



MARSZAŁEK
WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

ODDZIAŁ GDAŃSK
WPŁYNĘŁO

5185

2014-04-29

Gdańsk, dnia 24.04.2014

DECYZJA

DROŚ-SW.7322.7.2014/MM
za dowodem doręczenia

Na podstawie art. 140 ust. 2 pkt 1, art. 122 ust. 1 pkt 3, art. 127, art. 128, art. 131 ustawy z dnia 18 lipca 2001r. *Prawo wodne* (Dz. U. z 2012r. poz. 145 ze zm.), ustawy z dnia 10 kwietnia 2003r. *o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych* (Dz. U. z 2013r. poz. 687 ze zm.) oraz art. 104, art. 107 i art. 108 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. *Kodeks postępowania administracyjnego* (Dz. U. z 2013r. poz. 267), po rozpatrzeniu wniosku Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Gdańsku, ul. Subisława 5, 80 – 354 Gdańsk, opracowań:

- Operat wodnoprawny na wykonanie urządzeń wodnych, odprowadzenie ścieków do odbiorników, budowę obiektów mostowych i przepustów, przebudowę cieków i rowów oraz przejść pod ciekami „Projekt budowy drogi ekspresowej S7 na odcinku Koszwały – Kazimierzowi” Zadanie 1: Koszwały – Nowy Dwór Gdański część 1/2,
 - Operat wodnoprawny na wykonanie urządzeń wodnych, odprowadzenie ścieków do odbiorników, budowę obiektów mostowych i przepustów, przebudowę cieków i rowów oraz przejść pod ciekami „Projekt budowy drogi ekspresowej S7 na odcinku Koszwały – Kazimierzowi” Zadanie 1: Koszwały – Nowy Dwór Gdański część 2/2,
- wykonanych przez Transprojekt Gdański Sp. z o. o., ul. Partyzantów 72A, 80 – 254 Gdańsk, w marcu 2014 roku

orzekam:

- I. Udzielić Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Gdańsku, ul. Subisława 5, 80 – 354 Gdańsk, pozwolenia wodnoprawnego na wykonanie urządzeń wodnych w ramach planowanej inwestycji pn: „**Budowa drogi ekspresowej S7 na odcinku Koszwały – Kazimierzowo Zadanie 1 Koszwały – Nowy Dwór Gdański**” zlokalizowanej na terenie Gminy Cedry Wielkie, Gminy Stegna, Gminy Ostaszewo oraz Gminy i Miasta Nowy Dwór Gdański (odcinek drogi S7 od km 17+482,61 do km 37+979,25) poprzez:

1. Budowę:

- a) odcinków urządzeń melioracji wodnych podstawowych (kanałów) oraz urządzeń melioracji wodnych szczegółowych (rowów) według poniższego zestawienia:

Tabela nr 1. Parametry i lokalizacja projektowanych urządzeń wodnych.

Lp.	Rodzaj i nazwa urządzenia	Długość [m]	Szer. dna [m]	od	do	lokalizacja względem km S7		strona S7
lewy brzeg rzeki Wisły (od strony Koszwał)								
1	Kanał "A" Cedry	100.10	1,0	0+088.87	0+188.97	21+240	21+315	P
2	Rów R-12B1	1393.32	0.6	0+000.00	1+393.32	18+200	19+625	P
3	Rów R-B-23	304.30	0.6	0+000.00	0+304.30	19+000	19+300	L
4	Rów R-B-22	120.82	0.6	0+000.00	0+120.82	19+300	19+425	L
5	Rów R-B-41-3	342.25	0.6	0+000.00	0+342.25	19+800	20+110	P
6	Rów C-7.1	210.81	0.6	0+000.00	0+210.81	22+195	22+400	P
7	Rów C-7.2	351.22	0.6	0+000.00	0+351.22	22+465	22+817	P
8	Rów C-7.3	105.49	0.6	0+000.00	0+105.49	22+824	22+930	P
9	Rów RD-2	79.27	0.6	0+000.00	0+079.27	17+213	17+275	P
10	Rów RD-4	706.42	0.6	0+000.00	0+706.42	17+340	18+000	P
	zastawka na rowie RD-4	-	DN 0.8	0+677.00	-	17+994	-	P

Lp.	Rodzaj i nazwa urządzenia	Długość [m]	Szer. dna [m]	od	do	lokalizacja względem km S7		strona S7
11	Rów RD-5	158.01	0.6	0+133.58	0+291.59	18+100	18+200	P
12	Rów RD-5a	332.43	0.6	0+000.00	0+332.43	19+960	20+220	P
13	Rów RD-5b	458.23	0.6	0+000.00	0+458.23	20+220	20+670	P
14	Rów RD-6	147.34	0.6	0+000.00	0+147.34	20+190	20+325	P
15	Rów RD-8	256.55	0.6	0+000.00	0+256.55	21+250	21+405	L
16	Rów RD-9	324.14	0.6	0+000.00	0+324.14	21+280	21+425	P
17	Rów RD-10	53.96	0.6	0+000.00	0+053.96	21+443	21+465	P
18	Rów RD-11	69.87	0.6	0+000.00	0+069.87	21+450	21+465	P
19	Rów melioracyjno-drogowy RD-12	260.73	0.6	0+242.50	0+503.23	21+560	21+790	L
20	Rów RD-12 cd.	204.85	0.6	0+000.00	0+204.85	21+350	21+560	L
21	Rów RD-13	71.04	0.6	0+000.00	0+071.04	21+250	21+280	P
22	Rów RD-14	57.76	0.6	0+000.00	0+057.76	21+140	21+165	P
23	Rów RD-15	82.72	0.6	0+000.00	0+082.72	21+445	21+471	L
24	Rów RD-17	87.34	0.6	0+000.00	0+087.34	22+980	23+065	L
25	Rów melioracyjno-drogowy RD-18	190.00	0.6	2+596.23	2+786.23	23+888	24+075	L
26	Rów RD-19.1	139.13	0.6	0+000.00	0+139.13	21+770	21+910	P
27	Rów RD-19.2	113.33	0.6	0+000.00	0+113.33	21+915	22+015	P
28	Rów RD-20	36.47	0.6	0+000.00	0+036.47	22+995	23+015	P
29	Rów RD-21	263.59	0.6	0+000.00	0+263.59	20+320	20+461	P
30	Rów RD-22	187.00	0.6	0+000.00	0+187.00	20+590	20+740	P
31	Rów RD-23	61.15	0.6	0+000.00	0+061.15	21+115	21+138	P
32	Rów RD-24	65.71	0.6	0+000.00	0+065.71	21+277	21+297	P
33	Rów RD-25	60.03	0.6	0+000.00	0+060.03	21+605	21+645	P
34	Rów RD-26	133.83	0.6	0+000.00	0+133.83	21+185	21+241	P
prawy brzeg rzeki Wisły (od strony Nowego Dworu Gdańskiego)								
35	Kanał WZ	186.25	5,0	0+000.00	0+186.25	33+310	33+500	P
36	Rów RC-51	835.19	0.8	0+000.00	0+835.19	29+095	29+905	P
37	Rów RA-29	361.17	0.6	0+000.00	0+361.17	27+010	27+370	P
38	Rów RA-10-1	256.84	0.8	0+000.00	0+256.84	27+530	27+780	P
39	RA-10-1	425.05	0.8	0+350.25	0+775.30	27+780	28+215	P
40	R-P-109	2068.55	0.6	0+015.00	2+083.55	30+220	32+290	P
41	Rów melioracyjno-drogowy R-F1	418.00	0.6	0+000.00	0+418.00	34+200	-	P
42	Rów melioracyjno-drogowy R-F1_1	435.02	0.6	0+000.00	0+435.02	34+200	-	P
43	Rów R-E6	69.37	0.6	0+000.00	0+069.37	34+590	34+655	P
44	Rów melioracyjno-drogowy RA-14	120.00	0.6	0+080.00	0+189.00	35+465	35+580	L
45	Rów melioracyjno-drogowy RA-10-2	254.00	0.6	0+287.00	0+541.00	35+154	35+380	L
46	Rów melioracyjno-drogowy R-E15	163.00	0.6	1+541.60	1+697.60	35+295	35+450	P
47	Rów melioracyjno-drogowy R-E17	28.00	0.6	1+942.60	1+970.60	35+680	35+700	P
48	Rów melioracyjno-drogowy RC-50	466.00	0.8	2+230.60	2+696.60	35+940	36+410	P
49	Rów melioracyjno-drogowy RM-37	430.83	0.6	3+143.60	3+574.43	36+855	37+290	P
50	Rów melioracyjno-drogowy RM-38	99.17	0.6	3+574.43	3+673.60	37+290	37+395	P

Tabela nr 2. Współrzędne geograficzne w/w projektowanych urządzeń wodnych.

Lp.	Rodzaj i nazwa urządzenia	Początek		Koniec	
lewy brzeg rzeki Wisły (od strony Koszwał)					
1	Kanał "A" Cedry	B=54° 16' 23.44"N	L=18° 52' 34.07"E	B=54° 16' 21.41"N	L=18° 52' 36.96"E
2	Rów R-12B1	B=54° 17' 13.05" N	L=18° 50' 11.91" E	B=54° 16' 52.18" N	L=18° 51' 19.10" E
3	Rów R-B-23	B=54° 17' 07.02" N	L=18° 50' 54.38" E	B=54° 17' 02.08" N	L=18° 51' 08.85" E
4	Rów R-B-22	B=54° 17' 01.92" N	L=18° 51' 09.26" E	B=54° 16' 59.75" N	L=18° 51' 14.71" E

Lp.	Rodzaj i nazwa urządzenia	Początek		Koniec	
5	Rów R-B-41-3	B=54° 16' 49.32" N	L=18° 51' 27.51" E	B=54° 16' 40.10" N	L=18° 51' 37.22" E
6	Rów C-7.1	B=54° 16' 06.60" N	L=18° 53' 18.30" E	B=54° 16' 03.56" N	L=18° 53' 28.18" E
7	Rów C-7.2	B=54° 16' 02.48" N	L=18° 53' 31.53" E	B=54° 15' 57.21" N	L=18° 53' 48.62" E
8	Rów C-7.3	B=54° 15' 57.08" N	L=18° 53' 49.03" E	B=54° 15' 55.47" N	L=18° 53' 54.13" E
9	Rów RD-2	B=54° 17' 33.72" N	L=18° 49' 26.74" E	B=54° 17' 32.30" N	L=18° 49' 29.06" E
10	Rów RD-4	B=54° 17' 29.43" N	L=18° 49' 29.94" E	B=54° 17' 17.37" N	L=18° 50' 01.37" E
	zastawka na rowie RD-4	B=54° 17' 17.55" N	L=18° 50' 00.80" E	-	-
11	Rów RD-5	B=54° 17' 16.71" N	L=18° 50' 06.76" E	B=54° 17' 13.05" N	L=18° 50' 11.91" E
12	Rów RD-5a	B=54° 16' 46.13" N	L=18° 51' 34.40" E	B=54° 16' 36.90" N	L=18° 51' 40.21" E
13	Rów RD-5b	B=54° 16' 37.47" N	L=18° 51' 41.64" E	B=54° 16' 29.60" N	L=18° 52' 02.58" E
14	Rów RD-6	B=54° 16' 37.28" N	L=18° 51' 39.70" E	B=54° 16' 33.67" N	L=18° 51' 44.64" E
15	Rów RD-8	B=54° 16' 25.09" N	L=18° 52' 36.11" E	B=54° 16' 26.89" N	L=18° 52' 48.82" E
16	Rów RD-9	B=54° 16' 10.68" N	L=18° 52' 21.30" E	B=54° 16' 14.02" N	L=18° 52' 34.92" E
17	Rów RD-10	B=54° 16' 12.80" N	L=18° 52' 35.02" E	B=54° 16' 13.57" N	L=18° 52' 37.37" E
18	Rów RD-11	B=54° 16' 09.94" N	L=18° 52' 32.51" E	B=54° 16' 11.30" N	L=18° 52' 34.92" E
19	Rów melioracyjno-Drogowy RD-12	B=54° 16' 21.32" N	L=18° 52' 52.23" E	B=54° 16' 16.46" N	L=18° 53' 01.70" E
20	Rów RD-12 cd.	B=54° 16' 25.29" N	L=18° 52' 43.38" E	B=54° 16' 21.32" N	L=18° 52' 52.23" E
21	Rów RD-13	B=54° 16' 03.23" N	L=18° 52' 10.20" E	B=54° 16' 04.51" N	L=18° 52' 13.43" E
22	Rów RD-14	B=54° 16' 00.07" N	L=18° 51' 59.02" E	B=54° 16' 01.10" N	L=18° 52' 01.69" E
23	Rów RD-15	B=54° 16' 28.54" N	L=18° 52' 54.72" E	B=54° 16' 30.77" N	L=18° 52' 56.00" E
24	Rów RD-17	B=54° 15' 58.39" N	L=18° 53' 59.87" E	B=54° 15' 57.09" N	L=18° 54' 04.15" E
25	Rów melioracyjno-drogowy RD-18	B=54° 15' 45.54" N	L=18° 54' 44.66" E	B=54° 15' 43.53" N	L=18° 54' 54.20" E
26	Rów RD-19.1	B=54° 16' 12.96" N	L=18° 52' 57.48" E	B=54° 16' 11.03" N	L=18° 53' 04.25" E
27	Rów RD-19.2	B=54° 16' 10.90" N	L=18° 53' 04.68" E	B=54° 16' 08.85" N	L=18° 53' 09.14" E
28	Rów RD-20	B=54° 15' 54.85" N	L=18° 53' 57.67" E	B=54° 15' 53.81" N	L=18° 53' 57.66" E
29	Rów RD-21	B=54° 16' 29.87" N	L=18° 51' 43.29" E	B=54° 16' 31.88" N	L=18° 51' 51.27" E
30	Rów RD-22	B=54° 16' 29.87" N	L=18° 51' 57.85" E	B=54° 16' 26.39" N	L=18° 52' 03.88" E
31	Rów RD-23	B=54° 15' 57.35" N	L=18° 51' 54.28" E	B=54° 15' 57.83" N	L=18° 51' 56.07" E
32	Rów RD-24	B=54° 16' 06.78" N	L=18° 52' 16.24" E	B=54° 16' 07.25" N	L=18° 52' 18.07" E
33	Rów RD-25	B=54° 16' 12.62" N	L=18° 52' 46.25" E	B=54° 16' 13.08" N	L=18° 52' 49.30" E
34	Rów RD-26	B=54° 16' 02.29" N	L=18° 52' 04.78" E	B=54° 16' 04.55" N	L=18° 52' 11.03" E
prawy brzeg rzeki Wisły (od strony Nowego Dworu Gdańskiego)					
35	Kanał WZ	B=54° 13' 53.07" N	L=19° 02' 41.80" E	B=54° 13' 49.42" N	L=19° 02' 49.69" E
36	Rów RC-51	B=54° 14' 55.19" N	L=18° 59' 16.30" E	B=54° 14' 39.61" N	L=18° 59' 52.40" E
37	Rów RA-29	B=54° 15' 17.17" N	L=18° 57' 30.34" E	B=54° 15' 13.06" N	L=18° 57' 48.75" E
38	Rów RA-10-1	B=54° 15' 14.52" N	L=18° 57' 58.12" E	B=54° 15' 12.36" N	L=18° 58' 11.76" E
39	RA-10-1	B=54° 15' 12.36" N	L=18° 58' 11.76" E	B=54° 15' 08.37" N	L=18° 58' 34.20" E
40	R-P-109	B=54° 14' 34.85" N	L=19° 00' 07.99" E	B=54° 14' 09.45" N	L=19° 01' 54.03" E
41	Rów melioracyjno-drogowy R-F1	B=54° 13' 19.71" N	L=19° 03' 09.30" E	B=54° 13' 32.12" N	L=19° 03' 16.16" E
42	Rów melioracyjno-drogowy R-F1_1	B=54° 13' 19.88" N	L=19° 03' 08.75" E	B=54° 13' 32.90" N	L=19° 03' 16.30" E
43	Rów R-E6	B=54° 13' 27.59" N	L=19° 03' 38.13" E	B=54° 13' 26.57" N	L=19° 03' 41.21" E
44	Rów melioracyjno-drogowy RA-14	B=54° 13' 16.62" N	L=19° 04' 29.95" E	B=54° 13' 18.07" N	L=19° 04' 24.48" E
45	Rów melioracyjno-drogowy RA-10-2	B=54° 13' 19.55" N	L=19° 04' 19.85" E	B=54° 13' 26.12" N	L=19° 04' 12.40" E
46	Rów melioracyjno-drogowy R-E15	B=54° 13' 15.17" N	L=19° 04' 11.39" E	B=54° 13' 12.99" N	L=19° 04' 18.97" E

Lp.	Rodzaj i nazwa urządzenia	Początek		Koniec	
47	Rów melioracyjno-drogowy R-E17	B=54° 13' 10.33" N	L=19° 04' 30.97" E	B=54° 13' 10.49" N	L=19° 04' 32.30" E
48	Rów melioracyjno-drogowy RC-50	B=54° 13' 09.04" N	L=19° 04' 46.13" E	B=54° 13' 03.39" N	L=19° 05' 09.97" E
49	Rów melioracyjno-drogowy RM-37	B=54° 12' 57.96" N	L=19° 05' 32.84" E	B=54° 12' 52.29" N	L=19° 05' 54.33" E
50	Rów melioracyjno-drogowy RM-38	B=54° 12' 52.29" N	L=19° 05' 54.33" E	B=54° 12' 50.47" N	L=19° 05' 58.86" E

b) przepustów melioracyjnych pod drogą ekspresową S7, na węzłach drogowych, drogach lokalnych, dojazdowych oraz pod przejściami dla zwierząt wraz z ich umocnieniami według poniższego zestawienia:

Tabela nr 3. Parametry projektowanych przepustów.

Lp.	nazwa przepustu	przepust pod kanałem/rowem	kąt [°]	średnica [mm]	rzędna wlotu [m npm]	rzędna wylotu [m npm]	spadek [%]	długość w osi [m]
lewy brzeg rzeki Wisły (od strony Koszwał)								
1	PS-01-02	kanał B1 (polder 13)	90	1200	-1.58	-1.74	0.2	73.5
2	PS-01-03	kanał B (polder 17)	84.7	2040x1530	-2.55	-2.65	0.2	50.0
3	PS-01-04	istn. rów R-B-15-5	90	1200	-1.99	-2.18	0.4	49.5
4	PS-01-04/1	istn. rów R-B-10	85.1	1200	-2.14	-2.24	0.2	42.5
5	PS-01-05	kanał A (polder 17)	90	2040x1530	-2.85	-3.04	0.3	60.5
6	PS-01-07	kanał C (polder 16)	62.2	2040x1530	-2.06	-2.25	0.2	81.0
7	PS-01-08	istn. rów R-E-4-1	90	2040x1530	-2	-2.1	0.2	44.5
8	PS-01-09	istn. rów R-A-23	66	1200	-0.33	-0.51	0.3	64.0
9	PS-01-10	istn. rów	84.1	1200	0.56	0.48	0.1	62.0
10	U-01-01 ujęcie wody z zastawką na wlocie	proj. rów RD-4	-	500	-0.85	-1.32	2.8	17.0
11	PD-01-001	Kanał A (polder 7)	80.3	2040x1530	-2.2	-2.28	0.5	15.0
12	PD-01-001A	proj. rów RD-2	90	800	-1.42	-1.44	0.1	14.0
13	PD-01-001B	istn. rów R-A-39a	49.4	800	-1.38	-1.44	0.3	19.0
14	PD-01-001C	istn. rów R-A-39a	90	800	-1.55	-1.67	0.6	20.5
15	PD-01-002	proj. rów RD-4	90	800	-1.39	-1.42	0.2	14.5
16	PD-01-003	Kanał B1 (polder 13)	90	800	-1.53	-1.57	0.2	21.5
17	PD-01-004	istn. rów R-B-15-5	90	800	-1.50	-1.55	0.2	22.50
18	PD-01-005	kanał B (polder 17)	84.6	2040x1530	-2.66	-2.71	0.2	29.0
19	PD-01-006	kanał B (polder 17)	84.5	2040x1530	-2.47	-2.53	0.2	28.5
20	PD-01-007	istn. rów R-B-15-5	90	1200	-2.21	-2.28	0.4	19.0
21	PD-01-007A	istn. rów R-B-15-5	90	800	-1.91	-1.96	0.4	14.0
22	PD-01-008	proj. rów RD-6	90	800	-1.42	-1.44	0.1	19.5
23	PD-01-009	proj. rów R-12B1	51.1	800	-1.61	-1.62	0.1	14.5
24	PD-01-011	istn. rów R-B-10	90	800	-1.2	-1.45	1.3	19.0
25	PD-01-012	istn. rów R-B-10	90	800	-1.5	-1.56	0.3	19.0
26	PD-01-013A	kanał A (polder 17)	90	2x1200	-2.76	-2.81	0.3	19.0
27	PD-01-013B	kanał A (polder 17)	90	2x1200	-2.7	-2.75	0.2	26.5
28	PD-01-014	kanał A (polder 17)	61.8	2040x1530	-3.05	-3.09	0.2	21.5
29	PD-01-015	proj. rów R-9	90	800	-1.69	-1.71	0.1	20.0
30	PD-01-016	istn. rów R-A-14	90	800	-1.84	-1.9	0.3	18.5
31	PD-01-017	proj. rów RD-23	90	800	-1.2	-1.26	0.3	18.5
32	PD-01-018	kanał A (polder 17)	55.2	2040x1530	-2.18	-2.22	0.2	25.0
33	PD-01-019	kanał A (polder 17)	47.8	2040x1530	-2.12	-2.16	0.1	27.5
34	PD-01-020	proj. rów R-12 cd.	90	1200	-2.08	-2.12	0.1	29.5
35	PD-01-024	kanał C (polder 16)	62.3	2040x1530	-1.99	-2.05	0.2	25.0
36	PD-01-025	istn. rów R-E-4-1	90	1200	-1.82	-1.9	0.3	23.0
37	PD-01-026	istn. rów R-E-4-1	90	1000	-2.13	-2.16	0.2	16.5
38	PD-01-027	istn. rów R-B-10	85.1	800	-2.08	-2.11	0.2	14.5
39	PD-01-028	istn. rów R-B-10	85.1	1000	-2.27	-2.31	0.2	19.0
40	PD-01-033	proj. rów RD-26	90	800	-1.9	-1.96	0.4	17.0
41	PD-01-036	istn. rów	90	800	0.27	0.23	0.3	13.60

Lp.	nazwa przepustu	przepust pod kanałem/rowem	kąt [°]	średnica [mm]	rzędna wlotu [m npm]	rzędna wylotu [m npm]	spadek [%]	długość w osi [m]
42	PD-01-037	istn. rów R-A-23	78.5	1200	-0.51	-0.53	0.1	16.0
43	PD-01-038	proj. rów R-12 cd.	90	1200	-1.93	-1.97	0.1	37.5
44	PD-01-039	proj. rów R-12 cd.	90	800	-1.8	-1.92	0.7	16.0
45	PD-01-040 z zastawką na wylocie	istn. rów	90	800	-1.3	-1.32	0.1	14.5
prawy brzeg rzeki Wisły (od strony Nowego Dworu Gdańskiego)								
46	PS-02-01	istn. rów RA-3	90	1500	-2.44	-2.46	0.1	48.5
47	PS-02-01/1	istn. rów RC-47	70.4	1500	-2.35	-2.4	0.1	62.0
48	PS-02-02	istn. rów RC-16	90	1200	-2.94	-3.03	0.2	49.0
49	PS-02-03	istn. rów R-C	90	1200	-3.50	-3.55	0.1	48.5
50	PS-02-04	istn. rów R-A	90	1200	-2.51	-2.61	0.2	50.0
51	PS-02-05	istn. rów RH	90	1500	-2.91	-3.03	0.3	47.5
52	PS-02-05/1	istn. rów R-A15	90	1200	-2.63	-2.71	0.2	45.5
53	PS-02-06	istn. rów R-C	90	1200	-2.53	-2.82	0.5	56.5
54	PD-02-001	istn. rów RA-3	90	1000	-2.42	-2.43	0.1	14.0
55	PD-02-001A	istn. rów RC-47	68.2	800	-2.32	-2.34	0.1	19.0
56	PD-02-002	istn. rów RA-3	90	1000	-2.47	-2.48	0.1	15.5
57	PD-02-003	proj. rów RC-51	-	800	-2.55	-2.56	0.1	22.0
58	PD-02-004	proj. rów RC-51	47.82	800	-2.6	-2.61	0.1	20.0
59	PD-02-005	istn. rów RC-16	90	1000	-2.88	-2.92	0.2	19.5
60	PD-02-005A	istn. rów R-8	90	800	-2.54	-2.64	0.5	19.5
61	PD-02-006	istn. rów R-C	90	1200	-3.47	-3.49	0.1	20.5
62	PD-02-006A	istn. rów R-233	90	800	-2.72	-2.82	0.5	21.0
63	PD-02-007	istn. rów R-A	90	1000	-2.46	-2.5	0.2	18.0
64	PD-02-007A	istn. rów R-228/2	90	800	-2.6	-2.7	0.5	20.5
65	PD-02-008	istn. rów RH	90	1000	-2.84	-2.89	0.3	19.5
66	PD-02-009	istn. rów RH	90	1000	-3.03	-3.1	0.3	23.5
67	PD-02-010	istn. rów R-F	90	1200	-3.0	-3.06	0.4	14.5
68	PD-02-011	proj. rów R-F1	90	800	-2.88	-3.02	0.9	15.0
69	PD-02-012	proj. rów R-F1 1	79	800	-3.18	-3.19	0.1	16.5
70	PD-02-013	istn. rów R-E13	90	800	-2.5	-2.54	0.2	17.5
71	PD-02-014	istn. rów R-E	77.6	800	-2.63	-2.7	0.4	16.0
72	PD-02-016	istn. rów R-E15	90	1000	-2.39	-2.45	0.3	22.5
73	PD-02-016C	istn. rów R-A15	87.7	800	-2.6	-2.63	0.2	14.0
74	PD-02-016D	istn. rów R-A15	90	1000	-2.73	-2.75	0.1	13.5
75	PD-02-017	proj. rów R-E17	90	800	-2.2	-2.27	0.5	15.5
76	PD-02-018	istn. rów R-C	90	800	-2.44	-2.51	0.5	14.0
77	PD-02-019	istn. rów R-C	90	1000	-2.87	-2.98	0.4	27.0
78	PD-02-024	istn. rów R-M39	73.6	800	-1.7	-1.76	0.4	14.0

Tabela nr 4. Współrzędne geograficzne projektowanych przepustów melioracyjnych.

