

Jednostka projektowa:



Przedsiębiorstwo Projektowo Handlowo Usługowe
„PIEDAN” Daniel Pietrzak
siedziba/adres korespondencyjny:
04-022 Warszawa, Ul. Walewska 2 m. 37
pracownia projektowa:
04-028 Warszawa, Al. Stanów Zjednoczonych 53 lok. 217
Tel. 693 693 664; Adres e-mail: piedan@interia.pl; www.piedan.pl
Fax: 22 354 66 54, NIP: 617-167-18-51, REGON: 300019958

PROJEKTOWANIE - KIEROWANIE ROBOTAMI BUDOWLANYMI - NADZORY - DORADZTWO TECHNICZNE



ZARZĄD MIEJSKICH INWESTYCJI DROGOWYCH
ul. Sokratesa 15
01-909 Warszawa



**Przebudowa ciągu ulic Zwoleńskiej i Żegańskiej na odcinku
od ul. Pożaryskiego do ul. Mrówczej w dzielnicy Wawer
z przeprowadzeniem ruchu pod linią kolejową relacji Warszawa – Lublin
i dwoma jezdniami ul. Patriotów**

PROJEKT WYKONAWCZY

CZĘŚĆ 1 – BRANŻA DROGOWA

CZĘŚĆ 1.2 – ORGANIZACJA RUCHU

AKTUALIZACJA

Zespół projektowy

Strona tytułowa nr 2

07-2015

DO REALIZACJI

INŻYNIER
[Signature]
Rafał Chojecki

EGZ. IR

Przebudowa ciągu ulic Zwoleńskiej i Żegańskiej na odcinku od ul. Pożaryskiego do ul. Mrówczej w dzielnicy Wawer z przeprowadzeniem ruchu pod linią kolejową relacji Warszawa – Lublin i dwoma jezdniami ul. Patriotów

CZĘŚĆ 1.2 – ORGANIZACJA RUCHU

PROJEKT WYKONAWCZY

CZĘŚĆ 1 – BRANŻA DROGOWA

CZĘŚĆ 1.2 – ORGANIZACJA RUCHU

Projektant:

Mgr inż. Daniel Pietrzak

Nr upr.: MAZ/0013/POOD/10

Data: 07.2015

Podpis.....

Opracował:

mgr inż. Grzegorz Dominik

Nr upr.: -

Data: 07.2015

Podpis.....

Warszawa, Lipiec 2012 r.

SPIS ZAWARTOŚCI PROJEKTU WYKONAWCZEGO

STRONA TYTYŁOWA

I. CZĘŚĆ OPISOWA

II. OPINIE, UZGODNIENIA, DECYZJE

III. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

I. CZĘŚĆ OPISOWA

spis treści

1.	DANE OGÓLNE	6
1.1	Zamawiający	6
1.2	Cel inwestycji	6
1.3	Przedmiot opracowania	6
1.4	Zakres opracowania	7
2.	STAN ISTNIEJĄCY	8
2.1	Rondo na skrzyżowaniu ulic Pożaryskiego i Żegańskiej.	9
2.2	Rondo na skrzyżowaniu ulic Żegańskiej, Szpotańskiego i Patriotów.	9
2.3	Rondo na skrzyżowaniu ulic Zwoleńskiej, Szpotańskiego i Patriotów.	9
2.4	Rondo na skrzyżowaniu ulic Zwoleńskiej i Mrówczej.	9
2.5	Skrzyżowanie ulic Żegańskiej i Dworcowej.	9
2.6	Ciąg ulicy Żegańskiej od ulicy Pożaryskiego do przejazdu kolejowego	10
3.	STAN PROJEKTOWANY	10
3.1	Zakres zmian organizacji ruchu	10
3.1.1	Rondo na skrzyżowaniu ulic Żegańskiej i Pożaryskiego.	11
3.1.2	Rondo na skrzyżowaniu ulic Żegańskiej, Szpotańskiego i Patriotów.	11
3.1.3	Rondo na skrzyżowaniu ulic Zwoleńskiej, Szpotańskiego i Patriotów.	11
3.1.4	Rondo na skrzyżowaniu ulic Zwoleńskiej i Mrówczej.	11
3.1.5	Rondo na skrzyżowaniu ulic Żegańskiej i Dworcowej.	11
3.1.6	Tunel pod linią kolejową	12
3.1.7	Skrzyżowanie Zwoleńskiej z południową częścią Mrówczej	12
3.2	Oznakowanie poziome	12
3.3	Oznakowanie pionowe	12
III.	CZĘŚĆ RYSUNKOWA	14

1. DANE OGÓLNE

1.1 Zamawiający

Zarząd Miejskich Inwestycji Drogowych, 00-801 Warszawa, ul. Chmielna 120.

