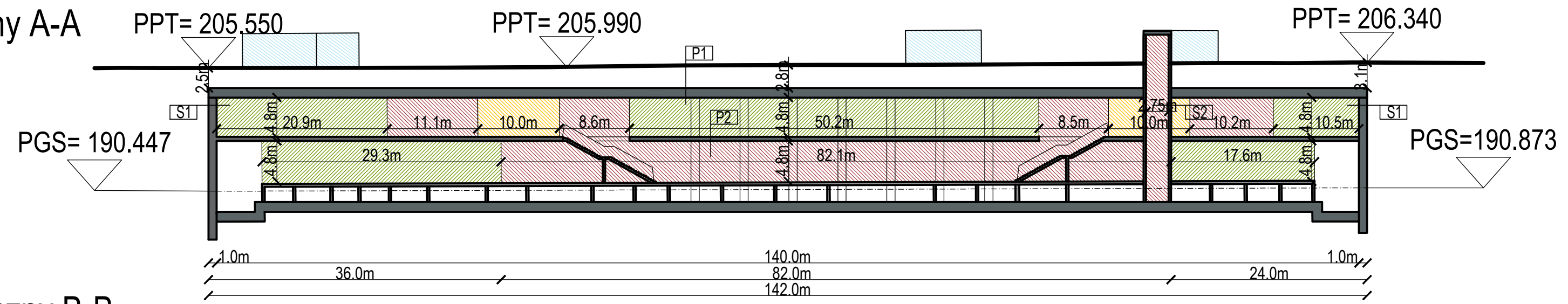
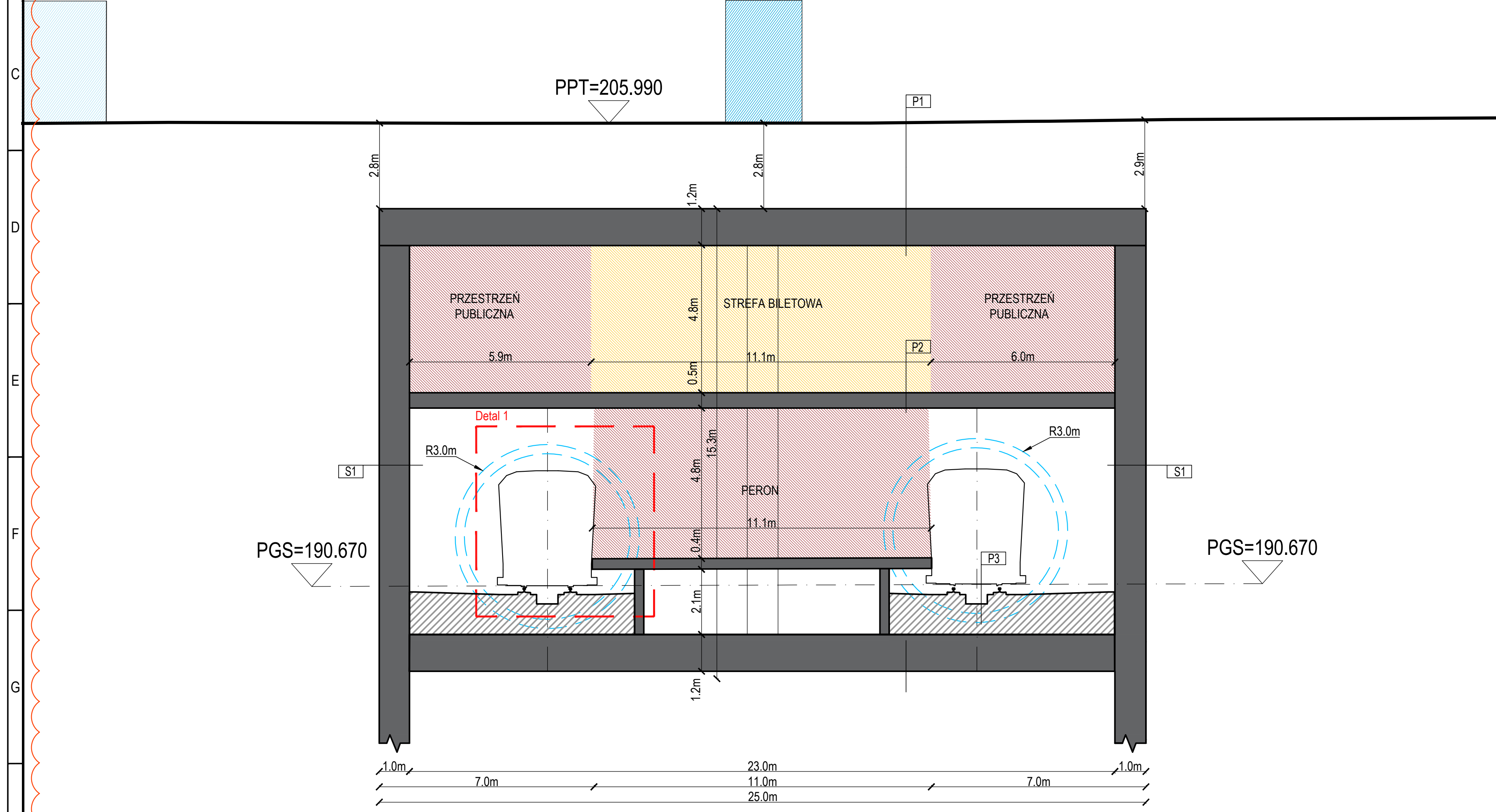


