



PREZYDENT MIASTA KRAKOWA

KE-01.152.42.2022.DP

Kraków, 2022-05-10

Odpowiedź na petycję

Sprawa Petycja, zawierająca postulaty w zakresie przeanalizowania słuszności założeń projektowych oraz zaprojektowania inwestycji związanej z budową linii tramwajowej na Mistrzejowice IV KST wspólnie z mieszkańcami, w zgodzie ze współczesną wiedzą urbanistyczną oraz poszanowaniem dla przestrzeni i przyrody Dzielnicy III Prądnik Czerwony.

Data pisma 15 lutego 2022 r.
Data wpływu 15 lutego 2022 r.
Znak sprawy KE-01.152.42.2022.DP

Gracjan *Panie!*

Odpowiadając na powyższą petycję, proszę o przyjęcie następujących wyjaśnień.

Na wstępie chciałbym podziękować za spostrzeżenia zawarte w treści „Listu otwartego ws. Tramwaju na Mistrzejowice”, które są zarówno przejawem aktywności obywatelskiej, jak i troski o Nasze Miasto.

Zapewniam, że władze Miasta Krakowa dostrzegają wagę kwestii wskazanych w treści petycji. Kraków potrzebuje bowiem sprawnego transportu publicznego, aby rozwijać się w sposób zrównoważony, rozumiany jako zaspokajanie potrzeb współczesnych społeczeństw bez ograniczania możliwości rozwojowych przyszłych pokoleń.

Wyrażam przekonanie, że planowana inwestycja ten postulat urzeczywistni poprzez poprawę oferty transportu zbiorowego, dopasowanie infrastruktury do potrzeb pieszych i rowerzystów, a także ułatwi adaptację północnych terenów Krakowa do zmian klimatu.

1. Ograniczenie zakresu przebudowy

W odniesieniu do postulatu cyt. „ograniczenia zakresu przebudowy” informuję, że zakres przebudowy układu drogowego jest zgodny z Programem Funkcjonalno-Użytkowym (PFU) oraz poleceniami zmian i uzgodnieniami wydanymi w trakcie realizacji projektu, w tym w szczególności:

- poleceniem zmiany nr 1,
- poleceniem zmiany nr 2,
- ustaleniami wynikającymi z narady z dnia 5 stycznia 2022 r. z udziałem przedstawicieli Wydziału Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa i Zarządu Dróg Miasta Krakowa (dalej ZDMK),
- ustaleniami wynikającymi z narady z dnia 10 stycznia 2022 r. z udziałem przedstawicieli Wydziału Miejskiego Inżyniera Ruchu Urzędu Miasta Krakowa i ZDMK,
- pismem ZDMK wprowadzającym zmiany rozwiązań względem PFU – pismo z dnia 12 stycznia 2022 r. – PPP.467.15.2021,
- uzgodnieniem w zakresie geometrii przebiegu planowanej inwestycji przez Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu UMK - IR-04.7211.86.2021.15 z dnia 4 lutego 2022 r.,
- uzgodnieniem w zakresie geometrii przebiegu planowanej inwestycji przez ZDMK - RU.461.1.1041.2021 (12) z dnia 10 lutego 2022 r.,
- wynikiem tzw. audytu ds. niechronionych uczestników ruchu – pismo nr TA.464.1.69.2021 (3) z dnia 27 października 2021 r.,
- opinią Powiatowej Społecznej Rady ds. Osób Niepełnosprawnych przy Prezydencie Miasta Krakowa, Zespołu Konsultacyjnego ds. Dostępności Infrastruktury Miejskiej do Potrzeb Osób Niepełnosprawnych – pismo nr PN.SZ-02.843.1.87.2021 z dnia 17 stycznia 2022 r.,
- zatwierdzeniem prognoz ruchu przez Wydział Gospodarki Komunalnej Urzędu Miasta Krakowa – pismo nr GK-07.7241.29.2021 (4) z dnia 10 listopada 2021 r.,
- zatwierdzeniem prognoz ruchu przez Wydział Gospodarki Komunalnej UMK – pismo nr GK-07.7241.29.2021 (5) z dnia 24 listopada 2021 r.,
- opinią ZDMK do analiz warunków ruchu UI.5304.282.2021 z 1 grudnia 2021 r.,
- pismem ZDMK w sprawie wyboru wariantu prognozy ruchu – PPP.461.5.2021 z dnia 9 listopada 2021 r. (w piśmie tym wskazano ponadto, że w zakresie projektowania ulicy Meissnera i Ronda Młyńskiego, ul. Meissnera należy geometrycznie projektować w przekroju pasów 2x2, w ramach projektu organizacji ruchu należy przyjąć rozwiązania tożsame ze stanem istniejącym tj. jeden pas jako pas ruchu; drugi pas skrajny jako pas dla postoju pojazdów, a prognozy oraz analizy ruchu należy wykonać dla docelowego stałego układu jakim będzie przekrój 2x2),
- pozytywną opinią dla inwestycji wydaną przez Prezydenta Miasta Krakowa w trybie ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz.U. z 2022 r. poz. 176): GK-02.7012.1.2022.PP z dnia 1 marca 2022 r.

