



**REGIONALNY DYREKTOR  
OCHRONY ŚRODOWISKA  
W GDAŃSKU**

RDOŚ-Gd-WOO.420.65.2023.ES.42  
za dowodem doręczenia

Gdańsk, dnia 16 stycznia 2025 r.

**DECYZJA**

Na podstawie art. 75 ust. 1 pkt. 1 lit. t, w związku z art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 80, art. 82 ust. 1 i art. 85 ust. 1 oraz ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (t. j. Dz. U. z 2024 r. poz. 1112 ze zm.), zwanej dalej *ustawą ooś*, § 2 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 sierpnia 2023 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2023 r. poz. 1724), w związku z § 3 ust. 1 pkt 60, 62, 58, 67, 88 lit. d rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r. poz. 1839 ze zm.), art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t. j. Dz. U. z 2024 r. poz. 572), dalej *Kpa*, po rozpatrzeniu wniosku Inwestorów: Pomorska Kolej Metropolitalna S. A., Gmina Miasta Gdańska oraz Województwo Pomorskie, reprezentowanych przez: Pomorska Kolej Metropolitalna S. A., w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach,

biorąc pod uwagę zebrany w sprawie materiał dowodowy, w tym:

1. Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko dla inwestycji pn. „Rozwój infrastruktury transportowej w południowych dzielnicach Gdańska”, oprac. zespół autorów pod kierownictwem mgr Daniela Maranda, maj 2024 r., dalej raport ooś;
2. Aneks Nr 1 do raportu ooś, oprac. zespół autorów pod kierownictwem mgr Daniela Maranda, lipiec 2024 r.;
3. Aneks Nr 2 do raportu ooś, oprac. zespół autorów pod kierownictwem mgr Daniela Maranda, sierpień 2024 r.;
4. Opinię Pomorskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego znak ONS.9022.5.8.2023.AZ z dnia 05.10.2023 r. (wpływ 10.10.2023 r.);
5. Postanowienie Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku, znak GD.RZŚ.4900.56.2024.WW.2 z dnia 28.08.2024 r. (wpływ epuap 29.08.2024 r.);
6. wyniki przeprowadzonego postępowania z udziałem społeczeństwa;

po przeprowadzeniu oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko,

**orzekam:**

**I. Określić dla przedsięwzięcia pn.:**

**„Rozwój infrastruktury transportowej w południowych dzielnicach Gdańska”,**

**następujące środowiskowe uwarunkowania realizacji przedsięwzięcia:**

**1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia**

Zakres przedmiotowego przedsięwzięcia obejmuje budowę nowej, zelektryfikowanej linii kolejowej na odcinku od włączenia się w istniejącą linię kolejową nr 250 w kierunku południowych dzielnic m. Gdańska przez pętlę Łostowice – Świętokrzyska (wraz

z rozbudową funkcji przesiadkowych węzła integracyjnego Gdańsk Łostowice – Świętokrzyska) do węzła integracyjnego Gdańsk Świętokrzyska – węzeł Kowale wraz z budową tego węzła. W ramach niniejszego zamierzenia planuje się budowę 6 nowych obiektów obsługi podróżnych o roboczych nazwach tj. Gdańsk Trakt Św. Wojciecha, Gdańsk Madalińskiego, Gdańsk Łostowice – Świętokrzyska, Gdańsk Niepołomska, Gdańsk Wielkopolska oraz Gdańsk Świętokrzyska – węzeł Kowale. W ramach inwestycji przewiduje się również m. in. budowę układu drogowego: zadania drogowego nr 1: „Budowa bezkolizyjnego przekroczenia magistrali kolejowej E-65 i Traktu Św. Wojciecha poprzez tzw. ulicę Nową Sandomierską”; budowę zadania drogowego nr 2: „Budowa II etapu ul. Nowej Świętokrzyskiej na odcinku od ul. Kampinoskiej do ul. Świętokrzyskiej w rejonie węzła Kowale”; budowę układu pieszego, pieszo-rowerowego, infrastruktury parkingowej;

**2. Warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich:**

**2.1. Etap realizacji:**

- 2.1.1. zaplecza budowy, bazy materiałowo-sprzętowej, miejsca gromadzenia odpadów, miejsca postoju maszyn lokalizować w pierwszej kolejności na terenach przekształconych antropogenicznie, stosując zasadę minimalizacji zajęcia terenu i przekształcenia jego powierzchni, poza obszarami:
  - chronionymi akustycznie,
  - obiektów zabytkowych, stanowisk archeologicznych,
  - podmokłymi oraz w odległości min. 50 m od cieków, w tym: Kanał Raduni, Potok Oruński, Potok Maćkowy oraz Potok Kowalski,
  - Zespołu Przyrodniczo-Krajobrazowego Dolina Potoku Oruńskiego,
  - występowania gatunków roślin, grzybów i zwierząt objętych ochroną gatunkową na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o *ochronie przyrody* (tekst jedn. Dz. U z 2024 r. poz. 1478 ze zm.), siedlisk przyrodniczych oraz gatunków będących przedmiotem zainteresowania Wspólnoty, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 13 kwietnia 2010 r. w *sprawie siedlisk przyrodniczych oraz gatunków będących przedmiotem zainteresowania Wspólnoty, a także kryteriów wyboru obszarów kwalifikujących się do uznania lub wyznaczenia jako obszary Natura 2000* (tekst jedn. Dz. U. z 2014 r., poz. 1713);
- 2.1.2. zabiegi związane z tankowaniem sprzętu drobnego, konserwacją i naprawami maszyn i urządzeń wykonywać w miejscach do tego odpowiednio przystosowanych, o podłożu zabezpieczonym, aby wykluczyć zanieczyszczenie środowiska gruntowego – wodnego;
- 2.1.3. bazy materiałowe, miejsca składowania odpadów, parkingi oraz miejsca obsługi technicznej środków transportowych i sprzętu budowlanego, w przypadku, gdy przechowywane materiały stanowią zagrożenia dla środowiska gruntowo – wodnego, w celu zapobieżenia przenikania zanieczyszczeń do gruntu i wód zabezpieczyć poprzez ich utwardzenie i uszczelnienie oraz zapewnić dostępność sorbentów, właściwych w zakresie ilości i rodzaju do potencjalnego zagrożenia, mogącego wystąpić w następstwie sytuacji awaryjnych. W przypadku wycieku substancji ropopochodnych należy je niezwłocznie usunąć lub zneutralizować;
- 2.1.4. stosować sprawny sprzęt budowlany, w celu zmniejszenia ryzyka niekontrolowanego przedostania się do wód i do gruntu paliw, smarów i olejów;

- 2.1.5. prace związane z realizacją planowanego przedsięwzięcia prowadzić z należytą ostrożnością w celu minimalizacji ryzyka zaistnienia awarii i potencjalnego zanieczyszczenia środowiska gruntowo - wodnego;
- 2.1.6. przestrzegać odpowiedniej i terminowej konserwacji maszyn i urządzeń, ze szczególnym uwzględnieniem szczelności układów silnikowych i hydraulicznych;
- 2.1.7. zastosować technologie minimalizujące rozprzestrzenianie się pyłów, między innymi: materiały sypkie przywozić i magazynować w sposób ograniczający emisję wtórną (np. przechowywać pod plandekami, przewozić stosując „przykrycia” nacze), plac budowy i drogi dojazdowe utrzymywać w należytym porządku, teren budowy (w szczególności drogi technologiczne i dojazdowe), zraszać wodą, w celu ograniczenia wtórnego pylenia w okresie niekorzystnych warunków meteorologicznych (długotrwały brak opadów i wiatr), unikać składowania nadmiernej ilości materiałów budowlanych na placu budowy;
- 2.1.8. wszelkie sypkie materiały, np. kruszywo, ziemia z wykopów, gromadzić w wyznaczonych miejscach, w sposób uniemożliwiający ich wymywanie do systemów odwodnienia na skutek odpływu wód opadowych;
- 2.1.9. stosować materiały sypkie o podwyższonej wilgotności. W przypadku, jeżeli materiały sypkie będą charakteryzowały się niską wilgotnością, zraszać je podczas przesypu;
- 2.1.10. w celu minimalizacji i ograniczenia oddziaływań związanych z emisją hałasu, vibracji i zanieczyszczeń do powietrza, uciążliwe prace budowlane (przede wszystkim prace hałaśliwe oraz związane z wykorzystywaniem ciężkiego sprzętu/transportu, w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem, prowadzić wyłącznie w porze dziennej, tj.: w godz. 6:00 – 22:00, poza okresem niedziel i dni świątecznych (z wyjątkiem prac wymagających ciągłości technologicznej));
- 2.1.11. ograniczyć stosowanie urządzeń wibracyjnych o wysokich częstotliwościach drgań w miejscach, gdzie zabudowa zlokalizowana jest w odległości mniejszej niż 20 m od planowanego źródła drgań technologicznych;
- 2.1.12. w trakcie robót mogących stanowić źródło oddziaływań w zakresie dźwięku i wibracji na bieżąco kontrolować ich zasięg i w razie wystąpienia skutków niepożądanych, natychmiast wstrzymać roboty i podjąć adekwatne środki zaradcze wskazane w pkt 2.1.13;
- 2.1.13. na etapie realizacji kontrola wpływu drgań winna obejmować:
  - wykonanie inwentaryzacji fotograficznej stanu elewacji i wewnętrznej części budynków i obiektów usytuowanych w najbliższym sąsiedztwie projektowanej inwestycji, bezpośrednio przed rozpoczęciem prac rozbiórkowych i budowlanych,
  - założenie na istniejące zarysowania lub pęknięcia plomb wraz z ich zinwentaryzowaniem,
  - zamontowanie reperów i wibrografów w charakterystycznych miejscach w najbliższych budynkach i obiektach (ściany, stropy itp.) wraz z obowiązkowym prowadzeniem dziennika pomiarów ewentualnych drgań i osiadań;
- 2.1.14. w trakcie prowadzenia prac rozbiórkowych stosować etapowanie prac, co pozwoli uniknąć kumulacji oddziaływań;
- 2.1.15. ograniczyć prędkość i tonaż pojazdów ciężkich dostarczających materiał w rejonie zabudowy;

- 2.1.16. drogi dojazdowe wytyczać w jak największych odległościach od zabudowy mieszkaniowej, zabytków, w miarę możliwości w oparciu o istniejącą sieć dróg;
- 2.1.17. przed rozpoczęciem prac budowlanych przeprowadzić inwentaryzację uszkodzeń budowli (w tym obiektów zabytkowych) znajdujących się w odległości do 50 m od obszaru prac budowlanych – stanowiącą podstawę do weryfikacji ewentualnych uszkodzeń powstałych w wyniku realizacji zamierzenia;
- 2.1.18. masy ziemne zagospodarować w jak największym stopniu w obrębie terenu inwestycji;
- 2.1.19. zapewnić drożność rowów drogowych oraz innych elementów odwodnienia;
- 2.1.20. na urządzeniach odprowadzających wody opadowe i roztopowe z rowów drogowych zaprojektować wyloty, w których odpływ można zamknąć np. poduszką sorbentową, balonem i powstrzymać ewentualny wyciek substancji szkodliwych, w tym węglowodorów ropopochodnych;
- 2.1.21. prace polegające na przebudowie Potoku Maćkowego prowadzić z zachowaniem ciągłości przepływu wody przez projektowane przepusty, przechodzące nad konstrukcją tunelu linii kolejowej;
- 2.1.22. na etapie realizacji naziemnego parkingu wodę pobierać z sieci wodociągowej;
- 2.1.23. ścieki socjalno-bytowe podczas fazy budowy naziemnego parkingu gromadzić w zbiornikach bezodpływowych i przekazywać specjalistycznym firmom;
- 2.1.24. powstające odpady magazynować selektywnie w wyznaczonych i przystosowanych do tego celu miejscach na utwardzonym oraz szczelnym podłożu, aby wykluczyć wpływ warunków atmosferycznych na zanieczyszczenie środowiska wodno-gruntowego;
- 2.1.25. odpady niebezpieczne magazynować w sposób wykluczający ich przenikanie do ziemi i wód np. w szczelnych pojemnikach odpornych na działania odpadów, w przypadku zanieczyszczonych mas ziemnych np. poprzez zabezpieczenie folią;
- 2.1.26. prace na odcinku gdzie linia kolejowa i układ drogowy przecina ciek, prowadzić z zastosowaniem rozwiązań technicznych i organizacyjnych zabezpieczających przed niszczeniem brzegów, zwężeniem koryta, ograniczeniem swobodnego przepływu wód, zasypywaniem cieku oraz przedostaniem się substancji chemicznych odpadów i makrozawiesin do wód powierzchniowych, np. poprzez wygrodenienie przegrodami przeciwmulowymi/plotkami z geowłókniny, zastosowanie mat, folii zabezpieczających i siatek lub prowadzenie prac z brzegu cieku;
- 2.1.27. przy pracach związanych z budową mostów lub przepustów nie ograniczać istniejącego światła mostów oraz wymiarów przepustów tak aby zapewnić swobodny przepływ wód;
- 2.1.28. w trakcie prowadzenia prac budowlanych w obrębie cieków zabrania się wjazdu maszyn do wody płynącej;
- 2.1.29. do umocnień dna i brzegów stosować materiały naturalne (głazy, kamień itp.), tam gdzie tylko pozwala na to reżim technologiczny;
- 2.1.30. w toku realizacji przedsięwzięcia zapewnić nadzór przyrodniczy, do zadań którego będą należały w szczególności:
  - kontrola terenu robót, w tym zbiorników wodnych, zastoisk pod kątem występowania gatunków chronionych i podejmowanie koniecznych działań minimalizujących, w tym odławianie, a także przenoszenie osobników poza zasięg robót;



- kontrola wykopów pod kątem obecności małych zwierząt – bezpośrednio przed zasypaniem wykopów;
  - kontrola obiektów, zarówno budowlanych, inżynieryjnych, przeznaczonych do przebudowy lub rozbiórki, pod kątem zasiedlenia przez gatunki chronione, w tym ptaki i nietoperze;
  - kontrola zasiedlenia zadrzewień przewidzianych do wycinki pod kątem zasiedlenia przez gatunki chronione, w tym ptaki i nietoperze;
  - nadzór sposobu i zakresu podejmowanych prac w zasięgu cennych siedlisk przyrodniczych oraz zabezpieczenia płatów ww. siedlisk i stanowisk chronionych gatunków roślin i grzybów;
- 2.1.31. wycinkę drzew i krzewów przeprowadzić poza okresem lęgowym ptaków (tj. poza okresem od 1 marca do 31 sierpnia). W przypadku zaistnienia potrzeby dokonania prac w ww. okresie, możliwe będzie ich wykonanie jedynie w przypadku potwierdzenia przez osobę posiadającą wiedzę i kompetencje z zakresu ornitologii, iż przedmiotowy teren nie jest wykorzystywany przez chronione gatunki ptaków, jako miejsce gniazdowania, co należy potwierdzić wpisem do protokołu z nadzoru przyrodniczego. Przeprowadzić kontrolę drzew nie wcześniej niż 3 dni przed planowaną wycinką. W przypadku stwierdzenia lęgów, prace należy rozpocząć po ich wyprowadzeniu;
- 2.1.32. powstałe podczas prowadzenia robót hałdy humusu lub ziemi, których kąt nachylenia może sprzyjać zakładaniu gniazd/nor przez jaskółki brzegówki, zabezpieczyć po konsultacji z nadzorem przyrodniczym np. geowłókniną - dotyczy to szczególnie okresu wiosenno-letniego (od początku kwietnia do końca lipca). W przypadku stwierdzenia gniazd jaskółki brzegówki na terenie budowy, miejsca te należy odpowiednio zabezpieczyć i oznaczyć do czasu zakończenia lęgów;
- 2.1.33. na przyległych terenach leśnych (w oddaleniu minimum 200 m od terenu inwestycji) zawiesić budki lęgowe w ilości odpowiadającej uszczupleniu bazy lęgowej awifauny spowodowanej realizacją przedsięwzięcia. Liczba budek lęgowych powinna rekompensować utratę siedlisk w stosunku 20 budek różnych typów (5 szt. typ A, 5 szt. typ A1, 5 szt. typ B, 3 szt. typ P, 2 szt. typ D). Lokalizacje budek do powieszenia uzgodnić z ornitologiem oraz miejscowym Nadleśnictwem na etapie realizacji inwestycji;
- 2.1.34. wycinkę drzew o pierśnicy większej niż 50 cm prowadzić pod nadzorem chiropterologa. Przeprowadzić kontrolę drzew nie wcześniej niż 3 dni przed planowaną wycinką w terminie od początku kwietnia do końca października lub nie wcześniej niż 7 dni od początku listopada do końca marca. W przypadku zasiedlenia wstrzymać wycinkę do czasu opuszczenia kryjówki lub uzyskania właściwej decyzji derogacyjnej z zakresu ochrony gatunkowej;
- 2.1.35. na przyległych terenach leśnych (w oddaleniu minimum 200 m od terenu inwestycji) zawiesić skrzynki dla nietoperzy: typu Stratmann - 5 szt., typu szczelinowego („mopkowe”) – 5 szt., walce trocinobetonowe – 3 szt.;
- 2.1.36. w związku z likwidacją przepustu stanowiącego miejsce zimowania nocka rudego *Myotis daubentonii* oraz nocka Natterera *Myotis nattereri* wykonać zimowiska zastępcze w postaci schronień dla nietoperzy, tj. bloczków keramzytobetonowych izolowanych styrodurem lub innych elementów pełniących funkcje mikroukryć w zimowiskach dla nietoperzy;
- 2.1.37. wykonać nasadzenia drzew i krzewów. Gatunki wykorzystane do nasadzeń muszą być rodzime dla lokalnej dendroflory i dostosowane do lokalnych warunków siedliskowych. Wykluczyć stosowanie do nasadzeń gatunków

obcych. Nasadzenia prowadzić pod nadzorem przyrodniczym, który skontroluje ich zgodność z lokalnymi warunkami siedliskowymi;

2.1.38. drzewa i krzewy niepodlegające usunięciu, a pozostające w zasięgu prac, zabezpieczyć na czas prowadzenia robót przed:

- możliwością mechanicznego uszkodzenia, np. poprzez odeskowanie pni drzew – na podkładzie z rur drenarskich lub mat słomianych pokrywających powierzchnię drzewa pod odeskowaniem;
- fizycznym uszkodzeniem krzewów, np. poprzez wygradzenie obszaru występowania krzewów np. taśmą;
- przesuszeniem bryły korzeniowej, np. poprzez zastosowanie mat ograniczających transpirację oraz prowadzenie wykopów w ich sąsiedztwie krótkimi odcinkami, ograniczając czas otwarcia wykopów;
- mechanicznym uszkodzeniem bryły korzeniowej, np. poprzez prowadzenie prac w bezpośrednim sąsiedztwie systemów korzeniowych drzew i krzewów, w sposób ręczny, o ile pozwala na to technologia prac; powstałe ewentualne uszkodzenia mechaniczne pni i korzeni zabezpieczyć preparatem grzybobójczym;

2.1.39 nie składować cementu, kruszywa, olejów, paliw, materiału ziemnego oraz materiałów budowlanych w obrębie pni drzew, nie dopuszczać do poruszania się sprzętu mechanicznego, zaś wszelkie prace ziemne w tych miejscach wykonywać ręcznie z zachowaniem maksymalnej liczby korzeni;

2.1.40 w zasięgu koron i w odległości 2 m od obrysu korony drzew, przeznaczonych do pozostawienia, nie zmieniać poziomu gruntu, a wszelkie wykopy zasypywać w jak najkrótszym czasie, w przypadku bezwzględnej konieczności zmiany poziomu gruntu wykonać systemy napowietrzające glebę;

2.1.41 zinwentaryzowane chronione gatunki roślin, które kolidują z przebiegiem inwestycji przed rozpoczęciem prac budowlanych w miarę możliwości przenieść na stanowiska zastępcze:

Lp.	Orientacyjny kilometr	Odległość od linii [m]	Strona	Nazwa	Nazwa łacińska
1	0+481	67	lewa	rokitnik zwyczajny	<i>Hippophae rhamnoides</i>
2	4+485	11	prawa	rokitnik zwyczajny	<i>Hippophae rhamnoides</i>
3	4+505	15	prawa	rokitnik zwyczajny	<i>Hippophae rhamnoides</i>
4	4+537	5	prawa	rokitnik zwyczajny	<i>Hippophae rhamnoides</i>
5	4+926	6	lewa	rokitnik zwyczajny	<i>Hippophae rhamnoides</i>
6	4+943	7	lewa	rokitnik zwyczajny	<i>Hippophae rhamnoides</i>
7	5+369	136	lewa	rokitnik zwyczajny	<i>Hippophae rhamnoides</i>

8	5+371	29	prawa	rokitnik zwyczajny	<i>Hippophae rhamnoides</i>
9	5+376	97	lewa	rokitnik zwyczajny	<i>Hippophae rhamnoides</i>
10	5+376	204	lewa	rokitnik zwyczajny	<i>Hippophae rhamnoides</i>
11	5+379	87	lewa	rokitnik zwyczajny	<i>Hippophae rhamnoides</i>
12	5+383	13	prawa	rokitnik zwyczajny	<i>Hippophae rhamnoides</i>
13	5+393	183	lewa	rokitnik zwyczajny	<i>Hippophae rhamnoides</i>
14	5+415	150	lewa	rokitnik zwyczajny	<i>Hippophae rhamnoides</i>
15	5+415	152	lewa	rokitnik zwyczajny	<i>Hippophae rhamnoides</i>
16	5+421	83	lewa	rokitnik zwyczajny	<i>Hippophae rhamnoides</i>
17	5+426	115	lewa	rokitnik zwyczajny	<i>Hippophae rhamnoides</i>

Stanowiska zastępcze powinny odpowiadać wymaganiom siedliskowym przesadzanych roślin. Ewentualne przenoszenie prowadzić pod nadzorem botanika. Wyniki nadzoru odpowiednio udokumentować wpisem do protokołu z nadzoru przyrodniczego;

- 2.1.42 zabezpieczyć przed naruszeniem, bądź zniszczeniem zinwentaryzowane stanowiska roślin chronionych, w tym poprzez tymczasowe wygradzenie z wykorzystaniem taśmy ostrzegawczej (w jaskrawym kolorze, o szerokości minimum 3 cm) wraz z informacją o zakazie wstępu:

Lp.	Orientacyjny kilometr	Odległość od linii [m]	Strona	Nazwa	Nazwa łacińska
1	-1+135	273	prawa	jarzab szwedzki	<i>Sorbus intermedia</i>
2	0+110	263	lewa	grzybienie białe	<i>Nymphaea alba</i>
3	4+450	139	prawa	rokitnik zwyczajny	<i>Hippophae rhamnoides</i>
4	4+506	104	lewa	rokitnik zwyczajny	<i>Hippophae rhamnoides</i>
5	4+511	63	lewa	rokitnik zwyczajny	<i>Hippophae rhamnoides</i>
6	4+512	95	lewa	rokitnik zwyczajny	<i>Hippophae rhamnoides</i>
7	4+523	153	lewa	rokitnik zwyczajny	<i>Hippophae rhamnoides</i>
8	4+523	79	lewa	rokitnik zwyczajny	<i>Hippophae rhamnoides</i>

9	4+529	114	lewa	rokitnik zwyczajny	<i>Hippophae rhamnoides</i>
10	4+533	43	lewa	rokitnik zwyczajny	<i>Hippophae rhamnoides</i>
11	4+539	139	lewa	rokitnik zwyczajny	<i>Hippophae rhamnoides</i>
12	5+154	215	prawa	grzybień białe	<i>Nymphaea alba</i>
13	5+397	193	lewa	rokitnik zwyczajny	<i>Hippophae rhamnoides</i>
14	5+420	165	lewa	rokitnik zwyczajny	<i>Hippophae rhamnoides</i>
15	5+442	238	lewa	rokitnik zwyczajny	<i>Hippophae rhamnoides</i>
16	7+534	193	lewa	jarząb szwedzki	<i>Sorbus intermedia</i>
17	7+534	244	prawa	rokitnik zwyczajny	<i>Hippophae rhamnoides</i>
18	7+534	236	prawa	rokitnik zwyczajny	<i>Hippophae rhamnoides</i>
19	7+534	212	prawa	rokitnik zwyczajny	<i>Hippophae rhamnoides</i>
20	7+534	247	prawa	rokitnik zwyczajny	<i>Hippophae rhamnoides</i>
21	7+534	136	prawa	rokitnik zwyczajny	<i>Hippophae rhamnoides</i>
22	7+534	143	prawa	rokitnik zwyczajny	<i>Hippophae rhamnoides</i>
23	7+534	201	lewa	rokitnik zwyczajny	<i>Hippophae rhamnoides</i>
24	7+534	260	prawa	rokitnik zwyczajny	<i>Hippophae rhamnoides</i>
25	7+534	298	lewa	rokitnik zwyczajny	<i>Hippophae rhamnoides</i>

- 2.1.43 plac budowy wyposażyć w oświetlenie energooszczędne;
- 2.1.44 podczas prowadzenia wykopów w miejscach wskazanych przez nadzór przyrodniczy zabezpieczyć plac robót płotkiem z siatki herpetologicznej lub innego materiału pełniącego funkcję zabezpieczenia przed przedostaniem się do nich małych zwierząt.
- 2.1.45 Każdorazowo przed rozpoczęciem prac przeprowadzać kontrolę wykopów; uwięzione zwierzęta niezwłocznie przenieść poza teren objęty pracami, na właściwe dla nich siedlisko; przenoszenie prowadzić pod nadzorem przyrodnika oraz przy użyciu rękawiczek ochronnych; używany do tego sprzęt dezynfekować, wdrożenie i realizację zastosowanych rozwiązań monitorować na etapie budowy przez przyrodnika;
- 2.1.46 teren budowy znajdujący się w rejonie potencjalnego występowania płazów stwierdzonych na podstawie inwentaryzacji przyrodniczej i wytypowanych przez nadzór przyrodniczy, poddawać regularnym kontrolom w trakcie całego okresu aktywności gatunków płazów (tj. w okresie od 15 lutego do 15 listopada). W okresie wiosennych i jesiennych migracji, tj. od 1 marca do 15 maja oraz od 15 sierpnia do 15 października miejsca mogące stanowić pułapki dla płazów (w tym wykopy, zastoiska wodne, koleiny) kontrolować dwa razy dziennie (rano i wieczorem), w pozostałym okresie (tj. od 15 lutego do 1 marca, od 15 maja do 15 sierpnia oraz od 15 października do 15 listopada) raz dziennie. Osobniki gatunków płazów i gadów będące w kolizji z planowaną inwestycją, przed rozpoczęciem prac odłowić i przenieść na stanowiska zastępcze poza

granicami terenu inwestycyjnego z uwzględnieniem wymagań siedliskowych tych gatunków. Ww. czynności prowadzić pod bezpośrednim nadzorem specjalisty herpetologa. Wyniki nadzoru odpowiednio udokumentować wpisem do protokołu z nadzoru przyrodniczego;

- 2.1.47 likwidację zbiorników (częściową), zalewisk/rozlewisk przeznaczonych do zniszczenia prowadzić poza ww. okresem aktywności płazów. W uzasadnionych technologia prac przypadkach dopuszcza się realizację działań w wyłączonym okresie, jeśli nadzór przyrodniczy specjalisty posiadającego wiedzę z zakresu herpetologii potwierdzi, że zbiorniki lub zalewiska/rozlewiska nie stanowią miejsca występowania, w tym zimowania płazów, tj. proces odłowy zwierząt rozpoczął się i został zakończony przed podjęciem działań związanych z likwidacją zbiornika, zalewisk/rozlewisk;
- 2.1.48 podczas prac związanych z częściową likwidacją zbiorników i zalewisk stale kontrolować szczelność wygradzeń herpetologicznych. Po zakończeniu prac wygradzenia należy zdemontować.

## **2.2. Etap eksploatacji:**

- 2.2.1. utrzymywać nawierzchnię torowisk, dróg, rowów odwadniających w stanie umożliwiającym ich prawidłowe funkcjonowanie;
- 2.2.2. zapewnić eksploatację systemów odwadniających, w tym prowadzić ich systematyczną konserwację w celu utrzymania ich w pełnej sprawności celem ochrony wód powierzchniowych i podziemnych przed przedostawaniem się do nich zanieczyszczeń;
- 2.2.3. do czyszczenia torowiska stosować biodegradowalne środki ochrony roślin;
- 2.2.4. prowadzić (w trakcie całego horyzontu czasu eksploatacji linii kolejowej) monitoring stanu całej infrastruktury kolejowej i na bieżąco usuwać wszelkie powstałe awarie, mogące spowodować negatywne oddziaływanie linii kolejowej na środowisko;
- 2.2.5. systematycznie prowadzić przeglądy oraz prace konserwatorskie wszystkich urządzeń automatyki oraz sieci trakcyjnej;
- 2.2.6. w ciągu 5 lat po likwidacji zbiornika wodnego odławiać pojawiające się tam płazy i przenosić z uwzględnieniem wymagań siedliskowych tych gatunków. Ww. czynności prowadzi pod bezpośrednim nadzorem specjalisty herpetologa;
- 2.2.7. na etapie eksploatacji naziemnego parkingu wodę pobierać z sieci wodociągowej;
- 2.2.8. ścieki socjalnobytowe z pomieszczeń służbowych odprowadzać do kanalizacji sanitarnej;
- 2.2.9. wody opadowe i roztopowe z rejonu linii kolejowej, obiektów kubaturowych oraz infrastruktury drogowej odprowadzać grawitacyjnie lub poprzez tłoczenie za pomocą układu pompowego do naturalnych cieków wodnych, zbiorników retencyjnych, kanałów, sieci kanalizacji deszczowej lub do gruntu;
- 2.2.10. wody opadowe i roztopowe z terenów utwardzonych naziemnego parkingu odprowadzać po podczyszczeniu w separatorze z osadnikiem do kanalizacji deszczowej.

## **2.3 Etap likwidacji:**

- 2.3.1 ekipę rozbiórkową wyposażyć w sorbenty umożliwiające neutralizację ewentualnych wycieków ropopochodnych z pojazdów;

- 2.3.2 prace rozbiórkowe monitorować w zakresie przestrzegania zasad ochrony środowiska oraz prowadzenia dokumentacji zapewniającej kontrolę i inwentaryzację powstających odpadów;
- 2.3.3 prace rozbiórkowe wykonywać wyłącznie w porze dziennej;
- 2.3.4 w porze suchej ograniczyć emisję pyłu poprzez zwilżanie nawierzchni terenu rozbiórki.

**3. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w projekcie budowlanym:**

- 3.1. zastosować środki ochrony akustycznej w następujących lokalizacjach i o następujących parametrach:

3.1.1. Tłumiki:

Lp.	Orientacyjny kilometraż od	Orientacyjny kilometraż do	Długość linii kolejowej [m]
1	1+512	1+577	65
2	1+833	1+898	65
3	2+038	2+196	157
4	2+547	2+654	107
5	5+265	5+335	70

3.1.2. Ekran akustyczny:

Nazwa ekranu	Orientacyjny kilometraż [wg. kilometraża linii kolejowej]		Strona linii kolejowej	Długość [m]	Wysokość [m]
	od	do			
1	1+212	1+266	Prawa	56	3
2A	3+977	4+055	Prawa	71	4,5
2B	4+055	4+200	Prawa	144	5,5
3	4+567	4+687	Prawa	117	5
4	4+764	4+933	Prawa	170	5
5	4+937	5+062	Prawa	125	3
6A	5+006	5+063	Prawa	58	3
6B	5+063	5+098	Prawa	35	4
7	5+121	5+158	Prawa	39	8
8	5+156	5+269	Prawa	109	8
9	5+264	5+342	Prawa	76	4
10A	5+608	5+668	Prawa	55	6
10B	5+668	5+751	Prawa	89	8
11	6+945	6+945	Prawa	101	5
12	6+950	6+950	Lewa	86	6
13	6+700	6+750	Prawa	60	4
14	3+720	3+790	Prawa	136	6

Nazwa ekranu	Orientacyjny kilometraż [wg. kilometraża linii kolejowej]		Strona linii kolejowej	Długość [m]	Wysokość [m]
	od	do			
15A	3+790	3+930	Prawa	141	8
15B	3+930	3+945	Prawa	23	6

3.2. na etapie funkcjonowania zapewnić minimum 5-centymetrową szczelinę pomiędzy podstawą szyny a podsypką, celem zapewnienia możliwości migracji małych zwierząt;

3.3. wykonać badania geotechniczne pozwalające na ustalenie geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych projektowanej inwestycji. W szczególności badania geotechniczne powinny określić przydatność gruntów podłoża do właściwego i bezpiecznego zaprojektowania wszystkich obiektów budowlanych i ich zabezpieczenia przed ewentualnym wpływem niekorzystnych zjawisk i procesów geodynamicznych oraz umożliwić:

- wybór właściwej metody posadowienia obiektów budowlanych;
- dobór odpowiednich metod wzmocnienia podłoża;
- wybór sposobu prowadzenia robót ziemnych, dobór odpowiedniej technologii odspojenia i wydobycia gruntów z wykopów oraz formowania nasypów;
- wybór odpowiedniej metody kontroli stanu technicznego budowli;

#### 4. Wymogi w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowej:

Nie określa się. Planowane przedsięwzięcie nie spełnia kryteriów, o których mowa w rozporządzeniu Ministra Rozwoju z dnia 29 stycznia 2016 r. w sprawie rodzajów i ilości znajdujących się w zakładzie substancji niebezpiecznych, decydujących o zaliczeniu zakładu do zakładu o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz. U. z 2016 r. poz. 138).

#### 5. Stanowisko w sprawie transgranicznego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w odniesieniu do przedsięwzięć, dla których przeprowadzono postępowanie dotyczące transgranicznego oddziaływania na środowisko:

Nie określa się. W związku z rodzajem i lokalizacją przedsięwzięcia, wykluczona jest możliwość oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na obszary położone poza granicami Polski zarówno na etapie realizacji jak i eksploatacji. Tut. organ nie znajduje więc przesłanek do przeprowadzenia postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko w kontekście transgranicznym.

#### II. Nałożyć na Wnioskodawcę obowiązek monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko i sporządzenia analizy porealizacyjnej:

II.1. Tut. organ nakłada obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej po upływie 12 miesięcy od oddania inwestycji do użytkowania i przedstawienia wyników w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania, w zakresie pomiarów weryfikacyjnych hałasu; pomiary kontrolne w ramach analizy porealizacyjnej powinny:

- II.1.1. zweryfikować dokładność prognoz akustycznych i prognoz natężenia ruchu, przedstawionych w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko;
- II.1.2. określić rzeczywistą wartość równoważnego poziomu dźwięku A w środowisku;
- II.1.3. potwierdzić dotrzymanie standardów akustycznych w środowisku lub wskazać na konieczność podjęcia dodatkowych działań, w tym utworzenia obszarów ograniczonego użytkowania; wykonać pomiary w następujących punktach pomiarowych opatrzonych receptorami nr:



Punkt pomiarowy	Receptor	Orientacyjny kilometraż LK	Strona
PDH-1	6	1+222	P(NW)
PDH-2	13	1+871	P(NW)
PDH-3	15	1+990	L(SE)
PDH-4	17	2+072	L(SE)
PDH-5	19	2+144	P(NW)
PDH-6	21	2+176	P(NW)
PDH-7	27	2+591	P(NW)
PDH-8	56	4+036	P(NW)
PDH-9	57	4+088	P(NW)
PDH-10	58	4+152	P(NW)
PDH-11	59	4+579	P(NW)
PDH-12	60	4+603	P(NW)
PDH-13	61	4+639	P(NW)
PDH-14	65	4+830	P(NW)
PDH-15	66	4+837	L(SE)
PDH-16	67	4+895	P(NW)
PDH-17	70	5+041	P(NW)
PDH-18	74	5+126	P(NW)
PDH-19	76	5+185	P(NW)
PDH-20	77	5+219	P(NW)
PDH-21	78	5+296	L(SE)
PDH-22	79	5+321	L(SE)
PDH-23	84	5+717	P(NW)
PDH-24	96	6+940	P(NW)
PDH-25	97	6+953	P(NW)
PDH-26	98	6+963	P(NW)
PDH-27	99	6+974	L(SE)
PDH-28	227	4+025	P(NW)
PDH-29	228	4+180	P(NW)
PDH-30	229	4+619	P(NW)
PDH-31	230	4+792	P(NW)
PDH-32	233	5+025	P(NW)
PDH-33	234	5+152	P(NW)
PDH-34	236	5+313	L(SE)
PDH-35	237	5+639	P(NW)

w przypadku, gdy wykazane zostaną przekroczenia dopuszczalnych wartości poziomów dźwięku w środowisku, podjąć dalsze działania przeciwhałasowe;

II.2. Prowadzić monitoring trwałości nasadzeń roślinności (drzew i krzewów) przez okres 3 sezonów wegetacyjnych licząc od następnego sezonu po oddaniu zrealizowanych w ramach inwestycji nasadzeń pod nadzorem dendrologa; jeżeli monitoring wykaże, że są ubytki w nasadzeniach, należy je uzupełnić. Wyniki monitoringu wraz z analizą zebranych danych i wnioskami z nich wynikającymi przedstawić Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Gdańsku w terminie 6 miesięcy od momentu zakończenia prowadzenia monitoringu;

II.3. Prowadzić inwentaryzację stanu technicznego budynków przed przystąpieniem do budowy i monitoring drgań w jej trakcie;

**III. Nałożyć na wnioskodawcę obowiązek przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko.**

Tutejszy organ **stwierdza potrzebę przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko**, w oparciu o art. 82 ust. 1 pkt. 4 ustawy ooś.

Posiadane na etapie wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dane na temat przedsięwzięcia nie pozwalają w pełni ocenić jego oddziaływania na środowisko, a tym samym określić pełne wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w projekcie budowlanym. Tut. organ wskazuje na brak m. in. jednoznacznej charakterystyki przedsięwzięcia – jej parametrów, liczby i lokalizacji budynków przeznaczonych do rozbiórki, uszczegółowionego zakres wycinki oraz nasadzeń, sposobu odprowadzenia wód opadowych i roztopowych; które zgodnie z przedłożoną dokumentacją zostaną określone po przyjęciu szczegółowych i ostatecznych rozwiązań projektowych.

W związku z powyższym koniecznym jest przeprowadzenie ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w oparciu o sporządzony projekt inwestycji, który będzie determinował parametry przyjętych rozwiązań.

- IV. **Uczynić charakterystykę przedsięwzięcia Załącznikiem nr 1 do niniejszej decyzji i jej integralną częścią.**
- V. **Uczynić wykaz działek, na których zostanie zrealizowane przedmiotowe przedsięwzięcie i na które będzie oddziaływać, Załącznikiem nr 2 do niniejszej decyzji i jej integralną częścią.**

#### **UZASADNIENIE**

W dniu 06.09.2023 r. do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku wpłynął wniosek Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S. A. z dnia 01.09.2023 r. o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia jw.

Do wniosku załączono m. in.:

- 1) kartę informacyjną przedsięwzięcia wraz z płytą CD (4 egzemplarze);
- 2) mapę w skali zapewniającej czytelność przedstawionych danych z zaznaczonym przewidywanym terenem, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz z zaznaczonym przewidywanym obszarem, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie, wraz z zapisem mapy w formie elektronicznej.

Zgodnie z art. 74 ust. 1 pkt 5, w związku z art. 59a ust. 4 pkt 1 i 2 ustawy o obowiązkach przedłożenia wraz z wnioskiem o wydanie decyzji środowiskowej, wypisu i wyrys z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego nie dotyczy drogi publicznej i linii kolejowej.

Z uwagi na fakt, że liczba stron postępowania przekracza 10, zgodnie z art. 74 ust. 1a nie wymaga się przedłożenia wypisów z rejestru gruntów dla przedmiotowej inwestycji.

Przedmiotowe przedsięwzięcie nie należy do przedsięwzięć, dla których wymagane jest załączenie do wniosku analizy kosztów i korzyści, o której mowa w art. 10a ust. 1 ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. *Prawo energetyczne* (t. j. Dz. U. z 2024 r. poz. 266).

Przedsięwzięcie objęte wnioskiem zostało kwalifikowane zgodnie z § 2 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 sierpnia 2023 r. *zmieniającego rozporządzenie w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko* (Dz. U. z 2023 r. poz. 1724), w związku z § 3 ust. 1 pkt 60, 62, 58, 67, 88 lit. d rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. *w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko* (Dz. U. z 2019 r. poz. 1839 ze zm.) jako:

- „*linie kolejowe inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 29, urządzenia do przeładunku w transporcie intermodalnym, mosty, wiadukty lub tunele liniowe w ciągu dróg kolejowych oraz bocznice co najmniej z jednym torem kolejowym o długości użytecznej powyżej 1 km*”;
- „*drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 lub obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni*

*twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg lub obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody”;*

- „garaże, parkingi samochodowe lub zespoły parkingów, w tym na potrzeby planowanych, realizowanych lub zrealizowanych przedsięwzięć, o których mowa w pkt 52, 54, 55-57 i 59, wraz z towarzyszącą im infrastrukturą, o powierzchni użytkowej nie mniejszej niż 1,0 ha na obszarach innych niż wymienione w lit. a”;
- „budowle przeciwpowodziowe, w rozumieniu art. 16 pkt 1 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. - Prawo wodne, z wyłączeniem przebudowy wałów przeciwpowodziowych polegającej na doszczelnieniu korpusu wałów i ich podłoża w celu ograniczenia możliwości ich rozmycia i przerwania w czasie przechodzenia wód powodziowych, a także regulacja wód”;
- „zmianę lasu, innego gruntu o zwartej powierzchni co najmniej 0,10 ha pokrytego roślinnością leśną - drzewami i krzewami oraz runem leśnym - lub nieużytku na użytek rolny lub wylesienie mające na celu zmianę sposobu użytkowania terenu w granicach administracyjnych miast”.

W związku z powyższym, na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2 ustawy ooś realizacja ww. przedsięwzięcia wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Przedsięwzięcie będące przedmiotem wniosku jest inwestycją z zakresu linii kolejowych. W związku z powyższym, stosownie do brzmienia art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. t ustawy ooś, organem właściwym do rozpoznania przedmiotowej sprawy i wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku.

O złożeniu wniosku i wszczęciu postępowania strony zostały powiadomione pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.420.65.2023.ES.2 oraz zawiadomieniem znak RDOŚ-Gd-WOO.420.65.2023.ES.3 z dnia 22.09.2023 r. Zawiadomienie przekazano do upublicznienia w Urzędzie Gminy Kolbudy oraz Urzędzie Miejskim w Gdańsku oraz zamieszczono na stronie internetowej RDOŚ: <https://www.gov.pl/web/rdos-gdansk> oraz na tablicy ogłoszeń w siedzibie urzędu. Informację o złożonym wniosku zamieszczono w publicznie dostępnym wykazie danych *Ekoport* ([www.ekoport.pl](http://www.ekoport.pl)), prowadzonym na podstawie art. 22 ustawy ooś, pod numerem 621/2023. Wnioskodawca nie zażądał wyłączenia jawności któregokolwiek z przedstawionych dokumentów, przy wniosku lub w toku postępowania.

Stosownie do treści art. 59 ust. 1 pkt 2 ustawy ooś realizacja planowanego przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania, jeżeli obowiązek przeprowadzenia tej oceny został stwierdzony na podstawie art. 63 ust. 1 ustawy ooś.

W myśl przywołanego wyżej przepisu oraz art. 64 ust. 1 i ust. 1a ustawy ooś, obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko stwierdza, w drodze postanowienia, organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach:

- uwzględniając łącznie kryteria określone w art. 63 ust.1;
- po zasięgnięciu opinii organu państwowej inspekcji sanitarnej, w przypadku przedsięwzięć wymagających decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1-3a, 10-19 i 21-29 oraz uchwały, o której mowa w art. 72 ust. 1b;
- po zasięgnięciu opinii organu właściwego do wydania pozwolenia zintegrowanego na podstawie ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. - Prawo ochrony środowiska, jeżeli planowane przedsięwzięcie kwalifikowane jest jako instalacja, o której mowa w art. 201 ust. 1 tej ustawy;

- organu właściwego do wydania oceny wodnoprawnej, o której mowa w przepisach ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. – Prawo wodne.

Ponieważ zgodnie z art. 6 ustawy ooś wymogu uzgodnienia lub opiniowania nie stosuje się, jeżeli organ prowadzący postępowanie jest jednocześnie organem uzgadniającym lub opiniującym, w niniejszej sprawie nie mają zastosowania przepisy dotyczące opiniowania i uzgadniania przez RDOŚ.

W związku z powyższym tut. organ, działając na podstawie art. 64, w związku z art. 71 ust. 1 i ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko*, pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.420.65.2023.ES.5 z dnia 26.09.2023 r. zwrócił się do Pomorskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego oraz Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie w Gdańsku, z prośbą o opinię w sprawie konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko planowanego przedsięwzięcia. Strony postępowania zostały powiadomione o powyższym wystąpieniu zawiadomieniem znak RDOŚ-Gd-WOO.420.65.2023.ES.6 z dnia 26.09.2023 r. Zawiadomienie przekazano do upublicznienia w Urzędzie Gminy Kolbudy oraz Urzędzie Miejskim w Gdańsku oraz zamieszczono na stronie internetowej RDOŚ: <https://www.gov.pl/web/rdos-gdansk> oraz na tablicy ogłoszeń w siedzibie urzędu.

