



IPR.452.12.2.2021

### Gmina Miejska Kraków

Dotyczy: warunków technicznych dla przebudowy ul. Podgórki na odcinku od ul. Miarowej do ul. Wyrwa w Krakowie.

1. Ulica Podgórki jest drogą publiczną o kategorii gminnej.
2. W obszarze objętym inwestycją obowiązują ustalenia Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego obszaru „Swoszowice-Wschód”. Zgodnie z ww. MPZP ul. Podgórki zlokalizowana jest w liniach rozgraniczających teren 2KDD. Docelowy układ drogowy winien być zgodny z ustaleniami obowiązującego MPZP.
3. W rejonie planowanej inwestycji, na zlecenie tut. Zarządu w 2020 r. opracowana została koncepcja dla zadania pn. „Przebudowa ul. Podgórki od ul. Soboniowickiej do ul. Miarowej i ul. Miarowej”. Zarząd Informuje, że przedmiotowe zadanie należy rozpatrywać w kontekście ww. inwestycji.

#### Warunki techniczne w zakresie branży drogowej:

1. Parametry techniczne docelowego układu drogowego (w tym rozwiązania sytuacyjne, wysokościowe, konstrukcje nawierzchni, skrajnie drogowe), projektować zgodnie z *Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. 2016 poz. 124 z późn. zm.)*.
2. 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 terenu przyległego.
3. Zakresem opracowania należy objąć teren niezbędny dla przyjęcia prawidłowych parametrów technicznych docelowego układu drogowego. Analizy wymagają istniejące parametry drogi publicznej (w tym m. in. szerokości jezdni i pobocza, granic pasa drogowego, przebiegu krawężni jezdni).
4. Szerokość pasów ruchu należy przyjąć zgodnie z klasą drogi, zgodnie z ww. *Rozporządzeniem*.
5. Należy zapewnić prawidłowe warunki widoczności, przejezdności i bezpieczeństwa ruchu wszystkim użytkownikom drogi.
6. Przewidzieć przebudowę skrzyżowań z drogami podporządkowanymi.
7. Należy przewidzieć rozbiórkę istniejącego ogrodzenia.
8. Należy zapewnić obustronny chodnik zgodnie z ww. *Rozporządzeniem*, w tym:
  - Minimalna szerokość chodnika przy jezdni powinna wynosić 2,0m.
  - Do szerokości chodnika nie wlicza się szerokości krawężnika i obrzeża.
  - Szerokość chodnika powinna być dostosowana do natężeń ruchu pieszych.
  - Ciągi piesze powinny mieć normatywne pochylenia podłużne i poprzeczne.
  - Na przejściach dla pieszych zastosować maty z kostką integracyjną (obustronnie) i odkrycie krawężnika max. h=+2cm.
9. Zakres budowy chodnika należy przyjąć w sposób zapewniający bezpieczeństwo wszystkich użytkowników ruchu oraz ciągłość ruchu pieszego tj. powiązanie z istniejącymi ciągami pieszymi (stosownie do potrzeb), z uwzględnieniem w szczególności istniejącej zabudowy.
10. Należy zapewnić prawidłowe warunki obsługi komunikacyjnej przyległych terenów. W dokumentacji projektowej przewidzieć przebudowę istniejących zjazdów i dojazd w celu

- dostosowania wysokościowego do docelowego układu drogowego. Przedmiotowa inwestycja nie może pogorszyć dotychczasowych warunków obsługi komunikacyjnej istniejącej zabudowy.
11. W związku z różnicami wysokościowymi (istniejące skarpy) na długości działek nr 124/8, 124/9 obr. 64 Podgórze, przebudowa ul. Podgórci może wiązać się z koniecznością zabezpieczenia skarp np. poprzez budowę murów oporowych.
  12. Konstrukcja nawierzchni powinna być projektowana przy uwzględnieniu planowanego natężenia ruchu i w nawiązaniu do istniejących warunków wodno-gruntowych, przy zachowaniu warunku mrozoodporności.  
Konstrukcje nawierzchni należy zaprojektować na ruch min. KR 3.
  13. 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.
  14. Ponadto należy:
    - a) uzyskać pozytywną opinię: Zespołu Zadaniowego ds. niechronionych uczestników ruchu w mieście Krakowie, UM MIR – przed zaopiniowaniem koncepcji/ uzgodnieniem projektu budowlanego;
    - b) w przypadku wystąpienia kolizji z istniejącą zielenią, należy uzyskać opinię Zarządu Zieleni Miejskiej;
    - c) rozwiązać 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;
  15. Należy zapewnić prawidłowe warunki odwodnienia i oświetlenia.
  16. O warunki w zakresie odwodnienia należy wystąpić do Jednostki Budżetowej Klimat-Energia-Gospodarka Wodna.

