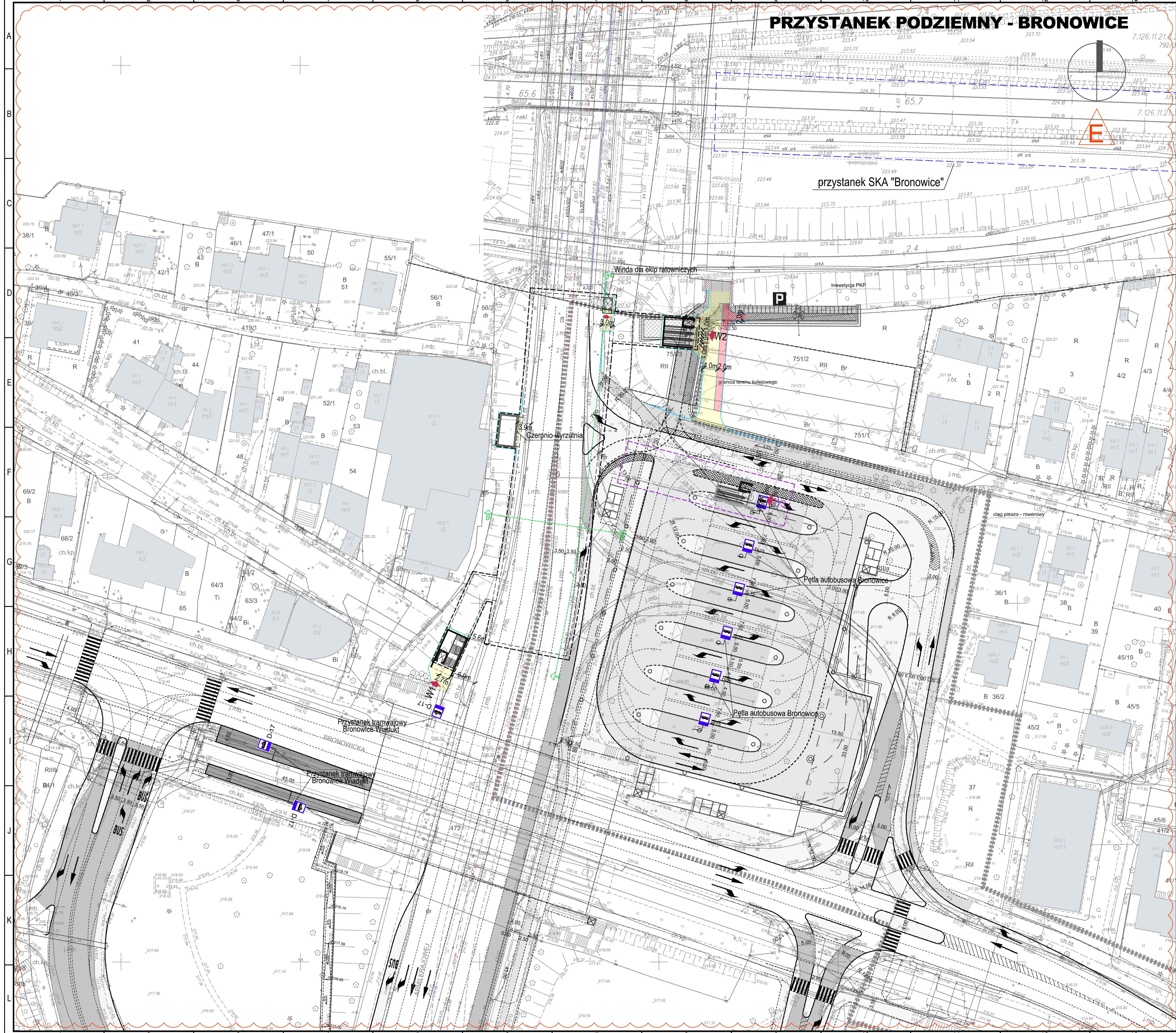
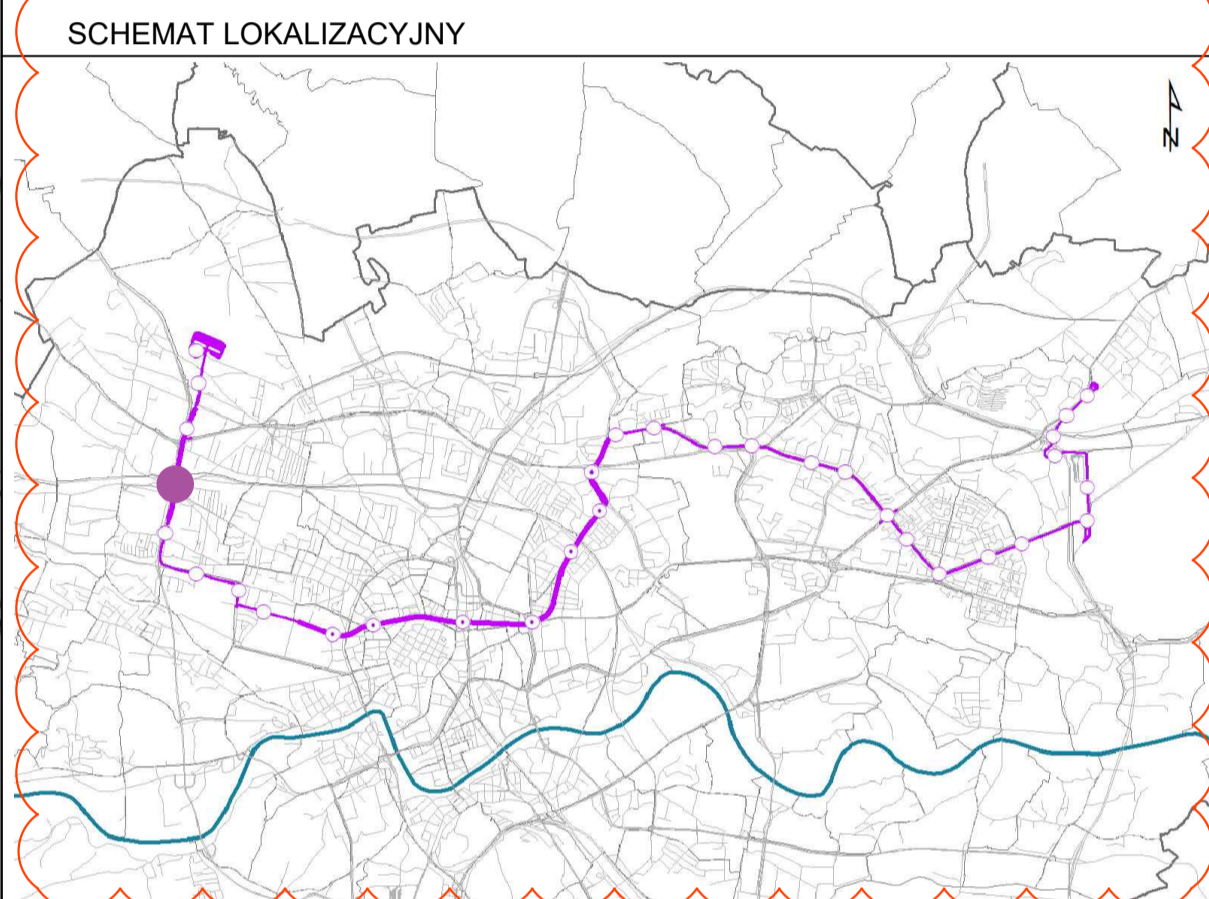


