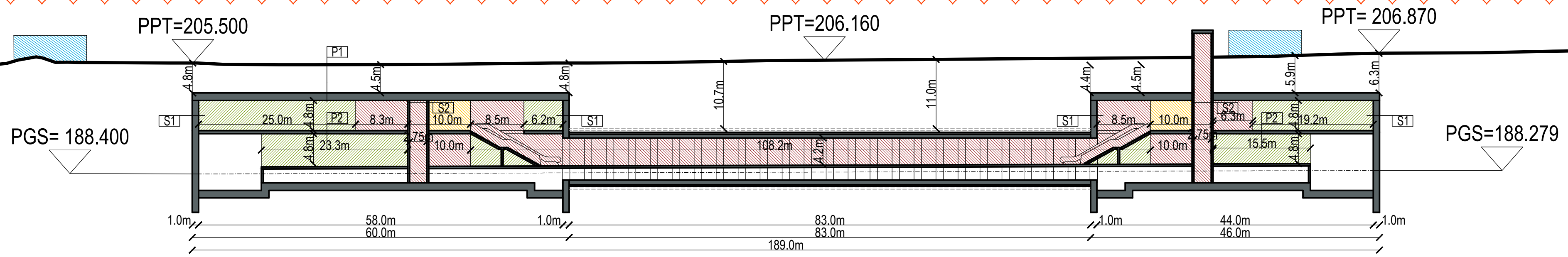
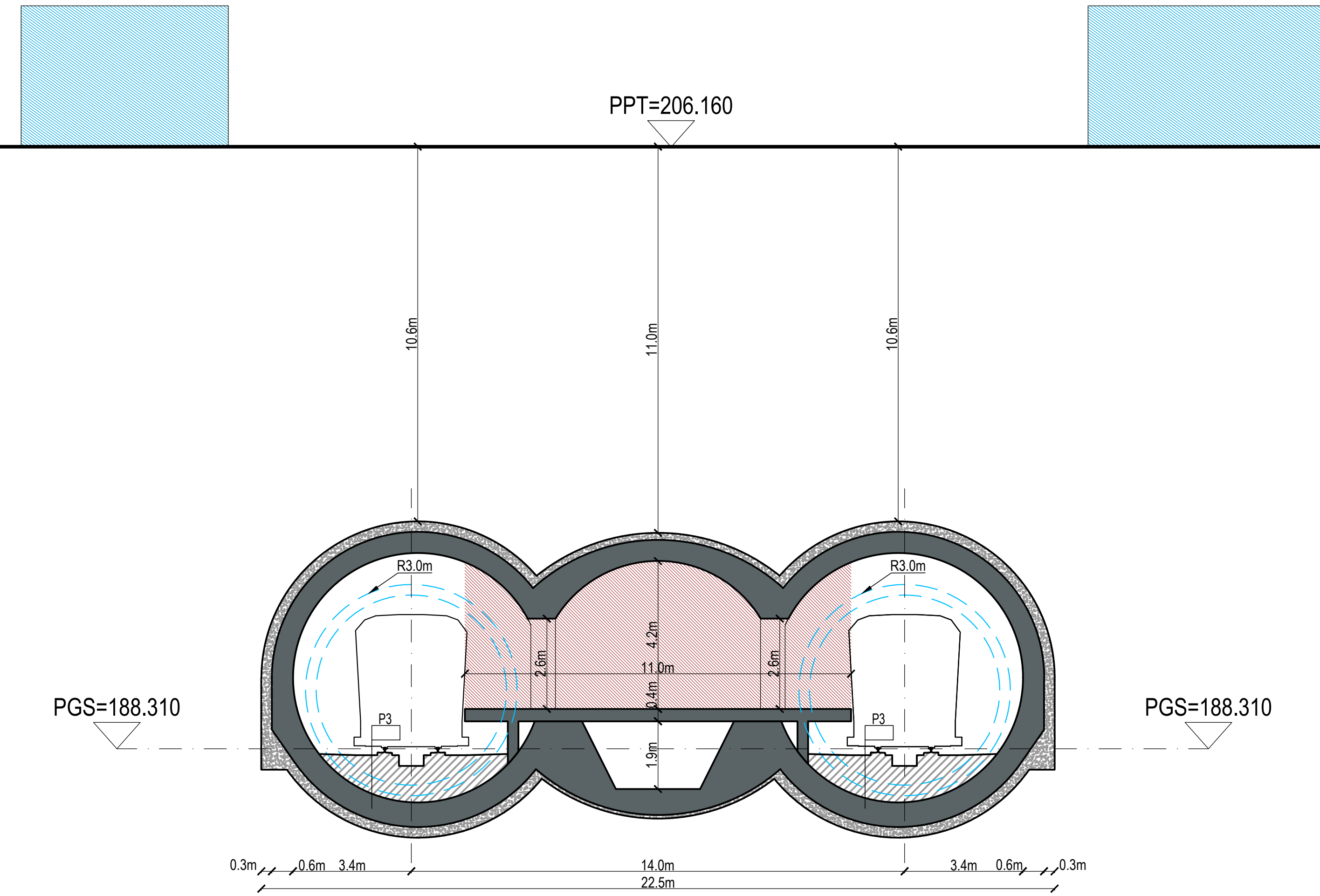