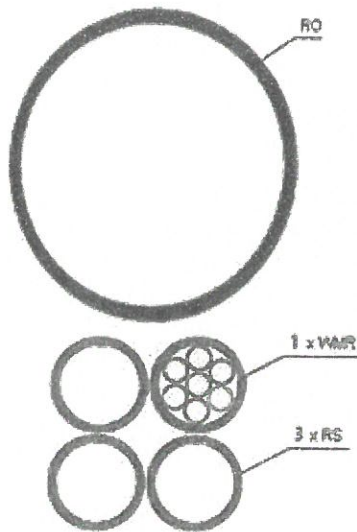
#### **Warunki techniczne w zakresie oświetlenia:**

W 2021 roku realizowane będzie oświetlenie ul. Podgórci na odcinku wchodzącym w zakres opracowywanej koncepcji. Z uwagi na ograniczenia wynikające z istniejącego układu drogowego oświetlenie wykonane zostanie w systemie napowietrznym.

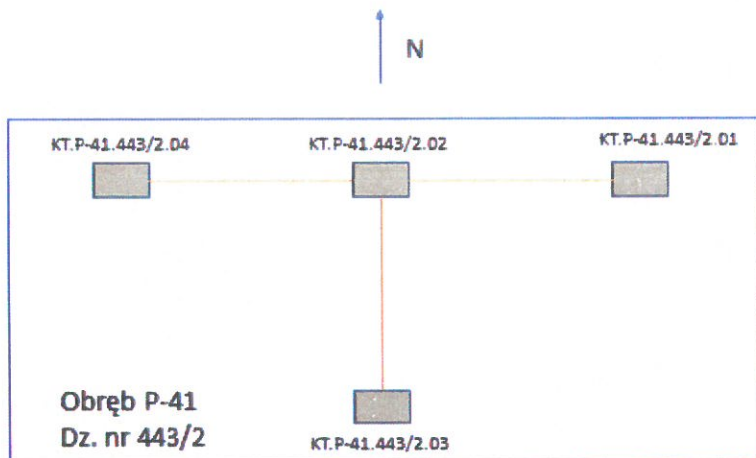
Wykonane oświetlenie w systemie napowietrznym powinno podlegać ewentualnej przebudowie, jeżeli budowa planowanego projektu drogowego będzie realizowana w niezbyt odległym terminie (gwarancja na wykonane prace na oświetleniu wraz z opravami udzielana jest na okres do 5 lat). W przypadku późniejszej realizacji planowanej przebudowy istniejącego układu drogowego z dostosowaniem do wymaganych parametrów drogi, w tym poszerzenie z możliwością posadowienia słupów z zachowaniem wymaganej skrajni drogowej, zalecana jest budowa nowego oświetlenia w wykonaniu doziemnym, kablowym.

#### **Warunki techniczne w zakresie kanału technologicznego:**

1. Zaprojektować kanał technologiczny KTu1 tj. ciąg złożony z modułu jednej rury RO 125/108 (średnica zewn. / średnica wewn.), trzech rur RS40/3,7 mm i jednej prefabrykowanej wiązki mikrorur o średnicy zewnętrznej 40 mm . Trasa projektowanego kanału, powinna przebiegać w granicach zadania. Średnice kanalizacji mogą ulec zmianie, w zależności od ilości, typu i przekroju żył istniejącego okablowania operatora, do ułożenia w kanale technologicznym.



