



UWAGI:

- Rysunek należy czytać wraz z częścią opisową zawartą w Studium wykonalności budowy szybkiego, bezkolizyjnego transportu szynowego w Krakowie Tom II rozdział 8.3.12
- 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 transportu urobku
 - 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: czernie i wyrzutnie wentylacyjne, windy, naziemne 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 WEJŚĆ		ISTNIEJĄCE DROGI
	OBRYŚ TUNELI		OZNAKOWANIE POZIOME
	OS TUNELU METRA		PROJEKTOWANA ZIELEN
	ISTNIEJĄCY KRAWĘŻNIK ULICZNY		SKARPA
	PROJEKTOWANY KRAWĘŻNIK ULICZNY		MURY OPOROWE
	KRAWĘŻNIK ULICZNY WTOPIONY		
	OBREŻE CHODNIKOWE		

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					
DATA	OPIS	OPRACOWAŁ	ZATWIERDZIŁ		
-	-	-	-		
-	-	-	-		
-	-	-	-		
D	07.2020	WYDANIE DO ZATWIERDZENIA	K. Kuc	M. Jaronin	M. Bogucki
C	04.2020	WYDANIE DO ZATWIERDZENIA	K. Kuc	M. Jaronin	M. Bogucki
B	04.07.2019	WYDANIE DO ZATWIERDZENIA	K. Kuc	M. Jaronin	M. Bogucki

REV.	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 NEACE/TRAN/M2019/134737 z dnia 19 października 2017 r.

ZAMAWIAJĄCY

Kraków

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

WYKONAWCA

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

PROJEKT

STUDIUM WYKONALNOŚCI BUDOWY SZYBKIEGO, BEZKOLIZYJNEGO TRANSPORTU SZYNOWEGO W KRAKOWIE

TYTUŁ

Wariant metro 6d Stacja Olsza - Plan sytuacyjny 1:500

SKALA	NUMER RYSUNKU	REWIZJA	ARKUSZ
1:500	Q010-ILF-M6D-B11-ARC-LAY-4401	D	1/1