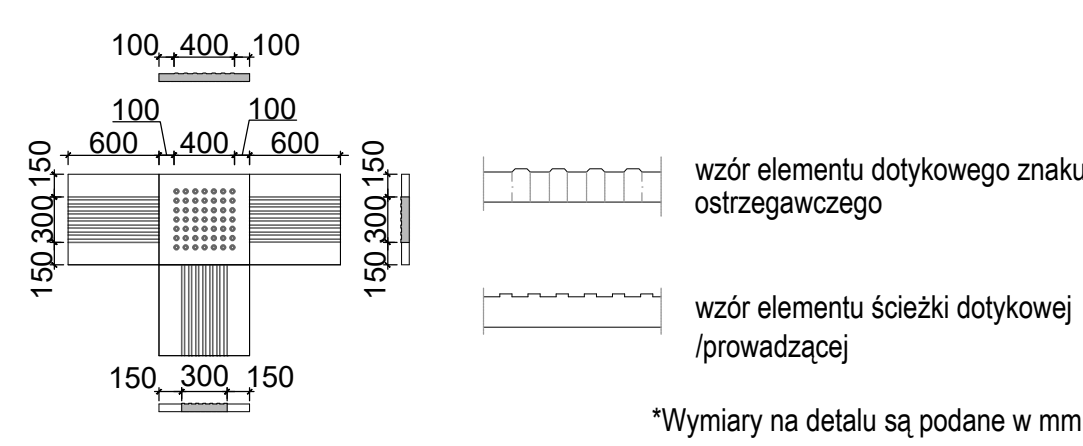
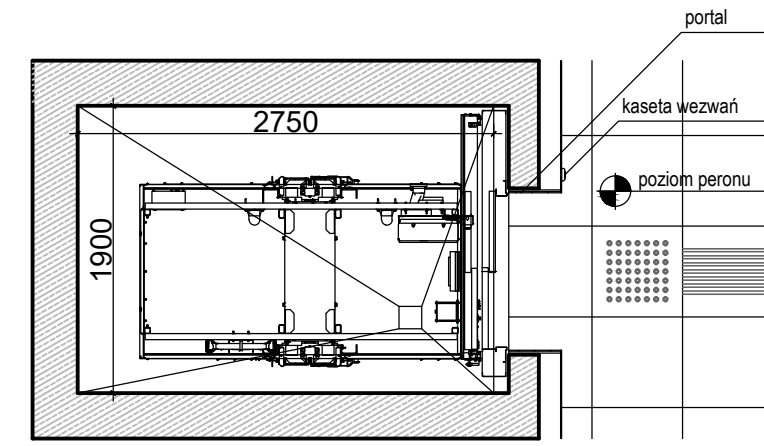
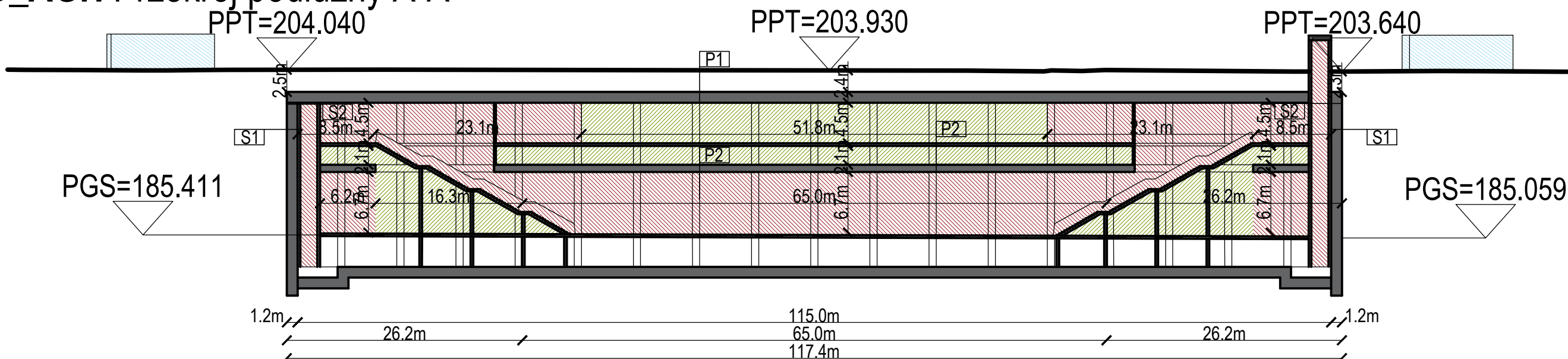


