

**ROSBUD Sp. z o. o.**

ul. Stanisława Moniuszki 3

07-202 Wyszaków

email: biuro@rosbud.pl

## DOKUMENTACJA PROJEKTOWA

Nazwa obiektu budowlanego:

**Przebudowa drogi relacji Zdziebórz – Ulasek**

Adres obiektu:

Jednostka ewidencyjna: 143504\_2 Somianka

Obręb ewidencyjny: 0024 Ulasek

Działki ewid. nr: 22

Gmina Somianka, powiat wyszkowski, województwo mazowieckie

Inwestor:

**Wójt Gminy Somianka**

ul. Armii Krajowej 4

07-203 Somianka



Rodzaj opracowania:

**MATERIAŁY DO ZGŁOSZENIA ROBÓT NIEWYMAGAJĄCYCH  
POZWOLENIA NA BUDOWĘ – PROJEKT BUDOWLANY**

Branża:

**DROGOWA**

Kategoria obiektu budowlanego:

**XXV****Projektant***mgr inż. Robert Rosiński*  
*upr. bud. nr MAZ/0140/POOD/12*

.....

Data opracowania:

**GRUDZIEŃ 2023**

## **SPIS ZAWARTOŚCI DOKUMENTACJI PROJEKTOWEJ:**

### **Nazwa obiektu budowlanego:**

**Przebudowa drogi relacji Zdziebórz-Ulasek**

### **Adres obiektu:**

Jednostka ewidencyjna: 143504\_2 Somianka

Obręb ewidencyjny: 0024 Ulasek

Działki ewid. nr: 22

Gmina Somianka, powiat wyszkowski, województwo mazowieckie

### **Spis treści**

1. Wstęp.....	3
1.1 Przedmiot inwestycji .....	3
1.2 Inwestor .....	3
1.3 Lokalizacja inwestycji.....	3
1.4 Podstawa opracowania .....	3
1.5 Cel opracowania .....	4
1.6 Przedmiot zamierzenia budowlanego.....	4
2. Istniejące zagospodarowanie terenu .....	4
3. Projektowane zagospodarowanie terenu .....	4
4. Zakres robót budowlanych.....	5
5. Termin rozpoczęcia robót budowlanych.....	6
6. Zestawienie powierzchni w granicach opracowania.....	6
7. Przekrój poprzeczny .....	6
8. Plan sytuacyjny .....	6
9. Rozwiązanie wysokościowe .....	6
10. Konstrukcje nawierzchni .....	7
11. Odwodnienie .....	8
12. Informacje dotyczące terenu/działki .....	8
13. Informacja o obszarze oddziaływania obiektu .....	9
14. Zabezpieczenie robót .....	10
15. Wpływ projektowanych robót na środowisko.....	10
16. Część rysunkowa .....	11
16.1 Rys. 1.0 – Plan orientacyjny w skali 1:25 000 .....	12
16.2 Rys. 2.0 – Projekt zagospodarowania terenu w skali 1:500.....	13
16.3 Rys. 3.0 – Przekroje konstrukcyjne w skali 1:50.....	14
16.4 Rys. 4.0 – Profil podłużny w skali 1:100/1000 .....	15

# **MATERIAŁY DO ZGŁOSZENIA ROBÓT BUDOWLANYCH NIEWYMAGAJĄCYCH POZWOLENIA NA BUDOWĘ – branża drogowa**

## **1. Wstęp**

### **1.1 Przedmiot inwestycji**

**Przebudowa drogi relacji Zdziebórz-Ulasek**

### **1.2 Inwestor**

**Wójt Gminy Somianka**

Ul. Armii Krajowej 4

07-203 Somianka



### **1.3 Lokalizacja inwestycji**

Jednostka ewidencyjna: 143504\_2 Somianka

Obręb ewidencyjny: 0024 Ulasek

Działki ewid. nr: 22

Gmina Somianka, powiat wyszkowski, województwo mazowieckie

### **1.4 Podstawa opracowania**

Podstawą opracowania dokumentacji projektowej na przebudowę drogi relacji Zdziebórz – Ulasek jest:

- umowa z Zamawiającym;
- aktualna mapa zasadnicza w skali 1:500 pobrana z zasobów Powiatowego Ośrodka Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej w Wyszkowie;
- pomiary uzupełniające sytuacyjno - wysokościowe przeprowadzone na terenie inwestycji;
- inwentaryzacja terenu istniejącego;
- Katalog Typowych Nawierzchni Podatnych i Półsztywnych (Załącznik do zarządzenia Nr 31 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 16.06.2014 r.);
- Rozporządzenie Ministra Rozwoju z dnia 11 września 2020 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz. U. z 2020 r., poz. 1609);
- Rozporządzenie Ministra Rozwoju i Technologii z dnia 20 grudnia 2021 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno-użytkowego (Dz. U. z 2021 r., poz. 2454);

- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz. U. z 2022 r. poz. 1518);
- uzgodnienia technologiczno – wykonawcze z Zamawiającym.

