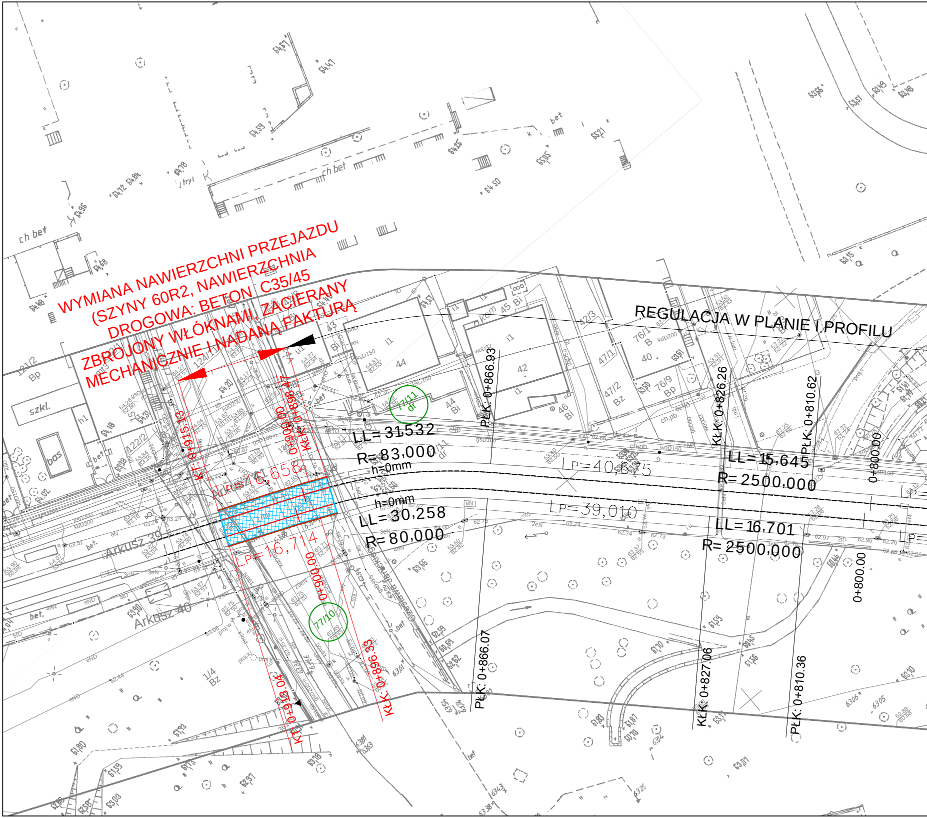
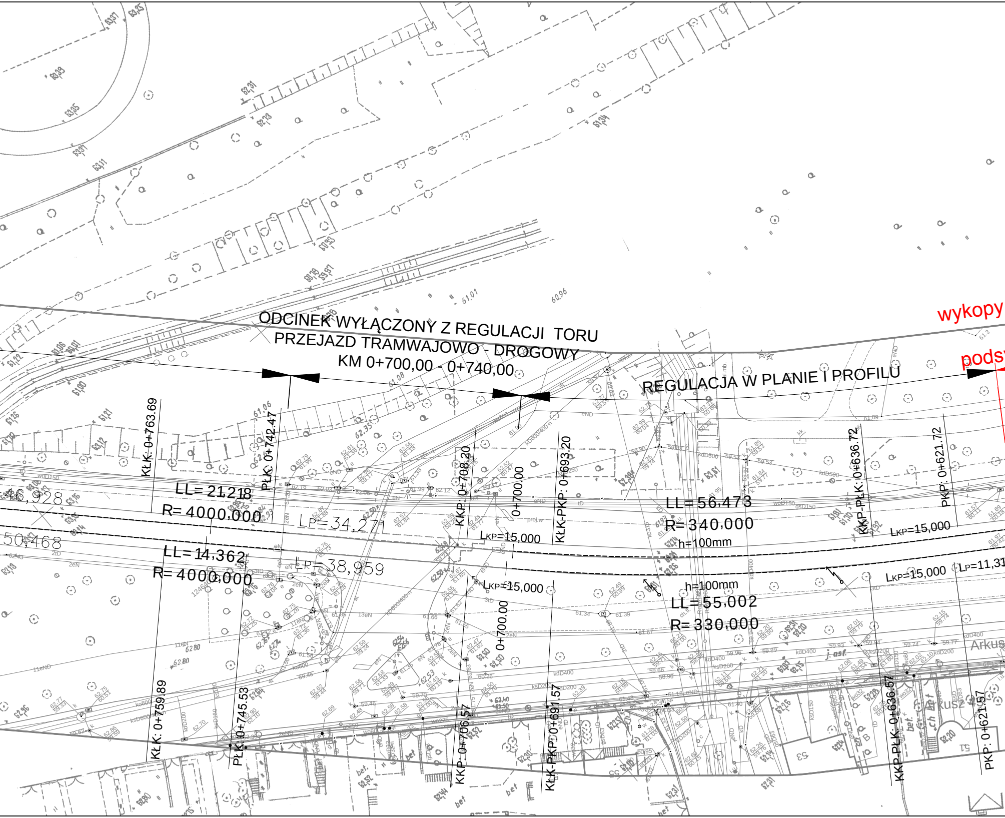
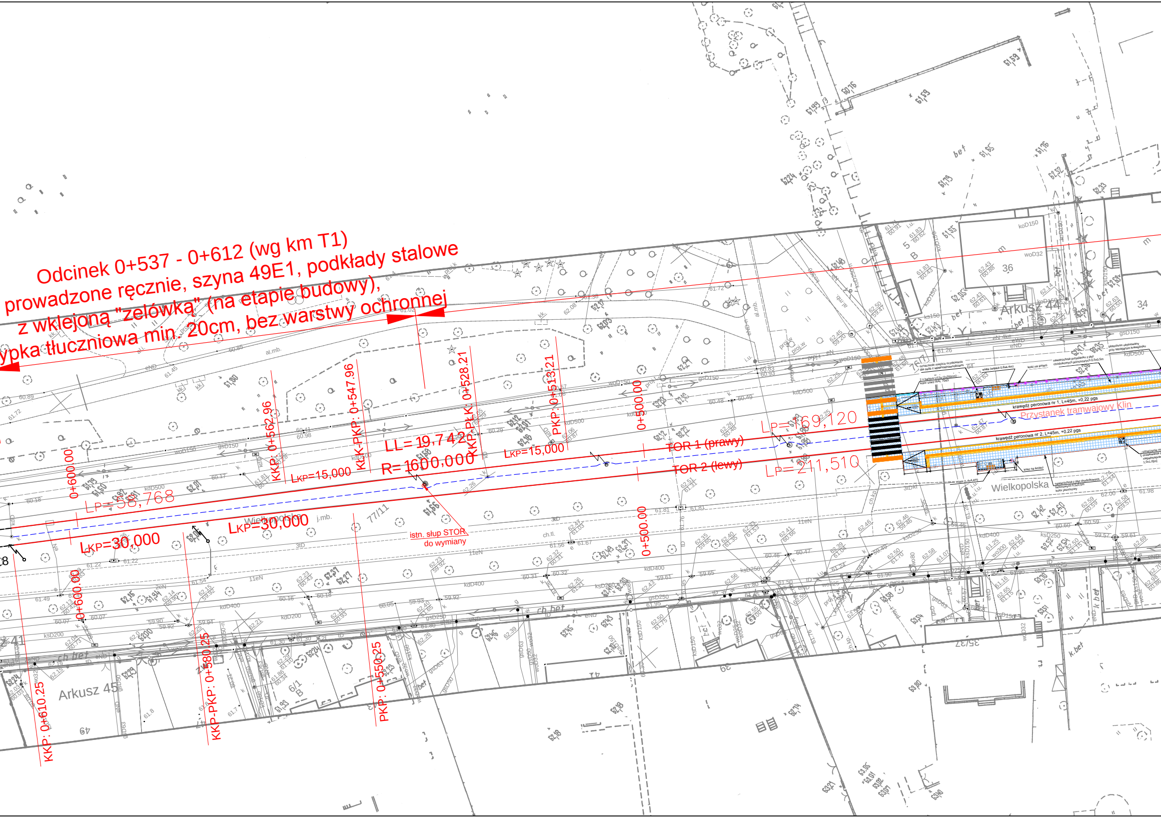
