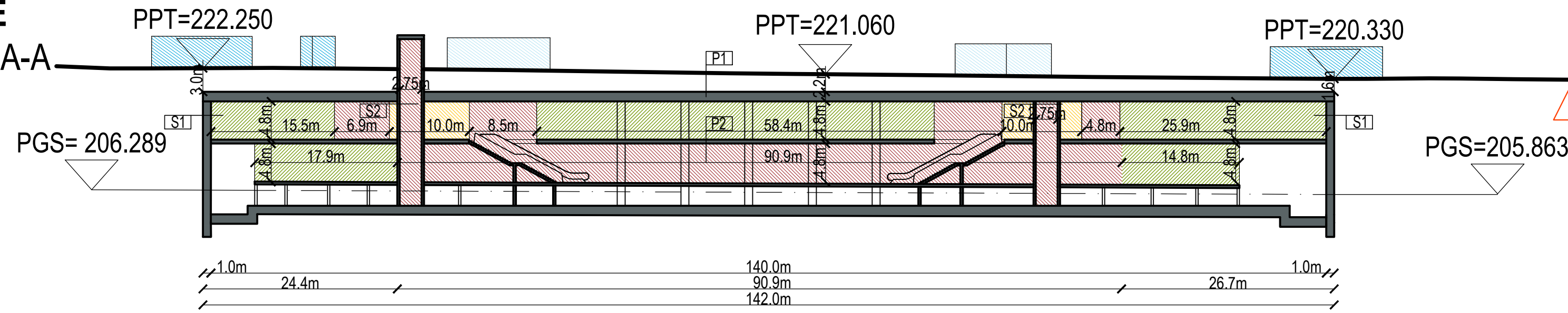
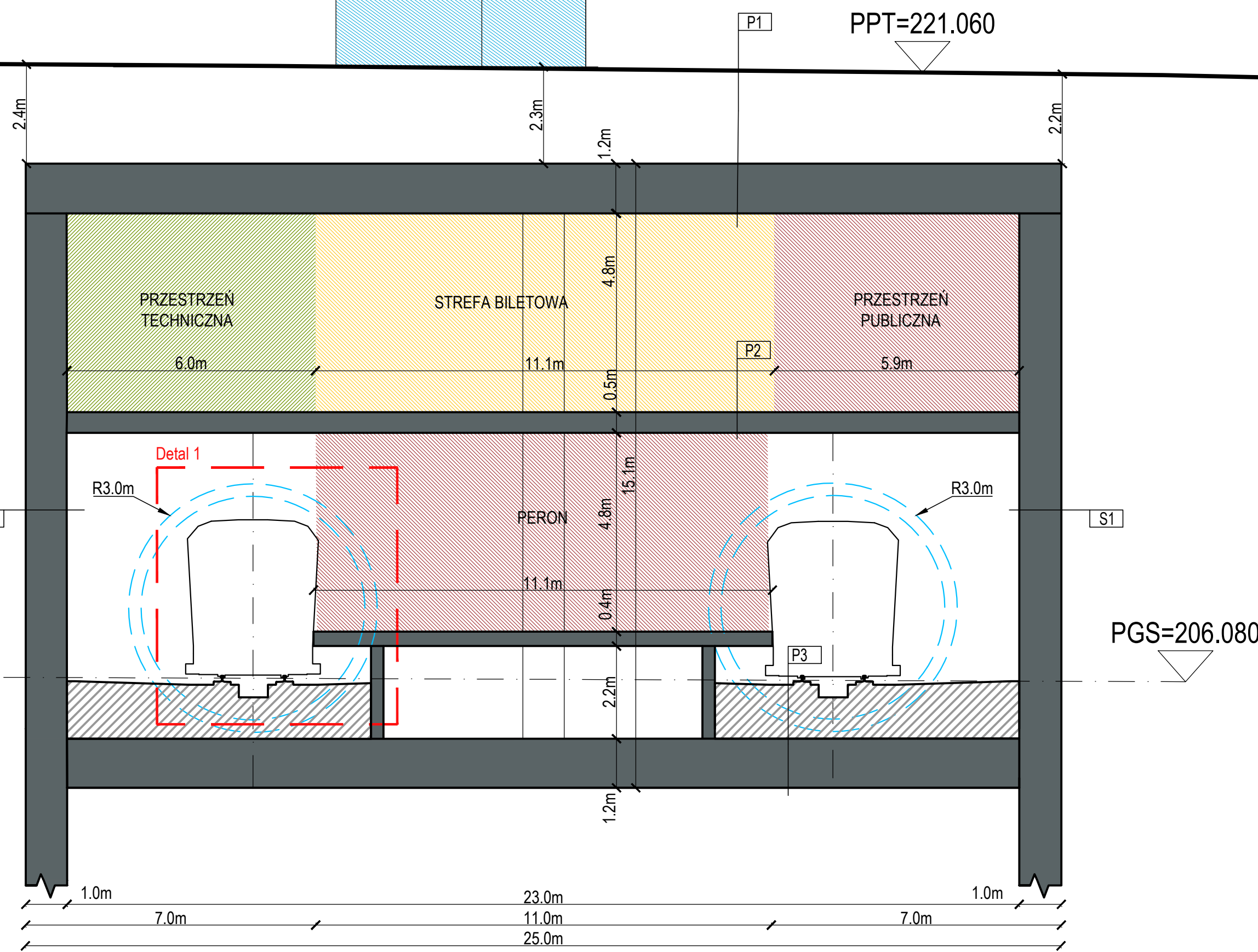