Podkreślić należy, że zmiana rozwiązań przyjętych w projekcie wymaga modyfikacji zakresu inwestycji oraz warunków jej realizacji. Korekta wymogów PFU wiąże się natomiast

z powtórzeniem czynności projektowych oraz wymaga dodatkowego czasu na realizację projektu i uzgodnień.

Dodatkowo, w kontekście ewentualnych zmian w zakresie przebudowy pragnę wskazać na okoliczności takie jak:

- przebudowa układu drogowo-tramwajowego w obszarze inwestycji jest wymuszona poprzez budowę nowej linii tramwajowej, a sama inwestycja uwzględnia przede wszystkim nacisk na rozwój infrastruktury rowerowej oraz infrastruktury poprawiającej obsługę linii tramwajowej (całość inwestycji jest w sposób stały optymalizowana),
- zarówno linia, jak i układ drogowy, są zgodne ze studium i miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego jako dokumentami planistycznymi. W związku z obecnymi warunkami drogowymi aktualnie planuje się pozostawienie zamiennej organizacji ruchu w taki sposób, aby ograniczyć przekrój drogowy do 2x1,
- prognozy ruchu każdorazowo uwzględniają rozwój układu transportowego obejmującego zarówno infrastrukturę drogową, jak i infrastrukturę transportu zbiorowego, stosownie do analizowanego horyzontu,
- szerokość pasów ruchu wynika z wielu czynników. Przede wszystkim jest ona spowodowana koniecznością zapewnienia przejezdności dla komunikacji zbiorowej i pojazdów ciężkich. W chwili obecnej trwa stała analiza możliwości wprowadzenia ograniczeń szerokości jezdni,
- największa część rozbudowy układu drogowego związana jest z projektowaniem ścieżek rowerowych oraz chodników. Postulat mówiący o zwiększaniu powierzchni obszarów zieleni jest sprzeczny z postulatem ograniczenia zakresu rozbudowy infrastruktury drogowej. Niemniej jednak należy podkreślić, że układ komunikacji pieszej uzyskał pozytywną opinię Zespołu Zadaniowego ds. niechronionych uczestników ruchu drogowego oraz Zarządu Transportu Publicznego w Krakowie. W miejscach zwiększonych natężeń ruchu pieszego zostało zaprojektowane wykonanie poszerzenia ciągów komunikacji pieszej,
- modelowanie ruchu pieszego, z uwagi na duże rozproszenie, a także ograniczenia modelu makroskopowego jest trudne do wykonania i obciążone dużym błędem. Obecny Krakowski Model Ruchu nie umożliwia rozkładu ruchu pieszego i rowerowego w podróży niebędących przesiadkami w ramach podsystemu transportu zbiorowego,
- projekt inwestycji został zoptymalizowany pod kątem obsługi ruchu pieszego, ale również infrastruktury towarzyszącej. Uwzględniono priorytet tramwaju, który jako szybki tramwaj musi mieć zoptymalizowaną trasę w taki sposób, aby przejazdy były możliwie atrakcyjne dla potencjalnych odbiorców. Jest to pewnego rodzaju kompromis pomiędzy przedstawionymi oczekiwaniami.

