



IPR.452.106.4.2023

Gmina Miejska Kraków

Dotyczy: warunków technicznych/wytycznych dla planowanego zadania „Rozbudowa ul. Gaik – boczna na odcinku od ul. Gaik (główniej) do wysokości linii rozgraniczającej działki nr 539 i 538 obr. 24 Krowodrza – opracowanie wielowariantowej, wielobranżowej koncepcji wraz z uzyskaniem ostatecznej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach”

Zarząd Dróg Miasta Krakowa podaje następujące warunki techniczne/wytyczne dla przedmiotowego zadania:

1. W obszarze objętym opinią nie obowiązują ustalenia Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego;
2. Przedmiotowe zadanie od strony zachodniej graniczy z obszarem objętym rezerwą terenu pod realizację inwestycji pn.: „Rozbudowa ul. Gaik w Krakowie”. Należy zapewnić koordynację projektową;
3. W dokumentacji należy uwzględnić ewentualnie realizowane/planowane inwestycje GMK w obszarze inwestycji. Przed przystąpieniem do sporządzania dokumentacji projektowej należy uzyskać w tut. Zarządzie informacje w zakresie procedowanych przez ZDMK inwestycji GMK jak również zawartych umów o realizację inwestycji drogowych w związku z realizacją inwestycji niedrogowych, w tym między innymi w zakresie umów zawieranych w trybie art. 16 Ustawy o drogach publicznych oraz wydanych opinii/warunków/decyzji w zakresie obsługi komunikacyjnej planowanych inwestycji, niezbędnych do uwzględnienia na etapie opracowania dokumentacji. W szczególności uwzględnić następujące umowy:
 - Umowa nr 79/2/ZIKiT/2012 (status: etap koncepcji);
 - Umowa nr 70/ZIKiT/2013 (status: wydane pozwolenie na budowę inwestycji drogowej z dnia 01.12.2022 r.);
 - Umowa nr 229/ZIKiT/2013 (status: etapie koncepcji);
 - Umowa 947/ZIKiT/2018 wraz z aneksem nr 1 z dnia 09.08.2019 r. (status: etap koncepcji);
 - Umowa nr 721A/KZK/2008 (status: etap koncepcji);
 - Umowa 29/U/ZDMK/2022 (status: wydano pozwolenie na budowę inwestycji drogowej i niedrogowej z dnia 30.03.2022 r.);
 - Umowa nr 667/ZIKiT/2018 (status: wydano pozwolenie na budowę inwestycji drogowej, przeniesione na GMK dnia 18.10.2021 r.);
 - Umowa nr 717/ZIKiT/2015 wraz z aneksem nr 1 z dnia 22.01.2020 r. (status: etap koncepcji);
 - Umowa nr 143/U/ZDMK/2022 (status: wydano pozwolenie na budowę inwestycji drogowej i niedrogowej z dnia 07.11.2022 r.);
4. Parametry techniczne układu drogowego przeznaczonego do rozbudowy (w tym rozwiązania sytuacyjne, wysokościowe, konstrukcje nawierzchni, skrajnie drogowe) należy projektować zgodnie z:
 - a) Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz. U. 2022 poz. 1518);