Lp.	Przepust	Droga	N wlot	E wlot	N wylot	E wylot
lewy brzeg rzeki Wisły (od strony Koszwał)						
1	PS-01-02	S7	54° 17' 16.72"	18° 50' 06.77"	54° 17' 18.85"	18° 50' 08.57"
2	PS-01-03	S7	54° 16' 53.48"	18° 51' 21.08"	54° 16' 54.71"	18° 51' 22.88"
3	PS-01-04	S7	54° 16' 42.44"	18° 51' 48.01"	54° 16' 43.75"	18° 51' 49.58"
4	PS-01-04/1	S7	54° 16' 34.64"	18° 52' 07.48"	54° 16' 35.83"	18° 52' 08.65"
5	PS-01-05	S7	54° 16' 23.44"	18° 52' 34.07"	54° 16' 25.04"	18° 52' 35.99"
6	PS-01-07	S7	54° 16' 08.17"	18° 53' 18.18"	54° 16' 10.79"	18° 53' 18.19"
7	PS-01-08	S7	54° 15' 41.88"	18° 54' 48.95"	54° 15' 43.23"	18° 54' 49.79"
8	PS-01-09	S7	54° 15' 33.62"	18° 55' 46.71"	54° 15' 35.63"	18° 55' 45.88"
9	PS-01-10	S7	54° 15' 30.97"	18° 56' 06.17"	54° 15' 32.96"	18° 56' 06.63"
10	U-01-01 ujęcie wody z zastawką na wlocie	wał K. Piaskowego	54° 17' 17.24"	18° 50' 02.29"	54° 17' 17.36"	18° 50' 01.38"
11	PD-01-001	P-101	54° 17' 35.38"	18° 49' 28.93"	54° 17' 35.86"	18° 49' 28.94"
12	PD-01-001A	DS-1	54° 17' 32.17"	18° 49' 27.96"	54° 17' 32.26"	18° 49' 28.72"
13	PD-01-001B	P-101	54° 17' 30.76"	18° 49' 39.79"	54° 17' 30.66"	18° 49' 38.76"
14	PD-01-001C	DS-2	54° 17' 34.65"	18° 49' 30.07"	54° 17' 34.19"	18° 49' 30.89"
15	PD-01-002	P-1A	54° 17' 19.69"	18° 49' 54.17"	54° 17' 19.89"	18° 49' 53.45"

Lp.	Przepust	Droga	N wlot	E wlot	N wylot	E wylot
16	PD-01-003	P-1	54° 17' 15.95"	18° 50' 05.81"	54° 17' 16.50"	18° 50' 06.54"
17	PD-01-004	P-1	54° 16' 36.98"	18° 51' 40.40"	54° 16' 37.39"	18° 51' 41.43"
18	PD-01-005	P-23	54° 16' 54.78"	18° 51' 22.97"	54° 16' 55.49"	18° 51' 24.01"
19	PD-01-006	P-1	54° 16' 52.49"	18° 51' 19.65"	54° 16' 53.20"	18° 51' 20.67"
20	PD-01-007	P-23	54° 16' 43.94"	18° 51' 49.80"	54° 16' 44.44"	18° 51' 50.41"
21	PD-01-007A	P-105b	54° 16' 41.88"	18° 51' 47.22"	54° 16' 42.25"	18° 51' 47.67"
22	PD-01-008	P-2	54° 16' 33.73"	18° 51' 44.39"	54° 16' 34.00"	18° 51' 43.41"
23	PD-01-009	Zjazd z P-1 ul. Brzozowa	54° 16' 58.71"	18° 51' 02.78"	54° 16' 58.47"	18° 51' 03.46"
24	PD-01-011	P-3	54° 16' 25.42"	18° 51' 58.93"	54° 16' 26.03"	18° 51' 58.88"
25	PD-01-012	P-1	54° 16' 28.93"	18° 52' 01.96"	54° 16' 29.47"	18° 52' 02.45"
26	PD-01-013A	P-23	54° 16' 33.40"	18° 52' 30.27"	54° 16' 33.93"	18° 52' 29.75"
27	PD-01-013B	P-3	54° 16' 31.97"	18° 52' 31.45"	54° 16' 32.75"	18° 52' 30.83"
28	PD-01-014	P-105	54° 16' 25.16"	18° 52' 36.01"	54° 16' 25.85"	18° 52' 35.82"
29	PD-01-015	P-1	54° 16' 10.27"	18° 52' 20.37"	54° 16' 10.66"	18° 52' 21.25"
30	PD-01-016	P-4	54° 16' 07.24"	18° 52' 18.08"	54° 16' 06.74"	18° 52' 18.64"
31	PD-01-017	P-4	54° 15' 57.87"	18° 51' 53.70"	54° 15' 57.37"	18° 51' 54.26"
32	PD-01-018	P-4	54° 16' 12.97"	18° 52' 34.95"	54° 16' 13.78"	18° 52' 34.97"
33	PD-01-019	P-1	54° 16' 10.18"	18° 52' 34.85"	54° 16' 11.07"	18° 52' 34.88"
34	PD-01-020	WC-L04 (WC- L02)	54° 16' 24.30"	18° 52' 44.49"	54° 16' 25.10"	18° 52' 43.59"
35	PD-01-024	P-1	54° 16' 07.23"	18° 53' 18.17"	54° 16' 08.03"	18° 53' 18.18"
36	PD-01-025	P-1	54° 15' 40.94"	18° 54' 48.39"	54° 15' 41.64"	18° 54' 48.81"
37	PD-01-026	P-106	54° 15' 43.80"	18° 54' 50.14"	54° 15' 44.30"	18° 54' 50.45"
38	PD-01-027	P-105B	54° 16' 33.90"	18° 52' 06.75"	54° 16' 34.30"	18° 52' 07.15"
39	PD-01-028	P-23	54° 16' 36.08"	18° 52' 08.90"	54° 16' 36.62"	18° 52' 09.43"
40	PD-01-033	P-4	54° 16' 04.52"	18° 52' 11.07"	54° 16' 04.06"	18° 52' 11.59"
41	PD-01-036	DW-3	54° 15' 33.37"	18° 56' 06.74"	54° 15' 33.79"	18° 56' 06.82"
42	PD-01-037	P-106	54° 15' 36.50"	18° 55' 45.52"	54° 15' 36.93"	18° 55' 45.02"
43	PD-01-038	P-4	54° 16' 21.76"	18° 52' 50.80"	54° 16' 22.43"	18° 52' 49.07"
44	PD-01-039	P-106	54° 16' 21.32"	18° 52' 52.25"	54° 16' 21.54"	18° 52' 51.45"
45	PD-01-040 z zastawką na wylocie	P-102	54° 17' 16.91"	18° 50' 00.49"	54° 17' 17.32"	18° 50' 00.88"
prawy brzeg rzeki Wisły (od strony Nowego Dworu Gdańskiego)						
46	PS-02-01	S7	54° 15' 10.57"	18° 58' 36.10"	54° 15' 09.10"	18° 58' 35.15"
47	PS-02-01/1	S7	54° 14' 59.11"	18° 59' 13.98"	54° 14' 57.17"	18° 59' 13.09"
48	PS-02-02	S7	54° 14' 35.90"	19° 00' 15.04"	54° 14' 34.42"	19° 00' 14.03"
49	PS-02-03	S7	54° 14' 25.88"	19° 00' 57.50"	54° 14' 24.43"	19° 00' 56.49"
50	PS-02-04	S7	54° 14' 15.44"	19° 01' 41.97"	54° 14' 13.94"	19° 01' 40.93"
51	PS-02-05	S7	54° 13' 38.94"	19° 03' 19.57"	54° 13' 37.73"	19° 03' 17.97"
52	PS-02-05/1	S7	54° 13' 16.15"	19° 04' 29.56"	54° 13' 14.82"	19° 04' 28.47"
53	PS-02-06	S-7	54° 13' 08.55"	19° 04' 50.90"	54° 13' 10.24"	19° 04' 52.11"
54	PD-02-001	P-107	54° 15' 11.34"	18° 58' 36.62"	54° 15' 10.92"	18° 58' 36.34"
55	PD-02-001A	P-24	54° 14' 59.99"	18° 59' 14.39"	54° 14' 59.40"	18° 59' 14.12"
56	PD-02-002	P-108	54° 15' 08.85"	18° 58' 34.47"	54° 15' 08.37"	18° 58' 34.20"
57	PD-02-003	P-107c (zawrotka)	54° 14' 47.48"	18° 59' 33.82"	54° 14' 47.05"	18° 59' 34.79"
58	PD-02-004	P-107c	54° 14' 44.11"	18° 59' 41.33"	54° 14' 43.74"	18° 59' 42.23"
59	PD-02-005	P-24	54° 14' 36.82"	19° 00' 15.68"	54° 14' 36.23"	19° 00' 15.28"
60	PD-02-005A	P-109	54° 14' 34.88"	19° 00' 08.53"	54° 14' 35.47"	19° 00' 08.93"
61	PD-02-006	P-24	54° 14' 26.78"	19° 00' 58.12"	54° 14' 26.17"	19° 00' 57.69"
62	PD-02-006A	P-109	54° 14' 21.65"	19° 01' 04.10"	54° 14' 22.28"	19° 01' 04.55"
63	PD-02-007	P-24	54° 14' 16.22"	19° 01' 42.51"	54° 14' 15.68"	19° 01' 42.13"
64	PD-02-007A	P-109	54° 14' 17.27"	19° 01' 22.46"	54° 14' 17.88"	19° 01' 22.88"
65	PD-02-008	P-24	54° 13' 39.69"	19° 03' 20.56"	54° 13' 39.19"	19° 03' 19.90"
66	PD-02-009	P-8	54° 13' 37.70"	19° 03' 17.90"	54° 13' 37.21"	19° 03' 16.90"
67	PD-02-010	P-8	54° 13' 21.42"	19° 03' 09.78"	54° 13' 21.41"	19° 03' 10.58"
68	PD-02-011	P-110	54° 13' 20.68"	19° 03' 10.63"	54° 13' 21.16"	19° 03' 10.74"
69	PD-02-012	Zjazd z P-8	54° 13' 32.33"	19° 03' 15.03"	54° 13' 32.69"	19° 03' 15.70"
70	PD-02-013	P-110	54° 13' 15.18"	19° 04' 11.37"	54° 13' 14.72"	19° 04' 10.82"
71	PD-02-014	P-110	54° 13' 24.17"	19° 03' 29.85"	54° 13' 24.33"	19° 03' 29.01"

Lp.	Przepust	Droga	N wlot	E wlot	N wylot	E wylot
72	PD-02-016	P-9	54° 13' 12.68"	19° 04' 20.12"	54° 13' 12.97"	19° 04' 18.98"
73	PD-02-016C	P-110C	54° 13' 16.64"	19° 04' 29.97"	54° 13' 16.23"	19° 04' 29.63"
74	PD-02-016D	DS-5	54° 13' 14.60"	19° 04' 28.29"	54° 13' 14.21"	19° 04' 27.97"
75	PD-02-017	P-110	54° 13' 10.44"	19° 04' 31.87"	54° 13' 09.95"	19° 04' 32.04"
76	PD-02-018	P-110	54° 13' 08.02"	19° 04' 50.52"	54° 13' 08.44"	19° 04' 50.82"
77	PD-02-019	P-10	54° 13' 10.45"	19° 04' 52.26"	54° 13' 11.25"	19° 04' 52.83"
78	PD-02-024	P-110	54° 12' 52.29"	19° 05' 54.33"	54° 12' 52.59"	19° 05' 54.91"

Przy wlotach i wylotach przepustów zaprojektowano umocnienia:

- z materacy gabionowych układanych w dnie i na skarpach średnio na długości 2m od wlotu/wylotu
- brukiem na średniej długości 5m od wlotu/wylotu dla pochylenia podłużnego dna rowu powyżej 10%

c) przepustów na rowach melioracyjnych pod przejazdami pomiędzy polami uprawnymi według poniższego zestawienia:

Tabela nr 5. Parametry i lokalizacja projektowanych przepustów.

Lp.	Przepust		Lokalizacja względem S7		Współrzędne geograficzne		Urządzenie melioracji wodnej szczegółowe
	Średnica [mm]	długość w osi [m]	strona	km	N	E	
1	600	8	L	19+262.97	54° 17' 02.94"	18° 51' 07.25"	istn. R-B-23
2	600	8	L	19+427.50	54° 16' 59.87"	18° 51' 14.86"	istn. R-B-21
3	600	8	L	22+975.77	54° 15' 58.64"	18° 53' 59.89"	istn. R-A-14
4	800	9.5	L	28+975.94	54° 15' 00.64"	18° 59' 14.70"	istn. RC-47
5	800	9.5	L	29+586.51	54° 14' 48.99"	18° 59' 42.17"	istn. RC-41
6	800	9.5	L	29+593.17	54° 14' 49.15"	18° 59' 42.83"	istn. RC-42
7	800	9.5	L	31+928.64	54° 14' 17.91"	19° 01' 38.46"	istn. RA-1
8	600	8	L	32+512.53	54° 14' 10.45"	19° 02' 08.40"	istn. R-H-53
9	600	8	L	32+859.61	54° 14' 05.10"	19° 02' 25.72"	istn. RH-41
10	600	8	L	33+059.65	54° 14' 01.17"	19° 02' 34.81"	istn. RH-31
11	600	8	L	33+306.72	54° 16' 56.25"	19° 02' 45.77"	istn. RH-21
12	600	8	P	19+377.03	54° 16' 56.63"	18° 51' 07.84"	istn. R-B-38-1
13	600	8	P	20+391.62	54° 16' 34.02"	18° 51' 49.10"	istn. rów
14	600	8	P	21+364.34	54° 16' 11.55"	18° 52' 27.79"	istn. rów
15	600	8	P	22+749.69	54° 15' 57.97"	18° 53' 45.12"	istn. D-2
16	600	8	P	22+933.57	54° 15' 55.24"	18° 53' 54.15"	istn. rów
17	600	8	P	27+526.87	54° 15' 14.21"	18° 57' 57.85"	istn. R-A-10
18	600	8	P	27+537.20	54° 15' 14.46"	18° 57' 58.55"	proj. RA-10-1
19	600	8	P	28+007.73	54° 15' 10.06"	18° 58' 23.25"	istn. rów
20	600	15	P	28+203.57	54° 15' 08.50"	18° 58' 33.55"	proj. RA-10-1
21	600	8	P	29+378.55	54° 14' 49.51"	18° 59' 28.48"	istn. RC-44
22	600	9.5	P	30+969.53	54° 14' 25.15"	19° 00' 46.33"	istn. R-234
23	800	9.5	P	31+176.46	54° 14' 22.62"	19° 00' 56.90"	istn. R-235
24	600	8	P	31+552.69	54° 14' 18.09"	19° 01' 16.19"	istn. R-253-1
25	1000	11	P	34+762.20	54° 13' 24.79"	19° 03' 46.54"	istn. R-E7
26	600	8	P	35+288.18	54° 13' 14.46"	19° 04' 10.39"	istn. R-E13
27	800	9.5	P	35+298.96	54° 13' 15.48"	19° 04' 11.90"	istn. R-E13
28	800	9.5	P	35+374.79	54° 13' 14.19"	19° 04' 15.48"	istn. R-E14
29	800	9.5	P	35+418.50	54° 13' 11.90"	19° 04' 16.27"	istn. rów
30	1000	11	P	35+699.89	54° 13' 11.73"	19° 04' 33.37"	istn. R-E16
31	600	13	P	36+050.00	54° 13' 07.74"	19° 04' 51.68"	proj. RC-50
32	600	8	P	36+398.94	54° 13' 02.82"	19° 05' 09.08"	istn. R-C21

d) przepustów pod projektowanymi zjazdami według poniższego zestawienia:

Tabela nr 6. Parametry i lokalizacja projektowanych przepustów.

Lp.	Numer drogi	kilometraż	Długość [m]	Średnica [m]	rów	km S7	Współrzędne geograficzne	
							N	E
1	P-1	0+195.80	11.50	0.6	RD-4	17+359.26	54° 17' 29.20"	18° 49' 30.75"
2	P-1	0+646.80	10.50	0.6	RD-4	17+796.40	54° 17' 20.85"	18° 49' 51.08"
3	P-1	1+138.75	9.00	0.6	R-12B1	18+281.27	54° 17' 12.65"	18° 50' 14.55"
4	P-1	1+330.00	8.50	0.6	R-12B1	18+471.51	54° 17' 10.32"	18° 50' 24.31"
5	P-1	1+418.00	8.50	0.6	R-12B1	18+556.85	54° 17' 09.15"	18° 50' 28.58"
6	P-1	1+667.70	8.50	0.6	R-12B1	18+817.32	54° 17' 05.69"	18° 50' 41.63"
7	P-1	1+714.10	10.00	0.6	R-12B1	18+864.44	54° 17' 05.01"	18° 50' 43.92"
8	P-1	1+932.00	8.00	0.6	R-12B1	19+074.21	54° 17' 01.77"	18° 50' 53.91"
9	P-1	2+018.70	9.00	0.6	R-12B1	19+161.66	54° 17' 00.39"	18° 50' 58.03"
10	P-1	2+261.55	9.50	0.6	R-12B1	19+406.13	54° 16' 56.28"	18° 51' 09.35"
11	P-1	2+398.00	9.50	0.6	R-12B1	19+544.78	54° 16' 53.74"	18° 51' 15.52"
12	P-1	2+449.50	11.00	0.6	R-12B1	19+611.93	54° 16' 52.44"	18° 51' 18.49"
13	P-1	2+720.00	9.50	0.6	R-B-41-3	19+864.34	54° 16' 47.96"	18° 51' 30.16"
14	P-1	2+855.00P	9.00	0.6	R-B-41-3	19+983.90	54° 16' 44.36"	18° 51' 33.95"
15	P-1	2+929.00	10.00	0.6	R-B-41-3	20+045.50	54° 16' 42.26"	18° 51' 35.60"
16	P-1	2+855.00L	11.50	0.6	RD-5a	20+000.64	54° 16' 44.89"	18° 51' 35.71"
17	P-1	3+059.20L	11.00	0.6	RD-5a	20+174.37	54° 16' 38.87"	18° 51' 40.25"
18	P-1	3+110.00	10.50	0.6	RD-5a	20+202.72	54° 16' 37.99"	18° 51' 41.10"
19	P-1	3+140.50	9.50	0.6	rów istn.	20+233.82	54° 16' 35.82"	18° 51' 40.62"
20	P-1	3+140.50	12.00	0.6	RD-6	20+237.74	54° 16' 36.12"	18° 51' 41.24"
21	P-1	3+265.75	9.50	0.6	RD-5b	20+365.64	54° 16' 34.17"	18° 51' 47.52"
22	P-2	0+150.00L	11.00	0.6	RD-21	20+375.65	54° 16' 30.10"	18° 51' 43.35"
23	P-2	0+166.90L	11.00	0.6	rów istn.	20+383.89	54° 16' 29.55"	18° 51' 43.25"
24	P-1	3+297.30	8.00	0.6	RD-21	20+399.80	54° 16' 32.83"	18° 51' 48.23"
25	P-1	3+426.00L	11.00	0.6	RD-5b	20+523.71	54° 16' 31.73"	18° 51' 55.31"
26	P-1	3+500.00	11.00	0.6	RD-5b	20+596.13	54° 16' 30.62"	18° 51' 58.86"
27	P-4	0+600.60	9.00	0.6	RD-14	21+149.12	54° 16' 00.41"	18° 51' 59.90"
28	P-4	0+770.40L	9.50	0.6	RD-26	21+212.16	54° 16' 03.42"	18° 52' 07.76"
29	P-4	0+832.20	10.50	0.6	RD-26	21+234.87	54° 16' 04.53"	18° 52' 10.63"
30	P-4	0+866.00	10.50	0.6	RD-13	21+273.57	54° 16' 04.35"	18° 52' 13.03"
31	P-4	1+282.50L	11.50	0.6	RD-9	21+399.88	54° 16' 12.53"	18° 52' 31.39"
32	P-106	2+669.00	14.50	0.6	RD-18	23+956.64	54° 15' 44.79"	18° 54' 48.11"
33	P-108	0+768.70	14.00	0.6	RA-10-1	27+791.55	54° 15' 12.30"	18° 58' 12.11"
34	P-108	0+535.25	13.50	0.6	RA-10-1	28+027.95	54° 15' 10.25"	18° 58' 24.50"
35	P-109	0+230.65	13.00	0.6	R-P-109	30+426.54	54° 14' 32.38"	19° 00' 18.99"
36	P-109	0+259.60	12.50	0.6	R-P-109	30+455.42	54° 14' 32.04"	19° 00' 20.47"
37	P-109	0+456.40	12.00	0.6	R-P-109	30+652.30	54° 14' 29.68"	19° 00' 30.57"
38	P-109	0+613.65	11.50	0.6	R-P-109	30+809.67	54° 14' 27.78"	19° 00' 38.62"
39	P-109	0+639.75	11.50	0.6	R-P-109	30+835.77	54° 14' 27.47"	19° 00' 39.96"
40	P-109	0+868.40	12.50	0.6	R-P-109	31+064.47	54° 14' 24.68"	19° 00' 51.66"
41	P-109	1+120.80	12.50	0.6	R-P-109	31+316.86	54° 14' 21.55"	19° 01' 04.53"
42	P-109	1+446.20	13.50	0.6	R-P-109	31+642.21	54° 14' 17.58"	19° 01' 21.16"
43	P-109	1+498.40	13.00	0.6	R-P-109	31+694.64	54° 14' 16.94"	19° 01' 23.85"
44	P-8	0+174.00	12.50	0.6	R-F-1	34+256.89	54° 13' 25.03"	19° 03' 10.96"
45	P-8	0+231.00	13.00	0.6	R-F-1 1	34+228.45	54° 13' 26.92"	19° 03' 11.36"
46	P-110c	0+560.20	10.50	0.6	RA-10-2	35+150.02	54° 13' 26.62"	19° 04' 11.92"
47	P-110c	0+516.50	12.50	0.6	RA-10-2	35+188.32	54° 13' 25.62"	19° 04' 13.45"
48	P-110c	0+435.00	15.00	0.6	RA-10-2	35+268.59	54° 13' 23.89"	19° 04' 16.95"
49	P-110c	0+363.00	13.50	0.6	RA-10-2	35+320.40	54° 13' 21.60"	19° 04' 18.24"
50	P-110c	0+130.50	11.50	0.6	RA-14	35+527.96	54° 13' 17.28"	19° 04' 27.40"
51	P-110	2+295.00	12.50	0.6	RC-50	36+006.35	54° 13' 08.27"	19° 04' 49.43"
52	P-110	2+395.80	12.00	0.6	RC-50	36+106.80	54° 13' 07.05"	19° 04' 54.61"
53	P-110	3+171.80	11.50	0.6	R-M37	36+882.61	54° 12' 57.61"	19° 05' 34.28"
54	P-110	3+225.30	12.50	0.6	R-M37	36+936.04	54° 12' 56.96"	19° 05' 37.01"
55	P-110	3+462.60	12.00	0.6	R-M37	37+174.87	54° 12' 54.00"	19° 05' 49.06"
56	P-110	3+626.60	12.00	0.6	R-M37	37+345.35	54° 12' 51.33"	19° 05' 56.80"

e) zastawek melioracyjnych według poniższego zestawienia:

Tabela nr 7.

Lp.	lokalizacja	Średnica [mm]	współrzędne geograficzne		km	strona S7
			N	E		
1	wlot przepustu U-01-01 :ujęcie wody	500	54° 17' 17.24"	18° 50' 02.29"	18+022	P
2	wylot przepustu PD-01-040	800	54° 17' 17.32"	18° 50' 00.88"	17+999	P
3	rów RD-4 w km 0+677.00	800	54° 17' 17.56"	18° 50' 00.79"	17+994	P

f) rowów drogowych wraz z ich umocnieniami według poniższego zestawienia

Tabela nr 8. Zestawienie projektowanych rowów wraz z ich umocnieniem wzdłuż drogi S7.

rów lewy		rów prawy		rów trawiasty (0-2%)	damina (2-3%)	płyty betonowe ażurowe (3-6%)	płyty betonowe (6-10%)	bruk (<10%)	współrzedne rowu			
od km	do km	od km	do km						od km		do km	
-	-	-	-	[m]	[m]	[m]	[m]	[m]	N	E	N	E
ZADANIE 1												
S7 od km 17+482.61 do km 37+979,25												
17+515.00	17+950.00	-	-	435	-	-	-	-	54° 17' 28.50"	18° 49' 41.10"	54° 17' 20.97"	18° 50' 01.19"
18+115.00	18+615.00	-	-	500	-	-	-	-	54° 17' 18.65"	18° 50' 09.30"	54° 17' 11.56"	18° 50' 33.84"
18+650.00	19+048.23	-	-	399	-	-	-	-	54° 17' 10.94"	18° 50' 35.78"	54° 17' 05.00"	18° 50' 55.19"
19+068.16	19+620.00	-	-	552	-	-	-	-	54° 17' 04.66"	18° 50' 56.14"	54° 16' 54.93"	18° 51' 22.04"
19+675.00	20+960.00	-	-	1285	-	-	-	-	54° 16' 53.94"	18° 51' 24.57"	54° 16' 30.14"	18° 52' 22.79"
21+060.00	21+223.16	-	-	163	-	-	-	-	54° 16' 28.33"	18° 52' 27.36"	54° 16' 25.27"	18° 52' 34.72"
21+305.00	21+385.40	-	-	80	-	-	-	-	54° 16' 23.66"	18° 52' 38.31"	54° 16' 22.17"	18° 52' 41.93"
21+448.22	22+000.00	-	-	552	-	-	-	-	54° 16' 21.06"	18° 52' 44.84"	54° 16' 12.26"	18° 53' 11.19"
22+060.00	22+545.00	-	-	485	-	-	-	-	54° 16' 11.36"	18° 53' 14.12"	54° 16' 03.96"	18° 53' 37.76"
22+575.00	23+868.96	-	-	1294	-	-	-	-	54° 16' 03.53"	18° 53' 39.24"	54° 15' 44.74"	18° 54' 42.99"
23+886.92	25+330.00	-	-	1443	-	-	-	-	54° 15' 44.44"	18° 54' 43.97"	54° 15' 33.57"	18° 56' 01.00"
26+590.00	26+844.23	-	-	254	-	-	-	-	54° 15' 24.34"	18° 57' 08.24"	54° 15' 22.08"	18° 57' 22.32"
26+910.00	27+054.00	-	-	144	-	-	-	-	54° 15' 21.43"	18° 57' 25.79"	54° 15' 20.25"	18° 57' 33.54"
27+153.76	27+525.00	-	-	371	-	-	-	-	54° 15' 19.51"	18° 57' 38.85"	54° 15' 16.66"	18° 57' 58.49"
27+547.00	28+190.00	-	-	643	-	-	-	-	54° 15' 16.43"	18° 58' 00.10"	54° 15' 10.85"	18° 58' 34.24"
28+235.00	29+685.00	-	-	1450	-	-	-	-	54° 15' 10.48"	18° 58' 35.79"	54° 14' 45.52"	18° 59' 44.48"
29+715.00	32+710.00	-	-	2995	-	-	-	-	54° 14' 45.01"	18° 59' 45.87"	54° 14' 05.85"	19° 02' 17.37"
32+752.46	33+120.00	-	-	368	-	-	-	-	54° 14' 05.47"	19° 02' 18.60"	54° 13' 58.75"	19° 02' 35.99"
33+150.00	34+355.00	-	-	1205	-	-	-	-	54° 13' 58.14"	19° 02' 37.29"	54° 13' 33.21"	19° 03' 32.60"
34+580.00	36+035.00	-	-	1455	-	-	-	-	54° 13' 32.39"	19° 03' 34.63"	54° 13' 09.90"	19° 04' 52.32"
36+065.00	36+606.98	-	-	542	-	-	-	-	54° 13' 09.56"	19° 04' 53.86"	54° 13' 02.75"	19° 05' 21.42"
-	-	17+515.00	17+970.00	455	-	-	-	-	54° 17' 27.65"	18° 49' 39.97"	54° 17' 19.03"	18° 50' 01.24"
-	-	18+056.79	18+615.00	558	-	-	-	-	54° 17' 17.61"	18° 50' 05.49"	54° 17' 10.06"	18° 50' 32.60"
-	-	18+650.00	19+619.12	969	-	-	-	-	54° 17' 09.55"	18° 50' 34.63"	54° 16' 53.69"	18° 51' 20.59"

rów lewy		rów prawy		rów trawiały (0-2%)	darnina (2-3%)	płyty betonowe ażurowe (3-6%)	płyty betonowe (6-10%)	bruk (<10%)	współrzędne rowu		
od km	do km	od km	do km						od km		do km
-	-	-	-	[m]	[m]	[m]	[m]	[m]	N	E	N
-	-	19+675.00	21+523.69	1849	-	-	-	-	54° 16' 52.72"	18° 51' 23.09"	54° 27' 18.32"
-	-	21+592.25	21+686.25	94	-	-	-	-	54° 16' 17.33"	18° 52' 50.38"	54° 16' 15.86"
-	-	21+763.00	22+045.00	282	-	-	-	-	54° 16' 14.57"	18° 52' 58.46"	54° 16' 10.25"
-	-	22+090.00	22+545.00	455	-	-	-	-	54° 16' 09.59"	18° 53' 14.39"	54° 16' 02.78"
-	-	22+575.00	25+330.00	2755	-	-	-	-	54° 16' 02.30"	18° 53' 38.13"	54° 15' 31.96"
-	-	26+690.00	26+873.34	183	-	-	-	-	54° 15' 21.36"	18° 57' 13.25"	54° 15' 20.09"
-	-	27+225.00	27+289.53	65	-	-	-	-	54° 15' 17.57"	18° 57' 42.09"	54° 15' 17.07"
-	-	27+360.00	27+525.00	165	-	-	-	-	54° 15' 16.46"	18° 57' 49.31"	54° 15' 15.25"
-	-	27+547.00	28+190.00	643	-	-	-	-	54° 15' 15.01"	18° 57' 59.50"	51° 15' 09.60"
-	-	28+235.00	29+685.00	1450	-	-	-	-	54° 15' 09.28"	18° 58' 35.02"	54° 14' 44.41"
-	-	32+480.00	32+707.390	227	-	-	-	-	54° 14' 08.19"	19° 02' 04.49"	54° 14' 04.54"
-	-	32+750.00	33+120.00	370	-	-	-	-	54° 14' 04.08"	19° 02' 17.22"	54° 13' 57.50"
-	-	33+150.00	33+980.00	830	-	-	-	-	54° 23' 25.96"	19° 04' 33.78"	54° 22' 79.40"
-	-	34+125.88	34,330.00	204	-	-	-	-	54° 13' 37.75"	19° 03' 17.99"	54° 13' 32.06"
-	-	34+480.00	36+035.00	1555	-	-	-	-	54° 13' 31.20"	19° 03' 33.29"	54° 13' 08.66"
-	-	36+065.00	36+606.98	542	-	-	-	-	54° 13' 08.23"	19° 04' 52.93"	54° 13' 01.75"

Tabela nr 9. Zestawienie rowów zabezpieczonych geowłókniną wzdłuż S7.

km lokalizacji geowłókniny w rowie	strona
km	L/P
ZADANIE 1	
19+869 – 21+967	P i L
22+637 – 25+450	P i L
26+570 – 27+100	P i L
30+096 – 30+537	P i L
33+611 – 34+415	P i L
34+460 - 35+810	P i L
36+055 – 36+607	P i L

Tabela nr 11. Zestawienie projektowanych rowów wraz z ich umocnieniem wzdłuż dróg lokalnych.