Reasumując, w świetle powyższego nie można się zgodzić z twierdzeniem, że realizując tę inwestycję Kraków tworzy kolejną „miejską autostradę”. Liczba pasów ruchu na ul. Młyńskiej będzie taka sama, jak obecnie, a zewnętrzne pasy po przebudowie nadal będą pełniły funkcję parkingu. Wyliczenia udowadniają, że powierzchnia zajęta pod jezdnie będzie wręcz mniejsza niż obecnie. Więcej przestrzeni zyskają za to piesi i rowerzyści dzięki nowym drogom dla rowerów i chodnikom. Zajmą one kolejno o 26,7 i 166,6% więcej obszaru niż obecnie i będą dostosowane do krakowskich standardów w zakresie projektowania infrastruktury dla niechronionych

użytkowników ruchu (np. w zakresie szerokości ciągów pieszych, aby zapewnić użytkownikom wyższy poziom bezpieczeństwa i komfortu).

2. Ekranów akustyczne

Odpowiadając na postulat cyt. „**odstąpienia tam, gdzie to możliwe od budowy ekranów akustycznych**”, proszę o przyjęcie następujących wyjaśnień.

Potrzeba realizacji zabezpieczeń akustycznych, w tym ekranów akustycznych wzdłuż przedmiotowej inwestycji określona została na podstawie obliczeń propagacji hałasu stanowiących jeden z elementów raportu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko (stwierdzone zostały przekroczenia standardów jakości środowiska w zakresie hałasu). W związku z powyższym w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach¹ wskazano konieczność:

- zastosowania rozwiązań ograniczających emisję hałasu oraz drgań z obszaru torowiska (np. Rail Comfort System, maty wibroizolacyjne),
- zastosowania nawierzchni typu „cichy asfalt” (na wszystkich odcinkach przebudowywanych dróg),
- budowy ekranów akustycznych minimalizujących emisję hałasu do środowiska, a zarazem warunkujących zachowanie dopuszczalnych prawem norm (określono lokalizację oraz parametry ekranów).

W odniesieniu do pozostałych uwag, dotyczących budowy ekranów akustycznych zawartych w treści „Raportu z audytu społecznego” dodatkowo informuję, że:

- projektant opracował powtórny raport oddziaływania inwestycji na środowisko w tym związane z hałasem na podstawie danych wejściowych otrzymanych od inwestora oraz na podstawie prognozy ruchu oraz wymogów PFU, a także zawnioskował do Wydziału Architektury i Urbanistyki Urzędu Miasta Krakowa o przeprowadzenie ponownej oceny,
- przepisy obowiązującego prawa nie przewidują możliwości budowy ekranów dopiero na etapie analizy porealizacyjnej. Tego typu realizacja może być wykonana w przypadku konieczności budowy ekranów dodatkowych, których nie przewidziano wskutek niemożliwych dziś do przewidzenia czynników na etapie inwestycji w trybie wydania decyzji ZRID. Projekt budowlany na etapie decyzji ZRID musi być zgodny z otrzymaną decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji inwestycji drogowej oraz z wynikami przeprowadzonej ponownej oceny środowiskowej już w trakcie procedury ZRID.

Dodatkowo należy podkreślić, że modyfikacja treści zakresu zamówienia PFU wymagałaby zmian w zakresie:

- zatwierdzonej prognozy ruchu, przez Wydział Gospodarki Komunalnej UMK prognoz ruchu (pismo nr GK-07.7241.29.2021 (4) z dnia 10 listopada 2021 r. oraz pismo nr GK-07.7241.29.2021 (5) z dnia 24 listopada 2021 r.),

¹ Decyzja z dnia 24 maja 2017 r. o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa linii tramwajowej KST etap IV (ul. Meissnera - Mistrzejowice) przebiegającej wzdłuż ul. Meissnera, Młyńskiej, Lublańskiej, Dobrego Pasterza, Krzesławickiej, Bohomolca i Jancarza w Krakowie” (znak: WS-04.6220.55.2015.RJ).

