

G. Zywicki  
20.11.2014

PRACOWNIA PROJEKTOWA „KRK”  
ROMAN KORZEŃ  
32-433 LUBIEŃ 507  
NIP: 735-162-59-30  
tel. 607 591 336  
e-mail: rokorzen@op.pl

*[Handwritten signature]*

Lubień, dnia 06.11.2014r.

*Proszę o skom  
(tel. + fragment urzędu)*

Urząd Gminy Zielonki  
URZĄD GMINY ZIELONKI ul. Krakowskie Przedmieście 116  
WPŁYNEŁO 32-087 Zielonki  
20 LIS. 2014  
15143

Dotyczy: zadania pn. „Budowa wiaduktu nad torami kolejowymi, łączącego ul. Powstańców w Krakowie z drogą powiatową nr 2156K w miejscowości Batowice.

Pracownia Projektowa „KRK” Roman Korzeń opracowuje obecnie dokumentację projektową dla zadania pn.: **Opracowanie koncepcji programowo przestrzennej dla zadania pn. „Budowa wiaduktu nad torami kolejowymi, łączącego ul. Powstańców w Krakowie z drogą powiatową nr 2156K w miejscowości Batowice”**, w związku z tym przesyłamy do uzgodnienia (zaopiniowania) preferowany wariant budowy przedmiotowego wiaduktu.

Investorem zadania jest **Zarząd Dróg Powiatu Krakowskiego w Krakowie, ul. Włociańska 4, 30-138 Kraków.**

Z uwagi na krótki termin realizacji zadania prosimy uprzejmie o potraktowanie sprawy jako bardzo pilnej.

Roman Korzeń

PRACOWNIA PROJEKTOWA „KRK”  
ROMAN KORZEŃ  
32-433 LUBIEŃ 507  
tel. 607 591 336  
Regon 357883709, NIP 735-162-59-30

*Roman Korzeń*

Otrzymują:

- Adresat
- A/a

Załączniki:

- Pełnomocnictwo Inwestora
- Koncepcja przebudowy wiaduktu

## PEŁNOMOCNICTWO

Upoważniam Pana Romana Korzenia legitymującego się dowodem osobistym nr ANK989010 z adresem do korespondencji: Lubień 507, 32-433 Lubień, do występowania w imieniu Zarządu Dróg Powiatu Krakowskiego z wnioskami do organów administracji samorządowej i rządowej w celu uzyskania niezbędnych decyzji administracyjnych oraz z wnioskami do instytucji branżowych w celu uzyskania niezbędnych warunków, opinii, uzgodnień dla zadania pn.: „Budowa wiaduktu nad torami kolejowymi, łączącego ul. Powstańców w Krakowie z drogą powiatową nr 2156K w miejscowości Batowice”

DYREKTOR  
Zarządu Dróg Powiatu Krakowskiego  
mgr inż. Marian Paszcza


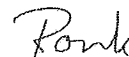
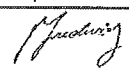
Kraków, dnia 31.07.2014 r.

Za zgodność z oryginałem  
Roman Korzeń

Podpis *Roman Korzeń*

Obiekt budowlany	OPRACOWANIE KONCEPCJI PROGRAMOWO PRZESTRZENNEJ DLA ZADANIA PN. „BUDOWA WIADUKTU NAD TORAMI KOLEJOWYMI, ŁĄCZĄCEGO UL. POWSTAŃCÓW W KRAKOWIE Z DROGĄ POWIATOWĄ NR 2156K W MIEJSCOWOŚCI BATOWICE”
Adres obiektu	Województwo: małopolskie, Powiat: krakowski Gmina: Kraków, Zielonki Miejscowość: Kraków, Batowice
Numery ewidencyjne działek	
Inwestor	ZARZĄD DRÓG POWIATU KRAKOWSKIEGO W KRAKOWIE ul. Włóściańska 4 30-138 Kraków
Umowa nr	RW/071/16/14.MP z dnia 31.07.2014r

Rodzaj projektu	KONCEPCJA PROGRAMOWO PRZESTRZENNA ETAP I - KONCEPCJA
Zakres / Branża	MOSTY - DROGI

Jednostka projektowa		<b>PRACOWNIA PROJEKTOWA "KRK" Roman Korzeń</b> Biuro: Lubień 507, 32-433 Lubień tel. 607 591 336 Pracownia: ul. Romanowicza 2/633, 30-702 Kraków e - mail: rokorzen@op.pl		
Zakres / Branża	Funkcja	Imię i nazwisko, nr uprawnień, specjalność	Data	Podpis
Mosty	Projektant	<b>mgr inż. Roman Korzeń</b> MAP/0115/POOM/07, spec. mosty	11.2014	
Drogi	Projektant	<b>mgr inż. Marcin Ludwig</b> nr up. SLK/2515/POOD/09, spec. Drogowa	11.2014	

Listopad 2014r.