### **1.5 Cel opracowania**

Celem opracowania jest wykonanie dokumentacji projektowej w celu spełnienia wymogów formalnych do zgłoszenia robót budowlanych na przebudowę drogi relacji Zdziebórz-Ulasek. Wymieniona wyżej przebudowa przyczyni się do poprawy komfortu oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego na przedmiotowym odcinku przebudowy. Wszystkie elementy planowanej przebudowy mieszczą się w granicach działek należących do Inwestora – Gminy Somianka.

### **1.6 Przedmiot zamierzenia budowlanego**

Przedmiotem opracowania jest projekt budowlany do zgłoszenia robót budowlanych niewymagających pozwolenia na budowę dla zadania pn.: „Przebudowa drogi relacji Zdziebórz-Ulasek o długości 574,00 m.

## **2. Istniejące zagospodarowanie terenu**

Planowana inwestycja zlokalizowana jest w województwie mazowieckim, powiecie wyszkowskim, Gminie Somianka. Pas drogowy odcinka projektowanej drogi stanowi własność Gminy Somianka. Szerokość istniejącego pasa drogowego drogi na odcinku objętym opracowaniem wynosi ok. od 9,00 do 12,00 m. Przebudowa drogi relacji Zdziebórz-Ulasek rozpoczyna się od zjazdu z drogi gminnej lokalnej nr 440403W, wykonanej z betonu asfaltowego, a kończy się na wysokości działki ewid. Nr 21. Okolice drogi stanowią pola uprawne oraz zabudowa jednorodzinna. W chwili obecnej nawierzchnia jezdni wykonana jest z kruszywa naturalnego o szerokości około 3,0 m, o zmiennych spadkach poprzecznych jak i podłużnych. Odwodnienie drogi odbywa się poprzez spływ wody w liczne zaniżenia terenu i wchłanianie do gruntu.

### **UZBROJENIE TERENU:**

Na terenie objętym opracowaniem brak sieci uzbrojenia

## **3. Projektowane zagospodarowanie terenu**

Przebudowa drogi relacji Zdziebórz-Ulasek polegać będzie na budowie nawierzchni jezdni z betonu asfaltowego, wraz z poboczem z kruszywa łamanego, zjazdami zwykłymi z kruszywa łamanego oraz poboczami zjazdów z kruszywa naturalnego. Projektowana

jezdni zaczyna przy włączeniu w istniejącą drogę nr 440403W zgodnie z kilometrażem 0+013,83, a kończy się na wysokości działki ewid. Nr 21 w kilometrażu 0+587,83.

Założenia do projektowania:

- klasa drogi –wewnętrzna;
- szerokość projektowanej jezdni – 5,00 m z przewężeniem do 4,0 m;
- odwodnienie jezdni zapewniają odpowiednie spadki poprzeczne i podłużne, wody powierzchniowe z powierzchni jezdni trafiają na pobocza oraz tereny zielone znajdujące się w granicach pasa drogowego należącego do Inwestora;
- łączna długość przebudowywanego odcinka drogi – 574,00 mb;
- nawierzchnia jezdni z betonu asfaltowego;
- spadek poprzeczny jezdni – dwustronny 2%;
- zjazdy zwykle do posesji zaprojektowano o nawierzchni z kruszywa łamanego, jezdni zjazdu o szerokości 5,00 m, połączenie z projektowaną drogą gminną wyokrąglone łukami o promieniu  $R=3,00m$ ;
- pobocze jezdni zaprojektowano o nawierzchni z kruszywa łamanego, o szerokości 0,5 m, spadek poprzeczny 8%;
- pobocze zjazdów zaprojektowano o nawierzchni z kruszywa naturalnego, o szerokości 0,5 m;
- zaplanowano wycinkę 41 drzew kolidujących z projektowaną inwestycją.

