

**Załącznik nr 1** do decyzji  
znak: WOO-I.420.67.2018.JO  
OO.4230.1.2016.JS  
OO.420.1.16.2025  
z dnia: 26.02.2026

## **CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA**

Planowane przedsięwzięcie pn.: „**Budowa nowej drogi startowej na lotnisku Kraków – Balice**” polega na realizacji nowej drogi startowej po północnej stronie istniejącej drogi startowej. Droga startowa w nowym przebiegu ustawiona będzie w azymucie  $72^{\circ}/252^{\circ}$ .

Przedsięwzięcie planowane jest do realizacji na terenie istniejącego lotniska Kraków-Balice, zlokalizowanego na terenie gminy Zabierzów, gminy Liszki i miasta Kraków, powiat krakowski, województwo małopolskie.

Przewidziano budowę drogi startowej o przekroju daszkowym o długości 2800 m i szerokość 45 m wraz z poboczami o szerokości ok. 7,5 m. Droga wyposażona będzie w strefy RESA (strefy bezpieczeństwa końca drogi startowej) na obu krańcach o długości co najmniej 240 m, jak również w cztery wjazdy/zjazdy w celu umożliwienia sekwencjonowania statków powietrznych oraz dwie drogi szybkiego zjazdu. Wykonane zostaną również nowe drogi kołowania (wykorzystywane będą także istniejące drogi kołowania), drogi awaryjne (pożarowe) umożliwiające szybki dojazd straży pożarnej do drogi startowej oraz drogi patrolowe.

Droga startowa oraz drogi kołowania wykonane zostaną w konstrukcji z betonu cementowego lub betonu asfaltowego. W związku z realizacją inwestycji konieczne będzie również wykonanie prac rozbiórkowych niewielkich fragmentów istniejącej drogi startowej.

Planowane przedsięwzięcie będzie realizowane głównie w obecnych granicach lotniska jak również wiązać się będzie z zajęciem nowych terenów, m.in. pod strefę RESA oraz montaż urządzeń systemu nawigacyjnego i urządzeń meteorologicznych.

Całkowita powierzchnia terenu w granicy lotniska obecnie wynosi ok. 423 ha. W wyniku realizacji przedsięwzięcia zajęte zostanie około 3,81 ha terenów znajdujących się obecnie poza granicami lotniska (po jego zachodniej i wschodniej stronie). Stanowią one tereny z zabudową mieszkaniową jednorodzinną i zabudową produkcyjno-usługową oraz pozostałe tereny niezabudowane. W związku z realizacją zamierzenia zajdzie konieczność dokonania wyburzenia dwóch budynków mieszkalnych o łącznej kubaturze ok. 2546 m<sup>3</sup>.

Inwestycja polegać będzie na budowie, przebudowie lub rozbiórce elementów infrastruktury:

**1) lotniskowo-drogowej obejmującej:**

- budowę nowej drogi startowej o parametrach:
  - długość 2800 m (dla progu zachodniego – 07 i progu wschodniego – 25: rozporządzalnej długość rozbiegu – TORA, rozporządzalnej długość startu – TODA, rozporządzalnej długość przerwanego startu - ASDA, rozporządzalnej długość lądowania – LDA);
  - szerokość 45 m oraz pobocza o szerokości ok. 7,5 m każde;
  - orientacyjne współrzędne progów:
    - próg zachodni:  $50^{\circ}4'31,65''N$  /  $19^{\circ}45'55,55''E$ ;
    - próg wschodni:  $50^{\circ}4'57,588''N$  /  $19^{\circ}48'10,481''E$ ;

- budowę zabezpieczenia obu końców drogi startowej (RESA - strefa bezpieczeństwa końca drogi startowej) o wymiarach 240x150 m;
- budowę czterech wjazdów (po dwa na obu kierunkach) w celu umożliwienia sekwencjonowania statków powietrznych oraz dwie drogi szybkiego zjazdu (dla obsługi progu wschodniego i zachodniego) o parametrach umożliwiających korzystanie statku powietrznego o kodzie E (w zakresie szerokości, promieni zakrętów, poboczy);
- budowę nowych dróg kołowania o parametrach umożliwiających korzystanie statku powietrznego o kodzie E (w zakresie szerokości, promieni zakrętów, poboczy);
- przebudowę istniejących dróg kołowania o parametrach umożliwiających korzystanie statku powietrznego o kodzie E (w zakresie szerokości, promieni zakrętów, poboczy);
- budowę dróg pożarowych o parametrach umożliwiających szybki dojazd straży pożarnej do drogi startowej);
- budowę oraz przebudowę dróg patrolowych (szerokość minimum 4 m, promienie zakrętów nie mniej niż 15 m);
- budowę dróg dojazdowych do systemu świateł podejścia oraz systemu METEO (szerokość minimum 4 m, promienie zakrętów nie mniej niż 15 m);
- budowę placu manewrowego przy stacji ST-16;
- budowę ogrodzenia lotniska;
- rozbiórkę oraz przebudowę fragmentów istniejącej drogi startowej będącej w kolizji z planowanym przebiegiem drogi startowej;