## **SPIS TREŚCI:**

<b>1</b>	<b>PRZEDMIOT OPRACOWANIA.....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>ZAKRES OPRACOWANIA .....</b>	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>ZLECENIODAWCA .....</b>	<b>3</b>
<b>4</b>	<b>PODSTAWY OPRACOWANIA .....</b>	<b>3</b>
4.1	PODSTAWY FORMALNE .....	3
4.2	PODSTAWY MERYTORYCZNE.....	3
<b>5</b>	<b>CEL OPRACOWANIA .....</b>	<b>4</b>
<b>6</b>	<b>STAN ISTNIEJĄCY .....</b>	<b>4</b>
6.1	OBIEKTY DROGOWE .....	4
6.2	OBIEKTY INŻYNIERSKIE.....	5
6.3	UZBROJENIE TERENU .....	5
<b>7</b>	<b>KONCEPCJE PRZEBUDOWY.....</b>	<b>5</b>
7.1	UWARUNKOWANIA REALIZACYJNE .....	5
7.2	OBIEKTY DROGOWE .....	6
7.3	OBIEKTY INŻYNIERSKIE.....	9
7.3.1	<i>Nośność wiaduktu.....</i>	<i>9</i>
7.3.2	<i>Szerokości użytkowe na obiekcie .....</i>	<i>9</i>
7.3.3	<i>Opis ogólny .....</i>	<i>9</i>
7.3.4	<i>Urządzenia obce na obiekcie.....</i>	<i>10</i>
<b>8</b>	<b>WNIOSKI KOŃCOWE .....</b>	<b>11</b>
<b>9</b>	<b>CZĘŚĆ RYSUNKOWA.....</b>	<b>12</b>
	RYS. 01 ORIENTACJA.....	13
	RYS. 02 SYTUACJA. STAN ISTNIEJĄCY.....	14
	RYS. 03 SYTUACJA. STAN PROJEKTOWANY.....	15
	RYS. 04.01 KONCEPCJA BUDOWY WIADUKTU. PRZEKRÓJ PODŁUŻNY. WIDOK.....	16
	RYS. 04.02 KONCEPCJA BUDOWY WIADUKTU. PRZEKRÓJ POPRZECZNY.....	17

## 1 Przedmiot opracowania

Opracowanie koncepcji programowo przestrzennej dla zadania pn. „Budowa wiaduktu nad torami kolejowymi, łączącego ul. Powstańców w Krakowie z drogą powiatową nr 2156K w miejscowości Batowice.

## 2 Zakres opracowania

**Koncepcja techniczna budowy wiaduktu nad torami kolejowymi, łączącego ul. Powstańców w Krakowie z drogą powiatową nr 2156K w miejscowości Batowice.**

Adres obiektu:

- województwo – małopolskie
- powiat – krakowski
- gmina – Kraków, Zielonki
- miejscowość – Kraków, Batowice

## 3 Zleceniodawca

Zarząd Dróg Powiatu Krakowskiego w Krakowie,  
ul. Włociańska 4, 30-138 Kraków.

## 4 Podstawy opracowania

### 4.1 Podstawy formalne

Podstawę formalną stanowi umowa nr RW/071/16/14.MP z dnia 31.07.2014 r. zawarta między Zarządem Dróg Powiatu Krakowskiego w Krakowie, a Pracownią Projektowa KRK Roman Korzeń z siedzibą w Lubniu.

### 4.2 Podstawy merytoryczne

[1] Specyfikacje Istotnych Warunków Zamówienia opracowane przez Zarząd Dróg Powiatu Krakowskiego w Krakowie z dnia 23.06.2014 r.

[2] Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r., w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie.