- b) Standardami Rowerowymi – Zarządzenie nr 2103/2004 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 26 listopada 2004r. w sprawie wprowadzenia do stosowania „Standardów technicznych dla infrastruktury rowerowej Miasta Krakowa”;
 - c) Standardami infrastruktury pieszej Miasta Krakowa (Zarządzenie Nr 3188/2021 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 09.11.2021r.);
 - d) oraz przy zapewnieniu warunków: widoczności, przejezdności i bezpieczeństwa ruchu wszystkim użytkownikom ruchu (w szczególności w rejonie projektowanego układu drogowego);
5. Na zakresach robót należy zapewnić dowiązanie sytuacyjno-wysokościowe ze stanem istniejącym, przy zachowaniu normatywnych parametrów technicznych, w tym pochyłeń podłużnych i poprzecznych, zapewnieniu prawidłowych warunków odwodnienia projektowanych elementów i terenu przyległego;
6. Należy zapewnić ciągłość ruchu pieszego/rowerowego – tj. powiązanie z istniejącymi oraz projektowanymi ciągami pieszymi/rowerowymi w analizowanym obszarze. Zakresem inwestycji należy objąć obszar uwzględniający powyższy warunek;
7. Należy zapewnić możliwość zawracania;
8. Należy zapewnić prawidłowe warunki obsługi komunikacyjnej przyległych terenów. W dokumentacji projektowej przewidzieć przebudowę istniejących zjazdów i dojazdów w celu dostosowania wysokościowego do docelowego układu drogowego;
9. Konstrukcje nawierzchni powinny być projektowane przy uwzględnieniu planowanego natężenia ruchu i w nawiązaniu do istniejących warunków wodno-gruntowych, przy zachowaniu warunku mrozoodporności, jednocześnie powinny uwzględnić uwarunkowania wynikające z potrzeb eksploatacyjnych i konserwatorskich;
10. Wszystkie urządzenia przeznaczone dla uczestników ruchu powinny zapewniać bezpieczeństwo ich użytkowania i powinny być przystosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych. Dokumentacja projektowa powinna uzyskać pozytywną opinię Zespołu Konsultacyjnego ds. dostępności Infrastruktury Miejskiej Do Potrzeb Osób Niepełnosprawnych działający przy Powiatowej Społecznej Radzie ds. Osób Niepełnosprawnych przy Prezydencie Miasta Krakowa;
11. W zakresie zieleni:
- a) Należy dążyć do zachowania i zabezpieczenia przed zniszczeniem jak największej ilości zieleni oraz objąć szczególną ochroną zieleń znajdującą się w pobliżu miejsca prac;
 - b) W przypadku braku możliwości wykonywania prac w sposób nieuszkodzający drzew i krzewów, należy wystąpić do tut. Zarządu z wnioskiem o wyrażenie zgody na ich wycinkę ze względu na kolizję z planowaną inwestycją;
12. Ponadto należy:
- a) uzyskać pozytywną opinię Zespołu Zadaniowego ds. niechronionych uczestników ruchu w mieście Krakowie, Wydziału Miejskiego Inżyniera Ruchu UMK – przed zaopiniowaniem koncepcji w ZDMK;
 - b) w przypadku kolizji z istniejącą zielenią – uzyskać opinię Zarządu Zieleni Miejskiej;
 - c) rozwiązać ewentualne kolizje branżowe z istniejącą infrastrukturą techniczną na warunkach określonych przez poszczególnych dysponentów sieci;
 - d) uzyskać wymagane przepisami prawa budowlanego warunki/uzgodnienia;
 - e) uwzględnić wszystkie inwestycje w przedmiotowym rejonie, które posiadają wydane dokumenty formalno-prawne;
13. Należy zapewnić prawidłowe warunki odwodnienia i oświetlenia;
14. W związku z nowelizacją ustawy z dnia 7 maja 2010 r. o wspieraniu rozwoju usług i sieci telekomunikacyjnych Zarządca drogi jest obowiązany zlokalizować kanał technologiczny w pasie drogowym w trakcie: budowy dróg publicznych; przebudowy dróg publicznych, chyba że w pasie drogowym przebudowywanej drogi zostały już zlokalizowane kanalizacja kablowa lub kanał

technologiczny. Stosownie do ww. regulacji należy zatem przewidzieć w koncepcji kanał technologiczny, przy zachowaniu następujących warunków:

- a) trasa projektowanego kanału, powinna przebiegać w granicach zadania. Kanał powinien być zakończony studniami kablowymi, zlokalizowanymi tuż przy granicy kończącej opracowanie;
- b) kanał technologiczny, powinien spełniać warunki techniczne zawarte w Rozporządzeniu Ministra Administracji i Cyfryzacji z dnia 21 kwietnia 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać kanały technologiczne;
- c) pod nowo budowaną drogą, należy zaprojektować kanały technologiczne przepustowe, zakończone studniami kablowymi (jako odejścia od głównej trasy kanału technologicznego);
- d) otwory rur zabezpieczyć uszczelkami w studniach kablowych;
- e) po wykonaniu kanalizacji, sprawdzić drożność rur przy pomocy zgodnych z normami sprawdzianów;
- f) wszelkie połączenia kanalizacji, powinny być wykonane w studniach kablowych;
- g) maksymalne odcinki pomiędzy studniami kablowymi, powinny wynosić 100 m;
- h) na trasie kanalizacji zastosować studnie nie mniejsze niż SK-2, pokrywami ciężkimi;
- i) elementy metalowe studni wykonać ze stali ocynkowanej;
- j) wywietrzniki na pokrywach studni kanału technologicznego powinny posiadać napis: „Miasto Kraków”;
- k) nad kanalizacją umieścić taśmę ostrzegawczo-lokalizacyjną, opatrzoną napisem „Miasto Kraków”. Końce taśmy powinny znajdować się w studniach kablowych;
- l) wprowadzić numery studni zgodnie z poniższym schematem:

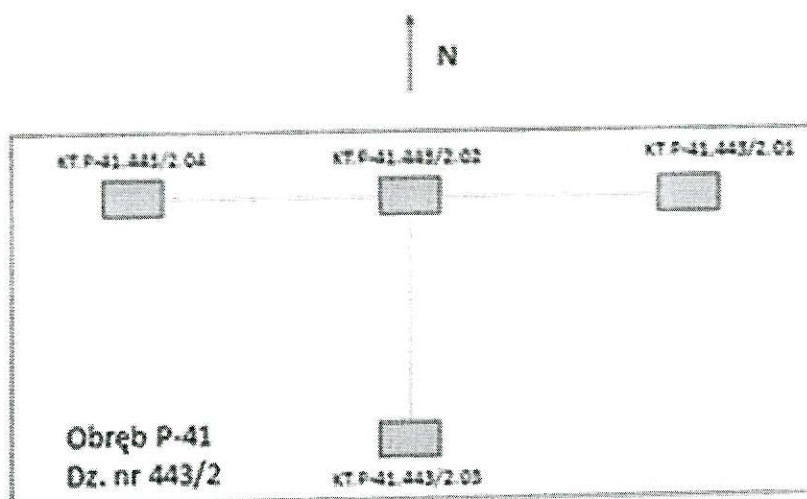
Typ kanału (KT lub KK) – nazwa obrębu (P-41) – numer działki, na której studnia jest zlokalizowana (443/2) – kolejny numer studni (np. 01 – pierwsza studnia liczona od północy, zgodnie z kierunkiem ruchu wskazówek zegara). Dla każdej działki kolejny numer studni liczony oddzielnie.

Przykładowe numery studni:

KT.P-41.443/2.01

KT.P-41.443/2.02

W projekcie należy uwzględnić aktualne numery działek. Jeżeli w wyniku prowadzonej inwestycji numeracja działek ulegnie zmianie, należy dokonać korekty w dokumentacji powykonawczej.



