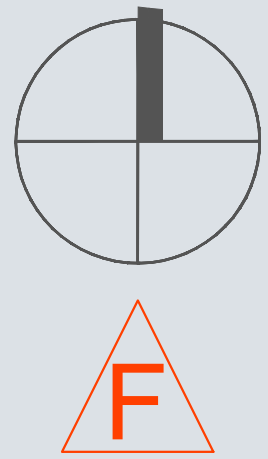


STACJA - PRĄDNIK CZERWONY

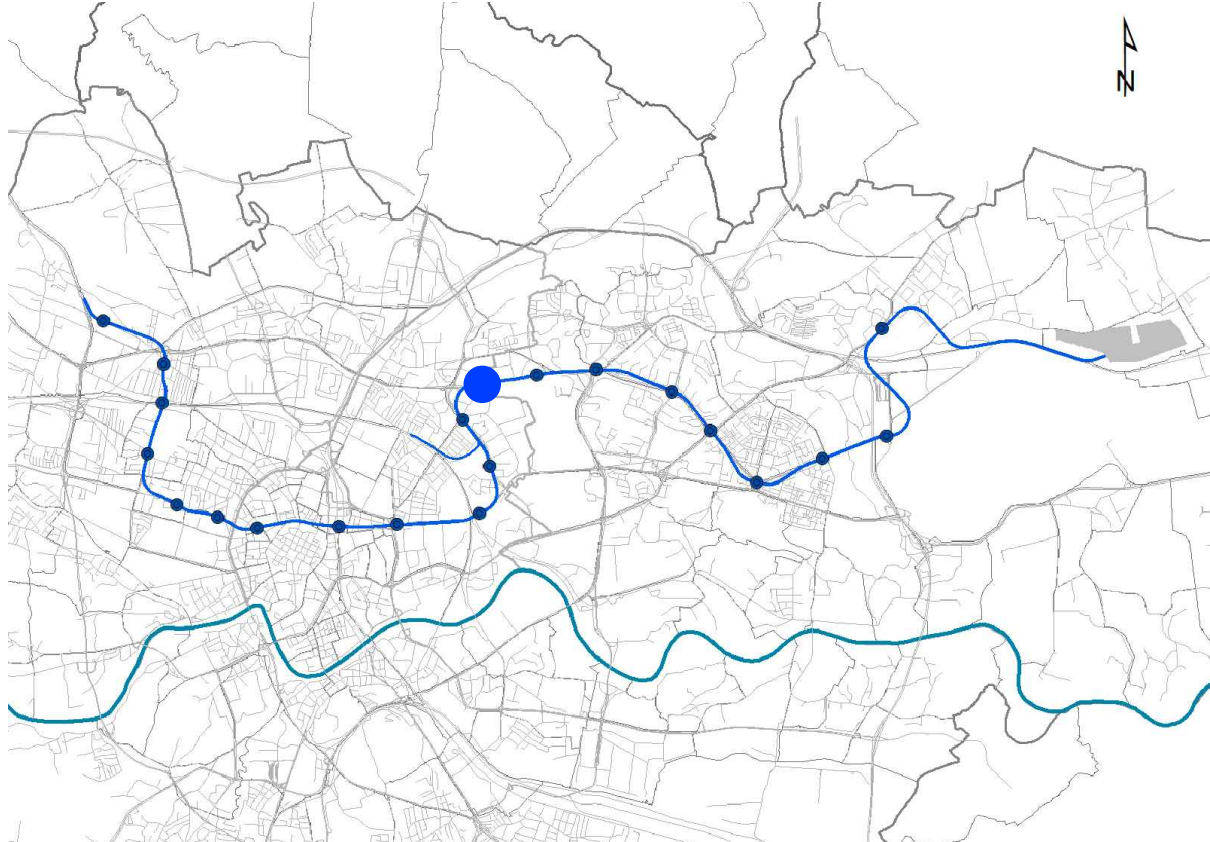


UWAGI:

- Rysunek należy czytać wraz z częścią opisową zawartą w Studium wykonalności budowy szybkiego, bezkolizyjnego transportu szynowego w Krakowie Tom II rozdział 8.2.10

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 orobku
 - 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: czerpnie i wyrzutnie wentylacyjne, windy, nazienne elementy klimatyzacyjne, przyłącza sieci, klatki ewakuacyjne T.O. itp. Elementy te będą miały wpływ na ostateczny kształt obiektu.
- Wymiar wewnętrzny szybu windowego wynosi ok. 1,9m x 2,75m. Wymiar użytkowy kabiny windy wynosi 1,1m x 2,1m.
- Wymiary komunikacji pokazują szerokości w świetle przejść.