1.2 Cel inwestycji

Celem inwestycji jest poprawienie warunków ruchu na obszarze ciągu ulic Zwoleńskiej i Żegańskiej na odcinku ul. Pożaryskiego do ul. Mrówczej. Przebudowa zapewni niezbędny poziom bezpieczeństwa pieszym i rowerzystom oraz poprawi jakość obsługi obiektów przyległych. Zapewni również bezkolizyjne przejście pod linią kolejową relacji Warszawa Lublin.

1.3 Przedmiot opracowania

Przedmiotem inwestycji jest przebudowa ciągu ulic Zwoleńskiej i Żegańskiej na odcinku od ul. Pożarskiego do ul. Mrówczej z przeprowadzeniem ruchu pod linią kolejową relacji Warszawa - Lublin.

Podstawa opracowania i materiały wyjściowe:

- Opis przedmiotu zamówienia
- Mapy sytuacyjno – wysokościowe wykonane jako materiał cyfrowy przez Progeo Sp. z o.o. z siedzibą w 00-372 Warszawa ul. Foksał 16
- Ustalenia z Zamawiającym

Podstawa prawna:

Ustawa Nr 414 z dnia 07.07.1994 r Prawo Budowlane (Dz. U. Nr 89/1994) - wraz z późniejszymi zmianami,

Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. (Dz. U. Nr 120, poz. 1133 z 2003 r.) w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego,

Rozporządzeniem 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. 202, poz. 2072 z dnia 16 września 2004 r. z późn. zm.),

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23.12.2003 w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach zarządzania

ruchem na drogach publicznych oraz wykonania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. Nr 220, poz. 2181) wraz z załącznikami nr 1-4 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r.

Zarządzenie Nr 5523/2010 Prezydenta m. st. Warszawy z dnia 18 listopada 2010 w sprawie tworzenia korzystnych warunków dla rozwoju systemu transportu rowerowego na terenie miasta stołecznego Warszawy.

Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dn. 02.03.1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, poz. 430),

Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dn. 30.05.2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 63, poz. 735),

Rozporządzenie Ministra Spraw Wewn. i Administracji z dn. 24.09.1998 r w sprawie ustalenia geotechniczne warunków posadowienia obiektów (Dz. U. Nr 120, poz. 1133).

1.4 Zakres opracowania

Zakres opracowania obejmuje:

- Przebudowę układu drogowego, obejmującą budowę rond na następujących skrzyżowaniach:
 - Ul. Zwoleńska, ul. Mrówcza, zjazd do tunelu
 - Ul. Zwoleńska, ul. Patriotów
 - Ul. Patriotów, ul Szpotańskiego, ul. Żegańska.
 - Ul. Żegańska, ul. Dworcowa
 - Ul. Pożaryskiego, ul. Żegańska.
- Budowę tunelu pod torami PKP
- Budowę przejścia podziemnego pod torami PKP
- Budowę przejścia podziemnego przy projektowanym rondzie na skrzyżowaniu ulic Żegańskiej i Dworcowej.
- Budowę kanalizacji deszczowej dla odwodnienia projektowanej ulicy, tunelu oraz przejść podziemnych, wraz z pompowniami wód deszczowych w wymaganym zakresie.
- Budowę oświetlenia ulicznego

- Przebudowa kanalizacji sanitarnej i sieci wodociągowej kolidującej z projektowaną ulicą
- Przebudowa sieci energetycznych kolidujących z projektowaną ulicą
- Przebudowa sieci teletechnicznych (Netia, Aster, TPSA) kolidujących z projektowaną ulicą
- Przebudowa sieci gazowych kolidujących z projektowaną ulicą
- Przebudowa sieci ciepłowniczych kolidujących z projektowaną ulicą
- Rozbiórki obiektów kolidujących z projektowaną ulicą
- Inwentaryzację zieleni z gospodarką istniejącą roślinnością
- Nasadzenia zieleni i założenie trawników

2. STAN ISTNIEJĄCY

Istniejącą organizację ruchu przedstawiono na rysunku 1.2-02.