- m) do uzgodnionego projektu budowlano – wykonawczego a następnie do dokumentacji powykonawczej, dołączyć plik w jednym z następujących formatów: CSV, SHP, KML, GML, GeoJSON (najlepiej SHP) zawierający elementy liniowe i punktowe zaprojektowanej/ wybudowanej infrastruktury w celu przekazania informacji dla Prezesa UKE zgodnie z Rozporządzeniem
 - n) w projektowaniu należy bazować na wytycznych technicznych dla sygnalizacji świetlnych i urządzeń utcs oraz ttss (dostępne w ZDMK);
15. Koncepcja przedmiotowej inwestycji winna być przedłożona do zaopiniowania w ZDMK (wraz z koncepcją należy przedłożyć opinię audytu rowerowego oraz uzyskane opinie, w tym między innymi: WMIR UMK, ZTP, ZZM, KEGW, KZ);

Ponadto uwzględnić:

1. Warunki techniczne budowy oświetlenia wydane przez **Zarząd Dróg Miasta Krakowa** pismem znak RU.461.6.114.2023 z dnia 20.04.2022 r. (w załączeniu);
2. Warunki techniczne/wytyczne przekazane przez **Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie** pismem znak TA.65.2.70.2023.TF z dnia 06.04.2023 r. (w załączeniu);
3. Warunki techniczne/wytyczne przekazane przez Jednostkę **Klimat-Energia-Gospodarka Wodna** pismem znak WEU.461.1.395.2023 z dnia 07.04.2023 r. (w załączeniu);
4. Warunki techniczne/wytyczne przekazane przez **Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu UMK** pismem znak IR-01.7211.182.2022 z dnia 30.06.2022 r. (w załączeniu);

Do materiałów dołączono (zał. 2 do zakresu rzeczowego) mapę poglądową z naniesionym orientacyjnym zakresem inwestycji.

1. W obszarze objętym zakresem zadania obowiązują ustalenia miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego „TONIE – ŁĄKI” oraz „TONIE – ZACHÓD”, zgodnie z którymi ul. Gaik znajduje się w korytarzu drogi publicznej klasy lokalnej o symbolu KDL.1. Docelowy układ drogowy powinien posiadać przebieg i parametry zgodne z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego;