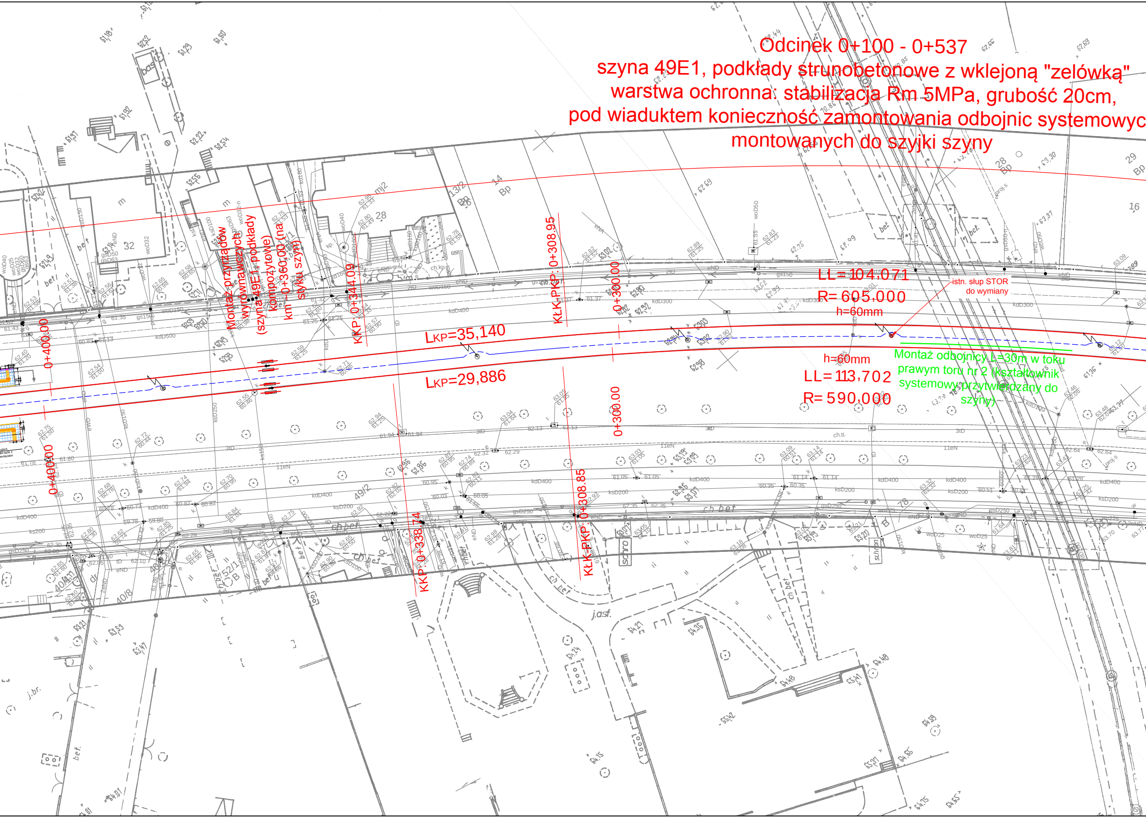
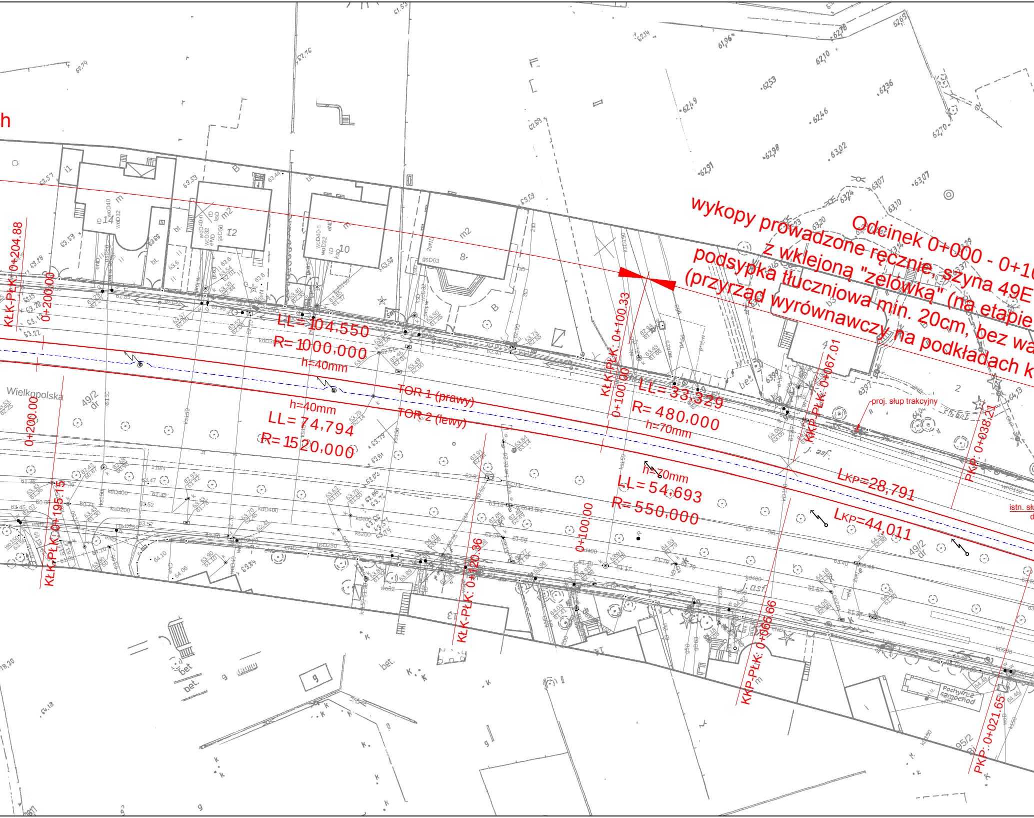