W zakresie opracowania w stanie istniejącym znajdują się:

- rondo na skrzyżowaniu ulic Żegańskiej i Pożaryskiego
- rondo na skrzyżowaniu ulic Żegańskiej, Szpotańskiego i Patriotów
- rondo na skrzyżowaniu ulic Zwoleńskiej, Szpotańskiego i Patriotów
- rondo na skrzyżowaniu ulic Zwoleńskiej i Mrówczej
- skrzyżowanie ulic Dworcowej i Żegańskiej
- ciąg ulicy Żegańskiej od ulicy Pożaryskiego do przejazdu kolejowego

Tabela Klas i Kategorii Ulic w zakresie opracowania.

Ulica	odcinek	Kategoria	Klasa
Zwoleńska	Trakt Lubelski - Patriotów	Powiatowa	Zbiorcza
Szpotańskiego (ul. Wsch.)	Poprzeczna VIII – Żegańska	Powiatowa	Zbiorcza
Szpotańskiego (ul. Zach.)	Lucerny - Zwoleńska	Powiatowa	Główna
Patriotów (ul. Wsch.)	Żegańska – granica miasta	Powiatowa	Zbiorcza
Patriotów (ul. Zach.)	Zwoleńska – granica miasta	Powiatowa	Zbiorcza
Żegańska	Patriotów - Bilszowicka	Powiatowa	Zbiorcza
Pożaryskiego	Kajki - Żegańska	Powiatowa	Zbiorcza
Mrówcza	Cała ulica	Gminna	Lokalna
Dworcowa	Cała ulica	Gminna	Dojazdowa

2.1 Rondo na skrzyżowaniu ulic Pożaryskiego i Żegańskiej.

Jest to rondo cztero wlotowe, jedno pasowe z wyspą centralną. Na wlotach ulicy Żegańskiej i północnym wlocie ulicy Pożaryskiego występują wyspy z azylami dla pieszych. Na południowym wlocie ulicy Pożaryskiego występuje skanalizowany pas do jazdy w prawo. Szerokość jezdni na rondzie wynosi około 6,5m, średnica wyspy środkowej wynosi około 15m z pierścieniem szerokości 2,5m. Ruch pieszych przeprowadzony jest przez wszystkie wloty ronda.

2.2 Rondo na skrzyżowaniu ulic Żegańskiej, Szpotańskiego i Patriotów.

Jest to rondo czterowlotowe, jednopasowe z przejezdną wyspą centralną. Na wlotach ulicy Szpotańskiego i Patriotów występują wyspy z azylami dla pieszych. Na wlocie ulicy Żegańskiej występuje pas do jazdy w prawo. Na zachodnim wlocie występuje przejazd kolejowy. Średnica wyspy wynosi około 5m. Ruch pieszych przeprowadzony jest przez wszystkie wloty ronda oprócz zachodniego wlotu.

2.3 Rondo na skrzyżowaniu ulic Zwoleńskiej, Szpotańskiego i Patriotów.

Jest to rondo cztero wlotowe, jedno pasowe z wyspą centralną. Na wlotach ulicy Szpotańskiego i Patriotów występują wyspy z azylami dla pieszych. Na wlocie ulicy Patriotów występuje pas do jazdy w prawo. Na wschodnim wlocie występuje przejazd kolejowy. Średnica wyspy wraz z pierścieniem wynosi około 13m. Ruch pieszych przeprowadzony jest przez wszystkie wloty ronda oprócz wschodniego wlotu.

2.4 Rondo na skrzyżowaniu ulic Zwoleńskiej i Mrówczej.

Jest to rondo cztero wlotowe, jedno pasowe z przejezdną wyspą centralną. Osie wlotów są prostopadłe. Na wlocie ulicy Patriotów występuje pas do jazdy w prawo. Na wschodnim wlocie występuje przejazd kolejowy. Średnica wyspy wynosi około 4,00m. Ruch pieszych przeprowadzony jest przez wszystkie wloty ronda oprócz wschodniego wlotu.

2.5 Skrzyżowanie ulic Żegańskiej i Dworcowej.

Jest to skrzyżowanie „teowe”. Ulica Dworcowa jest drogą podporządkowaną jedno jezdniową, dwukierunkową. Ulica Żegańska jest drogą główną, jedno jezdniową, dwukierunkową. W zachodniej części skrzyżowania, w jezdni ul. Żegańskiej zlokalizowane jest przejście dla pieszych.

