotowym odcinku zinwentaryzowano pobocze gruntowe z rowem drogowym.

Odwodnienie

Droga odwadniana jest powierzchniowo na pobocza gruntowe, a dalej do przyległych rowów drogowych. Na analizowanym odcinku zinwentaryzowano sześć przepustów pod koroną drogi oraz liczne przepusty pod zjazdami.

Na długości istniejącego chodnika droga częściowo odwadniana za pomocą wpustów ulicznych odprowadzających wodę do istniejących rowów za chodnikiem.

Skrzyżowania z drogami bocznymi

Skrzyżowania występujące na projektowanym odcinku są skrzyżowaniami zwykłymi, których parametry częściowo nie spełniają wymogów obowiązujących przepisów.

Zjazdy

Na całym odcinku projektowanej drogi zlokalizowane są zjazdy publiczne i indywidualne o różnej nawierzchni (z mieszanki mineralno-bitumicznej, kostki betonowej lub gruntowe). Największą grupę stanowią zjazdy na posesje.

Stan istniejącej nawierzchni

Nawierzchnia bitumiczna na odcinku objętym projektem jest w dobrym stanie technicznym (konieczność przebudowy wynika z niedostatecznej szerokości jezdni).

3. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU

Projekt przebudowy obejmuje:

- poszerzenie jezdni trasy zasadniczej wraz z wykonaniem nowej nawierzchni na całej szerokości drogi,
- lokalne przełożenie istniejącego chodnika,
- wykonanie poboczy utwardzonych destruktem,
- przebudowę zjazdów,
- przebudowę przepustów pod zjazdami,
- odwodnienie korpusu drogowego (częściowa wymiana istniejących przepustów wraz konserwacją rowów przydrożnych),
- rozwiązanie geometrii skrzyżowań - poprawa geometrii skrzyżowań z drogami bocznymi,
- dostosowanie parametrów łuków pionowych i poziomych do obowiązujących przepisów,
- oznakowanie poziome i pionowe,
- elementy bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- wycinkę drzew i krzewów w korpusie drogowym.

4. ZESTAWIENIE POWIERZCHNI

W ramach przedmiotowej przebudowy przewiduje się wykonanie:

- | | |
|---|----------------------|
| • nawierzchni drogi powiatowej i dróg bocznych z betonu asfaltowego - | 8.141 m ² |
| • zjazdów indywidualnych z destruktu - | 153 m ² |
| • zjazdów z betonowej kostki brukowej - | 254 m ² |
| • przełożenia istniejących nawierzchni z kostki brukowej - | 72 m ² |

5. INFORMACJA DOT. TERENU INWESTYCJI

Teren pod inwestycje nie podlega ochronie na podstawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, ani w jego bezpośrednim sąsiedztwie nie występują żadne obiekty wpisane do rejestru zabytków.

6. WPŁYW EKSPLOATACJI GÓRNICZEJ

Wpływ eksploatacji górniczej na teren – NIE DOTYCZY.

7. INFORMACJE DOT. OCHRONY ŚRODOWISKA

Nie przewiduje się negatywnego wpływu inwestycji na środowisko.

Docelowa eksploatacja drogi po jej przebudowie spowoduje złagodzenie uciążliwości środowiskowych, w szczególności:

- zmniejszenie hałasu powstającego podczas ruchu pojazdów,
- zmniejszenie ilości zanieczyszczeń gazowych ze spalania paliw samochodowych, dzięki upłynnieniu ruchu pojazdów,
- poprawę spływu wód opadowych przez wyprofilowanie nawierzchni i odtworzenie istniejących rowów drogowych,
- przeprowadzenie segregacji powstałych odpadów po rozbiórkach i pracach budowlanych,
- przeprowadzenie rekultywacji terenów po przeprowadzeniu prac związanych z przebudową.

8. INFORMACJE DODATKOWE

8.1 Kategoria geotechniczna obiektu budowlanego

W związku z charakterem robót budowlanych objętych inwestycją oraz prostymi warunkami gruntowymi przedmiotowy obiekt budowlany zalicza się do pierwszej kategorii geotechnicznej.

8.2 Informacja o obszarze oddziaływania obiektu

Obszar oddziaływania obiektu mieści się w całości na działkach, na których został zaprojektowany.

