

NAZWA I ADRES INWESTORA:



ZARZĄD POWIATU WOŁOMIŃSKIEGO
ul. Prądyńskiego 3
05-200 Wołomin

NAZWA I ADRES JEDNOSTKI PROJEKTOWANIA:



Projekt
Biuro Projektów Drogowych

TMP Projekt Biuro Projektów Drogowych
Piotr Szydłowski
ul. Modlińska 6 lok. 103
03-216 Warszawa

NAZWA OBIEKTU BUDOWLANEGO:

Rozbudowa drogi powiatowej nr 4314W na odcinku od drogi wojewódzkiej 634 do ronda
w miejscowości Majdan

ADRES:

woj. mazowieckie, powiat wołomiński, gm. Wołomin

STADIUM:

PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU
(w zakresie drogi wojewódzkiej 634)

OPRACOWUJĄCY:

Stanowisko	Imię i Nazwisko	Specjalność i nr uprawnień	Podpis
Projektant	mgr inż. Tomasz Mikołajuk	drogowa LUB/0017/POOD/12	

DATA OPRACOWANIA:

Październik 2017

EGZEMPLARZ 1/5

**ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA:
PROJEKT STAŁEJ ORGANIZACJI RUCHU**

A. CZĘŚĆ OPISOWA	3
1 ZAMIERZENIE INWESTYCYJNE.....	3
1.1 PRZEDMIOT OPRACOWANIA	3
1.2 PODSTAWA OPRACOWANIA	3
1.3 CEL OPRACOWANIA	3
1.4 DANE WYJŚCIOWE.....	3
2 STAN ISTNIEJĄCY	3
2.1.CHARAKTERYSTYKA DROGI POWIATOWEJ.....	3
2.2.CHARAKTERYSTYKA DROGI WOJEWÓDZKIEJ.....	4
2.3 CHARAKTERYSTYKA RUCHU ORAZ BEZPIECZEŃSTWA RUCHU	5
3 FORMA ARCHITEKTONICZNA I FUNKCJA OBIEKTU.....	5
3.1 OPIS PROJEKTOWANYCH ROZWIĄZAŃ.....	5
3.2 ODWODNIENIE.....	6
3.3 PROJEKTOWANA KONSTRUKCJA.....	6
4. OPIS ISTNIEJĄCEGO OZNAKOWANIA.....	7
4.1 OZNAKOWANIE POZIOME.....	7
4.2 OZNAKOWANIE PIONOWE.....	7
5. PROJEKTOWANEGO OZNAKOWANIA	7
5.1 OZNAKOWANIE POZIOME.....	7
5.2 OZNAKOWANIE PIONOWE.....	7
6 TERMIN WPROWADZENIA ORGANIZACJI RUCHU	8
7 UWAGI KOŃCOWE	8
B. CZĘŚĆ RYSUNKOWA	9

A. Część opisowa

1 ZAMIERZENIE INWESTYCYJNE

1.1 Przedmiot opracowania

Przedmiotem niniejszego opracowania jest wykonanie projektu stałej organizacji ruchu dla zadania pn.: "Rozbudowa drogi powiatowej nr 4314W na odcinku od drogi wojewódzkiej 634 do ronda w miejscowości Majdan".

Lokalizację przedmiotu zamówienia objętego projektem przedstawiono na Rys. 1 Plan orientacyjny.

1.2 Podstawa opracowania

Podstawą opracowania jest umowa nr 032.198.2015 z dnia 29.04.2015 zawarta z Powiatem Wołomińskim, ul. Prądyńskiego 3, 05-200 Wołomin, a Biurem Projektów Drogowych TMP Projekt, ul. Modlińska 6 lok. 103, 03-216 Warszawa.

1.3 Cel opracowania

Celem opracowania jest odpowiednie zapewnienie bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu drogowego poprzez właściwe i bezpieczne oznakowanie włączenia przedmiotowej drogi do drogi wojewódzkiej 634.

Projektowane oznakowanie zostało wykonane zgodnie z zasadami zwartymi w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (tekst jednolity - Dz. U. z 2003 r. nr 220, poz. 2181 ze zm.).