WYMIANA NAWIERZCHNI PRZEJAZDU
(SZYNY 60R2, NAWIERZCHNIA
DROGOWA: BETON C35/45
ZBROJONY WŁÓKNAMI, ZACIERANY
MECHANICZNIE I NADANĄ FAKTURĄ
REGULACJA W PLANIE I PROFILU
KT: 0+915.13
0+900.00
KŁK: 0+898.47
0+900.00
KŁK: 0+896.33
KT: 0+913.04
LL= 31,532
R= 83,000
h=0mm
h=0mm
LL= 30,258
R= 80,000
LP= 16,658
LP= 16,714
LP= 40,675
LP= 39,010
PŁK: 0+866.93
PŁK: 0+866.07
KŁK: 0+826.26
KŁK: 0+827.06
PŁK: 0+810.62
PŁK: 0+810.36
LL= 15,645
R= 2500,000
LL= 16,701
R= 2500,000
0+800.00
0+800.00
77/11
dr
77/10
Arkusz 39
Arkusz 40
szkl.
bas
ch bet
121/2
Bp
122/2
124/1
44
42
45 Bi
46 Bi
44 Bi
42/3
47/1
47/2 Bz
76/1 B
76/9 Bp
40
1/4 Bz


ODCINEK WYŁĄCZONY Z REGULACJI TORU
PRZEJAZD TRAMWAJOWO - DROGOWY
KM 0+700,00 - 0+740,00
REGULACJA W PLANIE I PROFILU
wykopy
podsy
KŁK: 0+763.69
PŁK: 0+742.47
KKP: 0+708.20
0+700.00
KŁK-KKP: 0+693.20
KKP-PŁK: 0+636.72
PKP: 0+621.72
KŁK: 0+759.89
PŁK: 0+745.53
KKP: 0+706.57
0+700.00
KŁK-KKP: 0+691.57
KKP-PŁK: 0+636.57
PKP: 0+621.57
LL= 21,218
R= 4000,000
LP=34,271
LKP=15,000
LL= 56,473
R= 340,000
h=100mm
LKP=15,000
LL= 14,362
R= 4000,000
LP=38,959
LKP=15,000
h=100mm
LL= 55,002
R= 330,000
LKP=15,000
LP=11,31
46,928
50,468
j. asf.
bet
Arkus
53
51