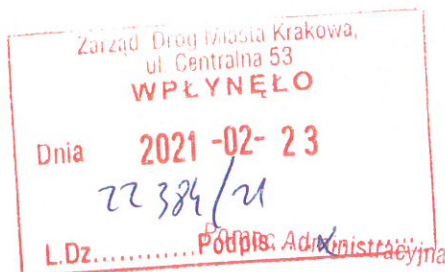
2. Kanał technologiczny, powinien spełniać warunki techniczne zawarte w Rozporządzeniu Ministra Administracji i Cyfryzacji z dnia 21 kwietnia 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać kanały technologiczne oraz wytyczne dla projektantów umieszczone na stronie [zdmk.krakow.pl](http://zdmk.krakow.pl).
3. Do dokumentacji projektowej, załączyć oświadczenie projektanta, że zaprojektowane przepusty kanalizacji kablowej pod ul. Podgórkę, przebiegające od słupa telekomunikacyjnego do studni kablowej kanału technologicznego, wykonywane są w ramach usuwania kolizji.
4. W celu ułożenia istniejącego okablowania operatora w kanale technologicznym, należy złożyć „Wniosek o udostępnienie kanału technologicznego...” w Dziale Zajęcia Pasa Drogowego pod Rozkopy i Awarie ZDMK.
5. Otwory rur zabezpieczyć uszczelkami w studniach kablowych.
6. Po wykonaniu kanalizacji, sprawdzić drożność rur przy pomocy zgodnych z normami sprawdzianów.
7. Wszelkie połączenia kanalizacji, powinny być wykonane w studniach kablowych.
8. Maksymalne odcinki pomiędzy studniami kablowymi powinny wynosić 100m.
9. Zastosować studnie nie mniejsze niż SK2
10. Elementy metalowe studni, wykonać ze stali ocynkowanej.
11. Wywietrzniki na pokrywach studni kanału technologicznego, powinny posiadać napis: „Miasto Kraków” a na pokrywach studni kanalizacji na potrzeby zarządzania drogą „Sygnalizacja Kraków”.
12. Nad kanalizacją umieścić folię ostrzegawczo-lokalizacyjną, opatrzoną napisem „Miasto Kraków”.
13. Wprowadzić numery studni zgodnie z poniższym schematem:  
 Typ kanału (KT) . nazwa obrębu (P-41) . numer działki na której studnia jest zlokalizowana (443/2) . kolejny numer studni (np. 01) (pierwsza studnia liczona od północy zgodnie 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**



14. 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.

15. Zaprojektowana kanalizacja, musi zostać uzgodniona przed przystąpieniem do realizacji z ZDMK.

Z-ca Dyrektora ds. Dróg  
*Janina Pokrywka*



Kraków, 22 luty 2021r.

**Dotyczy: WARUNKÓW TECHNICZNYCH NA ODPROWADZENIE WÓD OPADOWYCH I ROZTOPOWYCH DLA ZADANIA PN: „PRZEBUDOWA UL. PODGÓRKI OD UL. MIAROWEJ DO UL. WYRWA - KONCEPCJA”.**

W odpowiedzi na pismo w sprawie warunków technicznych na odprowadzenie wód opadowych, Jednostka Klimat- Energia- Gospodarka Wodna informuje, że w rozpatrywanym rejonie obowiązuje system kanalizacji rozdzielczej. Odprowadzenie wód z planowanej inwestycji można wykonać przez budowę kanalizacji deszczowej z wylotem do istniejącego rowu biegnącego przy ul. Podgórkii w okolicach skrzyżowania z ul. Miarową.

Projekty kanalizacji należy wykonać zgodnie z wytycznymi umieszczonymi na stronie internetowej pod adresem: [kegw.krakow.pl/wytyczne-do-projektowania/](http://kegw.krakow.pl/wytyczne-do-projektowania/).