rów lewy		rów prawy		Rów trawiasty (0-2%)	darmina (2-3%)	phyty betonowe ażurowe (3-6%)	phyty betonowe korytkowe (6-10%)	żelbetowe korytko oporowe	współrzędne rowu N=X, E=Y	
od km	do km	od km	do km						początek	koniec
-	-	-	-	[m]	[m]	[m]	[m]	[m]	-	-
ZADANIE 1										
Droga lokalna P-1 km S7 17+174 - 25+000										
00+188.70	00+266.60	-	-	78	-	-	-	-	54°17'30,18"N 18°49'31,24"E	54°17'28,63"N 18°49'34,73"E
00+266.60	00+280.61	-	-	-	-	-	14	-	54°17'28,63"N 18°49'34,73"E	54°17'28,38"N 18°49'35,38"E
00+280.61	00+402.08			121	-	-	-	-	54°17'28,38"N 18°49'35,38"E	54°17'25,98"N 18°49'40,70"E
00+407.58	00+851.00			443	-	-	-	-	54°17'25,87"N 18°49'40,94"E	54°17'18,21"N 18°50'1,52"E
00+897.00	00+947.54			51	-	-	-	-	54°17'17,50"N 18°50'3,76"E	54°17'16,66"N 18°50'6,24"E
00+962.31	01+046.34			84	-	-	-	-	54°17'16,38"N 18°50'6,86"E	54°17'14,80"N 18°50'10,60"E
01+060.22	02+474.50			1414	-	-	-	-	54°17'14,62"N 18°50'11,29"E	54°16'53,38"N 18°51'20,26"E
02+513.98	02+794.39			280	-	-	-	-	54°16'52,65"N 18°51'22,05"E	54°16'46,64"N 18°51'33,88"E
02+806.43	03+104.00			298	-	-	-	-	54°16'46,30"N 18°51'34,24"E	54°16'37,59"N 18°51'41,23"E
03+119.65	03+566.16			447	-	-	-	-	54°16'37,18"N 18°51'41,70"E	54°16'29,55"N 18°52'2,09"E
03+579.99	03+642.22			62	-	-	-	-	54°16'29,42"N 18°52'2,83"E	54°16'28,34"N 18°52'5,94"E
03+655.35	03+697.13			42	-	-	-	-	54°16'28,13"N 18°52'6,74"E	54°16'26,87"N 18°52'8,45"E
03+732.87	03+813.60			81	-	-	-	-	54°16'25,59"N 18°52'8,72"E	54°16'22,99"N 18°52'9,10"E
03+813.60	03+899.14			-	86	-	-	-	54°16'22,99"N 18°52'9,10"E	54°16'20,50"N 18°52'11,02"E
03+899.14	03+941.37			42	-	-	-	-	54°16'20,50"N 18°52'11,02"E	54°16'19,37"N 18°52'12,34"E
03+955.25	04+041.36				86	-	-	-	54°16'18,99"N 18°52'12,75"E	54°16'16,51"N 18°52'14,91"E

rów lewy		rów prawy		Rów trawiasty (0-2%)	darnina (2-3%)	płyty betonowe ażurowe (3-6%)	płyty betonowe korytkowe (6-10%)	żelbetowe korytko oporowe	współrzędne rowu N=X, E=Y	
od km	do km	od km	do km						początek	koniec
-	-	-	-	[m]	[m]	[m]	[m]	[m]	-	-
04+041.36	04+249.47			208	-	-	-	-	54°16'16,51"N 18°52'14,91"E	54°16'10,86"N 18°52'21,03"E
04+264.31	04+305.85			42	-	-	-	-	54°16'10,48"N 18°52'21,52"E	54°16'9,57"N 18°52'23,26"E
04+344.35	04+582.03			238	-	-	-	-	54°16'8,74"N 18°52'24,46"E	54°16'10,90"N 18°52'34,51"E
04+599.27	05+011.28			412	-	-	-	-	54°16'11,27"N 18°52'35,28"E	54°16'14,03"N 18°52'57,56"E
05+025.98	05+307.41			281	-	-	-	-	54°16'13,89"N 18°52'58,37"E	54°16'9,75"N 18°53'12,28"E
05+347.67	05+416.79			69	-	-	-	-	54°16'9,17"N 18°53'14,28"E	54°16'8,20"N 18°53'17,72"E
05+437.12	05+803.50			366	-	-	-	-	54°16'7,89"N 18°53'18,71"E	54°16'2,28"N 18°53'36,54"E
05+823.50	06+234.85			411	-	-	-	-	54°16'1,96"N 18°53'37,50"E	54°15'55,72"N 18°53'57,58"E
06+240.35	07+252.86 07+238,0			1013 998	-	-	-	-	54°15'55,64"N 18°54'48,31"E	54°15'41,76"N 18°54'18,82"N
07+238,0	07+252.85					30			18°53'57,85"E	18°54'47,47"E
07+272.26	08+200.00			928	-	-	-	-	54°15'41,82"N 18°54'47,47"E	54°15'41,76"N 18°54'48,31"E
		00+215.00	00+402.19	187	-	-	-	-	54°15'41,55"N 18°54'49,32"E	54°15'34,30"N 18°55'38,78"E
		00+407.58	00+696.77	289	-	-	-	-	54°17'29,29"N 18°49'32,04"E	54°17'25,60"N 18°49'40,20"E
		00+714.66	00+856.08	141	-	-	-	-	54°17'25,51"N 18°49'40,46"E	54°17'20,11"N 18°49'53,57"E
		00+922.27	00+935.43	13	-	-	-	-	54°17'19,85"N 18°49'54,46"E	54°17'17,64"N 18°50'1,30"E
		00+961.82	02+127.06	1165	-	-	-	-	54°17'16,58"N 18°50'4,45"E	54°17'16,31"N 18°50'4,98"E
		02+138.96	02+472.45	333	-	-	-	-	54°17'15,80"N 18°50'6,11"E	4°16'59,04"N 18°51'3,63"E
					-	-	-	-	54°16'58,79"N 18°51'4,14"E	54°16'52,64"N 18°51'19,24"E

rów lewy		rów prawy		Rów trawiasty (0-2%)	darnina (2-3%)	płyty betonowe ażurowe (3-6%)	płyty betonowe korytkowe (6-10%)	żelbetowe korytko oporowe	współrzędne rowu N=X, E=Y	
od km	do km	od km	do km						początek	koniec
-	-	-	-	[m]	[m]	[m]	[m]	[m]	-	-
		02+513.93	02+643.16	129	-	-	-	-	54°16'51,87"N	4°16'49,69"N
									18°51'21,12"E	18°51'27,22"E
		02+654.24	03+103.72	449	-	-	-	-	54°16'49,43"N	54°16'37,25"N
									18°51'27,65"E	18°51'40,29"E
		03+224.25	03+565.08	341	-	-	-	-	54°16'34,32"N	54°16'29,04"N
									18°51'44,94"E	18°52'1,55"E
		03+579.96	03+685.45	105	-	-	-	-	54°16'28,81"N	54°16'26,65"N
									18°52'2,28"E	18°52'6,00"E
		03+731.03	03+994.82	264	-	-	-	-	54°16'25,36"N	54°16'17,61"N
									18°52'6,46"E	18°52'13,00"E
		03+994.82	04+014.78	-	-	20	-	-	54°16'17,61"N	54°16'17,03"N
									18°52'13,00"E	18°52'13,49"E
		04+014.78	04+247.99	233	-	-	-	-	54°16'17,03"N	54°16'10,50"N
									18°52'13,49"E	18°52'20,05"E
		04+265.50	04+303.36	38	-	-	-	-	54°16'10,04"N	54°16'8,95"N
									18°52'20,64"E	18°52'21,64"E
		04+337.12	04+561.80	225	-	-	-	-	54°16'7,96"N	54°16'10,48"N
									18°52'22,83"E	18°52'21,52"E
		04+580.41	05+005.28	425	-	-	-	-	54°16'10,35"N	54°16'13,61"N
									18°52'35,22"E	18°52'57,04"E
		05+026.82	05+262.39	236	-	-	-	-	54°16'13,38"N	54°16'9,86"N
									18°52'58,12"E	18°53'9,56"E
		05+281.15	05+302.18	21	-	-	-	-	54°16'9,62"N	54°16'9,36"N
									18°53'10,52"E	18°53'11,60"E
		05+364.00	05+383.40	19	-	-	-	-	54°16'8,39"N	54°16'8,01"N
									18°53'14,59"E	18°53'15,46"E
		05+401.01	05+427.77	27	-	-	-	-	54°16'7,74"N	54°16'7,37"N
									18°53'16,32"E	18°53'17,65"E
		05+449.09	05+803.50	354	-	-	-	-	4°16'7,04"N	54°16'1,73"N
									18°53'18,69"E	18°53'36,05"E
		05+823.50	06+234.94	411	-	-	-	-	54°16'1,45"N	54°15'55,23"N
									18°53'37,04"E	18°53'57,14"E
		06+240.44	07+236.89	996 1001	-	-	-	-	54°15'55,15"N	54°15'41,18"N
		07+241,0							54°15'41,10"N	54°15'41,10"N
									18°53'57,41"E	18°54'47,02"E
									18°54'47,19"E	18°54'47,19"E

rów lewy		rów prawy		Rów trawiasty (0-2%) [m]	darmina (2-3%) [m]	płyty betonowe ażurowe (3-6%) [m]	płyty betonowe korytkowe (6-10%) [m]	żelbetowe korytko oporowe [m]	współrzędne rowu N=X, E=Y	
od km	do km	od km	do km						początek	koniec
-	-	-	-	996	-	-	-	-	54°15'40,82"N 18°54'48,89"E	54°15'33,58"N 18°55'42,39"E
Droga lokalna P-1B km S7 18+013 - 18+194										
00+009.76	00+014.50						5		54°17'19,98"N 18°50'4,73"E	54°17'19,87"N 18°50'4,52"E
00+014.50	00+075.00			61					54°17'19,87"N 18°50'4,52"E	54°17'18,16"N 18°50'4,27"E
00+095.00	00+106.50			12					54°17'17,72"N 18°50'4,92"E	54°17'17,61"N 18°50'5,49"E
		00+112.00	00+134.57	23					54°17'17,14"N 18°50'5,40"E	54°17'16,79"N 18°50'6,45"E
		00+157.60	00+251.00	93					54°17'16,49"N 18°50'7,67"E	54°17'14,80"N 18°50'10,60"E
Droga lokalna P-2 km S7 20+316 - 20+503										
00+010.25	00+025.49			15	-	-	-	-	54°16'34,32"N 18°51'44,94"E	54°16'33,92"N 18°51'44,58"E
00+040.14	00+203.00			163	-	-	-	-	54°16'33,53"N 18°51'44,27"E	54°16'28,43"N 18°51'42,70"E
00+244.96	00+281.01			36	-	-	-	-	54°16'27,09"N 18°51'42,61"E	54°16'25,92"N 18°51'42,62"E
00+281.01	00+291.01			10	10 0	-	-	-	54°16'25,92"N 18°51'42,62"E	54°16'25,59"N 18°51'42,72"E
Droga lokalna P-3 km S7 20+445 - 21+067										
00+008.62	00+038.00 00+016,8			29 8					54°16'25,59"N 18°51'42,72"E	54°16'25,53"N 18°51'44,36"E
00+016,8	00+036,5				20				54°16'25,54"N 18°51'43,18"E	54°16'25,53"N 18°51'44,27"E
00+420.33	00+432.51			12					54°16'26,33"N 18°52'5,40"E	54°16'26,65"N 18°52'6,00"E
00+478.79	00+496.49			18					54°16'26,87"N 18°52'8,45"E	54°16'26,66"N 18°52'9,49"E
00+954,6	00+974,9			20					54°16'32,94"N 18°52'32,19"E	54°16'33,15"N 18°52'33,25"E

rów lewy		rów prawy		Rów trawiasty (0-2%)	darmina (2-3%)	płyty betonowe ażurowe (3-6%)	płyty betonowe korytkowe (6-10%)	żelbetowe korytko oporowe	współrzędne rowu N=X, E=Y	
od km	do km	od km	do km						początek	koniec
-	-	-	-							
		00+420.64	00+435.81	15					54°16'25,61"N	54°16'25,36"N
									18°52'5,55"E	18°52'6,46"E
		00+476.05	00+496.54	20					54°16'25,59"N	54°16'26,00"N
									18°52'8,72"E	18°52'9,75"E
Droga lokalna P-4 km S7 2'+034 - 21+358										
-00+002.34	00+065.00			67					54°15'47,19"N	54°15'49,07"N
									18°51'35,84"E	18°51'37,72"E
00+270.00	00+455.58			186					54°15'54,32"N	54°15'57,74"N
									18°51'44,82"E	18°51'53,31"E
00+473.50	00+823.65			350					54°15'58,01"N	54°16'4,24"N
									18°51'54,20"E	18°52'10,36"E
00+846.51	00+980.00			133					54°16'4,67"N	54°16'7,00"N
									18°52'11,39"E	18°52'17,59"E
00+998.53	01+074.13			76					54°16'7,38"N	54°16'8,95"N
									18°52'18,40"E	18°52'21,63"E
01+109.30	01+347.56			238					54°16'9,57"N	54°16'13,61"N
									18°52'23,26"E	18°52'34,48"E
01+369.38	01+598.00			229					54°16'14,00"N	54°16'18,98"N
									18°52'35,47"E	18°52'44,50"E
01+657.30	01+730.00			73					54°16'20,42"N	54°16'22,25"N
									18°52'46,57"E	18°52'48,97"E
01+740.00	01+824.00			84					54°16'22,52"N	54°16'24,75"N
									18°52'49,26"E	18°52'51,78"E
01+824.00	01+831.06			7					54°16'24,75"N	54°16'25,04"N
									18°52'51,78"E	18°52'51,68"E
01+863.41	01+871.00			8					54°16'25,97"N	54°16'26,04"N
									18°52'52,41"E	18°52'53,09"E
01+871.00	02+379.00			508					54°16'26,04"N	54°16'41,57"N
									18°52'53,09"E	18°53'2,14"E
		00+000.00	00+456.45	456					54°15'47,05"N	54°15'57,23"N
									18°51'36,53"E	18°51'53,95"E
		00+473.49	00+832.31	359					54°15'57,59"N	18°52'11,29"E
									18°51'54,67"E	km 0+832,31
		00+845.97	00+980.00	134					54°16'4,17"N	54°16'6,58"N
									18°52'11,92"E	18°52'18,07"E

rów lewy		rów prawy		Rów trawiasty (0-2%)	darnina (2-3%)	płyty betonowe ażurowe (3-6%)	płyty betonowe korytkowe (6-10%)	żelbetowe korytko oporowe	współrzędne rowu N=X, E=Y	
od km	do km	od km	do km						początek	koniec
-	-	-	-	[m]	[m]	[m]	[m]	[m]	-	-
		00+998.32	01+075.41	77					54°16'6,85"N	54°16'7,96"N
									18°52'18,98"E	18°52'22,83"E
		01+113.45	01+334.97	222					54°16'8,74"N	54°16'12,80"N
									18°52'24,46"E	18°52'34,56"E
		01+352.88	01+433.06	80					54°16'13,12"N	54°16'14,57"N
									18°52'35,38"E	18°52'39,13"E
		01+468.97	01+601.00	132					54°16'15,22"N	54°16'18,23"N
									18°52'40,84"E	18°52'46,19"E
		01+662.00	01+721.50	60					54°16'19,57"N	54°16'21,24"N
			00+716,0	54					54°16'21,21"N	54°16'21,21"N
									18°52'48,85"E	18°52'50,68"E
									18°52'50,20"E	18°52'50,20"E
		01+721.50	01+729.38		13	80			54°16'21,24"N	54°16'21,37"N
		01+716,0							54°16'21,21"N	54°16'21,21"N
									18°52'50,68,"E	18°52'51,15"E
									18°52'50,20"E	18°52'50,20"E
		01+743.04	01+924.00	181					54°16'21,78"N	54°16'27,38"N
									18°52'51,49"E	18°52'55,16"E
		01+924.00	01+929.83	6					54°16'27,38"N	54°16'27,52"N
									18°52'55,16"E	18°52'55,44"E
		01+950.75	02+494.57	544					54°16'28,18"N	54°16'44,29"N
									18°52'55,78"E	18°53'6,61"E
		02+494.57	02+505.00			10			54°16'44,29"N	54°16'44,52"N
									18°53'6,61"E	18°53'7,02"E
Droga P-4A km S7 21+295 - 21+348										
		00+035.00	00+064.82	30					54°16'41,60"N	54°16'41,57"N
									18°53'0,80"E	18°53'2,14"E
Wjazd na stację paliw 20+747 - 20+796										
00+013.56	00+108.00	-	-	94	-	-	-	-	54°16'28,34"N	54°16'29,49"N
									18°52'5,94"E	18°52'10,53"E
		00+020.00	00+056.00	36	-	-	-	-	54°16'28,13"N	54°16'28,44"N
									18°52'6,74"E	18°52'8,36"E
Droga P-2A km S7 20+990 - 21+040										
		00+012.55	00+058.42	46	-	-	-	-	54°15'54,32"N	54°15'55,53"N
									18°51'44,82"E	18°51'44,35"E

rów lewy		rów prawy		Rów trawiasty (0-2%) [m]	darnina (2-3%) [m]	płyty betonowe ażurowe (3-6%) [m]	płyty betonowe korytkowe (6-10%) [m]	żelbetowe korytko oporowe [m]	współrzędne rowu N=X, E=Y	
od km	do km	od km	do km						początek	koniec
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Droga lokalna P-6 km S7 26+590 - 26+610										
00+231.56	00+367.61	-	-	136	-	-	-	-	54°15'26,48"N 18°57'9,01"E	54°15'22,37"N 18°57'6,89"E
00+420.84	00+442.62	-	-	22	-	-	-	-	54°15'20,66"N 18°57'6,70"E	54°15'19,95"N 18°57'6,86"E
00+442.62	00+448.74	-	-	6	-	-	-	-	54°15'19,95"N 18°57'6,86"E	54°15'19,74"N 18°57'7,26"E
00+467.85	00+606.67	-	-	139	-	-	-	-	54°15'19,13"N 18°57'7,01"E	54°15'14,65"N 18°57'6,27"E
Droga lokalna DK7 - Dworek km S7 27+047 - 27+392										
		00+000.00	00+350.60	351	-	-	-	-	54°15'17,46"N 18°57'31,91"E	54°15'13,57"N 18°57'49,48"E
Droga lokalna P-7 km S7 23+537 - 28+543										
00+006.09 00+007,0	00+064.95	-	-	-	-	-	-	59 58	54°15'17,84"N 18°59'2,62"E 18°59'2,60"E	54°15'16,07"N 18°59'1,50"E
00+064.95	00+100.00	-	-	35	-	-	-	-	54°15'16,07"N 18°59'1,50"E	54°15'15,00"N 18°59'0,84"E
00+100.00	00+114.12	-	-	-	-	14	-	-	54°15'15,00"N 18°59'0,84"E	54°15'14,58"N 18°59'0,55"E
00+114.12	00+150.00	-	-	36	-	-	-	-	54°15'14,58"N 18°59'0,55"E	54°15'13,49"N 18°58'59,83"E
00+150.00	00+175.00							25	54°15'13,49"N 18°58'59,83"E	54°15'12,76"N 18°58'59,17"E
00+178.00	00+225.00							47	54°15'12,67"N 18°58'59,09"E	54°15'11,34"N 18°58'57,71"E
00+327.00	00+398.85			72					54°15'8,82"N 18°58'53,79"E	54°15'7,30"N 18°58'51,14"E
		00+000.00	00+239.30	239					54°15'18,21"N 18°59'1,97"E	54°15'11,22"N 18°58'56,69"E
		00+245.30	00+412.24	167					54°15'11,09"N 18°58'56,45"E	54°15'7,82"N 18°58'48,90"E
		00+480.00	00+564.28	84					54°15'5,72"N 18°58'46,96"E	54°15'2,88"N 18°58'46,46"E

rów lewy		rów prawy		Rów trawiasty (0-2%)	darnina (2-3%)	płyty betonowe ażurowe (3-6%)	płyty betonowe korytkowe (6-10%)	żelbetowe korytko oporowe	współrzędne rowu N=X, E=Y	
od km	do km	od km	do km						początek	koniec
-	-	-	-	[m]	[m]	[m]	[m]	[m]	-	-
		00+592.00	00+636.65	45					54°15'1,98"N	54°15'0,57"N
									18°58'46,38"E	18°58'46,23"E
		00+636.65	00+694.50			58			54°15'0,57"N	54°14'58,84"N
									18°58'46,23"E	18°58'45,28"E
Droga lokalna P-24 km S7 28+551 + 34+402										
00+010.00	00+310.47	-	-	300	-	-	-	-	54°15'11,17"N	54°15'3,77"N
									18°58'57,61"E	18°59'7,91"E
00+323.53	00+474.43			151	-	-	-	-	54°15'3,40"N	54°15'0,15"N
									18°59'8,21"E	18°59'14,08"E
00+488.76	00+989.11			500	-	-	-	-	54°14'59,87"N	54°14'50,13"N
									18°59'14,71"E	18°59'36,78"E
00+994.61	01+185.00			190	-	-	-	-	54°14'50,02"N	54°14'46,38"N
									18°59'37,02"E	18°59'45,49"E
01+215.00	01+802.71			588	-	-	-	-	54°14'45,83"N	54°14'36,92"N
									18°59'46,84"E	19°0'15,31"E
01+818.03	02+630.42			812	-	-	-	-	54°14'36,74"N	54°14'26,90"N
									19°0'16,09"E	19°0'57,69"E
02+647.22	03+499.82			853	-	-	-	-	54°14'26,70"N	54°14'16,32"N
									19°0'58,55"E	19°1'42,17"E
03+513.43	03+998.89			485	-	-	-	-	54°14'16,32"N	54°14'9,97"N
									19°1'42,17"E	19°2'7,54"E
04+004.38	04+212.30			208	-	-	-	-	54°14'9,90"N	54°14'6,84"N
									19°2'7,81"E	19°2'18,07"E
04+242.30	04+541.20			299	-	-	-	-	54°14'6,35"N	54°14'1,01"N
									19°2'19,51"E	19°2'33,32"E
04+546.69	04+622.00			75	-	-	-	-	54°14'0,91"N	54°13'59,49"N
									19°2'33,57"E	19°2'36,97"E
04+652.00	04+798.62			147	-	-	-	-	54°13'58,91"N	54°13'55,98"N
									19°2'38,29"E	19°2'44,66"E
04+813.33	05+612.44			799	-	-	-	-	54°13'55,69"N	54°13'39,88"N
									19°2'45,31"E	19°3'20,20"E
05+628.92	05+646.16	-	-	17	-	-	-	-	54°13'39,55"N	54°13'39,11"N
									19°3'20,92"E	19°3'21,54"E
05+660.81	05+887.06	-	-	226	-	-	-	-	54°13'38,84"N	54°13'35,98"N
									19°3'22,21"E	19°3'32,98"E

rów lewy		rów prawy		Rów trawiasty (0-2%)	darnina (2-3%)	płyty betonowe ażurowe (3-6%)	płyty betonowe korytkowe (6-10%)	żelbetowe korytko oporowe	współrzędne rowu N=X, E=Y	
od km	do km	od km	do km						początek	koniec
-	-	-	-	[m]	[m]	[m]	[m]	[m]	-	-
		00+017.50	00+224.00	207	-	-	-	-	54°15'10.62"N	54°15'56.04"N
									18°58'57.51"E	18°59'5.00"E
		00+238.68	00+482.04	243	-	-	-	-	54°15'5.60"N	54°14'59.52"N
									18°59'5.30"E	18°59'13.80"E
		00+496.18	00+989.26	493	-	-	-	-	54°14'59.24"N	54°14'49.70"N
									18°59'14.42"E	18°59'36.24"E
		00+994.76	01+185.00	190	-	-	-	-	54°14'49.59"N	54°14'45.91"N
									18°59'36.48"E	18°59'44.91"E
		01+215.00	01+800.42	585	-	-	-	-	54°14'45.35"N	54°14'36.31"N
									18°59'46.28"E	19°0'14.87"E
		01+818.16	02+630.31	812	-	-	-	-	54°14'36.12"N	54°14'26.26"N
									19°0'15.68"E	19°0'57.24"E
		02+647.51	03+499.49	852	-	-	-	-	54°14'26.05"N	54°14'15.75"N
									19°0'58.12"E	19°1'41.76"E
		03+513.80	03+998.89	485	-	-	-	-	54°14'15.58"N	54°14'9.56"N
									19°1'42.49"E	19°2'7.19"E
		04+004.38	04+212.30	208	-	-	-	-	54°14'9.48"N	54°14'6.19"N
									19°2'7.46"E	19°2'17.44"E
		04+242.30	04+541.34	299	-	-	-	-	54°14'5.71"N	54°14'0.57"N
									19°2'18.87"E	19°2'32.80"E
		04+546.85	04+622.00	75	-	-	-	-	54°14'0.47"N	54°13'59.01"N
									19°2'33.04"E	19°2'36.35"E
		04+652.00	04+804.84	153	-	-	-	-	54°13'58.43"N	54°13'55.42"N
									19°2'37.67"E	19°2'44.36"E
		04+810.33	05+613.41	803	-	-	-	-	54°13'55.31"N	54°13'39.33"N
									19°2'44.60"E	19°3'19.55"E
		05+629.34	05+873.47	244	-	-	-	-	54°13'39.02"N	54°13'35.38"N
									19°3'20.24"E	19°3'32.26"E
Droga P-9 km S7 35+358 - 35+491										
00+000.00	00+048.00			48					54°13'9.77"N	54°13'10.59"N
									19°4'10.53"E	19°4'12.86"E
00+059.11	00+165.03			106					54°13'10.75"N	54°13'12.17"N
									19°4'13.43"E	19°4'18.29"E
00+186.68	00+195.04			8					54°13'12.75"N	54°13'12.98"N
									19°4'18.74"E	19°4'18.96"E

rów lewy		rów prawy		Rów trawiasty (0-2%)	darnina (2-3%)	płyty betonowe ażurowe (3-6%)	płyty betonowe korytkowe (6-10%)	żelbetowe korytko oporowe	współrzędne rowu N=X, E=Y	
od km	do km	od km	do km						początek	koniec
-	-	-	-	[m]	[m]	[m]	[m]	[m]	-	-
00+195.04	00+308.00			113					54°13'12,98"N 19°4'18,96"E	54°13'16,40"N 19°4'21,18"E
00+389.50	00+518.50			129					54°13'18,81"N 19°4'22,99"E	54°13'21,91"N 19°4'28,04"E
00+518.50	00+524.70			6					54°13'21,91"N 19°4'28,04"E	54°13'22,07"N 19°4'28,31"E
00+524.70	00+526.84			2					54°13'22,07"N 19°4'28,31"E	54°13'22,25"N 19°4'28,29"E
		00+001.50	00+148.22	147					54°13'9,56"N 19°4'10,92"E	54°13'11,41"N 19°4'18,37"E
		00+148.22	00+166.49	18					54°13'11,41"N 19°4'18,37"E	54°13'11,83"N 19°4'19,26"E
		00+185.53	00+195.00	9					54°13'12,42"N 19°4'19,83"E	54°13'12,71"N 19°4'20,02"E
		00+195.00	00+308.00	113					54°13'12,71"N 19°4'20,02"E	54°13'16,00"N 19°4'22,76"E
		00+403.00	00+518.50	116					54°13'18,83"N 19°4'24,76"E	54°13'21,57"N 19°4'28,34"E
		00+518.50	00+524.64	6					54°13'21,57"N 19°4'28,34"E	54°13'21,60"N 19°4'28,68"E
		00+524.64	00+527.18	3					54°13'21,60"N 19°4'28,68"E	54°13'21,48"N 19°4'28,93"E
Droga P-10 km S7 35+587 - 37+027										
00+036.00	00+144.00			108					54°13'17,38"N 19°4'33,06"E	54°13'14,91"N 19°4'36,91"E
00+167.50	00+446.70			279					54°13'14,76"N 19°4'38,19"E	54°13'11,37"N 19°4'52,42"E
00+490.95	01+085.65			595					54°13'10,73"N 19°4'54,61"E	54°13'3,29"N 19°5'24,92"E
01+100.24	01+380.00			280					54°13'3,07"N 19°5'25,63"E	54°12'59,05"N 19°5'39,43"E
01+401.74	01+454.56			53					54°12'58,88"N 19°5'40,60"E	54°12'58,13"N 19°5'43,22"E
		00+170.00	00+446.81	277					19°5'25,67"E 19°4'37,85"E	54°13'10,53"N 19°4'51,84"E

rów lewy		rów prawy		Rów trawiasty (0-2%)	darnina (2-3%)	płyty betonowe ażurowe (3-6%)	płyty betonowe korytkowe (6-10%)	żelbetowe korytko oporowe	współrzędne rowu N=X, E=Y	
od km	do km	od km	do km						początek	koniec
-	-	-	-	[m]	[m]	[m]	[m]	[m]	-	-
		00+490.83	01+085.48	595					54°13'10.08"N	54°13'2.78"N
									54°13'10.08"N	19°5'24.47"E
		01+100.56	01+300.00	199					54°13'2.57"N	54°12'59.74"N
									19°5'25.22"E	19°5'35.12"E

Tabela nr 12. Zestawienie projektowanych rowów wraz z ich umocnieniem dla dróg dojazdowych, serwisowych i zjazdów awaryjnych.

rów lewy		rów prawy		rów trawiasty (0-2%)	darnina (2-3%)	płyty betonowe ażurowe (3-6%)	płyty betonowe (6-10%)	bruk (<10%)	współrzędne rowu			
od km	do km	od km	do km						od km		do km	
-	-	-	-	[m]	[m]	[m]	[m]	[m]	N	E	N	E
ZADANIE 1												
Droga dojazdowa P-101 (S7 od 17+172.00 do 17+912.00 - lewa strona)												
0+003.00	0+025.82	-	-	22	-	-	-	-	54° 17' 36.17"	18° 49' 27.84"	54° 17' 34.55"	18° 49' 26.92"
0+025.82	0+030.82	-	-	-	-	-	-	5	54° 17' 34.55"	18° 49' 26.92"	54° 17' 33.89"	18° 49' 27.72"
0+030.82	0+277.10	-	-	246	-	-	-	-	54° 17' 33.89"	18° 49' 27.72"	54° 17' 30.88"	18° 49' 39.78"
0+277.10	0+287.10	-	-	10 (gabion)	-	-	-	-	54° 17' 30.88"	18° 49' 39.78"	54° 17' 30.67"	18° 49' 40.03"
0+287.10	0+694.34	-	-	407	-	-	-	-	54° 17' 30.67"	18° 49' 40.03"	54° 17' 22.85"	18° 49' 58.23"
Droga dojazdowa P-102 (S7 od 17+855.00 do 18+054.00 - prawa strona)												
-	-	0+004.80	0+145.00	100	-	-	-	-	54° 17' 18.98"	18° 49' 53.63"	54° 29' 38.28"	18° 43' 59.60"
-	-	0+151.00	0+209.32	109	-	-	-	-	54° 33' 72.18"	18° 43' 60.37"	54° 17' 18.98"	18° 49' 53.63"
Droga dojazdowa P-105 (S7 od 20+924.00 do 21+263.00 - lewa strona)												
0+006.97	0+054.82	-	-	48	-	-	-	-	54° 16' 31.37"	18° 52' 22.64"	54° 16' 30.33"	18° 52' 23.58"
0+079.82	0+316.36	-	-	237	-	-	-	-	54° 16' 29.83"	18° 52' 24.73"	54° 16' 25.99"	18° 52' 34.72"
Droga dojazdowa P-105a (S7 od 20+995.00 do 21+148.00 - prawa strona)												
0+019.78	0+066.41	-	-	47	-	-	-	-	54° 16' 27.40"	18° 52' 22.98"	54° 16' 26.64"	18° 52' 25.12"
0+066.41	0+141.36	-	-	-	75	-	-	-	54° 16' 26.64"	18° 52' 25.12"	54° 16' 25.33"	18° 52' 28.59"
Droga dojazdowa P-105b (S7 od 19+944.00 do 20+738.00 - prawa strona)												
0+012.38	0+029.13	-	-	-	-	17	-	-	54° 16' 46.27"	18° 51' 34.25"	54° 16' 46.43"	18° 51' 34.35"
0+029.13	0+296.80	-	-	268	-	-	-	-	54° 16' 46.43"	18° 51' 34.35"	54° 16' 41.96"	18° 51' 47.07"
0+303.70	0+728.40	-	-	425	-	-	-	-	54° 16' 41.82"	18° 51' 47.40"	54° 16' 33.95"	18° 52' 06.62"
0+734.30	0+813.64	-	-	79	-	-	-	-	54° 16' 33.95"	18° 52' 06.91"	54° 16' 32.41"	18° 52' 10.48"
Droga dojazdowa P-106 (S7 od 21+487.00 do 25+065.00 - lewa strona)												
-	-	0+001.19	0+094.02	93	-	-	-	-	54° 16' 27.40"	18° 52' 55.18"	54° 16' 25.64"	18° 52' 55.81"
0+006.77	0+239.50	-	-	233	-	-	-	-	54° 16' 28.25"	18° 52' 55.76"	54° 16' 21.41"	18° 52' 52.32"
0+503.23	0+669.23	-	-	166	-	-	-	-	54° 16' 16.47"	18° 53' 0' .70"	54° 16' 13.04"	18° 53' 10.61"

