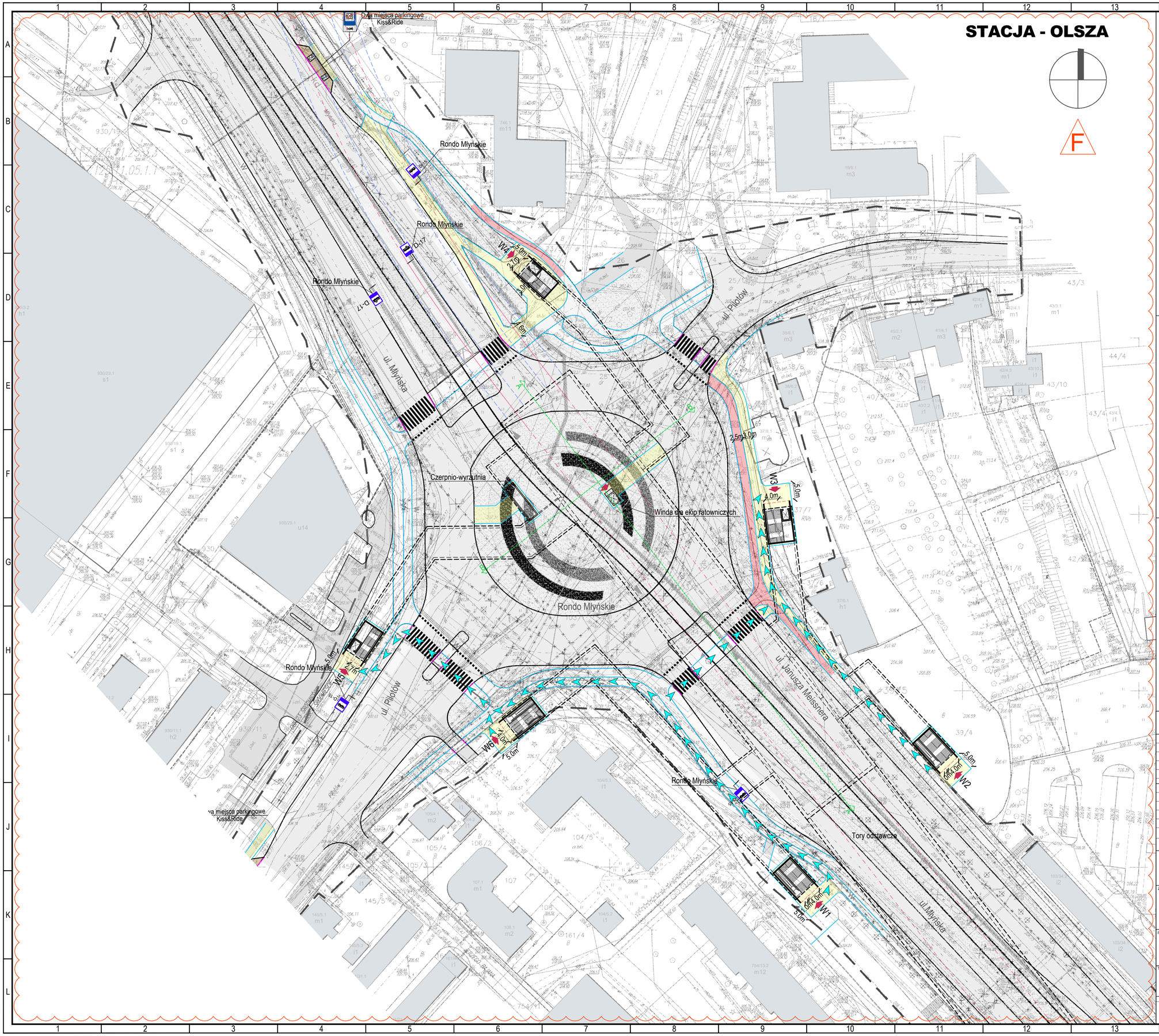
STACJA - OLSZA



UWAGI:

1. Rysunek należy czytać wraz z cześcią opisową zawartą w Studium wykonalności budowy szybkiego, bezkolizyjnego transportu szynowego w Krakowie Tom II rozdział 8.2.11

   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 transport urobku
   - Zestawienie sieci uzbrojenia terenu wymagających przebudowy w związku z kolizją z projektowanymi obiektami oraz dla nowobudowanych sieci

2. Stacja wyposażona będzie we wszystkie niezbędne elementy techniczne, umożliwiające prawidłowe funkcjonowanie obiektu, takie jak: czerpnie i wyrzutnie wentylacyjne, windy, naziemne elementy klimatyzacyjne, przyłącza sieci, klatki ewakuacyjne T.O. itp. Elementy te będą miały wpływ na ostateczny kształt obiektu.