Przebudowę jezdni projektuje się istniejącym śladem z niewielkimi korektami, uwzględniając istniejące zagospodarowanie pasa drogowego i terenu przyległego.

Przebudowywana jezdni po wykonaniu będzie miała szerokość 5,00 m. Lokalizację drogi, zjazdów, parametry łuków poziomych i wymiary charakterystyczne pokazano na projekcie zagospodarowania terenu (Rys. nr 2.0).

#### **4. Zakres robót budowlanych**

Dokumentacja zakłada wykonanie następujących czynności w ramach robót budowlanych:

- roboty pomiarowe i przygotowawcze,
- roboty ziemne,
- wykonanie podbudowy,
- wykonanie nawierzchni jezdni,
- wykonanie zjazdów zwykłych z kruszywa łamanego,
- wykonanie pobocza jezdni z kruszywa łamanego,

- wykonanie poboczy zjazdów z kruszywa naturalnego,
- wdrożenie projektu stałej organizacji ruchu,
- roboty wykończeniowe.

## 5. Termin rozpoczęcia robót budowlanych

Przewidywany termin rozpoczęcia robót budowlanych to I kwartał 2025 r.

## 6. Zestawienie powierzchni w granicach opracowania

Przebudowa drogi relacji Zdziebórz-Ulasek polegać będzie na budowie nawierzchni jezdni z betonu asfaltowego, wraz z poboczem z kruszywa łamanego, zjazdami zwykłymi z kruszywa łamanego oraz poboczami zjazdów z kruszywa naturalnego.

Projektowane zagospodarowanie terenu:

- jezdnie z betonu asfaltowego	2 832,00 m <sup>2</sup>
- zjazdy zwykłe z kruszywa łamanego	305,75 m <sup>2</sup>
- pobocze jezdni z kruszywa łamanego	495,24 m <sup>2</sup>
- pobocze zjazdów z kruszywa naturalnego	50,75 m <sup>2</sup>
<b>ŁĄCZNA POWIERZCHNIA ZAGOSPODAROWA</b>	<b>3 683,74 m<sup>2</sup></b>

## 7. Przekrój poprzeczny

Zaprojektowano przebudowę drogi relacji Zdziebórz-Ulasek ze spadkiem poprzecznym dwustronnym i jednostronnym 2%. Przekroje konstrukcyjne pokazano na rysunku 3.0.

## 8. Plan sytuacyjny

Przebudowę drogi relacji Zdziebórz-Ulasek projektuje się istniejącym śladem jezdni, w nawiązaniu do istniejącego zagospodarowania terenu przyległego. Lokalizację i wymiary charakterystyczne pokazano na projekcie zagospodarowania terenu (Rys. nr 2.0).

## 9. Rozwiązanie wysokościowe

Przekrój podłużny drogi relacji Zdziebórz-Ulasek zaprojektowano z uwzględnieniem istniejącej jezdni. Spadki podłużne i łuki pionowe osi jezdni zaprojektowano, aby zapewnić prawidłowy spływ wód opadowych i właściwe odwodnienie jezdni i poboczy. Niweletę osi jezdni pokazano na rysunku 4.0.

## **10. Konstrukcje nawierzchni**

### **Konstrukcja jezdni**

#### **Nawierzchnia w miejscu istniejącej drogi z kruszywa naturalnego**

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11S, grubość warstwy 4 cm;
  - warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W, grubość warstwy 5 cm;
  - warstwa podbudowy zasadniczej z mieszanki związanej spoiwem hydraulicznym, stabilizacja cementem do klasy C3/4, grubość warstwy po zagęszczeniu 20 cm, do ułożenia warstwa z mieszanki niezwiązanej z kruszywem naturalnym o grubości warstwy 10 cm;
  - istniejąca nawierzchnia drogi z kruszywa naturalnego stabilizowana mechanicznie;
- Łączna grubość konstrukcji nawierzchni: 29 cm.

### **Konstrukcja jezdni**

#### **Nawierzchnia w miejscu poszerzeń projektowanej jezdni**

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11S, grubość warstwy 4 cm;
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W, grubość warstwy 5 cm;
- warstwa podbudowy zasadniczej z mieszanki związanej spoiwem hydraulicznym, stabilizacja cementem do klasy C3/4, grubość warstwy po zagęszczeniu 20 cm, do ułożenia warstwa z mieszanki niezwiązanej z kruszywem naturalnym o grubości warstwy 10 cm;
- warstwa podbudowy pomocniczej z mieszanki niezwiązanej z kruszywem naturalnym, grubość warstwy 15 cm;
- istniejące podłoże gruntowe stabilizowane mechanicznie.