1.4 Dane wyjściowe

- Mapa sytuacyjno – wysokościowa w skali 1:500
- Projekt budowlany przebudowy przedmiotowego odcinka drogi
- Obowiązujące normy i przepisy projektowe:
 - Ustawa z dnia 20 czerwca 1997r. – Prawo o ruchu drogowym (tekst jednolity Dz.U.2017.128 z dnia 2017.01.20 ze zm.),
 - Ustawa z dn. 21 marca 1985 o drogach publicznych (tekst jednolity - Dz.U.2016.1440 z dnia 2016.09.09 ze zm.),
 - Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz nadzoru nad tym zarządzaniem (tekst jednolity - Dz.U.2017.784 t.j. z dnia 2017.04.14 ze zm.)
 - Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dn. 31 lipca 2002r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (tekst jednolity - Dz. U. z 2002 r., nr 170, poz. 1393 ze zm.),
 - Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (tekst jednolity - Dz.U.2016.124 z dnia 2016.01.29 ze zm.)
 - Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dn. 3 lipca 2003r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (tekst jednolity - Dz. U. z 2003 r. nr 220, poz. 2181 ze zm.).
- Wizja w terenie – inwentaryzacja istniejącego oznakowania
- Wytyczne Inwestora.

2 STAN ISTNIEJĄCY

2.1. Charakterystyka drogi powiatowej

Przedmiotowy odcinek drogi powiatowej 4314W znajduje się na terenie gminy Wołomin w miejscowości Turów, Ossów, Leśniakowizna, Majdan. Jest to droga klasy Z (zbiorcza), która posiada nawierzchnię z betonu asfaltowego o szerokości zmiennej od 5,5 m do 6,0 m z jednostronnymi lub obustronnymi chodnikami z kostki brukowej betonowej oraz zjazdami do posesji prywatnych również z kostki brukowej betonowej w miejscu występowania chodników. Droga powiatowa odcinkami przechodzi przez tereny zabudowane oraz rolnicze.

Początek opracowania ww. drogi stanowi granica pasa drogowego drogi wojewódzkiej 634 w msc. Turów. Ulica Gen. Hallera posiada dwupasową zdegradowaną nawierzchnię z betonu asfaltowego o szerokości od 5,5 m do 6,0 m wraz z jednostronnym chodnikiem o szerokości od 1,5 do 2,0 m z kostki brukowej betonowej zlokalizowanym po lewej stronie jezdni. Chodnik do istniejącej zatoki autobusowej w km 0+760,00 prowadzony jest przy krawędzi jezdni z oddzielony od jezdni krawężnikiem betonowym 15x30. Jedynie na początku opracowania do km 0+070,00 chodnik jest prowadzony jako dwustronny. Zjazdy na posesję na długości istniejącego chodnika wykonane są z kostki

brukowej betonowej natomiast po stronie prawej są to zjazdy gruntowe, betonowe oraz z kostki brukowej betonowej. Wzdłuż ulicy występują liczne skrzyżowania z drogami gminnymi. Szerokość pasa drogowego waha się od 8 do 16 m.

Dalszy odcinek drogi znajdują się w msc. Ossów (ulica Materewicza). Ulica Materewicza posiada również dwupasową zdegradowaną nawierzchnię z betonu asfaltowego o szerokości od 5,5 m do 6,0 m wraz z jednostronnym chodnikiem o szerokości od 1,5 do 2,0 m z kostki brukowej betonowej zlokalizowanym po lewej stronie jezdni. Chodnik od istniejącej zatoki autobusowej w km 0+760,00 odsunięty jest od krawędzi jezdni na szerokość pobocza (0,75 - 1,25 m). Dalej w km 1+600 (str. lewa) oraz 1+763 (str. prawa) zlokalizowane są zatoki autobusowe. Od km 1+800 po stronie prawej znajduje się szkoła, wzdłuż której prowadzony jest chodnik aż do kapliczki w km 1+873. Zatoki autobusowe oraz istniejące chodniki połączone są za pomocą dwóch przejść dla pieszych. Na dalszym odcinku aż do skrzyżowania z ulicą Krymską w km 3+420 chodnik również zlokalizowany jest po stronie prawej z odsunięciem od krawędzi jezdni za pomocą pobocza o szerokości 0,75 - 1,25 m. Następnie w km 2+850 po stronie lewej znajduje się zatoka autobusowa. Od skrzyżowania z ul. Krymską aż do końca terenu zabudowanego (msc. Ossów) w km 3+800 chodnik odcinkami ze względu na wąski pas drogowy usytuowany jest albo przy krawędzi jezdni albo oddzielony jest za pomocą pobocza gruntowego o szerokości 0,5 m. Na odcinku miejscowości Ossów zjazdy na posesję na długości istniejącego chodnika zostały wykonane z kostki brukowej betonowej natomiast po stronie prawej są to zjazdy gruntowe, betonowe oraz z kostki brukowej betonowej. Wzdłuż ulicy występują liczne skrzyżowania z drogami gminnymi. Szerokość pasa drogowego waha się od 8 do 16 m.