Określenie obszaru oddziaływania obiektu dokonano w oparciu o Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, poz. 430 z późniejszymi zmianami).

OPIS TECHNICZNY

DO PROJEKTU ARCHITEKTONICZNO BUDOWLANEGO

1. PRZEDMIOT OPRACOWANIA

Przedmiotem opracowania jest dokumentacja projektowa przebudowy drogi powiatowej nr 3313E od miejscowości Dłutów w kierunku miejscowości Mierzączka Duża.

Długość odcinka objętego opracowaniem wynosi ok. 1,34 km. Droga zlokalizowana jest w województwie łódzkim, na terenie powiatu pabianickiego, w gminie Dłutów.

Lokalizację przebudowywanego odcinka pokazano na planie orientacyjnym (Rys. 1).

2. PODSTAWA OPRACOWANIA

- Umowa z Zamawiającym,
- Mapa do celów projektowych,
- Rozporządzenie MTiGM z dnia 02.03.1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie – Dz.U. z 1999 r. Nr 43 poz. 430 ze zm.,
- Rozporządzenie MTiGM z dnia 30.05.2000r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie – Dz. U. Nr 63 z 2000r., poz. 735,
- Wytyczne projektowania skrzyżowań drogowych – część I i II, GDDP, Warszawa 2001r.,
- Wytyczne projektowania dróg (WPD-2) – GDDP, Warszawa 1995 r.,
- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r., Prawo budowlane – t.j. Dz.U. z 2010 r. Nr 243 poz. 1623 ze zm.,
- Ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz.U. Nr 80, poz. 717) z późniejszymi zmianami,
- Nawierzchnie asfaltowe na drogach krajowych. WT-2 2010 Mieszanki mineralno-asfaltowe. Wymagania techniczne,
- Wymagania techniczne. Nawierzchnie asfaltowe na drogach publicznych. WT-2 Nawierzchnie asfaltowe 2008,
- Mieszanki niezwiązane do dróg krajowych. WT-4 2010 Wymagania techniczne,
- Mieszanki związane spoiwem hydraulicznym do dróg krajowych. WT-5 2010 Wymagania techniczne.

3. STAN ISTNIEJACY

Obszar wzdłuż drogi ma zróżnicowany charakter zagospodarowania i użytkowania.

Na długości analizowanego odcinka występują głównie grunty rolnicze oraz lokalnie tereny leśne. W niewielkim zakresie - na terenie miejscowości Dłutów - otoczenie drogi stanowi zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna.

Przekrój poprzeczny

Na zasadniczej długości opracowania (poza obszarem zabudowanym) droga posiada przekrój jednojezdniowy drogowy o szerokości jezdni od 4,0 do 4,8m z obustronnymi poboczami gruntowymi i rowami drogowymi w złym stanie technicznym.

Na odcinku zabudowanym (na terenie miejscowości Dłutów) droga posiada przekrój półuliczny z przyległym do drogi (po stronie północnej) chodnikiem wykonanym z kostki brukowej betonowej o szerokości 2,0m (chodnik z krawężnikiem w dobrym stanie technicznym). Po przeciwnej stronie jezdni na przedmiotowym odcinku zinwentaryzowano pobocze gruntowe z rowem drogowym.

Odwodnienie

Droga odwadniana jest powierzchniowo na pobocza gruntowe, a dalej do przyległych rowów drogowych. Na analizowanym odcinku zinwentaryzowano sześć przepustów pod koroną drogi oraz liczne przepusty pod zjazdami.

Na długości istniejącego chodnika droga częściowo odwadniana za pomocą wpustów ulicznych odprowadzających wodę do istniejących rowów za chodnikiem.

Skrzyżowania z drogami bocznymi

Skrzyżowania występujące na projektowanym odcinku są skrzyżowaniami zwykłymi, których parametry częściowo nie spełniają wymogów obowiązujących przepisów.

Zjazdy

Na całym odcinku projektowanej drogi zlokalizowane są zjazdy publiczne i indywidualne o różnej nawierzchni (z mieszanki mineralno-bitumicznej, kostki betonowej lub gruntowe). Największą grupę stanowią zjazdy na posesje.

Stan istniejącej nawierzchni

Nawierzchnia bitumiczna na odcinku objętym projektem jest w dobrym stanie technicznym (konieczność przebudowy wynika z niedostatecznej szerokości jezdni).