# T6D\_AGH Przekrój podłużny A-A

# Detal 1\_schemat prowadzenia ścieżki dotykowej do windy

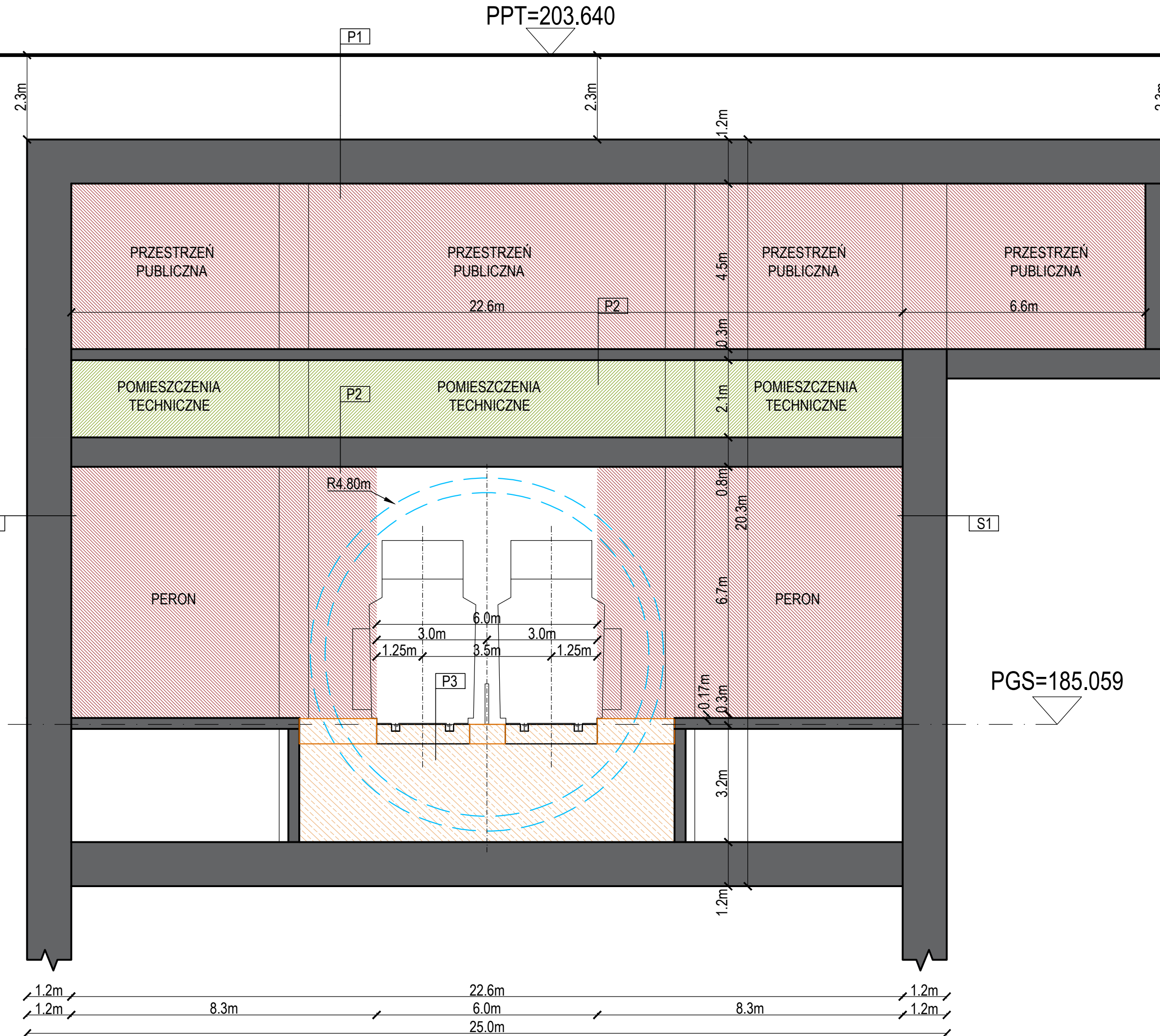
# Detal 2\_skrzyżowanie ścieżki dotykowej /prowadzącej

- UWAGI:
- Rysunek należy czytać wraz z częścią opisową zawartą w Studium wykonalności budowy szybkiego, bezkolizyjnego transportu szynowego w Krakowie Tom II rozdział 8.4.8  
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: czepnie i wyrzutnie wentylacyjne, windy, nazienne 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.



\*Wymiary na detalu są podane w mm.