Łączna grubość konstrukcji nawierzchni: 34 cm.

### **Konstrukcja pobocza jezdni**

- warstwa z mieszanki niezwiązanej z kruszywem łamanym o C90/3, fr. 0/31,5, CBR>60%, stabilizowana mechanicznie, grubość warstwy po zagęszczeniu 15 cm;
- istniejące podłoże gruntowe stabilizowane mechanicznie

Łączna grubość konstrukcji nawierzchni: 15 cm.

### **Konstrukcja zjazdów zwykłych z kruszywa łamanego**

- warstwa z mieszanki niezwiązanej z kruszywem łamanym o C90/3, fr. 0/31,5, CBR>60%, stabilizowana mechanicznie, grubość warstwy po zagęszczeniu 20 cm;
- istniejące podłoże gruntowe stabilizowane mechanicznie

Łączna grubość konstrukcji nawierzchni: 20 cm.

### **Konstrukcja poboczy zjazdów**

- warstwa z mieszanki niezwiązanej z kruszywem naturalnym, stabilizowana mechanicznie, grubość warstwy po zagęszczeniu 15 cm;
  - istniejące podłoże gruntowe stabilizowane mechanicznie
- Łączna grubość konstrukcji nawierzchni: 15 cm.

### **11. Odwodnienie**

Odwodnienie projektowanego drogi relacji Zdziebórz-Ulasek zabezpiecza się poprzez nadanie jej wymaganych spadków poprzecznych i podłużnych. Wody opadowe na całości opracowywanego odcinka będą spływać z powierzchni jezdni dzięki nadanym spadkom poprzecznym i podłużnym na pobliskie tereny zielone znajdujące się w granicy działek należących do Inwestora.

### **12. Informacje dotyczące terenu/działki**

#### **Prawo miejscowe**

Przedmiotowy teren przeznaczony pod przebudowę drogi relacji Zdziebórz-Ulasek nie podlega ustaleniom prawa miejscowego – Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego.

#### **Konserwator zabytków**

Przedmiotowy teren przeznaczony pod przebudowę drogi relacji Zdziebórz-Ulasek nie podlega ochronie Konserwatora Zabytków.

#### **Wpływ eksploatacji górniczej**

Przedmiotowy teren przeznaczony pod przebudowę drogi relacji Zdziebórz-Ulasek nie podlega wpływom eksploatacji górniczej ani nie leży w granicach terenów górniczych.

#### **Ochrona środowiska**

Przedmiotowy teren przeznaczony pod drogi relacji Zdziebórz-Ulasek nie leży na obszarach specjalnej ochrony środowiska.

#### **Pas drogowy i zieleń przydrożna**

Projektowana przebudowa drogi relacji Zdziebórz-Ulasek została zaprojektowana na działkach należących do Inwestora. Występująca zieleń, zakrzewienia i drzewa kolidujące z projektowaną inwestycją zostaną usunięte z obrębu opracowania.



### **13. Informacja o obszarze oddziaływania obiektu**

Obszar oddziaływania projektowanej inwestycji pn.: „Przebudowa drogi relacji Zdziebórz-Ulasek” mieści się w całości na działkach, na których został zaprojektowany, zgodnie ze wskazaną w części rysunkowej granicą pasa drogowego. Projektowane urządzenia pasa drogowego oraz zastosowane rozwiązania i materiały, nie powodują żadnego oddziaływania na działki sąsiednie w zakresie technicznym i innych uciążliwości. Ustawodawca w art. 43 Ustawy o drogach publicznych przyjął dla lokalizacji obiektów budowlanych ustalenia ich lokalizacji względem jezdni drogi na 6,00 m od krawędzi jezdni w terenie zabudowanym i 15,00 m poza terenem zabudowanym.

Lokalizacja obiektów budowlanych nie jest związana z oddziaływaniem drogi, lecz ustaleniem ustawowym. Budowa drogi nie oddziałuje na teren przyległy do drogi, nie wpływa w żaden sposób na zagospodarowanie terenu przyległego do pasa drogowego, poza ograniczenia wynikające z art. 43 Ustawy o drogach publicznych.

W tym zakresie nie ma innych ograniczeń wynikających z oddziaływania projektowanego obiektu w otoczeniu pasa drogowego.