---

- [3] Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r., w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.
- [4] PN-85/S-10030 Obiekty mostowe. Obciążenia.
- [5] PN-82/S-10052 Obiekty mostowe. Konstrukcje stalowe. Projektowanie.
- [6] PN-91/S-10042 Obiekty mostowe. Konstrukcje betonowe, żelbetowe i sprężone. Projektowanie.
- [7] PN-81/B-03020 Grunty budowlane. Posadowienie bezpośrednie budowli. Obliczenia statyczne i projektowanie.
- [8] PN-83/B-02482 Fundamenty budowlane. Nośność pali i fundamentów palowych.

## 5 Cel opracowania

Celem opracowania jest podanie propozycji rozwiązań drogowych oraz budowy wiaduktu nad linią kolejową z uwzględnieniem wymogów Inwestora co do rodzaju rozwiązań technicznych i geometrycznych.

## 6 Stan istniejący

### 6.1 Obiekty drogowe

Istniejące połączenie drogowe pomiędzy drogami ul. Powstańców oraz drogą powiatową 2156K realizowane jest poprzez wiadukt nad torami kolejowymi. Ze względu na bardzo małą szerokość obiektu oraz jego stan techniczny ruch pomiędzy tymi dwoma drogami jest w znacznym stopniu utrudniony, a w przypadku ruchu pieszych wręcz niemożliwy ze względu na brak chodników na istniejącym obiekcie.

Istniejące rozwiązanie drogowe nie jest dostosowane do natężenia ruchu panującego na połączeniu pomiędzy drogą powiatową a ulicą Powstańców.

Ze względu na dość duże obciążenie ruchem na kierunku od ulicy Powstańców a drogą powiatową w kierunku na Prusy dochodzi w tym miejscu do korków i dużych utrudnień w ruchu drogowym. Przyczynia się do tego zarówno zwięźnienie na istniejącym wiadukcie jak i bliskie usytuowanie skrzyżowań bezpośrednio po obu stronach linii kolejowej.

## 6.2 Obiekty inżynierskie

W stanie istniejącym nad linią kolejową usytuowany jest wiadukt drogowy. Jest to wiadukt trójprzęsłowy o konstrukcji ramowej. Szerokość wiaduktu wynosi 6.00m, w tym jezdnia 4.80m. Na obiekcie nie ma wydzielonych chodników. Długość całkowita wiaduktu wynosi 35.9m, a rozpiętości przęseł 10.5+9.10+10.5m. Obiekt usytuowany jest w ukosie o kącie około 75°. Ruch na istniejącym obiekcie prowadzony jest wahadłowo.

## 6.3 Uzbrojenie terenu

Teren, na którym ma powstać wiadukt to teren miejski, na obszarze tym występuje gęsta sieć uzbrojenia podziemnego oraz naziemnego.

W bezpośredniej kolizji z planowanym obiektem występują następujące instalacje i sieci:

- sieć energetyczna kablowa nn i 15kV
- sieć energetyczna napowietrzna nn i 15kV
- sieć teletechniczna,
- sieci gazowe,
- sieć wodociągowa,
- sieci infrastruktury kolejowej – SRK, EN, TP.

## 7 Koncepcje przebudowy

### 7.1 Uwarunkowania realizacyjne

W opracowywaniu przedmiotowych rozwiązań koncepcyjnych przebudowy istniejącego wiaduktu uwzględnione zostały następujące czynniki:

- Obiekt prowadzi drogę łączącą ul. Powstańców w Krakowie z drogą powiatową nr 2156K w m. Batowice. Obecnie skrajnia pionowa pod wiaduktem wynosi około 4.9m przy wymaganych 5.45m. Z uwagi na usytuowanie w bezpośrednim sąsiedztwie wiaduktu słupów trakcji kolejowej przewidziano budowę nowego obiektu praktycznie w śladzie istniejącego dzięki czemu uniknięto konieczności przebudowy trakcji zasilania dla 4 torów na kilkusetmetrowych odcinkach.
  - Przyjęto, że nowy obiekt mostowy będzie realizowany dwu etapowo, tak by utrzymać ciągłość ruchu na istniejącym wiadukcie.
-

