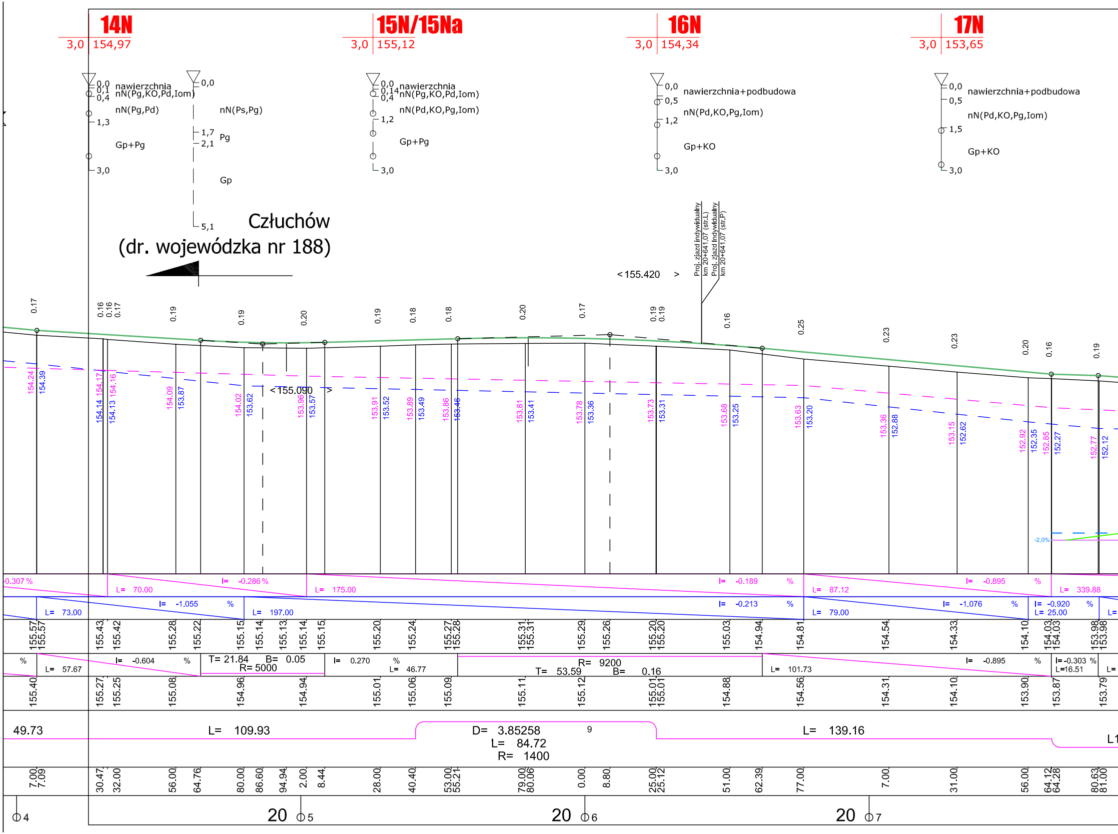
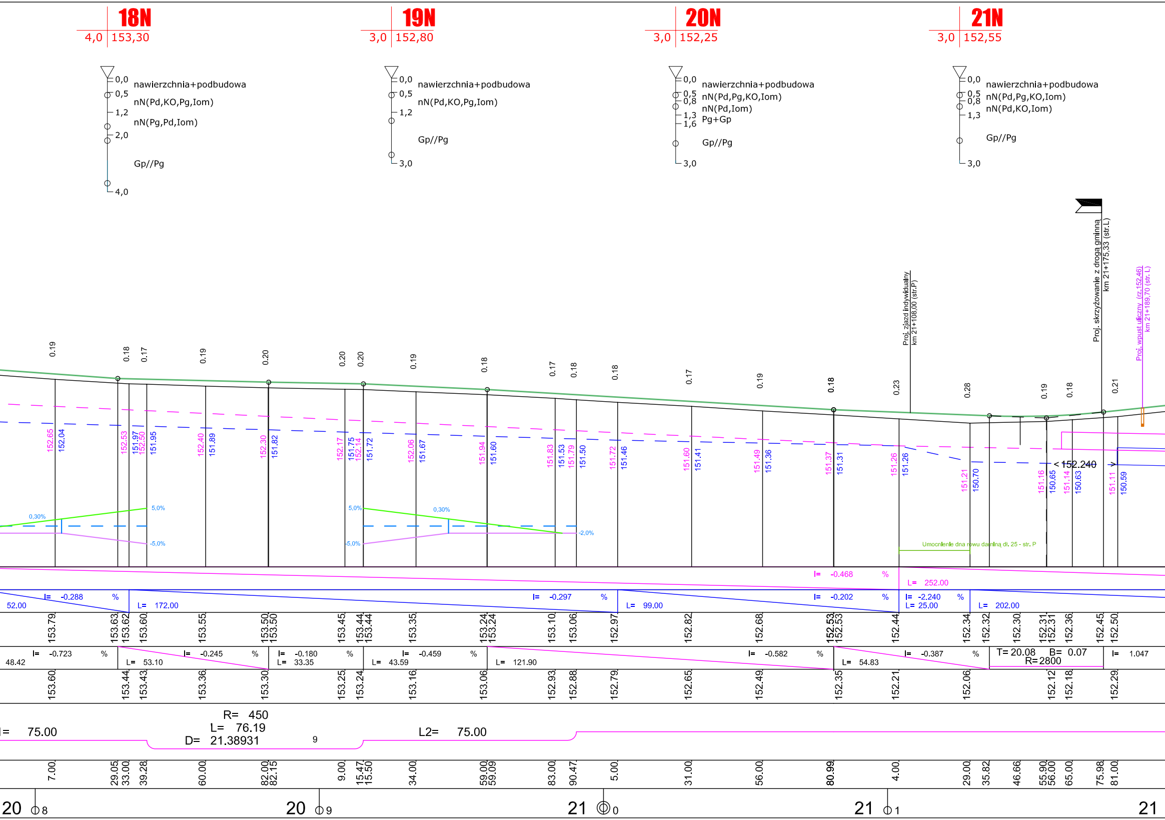
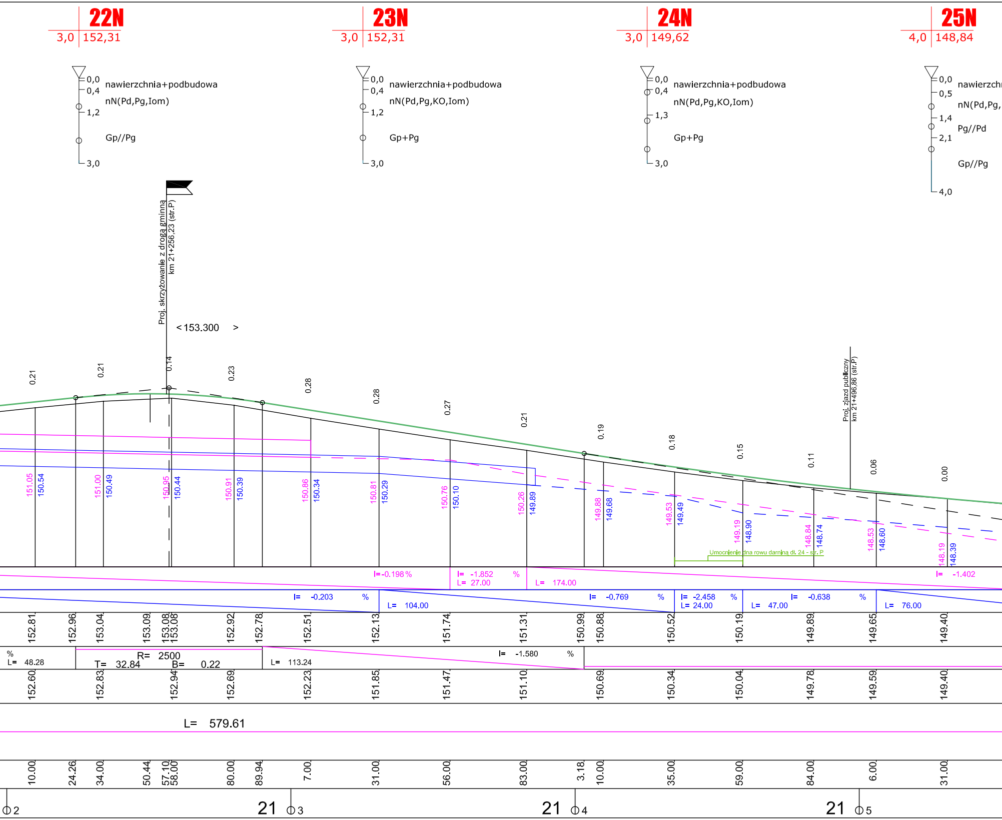
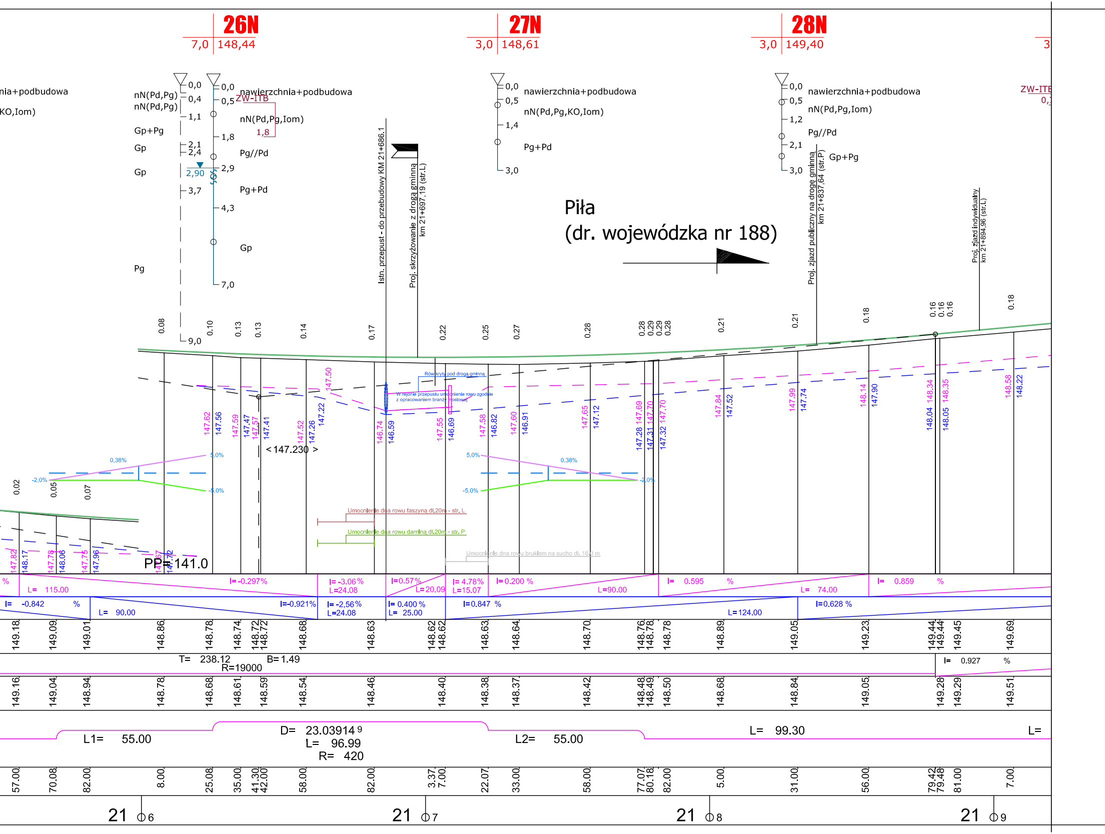