rów lewy		rów prawy		rów trawiasty (0-2%)	darmina (2-3%)	płyty betonowe ażurowe (3-6%)	płyty betonowe (6-10%)	bruk (<10%)	współrzędne rowu			
od km	do km	od km	do km						od km		do km	
-	-	-	-	[m]	[m]	[m]	[m]	[m]	N	E	N	E
0+785.43	0+843.80	-	-	58	-	-	-	-	54° 16' 11.65"	18° 53' 14.90"	54° 16' 10.90"	18° 53' 17.81"
0+856.40	2+559.29	-	-	1703	-	-	-	-	54° 16' 10.78"	18° 53' 18.51"	54° 15' 46.01"	18° 54' 42.42"
2+559.29	2+579.50	-	-	-	20	-	-	-	54° 15' 46.01"	18° 54' 42.42"	54° 15' 45.79"	18° 54' 43.47"
2+786.23	2+814.67	-	-	-	28	-	-	-	54° 15' 43.52"	18° 54' 54.20"	54° 15' 43.21"	18° 54' 55.67"
2+814.67	3+733.70	-	-	919	-	-	-	-	54° 15' 43.21"	18° 54' 55.67"	54° 15' 36.91"	18° 55' 44.86"
3+741.20	3+789.44	-	-	48	-	-	-	-	54° 15' 36.98"	18° 55' 45.20"	54° 15' 37.77"	18° 55' 46.63"
Droga dojazdowa P-107 (S7 od 26+644.00 do 28+756.00 - lewa strona)												
0+013.70	0+208.08	-	-	194	-	-	-	-	54° 15' 32.45"	18° 57' 15.55"	54° 15' 27.35"	18° 57' 15.81"
0+208.08	0+240.49	-	-	-	-	32	-	-	54° 15' 27.35"	18° 57' 15.81"	54° 15' 27.02"	18° 57' 17.51"
0+240.49	1+065.60	-	-	825	-	-	-	-	54° 15' 27.02"	18° 57' 17.51"	54° 15' 17.58"	18° 57' 58.98"
1+096.30	1+770.60	-	-	674	-	-	-	-	54° 15' 17.34"	18° 58' 01.65"	54° 15' 11.39"	18° 58' 36.48"
1+776.80	2+330.00	-	-	553	-	-	-	-	54° 15' 11.32"	18° 58' 36.80"	54° 15' 05.94"	18° 59' 04.87"
Droga dojazdowa P-107a (S7 od 26+588.00 do 26+664.00 - lewa strona)												
-	-	0+005.89	0+050.55	-	45	-	-	-	54° 15' 32.84"	18° 57' 12.72"	54° 15' 32.50"	18° 57' 14.77"
Droga dojazdowa P-107b (S7 od 28+534.00 do 28+913.00 - prawa strona)												
-	-	0+008.20	0+348.00	340	-	-	-	-	54° 15' 04.36"	18° 58' 50.65"	54° 14' 59.06"	18° 59' 06.92"
Droga dojazdowa P-108 (S7 od 27+785.00 do 28+516.00 - prawa strona)												
-	-	0+022.50	0+111.60	89	-	-	-	-	54° 15' 02.82"	18° 58' 46.12"	54° 15' 05.14"	18° 58' 45.60"
0+010.00	0+346.80	-	-	337	-	-	-	-	54° 15' 01.94"	18° 58' 46.41"	54° 15' 08.31"	18° 58' 34.36"
Droga dojazdowa P-110 (S7 od 34+310.00 do 37+549.00 - prawa strona)												
-	-	0+455.50	0+609.00	154	-	-	-	-	54° 13' 25.49"	18° 03' 29.34"	54° 13' 29.59"	19° 03' 28.75"
-	-	0+614.30	1+019.05	404	-	-	-	-	54° 13' 29.68"	19° 03' 29.06"	54° 13' 25.04"	19° 03' 48.37"
-	-	1+024.15	1+537.80	514	-	-	-	-	54° 13' 25.04"	19° 03' 48.37"	54° 13' 14.78"	19° 04' 10.61"
-	-	1+545.40	1+694.60	150	-	-	-	-	54° 13' 14.62"	19° 04' 10.99"	54° 13' 12.13"	19° 04' 18.29"
-	-	1+725.60	1+737.50	-	12	-	-	-	54° 13' 11.83"	19° 04' 19.41"	54° 13' 11.56"	19° 04' 20.25"
-	-	1+737.50	1+956.70	220	-	-	-	-	54° 13' 11.56"	19° 04' 20.25"	54° 13' 09.35"	19° 04' 44.94"
-	-	1+965.50	2+207.00	242	-	-	-	-	54° 13' 09.35"	19° 04' 44.94"	54° 13' 09.04"	19° 04' 46.13"
-	-	2+207.00	2+230.20	-	23	-	-	-	54° 13' 06.41"	19° 05' 02.14"	54° 12' 33.51"	19° 04' 30.18"
0+234.34	0+417.00	2+697.70	3+142.30	912	-	-	-	-	54° 13' 03.39"	19° 05' 09.97"	54° 12' 57.96"	19° 05' 32.84"
0+425.20	0+459.34	-	-	183	-	-	-	-	54° 13' 20.71"	19° 03' 22.91"	54° 13' 24.24"	19° 03' 28.94"
0+734.99	1+015.99	-	-	34	-	-	-	-	54° 13' 24.46"	19° 03' 29.02"	54° 13' 25.41"	19° 03' 28.65"
1+021.12	1+512.51	-	-	280	-	-	-	-	54° 13' 29.91"	19° 03' 35.05"	54° 13' 25.46"	19° 03' 48.53"
1+512.51	1+538.37	-	-	491	-	-	-	-	54° 13' 25.38"	19° 03' 48.80"	54° 13' 15.71"	19° 04' 10.12"
1+725.60	1+747.60	-	-	-	26	-	-	-	54° 13' 15.71"	19° 04' 10.12"	54° 13' 15.24"	19° 04' 11.25"
-	-	-	-	-	27	-	-	-	54° 13' 12.35"	19° 04' 19.91"	54° 13' 11.91"	19° 04' 21.22"

rów lewy		rów prawy		rów trawiasty (0-2%)	darmina (2-3%)	plyty betonowe ażurowe (3-6%)	plyty betonowe (6-10%)	bruk (<10%)	współrzędne rowu			
od km	do km	od km	do km						od km		do km	
-	-	-	-	[m]	[m]	[m]	[m]	[m]	N	E	N	E
1+747.60	1+937.57	-	-	190	-	-	-	-	54° 13' 11.91"	19° 04' 21.22"	54° 13' 10.98"	19° 04' 36.72"
1+975.60	2+050.20	-	-	75	-	-	-	-	54° 13' 15.43"	19° 04' 52.19"	54° 13' 41.36"	19° 05' 27.33"
3+662.64	3+814.50	-	-	152	-	-	-	-	54° 12' 50.73"	19° 05' 59.33"	54° 12' 47.72"	19° 06' 05.20"
Droga dojazdowa P-110a (S7 od 34+525.00 do 34+584.00 - prawa strona)												
-	-	0+001.70	0+159.60	158	-	-	-	-	54° 13' 21.26"	19° 03' 27.38"	54° 13' 17.09"	19° 03' 25.81"
0+040.00	0+221.08	-	-	181	-	-	-	-	54° 13' 20.60"	19° 03' 28.73"	54° 13' 15.13"	19° 03' 25.12"
Droga dojazdowa - P110b (S7 w 36+764.65 prawa strona)												
-	-	0+006.46	0+071.86	65	-	-	-	-	54° 12' 59.11"	19° 05' 27.89"	54° 12' 57.29"	19° 05' 26.68"
0+006.46	0+071.86	-	-	65	-	-	-	-	54° 12' 58.93"	19° 05' 28.66"	54° 12' 57.05"	19° 05' 27.11"
Droga dojazdowa - P110c (S7 od 35+117.00 do 35+649.00 - lewa strona)												
-	-	0+012.65	0+078.70	66	-	-	-	-	54° 13' 16.19"	19° 04' 33.19"	54° 13' 16.61"	19° 04' 30.03"
-	-	0+189.00	0+203.00	-	14	-	-	-	54° 13' 18.10"	19° 04' 24.46"	54° 13' 18.24"	19° 04' 23.77"
-	-	0+203.00	0+287.00	84	-	-	-	-	54° 13' 18.24"	19° 04' 23.77"	54° 13' 19.54"	19° 04' 19.86"
Droga dojazdowa P-1a (S7 w 17+852.50 prawa strona)												
-	-	0+020.10	0+094.76	75	-	-	-	-	54° 17' 19.80"	18° 49' 53.30"	54° 17' 18.26"	18° 49' 50.78"
0+039.95	0+094.76	-	-	55	-	-	-	-	54° 17' 18.98"	18° 49' 53.63"	54° 17' 17.98"	18° 49' 50.95"
Droga dojazdowa P-1c (S7 od 22+019.00 do 22+126.00 - prawa strona)												
-	-	0+090.00	0+150.00	60	-	-	-	-	54° 16' 07.39"	18° 53' 11.32"	54° 16' 05.87"	18° 53' 12.63"
0+008.03	0+094.49	-	-	86	-	-	-	-	54° 16' 09.66"	18° 53' 10.59"	54° 16' 07.65"	18° 53' 11.91"
Droga dojazdowa P-1d (S7 w 22+139.20 - prawa strona)												
0+008.85	0+103.60	-	-	95	-	-	-	-	54° 16' 07.81"	18° 53' 16.41"	54° 16' 05.06"	18° 53' 15.21"
Droga dojazdowa P-8 (S7 od 33+928.00 do 34+316.00 - prawa strona)												
0+493.60	0+629.71	-	-	136	-	-	-	-	54° 13' 33.92"	18° 03' 19.03"	54° 13' 37.19"	18° 03' 17.60"
Droga dojazdowa DW-4 (S7 od 26+482.00 do 26+560.00 - lewa strona)												
-	-	0+005.47	0+028.13	-	-	-	23	-	54° 15' 26.11"	18° 57' 03.67"	54° 15' 25.73"	18° 57' 04.77"
-	-	0+028.13	0+070.97	43	-	-	-	-	54° 15' 25.73"	18° 57' 04.77"	54° 15' 25.18"	18° 57' 06.78"
0+028.00	0+070.97	-	-	43	-	-	-	-	54° 15' 26.11"	18° 57' 05.07"	54° 15' 25.50"	18° 57' 06.78"
Droga serwisowa DS-1 (S7 od 17+228.00 do 17+287.00 - prawa strona)												
0+010.50	0+040.41	-	-	30	-	-	-	-	54° 17' 31.20"	18° 49' 27.73"	54° 17' 32.04"	18° 49' 27.97"
0+040.41	0+045.41	-	-	-	-	-	-	5	54° 17' 32.04"	18° 49' 27.97"	54° 17' 32.16"	18° 49' 27.92"
Rów ZR-1a (S7 od 25+306.00 do 25+335.00 - lewa strona)												
0+000.00	0+031.30	-	-	31	-	-	-	-	54° 15' 33.09"	18° 56' 05.20"	54° 15' 33.53"	18° 56' 02.50"
Rów ZR-1b (S7 od 25+355.00 do 25+407.00 - lewa strona)												
0+000.00	0+055.31	-	-	55	-	-	-	-	54° 15' 33.82"	18° 56' 01.37"	54° 15' 34.31"	10° 56' 00.02"

rów lewy		rów prawy		rów trawiasty (0-2%)	darmina (2-3%)	plyty betonowe ażurowe (3-6%)	plyty betonowe (6-10%)	bruk (<10%)	współrzędne rowu			
od km	do km	od km	do km						od km		do km	
-	-	-	-	[m]	[m]	[m]	[m]	[m]	N	E	N	E
Rów ZR-2a (S7 w 26+508.20 - lewa strona)												
0+000.00	0+031.30	-	-	31	-	-	-	-	54° 15' 24.75"	18° 57' 04.33"	54° 15' 25.73"	18° 57' 04.77"
Rów ZR-2b (S7 w 26+512.00 - lewa strona)												
0+000.00	0+014.50	-	-	15	-	-	-	-	54° 15' 26.11"	18° 57' 05.07"	54° 15' 26.49"	18° 57' 05.50"
Rów przy P-102 0+148.10 (S7 w 17+999.20 - prawa strona)												
0+000.00	0+006.20	-	-	-	-	6	-	-	54° 17' 17.30"	18° 50' 00.87"	54° 17' 17.47"	18° 50' 01.03"
Rów przy P-110 0+612.00 (S7 w 34+412.00 - prawa strona)												
0+000.00	0+010.37	-	-	-	-	10	-	-	54° 13' 29.96"	19° 03' 28.61"	54° 13' 30.25"	19° 03' 28.36"

g) obiektów mostowych zgodnie z poniższym zestawieniem

Tabela nr 13. Parametry i lokalizacja projektowanych obiektów mostowych.

NAZWA CIEKU I KM	NAZWA OBIEKTU	KM DROGI S7	KM DROGI LOK.	Rozpiętość przęseł [m]	Długość obiektu [m]	Szerokość obiektu [m]	OPIS			
Kanał Piaszkowy 6+380	MA-01	18+005,89	-	25,0+25,0	51,35	16,5+17,25	Most MA - 01 wraz z umocnieniem koryta cieku i wału w obrębie obiektu, ustrój niosący żelbetowy sprężony			
	Przyczółek lewobrzeżny			km 17+971,750 DK S7, strona lewa		E	18°50'02.007"	N	54°17'20.397"	
				km 17+990.20 DK S7, strona prawa		E	18°50'01.981"	N	54°17'19.127"	
	Przyczółek prawobrzeżny			km 18+022,057 DK S7, strona lewa		E	18°50'04.444"	N	54°17'19.634"	
				km 18+039,888 DK S7, strona prawa		E	18°50'04,418"	N	54°17'18,363"	
	Rozwiązania konstrukcyjne			Posadowienie mostu zaprojektowano jako pośrednie na palach. Ławy fundamentowe posadowiono na rzędnych -1,50m npm i -2.2m npm. Fundamenty obiektu będą wykonywane w ściankach szczelnych. Podpory mostu stanowią żelbetowe przyczółki monolityczne, masywne ze ścianami bocznymi i podwieszonymi skrzydłami oraz filary słupowe o przekroju okrągłym. Całkowita długość mostu z przyczółkami wynosi 72.91 m. Ustrój niosący projektuje się jako belkę dwuprzęsłową o rozpiętościach 25.0m+25.0m. Przekrój poprzeczny ustroju zaprojektowano jako czterodźwigarowy z betonu sprężonego. Światło pionowe mostu wynosi 4,78 m (maksymalna rzędna wody w kanale +0.4m npm, minimalna rzędna spodu konstrukcji +5.18m npm), światło poziome 2x21.075=42.15m. Na obiekcie projektuje się wpusty mostowe do odwodnienia w rozstawie co 15 m. Woda z wpustów będzie wprowadzona do kolektorów zbiorczych i dalej do drogowego systemu odwodnienia. Odwodnienie izolacji płyty pomostu projektuje się za pomocą poliamidowych sączków w rozstawie co około 5m. Odwodnienie nasypu za przyczółkiem, projektuje się w postaci geomembrany ułożonej za ścianą czołową i ścianami skrzydeł, z odprowadzeniem wody drenami ułożonymi w dolnej części korpusu i poprzez ściany przyczółka poza nasyp.						
				Zakres i sposób umocnienia cieku i wału			Brzegi kanału zostaną umocnione materacami gabionowymi, dodatkowo pod obiektem brzegi będą wzmocnione ścianką szczelną zwieńczoną oczepem. Wały przeciwpowodziowe na odcinku od istniejącego mostu w ciągu drogi S7 do 10m powyżej mostu MD-02 zostaną zabezpieczone ścianką szczelną stalową zagłębioną min. 4,0m poniżej terenu. Ścianka szczelna zostanie zwieńczona oczepem żelbetowym. Powyżej ścianki szczelnej na skarpie odwodniej do korony wału zostanie wykonanie umocnienie materacami gabionowymi opartymi na ścianie szczelnej. Korona wału i skarpa odpowietrzna pod obiektem zostaną zabezpieczone płytami betonowymi. Korona wału i skarpa odpowietrzna na długości umocnienia ścianką szczelną zostaną obsiane trawą na humusie.			
Kanał Piaszkowy 6+440	MD-02	18+023	P- 1 0+878.82				11,55	12,92	12,58	Most MD - 02 wraz z umocnieniem koryta cieku i wału w obrębie obiektu, ustrój niosący płytowy z belek typu "Kujan"
	Przyczółek lewobrzeżny			km 0+869,935 droga P-1,strona lewa		E	18°50'02.335"	N	54°17'17.805"	
				km 0+878,013 droga P-1,strona prawa		E	18°50'02.387"	N	54°17'17.322"	
	Przyczółek prawobrzeżny			km 0+881,486 droga P-1,strona lewa		E	18°50'02.893"	N	54°17'17.623"	
				km 0+889,564 droga P-1,strona prawa		E	18°50'02.945"	N	54°17'17.140"	
	Rozwiązania konstrukcyjne			Posadowienie mostu zaprojektowano jako pośrednie na palach. Ławy fundamentowe posadowiono na rzędnej -2.4 i -2.33m npm. Fundamenty obiektu będą wykonywane w ściankach szczelnych. Podpory mostu stanowią żelbetowe przyczółki monolityczne-masywne z ścianami bocznymi i podwieszonymi skrzydłami. Całkowita długość mostu z przyczółkami wynosi 27.96 m. Ustrój niosący projektuje się jako ramowy o rozpiętości 11.55 m. Światło pionowe mostu wynosi 0.70m (maksymalna rzędna wody w kanale +0.4m npm, minimalna rzędna spodu konstrukcji +1.099m npm), światło poziome 9.17m. Przed i za obiektem po obu stronach jezdni projektuje się wpusty, z których woda zostanie odprowadzona do drogowego systemu odwodnienia. Odwodnienie izolacji płyty pomostu projektuje się za pomocą poliamidowych sączków w rozstawie, co około 5m.						
				Zakres i sposób umocnienia cieku i wału			Brzegi kanału zostaną umocnione materacami gabionowymi, dodatkowo pod obiektem brzegi będą wzmocnione ścianką szczelną zwieńczoną oczepem. Wały przeciwpowodziowe na odcinku od istniejącego mostu w ciągu drogi S7 do 10m powyżej mostu MD-02 zostaną zabezpieczone ścianką szczelną stalową zagłębioną min 4,0m poniżej terenu. Ścianka szczelna zostanie zwieńczona oczepem żelbetowym. Powyżej ścianki szczelnej na skarpie odwodnej do korony wału zostanie wykonane umocnienie materacami gabionowymi opartymi na ścianie szczelnej. Korona wału i skarpa odpowietrzna na długości umocnienia ścianką szczelną zostaną obsiane trawą na humusie			
Kanał Śledziowy 5+590	MD-05	22+030	P- 106 0+748.25				11,55	12,92	6,68	Most MD - 05 wraz z umocnieniem koryta cieku i wału w obrębie obiektu, ustrój niosący płytowy z belek typu "Kujan"
	Przyczółek lewobrzeżny			km 0+740,333 dr. P-106, strona lewa		E	18°53'12.550"	N	54°16'12.219"	
				km 0+744,622 dr.P-106, strona prawa		E	18°53'12.587"	N	54°16'11.963"	
	Przyczółek prawobrzeżny			km 0+751,247 dr. P-106, strona lewa		E	18°53'13.109"	N	54°16'12.082"	
				km 0+756,174 dr.P-106, strona prawa		E	18°53'13.151"	N	54°16'11.788"	

NAZWA CIEKU I KM	NAZWA OBIEKTU	KM DROGI S7	KM DROGI LOK.	Rozpiętość przeseł [m]	Długość obiektu [m]	Szerokość obiektu [m]	OPIS			
	Rozwiązania konstrukcyjne				Posadowienie mostu zaprojektowano jako pośrednie na palach. Ławy fundamentowe posadowiono na rzędnej -2,44 i -2.55m npm. Fundamenty obiektu będą wykonywane w ściankach szczelnych. Podpory mostu stanowią żelbetowe przyczółki monolityczne - masywne z ścianami bocznymi i podwieszonymi skrzydłami. Ustrój niosący projektuje się jako ramowy o rozpiętości 11.55m. Całkowita długość mostu z przyczółkami wynosi 24.46 m. Światło pionowe mostu wynosi 1.04 m (maksymalna rzędna wody w kanale +0.4m npm, minimalna rzędna spodu konstrukcji 1.44 m npm), światło poziome 9.17m. Przed i za obiektem projektuje się wpusty, z których woda zostanie odprowadzona do drogowego systemu odwodnienia. Odwodnienie izolacji płyty pomostu projektuje się za pomocą poliamidowych sączków w rozstawie, co około 5m.					
	Zakres i sposób umocnienia ciek i wału				Brzegi kanału zostaną umocnione materacami gabionowymi, dodatkowo pod obiektem brzegi będą wzmocnione ścianka szczelną zwieńczoną oczepem. Lewy wał przeciwpowodziowy na odcinku od 10m poniżej mostu MD-05 do 10m powyżej mostu MD-07 oraz prawy wał przeciwpowodziowy na odcinku od istniejącego wylotu ze stacji pomp nr 16 Kiezmarm poniżej mostu MD-05 do 10m powyżej mostu MD-07 zostaną zabezpieczone ścianką szczelną stalową zagłębioną min 4,0m poniżej terenu. Ścianka szczelna zostanie zwieńczona oczepem żelbetowym. Powyżej ścianki szczelnej na skarpie odwodnej do korony wału zostanie wykonane umocnienie materacami gabionowymi opartymi na ścianie szczelnej. Korona wału i skarpa odpowietrzna na odcinku od 10m poniżej mostu MD-05 do 10m powyżej mostu MD-07 zostaną obsiane trawą na humusie					
Kanał Śledziowy 5+620	MA-06	22+049.47	-	11,55	12,92	16,93+18,18	Most MA - 06 wraz z umocnieniem koryta ciek i wału w obrębie obiektu, ustrój niosący płytowy z belek typu "Kujan"			
	Przyczółek lewobrzeżny				km 22+032,403 DK S7, strona lewa		E	18°53'12.656"	N	54°16'11.645"
					km 22+055,796 DK S7, strona prawa		E	18°53'12.855"	N	54°16'10.250"
	Przyczółek prawobrzeżny				km 22+043,954 DK S7, strona lewa		E	18°53'12.855"	N	54°16'11.470"
					km 22+067,347 DK S7, strona prawa		E	18°53'13.418"	N	54°16'10.075"
	Rozwiązania konstrukcyjne				Istniejący most w ciągu drogi krajowej nr 7 ze względu na niewystarczającą szerokość obiektu zostanie rozebrany i w jego lokalizacji zostanie zbudowany obiekt MA-06 (jezdni prawa). Wszystkie prace rozbiórkowe będą prowadzone w ekranach zabezpieczających przed zanieczyszczeniem gruzem wód kanału Śledziowego. Roboty powinny być prowadzone w sposób nie zanieczyszczający środowiska. Posadowienie nowego mostu zaprojektowano jako pośrednie na palach. Ławy fundamentowe posadowiono na rzędnej -1.8 i -1.72 m npm. Fundamenty obiektu będą wykonywane w ściankach szczelnych. Podpory mostu stanowią żelbetowe przyczółki monolityczne, masywne z ścianami bocznymi i podwieszonymi skrzydłami. Ustrój niosący projektuje się jako ramowy o rozpiętości 11.55 m. Całkowita długość mostu z przyczółkami wynosi 25.46 m. Światło pionowe mostu wynosi 1.78 m (maksymalna rzędna wody w kanale +0.4 m npm, minimalna rzędna spodu konstrukcji 2.18 m npm), światło poziome 9.17 m. Przed i za obiektem przy ścianach bocznych przyczółków projektuje się wpusty z których woda zostanie odprowadzona do drogowego systemu odwodnienia. Odwodnienie izolacji płyty pomostu projektuje się za pomocą poliamidowych sączków w rozstawie, co około 5m.					
	Zakres i sposób umocnienia ciek i wału				Brzegi kanału zostaną umocnione materacami gabionowymi, dodatkowo pod obiektem brzegi będą wzmocnione ścianka szczelną zwieńczoną oczepem. Lewy wał przeciwpowodziowy na odcinku od 10m poniżej mostu MD-05 do 10 m powyżej mostu MD-07 oraz prawy wał przeciwpowodziowy na odcinku od istniejącego wylotu ze stacji pomp nr 16 Kiezmarm poniżej mostu MD-05 do 10m powyżej mostu MD-07 zostaną zabezpieczone ścianką szczelną stalową zagłębioną min 4,0 m poniżej terenu. Ścianka szczelna zostanie zwieńczona oczepem żelbetowym. Powyżej ścianki szczelnej na skarpie odwodnej do korony wału zostanie wykonane umocnienie materacami gabionowymi opartymi na ścianie szczelnej. Korona wału i skarpa odpowietrzna na odcinku od 10m poniżej mostu MD-05 do 10m powyżej mostu MD-07 zostaną obsiane trawą na humusie					
Kanał Śledziowy 5+670	MD-07	22+089	P- 1 5+333,02	11,55	12,92	12,58	Most MD - 07 wraz z umocnieniem koryta ciek i wału w obrębie obiektu, ustrój niosący płytowy z belek typu "Kujan"			
	Przyczółek lewobrzeżny				km 5+322,270 droga P-1, strona lewa		E	18°53'12.994"	N	54°16'09.510"
					km5+330,349 droga P-1, strona prawa		E	18°53'13.064"	N	54°16'09.028"
	Przyczółek prawobrzeżny				km 5+333,822 droga P-1, strona lewa		E	18°53'13.558"	N	54°16'09.335"
					km5+341,900 droga P-1, strona prawa		E	18°53'13.628"	N	54°16'08.853"
	Rozwiązania konstrukcyjne				Posadowienie mostu zaprojektowano jako pośrednie na palach. Ławy fundamentowe posadowiono na rzędnej -2,77 i -2.70 m. Fundamenty obiektu będą wykonywane w ściankach szczelnych. Podpory mostu stanowią żelbetowe przyczółki monolityczne – masywne z ścianami bocznymi i podwieszonymi skrzydłami. Ustrój niosący projektuje się jako ramowy o rozpiętości 11.55 m. Całkowita długość mostu z przyczółkami wynosi 24.46 m. Światło pionowe mostu wynosi 0.76 m (maksymalna rzędna wody w kanale +0.4m npm, minimalna rzędna spodu konstrukcji 1,16 m npm), światło poziome 9.17 m. Przed i za obiektem po obu stronach jezdni projektuje się wpusty z których woda zostanie odprowadzona do drogowego systemu odwodnienia. Odwodnienie izolacji płyty pomostu projektuje się za pomocą poliamidowych sączków w rozstawie, co około 5m.					
	Zakres i sposób umocnienia ciek i wału				Brzegi kanału zostaną umocnione materacami gabionowymi, dodatkowo pod obiektem brzegi będą wzmocnione ścianka szczelną zwieńczoną oczepem.					

NAZWA CIEKU I KM	NAZWA OBIEKTU	KM DROGI S7	KM DROGI LOK.	Rozpiętość przęseł [m]	Długość obiektu [m]	Szerokość obiektu [m]	OPIS			
				Lewy wał przeciwpowodziowy na odcinku od 10 m poniżej mostu MD-05 do 10 m powyżej mostu MD-07 oraz prawy wał przeciwpowodziowy na odcinku od istniejącego wylotu ze stacji pomp nr 16 Kieźmark poniżej mostu MD-05 do 10 m powyżej mostu MD-07 zostaną zabezpieczone ścianką szczelną stalową zagłębioną min 4,0 m poniżej terenu. Ścianka szczelna zostanie zwieńczona oczepem żelbetowym. Powyżej ścianki szczelnej na skarpie odwodnej do korony wału zostanie wykonane umocnienie materacami gabionowymi opartymi na ścianie szczelnej. Korona wału i skarpa odpowietrzna na odcinku od 10 m poniżej mostu MD-05 do 10 m powyżej mostu MD-07 zostaną obsiane trawą na humusie						
Kanał Linawy 9+570	MA-13	34+443.48	-	26,0	27,1	16,41+16,41	Most MA - 13 wraz z umocnieniem koryta cieku w obrębie obiektu, ustrój niosący płytowy z belek typu „T”			
	Przyczółek lewobrzeżny			km 34+420.786 DK S7, strona prawa		E	19°3'31.679"	N	54°13'32.086"	
				km 34+440.313 DK S7, strona lewa		E	19°3'33.628"	N	54°13'32.649"	
	Przyczółek prawobrzeżny			km 34+446.628 DK S7, strona prawa		E	19°3'32.87"	N	54°13'61.62"	
				km 34+466.472 DK S7, strona lewa		E	19°3'34.821"	N	54°13'32.183"	
	Rozwiązania konstrukcyjne			W miejscu prawej jezdni projektowanego mostu znajduje się most w ciągu drogi krajowej nr7. W ramach inwestycji obiekt ten zostanie rozebrany i w jego miejscu wybudowany zostanie nowy obiekt. Posadowienie nowego mostu zaprojektowano jako pośrednie na palach. Ławy fundamentowe posadowiono na rzędnych -4.49 i -4.62 m npm. Fundamenty obiektu będą wykonywane w ściankach szczelnych. Podpory mostu stanowią żelbetowe przyczółki monolityczne, masywne z ścianami bocznymi i podwieszonymi skrzydłami. Ustrój niosący projektuje się jako ustrój wolnopodparty, jednoprzęsłowy. Całkowita długość mostu z przyczółkami wynosi 39.85 m. Światło pionowe mostu dla stanu średniego wynosi 1.86m (średnia rzędna wody w kanale -2.45m npm, minimalna rzędna spodu konstrukcji -0,59 m npm), światło poziome 18.53m. Na obiekcie projektuje się wpusty mostowe do odwodnienia obiektu w rozstawie co 10m. Woda z wpustów będzie wprowadzona do kolektorów zbiorczych i dalej do drogowego systemu odwodnienia. Odwodnienie izolacji płyty pomostu projektuje się za pomocą poliamidowych sączków w rozstawie, co około 5m.						
				Brzegi kanału zostaną umocnione ściankami szczelnymi o długości L=10.0m zakończonych oczepem żelbetowym. Brzeg kanału umocniony ścianką szczelną, stożki do 0.57m ponad teren kostką kamienną.						
Zakres i sposób umocnienia cieku										
Kanał Linawy 9+890	MD-27	34+197	P- 8 0+446.78	11,60	12,2	6,68	Most MD - 27 wraz z umocnieniem koryta cieku w obrębie obiektu, ustrój niosący ramowy z płytą z belek typu "Kujan"			
	Przyczółek lewobrzeżny			km 0+440.98 droga P-8, strona prawa		E	19°3'16.93"	N	54°13'32.67"	
				km 0+440.98 droga P-8, strona lewa		E	19°3'16.72"	N	54°13'32.87"	
	Przyczółek prawobrzeżny			km 0+452.58 droga P-8, strona prawa		E	19°3'17.46"	N	54°13'32.90"	
				km 0+452.58 droga P-8, strona lewa		E	19°3'17.25"	N	54°13'33.09"	
	Rozwiązania konstrukcyjne			Istniejący most w ciągu drogi lokalnej ze względu na zły stan techniczny zostanie rozebrany i w jego lokalizacji zostanie zbudowany obiekt MD-27. Wszystkie prace rozbiórkowe muszą być prowadzone w ekranach zabezpieczających przed zanieczyszczeniem gruzem wód kanału Linawy. Roboty powinny być prowadzone w sposób nie zanieczyszczający środowisko. Posadowienie nowego mostu zaprojektowano jako pośrednie na palach. Ławy fundamentowe posadowiono na rzędnej -6.78 m npm i -6.71 m npm. Fundamenty obiektu będą wykonywane w ściankach szczelnych. Podpory mostu stanowią żelbetowe przyczółki monolityczne, masywne z ścianami bocznymi i podwieszonymi skrzydłami. Ustrój niosący projektuje się jako ramę jednoprzęsłową. Całkowita długość mostu z przyczółkami wynosi 23.60 m. Światło pionowe mostu wynosi 0.87 m (maksymalna rzędna wody w kanale - 1,85m npm, minimalna rzędna spodu konstrukcji -0,976 m npm), światło poziome 11.0 m. Na obiekcie nie projektuje się wpustów mostowych. Odwodnienie izolacji płyty pomostu projektuje się za pomocą poliamidowych sączków w rozstawie, co około 5m. Odwodnienie nasypu za przyczółkiem, projektuje się w postaci geomembrany ułożonej za ścianą czołową i ścianami skrzydeł, z odprowadzeniem wody drenami ułożonymi w dolnej części korpusu i poprzez ściany przyczółka poza nasyp.						
				Brzegi kanału w obrębie obiektu umocnione zostaną ściankami szczelnymi zwieńczonymi oczepem żelbetowym (do poziomu wody średniej). Do wysokości 1m ponad oczep stożki i skarpy umocnione zostaną materacami gabionowymi. Powyżej umocnienie matą polimerową z obsianiem trawą.						
	Zakres i sposób umocnienia cieku									
Struga Orłowska 0+420	MD-28	34+469	P- 101 0+215.42	11,6	12,2	6,68	Most MD - 28 wraz z umocnieniem koryta cieku w obrębie obiektu, ustrój niosący ramowy z płytą z belek typu "Kujan"			
	Przyczółek lewobrzeżny			km 0+440.98 droga P-8, strona prawa		E	19°3'21.58"	N	54°13'20.35"	
				km 0+440.98 droga P-8, strona lewa		E	19°3'21.58"	N	54°13'20.56"	
	Przyczółek prawobrzeżny			km 0+452.58 droga P-8, strona prawa		E	19°3'22.22"	N	54°13'20.36"	
				km 0+452.58 droga P-8, strona lewa		E	19°3'22.22"	N	54°13'20.57"	
	Rozwiązania konstrukcyjne			Posadowienie mostu zaprojektowano jako pośrednie na palach. Ławy fundamentowe posadowiono na rzędnej -5.25 m npm i -5.18 m npm. Fundamenty obiektu będą wykonywane w ściankach szczelnych. Podpory mostu stanowią żelbetowe przyczółki						

NAZWA CIEKU I KM	NAZWA OBIEKTU	KM DROGI S7	KM DROGI LOK.	Rozpiętość przęseł [m]	Długość obiektu [m]	Szerokość obiektu [m]	OPIS
							monolityczne, masywne z ścianami bocznymi i podwieszonymi skrzydłami. Całkowita długość mostu z przyczółkami wynosi 23.20 m. Ustrój niosący projektuje się jako ramę jednoprzęsłową. Światło pionowe mostu wynosi 0.73 m (maksymalna rzędna wody w kanale -1,85m nrm, minimalna rzędna spodu konstrukcji -1,12 m nrm), światło poziome 11.0m. Na obiekcie nie projektuje się wpustów mostowych. Odwodnienie izolacji płyty pomostu projektuje się za pomocą poliamidowych sączków w rozstawie, co około 5m. Odwodnienie nasypu za przyczółkiem, projektuje się w postaci geomembrany ułożonej za ścianą czołową i ścianami skrzydeł, z odprowadzeniem wody drenami ułożonymi w dolnej części korpusu i poprzez ściany przyczółka poza nasyp.
	Zakres i sposób umocnienia ciek						Brzegi Strugi Orłowskiej w obrębie obiektu umocnione zostaną ściankami szczelnymi zwieńczonymi oczepem żelbetowym (do poziomu wody średniej). Do wysokości 1m ponad oczep stożki i skarpy umocnione materacami gabionowymi. Powyżej umocnienie matą polimerową z obsianiem trawą.

h) wylotów kanalizacji deszczowej do odbiorników według poniższego zestawienia:

Tabela nr 14. Parametry i lokalizacja projektowanych wylotów kanalizacji deszczowej.