M6D_BIEŃCZYCE

Przekrój podłużny A-A



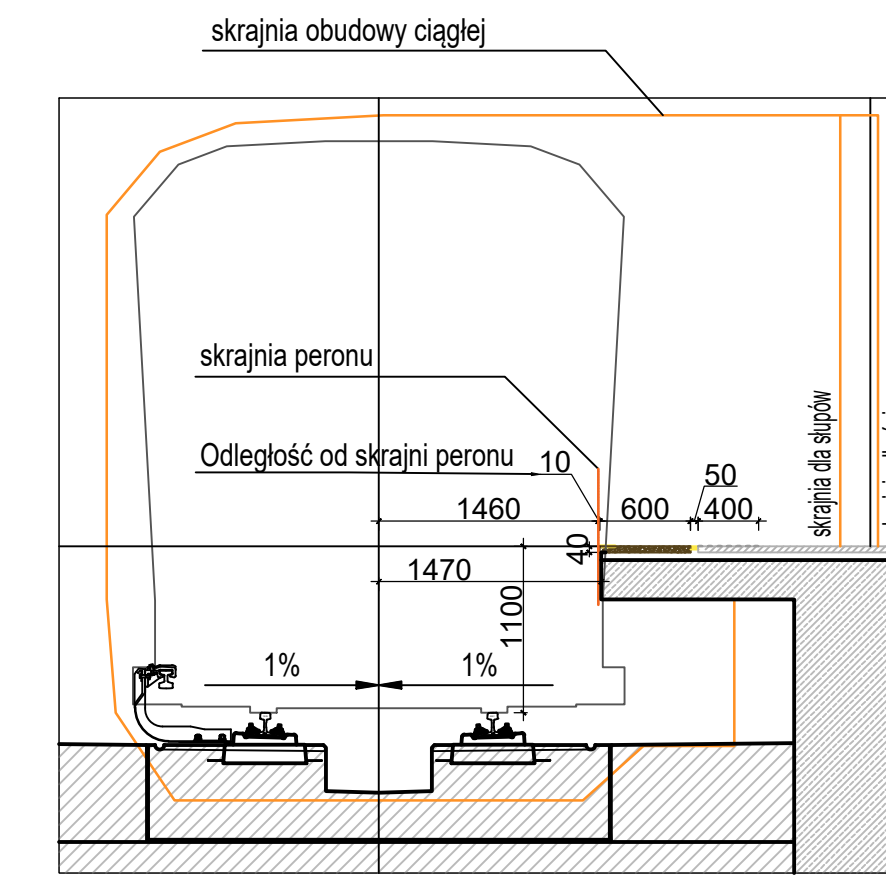
Przekrój poprzeczny B-B



LEGENDA

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

Detal 1_krawędź peronu

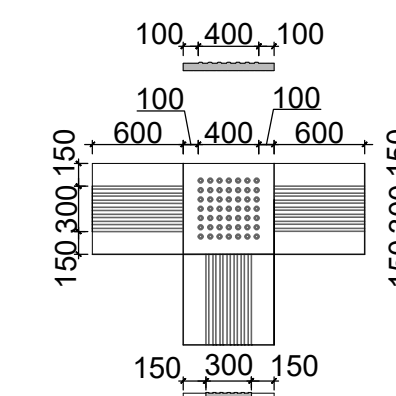


Kolorystyka :

- ścieżka dotykowa w kolorze kontrastowym
- ścieżka prowadząca w kolorze posadzki
- kamień płyty (plates) gr.40mm
- kamień - płyta grostkowana (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



wzór elementu dotykowego znaku ostrzegawczego

wzór elementu ścieżki dotykowej /prowadzącej

*Wymiary na detalu są podane w mm.