2.6 Ciąg ulicy Żegańskiej od ulicy Pożaryskiego do przejazdu kolejowego

Na tym odcinku ulica Żegańska jest drogą główną, jedno jezdniową, dwukierunkową. Wzdłuż jezdni obustronnie przeprowadzone są chodniki dla pieszych. Występuje tu wiele zjazdów publicznych i prywatnych.

3. STAN PROJEKTOWANY

Zakres zmian w stałej organizacji ruchu przedstawia rysunek nr ILF/WS-PB-D-1.2-03.

Powyższy rysunek zawiera lokalizację projektowanego oznakowania pionowego i poziomego, jak również proponowaną lokalizację wygrodzeń segmentowych – zastosowanych w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu. Zaprojektowano je w pasie rozdziału oraz przy niektórych bocznych krawężniach w rejonach skrzyżowań, w celu właściwego ukierunkowania ruchu pieszego.

3.1 Zakres zmian organizacji ruchu

Zakres obejmuje wprowadzenie zmian w stałej organizacji dla inwestycji miejskiej polegającej na przebudowie ciągu ulic Zwoleńskiej i Żegańskiej na odcinku od ul. Pożarskiego do ul. Mrówczej z przeprowadzeniem ruchu pod linią kolejową relacji Warszawa – Lublin. Długość rozbudowywanego odcinka wynosi około 800m, z czego ok. 550 m po nowym śladzie. W ciągu projektowanego odcinka znajdzie się tunel o długości ok. 80 m, zastępujący istniejący przejazd jednopoziomowy przez tory. Istniejący przejazd przez tory zostanie zamknięty po ukończeniu inwestycji. W ramach inwestycji wybudowane zostaną dwa podziemne przejścia dla pieszych. Pierwsze pod torami PKP i jezdnią ul. Szpotańskiego, drugie w rejonie Urzędu Dzielnicy Wawer. Budowa wymagać będzie wyburzenia 35 obiektów.

W ramach projektu zostaną przebudowane:

- rondo na skrzyżowaniu ulic Żegańskiej i Pożaryskiego
- rondo na skrzyżowaniu ulic Żegańskiej, Szpotańskiego i Patriotów
- rondo na skrzyżowaniu ulic Zwoleńskiej, Szpotańskiego i Patriotów
- rondo na skrzyżowaniu ulic Zwoleńskiej i Mrówczej

W ramach projektu zostaną wykonane:

- Rondo na skrzyżowaniu ulic Żegańskiej i Dworcowej
- Tunel pod linią kolejową
- Skrzyżowanie Zwoleńskiej z południową częścią Mrówczej.

3.1.1 Rondo na skrzyżowaniu ulic Żegańskiej i Pożaryskiego.

Zaprojektowano rondo czterowlotowe, jednopasowe z wyspą centralną. Na wlotach ulicy Żegańskiej i północnym wlocie ulicy Pożaryskiego występują wyspy z azylami dla pieszych. Na południowym wlocie ulicy Pożaryskiego występuje skanalizowany pas do jazdy w prawo. Szerokość jezdni na rondzie wynosi 6m, średnica wyspy wraz z pierścieniem wynosi 28m. Średnica zewnętrzna ronda wynosi 40m. Ruch pieszych przeprowadzony jest przez wszystkie wloty ronda. Na zachodnim wlocie ulicy Żegańskiej i południowym wlocie ulicy Pożaryskiego zaprojektowano przejazdy rowerowe.

3.1.2 Rondo na skrzyżowaniu ulic Żegańskiej, Szpotańskiego i Patriotów.

Jest to rondo trzywlotowe, jednopasowe z wyspą centralną. Na wszystkich wlotach występują wyspy rozdzielające. Na wlocie ulicy Żegańskiej oraz ulicy Szpotańskiego występują przejścia dla pieszych. Średnica wyspy z pierścieniem wynosi 13m. Szerokość jezdni na rondzie wynosi 6m. Średnica zewnętrzna ronda wynosi 25m. Ruch pieszych przeprowadzony jest przez wszystkie wloty ronda.