W dniu 10.10.2023 r. Pomorski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny pismem znak ONS.9022.5.8.2023.AZ z dnia 05.10.2023 r. wyraził opinię o braku konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku pismami: znak GD.RZŚ.4901.62.2023 z dnia 09.10.2023 r. oraz znak GD.RZŚ.4901.62.2023.2 z dnia 08.11.2023 r. wskazał na konieczność uzupełnienia KIP. Wezwania zostały przekazane przez tut. organ do Wnioskodawcy (pismo znak RDOŚ-Gd-WOO.420.65.2023.ES.8 z dnia 12.10.2023 r. oraz znak RDOŚ-Gd-WOO.420.65.2023.ES.13 z dnia 09.11.2023 r.). Odpowiadając na wezwania w zakresie wskazanym przez Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku, Wnioskodawca pismem Nr 00000459.2023/W z dnia 18.10.2023 r. oraz pismem Nr 00000495.2023/W z dnia 16.11.2023 r. uzupełnił KIP. Uzupełnienia zostały pismami znak RDOŚ-Gd-WOO.420.65.2023.ES.10 z dnia 23.10.2023 r. oraz znak RDOŚ-Gd-WOO.420.65.2023.ES.14 z dnia 29.11.2023 r. przekazane do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku z prośbą o opinię w sprawie konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku postanowieniem znak GD.RZŚ.4901.62.2023.3.WW z dnia 08.12.2023 r. stwierdził konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia oraz określił zakres raportu.

W dniu 23.10.2023 r. tut. organ pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.420.65.2023.ES.9 z dnia 20.10.2023 r. wezwał Wnioskodawcę do weryfikacji działek realizacyjnych oraz oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia. W dniu 30.10.2023 r. Wnioskodawca pismem Nr 00000460.2023/W z dnia 26.10.2023 r. przekazał zweryfikowany wykaz działek. W związku z powyższym tut. organ zawiadomieniem znak RDOŚ-Gd-WOO.420.65.2023.ES.11 z dnia 07.11.2023 r. poinformował Strony postępowania o aktualizacji zakresu przedmiotowego przedsięwzięcia. Zawiadomienie przekazano do upublicznienia w Urzędzie Gminy Kolbudy oraz Urzędzie Miejskim w Gdańsku oraz zamieszczono na stronie internetowej RDOŚ: <https://www.gov.pl/web/rdos-gdansk> oraz na tablicy ogłoszeń w siedzibie urzędu.

Biorąc pod uwagę uwarunkowania wskazane w art. 63 ust. 1 ustawy ooś, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku postanowieniem znak RDOŚ-Gd-WOO.420.65.2023.ES.15

z dnia 10.01.2024 r. stwierdził potrzebę przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz określił zakres raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. Strony postępowania zostały powiadomione o powyższym postanowieniu zawiadomieniem znak RDOŚ-Gd-WOO.420.65.2023.ES.16 z dnia 10.01.2024 r. Zawiadomienie przekazano do upublicznienia w Urzędzie Gminy Kolbudy oraz Urzędzie Miejskim w Gdańsku oraz zamieszczono na stronie internetowej RDOŚ <https://www.gov.pl/web/rdos-gdansk> oraz na tablicy ogłoszeń w siedzibie urzędu. Informację o ww. postanowieniu zamieszczono w publicznie dostępnym wykazie danych *Ekoportal* ([www.ekoportal.pl](http://www.ekoportal.pl)) pod numerem 855/2023.

Działając na podstawie art. 63 ust. 5 i 6 ustawy ooś, tut. organ postanowieniem znak RDOŚ-Gd-WOO.420.65.2023.ES.18 z dnia 06.03.2024 r. zawiesił postępowanie w sprawie do czasu przedłożenia przez Wnioskodawcę raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. Strony postępowania powiadomione zostały o powyższym postanowieniu zawiadomieniem znak RDOŚ-Gd-WOO.420.65.2023.ES.19 z dnia 06.03.2024 r. Zawiadomienie przekazano do upublicznienia w Urzędzie Gminy Kolbudy oraz Urzędzie Miejskim w Gdańsku oraz zamieszczono na stronie internetowej RDOŚ: <https://www.gov.pl/web/rdos-gdansk> oraz na tablicy ogłoszeń w siedzibie urzędu. Informację o ww. postanowieniu zamieszczono w publicznie dostępnym wykazie danych *Ekoportal* ([www.ekoportal.pl](http://www.ekoportal.pl)) pod numerem 134/2024.

W dniu 16.05.2024 r. do tut. organu wpłynęło pismo Wnioskodawcy Nr 00000234.2024/W z dnia 14.05.2024 r., zgodnie z którym:

- poinformowano tut. organ o włączeniu działek ewidencyjnych do zakresu przedsięwzięcia oraz korekcie granic przedsięwzięcia;
- przekazano raport o oddziaływaniu na środowisko dla ww. przedsięwzięcia., dalej raport ooś.

W związku z powyższym tut. organ postanowieniem znak RDOŚ-Gd-WOO.420.65.2023.ES.22 z dnia 28.05.2024 r. podjął zawieszony postępowanie. Strony postępowania powiadomione zostały o powyższym postanowieniu zawiadomieniem znak RDOŚ-Gd-WOO.420.65.2023.ES.23 z dnia 28.05.2024 r. Zawiadomienie przekazano do upublicznienia w Urzędzie Gminy Kolbudy oraz Urzędzie Miejskim w Gdańsku oraz zamieszczono na stronie internetowej RDOŚ: <https://www.gov.pl/web/rdos-gdansk> oraz na tablicy ogłoszeń w siedzibie urzędu. Informację o ww. postanowieniu zamieszczono w publicznie dostępnym wykazie danych *Ekoportal* ([www.ekoportal.pl](http://www.ekoportal.pl)) pod numerem 367/2024.

Po analizie raportu ooś tut. organ pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.420.65.2023.ES.24 z dnia 21.06.2024 r. wezwał Wnioskodawcę do wyjaśnienia informacji zawartych w raporcie ooś. W piśmie Nr 00000348.2024/W z dnia 15.07.2023 r. Wnioskodawca złożył stosowne wyjaśnienia w formie Aneksu Nr 1 do raportu ooś. Ponadto Wnioskodawca poinformował tut. organ o aktualizacji wykazu działek obejmującego przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie.

W dniu 22.08.2024 r. Wnioskodawca pismem Nr 00000401.2024/W z dnia 21.08.2024 r. poinformował tut. organ o zmianie Wnioskodawcy w przedmiotowej sprawie. Aktualnie z wnioskiem o wydanie decyzji występują łącznie: **Pomorska Kolej Metropolitalna S. A., Gmina Miasta Gdańska oraz Województwo Pomorskie**, przy czym Pomorska Kolej Metropolitalna S. A. jest Pełnomocnikiem pozostałych Wnioskodawców.

Mając na uwadze powyższe tut. organ zawiadomieniem znak RDOŚ-Gd-WOO.420.65.2023.ES.31 z dnia 30.08.2024 r. poinformował Strony postępowania o powyższych zmianach. Zawiadomienie przekazano do upublicznienia w Urzędzie Gminy

Kolbudy oraz Urzędzie Miejskim w Gdańsku oraz zamieszczono na stronie internetowej RDOŚ: <https://www.gov.pl/web/rdos-gdansk> oraz na tablicy ogłoszeń w siedzibie urzędu.

W związku z wpływem raportu ooś oraz jego uzupełnienia w formie Aneksu Nr 1 tut. organ pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.420.65.2023.ES.25 z dnia 16.07.2024 r. wystąpił do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku o uzgodnienie warunków realizacji ww. przedsięwzięcia. Strony postępowania powiadomione zostały o powyższym postanowieniu zawiadomieniem znak RDOŚ-Gd-WOO.420.65.2023.ES.26 z dnia 16.07.2024 r. Zawiadomienie przekazano do upublicznienia w Urzędzie Gminy Kolbudy oraz Urzędzie Miejskim w Gdańsku oraz zamieszczono na stronie internetowej RDOŚ: <https://www.gov.pl/web/rdos-gdansk> oraz na tablicy ogłoszeń w siedzibie urzędu.

W dniu 25.07.2024 r. Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku pismem znak G.RZŚ.4900.56.2024.WW.1 z dnia 24.07.2024 r. zwrócił się z prośbą o uzupełnienie raportu ooś. Ww. wezwanie w dniu 29.07.2024 r. tut. organ pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.420.65.2023.ES.29 z dnia 26.07.2024 r. przekazał Wnioskodawcy z prośbą o ustosunkowanie się. W odpowiedzi na ww. wezwanie Wnioskodawca pismem Nr 00000381.2024/W z dnia 07.08.2024 r. przedłożył stosowne wyjaśnienia w formie Aneksu Nr 2 do raportu ooś. Uzupełnienie tut. organ pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.420.65.2023.ES.30 z dnia 08.08.2024 r. przekazał Dyrektorowi Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku z prośbą o zajęcie stanowiska w sprawie. Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku postanowieniem znak: GD.RZŚ.4900.56.2024.WW.2 z dnia 28.08.2024 r. (wpływ epuap 29.08.2024 r.) uzgodnił realizację przedmiotowego przedsięwzięcia oraz wskazał warunki i wymagania, które zostały uwzględnione w niniejszej w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Zgodnie z art. 79 ustawy ooś przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach organ właściwy do jej wydania zapewnia możliwość udziału społeczeństwa w postępowaniu, w ramach, którego przeprowadza ocenę oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Obwieszczeniem znak RDOŚ-Gd-WOO.420.65.2023.ES.33 z dnia 05.09.2024 r. tut. organ podał do publicznej wiadomości, że w związku z toczącym się postępowaniem wszyscy zainteresowani mogą zapoznać się z niezbędną dokumentacją sprawy oraz złożyć uwagi i wnioski, tut. organ wskazał miejsce i 30 dniowy termin ich składania. Obwieszczenie przekazano do upublicznienia w Urzędzie Gminy Kolbudy oraz Urzędzie Miejskim w Gdańsku oraz zamieszczono na stronie internetowej RDOŚ: <https://www.gov.pl/web/rdos-gdansk> oraz na tablicy ogłoszeń w siedzibie urzędu. Informację o raporcie ooś oraz aneksach zamieszczono w publicznie dostępnym wykazie danych *Ekoport* ([www.ekoportal.pl](http://www.ekoportal.pl)) pod numerem 957/2023. W ww. postępowaniu z udziałem społecznym, w 30 dniowym terminie nie wpłynęły uwagi i wnioski dotyczące planowanego przedsięwzięcia.

Pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.420.65.2023.ES.35 24.10.2024 r. oraz zawiadomieniem znak RDOŚ-Gd-WOO.420.65.2023.ES.36 z dnia 24.10.2024 r. strony postępowania zostały powiadomione o uzgodnieniu przez Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku warunków realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia, opinii Pomorskiego Państwowego Inspektora Sanitarnego o braku konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz zgodnie z art. 10 § 1 Kpa o zakończeniu zbierania dowodów, możliwości zapoznania się z aktami sprawy i wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów. W dniu 29.10.2024 r. w związku z brakiem aktualności wykazu działań, tut. organ zawiadomieniem znak RDOŚ-Gd-WOO.420.65.2023.ES.39 z dnia 29.10.2024 r. ponowił poinformowanie stron postępowania o powyższym. Ww. zawiadomienia przekazano do upublicznienia w Urzędzie Gminy Kolbudy oraz Urzędzie Miejskim w Gdańsku oraz

zamieszczono na stronie internetowej RDOŚ: <https://www.gov.pl/web/rdos-gdansk> oraz na tablicy ogłoszeń w siedzibie urzędu.

W wyznaczonym terminie nie wpłynęły dodatkowe uwagi i wnioski.

W myśl art. 62 ustawy ooś w procesie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko określa się, analizuje oraz ocenia bezpośredni i pośredni wpływ danego przedsięwzięcia na: a) środowisko oraz zdrowie i warunki życia ludzi; b) dobra materialne; c) zabytki; ca) krajobraz, w tym krajobraz kulturowy, d) wzajemne oddziaływanie między ww. elementami. Z powyższych względów przeprowadzona w niniejszej sprawie ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko i obszary Natura 2000, odwołuje się do ww. czynników w sposób łączny, opierając wnioski tej oceny o metodę zintegrowanego podejścia. Wynikami dla powyższej oceny, przyjmującymi postać uwarunkowań realizacji przedsięwzięcia są: określenie możliwości oraz sposobów zapobiegania i zmniejszania negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Stosownie do definicji zawartej w art. 3 ust. 1 pkt 8 ustawy ooś, ocena taka obejmuje w szczególności: 1) weryfikację raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko; 2) uzyskanie wymaganych ustawą opinii i uzgodnień; 3) zapewnienie możliwości udziału społeczeństwa w postępowaniu. Czynności powyższe stanowią główne determinanty postępowania dowodowego w niniejszej sprawie.

Analizując całość przedłożonej dokumentacji tut. organ uznał, że raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko odpowiada pod względem struktury treści art. 66 ustawy ooś, a jego ustalenia, przy uwzględnieniu przedstawionych wyjaśnień, są spójne, logiczne i przekonujące. Ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz obszary Natura 2000 została oparta o ustalenia faktyczne i poglądy naukowo-badawcze zawarte w przedstawionym przez Wnioskodawcę raporcie o ocenie oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko. Dokonując oceny całokształtu zebranych w niniejszej sprawie dowodów Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku uwzględnił także ustalenia zawarte w opinii Pomorskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego i ocenę przedstawioną w opinii Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku.

Zakres przedmiotowego przedsięwzięcia obejmuje budowę nowej, zelektryfikowanej linii kolejowej na odcinku od włączenia się w istniejącą linię kolejową nr 250 w kierunku południowych dzielnic m. Gdańska przez pętlę Łostowice – Świętokrzyska (wraz z rozbudową funkcji przesiadkowych węzła integracyjnego Gdańsk Łostowice – Świętokrzyska) do węzła integracyjnego Gdańsk Świętokrzyska – węzeł Kowale wraz z budową tego węzła. W ramach niniejszego zamierzenia planuje się budowę 6 nowych obiektów obsługi podróżnych o roboczych nazwach tj. Gdańsk Trakt Św. Wojciecha, Gdańsk Madalińskiego, Gdańsk Łostowice – Świętokrzyska, Gdańsk Niepołomska, Gdańsk Wielkopolska oraz Gdańsk Świętokrzyska – węzeł Kowale. W ramach inwestycji przewiduje się również m. in. budowę układu drogowego: zadania drogowego nr 1: „Budowa bezkolizyjnego przekroczenia magistrali kolejowej E-65 i Traktu Św. Wojciecha poprzez tzw. ulicę Nową Sandomierską”; budowę zadania drogowego nr 2: „Budowa II etapu ul. Nowej Świętokrzyskiej na odcinku od ul. Kampinoskiej do ul. Świętokrzyskiej w rejonie węzła Kowale”; budowę układu pieszego, pieszo-rowerowego, infrastruktury parkingowej;

**Przedmiotowe przedsięwzięcie obejmuje trzy zadania:**

- 1) zadanie kolejowe: „Pomorska Kolej Metropolitalna Etap II: budowa linii kolejowej nr 250 na odcinku Gdańsk Śródmieście – węzeł Kowale”, podzielone na dwa odcinki:
  - a) Odcinek nr 1 – Gdańsk Śródmieście – węzeł integracyjny Gdańsk Łostowice – Świętokrzyska wraz z rozbudową tego węzła;



b) Odcinek nr 2 – węzeł integracyjny Gdańsk Łostowice - Świętokrzyska (bez węzła) – węzeł integracyjny Kowale (z węzłem).

Zakłada się możliwość etapowania przedmiotowego zakresu w podziale na powyższe dwa odcinki realizacyjne;

- 2) zadanie drogowe nr 1: „Budowa bezkolizyjnego przekroczenia magistrali kolejowej E-65 i Traktu Św. Wojciecha poprzez tzw. ulicę Nową Sandomierską” ;
- 3) zadanie drogowe nr 2: „Budowa II etapu ul. Nowej Świętokrzyskiej na odcinku od ul. Kampinoskiej do ul. Świętokrzyskiej w rejonie węzła Kowale”.

Długość planowanej nowej linii kolejowej wyniesie ok. 7,19 km, zaś ulic (ich tras zasadniczych) ok. 0,94 km w przypadku zadania drogowego nr 1 oraz ok. 3,07 km w przypadku zadania drogowego nr 2.

### **Zadanie kolejowe**

Linia kolejowa	Relacja		od km (wartości orientacyjne)	do km (wartości orientacyjne)	Orientacyjna długość [km]
	od	do			
LK nr 250	rejon Gdańsk Śródmieście		ok. – 0+910	ok. -1+640	ok. 0,730
Nowa linia kolejowa (przedłużenie LK nr 250)	Gdańsk Śródmieście	Gdańsk Madalińskiego	ok. 0+000	ok. 2+660	ok. 2,660
	Gdańsk Madalińskiego	Gdańsk Łostowice Świętokrzyska	ok. 2+660	ok. 4+310	ok. 1,650
	Gdańsk Łostowice Świętokrzyska	Gdańsk Świętokrzyska -węzeł Kowale	ok. 4+310	ok. 7+190	ok. 2,880
Razem					ok. 7,920

Ostateczne lokalizacje i długości odcinków linii kolejowej zostaną określone po przyjęciu szczegółowych i ostatecznych rozwiązań projektowych, tj. na etapie projektu budowlanego, co zostało przez tut. organ uwzględnione w uzasadnieniu ponownej oceny.

### **Zakres rzeczowy planowanych do wykonania robót**

Zadanie kolejowe obejmuje m.in.:

- 1) Budowę nowej dwutorowej, aglomeracyjnej, zelektryfikowanej linii kolejowej o łącznej orientacyjnej długości ok. 7,19 km (w przebiegu korytarza błękitnego) na odcinku od włączenia się w istniejącą i zarządzaną przez PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o. o. linię kolejową nr 250 w Gdańsku Śródmieściu do projektowanej stacji o roboczej nazwie Gdańsk Kowale, znajdującej się na granicy miasta Gdańska z miejscowością Kowale oraz przebudowę istniejącej linii kolejowej nr 250 w rejonie przystanku Gdańsk Śródmieście o długości ok. 0,73 km.

Parametry techniczno-eksploatacyjne projektowanej linii kolejowej:

- a) Kategoria linii wg kodów TSI: P5
  - b) Typ linii: P80
  - c) Maksymalna prędkość: 80 km/h
  - d) Długość krawędzi peronowych: 200 m
  - e) Wysokość peronów: 0,96 m
  - f) Podstawowa skrajnia budowli: GPL-2
  - g) Nacisk osi: 221 kN/oś
- 2) Budowę sześciu nowych stacji pasażerskich o roboczych nazwach: Gdańsk Trakt św. Wojciecha, Gdańsk Madalińskiego, Gdańsk Łostowice-Świętokrzyska (stacja podziemna), Gdańsk Niepołomicka, Gdańsk Wielkopolska, Gdańsk-Kowale (stacja podziemna).
  - 3) Budowę nowego węzła Gdańsk Łostowice-Świętokrzyska obejmującą docelowe rozwiązania w zakresie układów drogowych, pętli tramwajowej (budowa obiektów,

urządzeń i instalacji w zakresie linii tramwajowej), przystanków komunikacji zbiorowej i innych elementów w powiązaniu z projektowanym podziemnym przystankiem osobowym Gdańsk Łostowice-Świętokrzyska.

- 4) Wzmocnienie podłoża gruntowego dla uzyskania właściwych warunków posadowienia kolejowych obiektów inżynierskich, drogowych obiektów inżynierskich oraz innych obiektów i urządzeń.
- 5) Budowę kolejowych obiektów inżynierskich i drogowych obiektów inżynierskich: mostów, wiaduktów kolejowych, wiaduktów drogowych, przepustów, konstrukcji tunelowych, ścian oporowych i innych.
- 6) Budowę obiektów kubaturowych: budynek wielofunkcyjny (funkcje związane z prowadzeniem ruchu kolejowego (LCS), obsługą pasażerów oraz administracyjno-biurowe), parking wielopoziomowy w rejonie projektowanej stacji końcowej Gdańsk – Kowale oraz inne obiekty niezbędne do prowadzenia ruchu kolejowego.
- 7) Budowę systemu odwodnienia (rowy, urządzenia podczyszczające i inne) oraz przebudowę cieków i systemu melioracyjnego w niezbędnym zakresie wraz z rozwiązaniem kolizji projektowanego przedsięwzięcia z istniejącym miejskim systemem odwodnienia zapewniającym ciągłość jego funkcjonowania. Nadto oczyszczenie i udrożnienie istniejących urządzeń melioracyjnych i odbiorników dla skutecznego odprowadzenia wody z obszaru kolejowego.
- 8) Budowę infrastruktury, urządzeń i systemów: srk, telekomunikacyjnych i elektroenergetycznych niezbędnych dla funkcjonowania nowoczesnej linii kolejowej.
- 9) Usunięcie kolizji: budowę i/lub przebudowę sieci uzbrojenia podziemnego, naziemnego i nadziemnego terenu oraz innych obiektów i urządzeń będących w kolizji z projektowanym przedsięwzięciem.
- 10) Budowę i przebudowę infrastruktury drogowej niezbędnej do wykonania w związku z realizacją zadania kolejowego (w tym budowa i/lub przebudowa układów drogowych i zjazdów, w celu zapewnienia obsługi komunikacyjnej terenów przyległych).
- 11) Budowę obiektów i urządzeń ochrony środowiska zmniejszających uciążliwość trasy.
- 12) Wykonanie terenów zieleni z małą architekturą wraz z nasadzeniami zieleni niskiej i wysokiej.
- 13) Wyburzenia i rozbiórki obiektów i urządzeń będących w kolizji z projektowanym zakresem.

### **Obiekty obsługi podróżnych**

Zestawienie obiektów obsługi podróżnych:

Lp.	Nazwa punktu obsługi podróżnych	Perony
1	Gdańsk Trakt Św. Wojciecha	Dwa naprzeciwległe zewnętrzne jednokrawędziowe
2	Gdańsk Madalińskiego	Dwa naprzeciwległe zewnętrzne jednokrawędziowe
3	Gdańsk Łostowice - Świętokrzyska	Jeden dwukrawędziowy
4	Gdańsk Niepołomska	Jeden dwukrawędziowy
5	Gdańsk Wielkopolska	Jeden dwukrawędziowy
6	Gdańsk Świętokrzyska – Węzeł Kowale	Dwa dwukrawędziowe

Zakłada się budowę peronów o długości 200 m oraz wysokości 0,96 m. W ramach planowanego przedsięwzięcia przewiduje się kompleksowe rozwiązanie przestrzenne dla przystanków osobowych związane z zapewnieniem wszystkich elementów obiektów obsługi podróżnych, dojść na perony, zadaszenia, schodów, wind, pochylni, małej architektury oraz rozwiązań architektonicznych wkomponowujących przedmiotowe przystanki w tkankę miejską, związane także z zagospodarowaniem terenów przylegających.

### **Posterunki ruchu**

Stacja Gdańsk Śródmieście - przewiduje się rozbiórkę i budowę połączenia torowego pomiędzy torami głównymi zasadniczymi.

Posterunek odgałęźny Gdańsk Łostowice - Świętokrzyska – przewiduje się budowę trapezowego przejścia rozjazdowego, umożliwiającego przejazd z toru 1 na tor 2 i odwrotnie.

Stacja Gdańsk Świętokrzyska - Wezeł Kowale – przewidywany układ stacji:

- tory główne zasadnicze stanowiące przedłużenie torów szlakowych;
- tory główne dodatkowe zakończone kozłami oporowymi pełniące funkcję torów odstawczych dla składów kończących bieg.

### Parametry techniczno-eksploatacyjne

Zestawienie parametrów techniczno-eksploatacyjnych:

Parametr	Wartości
Liczba torów szlakowych	2
Maksymalna prędkość pociągów - Vmax [km/h]	80
Długości krawędzi peronowych [m]	min. 200
Maksymalne naciski na oś [kN/oś]	221

### Nawierzchnia kolejowa

Nominalna szerokość toru wynosi 1 435 mm. Na całej długości obydwu odcinków projektuje się nawierzchnię podsypkową, bezstykową. Ruszt torowy, w skład którego wchodzi tory szynowe, podpory szynowe oraz przytwierdzenia ułożony zostanie w warstwie podsypki spoczywającej na torowisku. Nawierzchnia rozjazdów zostanie dostosowana do nawierzchni toru, w której ma być wbudowany rozjazd. W przypadkach szczególnych, np. w rejonie wiaduktów, tuneli dopuszcza się możliwość zastosowania konstrukcji bezpodsypkowej.

### Podtorze kolejowe

Konstrukcja podtorza kolejowego składa się z warstwy ochronnej ułożonej bezpośrednio pod warstwą podsypki tłuczniowej torów i rozjazdów o grubości wynikającej z przyjętej maksymalnej prędkości, prognozowanego obciążenia przewozami oraz minimalnego modułu odkształcenia podłoża gruntowego. W przypadkach szczególnych wbudowanie warstwy ochronnej może być uzupełnione o wykonanie stabilizacji, lokalne wymiany gruntu lub inne rozwiązania mające na celu uzyskanie wymaganej nośności. Założono zasadnicze pochylenie skarp nasypów i przekopów równe 1:1,5. Miejscowo, w celu ograniczenia ingerencji w teren przylegający, dopuszcza się zwiększenie pochylenia skarp oraz ich wzmocnienie.

### Branża drogowa

W ramach planowanego zdania kolejowego przewiduje się budowę układu drogowego, pieszego, pieszo-rowerowego, infrastruktury parkingowej (dla samochodów, rowerów, hulajnóg), zatok autobusowych, oświetlenia, odwodnienia przedmiotowej infrastruktury, sieci technicznych, sygnalizacji, zasilania, sieci trakcyjnej tramwajowej i innej infrastruktury towarzyszącej.

Zestawienie projektowanych rozwiązań:

*Orientacyjny kilometrą [km] w zaokrągleniu do 10 m	Lokalizacja robót
ok. 0+460	Dojazd do nastawni.
ok. 1+380	Korekta przebiegu ul. Przy Torze wraz z infrastrukturą towarzyszącą.
od ok. 1+600 do ok. 2+000	Budowa dojeżdż do przystanku Gdańsk Trakt Św. Wojciecha wraz z zagospodarowaniem terenu przylegającego.
ok. 2+760	Budowa nowej drogi łączącej ul. Madalińskiego z ul. Małomiejską (wraz z infrastrukturą towarzyszącą) z jednoczesnym zapewnieniem dojeżdż do przystanku Gdańsk Madalińskiego.

ok. 3+100	Budowa drogi zapewniającej dojazd z ul. Małomiejskiej nad tunelem kolejowym.
ok. 3+260	Rozbudowa skrzyżowania ulic Wawelskiej, Małomiejskiej, Platynowej i Świętokrzyskiej wraz z infrastrukturą towarzyszącą nad tunelem kolejowym.
ok. 3+410	Budowa drogi zapewniającej dojazd z ul. Świętokrzyskiej wraz z infrastrukturą towarzyszącą nad tunelem kolejowym.
ok. 3+500	Budowa drogi zapewniającej dojazd z ul. Świętokrzyskiej wraz z infrastrukturą towarzyszącą nad tunelem kolejowym.
ok. 3+800	Kompleksowa rozbudowa drogowo-tramwajowego węzła przesiadkowego Łostowice – Świętokrzyska wraz z infrastrukturą towarzyszącą wraz z zapewnieniem dojeżdżania na perony.
ok. 5+020	Budowa dojeżdżania do przystanku osobowego Gdańsk Niepołomska wraz z infrastrukturą towarzyszącą.
ok. 6+000	Budowa dojeżdżania do przystanku osobowego Gdańsk Wielkopolska wraz z infrastrukturą towarzyszącą.
ok. 6+850	Budowa parkingu wielopoziomowego.
ok. 7+060	Budowa dojeżdżania do przystanku osobowego Gdańsk Świętokrzyska - Węzeł Kowale, budowa układu drogowego ul. Nowej Świętokrzyskiej, ul. Świętokrzyskiej, ul. Staropolskiej, ul. Guderskiego i ul. Jaworzniaków wraz z infrastrukturą towarzyszącą.

\* ostateczne lokalizacje obiektów i robót zostaną określone po przyjęciu szczegółowych i ostatecznych rozwiązań projektowych, tj. na etapie projektu budowlanego, co zostało przez tut. organ uwzględnione w uzasadnieniu ponownej oceny.

W ramach planowanego przedsięwzięcia przewiduje się także zapewnienie dojazdu do wszystkich projektowanych obiektów oraz nieruchomości, dla których niezbędne jest zapewnienie dojazdu z drogi publicznej. Przewiduje się także budowę infrastruktury rowerowej i pieszej składającej się z dróg rowerowych i chodników na całej długości planowanej linii kolejowej.

### Obiekty inżynierskie

W ramach planowanego przedsięwzięcia przewiduje się łączną budowę ok. 49 obiektów inżynierskich, tj. konstrukcje oporowe, mosty kolejowe, wiadukty kolejowe, wiadukty drogowo, przejścia pod torami, tunele kolejowe, przejścia podziemne, w sposób ograniczający ingerencję w istniejącą tkankę miejską. Projektowane obiekty inżynierskie wkomponują się w otoczenie, lokalne uwarunkowania i ukształtowanie terenu. W poniższych tabelach zawarto zestawienie rozwiązań w branży obiektów inżynierskich. Ostateczna liczba, lokalizacje i parametry (w tym również długości) obiektów inżynierskich zostaną określone po przyjęciu szczegółowych

i ostatecznych rozwiązań projektowych, tj. na etapie projektu budowlanego, co zostało przez tut. organ uwzględnione w uzasadnieniu ponownej oceny.

### Przepusty

W ramach przedmiotowej inwestycji zostaną również wykonane przepusty. Z uwagi na studialny charakter dokumentacji projektowej, którą na obecnym etapie posiada inwestor (studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowe), nie sposób jest jeszcze określić ich liczby, lokalizacji i parametrów (w tym również długości). Dane te zostaną określone po przyjęciu szczegółowych i ostatecznych rozwiązań projektowych, tj. na etapie projektu budowlanego, co zostało przez tut. organ uwzględnione w uzasadnieniu ponownej oceny.

### Obiekty kubaturowe

Wykaz projektowanych obiektów kubaturowych:

Lp.	*Orientacyjny kilometraż w	Obiekt	Lokalizacja
-----	----------------------------	--------	-------------

	zaokrągleniu do 10 m		
1	ok. 0+460	Nastawnia kolejowa	W rejonie łącznicy kolejowej LK 250 – LK 9
2	ok. 3+830	Budynek wielofunkcyjny (m.in. funkcja Budynek wielofunkcyjny (funkcje związane z prowadzeniem ruchu kolejowego (LCS), obsługą pasażerów oraz administracyjno-biurowe)	W rejonie przystanku Gdańsk Łostowice – Świętokrzyska
3	ok. 6+790	Nastawnia kolejowa	W rejonie stacji Gdańsk Świętokrzyska – Węzeł Kowale
4	ok. 6+700	Kabina sekcyjna lub inny obiekt związany z zasilaniem sieci trakcyjnej	W rejonie stacji Gdańsk Świętokrzyska – Węzeł Kowale
5	ok. 6+850	Parking wielopoziomowy	W rejonie ST Gdańsk Świętokrzyska – Węzeł Kowale

\*Ostateczne lokalizacje obiektów i robót zostaną określone po przyjęciu szczegółowych i ostatecznych rozwiązań projektowych, tj. na etapie projektu budowlanego, co zostało przez tut. organ uwzględnione w uzasadnieniu ponownej oceny.

W sąsiedztwie planowanej linii kolejowej w km ok. 6+850 po stronie prawej planowany jest trypoziomowy nadziemny parking dla samochodów osobowych. Wjazd na parking przewidziano od ul. Ateńskiej. Szacowana powierzchnia kondygnacji wyniesie ok. 17 500 m<sup>2</sup>, a szacowana powierzchnia parkingu (suma powierzchni 3 kondygnacji) około 52 500 m<sup>2</sup>.

Planowany parking wielopoziomowy będzie mógł pomieścić 2100 pojazdów na raz na trzech poziomach. Parking od strony najbliższych terenów chronionych (południe oraz wschód) będzie posiadać pełną ścianę (z otworem na wjazd) oraz murek o wysokości ok. 2 m na najwyższym poziomie od strony ul. Ateńskiej oraz od strony wschodniej gdzie w sąsiedztwie parkingu w MPZP są przewidziane tereny mieszkaniowe. Parking na najwyższej kondygnacji nie będzie zadaszony.

### **Telekomunikacja i sterowanie ruchem kolejowym**

W zakresie planowanego przedsięwzięcia przewiduje się kompleksową zabudowę nowego systemu sterowania ruchem kolejowym, w tym:

- system zdalnego sterowania urządzeniami srk i transmisji danych,
- system zdalnego sterowania systemem zasilania,
- system telekomunikacji do transmisji głosu i danych do celów eksploatacji i administracji,
- systemy informacji pasażerskiej,
- system transmisji danych dla potrzeb SMW SDIP i SMS (system bezpieczeństwa),
- system kontroli i gromadzenia danych (SCADA) oraz systemów diagnostycznych,
- system bezpieczeństwa w tym: monitoring wizyjny, kontrola dostępu, sygnalizacja pożaru, sygnalizacja włamania i napadu, dźwiękowy system ostrzegania,
- system ewidencji pracy eksploatacyjnej (SEPE), a w przypadku jego braku dostęp do EDR
- system zarządzania wskazaniem czasu (SSC) bądź włączenie w istniejący NTP w PKM S.A.,
- ERTMS,
- system GSM-R (wraz z masztami) w rejonie nastawni kolejowych,
- sterowanie ruchem kolejowym.

## **Elektroenergetyka**

Ogrzewanie rozjazdów – przewiduje się zabudowę systemowych, zautomatyzowanych urządzeń elektrycznego ogrzewania rozjazdów przystosowanych do włączenia do systemu zdalnego sterowania urządzeń EOR.

Oświetlenie - przewiduje się zastosowanie energooszczędnych źródeł światła w technologii LED.

Oświetlenie zewnętrzne obejmie m.in.:

- oświetlenie peronów wraz z dojazdami,
- oświetlenie rozjazdów i torów stacyjnych,
- oświetlenie tuneli dla pieszych,
- obiekty inżynierskie,
- drogi, ulice, chodniki, ścieżki rowerowe, obszary zieleni.

Zasilanie - przewiduje się budowę stacji transformatorowych zapewniających zasilanie dla całej planowanej infrastruktury, w szczególności infrastruktury kolejowej, drogowej, tramwajowej, kubaturowej, sanitarnej, telekomunikacyjnej, na potrzeby podróźnych. Przewiduje się wymianę wszystkich sieci i instalacji niskiego i średniego napięcia, biegnących wzdłuż planowanej linii kolejowej.

W ramach inwestycji planuje się także wykonanie mikroinstalacji fotowoltaicznych przyłączonych do rozdzielnic głównej niskiego napięcia w rejonie projektowanych budynków. Przewiduje się także rozwiązanie napotkanych kolizji z sieciami elektroenergetycznymi.

Dla planowanej linii kolejowej przewiduje się zasilanie sieci prądem stałym 3 kV DC. Dla całego zakresu przewiduje się uszynienia konstrukcji wsporczych, przewody jezdne, sieć powrotną jako szyny kolejowe łączone łącznikami międzytorowymi, międzytokowymi oraz rozjazdowymi, uszynienie obiektów w strefie oddziaływania sieci trakcyjnej.

W ramach planowanego przedsięwzięcia przewiduje się również rozbudowę podstacji trakcyjnej PT Gdańsk Południe oraz budowę dodatkowych obiektów związanych z zasilaniem sieci trakcyjnej planowanej linii kolejowej.

### **Układy zasilania potrzeb nietrakcyjnych**

Przewiduje się budowę linii potrzeb nietrakcyjnych (LPN), w celu zasilania obiektów kolejowych takich jak: stacje i przystanki kolejowe, urządzenia sterowania ruchem kolejowym, urządzenia ogrzewania i oświetlenia rozjazdów itp. Będą to linie energetyczne kablowe prowadzone w obrębie planowanej linii kolejowej.

W ramach planowanego przedsięwzięcia zostanie bowiem dokonana przebudowa wszystkich istniejących konstrukcji wsporczych napowietrznych linii elektroenergetycznych, osprzętu oraz kabli w ramach zmiany trasy wynikającej z dostosowania do układu torowego linii kolejowej.

### **Odwodnienie**

Do odprowadzenia wód z rejonu linii kolejowej, obiektów kubaturowych oraz infrastruktury drogowej, zostaną wykorzystane naturalne cieki wodne, zbiorniki retencyjne, kanały, sieci kanalizacyjne, a także inne systemy polegające na funkcji chłonnej, infiltracyjnej, odparowującej czy retencyjnej. Odprowadzenie wód nastąpi w sposób grawitacyjny bądź poprzez tłoczenie za pomocą układu pompowego.

Zakłada się maksymalne zagospodarowanie wody opadowej i roztopowej na terenie inwestycji.

W celu odwodnienia linii kolejowej przewiduje się budowę odwodnienia liniowego. Odwodnienie liniowe będzie izolować bezpośrednią strefę linii kolejowej przed napływem wód powierzchniowych z terenów przyległych oraz sprawnie odprowadzać wody opadowe z obszaru linii. Podstawową formą odwodnienia liniowego nawierzchni i budowli ziemnych będzie odwodnienie wgłębne (drenaże, drenokolektory, drenaże francuskie) oraz rowy boczne.

Ewentualny nadmiar wody z rowów bocznych odprowadzany będzie do odbiorników, w tym m.in.:

- z odcinka linii kolejowej w rejonie Bazy PPTM Sp. z o.o. – do planowanego kolektora kanalizacji deszczowej wraz z przepompownią wspomagającą;
- z odcinka linii kolejowej w rejonie skrzyżowania z ul. Niepołomicką – do planowanego kolektora kanalizacji deszczowej, a następnie do Zbiornika Retencyjnego „Kolorowy”.

Przewiduje się zastosowanie studzienek na wylotach rowów, ułatwiających możliwość szybkiego zamknięcia odpływu np. poduszką sorbentową lub balonem i przetrzymania spływów w przypadku ewentualnego wycieku substancji szkodliwych, w tym węglowodorów ropopochodnych do odbiorników.

W rejonie przecięcia linii kolejowej z ciekami przewiduje się budowę obiektów inżynierskich w postaci mostów kolejowych lub przepustów. Obiekty odwadniane będą przy pomocy wpustów oraz lokalnej sieci kanalizacji deszczowej z odprowadzeniem do miejskiej sieci kanalizacji deszczowej lub do cieku wodnego.

Obiekty kubaturowe odwadniane będą za pomocą wpustów lub odwodnienia liniowego oraz sieci kanalizacji deszczowej.

Infrastruktura drogowa odwadniana będzie za pomocą wpustów drogowych i sieci kanalizacji deszczowej.

Odprowadzane wody opadowe i roztopowe będą podczyszczane (tam gdzie będzie to niezbędne) tak, aby spełniały wymagania rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1311). W tym celu przewiduje się wykonanie urządzeń podczyszczających w postaci rowów trawiastych, studni osadnikowych i separatorów węglowodorów ropopochodnych.

#### **Sieci techniczne i melioracje**

Zakłada się przebudowę istniejących sieci technicznych kolidujących z projektowaną infrastrukturą m.in. wodociagową, kanalizacyjną, deszczową, gazową, ciepowniczą, sanitarną. Rozwiązania będą oparte na warunkach technicznych i wytycznych wydanych przez gestorów sieci. Zakłada się doprowadzenie sieci do nowoprojektowanych obiektów w szczególności nastawni kolejowych, przystanków osobowych, obiektów zasilania, budynku wielofunkcyjnego. W ramach planowanego przedsięwzięcia zakłada się ingerencję w fosę Bastionu Św. Gertrudy w zakresie budowy obiektu inżynierskiego (most kolejowy). Zakłada się także prace budowlane w zakresie Kanału Raduni związane z dostosowaniem projektowanej infrastruktury do stanu istniejącego, polegające w szczególności na eliminacji kolizji z siecią kanalizacji deszczowej (wylot do kanału Raduni) oraz siecią kanalizacji sanitarnej przechodzącej pod dnem Kanału Raduni. Ponadto przewiduje się regulację koryta cieku Potok Maćkowy, polegającą na dostosowaniu rzędnych istniejącego koryta tak, aby nie kolidował z projektowaną linią kolejową.

#### **Obiekty zabytkowe kolidujące z projektowaną infrastrukturą**

Wykaz obiektów zabytkowych będących w kolizji z projektowaną linią kolejową:

Lp.	Orientacyjny kilometraż w zaokrągleniu do 10 m.	Obiekt	Forma ochrony
1	ok. 0+000	Fosa Bastionu Św. Gertrudy	Rejestr zabytków
2	ok. 1+340	Obiekt mieszkalny wielorodzinny	Gminna ewidencja zabytków
3	ok. 1+350	Obiekt mieszkalny wielorodzinny	Gminna ewidencja zabytków
4	ok. 1+350	Obiekt mieszkalny wielorodzinny	Gminna ewidencja zabytków
5	ok. 1+350	Obiekt mieszkalny wielorodzinny	Gminna ewidencja zabytków



6	ok. 1+530	Obiekt gospodarczy	Wojewódzka ewidencja zabytków
7	ok. 2+050	Obiekt mieszkalny jednorodzinny	Gminna ewidencja zabytków

### Roboty rozbiórkowe

Roboty rozbiórkowe polegają na całkowitej rozbiórce obiektów, sieci, instalacji i urządzeń z uporządkowaniem terenu po wykonaniu robót i wywiezieniu materiałów pochodzących z rozbiórki.

Zasadniczy zakres rozbiórek: jezdnie o nawierzchni bitumicznej, jezdnie z płyt betonowych, jezdnie o nawierzchni betonowej, jezdnie żwirowa, jezdnie z kostki prefabrykowanej, jezdnie z kostki kamiennej, jezdnie z tłoczni, chodniki/drogi rowerowe z kostki prefabrykowanej, chodniki o nawierzchni betonowej, chodniki z płyt betonowych, chodniki o nawierzchni brukowej, drogi rowerowe o nawierzchni bitumicznej, nawierzchnia kolejowa wraz z siecią trakcyjną, place z kostki prefabrykowanej, place o nawierzchni betonowej, place z płyt betonowych, place o nawierzchni bitumicznej, place o nawierzchni brukowej, ogrodzenia trwałe (w tym furtki i bramy), krawężniki, schody przy drogach/chodnikach/budynkach, ściany oporowe, przepusty drogowe, inne budowle (wiaty itd.), latarnie oświetleniowe, przyłącza wodociągowe, kanalizacyjne i gazowe, sieci wodociągowe wraz z armaturą, kanały sanitarne grawitacyjne oraz tłoczone wraz z armaturą, sieci gazowe, kanały deszczowe, studnie wodociągowe, kanalizacji sanitarnej i kanalizacji deszczowej, wpusty, wyloty, zbiorniki bezodpływowe/szamba oraz podziemne deszczowe, budynki oraz inne.

Do rozbiórki przewiduje się budynki ze względu na zbyt małą odległość od projektowanego toru lub bezpośrednią kolizję z projektowaną infrastrukturą.

Zestawienie budynków przeznaczonych do rozbiórki:

Lp.	*Orientacyjny kilometrą w zaokrągleniu do 10 m.	Obiekt	Uzasadnienie
1	ok. 0+790	Obiekt gospodarczy/kotłownia	Kolizja z projektowanym układem torowym
2	ok. 1+100	Obiekt mieszkalny jednorodzinny i obiekt gospodarczy	Kolizja z projektowaną infrastrukturą
3	ok. 1+250	Obiekt usługowy	Kolizja z projektowanym układem torowym
4	ok. 1+340	Obiekt mieszkalny wielorodzinny	Kolizja z projektowaną infrastrukturą (układ torowy, wiadukt kolejowy)
5	ok. 1+350	Obiekt mieszkalny wielorodzinny	Kolizja z projektowaną infrastrukturą (układ torowy, wiadukt kolejowy)
6	ok. 1+350	Obiekt mieszkalny wielorodzinny	Kolizja z projektowaną infrastrukturą (układ torowy, wiadukt kolejowy)
7	ok. 1+350	Obiekt mieszkalny wielorodzinny	Kolizja z projektowaną infrastrukturą (układ torowy, wiadukt kolejowy)
8	ok. 1+440	Obiekt gospodarczy	Kolizja z projektowaną infrastrukturą (układ torowy, wiadukt kolejowy)
9	ok. 1+530	Obiekt usługowy	Kolizja z projektowaną infrastrukturą (układ torowy, wiadukt kolejowy)
10	ok. 1+550	Obiekt usługowy	Kolizja z projektowaną infrastrukturą (układ torowy, wiadukt kolejowy)
11	ok. 1+660	Obiekt gospodarczy	Kolizja z projektowaną infrastrukturą (układ torowy, wiadukt kolejowy)
12	ok. 1+780	Obiekt mieszkalny jednorodzinny	Kolizja z projektowaną infrastrukturą (układ torowy, wiadukt kolejowy)

13	ok. 1+810	Obiekt gospodarczy	Kolizja z projektowaną infrastrukturą (układ torowy, wiadukt kolejowy)
14	ok. 1+980	Obiekt mieszkalny jednorodzinny	Kolizja z projektowaną infrastrukturą (układ torowy, wiadukt kolejowy)
15	ok. 2+050	Obiekt mieszkalny jednorodzinny	Kolizja z projektowaną infrastrukturą (układ torowy, wiadukt kolejowy)
16	ok. 2+060	Obiekt usługowy	Kolizja z projektowaną infrastrukturą (układ torowy, wiadukt kolejowy)
17	ok. 2+080	Obiekt usługowy	Kolizja z projektowaną infrastrukturą (układ torowy, wiadukt kolejowy)
18	ok. 2+090	Obiekt usługowy	Kolizja z projektowaną infrastrukturą
19	ok. 2+130	Obiekty gospodarcze	Kolizja z projektowaną infrastrukturą
20	ok. 2+170	Obiekt gospodarczy	Kolizja z projektowaną infrastrukturą (układ torowy)
21	ok. 2+180	Obiekt gospodarczy	Kolizja z projektowaną infrastrukturą (układ torowy)
22	od ok. 2+200 do ok. 2+400	Obszar ogródków działkowych	Kolizja z projektowaną infrastrukturą
23	ok. 2+280	Obiekt gospodarczy	Kolizja z projektowaną infrastrukturą
24	ok. 2+300	Obiekt gospodarczy	Kolizja z projektowaną infrastrukturą
25	ok. 2+320	Obiekt gospodarczy	Kolizja z projektowaną infrastrukturą
26	ok. 2+330	Obiekt gospodarczy	Kolizja z projektowaną infrastrukturą
27	ok. 2+510	Obiekt gospodarczy	Kolizja z projektowaną infrastrukturą
28	ok. 2+520	Obiekt gospodarczy	Kolizja z projektowaną infrastrukturą
29	ok. 2+530	Obiekt mieszkalny jednorodzinny	Kolizja z projektowaną infrastrukturą
30	ok. 2+590	Obiekt mieszkalny jednorodzinny	Kolizja z projektowaną infrastrukturą (układ torowy, obiekt inżynieryjny)
31	ok. 2+600	Obiekt mieszkalny jednorodzinny	Kolizja z projektowaną infrastrukturą (układ torowy, obiekt inżynieryjny)
32	ok. 2+610	Obiekt mieszkalny jednorodzinny	Kolizja z projektowaną infrastrukturą (układ torowy, obiekt inżynieryjny)
33	ok. 2+630	Obiekt mieszkalny jednorodzinny	Kolizja z projektowaną infrastrukturą (układ torowy, obiekt inżynieryjny)
34	ok. 7+160	Obiekt tymczasowy - kaplica	Kolizja z projektowaną infrastrukturą
35	ok. 7+160	Obiekt gospodarczy - tymczasowy	Kolizja z projektowaną infrastrukturą

\*Ostateczna liczba i lokalizacje budynków przeznaczonych do rozbiórki (w stosunku do projektowanej trasy) zostaną określone po przyjęciu szczegółowych i ostatecznych rozwiązań projektowych, tj. na etapie projektu budowlanego, co zostało przez ten organ uwzględnione w uzasadnieniu ponownej oceny.