## 2) oświetlenia nawigacyjnego:

Nowa droga startowa oraz drogi kołowania zostaną wyposażone w świetlne pomoce nawigacyjne, pozwalające na prowadzenie operacji w warunkach ograniczonej widzialności (kat. III) dla obu kierunków i obejmujące:

a) Światła podejścia w układzie ALPA-ATA dla obu kierunków dla CAT II/III na odcinkach 900 m od progów zgodnie z wymaganiami EASA składające się z :

- opraw linii środkowej podejścia składających się z baretek (4 oprawy jednokierunkowe, białe na baretce) rozmieszczonych w równomiernych odstępach co 30 m oraz poprzeczek na 150 m i 300 m od progu;
- opraw poprzeczek skrzydłowych podejścia składających się z rzędu 3 opraw jednokierunkowych koloru czerwonego rozmieszczonych symetrycznie do osi podejścia w odstępach co 30 m na odcinku 270 m od progów;
- opraw błyskowych linii środkowej podejścia (działających w dwóch opcjach, przy CAT I pełne 900 m, przy CAT 2 na odcinku pierwszych 570 m);

Oprawy LED instalowane będą na masztach o konstrukcji rozbryzgowej i łamliwej.

b) Dla kierunków 07 i 25 instalację precyzyjnych wskaźników ścieżki schodzenia (PAPI) składające się z 4 opraw w technologii LED;

c) Światła drogi startowej:

- linii środkowej drogi startowej składające się z opraw dwukierunkowych białobiałych i białoczerwonych (kodowanie na odcinkach ostatnich 900 m i 300 m drogi startowej) rozmieszczonych w odstępach około 15 m;
- krawędziowych drogi startowej, naziemnych oraz zagłębionych w obszarach skrzyżowania z innymi nawierzchniami utwardzonymi, dwukierunkowych białobiałych i białozółtych na odcinkach ostatnich 600m DS wyposażonych w moduły dookólne dla lotów VFR, rozmieszczonych symetrycznie wzdłuż osi D, w równomiernych odstępach nieprzekraczających 60 m;
- progów drogi startowej i poprzeczek skrzydłowych progów DS składających się z jednokierunkowych opraw koloru zielonego rozmieszczonych symetrycznie

między oprawami krawężniowymi drogi startowej w odstępach nie przekraczających 3 m;

- końca drogi startowej rozmieszczonych symetrycznie względem opraw krawężniowych DS w odstępach nieprzekraczających 6 m, jednokierunkowych koloru czerwonego;
- strefy przyziemia na obu kierunkach na odcinkach 900 m od progu składającej się z rzędów 3 opraw jednokierunkowych koloru białego, rozmieszczonych symetrycznie po obu stronach drogi startowej w równomiernych odstępach co 30 m.

d) Światła dróg kołowania (kodowanie barwne opraw i lokalizacja zgodnie z wymaganiami EASA):

- opraw linii środkowej, oprawy LED o średnicy 8 cali;
- opraw krawężniowych naziemnych dookólnych LED o średnicy 8 cali;
- opraw poprzeczki zatrzymania LED o średnicy 8 cali;
- opraw poprzeczki pośredniego miejsca oczekiwania składającej się z 3 opraw LED o średnicy 8 cali;
- opraw ochronnych drogi startowej w układzie A ( WIG-WAG);
- oświetlenia wskazania drogi szybkiego zjazdu RETILs.

e) Podświetlane oznakowanie pionowe w technologii LED;

W związku z budową nowej drogi startowej oraz towarzyszących dróg kołowania istniejący system oświetlenia nawigacyjnego będzie podlegał w dużej części demontażowi. Demontażowi ulegną oprawy oświetlenia nawigacyjnego przebudowywanych nawierzchni oraz częściowo nawierzchni istniejących;