3.1.3 Rondo na skrzyżowaniu ulic Zwoleńskiej, Szpotańskiego i Patriotów.

Jest to rondo trzywlotowe, jednopasowe z wyspą centralną. Na wszystkich wlotach występują wyspy rozdzielające. Na wlotach ulic Zwoleńskiej oraz Patriotów zlokalizowano przejścia dla pieszych. Średnica wyspy wraz z pierścieniem wynosi 13m. Szerokość jezdni na rondzie wynosi 6m. Średnica zewnętrzna ronda wynosi 25m.

3.1.4 Rondo na skrzyżowaniu ulic Zwoleńskiej i Mrówczej.

Jest to rondo cztero wlotowe, turbinowe z wyspą centralną. Północny wlot ulicy Mrówczej jest jezdnią dwukierunkową z powierzchnią wydzieloną. Wschodni wlot jest ulicą dwujezdniową z pasem rozdziału z dwoma pasami ruchu w obu kierunkach. Południowy wlot jest ulicą jedno jezdniową z wyspą rozdzielającą. Zachodni wlot jest ulicą jedno jezdniową z wyspą rozdzielającą z dwoma pasami ruchu w obu kierunkach. Przejścia dla pieszych zlokalizowane są na wszystkich wlotach. Średnica wyspy wraz z pierścieniem wynosi 26m. Średnica zewnętrzna ronda wynosi 42m. Na rondzie zaprojektowano dwa pasy ruchu szerokości 4m każdy.

3.1.5 Rondo na skrzyżowaniu ulic Żegańskiej i Dworcowej.

Jest to rondo o pięciu wlotach, turbinowe z wyspą centralną. Północny wlot jest jezdnią dwukierunkową z powierzchnią wydzieloną. Wschodni wlot jest ulicą dwujezdniową z pasem rozdziału. Południowy wlot jest jezdnią dwukierunkową. Zachodni wlot ulicy Żegańskiej jest jezdnią dwukierunkową z wyspą rozdzielającą. Zachodni wlot ulicy

prowadzącej do tunelu jest ulicą dwujezdniową z dwoma pasami ruchu w obu kierunkach z pasem rozdziātu. Przejścia dla pieszych zlokalizowane są na północnym, południowym i wschodnim wlocie. Na wlocie południowym zlokalizowano przejazd rowerowy. Pod zachodnim wlotem ulicy Zwoleńskiej zaprojektowano przejście dla pieszych. Średnica wyspy wraz z pierścieniem wynosi 26m. Średnica zewnętrzna ronda wynosi 42m. Na rondzie zaprojektowano dwa pasy ruchu szerokości 4m każdy.

3.1.6 Tunel pod linią kolejową

Tunel zlokalizowany jest w ciągu ulicy prowadzonej po nowym śladzie. Zaprojektowany jest jako ulica dwujezdniowa z pasem rozdziātu, o dwóch pasach ruchu w obu kierunkach. Pasy ruchu zaprojektowano o szerokości 3,50m każdy. Długość tunelu wynosi około 80m.

3.1.7 Skrzyżowanie Zwoleńskiej z południową częścią Mrówczej

Jest to skrzyżowanie „teowe”. Ulica Mrówcza jest drogą podporządkowaną jednojezdniową, dwukierunkową. Ulica Zwoleńska jest drogą główną, jednojezdniową, dwukierunkową. W wschodniej części skrzyżowania, w jezdni ul. Żegańskiej zlokalizowane jest przejście dla pieszych oraz przejazd dla rowerów. W południowej części skrzyżowania, w jezdni ul. Mrówczej zlokalizowane jest przejście dla pieszych.

3.2 Oznakowanie poziome

Projektowane oznakowanie poziome zostało dopasowane do warunków ruchu. Oznakowanie poziome należy wykonać w barwie białej z materiałów atestowanych. Oznakowanie podłużne, projektowane na granicy opracowania należy wykonać tak by utrzymać ciągłość z istniejącym oznakowaniem.

3.3 Oznakowanie pionowe

Projektowane oznakowanie pionowe zostało dostosowane do nowych warunków ruchu.

Znaki z grupy wielkości średniej dla całego opracowania z wyjątkiem znaków dotyczących ruchy pieszych i rowerzystów (znaki C-13, C-16, C-13/16 – rozmiar „M”).

Lica znaków z folii odblaskowej II generacji dla całego opracowania.

