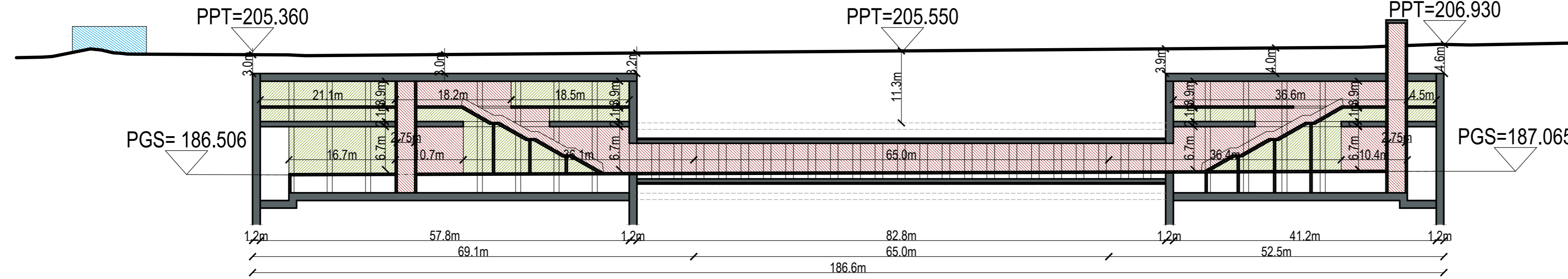
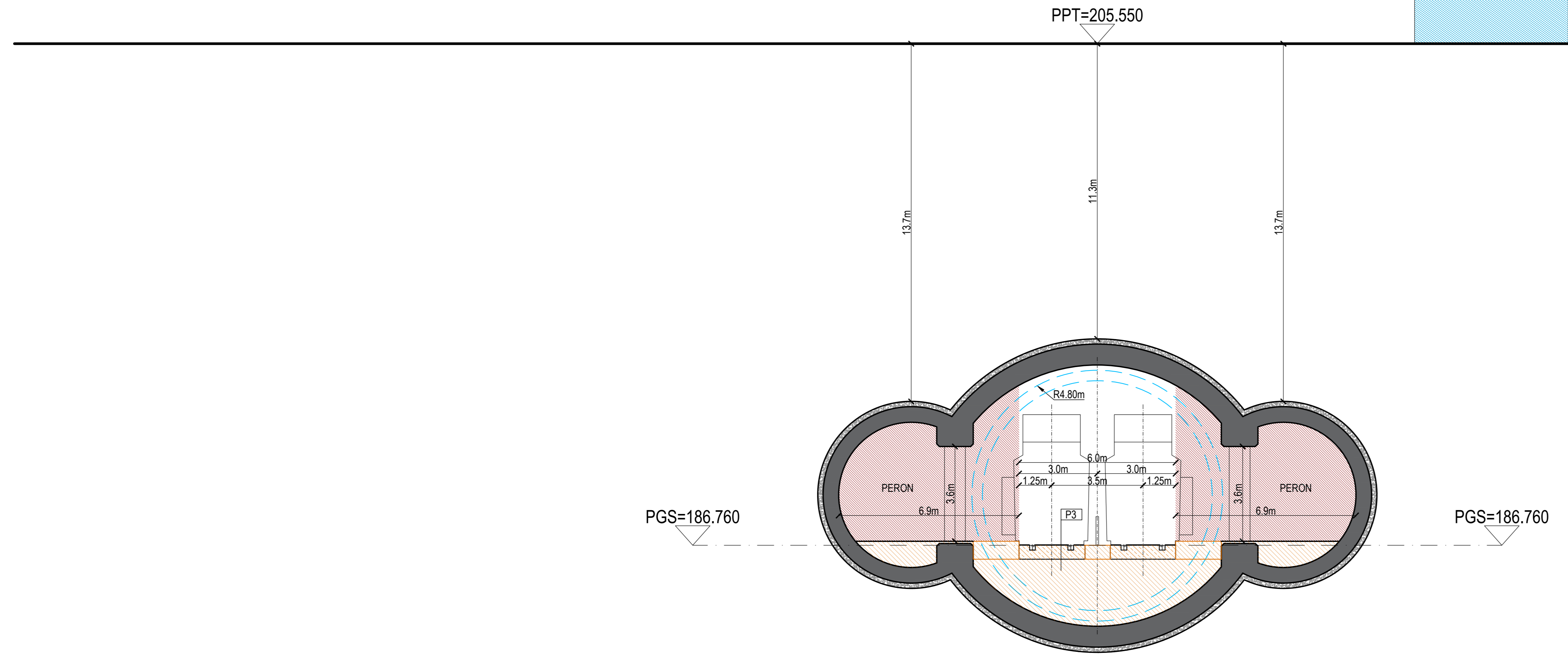


