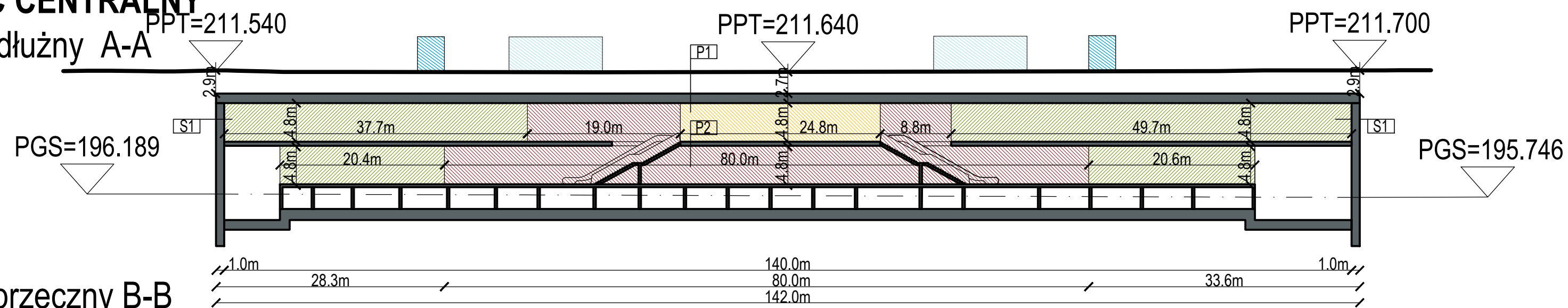
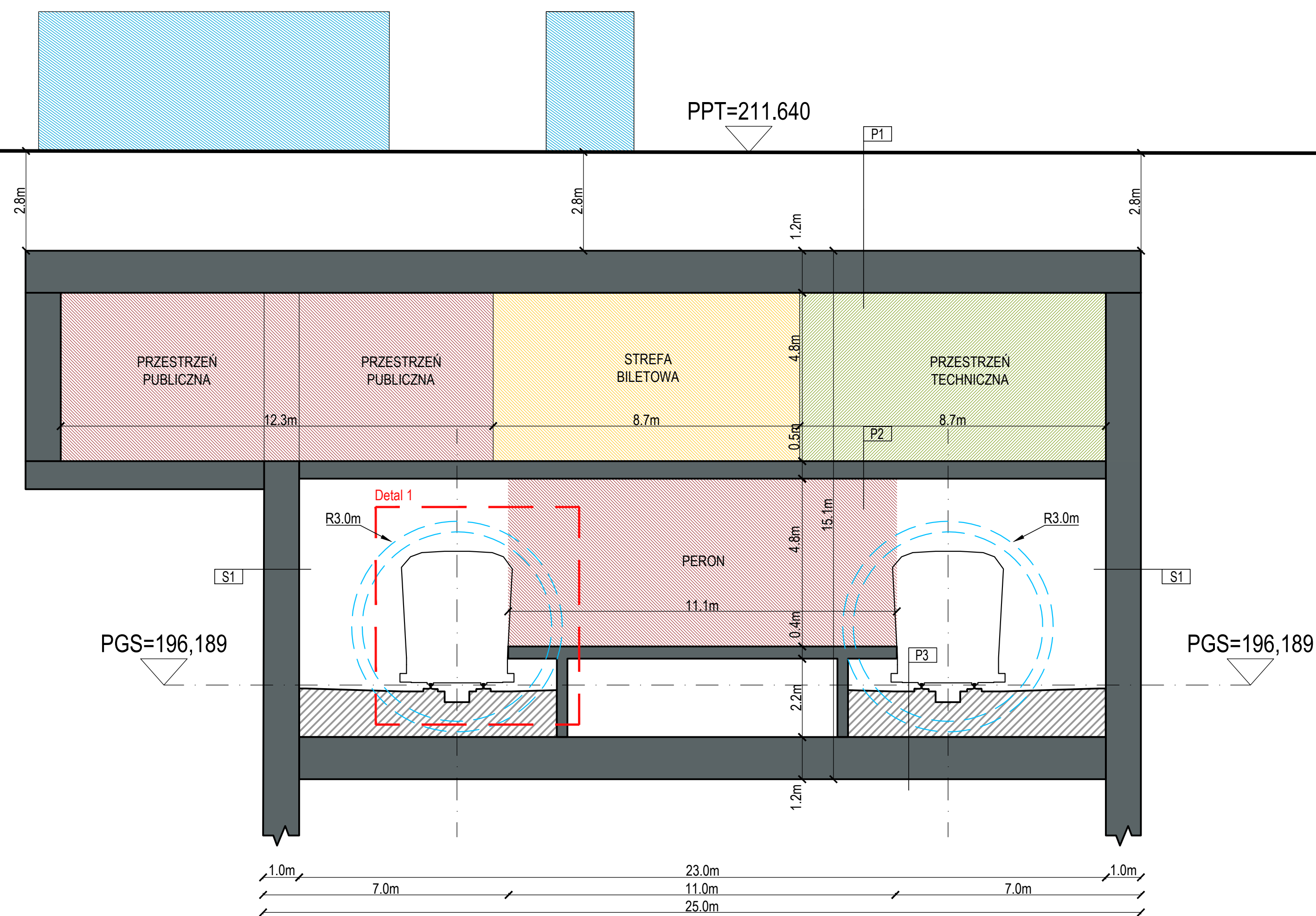