Od km 3+800 do km 4+100 droga powiatowa przebiega przez tereny leśne aż do miejscowości Leśniakowizna. Na danym odcinku jezdni o szerokości 6,0 m posiada nawierzchnię z betonu asfaltowego w złym stanie technicznym z prawostronnym chodnikiem o szerokości 1,5 m oddzielonym od krawędzi jezdni za pomocą 0,5 m pobocza gruntowego. Na odcinku leśnym zjazdy na działki na długości istniejącego chodnika zostały wykonane z kostki brukowej betonowej natomiast po stronie prawej są to zjazdy gruntowe. Szerokość pasa drogowego waha się od 9 do 13 m.

Od km 4+100 do km 6 + 976 droga (ul. Kasprzykiewicza) przebiega przez miejscowość Leśniakowizna aż do ronda w msc. Majdan. Ulica Kasprzykiewicza posiada również dwupasową zdegradowaną nawierzchnię z betonu asfaltowego o szerokości od 5,5 m do 6,0 m wraz z jednostronnym chodnikiem o szerokości od 1,5 do 2,0 m z kostki brukowej betonowej zlokalizowanym po lewej stronie jezdni aż do skrzyżowania z ul. Krymską w km 6+741. Chodnik z kostki brukowej betonowej na całej długości odsunięty jest od krawędzi jezdni na szerokość pobocza (0,50 - 1,25 m). Od km 5+627 do km 5+752 w obrębie szkoły znajduje się nowo wybudowany odcinek drogi powiatowej wraz z zatoką autobusową i dwustronnymi chodnikami o szerokości 2,0 m z kostki brukowej betonowej. Od skrzyżowania z ul. Krymską szerokość jezdni wynosi 6,0 m wraz z dwustronnymi chodnikami odsuniętymi od krawędzi jezdni za pomocą pobocza o szerokości 0,5 m. Dodatkowo w km 6+935 po stronie lewej zlokalizowana jest zatoka autobusowa. Na odcinku miejscowości Leśniakowizna zjazdy na posesję na długości istniejącego chodnika zostały wykonane z kostki brukowej betonowej natomiast po stronie prawej są to zjazdy gruntowe, betonowe oraz z kostki brukowej betonowej. Wzdłuż ulicy występują skrzyżowania z drogami gminnymi. Szerokość pasa drogowego waha się od 8 do 16 m.

Końcem opracowania jest krawędź ronda w miejscowości Majdan w km około 7+000.

Wzdłuż istniejącej ulicy zlokalizowane są następujące sieci uzbrojenia:

- sieć kanalizacji sanitarnej
- sieć kanalizacji deszczowej
- sieć teletechniczna
- sieć gazowa
- sieć wodociągowa
- podziemna i napowietrzna sieć elektroenergetyczna
- napowietrzna sieć teletechniczna

2.2. Charakterystyka drogi wojewódzkiej

Droga wojewódzka 634 zakwalifikowana jest do dróg głównych (klasa G). Według Generalnego Pomiaru Ruchu przeprowadzonego w 2015 r. przez Generalną Dyрекcyję Dróg Krajowych i Autostrad średni dobowy ruch pojazdów na niżej wymienionych odcinkach wynosił:

Nazwa	SDRR poj. silnik. ogółem	Motocykle	Sam. osob. Mikrobusy	Lekkie sam. ciężarowe (dostawcze)	Sam. ciężarowe		Autobusy	Ciągniki rolnicze
					bez przycz.	z przycz.		
	poj./dobę	poj./dobę	poj./dobę	poj./dobę	p./dobę	p./dobę	p./dobę	p./dobę
ZIELONKA-KOBYŁKA- WOŁOMIN	16677	117	14826	1051	300	183	200	0
WOŁOMIN/ PRZEJŚCIE/	12667	89	11298	836	241	152	51	0
WOŁOMIN-MIĄSE- TŁUSZCZ -WÓLKA KOZŁOWSKA	7871	71	7256	275	181	55	24	0

Na niniejszym odcinku droga przebiega w terenie równinnym, w obszarze objętym opracowaniem posiada luźną zabudowę jednorodziną oraz usługową. Droga wojewódzka posiada nawierzchnię z betonu asfaltowego. Projektowane skrzyżowanie włączenia ulicy powiatowej do drogi wojewódzkiej znajduje się w zasięgu punktu Generalnego Pomiaru Ruchu Wołomin-Przejscie. Ruch na tym odcinku jest średni z dużą przewagą samochodów osobowych oraz mikrobusów. Ruch pozostałych pojazdów jest nieznaczny.

Skrzyżowanie z ulicą powiatową posiada prawidłowe oznakowanie poziome oraz pionowe.

2.3. Charakterystyka ruchu oraz bezpieczeństwa ruchu

Na całym odcinku drogi występuje ruch jezdny, pieszy i rowerowy. Przedmiotowa droga nie zapewnia właściwego standardu zarówno dla ruchu pojazdów samochodowych oraz pieszych i rowerzystów. Dodatkowym aspektem, który należy negatywnie ocenić ze względu na bezpieczeństwo ruchu wszystkich użytkowników jest stan nawierzchni drogi powiatowej oraz chodników.

Z przeprowadzonej oceny stanu bezpieczeństwa ruchu oraz w oparciu o przeprowadzoną wizję w terenie stwierdza się konieczność przebudowy przedmiotowego odcinka tj. przebudowę istniejących skrzyżowań, budowę zatok autobusowych, budowę chodników oraz ciągów pieszo - rowerowych, wyznaczenie przejść dla pieszych z azylami oraz wprowadzenie prawidłowego oznakowania pionowego i poziomego regulującego niebezpieczne zasady poruszania się po odcinku objętym opracowaniem.

Na drodze powiatowej występuje ruch jezdny, pieszy i rowerowy. Nawierzchnia drogi jest wykonana z betonu asfaltowego. Omawiany odcinek drogi przebiega w różnych obszarach, gdzie głównie jest to zabudowa jednorodzinna oraz obszary rolne i lasy. Dostęp do drogi publicznej z istniejących działek realizowany jest za pomocą zjazdów indywidualnych. Na ww. odcinku natężenie ruchu ma charakter lokalny i służy do obsługi znajdującej się wzdłuż drogi zabudowy. Na drodze powiatowej przewiduje się nieznaczne zwiększenie dotychczasowego natężenia ruchu.

Droga o numerze 634 posiada nawierzchnię bitumiczną. Jest to droga wojewódzka. Natężenie ruchu kołowego jest umiarkowane natomiast wzrasta do dużego w szczycie porannym w kierunku centrum Warszawy oraz w szczycie popołudniowym w przeciwnym kierunku. Ruchu pieszy i rowerowy jest niewielki.

3 FORMA ARCHITEKTONICZNA I FUNKCJA OBIEKTU

Parametry techniczne projektowanej drogi:

- klasa drogi - „Z”
- kategoria ruchu - KR-3
- prędkość projektowa - 50 km/h
- szerokość jezdni - od 5,50 do 6,00 m
- ścieżka rowerowa dwukierunkowa - od 2,00 do 2,50 m
- szerokość chodników - od 1,25 do 3,50 m
- spadek poprzeczny jezdni łukach - 2 % daszkowy (jednostronny na
- odwodnienie - do proj. kanalizacji deszczowej

3.1 Opis projektowanych rozwiązań

Zakres robót obejmuje wykonanie następujących elementów zagospodarowania terenu:

- wykonanie warstwy nawierzchni z betonu asfaltowego
- budowę chodników z kostki brukowej bet.
- budowę zjazdów indywidualnych i publicznych z kostki brukowej bet.
- budowę zatok autobusowych z kostki brukowej bet.

