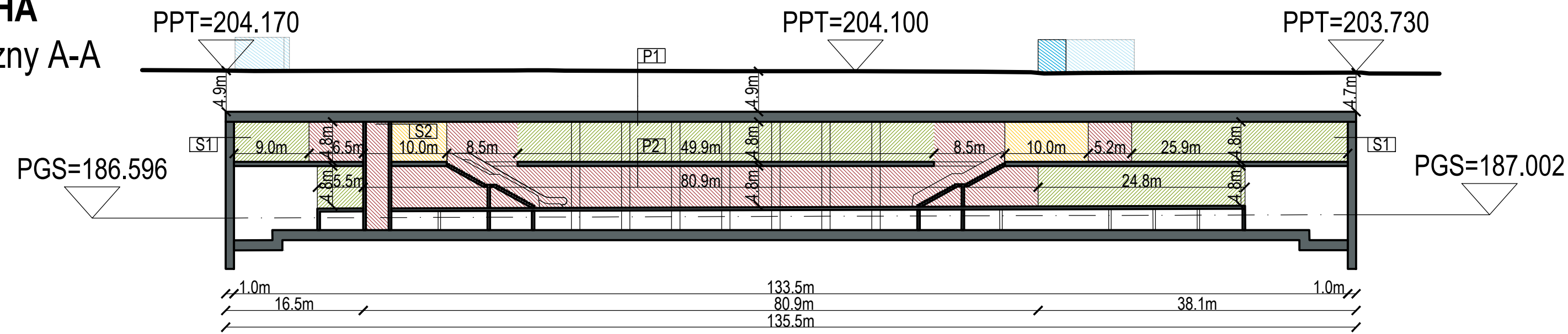
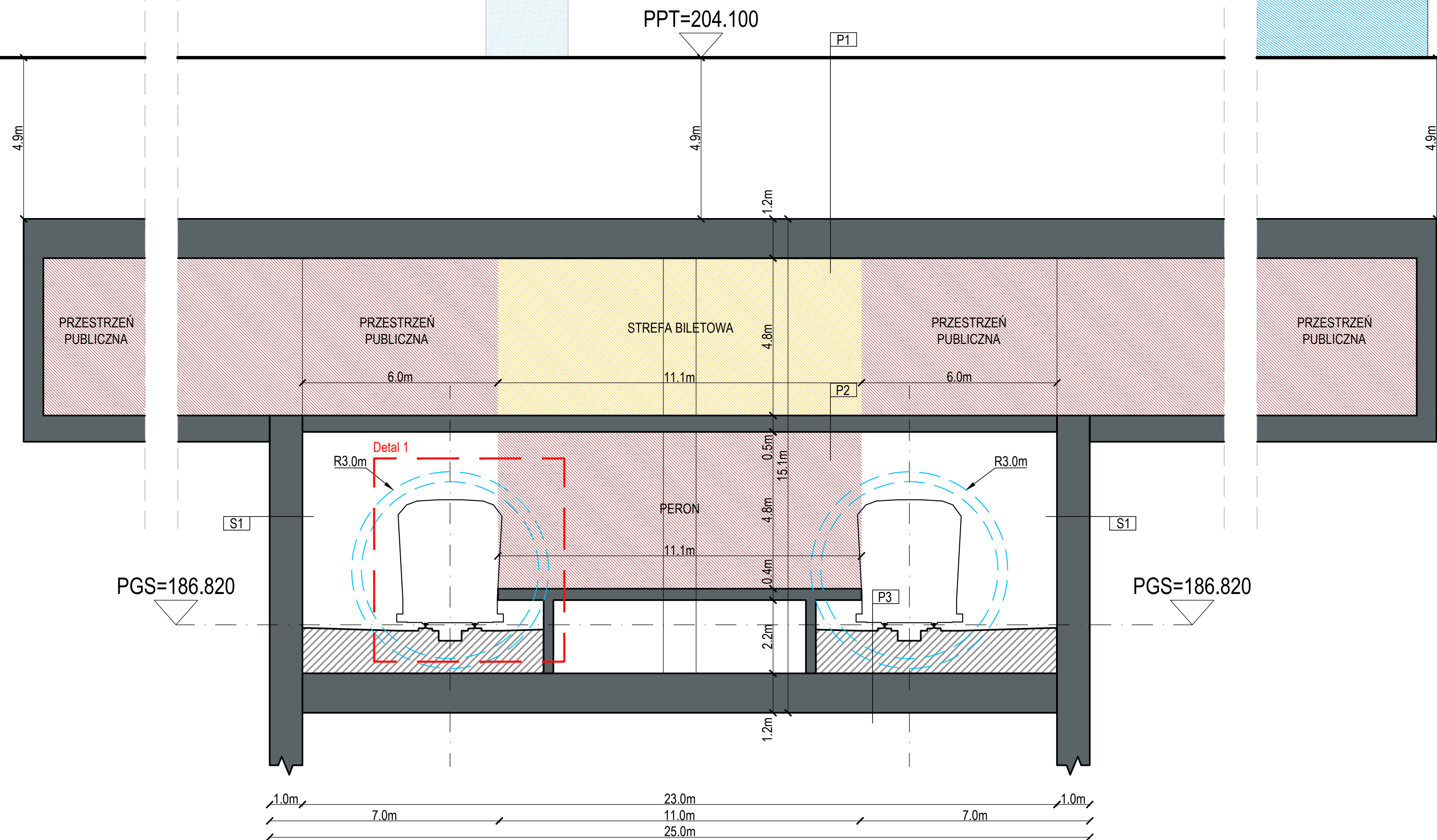