### **Zadania drogowe**

Na przedsięwzięcie drogowe składają się dwa zasadnicze zadania:

- **Zadanie drogowe nr 1:** „Budowa bezkolizyjnego przekroczenia magistrali kolejowej E-65 i Traktu Św. Wojciecha poprzez tzw. ulicę Nową Sandomierską”
- **Zadanie drogowe nr 2:** „Budowa II etapu ul. Nowej Świętokrzyskiej na odcinku od ul. Kampinoskiej do ul. Świętokrzyskiej w rejonie węzła Kowale”.

### **Rodzaj technologii**

W ramach przedmiotowej inwestycji przewiduje się wykonanie następujących robót:

Roboty drogowe:

- roboty przygotowawcze: etapowe zabezpieczenie terenu budowy, organizacja zaplecza budowy, wykonanie badań archeologicznych i geotechnicznych, odtworzenie trasy

i punktów wysokościowych, inwentaryzacja istniejącej infrastruktury technicznej w pasie drogowym, usunięcie drzew i krzewów, zdjęcie warstwy humusu, odwiezienie nadmiaru humusu, rozbiórki obiektów budowlanych, rozbiórki elementów drogowych,

- wzmocnienie podłoża gruntowego: wymiana gruntów słabonośnych, stabilizacje powierzchniowe – chemiczne, pozostałe działania związane ze wzmocnieniem podłoża gruntowego,
- roboty ziemne: wykonanie wykopów i nasypów,
- odwodnienie korpusu drogowego: wykonanie przepustów pod koroną drogi, wpustów drogowych i sieci kanalizacji deszczowej,
- roboty związane z budową konstrukcji jezdni (podbudowy i nawierzchnie): drogi o nawierzchni utwardzonej,
- roboty wykończeniowe: umocnienie skarp i dna rowów, wykonanie urządzeń bezpieczeństwa ruchu, elementów ulic, urządzeń ochrony środowiska, docelowa organizacja ruchu, wykonanie zieleni, nasadzenia zastępcze,
- rekultywacja otaczającego terenu i przywrócenie jego pierwotnej funkcji.

Roboty mostowe:

- wykonanie obiektów inżynierskich.

Roboty branżowe:

- budowa nowej i przebudowa istniejącej infrastruktury technicznej.

#### **Organizacja ruchu na czas budowy:**

Na czas realizacji inwestycji planuje się wykonanie objazdów tymczasowych z uwzględnieniem organizacji obsługi komunikacyjnej na potrzeby realizacji budowy.

#### **Sprzęt wykorzystywany do robót:**

Technologia robót budowlanych będzie uwzględniała sprawne wykonywanie robót, z wykorzystaniem wydajnych maszyn budowlanych. Roboty będą wykonywane przy pomocy ogólnie stosowanych sprzętów budowlanych.

Większość robót wykonywana będzie mechanicznie i zastosowany zostanie następujący sprzęt:

- do usuwania zieleni – piły mechaniczne, maszyny przeznaczone do karczowania, spycharki, koparki lub ciągniki ze specjalnym osprzętem, przesiewacze, rozdrabniarki, transport samochodowy do przewozu dłużyć,
- do zdjęcia humusu i/lub darniny – równiarki, spycharki, koparki, przesiewacze,
- do rozbiórek – młoty pneumatyczne, piły mechaniczne, spycharki, ładowarki, zrywarki, frezarki nawierzchni, koparki, nożyce wyburzeniowe,
- do robót ziemnych – narzędzia mechaniczne i ręczne, koparki, ładowarki, spycharki itp.,
- wydobywanie i przemieszczanie gruntów – koparki, spycharki, zgarniarki, równiarki, wywrotki samowładowcze,
- zagęszczanie gruntów – walce, ubijaki, płyty wibracyjne,
- do robót mostowych – sprzęt ciężki: koparki, spycharki, koparko-spycharki, żurawie samochodowe, samochody skrzyniowe samowładowcze; inny potrzebny sprzęt określi Wykonawca,
- do wykonania warstw nawierzchni – warstw podbudowy: równiarki, spycharki, układarki do rozkładania mieszanki, betoniarki, walce statyczne i wibracyjne lub płyty wibracyjne, ubijaki mechaniczne i ręczne,
- warstw nawierzchni jezdni: układarki do układania mieszanek mineralno-asfaltowych, walce lekkie, średnie i ciężkie, walce stalowe gładkie, walce ogumione,
- do robót wykończeniowych – równiarki, walce gładkie, ubijaki o ręcznym prowadzeniu, wibratory samobieżne, hydrosiewnik z ciągnikiem oraz osprzęt do agrouprawy.

Do przewozu materiałów użyty zostanie transport samochodowy m.in.: samochody skrzyniowe, wywrotki, inny sprzęt do transportu pomocniczego. Pozostały sprzęt wykorzystany podczas prac budowlanych określony zostanie przez wykonawcę robót.

#### Etap eksploatacji:

Wybudowane obiekty zostaną włączone do pasa drogowego drogi gminnej (Zadanie drogowe nr 1) i drogi wojewódzkiej (Zadanie drogowe nr 2) i objęte bieżącym utrzymaniem drogi oraz zimowym utrzymaniem drogi.

Zarządzanie eksploatacją nawierzchni drogowej, obiektów inżynierskich oraz sieci uzbrojenia terenu obejmuje zadania wykonywane przez zarządcę drogi oraz zlecane wyspecjalizowanym firmom zewnętrznym. Monitorowanie stanu nawierzchni i odpowiednia reakcja na wyniki przeprowadzanych przeglądów stanu dróg pozwalają na efektywne zarządzanie nimi w czasie oraz zapewnienie wymaganego poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Na etapie eksploatacji dla wybudowanych obiektów stosowana będzie technologia bieżącego oraz zimowego utrzymania drogi, zgodnie z zasadami przyjętymi przez zarządcę drogi. Do działań takich zalicza się: utrzymanie w należyłym stanie technicznym nawierzchni drogowej, obiektów inżynierskich, urządzeń odwodnieniowych, oświetlenia drogowego oraz sieci uzbrojenia terenu. W ramach utrzymania prowadzone będą bieżące przeglądy i mycie oznakowania drogowego, utrzymywanie właściwego stanu technicznego barier drogowych oraz wybudowanych ekranów akustycznych, czyszczenie nawierzchni drogowej, systematyczne porządkowanie pasa drogowego (wykaszenie traw, usuwanie odpadów, oczyszczanie rowów i przepustów) oraz prowadzenie remontów bieżących drogi.

#### **Zadanie drogowe nr 1**

Budowa bezkolizyjnego przekroczenia magistrali kolejowej E-65 i Traktu Św. Wojciecha poprzez tzw. ulicę Nową Sandomierską” (od ok. km 1+160 do ok. km 2+100 wg kilometraża linii kolejowej)

W ramach Zadania drogowego nr 1 planuje się likwidację kolizyjnego przejazdu kolejowo-drogowego w ciągu ul. Sandomierskiej (z istniejącą linią kolejową nr 9) i zastąpienie go rozwiązaniem dwupoziomowym, tj. wiaduktem drogowym przebiegającym równolegle do linii kolejowej (zapewniając połączenie ul. Sandomierskiej z ul. Małomiejską i ul. Trakt Św. Wojciecha – jako część niniejszego przedsięwzięcia).

#### **Cele realizacji zadania drogowego nr 1**

Celem realizacji części drogowego przedsięwzięcia jest poprawa infrastruktury transportowej i komunikacyjnej w południowej części Gdańska poprzez budowę nowych układów komunikacyjnych – ulic Nowej Sandomierskiej i Nowej Świętokrzyskiej.

W związku z realizacją budowy ulicy Nowej Sandomierskiej inwestor planuje osiągnąć następujące cele:

- stworzenie bezpiecznego i wygodnego skomunikowania obu części dzielnicy Orunia leżących po przeciwnych stronach magistrali kolejowej E-65;
- poprawa warunków ruchu na tym obszarze (brak konieczności przekraczania linii kolejowej i związanych z tym strat czasu kierowców w czasie zamknięcia przejazdu);
- możliwość lepszej organizacji transportu publicznego prostopadle do istniejącej linii kolejowej nr 9;
- poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego w rejonie inwestycji (mniejsze ryzyko wypadków poprzez likwidację przejazdu w poziomie szyn);
- poprawa komfortu jazdy i wygody podróży;
- poprawa warunków życia mieszkańców kamienic przy ul. Sandomierskiej (ograniczenie degradacji nawierzchni i istniejącej zabudowy poprzez wydzielenie nowego toru ruchu pojazdów).

### **Zakres rzeczowy planowanych do wykonania robót**

Zadanie drogowe nr 1 obejmuje wykonanie w szczególności następujących zasadniczych robót:

- 1) Budowę układu drogowego tzw. Nowej Sandomierskiej na odcinku od ul. Sandomierskiej (odcinek po wschodniej stronie linii kolejowej nr 9) do ul. Małomiejskiej poprzez ulicę Nakielską oraz ul. Raduńską.
  - a) klasa: ulica zbiorcza (Z)
  - b) przekrój: 1x2 (jedna jezdnia, dwa pasu ruchu)Klasa oraz przekrój zostaną zweryfikowane na etapie prac projektowych w oparciu o analizy, których dokona, w szczególności na podstawie analizy cech funkcjonalnych tej ulicy oraz w uzgodnieniu z przyszłym jej zarządcą, tj. GZDiZ.
- 2) Budowę łącznika obiektu drogowego projektowanej ul. Nowej Sandomierskiej z ul. Trakt Św. Wojciecha (wraz z rozbudową skrzyżowania ul. Trakt Św. Wojciecha/Sandomierska/Podmiejska dla zapewnienia właściwych warunków ruchu).
- 3) Budowę lub przebudowę niezbędnych obiektów inżynierskich umożliwiających budowę nowego układu drogowego oraz zagospodarowanie terenów pod projektowanymi obiektami inżynierskimi.
- 4) Rozbudowę lub przebudowę istniejącego układu drogowego i powiązanie nowego układu drogowego z ulicami: Sandomierską, Trakt Św. Wojciecha, Raduńską, Nakielską i Małomiejską w dostosowaniu do rozwiązań ul. Nowej Sandomierskiej (w tym również rozbudowa/przebudowa istniejących skrzyżowań w niezbędnym zakresie, zapewniająca właściwe warunki ruchu oraz umożliwiająca skomunikowanie terenów przyległych, dla których obsługa komunikacyjna ulegnie zmianie w wyniku projektu).
- 5) Budowę infrastruktury rowerowej i pieszej (drogi rowerowe i chodniki) wraz z dowiązaniem do istniejących ciągów pieszych i rowerowych przebiegających w przedmiotowym rejonie, w szczególności przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerzystów.
- 6) Budowę zatok/przystanków autobusowych wraz z dojazdami do nich w postaci chodników (w tym perony z wiatą przystankową oraz inna infrastruktura dla potrzeb komunikacji zbiorowej).
- 7) Budowę i przebudowę zjazdów.
- 8) Wykonanie elementów organizacji i zabezpieczenia ruchu drogowego, rowerowego i pieszego (bariery ochronne, oznakowanie pionowe i poziome oraz inne).
- 9) Budowę kanału technologicznego wzdłuż projektowanej trasy.
- 10) Budowę systemu odwodnienia nowego układu drogowego (kanalizacja deszczowa, rowy drogowe, urządzenia podczyszczające i inne) oraz przebudowę kanalizacji deszczowej i pozostałego systemu odwodnienia poza granicami pasa drogowego ul. Nowej Sandomierskiej. Nadto oczyszczenie i udrożnienie istniejących odbiorników dla skutecznego odprowadzenia wody z pasa drogowego.
- 11) Przebudowę cieków i systemu melioracyjnego w niezbędnym zakresie. Nadto oczyszczenie i udrożnienie istniejących urządzeń melioracyjnych dla skutecznego odprowadzenia wody z pasa drogowego.
- 12) Budowę i przebudowę oświetlenia drogowego (w tym również doświetlenie przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerzystów, dróg dla ruchu pieszego i rowerowego oraz dojeżdż do zatok/przystanków autobusowych).
- 13) Budowę i przebudowę sieci wodno-kanalizacyjnej.
- 14) Przebudowę uzbrojenia terenu kolidującego z projektowanym układem drogowym i projektowanym uzbrojeniem terenu.
- 15) Rozbudowę systemu organizacji ruchu drogowego wraz z sygnalizacją świetlną. Projektowana sygnalizacja musi być włączona do Zintegrowanego systemu Zarządzania Ruchem - TRISTAR.

- 16) Usunięcie kolidującej z układem drogowym zieleni oraz wykonanie terenów zieleni z małą architekturą wraz z nasadzeniami zieleni niskiej i wysokiej.
- 17) Budowę obiektów i urządzeń ochrony środowiska zmniejszających uciążliwość trasy.
- 18) Wzmocnienie podłoża gruntowego dla uzyskania właściwych warunków posadzenia obiektów drogowych, obiektów inżynierskich oraz innych obiektów i urządzeń.
- 19) Wyburzenia i rozbiórki obiektów i urządzeń będących w kolizji z projektowanym zakresem.
- 20) Likwidacja istniejącego przejazdu kolejowo-drogowego w ciągu ul. Sandomierskiej oraz przebudowa urządzeń i sieci kolejowych w niezbędnym zakresie.
- 21) Spełnienie zasadnych zastrzeżeń i wniosków właścicieli nieruchomości, którym zmienia się warunki użytkowania terenu, w tym zapewnienie dojazdów do nieruchomości.

#### Projektowane parametry techniczne ul. Nowej Sandomierskiej

klasa techniczna	Z (zbiorcza)
przekrój	1/2 (1 jezdnia, 2 pasy ruchu)
szerokość jezdni	6,00 m
pas ruchu	3,0 m
skrajnia pionowa	4,50 m

#### Układ projektowany

Przedmiotem inwestycji jest budowa ul. Nowej Sandomierskiej.

Dodatkowo w ramach inwestycji przewidziana jest budowa i rozbudowa otaczającego układu drogowego, celem dowiezienia do stanu istniejącego oraz zapewnienia kompleksowych rozwiązań.

*Orientacyjny kilometraż [km] w zaokrągleniu do 10 m	Lokalizacja robót
1+160	Rozbudowa układu drogowego ul. Sandomierskiej i połączenie jej z ul. Nową Sandomierską.
1+470	Budowa drogi stanowiącej łącznik ul. Nowej Sandomierskiej z ul. Sandomierską, ul. Trakt Św. Wojciecha i ul. Podmiejską oraz rozbudowa skrzyżowania ul. Sandomierskiej, ul. Trakt Św. Wojciecha i ul. Podmiejskiej (dla zapewnienia właściwych warunków ruchu)
1+780 – 2+100	Rozbudowa układu drogowego ul. Raduńskiej, ul. Nakielskiej i ul. Małomiejskiej oraz połączenie ich z ul. Nową Sandomierską.

\*Ostateczne lokalizacje obiektów i robót zostaną określone po przyjęciu szczegółowych i ostatecznych rozwiązań projektowych, tj. na etapie projektu budowlanego, co zostało przez tut. organ uwzględnione w uzasadnieniu ponownej oceny.

#### Powiązanie planowanej drogi z siecią dróg publicznych

Planowana ul. Nowa Sandomierska będzie powiązana z istniejącym układem drogowym poprzez skrzyżowania jednopoziomowe.

Wykaz planowanych skrzyżowań:

Lp.	*Orientacyjny kilometraż linii kolejowej w zaokrągleniu do 10 m	Połączenie ulic
1	1+210	ul. Sandomierska – ul. Nowa Sandomierska
2	1+470	ul. Nowa Sandomierska - łącznik do ul. Sandomierskiej, ul. Trakt Św. Wojciecha i ul. Podmiejskiej
3	1+780	ul. Nowa Sandomierska – ul. Raduńska – ul. Nakielska

4	1+990	ul. Nakielska – ul. Małomiejska – ul. Podmiejska
---	-------	--

\*Ostateczna liczba i lokalizacje skrzyżowań (w stosunku do projektowanej trasy) zostaną określone po przyjęciu szczegółowych i ostatecznych rozwiązań projektowych, tj. na etapie projektu budowlanego, co zostało przez tut. organ uwzględnione w uzasadnieniu ponownej oceny.

### Obiekty inżynierskie

W ramach planowanego przedsięwzięcia przewiduje się budowę obiektów inżynierskich w sposób ograniczający ingerencję w istniejącą tkankę miejską. Projektowane obiekty inżynierskie wkomponują się w otoczenie, lokalne uwarunkowania i ukształtowanie terenu. W poniższych tabelach zawarto zestawienie rozwiązań w branży obiektów inżynierskich.

Wykaz obiektów mostowych

*Orientacyjny kilometraż linii kolejowej w zaokrągleniu do 10 m	Szacunkowa długość [m]	Rodzaj obiektu
ok. 1+250	ok. 500	wiadukt / most drogowy
ok. 1+480	ok. 200	wiadukt drogowy

\*Ostateczna liczba, lokalizacje i parametry (w tym również długości) obiektów inżynierskich zostaną określone po przyjęciu szczegółowych i ostatecznych rozwiązań projektowych, tj. na etapie projektu budowlanego, co zostało przez tut. organ uwzględnione w uzasadnieniu ponownej oceny.

### Przepusty:

W ramach przedmiotowej inwestycji zostaną również wykonane przepusty. Z uwagi na studialny charakter dokumentacji projektowej, którą na obecnym etapie posiada inwestor (studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowe), nie sposób jest jeszcze określić ich liczby, lokalizacji i parametrów (w tym również długości). Dane te zostaną określone po przyjęciu szczegółowych i ostatecznych rozwiązań projektowych, tj. na etapie projektu budowlanego, co zostało przez tut. organ uwzględnione w uzasadnieniu ponownej oceny.

### Obiekty zabytkowe kolidujące z projektowaną infrastrukturą

Wykaz obiektów zabytkowych będących w kolizji z projektowaną drogą:

Lp.	Orientacyjny kilometraż w zaokrągleniu do 10 m	Obiekt	Forma ochrony
1	ok. 1+770	Obiekt mieszkalny wielorodzinny	Gminna ewidencja zabytków
2	ok. 2+000	Obiekt mieszkalny wielorodzinny	Gminna ewidencja zabytków

### Budynki przeznaczone do rozbiórki

Do rozbiórki przewiduje się budynki ze względu na zbyt małą odległość od projektowanej drogi lub bezpośrednią kolizję z projektowaną infrastrukturą.

Wykaz budynków przeznaczonych do rozbiórki:

Lp.	*Opis przybliżonej lokalizacji w zaokrągleniu do 10 m	Budynek	Uzasadnienie
1	obszar znajdujący się pomiędzy ul. Trakt św. Wojciecha, a terenem linii kolejowej nr 9, ograniczony od północy ul. Sandomierską, a od południa ul. Serbską	Obiekt gospodarczy 01	Kolizja z projektowaną infrastrukturą ulicy Nowej Sandomierskiej
2		Obiekt gospodarczy 02	Kolizja z projektowaną infrastrukturą ulicy Nowej Sandomierskiej
3		Obiekt gospodarczy 03	Kolizja z projektowaną infrastrukturą ulicy Nowej Sandomierskiej
4		Obiekt gospodarczy 04	Kolizja z projektowaną infrastrukturą ulicy Nowej Sandomierskiej
5		Obiekt gospodarczy 05	Kolizja z projektowaną infrastrukturą ulicy Nowej Sandomierskiej



6		Obiekt gospodarczy 06	Kolizja z projektowaną infrastrukturą ulicy Nowej Sandomierskiej
7		Obiekt gospodarczo-usługowy 07	Kolizja z projektowaną infrastrukturą ulicy Nowej Sandomierskiej
8		Obiekt gospodarczo-usługowy 08	Kolizja z projektowaną infrastrukturą ulicy Nowej Sandomierskiej
9		Obiekt gospodarczo-usługowy 09	Kolizja z projektowaną infrastrukturą ulicy Nowej Sandomierskiej
10		Obiekt gospodarczo-usługowy 10	Kolizja z projektowaną infrastrukturą ulicy Nowej Sandomierskiej
11		Obiekt gospodarczo-usługowy 11	Kolizja z projektowaną infrastrukturą ulicy Nowej Sandomierskiej
12		Obiekt gospodarczy 12	Kolizja z projektowaną infrastrukturą ulicy Nowej Sandomierskiej
13		Obiekt gospodarczy 13	Kolizja z projektowaną infrastrukturą ulicy Nowej Sandomierskiej
14		Obiekt gospodarczy 14	Kolizja z projektowaną infrastrukturą ulicy Nowej Sandomierskiej
15		Obiekt mieszkalny wielorodzinny 15	Kolizja z projektowaną infrastrukturą ulicy Nowej Sandomierskiej
16		Sala Królestwa Świadków Jehowy 16	Kolizja z projektowaną infrastrukturą ulicy Nowej Sandomierskiej
17		Obiekt mieszkalny wielorodzinny 17	Kolizja z projektowaną infrastrukturą ulicy Nowej Sandomierskiej
18	rejon ścieżki pieszej (chodnik) prowadzącej od ul. Raduńskiej do kładki nad Kanalem Raduni	Obiekt gospodarczy 18	Kolizja z projektowaną infrastrukturą ulicy Nowej Sandomierskiej
19	rejon skrzyżowania ul. Raduńskiej z ul. Nakielską	Obiekt mieszkalny wielorodzinny 19	Kolizja z projektowaną infrastrukturą ulicy Nowej Sandomierskiej
20	rejon skrzyżowania ul. Nakielskiej z ul. Małomiejską	Obiekt gospodarczy - trafostacja	Kolizja z projektowaną infrastrukturą ulicy Nakielskiej
21		Obiekt mieszkalny wielorodzinny - pustostan	Kolizja z projektowaną infrastrukturą ulicy Nakielskiej
22	rejon skrzyżowania ul. Małomiejską z ul. Ptasią	Obiekt gospodarczo-usługowy	Kolizja z projektowaną infrastrukturą ulicy Ptasiej

\*Ostateczna liczba i lokalizacje budynków przeznaczonych do rozbiórki (w stosunku do projektowanej trasy) zostaną określone po przyjęciu szczegółowych i ostatecznych rozwiązań projektowych, tj. na etapie projektu budowlanego, co zostało przez tut. organ uwzględnione w uzasadnieniu ponownej oceny.

## Zadanie drogowe nr 2

„Budowa II etapu ul. Nowej Świętokrzyskiej na odcinku od ul. Kampinoskiej do ul. Świętokrzyskiej w rejonie węzła Kowale” (od ok. km 3+830 do ok. km 6+900 wg kilometraża linii kolejowej)

Budowa odcinka ul. Nowej Świętokrzyskiej wraz z budową skrzyżowań z ulicami poprzecznymi, tj. z ul. Nową Kampinoską, ul. Niepołomicką, ul. Nową Niepołomicką, ul. Wielkopolską, przyszłym układem drogowym w kierunku szkoły metropolitalnej, ul. Świętokrzyską, ul. Guderskiego, ul. Staropolską i ul. Jaworzniaków, zapewnienie dojazdu do nastawni kolejowej oraz budowa parkingu wielopoziomowego wraz z dowiązaniem do ul. Ateny.

### Cele realizacji zadania drogowego nr 2

W związku z realizacją budowy ulicy Nowej Świętokrzyskiej – etap II inwestor planuje osiągnąć następujące cele:

- zwiększenie możliwości połączeń transportowych pomiędzy różnymi rejonami miasta;
- poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- poprawa komfortu jazdy i wygody podróży;
- skrócenie czasu przejazdu transportem zbiorowym pomiędzy Ujeściskiem i Łostowicami oraz Kowalami.

### **Zakres rzeczowy planowanych do wykonania robót**

Zadanie drogowe nr 2 obejmuje wykonanie w szczególności następujących zasadniczych robót:

1) Budowę ulicy Nowej Świętokrzyskiej na odcinku od ul. Kampinoskiej do ul. Świętokrzyskiej w rejonie projektowanej stacji końcowej Gdańsk – Kowale

a) klasa: ulica główna (G)

b) przekrój: 1x2 (jedna jezdnia, dwa pasy ruchu)

Projektowana ul. Nowa Świętokrzyska stanowi kontynuację zadania inwestycyjnego realizowanego aktualnie przez Gminę Miasta Gdańska pod nazwą: „Realizacja I etapu budowy ul. Nowej Świętokrzyskiej na odcinku od al. Hawla do ul. Kampinoskiej w formule zaprojektuj i wybuduj”.

2) Budowę lub przebudowę niezbędnych obiektów inżynierskich umożliwiających budowę nowego układu drogowego oraz zagospodarowanie terenów pod projektowanymi obiektami inżynierskimi.

3) Rozbudowę lub przebudowę istniejącego układu drogowego i powiązanie nowego układu drogowego z istniejącą siecią dróg (w tym również rozbudowa/przebudowa istniejących skrzyżowań w niezbędnym zakresie, zapewniająca właściwe warunki ruchu oraz umożliwiającym skomunikowanie terenów przyległych, dla których obsługa komunikacyjna ulegnie zmianie w wyniku projektu).

4) Budowę infrastruktury rowerowej i pieszkiej (drogi rowerowe i chodniki) wraz z dowiązaniem do istniejących ciągów pieszych i rowerowych przebiegających w przedmiotowym rejonie, w szczególności przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerzystów.

5) Budowę zatok/przystanków autobusowych wraz z dojazdami do nich w postaci chodników (w tym perony z wiatą przystankową oraz inna infrastruktura dla potrzeb komunikacji zbiorowej).

6) Budowę i przebudowę zjazdów.

7) Wykonanie elementów organizacji i zabezpieczenia ruchu drogowego, rowerowego i pieszego (bariery ochronne, oznakowanie pionowe i poziome oraz inne).

8) Budowę kanału technologicznego wzdłuż projektowanej trasy.

9) Budowę systemu odwodnienia nowego układu drogowego (kanalizacja deszczowa, rowy drogowe, urządzenia podczyszczające i inne) oraz przebudowę kanalizacji deszczowej i pozostałego systemu odwodnienia poza granicami pasa drogowego ul. Nowej Świętokrzyskiej. Nadto oczyszczenie i udrożnienie istniejących odbiorników dla skutecznego odprowadzenia wody z pasa drogowego.

10) Przebudowę cieków i systemu melioracyjnego w niezbędnym zakresie. Nadto oczyszczenie i udrożnienie istniejących urządzeń melioracyjnych dla skutecznego odprowadzenia wody z pasa drogowego.

11) Budowę i przebudowę sieci wodno-kanalizacyjnej.

12) Przebudowę uzbrojenia terenu kolidującego z projektowanym układem drogowym i projektowanym uzbrojeniem terenu.

- 13) Budowę i przebudowę oświetlenia drogowego (w tym również doświetlenie przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerzystów, dróg dla ruchu pieszego i rowerowego oraz dojeżdż do zatok/przystanków autobusowych).
- 14) Rozbudowę systemu organizacji ruchu drogowego wraz z sygnalizacją świetlną, a także z uwzględnieniem zmian i rozbudowy systemu TRISTAR (dla poszczególnych etapów i docelową).
- 15) Budowę obiektów i urządzeń ochrony środowiska zmniejszających uciążliwość trasy.
- 16) Usunięcie kolidującej z układem drogowym zieleni oraz wykonanie terenów zieleni z małą architekturą wraz z nasadzeniami zieleni niskiej i wysokiej.
- 17) Wzmocnienie podłoża gruntowego dla uzyskania właściwych warunków posadowienia obiektów drogowych, obiektów inżynierskich oraz innych obiektów i urządzeń.
- 18) Wyburzenia i rozbiórki obiektów i urządzeń będących w kolizji z projektowanym zakresem.
- 19) Spełnienie zasadnych zastrzeżeń i wniosków właścicieli nieruchomości, którym zmienia się warunki użytkowania terenu, w tym zapewnienie dojazdów do nieruchomości.

#### **Projektowane parametry techniczne II etapu ul. Nowej Świętokrzyskiej**

klasa techniczna	G (główna)
przekrój	1/2 (1 jezdnia, 2 pasy ruchu)
szerokość jezdni	6,00 - 7,00 m
pas ruchu	3,0 - 3,5 m
skrajnia pionowa	4,50 m

#### **Układ projektowany**

Przedmiotem inwestycji jest budowa ul. Nowej Świętokrzyskiej etap II.

Dodatkowo w ramach inwestycji przewidziana jest budowa i rozbudowa otaczającego układu drogowego, celem dowiązania do stanu istniejącego oraz zapewnienia kompleksowych rozwiązań.

Zestawienie projektowanych rozwiązań:

Orientacyjny kilometraż [km] w zaokrągleniu do 10 m	Lokalizacja robót
ok. 4+750	Budowa ul. Nowej Kampinoskiej wraz z nieprzelotowym zamknięciem ul. Kampinoskiej i powiązaniem z ul. Nową Kolorową.
ok. 5+140 ok. 5+360	Budowa ul. Nowej Niepołomickiej wraz z nieprzelotowym zamknięciem ul. Niepołomickiej (budowa zatoki autobusowej i włączenie w ul. Nową Świętokrzyską po północnej stronie) i powiązaniem z ul. Nową Kolorową wraz z infrastrukturą towarzyszącą.
ok. 5+770	Rozbudowa ul. Wielkopolskiej i likwidacja skrzyżowania z ul. Hokejową wraz z infrastrukturą towarzyszącą.
ok. 6+400	Budowa skrzyżowania z przyszłym układem drogowym w kierunku szkoły metropolitalnej

#### **Powiązanie planowanej drogi z siecią dróg publicznych**

Planowana ul. Nowa Świętokrzyska etap II będzie powiązana z istniejącym układem drogowym poprzez skrzyżowania jednopoziomowe.

Wykaz planowanych skrzyżowań:

Lp.	* Orientacyjny kilometraż linii kolejowej w zaokrągleniu do 10 m	Połączenie ulic
1	4+750	ul. Nowa Świętokrzyska – ul. Nowa Kampinoska – ul. Nowa Kolorowa – ul. Kampinoska
2	5+140	ul. Nowa Świętokrzyska – ul. Niepołomicka

3	5+360	ul. Nowa Świętokrzyska – ul. Nowa Niepołomska i Łucznicza i Nowa Kolorowa
4	5+770	ul. Nowa Świętokrzyska – ul. Wielkopolska
5	6+400	przyszły układ drogowy w kierunku szkoły metropolitalnej

\*Ostateczna liczba i lokalizacje skrzyżowań (w stosunku do projektowanej trasy) zostaną określone po przyjęciu szczegółowych i ostatecznych rozwiązań projektowych, tj. na etapie projektu budowlanego, co zostało przez tut. organ uwzględnione w uzasadnieniu ponownej oceny.

### **Obiekty inżynierskie**

W ramach planowanego przedsięwzięcia przewiduje się budowę obiektów inżynierskich w sposób ograniczający ingerencję w istniejącą tkankę miejską. Projektowane obiekty inżynierskie wkomponują się w otoczenie, lokalne uwarunkowania i ukształtowanie terenu. W poniższych tabelach zawarto zestawienie rozwiązań w branży obiektów inżynierskich.

Do opisu lokalizacji poszczególnych obiektów inżynierskich zastosowano kilometraż projektowy (roboczy) linii kolejowej, równoległe do której ma przebiegać ul. Nowa Świętokrzyska etap II.

Wykaz obiektów mostowych:

*Orientacyjny kilometraż w zaokrągleniu do 10 m	Rodzaj obiektu
ok. 6+200	most drogowy
ok. 6+720	most drogowy
ok. 6+850	tunel pieszo-rowerowy

\*Ostateczna liczba, lokalizacje i parametry (w tym również długości) obiektów inżynierskich zostaną określone po przyjęciu szczegółowych i ostatecznych rozwiązań projektowych, tj. na etapie projektu budowlanego, co zostało przez tut. organ uwzględnione w uzasadnieniu ponownej oceny.

### Przepusty

W ramach przedmiotowej inwestycji zostaną również wykonane przepusty. Z uwagi na studialny charakter dokumentacji projektowej, którą na obecnym etapie posiada inwestor (studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowe), nie sposób jest jeszcze określić ich liczby, lokalizacji i parametrów (w tym również długości). Dane te zostaną określone po przyjęciu szczegółowych i ostatecznych rozwiązań projektowych, tj. na etapie projektu budowlanego, co zostało przez tut. organ uwzględnione w uzasadnieniu ponownej oceny.

W ramach inwestycji przewiduje się również budowę dróg dojazdowych zapewniających dostęp do nieruchomości przyległych. Projekt przewiduje budowę zjazdów do działek ewidencyjnych, których inwestycja pozbawia dostępu do drogi publicznej oraz do tych, których inwestycja narusza zagospodarowanie i nie posiadają połączenia z drogą publiczną. W miejscach, gdzie z uwagi na ukształtowanie terenu dojazd od urzędzeń utwardzonym terenem na potrzeby utrzymania był utrudniony, projektuje się drogi zapewniające dojazd do tych urzędzeń prowadzące z istniejącej lub projektowanej sieci dróg.

### Konstrukcja nawierzchni

Konstrukcje nawierzchni - w zależności od kategorii ruchu – zostaną przyjęte na etapie projektu budowlanego na podstawie "Katalogu typowych konstrukcji nawierzchni podatnych i półsztywnych".

### Przebudowa sieci wodociągowych i sanitarnych

Wzdłuż planowanej trasy przebiegają liczne istniejące sieci wodociągowe. W miejscach kolizji istniejących sieci wodociągowych z projektowanym układem drogowym i obiektami inżynierskimi przewiduje się ich przebudowy. W miejscach skrzyżowania z drogami projektuje się rury ochronne oraz przewiduje się zastosowanie armatury odcinającej.

Wzdłuż planowanej trasy przebiegają liczne istniejące sieci kanalizacji sanitarnej tłocznej. W miejscach kolizji istniejącej kanalizacji sanitarnej z projektowanym układem drogowym i obiektami inżynierskimi przewiduje się jej przebudowę oraz w miejscu krzyżowania się z drogą przewidziano rury ochronne.

#### Odwodnienie

Projektowany system odwodnienia uwarunkowany jest niweletą i przekrojem poprzecznym drogi oraz możliwością odprowadzenia wód opadowych i roztopowych do odbiorników.

Wody opadowe i roztopowe zbierane będą przez wpusty uliczne oraz lokalną sieć kanalizacji deszczowej. Przewiduje się maksymalne zagospodarowanie wód w pasie drogowym, z odprowadzeniem nadmiaru do istniejącej lub projektowanej sieci kanalizacji deszczowej.

ul. Nowa Sandomierska - w rejonie Bazy PPTM Sp. z o.o. planuje się budowę kolektora kanalizacji deszczowej wraz z przepompownią wspomagającą.

ul. Nowa Świętokrzyska:

- z odcinka drogi w rejonie skrzyżowania z ul. Niepołomicką - do planowanego kolektora kanalizacji deszczowej a następnie do Zbiornika Retencyjnego „Kolorowy”
- z odcinka drogi w rejonie skrzyżowania z ul. Świętokrzyską - do planowanego kolektora kanalizacji deszczowej a następnie do Zbiornika Retencyjnego Świętokrzyska II.

Tam, gdzie będzie to niezbędne wody opadowe i roztopowe podczyszczane będą tak, aby spełniały wymagania *rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych.*

W tym celu przewiduje się wykonanie urządzeń podczyszczających w postaci studni osadnikowych i separatorów węglowodorów ropopochodnych.

Sposób odprowadzenia wód opadowych i roztopowych zostanie szczegółowo określony na etapie dokumentacji projektowej (projekt budowlany) oraz będzie przedmiotem zgód wodnoprawnych.

#### Przebudowa kolizji elektroenergetycznych

Kolidujące linie kablowe zostaną przebudowane poprzez budowę wstawki kablowej, połączonej z nieprzebudowywanymi odcinkami linii za pomocą muf kablowych.

#### Oświetlenie drogowe

W związku z budową drogi oświetleniu podlegają obiekty wg wymagań przepisów prawa oraz zarządcy drogi (wraz z wymaganymi strefami przejściowymi).

Dla zapewnienia niezbędnych parametrów oświetleniowych zostaną wykorzystane oprawy LED.

Przejścia dla pieszych i przejazdy dla rowerzystów zostaną wyposażone w dedykowane oświetlenie, zapewniające odpowiednią widoczność pieszego i rowerzysty.

Nadto pod obiektami mostowymi i w przejściach dla pieszych pod drogą zostaną zainstalowane oprawy oświetleniowe tunelowe o białym świetle.

#### Branża teletechniczna

##### *Kanał technologiczny*

Projektuje się budowę kanału technologicznego wzdłuż projektowanej drogi. Wybudowana infrastruktura ma służyć do komunikacji poszczególnych urządzeń i systemów w pasie drogowym, np. dla potrzeb Systemu Zarządzania Ruchem. Wolne zasoby kanału technologicznego mogą być udostępniane podmiotom telekomunikacyjnym na potrzeby inwestycji telekomunikacyjnych, w tym związanych z sieciami szerokopasmowymi.

#### Przebudowa kolidujących sieci telekomunikacyjnych

Realizacja robót związanych z budową i przebudową układu drogowego oraz innych obiektów budowlanych wiąże się z koniecznością wykonania przebudowy kolidującej infrastruktury

telekomunikacyjnej oraz kabli światłowodowych współbieżnych z energetycznymi liniami kablowymi. Sieci należy przełożyć w nowe niekolidujące miejsca poprzez wykonanie nowych wstawek kablowych.

W ramach zdefiniowanych wariantów przedstawiono 2 różne przebiegi linii kolejowej:

- przebieg „czerwony” (W3), w ramach którego przewidywane jest wykonanie na przebudowywanych/budowanych drogach nawierzchni AC8S oraz zastosowanie oświetlenia sodowego, stanowiący wariant alternatywny.
- przebieg „błękitny” (W4), w ramach którego przewidywane jest wykonanie na przebudowywanych/budowanych drogach nawierzchni SMA11 oraz zastosowanie oświetlenia LED stanowiący wariant przyjęty do realizacji.

Parametry		W3 „czerwony”	W4 „błękitny”
Szacunkowa długość odcinków linii kolejowych [km]		ok. 7,802	ok. 7,915
Liczba nowych punktów obsługi podróżnych		6	6
Likwidacja kolizyjnego przejazdu kolejowo-drogowego w ciągu ul. Sandomierskiej z linią kolejową nr 9. Rozwiązanie kluczowego problemu mieszkańców dzielnicy Orunia.		NIE	TAK
Kolizje z obiektami będącymi w rejestrze zabytków		0	1
Akceptacja rozwiązań poprzez wydanie zaleceń konserwatorskich przez Pomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków ze szczególnym uwzględnieniem rejonu przekroczenia Traktu Św. Wojciecha		Brak wydania przedmiotowych zaleceń	Wydanie pozytywnych zaleceń konserwatorskich (zamieszczone poniżej)
Kolizje z obiektami będącymi w ewidencji zabytków		1	6
Liczba obiektów kubaturowych do rozbiórki	zadanie kolejowe	23	35
	zadania drogowe	0	22
Konflikt społeczny polegający na konieczności rozbiórki kompleksu boisk Szkoły Podstawowej nr 56 w Gdańsku na okres prowadzenia robót budowlanych		Występuje z uwagi na budowę w śladzie boisk podziemnej linii kolejowej	Brak konfliktu z uwagi na inne wariantowanie lokalizacyjne

Obydwie rozpatrywane nawierzchnie bitumiczna (SMA11) oraz z betonu asfaltowego (AC8S) mają zbliżone parametry akustyczne, a więc ich oddziaływanie, co wykazały analizy przeprowadzone na potrzeby raportu ooś, jest takie same. W obydwu przypadkach wyboru zastosowania mieszanek bitumicznych warstw ścieralnych AC lub SMA nie będzie miało wpływu na aspekty środowiskowe na etapie wykonawczym.

Na etapie eksploatacji nie przewiduje się różnic w oddziaływaniu w zakresie hałasu.

Natomiast istotna różnica na etapie eksploatacji dotyczyć będzie okresowych napraw wynikających z naturalnego zużywania się nawierzchni. W tej kwestii zdecydowanie korzystniejszym środowiskowo (z uwagi na trwałość nawierzchni) wariantem jest zastosowanie nawierzchni SMA, dzięki czemu zmniejszy się częstotliwość remontów, co przełoży się na: ograniczenie ilości powstających odpadów; ograniczenie ilości zanieczyszczeń wprowadzanych do powietrza, wynikających z produkcji mieszanki bitumicznej oraz pracy sprzętu budowlanego oraz ograniczenie emisji hałasu wynikającej z prowadzenia prac remontowo-budowlanych.

W ramach realizacji inwestycji przewiduje się budowę nowego oraz przebudowę istniejącego oświetlenia:

- peronów wraz z dojściami,

- rozjazdów i torów stacyjnych,
- tuneli dla pieszych,
- obiektów inżynierskich,
- dróg, ulic, dojazdów do zatok/przystanków autobusowych, chodników, ścieżek rowerowych oraz obszarów zieleni.

Wariantem najlepszym pod względem oddziaływania na środowisko będącym jednocześnie wariantem wybranym do realizacji jest wariant polegający na zastosowaniu nowoczesnych lamp LED. Posiadają one bardzo dobre parametry (odzworowanie rzeczywistych barw, bardzo niskie zużycie prądu, brak przyciągania owadów itp.). Racjonalnym wariantem alternatywnym możliwym do realizacji jest wariant polegający na wykonaniu oświetlenia przy wykorzystaniu lamp sodowych.

Planowane przedsięwzięcie jest celem publicznym w rozumieniu ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. *o gospodarce nieruchomościami* (t. j. Dz. U. z 2024 r. poz. 1145). Zgodnie z art. 6 pkt 1 i 1a ustawy o gospodarce nieruchomościami, celem publicznym jest wydzielenie gruntów pod linie kolejowe oraz ich budowa i utrzymanie oraz wydzielenie gruntów pod drogi publiczne, drogi rowerowe i drogi wodne, budowa, utrzymywanie oraz wykonywanie robót budowlanych tych dróg, obiektów i urządzeń transportu publicznego, a także łączności publicznej i sygnalizacji.

**Z zebranego w niniejszej sprawie materiału dowodowego na okoliczność rodzaju i zasięgu oddziaływania na środowisko, w tym zdrowie ludzi oraz obszary Natura 2000, któremu tut. organ dał wiarę, wynika przede wszystkim, że oddziaływanie planowanej inwestycji będzie następujące.**

#### **Oddziaływanie na wody powierzchniowe i podziemne oraz na cele środowiskowe zawarte w planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza**

Inwestycja zlokalizowana jest w obrębie dwóch Głównych Zbiorników Wód Podziemnych – GZWP nr 111 Subniecka Gdańska oraz częściowo na GZWP nr 112 Żuławy Gdańskie. Aktualnie procedowane jest ustanowienie obszaru ochronnego dla GZWP nr 112 Żuławy Gdańskie. W granicach projektowanego obszaru ochronnego przebiega fragment linii kolejowej oraz planowane jest zadanie drogowe nr 1: „Budowa bezkolizyjnego przekroczenia magistrali kolejowej E-65 i Traktu Św. Wojciecha poprzez tzw. ulicę Nową Sandomierską”. Wśród proponowanych zakazów związanych z użytkowaniem gruntów oraz korzystaniem z wód na terenie proponowanego obszaru ochronnego istnieją zakazy wykonywania robót lub czynności, które mogą powodować trwałe zanieczyszczenie gruntów lub wód. Ze względu na zakres przedsięwzięcia oraz na warunki jego realizacji nie stwierdzono możliwości negatywnego wpływu na jakość i ilość wód podziemnych GZWP nr 112.