2. Dokumentacja projektowa dla przedmiotowej inwestycji powinna być opracowana w oparciu o uzyskane uwagi i wskazania zawarte w opiniach WMIR, ZTP, ZZM, KEGW oraz wytyczne ZDMK dla projektowania infrastruktury w ramach zadań GMK. Informujemy, że Wytyczne ZDMK w zakresie projektowania infrastruktury w ramach zadań inwestycyjnych GMK określone zostały w Zarządzeniu nr 117/2019 Dyrektora ZDMK z dnia 06.09.2019r. Materiały są dostępne na stronie internetowej www.zdmk.krakow.pl (wytyczne dla projektantów) i powinny być stosowane na etapie opracowania dokumentacji projektowej (z wyłączeniem Wytycznych dot. odwodnienia – obecnie w zakresie kompetencji jednostki KEGW);
3. Geometria układu drogowego, w tym skrzyżowania, winna być opracowana przy uwzględnieniu docelowego obciążenia ruchem. W rozwiązaniach projektowych należy uwzględnić powiązanie z realizowanymi i planowanymi/projektowanymi w analizowanym obszarze inwestycjami GMK;
4. Należy zapewnić ciągłość ruchu pieszego/rowerowego, z uwzględnieniem dogodnych dojazdów do ew. peronów autobusowych. W sąsiedztwie przejść / przejazdów rowerowych zapewnić azyle dla pieszych i rowerzystów o normatywnych parametrach (z uwzględnieniem m. innymi skrajni drogowych). Szerokość ciągów pieszych dostosować do natężeń ruchu pieszych. W obszarach przecinania się ruchu pieszego i rowerowego zapewnić normatywne szerokości chodników, dostosowane do potrzeb obsługi pieszych. Rozwiązania w zakresie ruchu pieszych winny być ponadto dostosowane do potrzeb ruchu osób niepełnosprawnych. Projekt winien uzyskać opinię Zespołu Konsultacyjnego do spraw Dostępności Infrastruktury do Potrzeb Osób Niepełnosprawnych (działającego przy Powiatowej Społecznej Radzie ds. Osób Niepełnosprawnych przy Prezydencie Miasta Krakowa);
5. Zakresem opracowania (w tym skrzyżowań, ew. obiektów inżynierskich), należy objąć obszar zapewniający prawidłowe dowiązanie do stanu istniejącego, przy uwzględnieniu normatywnych parametrów technicznych elementów układu drogowego i prawidłowych warunków odwodnienia drogi i terenu przyległego. Rozwiązania przyjąć przy uwzględnieniu bezpieczeństwa ruchu drogowego. W dokumentacji koncepcyjnej wskazane jest uwzględnienie ew. korekt istniejącego układu drogowego (w tym jego przebudowa/ rozbudowa) w niezbędnym zakresie, dla zapewnienia prawidłowego dowiązania do stanu istniejącego i normatywnych parametrów docelowego układu drogowego. W szczególności należy przeanalizować możliwe warianty przebudowy układu drogowego w miejscu zbiegu ulic Gaik – Jasnogórska - Ojcowska – Okrężna – Margaretki, w formie skrzyżowania, z uwzględnieniem postulatu Miejskiego Inżyniera Ruchu zgłoszonego pismem znak IR-02.7223.541.2021 z dnia 29.04.2021 r. (dołączone do niniejszego zestawu warunków). Analizie należy poddać także możliwe warianty przebudowy/rozbudowy skrzyżowania ulic Gaik – Łokietka;
6. Dla proj. elementów układu drogowego (w tym jezdni ulic; ciągów pieszych; infrastruktury rowerowej; obiektów inżynierskich) należy zapewnić normatywne parametry techniczne (m. innymi pochylenia podłużne, poprzeczne, skrajnie ruchu pieszego i rowerowego, warunki widoczności, przejezdności) zgodnie z wymogami Rozporządzenia w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U.2016.124 z późn. zmianami), Rozporządzenia w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz.U. z 2000r. nr 63 poz. 735 z późn. zmianami) oraz obowiązujących Standardów technicznych dla infrastruktury rowerowej Miasta Krakowa. Opinia w zakresie przejazdów rowerowych (w szczególności w obszarach skrzyżowań) powinna być wydana przez MIR oraz ZTP;
7. Rozwiązania techniczne należy projektować z zapewnieniem warunków brd - w tym warunków widoczności (między innymi w sąsiedztwie obiektów inżynierskich, ew. ekranów akustycznych), przejezdności oraz doświetleniem przejść / przejazdów rowerowych. W zakresie ew. wprowadzenia elementów uspokojenia ruchu w obszarze objętym opracowaniem, wskazane jest uzyskanie opinii MIR, ZTP;
8. W rejonach ew. peronów KMK ścieżki rowerowe i ciągi piesze powinny być projektowane poza obszarem peronów, za wiatami autobusowymi;
9. Dla chodników należy stosować nawierzchnie bezfazowe. Rozwiązania techniczne winny być projektowane z zapewnieniem dogodnych warunków ruchu osób niepełnosprawnych, z zastosowaniem

m. in.: obniżenia krawężników na przejściach dla pieszych do 2 cm; na peronach przystankowych, przejściach dla pieszych, w rejonach ew. schodów/pochylni – pasów medialnych (z rowkowymi pasami naprowadzającymi w niezbędnym zakresie); na peronach KMK – krawężników typu Cassel Kerb. Konstrukcja nawierzchni ścieżek i przejazdów rowerowych, winna być projektowana zgodnie ze Standardami technicznymi dla infrastruktury rowerowej. Konstrukcje nawierzchni należy projektować przy uwzględnieniu planowanych obciążeń ruchem, istniejących warunków wodno-gruntowych, zachowaniu warunków mrozoodporności i prawidłowego dowiązania do istniejących konstrukcji. Jednocześnie powinna uwzględniać uwarunkowania wynikające z potrzeb eksploatacyjnych i konserwatorskich. Należy przewidzieć:

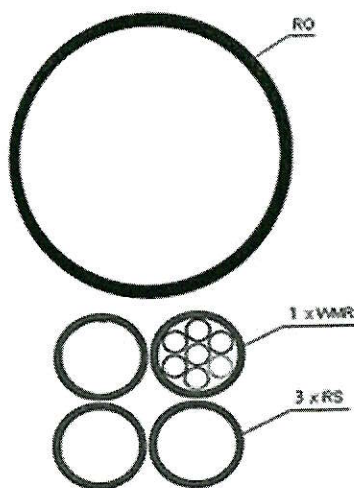
- **dla jezdni:**
 - konstrukcję jak dla kategorii ruchu KR-3;
- **dla chodników i zjazdów:**
 - krawężniki betonowe 20x30 cm na ławie betonowej z oporem;
 - obrzeża betonowe 8x30 cm na ławie betonowej z oporem;
 - podbudowę chodników z tłucznia kamiennego gr. 30 cm, z następującym układem warstw:
 - 20 cm: 0 ÷ 63 mm,
 - 10 cm: 0 ÷ 31,5 mm,
 - nawierzchnię chodników z kostki betonowej szarej, gr. 8 cm, typu Behaton, układaną w jodełkę (zjazdy wyróżnić kostką czerwoną);

10. W dokumentacji należy uwzględnić realizowane/planowane inwestycje GMK w obszarze inwestycji. Przed przystąpieniem do sporządzania dokumentacji projektowej należy uzyskać w tut. Zarządzie informacje w zakresie procedowanych przez ZDMK inwestycji GMK jak również zawartych umów o realizację inwestycji drogowych, w związku z realizacją inwestycji niedrogowych, w tym między innymi w zakresie umów zawieranych w trybie art. 16 Ustawy o drogach publicznych oraz wydanych opinii/warunków/decyzji w zakresie obsługi komunikacyjnej planowanych inwestycji, niezbędnych do uwzględnienia na etapie opracowania dokumentacji. W szczególności uwzględnić następujące umowy zawarte w trybie art. 16 Ustawy o drogach publicznych:

- 439/ZIKiT/2018;
- 8/ZIKiT/2013;
- 249/ZIKiT/2017;
- 806/ZIKIT/2015;
- 380/ZIKIT/2015;
- 733/3/ZIKIT/2011;
- 380/ZIKIT/2015.

11. Należy zapewnić prawidłowe warunki obsługi komunikacyjnej przyległych terenów (uwzględnić istn. zagospodarowanie i planowane inwestycje, w tym posiadające pozwolenia na budowę, decyzje na lokalizację/przebudowę zjazdu) oraz prawidłowe warunki odwodnienia i oświetlenia;
12. Zakresem inwestycji należy objąć obszar uwzględniający w/w uwarunkowania, prawidłowe dowiązanie do stanu istniejącego, przy uwzględnieniu normatywnych, zgodnych z Rozporządzeniem w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U.2016.124 z późn. zmianami) parametrów technicznych elementów układu drogowego;
13. Odstępstwa od przepisów techniczno-budowlanych w/w Rozporządzenia wymagają uzyskania zgody właściwego w sprawie Ministra;
14. Należy zastosować rozwiązania zapewniające minimalizację oddziaływania uciążliwości komunikacyjnych na przyległe tereny. W przypadku konieczności zaprojektowania ekranów akustycznych należy zapewnić prawidłowe warunki widoczności i oświetlenie docelowych elementów drogi w ich sąsiedztwie (np. chodników, ddr lokalizowanych za ekranami);
15. W przypadku ingerencji w obszary objęte gwarancją wymagane jest przejęcie gwarancji na elementy pasa drogowego w niezbędnym zakresie, w porozumieniu/ustaleniach z Wykonawcami robót w tych