M5D_BIAŁUCHA
Przekrój podłużny A-A



Przekrój poprzeczny B-B



LEGENDA

 PRZESTRZEŃ
PUBLICZNA

POMIESZCZENIA
TECHNICZNE

 STREFA BILETOWA


OBIEKTY NAZIEMNE

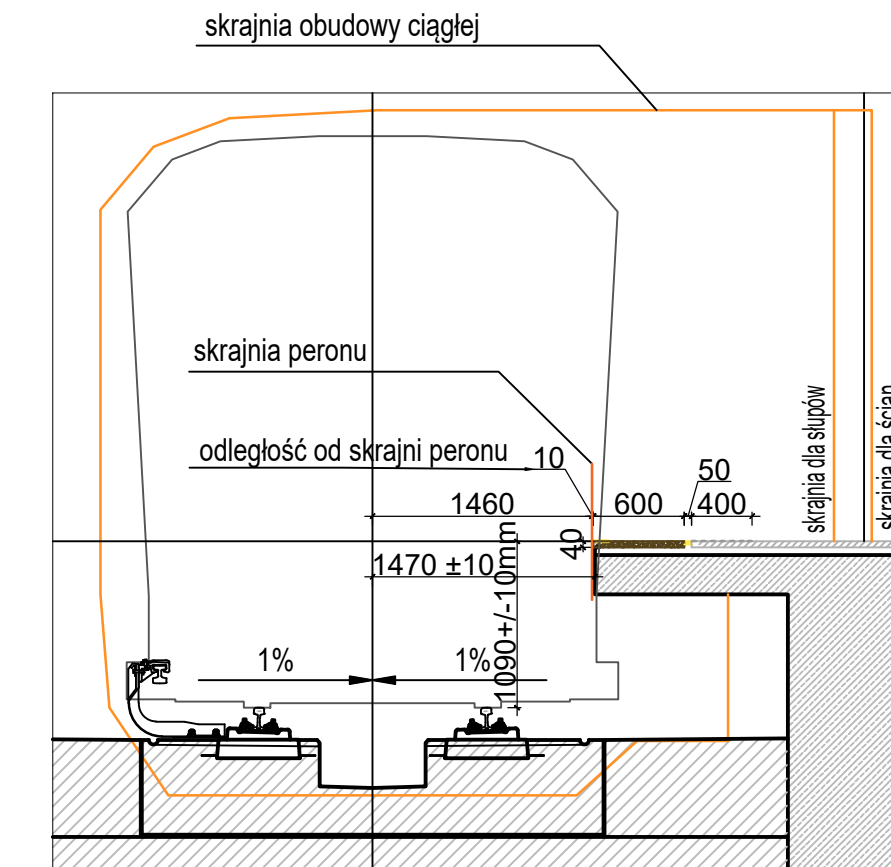
PGS

POZIOM
SZYNY

PPT

PROJEKTOWANY
POZIOM TERENU

Detal 1_krawędź peronu



Kolorystyka :