Odcinek 0+537 - 0+612 (wg km T1)
prowadzone ręcznie, szyna 49E1, podkłady stalowe
z wklejoną "zelówką" (na etapie budowy),
ypka tłuczniowa min. 20cm, bez warstwy ochronnej
KKP: 0+562.96
KK-PKP: 0+547.96
KKP-PLK: 0+528.21
PKP: 0+513.21
0+500.00
0+600.00
LP=58,768
LKP=30,000
LL=19,742
R=1600,000
LKP=15,000
LP=169,120
LP=211,510
TOR 1 (prawy)
TOR 2 (lewy)
istn. słup STOR
do wymiany
Przystanek tramwajowy Klin
krawędź peronowa nr 1, L=45m, +0,22 pgs
krawędź peronowa nr 2, L=45m, +0,22 pgs
oznaczenie miejsca oczekiwania dla osób z niepełnosprawnościami
2 x bariera U12a (2x200cm) - kolor szary RAL 7043
wiata (wiaska 0,6x4,4m)
kosz na śmieci
nawierzchnia przystanku z płyt chodnikowych jasnoszarych 0,5x0,5m
błotochron usytuowany przy istniejącym krawężniku
wiata (1,4x4,4m)
nawierzchnia z płyt chodnikowych betonowych 0,5x0,5m kolor jasnoszary
KKP: 0+610.25
KKP-PKP: 0+580.25
PKP: 0+550.25
Wielkopolska
Arkusz 44
Arkusz 45
kdD500
gsD150
kdD400
ksD250
woD150
kdD200
ksD200
36
34
39
35/37
77/11
6/1
B
49
ch.bet
bet
al.mb.
j.mb.

