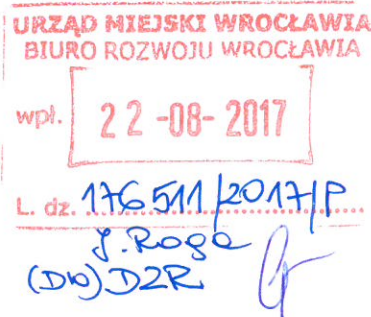




Nr IGK14e-201-126.2/2017

Wrocław, 14.08.2017 r.



Urząd Miejski we Wrocławiu
Biuro Rozwoju Wrocławia
ul. Świdnicka 53
50-030 Wrocław
brw@um.wroc.pl

W nawiązaniu do zawiadomienia nr BRW-DO-PS.6720.2.2017NR PISMA 00059529/2017/W z dnia 13.07.2017 r. w sprawie opinii o projekcie Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Wrocławia zgodnie uchwałą Nr LXI/1553/14 z dnia 10.07.2014 r. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Biuro Nieruchomości i Geodezji Kolejowej, Wydział we Wrocławiu informuje, że plan znajduje się w bezpośrednim sąsiedztwie linii kolejowych nr:

lp	nr linii	nazwa linii	Jest to linia:
1	132	Bytom - Wrocław Główny	magistralna, dwutorowa, zelektryfikowana, państwowa.
2	143	Kalety – Wrocław Mikołajów WP2	pierwszorzędna, dwutorowa, zelektryfikowana, państwowa
3	271	Wrocław Główny - Poznań	magistralna, dwutorowa, zelektryfikowana, państwowa.
4	273	Wrocław Główny – Szczecin Główny	magistralna, dwutorowa, zelektryfikowana, państwowa.
5	274	Wrocław Świebodzki - Zgorzelec	pierwszorzędna, dwutorowa, zelektryfikowana, państwowa
6	275	Wrocław Muchobór - Gubinek	magistralna, dwutorowa, zelektryfikowana, państwowa.
7	276	Wrocław Główny - Międzylesie	pierwszorzędna, dwutorowa, zelektryfikowana, państwowa
8	285	Wrocław Główny – Świdnica Przedmieście	Drugorzędna, jednotorowa, niezelektryfikowana
9	292	Wrocław Główny - Jedlina Zdrój	Drugorzędna, jednotorowa, zelektryfikowana do 21,866 dalej nie
10	326	Wrocław Psie Pole - Trzebnica	Znaczenia miejscowego, jednotorowa, niezelektryfikowana
11	349	Święta Katarzyna- Wrocław Kuźniki	pierwszorzędna, dwutorowa, zelektryfikowana, państwowa
12	751	WROCŁAW GĄDÓW - WROCŁAW ZACHODNI	pierwszorzędna, dwutorowa, zelektryfikowana, państwowa
13	752	WROCŁAW GĄDÓW - WROCŁAW POPOWICE	Zelektryfikowana, normalnotorowa, państwowa
14	753	Wrocław Grabiszyn – Wrocław Gądów	Pierwszorzędna jednotorowa zelektryfikowana państwowa
15	754	Wrocław Popowice WP1-Wrocław Popowice WP	Pierwszorzędna dwutorowa zelektryfikowana państwowa
16	755	Wrocław Popowice WP-Wrocław Popowice WP3	Pierwszorzędna jednotorowa zelektryfikowana państwowa
17	756	Stadion-Wrocław Popowice WP2	Pierwszorzędna jednotorowa do 0,622 zelektryfikowana państwowa

18	757	Wrocław Świebodzki-Wrocław Muchobór	Pierwszorzędna jednotorowa zelektryfikowana
19	758	Stadion -Wrocław Muchobór	Pierwszorzędna dwutorowa zelektryfikowana państwowa
20	759	Wrocław Gądów – Wrocław Nowy Dwór	Pierwszorzędna dwutorowa zelektryfikowana państwowa
21	760	Wrocław Świebodzki – Wrocław Gądów	Pierwszorzędna jednotorowa nieelektryfikowana
22	761	Wrocław Grabiszyn – Wrocław Świebodzki WSB	Pierwszorzędna dwutorowa zelektryfikowana państwowa
23	762	WROCLAW OSOBOWICE - JEŻYNY	zlikwidowana
24	763	Wrocław Brochów WBB-Wrocław Główny WGA	Pierwszorzędna dwutorowa zelektryfikowana państwowa
25	764	Siechnice- Wrocław Brochów WBB	Pierwszorzędna dwutorowa zelektryfikowana państwowa
26	765	Wrocław Brochów WBB-Lamowice	Pierwszorzędna dwutorowa zelektryfikowana państwowa