4. PARAMETRY TECHNICZNE

Podstawowe parametry techniczne projektowanej drogi powiatowej nr 3313E:

- kategoria drogi - powiatowa,
- klasa techniczna: - Z,
- dopuszczalny nacisk osi pojazdu - 80kN/oś,
- kategoria ruchu - KR-4,
- prędkość projektowa - 50 km/h,
- szerokość jezdni - 6,0 m,
- szerokość poboczy utwardzonych - 1,0 m (lokalnie 1,75 m),
- pochylenia poprzeczne nawierzchni $i = 2\%$ (daszkowe).

5. ROZWIĄZANIA SYTUACYJNE

Rozwiązania sytuacyjne przedstawiono na planie sytuacyjnym (Rys. 2).

Trasa zasadnicza

Trasa w planie przebiegać będzie po istniejącym śladzie drogi. Korekcie poddano przebieg istniejących łuków w planie dostosowując ich parametry do obowiązujących przepisów przez zastosowanie normatywnych promieni.

Poszerzenie istniejącej jezdni (lokalizacja poszerzeń względem stron jezdni zgodnie z rys. 2) należy wykonać w taki sposób, aby szerokość nowej warstwy ścieralnej wyniosła 6,0m.

Skrzyżowania

W ramach niniejszego projektu przewidziano utrzymanie lokalizacji istniejących skrzyżowań. W celu poprawy bezpieczeństwa oraz zwiększenia przepustowości skrzyżowań przewidziano dostosowanie geometrii (promienie i szerokości) do obowiązujących przepisów.

Chodniki

W związku z niewielką zmianą lokalizacji krawężnika na końcowej części odcinka objętego opracowaniem (spowodowanego koniecznością geometrycznego dowiązania do odcinka drogi powiatowej nr 3313E nie objętego przebudową) przewidziano przełożenie części istniejącego po północnej stronie drogi chodnika z kostki z zachowaniem jego dotychczasowej szerokości.

Szczegółową lokalizację chodników przedstawiono na planie sytuacyjnym (Rys. 2).

Zjazdy

Wzdłuż przebudowywanego odcinka drogi występują zjazdy publiczne i indywidualne. Zestawienie zjazdów przedstawiono w zał. 1.

Szerokość zjazdów dostosowana jest do szerokości bram i furtek, a w przypadku zjazdów indywidualnych na pola szerokość wynosi 6,0m. Na każdą nieruchomość, która ma zapewnioną obsługę komunikacyjną przewidziano zjazd.

Zjazdy publiczne projektuje się z brukowej kostki betonowej (wyokrąglone łukami o promieniu 5,0 m).

Zjazdy indywidualne projektuje się z brukowej kostki betonowej (z wykonaniem najazdów w postaci skosów 1m:1m) lub o nawierzchni z destruktu powstałego po frezowaniu nawierzchni (wyokrąglone łukami o promieniu 3,0 m).

W przypadku występowania na długości zjazdu krawężnika (zjazdy z kostki betonowej) przyjęto, że będzie wystawiony na wysokość 2 cm w stosunku do poziomu nawierzchni jezdni przyległej.

Na zjazdach niweleta została zaprojektowana w dowiązaniu do istniejącego terenu.

Szczegółową lokalizację zjazdów przedstawiono na planie sytuacyjnym (Rys. 2).

Pobocza

Wzdłuż krawędzi analizowanego odcinka drogi powiatowej, w miejscach gdzie nie zaprojektowano krawężnika, przewidziano wykonanie poboczy ulepszonych mieszanką z destruktu asfaltowego o szerokość 1,0 m (lokalnie 1,75 m) i pochyleniu poprzecznym $i = 6\%$.

6. PROJEKTOWANA NIWELETA

W ramach projektowanej przebudowy nie przewidziano znaczących korekt wysokościowych trasy. Projektowaną niweletę dostosowano do istniejących warunków.

Niweletę drogi tak skorygowano, aby uzyskać pochylenia podłużne jezdni o wartości min. 0,3% (lokalnie pochylenie podłużne zmniejszono ze względu na konieczność dowiązania się do istniejącej nawierzchni). Niweletę skorygowano również pod kątem płynności ruchu oraz ograniczonej widoczności poprzez eliminację lokalnych zaniżeń lub wzniesień.