M5D_STARE MIASTO
Przekrój podłużny A-A



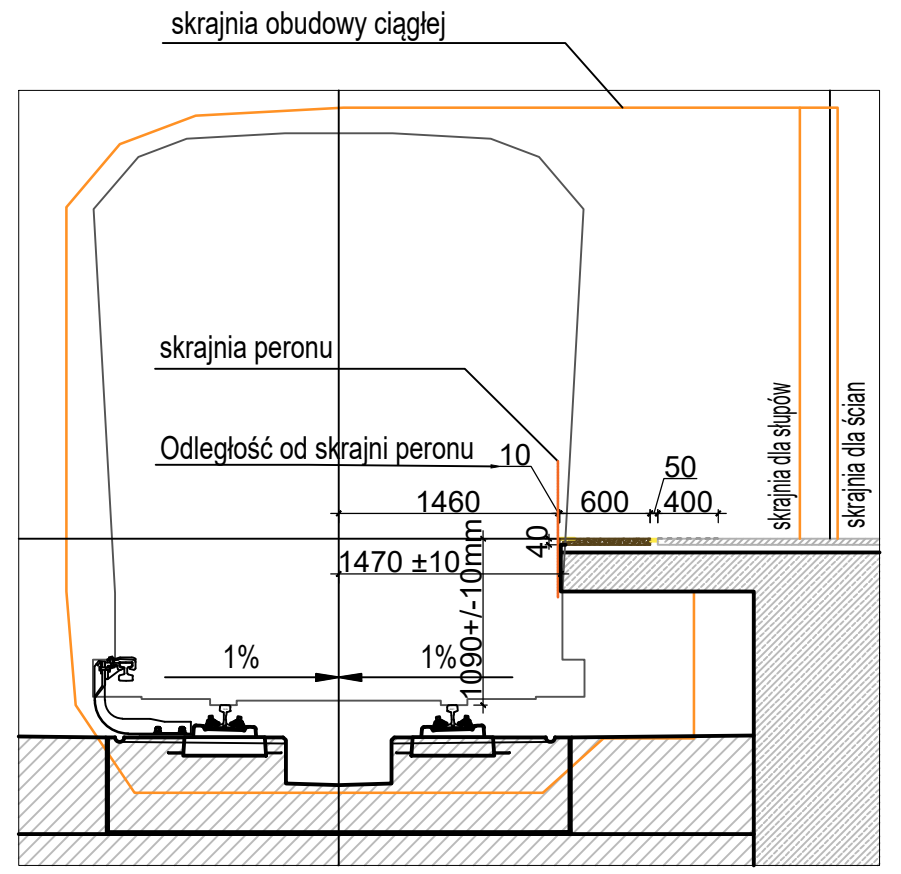
Przekrój poprzeczny B-B



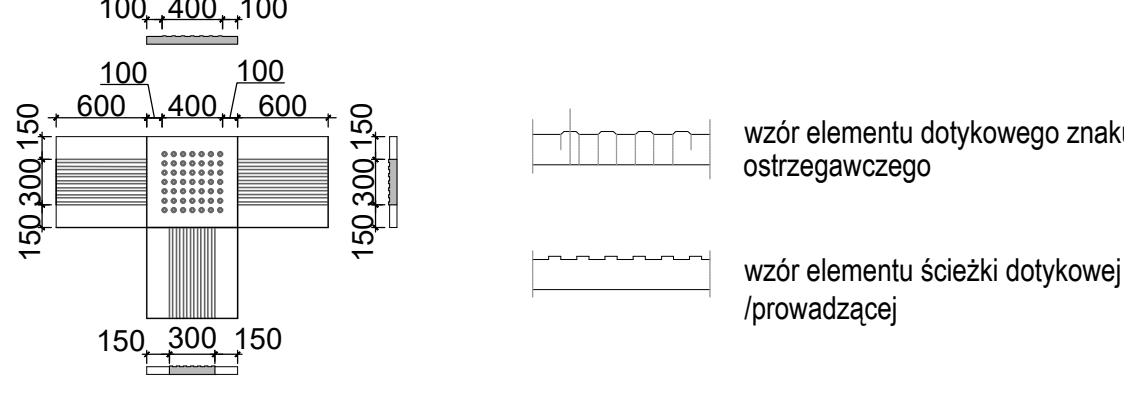
LEGENDA

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

Detal 1_krawędź peronu



Detal 2_skrzyżowanie ścieżki dotykowej /prowadzącej

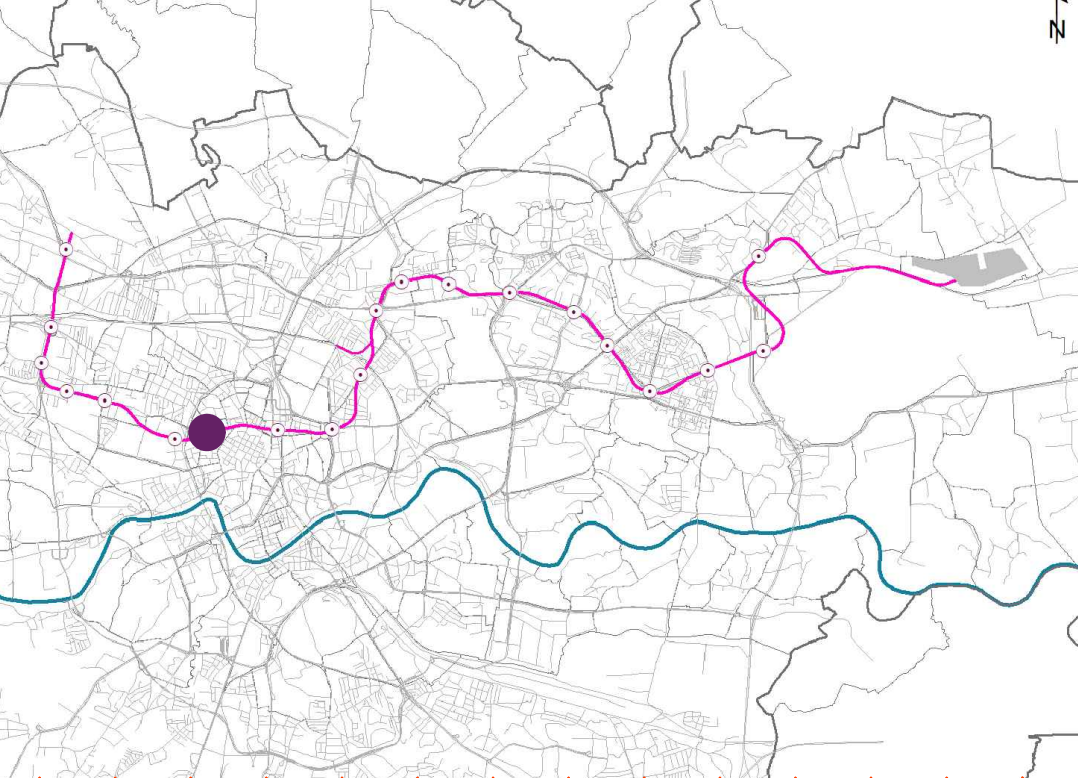


Warstwy

P1	P2
warstwy wierzchnie	warstwy wykończeniowe
warstwy podkładowe	plyta żelbetowa
grunt zagęszczony	P3
warstwa antykorozyjna	podbudowa betonowa
hydroizolacja	wibroizolacja
preparat gruntujący	plyta żelbetowa
beton ochronny	S1
izolacja przeciwwodna typu ciężkiego	warstwy wykończeniowe
plyta żelbetowa	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 8.3.15
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: czernie i wyrzutnie wentylacyjne, windy, zewnętrzne 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					