14N
3,0 154,97
15N/15Na
3,0 155,12
16N
3,0 154,34
17N
3,0 153,65
0,0 0,1 0,4 nawierzchnia
nN(Pg,KO,Pd,Iom)
nN(Pg,Pd)
1,3
Gp+Pg
3,0
0,0
nN(Ps,Pg)
1,7 2,1 Pg
Gp
5,1
0,0 0,14 0,4 nawierzchnia
nN(Pg,KO,Pd,Iom)
nN(Pd,KO,Pg,Iom)
1,2
Gp+Pg
3,0
0,0 nawierzchnia+podbudowa
0,5
nN(Pd,KO,Pg,Iom)
1,2
Gp+KO
3,0
0,0 nawierzchnia+podbudowa
0,5
nN(Pd,KO,Pg,Iom)
1,5
Gp+KO
3,0
Człuchów
(dr. wojewódzka nr 188)
< 155.420 >
< 155.090 >
Proj. zjazd indywidualny km 20+641,07 (str.L)
Proj. zjazd indywidualny km 20+641,07 (str.P)
-0.307 %
I= -0.286 % L= 70.00
L= 175.00
I= -0.189 %
L= 87.12
I= -0.895 %
L= 339.88
L= 73.00
I= -1,055 %
L= 197.00
I= -0.213 %
L= 79.00
I= -1.076 %
I= -0.920 % L= 25.00
I= -0.604 % L= 57.67
T= 21.84 B= 0.05 R= 5000
I= 0.270 % L= 46.77
R= 9200 T= 53.59 B= 0.16
I= -0.895 % L= 101.73
I=-0.303 % L=16.51
49.73
L= 109.93
D= 3.85258 L= 84.72 R= 1400
9
L= 139.16
-2,0%
20 4
20 5
20 6
20 7