Przedsięwzięcie częściowo jest położone na obszarze zagrożonym powodzią w rozumieniu art. 16 pkt 34 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. *Prawo wodne* (t. j. Dz. U. z 2024 r. poz. 1087 ze zm.). Na podstawie danych z Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły opublikowanym w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury dnia 4 listopada 2022 r. (Dz. U. z 2023, poz. 300), stwierdzono, że przedsięwzięcie znajduje się w rejonie wodnym Dolnej Wisły, na obszarze następujących jednolitych części wód:

- powierzchniowych rzecznych:
  - kod RW20001148699 – Motława od Dopływu z Lubiszewa do ujścia wraz z Radunią od Kanalu Raduńskiego do ujścia i Kłodawą od Styny do ujścia. Stanowi ona silnie zmienioną część wód, jest monitorowana. Stan ogólny JCWP określono jako zły (dobry potencjał ekologiczny, stan chemiczny poniżej dobrego). JCWP jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Cel środowiskowy dla JCWP to dobry potencjał ekologiczny; zapewnienie drożności cieku dla migracji gatunków o znaczeniu

gospodarczym na odcinku ciekłu głównego Motława w obrębie JCWP (dla troci wędrownej oraz węgorza europejskiego) oraz na dopływie Radunia od ujścia do zapory w Pruszczu Gdańskim (dla troci wędrownej); stan chemiczny: dla złagodzonych wskaźników [benzo(a)piren(w)] poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników - stan dobry;

- kod RW200011486969 – Kanał Raduński. Stanowi ona sztuczną część wód, jest monitorowana. Stan ogólny JCWP określono jako zły (umiarkowany potencjał ekologiczny, stan chemiczny brak danych). JCWP jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Cel środowiskowy dla JCWP to umiarkowany potencjał ekologiczny (złagodzone wskaźniki: [przewodność elektrolityczna właściwa w 20°C]; pozostałe wskaźniki - II klasa jakości); dobry stan chemiczny. W JCWP znajdują się obszary ochronne przeznaczone do ochrony siedlisk lub gatunków, o których mowa w przepisach ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o *ochronie przyrody*, dla których utrzymanie lub poprawa stanu wód jest ważnym czynnikiem w ich ochronie dla którego cele środowiskowe zostały określone w akcie będącym podstawą prawną obszaru. Przedmiotowe przedsięwzięcie jest zlokalizowane na terenie obszaru chronionego, Zespołu Przyrodniczo-Krajobrazowego Dolina Potoku Oruńskiego.
- podziemnych:
  - kod GW200013 – JCWPd charakteryzuje się dobrym stanem ilościowym oraz dobrym stanem chemicznym. JCWPd jest monitorowana. JCWPd nie jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Cel środowiskowy dla JCWPd to dobry stan ilościowy i chemiczny;
  - kod GW200015 – JCWPd charakteryzuje się dobrym stanem ilościowym oraz dobrym stanem chemicznym. JCWPd jest monitorowana. JCWPd jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych – zagrożona chemicznie. Cel środowiskowy dla JCWPd to dobry stan ilościowy i chemiczny.

Do odprowadzenia wód z rejonu linii kolejowej, obiektów kubaturowych oraz infrastruktury drogowej zostaną wykorzystane naturalne ciekły wodne, zbiorniki retencyjne, sieci kanalizacji deszczowej, a także inne systemy chłonne. Odprowadzenie wód nastąpi w sposób grawitacyjny bądź poprzez tłoczenie za pomocą układu pompowego. Zakłada się maksymalne zagospodarowanie wody opadowej i roztopowej na terenie inwestycji. W celu odwodnienia linii kolejowej przewiduje się budowę odwodnienia liniowego. Odwodnienie liniowe będzie izolować bezpośrednią strefę linii kolejowej przed napływem wód powierzchniowych z terenów przyległych oraz sprawnie odprowadzać wody opadowe z obszaru linii. Podstawową formą odwodnienia liniowego nawierzchni i budowli ziemnych będzie odwodnienie wgłębne (drenaże, drenokolektory, drenaże francuskie) oraz rowy boczne. Ewentualny nadmiar wody z rowów bocznych odprowadzany będzie do odbiorników, w tym m. in.:

- z odcinka linii kolejowej w rejonie Bazy PPTM Sp. z o. o. – do planowanego kolektora kanalizacji deszczowej wraz z przepompownią wspomagającą;

- z odcinka linii kolejowej w rejonie skrzyżowania z ul. Niepołomicką – do planowanego kolektora kanalizacji deszczowej, a następnie do Zbiornika Retencyjnego „Kolorowy”.

Przewiduje się zastosowanie studzienek na wylotach rowów, ułatwiających możliwość szybkiego zamknięcia odpływu np. poduszką sorbentową lub balonem i przetrzymania spływów w przypadku ewentualnego wycieku substancji szkodliwych, w tym węglowodorów ropopochodnych do odbiorników. W rejonie przecięcia linii kolejowej z ciekami takimi jak fosa Bastionu Św. Gertrudy, Kanał od Motławy, Kanał Raduni, Potok Oruński, Potok Maćkowy oraz Potok Kowalski przewiduje się budowę obiektów inżynierskich w postaci mostów kolejowych lub przepustów. Obiekty te odwadniane będą przy pomocy wpustów oraz lokalnej sieci kanalizacji deszczowej z odprowadzeniem do miejskiej sieci kanalizacji deszczowej lub do



cieku. Obiekty kubaturowe odwadniane będą za pomocą wpustów lub odwodnienia liniowego oraz sieci kanalizacji deszczowej.

Odprowadzane wody opadowe i roztopowe będą podczyszczane tak, aby spełniały wymagania rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych. W tym celu przewiduje się wykonanie urządzeń podczyszczających w postaci rowów trawiastych, studni osadnikowych i separatorów węglowodorów ropopochodnych. Projektowany system odwodnienia dróg uwarunkowany jest niweletą i przekrojem poprzecznym drogi oraz możliwością odprowadzenia wód opadowych i roztopowych do odbiorników. Wody opadowe i roztopowe zbierane będą przez wpusty uliczne oraz lokalną sieć kanalizacji deszczowej. Przewiduje się maksymalne zagospodarowanie wód w pasie drogowym, z odprowadzeniem nadmiaru do istniejącej lub projektowanej sieci kanalizacji deszczowej. Tam, gdzie będzie to niezbędne wody opadowe i roztopowe podczyszczane będą tak, aby spełniały wymagania ww. rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 r. W tym celu przewiduje się wykonanie urządzeń podczyszczających w postaci studni osadnikowych i separatorów węglowodorów ropopochodnych. Sposób odprowadzenia wód opadowych i roztopowych zostanie szczegółowo określony na etapie dokumentacji projektowej (projekt budowlany). Na wykonanie urządzeń wodnych i odprowadzanie wód opadowych i roztopowych niezbędne będzie pozyskanie odpowiednich zgód wodnoprawnych. W sąsiedztwie planowanej linii kolejowej w km ok. 6+850 po stronie prawej planowany jest trzypoziomowy nadziemny parking dla ok. 2100 samochodów osobowych. Wody opadowe lub roztopowe odprowadzane z terenów utwardzonych odprowadzane będą do projektowanej kanalizacji deszczowej. Podczyszczanie wód odbywać się będzie w separatorze substancji ropopochodnych z osadnikiem. Układ kanalizacyjny wyposażony będzie w podziemny zbiornik retencyjny, który przetrzyma wody opadowe i nie będą obciążać hydraulicznie dalszej kanalizacji deszczowej. Podczas eksploatacji nadziemnego parkingu źródłem wody będzie sieć wodociągowa. Będzie to woda wspólna dla celów socjalnych tj. do zasilania pomieszczeń technicznych i wody do celów przeciwpożarowych tj. hydrantu zewnętrznego i hydrantów zlokalizowanych na każdej kondygnacji. Zapotrzebowanie na wodę do celów socjalnych szacuje się w ilości ok. 0,5 m<sup>3</sup>/d.

Podczas realizacji całego przedsięwzięcia woda do celów bytowo-gospodarczych dla potrzeb pracowników może być dostarczana na plac budowy i do zaplecza beczkowozami lub też może być pobierana z publicznej sieci wodociągowej. Woda na placu budowy będzie używana głównie na cele socjalno-bytowe oraz w miesiącach letnich do zraszania placu budowy (w przypadku nadmiernego pylenia) i miejsc kruszenia/gromadzenia surowców lub gruzu powstałego z rozbiórek. Szacuje się, że będzie to maksymalnie kilkanaście metrów sześciennych na dobę. Ścieki socjalno-bytowe podczas fazy budowy przedsięwzięcia gromadzone będą w zbiornikach bezodpływowych i odbieranych przez upoważnione podmioty. Inny wariant możliwy do zastosowania to przewoźne sanitarium. Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia wykorzystanie wody będzie minimalne i związane głównie z eksploatacją, bieżącym utrzymaniem i konserwacją infrastruktury kolejowej.

W ramach realizacji przedsięwzięcia przewidywane są również prace związane z budową obiektów nad ciekami. Prace te mogą mieć negatywne oddziaływanie na wody powierzchniowe. Na etapie realizacji głównymi przyczynami zanieczyszczenia wód powierzchniowych mogą być: spływy wód deszczowych i roztopowych z terenu budowy oraz wypłukiwane zanieczyszczenia z materiałów używanych do budowy, niewłaściwa lokalizacja zaplecza budowy, tj. w bliskiej odległości od cieków bądź nieodpowiednio zorganizowane zaplecze sanitarne, bezpośrednie przedostanie się substancji niebezpiecznych do naturalnych

cieków, w trakcie prowadzenia robót na obiektach mostowych bądź też w korytach cieków w związku z ich umacnianiem. Szczególnie niebezpiecznym może być wyciek substancji ropopochodnych lub innych związków chemicznych szkodliwych dla zdrowia ludzi i środowiska w bezpośrednim sąsiedztwie cieków wodnych. W celu ograniczenia tych oddziaływań zostaną zastosowane działania wskazane w warunkach 2.1.1- 2.1.6.

Planuje się następujące prace związane z budową obiektów w obrębie cieków przecinających linię kolejową:

- Fosa Bastionu Św. Gertrudy – kilometraż -1+610: przewiduje się przebudowę wylotu przepustu kolejowego oraz budowę mostu kolejowego na granicy fosy Bastionu Św. Gertrudy;
- Kanał do Motławy – kilometraż 0+560 oraz 0+750: przewiduje się odbudowę i oczyszczenie Kanału w obrębie skrzyżowania z linią kolejową;
- Potok Maćkowy – kilometraż 5+700: ciek zostanie przebudowany na długości ok. 100 m, tj. nastąpi zastąpienie koryta ciek przepustami, które będą przechodziły nad konstrukcją tunelu linii. W ramach zadania drogowego (ul. Nowa Świętokrzyska) przewiduje się budowę obiektu inżynierskiego celem przekroczenia ciek wraz z ew. umocnieniem brzegu i konserwacją;
- potok Kowalski – kilometraż 6+200: w ramach zadania kolejowego przewiduje się przejście obiektem mostowym nad Potokiem. Potok jest przewidziany do oczyszczenia w obrębie skrzyżowania z linią kolejową na długości ok. 50 m. W ramach zadania drogowego (ul. Nowa Świętokrzyska) przewiduje się przejście obiektem mostowym nad potokiem oraz oczyszczenie koryta w obrębie skrzyżowania z drogą na długości ok. 50 m.

Oprócz ww. cieków linia kolejowa przecina także Kanał Raduni (kilometraż 1+640) oraz Potok Oruński (kilometraż 4+280). W lokalizacjach tych nie przewiduje się prowadzenia prac w korycie, ani innej ingerencji w ciek. Podczas prac związanych z przebudową Potoku Maćkowego (częściowe skanalizowanie) nie przewiduje się zmian przebiegu ciek, ani też nie wystąpi oddziaływanie związane ze zmianami przepływów (warunków hydromorfologicznych). Potok Maćkowy znajduje się w zlewni JCWP Kanału Raduńskiego, ale nie jest ciekem wchodzącym w skład JCWP. Przebudowa dotyczyć będzie jedynie odcinka o długości 100 m. Planowane odcinkowe umocnienia skarp i koryt cieków naturalnych w celu zapewnienia bezpieczeństwa konstrukcji obiektu również pozostaną bez wpływu na cieki (oddziaływanie będzie obejmowało nieznaczące dla całości cieków odcinki). Przekroje obiektów (przepustów i mostów) zostaną tak dobrane oraz zaprojektowane w terenie, aby ograniczyć ingerencje w koryta cieków, ponadto nie będą ograniczać/wpływać na warunki przepływu wód. W związku z możliwością wystąpienia zagrożenia dla wód powierzchniowych związanych z budową obiektów nad ciekami, na etapie realizacji przedsięwzięcia bardzo istotne będzie minimalizowanie stopnia występowania takich zagrożeń poprzez:

- zachowanie wszelkich środków ostrożności zapobiegających przedostaniu się związków ropopochodnych oraz innych niebezpiecznych związków do środowiska gruntowo – wodnego – teren przeznaczony na zaplecze budowy oraz bazę materiałową, gdzie przechowywane będą ww. substancje zostanie odpowiednio zabezpieczony, zapewniona zostanie również łatwa dostępność sorbentów do substancji toksycznych;
- umocnienia i przebudowa cieków przeprowadzone zostaną tylko w niezbędnym zakresie, po uzgodnieniu z administratorem ciek. Do wykonywania umocnień koryt cieków stosowane będą materiały naturalne, tj. m.in. faszyna, kołki drewniane, narzut kamienny, geowłóknina separacyjnofiltracyjna i podsypka piaskowo-żwirowa; powyżej zabezpieczenia, skarpy ciek należy zabezpieczyć humusem oraz obsiać mieszanką traw gatunków rodzimych; zastosowanie innych materiałów jest dopuszczalne jedynie w przypadku bezwzględnego braku możliwości technicznych do zastosowania

powyższych materiałów pod warunkiem pokrycia tych elementów warstwą gruntu mineralnego pozwalającego na rozwój roślinności i swobodną migrację zwierząt;

- prace w korytach cieków wykonywane będą zgodnie z Katalogiem dobrych praktyk robót hydrotechnicznych i prac utrzymaniowych;
- zapewnienie drożności przepływu wód na istniejących ciekach wodnych;
- podczas prowadzenia prac na obiektach mostowych – zabezpieczenie koryt cieków naturalnych przed przedostaniem się elementów z rozbiórki obiektów do cieków, co zostało przez tut. organ uwzględnione w warunkach 2.1.2 – 2.1.6, 2.1.18 – 2.1.20, 2.1.27, 2.1.29.

Zanieczyszczenie wód powierzchniowych podczas eksploatacji linii kolejowej może być spowodowane m. in.:

- spływami deszczowymi i roztopowymi z trasy linii kolejowej (wiaduktów, stacji kolejowych), które zanieczyszczane są przez wycieki z eksploatowanego taboru kolejowego;
- rozpylanymi chemikaliami stosowanymi do zwalczania roślinności okrywowej nasypów;
- zanieczyszczeniami związanymi ze zużywaniem się pojazdów kolejowych oraz związanymi z koniecznością wykonywania okresowych zabiegów utrzymaniowych drogi kolejowej;
- zaniedbań w obsłudze i konserwacji urządzeń służących odprowadzaniu i podczyszczaniu zanieczyszczonych spływów opadowych i roztopowych.

Zagrożenie dla środowiska wodnego powodowane eksploatacją drogi kolejowej związane jest z możliwością zanieczyszczenia wód substancjami ropopochodnymi (w trakcji elektrycznej będą to głównie smary i oleje) oraz zawiesiną ogólną. Ładunki tych zanieczyszczeń będą niewielkie, a zastosowanie nowoczesnego taboru kolejowego oraz wykonanie torowiska, podbudowy i odwodnienia zgodnie z przyjętą technologią będzie minimalizowało potencjalne zagrożenie dla wód. Do odprowadzenia wód z rejonu linii kolejowej, obiektów kubaturowych oraz infrastruktury drogowej, zostaną wykorzystane naturalne cieki wodne, zbiorniki retencyjne, kanały, sieci kanalizacyjne, a także inne systemy polegające na funkcji chłonnej, infiltracyjnej, odparowującej czy retencyjnej. Odprowadzenie wód nastąpi w sposób grawitacyjny bądź poprzez tłoczenie za pomocą układu pompowego.

W tym celu przewiduje się wykonanie urządzeń podczyszczających w postaci rowów trawiastych, studni osadnikowych i separatorów węglowodorów ropopochodnych.

Zanieczyszczenie wód powierzchniowych podczas eksploatacji infrastruktury drogowej może być spowodowane m. in.:

- wyciekami substancji niebezpiecznych dla środowiska wodnego w wyniku katastrof drogowych (zjawisko incydentalne);
- chemikaliami stosowanymi do zwalczania gołoledzi;
- zanieczyszczeniami związanymi ze zużywaniem się pojazdów drogowych oraz związanymi z koniecznością wykonywania okresowych zabiegów utrzymaniowych drogi.

Wody opadowe i roztopowe zbierane będą przez wpusty uliczne oraz lokalną sieć kanalizacji deszczowej. Przewiduje się maksymalne zagospodarowanie wód w pasie drogowym, z odprowadzeniem nadmiaru do miejskiej sieci kanalizacji deszczowej. Tam, gdzie będzie to niezbędne wody opadowe i roztopowe podczyszczane będą tak, aby spełniały wymagania ww. rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 r. W tym celu przewiduje się wykonanie urządzeń podczyszczających w postaci studni osadnikowych i separatorów węglowodorów ropopochodnych. Przewiduje się zastosowanie studzienek na wylotach rowów, ułatwiających możliwość szybkiego zamknięcia odpływu np.

poduszką sorbentową lub balonem i przetrzymania spływów w przypadku ewentualnego wycieku substancji szkodliwych, w tym węglowodorów ropopochodnych do odbiorników.

W przypadku awarii przewiduje się działanie specjalnych służb.

W związku z powyższym uwzględniając charakter, skalę i lokalizację przedsięwzięcia nie przewiduje się negatywnego oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na stan jednolitych części wód oraz na realizację celów środowiskowych, określonych dla nich w „Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły”, przyjętym rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2022 r. (Dz. U. z 2023 r., poz. 300).

#### **Oddziaływanie na powierzchnię ziemi**

Analizowane przedsięwzięcie wiąże się z koniecznością zajęcia terenu obecnie nie przeznaczonego pod infrastrukturę komunikacyjną. Powierzchnia przedsięwzięcia wyniesie łącznie około 1 068 400 m<sup>2</sup>. W trakcie prac budowlanych może dojść do zanieczyszczenia gruntu (a pośrednio lub bezpośrednio do zanieczyszczenia wód). W trakcie prac budowlanych bez utrzymania odpowiedniego reżimu technologicznego może dojść do zanieczyszczenia gruntu, a pośrednio lub bezpośrednio do zanieczyszczenia wód. Prawdopodobieństwo takiego zdarzenia można jednak uznać za niewielkie przy właściwym zabezpieczeniu miejsca robót i odpowiedniej organizacji prac. W celu minimalizacji negatywnego oddziaływania na etapie realizacji, tut. organ wskazał warunki 2.1.1 – 2.1.6.

Eksploatacja linii kolejowej oraz obiektów towarzyszących nie będzie powodować znaczącej emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłowych, związanych z emisją ścieków, które mogłyby w istotny sposób wpływać na środowisko glebowe. Ewentualne zanieczyszczenia mogą być powodowane na skutek emisji pyłów powstających w trakcie ścierania elementów okładzin hamulcowych, układu jezdnego pociągów. Ponadto zachodzi ryzyko przedostawania się nieznacznych wycieków olejów i smarów stosowanych w składach. W tym wypadku głównie dochodzić może do nieznacznych wycieków bezpośrednio do podtorza. Stosowanie sprawnych pojazdów na bieżąco i właściwie serwisowanych oraz poddawanych przeglądom technicznym, istotnie ograniczy możliwość wystąpienia oddziaływania. Szczególne oddziaływanie na gleby i powierzchnię ziemi w miejscu i otoczeniu inwestycji może być związane jedynie z wystąpieniem poważnej awarii jako sytuacji nadzwyczajnego zagrożenia, które wykracza poza zakres normalnych warunków eksploatacji inwestycji. Niemniej ryzyko wystąpienia takiej awarii jest znikome.

Potencjalne zagrożenie w trakcie użytkowania ulic może stanowić zanieczyszczenie gleb (gruntu) przez substancje przenoszone z nich wraz z powietrzem oraz wodami spływającymi z nawierzchni. Gleby zanieczyszczane są składnikami spalin samochodowych (m. in. tlenkami azotu i siarki, metalami ciężkimi), a także pyłami powstającymi w związku z ruchem pojazdów (tzw. emisja wtórna), zużyciem nawierzchni, ścieraniem opon i innych części pojazdów. Istotnym źródłem zanieczyszczeń są również środki chemiczne stosowane do zimowego utrzymania, w skład których wchodzi piasek zmieszany z chlorkiem sodu wapnia lub chlorkiem magnezu. Niewłaściwe stosowanie soli może docelowo spowodować zasolenie gleb.

W celu minimalizacji negatywnego oddziaływania na etapie eksploatacji, tut. organ wskazał warunki 2.2.1 - 2.2.5.

#### **Oddziaływanie na powietrze atmosferyczne i klimat**

W fazie budowy projektowane przedsięwzięcie nie będzie źródłem zorganizowanej emisji substancji do powietrza, natomiast może być źródłem emisji niezorganizowanej pyłu oraz substancji pochodzących ze spalania paliwa w maszynach roboczych oraz samochodach ciężarowych, dowożących materiały budowlane na teren budowy. Na potrzeby niniejszego opracowania przeprowadzono ogólne szacowanie emisji zanieczyszczeń do powietrza z placu budowy. W prognozach przyjęto skrajnie niekorzystne dane: maksymalne nagromadzenie

pracującego sprzętu w ilości 30 sztuk na 1 km (w tym koparki, inne maszyny robocze oraz samochody ciężarowe dowożące materiały na teren budowy); praca w systemie 2-zmianowym, czyli przez 16 godzin na dobę, 6 dni w tygodniu przez cały rok. Na potrzeby opracowania niniejszego dokumentu wykonano modelowanie rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń. Poszczególne fazy prac budowlanych będą się charakteryzowały różnym natężeniem emisji związanym z różnym nagromadzeniem sprzętu budowlanego. Nawet przy założeniu największego możliwego ich nagromadzenia, nie przewiduje się możliwości wystąpienia przekroczeń dopuszczalnych stężeń poziomów substancji zanieczyszczających w powietrzu. W celu minimalizacji negatywnego oddziaływania na etapie realizacji, tutejszy organ wskazał warunki realizacji przedsięwzięcia 2.1.7, 2.1.9, 2.1.10.

Na etapie prac budowlanych należy liczyć się z wystąpieniem krótkotrwałych uciążliwości związanych z bezpośrednią emisją gazów cieplarnianych, w szczególności dwutlenku węgla. Będzie ona wynikać z procesu spalania paliw w silnikach pojazdów i maszyn wykorzystywanych na etapie budowy, głównie ciężkiego sprzętu budowlanego (spycharki, ładowarki, transport ciężarowy itp.). Emisja tych zanieczyszczeń będzie koncentrować się w obrębie prowadzonych prac. Wykorzystane do pracy pojazdy będą posiadać aktualne przeglądy techniczne, maszyny i urządzenia budowlane będą spełniać wymogi w zakresie parametrów emisyjnych o których mowa w rozporządzeniu Ministra Gospodarki z dnia 30 kwietnia 2014 r. w sprawie szczegółowych wymagań dla silników spalinowych w zakresie ograniczania emisji zanieczyszczeń gazowych i cząstek stałych przez te silniki (Dz. U. z 2014 r. poz. 588). Mając na uwadze powyższe, jak również chwilowy i przemijający charakter oddziaływania (ustaną wraz z zakończeniem prac), jak i krótki okres trwania budowy, oddziaływanie na zmiany klimatu uznaje się jako mało istotne.

W przypadku analizowanych linii kolejowych – zelektryfikowanych w całości – tabor kolejowy zasilany energią elektryczną nie będzie powodował emisji zanieczyszczeń do powietrza w fazie eksploatacji (za wyjątkiem sporadycznych przejazdów manewrowych lokomotyw spalinowych na odcinkach zelektryfikowanych). Ze względu na ujęcie w projekcie fragmentów sieci ulic miasta, na potrzeby raportu oos przeprowadzono modelowanie emisji zanieczyszczeń powietrza z przebudowywanych ulic. Analiza rozprzestrzeniania substancji w powietrzu wykazała, że dla żadnego z analizowanych zanieczyszczeń nie będą występować przekroczenia poziomów dopuszczalnych. Przekroczenia nie wystąpią zarówno w przypadku stężeń dopuszczalnych ze względu na ochronę zdrowia ludzi, jak i ze względu na ochronę roślin. Ponadto przedmiotowa inwestycja wpisuje się w cele określone dla ochrony powietrza Aglomeracji Trójmiejskiej, w tym m. in. w rozwój niskoemisyjnego, miejskiego transportu zbiorowego.

Po realizacji inwestycji transport kolejowy zwiększy swoją atrakcyjność przewozową, co przyczyni się do przejęcia znacznej części ruchu drogowego, zarówno indywidualnego, jak i publicznego. Zmniejszenie liczby pojazdów drogowych w znaczny sposób przyczyni się do ograniczenia emisji gazów cieplarnianych. Emisja pośrednia, na tym etapie będzie związana przede wszystkim ze zużyciem prądu do oświetlenia przystanków czy też pracy wentylatorów. Zużycie energii skutkować będzie emisją gazów cieplarnianych, w tym głównie CO<sub>2</sub>, w procesie wytwarzania energii elektrycznej. Odnosząc się do wpływu na klimat projektowanych ulic należy wskazać, jak wykazują wyniki badań, w miarę zwiększania biegu, a tym samym zmniejszania prędkości obrotowej silnika, zmniejsza się również emisja drogowa m.in. CO<sub>2</sub>. Niskie i wysokie temperatury, silne wiatry oraz wyładowania atmosferyczne powodują utrudnienia w funkcjonowaniu infrastruktury kolejowej, a opady deszczu uniemożliwiają jej prawidłowe funkcjonowanie. Największe i najważniejsze prognozowane zmiany klimatu dotyczą dwóch kategorii „deszcz” i „wiatr”. Analizowane przedsięwzięcie położone jest poza obszarami ujściowymi rzek oraz poza terenami zagrożonymi powodzią. Nie należy się zatem spodziewać, aby powódź mogła stanowić istotne zagrożenie dla

przedmiotowego przedsięwzięcia. W związku z koniecznością przystosowania się do coraz trudniejszych warunków pogodowych, w projekcie przewidziano m.in.: trwałą nawierzchnię, mało podatną na odkształcenia związane z ekstremalnymi temperaturami (zwłaszcza dodatnimi), system odwodnienia o przepustowości zapewniającej przejęcie i retencjonowanie opadów nawalnych w taki sposób, aby nie powodować fali wezbraniowej na odbiornikach; ekrany akustyczne wyliczone zgodnie z normą PN-77/B-02011, która określa zasady ustalania obciążenia wiatrem.

### **Oddziaływanie hałasu, w tym skumulowanego i drgań na środowisko**

Na etapie budowy źródłem hałasu emitowanego do otoczenia będą maszyny i urządzenia wykorzystywane przy budowie nawierzchni torowej oraz inwestycji drogowej. Oddziaływanie to będzie krótkotrwałe oraz przemieszczające się wraz z frontem robót. W związku z rodzajem prowadzonych prac użycie maszyn ciężkich jest niezbędne. Typowe źródła hałasu stanowić będą w czasie realizacji urządzenia budowlane dużej mocy, jak koparka, ładowarka, młoty pneumatyczne itp., jak również specjalistyczne maszyny kolejowe, tj.:

- maszyny ciężkie do robót torowych - podbijarki torów i rozjazdów, profilarki, żurawie kolejowe,
- dźwigi układkowe,
- urządzenia specjalistyczne - wiertarki do szyn, szlifierki do szyn, młoty udarowe.

Na wielkość uciążliwości akustycznej będzie mieć wpływ harmonogram pracy maszyn i urządzeń oraz ich wzajemna lokalizacja. W przypadku prac prowadzonych w rejonie terenów chronionych akustycznie, przewiduje się prowadzenie prac jedynie w porze dziennej z wyjątkiem prac wymagających zachowania w swojej technologii ciągłości prac. Na etapie realizacji mogą wystąpić drgania spowodowane pracą maszyn budowlanych. Niektóre urządzenia i technologie budowlane (praca walców wibracyjnych, wibracyjne lub udarowe wbijanie w grunt ścianek szczelnych lub pali fundamentowych, prace wyburzeniowe itd.) mogą być źródłem szkodliwych oddziaływań na konstrukcję sąsiednich budynków. Drgania, szczególnie związane z zagęszczaniem gruntu czy warstw nawierzchniowych, mogą mieć także istotny wpływ na zachowanie się podłoża pod budynkami w postaci osiadań lub osuwania się skarp i zboczy itp. oddziaływań. Również w otoczeniu projektowanych ulic będą występować wibracje związane z ruchem pojazdów. Na podstawie dotychczasowych doświadczeń przy uwzględnieniu rozpoznania geologicznego szacuje się, że zasięg odczuwalnych wibracji nie powinien sięgać dalej niż ok 20-30 m od osi projektowanej ulicy. Emitujące największe ilości drgań urządzenia drogowe takie jak np. walec wibracyjny, wytwarzają drgania odczuwane, których maksymalny zasięg dochodzi do odległości ok. 60 m. Sprzęt pracujący w trakcie budowy, w tym ruch samochodów ciężarowych będzie powodował drgania podłoża. Będą to jednak oddziaływania krótkotrwałe, które ustąpią wraz z zakończeniem etapu realizacji. Mając na uwadze charakter inwestycji nie jest możliwe uniknięcie ww. oddziaływań.

W trakcie prac budowlanych wykonawca przewiduje:

- stosować sprawny technicznie sprzęt, urządzenia i pojazdy o niskiej emisji hałasu;
- maksymalnie ograniczyć czas budowy poszczególnych etapów poprzez odpowiednie zaplanowanie prac budowlanych;
- ograniczyć ruch i prędkość pojazdów w rejonie budowy do niezbędnego minimum;
- ograniczyć do minimum czas pracy silników spalinowych maszyn i pojazdów na biegu jałowym;
- w miarę możliwości nie używać jednocześnie kilku maszyn powodujących wibracje;
- prace w rejonie zabudowy o nadmiernej emisji hałasu oraz o wysokich częstotliwościach drgań wykonywane będą wyłącznie w porze dziennej tj. od 6:00 – 22:00, praca w porze nocnej możliwa jedynie w przypadku, gdy, proces technologiczny wymaga ciągłości;
- nie prowadzić prac budowlanych w niedziele oraz dni świąteczne;

- w miarę możliwości organizowanie przerw w czasie pracy urządzeń mechanicznych.

W celu minimalizacji oddziaływań związanych z emisją hałasu oraz drgań tutaj organ wskazał na warunki 2.1.1, 2.1.10 – 2.1.16.

Na potrzeby określenia wpływu hałasu na środowisko na etapie eksploatacji przedsięwzięcia, wykonano analizę zasięgu hałasu. Uzyskane dane umożliwiają ocenę klimatu akustycznego w otoczeniu odcinka linii kolejowej i nowobudowanych ulic. Zabezpieczenia akustyczne zaprojektowane zarówno dla linii kolejowej (tłumiki), jak i dla ulic Nowej Sandomierskiej i Nowej Świętokrzyskiej. Po wykonaniu obliczeń stwierdzono przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu w związku z czym zaprojektowano zabezpieczenia akustyczne. Jako działania minimalizujące oddziaływanie akustyczne wybrano zastosowanie tłumików akustycznych dla małych przekroczeń i nie więcej niż dwóch torów oraz ekranów akustycznych w pozostałych przypadkach co zostało przez tutaj organ uwzględnione w warunku 3.1.

Lokalizacja proponowanych tłumików:

Lp.	Orientacyjny kilometraż od	Orientacyjny kilometraż do	Długość linii kolejowej [m]
1	1+512	1+577	65
2	1+833	1+898	65
3	2+038	2+196	157
4	2+547	2+654	107
5	5+265	5+335	70

Lokalizacja proponowanych ekranów akustycznych:

Nazwa ekranu	Orientacyjny kilometraż [wg kilometraża linii kolejowej]		Strona linii kolejowej	Długość [m]	Wysokość [m]	Ciąg komunikacyjny, przy którym zaprojektowano ekran
	od	do				
1	1+212	1+266	Prawa	56	3	ul. Nowa Sandomierska
2A	3+977	4+055	Prawa	71	4,5	ul. Nowa Świętokrzyska
2B	4+055	4+200	Prawa	144	5,5	ul. Nowa Świętokrzyska
3	4+567	4+687	Prawa	117	5	ul. Nowa Świętokrzyska
4	4+764	4+933	Prawa	170	5	ul. Nowa Świętokrzyska
5	4+937	5+062	Prawa	125	3	ul. Nowa Świętokrzyska
6A	5+006	5+063	Prawa	58	3	ul. Nowa Świętokrzyska
6B	5+063	5+098	Prawa	35	4	ul. Nowa Świętokrzyska
7	5+121	5+158	Prawa	39	8	ul. Nowa Świętokrzyska
8	5+156	5+269	Prawa	109	8	ul. Nowa Świętokrzyska
9	5+264	5+342	Prawa	76	4	ul. Nowa Świętokrzyska
10A	5+608	5+668	Prawa	55	6	ul. Nowa Świętokrzyska
10B	5+668	5+751	Prawa	89	8	ul. Nowa Świętokrzyska
11	6+945	6+945	Prawa	101	5	ul. Nowa Świętokrzyska
12	6+950	6+950	Lewa	86	6	ul. Nowa Świętokrzyska

Nazwa ekranu	Orientacyjny kilometraż [wg. kilometraża linii kolejowej]		Strona linii kolejowej	Długość [m]	Wysokość [m]	Ciąg komunikacyjny, przy którym zaprojektowano ekran
	od	do				
13	6+700	6+750	Prawa	60	4	ul. Nowa Świętokrzyska
14	3+720	3+790	Prawa	136	6	ul. Nowa Świętokrzyska
15A	3+790	3+930	Prawa	141	8	ul. Nowa Świętokrzyska
15B	3+930	3+945	Prawa	23	6	ul. Nowa Świętokrzyska

Z przedstawionych w załącznikach graficznych zasięgów hałasu wynika, że ww. rozwiązania będą wystarczające dla zapewnienia komfortu akustycznego w przylegającej zabudowie chronionej akustycznie. Wyjątek stanowi zabudowa przy ul. Wielkopolskiej i Hokejowej (receptor nr 84) z uwagi na kumulację oddziaływania ruchu samochodowego od istniejących ulic oraz projektowanej ul. Nowej Świętokrzyskiej oraz bliskiej odległości od planowanej inwestycji – ekran o wysokości 8 m nie jest w stanie osłonić wyższych kondygnacji budynku.

W związku z występowaniem terenów podlegających ochronie akustycznej obecnie niezagospodarowanych, a narażonych na potencjalne oddziaływanie hałasu o poziomach wyższych od dopuszczalnych, zaproponowano rezerwy terenowe pod ewentualną budowę ekranów akustycznych w przyszłości.

Lp.	Orientacyjny kilometraż [wg. kilometraża linii kolejowej]		Strona linii kolejowej	Długość [m]	Ciąg komunikacyjny, przy którym przewidziano rezerwę
	od	do			
1	4+687	4+729	Prawa	42	ul. Nowa Świętokrzyska
2	4+933	5+006	Prawa	73	ul. Nowa Świętokrzyska
3	4+768	5+062	Prawa	294	ul. Nowa Świętokrzyska
4	5+269	5+608	Prawa	310	ul. Nowa Świętokrzyska
5	5+846	6+092	Prawa	249	ul. Nowa Świętokrzyska

Na analizowanym obszarze PKM sąsiaduje z: linią kolejową nr 9 i nr 721 oraz drogą krajową nr 91. Na podstawie wyników obliczeń hałasu skumulowanego stwierdzono, iż oddziaływanie PKM będzie zdecydowanie niższe od pozostałych źródeł hałasu komunikacyjnego. Duży ruch samochodowy w mieście oraz znaczne oddziaływanie ruchu pociągów (głównie towarowych) poruszających się po liniach kolejowych PKP będą determinować stan klimatu akustycznego w rejonie planowanej PKM.

Tutejszy organ, celem zweryfikowania poziomów hałasu na etapie eksploatacji inwestycji, nałożył na Inwestora obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej po upływie 12 miesięcy od oddania inwestycji do użytkowania w zakresie wskazanym w warunku II.1.

Drgania powodowane ruchem kolejowym mogą być przyczyną wzbudzenia drgań gruntu, przenoszących się następnie na fundamenty i na konstrukcję budynków. W trakcie eksploatacji projektowanych ulic źródłem wibracji będą oddziaływania poruszających się po drodze pojazdów. Wielkość i zasięg wibracji zależą będą od rozwiązań konstrukcyjnych i materiałów użytych do budowy drogi, a także od natężenia ruchu pojazdów. Wraz z upływem czasu pojawiające się uszkodzenia nawierzchni i koleiny mogą powodować zwiększenie skali i zasięgu powstających drgań. Biorąc pod uwagę fakt, że ulice będą wybudowane na nowym terenie, z atestowanych materiałów, przewiduje się, że nie będą generować drgań ani przenosić ich na obiekty położone poza pasem drogowym.



### Oddziaływanie związane z wytwarzaniem odpadów

W trakcie realizacji inwestycji będą powstawały odpady zaliczane do grupy 17 – odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej. W mniejszych ilościach powstaną odpady z grupy 15 – odpady opakowaniowe; sorbenty, 20 – odpady komunalne łącznie z frakcjami gromadzonymi selektywnie oraz odpadowa masa roślinna.

Lp.	Rodzaj odpadu	Kod	Prognozowana ilość [Mg]
1	Opakowania z papieru i tektury	15 01 01	100
2	Opakowania z tworzyw sztucznych	15 01 02	50
3	Opakowania z drewna	15 01 03	100
4	Zmieszane odpady opakowaniowe	15 01 06	10
5	Odpady betonu oraz gruz betonowy z rozbiórek i remontów	17 01 01	5 000
6	Gruz ceglany	17 01 02	200
7	Odpady innych materiałów ceramicznych i elementów wyposażenia	17 01 03	170
8	Zmieszane odpady z betonu, gruzu ceglanego, odpadowych materiałów ceramicznych i elementów wyposażenia inne niż wymienione w 17 01 06	17 01 07	1 000
9	Odpady z remontów i przebudowy dróg	17 01 81	300
10	Drewno	17 02 01	125
11	Odpady drewna, szkła i tworzyw sztucznych zawierające lub zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi (podkłady kolejowe)	17 02 04*	180
12	Żelazo i stal	17 04 05	200
13	Kable inne niż wymienione w 17 04 10	17 04 11	80
14	Gleba i ziemia, w tym kamienie, inne niż wymienione w 17 05 03	17 05 04	2 000
15	Tłuczeń torowy (kruszywo) zawierający substancje niebezpieczne	17 05 07*	9 500
16	Tłuczeń torowy (kruszywo) inny niż wymieniony w 17 05 07	17 05 08	12 000
17	Materiały izolacyjne inne niż wymienione w 17 06 01* i 17 06 03*	17 06 04	40
18	Niesegregowane (zmieszane) odpady komunalne	20 03 01	100
19	Szlamy ze zbiorników bezodpływowych służących do gromadzenia nieczystości	20 03 04	13

Wykonawca robót budowlanych, jako wytwórca odpadów, zobowiązany będzie do prowadzenia gospodarki odpadami zgodnie z wymogami ochrony środowiska, do których należy właściwe klasyfikowanie, magazynowanie oraz zagospodarowanie odpadów. W związku z realizacją przedsięwzięcia przewiduje się zastosowanie rozwiązań minimalizujących oddziaływanie na środowisko, tj.:

- minimalizowana będzie ilość powstających odpadów poprzez wdrożenie systemu gospodarowania odpadami na etapie robót wykonawczych, mającego na celu selekcjonowanie, zabezpieczanie i systematyczne usuwanie odpadów — przekazywanie ich do jednostki uprawnionej do odbioru i gospodarowania odpadami, w pierwszej kolejności do odzysku lub unieszkodliwiania;
- odpady powstałe w trakcie wykonywania robót będą magazynowane selektywnie w wydzielonych miejscach, w sposób zabezpieczający środowisko gruntowo-wodne przed ewentualnymi zanieczyszczeniami, w tym przenikaniem składników odpadów do środowiska. Odpady będą sukcesywnie przekazywane, nie dopuszczając do ich

nadmiernego gromadzenia. Odpady będą przekazywane do odzysku lub unieszkodliwienia zgodnie z obowiązującymi przepisami;

- odpady niebezpieczne w tym zanieczyszczony grunt będą magazynowane w wyznaczonym miejscu, ogrodzonym, zabezpieczonym przed wpływem warunków atmosferycznych oraz zabezpieczonym przed dostępem osób nieupoważnionych.

W celu minimalizacji oddziaływań związanych z wytwarzaniem odpadów tut. organ wskazał na warunki 2.1.3, 2.1.24, 2.1.25.

Eksploatacja inwestycji kolejowych oraz drogowych niesie za sobą powstawanie odpadów związanych z utrzymaniem linii wraz infrastrukturą towarzyszącą. Powstałe odpady zgodnie z klasyfikacją zawartą w rozporządzeniu w sprawie katalogu odpadów należeć będą do grup: 13 (Oleje odpadowe i odpady ciekłych paliw (z wyłączeniem olejów jadalnych oraz grup 05, 12 i 19)), 16 (Odpady nieujęte w innych grupach), 17 (Odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej (włączając glebę i ziemię z terenów zanieczyszczonych).

Kod	Grupy, podgrupy i rodzaje odpadów	Szacunkowe ilości odpadów [kg/rok]
08 01 12	Odpady farb i lakierów inne niż wymienione w 08 01 11	20
13 02 04*	Mineralne oleje silnikowe, przekładniowe i smarowe zawierające związki chlorowcoorganiczne	0,4
13 02 05*	Mineralne oleje silnikowe, przekładniowe i smarowe niezawierające związków chlorowcoorganicznych	0,3
13 02 08*	Inne oleje silnikowe, przekładniowe i smarowe	0,3
15 01 02	Opakowania z tworzyw sztucznych	0,04
15 01 10*	Opakowania zawierające pozostałości substancji niebezpiecznych lub nimi zanieczyszczone (np. środkami ochrony roślin I i II klasy toksyczności - bardzo toksyczne i toksyczne)	0,5
15 02 02*	Sorbenty, materiały filtracyjne (w tym filtry olejowe nieujęte w innych grupach), tkaniny do wycierania (np. szmaty, ścierki) i ubrania ochronne zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi (np. PCB)	0,004
15 02 03	Sorbenty, materiały filtracyjne, tkaniny do wycierania (np. szmaty, ścierki) i ubrania ochronne inne niż wymienione w 15 02 02	0,002
17 01 01	Odpady betonu oraz gruz betonowy z rozbiórek i remontów	80
17 01 03	Odpady innych materiałów ceramicznych i elementów wyposażenia	10
17 02 01	Drewno	20
17 02 04*	Odpady drewna, szkła i tworzyw sztucznych zawierające lub zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi (np. drewniane podkłady kolejowe)	40
17 04 01	Miedź, brąz, mosiądz	185
17 04 02	Aluminium	49
17 04 05	Żelazo i stal	4 000
17 04 07	Mieszanki metali	4 000
17 04 11	Kable inne niż wymienione w 17 04 10	1 100
17 05 04	Gleba i ziemia, w tym kamienie, inne niż wymienione w 17 05 03	1 000
17 05 08	Tłuczeń torowy (kruszywo) inny niż wymieniony w 17 05 07	2 320
20 03 01	Niesegregowane (zmieszane) odpady komunalne	600

Wszystkie odpady, jakie powstaną podczas eksploatacji przedsięwzięcia będą magazynowane selektywnie w miejscu do tego przeznaczonym. Odpady przekazywane będą podmiotom posiadającym stosowne zezwolenia na ich odzysk/unieszkodliwienie.

Odpady będą zagospodarowane zgodnie z ustawą o odpadach na zasadach i w sposób zgodny z aktualnymi na czas wykonywanych prac, przepisami.

## **Oddziaływanie na zabytki i krajobraz kulturowy**

Wzdłuż projektowanej trasy, a także w kolizji z projektowaną linią, stwierdzono występowanie zabytków, zarówno w postaci obiektów kubaturowych, jak i stanowisk archeologicznych, tj.: fortyfikacje – Fosa Bastionu Św. Gertrudy, 9 stanowisk archeologicznych, 74 budynki objęte wojewódzką i gminną ewidencją zabytków. Bezpośrednią formą oddziaływania inwestycji na obiekty lub obszary chronione kulturowo na etapie realizacji będzie prowadzenie prac budowlanych na obszarze znajdującym się w sąsiedztwie zewidencjonowanych zabytków lub ich trwałe zniszczenie poprzez rozbiórkę. Projektowane odcinki trasy kolejowej kolidują ze stanowiskami archeologicznymi, zarówno powierzchniowymi, jak i budynkami objętymi ochroną konserwatorską. Ostateczne rozwiązania projektowe zostaną uzgodnione z Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków, który określi tryb postępowania z zabytkami jak również ustali zakres prac wykopaliskowych/ratunkowych na stanowiskach archeologicznych.

Do pośrednich form oddziaływania inwestycji na etapie realizacji można zaliczyć również lokalizację baz materiałowych lub przejazdu samochodów ciężarowych i maszyn budowlanych po drogach (wyznaczonych jako dojazdowe do terenu budowy), funkcjonujących w bezpośrednim sąsiedztwie obiektów oraz obszarów chronionych kulturowo. Może to skutkować narażeniem ww. elementów na oddziaływanie wynikające ze zwiększonego stężenia pyłu w powietrzu atmosferycznym oraz narażeniem na drgania związane z pracą lub przejazdami ciężkiego sprzętu. Należy jednak zaznaczyć, że poprzez odpowiednią organizację prac wymienione zagrożenia można znacząco ograniczyć. Odpowiednie zabezpieczenie pojazdów przewożących materiały sypki i pylące, pozwoli zmniejszyć zapylenie, a ograniczenie liczby przejazdów ciężkiego sprzętu zredukuje poziom drgań przenoszonych na grunt i otoczenie linii kolejowej. Bazy materiałowo-sprzętowe oraz miejsca parkowania maszyn należy zlokalizować w odległości nie mniejszej niż 100 m od obiektów zabytkowych nieruchomości ujętych w rejestrze i ewidencji zabytków.