Lp.	Wylot /Odbiornik	Droga	Zlewnia		Średnica wylotu / Rzędna wylotu m npm	Kilometraż wylotu	Kilometraż wylotu z wylotu względem trasy S-7	Numer działki wylotu	Współrzędne geograficzne
			Kilometr drogi	Strona drogi		[km]	[km]		
1	2	3	4	-	5	6	7	8	9
1.	W0 Kanał "A"	P-101	00+030 - 00+164	L	200/ -1.27	00+033	17+199	dz nr 274/6 obr. Koszwały	54°17'35,88"N 18°49'29,21"E
2.	W1 R-A-39a	P-101	00+164 - 00+281	L	200/ -1.35	00+278	17+450	dz nr 274/8 obr. Koszwały	54°17'30,86"N 18°49'39,78"E
3.	W2 R-A-39a	P-101	00+281 - 00+700	L	200/ -1.37	00+285	17+457	dz nr 274/8 obr. Koszwały	54°17'30,68"N 18°49'40,02"E
4.	W3 RD-4	P-1A	00+000 - 00+095	P	200/ -1.40	00+019	17+846	dz nr 279/2 obr. Koszwały	54°17'19,82"N 18°49'53,32"E
5.	W4 rów bez nazwy	P-1A	00+033 - 00+095	L	200/ -1.17	00+148	17+996	dz nr 11/6 obr. Miłocin	54°17'16,96"N 18°50'0,37"E
6.	W4.1 rów bez nazwy	P-102	00+000 - 00+148	P	200/ -1.13	00+148	18+003	dz nr 11/6 obr. Miłocin	54°17'16,85"N 18°50'0,71"E
7.	W5 RD-4	P-1	00+206 - 00+406	L	300/ -1.25	00+406	17+559	dz nr 279/2 obr. Koszwały	54°17'25,42"N 18°49'40,14"E
			00+215 - 00+406	P					
			00+406 - 00+492	L					
			00+406 - 00+478	P					
			17+515 - 17+950	L					
			17+950 - 18+006	L					
		S7	17+515 - 17+980	P	200/ -1.18	00+016	17+846	dz nr 279/2 obr. Koszwały	54°17'19,94"N 18°49'53,41"E
			17+980 - 18+006	P					
			00+492 - 00+851	L					
			00+851 - 00+874	L					
			00+478 - 00+704	P					
			00+704 - 00+856	P					
8.	W6 RD-4	P-1	00+856 - 00+888	P	200/ -1.20	00+713	17+862	dz nr 279/2 obr. Koszwały	54°17'19,70"N 18°49'54,26"E
9.	W7 RD-4	P-1							

Lp.	Wylot /Odbiornik	Droga	Zlewnia		Średnica wylotu / Rzędna wylotu m npm	Kilometraż wylotu	Kilometra z wylotu względem trasy S-7	Numer działki wylotu	Współrzędne geograficzne
			Kilometr drogi	Strona drogi					
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
10.	W8.2 R-7B1	S7	18+006 - 18+115	L	200/ -1.40	18+100	18+100	dz nr 37/1 obr. Cedry Małe	54°17'18,87"N 18°50'8,55"E
11.	W8.1 R-7B1		18+115 - 18+610	L	200/ -0.42	18+100	18+100	dz nr 37/1 obr. Cedry Małe	54°17'18,84"N 18°50'8,60"E
12.	W8 R-7B1		18+610 - 18+630	L	300/ -1.29	18+101	18+101	dz nr 24/4 obr. Cedry Małe	54°17'16,67"N 18°50'6,79"E
			18+006 - 18+065	P					
			18+065 - 18+610	P					
			18+610 - 18+630	P					
13.	W9 R-7B1	00+000 - 00+083	L	200/ -1.21	00+954	18+098	dz nr 23/2 obr. Cedry Małe	54°17'16,55"N 18°50'6,49"E	
		00+140 - 00+196	L						
		00+874 - 00+897	L						
14.	W10 R-7B1	P-1B	00+112 - 00+140	L	200/-0.95	00+137	18+094	dz nr 23/2 obr. Cedry Małe	54°17'16,79"N 18°50'6,46"E
15.	W11 R-7B1	P-1	00+955 - 01+632	L	200/-1.35	00+955	18+101	dz nr 24/4 obr. Cedry Małe	54°17'16,49"N 18°50'6,63"E
		P-1B	00+196 - 00+251	P					
16.	W12 R-7B1	P-1	00+888 - 00+920	P	200/-1.14	00+954	18+094	dz nr 23/2 obr. Cedry Małe	54°17'15,97"N 18°50'5,74"E
17.	W13 R-7B1	P-1	00+955 - 01+632	P	200/-1.32	00+955	18+097	dz nr 23/2 obr. Cedry Małe	54°17'15,90"N 18°50'5,87"E
18.	W14 Kanał "B"	P-23	00+111 - 00+822	L	200/-1.75	00+819	19+636	dz nr 114/3 obr. Cedry Małe	54°16'55,55"N 18°51'23,86"E
19.	W15 Kanał "B"	P-23	00+822 - 01+216	L	200/-1.76	00+827	19+641	dz nr 114/3 obr. Cedry Małe	54°16'55,48"N 18°51'24,12"E
20.	W16 Kanał "B"	P-23	00+118 - 00+822	P	200/-1.73	00+815	19+634	dz nr 114/3 obr. Cedry Małe	54°16'54,83"N 18°51'22,85"E
21.	W17 Kanał "B"	P-23	00+822 - 01+184	P	300/-1.77	00+823	19+638	dz nr 114/3 obr. Cedry Małe	54°16'54,75"N 18°51'23,05"E
		S7	19+617 - 16+646	L					

Lp.	Wylot /Odbiornik	Droga	Zlewnia		Średnica wylotu / Rzędna wylotu m npm	Kilometraż wylotu	Kilometra ż wylotu względem trasy S-7	Numer działki wylotu	Współrzędne geograficzne
			Kilometr drogi	Strona drogi					
1	2	3	[km]	-	[mm]	[km]	[km]	9	[°]
22.	W18 Kanał "B"	S7	18+630 - 18+650	L	300/-2.23	19+634	19+634	dz nr 114/3 obr. Cedry Małe	54°16'54,77"N 18°51'22,78"E
			18+650 - 19+635	L					
			19+635 - 19+650	L					
			18+630 - 18+650	P					
			18+650 - 19+635	P					
23.	W19 Kanał "B"	P-1	19+635 - 19+650	P	200/-1.69	02+478	19+629	dz nr 54 obr. Cedry Małe	54°16'53,25"N 18°51'20,61"E
			01+632 - 02+482	L					
			02+482 - 02+801	L					
			19+617 - 16+646	P					
			01+632 - 02+482	P					
24.	W20 Kanał "B"	P-1 S7	02+482 - 02+801	L	300/-1.31	02+485	19+632	dz nr 54 obr. Cedry Małe	54°16'53,19"N 18°51'20,76"E
			19+617 - 16+646	P					
			01+632 - 02+482	P					
			02+482 - 02+869	P					
			01+216 - 01+410	L					
25.	W21 Kanał "B"	P-1	01+410 - 01+630	L	200/-1.53	01+412	20+228	dz nr 116 obr. Cedry Małe	54°16'44,41"N 18°51'50,49"E
			01+184 - 01+410	P					
			01+410 - 01+641	P					
			01+630 - 01+831	L					
			01+831 - 02+067	L					
26.	W22 Kanał "B"	P-1	01+641 - 01+831	P	200/-1.62	01+831	20+648	dz nr 117/2 obr. Cedry Małe	54°16'36,10"N 18°52'8,82"E
			01+831 - 02+111	P					
			01+410 - 01+641	P					
			01+630 - 01+831	L					
			01+831 - 02+067	L					
27.	W23 R-B-15-5	P-23	01+641 - 01+831	P	200/-1.62	01+834	20+651	dz nr 117/2 obr. Cedry Małe	54°16'36,03"N 18°52'8,98"E
			01+831 - 02+111	P					
			01+410 - 01+641	P					
			01+630 - 01+831	L					
			01+831 - 02+067	L					
28.	W24 R-B-15-5	P-23	01+641 - 01+831	P	200/-1.62	01+834	20+651	dz nr 117/2 obr. Cedry Małe	54°16'36,03"N 18°52'8,98"E
			01+831 - 02+111	P					
			01+410 - 01+641	P					
			01+630 - 01+831	L					
			01+831 - 02+067	L					
29.	W25 R-B-15-5	P-23	01+641 - 01+831	P	200/-1.62	01+834	20+651	dz nr 117/2 obr. Cedry Małe	54°16'36,03"N 18°52'8,98"E
			01+831 - 02+111	P					
			01+410 - 01+641	P					
			01+630 - 01+831	L					
			01+831 - 02+067	L					
30.	W26 R-B-15-5	P-23	01+641 - 01+831	P	200/-1.62	01+834	20+651	dz nr 117/2 obr. Cedry Małe	54°16'36,03"N 18°52'8,98"E
			01+831 - 02+111	P					
			01+410 - 01+641	P					
			01+630 - 01+831	L					
			01+831 - 02+067	L					
31.	W27 R-B-10	P-23	01+641 - 01+831	P	200/-1.62	01+834	20+651	dz nr 117/2 obr. Cedry Małe	54°16'36,03"N 18°52'8,98"E
			01+831 - 02+111	P					
			01+410 - 01+641	P					
			01+630 - 01+831	L					
			01+831 - 02+067	L					
32.	W28 R-B-10	P-23	01+641 - 01+831	P	200/-1.62	01+834	20+651	dz nr 117/2 obr. Cedry Małe	54°16'36,03"N 18°52'8,98"E
			01+831 - 02+111	P					
			01+410 - 01+641	P					
			01+630 - 01+831	L					
			01+831 - 02+067	L					
33.	W29 R-B-10	P-23	01+641 - 01+831	P	200/-1.62	01+834	20+651	dz nr 117/2 obr. Cedry Małe	54°16'36,03"N 18°52'8,98"E
			01+831 - 02+111	P					
			01+410 - 01+641	P					
			01+630 - 01+831	L					
			01+831 - 02+067	L					
34.	W30 R-B-10	P-23	01+641 - 01+831	P	200/-1.62	01+834	20+651	dz nr 117/2 obr. Cedry Małe	54°16'36,03"N 18°52'8,98"E
			01+831 - 02+111	P					
			01+410 - 01+641	P					
			01+630 - 01+831	L					
			01+831 - 02+067	L					

Lp.	Wylot /Odbiornik	Droga	Zlewnia		Średnica wylotu / Rzędna wylotu m npm	Kilometraż wylotu	Kilometra z wylotu względem trasy S-7	Numer działki wylotu	Współrzędne geograficzne
			Kilometr drogi	Strona drogi					
1	2	3	[km]	-	[mm]	[km]	[km]		[°]
35.	W31 Kanał "A"	P-23	02+067 - 02+266	L	200/-1.71	02+265	20+994	dz nr 114/3obr. Cedry Małe	54°16'33,89"N 18°52'29,58"E
36.	W32 Kanał "A"	P-23	02+111 - 02+266	P	200/-1.43	02+264	21+012	dz nr 114/3 obr. Cedry Małe	54°16'33,33"N 18°52'30,14"E
37.	W33 R-B-15-5	P-105B	00+000 - 00+300	P	200/-1.43	00+298	20+221	dz nr 135 obr. Cedry Małe	54°16'41,96"N 18°51'47,07"E
38.	W34 R-B-15-5	P-105B	00+300 - 00+409	P	200/-1.43	00+302	20+228	dz nr 136/5 obr. Cedry Małe	54°16'41,82"N 18°51'47,39"E
39.	W35 R-B-10	P-105B	00+409 - 00+731	P	200/-1.43	00+729	20+653	dz nr 142 obr. Cedry Małe	54°16'33,95"N 18°52'6,62"E
40.	W36 R-B-10	P-105B	00+731 - 00+814	P	200/-1.43	00+734	20+659	dz nr 144/3 obr. Cedry Małe	54°16'33,85"N 18°52'6,90"E
41.	W37 R-B-15-5	S7 (PS-01-04)	19+650 - 19+665	L	200/-1.18	20+225	20+225	dz nr 116 obr. Cedry Małe	54°16'43,79"N 18°51'49,55"E
42.	W38 R-B-15-5	S7 (PS-01-04)	20+227 - 20+409	L	200/-1.17	20+227	20+227	dz nr 116 obr. Cedry Małe	54°16'43,76"N 18°51'49,63"E
43.	W39 R-B-15-5	S7 (PS-01-04)	19+665 - 20+227	P	200/-1.18	20+226	20+226	dz nr 202 obr. Cedry Małe	54°16'42,44"N 18°51'47,95"E
44.	W40 R-B-15-5	S7 (PS-01-04)	20+227 - 20+409	P	200/-1.17	20+228	20+228	dz nr 202 obr. Cedry Małe	54°16'42,40"N 18°51'48,06"E
45.	W41 R-B-10	S7 (PS-01-04/1)	20+409 - 20+647	L	200/-1.28	20+649	20+649	dz nr 117/2 obr. Cedry Małe	54°16'35,86"N 18°52'8,63"E
46.	W42 R-B-10	S7 (PS-01-04/1)	20+647 - 20+960	L	200/-1.29	20+651	20+651	dz nr 117/2 obr. Cedry Małe	54°16'35,81"N 18°52'8,74"E
47.	W43 R-B-10	S7 (PS-01-04/1)	20+409 - 20+647	P	200/-1.29	20+651	20+653	dz nr 202 obr. Cedry Małe	54°16'34,62"N 18°52'7,44"E
48.	W44 R-B-10	S7 (PS-01-04/1)	20+647 - 20+940	P	200/-1.29	20+654	20+654	dz nr 202 obr. Cedry Małe	54°16'34,61"N 18°52'7,49"E

Lp.	Wylot /Odbiornik	Droga	Zlewnia		Średnica wylotu / Rzędna wylotu m npm	Kilometraż wylotu	Kilometra ż wylotu względem trasy S-7	Numer działki wylotu	Współrzedne geograficzne
			Kilometr drogi	Strona drogi					
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
49.	W45 rów drogowy z odpływem do Kanalu "A"	P-3	00+797 - 00+975	P	300/-1.25	00+955	21+051	dz nr 122/2 obr. Cedry Małe	54°16'32,92"N 18°52'32,25"E
50.	W46 R-B-15-5	P-1	02+811 - 03+112	L	200/-1.16	03+110	20+217	dz nr 135 obr. Cedry Małe	54°16'37,44"N 18°51'41,41"E
51.	W47 R-B-15-5	P-1	03+112 - 03+467	L	200/-1.21	03+112	20+221	dz nr 135 obr. Cedry Małe	54°16'37,33"N 18°51'41,53"E
52.	W48 R-B-15-5	P-1	02+869 - 03+112	P	200/-1.24	03+111	20+209	dz nr 112 obr. Cedry Małe	54°16'37,09"N 18°51'40,47"E
53.	W49 R-B-10	P-1	03+467 - 03+573	L	200/-1.31	03+572	20+668	dz nr 142 obr. Cedry Małe	54°16'29,49"N 18°52'2,38"E
54.	W50 R-B-10	P-1	03+573 - 03+947	L	200/-1.34	03+574	20+671	dz nr 144/2 obr. Cedry Małe	54°16'29,49"N 18°52'2,54"E
		wjazd na stację paliw	- 00+109	L					
		- 00+057	P						
		00+456 - 00+717	P						
		00+000 - 00+047	P						
55.	W51 R-B-10	wyjazd ze stacji paliw	00+000 - 00+092	P	200/-1.24	03+571	20+670	dz nr 142 obr. Cedry Małe	54°16'28,95"N 18°52'1,83"E
		P-1	03+467 - 03+573	P					
		P-1	03+573 - 03+909	P					
		P-3	00+420 - 00+450	P					
		P-3	00+080 - 00+300	P					
56.	W52 R-B-10	P-3	00+300 - 00+420	P	300/-1.40	00+304	20+677	dz nr 143 obr. Cedry Małe	54°16'26,02"N 18°51'58,85"E
		P-2	00+000 - 00+033	L					
		P-1	03+216 - 03+467	P					
		P-2	00+033 - 00+204	L					
		P-2	00+033 - 00+204	L					
57.	W53 R-B-10	P-2	00+033 - 00+204	L	200/-1.40	00+034	20+327	dz nr 136/5 obr. Cedry Małe	54°16'33,70"N 18°51'44,39"E
		P-1	00+000 - 00+033	L					
		P-1	03+216 - 03+467	P					
		P-2	00+033 - 00+204	L					
		P-2	00+033 - 00+204	L					
58.	W53.1 R-B-10	P-2	00+033 - 00+204	L	200/-1.40	00+034	20+327	dz nr 136/5 obr. Cedry Małe	54°16'33,70"N 18°51'44,39"E
		P-1	00+000 - 00+033	L					
		P-1	03+216 - 03+467	P					
		P-2	00+033 - 00+204	L					
		P-2	00+033 - 00+204	L					
59.	W54 RD-21	P-2	00+033 - 00+204	L	200/-1.40	00+034	20+327	dz nr 136/5 obr. Cedry Małe	54°16'33,70"N 18°51'44,39"E
		P-1	00+000 - 00+033	L					
		P-1	03+216 - 03+467	P					
		P-2	00+033 - 00+204	L					
		P-2	00+033 - 00+204	L					
60.	W55 RD-21	P-2	00+033 - 00+204	L	200/-1.40	00+034	20+327	dz nr 136/5 obr. Cedry Małe	54°16'33,70"N 18°51'44,39"E
		P-1	00+000 - 00+033	L					
		P-1	03+216 - 03+467	P					
		P-2	00+033 - 00+204	L					
		P-2	00+033 - 00+204	L					

Lp.	Wylot /Odbiornik	Droga	Zlewnia		Średnica wylotu / Rzędna wylotu m npm	Kilometraż wylotu	Kilometra ż wylotu względem trasy S-7	Numer działki wylotu	Współrzędne geograficzne
			Kilometr drogi	Strona drogi					
1	2	3	[km]	-	[mm]	[km]	[km]	9	[°]
61.	W56 istn. zbiornik wodny	P-2	00+204 - 00+303	L	200/-0.51	00+239	20+415	dz nr 112 obr. Cedry Małe	54°16'27,28"N 18°51'42,61"E
		P-3	00+303 - 00+435	L					
			00+000 - 00+080	P					
62.	W57 RD-9	P-1	03+947 - 04+257	L	200/-1.01	04+256	21+282	dz nr 194/1 obr. Cedry Małe	54°16'10,72"N 18°52'21,21"E
63.	W58 RD-9	P-1	04+257 - 04+323	L	200/-1.05	04+258	21+285	dz nr 194/1 obr. Cedry Małe	54°16'10,62"N 18°52'21,34"E
64.	W59 RD-9	P-1	03+909 - 04+257	P	200/-0.95	04+255	21+274	dz nr 194/1 obr. Cedry Małe	54°16'10,33"N 18°52'20,21"E
65.	W60 RD-9	P-1	04+257 - 04+323	P	200/-0.95	04+261	21+278	dz nr 194/2 obr. Cedry Małe	54°16'10,21"N 18°52'20,34"E
66.	W61 RD-24	P-4	00+991 - 01+092	L	200/-1.41	00+992	21+297	dz nr 194/2 obr. Cedry Małe	54°16'7,28"N 18°52'18,13"E
67.	W62 RD-24	P-4	00+991 - 01+092	P	200/-1.87	00+992	21+315	dz nr 194/2 obr. Cedry Małe	54°16'6,75"N 18°52'18,73"E
68.	W63 RD-26	P-4	00+839 - 00+991	L	200/-1.88	00+842	21+238	dz nr 194/2 obr. Cedry Małe	54°16'4,61"N 18°52'10,91"E
69.	W64 RD-13	P-4	00+839 - 00+991	P	200/-1.87	00+840	21+258	dz nr 194/2 obr. Cedry Małe	54°16'4,06"N 18°52'11,66"E
70.	W65 RD-26	P-4	00+464 - 00+839	L	200/-1.83	00+827	21+233	dz nr 176 obr. Cedry Małe	54°16'4,43"N 18°52'10,37"E
71.	W66 RD-13	P-4	00+464 - 00+839	P	200/-1.87	00+838	21+257	dz nr 194/2 obr. Cedry Małe	54°16'4,02"N 18°52'11,54"E
72.	W67 RD-23	P-4 P-2A	00+000 - 00+464 00+000 - 00+059	L P	200/-0.48	00+463	21+101	dz nr 189/3 obr. Cedry Małe	54°15'57,85"N 18°51'53,59"E
73.	W68 RD-23	P-4	00+000 - 00+464	P	200/-0.76	00+463	21+119	dz nr 189/3 obr. Cedry Małe	54°15'57,32"N 18°51'54,20"E
74.	W69 Kanał "A"	P-4	01+357 - 01+600	L	200/-1.73	01+359	21+427	dz nr 195 obr. Cedry Małe	54°16'14,00"N 18°52'35,14"E

Lp.	Wylot /Odbiornik	Droga	Zlewnia		Średnica wylotu / Rzędna wylotu m npm	Kilometraż wylotu	Kilometra z wylotu względem trasy S-7	Numer działki wylotu	Współrzędne geograficzne		
			Kilometr drogi	Strona drogi							
										[km]	-
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10		
75.	W70 Kanał "A"	P-4	01+345 - 01+602	P	200/-1.84	01+348	21+443	dz nr 195 obr. Cedry Małe	54°16'12,95"N 18°52'35,08"E		
		WC_L03	00+000 - 00+386	P							
		S7	21+764 - 22+045	P							
			22+045 - 22+068	P							
76.	W71 Kanał "A"	P-4	01+092 - 01+357	L	200/-1.65	01+352	21+427	dz nr 195 obr. Cedry Małe	54°16'13,74"N 18°52'34,83"E		
77.	W72 Kanał "A"	P-4	01+092 - 01+345	P	200/-1.52	01+342	21+440	dz nr 195 obr. Cedry Małe	54°16'12,90"N 18°52'34,82"E		
78.	W73 Kanał "A"	P-1	04+588 - 04+908	L	200/-1.54	04+592	21+471	dz nr 195 obr. Cedry Małe	54°16'11,10"N 18°52'35,00"E		
79.	W74 Kanał "A"	P-1	04+574 - 04+875	P	200/-1.51	04+575	21+484	dz nr 195 obr. Cedry Małe	54°16'10,17"N 18°52'34,97"E		
80.	W75 Kanał "A"	P-1	04+323 - 04+588	L	200/-1.54	04+586	21+468	dz nr 195 obr. Cedry Małe	54°16'11,06"N 18°52'34,79"E		
81.	W76 Kanał "A"	P-1	04+323 - 04+574	P	200/-1.49	04+569	21+482	dz nr 195 obr. Cedry Małe	54°16'10,13"N 18°52'34,74"E		
82.	W77 R-A-9-2	P-1	04+908 - 05+019	L	200/-1.12	05+017	21+763	dz nr 198/7 obr. Cedry Małe	54°16'13,97"N 18°52'57,91"E		
83.	W78 R-A-9-1	P-1	04+875 - 05+005	P	200/-1.17	05+005	21+754	dz nr 198/9 obr. Cedry Małe	54°16'13,62"N 18°52'57,01"E		
84.	W79 R-A-9-2	P-1	05+019 05+309	L	200/-1.13	05+020	21+765	dz nr 198/7 obr. Cedry Małe	54°16'13,95"N 18°52'58,03"E		
85.	W80 R-A-9-2	P-1	05+019 - 05+304	P	200/-1.20	05+020	21+770	dz nr 198/8 obr. Cedry Małe	54°16'13,43"N 18°52'57,83"E		
		P-1C	00+000 - 00+095	L				obr. Cedry Małe			

Lp.	Wylot /Odbiornik	Droga	Zlewnia		Średnica wylotu / Rzędna wylotu m npm	Kilometraż wylotu	Kilometra z wylotu względem trasy S-7	Numer działki wylotu	Współrzędne geograficzne
			Kilometr drogi	Strona drogi					
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
86.	W81 Kanał "A"	S7 (PS-01-05)	21+010 - 21+060	L	300/-1.70	00+299	21+222	dz nr 114/3 obr. Cedry Małe	54°16'26,01"N 18°52'35,54"E
			21+060 - 21+223	L					
			21+305 - 21+385	L					
			20+953 - 20+965	P					
		20+965 - 21+448	P						
		WC L04	00+000 - 00+373	P					
87.	W82 RD-12 cd.	WC L02	00+000 - 00+329	P	200/-1.84	01+737	21+540	dz nr 127/6 obr. Cedry Małe	54°16'21,61"N 18°52'51,35"E
		P-105	00+074 - 00+319	L					
		P-4	01+736 - 02+394	L					
			01+736 - 01+939	P					
		P-4A	00+029 - 00+080	P					
		P-106	00+000 - 00+095	P					
88.	W83 RD-12 cd.	S7	21+448 - 22+000	L	200/-1.75	01+735	21+540	dz nr 127/6 obr. Cedry Małe	54°16'21,54"N 18°52'51,29"E
			22+000 - 22+030	L					
			21+448 - 21+541	P					
			21+595 - 21+685	P					
		P-4	01+662 - 01+736	L					
		WC L01	01+662 - 01+736	P					
89.	W84 RD-12	WC L01	00+000 - 00+331	P	200/-1.79	00+241	21+559	dz nr 127/6 obr. Cedry Małe	54°16'21,36"N 18°52'52,28"E
		P-106	00+000 - 00+243	L					
		P-4	01+939 02+394	P					
			02+394 02+518	P					
90.	W85 Projektowany rów melioracyjny	P-106	00+510 - 00+698	L	200/-1.53	00+519	21+803	dz nr 130/2 obr. Cedry Małe	54°16'16,22"N 18°53'2,45"E
91.	W86 Kanał "C"	S7 (PS-01-07)	22+030 - 22+060	L	300/-1.00	22+129	22+129	dz nr 5 obr. Kieźmark	54°16'10,76"N 18°53'17,91"E
			22+060 - 22+545	L					
			22+545 - 22+560	L					
			22+068 - 22+090	P					
			22+090 - 22+545	P					
			22+545 - 22+560	P					

Lp.	Wylot /Odbiornik	Droga	Zlewnia		Średnica wylotu / Rzędna wylotu m npm	Kilometraż wylotu	Kilometra z wylotu względem trasy S-7	Numer działki wylotu	Współrzędne geograficzne
			Kilometr drogi	Strona drogi					
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
92.	W87 Kanał "C"	P-106	00+785 - 00+850	L	200/-1.03	00+844	22+126	dz nr 4/2 obr. Kiezmark	54°16'10,90"N 18°53'17,81"E
93.	W88 Kanał "C"	P-106	00+850 - 01+268 01+268 - 01+288 01+288 - 01+730	L L L	200/-1.10	00+845	22+138	dz nr 10/6 obr. Kiezmark	54°16'10,78"N 18°53'18,50"E
94.	W89 Kanał "C"	P-1	05+346 - 05+427	L	200/-1.24	05+424	22+170	dz nr 212/3 obr. Kiezmark	54°16'8,06"N 18°53'18,03"E
95.	W90 Kanał "C"	P-1	05+427 - 05+804	L	200/-1.23	05+432	22+178	dz nr 212/3 obr. Kiezmark	54°16'7,98"N 18°53'18,42"E
96.	W91 Kanał "C"	P-1	05+363 - 05+437	P	200/-1.21	05+432	22+182	dz nr 212/3 obr. Kiezmark	54°16'7,23"N 18°53'17,99"E
97.	W92 Kanał "C"	P-1	05+437 - 05+804	P	200/-1.23	05+442	22+190	dz nr 212/3 obr. Kiezmark	54°16'7,13"N 18°53'18,40"E
98.	W93 RD-20	S7	22+560 - 22+575 22+575 - 23+761 22+560 - 22+575 22+575 - 23+761 05+823 - 06+711 05+823 - 06+711	L L P P L P	300/-1.10	06+247	22+994	dz nr 204 obr. Kiezmark	54°15'54,85"N 18°53'57,55"E
99.	W94 R-F	P-106	01+730 - 02+580	L	200/-1.90	02+582	23+866	dz nr 12/2 obr. Kiezmark	54°15'45,79"N 18°54'43,48"E
100.	W95 RD-18	P-106	02+802 - 03+433	L	200/-2.05	02+802	24+091	dz nr 40 obr. Kiezmark	54°15'43,35"N 18°54'55,02"E
101.	proj rów z odpływem do RD-18	S7 (PS-01-08)	23+761 - 24+026	L	200/-1.28	24+001	24+001	dz nr 40 obr. Kiezmark	54°15'43,25"N 18°54'49,71"E
102.	proj rów z odpływem do RD-18	S7 (PS-01-08)	23+761 - 24+026	L	200/-1.34	24+004	24+004	dz nr 40 obr. Kiezmark	54°15'43,22"N 18°54'49,88"E