18N
4,0 153,30
0,0 nawierzchnia+podbudowa
0,5 nN(Pd,KO,Pg,Iom)
1,2 nN(Pg,Pd,Iom)
2,0 Gp//Pg
4,0
19N
3,0 152,80
0,0 nawierzchnia+podbudowa
0,5 nN(Pd,KO,Pg,Iom)
1,2 Gp//Pg
3,0
20N
3,0 152,25
0,0 nawierzchnia+podbudowa
0,5 nN(Pd,Pg,KO,Iom)
0,8 nN(Pd,Iom)
1,3 Pg+Gp
1,6 Gp//Pg
3,0
21N
3,0 152,55
0,0 nawierzchnia+podbudowa
0,5 nN(Pd,Pg,KO,Iom)
0,8 nN(Pd,KO,Iom)
1,3 Gp//Pg
3,0
Proj. zjazd indywidualny km 21+108,00 (str.P)
Proj. skrzyżowanie z drogą gminną km 21+175,33 (str.L)
Proj. wpust uliczny (rz.152,46) km 21+189,70 (str. L)
0.19 0.18 0.17 0.19 0.20 0.20 0.20 0.19 0.18 0.17 0.18 0.18 0.17 0.19 0.18 0.23 0.28 0.19 0.18 0.21
152.65 152.04 152.53 151.97 152.50 151.95 152.40 151.89 152.30 151.82 152.17 151.75 152.14 151.72 152.06 151.67 151.94 151.60 151.83 151.53 151.79 151.50 151.72 151.46 151.60 151.41 151.49 151.36 151.37 151.31 151.26 151.26 151.21 150.70 151.16 150.65 151.14 150.63 151.11 150.59
< 152.240 >
0,30% 5,0% -5,0% 5,0% 0,30% -5,0% -2,0%
Umocnienie dna rowu darniną dł. 25 - str. P
I= -0.468 % L= 252.00
I= -0.288 % 52.00 L= 172.00
I= -0.297 % L= 99.00
I= -0.202 %
I= -2.240 % L= 25.00 L= 202.00
153.79 153.63 153.62 153.60 153.55 153.50 153.50 153.45 153.44 153.44 153.35 153.24 153.24 153.10 153.06 152.97 152.82 152.68 152.53 152.53 152.44 152.34 152.32 152.30 152.31 152.31 152.36 152.45 152.50
I= -0.723 % 48.42
I= -0.245 % L= 53.10
I= -0.180 % L= 33.35
I= -0.459 % L= 43.59
I= -0.582 % L= 121.90
I= -0.387 % L= 54.83
T= 20.08 B= 0.07 R=2800
I= 1.047
153.60 153.44 153.43 153.36 153.30 153.25 153.24 153.16 153.06 152.93 152.88 152.79 152.65 152.49 152.35 152.21 152.06 152.12 152.18 152.29
l= 75.00
R= 450
L= 76.19
D= 21.38931
9
L2= 75.00
7.00 29.05 33.00 39.28 60.00 82.00 82.15 9.00 15.47 15.50 34.00 59.00 59.09 83.00 90.47 5.00 31.00 56.00 80.99 4.00 29.00 35.82 46.66 55.90 56.00 65.00 75.98 81.00
20 8
20 9
21 0
21 1
21