Sposób umieszczenia znaków:

- skrajnia pozioma: 0,5 –2,0 m od krawędzi jezdni (słupki do znaku odpowiednio minimum 0,9 m od krawędzi jezdni);
- skrajnia pionowa znaków: 2,2 m (od poziomu chodnika) w przypadku chodników i 2,5m (od poziomu nawierzchni) w przypadku ścieżek rowerowych.

Słupki do znaków umieszczać poza płaszczyzną chodników i ścieżek rowerowych.
W przypadku braku pasa zieleni między jezdnią a chodnikiem, w którym można by umieścić słupek znaku, należy znak umieścić na słupku z wysięgnikiem, wstawionym poza chodnikiem lub ścieżką rowerową (zgodnie ze szkicem zamieszczonym na rysunku 1A).

III. CZĘŚĆ RYSUNKOWA

SPIS RYSUNKÓW:

0 – PLAN ORIENTACYJNY

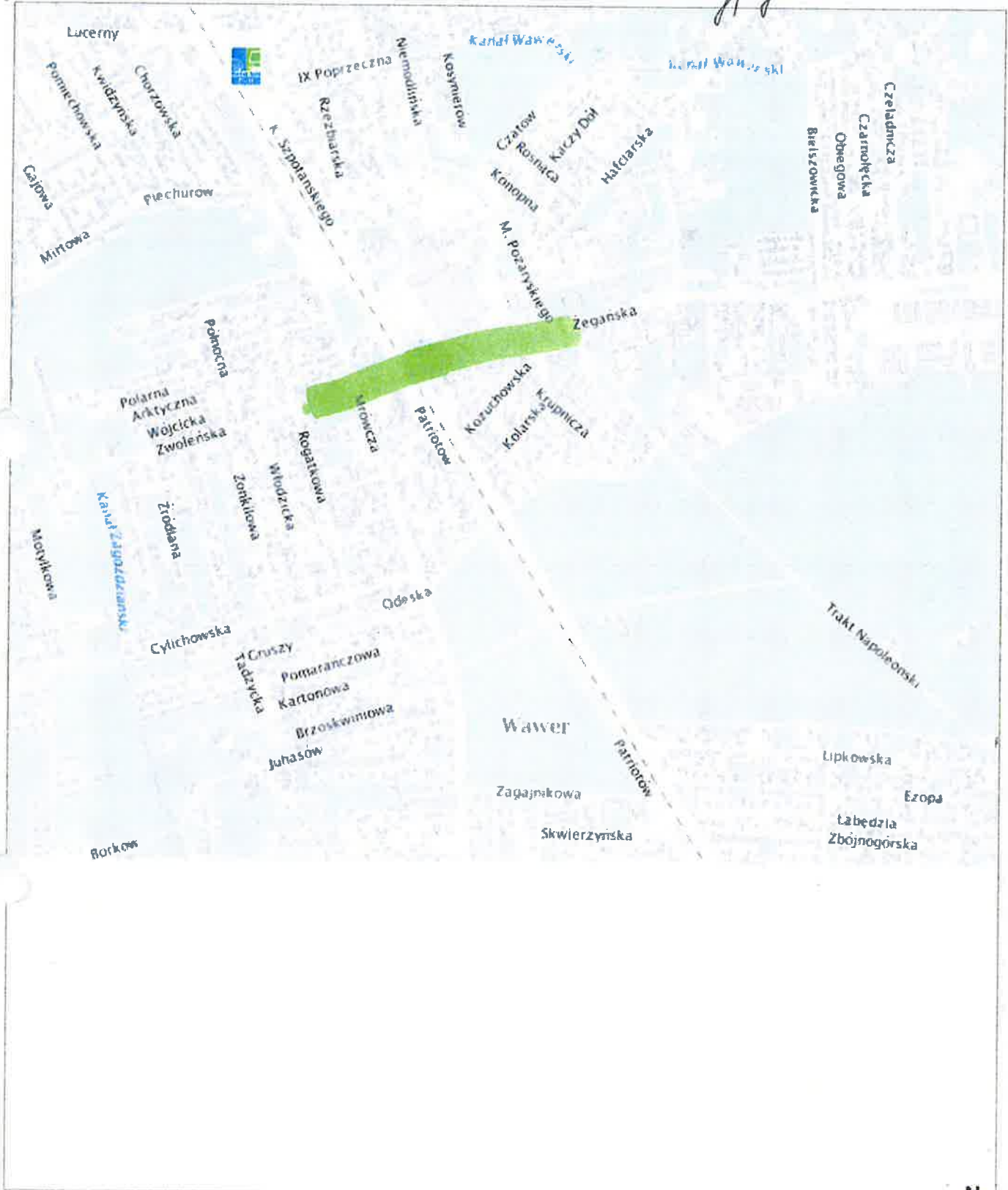
1.2-2 – ISTNIEJĄCA ORGANIZACJA RUCHU

1 z 2 – STAŁA ORGANIZACJA RUCHU

2 z 2 – STAŁA ORGANIZACJA RUCHU

 miasto stołeczne Warszawa - WARSZAWA DZISIAJ

Plan orientacyjny



wydruk mapy w skali 1: 16000

Prezentowana w naszym serwisie internetowa mapa Warszawy ma charakter wyłącznie poglądowy i w żadnym razie nie może być traktowana jako dokument oficjalny. Nie może też być podstawą jakichkolwiek czynności administracyjnych czy urzędowych.

Legenda

- Projektowany krawężnik kamienny wystający szer. 20cm (jezdnie KR5)
- Projektowany krawężnik kamienny wtopiony szer. 20cm (jezdnie KR5)