**3)** oświetlenia nawigacyjnego, sieci elektrycznych i teletechnicznych obejmujących:

- przebudowę istniejących i budowę nowych sieci teletechnicznych dla potrzeb urządzeń nawigacyjnych (ILS - radiowy system nawigacji wspomagający lądowanie samolotu, VOR - radiolatarnia) oraz urządzeń meteo (AWOS - System Automatycznej Obserwacji Pogody, ICE ALERT) oraz systemu sterowania i monitoringu technicznego lotniska,
- przebudowę sieci niezwiązanych z infrastrukturą lotniska (sieci energetyczne i teletechniczne kolidujące z realizowaną inwestycją);
- wykonanie zasilania nowych urządzeń nawigacyjnych dla nowej drogi startowej, w tym systemu ILS;
- przebudowę stacji transformatorowych (w tym budynków stacji transformatorowych),
- budowę nowej stacji transformatorowych SN/nn - ST16 – 15KV (w budynku stacji transformatorowych) o parametrach:
  - zasilanie - trzy linie kablowe;
  - dwa transformatory 630 kVA;
  - rozdzielnica;
  - układ zasilania awaryjnego dla stacji ST16 - agregat prądotwórczy o mocy pk. 650 kVa, pojemność zbiornika paliwa ok. 1100 l;

**4)** budowę/instalację urządzeń meteo AWOS- System Automatycznej Obserwacji Pogody, Ice Alert, widzialnościomierzy RVR, wiatromierzy wraz ze wskaźnikiem kierunku wiatru, ceilometrów;

**5)** budowę/instalację urządzeń/instalacji radionawigacyjnych:

- radiowego systemu nawigacyjnego wspomagającego lądowanie w warunkach ograniczonej widoczności – ILS kat. III;
- ILS LOC (ILS Localiser - część systemu ILS odpowiadająca za nakierowanie samolotu na oś drogi startowej), o wysokości zawieszenia anteny ok. 3,0 m;

- ILS GP (ILS Glide Path - część system ILS odpowiadająca za ścieżkę podejścia samolotu), o wysokości zawieszenia anten ok. 15,0 m;
- nadajnika DME, zlokalizowanego z ILS GP;
- radiolatarni DVOR;
- systemu zabezpieczenia nawigacyjnego GBAS II/III (Ground Based Augmentation System - system bazujący na globalnym systemie nawigacyjnym), umożliwiający lądowanie statków powietrznych w warunkach ograniczonej widoczności, niezależnie od systemu ILS;

**6) budowę systemu odprowadzenia wód opadowych i roztopowych obejmującego:**

- wykonanie odwodnienia nowej drogi startowej poprzez spadki podłużne i poprzeczne;
- wykonanie w poboczach nowej drogi startowej. Odwodnienie płaszczyzny przeciwwymuchowej będzie zapewnione poprzez wykonanie spadków oraz ścieków liniowych. Wody opadowe lub roztopowe poprzez liniowe ścieki kryte i przykanaliki będą kierowane do projektowanych kolektorów deszczowych i dalej, częściowo poprzez zbiorniki retencyjne, do istniejącej sieci kanalizacji deszczowej;
- wykonanie odwodnienia nowej drogi startowej za pomocą drenażu krawędziowego ułożonego wzdłuż obydwu krawędzi nowej drogi startowej i zabezpieczenie jej przed wodą gruntową drenażem ekranowym. Drenaże będą połączone z projektowaną kanalizacją deszczową z odprowadzeniem do istniejącej sieci;
- wykonanie na drogach kołowania, w poboczach sieci kanalizacji deszczowej wraz z wpustami deszczowymi z odprowadzeniem do istniejącej sieci;
- wykonanie odwodnienia kanalizacji kablowych z odprowadzeniem do istniejącej sieci;
- wykonanie obiektów na sieci kanalizacyjnej, tj. w wydzielonych zlewniach terenu lotniska:

• zlewnia A:

- zbiorników retencyjnych o łącznej pojemności czynnej min. 4 250 m<sup>3</sup> (dwóch ciągów zbiorników retencyjnych, które mogą pracować niezależnie, np. z opcją wyłączenia jednego zbiornika w celach serwisowych lub w celu przetrzymania wód). Każdy zbiornik składać się będzie z dwóch równoległych, połączonych komór. Odpływ ze zbiorników regulowany będzie za pomocą przepustnic na odpływie. Sposób regulacji umożliwia zmianę wielkości odpływu lub całkowite zamknięcie przez operatora;
- studni rozdzielczej (przelewowej) z regulatorem przepływu, krawędzią przelewową, opcjonalnie pomiarem poziomu. Przelew umożliwiać będzie rozdzielanie strumienia wody na odpływ kierowaną do urządzeń oczyszczających osadnika i separatora i/lub do instalacji do zagospodarowania wód zanieczyszczonych środkami zimowego utrzymania. W studni zamontowany będzie regulator przepływu, ograniczający odpływ w kierunku urządzeń oczyszczających;
- studni rozdziału umożliwiających przekierowanie wód zanieczyszczonych środkami zimowego utrzymania do wydzielonej instalacji (w studniach rozdziału możliwy będzie prób do badania stężeń środków zimowego utrzymania);
- urządzeń oczyszczających – osadnik i separator koalescencyjny bez bypassu wewnętrznego przed zbiornikiem retencyjnym (o przepływie 15 l/s/ha);
- urządzeń umożliwiających zamknięcie (przepustnice wyposażone w napęd elektryczny, sterowane lokalnie i zdalnie przez operatora lub urządzenia AKPiA), na ciągu kanalizacyjnym z urządzeniami oczyszczającymi, umożliwiające

całkowite odcięcie dopływu wód do urządzeń w celu wykonania czynności serwisowych;

- zlewnia B:

- zbiornika retencyjnego w ciągu kanalizacji wykonanego z rury GRP o średnicy zwiększonej do 1,8 m, na długości ok. 100 m. Minimalna pojemność czynna zbiornika wynosi ok. 250 m<sup>3</sup>. Odpływ ze zbiornika regulowany za pomocą regulatora hydraulicznego o przepustowości nominalnej 0,12 m<sup>3</sup>/s. Zbiornik wyposażony będzie w przelew nadmiarowy;

- zlewnia C:

- zbiornika retencyjnego o pojemności czynnej min. 300 m<sup>3</sup>. Odpływ ze zbiornika regulowany będzie regulatorem hydraulicznym o przepustowości nominalnej 0,1 m<sup>3</sup>/s zabudowanym w zbiorniku;

**7) elementów gospodarki wodno-ściekowej:**

- likwidację odcinków istniejącej kanalizacji opadowej znajdującej się w kolizji z nową drogą startową lub drogami kołowania poprzez odcięcie i zaślepienie, demontaż, zamulenie lub wypełnienie betonem. Szacunkowa długość sieci do likwidacji wynosi ok. 7,7 km;
- budowę systemu odprowadzenia wód opadowych lub roztopowych obejmującego:
  - budowę i przebudowę kanalizacji deszczowej odprowadzającej wodę z nawierzchni sztucznych, wraz z zabudową zbiorników retencyjnych dla wód opadowych lub roztopowych oraz obiektów na sieci kanalizacyjnej;
  - przebudowę (regulację) potoku Aleksandrówka polegającą na zarurowaniu koryta na dwóch odcinkach o łącznej długości ok. 300 m oraz wykonanie rowu opaskowego o długości ok. 326 m w sąsiedztwie zarurowanego odcinka Potoku Aleksandrówka, z którym będzie się łączyć. Przewidziano likwidację odcinka koryta otwartego o łącznej długości ok. 267 m i budowę koryta zarurowanego o łącznej długości ok. 294,5 m. Ciek prowadzony będzie w rurociągu o przekroju kołowym o średnicy ok. 1,80 m. Pod projektowaną drogą patrolową przewidziano przepust kołowy o takiej samej średnicy jak rurociąg. Na terenie potoku Aleksandrówka przewidziano odcinkowe umocnienie dna i brzegów koryta oraz pogłębienie i odmulenie dna;
  - budowę przyłącza wodociągowego do stacji energetycznej ST-16 na cele bytowo – gospodarcze oraz do napełnienia projektowanego szczelnego zbiornika p-poż. o pojemności minimum 100 m<sup>3</sup>. Przyłącze włączone zostanie do sieci wodociągowej, realizowanej w ramach odrębnego postępowania;
  - pętli hydrantowej wraz z infrastrukturą towarzyszącą.

Wody opadowe lub roztopowe z projektowanych nawierzchni nowej drogi startowej i dróg kołowania odprowadzane będą poprzez projektowaną sieć kanalizacji deszczowej. Oprócz wody ujmowanej z nawierzchni dróg, do kanalizacji odprowadzone będą wody z drenaży oraz odwodnienie kanalizacji kablowych. Do projektowanej kanalizacji nie będą odprowadzane wody z odwodnienia innych terenów. Przewidziano podział zlewni nowej drogi startowej na trzy zlewnie, każda wyposażona we własny zbiornik retencyjny.

