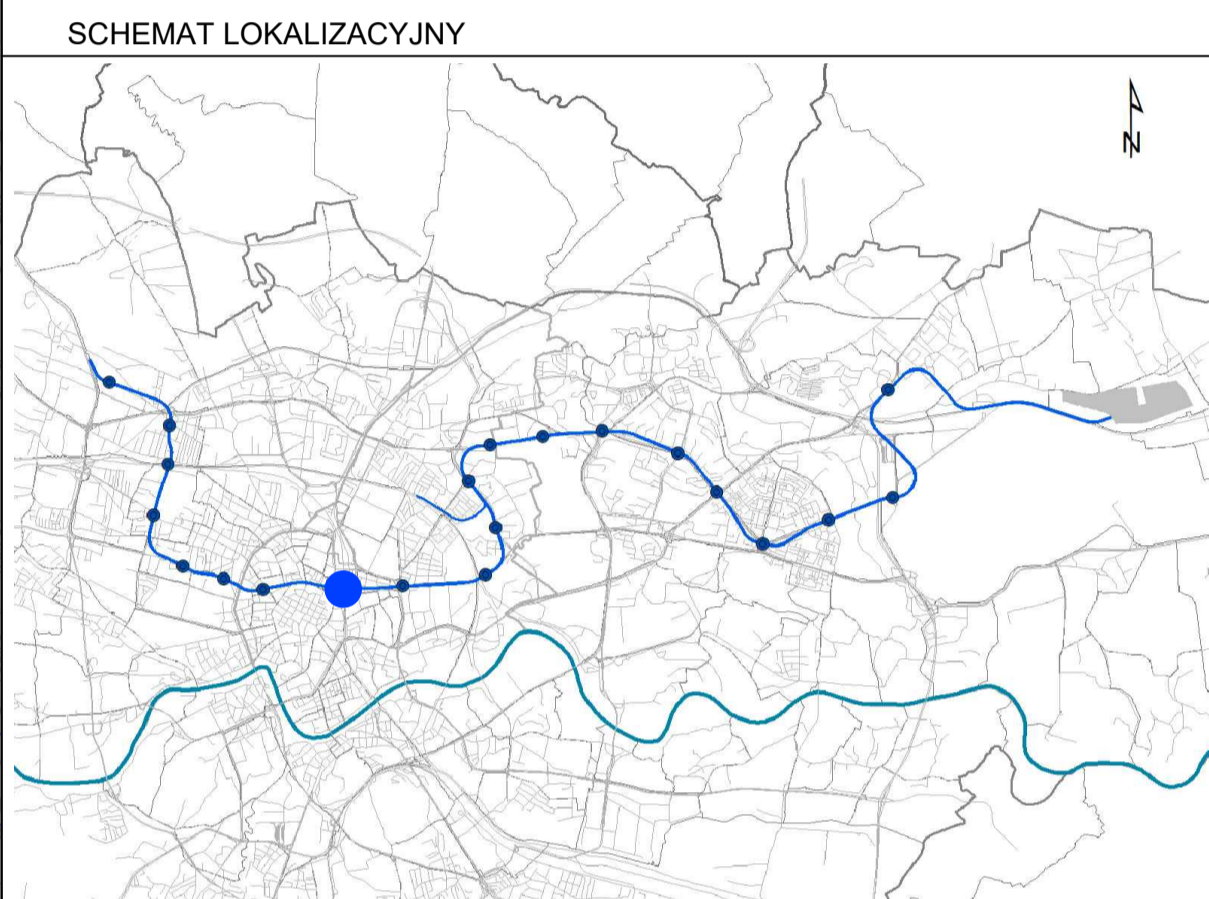


STACJA - DWORZEC GŁÓWNY

- UWAGI:**
- Rysunek należy czytać wraz z częścią opisową zawartą w Studium wykonalności budowy szybkiego, bezkolizyjnego transportu szynowego w Krakowie Tom II rozdział 8.2.15
 Opis zawiera m.in.:
 - Założenia koncepcyjne do organizacji ruchu na czas budowy
 - Koncepcje 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 pociągów i ruchu pasażerskiego
 - Koncepcję nawierzchni torowej wraz z zasilaniem i technologią montażu
 - Wstępne założenia organizacji budowy, postępy, powiązania, organizacja transportu robku
 - 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, naziemne elementy klimatyzacyjne, przyłącza sieci, klatki ewakuacyjne T.O. itp. Elementy te będą miały wpływ na ostateczny kształt obiektu.
 - Zagospodarowanie oraz lokalizację windy wokół wejścia W1 należy dostosować do ostatecznej koncepcji kompleksu biurowego planowanego na terenach kolejowych.
 - Wymiar wewnętrzny szubu 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.



LEGENDA:

BUDYNKI ISTNIEJĄCE	BUDOWA PLANOWANEGO PLACU
OBRYSY OBIEKTU PODZIEMNEGO	BUDOWA NAWIERZCHNI SIECI ROWEROWEJ
OBRYSY 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
OBRYSY TUNELI	OZNAKOWANIE POZIOME
OS TUNELU METRA	PROJEKTOWANA ZIELEN
ISTNIEJĄCY KRĄWEŹNIK ULICZNY	SKARPA
PROJEKTOWANY KRĄWEŹNIK ULICZNY	MURY OPOROWE
KRĄWEŹNIK ULICZNY WTOPIONY	
OBRZEŻE CHODNIKOWE	
ALTERNATYWNA SIEĆKA DLA OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH	

Dopuszczalny zakres i sposób korzystania z projektu określa umowa z dnia 10 września 2018 r. na ograniczenie „Studium wykonalności budowy szybkiego, bezkolizyjnego transportu szynowego w Krakowie” (Nr WII/2565/GK/2018), zawarta pomiędzy ILF Consulting Engineers Polska Sp. z o.o. a Gmnia Miejska Kraków

DOKUMENTY ZWIĄZANE					
NO.	DATA	OPIS REWIZJI	OPRACOWAŁ	SPRAWDZIŁ	ZATWIERDZIŁ
F	07.2020	WYDANIE DO ZATWIERDZENIA	M. Męćkał	M. Jeromin	M. Bogucki
E	04.2020	WYDANIE DO ZATWIERDZENIA	M. Męćkał	M. Jeromin	M. Bogucki
D	30.10.2019	WYDANIE DO ZATWIERDZENIA	M. Męćkał	M. Jeromin	M. Bogucki
C	07.10.2019	WYDANIE DO ZATWIERDZENIA	M. Męćkał	M. Jeromin	M. Bogucki
B	04.07.2019	WYDANIE DO ZATWIERDZENIA	M. Męćkał	M. Jeromin	M. Bogucki

Kraków Rzeszpospolita 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 NEACEF/TRAN/2016/134737 z dnia 19 października 2017 r.

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

WYKONAWCA: **ILF CONSULTING ENGINEERS POLSKA Sp. z o.o.** ul. Otmarska 12, 02-823 Warszawa, Polska

STUDIUM WYKONALNOŚCI BUDOWY SZYBKIEGO, BEZKOLIZYJNEGO TRANSPORTU SZYNOGOWEGO W KRAKOWIE

Tytuł: Wariant metro 5d Stacja Dworzec Główny - Plan sytuacyjny 1:500

SKALA	NUMER RYSUNKU	REWIZJA	ARKUSZ
1:500	Q010-ILF-M5D-A14-ARC-LAY-4401	F	1/1