- budowę ścieżki rowerowej z betonu asfaltowego
- przebudowę sieci teletechnicznej
- przebudowę sieci gazowej
- budowę kanalizacji deszczowej
- wykonanie zieleńców

3.2 Odwodnienie

Wody deszczowe i roztopowe z rozbudowywanej drogi powiatowej nr 4314W zbierane będą poprzez projektowane wpusty deszczowe. Następnie, poprzez system kanałów kanalizacji deszczowej będą odprowadzane do odbiorników. Projektowana kanalizacja deszczowa podzielona została na trzy niezależne zlewnie.

- Zlewnia kanalizacji S1 zbierała będzie wody z odcinka od km 0+000 do km 3+850,
- Zlewnia kanalizacji S2 zbierała będzie wody z odcinka od km 4+240 do km 4+386,
- Zlewnia kanalizacji S3 zbierała będzie wody z odcinka od km 4+386 do km 6+976 (do końca opracowania).

3.3 Projektowana konstrukcja

Zaprojektowanie dwa rodzaje konstrukcji nawierzchni dla drogi o kategorii ruchu KR3:

1. Dla grupy nośności podłoża G1
2. Dla grupy nośności podłoża G3

Projektowana konstrukcja jezdni o grupie podłoża G1

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S PMB 45/80-55 - 4 cm
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 16W 35/50 - 6 cm
- warstwa podbudowa zasadniczej z betonu asfaltowego AC 22P 35/50 - 8 cm
- podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego 0/32 stab. mechanicznie - 20 cm
- istniejące podłoże o grupie nośności G1

Projektowana konstrukcja jezdni o grupie podłoża G3

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S PMB 45/80-55 - 4 cm
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 16W 35/50 - 6 cm
- warstwa podbudowa zasadniczej z betonu asfaltowego AC 22P 35/50 - 8 cm
- podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego 0/32 stab. mechanicznie - 20 cm
- warstwa wzmacniająca z GSC o $R_m=2,5$ MPa - 20 cm
- warstwa odsączająca z piasku średnioziarnistego - 15 cm

Projektowana konstrukcja ścieżki rowerowej

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 5S - 4 cm
- podbudowa z kruszywa łamanego 0/32 stab. mechanicznie - 20 cm

Konstrukcja chodników i ciągu pieszo - rowerowego i wysp dzielących

- warstwa ścieralna z kostki brukowej betonowej - 6 cm
- podsypka cementowo-piaskowa 1:4 - 4 cm
- podbudowa z kruszywa łamanego 0/32 stab. mechanicznie - 15 cm

Konstrukcja zjazdów indywidualnych

- warstwa ścieralna z kostki brukowej betonowej - 8 cm
- podsypka cementowo-piaskowa 1:4 - 3 cm
- podbudowa z kruszywa łamanego 0/32 stab. mechanicznie - 15 cm
- warstwa wzmacniająca z GSC o $R_m=2,5$ MPa - 15 cm
- warstwa odsączająca z piasku średnioziarnistego - 10 cm

Konstrukcja zjazdów publicznych

- warstwa ścieralna z kostki brukowej betonowej - 8 cm
- podsypka cementowo-piaskowa 1:4 - 3 cm
- podbudowa z kruszywa łamanego 0/32 stab. mechanicznie - 20 cm
- warstwa wzmacniająca z GSC o $R_m=2,5$ MPa - 20 cm
- warstwa odsączająca z piasku średnioziarnistego - 10 cm

Konstrukcja zatok autobusowych

- warstwa ścieralna z kostki betonowej - 8 cm
- podsypka cementowo-piaskowa 1:4 - 3 cm
- podbudowa górna z betonu C35/45 - 20 cm
- podbudowa dolna z kruszywa łamanego 0/31,5 stab. mech. - 15 cm
- warstwa gruntu stab. cementem o $R_m=2,5$ MPa (z betoniarni) - 20 cm
- warstwa odsączająca z piasku średnioziarnistego - 10 cm