# PRZYSTANEK PODZIEMNY - BRONOWICE



- UWAGI:
- Rysunek należy czytać wraz z częścią opisową zawartą w Studium wykonalności budowy szybkiego, bezkolizyjnego transportu szynowego w Krakowie Tom II rozdział 8.4.9  
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: czepnie i wyrzutnie wentylacyjne, windy, nazienne elementy klimatyzacyjne, przyłącza sieci, klatki ewakuacyjne T.O. itp. Elementy te będą miały wpływ na ostateczny kształt obiektu.
  - Zadanie W2 należy połączyć z wyjściem przejścia podziemnego stacji PKP Bronowice.
  - Podkład dokumentu stanowi koncepcja dla budowy zintegrowanego węzła przesiadkowego Bronowice.
  - Dodatkowe wyjście W3 możliwe do wprowadzenia po połączeniu projektu z koncepcją zintegrowanego węzła przesiadkowego Bronowice.
  - Wymiary 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.



LEGENDA:

	BUDYNKI ISTNIEJĄCE		BUDOWA PLANOWANEGO PLACU
	OBRYŚ OBIEKTU PODZIEMNEGO		BUDOWA NAWIERZCHNI SIECZI ROWEROWEJ
	OBRYŚ OBIEKTU NAZIEMNEGO		BUDOWA NAWIERZCHNI CHODNIKA
	WINDA		ISTNIEJĄCA ŚCIEŻKA ROWEROWA
	BUDYNKI DO WYBURZENIA		ISTNIEJĄCE CHODNIKI
	WEJŚCIE DO STACJI METRA		ISTNIEJĄCE DROGI
	ZADANIE WEJŚC		OZNAKOWANIE POZIOME
	OBRYŚ TUNELI		PROJEKTOWANA ZIELEŃ
	OŚ TUNELU METRA		SKARPA
	ISTNIEJĄCY KRAWĘŻNIK ULICZNY		MURY OPOROWE
	PROJEKTOWANY KRAWĘŻNIK ULICZNY		
	KRAWĘŻNIK ULICZNY WTOPIONY		
	OBRZEŻE CHODNIKOWE		

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

DOCUMENTY ZWIĄZANE

DATA	OPIS REWIZJI	OPRACOWAŁ	SPRAWDZIŁ	ZATWIERDZIŁ
07.2020	WYDANIE DO ZATWIERDZENIA	M. Mężyk	M. Jarom	M. Bogucki
04.2020	WYDANIE DO ZATWIERDZENIA	M. Mężyk	M. Jarom	M. Bogucki
30.10.2019	WYDANIE DO ZATWIERDZENIA	M. Mężyk	M. Jarom	M. Bogucki
07.10.2019	WYDANIE DO ZATWIERDZENIA	M. Mężyk	M. Jarom	M. Bogucki

ZAMAWIAJĄCY: **Kraków** (Gmina Miejska Kraków, Plac Wszystkich Świętych 3-4, 31-004 Kraków, Polska)

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

Współfinansowane przez instrument Unii Europejskiej „Łącząc Europę”

STUDIUM WYKONALNOŚCI BUDOWY SZYBKIEGO, BEZKOLIZYJNEGO TRANSPORTU SZYNOGO W KRAKOWIE

Wariant szybki tramwaj 6d Stacja Bronowice - Plan sytuacyjny 1:500

SKALA	NUMER RYSUNKU	REWIZJA	ARKUSZ
1:500	Q010-ILF-T6D-C08-ARC-LAY-4401	E	1/1