Na zjazdach, wlotach podporządkowanych oraz na skrzyżowaniach niweleta została zaprojektowana w dowiązaniu do istniejącej nawierzchni.

7. ROBOTY ZIEMNE

Wykonanie robót ziemnych realizowanych w ramach przebudowy drogi powiatowej polega na:

- zdjęciu warstwy humusu o zmiennej grubości w miejscach wykonywanych poszerzeń jezdni, poboczy ulepszonych oraz konserwowanych rowów,
- wykonaniu zasadniczych robót ziemnych – wykopów i nasypów (pochylenie skarp w obrębie rowów 1:1,5, pochylenie przeciwska 1:1),
- zahumusowaniu skarp warstwą grubości 15 cm z obsianiem trawą.

8. ODWODNIENIE

Roboty odwodnieniowe

W ramach niniejszego opracowania nie przewiduje się zmiany istniejącego sposobu odwodnienia drogi. Wodę z nawierzchni jezdni i chodników (poprzez nadanie im projektowanych spadków poprzecznych i podłużnych) należy odprowadzić do istniejących rowów drogowych (lub na długości istniejącego chodnika do istniejących wpustów ulicznych).

Na całej długości przebudowywanego odcinka przewidziano konserwację istniejących rowów drogowych.

Przepusty pod koroną drogi

Na analizowanym odcinku drogi powiatowej zinwentaryzowano istniejące przepusty pod koroną drogi:

- przepust betonowy $\phi 1000$ w km 0+034 (bez zmian),
- przepust betonowy $\phi 500$ w km 0+369 (do wymiany - konstrukcja z rur stalowych spiralnie karbowanych $\phi 600$),
- przepust betonowy $\phi 300$ w km 0+623 (do wymiany - konstrukcja z rur stalowych spiralnie karbowanych $\phi 600$),
- przepust betonowy $\phi 400$ w km 0+885 (bez zmian),

- przepust z rur PEHD $\phi 600$ w km 1+168 (przesunięcie ist. ścianki czołowej o 1m wraz z wydłużeniem przepustu),
- przepust z rur PEHD $\phi 400$ w km 1+326 (bez zmian).

Przepusty pod zjazdami

Przewidziano rozbiórkę istniejących przepustów pod zjazdami publicznymi i indywidualnymi. Na długości przebudowywanej trasy w miejscach występowania rowów drogowych pod zjazdami zastosowano przepusty z rur PEHD o średnicy 40 cm obmurowane na wlotach kamieniem polnym.

9. TECHNOLOGIA ROBÓT NAWIERZCHNIOWYCH

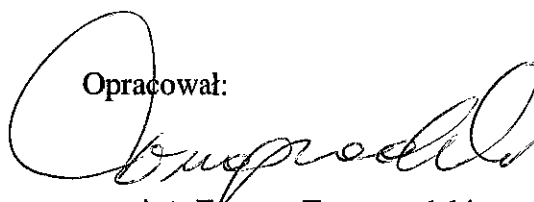
Na podstawie rozpoznania terenowych, ustaleń z Zamawiającym oraz Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie – Dziennik Ustaw Nr 43/ 1999 poz. 430 projektuje się następujące konstrukcje nawierzchni:

- **Wzmocnienie istniejącej nawierzchni jezdni**
 - *warstwa ścieralna* – z betonu asfaltowego AC 11 S – grub. 5 cm,
 - *warstwa wyrównawcza* – z betonu asfaltowego AC 16 W (o gr. min. 3 cm i śr. 5 cm).
- **Konstrukcja nawierzchni na poszerzeniach (KR-4)**
 - *warstwa ścieralna* – z betonu asfaltowego AC 11 S – grub. 5 cm,
 - *warstwa wyrównawcza* – z betonu asfaltowego AC 16 W (o gr. min. 3cm i śr. 5cm)
 - *podbudowa zasadnicza* – z betonu asfaltowego AC 16 P – grub. 10 cm,
 - *podbudowa pomocnicza* – z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie lub tłucznia kamiennego) – grub. 20 cm,
 - *warstwa z gruntu stabilizowanego cementem o $R_m=2,5$ MPa* – grub. 15 cm.
- **Konstrukcja zjazdów indywidualnych z kostki brukowej**
 - *warstwa ścieralna* – z betonowej kostki brukowej grub. 8cm na podsypce cementowo-piaskowej – grub. 3cm,
 - *podbudowa zasadnicza* – z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie lub tłucznia kamiennego) – grub. 15 cm,
 - *warstwa z gruntu stabilizowanego cementem o $R_m=1,5$ MPa* – grub. 10 cm.
- **Konstrukcja zjazdów indywidualnych z destruktu**
 - *destrukt bitumiczny z frezowania nawierzchni* – grub. 20 cm.
- **Konstrukcja poboczy utwardzonych z destruktu**
 - *destrukt bitumiczny z frezowania nawierzchni* – grub. 15 cm.