- Projektowane obrzeża chodnikowe
- Projektowany krawężnik betonowy wystający szer. 15cm
- Projektowany krawężnik betonowy wtopiony szer. 15cm
- Projektowany krawężnik betonowy wystający szer. 20cm (jezdnie KR3)
- Projektowany krawężnik betonowy wtopiony szer. 20cm (jezdnie KR3)

- Projektowany bariera ochronna wyjścia na peron
- Nawierzchnia z kostki brukowej grubości 6cm - pas dzielący / wyspa dzieląca
- Nawierzchnia z płyt betonowych 50x50x7cm - chodniki / opaska
- Nawierzchnia z betonu asfaltowego - KR5
- Nawierzchnia z betonu asfaltowego - KR3
- Nawierzchnia z kostki brukowej gr. 8cm - zjazdy indywidualne
- Nawierzchnia z kostki brukowej gr. 8cm - zjazdy publiczne, parkingi
- Nawierzchnia z betonu asfaltowego drobnoziarnistego - ścieżki rowerowe
- Nawierzchnia z kostki kamiennej - pieszścielnie rondo
- Nawierzchnia z betonu cementowego - zatoki autobusowe
- Nawierzchnia z płyt azurowych zbrojonych

- Istniejące oznakowanie poziome
- Projektowane oznakowanie poziome
- Projektowane balustrady drogowe
- Istniejące oznakowanie pionowe
- Projektowane oznakowanie pionowe
- Istniejący próg zwalniający
- Punktowe elementy odbliaskowe
- Projektowane latarnie
- Projektowane granice pasa drogowego
- Zakres przejścia przez teren kolejowy (teren zamknięty)
- Granica robót