Zlewnia A o powierzchni całkowitej ok. 22 ha obejmuje nową drogę startową po stronie północnej na całej długości; nową drogę startową po stronie południowej, z wyłączeniem powierzchni zaliczonych do zlewni C1 i C3; drogę kołowania-L (istniejąca droga kołowania - A wydłużona do nowej drogi startowej, obecnie odwadniana do kanalizacji w rejonie drogi kołowania-B (B-5/B-6); drogę kołowania-K (projektowana); drogę kołowania-M – droga

projektowana, część północna. Wody opadowe lub roztopowe z tej zlewni odprowadzane będą do istniejącego kolektora kanalizacyjnego, poprzez zabudowę na nim studni przyłączeniowej, odprowadzającego wodę ze zbiornika ZR2 w kierunku wylotu do Potoku Olszanickiego oraz do istniejącej pompowni odprowadzającej nadmiar wód do rzeki Rudawy.

Zlewnia B o całkowitej powierzchni ok. 2 ha obejmująca: drogę kołowania-M – droga projektowana, część południowa. Wody opadowe lub roztopowe ze zlewni B odprowadzane będą do istniejącej sieci kanalizacji deszczowej w rejonie drogi kołowania B (B-5/B-6) i dalej za pośrednictwem tej sieci w kierunku wylotu do Potoku Olszanickiego oraz do istniejącej pompowni odprowadzającej nadmiar wód do rzeki Rudawy. Odprowadzenie przewidziano poprzez zbiornik retencyjny wykonany w ciągu kanalizacji, z rury o średnicy ok. 1,8 m, na długości ok. 100 m. Minimalna pojemność czynna zbiornika wyniesie 250 m<sup>3</sup>.

Zlewnia C o całkowitej powierzchni ok. 4,5 ha podzielona zostanie na:

- zlewnię C1 obejmującą projektowaną drogę kołowania-R wraz ze wschodnim końcem nowej drogi startowej strona południowa w obszarze skrzyżowania;
- zlewnię C2 obejmującą projektowaną drogę kołowania-N;
- zlewnię C3 obejmującą drogę kołowania -P – wydłużenie istniejącej drogi F do nowej drogi startowej wraz z niewielkim fragmentem nowej drogi startowej, strona południowa w obszarze skrzyżowania.

Wody opadowe lub roztopowe ze zlewni C odprowadzane będą do istniejącego kolektora odwadniającego drogi kołowania B i drogi kołowania F, w rejonie skrzyżowania tych dróg.

Głównym odbiornikiem wód opadowych lub roztopowych będzie jak w stanie istniejącym Potok Olszanicki. Wylot wód opadowych lub roztopowych do Potoku Olszanickiego zlokalizowany będzie w miejscu końca istniejącego zarzucenia pod lotniskiem. Drugim odbiornikiem wód opadowych lub roztopowych z terenu lotniska będzie jak w stanie istniejącym rzeka Rudawa.

Ponadto w zakresie inwestycji Inwestor przewidział wykonanie działań rekultywacyjnych wód powierzchniowych polegających na budowie poletka fitoremediacyjnego. Przewidziano rozszerzenie koryta Potoku Olszanickiego po stronie brzegu lewego, meandryzację koryta niskiej wody oraz wprowadzenie nasadzeń roślinności szuwarowej (tzw. poletko fitoremediacyjne) w dolnym odcinku Potoku Olszanickiego tj. pomiędzy km ok. 0+150, a km ok. 0+580. Zabieg budowy poletka fitoremediacyjnego zostanie poprzedzony odsunięciem na odległość do ok. 40 m lewego nasypu/wysokiego brzegu biegnącego wzdłuż koryta Potoku Olszanickiego – na długości ok. 430 m (km ok. 0+150 – 0+580). Przewidziano ukształtowanie koryta Potoku na odcinku objętym fitoremediacją w formie koryta dwudzielnego z kaskadowymi podpiętrzeniami tworzącymi obszary zalewane na których nasadzone będą makrofity (roślinność szuwarowa) o szybkim wzroście. Przewidziane kaskadowe podpiętrzenia będą miały formę seminaturalnych bystrzy (ułożonych z kamieni różnej wielkości) o niskim spadku (poniżej 1:30) w celu zapewnienia docelowej drożności objętego zabiegiem odcinka Potoku dla ryb i innych organizmów wodnych migrujących z Rudawy w górę Potoku Olszanickiego). W obrębie rozszerzonego odcinka Potoku zostanie uformowane koryto niskiej wody – o szerokości zbliżonej do aktualnej szerokości koryta potoku (do ok. 2 m), w którym nie przewiduje się nasadzeń roślinności szuwarowej, co zapewni swobodny odpływ wód w przypadku wezbrania. Podczas zabiegu corocznego wykaszania poletka będzie również kontrolowany stan koryta niskiej wody, a ewentualne rośliny je zarastające będą usuwane z dna.