4. OPIS ISTNIEJĄCEGO OZNAKOWANIA**4.1 Oznakowanie poziome**

Na odcinku objętym opracowaniem występuje oznakowanie poziome. Oznakowanie poziome przedmiotowego odcinka sprowadza się do zastosowania:

- linii osiowych służących do rozdzielenia kierunków ruchu
- linii poprzecznych P-10, P-12, P-13 i P-14
- strzałek kierunkowych P-8b, P-8d
- linii krawędziowych

Istniejące oznakowanie poziome drogi wojewódzkiej pokazano w części graficznej Rys. 2.0

4.2 Oznakowanie pionowe

Droga powiatowa na odcinku objętym opracowaniem jest prawidłowo oznakowana w zakresie oznakowania pionowego. Z uwagi jednak na przebudowę drogi powiatowej istniejące oznakowanie znajdujące się na drodze powiatowej przewidziano do wymiany.

Istniejące oznakowanie pionowe drogi wojewódzkiej pokazano w części graficznej Rys. 2.0

5. PROJEKTOWANEGO OZNAKOWANIA 5.1 Oznakowanie poziome

Projektowane oznakowanie poziome sprowadza się do oznakowania następujących elementów:

- droga powiatowa – linie osiowe i krawędziowe
- przejścia dla pieszych

Na rozpatrywanym odcinku drogi powiatowej wprowadzono nowe oznakowanie związane z ruchem samochodowym oraz pieszym. Oznakowanie poziome zostało dostosowane do nowoprojektowanych zjazdów indywidualnych i publicznych. Oznakowanie poziome drogi wojewódzkiej pozostaje bez zmian.

Wykaz projektowanego oznakowania poziomego

Lp.	Oznaczenie	Opis oznakowania	Długość [m]	Powierzchnia [m ²]
1	P-1e	„linia pojedyncza przerywana-prowadząca szeroka”	3,0	0,48
2	P-4	„podwójna ciągła”	31,0	7,44
3	P-10	„przejście dla pieszych”	7,0	22,75
4	P-12	„linia bezwzględnego zatrzymania”	11,0	5,5
Oznakowanie grubowarstwowe suma			52,0	36,17

Szczegóły projektowanego oznakowania poziomego przedstawiono w projekcie stałej organizacji ruchu – Rys. 2.0

5.2 Oznakowanie pionowe

Projektowane oznakowanie pionowe sprowadza się do oznakowania następujących elementów:

- skrzyżowania drogi powiatowej z drogą wojewódzką,
- przejścia dla pieszych,
- ograniczenia prędkości
- znaków kierunku i miejscowości

Dodatkowo na drodze wojewódzkiej wprowadzone zostaną znaki kierunkowe E-4.




