



LEGENDA

- JEZDZIA BITUMICZNA
- PAS AUTOBUSOWO-TRAMWAJOWY TOROWISKO BEZPODSYPKOWE
- TOROWISKO TRAMWAJOWE NA PODSYPCE
- ZIĄDZY, MIEJSCA POSTOJOWE Z KOSTKI BETONOWEJ
- WYSYPY DZIELĄCE Z KOSTKI BETONOWEJ
- CHODNIKI Z KOSTKI BETONOWEJ
- ŚCIEŻKI ROWEROWE BITUMICZNE
- ZATOKI AUTOBUSOWE, ZABRUKI Z KOSTKI KAMIENNEJ
- NAWIERZCHNIA GRUNTOWA
- OBIEKTY MOSTOWE, MURY OPOROWE
- KRAWĘZNIK BETONOWY
- KRAWĘZNIK BETONOWY OBIŻONY
- OBRZEŻE BETONOWE - KRAWĘDZ ŚCIEŻEK ROWEROWYCH
- OBRZEŻE BETONOWE - KRAWĘDZ CHODNIKA
- KRAWĘDZ SEPARACJI TOR TRAMWAJOWY
- WINDA
- PROJEKTOWANE OŚWIETLENIE
- OŚ TRASY
- OŚ TORU TRAMWAJOWEGO
- PODZIAŁ NA PASY RUCHU
- KILOMETRAŻ
- LIKWIDACJA ISTNIEJĄCYCH ELEMENTÓW ZAGOSPODAROWANIA
- PROJEKTOWANE DRZEWO LIŚCIASTE
- PROJEKTOWANE DRZEWO IGLASTE
- PROJEKTOWANE KRZEWY ŚRĘDIE I WYSOKIE
- PROJEKTOWANE KRZEWY LIŚCIASTE NISKE
- PROJEKTOWANE RÓŻE OKRYWOWE
- PROJEKTOWANE KRZEWY IGLASTE
- PROJEKTOWANE TRAWY OZDOBNE
- PROJEKTOWANE BYLINY
- PROJEKTOWANE PŃCZA
- PROJEKTOWANE TRAWNIKI Z SIEWU

Obwodnica Śródmiejska
 - klasa G 2/2
 - przekrój uliczny
 - prędkość projektowa 60km/h
 - prędkość miarodajna 80km/h

Charakterystyka linii nr 406
 - Drugorzędna
 - Dwutorowa od km 3,470 do km 23,750
 - Zelektryfikowana
 - Klasa techniczna torów 4
 - Prędkość konstrukcyjna 80 km/h

Na odcinku przebudowy układu torowego, przyjęto poniższe założenia wyjściowe i parametry kinematyczne:

- v_{max} = 80 km/h
- v_t = 60 km/h,
- a_{dop} = 0,8 m/s²,
- a_t = 0,6 m/s²,
- ψ_{dop} = 0,3 m/s³ - w trudnych warunkach dopuszcza się ψ_{dop} = 0,5 m/s³,
- f = 28 mm/s - w trudnych dopuszcza się f=50 mm/s.

Peron wysokości h=55cm z przechyłką 100 mm