

IP.461.1.41.2024

**Dział Przygotowania Inwestycji
w miejscu**

Dotyczy: warunków branży drogowej dla inwestycji rozbudowy ul. Chałubińskiego, na odcinku od ul. Szybisko do skrzyżowania z ul. Rymanowską.

Warunki techniczne branży drogowej:

1. Ulica Chałubińskiego jest drogą publiczną o kategorii powiatowej (DP nr 2237 K).
2. W obszarze objętym opinią obowiązuje Miejskowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego obszaru „Swoszowice Uzdrowisko”, zatwierdzony Uchwałą NR XII/130/11 Rady Miasta Krakowa z dnia 13 kwietnia 2011 r. (Dziennik Urzędowy Województwa Małopolskiego poz. 6863 z dnia 22 listopada 2011 r.). Zgodnie z ww. MPZP ul. Chałubińskiego zlokalizowana jest w liniach rozgraniczających teren 3KDL i 4KDL. Docelowy układ drogowy winien być zaprojektowany w zgodności z ustaleniami obowiązującego MPZP jako droga klasy L – lokalnej.
3. Parametry techniczne docelowego układu drogowego (w tym rozwiązania sytuacyjne, wysokościowe, konstrukcje nawierzchni, skrajnie drogowe – szczególnie w rejonach występowania urządzeń technicznych dróg, zieleni, obiektów budowlanych), należy zaprojektować zgodnie z wymogami: rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz.U.2022.1518) i „Standardami Infrastruktury Pieszej Miasta Krakowa” (zarządzenie Prezydenta Miasta Krakowa nr 3188/2021 z 09.11.2021 r.) oraz „Standardami dostępności dla Gminy Miejskiej Kraków” (zarządzenie Prezydenta Miasta Krakowa nr 1163/2023 z 28.04.2023 r.), „Standardami technicznymi dla infrastruktury rowerowej miasta Krakowa” (zarządzenie Prezydenta Miasta Krakowa nr 3113/2018).
4. Skrzyżowania oraz szerokość pasów ruchu należy projektować w sposób umożliwiający przejazd pojazdu miarodajnego bez utrudnień dla ruchu innych pojazdów.
5. Należy przewidzieć przebudowę/rozbudowę skrzyżowań z innymi drogami publicznymi i zapewnić dowiązanie sytuacyjno-wysokościowe ze stanem istniejącym, przy zachowaniu normatywnych parametrów technicznych, w tym pochyleń podłużnych i poprzecznych, zapewnieniu prawidłowych warunków odwodnienia terenu przyległego.
6. Rozwiązania w zakresie ciągów pieszych powinny być zgodne z ww. obowiązującymi „Standardami Infrastruktury Pieszej m. Krakowa”, „Standardami dostępności dla Gminy Miejskiej Kraków”. Wszystkie urządzenia przeznaczone dla uczestników ruchu powinny zapewniać bezpieczeństwo ich użytkowania i powinny być przystosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych. Dla rozwiązań niezgodnych i rozwiązań alternatywnych należy uzyskać pozytywną opinię Zespołu Konsultacyjnego ds. Dostępności Architektonicznej Przestrzeni Publicznej oraz Obiektów Budowlanych dla Osób ze Szczególnymi Potrzebami.