- ścieżka dotykowa w kolorze kontrastowym
- ścieżka prowadząca w kolorze posadzki

kamień
plyty gr.40mm



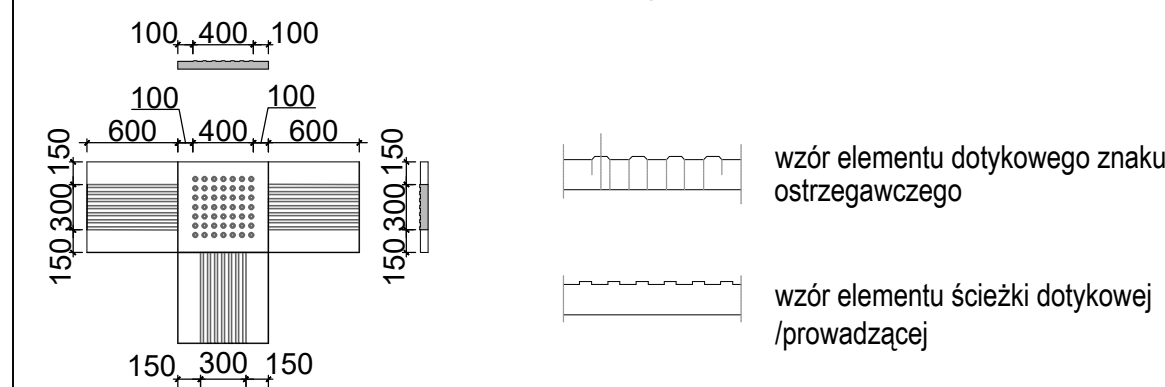
kamień - płyta
groszkowana
gr.40mm

	wizualne znaki ostrzegawcze - gres lub malowane
---	---

	dotykowe znaki ostrzegawcze - "guzki"
--	---------------------------------------

*Wymiary na detalu są podane w mm.