- opinii ZDMK do analiz warunków ruchu UI.5304.282.2021 z 1 grudnia 2021 r.,
- pisma ZDMK w sprawie wyboru wariantu przekroju użytkowego i prognozy ruchu – PPP.461.5.2021 z dnia 9 listopada 2021 r.,
- potwierdzenia akceptacji zmian względem otrzymanej od inwestora decyzji środowiskowej w zakresie wymagań dotyczących ekranów,
- wytycznych dla przekroju użytkowego na przekrój 2x1,
- parametrów i współczynników korygujących dla analiz hałasu związanych z:
 - a. ruchem,
 - b. typem taboru samochodowego,
 - c. typem taboru autobusowego,
 - d. typem taboru tramwajowego,
 - e. prędkością dopuszczalną ruchu w ciągu dnia i w ciągu nocy,
 - f. typem nawierzchni.

Jednocześnie pragnę podkreślić, że w chwili obecnej trwa ciągła analiza możliwości wprowadzenia w projektowanej inwestycji zmian wnioskowanych w powyższym zakresie w treści petycji.

3. Nowoczesna i przyjazna przestrzeń miejska

W kontekście zawartego w treści petycji **postulatu stworzenia nowoczesnej i przyjaznej przestrzeni miejskiej, zwłaszcza w kontekście zachowania jak największej ilości zieleni**, podkreślenia wymaga, że związana z przedmiotową inwestycją wycinka drzew zredukowana jest do niezbędnego minimum, jak również planowane są nasadzenia kompensacyjne w proporcji 1:1, nasadzenia ozdobne, „zielone” wiaty oraz technologia zielonego torowiska. Będzie to zieleń różnorodna, dużo bardziej odporna na miejskie warunki od dotychczas występującej w tym miejscu roślinności, z większymi szansami na przetrwanie przez długi okres czasu.

Należy również zaznaczyć, że tylko na odcinku ul. Dobrego Pasterza, przez który będzie biegł tramwaj, o ponad 3/4 zredukowano powierzchnię planowanego w obszarze torowiska betonu. W sumie aż 74% powierzchni zajętej pod budowę tramwaju mają stanowić tereny biologicznie czynne.

Ponadto pragnę zapewnić, że w ramach projektu zastosowane zostaną innowacyjne rozwiązania przyjazne środowisku: panele fotowoltaiczne do produkcji czystej energii elektrycznej, odporne na suszę maty rozchodnikowe, jak również cicha nawierzchnia asfaltowa, skuteczniejsza od nawierzchni stosowanej dotychczas w Krakowie. W połączeniu z innymi rozwiązaniami akustycznymi i wibroizolacyjnymi pozwoli to dochować standardów jakości środowiska i zapewnić mieszkańcom lepszy komfort życia.

Jednocześnie informuję, że zgodnie z zapisami wskazanej uprzednio decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (znak: WS-04.6220.55.2015.RJ) inwestycja wymaga przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust.1 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko². W ramach przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na

² Ustawa z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U z 2021 r. poz. 2373, z późn. zm.).

środowisko konieczne jest opracowanie raportu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko uwzględniającego aktualne szczegółowe rozwiązania architektoniczno-budowlane planowanego przedsięwzięcia. Przeanalizowana zostanie ponownie potrzeba realizacji ekranów akustycznych oraz innych rozwiązań ograniczających emisję hałasu do środowiska.

Jak również ustalono, Wydział Kształtowania Środowiska Urzędu Miasta Krakowa na etapie wskazań do miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego obejmujących swoim obszarem projektowaną trasę linii tramwajowej, umieścił zapisy mające na celu zachowanie zieleni, w tym zieleni wysokiej, na terenie tych miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego obszarów, na których zlokalizowana jest ww. inwestycja.