Lp.	Wylot /Odbiornik	Droga	Zlewnia		Średnica wylotu / Rzędna wylotu m npm	Kilometraż wylotu	Kilometra z wylotu względem trasy S-7	Numer działki wylotu	Współrzędne geograficzne
			Kilometr drogi	Strona drogi					
1	2	3	[km]		[mm]	[km]	[km]		[°]
			4	5	6	7	8	9	10
103.	W98 proj rów z odpływem do RD-18	S7 (PS-01-08)	24+026 - 25+330	P	200/-1.26	23+999	23+999	dz nr 45/12 obr. Kiezmarm	54°15'41,89"N 18°54'48,77"E
104.	W99 proj rów z odpływem do RD-18	S7 (PS-01-08)	24+026 - 25+330	P	200/-1.33	24+005	24+005	dz nr 45/12 obr. Kiezmarm	54°15'41,82"N 18°54'49,10"E
105.	W100 proj rów z odpływem do RD-18	P-1	06+711 - 07+263	L	200/-1.56	07+262	23+998	dz nr 180 obr. Kiezmarm	54°15'41,70"N 18°54'48,64"E
106.	W101 proj rów z odpływem do RD-18	P-1	07+263 - 08+202	L	200/-1.28	07+264	24+006	dz nr 180 obr. Kiezmarm	54°15'41,62"N 18°54'49,02"E
107.	W102 R-E-4-1	P-1	06+711 - 07+263	P	200/-1.05	07+242	23+982	dz nr 45/12 obr. Kiezmarm	54°15'40,95"N 18°54'48,09"E
108.	W103 R-E-4-1	P-1	07+263 - 08+268	P	200/-1.23	07+265	24+006	dz nr 45/12 obr. Kiezmarm	54°15'40,83"N 18°54'48,52"E
109.	W104 R-A-23	P-106	03+433 - 03+737	L	200/-0.52	03+735	25+026	dz nr 43/2 obr. Kiezmarm	54°15'36,92"N 18°55'44,89"E
110.	W105 R-A-23	P-106	03+737 - 03+794	L	200/-0.52	03+739	25+030	dz nr 90/1 obr. Kiezmarm	54°15'36,98"N 18°55'45,16"E
111.	W106 F-44	S7	25+330 - 26+235 25+330 - 26+235	L P	200/0.40	25+303	25+303	dz nr 45/7 obr. Kiezmarm	54°15'35,41"N 18°55'56,02"E
112.	W107 Istn. rów drogowy z odpływem do rowu RA-31	P-6 S7	00+210 - 00+616 26+235 - 26+545 26+235 - 26+545	L L P	200/-0.48	00+610	26+618	dz nr 56 obr. Dworek	54°15'14,55"N 18°57'6,30"E
113.	W108 RA-30	-	OUS "Dworek"	-	250/-0.70	-	26+865	54/6 obr. Dworek	54°15'13,76"N 18°57'20,03"E

Lp.	Wylot /Odbiornik	Droga	Zlewnia		Średnica wylotu / Rzędna wylotu m npm	Kilometraż wylotu	Kilometra ż wylotu względem trasy S-7	Numer działki wylotu	Współrzedne geograficzne
			Kilometr drogi	Strona drogi					
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
114.	W109 RA	P-107	00+000 - 00+240	L	200/-1.47	00+068	26+650	dz nr 8 obr. Dworek	54°15'32,60"N 18°57'15,65"E
		P-107A	00+000 - 00+070	P					
		P-6	00+000 - 00+210	P					
		Pętla autobusowa	00+000 - 00+134	P					
		WD L04	00+000 - 00+489	P					
		WD L02	00+000 - 00+070	P					
			00+070 - 00+319	P					
			00+319 - 00+619	P					
			00+070 - 00+319	L					
		S7	26+580 - 26+844	L					
26+884 - 27+084	L								
00+240 - 01+022	L								
115.	W110 RA-27	P-107	01+022 - 01+091	L	300/-1.79	01+090	27+549	dz nr 21 obr. Dworek	54°15'17,54"N 18°58'0,49"E
		WD L03	00+022 - 00+135	P					
		WD L01	00+000 - 00+394	P					
		S7	27+154 - 27+545	L					
			26+545 - 27+545	P					
			01+091 - 01+122	L					
116.	W111 RA-27	P-107	01+122 - 01+181	L	200/-1.65	01+093	27+553	dz nr 21 obr. Dworek	54°15'17,35"N 18°58'0,63"E
117.	W112 RA-3	P-107	01+181 - 01+704	L	200/-2.00	01+771	28+222	dz nr 21 obr. Dworek	54°15'12,26"N 18°58'12,67"E
118.	W113 RA-3	P-107	01+704 - 01+774	L	200/-2.01	01+776	28+228	dz nr 21 obr. Dworek	54°15'11,39"N 18°58'36,48"E
		P-7	01+774 - 01+804	L					
			01+804 - 02+228	L					
			00+327 - 00+400	L					
00+245 - 00+327	P								
00+327 - 00+410	P								
119.	W114 RA-28	WD DK7	00+000 - 00+356	L	200/-1.43	00+366	27+385	dz nr 35 obr. Dworek	54°15'13,56"N 18°57'49,54"E
			00+000 - 00+356	P					

Lp.	Wylot /Odbiornik	Droga	Zlewnia		Średnica wylotu / Rzędna wylotu m npm	Kilometraż wylotu	Kilometra z wylotu względem trasy S-7	Numer działki wylotu	Współrzędne geograficzne	
			Kilometr drogi	Strona drogi					[°]	[']
1	2	3	[km]	-	6	[km]	8	9	10	
120.	W114.1 RA-10-1	S7	27+545 - 28+205 27+545 - 28+205	L P	300/-1.59	27+802	27+802	dz nr 26 obr. Dworek	54°15'14,13"N 18°57'50,75"E	
121.	W115 RA-3	P-108	00+000 - 00+112 00+000 - 00+112 00+112 - 00+311 00+311 - 00+350 00+479 - 00+695	P L L L P	200/-2.48	00+349	28+220	dz nr 26 obr. Dworek	54°15'58,31"N 18°58'34,36"E	
122.	W116 RC-49	P-107B	00+000 - 00+351	P	200/-1.61	00+350	28+886	dz nr 67/5 obr. Dworek	54°14'59,05"N 18°59'6,93"E	
123.	W117 RC-47	P-24	00+000 - 00+482	L	200/-1.54	00+481	28+981	dz nr 67/2 obr. Dworek	54°15'0,04"N 18°59'14,32"E	
124.	W118 RC-47	P-24	00+482 - 00+662	L	200/-1.55	00+483	28+983	dz nr 67/2 obr. Dworek	54°14'59,99"N 18°59'14,45"E	
125.	W119 RC-47	P-24 P-107	00+000 - 00+489 02+227 - 02+334	P L	200/-1.53	00+487	28+987	dz nr 67/2 obr. Dworek	54°14'59,41"N 18°59'14,04"E	
126.	W120 RC-47	P-24	00+489 - 00+666	P	200/-1.53	00+489	28+990	dz nr 67/2 obr. Dworek	54°14'59,37"N 18°59'14,15"E	
127.	W121 RC-43	P-24 S7	00+662 - 01+200 00+666 - 01+200 28+205 - 29+700 28+205 - 29+700	L P L P	300/-2.00	00+996	29+494	dz nr 67/7 obr. Dworek	54°14'50,20"N 18°59'37,34"E	
128.	W122 RC-16	P-24	01+200 - 01+810	L	200/-2.44	01+807	30+318	dz nr 69/2 obr. Dworek	54°14'36,86"N 19°0'15,58"E	
129.	W123 RC-16	P-24	01+810 - 02+301	L	200/-2.43	01+813	30+323	dz nr 69/2 obr. Dworek	54°14'36,80"N 19°0'15,82"E	
130.	W124 RC-16	P-24	01+200 - 01+810	P	200/-2.44	01+806	30+317	dz nr 69/1 obr. Dworek	54°14'36,25"N 19°0'15,14"E	
131.	W125 RC-16	P-24	01+810 - 02+301	P	200/-2.43	01+812	30+323	dz nr 69/1 obr. Dworek	54°14'36,19"N 19°0'15,40"E	

Lp.	Wylot /Odbiornik	Droga	Zlewnia		Średnica wylotu / Rzędna wylotu m npm	Kilometraż wylotu	Kilometra z wylotu względem trasy S-7	Numer działki wylotu	Współrzędne geograficzne						
			Kilometr drogi	Strona drogi											
1	2	3	[km]	4	-	5	[mm]	6	[km]	7	8	9	[°]	10	
132.	W126 rów melioracyjny z odpływem do RC-16	S7 (PS-02-02)	29+700 - 30+317	L	200/-1.81	30+319	30+319	30+319	30+319	30+319	30+319	30+319	dz nr 69/1 obr. Dworek	54°14'35,92"N 19°0'14,99"E	
133.	W127 rów melioracyjny z odpływem do RC-16	S7 (PS-02-02)	30+317 - 30+811	L	200/-1.79	30+322	30+322	30+322	30+322	30+322	30+322	30+322	dz nr 69/1 obr. Dworek	54°14'35,89"N 19°0'15,15"E	
134.	W128 R-C	P-24	02+301 - 02+639	L	200/-2.11	02+638	02+638	31+145	31+145	31+145	31+145	31+145	dz nr 74/2 obr. Dworek	54°14'26,83"N 19°0'57,97"E	
135.	W129 R-C	P-24	02+639 - 03+097	L	200/-2.11	02+640	02+640	31+151	31+151	31+151	31+151	31+151	dz nr 74/2 obr. Dworek	54°14'26,76"N 19°0'58,27"E	
136.	W130 rów melioracyjny z odpływem do R-C	P-24	02+301 - 02+639	P	200/-2.11	02+638	02+638	31+146	31+146	31+146	31+146	31+146	dz nr 74/1 obr. Dworek	54°14'26,19"N 19°0'57,54"E	
137.	W131 rów melioracyjny z odpływem do R-C	P-24	02+639 - 03+097	P	200/-2.11	02+640	02+640	31+151	31+151	31+151	31+151	31+151	dz nr 74/1 obr. Dworek	54°14'26,12"N 19°0'57,82"E	
138.	W132 rów melioracyjny z odpływem do R-C	S7 (PS-02-03)	30+811 - 31+102	L	200/-1.86	31+147	31+147	31+147	31+147	31+147	31+147	31+147	dz nr 74/1 obr. Dworek	54°14'25,93"N 19°0'57,44"E	
139.	W133 rów melioracyjny z odpływem do R-C	S7 (PS-02-03)	31+102 - 31+603	L	200/-1.87	31+150	31+150	31+150	31+150	31+150	31+150	31+150	dz nr 74/1 obr. Dworek	54°14'25,88"N 19°0'57,62"E	
140.	W134 R-A	P-24	03+097 - 03+507	L	200/-2.03	03+506	03+506	32+015	32+015	32+015	32+015	32+015	dz nr 78/123 obr. Dworek	54°14'16,25"N 19°1'42,44"E	
	W135 R-A	P-24	03+507 - 03+779	L	200/-2.03	03+508	03+508	32+017	32+017	32+017	32+017	32+017	dz nr 78/123 obr. Dworek	54°14'16,23"N 19°1'42,57"E	
141.	W136 rów melioracyjny z odpływem do kanału WZ	P-24	03+097 - 03+507	P	200/-2.04	03+505	03+505	32+015	32+015	32+015	32+015	32+015	dz nr 78/123 obr. Dworek	54°14'15,69"N 19°1'42,03"E	

Lp.	Wylot /Odbiornik	Droga	Zlewnia		Średnica wylotu / Rzędna wylotu m npm	Kilometraż wylotu	Kilometraż z wylotu względem trasy S-7	Numer działki wylotu	Współrzędne geograficzne
			Kilometr drogi	Strona drogi					
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
142.	W137 rów melioracyjny z odpływem do kanału WZ	P-24	03+507 - 03+779	P	200/-2.03	03+508	32+018	dz nr 78/123 obr. Dworek	54°14'15,64"N 19°1'42,21"E
143.	W138 R-H-53	P-24	03+779 - 04+000 04+000 - 04+227 03+779 - 04+000 04+000 - 04+227	L L P P	300/-2.05	04+002	32+508	dz. nr 91/2 obr. Dworek	54°14'10,15"N 19°2'7,85"E
144.	W139 rów melioracyjny z odpływem do kanału WZ	S7 (PS-02-04)	31+603 - 32+040	L	200/-1.34	32+015	32+015	dz nr 78/122 obr. Dworek	54°14'15,48"N 19°1'41,90"E
145.	W140 rów melioracyjny z odpływem do kanału WZ	S7 (PS-02-04)	32+040 - 32+733	L	200/-1.34	32+018	32+018	dz nr 78/122 obr. Dworek	54°14'15,44"N 19°1'42,08"E
146.	W141 RH-31	P-24 S7	04+227 - 04+637 04+227 - 04+637 32+733 - 33+135 32+733 - 33+135	L P L P	300/-2.02	04+557	33+056	dz nr 91/2 obr. Dworek	54°14'0,82"N 19°2'34,12"E
147.	W142 RH-21	P-24	04+637 - 04+806 04+806 - 05+217 04+637 - 04+806 04+806 - 05+202	L L P P	300/-2.07	04+805	33+305	dz nr 93/2 obr. Dworek	54°13'56,00"N 19°2'45,32"E
148.	W143 R-H	P-24	05+217 - 05+621	L	200/-2.03	05+617	34+116	dz nr 92/2 obr. Dworek	54°13'39,75"N 19°3'20,47"E
149.	W144 R-H	P-24	05+621 - 05+733	L	200/-2.04	05+633	34+119	dz nr 92/2 obr. Dworek	54°13'39,73"N 19°3'20,68"E
150.	W145 rów melioracyjny z odpływem do kanału Linawa	P-24	05+202 - 05+621	P	200/-2.03	05+620	34+117	dz nr 93/3 obr. Dworek	54°13'39,20"N 19°3'19,83"E

Lp.	Wylot /Odbiornik	Droga	Zlewnia		Średnica wylotu / Rzędna wylotu m npm	Kilometraż wylotu	Kilometra z wylotu względem trasy S-7	Numer działki wylotu	Współrzedne geograficzne
			Kilometr drogi	Strona drogi					
1	2	3	4	5	6	7	8	9	[°] 10
151.	W146 rów melioracyjny z odpływem do kanału Linawa	P-24	05+621 - 05+833	P	200/-2.03	05+623	34+120	dz nr 93/3 obr. Dworek	54°13'39,15"N 19°3'19,95"E
152.	W147 rów melioracyjny z odpływem do kanału Linawa	S7 (PS-02-05)	33+135 - 34+119 33+135 - 33+330 33+330 - 33+470 33+470 - 33+980 33+980 - 34+119	L P P P P	300/-2.02	31+117	34+117	dz nr 93/3 obr. Dworek	54°13'38,97"N 19°3'19,53"E
153.	W148 rów melioracyjny z odpływem do kanału Linawa	S7 (PS-02-05)	34+119 - 34+438	L	200/-2.00	34+120	34+120	dz nr 93/3 obr. Dworek	54°13'38,91"N 19°3'19,64"E
154.	W149 rów melioracyjny z odpływem do kanału Linawa	S7 (PS-02-05)	34+119 - 34+438	P	200/-2.01	34+120	34+120	dz. nr 97/22, 94 obr. Dworek	54°13'37,71"N 19°3'18,04"E
155.	W150 R-E7	P-110 S7	00+729 - 01+264 00+913 - 01+300 34+438 - 35+122 34+438 - 35+122	L P L P	300/-2.41	01+012	34+784	dz nr 44/6 obr. Orłowo	54°13'24,97"N 19°3'48,10"E
156.	W151 rów melioracyjny z odpływem do kanału Linawa	P-110	00+458 - 00+613	P	200/-2.24	00+610	34+421	dz nr 44/4 obr. Orłowo	54°13'29,61"N 19°3'28,81"E
157.	W152 rów melioracyjny z odpływem do kanału Linawa	P-110	00+613 - 00+729 00+729 - 00+913	P P	200/-2.24	00+614	34+423	dz nr 44/4 obr. Orłowo	54°13'29,66"N 19°3'29,00"E

Lp.	Wylot /Odbiornik	Droga	Zlewnia		Średnica wylotu / Rzędna wylotu m npm	Kilometraż wylotu	Kilometra ż wylotu względem trasy S-7	Numer działki wylotu	Współrzędne geograficzne
			Kilometr drogi	Strona drogi					
1	2	3	[km]	-	[mm]	[km]	[km]	9	[°]
			4	5	6	7	8		10
158.	W153 rów melioracyjny z odpływem do Strugi Orłowskiej	P-110	00+320 - 00+420	L	200/-2.45	00+418	34+508	dz nr 16/2 obr. Orłowo	54°13'24,24"N 19°3'28,94"E
159.	W154 rów melioracyjny z odpływem do Strugi Orłowskiej	P-110	00+233 - 00+320	L	200/-2.00	00+237	34+478	dz nr 16/2 obr. Orłowo	54°13'20,71"N 19°3'22,88"E
160.	W155 rów melioracyjny z odpływem do Strugi Orłowskiej	P-110	00+201 - 00+233	L	-	00+201	34+452	dz. nr 15 obr. Orłowo	54°13'20,83"N 19°3'20,98"E
161.	W156 Kanał Linawa	P-8	00+493 - 00+638	L	200/-1.92	00+493	34+206	dz nr 98/2 obr. Dworek	54°13'33,91"N 19°3'19,02"E
162.	W157 R-E13	P-110	01+300 - 01+537	P	200/-2.25	01+535	35+288	dz nr 43/2, 46/1 obr. Orłowo	54°13'14,77"N 19°4'10,63"E
163.	W158 R-E13	P-110 P-9	01+537 - 01+703 00+000 - 00+076	P L	200/-2.28	01+539	35+295	dz nr 43/2, 46/1 obr. Orłowo	54°13'14,63"N 19°4'10,98"E
164.	W159 R-E13	P-110	01+264 - 01+537	L	200/-2.41	01+535	35+291	dz nr 42/8 obr. Orłowo	54°13'15,23"N 19°4'11,23"E
165.	W160 R-E15	P-9	00+195 - 00+310	L	200/-2.42	00+198	35+448	dz nr 42/8 obr. Orłowo	54°13'13,08"N 19°4'19,04"E
166.	W161 R-E15	P-9	00+195 - 00+310	P	200/-2.37	00+201	35+468	dz nr 42/8 obr. Orłowo	54°13'13,06"N 19°4'20,43"E
167.	W162 R-E15	P-9 P-110	00+000 - 00+310 01+703 - 01+964 01+703 - 01+934	P L P	200/-2.33	00+191	35+468	dz nr 42/11 obr. Orłowo	54°13'12,56"N 19°4'20,02"E
168.	W163 rów melioracyjny z odpływem do R-E19	P-110C	00+000 - 00+080	P	200/-1.99	00+079	35+581	dz nr 25/8 obr. Orłowo	54°13'16,61"N 19°4'30,08"E

Lp.	Wylot /Odbiornik	Droga	Zlewnia		Średnica wylotu / Rzędna wylotu m npm	Kilometraż wylotu	Kilometra ż wylotu względem trasy S-7	Numer działki wylotu	Współrzedne geograficzne
			Kilometr drogi	Strona drogi					
1	2	3	[km]	-	[mm]	[km]	[km]	9	[°]
169.	W164 rów melioracyjny z odpływem do R-E19	S7 (PS-02-05/1)	35+122 - 35+578	L	200/-2.05	35+578	35+578	dz nr 25/8 obr. Orłowo	54°13'16,19"N 19°4'29,54"E
170.	W165 rów melioracyjny z odpływem do R-E19	S7 (PS-02-05/1)	35+578 - 36+050	L	200/-2.04	35+579	35+579	dz nr 25/8 obr. Orłowo	54°13'16,17"N 19°4'29,63"E
171.	W166 rów melioracyjny z odpływem do R-E19	S7 (PS-02-05/1)	35+122 - 35+578	P	200/-2.04	35+577	35+577	dz nr 39 obr. Orłowo	54°13'14,85"N 19°4'28,42"E
172.	W167 rów melioracyjny z odpływem do R-E19	S7 (PS-02-05/1)	35+578 - 36+050	P	200/-2.04	35+580	35+580	dz nr 39 obr. Orłowo	54°13'14,81"N 19°4'28,57"E
173.	W168 R-C	P-110	01+934 - 02+231	P	200/-2.25	02+226	35+942	dz nr 70/3 obr. Orłowo	54°13'9,05"N 19°4'46,11"E
174.	W169 R-C50	P-110	02+690 - 02+944	P	200/-1.68	02+693	36+408	dz nr 94/26 obr. Orłowo	54°13'3,38"N 19°5'10,03"E
175.	Istn. rów drogowy z odpływem do R-E4	P-9	00+000 - 00+074	L	200/-1.44	00+000	35+353	dz nr 67/2 obr. Orłowo	54°13'9,77"N 19°4'10,52"E
176.	W171 Istn. rów drogowy	P-9	00+380 - 00+534	L	200/-2.10	00+527	35+476	dz nr 26/2 obr. Orłowo	54°13'22,26"N 19°4'28,29"E
177.	W172 R-C	P-10	00+000 - 00+075	L	200/-2.16	00+453	36+025	dz nr 36/5 obr. Orłowo	54°13'11,32"N 19°4'52,75"E
178.	W173 rów melioracyjny z odpływem do R-C	P-10	00+075 - 00+458	P	200/-2.08	00+456	36+025	dz nr 36/5 obr. Orłowo	54°13'10,46"N 19°4'52,12"E
179.	W174 R-C	P-10	00+456 - 00+977	L	300/-2.48	00+457	36+029	dz nr 38/9 obr. Orłowo	54°13'11,23"N 19°4'52,93"E
			00+458 - 00+955	P					
		S7	36+050 - 36+607	L					
			36+050 - 36+607	P					

Lp.	Wylot /Odbiornik	Droga	Zlewnia		Średnica wylotu / Rzędna wylotu m npm	Kilometraż wylotu [km]	Kilometra z wylotu względem trasy S-7 [km]	Numer działki wylotu	Współrzędne geograficzne
			Kilometr drogi	Strona drogi					
1	2	3	[km]	-	[mm]	[km]	[km]		°
			4	5	6	7	8	9	10
180.	W175 istn. rów drogowy z odpływem do R-D	P-10	00+977 - 01+093 01+093 - 01+212 01+212 - 01+455 00+955 - 01+093 01+093 - 01+212	L L L P P	300/-1.75	01+091	36+668	dz nr 38/19 obr. Orłowo	54°13'3,38"N 19°5'25,52"E
181.	W176 R-M37	P-110 P-110B	02+944 - 03+138 00+000 - 00+072 00+000 - 00+072	P L P	200/-1.48	03+138	36+853	dz nr 100/20 obr. Orłowo	54°12'57,97"N 19°5'32,78"E

i) wylotu kanalizacji sanitarnej **WKs** (do ziemi-rowu RA-30) o średnicy Dn200 i rzędnej dna -0,55 m npm, według współrzędnych geograficznych B=54°15'14,61"N, L=18°57'20,56".

2. Likwidację odcinków urządzeń melioracji wodnych podstawowych (kanałów), urządzeń melioracji wodnych szczegółowych (rowów) oraz przepustów melioracyjnych i drogowych według poniższego zestawienia:

Tabela nr 15. Likwidowane rowy, kanały oraz przepusty.

Lp.	nazwa rowu/kanału	współrzędne geograficzne rowu/kanału				współrzędne geograficzne przepustu			
		pkt		pkt		pkt w osi		Strona S7	kmS7
		N	E	N	E	N	E		
Od Koszwał do Wisły									
1.	rów_istn1	54°17'33.67"	18°49'26.81"	54°17'32.98"	18°49'28.15"				
2.	row_drogowy1	54°17'29.93"	18°49'32.04"	54°17'28.57"	18°49'36.65"				
3.	row_drogowy2	54°17'28.94"	18°49'33.21"	54°17'28.09"	18°49'36.31"			-	-
4.	R-A-39a	54°17'30.25"	18°49'31.98"	54°17'29.16"	18°49'35.69"				
5.	R-A-24	54°17'25.43"	18°49'40.15"	54°17'25.44"	18°49'43.49"				
6.	row_drogowy3	54°17'24.78"	18°49'50.73"	54°17'22.53"	18°49'58.33"	54°17'22.47"	18°49'58.67"	L	17+885
7.	row_drogowy4	54°17'25.12"	18°49'46.63"	54°17'22.08"	18°49'57.55"				
8.	R-A-39f	54°17'25.60"	18°49'48.87"	54°17'25.68"	18°49'52.86"				
9.	R-A-21	54°17'22.21"	18°49'47.52"	54°17'21.46"	18°49'53.92"				
10.	R-A-36	54°17'21.46"	18°49'53.92"	54°17'19.50"	18°49'54.72"				
11.	rów_istn2	54°17'18.54"	18°49'52.29"	54°17'20.34"	18°50'1.23"				

Lp.	nazwa rowu/kanalu	współrzędne geograficzne rowu/kanalu				współrzędne geograficzne przepustu			
		pkt		pkt		pkt w osi		Strona S7	kmS7
		N	E	N	E	N	E		
12.	row_istn3	54°17'18.45"	18°49'53.03"	54°17'20.09"	18°50'1.26"	54°17'20.12"	18°50'1.43"	L	17+970
						541720.13	185001.85	L	17+970
13.	row_istn4	54°17'19.87"	18°50'0.37"	54°17'16.92"	18°50'00.51"				
14.	row_drogowy5	54°17'19.29"	18°50'3.82"	54°17'15.56"	18°50'5.27"				
15.	row_istn5	54°17'19.23"	18°50'4.75"	54°17'17.37"	18°50'6.16"	54°17'17.80"	18°50'5.75"	P	18+070
16.	row_istn6	54°17'15.82"	18°50'5.45"	54°17'18.50"	18°50'8.08"	54°17'18.65"	18°50'8.28"	L	18+100
17.	R-9B1	54°17'15.20"	18°50'5.82"	54°17'18.46"	18°50'9.21"	54°17'17.74"	18°50'7.44"	P	18+100
18.	row_istn7	54°17'16.50"	18°50'6.59"	54°17'15.41"	18°50'7.46"				
19.	R-10B1	54°17'17.98"	18°50'8.10"	54°17'13.06"	18°50'11.90"	541718.18	185007.98	L	18+100
20.	row_istn8	54°17'18.46"	18°50'9.21"	54°17'16.70"	18°50'15.22"				
21.	R-11B1	54°17'12.92"	18°50'13.11"	54°17'15.12"	18°50'20.33"				
22.	R-12B1	54°17'11.45"	18°50'19.30"	54°17'13.35"	18°50'26.37"				
23.	R-B-38-9	54°17'9.85"	18°50'26.28"	54°17'11.69"	18°50'33.00"				
24.	R-B-38-8	54°17'7.50"	18°50'34.84"	54°17'9.21"	18°50'41.01"				
		54°17'9.52"	18°50'41.87"	54°16'53.66"	18°51'20.88"	54°17'11.97"	18°50'33.25"	L	18+595
						54°17'9.56"	18°50'41.64"	L	18+760
						541709.49	185043.21	L	18+790
25.	row_drogowy6					54°17'4.69"	18°50'53.97"	w osi	19+030
						54°17'2.12"	18°51'0.33"	P	19+170
						54°16'59.39"	18°51'6.93"	P	19+315
						54°16'55.22"	18°51'17.16"	L	19+540
						54°17'4.34"	18°50'57.02"	L	19+085
26.	row_drogowy7	54°17'6.31"	18°50'52.42"	54°16'54.41"	18°51'21.13"	54°17'1.49"	18°51'3.99"	L	19+235
								w osi	19+520
						54°16'56.12"	18°51'16.88"	P	19+630
						54°16'53.93"	18°51'21.29"		
27.	R-B-38-7	54°17'5.56"	18°50'42.27"	54°17'7.01"	18°50'47.90"				
28.	R-B-38-5	54°17'3.31"	18°50'49.33"	54°17'4.53"	18°50'54.28"				
29.	R-B-24	54°17'4.47"	18°50'57.86"	54°17'5.49"	18°51'0.81"	541704.4	185057.67	L	19+090
30.	R-B-38-4	54°17'0.93"	18°50'56.67"	54°17'1.84"	18°51'0.94"				
31.	R-B-23	54°17'1.68"	18°51'4.51"	54°17'2.77"	18°51'6.91"				
32.	R-B-38-2	54°16'58.61"	18°51'2.61"	54°16'59.47"	18°51'6.63"				
33.	R-B-22	54°17'1.41"	18°51'10.47"	54°17'1.72"	18°51'11.15"				
34.	R-B-21	54°16'58.52"	18°51'12.42"	54°16'59.77"	18°51'14.65"				
35.	R-B-38-1	54°16'56.76"	18°51'8.28"	54°16'57.51"	18°51'10.68"	541657.66	185110.97	P	19+410