Obszar oddziaływania projektowanych obiektów określono w oparciu o niżej wymienione przepisy prawa:

- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz. U. z 2023 r. poz. 682);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz. U. z 2022 r. poz. 1518);
- Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2023 r., poz. 645);
- Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2022 r., poz. 2556);
- Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r., poz. 112);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 7 sierpnia 2008 r. w sprawie wymagań w zakresie odległości i warunków dopuszczających usytuowanie drzew i krzewów, elementów ochrony akustycznej i wykonywania robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowej, a także sposobu urządzania i utrzymywania zasłon odśnieżanych oraz pasów przeciwpożarowych (Dz. U. z 2020 r., poz. 1247);

Projektowana inwestycja usytuowana jest na działkach należących do Inwestora stanowiących istniejący pas drogowy.

Realizacja inwestycji nie spowoduje ograniczenia w zagospodarowaniu, w tym w zabudowie nieruchomości znajdujących się w otoczeniu terenu inwestycji i zmienia zagospodarowanie działek sąsiednich w stosunku do stanu istniejącego.

Po zakończeniu robót budowlanych obszar oddziaływania inwestycji drogowej ograniczy się do obszaru jej lokalizacji czyli pasa drogowego, tak jak jest to w stanie istniejącym.

#### **14. Zabezpieczenie robót**

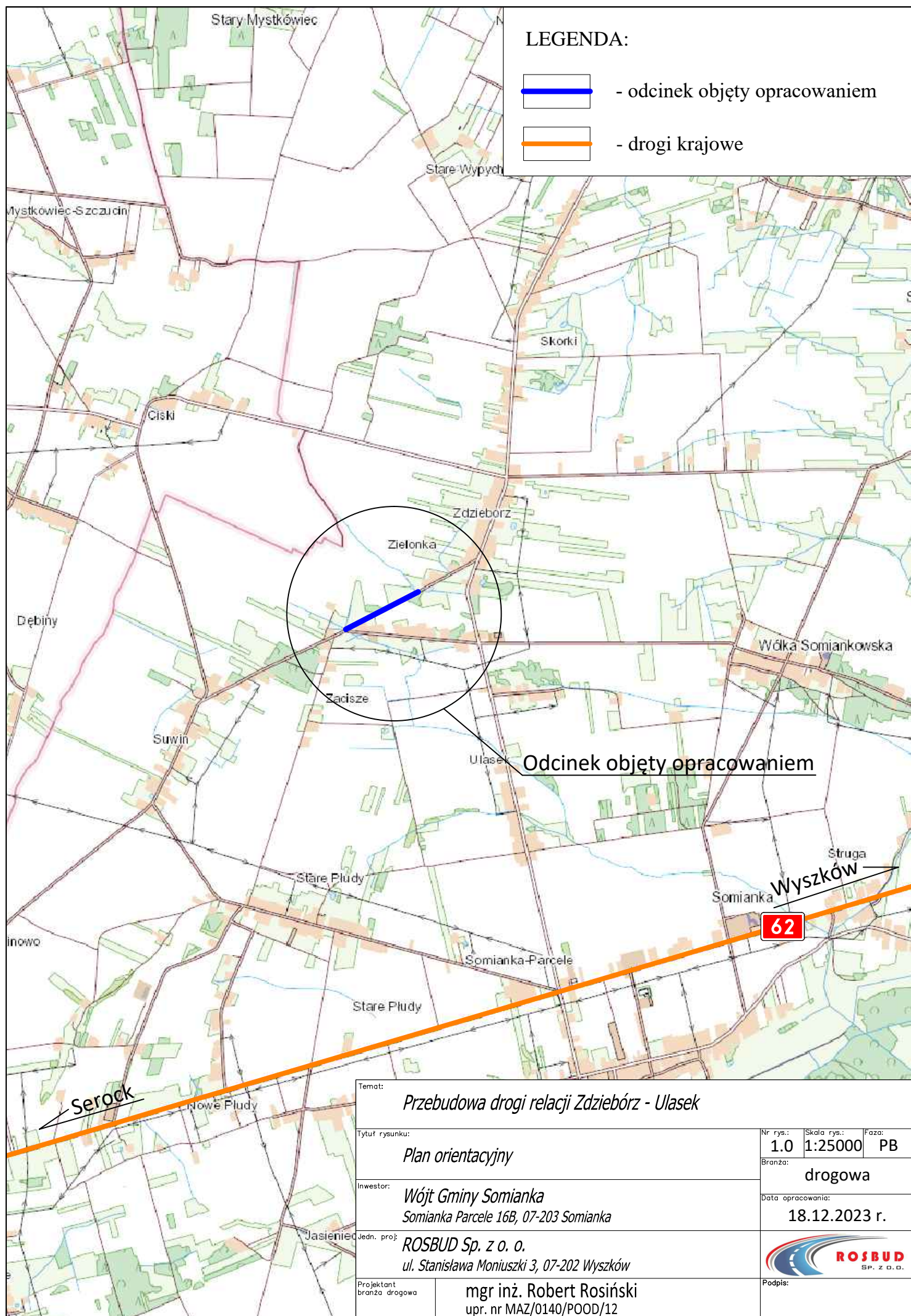
Wykonawca zobowiązany jest do wykonywania robót zgodnie z zasadami BHP i obowiązującymi w tym zakresie przepisami. Wszelkie roboty w pobliżu istniejącego uzbrojenia podziemnego, takiego jak kable teletechniczne, miejsca zbliżeń do słupków teletechnicznych, kable energetyczne i elementy sieci wodociągowej, należy wykonać ręcznie ze szczególną ostrożnością i pod nadzorem właściciela urządzeń. Prace ziemne w pobliżu punktów osnowy geodezyjnej należy prowadzić ze szczególną ostrożnością bez ich naruszania. W przypadku uszkodzenia lub zniszczenia punktu Wykonawca prac będzie obciążony kosztami ich odtworzenia. Przed przystąpieniem do inwestycji wykonawca zobowiązany jest do wykonania projektu czasowej organizacji ruchu na czas prowadzenia robót.