4. Sprawna realizacja projektu

Odnosząc się do propozycji mających na celu cyt. „**sprawną realizację projektu zgodnie z dokumentacją przetargową**”, przedstawiam następujące wyjaśnienia:

- Szybka realizacja inwestycji jest możliwa w przypadku braku nowych wytycznych do projektu i dokończenia rozpoczętej procedury dla decyzji ZRID.
- Zaznaczyć należy, że projektant realizuje projekt zgodnie z wymogami inwestora, o czym świadczą uzyskane dotychczas uzgodnienia. Projekt musi być zgodny z wymogami PFU, w którym określono precyzyjnie parametry geometryczne układu drogowego. Wydane przez inwestora polecenia zmiany do PFU oraz przywołane dokumenty i warunki techniczne są każdorazowo weryfikowane w trakcie dokonywanych uzgodnień z poszczególnymi komórkami organizacyjnymi Urzędu Miasta Krakowa oraz miejskimi jednostkami organizacyjnym. Projektant wykonał również zgodnie z PFU pomiary ruchu i analizy, które zostały uzgodnione z właściwymi podmiotami. Ponadto projektant wychodząc naprzeciw oczekiwaniom inwestora wykonał dodatkową, nieobjętą zamówieniem, prognozę ruchu dla alternatywnego wariantu przekroju użytkowego ul. Meisnera. Natomiast inwestor w swoim piśmie z dnia 9 listopada 2021 r. znak: PPP.461.5.2021 zdecydował o wariancie przyjętym do dalszych prac projektowych (pismo w sprawie wyboru wariantu przekroju użytkowego i prognozy ruchu). Podkreślenia również wymaga fakt, że projektant realizuje projekt zgodnie z warunkami umowy oraz otrzymanymi poleceniami zmian oraz warunkami technicznym, jak również bieżącymi i kolejnymi uzgadnianymi warunkami i wytycznymi inwestora i jednostek miejskich.
- Każde zdarzenie, które obiektywnie powoduje konieczność aktualizacji harmonogramu realizacji prac projektowych jest zgłaszane w trybie zgodnym z warunkami umowy i kontraktu. Projektant musi również uwzględniać oczekiwania i wymogi PFU oraz miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. W przypadku zmiany oczekiwań dla uzgodnionych dotychczas rozwiązań projektowych konieczne jest wydanie szczegółowych wytycznych i polecenia zmiany w treści projektu.

5. Zwiększenie transparentności i partycypacji społecznej

Nawiązując do kwestii zwiększenia transparentności i partycypacji społecznej w zakresie projektowania inwestycji pragnę wskazać, że projektant na bieżąco przekazuje inwestorowi oraz właściwym podmiotom opracowywane rozwiązania projektowe, w celu ich

uzgodnienia. Ponadto w przypadku przekazania rozwiązań projektowych w trakcie organizowanych w tym zakresie spotkań z udziałem inwestora, który opisuje ich obecny stan zaawansowania oraz kształt zastosowanych rozwiązań. Zgodnie z zawartą z inwestorem umową, projektant ma obowiązek wykonania wizualizacji w terminie sześciu tygodni od jej ostatecznego uzgodnienia.

Dodatkowo należy podkreślić, iż w sytuacji rozpatrywania postulatów dotyczących zmian projektowych, a także przeprowadzania analiz w powyższym zakresie, udostępnianie opinii publicznej rozwiązań może nastąpić w sytuacji, gdy są one wewnętrznie zweryfikowane i potwierdzone przez jednostki miejskie. W sytuacji zamieszczania do wglądu strony społecznej dokumentacji w wersji niepełnej lub tzw. roboczej mogłoby skutkować błędnym odbiorem zawartych w niej informacji.