Tut. organ wskazał warunki 2.1.1, 2.1.12 – 2.1.17 w celu minimalizacji negatywnego oddziaływania realizacji przedsięwzięcia na obiekty zabytkowe, stanowiska archeologiczne.

Nie przewiduje się, aby przedsięwzięcie mogło oddziaływać na zabytki architektoniczne, stanowiska archeologiczne na etapie jego eksploatacji.

## **Oddziaływanie na krajobraz.**

Na etapie realizacji inwestycji oddziaływanie na krajobraz będzie związane z robotami w zakresie stworzenia placu budowy oraz z gromadzeniem materiałów i odpadów. Będą to oddziaływania krótkotrwałe i odwracalne. Skutkami czasowymi zakłócającymi percepcję krajobrazu, które ustąpią po okresie prac budowlano-remontowych modernizowanej inwestycji, będą typowe oddziaływania towarzyszące pracom budowlanym: ruch ciężkich pojazdów i związane z nim oddziaływania komunikacyjne oraz hałas, zanieczyszczenie powietrza, głównie pylenie, wibracje, oświetlenie. Wzrost poziomu hałasu i pogorszenie jakości powietrza oraz światła towarzyszące budowie ocenia się jako mało znaczące, gdyż są czasowe i mają zasięg lokalny.

Trwałym efektem krajobrazowym realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia będzie budowa nowej linii kolejowej a także budowa/przebudowa obiektów inżynierskich i budynków. W zakresie przewidzianych prac jest likwidacja obiektów kubaturowych (budynków mieszkalnych, gospodarczych, i innych) i budowa nowych obiektów. Na przystankach wybudowane zostaną perony wraz z obiektami małej architektury. Nie będą to jednak zmiany, które w znacznym stopniu wpłyną na inne postrzeganie krajobrazu, nawet w skali lokalnej. Realizacja planowanego przedsięwzięcia wymagać będzie również przebudowy istniejących obiektów inżynierskich, np. mostów i wiaduktów. Zmiana (budowa nowego obiektu,

odmalowanie, remont) będzie miała wpływ na odbiór i postrzeganie przestrzeni w skali lokalnej. Poprawa stanu technicznego i zarazem estetyki tych obiektów może być postrzegana jako zmiana pozytywna. Powstaną nowe wiadukty drogowe i kolejowe co zmieni w skali lokalnej uwarunkowania krajobrazowe. Należy mieć na uwadze, że analizowana inwestycja praktycznie na całym odcinku przechodzi przez tereny zurbanizowane, gdzie krajobraz wypełniają liczne obiekty antropogeniczne o mniejszym i większym zagęszczeniu. Oddziaływanie na krajobraz będzie się wiązało z powstaniem nowych odcinków dróg lokalnych. Częściowo drogi te będą stanowiły nowe elementy w krajobrazie, częściowo będzie to przebudowa istniejących dróg, których remont podniesie walory estetyczne. Obiekty remontowane i nowe obiekty będą dostosowane kolorystycznie do otoczenia aby nie powodowały dysonansu w krajobrazie.

Oddziaływanie na krajobraz będzie wiązać się również z budową ekranów akustycznych wzdłuż odcinków dróg o dużym natężeniu ruchu. Ekran akustyczny jest środkiem łagodzącym negatywne oddziaływania związane z emisją hałasu drogowego, jednak w niektórych przypadkach wywołują inne niepożądane oddziaływania – w funkcjonowaniu i krajobrazie okolicy. Ekran burzą jedność krajobrazową powodując fragmentację nie tylko fizyczną i funkcjonalną, ale i wizualną oraz uniemożliwia dalekie widoki w kontekście ciągu widokowego z na otaczający krajobraz.

Realizacja przedsięwzięcia będzie wymagała wycinki drzew i krzewów. W celu minimalizacji tego negatywnego oddziaływania przewidziane są nasadzenia kompensacyjne oraz ozdobne zwiększające odbiór infrastruktury drogowej i kolejowej.

W celu minimalizacji negatywnego oddziaływania na krajobraz tutaj organ wskazał warunki 2.1.1, 2.1.14, 2.1.16.

#### **Oddziaływanie na formy ochrony przyrody**

Analizowany teren zlokalizowany jest w terenie zabudowanym, pozbawionym, naturalnej pokrywy glebowej. Analizowane ciągi komunikacyjne przebiegają przez teren o znacząco rozwiniętym przemyśle oraz usługach.

Planowane przedsięwzięcie znajduje się poza obszarami Natura 2000. Najbliżej położone obszary Natura 2000 to zlokalizowane w odległości:

- ok. 1 km w kierunku południowo wschodnim Zbiornik na Oruni PLH220106;
- ok. 5 km w kierunku północnym Twierdza Wisłoujście PLH220030.

Planowana inwestycja znajduje się na terenie zespołu przyrodniczo - krajobrazowego „Dolina Potoku Oruńskiego”, gdzie obowiązują przepisy Uchwały Nr XVI/429/15 Rady Miasta Gdańska z dnia 26 listopada 2015 r. w sprawie ustanowienia zespołu przyrodniczo-krajobrazowego „Dolina Potoku Oruńskiego” (Dz. Urz. Woj. Pom. z 2016 r. poz. 62), dalej ZPK. Celem jego ustanowienia jest zachowanie fragmentów krajobrazu naturalnego doliny potoku Oruńskiego ze względu na jej walory widokowe i estetyczne. Zgodnie z § 3 ww. uchwały na ZPK wprowadza się zakazy, które zostały przeanalizowane w ramach przeprowadzonej oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko, tj.:

Lp.	Zakaz	Uzasadnienie braku naruszenia zakazu
1)	dokonywania zmian stosunków wodnych, jeżeli zmiany te nie służą ochronie przyrody albo racjonalnej gospodarce rolnej, leśnej, wodnej lub rybackiej;	Zakaz nie zostanie naruszony. Planowane przedsięwzięcie nie dokona zmiany istniejących stosunków wodnych w rejonie swojego posadowienia; zmiany takie mogą jedynie nastąpić krótkotrwale tylko w fazie budowy.

2)	likwidowania, zasypywania i przekształcania naturalnych zbiorników wodnych, starorzeczy oraz obszarów wodno-błotnych;	Zakaz nie zostanie naruszony. Nie planuje się likwidacji żadnych naturalnych zbiorników wodnych będących w granicach tego obszaru.
3)	wylewania gnojowicy, z wyjątkiem nawożenia użytkowanych gruntów rolnych	Zakaz nie zostanie naruszony. Inwestycja nie wiąże się z tego rodzaju działaniami.
4)	wydobywania do celów gospodarczych skał, w tym torfu, oraz skamieniałości, w tym kopalnych szczątków roślin i zwierząt, a także minerałów i bursztynu;	Zakaz nie zostanie naruszony. Inwestycja nie wiąże się z tego rodzaju działaniami.
5)	umyślnego zabijania dziko występujących zwierząt, niszczenia nor, legowisk zwierzęcych oraz tarlisk i złożonej ikry, z wyjątkiem amatorskiego połowu ryb oraz wykonywania czynności związanych z racjonalną gospodarką rolną, leśną, rybacką i łowiecką	Zakaz nie zostanie naruszony. Bez wątplenia planowane przedsięwzięcie, w szczególności na etapie budowy, będzie źródłem zagrożeń w postaci niekontrolowanego zabijania dziko występujących zwierząt, niszczenia ich różnych schronień i miejsc rozrodu. Należy jednak podkreślić, że dotyczy to będzie gatunków nieobjętych prawną ochroną, ze szczególnym uwzględnieniem drobnych bezkręgowców, o niewielkich możliwościach samodzielnej ucieczki. Nie będzie to jednak działanie umyślne. Jest to zagrożenie nieznaczące.
6)	umieszczania tablic reklamowych	Zakaz nie zostanie naruszony. Inwestycja nie wiąże się z tego rodzaju działaniami.

W fazie budowy w krajobrazie obszaru pojawią się nowe elementy typowo antropogeniczne, tj. nastąpi ingerencja w walory wizualne danej przestrzeni polegająca na wprowadzeniu w przestrzeń nowych obiektów takich jak sprzęt budowlany wraz z bazą, składowiska materiałów budowlanych, plac budowy itp. Nie przewiduje się zagrożeń dla ZPK oraz konieczności ich minimalizacji na etapie eksploatacji inwestycji. Nie dojdzie również do naruszenia żadnego zakazu obowiązującego w terenie przedmiotowego obszaru chronionego. W ramach realizacji inwestycji w sposób maksymalny zostaną zachowane walory krajobrazu naturalnego doliny potoku Oruńskiego. Potok w obrębie skrzyżowania z linią kolejową jest w dobrym stanie technicznym. Przewiduje się przejście obiektem mostowym na potoku. Potok jest przewidziany do oczyszczenia w obrębie skrzyżowania z linią kolejową na długości ok. 50 m.

Inne najbliższe położone obszary objęte ochroną na podstawie przepisów z dnia 16 kwietnia 2004 r. *o ochronie przyrody* to zlokalizowane w odległości:

- ok. 1,75 km na zachód Otomiński Obszar Chronionego Krajobrazu;
- ok. 2,85 km na południowy wschód Obszar Chronionego Krajobrazu Żuław Gdańskich.

W ramach przygotowania raportu o oddziaływaniu planowanej inwestycji na środowisko przeprowadzono inwentaryzację występowania roślin, grzybów i siedlisk przyrodniczych oraz zwierząt na terenie inwestycji oraz w jej otoczeniu

## **Oddziaływanie na korytarze ekologiczne**

Planowana inwestycja znajduje się poza granicami korytarza ekologicznego. Najbliższy korytarz Lasy Powiśla KPn-16A, znajduje się w odległości ok. 9,5 km na południowy zachód od przedmiotowego terenu. Przewiduje się, iż z uwagi na skalę inwestycji oraz jej usytuowanie nie spowoduje ona zagrożenia dla ciągłości oraz funkcjonowania ww. korytarza ekologicznego.

## **Wycinka drzew i krzewów**

Na potrzeby przedmiotowej inwestycji została wykonana inwentaryzacja drzew i krzewów. Na przedmiotowym terenie zidentyfikowano zieleń drzewiastą, która reprezentowana jest przez gatunki, tj.: brzoza brodawkowata, buk pospolity, dąb szypułkowy, czeremcha zwyczajna, gledicja trójcierniowa, głóg jednoszyjkowy, grab pospolity, jarząb pospolity, jarząb szwedzki, jesion wyniosły, kasztanowiec biały, klon pospolity, klon jawor, klon jesionolistny, olsza czarna, orzech włoski, lipa drobnolistna, robinia akacjowa, topola balsamiczna, topola drżąca, topola biała, topola czarna odm. włoska, wiąz szypułkowy, wierzba biała, wierzba iwa, wierzba wiciowa, modrzew europejski, sosna pospolita, świerk pospolity, świerk kłujący, drzewa owocowe. Do zinwentaryzowanych gatunków krzew należały: bez czarny, jaśminowiec wonny, jeżyna, lilak pospolity, oliwnik wąskolistny, rokitnik pospolity, tawuła, róża dzika, złotokap, śnieguliczka biała, pęcherznica kalinolistna, dereń biały, leszczyna pospolita, cyprysik, żywotnik zachodni, jałowiec. W związku z realizacją przedsięwzięcia, planowana jest wycinka drzew i krzewów w szacunkowej ilości: 1050 szt. drzew oraz pow. ok. 28,8 ha zakrzaczeń. Uszczegółowiony zakres wycinki zostanie określony po przyjęciu szczegółowych i ostatecznych rozwiązań projektowych, tj. na etapie projektu budowlanego, co zostało przez tut. organ uwzględnione w uzasadnieniu ponownej oceny.

W celu minimalizacji oddziaływań związanych z wycinką drzew i krzewów tut. organ nałożył warunki 2.1.30, 2.1.31, 2.1.34, 2.1.37, 2.1.38 realizacji przedsięwzięcia.

W związku z konieczną wycinką drzew i krzewów spowodowaną realizacją przedmiotowej inwestycji przewidziano wykonanie nasadzeń zieleni. Przy założeniach dla projektowanej szaty roślinnej brano w szczególności pod uwagę charakter roślinności potencjalnej i rzeczywistej oraz znajdujące się w sąsiedztwie, dodatkowo uwzględniano ogólnie przyjęta dobrą praktykę dla tworzenia zieleni przy inwestycjach liniowych. Zieleń dla trasy zaprojektowano w formie:

- pasów zieleni o charakterze krajobrazowym i izolacyjnej, jednocześnie pełniących rolę zieleni kompensującej konieczną wycinkę drzewostanu istniejącego;
- grup drzew i krzewów o charakterze ozdobnym w rejonie infrastruktury pasażerskiej.

Planowana zieleń uwzględnia w swym układzie przebieg istniejącego i projektowanego uzbrojenia terenu, elementy infrastruktury (np. infrastrukturę podziemną, odwodnienia terenu), przebieg dróg, skarpy oraz zieleni przeznaczoną do pozostawienia. Skład gatunkowy oraz lokalizacja nasadzeń w obrębie planowanego przedsięwzięcia zostanie uszczegółowiona na etapie projektu budowlanego w projektach nasadzeń. Nasadzenia na terenach położonych poza planowanych przedsięwzięciem wykonane zostaną na terenie miasta Gdańska oraz powiatów sąsiednich. Lokalizacja zostanie ustalona na etapie projektu budowlanego, co zostało przez tut. organ uwzględnione w uzasadnieniu ponownej oceny.

Ponadto, celem zweryfikowania udatności nasadzeń roślinności (drzew i krzewów), nałożono na Inwestora obowiązek wykonania monitoringu trwałości ww. nasadzeń przez okres 3 sezonów wegetacyjnych licząc od następnego sezonu po oddaniu zrealizowanych nasadzeń pod nadzorem dendrologa - warunek II.2.

### Oddziaływanie na siedliska przyrodnicze, chronione gatunki roślin i grzybów (w tym porostów)

Podczas inwentaryzacji przyrodniczej w zakresie siedlisk przyrodniczych stwierdzono łącznie 8 rodzajów siedlisk przyrodniczych z Załącznika I Dyrektywy Siedliskowej, takich jak: 9160 Grąd subatlantycki *Stellario-Carpinetum*, 3150 Starorzeczca i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami *Nympheion*, *Potamion*, 6510 Niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie *Arrhenatherion elatioris*, 9130 Żyzna buczyna *Galio odorati-Fagetum*, 91E0 Łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe *Salicetum albo-fragilis*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae* i olsy źródliskowe.

W związku z realizacją inwestycji częściowemu zniszczeniu ulegną dwa płaty siedlisk:

- 3150 Starorzeczca i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami *Nympheion*, *Potamion* – pow. kolizji 1683 m<sup>2</sup> (pow. płatu siedliska 14994 m<sup>2</sup>);
- 9130 Żyzna buczyna *Galio odorati-Fagetum* – pow. kolizji 8719 m<sup>2</sup> (pow. płatu siedliska 26032 m<sup>2</sup>).

Ze względu na niewielkie powierzchnie ww. likwidowanych siedlisk ich powszechność w regionie, nie przewiduje się znaczącego negatywnego oddziaływania realizacji przedsięwzięcia na ww. siedliska przyrodnicze.

Wykaz zinwentaryzowanych stanowisk roślin chronionych w rejonie inwestycji, w tym będących w kolizji z inwestycją:

Lp.	Orientacyjny kilometr	Odległość od linii [m]	Strona	Nazwa	Nazwa łacińska
1	-1+135	273	prawa	jarzab szwedzki	<i>Sorbus intermedia</i>
2	0+110	263	lewa	grzybienie białe	<i>Nymphaea alba</i>
3	0+481	67	lewa	rokitnik zwyczajny	<b><i>Hippophae rhamnoides</i></b>
4	4+450	139	prawa	rokitnik zwyczajny	<i>Hippophae rhamnoides</i>
5	4+485	11	prawa	rokitnik zwyczajny	<b><i>Hippophae rhamnoides</i></b>
6	4+505	15	prawa	rokitnik zwyczajny	<b><i>Hippophae rhamnoides</i></b>
7	4+506	104	lewa	rokitnik zwyczajny	<i>Hippophae rhamnoides</i>
8	4+511	63	lewa	rokitnik zwyczajny	<i>Hippophae rhamnoides</i>
9	4+512	95	lewa	rokitnik zwyczajny	<i>Hippophae rhamnoides</i>
10	4+523	153	lewa	rokitnik zwyczajny	<i>Hippophae rhamnoides</i>
11	4+523	79	lewa	rokitnik zwyczajny	<i>Hippophae rhamnoides</i>
12	4+529	114	lewa	rokitnik zwyczajny	<i>Hippophae rhamnoides</i>
13	4+533	43	lewa	rokitnik zwyczajny	<i>Hippophae rhamnoides</i>
14	4+537	5	prawa	rokitnik zwyczajny	<b><i>Hippophae rhamnoides</i></b>
15	4+539	139	lewa	rokitnik zwyczajny	<i>Hippophae rhamnoides</i>
16	4+926	6	lewa	rokitnik zwyczajny	<b><i>Hippophae rhamnoides</i></b>
17	4+943	7	lewa	rokitnik zwyczajny	<b><i>Hippophae rhamnoides</i></b>

18	5+154	215	prawa	grzybienie białe	<i>Nymphaea alba</i>
19	5+369	136	lewa	rokitnik zwyczajny	<i>Hippophae rhamnoides</i>
20	5+371	29	prawa	rokitnik zwyczajny	<i>Hippophae rhamnoides</i>
21	5+376	97	lewa	rokitnik zwyczajny	<i>Hippophae rhamnoides</i>
22	5+376	204	lewa	rokitnik zwyczajny	<i>Hippophae rhamnoides</i>
23	5+379	87	lewa	rokitnik zwyczajny	<i>Hippophae rhamnoides</i>
24	5+383	13	prawa	rokitnik zwyczajny	<i>Hippophae rhamnoides</i>
25	5+393	183	lewa	rokitnik zwyczajny	<i>Hippophae rhamnoides</i>
26	5+397	193	lewa	rokitnik zwyczajny	<i>Hippophae rhamnoides</i>
27	5+415	150	lewa	rokitnik zwyczajny	<i>Hippophae rhamnoides</i>
28	5+415	152	lewa	rokitnik zwyczajny	<i>Hippophae rhamnoides</i>
29	5+420	165	lewa	rokitnik zwyczajny	<i>Hippophae rhamnoides</i>
30	5+421	83	lewa	rokitnik zwyczajny	<i>Hippophae rhamnoides</i>
31	5+426	115	lewa	rokitnik zwyczajny	<i>Hippophae rhamnoides</i>
32	5+442	238	lewa	rokitnik zwyczajny	<i>Hippophae rhamnoides</i>
33	7+534	193	lewa	jarząb szwedzki	<i>Sorbus intermedia</i>
34	7+534	244	prawa	rokitnik zwyczajny	<i>Hippophae rhamnoides</i>
35	7+534	236	prawa	rokitnik zwyczajny	<i>Hippophae rhamnoides</i>
36	7+534	212	prawa	rokitnik zwyczajny	<i>Hippophae rhamnoides</i>
37	7+534	247	prawa	rokitnik zwyczajny	<i>Hippophae rhamnoides</i>
38	7+534	136	prawa	rokitnik zwyczajny	<i>Hippophae rhamnoides</i>
39	7+534	143	prawa	rokitnik zwyczajny	<i>Hippophae rhamnoides</i>
40	7+534	201	lewa	rokitnik zwyczajny	<i>Hippophae rhamnoides</i>
41	7+534	260	prawa	rokitnik zwyczajny	<i>Hippophae rhamnoides</i>
42	7+534	298	lewa	rokitnik zwyczajny	<i>Hippophae rhamnoides</i>

W buforze inwentaryzacji wykazano 38 stanowisk, z czego 17 znajduje się w kolizji z przedmiotową inwestycją. W związku z powyższym tut. organ wskazał warunek 2.1.41.

Inwestycja koliduje z jednym stanowiskiem objętego ochroną częściową grzyba wielkoowocnikowego – naparstniczki stożkowatej *Verpa conica*. W czasie inwentaryzacji stwierdzono występowanie starych owocników.

W celu ochrony siedlisk przyrodniczych i chronionych gatunków roślin i grzybów, tut. organ nałożył warunki 2.1.1, 2.1.30, 2.1.41, 2.1.42.

Nie przewiduje się, aby na etapie eksploatacji mogły wystąpić negatywne oddziaływania na cenne siedliska i stanowiska gatunków chronionych/zagrożonych.



### Oddziaływanie na bezkręgowce

Wykaz zinwentaryzowanych stanowisk bezkręgowców w rejonie inwestycji, w tym będących w kolizji z inwestycją:

Lp.	Orientacyjny kilometr	Odległość od linii [m]	Strona	Nazwa	Nazwa łacińska	Liczebność [szt.]
1	-1+377	129	lewa	porobnica włośchatka	<i>Anthophora plumipes</i>	11-50
2	-1+124	79	lewa	porobnica włośchatka	<i>Anthophora plumipes</i>	51-100
3	4+344	2	prawa	<b>czerwończyk nieparek</b>	<b><i>Lycaena dispar</i></b>	<b>1-5</b>
4	4+346	68	prawa	czerwończyk nieparek	<i>Lycaena dispar</i>	1-5
5	4+483	228	prawa	czerwończyk nieparek	<i>Lycaena dispar</i>	1-5
6	4+649	253	prawa	pachnica dębowa	<i>Osmoderma eremita</i>	1-5
7	4+659	262	prawa	pachnica dębowa	<i>Osmoderma eremita</i>	1-5
8	4+670	265	prawa	pachnica dębowa	<i>Osmoderma eremita</i>	1-5
9	4+672	267	prawa	pachnica dębowa	<i>Osmoderma eremita</i>	1-5
10	4+673	278	prawa	pachnica dębowa	<i>Osmoderma eremita</i>	1-5

W celu minimalizacji niekorzystnego oddziaływania przedmiotowej inwestycji na bezkręgowce, tut. organ nałożył warunek 2.1.1.

Na etapie eksploatacji nie przewiduje się negatywnego oddziaływania na populacje bezkręgowców.

### Oddziaływanie na herpetofaunę

Wykaz zinwentaryzowanych stanowisk płazów w rejonie inwestycji, w tym będących w kolizji z inwestycją:

Lp.	Orientacyjny kilometr		Występujące gatunki	Powierzchnia siedliska [m <sup>2</sup> ]	Odległość od inwestycji [m] i strona	Powierzchnia kolizji [m <sup>2</sup> ]	Liczebność
	od	do					
1	-0+007	0+116	<b>żaba trawna, ropucha szara, kompleks żab zielonych</b>	<b>18 624</b>	<b>0</b>	<b>2 893</b>	<b>5</b>

2	0+463	0+548	żaba trawna, kompleks żab zielonych	641	130 L(SE)	0	5
3	3+116	3+222	ropucha szara	5 787	61 L(SE)	0	2
4	4+156	4+311	ropucha szara, kompleks żab zielonych	11 539	38 L(SE)	0	45
5	6+023	6+055	żaba trawna	514	-81 P(NW)	0	10
6	6+097	6+103	żaba trawna	13	-117 P(NW)	0	10
7	6+098	6+134	kompleks żab zielonych	287	-102 P(NW)	0	2
8	7+534	7+534	ropucha szara, kompleks żab zielonych	31 711	150 L(SE)	0	5
9	0+467	0+753	żaba trawna	10 635	0	5 636	1
10	6+159	6+296	żaba trawna	18 159	0	4 665	1

W kolizji z przedmiotową inwestycją zinwentaryzowano godowisko żab zielonych kompleks *Rana esculenta complex*, żaby trawnej *Rana temporaria* oraz ropuchy szarej *Bufo bufo*, związane z fosą przy Bastionie Św. Gertrudy. Ponadto w badaniach inwentaryzacyjnych bufora badawczego wykazano jedno siedlisko jaszczurki zwinki *Lacerta agilis*. (pow. 107 973 m<sup>2</sup>) o pow. kolizji ok. 88 045 m<sup>2</sup>.

W celu minimalizacji ww. oddziaływań tut. organ wskazał następujące warunki: 2.1.1, 2.1.30, 2.1.44 – 21.48, 3.2.

Na etapie eksploatacji nie przewiduje się negatywnego oddziaływania inwestycji na herpetofaunę. Inwestycja nie będzie wywierała negatywnego wpływu na możliwości migracji i przemieszczania się płazów i gadów. W ciągu 5 lat po likwidacji zbiornika wodnego należy odławiać pojawiające się tam płazy i przenosić z uwzględnieniem wymagań siedliskowych tych gatunków. Ww. czynności prowadzić pod bezpośrednim nadzorem specjalisty herpetologa - warunek 2.2.6.

#### **Oddziaływanie na ornitofaunę**

Na terenie planowanej inwestycji i w buforze 200 m od niej odnotowano obecność łącznie 53 gatunki ptaków, w większości lęgowych: bażant *Phasianus colchicus*, bogatka *Parus major*, cierniówka *Curruca communis*, czapla siwa *Ardea cinerea*, czyż *Spinus spinus*, drożdżik *Turdus iliacus*, dymówka *Hirundo rustica*, dzięcioł zielony *Picus viridis*, dzięciołek *Dendrocopos minor*, dziwonka *Carpodacus erythrinus*, dzwonec *Chloris chloris*, gajówka *Sylvia borin*, gąsiorek *Lanius collurio*, grzywac *Columba palumbus*, jerzyk *Apus apus*, kania ruda *Milvus milvus*, kapturka *Sylvia atricapilla*, kawka *Corvus monedula*, kokoszka *Gallinula chloropus*, kos *Turdus merula*, krzyżówka *Anas platyrhynchos*, łabędź niemy *Cygnus olor*, łożówka *Acrocephalus palustris*, łyska *Fulica atra*, makolągwa *Linaria cannabina*, mazurek *Passer montanus*, mewa pospolita *Larus canus*, mewa srebrzysta *Larus argentatus*, modraszka *Cyanistes caeruleus*, oknówka *Delichon urbicum*, piecuszek *Phylloscopus trochilus*, piegża *Curruca curruca*, pierwiosnek *Phylloscopus collybita*, pliszka górska *Motacilla cinerea*,

pustułka *Falco tinnunculus*, puszczyk *Strix aluco*, raniuszek *Aegithalos caudatus*, rudzik *Erithacus rubecula*, sójka *Garrulus glandarius*, sroka *Pica pica*, strzyżyk *Troglodytes troglodytes*, szczygieł *Carduelis carduelis*, szpak *Sturnus vulgaris*, śmieszka *Larus ridibundus*, świerszczak *Locustella naevia*, trzciniak *Acrocephalus arundinaceus*, trzcinniczek *Acrocephalus scirpaceus*, trznadel *Emberiza citrinella*, wilga *Oriolus oriolus*, wrona *Corvus cornix*, wróbel *Passer domesticus* zięba *Fringilla coelebs*, zimorodek *Alcedo atthis*.

Większość gatunków występujących to gatunki pospolite i charakterystyczne dla terenów nieużytków rolnych, zadrzewień oraz zabudowy. Ocenę oddziaływania szczegółową odniesiono do najcenniejszych gatunków. W przypadku pozostałych realizacja inwestycji w tym wycinka drzew i krzewów, zdjęcie warstwy humusu spowoduje zmniejszenie miejsc gniazdowania i żerowania. W celu minimalizacji negatywnego oddziaływania inwestycji na awifaunę, tut. organ wskazał warunki realizacji przedsięwzięcia: 2.1.1, 2.1.30- 2.1.33.

Na etapie eksploatacji nie przewiduje się negatywnego oddziaływania inwestycji na ornitofaunę.

#### **Oddziaływanie na teriofaunę (bez nietoperzy)**

W rejonie inwestycji inwentaryzowano zarówno gatunki objęte ochroną gatunkową, jak i łowne, tj.: kret europejski *Talpa europaea*, lis rudy *Vulpes vulpes*, jeż *Erinaceus sp.*, nornica ruda *Clethrionomys glareolus*, dzik euroazjatycki *Sus scrofa*, sarna europejska *Capreolus capreolus*, kuna *Martes sp.*, nornik/karczownik *Microtus sp./Arvicola sp.*, ryjówkowate *Soricidae ssp.*, borsuk europejski *Meles meles*, zając europejski *Lepus europaeus*. Prace prowadzone na etapie realizacji przedsięwzięcia będą wiązały się ze wzmożonym ruchem ciężkiego sprzętu i co za tym idzie, znaczącym wzrostem poziomu hałasu w okolicy. Powodować to będzie płoszenie zwierząt, które na ten okres przeniosą się prawdopodobnie na dalsze tereny. Potencjalne oddziaływanie hałasu będzie miało charakter chwilowy i przemijający. W celu minimalizacji negatywnego oddziaływania inwestycji na awifaunę, tut. organ wskazał warunek 2.1.30.

Potencjalny wpływ na etapie eksploatacji związany jest głównie z ryzykiem kolizji zwierząt i ograniczeniem możliwości migracji. Na etapie eksploatacji nie przewiduje się negatywnego oddziaływania inwestycji na ssaki.

#### **Oddziaływanie na chiropterofaunę**

W czasie wykonanej inwentaryzacji przyrodniczej zarejestrowano obecność ośmiu gatunków nietoperzy: borowiec wielki *Nyctalus noctula*, gacek brunatny *Plecotus auritus*, karlik drobny *Pipistrellus pygmaeus*, karlik malutki *Pipistrellus pipistrellus*, karlik większy *Pipistrellus nathusii*, mroczek późny *Eptesicus serotinus*, nocek Natterera *Myotis nattereri*, nocek rudy *Myotis daubentonii*. W fazie realizacji przedsięwzięcia przewiduje się możliwość oddziaływań na chiropterofaunę poprzez:

- płoszenie wywołane emisją hałasu, pracą sprzętu budowlanego oraz obecnością ekipy budowlanej,
- chwilowe ograniczenie miejsc żerowania w obrębie zbiorników wodnych,
- utratę potencjalnych miejsc rozrodu, zimowania, rojenia nietoperzy w związku z wycinką drzew.

Zwiększenie ruchu związane będzie z pracą ciężkich maszyn budowlanych w obrębie terenu zabudowy oraz z drogami dojazdowymi. Potencjalne przypadkowe zabijanie zwierząt dotyczyć może jedynie incydentów, o małym prawdopodobieństwie wystąpienia, a narażenie na to oddziaływanie będzie czasowe i ograniczone do godzin nocnych. Prowadzone prace mogą płoszyć żerujące lub przemieszczające się nietoperze. Z uwagi jednak na fakt, że prace prowadzone będą głównie w czasie dnia, oddziaływanie to nie będzie miało istotnego wpływu na populacje nietoperzy aktywnych w rejonie inwestycji.

Analizowana inwestycja spowoduje zniszczenie zimowiska nietoperzy: nocka rudego *Myotis daubentonii* oraz nocka Natterera *Myotis nattereri*. Utrata jednej kryjówki zimowej, w której naliczono niewiele osobników (4 nocki rude i 1 nocka Natterera) nie będzie powodowało istotnego wpływu na populacje tych gatunków. Podczas trwania badań przyrodniczych nie stwierdzono kryjówek dziennych nietoperzy w obiektach kubaturowych lub inżynierskich. Plany rozbiórki tych obiektów nie stanowią więc teoretycznie zagrożenia dla populacji nietoperzy. Jednak ze względu na fakt, że nietoperze często zmieniają swoje kryjówki i czasami pojawiają się w nich efemerycznie, istnieje możliwość zasiedlenia tych obiektów przez niektóre gatunki i wystąpienia negatywnego oddziaływania podczas rozbiórki obiektu. Podczas rozbiórek obiektów należy zapewnić nadzór chiropterologiczny, którego zadaniem będzie sprawdzenie wszystkich obiektów pod kątem występowania w nich nietoperzy i takie pokierowanie pracami, by nie stanowiły zagrożenia dla przebywających w tych obiektach osobników, co w efekcie wykluczy negatywne oddziaływanie. W celu minimalizacji negatywnego oddziaływania na etapie realizacji przedsięwzięcia, tut. organ nałożył warunki 2.1.30, 2.1.35 – 2.1.36.

Nietoperze ulegają kolizjom tylko w wyjątkowych okolicznościach np. pod wiaduktami, gdy nie ma możliwości ucieczki, w związku z czym są to incydentalne przypadki, pozostające bez żadnego wpływu na lokalne populacje. Nie przewiduje się zatem działań minimalizujących na nietoperze na etapie eksploatacji przedsięwzięcia.

#### **Likwidacja przedsięwzięcia**

Nie przewiduje się likwidacji przedsięwzięcia. Z dużym prawdopodobieństwem można jednak założyć, że ewentualne oddziaływania w trakcie likwidacji byłyby porównywalne do etapu realizacji. Likwidacja inwestycji skutkowałaby wystąpieniem następujących niekorzystnych dla środowiska zdarzeń, związanych z:

- naruszeniem powierzchni ziemi w związku z wykonywanymi pracami rozbiórkowymi i likwidacyjnymi;
- powstawaniem ogromnej ilości odpadów z likwidowanych obiektów i infrastruktury drogowej, w tym odpadów niebezpiecznych (m.in. bitum, zanieczyszczone grunty);
- nieorganizowaną emisją zanieczyszczeń gazowych i pyłowych do powietrza atmosferycznego – wywołaną pracami rozbiórkowymi i ziemnymi, pracą ciężkiego sprzętu budowlanego, pracą silników pojazdów wywożących powstające odpady;
- możliwością zanieczyszczenia gruntów wokół przedsięwzięcia wskutek wycieków smarów i paliw ze środków transportowych i maszyn;
- chwilowym zaburzeniem płytko występujących warstw wodonośnych w związku z wykonywanymi pracami rozbiórkowymi i likwidacyjnymi;
- możliwością przeniknięcia do warstwy wodonośnej odpadów niebezpiecznych powstających podczas likwidacji obiektów i infrastruktury drogowej;
- oddziaływaniami akustycznymi związanymi z udziałem ciężkiego sprzętu;
- powstaniem odpadów związanych z rozbiórkami nawierzchni drogowych oraz rozbiórką infrastruktury technicznej;
- rozbiórką istniejącej infrastruktury sieci energetycznej, sieci kanalizacji deszczowej, sieci wodociągowej, instalacji grzewczych. Ww. instalacje przed odłączeniem i demontażem będą zabezpieczane by uniknąć ewentualnych awarii lub przedostania się zanieczyszczeń związanych z poszczególnymi sieciami infrastruktury od środowiska;
- możliwość zniszczenia wykształconej już pokrywy i szaty roślinnej na terenach wokół przedsięwzięcia ze względu na poruszający sprzęt budowlany i pojazdy transportowe.

#### **Ryzyko wystąpienia poważnej awarii lub katastrofy naturalnej i budowlanej**

Na etapie realizacji inwestycji może dojść do zanieczyszczenia powierzchni ziemi i pokrywy glebowej substancjami niebezpiecznymi (np. płyny eksploatacyjne z maszyn, substancje

wymywane ze składowisk odpadów stałych i płynnych powstałych przy realizacji inwestycji). Zdarzenia te mogą wystąpić wskutek niewłaściwie prowadzonych prac budowlanych, np. stosowanie niesprawnego technicznie parku maszynowego, niewłaściwe składowanie odpadów. W wyniku przedostania się zanieczyszczeń do ziemi i pokrywy glebowej, może dojść do zanieczyszczenia wód gruntowych i rozprzestrzenienia się zanieczyszczeń na dalsze odległości. W przypadku uwolnienia znacznych ilości substancji niebezpiecznych negatywne oddziaływanie na grunty i pokrywę glebową może wykrócić poza zakres inwestycji i dotyczyć również terenów bezpośrednio do niej przylegających. Są to jednak zdarzenia występujące bardzo rzadko. Oddziaływania związane z wystąpieniem sytuacji awaryjnej w fazie realizacji mieć będą charakter bezpośredni, ograniczony do miejsca i czasu wystąpienia zdarzenia – oddziaływania krótkoterminowe i chwilowe.

Na etapie eksploatacji na liniach kolejowych nie jest możliwe wystąpienie poważnej awarii przemysłowej w rozumieniu ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. *Prawo ochrony środowiska*, możliwa jest jedynie poważna awaria w transporcie - zdarzenie o znamionach poważnej awarii. Zagrożenie wystąpienia zdarzenia o znamionach poważnej awarii na etapie eksploatacji linii kolejowej związane jest przede wszystkim z transportowanymi materiałami (ładunki niebezpieczne tj. paliwo, substancje chemiczne). Ze względu na brak przewozów towarów niebezpiecznych projektowaną linią kolejową, wyklucza się możliwość wystąpienia poważnej awarii.

Ze względu na fakt, że nie da się wykluczyć przewozu towarów niebezpiecznych ulicami Nową Świętokrzyską i Nową Sandomierską – nie można wykluczyć wystąpienia poważnej awarii spowodowanej wypadkiem drogowym. Prawdopodobieństwo takiego zdarzenia jest jednak pomijalnie małe ze względu na charakter ruchu na nich (ruch miejski, o niewielkich prędkościach).

Inwestycja położona jest poza obszarami narażonymi na zagrożenia katastrof naturalnych – nie występują w tym rejonie tereny aktywne sejsmicznie, nie jest to również obszar sprzyjający występowaniu huraganów i trąb powietrznych. Teren przedsięwzięcia częściowo zlokalizowany jest w terenie zagrożonym osuwiskami oraz ruchami masowymi ziemi.

Analizowane przedsięwzięcie nie należy do inwestycji stwarzających zagrożenie katastrofą na etapie budowy, jak i eksploatacji. Zastosowanie nowoczesnych technologii i przepisów BHP tak w trakcie budowy gwarantują brak zagrożenia wystąpieniem katastrofy budowlanej. Zastosowanie wysokiej jakości materiałów oraz opracowany przez doświadczony zespół projektantów gwarantuje brak zagrożenia tego rodzaju.

Planowane przedsięwzięcie nie spowoduje oddziaływania transgranicznego na środowisko z uwagi na swoją skalę, charakter oraz położenie w oddaleniu od granic państwa. Nie przewiduje się wystąpienia tego oddziaływania ani podczas eksploatacji przedsięwzięcia ani w trakcie trwania robót.

W konsekwencji powyższych ustaleń, w niniejszej decyzji nałożono szereg uwarunkowań o charakterze środków łagodzących potencjalne lub zidentyfikowane, negatywne oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. W celu minimalizacji wpływu na poszczególne komponenty środowiska przyjęto zalecenia wynikające z raportu ooś oraz aneksów do raportu.

Uwarunkowania i obowiązki określone w niniejszej decyzji nałożono w oparciu o wnioski i zalecenia przedstawionego raportu ooś oraz aneksów do raportu. Uwarunkowania określone dla fazy realizacji przedsięwzięcia sformułowano mając na względzie m.in. obowiązki:

- zapewnienia oszczędnego korzystania z terenu w trakcie przygotowywania i realizacji inwestycji (art. 74 ust.1 ustawy – Prawo ochrony środowiska);
- uwzględniania ochrony środowiska na obszarze prowadzenia prac, a w szczególności ochrony gleby, zieleni, naturalnego ukształtowania terenu i stosunków wodnych (art. 75 ust. 1 ustawy – Prawo ochrony środowiska);

- wykorzystywanie i przekształcanie elementów przyrodniczych przy prowadzeniu prac budowlanych wyłącznie w takim zakresie, w jakim jest to konieczne w związku z realizacją konkretnej inwestycji art. 75 ust. 3 ustawy – Prawo ochrony środowiska);
- podejmowania działań mających na celu naprawienie wyrządzonych szkód, w szczególności przez kompensację przyrodniczą (art. 75 ust. 3 ustawy – Prawo ochrony środowiska);
- wykorzystywania surowców i materiałów, które zapobiegają powstawaniu odpadów lub pozwalają utrzymać na możliwie najniższym poziomie ich ilość, a także ograniczają negatywne oddziaływanie na środowisko lub zagrożenie życia lub zdrowia ludzi (art. 6 ustawy o odpadach);
- postępowania z odpadami w sposób zgodny z zasadami gospodarowania odpadami, wymaganiami ochrony środowiska oraz planami gospodarki odpadami (art. 7 ustawy o odpadach).

Wymagania powyższe określono mając na względzie najbardziej istotne spośród zidentyfikowanych emisji, brak zarządzania którymi mogłyby stanowić źródło negatywnego oddziaływania na środowisko, w tym zdrowie ludzi bądź, skrajnie, prowadzić do stanu zagrożenia środowiska. Nałożone uwarunkowania obejmują zarówno działania o charakterze prewencyjnym, nadzorczym, jak i techniczne środki zarządzania emisjami. Uwarunkowania określone dla projektu budowlanego stanowią bezpośrednią wytyczną dla projektanta i mają na celu zapewnienie oszczędnego korzystania z zasobów środowiska, minimalizację emisji, odpowiednie zarządzanie emisjami albo realizację priorytetów lokalnej polityki ekologicznej.

U podstaw ww. wytycznych leżą m.in.:

- zasady prewencji, przezorności i ponoszenia kosztów oddziaływań na środowisko, wynikające z art. 6 i 7 ustawy – Prawo ochrony środowiska, dalej Poś;
- zakaz powodowania pogorszenia stanu środowiska w znacznych rozmiarach lub zagrożenia życia lub zdrowia ludzi ( art. 141 ust. 2 Poś);
- nakaz dotrzymywania standardów jakości środowiska i standardów emisyjnych (art. 141 ust.1 i 144 ust.1 Poś);
- zakaz eksploatacji instalacji powodującej wprowadzanie gazów lub pyłów do powietrza, emisję hałasu oraz wytwarzanie pól elektromagnetycznych w stopniu skutkującym przekroczeniem standardów jakości środowiska poza terenem, do którego prowadzący instalację ma tytuł prawny (art. 144 ust. 2 Poś);
- nakaz stosowania paliw, surowców i materiałów eksploatacyjnych zapewniających ograniczanie ich negatywnego oddziaływania na środowisko, jak też podejmowania odpowiednich działań w przypadku powstania zakłóceń w procesach technologicznych i operacjach technicznych w celu ograniczenia ich skutków dla środowiska (art.146 Poś);
- zakaz podejmowania działań mogących, osobno lub w połączeniu z innymi działaniami, znacząco negatywnie oddziaływać na cele ochrony obszaru Natura 2000 (art. 33 ust. 1 ustawy o ochronie przyrody);
- obowiązek zapewnienia ochrony wód przed zanieczyszczeniem, w szczególności przez budowę i eksploatację urządzeń służących tej ochronie, a tam, gdzie jest to celowe, powtórne wykorzystanie oczyszczonych ścieków. Wybór miejsca i sposobu wykorzystania albo usuwania ścieków powinien minimalizować negatywne oddziaływania na środowisko (art.42 ust.1 ustawy – Prawo wodne).

Mając na uwadze art. 82 ust. 1 pkt 5 ustawy ooś, nałożono na Wnioskodawcę obowiązek przedstawienia monitoringu porealizacyjnego w zakresie pomiarów weryfikacyjnych hałasu na etapie eksploatacji przedmiotowej inwestycji, a także monitoringu trwałości nasadzeń roślinności (drzew i krzewów). W pozostałych aspektach przyjęte dane wyjściowe do zawartej w uzupełnionym raporcie ooś analizy oddziaływania na środowisko planowanego

przedsięwzięcia w zakresie lokalizacji, jak i wszelkich rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych, zarówno dla etapu budowy, jak i późniejszej eksploatacji, były wystarczająco precyzyjne, by umożliwić tutaj organowi określenie niezbędnych środków minimalizujących przewidywane oddziaływanie przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko.

Zgodnie z art. 135 ust. 1 ustawy – Prawo ochrony środowiska, utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania jest dopuszczalne o ile, łącznie:

- inwestycja dotyczy lub dotyczyła oczyszczalni ścieków, składowiska odpadów komunalnych, kompostowni, trasy komunikacyjnej, lotniska, linii i stacji elektroenergetycznej, obiektów sieci gazowej oraz instalacji radiokomunikacyjnej, radionawigacyjnej i radiolokacyjnej; katalog ten ma charakter zamknięty;
- z przeglądu ekologicznego albo z oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko albo z analizy porealizacyjnej wynika, że mimo zastosowania dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych nie mogą być dotrzymane standardy jakości środowiska poza terenem zakładu lub innego obiektu.

Na podstawie przedstawionych wyników analiz akustycznych, rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń powietrza, na tym etapie nie przewiduje się konieczności wprowadzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

W dniu 24.10.2024 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.420.65.2023.ES.35 oraz zawiadomieniem znak RDOŚ-Gd-WOO.420.65.2023.ES.36 z dnia 24.10.2024 r., działając na podstawie art. 10 § 1 Kpa zawiadomił strony postępowania o zakończeniu postępowania dowodowego w sprawie o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia i zapewnił możliwość zapoznania się z aktami sprawy, w tym z ww. opiniami organów współdziałających oraz wypowiedzenia się, co do zebranych dowodów i materiałów, ze wskazaniem iż decyzja kończąca przedmiotowe postępowanie zostanie wydana nie wcześniej niż po upływie 4 dni od dnia doręczenia. Zawiadomienie zostało w dniu 29.10.2024 r. zaktualizowane pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.420.65.2023.ES.39 z dnia 29.10.2024 r. Zawiadomienie przekazano do upublicznienia w Urzędzie Gminy Kolbudy oraz Urzędzie Miejskim w Gdańsku oraz zamieszczono na stronie internetowej RDOŚ: <https://www.gov.pl/web/rdos-gdansk> oraz na tablicy ogłoszeń w siedzibie urzędu. W wyznaczonym terminie strony postępowania nie złożyły dodatkowych uwag bądź wniosków.