M5D_ZALEW NOWOHUCKI

Przekrój podłużny A-A



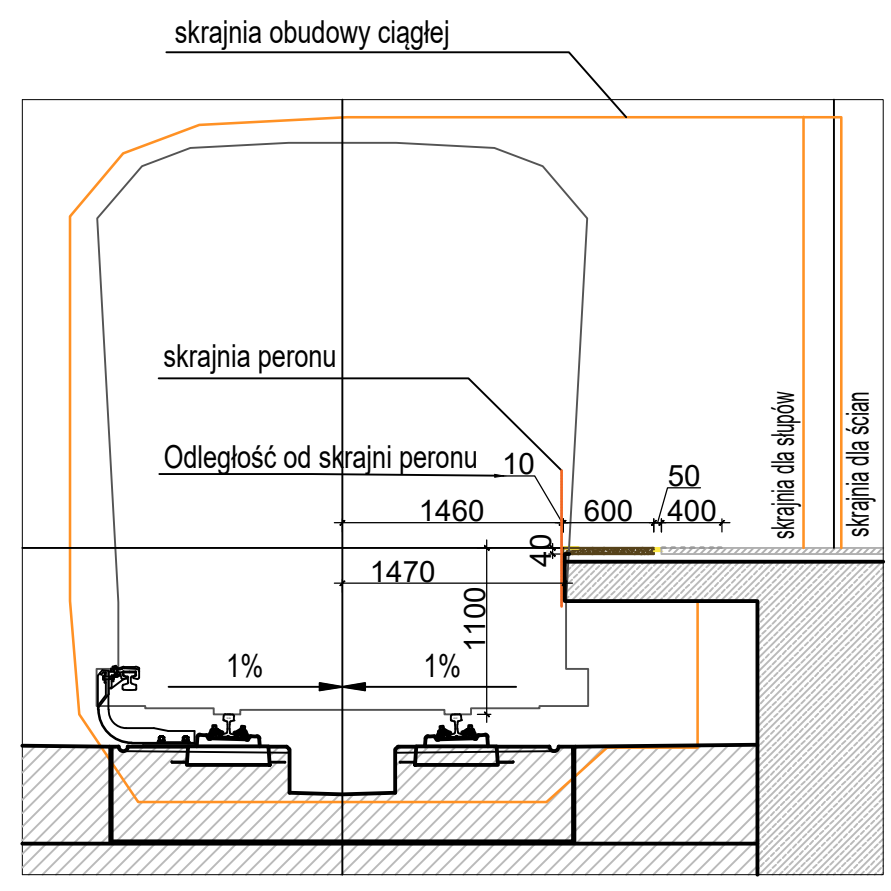
Przekrój poprzeczny B-B



LEGENDA

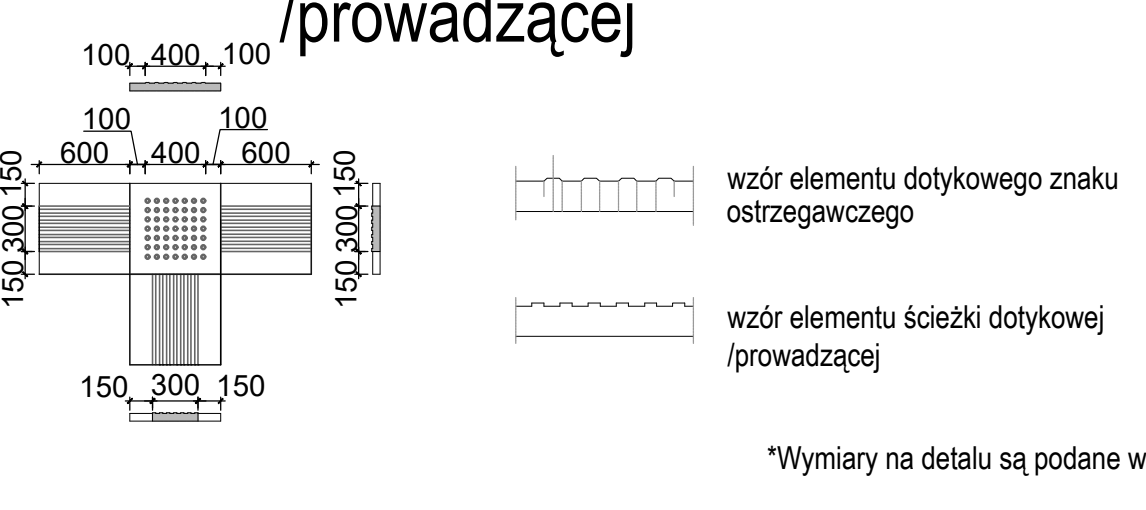
- PRZESTRZEN PUBLICZNA
- POMIESZCZENIA TECHNICZNE
- STREFA BILETOWA
- OBIEKTY NAZIEMNE
- PGS POZIOM GŁÓWKI SZYNY
- PPT PROJEKTOWANY POZIOM TERENU