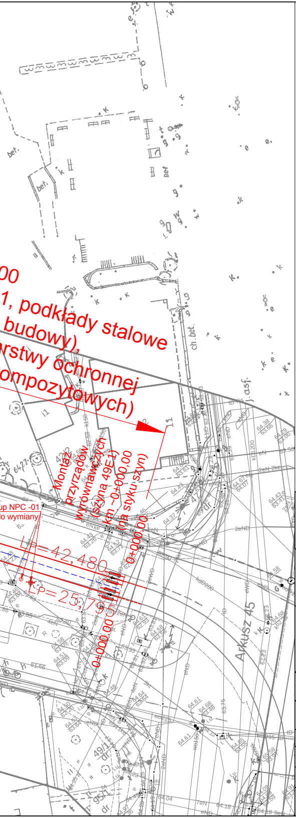

Odcinek 0+100 - 0+537
szyna 49E1, podkłady strunobetonowe z wklejoną "zelówką"
warstwa ochronna: stabilizacja Rm 5MPa, grubość 20cm,
pod wiaduktem konieczność zamontowania odbojnic systemowyc
montowanych do szyjki szyny
Montaż przyrządów wyrównawczych (szyna 49E1, podkłady kompozytowe) km 0+360.00 (na styku szyn)
KKP: 0+344.09
KŁK-PKP: 0+308.95
0+300.00
LKP=35,140
LKP=29,886
0+400.00
LL=104,071
R=605,000
h=60mm
istn. słup STOR do wymiany
h=60mm
LL=113,702
R=590,000
Montaż odbojnicy L=30m w toku prawym toru nr 2 (kształtownik systemowy przytwierdzany do szyny)
0+300.00
KKP: 0+338.74
KŁK-PKP: 0+308.85
0+400.00
28
Bp
29
Bp
14
Bp
13/2
26
28
32
49/2
52/1
B
40/8
78
16
j.asf.
ch.bet
bet.
j.br.