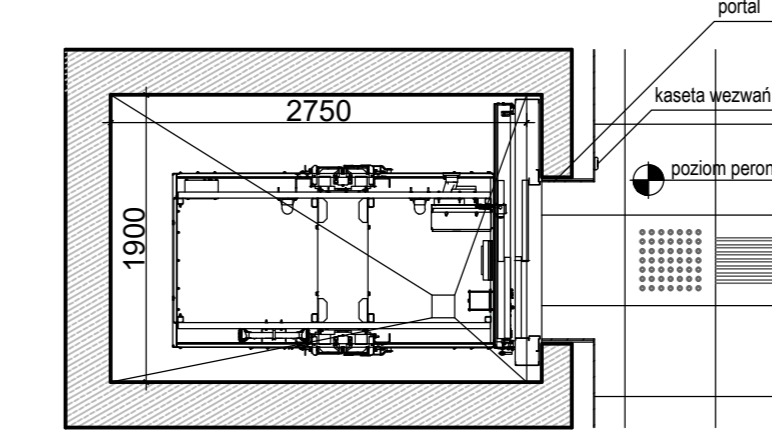
**T6D\_STARE MIASTO** Przekrój podłużny A-A



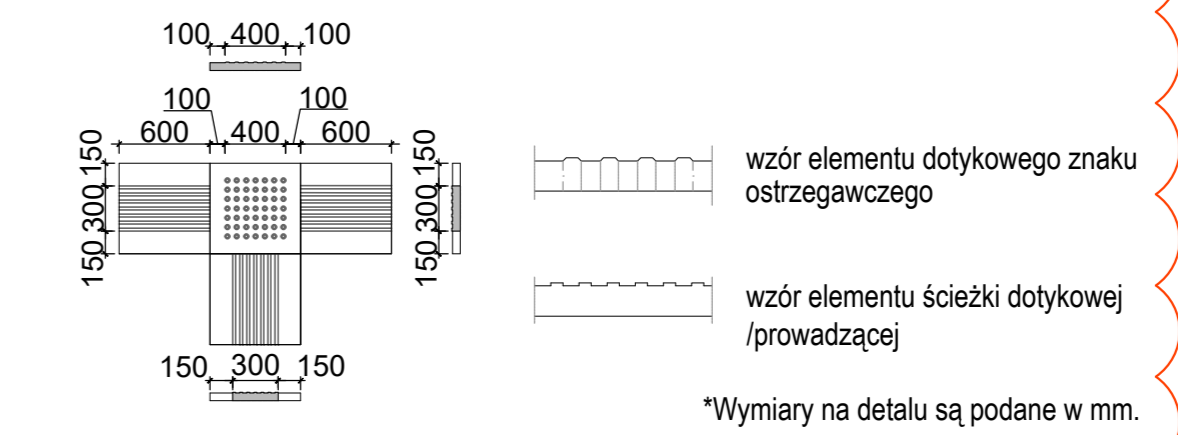
Przekrój poprzeczny B-B



Detal 1\_schemat prowadzenia ścieżki dotykowej do windy

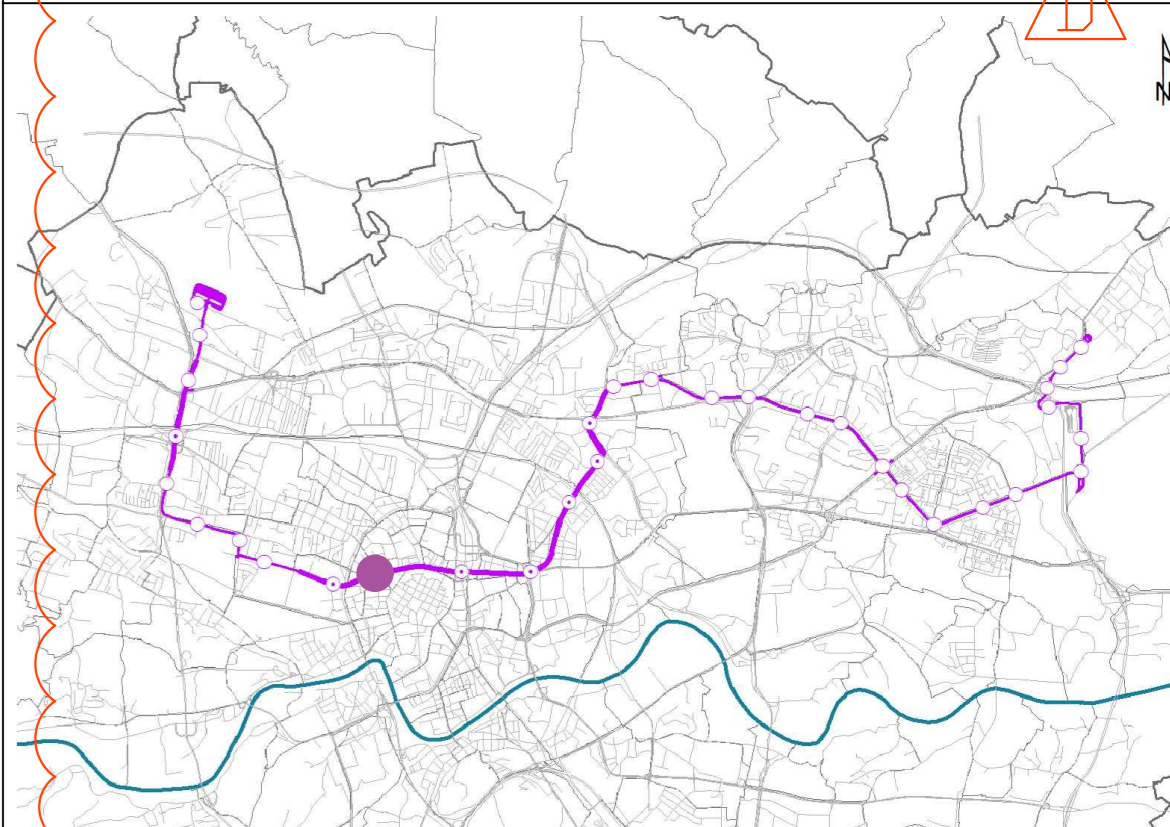


Detal 2\_skrzyżowanie ścieżki dotykowej /przewodzącej



\*Wymiary na detalu są podane w mm.

- UWAGI:**
- Rysunek należy czytać wraz z częścią opisową zawartą w Studium wykonalności budowy szybkiego, bezkolizyjnego transportu szynowego w Krakowie Tom II rozdział 8.4.7  
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 siłki
    - 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: czerniec i wyrzutnie wentylacyjne, windy, niezależne elementy klimatyzacyjne, przyłącza sieci, klatki ewakuacyjne T.O. itp. Elementy te będą miały wpływ na ostateczny kształt obiektu.
  - Wymiary wewnętrzne wszystkich wind wynoszą 1.9m x 2.75m.
  - 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 VIII/2965/GK/3/2018), zawarta pomiędzy ILF Consulting Engineers Polska Sp. z o.o. a Gminą Miejską Kraków

REV.	DATA	OPIS REWIZJI	OPRACOWAŁ	SPRAWDZIŁ	ZATWIERDZIŁ