22N
3,0 | 152,31
0,0
0,4
nawierzchnia+podbudowa
nN(Pd,Pg,Iom)
1,2
Gp//Pg
3,0
23N
3,0 | 152,31
0,0
0,4
nawierzchnia+podbudowa
nN(Pd,Pg,KO,Iom)
1,2
Gp+Pg
3,0
24N
3,0 | 149,62
0,0
0,4
nawierzchnia+podbudowa
nN(Pd,Pg,KO,Iom)
1,3
Gp+Pg
3,0
25N
4,0 | 148,84
0,0
0,5
nawierzchn
nN(Pd,Pg,
1,4
Pg//Pd
2,1
Gp//Pg
4,0
Proj. skrzyżowanie z drogą gminną
km 21+256,23 (str.P)
< 153.300 >
Proj. zjazd publiczny
km 21+496,86 (str.P)
0.21
0.21
0.14
0.23
0.28
0.28
0.27
0.21
0.19
0.18
0.15
0.11
0.06
0.00
151.05
150.54
151.00
150.49
150.95
150.44
150.91
150.39
150.86
150.34
150.81
150.29
150.76
150.10
150.26
149.89
149.88
149.68
149.53
149.49
149.19
148.90
148.84
148.74
148.53
148.60
148.19
148.39
Umocnienie dna rowu darniną dł. 24 - str. P
I=-0.198 %
I= -1.852 %
L= 27.00
L= 174.00
I= -1.402
I= -0.203 %
L= 104.00
I= -0.769 %
I= -2.458 %
L= 24.00
L= 47.00
I= -0.638 %
L= 76.00
152.81
152.96
153.04
153.09
153.08
153.08
152.92
152.78
152.51
152.13
151.74
151.31
150.99
150.88
150.52
150.19
149.89
149.65
149.40
%
L= 48.28
R= 2500
T= 32.84
B= 0.22
L= 113.24
I= -1.580 %
152.60
152.83
152.94
152.69
152.23
151.85
151.47
151.10
150.69
150.34
150.04
149.78
149.59
149.40
L= 579.61
10.00
24.26
34.00
50.44
57.10
58.00
80.00
89.94
7.00
31.00
56.00
83.00
3.18
10.00
35.00
59.00
84.00
6.00
31.00
2
21
3
21
4
21
5