- Przyjęto, że nowy obiekt nie będzie posiadał podpór pośrednich usytuowanych pomiędzy torami jak w stanie istniejącym.
- Od strony północnej względem linii kolejowej projektowana jest Północna Obwodnica Krakowa (POK). Opracowanie obecnie jest na etapie uzyskiwania decyzji środowiskowej. W odległości około 175m od istniejącego wiaduktu POK krzyżuje się z drogą powiatową nr 2156K. W miejscu planowanego skrzyżowania przewidziane jest rondo o średnicy zewnętrznej wynoszącej 70.0m. Wzdłuż POK projektowane są drogi serwisowe. Odległość drogi serwisowej od istniejącego wiaduktu wynosi około 85m. W związku z takim usytuowaniem POK zrezygnowano z rozpatrywanego wariantu drogowego polegającego na budowie nowej drogi łącznikowej biegnącej po działkach nr 4/1 i 5 będących własnością Gminy Zielonki. Rezygnacja wynikała z braku możliwości usytuowania nowego skrzyżowania bezpośrednio za planowanym rondem oraz brakiem poprawnej możliwości bezpośredniego włączenia się do planowanego ronda.
- W projekcie założono, że należy zminimalizować konieczne dodatkowe zajęcia terenu poza pasem drogowym. Realizacja inwestycji wymaga zajęcia 4 działek od strony północnej oraz 3 działek od strony południowej linii kolejowej. Całkowita powierzchnia dodatkowych stałych zajęć terenu wyniesie około 700m<sup>2</sup>. Należy zaznaczyć jednocześnie, że jest możliwa rezygnacja z części wykupów gruntów przy zastosowaniu konstrukcji oporowych wzdłuż projektowanej drogi.

## 7.2 Obiekty drogowe

Planowane rozwiązanie przewiduje budowę nowego obiektu drogowego nad torami kolejowymi praktycznie w śladzie istniejącego obiektu. Z uwagi na specyfikę układu drogowego zaproponowano docelowo wariant który przewiduje budowę w problematycznych miejscach dwóch rond typu „małe” o średnicach zewnętrznych 34m.

Przyjęto następujące parametry rond:

Rondo nr 1 (od północy)

- Średnica zew. 34m
- Średnica wewnętrzna 16m
- Szerokość pasów ruchu 4,5 i 2x4,5m
- Szerokość pierścienica 2,0m



- Szerokość wlotów 3,5 i 4,0
- Szerokość wylotów 3,5 4,0

Rondo nr 2 (od południa)

- Średnica zew. 34m
- Średnica wewnętrzna 16m
- Szerokość pasów ruchu 4,5 i 2x4,5m
- Szerokość pierścienica 2,0m
- Szerokość wlotów 3,5 i 4,0
- Szerokość wylotów 3,5 4,0

Pomiędzy rondami, na obiekcie wprowadzono separację obu kierunków ruchu za pomocą wyspy dzielącej szerokości min. 1,5m.

Szczegółowe dane dotyczące planowanych rozwiązań pokazane zostały na rysunku nr 03.

Na etapie koncepcji przeprowadzono analizę przejezdności dla obu planowanych rond, która pozwoliła na zachowania w/w parametrów. Analizowane ronda spełniają warunki przejezdności. Na etapie wykonywania szczegółowej dokumentacji projektowej nie wyklucza się nieznacznej korekty podstawowych paramentów przyjętych do analizy rond.

Planowana długość przebudowy ulic wyniesie łącznie około 0,55km

Dla drogi przyjęto następujące parametry dla dróg dojazdowych:

- Klasa drogi – Z
- Prędkość projektowa – 40km/h
- Szerokość pasów ruchu:
  - jezdnia – 2x3.50m (na prostej) oraz 3,5 i 4,0m
  - pobocza ziemne – 1.0m
  - chodnik dwustronny – 2.75m
- Promień łuku poziomego –  $R_{\min} = 75.0\text{m}$
- Promień łuku pionowego –  $R_{\min} = 150.0\text{m}$

W celu uspokojenia ruchu proponuje się na całym odcinku przekrój daszkowy o spadkach poprzecznych wynoszących 2%. Z uwagi na budowę chodników dla pieszych jezdnia na całym odcinku przebudowy będzie ograniczona krawężnikami.

Na łukach poziomych przewidziano poszerzenie pasów ruchu do 4.0m.

Wysokościowo nowe rozwiązanie będzie dostosowane do istniejących rzędnych z korektą uwzględniającą budowę nowego obiektu z zachowaniem normowej skrajni ruchu kolejowego. Z uwagi na konieczność uzyskania skrajni kolejowej o wysokości 5.45m konieczne jest podniesienie niwelety ulicy o około 1.0m. W obrębie projektowanego wiaduktu niweleta drogi przebiega w łuku pionowym wypukłym o promieniu 600.0m. Na drodze (relacji) z pierwszeństwem przewidziano w obrębie skrzyżowań zastosowanie spadków podłużnych o wartości 3.5%, a na drogach podporządkowanych 3% na odcinkach długości 20m.