7. Należy zapewnić prawidłowe warunki widoczności, przejezdności i bezpieczeństwa ruchu wszystkim użytkownikom drogi.
8. Należy zaprojektować obustronny chodnik na skrzyżowaniach, jednostronny na dalszych odcinkach w przypadku zwartej zabudowy i ograniczeń terenowych.
9. Chodnik wykonać z nawierzchni bezfazowej.
10. Należy zachować ciągłość niwelety chodnika na zjazdach, bez uskoków.
11. Lokalizacja przejść dla pieszych winna być wyznaczona zgodnie z przepisami w tym zakresie.
12. Przy planowanych przejściach dla pieszych należy zastosować pasy medialne z pasami naprowadzającymi wyposażonymi w rowki prowadzące dla osób z dysfunkcją wzroku.
13. Wszystkie projektowane części drogi (m.in. chodnik) oraz urządzenia, instalacje służące drodze winne być zlokalizowane w pasie drogowym ulicy.
14. Drogowe obiekty inżynierskie należy projektować zgodnie z ww. rozporządzeniem.
15. Na zakresach robót należy dowiązać się sytuacyjno - wysokościowo do stanu istniejącego ulic Chałubińskiego, Szybisko, Uzdrowskiej, Czyrniańskiego, Hypty, Drukiennickiej, Rymanowskiego oraz projektowanego inwestycji drogowej rozbudowy ul. Chałubińskiego i ul. Niewodniczańskiego (objętych decyzją Prezydenta Miasta Krakowa nr 1/6740.4.2022 z 19.01.2022 r. znak: AU-01-1.6740.4.25.2021.APS utrzymaną w mocy decyzją reformatoryjną Wojewody Małopolskie znak: WI-VI.7821.1.7.2022.AL z 09.11.2022 r.) oraz terenu przyległego, z zapewnieniem płynnego powiązania bez różnic wysokościowych, przy zachowaniu normatywnych spadków podłużnych i poprzecznych oraz zapewnieniu prawidłowego odwodnienia drogi i terenu przyległego oraz prawidłowego powiązania warstw konstrukcji nawierzchni.
16. Konstrukcje nawierzchni winny być projektowane w nawiązaniu do istniejących warunków wodno-gruntowych, przy zachowaniu warunku mrozoodporności, jednocześnie powinny uwzględniać uwarunkowania wynikające z potrzeb eksploatacyjnych i konserwatorskich.
17. Należy zapewnić prawidłowe warunki odwodnienia i oświetlenia ulicznego, zgodnie z uzyskanymi warunkami na przebudowę/budowę odwodnienia i oświetlenia. O szczegółowe warunki oświetlenia należy wystąpić do Działu Uzgodnień tut. Zarządu.
18. Wszystkie urządzenia winne spełniać wymagania ZDMK – www.zdmk.krakow.pl – wymagania dla projektantów.
19. Zgodnie z art. 39 ust. 6 ustawy o drogach publicznych Zarządca drogi jest obowiązany zlokalizować kanał technologiczny w pasie drogowym w trakcie: budowy dróg publicznych; przebudowy dróg publicznych, chyba że występują warunki określone w art. 39 ust. 6b ustawy. W przypadku projektowania lokalizacji kanału technologicznego należy uwzględnić wymagania Rozporządzenia Ministra Cyfryzacji z dnia 26 maja 2023 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać kanały technologiczne i ich usytuowanie (Dz.U.2023.1039). Lokalizacja kanału technologicznego winna być zaprojektowana zgodnie z warunkami wydanymi przez Dział Infrastruktury Teletechnicznej ZDMK.
20. W przypadku kolizji z istniejącymi urządzeniami lub sieciami w obrębie projektowanego pasa drogowego, Inwestor winien rozwiązać kolizje branżowe na warunkach określonych przez poszczególnych dysponentów sieci.
21. Proces planowania i realizacji inwestycji winien być zgodny z Uchwałą Nr XXXIV/886/20 Rady Miasta Krakowa z dnia 22 stycznia 2020 r. w sprawie ochrony drzew na terenie Gminy Miejskiej Kraków.
22. Dokumentacja projektowa w zakresie geometrii docelowego układu drogowego przed złożeniem do uzgodnienia w tut. Dziale winna uzyskać pozytywne opinie, w zależności od potrzeb, jednostek miejskich, m.in.: Wydziału Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa, Zespołu Zadaniowego ds. niechronionych uczestników ruchu w mieście

Krakowie, Zarządu Transportu Publicznego w Krakowie, Zarządu Zieleni Miejskiej w Krakowie.

23. Odpowiedzialność za opracowanie projektu budowlanego w sposób zgodny z wymogami Prawa Budowlanego, przepisami, obowiązującymi normami i zasadami wiedzy technicznej ponosi Projektant, w tym za aktualność map oraz ocenę i uzyskanie zgody w zakresie odstępstw od przepisów (m.in. Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych - Dz.U.2022.1518).
24. Należy uwzględnić wszystkie inwestycje w przedmiotowym rejonie, które posiadają wydane dokumenty formalno-prawne.
25. Na etapie sporządzania dokumentacji projektowej (projektu architektoniczno-budowlanego) tut. Zarząd zastrzega sobie możliwość wprowadzenia zmian w niezbędnym zakresie.