Warstwy

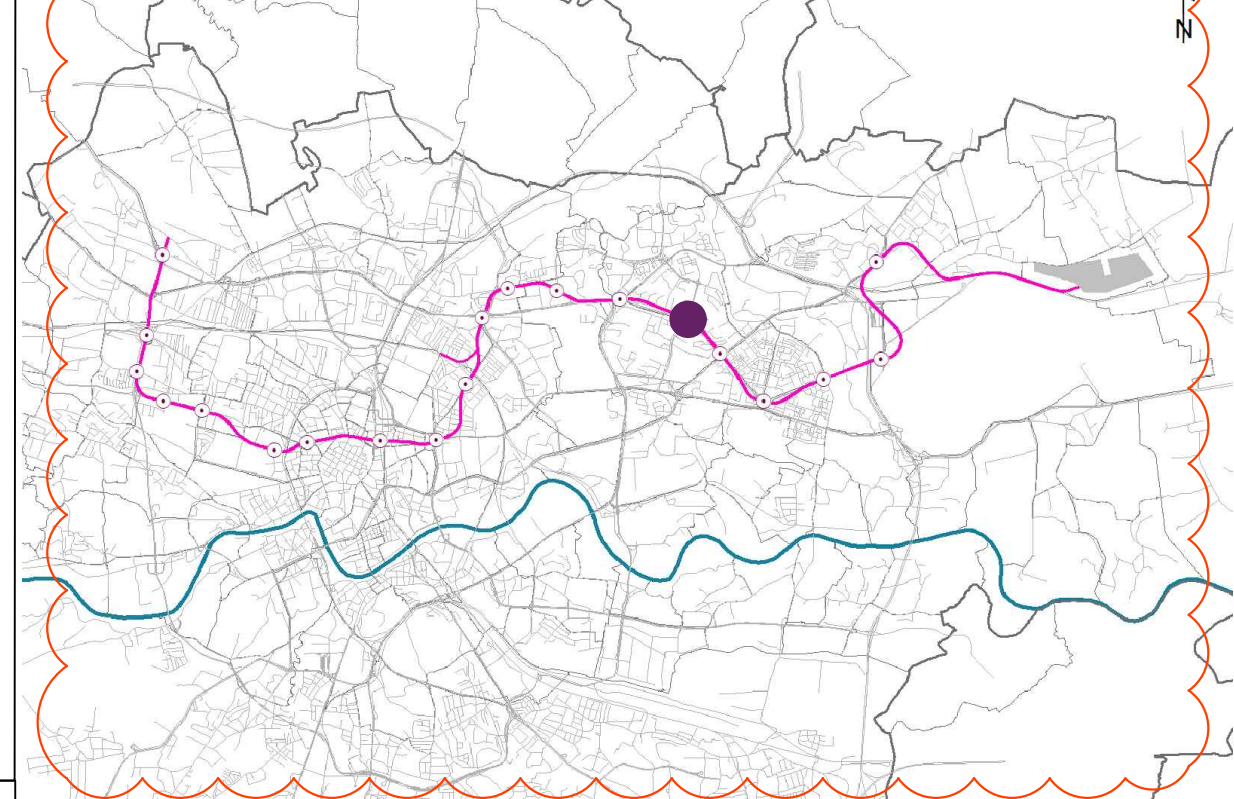
- P1 warstwy wierzchnie
- warstwy podkładowe
- grunt zagęszczony
- warstwa antykorozyjna
- hydroizolacja
- preparat gruntujący
- beton ochronny
- izolacja przeciwwodna typu ciężkiego
- plyta żelbetowa

- P2 warstwy wykończeniowe
- plyta żelbetowa
- P3 podbudowa betonowa
- wibroizolacja
- plyta 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 8.3.7
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 wentylacyjnych, windy, naziemne elementy klimatyzacyjne, przyłącza sieci, klatki ewakuacyjne 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/II/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
E	07.2020	WYDANIE DO ZATWIERDZENIA	M. Draber	M. Jeromin	M. Bogucki
D	04.2020	WYDANIE DO ZATWIERDZENIA	M. Draber	M. Jeromin	M. Bogucki
C	30.10.2019	WYDANIE DO ZATWIERDZENIA	M. Draber	M. Jeromin	M. Bogucki
B	15.07.2019	WYDANIE DO ZATWIERDZENIA	M. Draber	M. Jeromin	M. Bogucki

Kraków Rzeczpospolita Polska Współfinansowane przez instrument Unii Europejskiej „Łącząc Europę”
Umowa współfinansowana ze środków Unii Europejskiej w ramach instrumentu „Łącząc Europę” na podstawie umowy o dofinansowanie nr INEACEFTRAN20161347377 z dnia 19 października 2017 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

STUDIUM WYKONALNOŚCI BUDOWY SZYBKIEGO, BEZKOLIZYJNEGO TRANSPORTU SZYNOwego W KRAKOWIE

PROJEKT	Wariant metro 6d Stacja Bieńczyce - Przekrój podłużny A-A, poprzeczny B-B, Detal 1, 2		
TYTUŁ			
SKALA	NUMER RYSUNKU	REWIZJA	ARKUSZ
1:50, 1:100, 1:500	Q010-ILF-M6D-B06-ARC-SEC-4404	E	1/1