Łączna grubość warstw konstrukcyjnych nawierzchni wyniesie maksymalnie 81cm, w tym:

- warstwa ścieralna – AC 11 S PMB 45/80-55, gr. 4.0cm;
- warstwa wiążąca – AC 16 W 35/50, gr. 5.5 cm;
- podbudowa z betonu asfaltowego AC22P 35/50, gr. w-wy 17cm;
- podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie, o uziarnieniu 0/31.5, gr. w-wy 20cm;
- podbudowy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie, o uziarnieniu 0/63, gr. w-wy do 20cm.
- warstwa mrozoochronna z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie, o uziarnieniu 0/31, gr. w-wy do 20cm.

Warunek mrozoodporności nawierzchni na dojazdach jest spełniony.

Na rysunku nr 03 przedstawiono koncepcję rozwiązania układu drogowego.

---

## 7.3 Obiekty inżynierskie

### 7.3.1 Nośność wiaduktu

Nośność wiaduktu będzie odpowiadać klasie A obciążenia wg PN-85/S-10030, tj. 40Ton.

### 7.3.2 Szerokości użytkowe na obiekcie

Szerokości użytkowe na obiektach w każdym wariantcie przyjęto w dostosowaniu do proponowanych rozwiązań drogowych. W związku z etapową realizacją inwestycji obiekt będzie się składał z dwóch niezależnych (oddylatowanych) wiaduktów. Proponuje się szerokości użytkowe:

- jezdnia – 2x(4.1m+3.5m)
- chodniki – 2x2.25m

### 7.3.3 Opis ogólny

Projektowany obiekt wykonuje się w postaci dwóch oddylatowanych wiaduktów. Schemat statyczny wiaduktu to jednoprzęsłowy ustrój ramowy. Długość całkowita ustroju nośnego wynosi 34.32m, rozpiętość teoretyczna 32.86m. Szerokość całkowita obiektu wynosi 23.82m, w tym wiadukt od strony wschodniej 11.56m, wiadukt od strony zachodniej 12.16m oraz przerwa dylatacyjna 0.10m. Obiekt jest usytuowany w ukosie wynoszącym około 74°. Światło poziome pod obiektem wynosi 30.12m, a skrajnia pionowa nad linią kolejową wyniesie min. 5.57m przy wymaganej 5.45m.

Spadek poprzeczny na jezdni daszkowy o wartości 2%, na chodnikach 3% w kierunku jezdni.

Konstrukcję nośną przęsła (rygiel ramy) zaprojektowano z sprężonych belek prefabrykowanych typu „T” zespolonych z płytą pomostową. W przekroju poprzecznym w wiadukcie od strony wschodniej projektuje się 11szt. belek, a w wiadukcie od strony zachodniej 12st. Belek o wysokości 110cm. Grubość płyty żelbetowej zespolonej z belkami prefabrykowanymi wynosi min. 25.0cm. W dojściu do podpór na długości 3.0m ustrój nośny wykonany jest jako płytowy żelbetowy o zmiennej wysokości wynoszącej od 145 do 245cm.

Przewiduje się żelbetowe przyczółki pełnościenne posadowione pośrednio. Konstrukcję przyczółka stanowi ściana czołowa o grubości 1.40m monolitycznie połączona ze ścianami bocznymi o grubości 0.80m. Kontynuacje ścian bocznych przyczółków stanowią konstrukcje oporowe ograniczające zakres nasypu drogowego na dojazdach. Na przyczółkach opiera się płyty przejściowe o długości 6,0m wykonywane „na mokro”. Posadowienie obiektu proponuje wykonać się z wykorzystaniem pali wielkośrednicowych fi 1200mm. Założono 20szt. pali o długości 12.0m.

Na styku obiektu z dojazdami przewidziano zastosowanie dylatacji bitumicznych.

Nawierzchnia jezdni składa się z warstwy ścieralnej o grubości 40mm oraz warstwy wiążącej o grubości 55mm. Nawierzchnie chodników cienkowarstwowe na bazie kationowej emulsji bitumicznej modyfikowanej polimerami o grubości min. 5mm, odporne na ścieranie i stanowiących jednocześnie izolację górnych powierzchni betonu chodników.