26N
7,0 148,44
27N
3,0 148,61
28N
3,0 149,40
nia+podbudowa
KO,Iom)
nN(Pd,Pg)
nN(Pd,Pg)
Gp+Pg
Gp
Gp
Pg
0,0
0,4
1,1
2,1
2,4
2,90
3,7
9,0
0,0
0,5
ZW-ITB
1,8
2,9
4,3
7,0
nawierzchnia+podbudowa
nN(Pd,Pg,Iom)
1,8
Pg//Pd
Pg+Pd
Gp
Istn. przepust - do przebudowy KM 21+686.1
Proj. skrzyżowanie z drogą gminną km 21+697,19 (str.L)
nawierzchnia+podbudowa
nN(Pd,Pg,KO,Iom)
Pg+Pd
0,0
0,5
1,4
3,0
nawierzchnia+podbudowa
nN(Pd,Pg,Iom)
Pg//Pd
Gp+Pg
0,0
0,5
1,2
2,1
3,0
ZW-ITB
Piła
(dr. wojewódzka nr 188)
Proj. zjazd publiczny na drogę gminną km 21+837,64 (str.P)
Proj. zjazd indywidualny km 21+894,96 (str.L)
Rów kryty pod drogą gminną
W rejonie przepustu umocnienie rowu zgodnie z opracowaniem branży mostowej
< 147.230 >
Umocnienie dna rowu faszyną dł.20m - str. L
Umocnienie dna rowu darniną dł.20m - str. P
Umocnienie dna rowu bruklem na sucho dł. 16.0 m
0,38%
5,0%
-2,0%
-5,0%
0,38%
5,0%
-5,0%
-2,0%
0.02 0.05 0.07 0.08 0.10 0.13 0.13 0.14 0.17 0.22 0.25 0.27 0.28 0.28 0.29 0.29 0.28 0.21 0.21 0.18 0.16 0.16 0.16 0.18
147.82 148.17 147.78 148.06 147.75 147.96 147.67 147.62
147.62 147.56 147.59 147.47 147.57 147.41 147.52 147.26 147.22 147.50
146.74 146.59 147.55 146.69 147.58 146.82 147.60 146.91 147.65 147.12
147.28 147.69 147.31 147.70 147.32 147.70 147.84 147.52 147.99 147.74 148.14 147.90
148.04 148.34 148.05 148.35 148.58 148.22
PP= 141.0
I=-0.297% L= 115.00
I= -3.06% L=24.08
I=0.57% L=20.09
I= 4.78% L=15.07
I=0.200 % L=90.00
I= 0.595 % L= 74.00
I= 0.859 %
I= -0.842 % L= 90.00
I=-0.921%
I= -2,56% L=24.08
I= 0.400 % L= 25.00
I=0.847 % L=124.00
I=0.628 %
149.18 149.09 149.01 148.86 148.78 148.74 148.72 148.72 148.68 148.63 148.62 148.62 148.63 148.64 148.70 148.76 148.78 148.78 148.89 149.05 149.23 149.44 149.44 149.45 149.69
T= 238.12 B=1.49
R=19000
I= 0.927 %
149.16 149.04 148.94 148.78 148.68 148.61 148.59 148.54 148.46 148.40 148.38 148.37 148.42 148.48 148.49 148.50 148.68 148.84 149.05 149.28 149.29 149.51
L1= 55.00
D= 23.03914 9
L= 96.99
R= 420
L2= 55.00
L= 99.30
L=
57.00 70.08 82.00 8.00 25.08 35.00 41.30 42.00 58.00 82.00 3.37 7.00 22.07 33.00 58.00 77.07 80.18 82.00 5.00 31.00 56.00 79.42 79.48 81.00 7.00
21 6
21 7
21 8
21 9