Przygotowywane są zadania inwestycyjne dla linii kolejowych :

1. Dla linii kolejowej nr 132, przygotowywane są materiały dla zadania pn.: „Włączenie peronu 6 na stacji Wrocław Główny do stałej eksploatacji”.
2. Dla linii kolejowej nr 143, będzie realizowane zadanie pn.: „ Budowa przystanku kolejowego Wrocław Szczepin na linii kolejowej nr 143 wraz z przebudową wiaduktu nad ul. Długą” . Prace budowlane rozpoczną się IX 2018 a zakończą XII 2019 r.
3. Dla 143 w obecnej perspektywie UE planowana jest rewitalizacja linii do poniższych parametrów:
 - a) prędkość maksymalna dla:
 - pociągów pasażerskich – 120km/h,
 - pociągów towarowych – 80km/h,
 - a) dopuszczalny nacisk osi:
 - w torze nr 1: 221kN,
 - w torze nr 2: 221kN.
 - b) skrajnia budowli GPL-1 wg Id-1;
 - c) długość peronów minimalna 150m; Ostateczne długości peronów będą określone na etapie prac projektowych w ramach przedmiotowego zamówienia.
 - d) klasa obciążenia na obiektach inżynierskich D4/120*
4. Dla linii 285 Wrocław Główny – Świdnica Przedmieście na odcinku od km. 0.507 do 10.720 realizowany jest Projekt „*Rewitalizacja linii kolejowej nr 285 na odcinku Wrocław Gł. – Świdnica Przedmieście wraz z linią nr 771 Świdnica Przedmieście – Świdnica Miasto*” w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego (RPO) Województwa Dolnośląskiego na lata 2014-2020, ujęty w SPR pod pozycją 149 i w KPK pod nr 3.019. Projekt powstał w związku z planowanym przez Urząd Marszałkowski we Wrocławiu, uruchomieniem komunikacji pasażerskiej. W tej chwili Projekt znajduje się na etapie Studium Wykonalności, rozpoczęcie prac planuje się w III kwartale 2019r. a zakończenie do końca 2020r.
5. Realizuje również Studium Wykonalności dla projektu inwestycyjnego pn.: „*Dostosowanie linii kolejowej nr 276 do obsługi przewozów pasażerskich we WroF poprzez modernizację przystanku kolejowego Wrocław Muchobór*”. Modernizacja polegać będzie na przebudowie peronów i przejścia podziemnego w kilometrach 4,773 –

5,047 tor 1 oraz 4,773 – 5,043 tor 2 linii 276. Rozpoczęcie robót budowlanych planowane jest na II kwartał 2019 r. a ich zakończenie na IV 2019 r.