Specjalista
Emilia Staszczak

Otrzymują:

1 x Adresat

1 x aa (ID: 3436847)

Zarząd Dróg Miasta Krakowa
tel. +48 12 616 70 00 (centrala) +48 12 616 75 55 (Centrum Sterowania Ruchem)
fax: +48 12 616 7417, sekretariat@zdmk.krakow.pl
31-586 Kraków ul. Centralna 53
ePUAP://ZIKiT/SkrytkaESP
www.zdmk.krakow.pl



Kraków, 10 maja 2024 r.

TRZ.410.80.2024

Zarząd Dróg Miasta Krakowa
ul. Centralna 53
31-586 Kraków

Odpowiedź na pismo

Dotyczy Wydanie i aktualizacja warunków dla zadania nr ZDMK/T1.372/24 „Przebudowa ul. Chałubińskiego na odcinku od ul. Szybisko do skrzyżowania z ul. Rymanowską”
Data pisma 22.04.2024 r.
Data wpływu 23.04.2024 r.
Znak sprawy IP.452.68.4.2024

Szanowni Państwo,

w odpowiedzi na pismo o wydanie i aktualizację warunków przekazujemy poniższe stanowisko.

W zakresie ruchu komunikacji miejskiej

1. Ul. Chałubińskiego należy projektować o parametrach zapewniających swobodny przejazd autobusów KMK – jezdni o szerokości minimum 6 m (bez wliczania ścieków przykrawężnikowych) z odpowiednimi poszerzeniami na łukach.
2. Rozwiązania na skrzyżowaniu z ul. Szybisko dostosować do przejezdności autobusów – łuki o promieniu min. 12 m (preferowane 15 m).
3. Geometria skrzyżowania powinna w czytelny sposób pokazywać kierunek ruchu na wlotach skrzyżowania jednocześnie umożliwiając wprowadzanie czasowych zmian organizacji ruchu (np. zmiany kierunku lub wprowadzenia ruchu dwukierunkowego) z zapewnieniem przejezdności dla autobusów KMK we wszystkich relacjach.
4. Na ul. Chałubińskiego należy (na wylocie ze skrzyżowania z ul. Szybisko) zaprojektować przystanek autobusowy o peronie szerokości min. 2,5 m oraz długości 20 m z poszerzeniem pod montaż wiaty przystankowej. Na całej długości peronu należy zastosować krawężniki peronowe typu kassel-kerb oraz pasy ostrzegawcze dla osób z dysfunkcjami wzroku.
5. Wszystkie przystanki komunikacji publicznej znajdujące się w zakresie zadania należy wyposażyć w zadaszenia przystankowe podłączone do sieci elektrycznej. Szczegółową specyfikację techniczną wiat należy pozyskać z ZTP na etapie projektu. Również na etapie projektu należy z ZTP ustalić szczegółowe wymiary i lokalizację zadaszeń w obrębie projektowanych peronów.
6. Na długości peronu przystankowego należy na jezdni zastosować nawierzchnię z betonu cementowego zbrojonego o podwyższonej wytrzymałości barwionego na czerwono.

W zakresie ruchu pieszego i rowerowego

7. Należy projektować obustronne chodniki o szerokości użytkowej min 2,30 m o nawierzchni bezfazowej.
8. W zakresie zadania należy uwzględnić skrzyżowanie ul. Chałubińskiego z ul. Szybisko w celu poprawy jego parametrów oraz zapewnienia pieszym możliwości bezpiecznego przekraczania jezdni na wszystkich wlotach skrzyżowania.