Niezależnie od powyższego, ponieważ obecnie jednym z podstawowych zadań gospodarki wodnej na terenie m. Krakowa jest maksymalne spowalnianie odpływu wód ze zlewni i zwiększanie zdolności retencyjnej terenów, przy projektowaniu, zwłaszcza inwestycji lokalizowanych na terenach należących do gminy, należy je uwzględniać i dążyć do sprostania temu zadaniu jeżeli tylko jest to możliwe. **Dla prawidłowego odwodnienia projektowych odcinków układu drogowego należy w miarę możliwości zastosować rozwiązania retencji i gospodarki wodami opadowymi takie jak: rowy chłonne, niecki filtracyjne, powierzchniowe zbiorniki infiltracyjno-retencyjne, stawy hydrofitowe, lokalne obniżenia z bioretencją itp.** Nawierzchnię ewentualnych miejsc parkingowych projektować z warstw przepuszczalnych (betonowe płyty ażurowe, tłuczeń, ekokrata itp.). Sposób odwodnienia należy ująć w projekcie branży drogowej. W ramach adaptacji miasta do zmian klimatu bardzo ważne jest ograniczenie odprowadzania wód opadowych bezpośrednio do kanalizacji czy rowów. Zaleca się, by przy okazji powstania nowej inwestycji zaplanować sposób zatrzymania i retencjonowania deszczówki na działce, czyli w miejscu powstawania opadu.

Jednocześnie zwraca się uwagę, iż możliwość odprowadzania wód deszczowych nie zwalnia projektanta z analizy prawa miejscowego dot. możliwości odprowadzania wody deszczowej wynikającej

z innych przepisów (miejscowe plany przestrzenne, strefy zagrożenia powodziowego, strefy ujęć wody pitnej, strefy osuwisk, strefy kąpielisk).

**O wydanie szczegółowych warunków technicznych należy zwrócić się do KEGW przed przystąpieniem do prac projektowych.**

Informujemy również, iż w 2018 roku na zlecenie ZIKiT zostało wykonane przez BCE Kraków „Opracowanie wariantowej koncepcji odwodnienia obszaru os. Barycz, Kosocice, Rajsko, Soboniowice – w ramach zadania „ Odprowadzenie wód opadowych i roztopowych z obszaru osiedli Barycz, Kosocice, Rajsko, Soboniowice, jako przeciwdziałanie aktywizacji osuwisk”, gdzie również został przeanalizowany obszar będący przedmiotem niniejszego wniosku o wydanie warunków technicznych.

Otrzymują:

- 1 x Adresat (bez zał)
- 1 x aa (WEU)

z up. DYREKTORA  
Klimat-Energia-Gospodarka Wodna  
*Piotr Zymon*

ZZS.53.2.21.AW

Zarząd Dróg Miasta Krakowa  
Centralna 53  
31-586 Kraków  
[sekretariat@zdmk.krakow.pl](mailto:sekretariat@zdmk.krakow.pl)

**Dotyczy:** WYDANIA WARUNKÓW TECHNICZNYCH DLA ZADANIA PN. „PRZEBUDOWA UL. PODGÓRKI OD UL. MIAROWEJ DO UL. WYRWA – KONCEPCJA”

W odpowiedzi na pismo jw. Zarząd Zieleni Miejskiej w Krakowie wskazuje, że w ramach planowanego zadania pn. „Przebudowa ul. Podgórkki od ul. Miarowej do ul. Wyrwa – koncepcja” należy uwzględnić poniższe warunki.

1. Należy przyjąć rozwiązania projektowe minimalizujące ingerencję w istniejącą zieleń, umożliwiające ochronę drzew/krzewów rosnących na terenie planowanej inwestycji oraz w jej bezpośrednim sąsiedztwie (z uwzględnieniem rozmiarów koron i systemów korzeniowych).
2. 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; w przypadku nieuniknionej ingerencji w istniejącą zieleń należy w szczególności uwzględnić następujące działania:
  - celem zachowania w dobrej kondycji jak największej liczby drzew rosnących na terenie planowanej inwestycji, przed przystąpieniem do opracowania rozwiązań projektowych w ramach dokumentacji projektowej należy wykonać operat dendrologiczny ze wskazaniem szczególnie wartościowych okazów lub obszarów zieleni i zaleceniami dotyczącymi uniknięcia kolizji z planowaną inwestycją;
  - w ramach opracowania dokumentacji projektowej przedstawić, w przypadku kolizji inwestycji ze szczególnie wartościowymi okazami, wariantowe rozwiązania projektowe, w tym minimalizujące kolizje z drzewami wykazanymi w operacie;
  - należy preferować rozwiązania przestrzenne i technologiczne zapewniające drzewom optymalne warunki siedliskowe oraz gwarantujące drzewom żywotność, zawarte w projekcie ochrony drzew;
  - jeżeli pomimo podjęcia działań jw. nie ma możliwości zachowania drzew, należy wyrównać stratę poprzez dokonanie nasadzeń zastępczych w stosunku do tych drzew, w tym dla których decyzja administracyjna nie ustaliła obowiązku wykonania nasadzeń zastępczych, również gdy decyzja na ich wycinkę nie była wymagana. Obowiązek wyrównania straty nie dotyczy drzew, dla których pomimo wykonania wyprzedzająco projektu nasadzeń zastępczych, naliczono opłatę w oparciu o przepisy ustawy z 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody;
  - nasadzenia zastępcze polegające na bilansowaniu usuwanych drzew nowymi nasadzeniami,