Szacunkowe dane dot. planowanego poletka fitoremediacyjnego:

- a) lokalizacja poletka pomiędzy km ok. 0+150, a 0+580 na długości ok. 430 m;
- b) koryto dwudzielne, z terasą zalewową, w części dla przepływów niskich bez roślinności;

- c) szerokość w dnie do ok. 2 m (pojemność dostosowana do przepływu  $NQ - SNQ$ );
- d) rzędna dna dolnego i górnego krańca odcinka – niższa o 0,3 m do 0,4 m od aktualnej (po przeprowadzeniu zabiegu odmulenia warstwą 30 - 40 cm). Koryto dla nasadzeń roślinności fitoremediacyjnej, w formie rozlewiska, na lewym brzegu o zmiennej szerokości od ok. 8 - 10 m do ok. 30 - 40 m; (pojemność dostosowana do przepływu  $SQ - Q_{max10\%}$ );
- e) na lewym brzegu terasa zalewowa (pojemność dostosowana do przepływu  $Q_{max10\%} - Q_{max0,2\%}$ );
- f) cztery seminaturalne bystrza, tworzące pięć sekcji poletka;
- g) odległości między bystrzami od ok. 40 m do ok. 150 m;
- h) parametry bystrzy: wysokość ok. 30 cm, spadek do 1:30 opcjonalnie z umocnieniami na brzegach dla przepływu  $Q_{max0,2\%}$ ;
- i) czynna powierzchnia poletka (porośnięta roślinnością podczyszczającą - fitoremediacyjną) ok. 3600 – 6100 m<sup>2</sup>.

**Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska  
w Krakowie**

**Piotr Chmielarczyk**  
/podpis elektroniczny/

Potwierdzam zgodność wydruku z dokumentem wydanym w postaci elektronicznej:

|                         |                                                                                                                                                                                                                                           |
|-------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Identyfikator dokumentu | 263705.1057684.1447982                                                                                                                                                                                                                    |
| Nazwa dokumentu         | Załącznik nr 1 do DUŚ -CHARAKTERYSTYKA.pdf                                                                                                                                                                                                |
| Tytuł dokumentu         | Załącznik nr 1 do DUŚ -CHARAKTERYSTYKA                                                                                                                                                                                                    |
| Sygnatura dokumentu     | OO.420.1.16.2025                                                                                                                                                                                                                          |
| Data dokumentu          | 2026-02-26 16:13:31                                                                                                                                                                                                                       |
| Skrót dokumentu         | CACD24055A5E59211FDC77065C25CF7E35438787                                                                                                                                                                                                  |
| Wersja dokumentu        | 1.3                                                                                                                                                                                                                                       |
| Data podpisu            | 2026-02-26                                                                                                                                                                                                                                |
| Sygnatariusz            | Piotr Chmielarczyk                                                                                                                                                                                                                        |
| Stanowisko              | Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie                                                                                                                                                                                         |
| Rodzaj certyfikatu      | Certyfikat kwalifikowany podpisu elektronicznego                                                                                                                                                                                          |
| Akceptacja              | Kosyło Patrycja, 2026-02-26 15:50:57, wersja 1.1 (II Zastępca Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie, II Z.R.D.O.Ś. w Krakowie (ZRDOS), II Z.R.D.O.Ś. w Krakowie (ZRDOS)) Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Krakowie |
| Akceptacja              | Kosyło Patrycja, 2026-02-26 15:48:27, wersja 1.0 (II Zastępca Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie, II Z.R.D.O.Ś. w Krakowie (ZRDOS), II Z.R.D.O.Ś. w Krakowie (ZRDOS)) Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Krakowie |
|                         | EZD 3.132.31.31.                                                                                                                                                                                                                          |
| Data wydruku:           | 2026-02-27 07:15:44                                                                                                                                                                                                                       |
| Autor wydruku:          | Besztocha Edyta                                                                                                                                                                                                                           |