SCHEMAT LOKALIZACYJNY



LEGENDA:

- | | | | |
|--|---|--|--------------------------------------|
| | BUDYNKI ISTNIEJĄCE | | BUDOWA PLANOWANEGO PLACU |
| | OBRYŚ OBIEKTU PODZIEMNEGO | | BUDOWA NAWIERZCHNI SIECIKI ROWEROWEJ |
| | OBRYŚ OBIEKTU NAZIEMNEGO | | BUDOWA NAWIERZCHNI CHODNIKA |
| | WINDA | | BUDOWA NAWIERZCHNI ZATOKI |
| | BUDYNKI DO WYBURZENIA | | ISTNIEJĄCA SIEĆKA ROWEROWA |
| | WEJŚCIE DO STACJI METRA | | ISTNIEJĄCE CHODNIKI |
| | ZADASZENIE WEJŚC | | ISTNIEJĄCE DROGI |
| | OBRYŚ TUNELU | | OZNAKOWANIE POZIOME |
| | OS TUNELU METRA | | PROJEKTOWANA ZIELEN |
| | ISTNIEJĄCY KRAWĘŻNIK ULICZNY | | SKARPA |
| | PROJEKTOWANY KRAWĘŻNIK ULICZNY | | MURY OPOROWE |
| | KRAWĘŻNIK ULICZNY WTOPIONY | | |
| | ALTERNATYWNA ŚCIEŻKA DLA OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH | | |

Dopuszczalny zakres i sposób korzystania z projektu określa umowa z dnia 10 września 2019 r. na opracowanie „Studium wykonalności budowy szybkiego, bezkolizyjnego transportu szynowego w Krakowie” (Nr W/11/2019/GK/3/2018), zawarta pomiędzy ILF Consulting Engineers Polska Sp. z o.o. a Gminą Miejską Kraków

DOKUMENTY ZWIĄZANE			
F	07.2020	WYDANIE DO ZATWIERDZENIA	K. Kucik M. Jeromin M. Bogucki
E	04.2020	WYDANIE DO ZATWIERDZENIA	K. Kucik M. Jeromin M. Bogucki
D	30.10.2019	WYDANIE DO ZATWIERDZENIA	K. Kucik M. Jeromin M. Bogucki
C	07.10.2019	WYDANIE DO ZATWIERDZENIA	K. Kucik M. Jeromin M. Bogucki
B	14.05.2019	WYDANIE DO ZATWIERDZENIA	K. Kucik M. Jeromin M. Bogucki
REV.	DATA	OPIS REWIZJI	OPRACOWAŁ SPRAWDZIŁ ZATWIERDZIŁ

Umowa współfinansowana ze środków Unii Europejskiej w ramach instrumentu „Łącząc Europę” na podstawie umowy o dofinansowanie nr NEACE/TRAN/2016/134737 z dnia 19 października 2017 r.

ZAMAWIAJĄCY

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

ILF CONSULTING ENGINEERS POLSKA Sp. z o.o.
ul. Osmatńska 12, 02-823 Warszawa, Polska

STUDIUM WYKONALNOŚCI BUDOWY SZYBKIEGO, BEZKOLIZYJNEGO TRANSPORTU SZYNOWEGO W KRAKOWIE

Wariant metro 5d Stacja Prądnik Czerwony - Plan sytuacyjny 1:500

SKALA	NUMER RYSUNKU	REWIZJA	ARKUSZ
1:500	Q010-ILF-M5D-A09-ARC-LAY-4401	F	1/1