w pierwszej kolejności należy uwzględnić na obszarze tej samej działki geodezyjnej. W przypadku braku możliwości przeprowadzenia nasadzeń zastępczych na obszarze tej samej działki geodezyjnej, dopuszcza się nasadzenie drzew na innych terenach.

3. Lokalizację nasadzeń kompensacyjnych za drzewa i krzewy usuwane w ramach inwestycji jw. należy uzgodnić z ZZM.
4. Na etapie opracowywania dokumentacji projektowej projekt należy przedłożyć do uzgodnienia w tut. Jednostce.

Podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym przez:

Łukasz Pawlik

Z-ca Dyrektora

*Identyfikator pisma w systemie teleinformatycznym:*

1802.10881.12519

Otrzymują:

1. Adresat (na adres e-mail)
2. a/a



IR-04.7211.24.2021

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

**Dotyczy: WARUNKÓW TECHNICZNYCH DLA ZADANIA PN.: „PRZEBUDOWA PODGÓRKI OD UL. MIAROWEJ DO UL. WYRWA – KONCEPCJA”**

W odpowiedzi wiadomość przesłaną drogą elektroniczną z adresu mbaranska@zdmk.krakow.pl z dnia 21 stycznia 2021 r. przedkładam następujące wytyczne dla wnioskowanego zadania.

- Ulicę należy projektować o parametrach klasy zgodnych z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego obszaru „Swoszowice - Wschód”, tj. jako ulicę klasy dojazdowej.
- Koniecznym jest zapewnienie spójnych rozwiązań projektowych na połączeniu projektowanego odcinka ulicy Podgórki z istniejącą oraz planowaną w ramach innych opracowań infrastrukturą w szczególności w ramach zadania pn.: „Przebudowa ul. Podgórki od ul. Soboniowickiej do ul. Miarowej i ul. Miarowej wraz z budową kanalizacji opadowej”.
- W związku z ww. procedowanym zadaniem oraz inwestycją dotyczącą budowy chodnika w ciągu ul. Podgórki w ramach programu budowy chodników w wybranych lokalizacjach na terenie miasta Krakowa, maksymalna szerokość jezdni ul. Podgórki wynosi 5,5 m. Dlatego w zależności od decyzji Zarządu Transportu Publicznego w Krakowie w sprawie możliwości wprowadzenia oferty komunikacji miejskiej w przedmiotowym obszarze, szerokość jezdni ul. Podgórki objętym przedmiotowym wnioskiem winna wynosić 5,0 - 5,5 m.
- Ulica winna posiadać obustronne chodniki o szerokości nie mniejszej niż 2,00 m.
- W celu zastosowania kompleksowych rozwiązań na ul. Podgórki – mając na względzie ww. procedowane zadanie - zasadne jest wyniesienie tarczy skrzyżowania przedmiotowej ulicy z ulicą Wyrwa (1 KDD).

- W przypadku montażu oświetlenia, znaków drogowych itp. na chodniku, jego parametry należy stosownie zwiększyć, by nie zmniejszać jego szerokości użytkowej.
- Należy zachować ciągłość niwelety i nawierzchni chodnika na zjazdach.

Ponadto.