Realizacja inwestycji zgodnie z kryteriami określonymi niniejszą decyzją, a także późniejsza eksploatacja obiektów powstałych w wyniku przedsięwzięcia, nie zwalnia Wnioskodawcy z obowiązku, niezależnie od postanowień niniejszej decyzji:

- stosowania przepisów w sprawie warunków technicznych ustanowionych na podstawie art. 7 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – *Prawo budowlane* (t. j. Dz. U. z 2024 r., poz. 725 ze zm.);
- uzyskania wymaganych prawem zezwoleń, opinii i uzgodnień;
- realizacji obowiązków wynikających wprost z przepisów prawa, w tym w szczególności obowiązków dotyczących prawidłowej eksploatacji instalacji, określonych przepisami ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – *Prawo ochrony środowiska oraz gospodarki odpadami*, określonej przepisami ustawy o odpadach z dnia 14 grudnia 2012 r. (t. j. Dz. U. z 2023 r., poz. 1587 ze zm.); obowiązki takie, jako istniejące i wiążące z mocy prawa, nie podlegają powtórnemu nałożeniu i ujawnieniu w decyzji.

W tym stanie należało orzec jak na wstępie.

Decyzja podlega ujawnieniu w publicznie dostępnym wykazie danych.

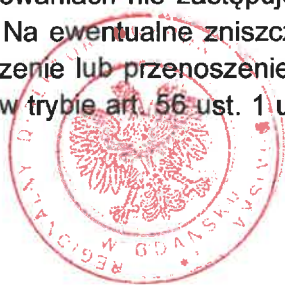
Tytułem wydania niniejszej decyzji uiszczono opłatę skarbową w wysokości 205 zł (załącznik nr 1, cz. I, poz. 45 ustawy z dnia 16 listopada 2006 roku o opłacie skarbowej - t. j. Dz. U. z 2023 r., poz. 2111 ze zm.).

### POUCZENIE

Od niniejszej decyzji przysługuje Stronie odwołanie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku, w terminie 14 dnia od daty jej otrzymania, zgodnie z art. 127 i 129 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego.

W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję. Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna.

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach nie zastępuje zezwolenia wydanego w trybie art. 56 ustawy o ochronie przyrody. Na ewentualne zniszczenie siedlisk gatunków, okazów gatunków, gniazd gatunków ich płoszenie lub przenoszenie gatunków znajdujących się pod ochroną należy uzyskać zezwolenie w trybie art. 56 ust. 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody.



*Regionalny Dyrektor  
Ochrony Środowiska  
w Gdańsku*  
*Anna Tchórzewska*

#### Otrzymują:

1. Pomorska Kolej Metropolitalna S. A., ul. Budowlanych 77, 80-298 Gdańsk
2. Gmina Miasta Gdańska poprzez Pełnomocnika – Pomorska Kolej Metropolitalna S. A
3. Województwo Pomorskie poprzez Pełnomocnika – Pomorska Kolej Metropolitalna S. A
4. Strony postępowania informowane poprzez zawiadomienie
5. aa

#### Do wiadomości:

1. Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku, Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie, ul. ks. Franciszka Rogaczewskiego 9/19, 80-804 Gdańsk
2. Pomorski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny, ul. Dębinki 4, 80-211 Gdańsk





**REGIONALNY DYREKTOR  
OCHRONY ŚRODOWISKA  
W GDAŃSKU**

**Załącznik Nr 1**

do decyzji RDOŚ-Gd-WOO.420.65.2023.ES.42

zgodnie z art. 82 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 1112 ze zm.)

**CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA**

**„Rozwój infrastruktury transportowej w południowych dzielnicach Gdańska”**,

**Przedmiotowe przedsięwzięcie obejmuje trzy zadania:**

- 1) zadanie kolejowe: „Pomorska Kolej Metropolitalna Etap II: budowa linii kolejowej nr 250 na odcinku Gdańsk Śródmieście – węzeł Kowale”, podzielone na dwa odcinki:
  - a) Odcinek nr 1 – Gdańsk Śródmieście – węzeł integracyjny Gdańsk Łostowice – Świętokrzyska wraz z rozbudową tego węzła;
  - b) Odcinek nr 2 – węzeł integracyjny Gdańsk Łostowice - Świętokrzyska (bez węzła) – węzeł integracyjny Kowale (z węzłem).

Zakłada się możliwość etapowania przedmiotowego zakresu w podziale na powyższe dwa odcinki realizacyjne;

- 2) zadanie drogowe nr 1: „Budowa bezkolizyjnego przekroczenia magistrali kolejowej E-65 i Traktu Św. Wojciecha poprzez tzw. ulicę Nową Sandomierską”;
- 3) zadanie drogowe nr 2: „Budowa II etapu ul. Nowej Świętokrzyskiej na odcinku od ul. Kampinoskiej do ul. Świętokrzyskiej w rejonie węzła Kowale”.

Długość planowanej nowej linii kolejowej wyniesie ok. 7,19 km, zaś ulic (ich tras zasadniczych) ok. 0,94 km w przypadku zadania drogowego nr 1 oraz ok. 3,07 km w przypadku zadania drogowego nr 2.

**Zadanie kolejowe**

Linia kolejowa	Relacja		od km (wartości orientacyjne)	do km (wartości orientacyjne)	Orientacyjna długość [km]
	od	do			
LK nr 250	rejon Gdańsk Śródmieście		ok. – 0+910	ok. -1+640	ok. 0,730
Nowa linia kolejowa (przedłużenie LK nr 250)	Gdańsk Śródmieście	Gdańsk Madalińskiego	ok. 0+000	ok. 2+660	ok. 2,660
	Gdańsk Madalińskiego	Gdańsk Łostowice Świętokrzyska	ok. 2+660	ok. 4+310	ok. 1,650
	Gdańsk Łostowice Świętokrzyska	Gdańsk Świętokrzyska -węzeł Kowale	ok. 4+310	ok. 7+190	ok. 2,880
Razem					ok. 7,920

Ostateczne lokalizacje i długości odcinków linii kolejowej zostaną określone po przyjęciu szczegółowych i ostatecznych rozwiązań projektowych, tj. na etapie projektu budowlanego.

**Obiekty obsługi podróżnych**

Zestawienie obiektów obsługi podróżnych:

Lp.	Nazwa punktu obsługi podróżnych	Perony
1	Gdańsk Trakt Św. Wojciecha	Dwa naprzeciwległe zewnętrzne jednokrawędziowe
2	Gdańsk Madalińskiego	Dwa naprzeciwległe zewnętrzne jednokrawędziowe
3	Gdańsk Łostowice - Świętokrzyska	Jeden dwukrawędziowy
4	Gdańsk Niepołomska	Jeden dwukrawędziowy
5	Gdańsk Wielkopolska	Jeden dwukrawędziowy
6	Gdańsk Świętokrzyska – Węzeł Kowale	Dwa dwukrawędziowe

Zakłada się budowę peronów o długości 200 m oraz wysokości 0,96 m. W ramach planowanego przedsięwzięcia przewiduje się kompleksowe rozwiązanie przestrzenne dla przystanków osobowych związane z zapewnieniem wszystkich elementów obiektów obsługi podróżnych, dojazd na perony, zadaszenia, schodów, wind, pochylni, małej architektury oraz rozwiązań architektonicznych wkomponowujących przedmiotowe przystanki w tkankę miejską, związane także z zagospodarowaniem terenów przylegających.

### Posterunki ruchu

Stacja Gdańsk Śródmieście - przewiduje się rozbiórkę i budowę połączenia torowego pomiędzy torami głównymi zasadniczymi.

Posterunek odgałęźny Gdańsk Łostowice - Świętokrzyska – przewiduje się budowę trapezowego przejścia rozjazdowego, umożliwiającego przejazd z toru 1 na tor 2 i odwrotnie.

Stacja Gdańsk Świętokrzyska - Węzeł Kowale – przewidywany układ stacji:

- tory główne zasadnicze stanowiące przedłużenie torów szlakowych;
- tory główne dodatkowe zakończone kozłami oporowymi pełniące funkcję torów odstawczych dla składów kończących bieg.

### Parametry techniczno-eksploatacyjne

Zestawienie parametrów techniczno-eksploatacyjnych:

Parametr	Wartości
Liczba torów szlakowych	2
Maksymalna prędkość pociągów - Vmax [km/h]	80
Długości krawędzi peronowych [m]	min. 200
Maksymalne naciski na oś [kN/oś]	221

### Nawierzchnia kolejowa

Nominalna szerokość toru wynosi 1 435 mm. Na całej długości obydwu odcinków projektuje się nawierzchnię podsypkową, bezstykową. Ruszt torowy, w skład którego wchodzi tory szynowe, podpory szynowe oraz przytwierdzenia ułożony zostanie w warstwie podsypki spoczywającej na torowisku. Nawierzchnia rozjazdów zostanie dostosowana do nawierzchni toru, w której ma być wbudowany rozjazd. W przypadkach szczególnych, np. w rejonie wiaduktów, tuneli dopuszcza się możliwość zastosowania konstrukcji bezpodsypkowej.

### Podtorze kolejowe

Konstrukcja podtorza kolejowego składa się z warstwy ochronnej ułożonej bezpośrednio pod warstwą podsypki tłuczniowej torów i rozjazdów o grubości wynikającej z przyjętej maksymalnej prędkości, prognozowanego obciążenia przewozami oraz minimalnego modułu odkształcenia podłoża gruntowego. W przypadkach szczególnych wbudowanie warstwy ochronnej może być uzupełnione o wykonanie stabilizacji, lokalne wymiany gruntu lub inne rozwiązania mające na celu uzyskanie wymaganej nośności. Założono zasadnicze pochylenie skarp nasypów i przekopów równe 1:1,5. Miejscowo, w celu ograniczenia ingerencji w teren przylegający, dopuszcza się zwiększenie pochylenia skarp oraz ich wzmocnienie.

### Zadania drogowe

Na przedsięwzięcie drogowe składają się dwa zasadnicze zadania:

- **Zadanie drogowe nr 1:** „Budowa bezkolizyjnego przekroczenia magistrali kolejowej E-65 i Traktu Św. Wojciecha poprzez tzw. ulicę Nową Sandomierską”
- **Zadanie drogowe nr 2:** „Budowa II etapu ul. Nowej Świętokrzyskiej na odcinku od ul. Kampinoskiej do ul. Świętokrzyskiej w rejonie węzła Kowale”.

### Zadanie drogowe nr 1

W ramach Zadania drogowego nr 1 planuje się likwidację kolizyjnego przejazdu kolejowo-drogowego w ciągu ul. Sandomierskiej (z istniejącą linią kolejową nr 9) i zastąpienie go rozwiązaniem dwupoziomowym, tj. wiaduktem drogowym przebiegającym równolegle do linii kolejowej (zapewniając połączenie ul. Sandomierskiej z ul. Małomiejską i ul. Trakt Św. Wojciecha – jako część niniejszego przedsięwzięcia).

Celem realizacji części drogowej przedsięwzięcia jest poprawa infrastruktury transportowej i komunikacyjnej w południowej części Gdańska poprzez budowę nowych układów komunikacyjnych – ulic Nowej Sandomierskiej i Nowej Świętokrzyskiej.

W związku z realizacją budowy ulicy Nowej Sandomierskiej inwestor planuje osiągnąć następujące cele:

- stworzenie bezpiecznego i wygodnego skomunikowania obu części dzielnicy Orunia leżących po przeciwnych stronach magistrali kolejowej E-65;
- poprawa warunków ruchu na tym obszarze (brak konieczności przekraczania linii kolejowej i związanych z tym strat czasu kierowców w czasie zamknięcia przejazdu);
- możliwość lepszej organizacji transportu publicznego prostopadle do istniejącej linii kolejowej nr 9;
- poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego w rejonie inwestycji (mniejsze ryzyko wypadków poprzez likwidację przejazdu w poziomie szyn);
- poprawa komfortu jazdy i wygodę podróży;
- poprawa warunków życia mieszkańców kamienic przy ul. Sandomierskiej (ograniczenie degradacji nawierzchni i istniejącej zabudowy poprzez wydzielenie nowego toru ruchu pojazdów).

### Projektowane parametry techniczne ul. Nowej Sandomierskiej

klasa techniczna	Z (zbiorcza)
przekrój	1/2 (1 jezdnia, 2 pasy ruchu)
szerokość jezdni	6,00 m
pas ruchu	3,0 m
skrajnia pionowa	4,50 m

### Układ projektowany

Przedmiotem inwestycji jest budowa ul. Nowej Sandomierskiej.

Dodatkowo w ramach inwestycji przewidziana jest budowa i rozbudowa otaczającego układu drogowego, celem dowiązania do stanu istniejącego oraz zapewnienia kompleksowych rozwiązań.

*Orientacyjny kilometraż [km] w zaokrągleniu do 10 m	Lokalizacja robót
1+160	Rozbudowa układu drogowego ul. Sandomierskiej i połączenie jej z ul. Nową Sandomierską.
1+470	Budowa drogi stanowiącej łącznik ul. Nowej Sandomierskiej z ul. Sandomierską, ul. Trakt Św. Wojciecha i ul. Podmiejską oraz rozbudowa skrzyżowania ul. Sandomierskiej, ul. Trakt Św. Wojciecha i ul. Podmiejskiej (dla zapewnienia właściwych warunków ruchu)

1+780 – 2+100	Rozbudowa układu drogowego ul. Raduńskiej, ul. Nakielskiej i ul. Małomiejskiej oraz połączenie ich z ul. Nową Sandomierską.
---------------	---

\*Ostateczne lokalizacje obiektów i robót zostaną określone po przyjęciu szczegółowych i ostatecznych rozwiązań projektowych, tj. na etapie projektu budowlanego.

### Zadanie drogowe nr 2

Budowa odcinka ul. Nowej Świętokrzyskiej wraz z budową skrzyżowań z ulicami poprzecznymi, tj. z ul. Nową Kampinoską, ul. Niepołomiczą, ul. Nową Niepołomiczą, ul. Wielkopolską, przyszłym układem drogowym w kierunku szkoły metropolitalnej, ul. Świętokrzyską, ul. Guderskiego, ul. Staropolską i Jaworzniaków, zapewnienie dojazdu do nastawni kolejowej oraz budowa parkingu wielopoziomowego wraz z dowiązaniem do ul. Ateny.

W związku z realizacją budowy ulicy Nowej Świętokrzyskiej – etap II inwestor planuje osiągnąć następujące cele:

- zwiększenie możliwości połączeń transportowych pomiędzy różnymi rejonami miasta;
- poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- poprawa komfortu jazdy i wygody podróży;
- skrócenie czasu przejazdu transportem zbiorowym pomiędzy Ujeściskiem i Łostowicami oraz Kowalami.

### Projektowane parametry techniczne II etapu ul. Nowej Świętokrzyskiej

klasa techniczna	G (główna)
przekrój	1/2 (1 jezdnia, 2 pasy ruchu)
szerokość jezdni	6,00 - 7,00 m
pas ruchu	3,0 - 3,5 m
skrajnia pionowa	4,50 m

### Układ projektowany

Przedmiotem inwestycji jest budowa ul. Nowej Świętokrzyskiej etap II.

Dodatkowo w ramach inwestycji przewidziana jest budowa i rozbudowa otaczającego układu drogowego, celem dowiązania do stanu istniejącego oraz zapewnienia kompleksowych rozwiązań.

Zestawienie projektowanych rozwiązań:

Orientacyjny kilometraż [km] w zaokrągleniu do 10 m	Lokalizacja robót
ok. 4+750	Budowa ul. Nowej Kampinoskiej wraz z nieprzelotowym zamknięciem ul. Kampinoskiej i powiązaniem z ul. Nową Kolorową.
ok. 5+140 ok. 5+360	Budowa ul. Nowej Niepołomiczkiej wraz z nieprzelotowym zamknięciem ul. Niepołomiczkiej (budowa zatoki autobusowej i włączenie w ul. Nową Świętokrzyską po północnej stronie) i powiązaniem z ul. Nową Kolorową wraz z infrastrukturą towarzyszącą.
ok. 5+770	Rozbudowa ul. Wielkopolskiej i likwidacja skrzyżowania z ul. Hokejową wraz z infrastrukturą towarzyszącą.
ok. 6+400	Budowa skrzyżowania z przyszłym układem drogowym w kierunku szkoły metropolitalnej



Regionalny Dyrektor  
Ochrony Środowiska  
w Gdańsku  
*Anna Tchórzewska*



**REGIONALNY DYREKTOR  
OCHRONY ŚRODOWISKA  
W GDAŃSKU**

**Załącznik Nr 2**  
do decyzji RDOŚ-Gd-WOO.420.65.2023.ES.42

**ZESTAWIENIA DZIAŁEK**

**WYKAZ DZIAŁEK OBEJMUJĄCY PRZEWDYWANY TEREN, NA KTÓRYM BĘDZIE  
REALIZOWANE PRZEDSIĘWZIĘCIE**

<b>Gmina</b>	<b>Nazwa obrębu</b>	<b>Numer obrębu</b>	<b>Numer działki</b>
Kolbudy	Kowale	7	29/4
Kolbudy	Kowale	7	101/33
Kolbudy	Kowale	7	101/35
M.Gdańsk	Łostowice	74	1088/1
M.Gdańsk	Łostowice	74	1089/4
M.Gdańsk	Łostowice	74	1089/5
M.Gdańsk	Łostowice	74	1091
M.Gdańsk	Łostowice	74	1098/11
M.Gdańsk	Łostowice	74	1098/6
M.Gdańsk	Łostowice	74	1121
M.Gdańsk	Łostowice	74	1123
M.Gdańsk	Łostowice	74	1128
M.Gdańsk	Łostowice	74	1177
M.Gdańsk	Łostowice	74	1178
M.Gdańsk	Łostowice	74	1179
M.Gdańsk	Łostowice	74	1180
M.Gdańsk	Łostowice	74	1188
M.Gdańsk	Łostowice	74	121/2
M.Gdańsk	Łostowice	74	17/16
M.Gdańsk	Łostowice	74	17/17
M.Gdańsk	Łostowice	74	17/18
M.Gdańsk	Łostowice	74	17/19
M.Gdańsk	Łostowice	74	21
M.Gdańsk	Łostowice	74	218/1
M.Gdańsk	Łostowice	74	22
M.Gdańsk	Łostowice	74	223/1
M.Gdańsk	Łostowice	74	223/2
M.Gdańsk	Łostowice	74	223/3
M.Gdańsk	Łostowice	74	23/100
M.Gdańsk	Łostowice	74	23/101
M.Gdańsk	Łostowice	74	23/103
M.Gdańsk	Łostowice	74	23/106
M.Gdańsk	Łostowice	74	23/109
M.Gdańsk	Łostowice	74	23/110
M.Gdańsk	Łostowice	74	23/113

M.Gdańsk	Łostowice	74	23/114
M.Gdańsk	Łostowice	74	23/140
M.Gdańsk	Łostowice	74	23/141
M.Gdańsk	Łostowice	74	23/14
M.Gdańsk	Łostowice	74	23/83
M.Gdańsk	Łostowice	74	23/84
M.Gdańsk	Łostowice	74	23/85
M.Gdańsk	Łostowice	74	23/86
M.Gdańsk	Łostowice	74	23/89
M.Gdańsk	Łostowice	74	23/92
M.Gdańsk	Łostowice	74	23/93
M.Gdańsk	Łostowice	74	23/94
M.Gdańsk	Łostowice	74	23/96
M.Gdańsk	Łostowice	74	23/98
M.Gdańsk	Łostowice	74	23/99
M.Gdańsk	Łostowice	74	232
M.Gdańsk	Łostowice	74	233/1
M.Gdańsk	Łostowice	74	233/3
M.Gdańsk	Łostowice	74	234
M.Gdańsk	Łostowice	74	235
M.Gdańsk	Łostowice	74	237/1
M.Gdańsk	Łostowice	74	238/1
M.Gdańsk	Łostowice	74	238/8
M.Gdańsk	Łostowice	74	238/9
M.Gdańsk	Łostowice	74	239/1
M.Gdańsk	Łostowice	74	239/5
M.Gdańsk	Łostowice	74	239/9
M.Gdańsk	Łostowice	74	24/3
M.Gdańsk	Łostowice	74	24/4
M.Gdańsk	Łostowice	74	24/5
M.Gdańsk	Łostowice	74	24/6
M.Gdańsk	Łostowice	74	24/7
M.Gdańsk	Łostowice	74	240/1
M.Gdańsk	Łostowice	74	240/2
M.Gdańsk	Łostowice	74	240/7
M.Gdańsk	Łostowice	74	241/10
M.Gdańsk	Łostowice	74	241/11
M.Gdańsk	Łostowice	74	241/12
M.Gdańsk	Łostowice	74	241/13
M.Gdańsk	Łostowice	74	241/14
M.Gdańsk	Łostowice	74	241/16
M.Gdańsk	Łostowice	74	241/5
M.Gdańsk	Łostowice	74	241/6
M.Gdańsk	Łostowice	74	241/7
M.Gdańsk	Łostowice	74	242/21
M.Gdańsk	Łostowice	74	242/22
M.Gdańsk	Łostowice	74	242/23
M.Gdańsk	Łostowice	74	242/24
M.Gdańsk	Łostowice	74	242/25
M.Gdańsk	Łostowice	74	242/26
M.Gdańsk	Łostowice	74	242/27
M.Gdańsk	Łostowice	74	242/28
M.Gdańsk	Łostowice	74	242/29
M.Gdańsk	Łostowice	74	242/35

M.Gdańsk	Łostowice	74	242/36
M.Gdańsk	Łostowice	74	242/37
M.Gdańsk	Łostowice	74	242/8
M.Gdańsk	Łostowice	74	243/1
M.Gdańsk	Łostowice	74	244/1
M.Gdańsk	Łostowice	74	244/2
M.Gdańsk	Łostowice	74	245/1
M.Gdańsk	Łostowice	74	245/2
M.Gdańsk	Łostowice	74	246/1
M.Gdańsk	Łostowice	74	246/2
M.Gdańsk	Łostowice	74	246/3
M.Gdańsk	Łostowice	74	247/1
M.Gdańsk	Łostowice	74	247/4
M.Gdańsk	Łostowice	74	249/10
M.Gdańsk	Łostowice	74	249/16
M.Gdańsk	Łostowice	74	249/27
M.Gdańsk	Łostowice	74	249/28
M.Gdańsk	Łostowice	74	249/29
M.Gdańsk	Łostowice	74	249/3
M.Gdańsk	Łostowice	74	249/30
M.Gdańsk	Łostowice	74	249/4
M.Gdańsk	Łostowice	74	249/6
M.Gdańsk	Łostowice	74	249/7
M.Gdańsk	Łostowice	74	249/8
M.Gdańsk	Łostowice	74	249/9
M.Gdańsk	Łostowice	74	25/1
M.Gdańsk	Łostowice	74	25/3
M.Gdańsk	Łostowice	74	25/4
M.Gdańsk	Łostowice	74	250/3
M.Gdańsk	Łostowice	74	250/4
M.Gdańsk	Łostowice	74	250/5
M.Gdańsk	Łostowice	74	250/6
M.Gdańsk	Łostowice	74	251/1
M.Gdańsk	Łostowice	74	251/3
M.Gdańsk	Łostowice	74	251/4
M.Gdańsk	Łostowice	74	252/1
M.Gdańsk	Łostowice	74	252/3
M.Gdańsk	Łostowice	74	252/5
M.Gdańsk	Łostowice	74	252/7
M.Gdańsk	Łostowice	74	252/8
M.Gdańsk	Łostowice	74	252/9
M.Gdańsk	Łostowice	74	253/1
M.Gdańsk	Łostowice	74	253/2
M.Gdańsk	Łostowice	74	253/3
M.Gdańsk	Łostowice	74	259/3
M.Gdańsk	Łostowice	74	26/1
M.Gdańsk	Łostowice	74	26/2
M.Gdańsk	Łostowice	74	263/3
M.Gdańsk	Łostowice	74	263/4
M.Gdańsk	Łostowice	74	263/5
M.Gdańsk	Łostowice	74	27
M.Gdańsk	Łostowice	74	271/1
M.Gdańsk	Łostowice	74	271/10
M.Gdańsk	Łostowice	74	271/2

M.Gdańsk	Łostowice	74	271/7
M.Gdańsk	Łostowice	74	271/9
M.Gdańsk	Łostowice	74	272/19
M.Gdańsk	Łostowice	74	272/4
M.Gdańsk	Łostowice	74	272/6
M.Gdańsk	Łostowice	74	273/1
M.Gdańsk	Łostowice	74	273/3
M.Gdańsk	Łostowice	74	273/5
M.Gdańsk	Łostowice	74	28
M.Gdańsk	Łostowice	74	29/1
M.Gdańsk	Łostowice	74	29/33
M.Gdańsk	Łostowice	74	29/34
M.Gdańsk	Łostowice	74	29/36
M.Gdańsk	Łostowice	74	29/37
M.Gdańsk	Łostowice	74	294/1
M.Gdańsk	Łostowice	74	294/2
M.Gdańsk	Łostowice	74	294/3
M.Gdańsk	Łostowice	74	295/15
M.Gdańsk	Łostowice	74	295/4
M.Gdańsk	Łostowice	74	295/6
M.Gdańsk	Łostowice	74	295/7
M.Gdańsk	Łostowice	74	295/9
M.Gdańsk	Łostowice	74	296/11
M.Gdańsk	Łostowice	74	296/12
M.Gdańsk	Łostowice	74	296/13
M.Gdańsk	Łostowice	74	296/14
M.Gdańsk	Łostowice	74	296/16
M.Gdańsk	Łostowice	74	296/17
M.Gdańsk	Łostowice	74	297/3
M.Gdańsk	Łostowice	74	297/33
M.Gdańsk	Łostowice	74	297/34
M.Gdańsk	Łostowice	74	297/35
M.Gdańsk	Łostowice	74	297/36
M.Gdańsk	Łostowice	74	297/39
M.Gdańsk	Łostowice	74	297/40
M.Gdańsk	Łostowice	74	298/1
M.Gdańsk	Łostowice	74	298/31
M.Gdańsk	Łostowice	74	298/36
M.Gdańsk	Łostowice	74	298/4
M.Gdańsk	Łostowice	74	298/50
M.Gdańsk	Łostowice	74	298/52
M.Gdańsk	Łostowice	74	298/53
M.Gdańsk	Łostowice	74	298/54
M.Gdańsk	Łostowice	74	299/13
M.Gdańsk	Łostowice	74	299/2
M.Gdańsk	Łostowice	74	299/20
M.Gdańsk	Łostowice	74	299/21
M.Gdańsk	Łostowice	74	299/22
M.Gdańsk	Łostowice	74	299/3
M.Gdańsk	Łostowice	74	299/5
M.Gdańsk	Łostowice	74	30
M.Gdańsk	Łostowice	74	300/1
M.Gdańsk	Łostowice	74	300/3



M.Gdańsk	Łostowice	74	300/37
M.Gdańsk	Łostowice	74	300/38
M.Gdańsk	Łostowice	74	300/39
M.Gdańsk	Łostowice	74	300/40
M.Gdańsk	Łostowice	74	300/58
M.Gdańsk	Łostowice	74	300/59
M.Gdańsk	Łostowice	74	301/1
M.Gdańsk	Łostowice	74	301/11
M.Gdańsk	Łostowice	74	301/12
M.Gdańsk	Łostowice	74	302/1
M.Gdańsk	Łostowice	74	303/1
M.Gdańsk	Łostowice	74	303/11
M.Gdańsk	Łostowice	74	304/8
M.Gdańsk	Łostowice	74	306/1
M.Gdańsk	Łostowice	74	306/2
M.Gdańsk	Łostowice	74	306/3
M.Gdańsk	Łostowice	74	308/1
M.Gdańsk	Łostowice	74	308/6
M.Gdańsk	Łostowice	74	309/10
M.Gdańsk	Łostowice	74	309/11
M.Gdańsk	Łostowice	74	309/12
M.Gdańsk	Łostowice	74	309/14
M.Gdańsk	Łostowice	74	309/15
M.Gdańsk	Łostowice	74	309/16
M.Gdańsk	Łostowice	74	309/18
M.Gdańsk	Łostowice	74	309/19
M.Gdańsk	Łostowice	74	309/21
M.Gdańsk	Łostowice	74	309/4
M.Gdańsk	Łostowice	74	309/6
M.Gdańsk	Łostowice	74	31
M.Gdańsk	Łostowice	74	310/3
M.Gdańsk	Łostowice	74	310/4
M.Gdańsk	Łostowice	74	310/5
M.Gdańsk	Łostowice	74	310/6
M.Gdańsk	Łostowice	74	32/3
M.Gdańsk	Łostowice	74	32/4
M.Gdańsk	Łostowice	74	32/5
M.Gdańsk	Łostowice	74	32/6
M.Gdańsk	Łostowice	74	326/5
M.Gdańsk	Łostowice	74	327/1
M.Gdańsk	Łostowice	74	327/2
M.Gdańsk	Łostowice	74	328/1
M.Gdańsk	Łostowice	74	328/2
M.Gdańsk	Łostowice	74	328/3
M.Gdańsk	Łostowice	74	33/1
M.Gdańsk	Łostowice	74	33/2
M.Gdańsk	Łostowice	74	330
M.Gdańsk	Łostowice	74	331/1
M.Gdańsk	Łostowice	74	331/3
M.Gdańsk	Łostowice	74	331/4
M.Gdańsk	Łostowice	74	332/11
M.Gdańsk	Łostowice	74	332/13
M.Gdańsk	Łostowice	74	332/14

M.Gdańsk	Łostowice	74	332/15
M.Gdańsk	Łostowice	74	332/17
M.Gdańsk	Łostowice	74	332/18
M.Gdańsk	Łostowice	74	332/19
M.Gdańsk	Łostowice	74	332/4
M.Gdańsk	Łostowice	74	332/6
M.Gdańsk	Łostowice	74	332/7
M.Gdańsk	Łostowice	74	332/8
M.Gdańsk	Łostowice	74	332/9
M.Gdańsk	Łostowice	74	333/1
M.Gdańsk	Łostowice	74	333/2
M.Gdańsk	Łostowice	74	333/3
M.Gdańsk	Łostowice	74	34/5
M.Gdańsk	Łostowice	74	34/6
M.Gdańsk	Łostowice	74	349/2
M.Gdańsk	Łostowice	74	35/12
M.Gdańsk	Łostowice	74	350/1
M.Gdańsk	Łostowice	74	350/2
M.Gdańsk	Łostowice	74	351
M.Gdańsk	Łostowice	74	352/1
M.Gdańsk	Łostowice	74	352/2
M.Gdańsk	Łostowice	74	352/3
M.Gdańsk	Łostowice	74	358/5
M.Gdańsk	Łostowice	74	36/12
M.Gdańsk	Łostowice	74	360/2
M.Gdańsk	Łostowice	74	361
M.Gdańsk	Łostowice	74	362
M.Gdańsk	Łostowice	74	363/1
M.Gdańsk	Łostowice	74	363/2
M.Gdańsk	Łostowice	74	364/3
M.Gdańsk	Łostowice	74	365/18
M.Gdańsk	Łostowice	74	365/19
M.Gdańsk	Łostowice	74	37/6
M.Gdańsk	Łostowice	74	370/1
M.Gdańsk	Łostowice	74	370/2
M.Gdańsk	Łostowice	74	373/4
M.Gdańsk	Łostowice	74	373/5
M.Gdańsk	Łostowice	74	373/6
M.Gdańsk	Łostowice	74	38/17
M.Gdańsk	Łostowice	74	38/18
M.Gdańsk	Łostowice	74	38/19
M.Gdańsk	Łostowice	74	38/20
M.Gdańsk	Łostowice	74	38/21
M.Gdańsk	Łostowice	74	38/22
M.Gdańsk	Łostowice	74	381
M.Gdańsk	Łostowice	74	382/10
M.Gdańsk	Łostowice	74	382/12
M.Gdańsk	Łostowice	74	382/13
M.Gdańsk	Łostowice	74	382/14
M.Gdańsk	Łostowice	74	382/16
M.Gdańsk	Łostowice	74	382/18
M.Gdańsk	Łostowice	74	382/21
M.Gdańsk	Łostowice	74	382/24
M.Gdańsk	Łostowice	74	382/25

M.Gdańsk	Łostowice	74	382/26
M.Gdańsk	Łostowice	74	382/3
M.Gdańsk	Łostowice	74	382/4
M.Gdańsk	Łostowice	74	382/5
M.Gdańsk	Łostowice	74	382/6
M.Gdańsk	Łostowice	74	382/7
M.Gdańsk	Łostowice	74	383/1
M.Gdańsk	Łostowice	74	383/6
M.Gdańsk	Łostowice	74	383/7
M.Gdańsk	Łostowice	74	386
M.Gdańsk	Łostowice	74	389
M.Gdańsk	Łostowice	74	39/23
M.Gdańsk	Łostowice	74	39/24
M.Gdańsk	Łostowice	74	390
M.Gdańsk	Łostowice	74	391/4
M.Gdańsk	Łostowice	74	391/5
M.Gdańsk	Łostowice	74	394/10
M.Gdańsk	Łostowice	74	394/17
M.Gdańsk	Łostowice	74	394/18
M.Gdańsk	Łostowice	74	394/19
M.Gdańsk	Łostowice	74	394/20
M.Gdańsk	Łostowice	74	394/21
M.Gdańsk	Łostowice	74	394/22
M.Gdańsk	Łostowice	74	394/23
M.Gdańsk	Łostowice	74	394/24
M.Gdańsk	Łostowice	74	394/3
M.Gdańsk	Łostowice	74	399
M.Gdańsk	Łostowice	74	4/10
M.Gdańsk	Łostowice	74	4/16
M.Gdańsk	Łostowice	74	4/17
M.Gdańsk	Łostowice	74	4/23
M.Gdańsk	Łostowice	74	4/286
M.Gdańsk	Łostowice	74	4/298
M.Gdańsk	Łostowice	74	4/307
M.Gdańsk	Łostowice	74	4/313
M.Gdańsk	Łostowice	74	4/315
M.Gdańsk	Łostowice	74	4/38
M.Gdańsk	Łostowice	74	4/386
M.Gdańsk	Łostowice	74	4/388
M.Gdańsk	Łostowice	74	4/39
M.Gdańsk	Łostowice	74	4/390
M.Gdańsk	Łostowice	74	4/44
M.Gdańsk	Łostowice	74	4/5
M.Gdańsk	Łostowice	74	4/7
M.Gdańsk	Łostowice	74	4/8
M.Gdańsk	Łostowice	74	4/9
M.Gdańsk	Łostowice	74	40/29
M.Gdańsk	Łostowice	74	40/30
M.Gdańsk	Łostowice	74	40/31
M.Gdańsk	Łostowice	74	40/9
M.Gdańsk	Łostowice	74	400
M.Gdańsk	Łostowice	74	401/1
M.Gdańsk	Łostowice	74	401/2
M.Gdańsk	Łostowice	74	401/3

M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>404</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>405</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>408/11</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>408/2</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>408/3</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>408/4</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>408/5</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>408/6</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>515/21</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>1122</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>1129</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>41</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>45/3</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>47/9</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>522</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>6/3</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>7</b>
M.Gdańsk	80	80	<b>124/13</b>
M.Gdańsk	80	80	<b>124/14</b>
M.Gdańsk	Maćkowy	94	<b>1</b>
M.Gdańsk	Maćkowy	94	<b>2/13</b>
M.Gdańsk	Maćkowy	94	<b>2/2</b>
M.Gdańsk	Maćkowy	94	<b>2/15</b>
M.Gdańsk	Maćkowy	94	<b>2/3</b>
M.Gdańsk	98	98	<b>1</b>
M.Gdańsk	98	98	<b>11/1</b>
M.Gdańsk	98	98	<b>117/1</b>
M.Gdańsk	98	98	<b>117/2</b>
M.Gdańsk	98	98	<b>121</b>
M.Gdańsk	98	98	<b>2/2</b>
M.Gdańsk	98	98	<b>28/1</b>
M.Gdańsk	98	98	<b>28/3</b>
M.Gdańsk	98	98	<b>28/4</b>
M.Gdańsk	98	98	<b>28/5</b>
M.Gdańsk	98	98	<b>28/6</b>
M.Gdańsk	98	98	<b>28/7</b>
M.Gdańsk	98	98	<b>3/1</b>
M.Gdańsk	98	98	<b>3/2</b>
M.Gdańsk	98	98	<b>35</b>
M.Gdańsk	98	98	<b>36</b>
M.Gdańsk	98	98	<b>37</b>
M.Gdańsk	98	98	<b>38/1</b>
M.Gdańsk	98	98	<b>38/2</b>
M.Gdańsk	98	98	<b>39</b>
M.Gdańsk	98	98	<b>40/6</b>
M.Gdańsk	98	98	<b>40/7</b>
M.Gdańsk	98	98	<b>49</b>
M.Gdańsk	98	98	<b>5/1</b>
M.Gdańsk	98	98	<b>5/10</b>
M.Gdańsk	98	98	<b>5/12</b>
M.Gdańsk	98	98	<b>5/13</b>
M.Gdańsk	98	98	<b>5/14</b>
M.Gdańsk	98	98	<b>5/4</b>

M.Gdańsk	98	98	5/5
M.Gdańsk	98	98	5/6
M.Gdańsk	98	98	5/7
M.Gdańsk	98	98	5/9
M.Gdańsk	98	98	50
M.Gdańsk	98	98	51
M.Gdańsk	98	98	52/1
M.Gdańsk	98	98	52/2
M.Gdańsk	98	98	53
M.Gdańsk	98	98	54/1
M.Gdańsk	98	98	55/3
M.Gdańsk	98	98	55/4
M.Gdańsk	98	98	55/9
M.Gdańsk	98	98	56/2
M.Gdańsk	98	98	57/1
M.Gdańsk	98	98	57/10
M.Gdańsk	98	98	57/3
M.Gdańsk	98	98	57/5
M.Gdańsk	98	98	57/6
M.Gdańsk	98	98	57/7
M.Gdańsk	98	98	57/9
M.Gdańsk	98	98	59/1
M.Gdańsk	98	98	59/2
M.Gdańsk	98	98	60
M.Gdańsk	98	98	6/2
M.Gdańsk	98	98	61
M.Gdańsk	98	98	62/1
M.Gdańsk	98	98	62/3
M.Gdańsk	98	98	62/4
M.Gdańsk	98	98	63/1
M.Gdańsk	98	98	63/2
M.Gdańsk	98	98	63/3
M.Gdańsk	98	98	63/4
M.Gdańsk	98	98	64/1
M.Gdańsk	98	98	64/10
M.Gdańsk	98	98	64/3
M.Gdańsk	98	98	64/5
M.Gdańsk	98	98	64/7
M.Gdańsk	98	98	64/8
M.Gdańsk	98	98	64/9
M.Gdańsk	98	98	66
M.Gdańsk	98	98	67
M.Gdańsk	98	98	68
M.Gdańsk	98	98	72/4
M.Gdańsk	98	98	72/6
M.Gdańsk	98	98	72/7
M.Gdańsk	99	99	117/1
M.Gdańsk	99	99	118/2
M.Gdańsk	99	99	119/10
M.Gdańsk	99	99	119/11
M.Gdańsk	99	99	212
M.Gdańsk	99	99	214/5
M.Gdańsk	99	99	214/7

M.Gdańsk	99	99	214/8
M.Gdańsk	99	99	214/9
M.Gdańsk	112	112	102
M.Gdańsk	112	112	103
M.Gdańsk	112	112	104/1
M.Gdańsk	112	112	104/2
M.Gdańsk	112	112	105
M.Gdańsk	112	112	106/1
M.Gdańsk	112	112	106/3
M.Gdańsk	112	112	107
M.Gdańsk	112	112	108/1
M.Gdańsk	112	112	108/2
M.Gdańsk	112	112	108/5
M.Gdańsk	112	112	109/2
M.Gdańsk	112	112	17/4
M.Gdańsk	112	112	226/2
M.Gdańsk	112	112	228
M.Gdańsk	112	112	235
M.Gdańsk	112	112	33
M.Gdańsk	112	112	42
M.Gdańsk	112	112	43
M.Gdańsk	112	112	44
M.Gdańsk	112	112	45/3
M.Gdańsk	112	112	45/4
M.Gdańsk	112	112	45/6
M.Gdańsk	112	112	46
M.Gdańsk	112	112	48
M.Gdańsk	112	112	49
M.Gdańsk	112	112	50/1
M.Gdańsk	112	112	50/10
M.Gdańsk	112	112	50/11
M.Gdańsk	112	112	50/2
M.Gdańsk	112	112	50/6
M.Gdańsk	112	112	51/2
M.Gdańsk	112	112	52
M.Gdańsk	112	112	53/1
M.Gdańsk	112	112	53/2
M.Gdańsk	112	112	53/3
M.Gdańsk	112	112	53/4
M.Gdańsk	112	112	54
M.Gdańsk	112	112	55
M.Gdańsk	112	112	56
M.Gdańsk	112	112	57
M.Gdańsk	112	112	60
M.Gdańsk	112	112	61
M.Gdańsk	112	112	62/2
M.Gdańsk	112	112	63/1
M.Gdańsk	112	112	63/2
M.Gdańsk	112	112	63/4
M.Gdańsk	112	112	64
M.Gdańsk	112	112	65
M.Gdańsk	112	112	66
M.Gdańsk	112	112	67
M.Gdańsk	221S	221	1

M.Gdańsk	221S	221	134/1
M.Gdańsk	221S	221	135
M.Gdańsk	221S	221	2/1
M.Gdańsk	221S	221	2/2
M.Gdańsk	221S	221	3/2
M.Gdańsk	221S	221	3/3
M.Gdańsk	221S	221	3/4
M.Gdańsk	221S	221	4/2
M.Gdańsk	221S	221	4/3
M.Gdańsk	221S	221	4/4
M.Gdańsk	221S	221	42/3
M.Gdańsk	221S	221	42/5
M.Gdańsk	221S	221	9/4
M.Gdańsk	303S	303	1251/3
M.Gdańsk	303S	303	1253/3
M.Gdańsk	303S	303	1265
M.Gdańsk	303S	303	1270/1
M.Gdańsk	303S	303	1270/2
M.Gdańsk	303S	303	600/15
M.Gdańsk	303S	303	600/18
M.Gdańsk	303S	303	610/2
M.Gdańsk	303S	303	610/7
M.Gdańsk	303S	303	610/8
M.Gdańsk	303S	303	611/1
M.Gdańsk	303S	303	611/2
M.Gdańsk	303S	303	612
M.Gdańsk	303S	303	613
M.Gdańsk	303S	303	614/1
M.Gdańsk	303S	303	643/26
M.Gdańsk	303S	303	643/27
M.Gdańsk	303S	303	645/2
M.Gdańsk	303S	303	646
M.Gdańsk	303S	303	647/1
M.Gdańsk	303S	303	647/10
M.Gdańsk	303S	303	647/4
M.Gdańsk	303S	303	647/5
M.Gdańsk	303S	303	647/6
M.Gdańsk	303S	303	647/9
M.Gdańsk	303S	303	648
M.Gdańsk	303S	303	649/3
M.Gdańsk	303S	303	649/4
M.Gdańsk	303S	303	650/1
M.Gdańsk	303S	303	650/2
M.Gdańsk	303S	303	651
M.Gdańsk	303S	303	652/4
M.Gdańsk	303S	303	652/6
M.Gdańsk	303S	303	652/7
M.Gdańsk	303S	303	652/8
M.Gdańsk	303S	303	662/24
M.Gdańsk	303S	303	662/26
M.Gdańsk	303S	303	662/28
M.Gdańsk	303S	303	662/29
M.Gdańsk	303S	303	662/30
M.Gdańsk	303S	303	663/1

M.Gdańsk	303S	303	663/2
M.Gdańsk	303S	303	666/10
M.Gdańsk	303S	303	666/8
M.Gdańsk	303S	303	667
M.Gdańsk	303S	303	668
M.Gdańsk	303S	303	669
M.Gdańsk	303S	303	670/70
M.Gdańsk	303S	303	670/75
M.Gdańsk	303S	303	670/79
M.Gdańsk	303S	303	671/3
M.Gdańsk	303S	303	672/10
M.Gdańsk	303S	303	672/4
M.Gdańsk	303S	303	672/9
M.Gdańsk	303S	303	675
M.Gdańsk	303S	303	676/10
M.Gdańsk	303S	303	676/11
M.Gdańsk	303S	303	676/12
M.Gdańsk	303S	303	676/2
M.Gdańsk	303S	303	676/3
M.Gdańsk	303S	303	676/7
M.Gdańsk	303S	303	676/8
M.Gdańsk	303S	303	676/9
M.Gdańsk	303S	303	677/2
M.Gdańsk	303S	303	678/1
M.Gdańsk	303S	303	678/7
M.Gdańsk	303S	303	679/1
M.Gdańsk	303S	303	679/3
M.Gdańsk	303S	303	680/105
M.Gdańsk	303S	303	680/107
M.Gdańsk	303S	303	680/120
M.Gdańsk	303S	303	680/2
M.Gdańsk	303S	303	680/46
M.Gdańsk	303S	303	680/47
M.Gdańsk	303S	303	680/55
M.Gdańsk	303S	303	680/6
M.Gdańsk	303S	303	685/2
M.Gdańsk	303S	303	686/14
M.Gdańsk	303S	303	714/9
M.Gdańsk	303S	303	721/1
M.Gdańsk	303S	303	751/9
M.Gdańsk	303S	303	760/3
M.Gdańsk	303S	303	906/1
M.Gdańsk	303S	303	906/6
M.Gdańsk	303S	303	906/7
M.Gdańsk	303S	303	906/8
M.Gdańsk	303S	303	909/11
M.Gdańsk	303S	303	909/13
M.Gdańsk	303S	303	909/2
M.Gdańsk	303S	303	909/3
M.Gdańsk	303S	303	909/6
M.Gdańsk	303S	303	909/7
M.Gdańsk	303S	303	909/8
M.Gdańsk	303S	303	910/26
M.Gdańsk	303S	303	910/27