Wykaz projektowanego oznakowania pionowego

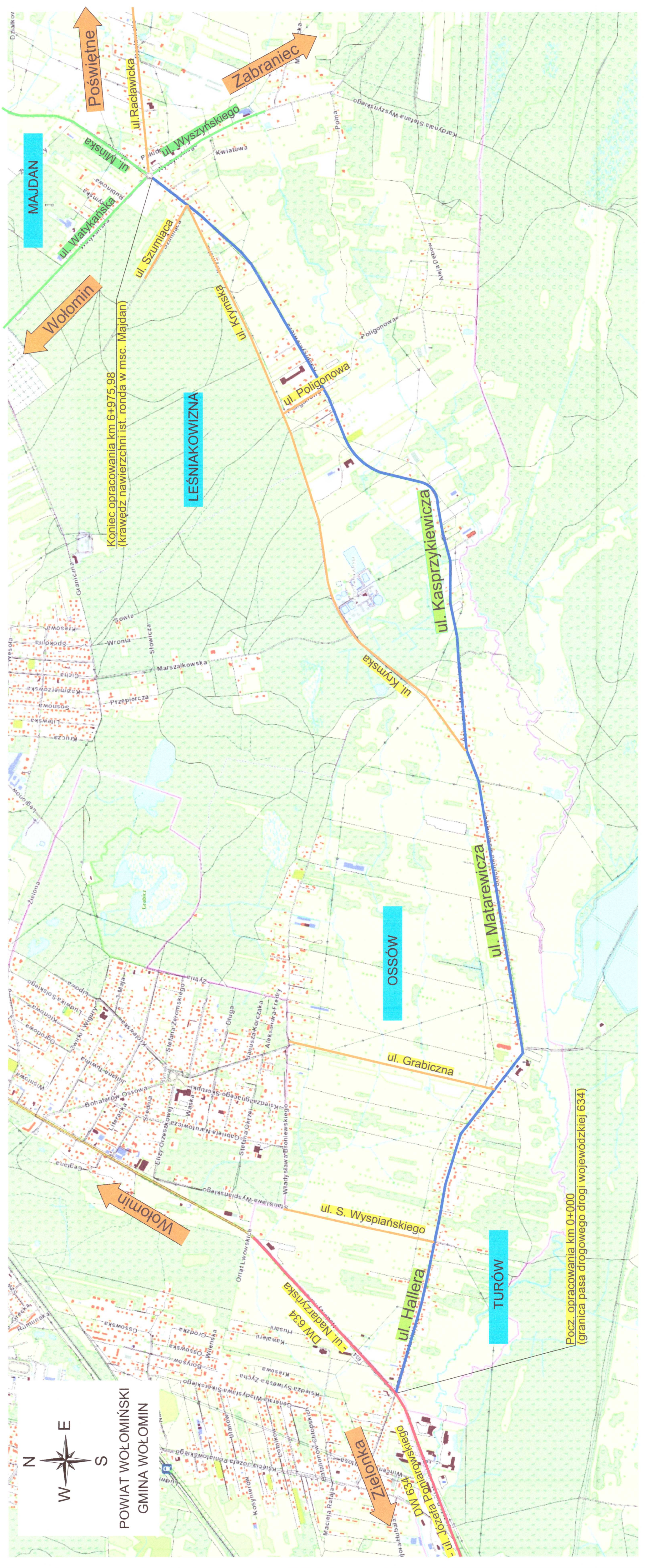
Lp.	Oznaczenie	Opis oznakowania	Grupa wielkości	Ilość[szt.]
-----	------------	------------------	-----------------	-------------

B. Część rysunkowa

1. Rys nr 1 Plan orientacyjny w skali 1:10 000
2. Rys nr 2.0 Projekt stałej organizacji ruchu w skali 1:500

LEGENDA:

-  - odcinek drogi powiatowej 4314W objęty opracowaniem
-  - drogi powiatowe w rejonie inwestycji
-  - drogi gminne posiadające powiązanie z drogą powiatową 4314W



Koniec opracowania km 6+975.98
(krawężń nawierzchni ist. ronda w msc. Majdan)

Pocz. opracowania km 0+000
(granica pasa drogowego drogi wojewódzkiej 634)


INWESTOR:
 **POWIAT WOŁOMIŃSKI**
 ul. Pradzyńskiego 3
 05-200 Wołomin

JEDNOSTKA PROJEKTOWANIA:
 **T.M.P.**
 Piotr Szydłowski
 ul. 103
 03-216 Warszawa

Biuro Projektów Drogowych
 tel. 506-226-712
 e-mail: biuro@tmprojekt.pl

NAZWA OBIEKTU BUDOWLANEGO:
**ROZBUDOWA DRUGI POWIATOWEJ NR 4314W NA ODCINKU OD
 DRUGI WOJEWÓDZKIEJ 634 DO RONDY W MIEJSCOWOŚCI
 MAJDAN**

ADRES:
 woj. mazowieckie, powiat wołomiński, gm. Wołomin

STADIUM:	BRANŻA: DROGOWA	
TYTUŁ RYSUNKU:	Plan orientacyjny	
STANOWISKO:	IMIĘ I NAZWISKO:	SPECJALNOŚĆ:
Projektant	mgr inż. Tomasz Mikołajuk	drogowa
DATA:	NR UPRAWNIENI:	PODPIS:
	LUB/0017/POOD/12	
	SKALA:	NR RYSUNKU:
	1:15 000	1