# M6D\_PLAC CENTRALNY

## Przekrój podłużny A-A



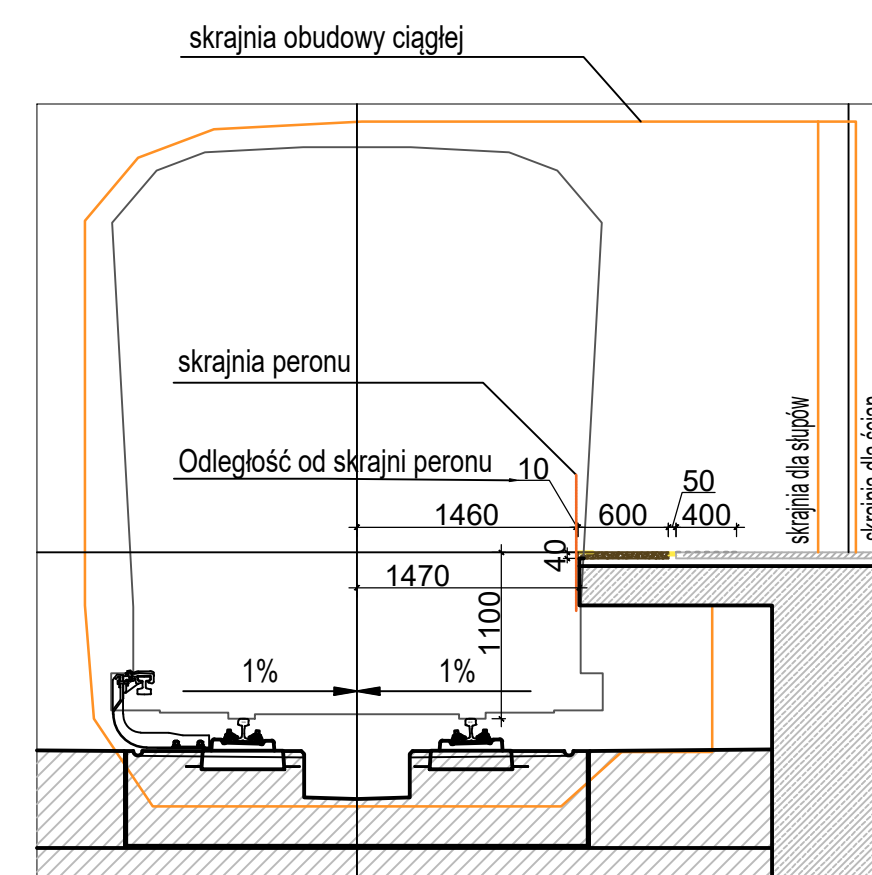
## Przekrój poprzeczny B-B



### LEGENDA

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

## Detal 1\_krawędź peronu

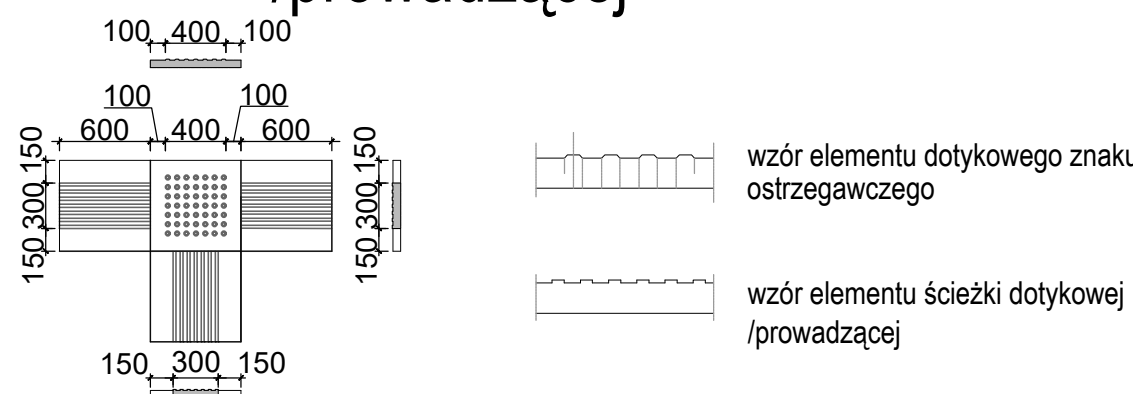


### Kolorystyka:

- 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 - "guz"

\*Wymiary na detalu są podane w mm.