6. Dla odcinków linii nr 273, 349, 750 oraz 758 przebiegających przez Wrocław – przygotowywana jest obecnie dokumentacja przedprojektowa dla projektu pn. „Prace na linii kolejowej C-E 59 na odcinku Wrocław Brochów/Grabiszyn – Głogów”, która określi zakres i parametry linii po przeprowadzeniu prac inwestycyjnych.
7. Dla linii nr 292 Jelcz Miłoszyce – Wrocław Osobowice w ramach projektu pn. „Rewitalizacja linii kolejowej nr 292 na odcinku Jelcz Miłoszyce – Wrocław Sołtysowice w celu przywrócenia przewozów pasażerskich we WROF” - planowana jest do rewitalizacji w obecnej perspektywie UE do poniższych parametrów linii nr 292:
 - a) prędkość konstrukcyjna: 120 km/h
 - b) dopuszczalny nacisk osi: 221kN,
 - c) długość peronów minimalna 100m; Ostateczne długości peronów będą określone na etapie prac projektowych w ramach przedmiotowego zamówienia.
 - e) klasa obciążenia – dla pociągów pasażerskich co najmniej B2 przy prędkości maksymalnej; dla pociągów towarowych – D4 przy prędkości co najmniej 60 km/h.
8. Dla linii 273 – w ramach RPO woj. dolnośląskiego będzie realizowane zadanie pn.: „Dostosowanie linii kolejowej nr 273 do obsługi przewozów pasażerskich we WROF poprzez modernizację przystanku kolejowego Wrocław Muchobór”. Prace budowlane rozpoczną się w II kw. 2018 r. i zakończą w IV kw. 2019 r. nastąpi modernizacja linii kolejowej nr 273 do prędkości pociągów $V_{max}=160$ km/h wraz z przebudową wszystkich obiektów inżynierskich i budową nowych przystanków osobowych w celu zwiększenia przepustowości linii.
9. Budowa przystanków kolejowych w ciągu linii kolejowej Wrocław – Jelenia Góra nr 274 i 311 Kolei Aglomeracyjne finansowane z RPO woj. dolnośląskiego.
10. Dla linii 274 – rozpoczęły się prace budowlane dla zadania pn.: „Prace na linii kolejowej nr 274 Wrocław – Zgorzelec na odcinku Wrocław – Jelenia Góra oraz przyległych łącznicach – prace na odcinku Wrocław Grabiszyn – Smolec – etap II” w ramach projektu pn.: „Udrożnienie podstawowych ciągów wywozowych z Dolnego Śląska” finansowany ze środków krajowych. Zakończenie prac budowlanych planujemy w IV kw. 2017 r.
11. Dla linii 277 - trwają prace studialne dla zadania pn.: „Prace na linii kolejowej CE-30 na odcinku Opole Groszowice – Jelcz – Wrocław Brochów”. Prace budowlane wstępnie planujemy rozpocząć w IV kw. 2020 r. a zakończyć w III kw. 2023 r.
12. Dla linii 285 – w ramach RPO woj. dolnośląskiego, trwają prace przygotowawcze dla zadania pn.: „Rewitalizacja linii kolejowej nr 285 Wrocław Główny – Świdnica Kraszewice wraz z linią 771 Świdnica Przedmieście –Świdnica Miasto”. Prace budowlane planujemy rozpocząć w III kw. 2019 r. i zakończyć w III kw. 2020 r.
13. Dla linii 292 – w ramach RPO woj. dolnośląskiego, będzie realizowane zadanie pn. „Rewitalizacja linii kolejowej nr 292 Jelcz Miłoszyce – Wrocław Osobowice”. Prace budowlane planujemy rozpocząć w IV kw. 2018 r. i zakończyć w IV kw. 2019 r.
14. Prace na linii kolejowej CE59 na odcinku Wrocław Brochów / Grabiszyn – Głogów finansowane ze środków POIiŚ
15. Na liniach kolejowych nr 143, 271, 273, 274, 276, 292, 326, 349, 751, 752, 756, 758, 759, 761, 763, 764 i 765 przebiegających przez teren objęty studium planowana jest

zabudowa systemu ERTMS/GSM-R w ramach projektu POLiŚ 5.1-20 „Budowa infrastruktury systemu ERTMS/GSM-R na liniach kolejowych PKP Polskie Linie Kolejowe S.A w ramach NPW ERTMS”, który jest obecnie na etapie postępowania przetargowego. W ramach projektu planowana jest budowa obiektów radiokomunikacyjnych oraz kanalizacji kablowej dla światłowodów.

16. W ramach projektu POLiŚ 7.1-36.2 „Budowa infrastruktury systemu GSM-R na liniach kolejowych zgodnych z harmonogramem NPW ERTMS, FAZA I – PRACE PRZYGOTOWAWCZE” pozyskano decyzje o pozwoleniu na budowę dla obiektów radiokomunikacyjnych na liniach kolejowych wskazanych w poniższej tabeli. Na terenie miasta Wrocławia pozyskano decyzję PnB dla obiektów radiokomunikacyjnych (**wieże strunobetonowe do 50m**) w następujących lokalizacjach:

Ip	IZ	linia	Nr działki OR	Nr obrębu OR	Nazwa obrębu OR
1	Wrocław	273	5/1	0027	Gądów Mały
2	Wrocław	349	2/2	0026	Wojszyce
3	Wrocław	271	22	0065	Świniary
4	Wrocław	271	46	0054	Lipa Piotrowa
5	Wrocław	273	2	0043	Pracze Odrzańskie
6	Wrocław	143	1/2	0059	Psie Pole
7	Wrocław	274	12	0038	Muchobór Wielki
8	Wrocław	143	14/4	0051	Kleczków
9	Wrocław	143	1/2	0062/0053	Sołtysowice /Kowale
10	Wrocław	349	1	0028	Grabiszyn

Realizacja obiektów planowana jest w ramach POLiŚ 5.1-20. Ostateczna lokalizacja obiektów radiokomunikacyjnych zostanie wskazana przez Wykonawcę po dokonaniu optymalizacji na etapie realizacji inwestycji.

- ⚠ Prosimy w związku z powyższym aby na terenach kolejowych ograniczenia wysokościowe dla zabudowy budowli wynosiły najmniej do 50m.

Pragniemy poinformować, że na liście rezerwowej projektów planowanych do realizacji z Funduszy Spójności w Krajowym Programie Kolejowym do 2023 r. znajdują się następujące projekty:

- Prace na linii kolejowej nr 143 na odcinku Kluczbork – Oleśnica Wrocław Mikołajów;
- Prace na linii kolejowej C-E 59 na odcinku Wrocław – Kamieniec Ząbkowicki.
- Prace na linii kolejowej C-E 30 na odcinku Opole Groszowice – Jelcz – Wrocław Brochów.

Realizacja ww. projektów uzależniona jest od dostępności środków finansowych.

- ⚠ Punkt 6.3 SUIKZP Wrocławia (od strony 51) – proponujemy zastąpienie opisu korytarzy paneuropejskich informacją na temat aktualnie obowiązujących przyjętych Uchwałą

- 📍 W Rys. Nr 14 „Kierunki Zagospodarowania Przestrzennego – polityka zrównoważonej mobilności 1:25 000” – prosimy dodanie w legendzie rysunku opisu linii kolejowych oraz konsekwentne zaznaczenie istniejącej infrastruktury podobnie jak to zrobiono z liniami tramwajowymi.

Plan opiniuje się poza w/w zastrzeżeniami pozytywnie.

W związku z powyższym, prosi o uwzględnienie w planie SUIKZP Wrocławia, oraz informowanie przyszłych inwestorów z **zaleceniami i rozporządzeniami**, które powinny być uwzględnione w SUIKZP dla terenów usytuowanych w sąsiedztwie czynnych linii kolejowych:

1. Usytuowanie budowli, budynków, drzew i krzewów oraz wykonywanie robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowych, bocznic kolejowych i przejazdów kolejowych może mieć miejsce w odległości niezakłócającej ich eksploatacji, działania urządzeń związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego, a także niepowodującej zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego.
2. Budynki i budowle mogą być usytuowane w odległości nie mniejszej niż 10 m od granicy obszaru kolejowego i 20 m od osi skrajnego toru, zgodnie z Ustawą o transporcie kolejowym z 28.03.2003 r. tekst jednolity Dziennik Ustaw z 2015 r. poz. 1297, z późn. zm.
3. Odległości o których mowa w pkt. 1, dla budynków mieszkalnych, szpitali, domów opieki społecznej, obiektów rekreacyjno – sportowych, budynków związanych z wielogodzinnym pobytem dzieci i młodzieży powinny być zwiększone, w zależności od przeznaczenia budynku, w celu zachowania norm dopuszczalnego hałasu w środowisku, określonych w odrębnych przepisach.
4. Ze względu na uciążliwości związane z ruchem pociągów (hałas tekst jednolity Dz.U.2014 poz. 112) w strefie terenów kolejowych (zarówno na stacji jak i szlaku) proponuje się lokalizować tereny zielone. Budynki mieszkalne, szpitale, domy opieki społecznej, obiekty sportowe i rekreacyjne oraz budynki związane z wielogodzinnym pobytem dzieci i młodzieży, powinny być sytuowane w odległości zapewniającej zachowanie, w zależności od przeznaczenia budynku, dopuszczalnego poziomu hałasu, określonego w przepisach w sprawie dopuszczalnego poziomu hałasu w środowisku. **Jednym ze sposobów zmniejszenia uciążliwości czynnej linii kolejowej dla nowych inwestycji jest zastosowanie ekranów akustycznych, lecz na koszt i staraniem przyszłego inwestora.**
5. Prowadzone aktualnie przez Laboratorium Badania Odkształceń i Drgań Budowli Politechniki Krakowskiej wykazują, że zasięg obszaru eksploatacyjnych oddziaływań dynamicznych linii kolejowych na otaczającą zabudowę, w średnich warunkach gruntowych, w terenie płaskim, może sięgnąć ok. 60 m od osi skrajnego toru, po obu stronach linii.
6. Od zewnętrznej krawędzi budowli kolejowej (do takich należy zaliczyć m.in. rów odwadniający, podtorze, podnóże nasypu) należy pozostawić pas gruntu o szerokości 4,0 m, dla potrzeb tzw. kolejowej drogi technologicznej wykorzystywanej m.in. przez służby ratownicze.
7. Wszelkie place składowe, dojazdy, parkingi itp. muszą mieć nawierzchnię twardą, ze spadkiem zapewniającym spływ wody w kierunku przeciwnym do terenów kolejowych. Natomiast stanowiska przeznaczone do mycia i przeglądu samochodów powinny mieć odprowadzenie wody oraz nawierzchnię ze spadkiem zapewniającym spływ wody do wpustów kanalizacyjnych z osadnikami błota i łapaczami oleju.
8. Nie dopuszcza się odprowadzania wód opadowych na teren kolejowy i korzystania z kolejowych urządzeń odwadniających.
9. Nie wyraża się zgody na prowadzenie magistrali wodociągowych o średnicach większych niż $\varnothing$ 1200 mm wzdłuż stacji i linii kolejowych. Awaria grozi rozmyciem podtorza.
10. Odległość gazociągów od obszaru kolejowego, nie może być mniejsza niż wynosi strefa poziomego awaryjnego wybuchu linii przesyłowej. A krzyżowanie z linią kolejową nie może odbywać się przez teren stacji kolejowej ani przystanku kolejowego i musi przebiegać poza obszarem postojów pociągów oczekujących przed semaforami wjazdowymi na stacje.