Wszystkie powierzchnie betonowe stykające się z gruntem zabezpiecza się izolacjami bitumicznymi wykonywanymi „na zimno”. Powierzchnie gzymsów, jako szczególnie narażone na działania korozyjne zabezpiecza się wyprawami. Wszystkie odsłonięte powierzchnie betonu, również powierzchnie gzymsów zabezpieczane wcześniej przy użyciu wypraw zabezpiecza się powłokami akrylowymi.

Wzdłuż krawędzi chodników od strony jezdni układane są krawężniki kamienne ograniczające jezdnię na obiekcie. Wzdłuż krawędzi jezdni montuje się barierę stalową SP-06 ze słupkami w rozstawie, co 1,0m. Na zewnętrznych krawędziach obiektu montuje się balustrady o wysokości 110cm. Na odcinkach nad torami kolejowymi mocuje się osłony przed porażeniem prądem w postaci przezroczystych ekranów akustycznych z mocowanym pochwytem. W pasie rozdzielającym przewidziano montaż bariery energochłonnej dwustronnej.

Odwodnienie wiaduktu realizowane jest systemem wpustów mostowych. Woda odprowadzana jest rurami zbiorczymi podwieszonymi do konstrukcji nośnej, do studzienki ściekowej usytuowanej za wiaduktem po obu jego stronach.

#### **7.3.4 Urządzenia obce na obiekcie**

Na obiekcie przewidywane jest przeprowadzenie istniejących sieci energetycznych, teletechnicznych i wodociągowej. Ponadto przewiduje się wykonanie rezerwy kablowej w postaci 3 rur PCV fi 150mm.

## **8 Wnioski końcowe**

Na etapie opracowania koncepcji przeanalizowano kilka możliwych wariantów budowy nowego wiaduktu z uwzględnieniem wymagań Inwestora. Dla każdej koncepcji założono wykonanie optymalnej zarówno pod względem funkcjonalnym jak i ekonomicznym konstrukcji. Przyłożono także wagę do estetyki konstrukcji ze względu na jej usytuowanie.

Przedstawiony w niniejszym opracowaniu wariant przewidziany do dalszej realizacji zawiera rozwiązania ocenione, zarówno przez Zamawiającego jak również przez Projektanta, jako najbardziej racjonalne. Zaproponowane w koncepcji rozwiązanie sytuacyjne pozwala na realizację inwestycji dwuetapowo z utrzymaniem ruchu na istniejącym obiekcie. Wybrana do dalszej realizacji konstrukcja wiaduktu jest optymalna zarówno pod względem kosztów budowy jak również kosztów utrzymania.