Odcinek 0+000 - 0+10

wykopy prowadzone ręcznie, szyna 49E
z wklejoną "zelówką" (na etapie
podsypka tłuczniowa min. 20cm, bez wa
(przyrząd wyrównawczy na podkładach k

h
TOR 1 (prawy)
TOR 2 (lewy)
LL=104,550
R=1000,000
h=40mm
h=40mm
LL=74,794
R=1520,000
LL=33,329
R=480,000
h=70mm
h=70mm
LL=54,693
R=550,000
LKP=28,791
LKP=44,011
proj. słup trakcyjny
istn. słu
KŁK-PŁK: 0+204.88
0+200.00
0+200.00
KŁK-PŁK: 0+195.15
KŁK-PŁK: 0+100.33
0+100.00
0+100.00
KŁK-PŁK: 0+120.36
KKP-PŁK: 0+067.01
KKP-PŁK: 0+065.66
PKP: 0+038.21
PKP: 0+021.65
Wielkopolska
49/2 dr
49/2 dr
95/2
Pochylnia samochod


00
1, podkłady stalowe
budowy),
rstwy ochronnej
ompozytowych)
Montaż przyrządów wyrównawczych (szyna 49E1) km ~0+000.00 (na styku szyn)
0+000.00
0+000.00
Lp=42,480
Lp=25,795
up NPC -01
o wymiany
Arkusz 45
ch.bet.
bet.
j.asf.
i1
11
kD200
KD1200
49/1
95/1

LEGENDA:

——	OŚ TORU PROJEKTOWANEGO
--------	OŚ TORU ISTNIEJĄCEGO
– – – – – –	WYMIANA DRENOKOLEKTORA Ø160
↨	ISTENIEJĄCE SŁUPY TRAKCYJNE
▦	PŁYTKI CHODNIKOWE BETONOWE SZARE 50X50X8 [cm]
▨	NAWIERZCHNIA PRZEJŚCIA W SYSTEMIE BEZROWKOWYM Z BETONU C30/37 ZBROJONEGO WŁÓKNAMI
——	OPORNIK BETONOWY SZARY 8X30X100[cm]
▤	ELEMENTY FAKTUROWYCH OZNACZEŃ NAWIERZCHNIOWYCH FON (z prefabrykatów polimerobetonowych lub betonowych barwionych w masie: faktury kierunkowe - kolor biały; płytki przy miejscach oczekiwania należy wykonać z płyt " ścięte kwadraty" w kolorze białym faktury bezpieczeństwa ("ściete stożki") - kolor żółty.
▦	FON - TYP B
▦	FON - TYP C
—□——□—	WYMIANA BARIER U12a
—□——□—	WYMIANA BŁOTOCHRONU
▩	WYMIANA NAWIERZCHNI DROGOWO - TOROWEJ NA PRZEJEŹDZIE W UL. NAD WIERZBAKIEM
——	WYMIANA KRAWĘŻNIKA PRZY STYKU NAWIERZCHNI JEZDNI Z PRZEJAZDEM

Zamawiający:

MPK®

MIEJSKIE PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACYJNE
W POZNANIU SP. Z O.O.
UL. GŁOGOWSKA 131/133
60-244 POZNAŃ

Wykonawca projektu:

JAR-BUD

JAR-BUD Jarosław Łukomski
os.Lecha 93/5
61-297 Poznań

Nazwa zadania

REMONT TRASY TRAMWAJOWEJ WZDŁUŻ AL. WIELKOPOLSKIEJ W POZNANIU

Opracowanie

PROJEKT WYKONAWCZY

Tytuł rysunku

PLAN SYTUACYJNY

Funkcja	Imię i nazwisko	Uprawnienia	Podpis
Projektant	*mgr inż. J. Łukomski*	*WKP/0131/POKL/15* *w spec. kolejowej bez ograniczeń*	
Skala 1:500	*Nr rys.* 1	*Wersja* 1	*Data* 09.2024