Lp.	nazwa rowu/kanalu	współrzędne geograficzne rowu/kanalu				współrzędne geograficzne przepustu			
		pkt		pkt		pkt w osi		Strona S7	kmS7
		N	E	N	E	N	E		
36.	R-B-19	54°16'56.33"	18°51'17.55"	54°16'57.89"	18°51'19.98"				
37.	R-B-37-1	54°16'54.42"	18°51'14.12"	54°16'55.11"	18°51'16.45"				
38.	row_drogowy8	54°16'54.02"	18°51'22.09"	54°16'28.77"	18°52'24.29"	54°16'50.34"	18°51'30.61"	P	19+825
						54°16'48.40"	18°51'35.74"	w osi	19+935
						54°16'48.24"	18°51'36.17"	w osi	19+945
						54°16'43.23"	18°51'48.36"	w osi	20+215
						54°16'38.90"	18°51'58.88"	w osi	20+450
						54°16'38.74"	18°51'59.37"	w osi	20+460
						54°16'34.92"	18°52'7.63"	P	20+650
						54°16'35.06"	18°52'8.38"	w osi	20+660
39.	row_drogowy9	54°16'53.44"	18°51'21.38"	54°16'49.82"	18°51'29.98"				
40.	row_drogowy10	54°16'50.62"	18°51'26.93"	54°16'37.56"	18°51'39.55"				
41.	R-B-18	54°16'53.25"	18°51'24.95"	54°16'54.88"	18°51'27.48"				
42.	row_istn9	54°16'52.15"	18°51'29.80"	54°16'53.21"	18°51'31.40"				
43.	row_istn10	54°16'50.21"	18°51'33.99"	54°16'51.43"	18°51'35.67"				
44.	R-B-15	54°16'48.29"	18°51'35.79"	54°16'50.28"	18°51'38.56"	54°16'48.78	18°51'36.49	L	19+943
45.	row_istn11	54°16'47.32"	18°51'43.61"	54°16'47.85"	18°51'44.35"				
46.	R-B	54°16'49.35"	18°51'28.41"	54°16'37.43"	18°51'39.57"	54°16'42.73"	18°51'36.00"	P	20+040
						54°16'42.32"	18°51'36.16"	P	20+050
						54°16'37.43"	18°51'39.57"	P	20+190
						54°16'36.96"	18°51'39.90	P	20+200
47.	row_istn12	54°16'49.57"	18°51'30.51"	54°16'35.27"	18°51'42.48"	54°16'38.39"	18°51'40.16"	P	20+185
48.	row_drogowy11	54°16'33.97"	18°51'43.43"	54°16'32.96"	18°51'44.13"	54°16'36.65"	18°51'41.44"	P	20+230
49.	row_istn13	54°16'49.66"	18°51'30.53"	54°16'42.61"	18°51'47.95"				
50.	row_istn14	54°16'46.93"	18°51'34.01"	54°16'47.82"	18°51'35.14"				
51.	R-B-12-3	54°16'36.35"	18°51'41.53"	54°16'30.32"	18°51'43.33"				
52.	row_istn15	54°16'43.81"	18°51'44.34"	54°16'42.95"	18°51'43.23"				
53.	R-B-15-5	54°16'33.03"	18°51'47.87"	54°16'33.74"	18°51'48.74"				
						54°16'42.87"	18°51'48.35"	P	20+225
						54°16'43.40"	18°51'48.99"	L	20+225
54.	row_drogowy12	54°16'42.44"	18°51'48.27"	54°16'34.65"	18°52'7.37"	54°16'38.47"	18°51'57.99"	P	20+445
55.	R-B-12	54°16'39.11"	18°51'59.53"	54°16'40.82"	18°52'1.47"				
		54°16'31.89"	18°51'51.41"	54°16'32.67"	18°51'52.20"				
		54°16'37.09"	18°51'57.27"	54°16'38.18"	18°51'58.49"				
		54°16'39.11"	18°51'59.53"	54°16'40.82"	18°52'1.47"				
56.	R-B-10-3	54°16'40.27"	18°52'1.52"	54°16'36.84"	18°52'9.52"	54°16'40.27"	18°52'1.52"	L	20+460

Lp.	nazwa rowu/kanalu	współrzędne geograficzne rowu/kanalu			współrzędne geograficzne przepustu		
		N	E	pkt	N	E	Strona S7
57.	R-B-10-2	54°16'29.87"	18°51'57.88"		54°16'30.64"	18°51'58.55"	
58.	R-B-10					54°16'35.55"	L
						541625.9	L
						541625.68	L
59.	R-A-6	54°16'33.90"	18°52'11.56"		54°16'35.82"	18°52'13.63"	
60.	R-A-6-2	54°16'32.60"	18°52'22.34"		54°16'30.84"	18°52'23.73"	
61.	R-A-6-1	54°16'33.11"	18°52'25.98"		54°16'31.04"	18°52'27.25"	
62.	row_drogowy13	54°16'31.57"	18°52'28.90"		54°16'32.52"	18°52'30.83"	
63.	row_drogowy14	54°16'27.83"	18°52'25.73"		18°52'25.73"	54°16'23.81"	
64.	row_drogowy15	54°16'25.74"	18°52'29.15"		54°16'23.91"	18°52'31.49"	
65.	row_drogowy16	54°16'24.83"	18°52'31.42"		54°16'22.76"	18°52'36.34"	P
66.	row_istn16	54°16'36.09"	18°52'58.14"		54°16'34.07"	18°52'59.21"	
67.	row_istn17	54°16'34.95"	18°52'58.87"		54°16'35.11"	18°52'59.80"	
68.	row_istn18	54°16'32.52"	18°52'57.11"		54°16'32.75"	18°52'58.44"	
69.	row_istn19	54°16'30.88"	18°52'56.04"		54°16'25.80"	18°52'57.62"	
		54°16'16.91"	18°53'0.00"		54°16'16.60"	18°53'0.03"	
70.	row_istn20	54°16'28.56"	18°52'54.72"		54°16'28.75"	18°52'55.87"	
71.	row_istn21	54°16'26.86"	18°52'48.80"		54°16'17.66"	18°52'52.13"	
72.	row_istn22	54°16'25.09"	18°52'44.09"		54°16'25.90"	18°52'48.25"	
73.	row_istn23	54°16'22.20"	18°52'45.52"		54°16'23.89"	18°52'49.72"	
		54°16'24.93"	18°52'35.98"		54°16'23.52"	18°52'36.36"	L
		54°16'22.83"	18°52'36.67"		54°16'21.64"	18°52'36.90"	L
74.	Kanał "A"					54°16'32.91"	L
						54°16'32.94"	L
						54°16'32.30"	L
						54°16'32.32"	L
						54°16'23.15"	P
						54°16'10.03"	P
						54°16'19.57"	w osi
						54°16'15.52"	w osi
75.	row_drogowy17	54°16'23.58"	18°52'36.66"		54°16'13.62"	18°53'11.55"	
76.	row_istn24	54°16'23.21"	18°52'37.92"		54°16'20.10"	18°52'45.75"	
77.	row_istn25	54°16'17.66"	18°52'52.13"		54°16'16.44"	18°53'1.33"	L
78.	R-A-6	54°16'26.08"	18°52'4.05"		54°16'28.44"	18°52'5.81"	
		54°16'32.23"	18°52'9.27"		54°16'33.16"	18°52'10.27"	
79.	row_istn26	54°16'34.34"	18°52'8.02"		54°16'28.17"	18°52'22.99"	P
						54°16'29.99"	P

Lp.	nazwa rowu/kanalu	współrzędne geograficzne rowu/kanalu				współrzędne geograficzne przepustu			
		pkt		pkt		pkt w osi		Strona S7	kmS7
		N	E	N	E	N	E		
80.	row_drogowy18	54°16'22.49"	18°52'37.01"	54°16'10.83"	18°53'10.68"	54°16'22.25"	18°52'37.73"	P	21+320
						54°16'17.26"	18°52'51.62"	P	21+615
						54°16'14.78"	18°52'57.94"	P	21+750
						54°16'10.69"	18°53'10.81"	P	22+015
81.	row_istn27	54°16'21.94"	18°52'37.80"	54°16'18.27"	18°52'46.68"				
82.	row_istn28	54°16'16.92"	18°52'50.51"	54°16'14.66"	18°52'57.51"				
83.	row_istn29	54°16'26.08"	18°52'40.05"	54°16'26.53"	18°52'12.93"	54°16'25.99"	18°52'4.48"	P	20+760
						54°16'26.61"	18°52'13.26"	P	20+880
84.	row_istn30	54°16'25.37"	18°52'6.06"	54°16'19.33"	18°52'12.87"				
85.	row_istn31	54°16'25.52"	18°52'6.94"	54°16'22.01"	18°52'10.24"				
86.	row_istn32	54°16'17.79"	18°52'42.34"	54°16'18.27"	18°52'46.68"				
87.	row_istn33	54°16'17.23"	18°52'40.72"	54°16'16.92"	18°52'50.51"	54°16'17.07"	18°52'46.65"	P	21+540
88.	row_istn34	54°16'18.27"	18°52'46.68"	54°16'12.66"	18°52'46.27"	54°16'18.01"	18°52'46.76"	P	21+525
89.	row_drogowy19	54°16'19.58"	18°52'47.00"	54°16'17.69"	18°52'52.00"				
90.	row_istn35	54°16'14.16"	18°52'16.27"	54°16'14.07"	18°52'18.10"				
91.	row_istn36	54°16'13.61"	18°52'35.20"	54°16'13.52"	18°52'37.26"				
		54°16'13.41"	18°52'40.86"	54°16'13.23"	18°52'45.84"				
92.	row_istn37	54°16'13.30"	18°52'46.50"	54°16'13.08"	18°52'49.28"	54°16'13.24"	18°52'46.11"	P	21+590
93.	row_istn38	54°16'11.14"	18°52'27.91"	54°16'10.31"	18°52'27.50"	54°16'10.22"	18°52'27.43"	P	21+380
		54°16'10.25"	18°52'20.36"	54°16'10.19"	18°52'22.69"	54°16'9.85"	18°52'34.62"	P	21+480
94.	R-A-9	54°16'10.12"	18°52'25.35"	54°16'10.04"	18°52'28.34"				
		54°16'9.89"	18°52'32.52"	54°16'9.85"	18°52'34.62"				
95.	R-A-9-1	54°16'13.71"	18°52'57.11"	54°16'14.66"	18°52'57.51"				
96.	R-A-9-2	54°16'13.54"	18°52'57.74"	54°16'14.23"	18°52'58.09"				
97.	row_drogowy20	54°16'16.66"	18°52'55.36"	54°16'11.68"	18°53'11.32"	54°16'15.67"	18°52'58.37"	L	21+745
98.	row_drogowy21	54°16'14.43"	18°52'58.51"	54°16'11.48"	18°53'7.95"				
99.	R-A-14	54°16'6.84"	18°52'16.22"	54°16'6.73"	18°52'18.71"				
100.	R-A-15	54°16'4.54"	18°52'11.16"	54°16'4.49"	18°52'13.39"				
101.	row_istn39	54°16'4.31"	18°52'10.80"	54°16'3.53"	18°52'10.74"	54°16'4.43"	18°52'10.77"	P	21+240
102.	row_istn40	54°16'4.44"	18°52'10.38"	54°16'3.38"	18°52'10.31"				
103.	row_istn41	54°16'2.32"	18°52'4.94"	54°16'2.23"	54°16'2.23"				
104.	row_istn42	54°16'2.04"	18°52'6.83"	54°16'1.76"	18°52'6.78"				
105.	row_istn43	54°16'1.12"	18°52'1.72"	54°15'59.99"	18°52'1.26"				
106.	row_istn44	54°16'0.10"	18°51'59.01"	54°15'59.97"	18°52'0.88"	54°15'59.92"	18°52'0.97"	P	21+170
107.	R-A-21	54°15'57.88"	18°51'53.82"	54°15'57.82"	18°51'56.05"				
108.	row_istn45	54°15'53.58"	18°51'43.05"	54°15'53.47"	18°51'45.53"				

Lp.	nazwa rowu/kanalu	współrzędne geograficzne rowu/kanalu				współrzędne geograficzne przepustu			
		N	E	N	E	N	E	Strona S7	kmS7
109.	row_istn46	54°16'8.83"	18°53'9.28"	54°16'8.75"	18°53'12.09"				
110.	row_istn47	54°16'10.58"	18°53'10.45"	54°16'5.95"	18°53'12.64"				
111.	row_istn48	54°16'9.05"	18°53'14.69"	54°16'5.33"	18°53'15.14"				
112.	R-C-2	54°16'10.04"	18°53'15.54"	54°16'8.61"	18°53'20.56"	54°16'10.24"	18°53'15.44"	w osi	22+100
113.	Kanal "C"					54°16'08.61"	18°53'20.49"	w osi	22+200
114.	C-3	54°16'8.75"	18°53'20.81"	54°16'5.26"	18°53'31.79"	54°16'08.87"	18°53'18.17"	P	22+160
		54°16'9.01"	18°53'14.75"	54°15'44.94"	18°54'35.95"	54°16'4.69"	18°53'33.07"	w osi	22+460
115.	R-A-8					54°16'4.72"	18°53'30.35"	P	22+415
						54°16'1.87"	18°53'39.46"	P	22+600
						54°16'0.27"	18°53'46.04"	P	22+730
						54°15'56.27"	18°53'57.66"	P	22+975
						54°15'49.38"	18°54'20.02"	P	23+430
116.	A-5	54°16'5.12"	18°53'39.25"	54°16'2.72"	18°53'39.92"				
117.	R-A-6	54°16'3.74"	18°53'43.81"	54°16'1.39"	18°53'44.60"				
		54°16'2.82"	18°53'39.15"	54°15'49.63"	18°54'22.06"	54°16'2.49"	18°53'39.05"	P	22+585
						54°16'1.38"	18°53'43.71"	w osi	22+675
						54°16'1.60"	18°53'43.73"	L	22+675
118.	R-A-5								
						54°15'58.20"	18°53'54.66"	L	22+900
						54°15'56.22"	18°54'1.13"	L	23+030
						54°15'56.03"	18°54'0.71"	w osi	23+030
						54°15'49.33"	18°54'22.23"	w osi	23+470
119.	D-2	54°15'57.90"	18°53'46.54"	54°15'57.86"	18°53'48.40"				
120.	row_istn49	54°15'57.61"	18°53'53.31"	54°15'55.53"	18°53'54.01"	54°15'55.90"	18°53'53.85"	P	22+920
121.	R-A-14	54°15'58.38"	18°53'59.94"	54°15'57.35"	18°54'0.04"	54°1557.4	18°53'57.96	L	22+960
		54°15'57.40"	18°53'58.28"	54°15'57.12"	18°54'4.01"				
122.	row_istn50	54°15'53.21"	18°54'11.70"	54°15'52.89"	18°54'18.69"	54°15'53.21"	18°54'11.70"	L	23+235
123.	row_istn51	54°15'49.59"	18°54'12.11"	54°15'49.24"	18°54'19.42"				
124.	row_istn52	54°15'49.03"	18°54'25.16"	54°15'48.63"	18°54'34.04"	54°15'49.07"	18°54'24.82"	L	23+515
125.	row_drogowy22	54°15'44.84"	18°54'39.16"	54°15'45.88"	18°54'43.76"	54°15'48.97"	18°54'23.55"	L	23+490
126.	row_istn53	54°15'44.54"	18°54'31.61"	54°15'44.33"	18°54'36.46"				
127.	row_istn54	54°15'44.94"	18°54'35.95"	54°15'42.38"	18°54'44.21"	54°15'44.54"	18°54'31.61"	P	23+675
		54°15'42.23"	18°54'44.77"	54°15'41.81"	18°54'46.95"	54°15'42.29"	18°54'44.46"	P	23+920
128.	R-F	54°15'45.43"	18°54'44.75"	54°15'43.20"	18°54'46.59"				
		54°15'42.37"	18°54'46.67"	54°15'41.29"	18°54'47.51"	54°15'42.73"	18°54'46.55"	P	23+950
129.	row_istn55	54°15'43.94"	18°54'45.90"	54°15'43.62"	18°54'53.59"				

Lp.	nazwa rowu/kanalu	współrzędne geograficzne rowu/kanalu				współrzędne geograficzne przepustu			
		pkt		pkt		pkt w osi		Strona S7	kmS7
		N	E	N	E	N	E		
130.	row_drogowy23	54°15'43.20"	18°54'46.59"	54°15'34.89"	18°55'36.49"				
131.	row_drogowy24	54°15'42.37"	18°54'46.67"	54°15'34.34"	18°55'36.33"	54°15'38.72"	18°55'8.26"	P	24+365
132.	row_istn56	54°15'41.29"	18°54'47.51"	54°15'39.62"	18°54'52.39"	54°15'40.78	18°54'48.12	P	24+000
						54°15'39.63"	18°54'52.58"	P	24+085
133.	row_istn57	54°15'39.53"	18°54'52.68"	54°15'38.96"	18°55'3.67"	54°15'39.21"	18°54'53.57"	P	24+105
134.	row_istn58	54°15'38.57"	18°55'11.79"	54°15'37.32"	18°55'40.91"				
135.	row_drogowy25	54°15'37.13"	18°55'43.19"	54°15'37.08"	18°55'44.88"				
136.	row_istn59	54°15'37.60"	18°55'11.64"	54°15'36.22"	18°55'11.66"				
137.	row_istn60	54°15'37.16"	18°55'45.98"	54°15'33.14"	18°55'54.47"	54°15'37.27"	18°55'45.95"	L	25+040
						54°15'36.88"	18°55'46.14"	L	25+050
138.	row_drogowy26	54°15'34.13"	18°55'55.86"	54°15'34.04"	18°56'1.31"	54°15'34.73"	18°55'46.96"	L	25+075
139.	row_drogowy27	54°15'33.20"	18°55'55.94"	54°15'32.27"	18°56'1.43"	54°15'33.66"	18°56'0.56"	L	25+320
140.	row_drogowy28	54°15'35.07"	18°56'1.63"	54°15'33.25"	18°56'2.35"	54°15'32.30"	18°56'1.55"	P	25+345
141.	row_drogowy29	54°15'32.66"	18°56'2.81"	54°15'32.58"	18°56'6.54"	54°15'33.34"	18°56'0.69"	L	25+325
Od Wisły do Nowego Dworu Gdańskiego									
142.	row_drogowy30	54°15'26.63"	18°57'7.97"	54°15'33.13"	18°57'11.97"				
143.	row_drogowy31	54°15'22.44"	18°57'5.89"	54°15'25.78"	18°57'7.43"	54°15'22.21"	18°57'5.76"	P	26+555
144.	row_drogowy32	54°15'20.88"	18°57'5.79"	54°15'14.61"	18°57'5.31"	54°15'20.92"	18°57'5.74"	P	26+560
						54°15'15.69"	18°57'5.83"	P	26+600
145.	row_drogowy33					54°15'15.36"	18°57'5.43"	P	26+595
						54°15'14.43	18°57'06.61	P	26+625
146.	row_istn61	54°15'14.62"	18°57'9.97"	54°15'14.03"	18°57'9.68"				
147.	row_drogowy34	54°15'27.49"	18°57'9.42"	54°15'26.90"	18°57'13.27"	54°15'26.49"	18°57'12.81"	L	26+645
148.	row_drogowy35	54°15'24.07"	18°57'7.63"	54°15'23.53"	18°57'12.03"	54°15'22.94"	18°57'6.94"	L	26+565
149.	RA	54°15'28.23"	18°57'15.75"	54°15'23.53"	18°57'12.03"	54°15'22.44"	18°57'6.85"	L	26+570
150.	row_istn62	54°15'18.77"	18°57'9.48"	54°15'15.25"	18°57'6.79"	54°15'23.71"	18°57'7.68"	P	26+575
151.	RA-7	54°15'26.10"	18°57'15.83"	54°15'23.74	18°57'32.98"	54°15'17.47"	18°57'9.07"	P	26+645
152.	RA-26	54°15'25.26"	18°57'23.38"	54°15'26.55"	18°57'24.11"				
153.	RA-25	54°15'24.23"	18°57'31.20"	54°15'24.62"	18°57'31.36"				

Lp.	nazwa rowu/kanalu	współrzędne geograficzne rowu/kanalu			współrzędne geograficzne przepustu		
		pkt		pkt	pkt w osi		Strona S7
		N	E		N	E	
154.	RA-27	54°15'23.21"	18°57'14.59"	54°15'17.58"	18°58'0.44"	54°15'20.69"	18°57'30.92"
						54°15'19.47"	18°57'41.10"
						54°15'17.73"	18°57'48.25"
						54°15'15.97"	18°57'58.88"
155.	RA-30	54°15'14.71"	18°57'20.68"	54°15'18.70"	18°57'23.28"		
156.	RA-10	54°15'18.70"	18°57'23.28"	54°15'14.27"	18°57'46.73"	54°15'15.96"	18°57'38.63"
		54°15'14.52"	18°57'58.10"	54°15'9.78"	18°58'35.36"	54°15'15.24"	18°57'55.02"
157.	row_istn63	54°15'17.09"	18°57'39.62"	54°15'20.46"	18°57'42.79"		
158.	row_drogowy36	54°15'16.96"	18°57'34.57"	54°15'16.23"	18°57'38.59"		
159.	row_istn64	54°15'14.03"	18°57'42.36"	54°15'14.93"	18°57'43.82"		
160.	row_drogowy37	54°15'14.65"	18°57'57.66"	54°15'15.13"	18°57'58.11"		
161.	RA-18	54°15'13.26"	18°58'7.36"	54°15'13.90"	18°58'7.71"		
162.	RA-17	54°15'12.29"	18°58'13.08"	54°15'13.11"	18°58'13.64"	54°15'13.11"	18°58'13.64"
163.	RA-13	54°15'10.53"	18°58'23.71"	54°15'11.22"	18°58'24.30"	54°15'11.33	18°58'24.35
		54°15'9.14"	18°58'34.86"	54°15'10.45"	18°58'35.89"	54°15'9.78"	18°58'35.36"
164.	RA-3					54°15'10.06"	18°58'35.56"
		54°15'9.78"	18°58'35.36"	54°15'6.98"	18°58'52.52"		
165.	row_istn65	54°15'8.36"	18°58'44.94"	54°15'9.67"	18°58'45.65"	54°15'8.51"	18°58'45.06"
166.	RA-11	54°15'5.40"	18°58'44.52"	54°15'4.56"	18°58'49.84"		
167.	RA-12	54°15'2.90"	18°58'44.32"	54°15'2.40"	18°58'47.73"	54°15'2.35"	18°58'47.95"
		54°15'11.88"	18°58'57.30"	54°15'8.56"	18°58'53.66"		
168.	RA-9	54°15'6.88"	18°58'52.03"	54°15'4.85"	18°58'50.17"		
		54°15'2.22"	18°58'48.03"	54°15'0.13"	18°58'46.33"		
169.	RA-1	54°15'11.16"	18°58'57.28"	54°15'8.80"	18°58'54.75"		
170.	row_istn66	54°15'6.63"	18°58'52.94"	54°15'4.44"	18°58'50.63"	54°15'1.31"	18°58'48.14"
		54°15'1.17"	18°58'48.03"	54°15'0.20"	18°58'47.24"		
171.	RC-62	54°15'5.44"	18°59'1.54"	54°15'4.00"	18°59'7.82"	54°15'5.62"	18°59'0.41"
172.	RC-55	54°15'3.87"	18°59'6.86"	54°15'3.36"	18°59'9.11"		
173.	row_istn67	54°15'0.93"	18°59'1.47"	54°15'3.67"	18°59'3.29"		
174.	RC-49	54°14'59.03"	18°59'7.08"	54°15'2.98"	18°59'9.64"		
175.	RC-48	54°14'55.12"	18°59'16.66"	54°14'53.65"	18°59'22.83"		
176.	RA-46	54°14'55.16"	18°59'17.89"	54°14'58.15"	18°59'19.81"	54°14'54.96"	18°59'17.93"
177.	RA-45	54°14'52.67"	18°59'22.26"	54°14'56.04"	18°59'24.76"		
178.	RC-41	54°14'52.83"	18°59'26.38"	54°14'49.77"	18°59'38.96"	54°14'50.08	18°59'37.65
179.	RC-44	54°14'49.83"	18°59'28.69"	54°14'53.15"	18°59'31.20"		
180.	RC-43	54°14'47.03"	18°59'35.02"	54°14'50.02"	18°59'37.27"	54°14'50.02"	18°59'37.27"

Lp.	nazwa rowu/kanalu	współrzędne geograficzne rowu/kanalu				współrzędne geograficzne przepustu			
		pkt		pkt		pkt w osi		Strona S7	kmS7
		N	E	N	E	N	E		
181.	RC-40	54°14'42.62"	18°59'44.08"	54°14'46.48"	18°59'46.95"				
182.	row_istn68	54°14'46.25"	18°59'46.90"	54°14'45.35"	18°59'50.45"				
183.	row_drogowy38	54°14'42.53"	18°59'44.75"	54°14'26.20"	19°0'55.40"	54°14'42.62"	18°59'44.49"	P	29+735
						54°14'40.68"	18°59'52.61"	P	29+890
						54°14'37.40"	19°0'6.34"	P	30+155
						54°14'30.96"	19°0'33.92"	L	30+695
184.	R-8					54°14'35.27	19°00'08.27	P	30+215
185.	row_istn69	54°14'45.35"	18°59'50.45"	54°14'42.44"	18°59'48.32"				
186.	RC-39	54°14'40.83"	18°59'52.23"	54°14'43.76"	18°59'54.48"				
187.	row_istn70	54°14'42.60"	18°59'57.77"	54°14'40.54"	18°59'56.23"				
188.	RC-38	54°14'39.00"	19°0'0.33"	54°14'41.23"	19°0'2.03"				
189.	row_istn71	54°14'38.73"	19°0'3.60"	54°14'40.38"	19°0'4.87"				
190.	RC-37	54°14'39.59"	19°0'7.72"	54°14'37.60"	19°0'6.14"				
191.	RC-36	54°14'36.83"	19°0'10.60"	54°14'38.44"	19°0'11.80"				
192.	RC-16					54°14'34.96"	19°0'14.24"	P	30+315
193.	row_istn72	54°14'36.61"	19°0'19.43"	54°14'35.37"	19°0'18.50"	54°14'35.63"	19°0'14.69"	L	30+315
194.	RC-34	54°14'35.68"	19°0'23.19"	54°14'33.86"	19°0'21.82"				
195.	row_istn73	54°14'34.97"	19°0'26.26"	54°14'33.77"	19°0'25.39"				
196.	row_istn74	54°14'34.03"	19°0'30.24"	54°14'32.68"	19°0'29.23"				
197.	RC-69	54°14'32.72"	19°0'34.81"	54°14'31.48"	19°0'33.96"				
198.	RC-3	54°14'31.58"	19°0'40.48"	54°14'29.92"	19°0'39.62"				
199.	RC-4	54°14'27.77"	19°0'51.77"	54°14'28.74"	19°0'52.57"				
200.	RC	54°14'26.18"	19°0'55.51"	54°14'26.81"	19°0'58.19"	54°14'26.06"	19°0'55.25"	L	31+105
201.	R-233					54°14'25.42"	19°0'54.45"	P	31+100
202.	RC-7	54°14'26.01"	19°0'55.99"	54°14'22.03"	19°1'12.64"	54°14'21.97	19°10'4.3	P	31+310
203.	RC-2	54°14'25.39"	19°1'5.88"	54°14'24.20"	19°1'4.88"	54°14'22.05"	19°1'12.75"	L	31+450
204.	RA-12a	54°14'23.83"	19°1'13.20"	54°14'21.64"	19°1'13.33"				
205.	row_drogowy39	54°14'21.64"	19°1'13.33"	54°14'20.80"	19°1'18.86"	54°14'20.64"	19°1'17.91"	L	31+550
206.	RA-15	54°14'20.49"	19°1'23.71"	54°14'21.02"	19°1'26.62"				
207.	row_istn75	54°14'17.86"	19°1'37.98"	54°14'13.44"	19°1'56.40"				
						54°14'14.1	19°10'46.82	L	32+115
208.	row_istn76	54°14'19.05"	19°1'33.32"	54°13'59.16"	19°2'26.71"	54°14'13.83"	19°1'47.65"	L	32+130
						54°14'07.84	19°20'3.98	L	32+475
		54°14'15.06"	19°1'40.01"	54°14'16.18"	19°1'35.08"	54°14'13.72"	19°2'13.48"	L	32+690

Lp.	nazwa rowu/kanatu	współrzędne geograficzne rowu/kanatu				współrzędne geograficzne przepustu			
		pkt		pkt		pkt w osi		Strona S7	kmS7
		N	E	N	E	N	E		
209.	RA	54°14'16.04"	19°1'42.55"	54°14'15.21"	19°1'42.60"	54°14'14.81"	19°1'42.58"	L	32+035
210.	RA-4	54°14'15.52"	19°1'47.57"	54°14'14.05"	19°1'47.15"	54°14'13.67"	19°1'47.13"	L	32+040
211.	row istn77	54°14'13.31"	19°1'56.95"	54°14'11.79"	19°1'56.06"			P	32+125
212.	RH-64	54°14'12.73"	19°1'57.40"	54°14'13.18"	19°1'58.25"				
213.	RH-54	54°14'9.60"	19°20.22"	54°14'11.72"	19°2'3.96"				
214.	RH-53	54°14'8.05"	19°2'3.82"	54°14'9.92"	19°2'7.39"	54°14'8.27"	19°2'4.92"	P	32+485
215.		54°14'8.27"	19°2'4.92"	54°14'7.75"	19°2'4.50"				
216.	RH-49	54°14'6.78"	19°2'6.63"	54°14'9.56"	19°2'11.85"				
217.	RH-47	54°14'6.61"	19°2'12.23"	54°14'8.42"	19°2'15.68"				
218.	RH-46	54°14'3.90"	19°2'13.28"	54°14'7.31"	19°2'19.75"				
219.	RH-45	54°14'6.11"	19°2'18.38"	54°14'3.50"	19°2'22.61"	54°14'6.26"	19°2'18.07"	L	32+725
220.	RH-41	54°14'2.06"	19°2'20.06"	54°14'4.84"	19°2'25.29"				
221.	RH-37	54°14'0.09"	19°2'23.87"	54°14'3.31"	19°2'29.76"	54°14'0.24"	19°2'24.21"	P	32+915
222.	RH-34	54°13'59.16"	19°2'26.71"	54°14'2.28"	19°2'32.23"	54°13'59.82"	19°2'27.68"	P	32+975
223.	row_drogowy40	54°13'57.93"	19°2'28.81"	54°13'53.76"	19°2'42.89"	54°13'53.63"	19°2'43.13"	P	33+315
224.	RH-31	54°13'59.19"	19°2'31.19"	54°14'0.77"	19°2'34.05"				
225.	RH-27	54°13'57.88"	19°2'33.40"	54°14'0.12"	19°2'37.54"				
226.	RH-26	54°13'56.95"	19°2'36.46"	54°13'59.01"	19°2'40.16"				
227.	RH-24	54°13'55.98"	19°2'39.62"	54°13'57.73"	19°2'42.82"				
228.	RH-21	54°13'55.11"	19°2'43.69"	54°13'55.83"	19°2'45.02"				
229.	Kanal "WZ"	54°13'53.00"	19°2'43.08"	54°13'50.09"	19°2'49.56"				
230.	RH-20	54°13'54.26"	19°2'49.61"	54°13'54.47"	19°2'49.97"				
231.	RH-17	54°13'51.46"	19°2'51.01"	54°13'52.82"	19°2'53.55"				
232.	row_drogowy41	54°13'50.79"	19°2'49.71"	54°13'40.25"	19°3'12.93"				
233.	RH-10	54°13'49.76"	19°2'54.41"	54°13'51.20"	19°2'57.08"				
234.	row istn78	54°13'46.35"	19°2'51.17"	54°13'49.00"	19°2'52.74"	54°13'49.08"	19°2'52.91"	P	33+545
235.	row istn79	54°13'46.30"	19°2'51.48"	54°13'47.93"	19°2'54.94"				
236.	RH-7	54°13'47.92"	19°2'58.43"	54°13'49.26"	19°3'0.88"				
237.	RH-6'	54°13'46.73"	19°2'57.54"	54°13'42.38"	19°2'49.86"				
238.	RH-6	54°13'46.20"	19°3'2.07"	54°13'47.66"	19°3'4.75"				
239.	RH-5	54°13'45.39"	19°3'0.51"	54°13'40.01"	19°2'50.49"				
240.	RH-5	54°13'45.15"	19°3'4.30"	54°13'46.66"	19°3'7.08"				
241.	RH-6b	54°13'39.61"	19°2'53.96"	54°13'44.39"	19°3'2.79"	54°13'44.55"	19°3'3.03"	P	33+775
242.		54°13'49.08"	19°2'52.91"	54°13'41.71"	19°3'8.84"				
243.	RH-4	54°13'44.16"	19°3'6.38"	54°13'45.68"	19°3'9.24"				