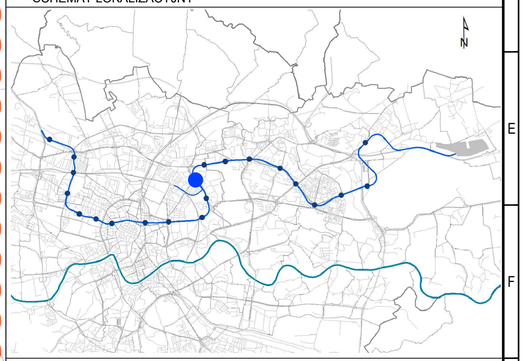
3. Część technologiczną przedstawiono na rysunku:Q010-ILF-M5D-000-ALN-DIA-4503

4. Wymiar wewnętrzny szybu windowego wynosi ok. 1,9m x 2,75m. Wymiar użytkowy kabiny windy wynosi 1,1m x 2,1m.

5. Wymiary komunikacji pokazują szerokości w świetle przejść.

F

SCHEMAT LOKALIZACYJNY



LEGENDA:

- BUDYNKI ISTNIEJĄCE
- OBRYS OBIEKTU PODZIEMNEGO
- OBRYS OBIEKTU NAZIEMNEGO
- WINDA
- BUDYNKI DO WYBURZENIA
- WEJŚCIE DO STACJI METRA
- ZADASZENIE WEJŚĆ
- OBRYS TUNELI
- OŚ TUNELU METRA
- ISTNIEJĄCY KRAWĘŻNIK ULICZNY
- PROJEKTOWANY KRAWĘŻNIK ULICZNY
- KRAWĘŻNIK ULICZNY WTOPIONY
- OBRZEŻE CHODNIKOWE
- ALTERNATYWNA ŚCIEŻKA DLA OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH
- BUDOWA PLANOWANEGO PLACU
- BUDOWA NAWIERZCHNI ŚCIEŻKI ROWEROWEJ
- BUDOWA NAWIERZCHNI CHODNIKA
- BUDOWA NAWIERZCHNI ZATOKI
- ISTNIEJĄCA ŚCIEŻKA ROWEROWA
- ISTNIEJĄCE CHODNIKI
- ISTNIEJĄCE DROGI
- OZNAKOWANIE POZIOME
- PROJEKTOWANA ZIELEŃ
- SKARPA
- MURY OPOROWE

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
-	-	-	-	-	-
F	07.2020	WYDANIE DO ZATWIERDZENIA	M. Draber	M. Jeromin	M. Boguckі
E	04.2020	WYDANIE DO ZATWIERDZENIA	M. Draber	M. Jeromin	M. Boguckі
D	30.10.2019	WYDANIE DO ZATWIERDZENIA	M. Draber	M. Jeromin	M. Boguckі
C	07.10.2019	WYDANIE DO ZATWIERDZENIA	M. Draber	M. Jeromin	M. Boguckі
B	27.05.2019	WYDANIE DO ZATWIERDZENIA	M. Draber	M. Jeromin	M. Boguckі

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/CEF/TRAN/M2016/1347377 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. Osmańska 12, 02-823 Warszawa, Polska

PROJEKT

STUDIUM WYKONALNOŚCI BUDOWY SZYBKIEGO, BEZKOLIZYJNEGO TRANSPORTU SZYNOWEGO W KRAKOWIE

TYTUŁ

Wariant metro 5d Stacja Olsza - Plan sytuacyjny 1:500

-

SKALA	NUMER RYSUNKU	REWIZJA	ARKUSZ
1:500	Q010-ILF-M5D-A10-ARC-LAY-4401	F	1/1

A1