# Przekrój poprzeczny B-B



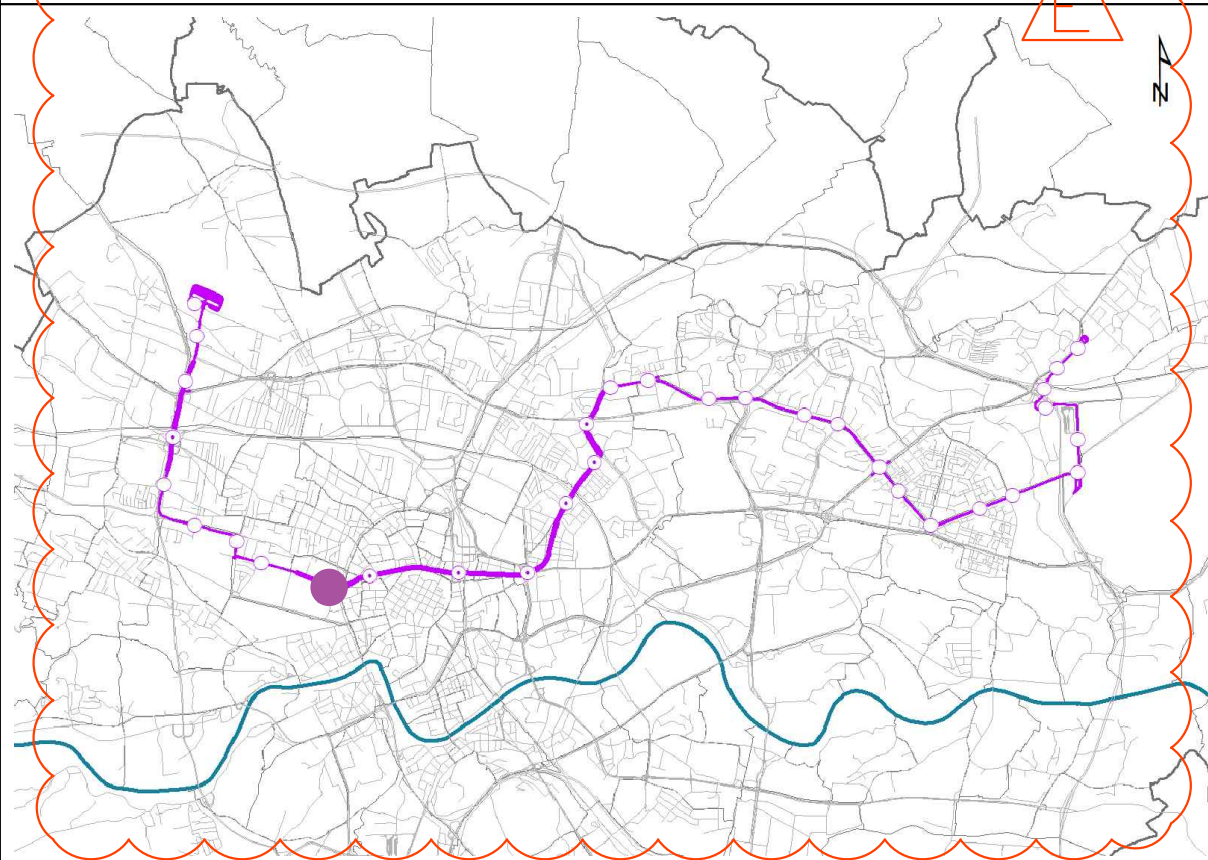
PGS=185.059

PGS=185.059

### LEGENDA

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

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



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. Mędrzak	M. Jeromin	M. Bogucki
D	04.2020	WYDANIE DO ZATWIERDZENIA	M. Mędrzak	M. Jeromin	M. Bogucki
C	27.09.2019	WYDANIE DO ZATWIERDZENIA	M. Mędrzak	M. Jeromin	M. Bogucki
B	18.07.2019	WYDANIE DO ZATWIERDZENIA	M. Mędrzak	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 INEA/CE/TRAN/2016/1347317 z dnia 19 października 2011 r.

ZAMAWIAJĄCY: **Kraków** 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

PROJEKT			
STUDIUM WYKONALNOŚCI BUDOWY SZYBKIEGO, BEZKOLIZYJNEGO TRANSPORTU SZYNOGO W KRAKOWIE			
TYTUŁ			
Wariant szybki tramwaj 6d Przystanek podziemny AGH - Przekrój podłużny A-A, poprzeczny B-B, Detal 1,2			
SKALA	NUMER RYSUNKU	REWIZJA	ARKUSZ
1:50, 1:100, 1:500	Q010-ILF-T6D-C07-ARC-SEC-4404	E	1/1