Detal 1_krawędź peronu



- Kolorystyka:
- ścieżka dotykowa w kolorze kontrastowym
 - ścieżka prowadząca w kolorze posadzki
 - kamień płyty (plates) gr.40mm
 - kamień - płyta groszkowana (grained) gr.40mm - 40mm thick
 - wizualne znaki ostrzegawcze - gres lub malowane
 - dotykowe znaki ostrzegawcze - "guzki"
- *Wymiary na detalu są podane w mm.

Detal 2_skrzyżowanie ścieżki dotykowej /prowadzącej

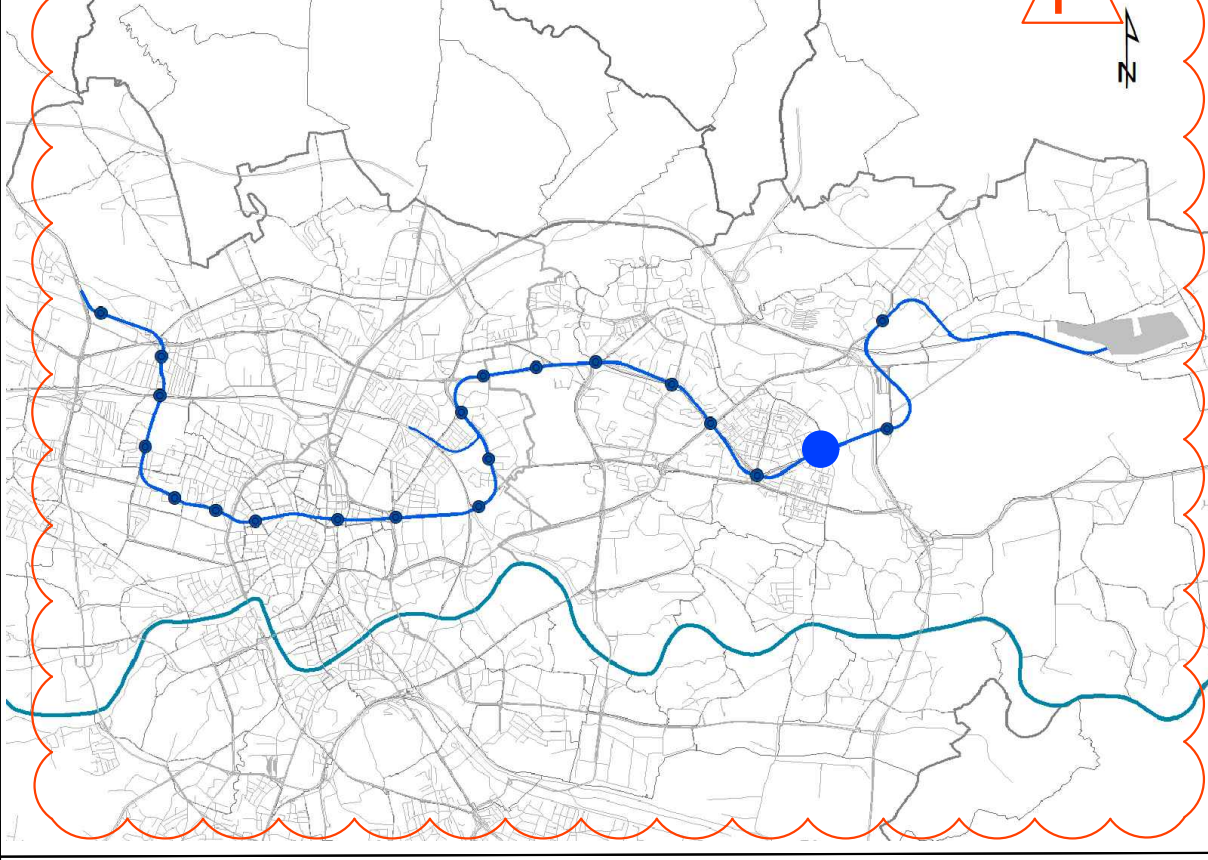


Warstwy

- P1 warstwy wierzchnie
- warstwy podkładowe
- grunt zagęszczony
- warstwa antykorozyjna
- hydroizolacja
- preparat gruntujący
- beton ochronny
- izolacja przeciwwodna typu ciężkiego
- płyta żelbetowa