10. URZĄDZENIA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU

Dla zapewnienia należytego bezpieczeństwa ruchu na wysokości istniejących przepustów zaprojektowano bariery energochłonne.

Opracował:



mgr inż. Tomasz Tarnogrodzki

nr upr. proj. WKP/0090/POOD/13

ZAŁĄCZNIKI

ZESTAWIENIE ZJAZDÓW

km	strona zjazdu	nawierzchnia zjazdu	powierzchnia zjazdu [m2]	długość przepustu [m] (PEHD ϕ 400)	współrzędne osi zjazdu na granicy pasa drogowego	
0+047,50	L	destrukt	23,0	8,0	X	5714312.7400
					Y	6594768.1800
0+300,00	P	destrukt	25,1	8,1	X	5714291.7726
					Y	6595019.9245
0+717,46	P	destrukt	23,6	8,1	X	5714279.5048
					Y	6595437.2018
0+776,35	L	destrukt	25,9	8,0	X	5714291.1242
					Y	6595496.4861
0+857,71	L	destrukt	26,9	8,0	X	5714275.7680
					Y	6595577.4598
0+925,60	L	kostka brukowa	32,2	10,6	X	5714293.9939
					Y	6595644.3136
1+068,31	L	destrukt	28,0	8,0	X	5714317.1538
					Y	6595784.8165
1+079,64	P	kostka brukowa	16,8	6,2	X	5714305.6598
					Y	6595798.4250
1+114,66	P	kostka brukowa	17,5	6,8	X	5714312.3594
					Y	6595832.8925
1+152,90	P	kostka brukowa	23,4	8,2	X	5714320.3373
					Y	6595870.5306
1+173,98	P	kostka brukowa	23,9	9,2	X	5714325.8253
					Y	6595891.0209
1+218,35	P	kostka brukowa	33,5	10,1	X	5714336.8849
					Y	6595934.1845
1+269,15	P	kostka brukowa	38,2	16,5	X	5714349.4324
					Y	6595983.5531
1+277,70	P	kostka brukowa	22,8		X	5714352.1723
					Y	6595991.8240
1+288,22	P	kostka brukowa	20,2	5,8	X	5714355.7019
					Y	6596001.7392
1+298,73	L	kostka brukowa (przełożenie ist. nawierzchni)	23,3	-	X	5714373.1791
					Y	6596007.0887
1+312,90	P	kostka brukowa	24,7	7,1	X	5714364.0492
					Y	6596025.1624

II. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

POCZĄTEK PRZEBUDOWY

km 0+000,00

Dłutówek

Borkowice

Mierzączka
Duża

Dłutów

Cielmowa

KONIEC PRZEBUDOWY

km 1+339,32

Łaziska

INWESTOR

Powiat Pabianicki
ul. Piłsudskiego 2
95-200 Pabianice

TEMAT

„Przebudowa drogi powiatowej nr 3313E od miejscowości
Dłutów w kierunku miejscowości Mierzączka Duża”

PROJEKTANT

mgr inż. T. TARNOGRODZKI

NR UPR. PROJ.

WKP/0090/POOD/13

SPRAWDZAJĄCY

mgr inż. B. BRZOSOWSKI

NR UPR. PROJ.

WKP/0230/POOD/06

NAZWA RYS.

PLAN ORIENTACYJNY

FAZA:
PROJEKT
WYKONAWCZY

DATA

05.2020

BRANŻA

Drogowa

SKALA

1 : 25 000

NUMER RYS.

1