M.Gdańsk	303S	303	910/4
M.Gdańsk	303S	303	912/3
M.Gdańsk	303S	303	912/4
M.Gdańsk	303S	303	929/4
M.Gdańsk	303S	303	963/5
M.Gdańsk	303S	303	974

**WYKAZ DZIAŁEK OBEJMUJĄCY OBSZAR, NA KTÓRY BĘDZIE ODDZIAŁYWAĆ  
PRZEDSIĘWZIĘCIE**

Gmina	Nazwa obrębu	Numer obrębu	Numer działki
Kolbudy	Kowale	7	101/125
Kolbudy	Kowale	7	101/155
Kolbudy	Kowale	7	101/164
Kolbudy	Kowale	7	101/165
Kolbudy	Kowale	7	101/167
Kolbudy	Kowale	7	101/172
Kolbudy	Kowale	7	101/173
Kolbudy	Kowale	7	101/33
Kolbudy	Kowale	7	101/35
Kolbudy	Kowale	7	192
Kolbudy	Kowale	7	193
Kolbudy	Kowale	7	194
Kolbudy	Kowale	7	195
Kolbudy	Kowale	7	196/1
Kolbudy	Kowale	7	196/4
Kolbudy	Kowale	7	196/5
Kolbudy	Kowale	7	196/6
Kolbudy	Kowale	7	196/7
Kolbudy	Kowale	7	198
Kolbudy	Kowale	7	199
Kolbudy	Kowale	7	200
Kolbudy	Kowale	7	201
Kolbudy	Kowale	7	202
Kolbudy	Kowale	7	203
Kolbudy	Kowale	7	204
Kolbudy	Kowale	7	205
Kolbudy	Kowale	7	206
Kolbudy	Kowale	7	216
Kolbudy	Kowale	7	217
Kolbudy	Kowale	7	218/1
Kolbudy	Kowale	7	218/15
Kolbudy	Kowale	7	218/2
Kolbudy	Kowale	7	218/5
Kolbudy	Kowale	7	218/7
Kolbudy	Kowale	7	218/8
Kolbudy	Kowale	7	218/9
Kolbudy	Kowale	7	23/43
Kolbudy	Kowale	7	23/44
Kolbudy	Kowale	7	23/45
Kolbudy	Kowale	7	24/27
Kolbudy	Kowale	7	24/28
Kolbudy	Kowale	7	24/29

Kolbudy	Kowale	7	<b>24/37</b>
Kolbudy	Kowale	7	<b>24/38</b>
Kolbudy	Kowale	7	<b>24/39</b>
Kolbudy	Kowale	7	<b>24/40</b>
Kolbudy	Kowale	7	<b>24/41</b>
Kolbudy	Kowale	7	<b>24/42</b>
Kolbudy	Kowale	7	<b>24/47</b>
Kolbudy	Kowale	7	<b>24/48</b>
Kolbudy	Kowale	7	<b>24/50</b>
Kolbudy	Kowale	7	<b>24/51</b>
Kolbudy	Kowale	7	<b>24/52</b>
Kolbudy	Kowale	7	<b>24/53</b>
Kolbudy	Kowale	7	<b>24/54</b>
Kolbudy	Kowale	7	<b>24/55</b>
Kolbudy	Kowale	7	<b>24/56</b>
Kolbudy	Kowale	7	<b>24/57</b>
Kolbudy	Kowale	7	<b>24/58</b>
Kolbudy	Kowale	7	<b>24/59</b>
Kolbudy	Kowale	7	<b>29/4</b>
Kolbudy	Kowale	7	<b>341</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>1082/1</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>1082/2</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>1086</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>1087/1</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>1087/2</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>1088/1</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>1088/2</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>1088/3</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>1088/4</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>1088/5</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>1088/6</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>1089/3</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>1089/4</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>1089/5</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>1089/6</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>1090</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>1091</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>1092</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>1095/3</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>1095/4</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>1095/5</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>1095/6</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>1097</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>1098/10</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>1098/11</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>1098/2</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>1098/3</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>1098/5</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>1098/6</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>1098/8</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>1098/9</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>1104</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>1106/1</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>1106/3</b>

M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>1106/4</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>111/1</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>111/2</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>111/3</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>112</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>1121</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>1122</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>1123</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>1124/2</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>1126</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>1127</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>1128</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>1129</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>113/2</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>113/4</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>1136/1</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>1136/10</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>1136/11</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>1136/12</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>1136/13</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>1136/14</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>1136/15</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>1136/16</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>1136/17</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>1136/2</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>1136/3</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>1136/4</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>1136/5</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>1136/6</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>1136/7</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>1136/8</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>1136/9</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>1137</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>1138</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>1139</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>1140</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>1159/1</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>1159/2</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>1159/3</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>1160</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>1164</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>1165</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>1167</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>1168</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>1169</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>1170</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>1171</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>1172</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>1173</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>1174</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>1175</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>1176</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>1177</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>1178</b>

M.Gdańsk	Łostowice	74	1179
M.Gdańsk	Łostowice	74	1180
M.Gdańsk	Łostowice	74	1181
M.Gdańsk	Łostowice	74	1182
M.Gdańsk	Łostowice	74	1183
M.Gdańsk	Łostowice	74	1184
M.Gdańsk	Łostowice	74	1185
M.Gdańsk	Łostowice	74	1186
M.Gdańsk	Łostowice	74	1187
M.Gdańsk	Łostowice	74	1188
M.Gdańsk	Łostowice	74	120
M.Gdańsk	Łostowice	74	121/2
M.Gdańsk	Łostowice	74	14/10
M.Gdańsk	Łostowice	74	14/11
M.Gdańsk	Łostowice	74	14/12
M.Gdańsk	Łostowice	74	14/24
M.Gdańsk	Łostowice	74	14/9
M.Gdańsk	Łostowice	74	17/16
M.Gdańsk	Łostowice	74	17/17
M.Gdańsk	Łostowice	74	17/18
M.Gdańsk	Łostowice	74	17/19
M.Gdańsk	Łostowice	74	206/12
M.Gdańsk	Łostowice	74	206/16
M.Gdańsk	Łostowice	74	206/17
M.Gdańsk	Łostowice	74	206/18
M.Gdańsk	Łostowice	74	206/19
M.Gdańsk	Łostowice	74	206/33
M.Gdańsk	Łostowice	74	206/34
M.Gdańsk	Łostowice	74	206/35
M.Gdańsk	Łostowice	74	206/36
M.Gdańsk	Łostowice	74	206/37
M.Gdańsk	Łostowice	74	206/38
M.Gdańsk	Łostowice	74	206/39
M.Gdańsk	Łostowice	74	206/40
M.Gdańsk	Łostowice	74	206/41
M.Gdańsk	Łostowice	74	206/42
M.Gdańsk	Łostowice	74	206/43
M.Gdańsk	Łostowice	74	206/44
M.Gdańsk	Łostowice	74	206/47
M.Gdańsk	Łostowice	74	206/49
M.Gdańsk	Łostowice	74	206/50
M.Gdańsk	Łostowice	74	206/51
M.Gdańsk	Łostowice	74	206/53
M.Gdańsk	Łostowice	74	206/54
M.Gdańsk	Łostowice	74	206/55
M.Gdańsk	Łostowice	74	206/56
M.Gdańsk	Łostowice	74	206/57
M.Gdańsk	Łostowice	74	206/58
M.Gdańsk	Łostowice	74	206/59
M.Gdańsk	Łostowice	74	206/60
M.Gdańsk	Łostowice	74	21
M.Gdańsk	Łostowice	74	218/1
M.Gdańsk	Łostowice	74	22
M.Gdańsk	Łostowice	74	223/1

M.Gdańsk	Łostowice	74	223/2
M.Gdańsk	Łostowice	74	223/3
M.Gdańsk	Łostowice	74	225/1
M.Gdańsk	Łostowice	74	226/1
M.Gdańsk	Łostowice	74	226/10
M.Gdańsk	Łostowice	74	226/8
M.Gdańsk	Łostowice	74	226/9
M.Gdańsk	Łostowice	74	227
M.Gdańsk	Łostowice	74	228/1
M.Gdańsk	Łostowice	74	228/2
M.Gdańsk	Łostowice	74	228/3
M.Gdańsk	Łostowice	74	229/1
M.Gdańsk	Łostowice	74	229/2
M.Gdańsk	Łostowice	74	23/100
M.Gdańsk	Łostowice	74	23/101
M.Gdańsk	Łostowice	74	23/103
M.Gdańsk	Łostowice	74	23/106
M.Gdańsk	Łostowice	74	23/107
M.Gdańsk	Łostowice	74	23/108
M.Gdańsk	Łostowice	74	23/109
M.Gdańsk	Łostowice	74	23/110
M.Gdańsk	Łostowice	74	23/113
M.Gdańsk	Łostowice	74	23/114
M.Gdańsk	Łostowice	74	23/132
M.Gdańsk	Łostowice	74	23/14
M.Gdańsk	Łostowice	74	23/140
M.Gdańsk	Łostowice	74	23/141
M.Gdańsk	Łostowice	74	23/189
M.Gdańsk	Łostowice	74	23/191
M.Gdańsk	Łostowice	74	23/192
M.Gdańsk	Łostowice	74	23/193
M.Gdańsk	Łostowice	74	23/83
M.Gdańsk	Łostowice	74	23/84
M.Gdańsk	Łostowice	74	23/85
M.Gdańsk	Łostowice	74	23/86
M.Gdańsk	Łostowice	74	23/89
M.Gdańsk	Łostowice	74	23/92
M.Gdańsk	Łostowice	74	23/93
M.Gdańsk	Łostowice	74	23/94
M.Gdańsk	Łostowice	74	23/96
M.Gdańsk	Łostowice	74	23/98
M.Gdańsk	Łostowice	74	23/99
M.Gdańsk	Łostowice	74	230
M.Gdańsk	Łostowice	74	231
M.Gdańsk	Łostowice	74	232
M.Gdańsk	Łostowice	74	233/1
M.Gdańsk	Łostowice	74	233/3
M.Gdańsk	Łostowice	74	233/4
M.Gdańsk	Łostowice	74	233/5
M.Gdańsk	Łostowice	74	234
M.Gdańsk	Łostowice	74	235
M.Gdańsk	Łostowice	74	236
M.Gdańsk	Łostowice	74	237/1
M.Gdańsk	Łostowice	74	237/5

M.Gdańsk	Łostowice	74	237/6
M.Gdańsk	Łostowice	74	238/1
M.Gdańsk	Łostowice	74	238/6
M.Gdańsk	Łostowice	74	238/7
M.Gdańsk	Łostowice	74	238/8
M.Gdańsk	Łostowice	74	238/9
M.Gdańsk	Łostowice	74	239/1
M.Gdańsk	Łostowice	74	239/5
M.Gdańsk	Łostowice	74	239/7
M.Gdańsk	Łostowice	74	239/8
M.Gdańsk	Łostowice	74	239/9
M.Gdańsk	Łostowice	74	24/3
M.Gdańsk	Łostowice	74	24/4
M.Gdańsk	Łostowice	74	24/5
M.Gdańsk	Łostowice	74	24/6
M.Gdańsk	Łostowice	74	24/7
M.Gdańsk	Łostowice	74	240/1
M.Gdańsk	Łostowice	74	240/2
M.Gdańsk	Łostowice	74	240/4
M.Gdańsk	Łostowice	74	240/6
M.Gdańsk	Łostowice	74	240/7
M.Gdańsk	Łostowice	74	241/10
M.Gdańsk	Łostowice	74	241/11
M.Gdańsk	Łostowice	74	241/12
M.Gdańsk	Łostowice	74	241/13
M.Gdańsk	Łostowice	74	241/14
M.Gdańsk	Łostowice	74	241/15
M.Gdańsk	Łostowice	74	241/16
M.Gdańsk	Łostowice	74	241/17
M.Gdańsk	Łostowice	74	241/18
M.Gdańsk	Łostowice	74	241/5
M.Gdańsk	Łostowice	74	241/6
M.Gdańsk	Łostowice	74	241/7
M.Gdańsk	Łostowice	74	242/19
M.Gdańsk	Łostowice	74	242/20
M.Gdańsk	Łostowice	74	242/21
M.Gdańsk	Łostowice	74	242/22
M.Gdańsk	Łostowice	74	242/23
M.Gdańsk	Łostowice	74	242/24
M.Gdańsk	Łostowice	74	242/25
M.Gdańsk	Łostowice	74	242/26
M.Gdańsk	Łostowice	74	242/27
M.Gdańsk	Łostowice	74	242/28
M.Gdańsk	Łostowice	74	242/29
M.Gdańsk	Łostowice	74	242/30
M.Gdańsk	Łostowice	74	242/31
M.Gdańsk	Łostowice	74	242/32
M.Gdańsk	Łostowice	74	242/33
M.Gdańsk	Łostowice	74	242/34
M.Gdańsk	Łostowice	74	242/35
M.Gdańsk	Łostowice	74	242/36
M.Gdańsk	Łostowice	74	242/37
M.Gdańsk	Łostowice	74	242/38
M.Gdańsk	Łostowice	74	242/39

M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>242/4</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>242/40</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>242/41</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>242/42</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>242/43</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>242/44</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>242/45</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>242/5</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>242/6</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>242/8</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>243/1</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>243/2</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>244/1</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>244/2</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>245/1</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>245/2</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>245/3</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>246/1</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>246/2</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>246/3</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>247/1</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>247/3</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>247/4</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>248/1</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>248/2</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>249/10</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>249/16</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>249/22</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>249/23</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>249/24</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>249/25</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>249/26</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>249/27</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>249/28</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>249/29</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>249/3</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>249/30</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>249/4</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>249/6</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>249/7</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>249/8</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>249/9</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>25/1</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>25/3</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>25/4</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>250/3</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>250/4</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>250/5</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>250/6</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>251/1</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>251/3</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>251/4</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>252/1</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>252/3</b>

M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>252/4</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>252/5</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>252/7</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>252/8</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>252/9</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>253/1</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>253/2</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>253/3</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>256/10</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>256/7</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>256/8</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>256/9</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>259/1</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>259/2</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>259/3</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>26/1</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>26/2</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>260/1</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>260/2</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>261/3</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>261/4</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>261/5</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>261/6</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>263/3</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>263/4</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>263/5</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>267/1</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>267/2</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>267/3</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>267/5</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>267/6</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>267/8</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>268/3</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>269</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>27</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>270/12</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>271/1</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>271/10</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>271/2</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>271/7</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>271/8</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>271/9</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>272/15</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>272/16</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>272/17</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>272/18</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>272/19</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>272/4</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>272/6</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>272/7</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>272/8</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>272/9</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>273/1</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>273/3</b>



M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>298/22</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>298/23</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>298/25</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>298/26</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>298/27</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>298/28</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>298/29</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>298/30</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>298/31</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>298/32</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>298/33</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>298/36</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>298/37</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>298/38</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>298/39</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>298/4</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>298/40</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>298/49</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>298/50</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>298/51</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>298/52</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>298/53</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>298/54</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>298/55</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>298/56</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>298/6</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>298/7</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>298/8</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>298/9</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>299/13</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>299/14</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>299/15</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>299/16</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>299/17</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>299/19</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>299/2</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>299/20</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>299/21</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>299/22</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>299/23</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>299/29</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>299/3</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>299/5</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>299/8</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>30</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>300/1</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>300/11</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>300/12</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>300/13</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>300/14</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>300/15</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>300/22</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>300/23</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>300/24</b>

M.Gdańsk	Łostowice	74	273/4
M.Gdańsk	Łostowice	74	273/5
M.Gdańsk	Łostowice	74	28
M.Gdańsk	Łostowice	74	29/1
M.Gdańsk	Łostowice	74	29/33
M.Gdańsk	Łostowice	74	29/34
M.Gdańsk	Łostowice	74	29/36
M.Gdańsk	Łostowice	74	29/37
M.Gdańsk	Łostowice	74	294/1
M.Gdańsk	Łostowice	74	294/2
M.Gdańsk	Łostowice	74	294/3
M.Gdańsk	Łostowice	74	295/11
M.Gdańsk	Łostowice	74	295/12
M.Gdańsk	Łostowice	74	295/14
M.Gdańsk	Łostowice	74	295/15
M.Gdańsk	Łostowice	74	295/4
M.Gdańsk	Łostowice	74	295/6
M.Gdańsk	Łostowice	74	295/7
M.Gdańsk	Łostowice	74	295/9
M.Gdańsk	Łostowice	74	296/11
M.Gdańsk	Łostowice	74	296/12
M.Gdańsk	Łostowice	74	296/13
M.Gdańsk	Łostowice	74	296/14
M.Gdańsk	Łostowice	74	296/15
M.Gdańsk	Łostowice	74	296/16
M.Gdańsk	Łostowice	74	296/17
M.Gdańsk	Łostowice	74	296/2
M.Gdańsk	Łostowice	74	296/3
M.Gdańsk	Łostowice	74	296/4
M.Gdańsk	Łostowice	74	296/5
M.Gdańsk	Łostowice	74	296/6
M.Gdańsk	Łostowice	74	297/3
M.Gdańsk	Łostowice	74	297/31
M.Gdańsk	Łostowice	74	297/33
M.Gdańsk	Łostowice	74	297/34
M.Gdańsk	Łostowice	74	297/35
M.Gdańsk	Łostowice	74	297/36
M.Gdańsk	Łostowice	74	297/37
M.Gdańsk	Łostowice	74	297/38
M.Gdańsk	Łostowice	74	297/39
M.Gdańsk	Łostowice	74	297/4
M.Gdańsk	Łostowice	74	297/40
M.Gdańsk	Łostowice	74	298/1
M.Gdańsk	Łostowice	74	298/10
M.Gdańsk	Łostowice	74	298/11
M.Gdańsk	Łostowice	74	298/12
M.Gdańsk	Łostowice	74	298/13
M.Gdańsk	Łostowice	74	298/14
M.Gdańsk	Łostowice	74	298/15
M.Gdańsk	Łostowice	74	298/16
M.Gdańsk	Łostowice	74	298/18
M.Gdańsk	Łostowice	74	298/19
M.Gdańsk	Łostowice	74	298/20
M.Gdańsk	Łostowice	74	298/21

M.Gdańsk	Łostowice	74	300/25
M.Gdańsk	Łostowice	74	300/27
M.Gdańsk	Łostowice	74	300/28
M.Gdańsk	Łostowice	74	300/29
M.Gdańsk	Łostowice	74	300/3
M.Gdańsk	Łostowice	74	300/30
M.Gdańsk	Łostowice	74	300/31
M.Gdańsk	Łostowice	74	300/32
M.Gdańsk	Łostowice	74	300/33
M.Gdańsk	Łostowice	74	300/37
M.Gdańsk	Łostowice	74	300/38
M.Gdańsk	Łostowice	74	300/39
M.Gdańsk	Łostowice	74	300/40
M.Gdańsk	Łostowice	74	300/41
M.Gdańsk	Łostowice	74	300/42
M.Gdańsk	Łostowice	74	300/43
M.Gdańsk	Łostowice	74	300/44
M.Gdańsk	Łostowice	74	300/45
M.Gdańsk	Łostowice	74	300/46
M.Gdańsk	Łostowice	74	300/47
M.Gdańsk	Łostowice	74	300/48
M.Gdańsk	Łostowice	74	300/49
M.Gdańsk	Łostowice	74	300/5
M.Gdańsk	Łostowice	74	300/50
M.Gdańsk	Łostowice	74	300/51
M.Gdańsk	Łostowice	74	300/53
M.Gdańsk	Łostowice	74	300/54
M.Gdańsk	Łostowice	74	300/55
M.Gdańsk	Łostowice	74	300/56
M.Gdańsk	Łostowice	74	300/58
M.Gdańsk	Łostowice	74	300/59
M.Gdańsk	Łostowice	74	300/6
M.Gdańsk	Łostowice	74	300/7
M.Gdańsk	Łostowice	74	300/8
M.Gdańsk	Łostowice	74	300/9
M.Gdańsk	Łostowice	74	301/1
M.Gdańsk	Łostowice	74	301/10
M.Gdańsk	Łostowice	74	301/11
M.Gdańsk	Łostowice	74	301/12
M.Gdańsk	Łostowice	74	301/2
M.Gdańsk	Łostowice	74	301/3
M.Gdańsk	Łostowice	74	301/4
M.Gdańsk	Łostowice	74	301/5
M.Gdańsk	Łostowice	74	301/6
M.Gdańsk	Łostowice	74	301/8
M.Gdańsk	Łostowice	74	301/9
M.Gdańsk	Łostowice	74	302/1
M.Gdańsk	Łostowice	74	302/2
M.Gdańsk	Łostowice	74	302/3
M.Gdańsk	Łostowice	74	302/4
M.Gdańsk	Łostowice	74	302/5
M.Gdańsk	Łostowice	74	302/6
M.Gdańsk	Łostowice	74	303/1
M.Gdańsk	Łostowice	74	303/10

M.Gdańsk	Łostowice	74	303/11
M.Gdańsk	Łostowice	74	303/12
M.Gdańsk	Łostowice	74	303/2
M.Gdańsk	Łostowice	74	303/3
M.Gdańsk	Łostowice	74	303/4
M.Gdańsk	Łostowice	74	303/5
M.Gdańsk	Łostowice	74	303/9
M.Gdańsk	Łostowice	74	303/7
M.Gdańsk	Łostowice	74	304/10
M.Gdańsk	Łostowice	74	304/11
M.Gdańsk	Łostowice	74	304/4
M.Gdańsk	Łostowice	74	304/5
M.Gdańsk	Łostowice	74	304/6
M.Gdańsk	Łostowice	74	304/7
M.Gdańsk	Łostowice	74	304/8
M.Gdańsk	Łostowice	74	304/9
M.Gdańsk	Łostowice	74	305/1
M.Gdańsk	Łostowice	74	305/2
M.Gdańsk	Łostowice	74	305/3
M.Gdańsk	Łostowice	74	305/4
M.Gdańsk	Łostowice	74	306/1
M.Gdańsk	Łostowice	74	306/2
M.Gdańsk	Łostowice	74	306/3
M.Gdańsk	Łostowice	74	307/10
M.Gdańsk	Łostowice	74	307/2
M.Gdańsk	Łostowice	74	307/4
M.Gdańsk	Łostowice	74	307/9
M.Gdańsk	Łostowice	74	308/1
M.Gdańsk	Łostowice	74	308/10
M.Gdańsk	Łostowice	74	308/15
M.Gdańsk	Łostowice	74	308/16
M.Gdańsk	Łostowice	74	308/4
M.Gdańsk	Łostowice	74	308/5
M.Gdańsk	Łostowice	74	308/6
M.Gdańsk	Łostowice	74	308/7
M.Gdańsk	Łostowice	74	308/9
M.Gdańsk	Łostowice	74	309/1
M.Gdańsk	Łostowice	74	309/10
M.Gdańsk	Łostowice	74	309/11
M.Gdańsk	Łostowice	74	309/12
M.Gdańsk	Łostowice	74	309/13
M.Gdańsk	Łostowice	74	309/14
M.Gdańsk	Łostowice	74	309/15
M.Gdańsk	Łostowice	74	309/16
M.Gdańsk	Łostowice	74	309/17
M.Gdańsk	Łostowice	74	309/18
M.Gdańsk	Łostowice	74	309/19
M.Gdańsk	Łostowice	74	309/20
M.Gdańsk	Łostowice	74	309/21
M.Gdańsk	Łostowice	74	309/22
M.Gdańsk	Łostowice	74	309/4
M.Gdańsk	Łostowice	74	309/6
M.Gdańsk	Łostowice	74	31
M.Gdańsk	Łostowice	74	310/1

M.Gdańsk	Łostowice	74	310/3
M.Gdańsk	Łostowice	74	310/4
M.Gdańsk	Łostowice	74	310/5
M.Gdańsk	Łostowice	74	310/6
M.Gdańsk	Łostowice	74	32/3
M.Gdańsk	Łostowice	74	32/4
M.Gdańsk	Łostowice	74	32/5
M.Gdańsk	Łostowice	74	32/6
M.Gdańsk	Łostowice	74	322/11
M.Gdańsk	Łostowice	74	324/4
M.Gdańsk	Łostowice	74	324/5
M.Gdańsk	Łostowice	74	324/7
M.Gdańsk	Łostowice	74	325/10
M.Gdańsk	Łostowice	74	325/3
M.Gdańsk	Łostowice	74	325/4
M.Gdańsk	Łostowice	74	325/5
M.Gdańsk	Łostowice	74	325/7
M.Gdańsk	Łostowice	74	325/8
M.Gdańsk	Łostowice	74	325/9
M.Gdańsk	Łostowice	74	326/5
M.Gdańsk	Łostowice	74	327/1
M.Gdańsk	Łostowice	74	327/2
M.Gdańsk	Łostowice	74	328/1
M.Gdańsk	Łostowice	74	328/2
M.Gdańsk	Łostowice	74	328/3
M.Gdańsk	Łostowice	74	329
M.Gdańsk	Łostowice	74	33/1
M.Gdańsk	Łostowice	74	33/2
M.Gdańsk	Łostowice	74	330
M.Gdańsk	Łostowice	74	331/1
M.Gdańsk	Łostowice	74	331/3
M.Gdańsk	Łostowice	74	331/4
M.Gdańsk	Łostowice	74	332/11
M.Gdańsk	Łostowice	74	332/13
M.Gdańsk	Łostowice	74	332/14
M.Gdańsk	Łostowice	74	332/15
M.Gdańsk	Łostowice	74	332/16
M.Gdańsk	Łostowice	74	332/17
M.Gdańsk	Łostowice	74	332/18
M.Gdańsk	Łostowice	74	332/19
M.Gdańsk	Łostowice	74	332/4
M.Gdańsk	Łostowice	74	332/6
M.Gdańsk	Łostowice	74	332/7
M.Gdańsk	Łostowice	74	332/8
M.Gdańsk	Łostowice	74	332/9
M.Gdańsk	Łostowice	74	333/1
M.Gdańsk	Łostowice	74	333/2
M.Gdańsk	Łostowice	74	333/3
M.Gdańsk	Łostowice	74	34/2
M.Gdańsk	Łostowice	74	34/4
M.Gdańsk	Łostowice	74	34/5
M.Gdańsk	Łostowice	74	34/6
M.Gdańsk	Łostowice	74	341
M.Gdańsk	Łostowice	74	342

M.Gdańsk	Łostowice	74	343
M.Gdańsk	Łostowice	74	344
M.Gdańsk	Łostowice	74	345
M.Gdańsk	Łostowice	74	346
M.Gdańsk	Łostowice	74	347
M.Gdańsk	Łostowice	74	348/1
M.Gdańsk	Łostowice	74	348/2
M.Gdańsk	Łostowice	74	349/1
M.Gdańsk	Łostowice	74	349/2
M.Gdańsk	Łostowice	74	349/3
M.Gdańsk	Łostowice	74	349/4
M.Gdańsk	Łostowice	74	35/10
M.Gdańsk	Łostowice	74	35/11
M.Gdańsk	Łostowice	74	35/12
M.Gdańsk	Łostowice	74	35/8
M.Gdańsk	Łostowice	74	35/9
M.Gdańsk	Łostowice	74	350/1
M.Gdańsk	Łostowice	74	350/2
M.Gdańsk	Łostowice	74	351
M.Gdańsk	Łostowice	74	352/1
M.Gdańsk	Łostowice	74	352/2
M.Gdańsk	Łostowice	74	352/3
M.Gdańsk	Łostowice	74	357/1
M.Gdańsk	Łostowice	74	358/1
M.Gdańsk	Łostowice	74	358/5
M.Gdańsk	Łostowice	74	359/4
M.Gdańsk	Łostowice	74	359/6
M.Gdańsk	Łostowice	74	359/7
M.Gdańsk	Łostowice	74	359/8
M.Gdańsk	Łostowice	74	359/9
M.Gdańsk	Łostowice	74	36/10
M.Gdańsk	Łostowice	74	36/11
M.Gdańsk	Łostowice	74	36/12
M.Gdańsk	Łostowice	74	36/8
M.Gdańsk	Łostowice	74	36/9
M.Gdańsk	Łostowice	74	360/2
M.Gdańsk	Łostowice	74	361
M.Gdańsk	Łostowice	74	362
M.Gdańsk	Łostowice	74	363/1
M.Gdańsk	Łostowice	74	363/2
M.Gdańsk	Łostowice	74	363/4
M.Gdańsk	Łostowice	74	363/6
M.Gdańsk	Łostowice	74	363/7
M.Gdańsk	Łostowice	74	363/8
M.Gdańsk	Łostowice	74	364/1
M.Gdańsk	Łostowice	74	364/3
M.Gdańsk	Łostowice	74	364/4
M.Gdańsk	Łostowice	74	365/10
M.Gdańsk	Łostowice	74	365/11
M.Gdańsk	Łostowice	74	365/12
M.Gdańsk	Łostowice	74	365/13
M.Gdańsk	Łostowice	74	365/16
M.Gdańsk	Łostowice	74	365/17
M.Gdańsk	Łostowice	74	365/18

M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>365/19</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>365/8</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>37/19</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>37/20</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>37/21</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>37/3</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>37/4</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>37/5</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>37/6</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>370/1</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>370/2</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>370/4</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>370/5</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>372/10</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>372/30</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>372/73</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>372/74</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>372/75</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>372/76</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>372/77</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>372/8</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>372/80</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>373/2</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>373/3</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>373/4</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>373/5</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>373/6</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>38/12</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>38/13</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>38/14</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>38/15</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>38/16</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>38/17</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>38/18</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>38/19</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>38/20</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>38/21</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>38/22</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>381</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>382/10</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>382/12</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>382/13</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>382/14</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>382/15</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>382/16</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>382/18</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>382/21</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>382/22</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>382/23</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>382/24</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>382/25</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>382/26</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>382/27</b>
M.Gdańsk	Łostowice	74	<b>382/28</b>

M.Gdańsk	Łostowice	74	382/3
M.Gdańsk	Łostowice	74	382/4
M.Gdańsk	Łostowice	74	382/5
M.Gdańsk	Łostowice	74	382/6
M.Gdańsk	Łostowice	74	382/7
M.Gdańsk	Łostowice	74	383/1
M.Gdańsk	Łostowice	74	383/2
M.Gdańsk	Łostowice	74	383/3
M.Gdańsk	Łostowice	74	383/4
M.Gdańsk	Łostowice	74	383/5
M.Gdańsk	Łostowice	74	383/6
M.Gdańsk	Łostowice	74	383/7
M.Gdańsk	Łostowice	74	384/12
M.Gdańsk	Łostowice	74	384/13
M.Gdańsk	Łostowice	74	384/14
M.Gdańsk	Łostowice	74	384/16
M.Gdańsk	Łostowice	74	384/17
M.Gdańsk	Łostowice	74	384/18
M.Gdańsk	Łostowice	74	384/2
M.Gdańsk	Łostowice	74	384/20
M.Gdańsk	Łostowice	74	384/21
M.Gdańsk	Łostowice	74	384/22
M.Gdańsk	Łostowice	74	385/1
M.Gdańsk	Łostowice	74	385/3
M.Gdańsk	Łostowice	74	385/4
M.Gdańsk	Łostowice	74	385/6
M.Gdańsk	Łostowice	74	385/7
M.Gdańsk	Łostowice	74	385/8
M.Gdańsk	Łostowice	74	386
M.Gdańsk	Łostowice	74	387/2
M.Gdańsk	Łostowice	74	387/3
M.Gdańsk	Łostowice	74	387/5
M.Gdańsk	Łostowice	74	387/7
M.Gdańsk	Łostowice	74	387/8
M.Gdańsk	Łostowice	74	387/9
M.Gdańsk	Łostowice	74	389
M.Gdańsk	Łostowice	74	39/2
M.Gdańsk	Łostowice	74	39/20
M.Gdańsk	Łostowice	74	39/23
M.Gdańsk	Łostowice	74	39/24
M.Gdańsk	Łostowice	74	39/25
M.Gdańsk	Łostowice	74	39/3
M.Gdańsk	Łostowice	74	39/4
M.Gdańsk	Łostowice	74	39/5
M.Gdańsk	Łostowice	74	390
M.Gdańsk	Łostowice	74	391/2
M.Gdańsk	Łostowice	74	391/3
M.Gdańsk	Łostowice	74	391/4
M.Gdańsk	Łostowice	74	391/5
M.Gdańsk	Łostowice	74	393
M.Gdańsk	Łostowice	74	394/10
M.Gdańsk	Łostowice	74	394/15
M.Gdańsk	Łostowice	74	394/17
M.Gdańsk	Łostowice	74	394/18



M.Gdańsk	Łostowice	74	394/19
M.Gdańsk	Łostowice	74	394/20
M.Gdańsk	Łostowice	74	394/21
M.Gdańsk	Łostowice	74	394/22
M.Gdańsk	Łostowice	74	394/23
M.Gdańsk	Łostowice	74	394/24
M.Gdańsk	Łostowice	74	394/25
M.Gdańsk	Łostowice	74	394/26
M.Gdańsk	Łostowice	74	394/3
M.Gdańsk	Łostowice	74	394/4
M.Gdańsk	Łostowice	74	394/5
M.Gdańsk	Łostowice	74	394/6
M.Gdańsk	Łostowice	74	394/7
M.Gdańsk	Łostowice	74	394/9
M.Gdańsk	Łostowice	74	395/1
M.Gdańsk	Łostowice	74	395/10
M.Gdańsk	Łostowice	74	395/11
M.Gdańsk	Łostowice	74	395/13
M.Gdańsk	Łostowice	74	395/14
M.Gdańsk	Łostowice	74	395/16
M.Gdańsk	Łostowice	74	395/17
M.Gdańsk	Łostowice	74	395/19
M.Gdańsk	Łostowice	74	395/20
M.Gdańsk	Łostowice	74	395/21
M.Gdańsk	Łostowice	74	395/3
M.Gdańsk	Łostowice	74	395/6
M.Gdańsk	Łostowice	74	395/7
M.Gdańsk	Łostowice	74	395/8
M.Gdańsk	Łostowice	74	395/9
M.Gdańsk	Łostowice	74	397/1
M.Gdańsk	Łostowice	74	397/3
M.Gdańsk	Łostowice	74	397/4
M.Gdańsk	Łostowice	74	397/5
M.Gdańsk	Łostowice	74	397/6
M.Gdańsk	Łostowice	74	398/1
M.Gdańsk	Łostowice	74	398/2
M.Gdańsk	Łostowice	74	398/4
M.Gdańsk	Łostowice	74	398/5
M.Gdańsk	Łostowice	74	398/6
M.Gdańsk	Łostowice	74	398/7
M.Gdańsk	Łostowice	74	399
M.Gdańsk	Łostowice	74	4/10
M.Gdańsk	Łostowice	74	4/104
M.Gdańsk	Łostowice	74	4/106
M.Gdańsk	Łostowice	74	4/114
M.Gdańsk	Łostowice	74	4/115
M.Gdańsk	Łostowice	74	4/116
M.Gdańsk	Łostowice	74	4/12
M.Gdańsk	Łostowice	74	4/13
M.Gdańsk	Łostowice	74	4/138
M.Gdańsk	Łostowice	74	4/14
M.Gdańsk	Łostowice	74	4/150
M.Gdańsk	Łostowice	74	4/151
M.Gdańsk	Łostowice	74	4/152

M.Gdańsk	Łostowice	74	4/153
M.Gdańsk	Łostowice	74	4/154
M.Gdańsk	Łostowice	74	4/155
M.Gdańsk	Łostowice	74	4/158
M.Gdańsk	Łostowice	74	4/159
M.Gdańsk	Łostowice	74	4/16
M.Gdańsk	Łostowice	74	4/160
M.Gdańsk	Łostowice	74	4/161
M.Gdańsk	Łostowice	74	4/162
M.Gdańsk	Łostowice	74	4/163
M.Gdańsk	Łostowice	74	4/164
M.Gdańsk	Łostowice	74	4/165
M.Gdańsk	Łostowice	74	4/166
M.Gdańsk	Łostowice	74	4/17
M.Gdańsk	Łostowice	74	4/173
M.Gdańsk	Łostowice	74	4/174
M.Gdańsk	Łostowice	74	4/175
M.Gdańsk	Łostowice	74	4/176
M.Gdańsk	Łostowice	74	4/177
M.Gdańsk	Łostowice	74	4/178
M.Gdańsk	Łostowice	74	4/179
M.Gdańsk	Łostowice	74	4/22
M.Gdańsk	Łostowice	74	4/23
M.Gdańsk	Łostowice	74	4/28
M.Gdańsk	Łostowice	74	4/286
M.Gdańsk	Łostowice	74	4/294
M.Gdańsk	Łostowice	74	4/298
M.Gdańsk	Łostowice	74	4/299
M.Gdańsk	Łostowice	74	4/300
M.Gdańsk	Łostowice	74	4/301
M.Gdańsk	Łostowice	74	4/302
M.Gdańsk	Łostowice	74	4/304
M.Gdańsk	Łostowice	74	4/305
M.Gdańsk	Łostowice	74	4/306
M.Gdańsk	Łostowice	74	4/307
M.Gdańsk	Łostowice	74	4/308
M.Gdańsk	Łostowice	74	4/309
M.Gdańsk	Łostowice	74	4/312
M.Gdańsk	Łostowice	74	4/313
M.Gdańsk	Łostowice	74	4/314
M.Gdańsk	Łostowice	74	4/315
M.Gdańsk	Łostowice	74	4/316
M.Gdańsk	Łostowice	74	4/320
M.Gdańsk	Łostowice	74	4/321
M.Gdańsk	Łostowice	74	4/322
M.Gdańsk	Łostowice	74	4/323
M.Gdańsk	Łostowice	74	4/324
M.Gdańsk	Łostowice	74	4/325
M.Gdańsk	Łostowice	74	4/326
M.Gdańsk	Łostowice	74	4/336
M.Gdańsk	Łostowice	74	4/337
M.Gdańsk	Łostowice	74	4/338
M.Gdańsk	Łostowice	74	4/35
M.Gdańsk	Łostowice	74	4/367

M.Gdańsk	Łostowice	74	4/368
M.Gdańsk	Łostowice	74	4/370
M.Gdańsk	Łostowice	74	4/374
M.Gdańsk	Łostowice	74	4/379
M.Gdańsk	Łostowice	74	4/380
M.Gdańsk	Łostowice	74	4/381
M.Gdańsk	Łostowice	74	4/382
M.Gdańsk	Łostowice	74	4/38
M.Gdańsk	Łostowice	74	4/385
M.Gdańsk	Łostowice	74	4/386
M.Gdańsk	Łostowice	74	4/388
M.Gdańsk	Łostowice	74	4/39
M.Gdańsk	Łostowice	74	4/390
M.Gdańsk	Łostowice	74	4/44
M.Gdańsk	Łostowice	74	4/5
M.Gdańsk	Łostowice	74	4/7
M.Gdańsk	Łostowice	74	4/8
M.Gdańsk	Łostowice	74	4/9
M.Gdańsk	Łostowice	74	40/12
M.Gdańsk	Łostowice	74	40/13
M.Gdańsk	Łostowice	74	40/14
M.Gdańsk	Łostowice	74	40/18
M.Gdańsk	Łostowice	74	40/19
M.Gdańsk	Łostowice	74	40/29
M.Gdańsk	Łostowice	74	40/30
M.Gdańsk	Łostowice	74	40/31
M.Gdańsk	Łostowice	74	40/7
M.Gdańsk	Łostowice	74	40/9
M.Gdańsk	Łostowice	74	400
M.Gdańsk	Łostowice	74	401/1
M.Gdańsk	Łostowice	74	401/2
M.Gdańsk	Łostowice	74	401/3
M.Gdańsk	Łostowice	74	402/1
M.Gdańsk	Łostowice	74	402/2
M.Gdańsk	Łostowice	74	403/1
M.Gdańsk	Łostowice	74	403/2
M.Gdańsk	Łostowice	74	404
M.Gdańsk	Łostowice	74	405
M.Gdańsk	Łostowice	74	406/1
M.Gdańsk	Łostowice	74	407/1
M.Gdańsk	Łostowice	74	408/1
M.Gdańsk	Łostowice	74	408/10
M.Gdańsk	Łostowice	74	408/11
M.Gdańsk	Łostowice	74	408/2
M.Gdańsk	Łostowice	74	408/3
M.Gdańsk	Łostowice	74	408/4
M.Gdańsk	Łostowice	74	408/5
M.Gdańsk	Łostowice	74	408/6
M.Gdańsk	Łostowice	74	408/7
M.Gdańsk	Łostowice	74	408/9
M.Gdańsk	Łostowice	74	409/1
M.Gdańsk	Łostowice	74	409/2
M.Gdańsk	Łostowice	74	409/3
M.Gdańsk	Łostowice	74	409/4

M.Gdańsk	Łostowice	74	409/5
M.Gdańsk	Łostowice	74	41
M.Gdańsk	Łostowice	74	431/1
M.Gdańsk	Łostowice	74	431/2
M.Gdańsk	Łostowice	74	434
M.Gdańsk	Łostowice	74	435
M.Gdańsk	Łostowice	74	436
M.Gdańsk	Łostowice	74	437
M.Gdańsk	Łostowice	74	438
M.Gdańsk	Łostowice	74	439
M.Gdańsk	Łostowice	74	441
M.Gdańsk	Łostowice	74	442
M.Gdańsk	Łostowice	74	443
M.Gdańsk	Łostowice	74	444
M.Gdańsk	Łostowice	74	445
M.Gdańsk	Łostowice	74	446
M.Gdańsk	Łostowice	74	447
M.Gdańsk	Łostowice	74	448
M.Gdańsk	Łostowice	74	449
M.Gdańsk	Łostowice	74	45/3
M.Gdańsk	Łostowice	74	460
M.Gdańsk	Łostowice	74	461
M.Gdańsk	Łostowice	74	462
M.Gdańsk	Łostowice	74	463/32
M.Gdańsk	Łostowice	74	463/33
M.Gdańsk	Łostowice	74	463/34
M.Gdańsk	Łostowice	74	463/35
M.Gdańsk	Łostowice	74	463/36
M.Gdańsk	Łostowice	74	463/37
M.Gdańsk	Łostowice	74	463/38
M.Gdańsk	Łostowice	74	463/39
M.Gdańsk	Łostowice	74	463/40
M.Gdańsk	Łostowice	74	463/41
M.Gdańsk	Łostowice	74	463/42
M.Gdańsk	Łostowice	74	463/43
M.Gdańsk	Łostowice	74	463/44
M.Gdańsk	Łostowice	74	463/45
M.Gdańsk	Łostowice	74	463/46
M.Gdańsk	Łostowice	74	47/1
M.Gdańsk	Łostowice	74	47/4
M.Gdańsk	Łostowice	74	47/5
M.Gdańsk	Łostowice	74	47/6
M.Gdańsk	Łostowice	74	47/7
M.Gdańsk	Łostowice	74	47/8
M.Gdańsk	Łostowice	74	47/9
M.Gdańsk	Łostowice	74	511/1
M.Gdańsk	Łostowice	74	511/2
M.Gdańsk	Łostowice	74	511/5
M.Gdańsk	Łostowice	74	511/6
M.Gdańsk	Łostowice	74	511/7
M.Gdańsk	Łostowice	74	511/8
M.Gdańsk	Łostowice	74	512/10
M.Gdańsk	Łostowice	74	512/11
M.Gdańsk	Łostowice	74	512/2

M.Gdańsk	Łostowice	74	512/3
M.Gdańsk	Łostowice	74	512/4
M.Gdańsk	Łostowice	74	512/5
M.Gdańsk	Łostowice	74	512/7
M.Gdańsk	Łostowice	74	512/8
M.Gdańsk	Łostowice	74	512/9
M.Gdańsk	Łostowice	74	513/1
M.Gdańsk	Łostowice	74	513/2
M.Gdańsk	Łostowice	74	513/3
M.Gdańsk	Łostowice	74	513/5
M.Gdańsk	Łostowice	74	513/6
M.Gdańsk	Łostowice	74	513/7
M.Gdańsk	Łostowice	74	513/8
M.Gdańsk	Łostowice	74	513/9
M.Gdańsk	Łostowice	74	514/10
M.Gdańsk	Łostowice	74	514/2
M.Gdańsk	Łostowice	74	514/3
M.Gdańsk	Łostowice	74	514/4
M.Gdańsk	Łostowice	74	514/6
M.Gdańsk	Łostowice	74	514/7
M.Gdańsk	Łostowice	74	514/8
M.Gdańsk	Łostowice	74	514/9
M.Gdańsk	Łostowice	74	515/10
M.Gdańsk	Łostowice	74	515/11
M.Gdańsk	Łostowice	74	515/12
M.Gdańsk	Łostowice	74	515/13
M.Gdańsk	Łostowice	74	515/14
M.Gdańsk	Łostowice	74	515/15
M.Gdańsk	Łostowice	74	515/16
M.Gdańsk	Łostowice	74	515/17
M.Gdańsk	Łostowice	74	515/21
M.Gdańsk	Łostowice	74	515/7
M.Gdańsk	Łostowice	74	515/8
M.Gdańsk	Łostowice	74	515/9
M.Gdańsk	Łostowice	74	522
M.Gdańsk	Łostowice	74	6/3
M.Gdańsk	Łostowice	74	7
M.Gdańsk	Łostowice	74	73/1
M.Gdańsk	Łostowice	74	73/2
M.Gdańsk	Łostowice	74	74/2
M.Gdańsk	Łostowice	74	74/3
M.Gdańsk	Łostowice	74	74/4
M.Gdańsk	Łostowice	74	74/5
M.Gdańsk	Łostowice	74	75
M.Gdańsk	Łostowice	74	76
M.Gdańsk	Łostowice	74	9/10
M.Gdańsk	Łostowice	74	9/12
M.Gdańsk	Ujeścisko	75	138/184
M.Gdańsk	80	80	103/5
M.Gdańsk	80	80	103/6
M.Gdańsk	80	80	104/3
M.Gdańsk	80	80	104/4
M.Gdańsk	80	80	105
M.Gdańsk	80	80	106/1