- P2 warstwy wykończeniowe
- płyta żelbetowa
- P3 podbudowa betonowa
- wibroizolacja
- płyta żelbetowa
- S1 warstwy wykończeniowe
- ściana szczelinowa
- S2 warstwy wykończeniowe
- ściana żelbetowa

- UWAGI:
- Rysunek należy czytać wraz z częścią opisową zawartą w Studium wykonalności budowy szybkiego, bezkolizyjnego transportu szynowego w Krakowie Tom II rozdział 8.2.4
Opis zawiera m.in.:
 - Założenia koncepcyjne do organizacji ruchu na czas budowy
 - Koncepcję przebudowy urządzeń podziemnych na czas budowy i docelowego użytkowania
 - Założenia do docelowego zagospodarowania terenu nad obiektem
 - Założenia do projektu technologicznego, rozwiązania systemu sterowania i zabezpieczenia ruchu pociągów, prowadzenia ruchu pociągów i ruchu pasażerskiego
 - Koncepcję nawierzchni torowej wraz z zasilaniem i technologią montażu
 - Wstępne założenia organizacji budowy, postępy, powiązania, organizacja transportu urobku
 - Zestawienie sieci uzbrojenia terenu wymagających przebudowy w związku z kolizją z projektowanymi obiektami oraz dla nowobudowanych sieci
 - Stacja wyposażona będzie we wszystkie niezbędne elementy techniczne, umożliwiające prawidłowe funkcjonowanie obiektu, takie jak: czerpie i wyrzutnie wentylacyjne, windy, naziemne elementy klimatyzacyjne, przyłącza sieci, klatki ewakuacyjne T.O. itp. Elementy te będą miały wpływ na ostateczny kształt obiektu.
 - Cześć technologiczną przedstawiono na rysunku: Q010-ILF-M5D-000-ALN-DIA-4503
 - Wymiar użytkowy kabiny windy wynosi 1,1m x 2,1m.
 - Wymiary komunikacji pokazują szerokości w świetle przejść.



Dopuszczalny zakres i sposób korzystania z projektu określa umowa z dnia 10 września 2018 r. na opracowanie „Studium wykonalności budowy szybkiego, bezkolizyjnego transportu szynowego w Krakowie” (Nr W/III/2965/GK/3/2018), zawarta pomiędzy ILF Consulting Engineers Polska Sp. z o.o. a Gminą Miejską Kraków

DOKUMENTY ZWIĄZANE					
REV.	DATA	OPIS REWIZJI	OPRACOWAŁ	SPRAWDZIŁ	ZATWIERDIŁ
F	07.2020	WYDANIE DO ZATWIERDZENIA	M. Draber	M. Jeromin	M. Bogucki
E	04.2020	WYDANIE DO ZATWIERDZENIA	M. Draber	M. Jeromin	M. Bogucki
D	30.10.2019	WYDANIE DO ZATWIERDZENIA	M. Draber	M. Jeromin	M. Bogucki
C	06.09.2019	WYDANIE DO ZATWIERDZENIA	M. Draber	M. Jeromin	M. Bogucki
B	15.07.2019	WYDANIE DO ZATWIERDZENIA	M. Draber	M. Jeromin	M. Bogucki

Współfinansowane przez instrument Unii Europejskiej „Łącząc Europę”

Umowa współfinansowana ze środków Unii Europejskiej w ramach instrumentu „Łącząc Europę” na podstawie umowy o dofinansowanie nr INEA/CE/TRAN/M2016/1347317 z dnia 19 października 2011 r.

ZAMAWIAJĄCY: GMINA MIEJSKA KRAKÓW, Plac Wszystkich Świętych 3-4, 31-004 Kraków, Polska
 WYKONAWCA: ILF CONSULTING ENGINEERS POLSKA Sp. z o.o., ul. Osmańska 12, 02-823 Warszawa, Polska

PROJEKT			
STUDIUM WYKONALNOŚCI BUDOWY SZYBKIEGO, BEZKOLIZYJNEGO TRANSPORTU SZYNOwego W KRAKOWIE			
TYTUŁ			
Wariant metro 5d Stacja Zalew Nowohucki - Przekrój podłużny AA, poprzeczny BB, Detal 1, 2			
SKALA	NUMER RYSUNKU	REWIZJA	ARKUSZ
1:500, 1:100, 1:500	Q010-ILF-M5D-A03-ARC-SEC-4404	F	1/1