- W harmonogramie oraz w kosztorysie należy przewidzieć wykonanie i przedłożenie do zatwierdzenia projektów organizacji ruchu – stałej (docelowej) oraz czasowej (na czas prowadzenia prac).
- Parametry techniczne projektowanych rozwiązań winny być zgodne z rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. z 2016 r. poz. 124, z 2019 r. poz. 1643).
- W harmonogramie oraz w kosztorysie należy przewidzieć wykonanie oświetlenia nowo projektowanych ciągów pieszych, jak również koniecznym jest zapewnienie dedykowanego oświetlenia przejść dla pieszych (o ile zajdzie potrzeba wyznaczenia przejścia dla pieszych na danym odcinku wskazanym do przebudowy/rozbudowy), tak aby była zapewniona wzajemna widoczność pieszy – pojazd szczególnie w okresie zmniejszonej widoczności, po zmroku.

Powyższe wytyczne zachowują ważność przez 2 lata od dnia ich wydania.

Z poważaniem,

Dyrektor Wydziału  
Łukasz Gryga

Otrzymują:

- 1 x adresat
- 1 x aa

W przypadku kierowania dalszej korespondencji należy powołać się na numer niniejszego pisma usytuowany w lewym górnym rogu pierwszej strony.

Urząd Miasta Krakowa  
WYDZIAŁ MIEJSKIEGO INŻYNIERA RUCHU  
tel. +48 12 616 58 08, fax +48 12 616 58 41, ir.umk@um.krakow.pl  
31-072 Kraków, ul. Wielopole 1  
www.krakow.pl





2021-02-17

Kraków, dnia

TA.464.33.2021

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

**Dotyczy: warunków technicznych dla zadania pn. „Przebudowa ul. Podgóрки od ul. Miarowej do ul. Wyrwa – koncepcja”.**

Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie w związku mailem (data wpływu 20.01.2021 r.) dotyczącego warunków technicznych dla zadania pn. „Przebudowa ul. Podgóрки od ul. Miarowej do ul. Wyrwa – koncepcja” dla poprawy bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu tutejsza jednostka proponuje:

- na długości planowanej inwestycji należy zapewnić szerokość jezdni min. 6 metrów,
- projektowany odcinek objąć strefą ograniczonej prędkości TEMPO 30,
- zaprojektować obustronne chodniki o minimalnej szerokości użytkowej 2 metry w miarę możliwości oddzielone od jezdni pasem zieleni,
- wyznaczyć sugerowane przejścia dla pieszych bez oznakowania znakami pionowymi i poziomymi zapewniając pieszym warunki bezpiecznego przekraczania jezdni,
- zapewnić prawidłowe oświetlenie i odwodnienie obszaru objętego opracowaniem,
- należy zapewnić spójność rozwiązań projektowych na połączeniu projektowanego chodnika z istniejącą i planowaną infrastrukturą,
- zapewnić ciągłość chodnika na wjazdach,
- przewidzieć wykonanie elementów uspokojenia ruchu,
- przy przejściach dla pieszych (po obu stronach) należy zastosować pasy medialne z pasami naprowadzającymi dla osób z dysfunkcją wzroku. Ponadto należy zastosować system pasów naprowadzających składających się między innymi z podłużnych rowków lub linii, używanych do tworzenia ścieżek prowadzących osobę z dysfunkcją wzroku po trasie wolnej od przeszkód, zgodnie z rozwiązaniami wskazanymi w projekcie Standardów infrastruktury pieszej Miasta Krakowa opracowanym na zlecenie ZTP, dostępnym na stronie ZTP: <http://mobilnykrakow.pl/audyt/standardy-piesze/>,
- usunąć ewentualne kolizje z istniejącym uzbrojeniem oraz skoordynować i dowiązać projekt z projektem pn. „Przebudowa ul. Podgóрки od ul. Soboniewickiej do ul. Miarowej”
- projekt powinien uzyskać pozytywną opinię Zespołu Zadaniowego ds. niechronionych uczestników ruchu w mieście Krakowie, powołanego Zarządzeniem Nr 2376/2019 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 20.09.2019 r.

Sprawę prowadzi:  
Artur Rusinek – Dział Mobilności Aktywnej  
nr tel.: 515 008 832

Otrzymują:  
1 x Adresat  
1 x aa.

*W przypadku kierowania korespondencji uprzejmie proszę o powołanie się na numer niniejszego pisma usytuowany w prawym górnym rogu pierwszej strony*

ZŁP  
M. Jedynecki  
M. Jedynecki