9. Ruch rowerowy należy realizować w ruchu ogólnym, utrzymać istniejące kontrapasy rowerowe i kontraruch. Kluczowe jest zapewnienie rowerzystom, w sposób bezpieczny i czytelny, możliwości wykonywania wszystkich, dopuszczonych obecnie relacji w obrębie skrzyżowania ul. Chałubińskiego i ul. Szybisko.
10. Na nowoprojektowanych przejściach dla pieszych przeanalizować możliwość wykonania wysp azylu w celu poprawy bezpieczeństwa pieszych.
11. Przy przejściach dla pieszych/w miejscach przekraczania jezdni przez pieszych zastosować pasy medialne z pasami naprowadzającymi dla osób z dysfunkcją wzroku.
12. Na zjazdach zachować ciągłość nawierzchni chodnika, bez uskoków, nie projektować krawężników w poprzek. Tam gdzie pozwolą na to warunki terenowe zachować również ciągłość niwelety.
13. Wloty ulic podporządkowanych, nieobsługiwanych przez KMK, wykonać jako wyniesione zapewniając ciągłość nawierzchni chodnika.
14. Zapewnić spójność rozwiązań projektowych na połączeniu istniejącej, projektowanej oraz planowanej w ramach innych opracowań (na przedmiotowym obszarze np. w ramach zadania: „Rozbudowa ulic Niewodniczańskiego i Chałubińskiego”) infrastruktury w szczególności w zakresie dowiązania sytuacyjno wysokościowego.
15. W przypadku wykonania wlotu ul. Rymanowskiej zgodnie z zapisami MPZP Swoszowice Uzdrowisko należy go wykonać jako wyniesiony o minimalnych, zapewniających przejezdną parametrach, oraz zastosować rozwiązania uniemożliwienie ruchu tranzytowy ul. Rymanowską do ul. Myślenickiej. Zdaniem ZTP ul. Rymanowska powinna stanowić jednopłaszczyznowy ciąg pieszo jezdny.
16. Za peronami przystankowymi KMK projektować ciągi piesze umożliwiające kontynuację ruchu pieszego wzdłuż ulicy, poza peronem.
17. Zastosować minimalne, zapewniające przejezdną parametry zjazdów oraz wyłukowań wlotów poprzecznych (w razie konieczności zastosować przebruki).
18. Na etapie projektu organizacji ruchu, rozważyć możliwość wprowadzenia elementów uspokojenia ruchu.
19. Należy zapewnić:
 - a. prawidłowe odwodnienie i oświetlenie obszaru objętego zakresem opracowania ze szczególnym uwzględnieniem przejść dla pieszych/ miejsc przekraczania jezdni przez pieszych, nowe elementy uzbrojenia nie mogą zawężyć użytkowej szerokości projektowanych ciągów,
 - b. widoczność w punktach kolizji dla wszystkich uczestników ruchu,
 - c. ciągłość ruchu pieszego,
 - d. nawierzchnię bezfazową projektowanych ciągów pieszych,
 - e. usunięcie ewentualnych kolizji z istniejącym uzbrojeniem.
20. Projektowane elementy infrastruktury pieszej powinny spełniać Standardy [1] i [2].
21. Postulujemy, montaż stojaków rowerowych w rejonie skrzyżowania ul. Chałubińskiego i ul. Szybisko. Liczba powinna odpowiadać prognozowanemu zapotrzebowaniu. Należy zastosować wzór stojaka zgodny ze Standardami [3], w załączeniu przekazujemy wytyczne opracowane przez ZTP.
22. Dla opracowania projektowego należy uzyskać pozytywną opinię Zespołu Zadaniowego [4].

W zakresie Systemu Informacji Miejskiej

23. Na obszarze objętym inwestycją znajduje się oznakowanie ulicowe zgodne z Uchwałą [5], które w przypadku zajścia kolizji z projektowaną infrastrukturą należy przenieść w miejsce maksymalnie zbliżone do pierwotnej lokalizacji.

IR-01-2.7211.90.2024

Zarząd Dróg Miasta Krakowa
Dział Przygotowania Inwestycji
<sekretariat@zdmk.krakow.pl>

Dotyczy wydania warunków technicznych dla zadania nr ZDMK/T1.372/24 przebudowa ul. Chałubińskiego na odcinku od ul. Szybisko do skrzyżowania z ul. Rymanowską
Data pisma 22.04.2024 r.
Data wpływu 23.04.2024 r.
Znak sprawy IP.452.68.4.2024

Szanowni Państwo,

w odpowiedzi na otrzymany wniosek dotyczący przebudowy ul. Chałubińskiego na odcinku od ul. Szybisko do skrzyżowania z ul. Rymanowską, przedkładam stanowisko w sprawie.