M.Gdańsk	80	80	<b>106/3</b>
M.Gdańsk	80	80	<b>106/4</b>
M.Gdańsk	80	80	<b>107</b>
M.Gdańsk	80	80	<b>108/1</b>
M.Gdańsk	80	80	<b>108/2</b>
M.Gdańsk	80	80	<b>109/3</b>
M.Gdańsk	80	80	<b>109/4</b>
M.Gdańsk	80	80	<b>115</b>
M.Gdańsk	80	80	<b>116/1</b>
M.Gdańsk	80	80	<b>116/2</b>
M.Gdańsk	80	80	<b>117/1</b>
M.Gdańsk	80	80	<b>117/3</b>
M.Gdańsk	80	80	<b>117/4</b>
M.Gdańsk	80	80	<b>118/1</b>
M.Gdańsk	80	80	<b>118/2</b>
M.Gdańsk	80	80	<b>119/1</b>
M.Gdańsk	80	80	<b>119/2</b>
M.Gdańsk	80	80	<b>120</b>
M.Gdańsk	80	80	<b>121</b>
M.Gdańsk	80	80	<b>122</b>
M.Gdańsk	80	80	<b>123</b>
M.Gdańsk	80	80	<b>124/10</b>
M.Gdańsk	80	80	<b>124/11</b>
M.Gdańsk	80	80	<b>124/12</b>
M.Gdańsk	80	80	<b>124/13</b>
M.Gdańsk	80	80	<b>124/14</b>
M.Gdańsk	80	80	<b>124/4</b>
M.Gdańsk	80	80	<b>124/6</b>
M.Gdańsk	80	80	<b>124/7</b>
M.Gdańsk	80	80	<b>124/8</b>
M.Gdańsk	80	80	<b>124/9</b>
M.Gdańsk	80	80	<b>125</b>
M.Gdańsk	80	80	<b>126</b>
M.Gdańsk	80	80	<b>127</b>
M.Gdańsk	80	80	<b>128</b>
M.Gdańsk	80	80	<b>129</b>
M.Gdańsk	80	80	<b>130/1</b>
M.Gdańsk	80	80	<b>130/2</b>
M.Gdańsk	80	80	<b>131</b>
M.Gdańsk	80	80	<b>132</b>
M.Gdańsk	80	80	<b>149</b>
M.Gdańsk	80	80	<b>150</b>
M.Gdańsk	80	80	<b>151</b>
M.Gdańsk	80	80	<b>174</b>
M.Gdańsk	80	80	<b>178</b>
M.Gdańsk	80	80	<b>179</b>
M.Gdańsk	80	80	<b>182</b>
M.Gdańsk	80	80	<b>183</b>
M.Gdańsk	80	80	<b>184</b>
M.Gdańsk	80	80	<b>185</b>
M.Gdańsk	80	80	<b>186</b>
M.Gdańsk	80	80	<b>187/1</b>
M.Gdańsk	80	80	<b>187/2</b>
M.Gdańsk	80	80	<b>187/4</b>

M.Gdańsk	80	80	<b>187/5</b>
M.Gdańsk	80	80	<b>187/6</b>
M.Gdańsk	80	80	<b>187/7</b>
M.Gdańsk	80	80	<b>188/1</b>
M.Gdańsk	80	80	<b>188/2</b>
M.Gdańsk	80	80	<b>189</b>
M.Gdańsk	80	80	<b>190/1</b>
M.Gdańsk	80	80	<b>190/2</b>
M.Gdańsk	80	80	<b>191</b>
M.Gdańsk	80	80	<b>192/1</b>
M.Gdańsk	80	80	<b>192/2</b>
M.Gdańsk	80	80	<b>193</b>
M.Gdańsk	80	80	<b>194</b>
M.Gdańsk	80	80	<b>195</b>
M.Gdańsk	80	80	<b>196</b>
M.Gdańsk	80	80	<b>197</b>
M.Gdańsk	80	80	<b>198/2</b>
M.Gdańsk	80	80	<b>198/3</b>
M.Gdańsk	80	80	<b>198/4</b>
M.Gdańsk	80	80	<b>199</b>
M.Gdańsk	80	80	<b>200</b>
M.Gdańsk	80	80	<b>201</b>
M.Gdańsk	80	80	<b>202/2</b>
M.Gdańsk	80	80	<b>202/3</b>
M.Gdańsk	80	80	<b>202/4</b>
M.Gdańsk	80	80	<b>203</b>
M.Gdańsk	80	80	<b>204</b>
M.Gdańsk	80	80	<b>205</b>
M.Gdańsk	80	80	<b>206</b>
M.Gdańsk	80	80	<b>208</b>
M.Gdańsk	80	80	<b>209</b>
M.Gdańsk	80	80	<b>210</b>
M.Gdańsk	80	80	<b>211</b>
M.Gdańsk	80	80	<b>212</b>
M.Gdańsk	80	80	<b>213</b>
M.Gdańsk	80	80	<b>214/1</b>
M.Gdańsk	80	80	<b>214/2</b>
M.Gdańsk	80	80	<b>215/1</b>
M.Gdańsk	80	80	<b>215/10</b>
M.Gdańsk	80	80	<b>215/5</b>
M.Gdańsk	80	80	<b>215/7</b>
M.Gdańsk	80	80	<b>215/8</b>
M.Gdańsk	80	80	<b>222/1</b>
M.Gdańsk	80	80	<b>222/3</b>
M.Gdańsk	80	80	<b>223/1</b>
M.Gdańsk	80	80	<b>223/3</b>
M.Gdańsk	80	80	<b>223/4</b>
M.Gdańsk	80	80	<b>227</b>
M.Gdańsk	80	80	<b>228</b>
M.Gdańsk	80	80	<b>229</b>
M.Gdańsk	80	80	<b>230</b>
M.Gdańsk	80	80	<b>234</b>
M.Gdańsk	80	80	<b>235/1</b>
M.Gdańsk	80	80	<b>236/1</b>

M.Gdańsk	80	80	<b>236/4</b>
M.Gdańsk	80	80	<b>258</b>
M.Gdańsk	80	80	<b>271/1</b>
M.Gdańsk	80	80	<b>271/2</b>
M.Gdańsk	80	80	<b>273/1</b>
M.Gdańsk	80	80	<b>275</b>
M.Gdańsk	80	80	<b>60/11</b>
M.Gdańsk	80	80	<b>60/12</b>
M.Gdańsk	80	80	<b>60/13</b>
M.Gdańsk	80	80	<b>60/6</b>
M.Gdańsk	80	80	<b>61/11</b>
M.Gdańsk	80	80	<b>61/12</b>
M.Gdańsk	80	80	<b>61/2</b>
M.Gdańsk	80	80	<b>61/8</b>
M.Gdańsk	80	80	<b>61/9</b>
M.Gdańsk	80	80	<b>84/1</b>
M.Gdańsk	80	80	<b>84/7</b>
M.Gdańsk	80	80	<b>89/3</b>
M.Gdańsk	89	89	<b>229/12</b>
M.Gdańsk	89	89	<b>229/13</b>
M.Gdańsk	89	89	<b>229/7</b>
M.Gdańsk	Maćkowy	94	<b>1</b>
M.Gdańsk	Maćkowy	94	<b>2/1</b>
M.Gdańsk	Maćkowy	94	<b>2/10</b>
M.Gdańsk	Maćkowy	94	<b>2/11</b>
M.Gdańsk	Maćkowy	94	<b>2/12</b>
M.Gdańsk	Maćkowy	94	<b>2/13</b>
M.Gdańsk	Maćkowy	94	<b>2/15</b>
M.Gdańsk	Maćkowy	94	<b>2/2</b>
M.Gdańsk	Maćkowy	94	<b>2/3</b>
M.Gdańsk	Maćkowy	94	<b>2/6</b>
M.Gdańsk	Maćkowy	94	<b>226/2</b>
M.Gdańsk	Maćkowy	94	<b>228</b>
M.Gdańsk	Maćkowy	94	<b>229</b>
M.Gdańsk	Maćkowy	94	<b>230</b>
M.Gdańsk	Maćkowy	94	<b>3/2</b>
M.Gdańsk	Maćkowy	94	<b>4/10</b>
M.Gdańsk	Maćkowy	94	<b>4/5</b>
M.Gdańsk	Maćkowy	94	<b>6/9</b>
M.Gdańsk	98	98	<b>1</b>
M.Gdańsk	98	98	<b>10/5</b>
M.Gdańsk	98	98	<b>11/1</b>
M.Gdańsk	98	98	<b>11/3</b>
M.Gdańsk	98	98	<b>115</b>
M.Gdańsk	98	98	<b>116/1</b>
M.Gdańsk	98	98	<b>116/2</b>
M.Gdańsk	98	98	<b>117/1</b>
M.Gdańsk	98	98	<b>117/2</b>
M.Gdańsk	98	98	<b>118</b>
M.Gdańsk	98	98	<b>12/1</b>
M.Gdańsk	98	98	<b>12/2</b>
M.Gdańsk	98	98	<b>121</b>
M.Gdańsk	98	98	<b>122</b>
M.Gdańsk	98	98	<b>13</b>



M.Gdańsk	98	98	15/2
M.Gdańsk	98	98	16
M.Gdańsk	98	98	17
M.Gdańsk	98	98	18
M.Gdańsk	98	98	19/2
M.Gdańsk	98	98	2/1
M.Gdańsk	98	98	2/2
M.Gdańsk	98	98	20/2
M.Gdańsk	98	98	23/2
M.Gdańsk	98	98	24
M.Gdańsk	98	98	27
M.Gdańsk	98	98	28/1
M.Gdańsk	98	98	28/3
M.Gdańsk	98	98	28/4
M.Gdańsk	98	98	28/5
M.Gdańsk	98	98	28/6
M.Gdańsk	98	98	28/7
M.Gdańsk	98	98	29
M.Gdańsk	98	98	3/1
M.Gdańsk	98	98	3/2
M.Gdańsk	98	98	30/4
M.Gdańsk	98	98	31
M.Gdańsk	98	98	32
M.Gdańsk	98	98	33/5
M.Gdańsk	98	98	33/6
M.Gdańsk	98	98	33/7
M.Gdańsk	98	98	33/8
M.Gdańsk	98	98	33/9
M.Gdańsk	98	98	34
M.Gdańsk	98	98	35
M.Gdańsk	98	98	36
M.Gdańsk	98	98	37
M.Gdańsk	98	98	38/1
M.Gdańsk	98	98	38/2
M.Gdańsk	98	98	39
M.Gdańsk	98	98	4
M.Gdańsk	98	98	40/1
M.Gdańsk	98	98	40/6
M.Gdańsk	98	98	40/7
M.Gdańsk	98	98	41
M.Gdańsk	98	98	42/1
M.Gdańsk	98	98	43/2
M.Gdańsk	98	98	43/3
M.Gdańsk	98	98	43/3
M.Gdańsk	98	98	44
M.Gdańsk	98	98	45
M.Gdańsk	98	98	46
M.Gdańsk	98	98	47
M.Gdańsk	98	98	48
M.Gdańsk	98	98	49
M.Gdańsk	98	98	5/1
M.Gdańsk	98	98	5/10
M.Gdańsk	98	98	5/12
M.Gdańsk	98	98	5/13

M.Gdańsk	98	98	5/14
M.Gdańsk	98	98	5/15
M.Gdańsk	98	98	5/2
M.Gdańsk	98	98	5/4
M.Gdańsk	98	98	5/5
M.Gdańsk	98	98	5/6
M.Gdańsk	98	98	5/7
M.Gdańsk	98	98	5/9
M.Gdańsk	98	98	50
M.Gdańsk	98	98	51
M.Gdańsk	98	98	52/1
M.Gdańsk	98	98	52/2
M.Gdańsk	98	98	53
M.Gdańsk	98	98	54/1
M.Gdańsk	98	98	55/3
M.Gdańsk	98	98	55/4
M.Gdańsk	98	98	55/6
M.Gdańsk	98	98	55/9
M.Gdańsk	98	98	56/2
M.Gdańsk	98	98	57/1
M.Gdańsk	98	98	57/10
M.Gdańsk	98	98	57/3
M.Gdańsk	98	98	57/5
M.Gdańsk	98	98	57/6
M.Gdańsk	98	98	57/7
M.Gdańsk	98	98	57/9
M.Gdańsk	98	98	59/1
M.Gdańsk	98	98	59/2
M.Gdańsk	98	98	6/2
M.Gdańsk	98	98	6/3
M.Gdańsk	98	98	6/4
M.Gdańsk	98	98	60
M.Gdańsk	98	98	61
M.Gdańsk	98	98	62/1
M.Gdańsk	98	98	62/3
M.Gdańsk	98	98	62/4
M.Gdańsk	98	98	63/1
M.Gdańsk	98	98	63/2
M.Gdańsk	98	98	63/3
M.Gdańsk	98	98	63/4
M.Gdańsk	98	98	64/1
M.Gdańsk	98	98	64/10
M.Gdańsk	98	98	64/3
M.Gdańsk	98	98	64/5
M.Gdańsk	98	98	64/7
M.Gdańsk	98	98	64/8
M.Gdańsk	98	98	64/9
M.Gdańsk	98	98	66
M.Gdańsk	98	98	67
M.Gdańsk	98	98	68
M.Gdańsk	98	98	69/1
M.Gdańsk	98	98	69/2
M.Gdańsk	98	98	7/4
M.Gdańsk	98	98	7/5

M.Gdańsk	98	98	70
M.Gdańsk	98	98	71
M.Gdańsk	98	98	72/1
M.Gdańsk	98	98	72/2
M.Gdańsk	98	98	72/4
M.Gdańsk	98	98	72/6
M.Gdańsk	98	98	72/7
M.Gdańsk	98	98	73
M.Gdańsk	98	98	74
M.Gdańsk	98	98	79/10
M.Gdańsk	98	98	79/15
M.Gdańsk	98	98	79/7
M.Gdańsk	98	98	79/8
M.Gdańsk	98	98	79/9
M.Gdańsk	98	98	8/2
M.Gdańsk	98	98	80/6
M.Gdańsk	98	98	81
M.Gdańsk	98	98	82
M.Gdańsk	98	98	83/1
M.Gdańsk	98	98	83/2
M.Gdańsk	98	98	84/1
M.Gdańsk	98	98	84/3
M.Gdańsk	98	98	84/6
M.Gdańsk	98	98	84/7
M.Gdańsk	98	98	84/8
M.Gdańsk	98	98	85/1
M.Gdańsk	98	98	85/2
M.Gdańsk	98	98	86/1
M.Gdańsk	98	98	86/3
M.Gdańsk	98	98	86/4
M.Gdańsk	98	98	86/5
M.Gdańsk	98	98	87/1
M.Gdańsk	98	98	87/6
M.Gdańsk	98	98	87/7
M.Gdańsk	98	98	88/3
M.Gdańsk	98	98	88/4
M.Gdańsk	98	98	88/5
M.Gdańsk	98	98	88/6
M.Gdańsk	98	98	9
M.Gdańsk	99	99	117/1
M.Gdańsk	99	99	117/2
M.Gdańsk	99	99	118/2
M.Gdańsk	99	99	119/10
M.Gdańsk	99	99	119/11
M.Gdańsk	99	99	119/4
M.Gdańsk	99	99	119/7
M.Gdańsk	99	99	119/8
M.Gdańsk	99	99	119/9
M.Gdańsk	99	99	121/1
M.Gdańsk	99	99	121/2
M.Gdańsk	99	99	123
M.Gdańsk	99	99	125/4
M.Gdańsk	99	99	135/10
M.Gdańsk	99	99	135/11

M.Gdańsk	99	99	135/12
M.Gdańsk	99	99	135/15
M.Gdańsk	99	99	135/6
M.Gdańsk	99	99	135/7
M.Gdańsk	99	99	135/8
M.Gdańsk	99	99	135/9
M.Gdańsk	99	99	140/1
M.Gdańsk	99	99	141/1
M.Gdańsk	99	99	141/2
M.Gdańsk	99	99	142
M.Gdańsk	99	99	143
M.Gdańsk	99	99	144
M.Gdańsk	99	99	145
M.Gdańsk	99	99	148/2
M.Gdańsk	99	99	148/3
M.Gdańsk	99	99	148/4
M.Gdańsk	99	99	148/5
M.Gdańsk	99	99	148/6
M.Gdańsk	99	99	149/1
M.Gdańsk	99	99	149/2
M.Gdańsk	99	99	149/4
M.Gdańsk	99	99	149/5
M.Gdańsk	99	99	150
M.Gdańsk	99	99	151/4
M.Gdańsk	99	99	212
M.Gdańsk	99	99	213
M.Gdańsk	99	99	214/1
M.Gdańsk	99	99	214/5
M.Gdańsk	99	99	214/7
M.Gdańsk	99	99	214/8
M.Gdańsk	99	99	214/9
M.Gdańsk	99	99	221/2
M.Gdańsk	99	99	281
M.Gdańsk	99	99	282
M.Gdańsk	99	99	283
M.Gdańsk	99	99	288/1
M.Gdańsk	99	99	288/2
M.Gdańsk	111	111	1
M.Gdańsk	111	111	10
M.Gdańsk	111	111	11
M.Gdańsk	111	111	12
M.Gdańsk	111	111	13
M.Gdańsk	111	111	14
M.Gdańsk	111	111	15
M.Gdańsk	111	111	16
M.Gdańsk	111	111	17/1
M.Gdańsk	111	111	17/2
M.Gdańsk	111	111	18
M.Gdańsk	111	111	19
M.Gdańsk	111	111	2
M.Gdańsk	111	111	20
M.Gdańsk	111	111	21
M.Gdańsk	111	111	264/2
M.Gdańsk	111	111	3

M.Gdańsk	111	111	4/1
M.Gdańsk	111	111	7
M.Gdańsk	111	111	8
M.Gdańsk	111	111	9
M.Gdańsk	112	112	1/3
M.Gdańsk	112	112	10/2
M.Gdańsk	112	112	100
M.Gdańsk	112	112	101
M.Gdańsk	112	112	102
M.Gdańsk	112	112	103
M.Gdańsk	112	112	104/1
M.Gdańsk	112	112	104/2
M.Gdańsk	112	112	105
M.Gdańsk	112	112	106/1
M.Gdańsk	112	112	106/2
M.Gdańsk	112	112	106/3
M.Gdańsk	112	112	107
M.Gdańsk	112	112	108/1
M.Gdańsk	112	112	108/2
M.Gdańsk	112	112	108/5
M.Gdańsk	112	112	109/2
M.Gdańsk	112	112	11/1
M.Gdańsk	112	112	11/2
M.Gdańsk	112	112	110/1
M.Gdańsk	112	112	110/2
M.Gdańsk	112	112	110/3
M.Gdańsk	112	112	14/2
M.Gdańsk	112	112	15/2
M.Gdańsk	112	112	17/4
M.Gdańsk	112	112	18/6
M.Gdańsk	112	112	2
M.Gdańsk	112	112	226/2
M.Gdańsk	112	112	228
M.Gdańsk	112	112	235
M.Gdańsk	112	112	236
M.Gdańsk	112	112	33
M.Gdańsk	112	112	37/1
M.Gdańsk	112	112	37/3
M.Gdańsk	112	112	37/4
M.Gdańsk	112	112	38
M.Gdańsk	112	112	39/3
M.Gdańsk	112	112	42
M.Gdańsk	112	112	43
M.Gdańsk	112	112	44
M.Gdańsk	112	112	45/3
M.Gdańsk	112	112	45/4
M.Gdańsk	112	112	45/5
M.Gdańsk	112	112	45/6
M.Gdańsk	112	112	46
M.Gdańsk	112	112	47/1
M.Gdańsk	112	112	47/2
M.Gdańsk	112	112	48
M.Gdańsk	112	112	49
M.Gdańsk	112	112	50/1

M.Gdańsk	112	112	50/10
M.Gdańsk	112	112	50/11
M.Gdańsk	112	112	50/2
M.Gdańsk	112	112	50/6
M.Gdańsk	112	112	50/7
M.Gdańsk	112	112	50/8
M.Gdańsk	112	112	51/2
M.Gdańsk	112	112	52
M.Gdańsk	112	112	53/1
M.Gdańsk	112	112	53/2
M.Gdańsk	112	112	53/3
M.Gdańsk	112	112	53/4
M.Gdańsk	112	112	54
M.Gdańsk	112	112	55
M.Gdańsk	112	112	56
M.Gdańsk	112	112	57
M.Gdańsk	112	112	58
M.Gdańsk	112	112	59
M.Gdańsk	112	112	60
M.Gdańsk	112	112	61
M.Gdańsk	112	112	62/2
M.Gdańsk	112	112	63/1
M.Gdańsk	112	112	63/2
M.Gdańsk	112	112	63/4
M.Gdańsk	112	112	64
M.Gdańsk	112	112	65
M.Gdańsk	112	112	66
M.Gdańsk	112	112	67
M.Gdańsk	112	112	68/1
M.Gdańsk	112	112	68/2
M.Gdańsk	112	112	69
M.Gdańsk	112	112	70
M.Gdańsk	112	112	71
M.Gdańsk	112	112	96/3
M.Gdańsk	112	112	96/5
M.Gdańsk	112	112	96/7
M.Gdańsk	112	112	97
M.Gdańsk	112	112	98
M.Gdańsk	112	112	99
M.Gdańsk	220S	220	50/2
M.Gdańsk	221S	221	1
M.Gdańsk	221S	221	10/1
M.Gdańsk	221S	221	10/2
M.Gdańsk	221S	221	11
M.Gdańsk	221S	221	12/1
M.Gdańsk	221S	221	12/2
M.Gdańsk	221S	221	13
M.Gdańsk	221S	221	134/1
M.Gdańsk	221S	221	135
M.Gdańsk	221S	221	136
M.Gdańsk	221S	221	14
M.Gdańsk	221S	221	15
M.Gdańsk	221S	221	16
M.Gdańsk	221S	221	17

M. Gdańsk	221S	221	18
M. Gdańsk	221S	221	19/1
M. Gdańsk	221S	221	19/2
M. Gdańsk	221S	221	19/3
M. Gdańsk	221S	221	2/1
M. Gdańsk	221S	221	2/2
M. Gdańsk	221S	221	20
M. Gdańsk	221S	221	21/1
M. Gdańsk	221S	221	21/2
M. Gdańsk	221S	221	22/1
M. Gdańsk	221S	221	22/2
M. Gdańsk	221S	221	23
M. Gdańsk	221S	221	24
M. Gdańsk	221S	221	25/3
M. Gdańsk	221S	221	25/4
M. Gdańsk	221S	221	25/5
M. Gdańsk	221S	221	26
M. Gdańsk	221S	221	27
M. Gdańsk	221S	221	28/1
M. Gdańsk	221S	221	28/2
M. Gdańsk	221S	221	29/1
M. Gdańsk	221S	221	29/2
M. Gdańsk	221S	221	3/2
M. Gdańsk	221S	221	3/3
M. Gdańsk	221S	221	3/4
M. Gdańsk	221S	221	30/1
M. Gdańsk	221S	221	30/2
M. Gdańsk	221S	221	31/1
M. Gdańsk	221S	221	31/3
M. Gdańsk	221S	221	31/5
M. Gdańsk	221S	221	31/6
M. Gdańsk	221S	221	32/1
M. Gdańsk	221S	221	32/2
M. Gdańsk	221S	221	33/2
M. Gdańsk	221S	221	34/2
M. Gdańsk	221S	221	34/3
M. Gdańsk	221S	221	34/4
M. Gdańsk	221S	221	35/1
M. Gdańsk	221S	221	35/3
M. Gdańsk	221S	221	35/4
M. Gdańsk	221S	221	37
M. Gdańsk	221S	221	4/2
M. Gdańsk	221S	221	4/3
M. Gdańsk	221S	221	4/4
M. Gdańsk	221S	221	42/3
M. Gdańsk	221S	221	42/4
M. Gdańsk	221S	221	42/5
M. Gdańsk	221S	221	5/1
M. Gdańsk	221S	221	5/2
M. Gdańsk	221S	221	6
M. Gdańsk	221S	221	7
M. Gdańsk	221S	221	8
M. Gdańsk	221S	221	9/3
M. Gdańsk	221S	221	9/4

M.Gdańsk	303S	303	1125/1
M.Gdańsk	303S	303	1126
M.Gdańsk	303S	303	1127
M.Gdańsk	303S	303	1128
M.Gdańsk	303S	303	1129/9
M.Gdańsk	303S	303	1130
M.Gdańsk	303S	303	1131
M.Gdańsk	303S	303	1132
M.Gdańsk	303S	303	1133
M.Gdańsk	303S	303	1134
M.Gdańsk	303S	303	1135
M.Gdańsk	303S	303	1136
M.Gdańsk	303S	303	1137
M.Gdańsk	303S	303	1138
M.Gdańsk	303S	303	1139
M.Gdańsk	303S	303	1140/1
M.Gdańsk	303S	303	1140/2
M.Gdańsk	303S	303	1140/3
M.Gdańsk	303S	303	1140/4
M.Gdańsk	303S	303	1140/5
M.Gdańsk	303S	303	1140/6
M.Gdańsk	303S	303	1140/7
M.Gdańsk	303S	303	1141
M.Gdańsk	303S	303	1161
M.Gdańsk	303S	303	1162
M.Gdańsk	303S	303	1163
M.Gdańsk	303S	303	1164
M.Gdańsk	303S	303	1165
M.Gdańsk	303S	303	1166
M.Gdańsk	303S	303	1170
M.Gdańsk	303S	303	1171
M.Gdańsk	303S	303	1172
M.Gdańsk	303S	303	1173
M.Gdańsk	303S	303	1174
M.Gdańsk	303S	303	1175
M.Gdańsk	303S	303	1176
M.Gdańsk	303S	303	1177
M.Gdańsk	303S	303	1178
M.Gdańsk	303S	303	1217/10
M.Gdańsk	303S	303	1217/11
M.Gdańsk	303S	303	1217/12
M.Gdańsk	303S	303	1217/13
M.Gdańsk	303S	303	1217/14
M.Gdańsk	303S	303	1217/15
M.Gdańsk	303S	303	1217/16
M.Gdańsk	303S	303	1217/9
M.Gdańsk	303S	303	1251/1
M.Gdańsk	303S	303	1251/2
M.Gdańsk	303S	303	1251/3
M.Gdańsk	303S	303	1253/1
M.Gdańsk	303S	303	1253/2
M.Gdańsk	303S	303	1253/3
M.Gdańsk	303S	303	1262/1
M.Gdańsk	303S	303	1262/4



M.Gdańsk	303S	303	1262/5
M.Gdańsk	303S	303	1265
M.Gdańsk	303S	303	1268/1
M.Gdańsk	303S	303	1268/2
M.Gdańsk	303S	303	1268/3
M.Gdańsk	303S	303	1268/4
M.Gdańsk	303S	303	1269
M.Gdańsk	303S	303	1270/1
M.Gdańsk	303S	303	1270/2
M.Gdańsk	303S	303	1273
M.Gdańsk	303S	303	1325
M.Gdańsk	303S	303	1326
M.Gdańsk	303S	303	1327
M.Gdańsk	303S	303	1328
M.Gdańsk	303S	303	1329
M.Gdańsk	303S	303	591
M.Gdańsk	303S	303	592/2
M.Gdańsk	303S	303	599/96
M.Gdańsk	303S	303	600/15
M.Gdańsk	303S	303	600/18
M.Gdańsk	303S	303	600/3
M.Gdańsk	303S	303	600/4
M.Gdańsk	303S	303	600/9
M.Gdańsk	303S	303	601
M.Gdańsk	303S	303	607/10
M.Gdańsk	303S	303	607/4
M.Gdańsk	303S	303	608/3
M.Gdańsk	303S	303	608/4
M.Gdańsk	303S	303	609
M.Gdańsk	303S	303	610/2
M.Gdańsk	303S	303	610/3
M.Gdańsk	303S	303	610/4
M.Gdańsk	303S	303	610/5
M.Gdańsk	303S	303	610/6
M.Gdańsk	303S	303	610/7
M.Gdańsk	303S	303	610/8
M.Gdańsk	303S	303	611/1
M.Gdańsk	303S	303	611/2
M.Gdańsk	303S	303	612
M.Gdańsk	303S	303	613
M.Gdańsk	303S	303	614/1
M.Gdańsk	303S	303	637
M.Gdańsk	303S	303	641/1
M.Gdańsk	303S	303	641/18
M.Gdańsk	303S	303	641/19
M.Gdańsk	303S	303	641/26
M.Gdańsk	303S	303	641/3
M.Gdańsk	303S	303	642/1
M.Gdańsk	303S	303	642/14
M.Gdańsk	303S	303	642/15
M.Gdańsk	303S	303	642/16
M.Gdańsk	303S	303	642/17
M.Gdańsk	303S	303	642/18
M.Gdańsk	303S	303	642/23

M.Gdańsk	303S	303	642/24
M.Gdańsk	303S	303	642/25
M.Gdańsk	303S	303	642/26
M.Gdańsk	303S	303	642/36
M.Gdańsk	303S	303	642/6
M.Gdańsk	303S	303	643/11
M.Gdańsk	303S	303	643/12
M.Gdańsk	303S	303	643/13
M.Gdańsk	303S	303	643/14
M.Gdańsk	303S	303	643/15
M.Gdańsk	303S	303	643/16
M.Gdańsk	303S	303	643/17
M.Gdańsk	303S	303	643/18
M.Gdańsk	303S	303	643/19
M.Gdańsk	303S	303	643/20
M.Gdańsk	303S	303	643/21
M.Gdańsk	303S	303	643/23
M.Gdańsk	303S	303	643/24
M.Gdańsk	303S	303	643/25
M.Gdańsk	303S	303	643/26
M.Gdańsk	303S	303	643/27
M.Gdańsk	303S	303	643/28
M.Gdańsk	303S	303	643/6
M.Gdańsk	303S	303	643/7
M.Gdańsk	303S	303	643/8
M.Gdańsk	303S	303	643/9
M.Gdańsk	303S	303	644/1
M.Gdańsk	303S	303	644/2
M.Gdańsk	303S	303	644/3
M.Gdańsk	303S	303	645/1
M.Gdańsk	303S	303	645/2
M.Gdańsk	303S	303	646
M.Gdańsk	303S	303	647/1
M.Gdańsk	303S	303	647/10
M.Gdańsk	303S	303	647/4
M.Gdańsk	303S	303	647/5
M.Gdańsk	303S	303	647/6
M.Gdańsk	303S	303	647/9
M.Gdańsk	303S	303	648
M.Gdańsk	303S	303	649/3
M.Gdańsk	303S	303	649/4
M.Gdańsk	303S	303	650/1
M.Gdańsk	303S	303	650/2
M.Gdańsk	303S	303	651
M.Gdańsk	303S	303	652/3
M.Gdańsk	303S	303	652/4
M.Gdańsk	303S	303	652/5
M.Gdańsk	303S	303	652/6
M.Gdańsk	303S	303	652/7
M.Gdańsk	303S	303	652/8
M.Gdańsk	303S	303	655/2
M.Gdańsk	303S	303	655/4
M.Gdańsk	303S	303	656/10
M.Gdańsk	303S	303	656/7

M.Gdańsk	303S	303	656/8
M.Gdańsk	303S	303	656/9
M.Gdańsk	303S	303	661/14
M.Gdańsk	303S	303	661/15
M.Gdańsk	303S	303	662/21
M.Gdańsk	303S	303	662/22
M.Gdańsk	303S	303	662/23
M.Gdańsk	303S	303	662/24
M.Gdańsk	303S	303	662/25
M.Gdańsk	303S	303	662/26
M.Gdańsk	303S	303	662/28
M.Gdańsk	303S	303	662/29
M.Gdańsk	303S	303	662/30
M.Gdańsk	303S	303	663/1
M.Gdańsk	303S	303	663/2
M.Gdańsk	303S	303	663/3
M.Gdańsk	303S	303	664/5
M.Gdańsk	303S	303	664/6
M.Gdańsk	303S	303	666/10
M.Gdańsk	303S	303	666/4
M.Gdańsk	303S	303	666/5
M.Gdańsk	303S	303	666/8
M.Gdańsk	303S	303	667
M.Gdańsk	303S	303	668
M.Gdańsk	303S	303	669
M.Gdańsk	303S	303	670/17
M.Gdańsk	303S	303	670/3
M.Gdańsk	303S	303	670/32
M.Gdańsk	303S	303	670/33
M.Gdańsk	303S	303	670/34
M.Gdańsk	303S	303	670/35
M.Gdańsk	303S	303	670/36
M.Gdańsk	303S	303	670/37
M.Gdańsk	303S	303	670/38
M.Gdańsk	303S	303	670/39
M.Gdańsk	303S	303	670/40
M.Gdańsk	303S	303	670/55
M.Gdańsk	303S	303	670/56
M.Gdańsk	303S	303	670/57
M.Gdańsk	303S	303	670/59
M.Gdańsk	303S	303	670/60
M.Gdańsk	303S	303	670/61
M.Gdańsk	303S	303	670/65
M.Gdańsk	303S	303	670/66
M.Gdańsk	303S	303	670/67
M.Gdańsk	303S	303	670/68
M.Gdańsk	303S	303	670/69
M.Gdańsk	303S	303	670/70
M.Gdańsk	303S	303	670/74
M.Gdańsk	303S	303	670/75
M.Gdańsk	303S	303	670/76
M.Gdańsk	303S	303	670/77
M.Gdańsk	303S	303	670/78
M.Gdańsk	303S	303	670/79

M.Gdańsk	303S	303	670/80
M.Gdańsk	303S	303	670/81
M.Gdańsk	303S	303	671/2
M.Gdańsk	303S	303	671/3
M.Gdańsk	303S	303	672/10
M.Gdańsk	303S	303	672/4
M.Gdańsk	303S	303	672/5
M.Gdańsk	303S	303	672/6
M.Gdańsk	303S	303	672/7
M.Gdańsk	303S	303	672/9
M.Gdańsk	303S	303	674
M.Gdańsk	303S	303	675
M.Gdańsk	303S	303	676/10
M.Gdańsk	303S	303	676/11
M.Gdańsk	303S	303	676/12
M.Gdańsk	303S	303	676/2
M.Gdańsk	303S	303	676/3
M.Gdańsk	303S	303	676/7
M.Gdańsk	303S	303	676/8
M.Gdańsk	303S	303	676/9
M.Gdańsk	303S	303	677/2
M.Gdańsk	303S	303	678/1
M.Gdańsk	303S	303	678/7
M.Gdańsk	303S	303	679/1
M.Gdańsk	303S	303	679/3
M.Gdańsk	303S	303	680/1
M.Gdańsk	303S	303	680/102
M.Gdańsk	303S	303	680/105
M.Gdańsk	303S	303	680/106
M.Gdańsk	303S	303	680/107
M.Gdańsk	303S	303	680/108
M.Gdańsk	303S	303	680/11
M.Gdańsk	303S	303	680/110
M.Gdańsk	303S	303	680/111
M.Gdańsk	303S	303	680/112
M.Gdańsk	303S	303	680/113
M.Gdańsk	303S	303	680/116
M.Gdańsk	303S	303	680/117
M.Gdańsk	303S	303	680/118
M.Gdańsk	303S	303	680/119
M.Gdańsk	303S	303	680/120
M.Gdańsk	303S	303	680/121
M.Gdańsk	303S	303	680/122
M.Gdańsk	303S	303	680/123
M.Gdańsk	303S	303	680/124
M.Gdańsk	303S	303	680/125
M.Gdańsk	303S	303	680/126
M.Gdańsk	303S	303	680/2
M.Gdańsk	303S	303	680/27
M.Gdańsk	303S	303	680/30
M.Gdańsk	303S	303	680/32
M.Gdańsk	303S	303	680/33
M.Gdańsk	303S	303	680/40
M.Gdańsk	303S	303	680/42

M.Gdańsk	303S	303	680/44
M.Gdańsk	303S	303	680/46
M.Gdańsk	303S	303	680/47
M.Gdańsk	303S	303	680/55
M.Gdańsk	303S	303	680/58
M.Gdańsk	303S	303	680/6
M.Gdańsk	303S	303	680/61
M.Gdańsk	303S	303	680/87
M.Gdańsk	303S	303	680/88
M.Gdańsk	303S	303	680/89
M.Gdańsk	303S	303	680/90
M.Gdańsk	303S	303	680/91
M.Gdańsk	303S	303	680/92
M.Gdańsk	303S	303	680/95
M.Gdańsk	303S	303	680/98
M.Gdańsk	303S	303	681/12
M.Gdańsk	303S	303	681/13
M.Gdańsk	303S	303	681/14
M.Gdańsk	303S	303	681/2
M.Gdańsk	303S	303	681/5
M.Gdańsk	303S	303	681/6
M.Gdańsk	303S	303	682
M.Gdańsk	303S	303	683
M.Gdańsk	303S	303	684/15
M.Gdańsk	303S	303	684/17
M.Gdańsk	303S	303	684/18
M.Gdańsk	303S	303	684/19
M.Gdańsk	303S	303	684/20
M.Gdańsk	303S	303	684/21
M.Gdańsk	303S	303	684/3
M.Gdańsk	303S	303	684/4
M.Gdańsk	303S	303	684/7
M.Gdańsk	303S	303	684/9
M.Gdańsk	303S	303	685/2
M.Gdańsk	303S	303	686/10
M.Gdańsk	303S	303	686/12
M.Gdańsk	303S	303	686/14
M.Gdańsk	303S	303	686/3
M.Gdańsk	303S	303	686/4
M.Gdańsk	303S	303	686/9
M.Gdańsk	303S	303	687/1
M.Gdańsk	303S	303	687/3
M.Gdańsk	303S	303	687/6
M.Gdańsk	303S	303	688/10
M.Gdańsk	303S	303	688/22
M.Gdańsk	303S	303	688/25
M.Gdańsk	303S	303	688/29
M.Gdańsk	303S	303	688/31
M.Gdańsk	303S	303	688/32
M.Gdańsk	303S	303	688/5
M.Gdańsk	303S	303	688/8
M.Gdańsk	303S	303	695/2
M.Gdańsk	303S	303	697/21
M.Gdańsk	303S	303	697/24

M.Gdańsk	303S	303	703/24
M.Gdańsk	303S	303	714/9
M.Gdańsk	303S	303	721/1
M.Gdańsk	303S	303	722/1
M.Gdańsk	303S	303	722/4
M.Gdańsk	303S	303	722/6
M.Gdańsk	303S	303	722/7
M.Gdańsk	303S	303	722/8
M.Gdańsk	303S	303	722/9
M.Gdańsk	303S	303	723/10
M.Gdańsk	303S	303	723/11
M.Gdańsk	303S	303	723/24
M.Gdańsk	303S	303	723/25
M.Gdańsk	303S	303	723/26
M.Gdańsk	303S	303	723/27
M.Gdańsk	303S	303	723/28
M.Gdańsk	303S	303	723/29
M.Gdańsk	303S	303	723/30
M.Gdańsk	303S	303	723/4
M.Gdańsk	303S	303	724/82
M.Gdańsk	303S	303	724/83
M.Gdańsk	303S	303	724/84
M.Gdańsk	303S	303	743/35
M.Gdańsk	303S	303	743/36
M.Gdańsk	303S	303	747/10
M.Gdańsk	303S	303	747/11
M.Gdańsk	303S	303	747/12
M.Gdańsk	303S	303	747/16
M.Gdańsk	303S	303	747/17
M.Gdańsk	303S	303	747/18
M.Gdańsk	303S	303	747/2
M.Gdańsk	303S	303	747/24
M.Gdańsk	303S	303	747/25
M.Gdańsk	303S	303	747/3
M.Gdańsk	303S	303	747/5
M.Gdańsk	303S	303	747/6
M.Gdańsk	303S	303	747/7
M.Gdańsk	303S	303	747/9
M.Gdańsk	303S	303	748/1
M.Gdańsk	303S	303	748/12
M.Gdańsk	303S	303	748/13
M.Gdańsk	303S	303	748/14
M.Gdańsk	303S	303	748/15
M.Gdańsk	303S	303	748/16
M.Gdańsk	303S	303	748/17
M.Gdańsk	303S	303	748/18
M.Gdańsk	303S	303	748/19
M.Gdańsk	303S	303	748/23
M.Gdańsk	303S	303	748/24
M.Gdańsk	303S	303	748/25
M.Gdańsk	303S	303	748/26
M.Gdańsk	303S	303	748/27
M.Gdańsk	303S	303	748/3
M.Gdańsk	303S	303	748/31

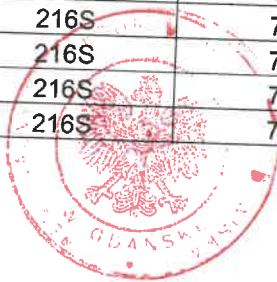
M.Gdańsk	303S	303	748/32
M.Gdańsk	303S	303	748/33
M.Gdańsk	303S	303	748/34
M.Gdańsk	303S	303	748/35
M.Gdańsk	303S	303	748/4
M.Gdańsk	303S	303	749/3
M.Gdańsk	303S	303	749/4
M.Gdańsk	303S	303	750/3
M.Gdańsk	303S	303	750/5
M.Gdańsk	303S	303	750/9
M.Gdańsk	303S	303	751/11
M.Gdańsk	303S	303	751/15
M.Gdańsk	303S	303	751/9
M.Gdańsk	303S	303	757/18
M.Gdańsk	303S	303	757/19
M.Gdańsk	303S	303	757/24
M.Gdańsk	303S	303	757/25
M.Gdańsk	303S	303	757/26
M.Gdańsk	303S	303	757/27
M.Gdańsk	303S	303	757/31
M.Gdańsk	303S	303	757/34
M.Gdańsk	303S	303	760/3
M.Gdańsk	303S	303	760/5
M.Gdańsk	303S	303	776/12
M.Gdańsk	303S	303	776/13
M.Gdańsk	303S	303	776/14
M.Gdańsk	303S	303	776/15
M.Gdańsk	303S	303	776/16
M.Gdańsk	303S	303	777/3
M.Gdańsk	303S	303	777/4
M.Gdańsk	303S	303	787/3
M.Gdańsk	303S	303	787/5
M.Gdańsk	303S	303	787/6
M.Gdańsk	303S	303	787/7
M.Gdańsk	303S	303	787/8
M.Gdańsk	303S	303	789/2
M.Gdańsk	303S	303	903/2
M.Gdańsk	303S	303	904/1
M.Gdańsk	303S	303	904/2
M.Gdańsk	303S	303	905/1
M.Gdańsk	303S	303	905/3
M.Gdańsk	303S	303	905/4
M.Gdańsk	303S	303	906/1
M.Gdańsk	303S	303	906/10
M.Gdańsk	303S	303	906/11
M.Gdańsk	303S	303	906/12
M.Gdańsk	303S	303	906/13
M.Gdańsk	303S	303	906/6
M.Gdańsk	303S	303	906/7
M.Gdańsk	303S	303	906/8
M.Gdańsk	303S	303	906/9
M.Gdańsk	303S	303	909/10
M.Gdańsk	303S	303	909/11
M.Gdańsk	303S	303	909/12



M.Gdańsk	303S	303	909/13
M.Gdańsk	303S	303	909/14
M.Gdańsk	303S	303	909/2
M.Gdańsk	303S	303	909/3
M.Gdańsk	303S	303	909/4
M.Gdańsk	303S	303	909/5
M.Gdańsk	303S	303	909/6
M.Gdańsk	303S	303	909/7
M.Gdańsk	303S	303	909/8
M.Gdańsk	303S	303	909/9
M.Gdańsk	303S	303	910/10
M.Gdańsk	303S	303	910/11
M.Gdańsk	303S	303	910/15
M.Gdańsk	303S	303	910/19
M.Gdańsk	303S	303	910/21
M.Gdańsk	303S	303	910/22
M.Gdańsk	303S	303	910/23
M.Gdańsk	303S	303	910/26
M.Gdańsk	303S	303	910/27
M.Gdańsk	303S	303	910/4
M.Gdańsk	303S	303	910/9
M.Gdańsk	303S	303	912/3
M.Gdańsk	303S	303	912/4
M.Gdańsk	303S	303	912/9
M.Gdańsk	303S	303	913/1
M.Gdańsk	303S	303	913/4
M.Gdańsk	303S	303	913/5
M.Gdańsk	303S	303	913/7
M.Gdańsk	303S	303	913/8
M.Gdańsk	303S	303	917/1
M.Gdańsk	303S	303	917/10
M.Gdańsk	303S	303	917/11
M.Gdańsk	303S	303	917/12
M.Gdańsk	303S	303	917/13
M.Gdańsk	303S	303	917/18
M.Gdańsk	303S	303	917/19
M.Gdańsk	303S	303	917/2
M.Gdańsk	303S	303	917/3
M.Gdańsk	303S	303	917/4
M.Gdańsk	303S	303	917/5
M.Gdańsk	303S	303	917/6
M.Gdańsk	303S	303	917/7
M.Gdańsk	303S	303	917/8
M.Gdańsk	303S	303	917/9
M.Gdańsk	303S	303	919/1
M.Gdańsk	303S	303	929/4
M.Gdańsk	303S	303	963/5
M.Gdańsk	303S	303	963/6
M.Gdańsk	303S	303	967/1
M.Gdańsk	303S	303	967/2
M.Gdańsk	303S	303	974
M.Gdańsk	303S	303	975
M.Gdańsk	303S	303	976
M.Gdańsk	216S	716	1/2



M.Gdańsk	216S	716	1/9
M.Gdańsk	216S	716	29/2
M.Gdańsk	216S	716	29/3
M.Gdańsk	216S	716	33/2
M.Gdańsk	216S	716	33/3



Regionalny Dyrektor  
Ochrony Środowiska  
w Gdańsku  
*Anna Tchórzewska*