DO REALIZACJI

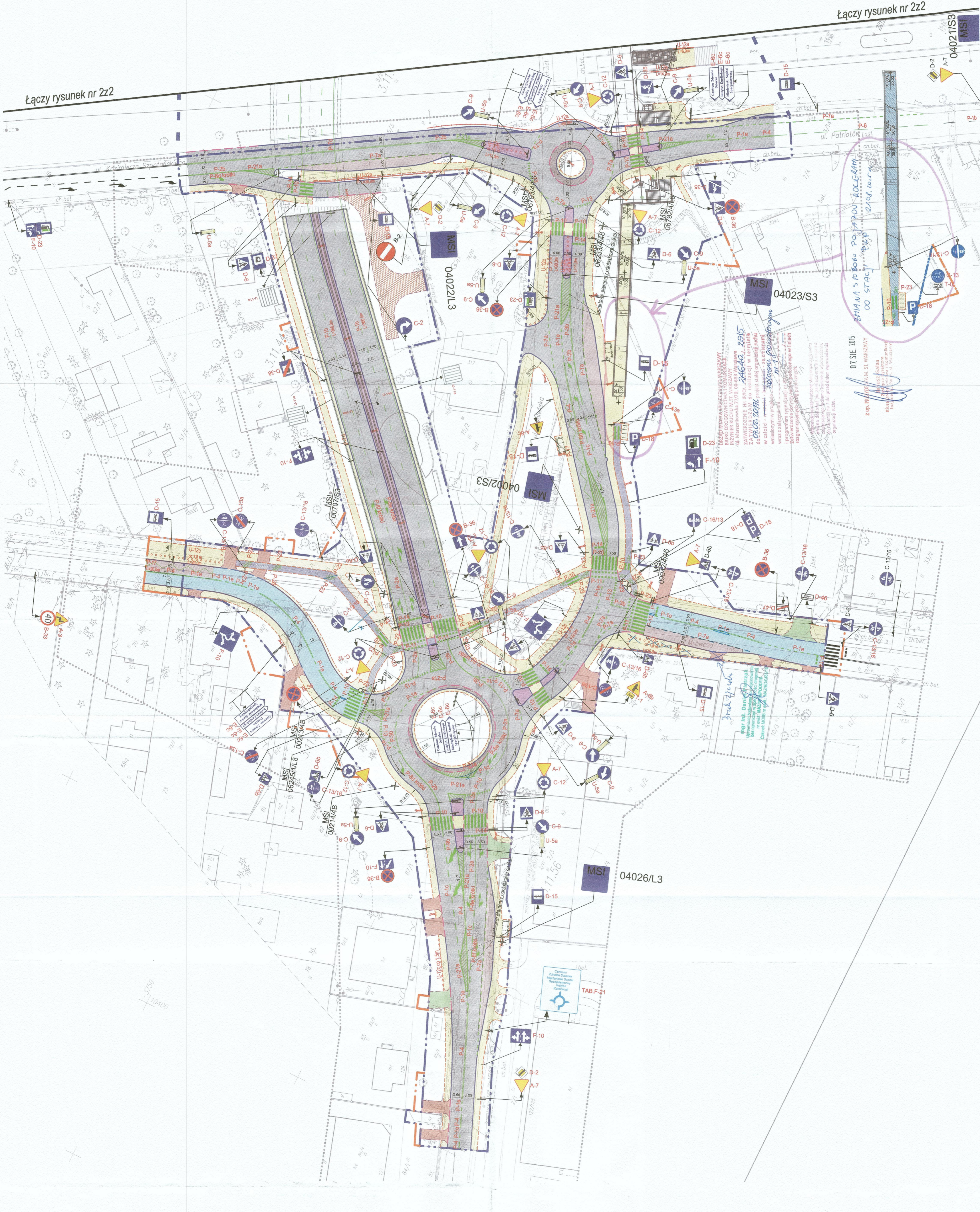
INŻYNIER
Regina Chojacka

PA	
Przedsiębiorstwo Projektowo-Instalacyjne Długołęka	
ul. Wesoła 23, 01-077 Warszawa	
KRS: 142836926, NIP: 525-208-80-00, REGON: 142836926	
Przebudowa ciągu ulic Zwoleńskiej / Zganiekiej na odcinku od ul. Przemysłowej do ul. Młoczyńskiego w dzielnicy Włoczek z przebudową ul. Przemysłowej w kierunku ul. Włoczek - Łachin i ul. Włoczek - Łachin - Piotrków	
ul. Włoczek - Łachin, Długołęka, Warszawa, woj. mazowiecki	
Projektant	Projekt stałej organizacji ruchu
SR	SR
Skala	1:2
Wzrost	1:500

URZĄD MIASTA STOLICZNEGO WARSZAWY
BIURO DROGOWNICTWA I KOMUNIKACJI
ul. Wesoła 23, 01-077 Warszawa
ZAWIERZAM do realizacji konsekwencji organizacji ruchu w zakresie:
- oznakowanie poziomego,
- oznakowanie pionowego,
- urządzeń balustrad drogowych.

Konkrety wypracowane i uwzględnione
przez Biuro Drogownictwa i Komunikacji
ul. Wesoła 23, 01-077 Warszawa
07 SIE 2015
2015.08.21

Regina Chojacka



Łączy rysunek nr 222

07 SIE 2015
z up. PRZEDSIĘBIORCY
ul. Włoczek - Łachin, Długołęka, Warszawa, woj. mazowiecki

Regina Chojacka

URZĄD MIASTA STOLICZNEGO WARSZAWY
BIURO DROGOWNICTWA I KOMUNIKACJI
ul. Wesoła 23, 01-077 Warszawa
ZAWIERZAM do realizacji konsekwencji organizacji ruchu w zakresie:
- oznakowanie poziomego,
- oznakowanie pionowego,
- urządzeń balustrad drogowych.