- Ulicę należy projektować o parametrach klasy zgodnych z zapisami [1] tj. jako ulicę klasy lokalnej.
- Szerokość jezdni ul. Chałubińskiego winna być dostosowana do zapewnienia prawidłowych przejeżdżności pojazdu miarodajnego poruszającego się w przedmiotowym obszarze.
- Ulica winna posiadać obustronne drogi dla pieszych. Dopuszcza się wyjątkowo, w przypadku mniej zwartej zabudowy i ograniczeń terenowych, wyznaczenie odcinkowo jednostronnego ciągu pieszego wraz z zapewnieniem prawidłowego powiązania między projektowanymi ciągami.
- Wyznaczane przejścia dla pieszych winny być lokalizowane w miejscach zapewniających wzajemną widoczność pieszy – pojazd oraz wyposażone w wyspy azylu.
- W miejscu wyznaczanych przystanków komunikacji zbiorowej, w zależności od wytycznych Zarządu Transportu Publicznego w Krakowie, należy zapewnić poszerzenie chodnika w celu wyznaczenia peronu przystankowego, ewentualnie rozważyć wykonanie zatok autobusowych.
- W celu zastosowania kompleksowych rozwiązań, zakresem zadania należy objąć także odcinek ul. Szybisko w stopniu zapewniającym czytelne rozwiązania, wraz ze skrzyżowaniem z ul. Chałubińskiego. W związku z powyższym zakres zadania winien obejmować odcinek ul. Szybisko co najmniej na odcinku do ul. Uzdrowskiej.

- Geometria skrzyżowań (układ pasów, typ skrzyżowania) na odcinku objętym zakresem należy projektować w oparciu o natężenia ruchu. Konieczne jest przeanalizowanie struktury kierunkowej, w celu przyjęcia prawidłowego typu skrzyżowania, z uwzględnieniem docelowego przebiegu dróg publicznych.
- Biorąc pod uwagę istniejącą geometrię skrzyżowania ul. Chałubińskiego z ul. Szybisko, w szczególności w zakresie zapewnienia prawidłowego prowadzenia ruchu pieszego i rowerowego, czytelnych i jednoznacznych rozwiązań oraz redukcji prędkości w obszarze skrzyżowania należy wykonać go w formie „zwartej”. W związku z powyższym niezbędna jest korekta wlotu południowego oraz ewentualnie krawędzi jezdni ul. Chałubińskiego (północny odcinek) oraz ul. Szybisko.
- Konieczne jest zapewnienie możliwości przekroczenia jezdni przez pieszego w obrębie przedmiotowego skrzyżowania.
- Ze względu na charakter przedmiotowego obszaru, zasadne jest wykonanie ww. skrzyżowania w formie wyniesionej z uwzględnieniem przejezdności dla pojazdu komunikacji zbiorowej.
- Należy zachować ciągłość niwelety i nawierzchni chodnika na zjazdach.
- Należy przeanalizować możliwość wprowadzenia elementów uspokojenia ruchu.
- W związku z zakresem zadania oraz planowanymi zmianami konieczne jest pozyskanie stanowiska Rady Dzielnicy X Swoszowice.
- Konieczne jest zapewnienie prawidłowych przejezdności i widoczności dla projektowanego układu drogowego.
- Należy przewidzieć wykonanie oświetlenia nowo projektowanego układu drogowego, w tym właściwe doświetlenie przejść dla pieszych oraz stref oczekiwania przed jezdnią.
- W przypadku montażu oświetlenia, znaków drogowych itp. na chodniku, jego parametry należy stosownie zwiększyć, by nie zmniejszać jego szerokości użytkowej.
- Zakres przedmiotowego zadania winien być wyznaczony w taki sposób, aby umożliwić prawidłowe powiązanie projektowanej infrastruktury z istniejącym oraz projektowanym w ramach innych zadań układem drogowym, uwzględniając konieczność zapewnienia ciągłości infrastruktury drogowej, jak również czytelności zastosowanych rozwiązań.
- Układ drogowy należy projektować zgodnie z obowiązującymi przepisami [2] oraz z uwzględnieniem wytycznych rekomendowanych ministra właściwego ds. transportu dotyczących dróg publicznych (WR-D), jak również standardów projektowania zawartych w Zarządzeniach Prezydenta Miasta Krakowa [3], [4], [5].
- Geometrię należy opracować w sposób umożliwiający oznakowanie układu drogowego zgodnego z przepisami o znakach i sygnałach drogowych [6].
- W harmonogramie oraz w kosztorysie przewidzieć wykonanie i przedłożenie do zatwierdzenia projektów organizacji ruchu – stałej oraz czasowej (na czas prowadzenia prac).