## Detal 2\_skrzyżowanie ścieżki dotykowej /prowadzącej



\*Wymiary na detalu są podane w mm.

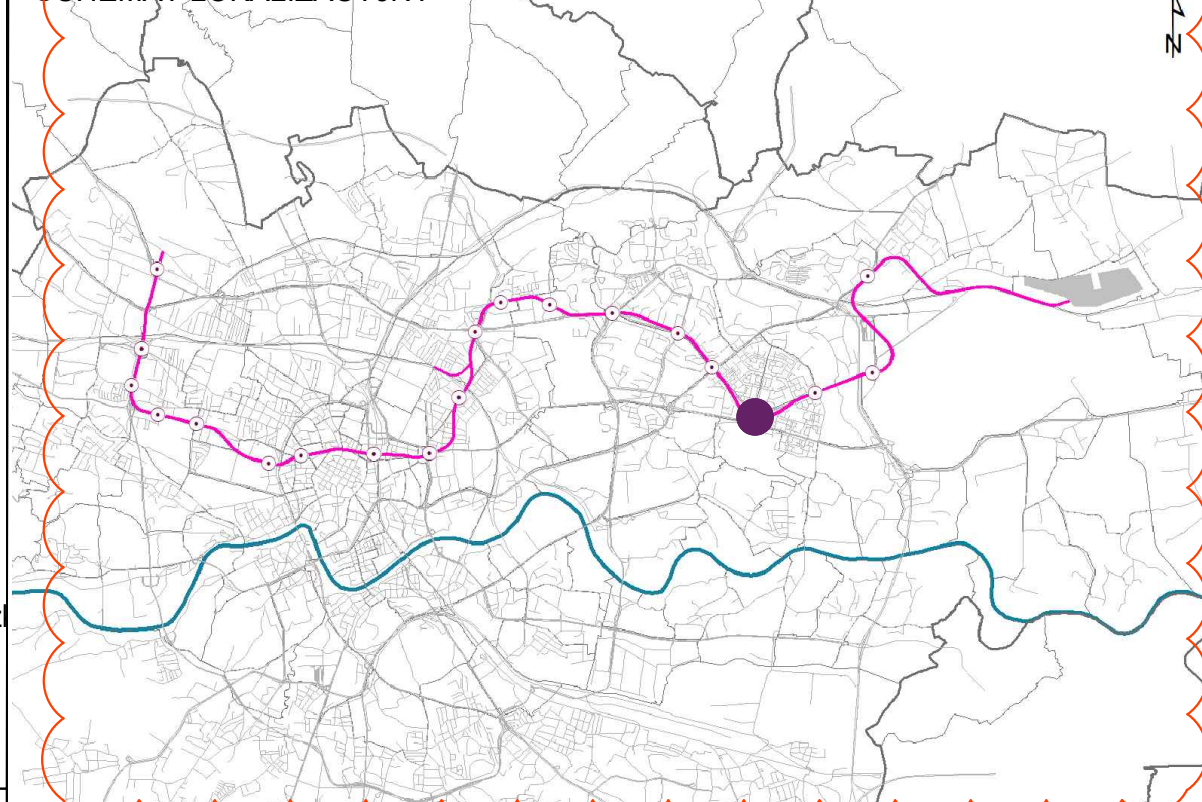
## Warstwy

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

### UWAGI:

- Rysunek należy czytać wraz z częścią opisową zawartą w Studium wykonalności budowy szybkiego, bezkolizyjnego transportu szynowego w Krakowie Tom II rozdział 8.3.5  
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 ewakuacyjnych T.O. itp. Elementy te będą miały wpływ na ostateczny kształt obiektu.
- Wymiar użytkowy kabiny windy wynosi 1,1m x 2,1m.
- 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					
REW.	DATA	OPIS REWIZJI	OPRACOWAŁ	SPRAWDZIŁ	ZATWIERDZIŁ
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

Umowa współfinansowana ze środków Unii Europejskiej w ramach instrumentu „Łącząc Europę” na podstawie umowy o dofinansowanie nr INEA/CE/TRAN/2016/1347317 z dnia 19 października 2011 r.

Współfinansowane przez instrument Unii Europejskiej „Łącząc Europę”

GMINA MIEJSKA KRAKÓW  
Plac Wszystkich Świętych 3-4,  
31-004 Kraków, Polska

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

<b>STUDIUM WYKONALNOŚCI BUDOWY SZYBKIEGO, BEZKOLIZYJNEGO TRANSPORTU SZYNOGOWEGO W KRAKOWIE</b>			
Wariant metro 6d Stacja Plac Centralny -Przekrój podłużny A-A, poprzeczny B-B, Detal 1.2			
SKALA	NUMER RYSUNKU	REWIZJA	ARKUSZ
1:500	Q010-ILF-M6D-B04-ARC-SEC-4404	F	1/1