D	07.2020	WYDANIE DO ZATWIERDZENIA	M. Myćciak	M. Jeromin	M. Bogucki
C	20.09.2019	WYDANIE DO ZATWIERDZENIA	M. Myćciak	M. Jeromin	M. Bogucki
B	18.07.2019	WYDANIE DO ZATWIERDZENIA	M. Myćciak	M. Jeromin	M. Bogucki

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

**Kraków** Rzeszpospolita Polska Współfinansowane przez instrument Unii Europejskiej „Łącząc Europę”

Umożliwiona przez środki Unii Europejskiej w ramach instrumentu „Łącząc Europę” na podstawie umowy o dofinansowanie nr REACEF/TRAN/2018/134737 z dnia 19 października 2017 r.

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

WYKONAWCA: **ILF CONSULTING ENGINEERS** ILF CONSULTING ENGINEERS POLSKA Sp. z o.o. ul. Domaniecka 12, 02-023 Warszawa, Polska

<b>STUDIUM WYKONALNOŚCI BUDOWY SZYBKIEGO, BEZKOLIZYJNEGO TRANSPORTU SZYNOWEGO W KRAKOWIE</b>	
Wariant szybki tramwaj 6d Przystanek podziemny Stare Miasto - Przekrój podłużny A-A, poprzeczny B-B, Detal 1.2	
SKALA: 1:50, 1:100, 1:500	NUMER RYSUNKU: Q010-ILF-T6D-C06-ARC-SEC-4404
REWIZJA: D	ARKUSZ: 1/1

**LEGENDA**

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