Detal 2_skrzyżowanie ścieżki dotykowej /prowadzącej



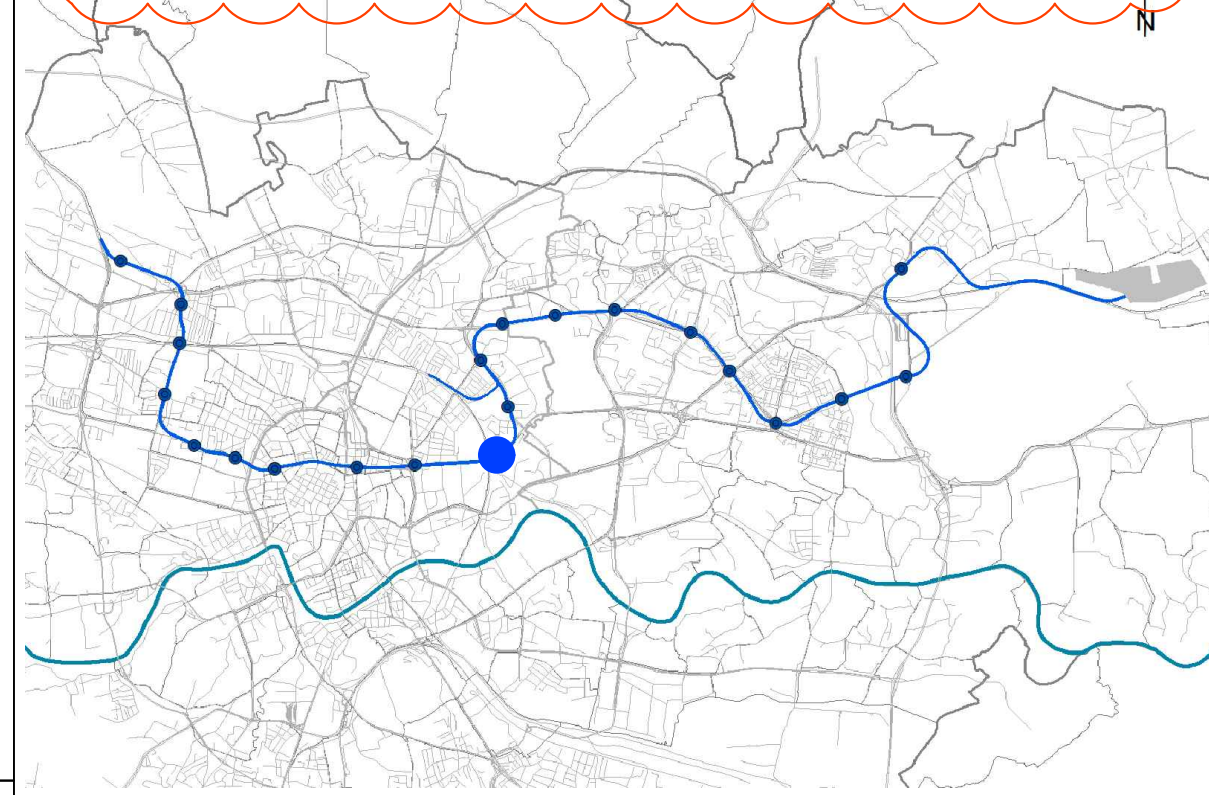
Warstwy

Warstwy	P2
	warstwy wykończeniowe
	plyta żelbetowa
P1	P3
warstwy wierzchnie	podbudowa betonowa
warstwy podkładowe	wibroizolacja
grunt zagęszczony	plyta żelbetowa
warstwa antykorzenna	
hydroizolacja	S1
preparat gruntujący	warstwy wykończeniowe
beton ochronny	ściana szczelinowa
izolacja przeciwwodna typu ciężkiego	
plyta żelbetowa	S2
	warstwy wykończeniowe
	ściana żelbetowa

UWAGI:

1. Rysunek należy czytać wraz z częścią opisową zawartą w Studium wykonalności budowy szybkiego, bezkolizyjnego transportu szynowego w Krakowie Tom II rozdział 8.2.13
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 technicznego, 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 kolidującymi z projektowanymi obiektami oraz dla nowobudowanych sieci
2. Stacja wyposażona będzie we wszystkie niezbędne elementy techniczne, umożliwiające prawidłowe funkcjonowanie obiektu, takie jak: czerpnie i wyrzutnie wentylacyjne, windy, naziemne elementy klimatyzacyjne, przyłącza sieci, kłaki ewakuacyjne T.O. itp. Elementy te będą miały wpływ na ostateczny kształt obiektu.
3. Wymiar użytkowy kabiny windy wynosi 1,1m x 2,1m.
4. Wymiary komunikacji pokazują szerokości w świetle przejść.

SCHEMAT LOKALIZACYJNY



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						
-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-
E	07.2020	WYDANIE DO ZATWIERDZENIA	M. Skrzypczyk	M. Jeromin	M. Bogucki	
D	04.2020	WYDANIE DO ZATWIERDZENIA	M. Skrzypczyk	M. Jeromin	M. Bogucki	
C	30.10.2019	WYDANIE DO ZATWIERDZENIA	M. Skrzypczyk	M. Jeromin	M. Bogucki	
B	23.07.2019	WYDANIE DO ZATWIERDZENIA	M. Skrzypczyk	M. Jeromin	M. Bogucki	
REW.	DATA	OPIS REWIZJI	OPRACOWAŁ	SPRAWDZIŁ	ZATWIERDZIŁ	



Umowa współfinansowana ze środków Unii Europejskiej w ramach instrumentu „Łącząc Europe” na podstawie umowy o dofinansowanie nr INEA/CEF/TRAN/M2016/1347377 z dnia 19 października 2017

ZAMAWIAJĄCY

WYKONAWC

 **Kraków**
GMINA MIEJSKA KRAKÓW
Plac Wszystkich Świętych 1
31-004 Kraków, Polska



ILF CONSULTING ENGINEERS POLSKA Sp. z o.o.
ul. Osmańska 12, 02-823 Warszawa, Polska

STUDIUM WYKONALNOŚCI BUDOWY SZYBKIEGO, BEZKOLIZYJNEGO
TRANSPORTU SZYNOWEGO W KRAKOWIE

TYTUŁ	Wariant metro 5d Stacja Białucha - Przekrój podłużny A-A, poprzeczny B-B, Detal 1, 2
-------	--

SKALA
1:50, 1:10

NUMER RYSUNKU

Q010-ILF-M5D-A12-ARC-SEC-4404

	F

ARKUSZ

1/1