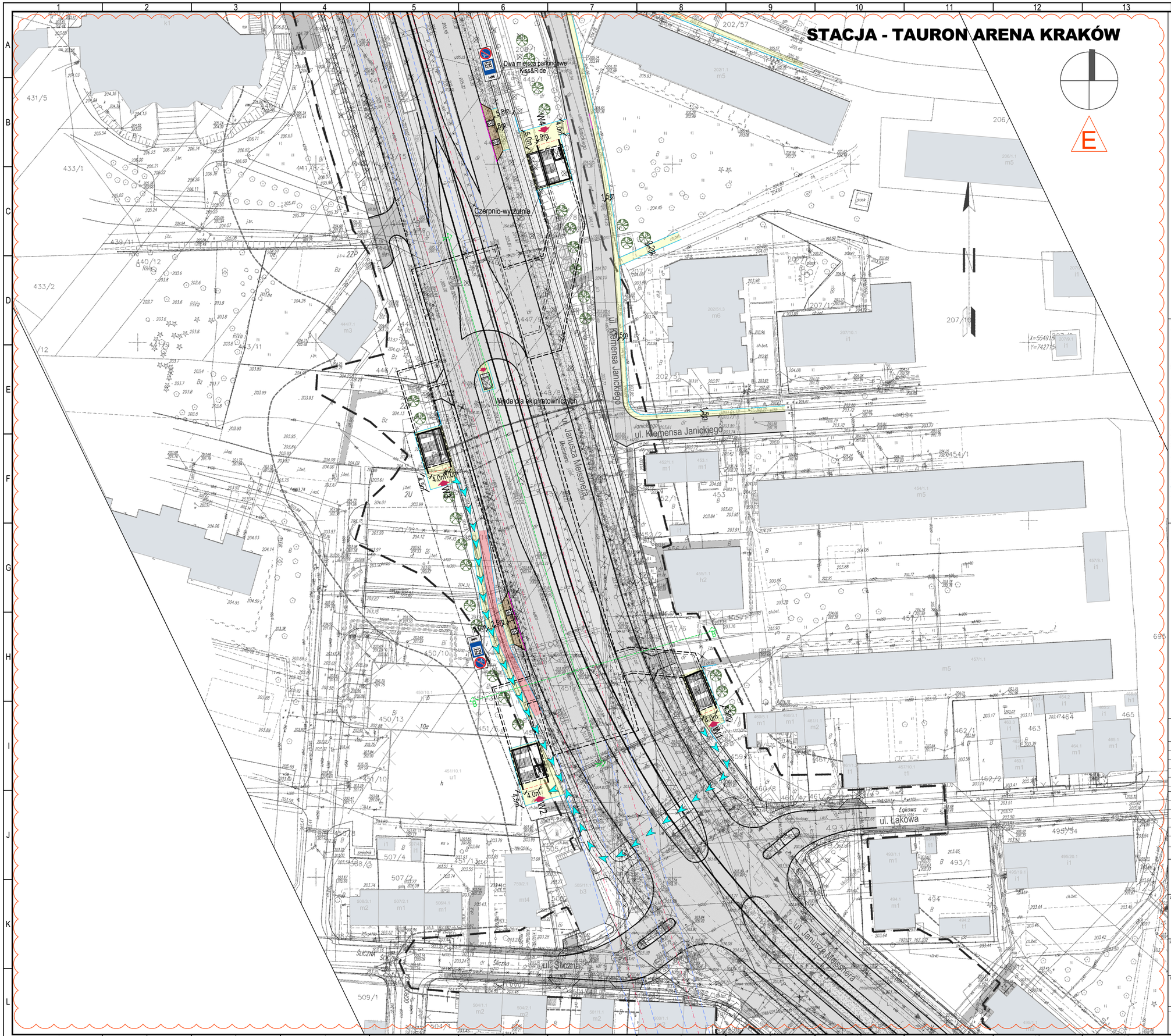
STACJA - TAURON ARENA KRAKÓW



UWAGI:

1. Rysunek należy czytać wraz z częścią opisową zawartą w Studium wykonalności budowy szybkiego, bezkolizyjnego transportu szynowego w Krakowie Tom II rozdział 8.2.12

   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

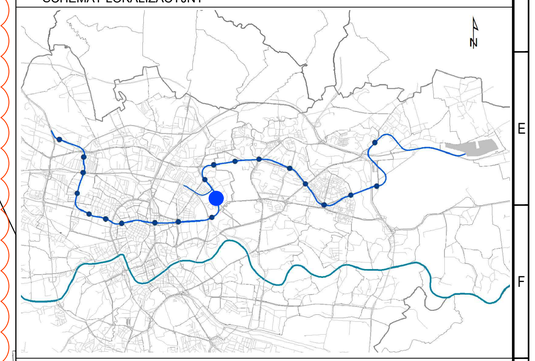
2. Stacja wyposażona będzie we wszystkie niezbędne elementy techniczne, umożliwiające prawidłowe funkcjonowanie obiektu, takie jak: czerpnie i wyrzutnie wentylacyjne, windy, naziemne elementy klimatyzacyjne, przyłącza sieci, klatki ewakuacyjne T.O. itp. Elementy te będą miały wpływ na ostateczny kształt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

3. Podkład dokumentu stanowi koncepcja Krakowskiego Szybkiego tramwaju KST IV.

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.

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 WI/I/296S/GK/3/2018), zawarta pomiędzy ILF Consulting Engineers Polska Sp. z o.o. a Gminą Miejską Kraków

DOKUMENTY ZWIĄZANE

-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
E	07.2020	WYDANIE DO ZATWIERDZENIA	K. Kruk	M. Jeromin	M. Bogucki
D	04.2020	WYDANIE DO ZATWIERDZENIA	K. Kruk	M. Jeromin	M. Bogucki
C	30.10.2019	WYDANIE DO ZATWIERDZENIA	K. Kruk	M. Jeromin	M. Bogucki
B	04.07.2019	WYDANIE DO ZATWIERDZENIA	K. Kruk	M. Jeromin	M. Bogucki
REW.	DATA	OPIS REWIZJI	OPRACOWAŁ	SPRAWDZIŁ	ZATWIERDZIŁ

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/TRANM/2016/1347377 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 Tauron Arena Kraków - Plan sytuacyjny 1:500

-

SKALA	NUMER RYSUNKU	REWIZJA	ARKUSZ
1:500	Q010-ILF-M5D-A11-ARC-LAY-4401	E	1/1

A1