D	07.2020	WYDANIE DO ZATWIERDZENIA	M. Skrzypczyk	M. Jeromin	M. Bągiński
C	23.09.2019	WYDANIE DO ZATWIERDZENIA	M. Skrzypczyk	M. Jeromin	M. Bągiński
B	15.07.2019	WYDANIE DO ZATWIERDZENIA	M. Skrzypczyk	M. Jeromin	M. Bągiński
REW.	DATA	OPIS REWIZJI	OPRACOWAŁ	SPRAWDZIŁ	ZATWIERDZIŁ

Umowa współfinansowana ze środków Unii Europejskiej w ramach instrumentu „Łącząc Europę” na podstawie umowy o dofinansowanie nr NEAR/CEP/TRAN/2016/134717 z dnia 19 października 2017 r.

ZAMAWIAJĄCY

WYKONAWCA

PROJEKT

TYTUŁ

SKALA

NUMER RYSUNKU

REWIZJA

ARKUSZ

STUDIUM WYKONALNOŚCI BUDOWY SZYBKIEGO, BEZKOLIZYJNEGO TRANSPORTU SZYNOWEGO W KRAKOWIE

Wariant metro 6d Stacja Stare Miasto - Przekrój podłużny A-A, poprzeczny B-B, Detal 1, 2

1:50, 1:100, 1:500	Q010-ILF-M6D-B14-ARC-SEC-4404	D	1/1
--------------------	-------------------------------	---	-----