#### **15. Wpływ projektowanych robót na środowisko**

Z uwagi na lokalny charakter odcinka objętego przebudową, projektowany zakres robót drogowych ma na celu usprawnienie ruchu i poprawę bezpieczeństwa jego użytkowników. Ponadto projektowana przebudowa wpłynie korzystnie na zmniejszenie poziomu hałasu i spalin na skutek większej płynności jazdy. W trakcie prowadzenia robót nie wystąpią przyczyny mające szkodliwy wpływ na środowisko. Ewentualny hałas przy robotach drogowych nie będzie przekraczał natężeń dopuszczalnego dla otoczenia i będzie krótkotrwały.

## **16. Część rysunkowa**

## **16.1 Rys. 1.0 – Plan orientacyjny w skali 1:25 000**



## **16.2 Rys. 2.0 – Projekt zagospodarowania terenu w skali 1:500**





### **16.3 Rys. 3.0 – Przekroje konstrukcyjne w skali 1:50**



KONSTRUKCJA JEZDNI [I]

- A Nawierzchnia w miejscu istniejącej drogi**
- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11S, grubość warstwy 4 cm;
  - warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W, grubość warstwy 5 cm;
  - warstwa podbudowy zasadniczej z mieszanki związanej spoiwem hydraulicznym, stabilizacja cementem do klasy C3/4, grubość warstwy po zagęszczeniu 20 cm, do ułożenia warstwa z mieszanki niezwiązanej z kruszywem naturalnym o grubości warstwy 10 cm;
  - istniejąca nawierzchnia drogi z kruszywa naturalnego stabilizowana mechanicznie;
- Łączna grubość konstrukcji nawierzchni: 29 cm.**

KONSTRUKCJA JEZDNI [II]

- B Nawierzchnia w miejscu poszerzeń projektowanej jezdni**
- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11S, grubość warstwy 4 cm;
  - warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W, grubość warstwy 5 cm;
  - warstwa podbudowy zasadniczej z mieszanki związanej spoiwem hydraulicznym, stabilizacja cementem do klasy C3/4, grubość warstwy po zagęszczeniu 20 cm, do ułożenia warstwa z mieszanki niezwiązanej z kruszywem naturalnym o grubości warstwy 10 cm;
  - warstwa podbudowy pomocniczej z mieszanki niezwiązanej z kruszywem naturalnym, grubość warstwy 15 cm;
  - istniejące podłoże gruntowe stabilizowane mechanicznie.
- Łączna grubość konstrukcji nawierzchni: 34 cm.**