- obszarach oraz Inwestorami (przy uwzględnieniu konieczności zachowania trwałości projektów wynikających z warunków programów dofinansowania inwestycji, np. dofinansowania unijnego);
16. Należy uwzględnić rozwiązanie kolizji branżowych (na podstawie warunków uzyskanych od właścicieli/użytkowników infrastruktury) oraz kolizji z zielenią. Należy zastosować rozwiązania zapewniające bezkolizyjność infrastruktury technicznej z infrastrukturą drogową, przy uwzględnieniu wymaganych skrajni drogowych oraz skrajni dla ruchu rowerowego. Odległość elementów infrastruktury technicznej od krawężników powinna wynosić min. 0,5 m. Ponadto należy zapewnić bezpieczną odległość od drzew i krzewów (dla ochrony przed ewentualnymi uszkodzeniami);
17. W ramach przedmiotowej inwestycji należy zapewnić prawidłowe oświetlenie i odwodnienie terenu objętego zakresem opracowania.
18. W związku z nowelizacją ustawy z dnia 7 maja 2010 r. o wspieraniu rozwoju usługi i sieci telekomunikacyjnych Zarządca drogi jest obowiązany zlokalizować kanał technologiczny w pasie drogowym w trakcie: budowy dróg publicznych; przebudowy dróg publicznych, chyba że w pasie drogowym przebudowywanej drogi zostały już zlokalizowane kanalizacja kablowa lub kanał technologiczny. Stosownie do ww. regulacji należy zatem przewidzieć w koncepcji kanał technologiczny, przy zachowaniu następujących warunków:
- kanał technologiczny powinien spełniać warunki techniczne zawarte w Rozporządzeniu Ministra Administracji i Cyfryzacji z dnia 21 kwietnia 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać kanały technologiczne, ponadto powinien spełniać aktualnie obowiązujące normy oraz obowiązujące standardy na terenie miasta Krakowa (patrz wytyczne dla projektantów umieszczone na stronie zdmk.krakow.pl);
 - zaprojektować kanał technologiczny typu KTu1, tj. ciąg złożony z modułu jednej rury RO 110/95 (średnica zewn./średnica wewn.), trzech rur RS40/3,7 mm i jednej prefabrykowanej wiązki mikrorur o średnicy zewnętrznej 40 mm (patrz rys. ideowy poniżej);
 - zastosować studnie typu SK-2 na trasie kanalizacji;
 - maksymalne odcinki pomiędzy studniami kablowymi powinny wynosić 100 m;
 - pod nowo budowaną drogą należy zaprojektować kanały technologiczne przepustowe zakończone studniami kablowymi (jako odejścia od głównej trasy kanału technologicznego);



19. Koncepcja przedmiotowej inwestycji winna być przedłożona do zaopiniowania w ZDMK (wraz z koncepcją należy przedłożyć opinię audytu rowerowego oraz uzyskane opinie, w tym między innymi: WMIR UMK, ZTP, ZZM, KEGW, KZ).

Ponadto uwzględnić:

5. Warunki techniczne budowy oświetlenia wydane przez Zarząd Dróg Miasta Krakowa pismem znak RU.461.6.23.2021 z dnia 02.02.2021 r. (w załączeniu);
6. Warunki techniczne/wytyczne przekazane przez Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie pismem znak TT.421.8.2021 z dnia 03.02.2021 r. (w załączeniu);
7. Warunki techniczne/wytyczne przekazane przez Jednostkę Klimat-Energia-Gospodarka Wodna pismem znak WEU.461.1.105.2021 z dnia 25.02.2021 r. (w załączeniu);
8. Warunki techniczne/wytyczne przekazane przez Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu UMK pismem znak IR-04.7211.43.2021 z dnia 26.02.2021 r. (w załączeniu);
- 4a. Pismo Miejskiego Inżyniera Ruchu UMK znak IR-02.7223.541.2021 z dnia 29.04.2021 r.

Do materiałów dołączono (zał. 2 do zakresu rzeczowego) mapę poglądową z naniesionym orientacyjnym zakresem inwestycji.

Otrzymują:
1 x Adresat
1 x aa IP