11. Prowadzenie sieci technicznych napowietrznych i podziemnych musi przebiegać po najkrótszej trasie tzn. krzyżować się z torami kolejowymi pod kątem 80 do 90 stopni.
12. Dla linii elektroenergetycznych wysokiego napięcia, strefy szkodliwego oddziaływania muszą znaleźć się poza obszarem kolejowym.
13. Na terenach przeznaczonych pod działalność przemysłową, magazynową, składową itp. ich funkcja **nie może być związana z obrotem substancjami łatwopalnymi, wybuchowymi, żrącymi lub pyłącymi, stanowiącymi potencjalne zagrożenie dla ruchu kolejowego.** Lokalizacja zbiorników magazynowych dla paliw płynnych i gazu płynnego w stosunku do linii kolejowej musi być zgodna z Rozporządzeniem Ministra Gospodarki z dnia 21.11.2005 roku w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać bazy i stacje paliw płynnych, rurociągi przesyłowe dalekosieżne do transportu ropy naftowej i produktów naftowych i ich usytuowanie (Dz. U. 2005 r. nr 243 poz. 2063 z późniejszymi zmianami).
14. W sprawie wymagań w zakresie odległości i warunków dopuszczających usytuowanie drzew i krzewów, elementów ochrony akustycznej i wykonywania robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowej a także sposobu urządzania i utrzymywania zastłon odśnieżnych oraz pasów przeciwpożarowych, obowiązuje Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 07.08.2008 r., Dz. U. 2008, Nr 153, poz. 955.
15. Dopuszcza się lokalizację urządzeń przekaźnikowych (w tym konstrukcji wieżowych) pod warunkiem lokalizacji masztu (konstrukcji) w odległości od obszaru kolejowego większej niż wynosi planowana wysokość obiektu, a planowane urządzenia przekaźnikowe telekomunikacji nie będą powodować zakłóceń w urządzeniach kolejowych.
16. Wieże siłowni wiatrowych należy lokalizować w odległości większej od obszaru kolejowego niż wynosi planowana wysokość obiektu budowlanego wraz z obracającym się śmigłem. Nie mogą one powodować zakłóceń łącznościowych na linii kolejowej ani stwarzać zagrożenia dla ludzi związanych z obsługą techniczną szlaku kolejowego, stacji a także pasażerów przebywających w wagonach i na peronach.
17. Na terenie objętym planem przy instalacji ogniw fotowoltanicznych, należy zwrócić szczególną uwagę na zmiany warunków oświetlenia terenu i problemy refleksów świetlnych. **Prawidłowa ocena lokalizacji przyszłych obiektów inwestycyjnych w sąsiedztwie linii kolejowej z oszacowaniem zagrożeń jakie ona stwarza należy do przyszłego inwestora.**
18. Dopuszcza się usytuowanie elementów reklamowych w taki sposób aby urządzenie nośnika reklamowego i jego oświetlenie nie powodowało oślepienia maszynistów prowadzących pociągi. Nie mogą to być pulsujące reklamy neonowe, LED itp.
19. Zakazuje się lokalizacji ścieżek rowerowych i alejek spacerowych w bezpośrednim sąsiedztwie linii kolejowej a także otwartych boisk sportowych i placów zabaw.
20. Projekty dotyczące odpadów, powinny być realizowane zgodnie z Ustawą z dnia 14 grudnia 2012 roku o odpadach (t. j. Dz.U. 2016 poz.1987 z późniejszymi zmianami).
21. **Nie dopuszcza się odprowadzania wód opadowych na teren kolejowy i korzystania z kolejowych urządzeń odwadniających.**
22. Planowane obiekty w sąsiedztwie i na terenie obszaru kolejowego, na etapie projektowania należy uzgadniać z właściwym Zakładem Linii Kolejowych, zarządcą infrastruktury kolejowej na tym terenie.
23. Roboty ziemne mogą być wykonywane w odległości nie mniejszej niż 4 m od granicy obszaru kolejowego. Wykonywanie robót ziemnych w odległości od 4 do 20 m od granicy obszaru kolejowego powinno być każdorazowo **uzgadniane z zarządcą infrastruktury tj. Zakładem Linii Kolejowych we Wrocławiu**(Dz. U. Nr 153 z 2008 r. poz. 955, § 4 pkt. 1 i 3).
24. Bliskie sąsiedztwo terenów PKP może mieć zasadniczy wpływ na trwałość planowanych obiektów (wibracje) oraz przebywania w nich ludzi (hałas). W związku z powyższym PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. **nie będzie ponosił odpowiedzialności za zdarzenia spowodowane przez sąsiedztwo z terenami kolejowymi. Prawidłowa ocena lokalizacji przyszłych obiektów inwestycyjnych w sąsiedztwie linii kolejowej z oszacowaniem zagrożeń jakie ona stwarza należy do przyszłego inwestora.**
25. Lokalizacja przyszłych inwestycji w sąsiedztwie terenów PKP musi zapewnić sprawny i bezpieczny ruch pociągów na linii oraz w momencie ich modernizacji.

26. Poniżej podajemy **zagrożenia związane z eksploatacją linii kolejowej**, które powinny być brane pod uwagę przy lokalizacji przyszłych inwestycji w sąsiedztwie czynnej linii kolejowej:
- Wstrząsy, wibracje i hałas od przejeżdżających pociągów,
 - możliwość „wyskoczenia” z wagonu na skutek drgań elementów twardych takich jak kamień, żwir, węgiel itp.
 - iskrzenie czy zadymienie przez pociągi prowadzone trakcją elektryczną, motorową czy parową (retro),
 - możliwość skażenia terenu, np. przez rozszczelnienie taboru.

Ponadto należy uwzględnić wymagania:

- Ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz.U. 2013 poz. 1594 z późn. zm).
- Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz.U. 1998, Nr 151, poz. 987 z późn. zm.).
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 20 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie (Dz.U. 2015, poz. 1744).
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz. U. 2002, nr 75, poz. 690 z późn. zm.).
- Ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo Budowlane (Dz.U. 2013, poz. 1409).

Plan uwzględniający nasze wnioski prosimy przesać do ponownego rozpatrzenia.

NACZELNIK WYDZIAŁU


Agnieszka Kulik

Opracowała:
Kamila Żyława
tel. +48 71 717 16 91