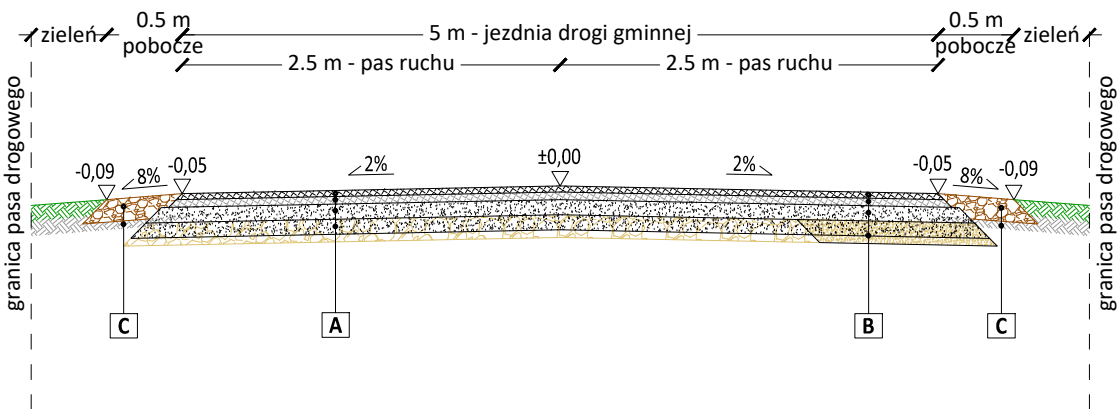
**C KONSTRUKCJA POBOCZA**

- warstwa z mieszanki niezwiązanej z kruszywem łamanym o C90/3, fr. 0/31,5, CBR>60%, stabilizowana mechanicznie, grubość warstwy po zagęszczeniu 15 cm;
  - istniejące podłoże gruntowe stabilizowane mechanicznie
- Łączna grubość konstrukcji nawierzchni: 15 cm.**

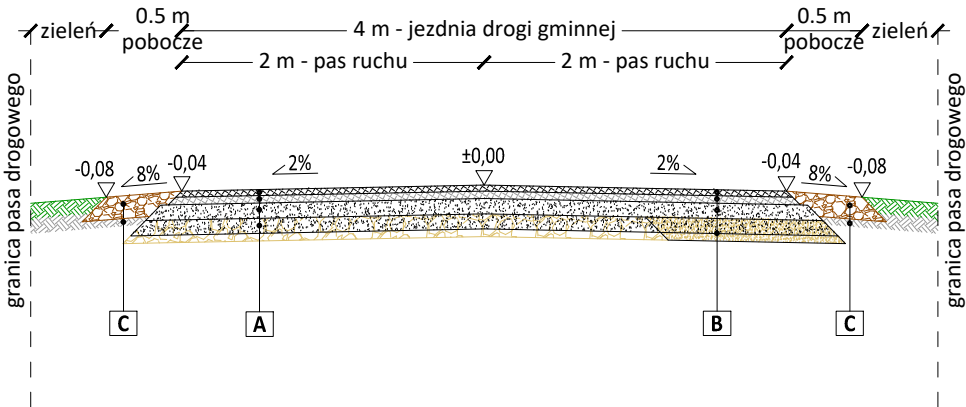
**D KONSTRUKCJA ZJAZDU ZWYKŁEGO Z KRUSZYWA ŁAMANEGO**

- warstwa z mieszanki niezwiązanej z kruszywem łamanym o C90/3, fr. 0/31,5, CBR>60%, stabilizowana mechanicznie, grubość warstwy po zagęszczeniu 20 cm;
  - istniejące podłoże gruntowe stabilizowane mechanicznie
- Łączna grubość konstrukcji nawierzchni: 20 cm.**

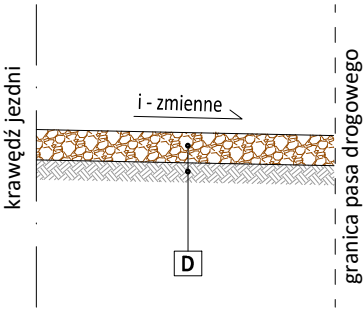
Przekrój normalny  
pikietaż od 0+013.83 do 0+540.00