Jednocześnie informuję, że do dyspozycji mieszkańców, jak i wszystkich zainteresowanych niniejszą inwestycją osób przewidziane zostało (zarówno przez Zarząd Dróg Miasta Krakowa, jak i partnera prywatnego tj. konsorcjum firm PPP Solutions Polska i Gulermak Agir Sanayi Insaat ve Taahhu) wiele kanałów kontaktu, m.in. profile w mediach społecznościowych, stronę internetową, telefon kontaktowy oraz adres poczty elektronicznej, pod które można kierować zapytania oraz uwagi. Podkreślenia wymaga, że Zarząd Dróg Miasta Krakowa wraz z partnerem prywatnym brał również udział w organizowanych przez Rady Dzielnicy III Prądnik Czerwony oraz Rady Dzielnicy XV Mistrzejowice sesjach (lipiec 2021 r.). Stosowne informacje w sprawie inwestycji zostały także przedstawione na LXVIII sesji Rady Miasta Krakowa w dniu 6 października 2021 r. W ramach Mobilnego Punktu Informacyjnego zlokalizowanego w listopadzie 2021 r. na Rondzie Młyńskim możliwe było uzyskanie przez osoby zainteresowane informacji dotyczących inwestycji od partnera prywatnego. W planach jest również otwarcie stałego punktu informacyjnego w rejonie przyszłej budowy.

Podkreślenia wymaga, że dotychczasowe ograniczenia w udostępnianiu żądanych materiałów i dokumentacji wynikały m.in. z braku dostępności na określonym etapie do przygotowanego przez projektanta opracowania.

Niemniej jednak zaakcentowania wymaga fakt, że zgodnie z wymogami banków projekt inwestycji jest nadzorowany – także pod względem środowiskowym i społecznym – przez niezależnych audytorów, a trwający obecnie proces uzyskiwania decyzji ZRID podlega kontroli wielu podmiotów (w tym strony społecznej). Powyższe okoliczności potwierdzają zatem, iż przedmiotowa inwestycja realizowana jest w sposób transparentny.

6. Dostosowanie projektu do obowiązujących aktów prawa

Odnosząc się również do postulatu cyt. „**dostosowania projektu do obowiązujących aktów prawa, w tym prawa miejscowego**” oraz mając na uwadze konieczność uwzględnienia przepisów prawa w zakresie realizacji ww. inwestycji informuję, że kwestie związane z wydawaniem zezwolenia na realizację inwestycji drogowej w formie decyzji administracyjnej przez właściwego wojewodę w stosunku do dróg krajowych i wojewódzkich lub starostę w stosunku do dróg powiatowych i gminnych uregulowane są w ustawie z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z 2022 r. poz. 176).

W myśl regulacji ww. ustawy, każdej ze stron objętej decyzją o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej przysługuje prawo do odwołania się do organu wyższego szczebla, tj. od decyzji starosty do wojewody, a od decyzji wojewody do ministra właściwego do spraw

budownictwa, planowania i zagospodarowania przestrzennego oraz mieszkalnictwa. Jednocześnie podkreślenia wymaga, że w przypadku, gdy decyzja ZRID naruszałaby obowiązujące przepisy prawa, stanowiłoby to podstawę do jej uchylecia przez organ odwoławczy.

Mając jednocześnie na uwadze wyrażoną w treści petycji chęć odbycia spotkania informuję, że w przypadku, gdy podtrzymuje Pan tę wolę, proszę o umówienie się na dogodny termin - kontakt do sekretariatu: tel. 12 6161265, 12 6161987, adres e-mail: ZP.Andrzej.Kulig@um.krakow.pl.

Wyrażam nadzieję, że powyższe wyjaśnienia zostaną przez Pana przyjęte oraz zwracam się z prośbą o poinformowanie o treści niniejszego pisma wszystkich zainteresowanych przedmiotową sprawą osób.

Z poważaniem,



z up. PREZYDENTA MIASTA
Andrzej Kulig
Zastępca Prezydenta Miasta Krakowa

Otrzymują:

1. Adresat,
2. aa

Do wiadomości:

1. Zarząd Dróg Miasta Krakowa,
2. Zarząd Inwestycji Miejskich w Krakowie,
3. Wydział Miejskiego Inżyniera Ruchu UMK,
4. Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie,
5. Wydział Gospodarki Komunalnej i Klimatu UMK,
6. Wydział Kształtowania Środowiska UMK,
7. Wydział Architektury i Urbanistyki UMK,
8. Kancelaria Prezydenta UMK,
9. aa