W przypadku pytań, prosimy kontaktować się:

- telefonicznie – pod numerem 12 616 84 65 (sprawę prowadzi Agnieszka Jamro)

**KEGW**

WEU.461.1.682.2024.AP

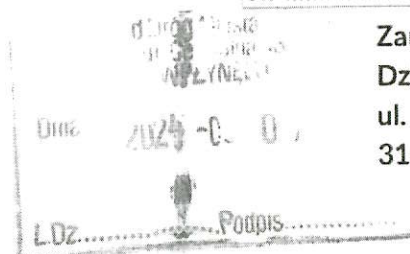
URZĄD MIASTA KRAKOWA
KANCLARIA MAGISTRATU
Plac Wszystkich Świętych 3/4

Data 2024 -05- 08 (2)

Kr

Nr zał.

Urząd Miasta Krakowa

RPW/230792/2024
Data: 2024-05-08**Zarząd Dróg Miasta Krakowa**
Dział Przygotowania Inwestycji
ul. Centralna 53
31-586 Kraków

Dotyczy: **WARUNKÓW TECHNICZNYCH NA ODPROWADZENIE WÓD OPADOWYCH I ROZTOPOWYCH DLA ZADANIA NR ZDMK/T1.372/24 PN: „PRZEBUDOWA UL. CHAŁUBIŃSKIEGO NA ODCINKU OD UL. SZYBISKO DO SKRZYŻOWANIA Z UL. RYMANOWSKĄ”.**

W odpowiedzi na pismo IP.452.68.4.2024 w ww. sprawie, Jednostka Klimat- Energia- Gospodarka Wodna informuje, że w rozpatrywanym rejonie obowiązuje system kanalizacji rozdzielczej. Celem odwodnienia planowanej inwestycji należy rozbudować kanalizację deszczową zlokalizowaną w ul. Chałubińskiego (KEGW dopuszcza likwidację rowu na odcinku kolidującym z planowaną inwestycją).

Przy projektowaniu kanalizacji, należy spełnić następujące warunki:

1. uzgodnić trasę w ZDMK,
2. projekt powinien zawierać obliczenia hydrologiczno – hydrauliczne dla inwestycji sprawdzające dobraną średnicę kanalizacji opadowej (mapa powierzchni zlewni częściowych), do wymiarowania odwodnienia terenów należy stosować formułę krakowską, kanalizacja opadowa winna uwzględniać całą zlewnię ciężącą do kanału,
3. sprawdzić przepustowość istniejących kanałów,
4. określić geotechniczne warunki posadowienia,
5. studzienki rewizyjne winny być betonowe, z prefabrykowanym dnem,
6. przykanaliki średnicy min. 200mm,
7. studzienki betonowe/żelbetowe, zakończyć „pływającymi” włazami z żeliwa sferoidalnego Ø600 klasy D400 zgodnymi z PN-EN 124 z wkładką wygłuszającą z szerokim pierścieniem żeliwnym. Włazy niewentylowane z ramą okrągłą i pokrywą zatraskową,
8. od średnic DN600 w górę, należy stosować rury betonowe/żelbetowe zgodne z normą PN-EN 1916, łączone na uszczelki zintegrowane w kielichach rur, o szczelności gwarantowanej 0,5bara,
9. studzienki wodościekowe winny być zaprojektowane z osadnikiem głębokości 0.8m,
10. w przypadku zmiany ilości wód opadowych odprowadzanych istniejącymi/projektowanymi wylotami należy uzyskać aktualizację pozwolenia wodnoprawnego w Państwowym Gospodarstwie Wodnym „Wody Polskie” z siedzibą w Krakowie,
11. uzyskać pozwolenie wodnoprawne na likwidację rowu w Państwowym Gospodarstwie Wodnym „Wody Polskie” z siedzibą w Krakowie,

12. uzgodniony w KEGW projekt należy przestać za pomocą poczty elektronicznej w formacie pdf oraz w formie plików wektorowych shp lub plików dwg/dgn oraz gml- w układzie odniesienia PL-2000,
13. projekt powinien być opracowany przez osobę (projektanta) posiadającą uprawnienia budowlane do projektowania w odpowiedniej specjalności wpisaną na listę członków właściwej izby samorządu zawodowego.

z up. DYREKTORA
Klimat-Energia-Gospodarka Wodna
Rafał Zymon

Sprawę prowadzi:

Anna Pater – Dział Ewidencji i Uzgodnień, nr tel.: 12 323 30 51

Otrzymują:

1 x Adresat (bez zał.)

1 x aa (WEU)