## **9 Część rysunkowa**

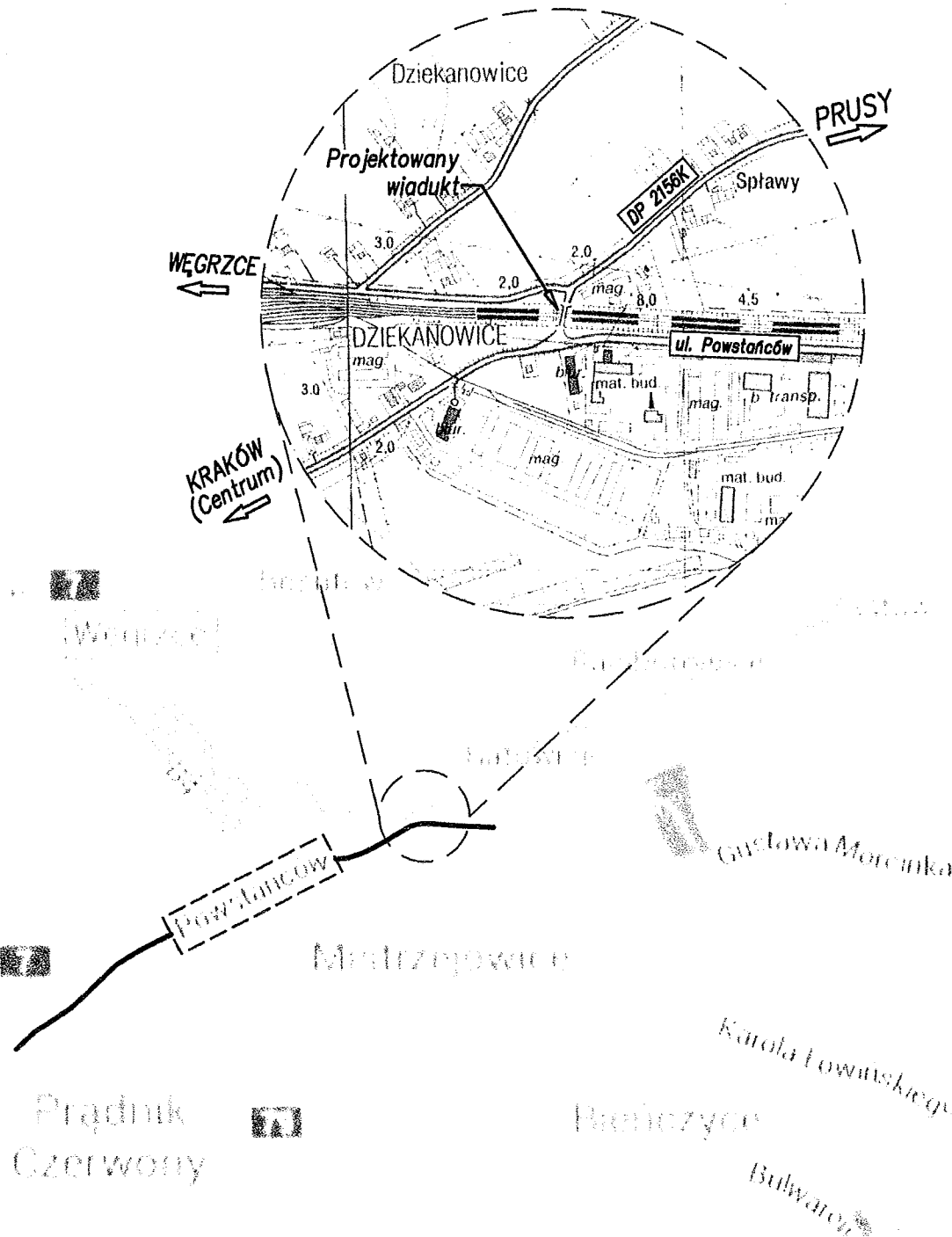
Rys. 01 Orientacja.

Rys. 02 Sytuacja. Stan istniejący.

Rys. 03 Sytuacja. Stan projektowany.

Rys. 04.01 KONCEPCJA BUDOWY WIADUKTU. Przekrój podłużny. Widok.

Rys. 04.02 KONCEPCJA BUDOWY WIADUKTU. Przekrój poprzeczny.



		<b>PRACOWNIA PROJEKTOWA "KRK" Roman Korzeń</b>		
		Biuro: Lubień 507, 32-433 Lubień tel. 607 591 336		Pracownia: ul. Romanowicza 2/633, 30-702 Kraków e - mail: rokorzen@op.pl
Obiekt budowlany:		<b>OPRACOWANIE KONCEPCJI PROGRAMOWO PRZESTRZENNEJ DLA ZADANIA PN.:          „BUDOWA WIADUKTU NAD TORAMI KOLEJOWYMI, ŁĄCZĄCEGO UL. POWSTAŃCÓW W KRAKOWIE          Z DROGĄ POWIATOWĄ NR 2156K W MIEJSCOWOŚCI BATOWICE”</b>		
Adres obiektu:		<b>WOJEWÓDZTWO: MAŁOPOLSKIE          MIEJSCOWOŚĆ: KRAKÓW</b>		
Zamawiający:		<b>ZARZĄD DRÓG POWIATU KRAKOWSKIEGO W KRAKOWIE          UL. WŁOŚCIAŃSKA 4, 30-138 KRAKÓW</b>		Umowa nr: <b>RW/071/16/14.MP</b> z dnia 31.07.2014r
Część:		<b>BUDOWA WIADUKTU WRAZ Z DOJAZDAMI</b>		
Zakres / Branża	Funkcja	Imię i nazwisko / nr uprawnień; specjalność	Data	Podpis
Mosty	Projektant	mgr inż. Roman Korzeń MAP/0115/POOM/07; spec. mosty	08.2014	
Tytuł rys.:		<b>ORIENTACJA</b>		
Rodzaj projektu:		Skala:	Nr rewizji:	Nr rys.:
KONCEPCJA PROGRAMOWO PRZESTRZENNA		<b>1:50000, 1:10000</b>	<b>A</b>	<b>01</b>