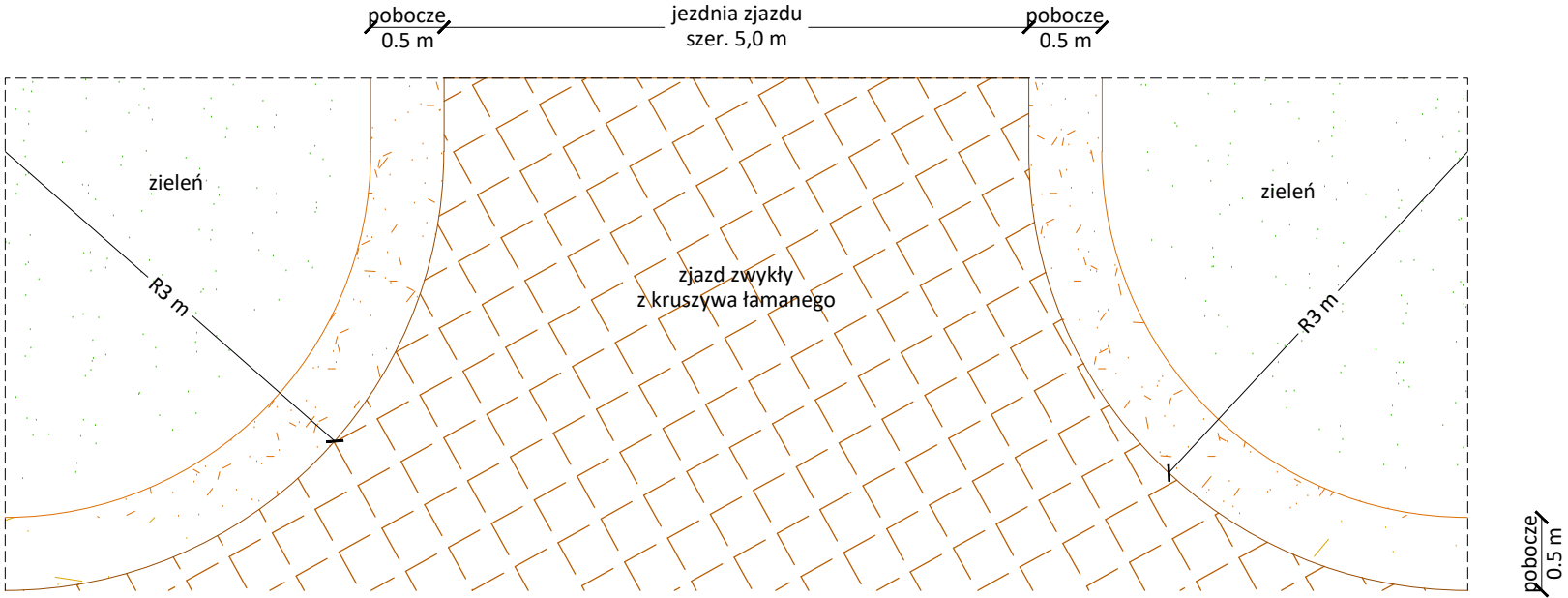
Przekrój normalny  
pikietaż od 0+560.00 do 0+587.83



Przekrój normalny  
zjazd zwykły z kruszywa łamanego



Rzut poziomy zjazdu zwykłego z kruszywa łamanego



Temat: Przebudowa drogi relacji Zdziebórz-Ulasek			
Tytuł rysunku: Przekroje konstrukcyjne	Nr rys.: 3.0	Skala rys.: 1:50	Faza: PB
	Branża: drogowa		
Investor: Wójt Gminy Somianka Somianka Parcele 16B, 07-203 Somianka	Data opracowania: 18.12.2023 r.		
Jedn. proj.: ROSBUD Sp. z o. o. ul. Stanisława Moniuszki 3, 07-202 Wyszków			
Projektant branża drogowa	mgr inż. Robert Rosiński upr. nr MAZ/0140/POOD/12		Podpis:

#### **16.4 Rys. 4.0 – Profil podłużny w skali 1:100/1000**

— Projektowana niweleta jezdni  
— Teren istniejący



Temat:			
Przebudowa drogi relacji Zdzierzów-Ułasek			
Tytuł rysunku:		Nr rys.:	Skala rys.:
Profil podłużny		4.0	1:100/1000
Inwestor:		Przebieg:	PB
Wójt Gminy Somiana Somiana Parcele 16B, 07-203 Somiana		drogowa	
Jedn. proj.:		Data opracowania:	
ROSBUD Sp. z o. o. ul. Stanisława Moniuszki 3, 07-202 Wyszków		18.12.2023 r.	
Projektant: branża: drogowa		 <b>ROSBUD</b> SP. Z O.O.	
mgr inż. Robert Rośniński upr. nr MAZ/0140/POOD/12		Podpis:	