LEGENDA

GRUNTY

NN - nasyp niekontolowany
H - humus
Po - pospółka
Pr - piasek gruby
Ps - piasek średni
Pg - piasek gliniasty
Pp - piasek pylasty
Gb - gleba
Gp - glina piaszczysta
Gp - glina pylasta
Gp - glina zwięzła
p - pył
ż - żwir
Pd - piasek drobny
T - torf
Nm - namuł
K - kamienie
// - przewarstwienia
/ - pogranicze gruntów
(+) - domieszki
▽ - poziom wody nawiercony
▼ - poziom wody ustabilizowany

◣	skrzyżowanie z drogą utwardzoną
━━	proj. niweleta drogi
──	istn. teren
— —	proj. rów str. L
— —	proj. rów str. P
– – – –	proj. rów str. L i P
▯	studzienka wpustowa
⬮	przepust

RAMPY

— —	oś jezdni
──	prawa krawędź jezdni
──	lewa krawędź jezdni

LAFRENTZ-POLSKA sp. z o.o.
ul. Zbąszyńska 29, 60-359 Poznań

Rozbudowa DW 188 Człuchów - Piła
na odcinku: Debrzno Wieś - Lipka
(od km 19+125 do km 25+035 długości około 5,9km)

Stadium	**Projekt wykonawczy**					
Branża	**Drogowa**				Skala rysunku 1:100/1000	
Tytuł rysunku	**Profil podłużny**					
Wykonawca	Numer rysunku	**4**	Numer arkusza	**2**	Data opracowania	**2012-03**

	Funkcja	Imię, nazwisko	Branża	Nr uprawnień	Specjalność	Podpis
Wielkopolski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Poznaniu ul. Wilczak 51 61-623 Poznań	Projektant wiodący	mgr inż. Tomasz Sobczak	Drogowa	WKP/0096/POOD/04	Uprawnienia do projektowania b. o. w specjalności drogowej	
	Asystent projektanta	mgr inż. Marcin Filipiak	Drogowa	-	-	
	Asystent projektanta	mgr inż. Tomasz Szadzik	Drogowa	-	-	Szadzik
Inwestor	Sprawdzający	inż. Zbigniew Mocek	Drogowa	436/66	Projektowanie i kierowanie robotami budowlanymi w zakresie dróg	Z. Mocek