Lp.	nazwa rowu/kanalu	współrzędne geograficzne rowu/kanalu				współrzędne geograficzne przepustu			
		pkt		pkt		pkt w osi		Strona S7	kmS7
		N	E	N	E	N	E		
241.	RH-6c	54°13'38.05"	19°2'55.12"	54°13'43.37"	19°3'4.97"				
242.	row istn80	54°13'44.16"	19°3'6.38"	54°13'41.46"	19°3'12.29"	54°13'41.42"	19°3'12.45"	w osi	33+970
243.	row istn81	54°13'38.66"	19°3'0.74"	54°13'42.30"	19°3'7.40"				
244.	RH-3	54°13'43.93"	19°3'12.53"	54°13'41.32"	19°3'12.85"				
245.	RH-2	54°13'41.32"	19°3'12.85"	54°13'42.34"	19°3'16.07"				
246.	row_istn82	54°13'38.57"	19°3'18.46"	54°13'39.23"	19°3'20.39"	541338.43	190318.03	P	34+105
247.	row_drogowy42	54°13'37.67"	19°3'18.47"	54°13'35.17"	19°3'24.12"	541338.01	190316.74	P	34+095
248.	RG	54°13'39.73"	19°3'21.03"	54°13'39.83"	19°3'22.22"				
249.	R-F-	54°13'39.73"	19°3'21.03"	54°13'37.60"	19°3'21.24"				
250.	row_istn83	54°13'26.77"	19°3'10.27"	54°13'26.65"	19°3'10.86"				
251.	R-F3	54°13'24.06"	19°03'10.55"	54°13'23.99"	19°03'11.18"				
252.	RF-5	54°13'37.02"	19°3'26.82"	54°13'35.61"	19°3'27.25"				
253.	row_istn84	54°13'35.61"	19°3'27.25"	54°13'35.88"	19°3'32.66"				
254.	row_drogowy43	54°13'35.09"	19°3'27.19"	54°13'35.38"	19°3'31.89"	54°13'35.26"	19°3'29.95"	L	34+340
255.	row_drogowy44					54°13'29.89"	19°3'13.43"	P	34+200
						54°13'28.82"	19°3'12.75"	P	34+215
						54°13'26.57"	19°3'11.23"	P	34+235
						54°13'21.45"	19°3'10.25"	P	34+305
256.	row_drogowy45	54°13'28.02"	19°3'48.37"	54°13'26.62"	19°3'50.62"				
257.	row_drogowy46	54°13'30.13"	19°3'38.48"	54°13'18.82"	19°4'16.69"	54°13'26.28"	19°3'50.59"	w osi	34+805
258.						54°13'22.26"	19°4'4.83"	w osi	35+095
259.	row_drogowy47	54°13'28.97"	19°3'39.53"	54°13'14.92"	19°4'28.27"	54°13'25.68"	19°3'50.12"	P	34+805
260.	R-E6	54°13'28.12"	19°3'38.54"	54°13'26.61"	19°3'41.07"	54°13'21.69"	19°4'4.10"	P	35+090
261.	R-E7	54°13'25.08"	19°3'48.74"	54°13'25.35"	19°3'50.99"				
262.	R-A1	54°13'24.84"	19°3'56.09"	54°13'29.69"	19°4'3.08"				
263.	R-A2	54°13'29.26"	19°4'2.51"	54°13'24.86"	19°4'9.73"	54°13'26.35"	19°3'57.88"	L	34+925
264.	row_istn85	54°13'26.86"	19°3'58.76"	54°13'22.69"	19°4'5.71"	54°13'24.44"	19°3'55.71"	P	34+915
265.	row_istn86	54°13'23.95"	19°3'55.78"	54°13'21.70"	19°3'59.62"	54°13'22.64"	19°4'5.84"	L	35+140
266.	R-A4	54°13'22.14"	19°4'5.54"	54°13'25.99"	19°4'12.41"	54°13'23.65"	19°3'55.80"	P	34+925
267.	row_drogowy48	54°13'17.68"	19°4'5.97"	54°13'14.89"	19°4'10.53"	54°13'21.73"	19°4'5.16"	P	35+105
268.	row_drogowy49	54°13'20.28"	19°4'2.09"	54°13'13.76"	19°4'13.08"	541317.92	190405.81	P	35+165
269.	R-A8	54°13'21.37"	19°4'12.17"	54°13'23.90"	19°4'16.64"	541318.12	190405.89	P	35+165
270.	R-A10	54°13'22.68"	19°4'14.63"	54°13'19.59"	19°4'19.83"	54°13'22.58"	19°4'14.80"	L	35+250

Lp.	nazwa rowu/kanalu	współrzędne geograficzne rowu/kanalu				współrzędne geograficzne przepustu			
		pkt	E	N	pkt	E	N	Strona S7	kmS7
271.	R-A12	54°13'18.64"	19°4'18.11"	54°13'19.51"		19°4'19.82"			
272.	R-E11	54°13'17.53	19°4'05.08	54°13'17.85		19°4'05.7	54°13'17.74	P	35+170
273.	R-E13	54°13'17.67"	19°4'16.08"	54°13'18.05"		19°4'16.86"	54°13'14.89	P	35+290
274.	row_istn87	54°13'18.73"	19°4'18.53"	54°13'15.54"		19°4'28.80"	54°13'15.21"	P	35+570
275.	R-A14	54°13'17.75"	19°4'22.62"	54°13'18.56"		19°4'24.70"			
276.	R-A15	54°13'16.05"	19°4'27.83"	54°13'16.65"		19°4'29.89"	54°13'16.64	L	35+585
277.	R-E14	54°13'13.44"	19°4'13.82"	54°13'13.83"		19°4'14.77"			
		54°13'16.52"	19°4'20.12"	54°13'17.00"		19°4'20.76"			
278.	row_istn88	54°13'16.79"	19°4'20.75"	54°13'14.76"		19°4'28.12"			
279.	R-E15	54°13'11.49"	19°4'17.72"	54°13'12.43"		19°4'19.57"			
		54°13'14.98"	19°4'24.72"	54°13'15.42"		19°4'25.40"			
280.	row_drogowy50	54°13'10.69"	19°4'14.90"	54°13'10.70"		19°4'20.48"	54°13'10.65"	P	35+385
							54°13'10.94"	P	35+445
281.	row_istn89	54°13'17.09"	19°4'33.32"	54°13'14.86"		19°4'37.35"	54°13'16.09"	L	35+650
							54°13'14.61"	L	35+730
282.	row_istn90	54°13'16.66"	19°4'32.82"	54°13'13.07"		19°4'37.95"	54°13'13.99"	L	35+715
283.	row_istn91	54°13'16.59"	19°4'30.43"	54°13'15.06"		19°4'34.09"			
284.	row_drogowy51	54°13'15.47"	19°4'29.24"	54°13'13.07"		19°4'37.95"	54°13'13.59"	L	35+715
285.	row_drogowy52	54°13'14.74"	19°4'28.85"	54°13'11.74"		19°4'37.91"			
286.	row_istn92	54°13'14.73"	19°4'38.04"	54°13'13.84"		19°4'38.83"			
287.	R-E16	54°13'13.01"	19°4'34.53"	54°13'12.72"		19°4'34.27"	54°13'12.54"	P	35+700
288.	row_istn93	54°13'11.32"	19°4'17.94"	54°13'9.94"		19°4'27.16"			
289.	row_istn94	54°13'9.62"	19°4'28.00"	54°13'9.95"		19°4'31.97"	54°13'10.17"	P	35+695
290.	R-E18	54°13'10.20"	19°4'32.45"	54°13'11.53"		19°4'37.49"	54°13'10.28	P	35+700
291.	row_drogowy53	54°13'11.37"	19°4'38.38"	54°13'10.70"		19°4'43.34"			
292.	row_istn95	54°13'10.05"	19°4'36.69"	54°13'11.37"		19°4'38.38"			
293.	row_istn96	54°13'12.94"	19°4'48.27"	54°13'10.64"		19°4'47.35"			
294.	row_drogowy54	54°13'11.14"	19°4'45.04"	54°13'9.74"		19°4'50.85"	54°13'9.74"	L	36+015
295.	row_drogowy55	54°13'10.54"	19°4'43.81"	54°13'1.75"		19°5'20.72"	54°13'7.92"	P	36+110
		54°13'9.11"	19°4'46.50"	54°13'9.70"		19°4'46.95"	54°13'9.09"	P	36+035
296.	R-C						54°13'9.76"	L	36+035
297.	R-C17	54°13'11.10"	19°4'52.95"	54°13'6.45"		19°5'12.18"			
		54°13'5.53"	19°5'16.27"	54°13'4.52"		19°5'20.27"			
298.	row_drogowy56	54°13'9.47"	19°4'51.86"	54°13'2.80"		19°5'21.45"			
299.	R-C19	54°13'7.77"	19°4'52.25"	54°13'8.42"		19°4'52.81"			

Lp.	nazwa rowu/kanalu	współrzędne geograficzne rowu/kanalu				współrzędne geograficzne przepustu			
		pkt		pkt		pkt w osi		Strona S7	kmS7
		N	E	N	E	N	E		
300.	R-C41	54°13'8.13"	19°4'53.44"	54°13'5.14"	19°5'5.88"	54°13'8.21"	19°4'53.20"	P	36+070
301.	R-C21	54°13'3.51"	19°5'10.01"	54°13'4.08"	19°5'10.60"	54°13'7.74"	19°4'55.10"	P	36+110
302.	R-C11	54°13'3.43"	19°5'19.03"	54°13'4.84"	19°5'20.81"				
303.	R-D	54°13'2.31"	19°5'23.92"	54°13'3.11"	19°5'25.18"				
304.	R-D6	54°13'0.81"	19°5'30.67"	54°13'2.28"	19°5'31.73"				
305.	row_istn97	54°12'59.85"	19°5'28.83"	54°12'59.44"	19°5'28.27"	54°12'57.77	19°5'27.56	P	36+770
306.	R-M37	54°12'58.68"	19°5'33.40"	54°12'58.04"	19°5'33.02"				
307.	row_drogowy57	54°12'59.43"	19°5'40.20"	54°12'58.38"	19°5'40.32"				
308.	row_drogowy58	54°12'59.41"	19°5'40.97"	54°12'58.62"	19°5'41.45"				
309.	row_istn98	54°12'57.26"	19°5'39.52"	54°12'56.54"	19°5'37.16"				
310.	R-M40	54°12'56.27"	19°5'43.68"	54°12'55.61"	19°5'43.20"				
311.	R-M38	54°12'50.63"	19°5'58.85"	54°12'51.33"	19°5'59.27"	54°12'51.13"	19°5'59.15"	P	37+385

3. Rozbiórkę obiektów mostowych według poniższego zestawienia:

Tabela nr 16. Obiekty mostowe przeznaczone do rozbiórki.

NAZWA CIEKU	NAZWA OBIEKTU	KM DROGI S7	KM DROGI LOK.	Rozpiętość prześel [m]	Długość obiektu [m]	Szerokość obiektu [m]	OPIS	WSPÓŁRZĘDNE	
Kanał Śledziowy	MA-06 ist.	22+049.47	-	11.80	13,24	13,82	Most MA - 06 wraz z umocnieniem koryta cieku w obrębie obiektu, ustrój niosący płytki z belek typu "Kujan"	E	18°53'13.034"
								N	54°16'10.884"
Kanał Linawy	MA-13 ist.	34+437.19	-	14,73+15,5+14,73	45,7	13,83	Most MA - 13 wraz z umocnieniem koryta cieku w obrębie obiektu, ustrój niosący płytki z belek typu "Kujan"	E	19°03'32.96"
								N	54°13'32.25"
Kanał Linawy	MD-27 ist.	34+197	P - 8 0+446.78	14,5	15,4	7,72	Most MD - 27 wraz z umocnieniem koryta cieku w obrębie obiektu, ustrój niosący płytki	E	19°03'17.09"
								N	54°13'32.88"

4. Poprowadzenie przez wody powierzchniowe i wały przeciwpowodziowe:

a) kabli elektroenergetycznych według poniższego zestawienia:

Tabela nr 17. Kable elektroenergetyczne poprowadzone przez wody powierzchniowe i wały ppow.

Lp.	Nazwa	km S7	Str. S7	km kanału/ rzeki	Nr przejścia	Opis	Współrzędne geograficzne	
							N	E
1	Kanał B	19+633	P	1+450	2E	Kabel elektroenergetyczny SN-15kV 3xXRUHAKXS 120/50mm ² poprowadzony zostanie pod dnem kanału w rurze osłonowej RI IDPCp 200 o długości L=36m z zachowaniem odległości ok. 1,8 m od dna kanału tj. na rzędnej ok. -3,63 m npm, metodą przewiertu sterowanego	54°16'53.62"	18°51'19.92"
							54°16'52.98"	18°51'21.54"
2	Kanał A	21+055	L	1+490	3E	Kabel oświetleniowy nN-04kV YAKY 4x25mm ² poprowadzony będzie nad kanałem w rurze osłonowej RHDPEp 110 o długości L=14m, położonej ok. 1,79 m nad górną częścią projektowanego przepustu PD-01-013B o rzędnej góry -1,71 m npm, metodą wykopu	54°16'32.10"	18°52'30.91"
							54°16'32.25"	18°52'31.55"
3	Kanał A	21+055	L	1+490	4E	Kabel oświetleniowy nN-0,4kV 2xYAKY 4x25mm ² poprowadzony będzie nad kanałem w rurze osłonowej RHDPEp 110 o długości L=14m, położonej ok. 1,65 m nad górną częścią projektowanego przepustu PD-01-013B o rzędnej góry -1,72 m npm, metodą wykopu	54°16'32.01"	18°52'30.91"
							54°16'32.23"	18°52'31.56"
4	Kanał A	21+230	L	1+700	5E	Kabel elektroenergetyczny SN-15kV 3xXRUHAKXS 1x120/25mm ² poprowadzony będzie pod dnem kanału w rurze osłonowej RHDPEp 160 o długości L=25m, natomiast kabel elektroenergetyczny nN-0,4kV YAKXS 4x120mm ² w rurze osłonowej RHDPEp 110 o długości L=25m, z zachowaniem odległości min. 1,57 m góry rury osłonowej od dna kanału, tj. na rzędnej ok. -3,24 m npm metodą przewiertu sterowanego	54°16'26.10"	18°52'34.77"
							54°16'26.01"	18°52'36.14"

Lp.	Nazwa	km S7	Str. S7	km kanału/ rzeki	Nr przejścia	Opis	Współrzędne geograficzne	
							N	E
5	Kanał A	21+246	L	1+730	6E	Kabel oświetleniowy nN-0,4kV YAKY 4x25mm ² poprowadzony będzie nad kanałem w rurze osłonowej RHDPEp 110 o długości L=8m, położonej ok. 1,3 m nad górną częścią projektowanego przepustu PS-01-05 o rzędnej góry -1,47 m npm, metodą wykopu	54°16'24.80"	18°52'35.42"
							54°16'24.66"	18°52'35.81"
6	Kanał A	21+246	P	1+782	7E	Kabel oświetleniowy nN-0,4kV YAKY 4x25mm ² poprowadzony będzie nad kanałem w rurze osłonowej RHDPEp 110 o długości L=10m, położonej ok. 1,28 m nad górną częścią projektowanego przepustu PS-01-05 o rzędnej góry -1,36 m npm, metodą wykopu	54°16'23.84"	18°52'34.22"
							54°16'23.66"	18°52'34.68"
7	Kanał A	21+450	P	2+120	10E	Kabel oświetleniowy nN-0,4kV YAKY 4x25mm ² poprowadzony będzie nad kanałem w rurze osłonowej RHDPEp 110 o długości L=5m, położonej ok. 0,41 m nad górną częścią projektowanego przepustu PD-01-018 o rzędnej góry -0,66 m npm, metodą wykopu	54°16'13.11"	18°52'34.85"
							54°16'13.19"	18°52'35.06"
8	Kanał Śledziowy i wał p. pow	22+000	L	5+537	11E	Linia napowietrzna SN-15kV AFL6 3x35mm ² o rozpiętości przęsła L=53m poprowadzona będzie nad obustronnie obwałowanym kanałem w odległości ok. 7,72 m nad koroną wału o rzędnej ok. 1,59 m npm	54°16'13.17"	18°53'10.81"
							54°16'13.27"	18°53'13.58"
9	Kanał C	22+163	P	0+122	12E	Kabel elektroenergetyczny nN-0,4kV YAKXS 4x120mm ² poprowadzony będzie nad kanałem w rurze osłonowej RHDPEp 110 o długości L=10m, natomiast kabel oświetleniowy nN-0,4kV YAKY 4x25mm ² w rurze osłonowej RHDPEp 110 o długości L=10m, w odległości ok. 3,32 m nad górną częścią projektowanego przepustu PS-01-07 o rzędnej góry -0,58 m npm, metodą wykopu	54°16'8.72"	18°53'17.92"
							54°16'8.58"	18°53'18.42"
10	Kanał Linawa	34+350	P	9+759	13E	Linia napowietrzna SN-15kV AFL6 3x35mm ² o rozpiętości przęsła L=119m poprowadzona będzie nad kanałem w odległości min. ok. 6,95 m od max. poziomu wody w kanale wynoszącego -1,84 m npm	54°13'30.00"	19°3'21.20"
							54°13'29.59"	19°3'27.60"
11	Rzeka Struga Orłowska	34+350	P	0+354	14E	Linia napowietrzna SN-15kV AFL6 3x35mm ² o rozpiętości przęsła L=94m poprowadzona będzie nad rzeką w odległości min. ok. 8,4 m od poziomu wody wynoszącego -1,58 m npm	54°13'23.22"	19°3'21.46"
							54°13'21.35"	19°3'25.53"

b) kabli teletechnicznych i kanałów technologicznych,

Tabela nr 18. Kable teletechniczne i kanały technologiczne poprowadzone przez wody powierzchniowe i wały ppow..

Lp.	Nazwa	km S7	Str. S7	Km cieku/ kanału/ rzeki	Nr przejścia	Opis	Współrzędne geograficzne	
							N	E
1	Kanał Piaskowy	18+000	P	6+420	1T	Rura przepustowa 4xRHDPEp110/6,3 (kanał technologiczny) o długości L=53 m poprowadzona będzie pod dnem kanału metodą przewiertu sterowanego na rzędnej góry rury ok. -2,46 m npm tj. ok. 2,32 m pod dnem kanału	54°17'18.49"	18°50'1.37"
							54°17'17.59"	18°50'4.14"
2	Kanał B	19+633	P	1+450	3T	Rura przepustowa 4xRHDPEp110/6,3 (kanał technologiczny) o długości L=20m poprowadzona będzie pod dnem kanału metodą przewiertu sterowanego na rzędnej góry rury ok.-3,70 m npm, tj. ok. 1,16 m od dna przepustu kanału	54°16'53.73"	18°51'20.47"
							54°16'53.34"	18°51'21.38"
3	Kanał A	21+240	L	1+675	4T	Rura przepustowa 2xRHDPEp125 (kabel telekomunikacyjny) o długości L=15m prowadzona będzie pod dnem kanału metodą przewiertu sterowanego na rzędnej góry rury ok. -3,14 m npm, tj. ok. 1,5 m od dna kanału	54°16'25.98"	18°52'35.29"
							54°16'25.99"	18°52'36.04"
4	Kanał A	21+246	P	1+782	5T	Rura przepustowa 4xRHDPEp110/6,3 (kanał technologiczny) o długości L=26m poprowadzona będzie pod dnem kanału metodą przewiertu sterowanego na rzędnej góry rury ok.-3,97 m npm, tj. ok. 1,11 m od dna przepustu kanału	54°16'23.51"	18°52'34.16"
							54°16'23.29"	18°52'34.77"
5	Kanał Śledziowy	22+000	L	5+542	6T	Rura przepustowa 2xRHDPEp125 (kabel telekomunikacyjny) o długości L=44m poprowadzona będzie pod dnem kanału metodą przewiertu sterowanego na rzędnej góry rury ok.-1,95 m npm, tj. ok. 1,7 m od dna kanału	54°16'12.92"	18°53'11.32"
							54°16'12.62"	18°53'13.66"
6	Kanał Śledziowy	22+056	P	5+630	7T	Rura przepustowa 4xRHDPEp110/6,3 (kanał technologiczny) o długości L=35m poprowadzona będzie pod dnem kanału metodą przewiertu sterowanego na rzędnej góry rury min. ok. -1,56 m npm, tj. ok. 1,5 m pod dnem kanału	54°16'10.03"	18°53'12.38"
							54°16'9.60"	18°53'14.09"
7	Kanał C	22+163	P	0+122	8T	Rura przepustowa 4xRHDPEp110/6,3 (kanał technologiczny) o długości L=18m poprowadzona będzie pod dnem kanału metodą przewiertu sterowanego na rzędnej góry rury ok.-3,50 m npm, tj. ok. 1,46 m od dna przepustu kanału	54°16'8.47"	18°53'17.83"
							54°16'8.18"	18°53'18.67"

c) wodociągu według poniższego zestawienia:

Tabela nr 19. Wodociąg poprowadzony przez wody powierzchniowe i wały ppow.

NAZWA	KM KANAŁU	KM DROGI S7 / STRONA	KM DROGI LOKALNEJ (DOJAZDOWEJ)	OPIS	WSPÓŁRZĘDNE	
					E	N
Kanał "A"	1+700	17+351 / PRAWA	P - 1 0+186	Wykonanie przejścia pod rzeką projektuje się wykonać metodą przewiertu sterowanego rurą ochronną 200 PE 100 SDR 11 o długości 25,8 m, z zachowaniem odległości min. 1,5m jej górnej krawędzi od dna kanału, tj. na rzędnej około -4,10 m npm. Kąt skrzyżowania przejścia 50°.	18°49'29.84"	54°17'29.25"
					18°49'30.45"	54°17'29.08"
Kanał Piaskowy	6+429	18+000 / PRAWA	P - 1 0+871	Wykonanie przejścia pod kanałem projektuje się wykonać metodą przewiertu sterowanego rurą ochronną 200 PE 1000 SDR 11 długości o 57 m, z zachowaniem odległości min. 3 m jej górnej krawędzi od dna kanału, tj. na rzędnej około -4,15 m npm. Kąt skrzyżowania przejścia bliski 60°.	18°50'1.36"	54°17'18.39"
					18°50'4.10"	54°17'17.49"
Kanał Śledziowy	4+556	21+379 / LEWA	P - 4 2+518	Wykonanie przejścia pod kanałem projektuje się wykonać metodą przewiertu sterowanego rurą ochronną 280 PE 100 SDR 11 dł. o 49,5m, z zachowaniem odległości min. 1,5m jej górnej krawędzi od dna kanału, tj. na rzędnej około -2,8 m npm.. Kąt skrzyżowania przejścia bliski 50°.	18°53'6.87"	54°16'44.35"
					18°53'9.01"	54°16'45.35"

II. Nadać niniejszej decyzji rygor natychmiastowej wykonalności.

Uzasadnienie

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Gdańsku, ul. Subisława 5, 80 – 354 Gdańsk, pismem znak GDDKiA-O/Gd-12im/261/1/2014 z dnia 03.01.2014r. (skorygowanym pismem znak GDDKiA-O/Gd-12im/261/1.9/2014 z dnia 17.03.2014r.) wystąpiła z wnioskiem o udzielenie pozwolenia wodnoprawnego na wykonanie urządzeń wodnych i szczególne korzystanie z wód dla planowanej inwestycji pn: „**Budowa drogi ekspresowej S7 na odcinku Koszwały – Kazimierzowo Zadanie 1 Koszwały – Nowy Dwór Gdański**”. Do wniosku załączono:

- opracowanie Operat wodnoprawny na wykonanie urządzeń wodnych, odprowadzenie ścieków do odbiorników, budowę obiektów mostowych i przepustów, przebudowę cieków i rowów oraz przejść pod ciekami „Projekt budowy drogi ekspresowej S7 na odcinku Koszwały – Kazimierzowi” Zadanie 1: Koszwały – Nowy Dwór Gdański część 1/2,
 - opracowanie Operat wodnoprawny na wykonanie urządzeń wodnych, odprowadzenie ścieków do odbiorników, budowę obiektów mostowych i przepustów, przebudowę cieków i rowów oraz przejść pod ciekami „Projekt budowy drogi ekspresowej S7 na odcinku Koszwały – Kazimierzowi” Zadanie 1: Koszwały – Nowy Dwór Gdański część 2/2,
- wykonane przez Transprojekt Gdański Sp. z o.o., ul. Partyzantów 72A, 80-254 Gdańsk, w grudniu 2013 roku,
- opis prowadzenia zamierzonej działalności w języku nietechnicznym,
 - decyzję Marszałka Województwa Pomorskiego w Gdańsku znak MW.M1-5040/M2/M7/1/2013 z dnia 07.11.2013r. zwalniająca od zakazów określonych w art. 88n ust. 1 pkt 3 i 4 ustawy Prawo wodne.

Projektowany odcinek drogi S7 od km 17+482,61 do km 37+979,25 zlokalizowany jest na terenie województwa pomorskiego i przebiega przez tereny Gminy Cedry Wielkie, Gminy Stegna, Gminy Ostaszewo oraz Gminy i Miasta Nowy Dwór Gdański. Długość projektowanego odcinka S7 dla Zadania 1 wynosi 20,517 km.

Na budowę drogi S7 zostanie uzyskana decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej (ZRID) w ramach której następuje ustalenie lokalizacji inwestycji drogowej, wydzielenie geodezyjne i nabycie z mocy prawa terenu przeznaczonego pod inwestycję oraz zatwierdzenie projektu budowlanego.

Zgodnie z zapisami art. 72 ust. 1 pkt 6 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* wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach następuje przed uzyskaniem pozwolenia wodnoprawnego na wykonanie urządzeń wodnych – wydawanego na podstawie ustawy z dnia 18 lipca 2001 r. – Prawo wodne.

W związku z powyższym Inwestor uzyskał od Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku decyzję znak RDOŚ-22-WOO.6670/29-24/08/09/10/WN/AT z dnia 19 lutego 2010r. określającą środowiskowe uwarunkowania zgody na realizację przedsięwzięcia pn.: **„Budowa drogi ekspresowej S7 odcinek Koszwały – Kazimierzowi wraz z przebudową linii wysokiego napięcia” w części położonej w granicach województwa pomorskiego**, wariant „Podstawowy + Rakowiska + Południowy z wariantem dodatkowym „Dworek” i uwzględnieniem korekty trasy wg wariantu „Ryki”.

Teren inwestycji znajduje się w zakresie Żuław Gdańskich i Żuław Wielkich. Jest to obszar poprzecinany licznymi kanałami i rowami melioracyjnymi, stąd w ramach projektowanej inwestycji zachodzi konieczność wykonania szeregu urządzeń wodnych, w tym budowa nowych i likwidacja istniejących odcinków urządzeń melioracji wodnych podstawowych (kanałów), urządzeń melioracji wodnych szczegółowych (rowów) oraz przepustów i zastawek melioracyjnych, rozbiórka istniejących i budowa nowych obiektów mostowych. Przez wody powierzchniowe i wały przeciwpowodziowe poprowadzone zostaną kable elektroenergetyczne, kable teletechniczne i wodociąg. Planowana jest również budowa obwodu utrzymania drogi ekspresowej OUS „Dworek”, z której ścieki bytowe po oczyszczeniu wprowadzane będą do ziemi poprzez projektowany wylot kanalizacji sanitarnej **Wks**. W celu prawidłowego odwodnienia projektowanej drogi wybudowane zostaną również rowy drogowe wraz z ich umocnieniami oraz wyloty kanalizacji deszczowej do odbiorników.

Postępowanie administracyjne w/s udzielenia pozwolenia wodnoprawnego na szczególne korzystanie z wód – wprowadzanie ujętych wód opadowych i roztopowych pochodzących z planowanej inwestycji do wód i do ziemi (rowów drogowych i melioracyjnych) oraz wprowadzenie do ziemi (rowu melioracyjnego RA-30) podczyszczonych ścieków bytowych pochodzących z OUS „Dworek” poprzez wylot **Wks** prowadzone jest przez tut. organ niezależnie pod sygnaturą DROŚ-SW.7322.8.2014/MM/zaw.

Pismem znak DROŚ-SW.7322.7.2014/MM/zaw z dnia 30.01.2014r., 13.02.2014r. i 24.03.2014r. zawiadomiono strony o wszczęciu na wniosek Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Gdańsku, postępowania w sprawie udzielenia pozwolenia wodnoprawnego na wykonanie urządzeń wodnych w ramach planowanej inwestycji pn.: **„Budowa drogi ekspresowej S7 na odcinku Koszwały – Kazimierzowo Zadanie 1 Koszwały – Nowy Dwór Gdański”** zlokalizowanej na terenie Gminy Cedry Wielkie, Gminy Stegna, Gminy Ostaszewo oraz Gminy i Miasta Nowy Dwór Gdański (odcinek drogi S7 od km 17+482,61 do km 37+979,25).

W odpowiedzi na powyższe Polski Związek Wędkarski Okręg w Gdańsku pismem znak PGR-W/Z/452/14 z dnia 31.01.2014r. (data wpływu 07.02.2014r.), jako użytkownik rybacki obwodu rzeki Martwa Wisła wraz z Kanałami Piaskowym i Śledziowym wniósł swoje uwagi. Z treści pisma wynika, że Kanały Piaskowy i Śledziowy, jako integralna część obwodu rybackiego rzeki Martwa Wisła są najważniejszymi obszarami tarliskowymi i odrostowymi dla wielu gatunków ichtiofauny żyjących w Martwej Wiśle i w Zatoce Gdańskiej. Planowana budowa mostów zdaniem PZW nie pozostanie bez negatywnego wpływu na środowisko przyrodnicze. W czasie budowy ograniczone zostaną zdaniem PZW wędrówki ryb w Kanałach spowodowane hałasem, ingerencją w koryta Kanałów oraz zanieczyszczeniami.

Wystąpią także ograniczenia w wędkowaniu na przyległych odcinkach Kanałów. Po ukończeniu inwestycji intensywny ruch będzie powodować zwiększony dopływ zanieczyszczeń do Kanałów, a atrakcyjność wędkarska przyległych odcinków Kanałów zmniejszy się wyraźnie. Wystąpi również negatywne oddziaływanie na tarliska licznych gatunków ichtiofauny.

Polski Związek Wędkarski Okręg w Gdańsku podkreślił jednocześnie, iż rozumiejąc duże znaczenie inwestycji uzgadnia przedłożony przez Inwestora projekt budowlany obiektów MA-01, MD-02 na Kanale Piaskowym oraz MD-05, MA-06 i MD-07 na Kanale Śledziowym pod następującymi warunkami:

1. Należy dołożyć wszelkich starań, aby w czasie realizacji inwestycji zabezpieczyć teren budowy przed zanieczyszczeniem Kanałów.
2. Ingerencję w koryta Kanałów należy ograniczyć do niezbędnego minimum.
3. Zrekompensowania negatywnego wpływu planowanej inwestycji kwotą w wysokości 20 000 rocznie, przez okres budowy, która w całości zostanie przeznaczona na prowadzenie racjonalnej gospodarki rybackiej w Kanałach Śledziowym i Piaskowym.
4. Ciągłe zanieczyszczanie Kanałów podczas użytkowania dróg przez pojazdy mechaniczne w okolicy przedmiotowych mostów, w tym ograniczanie obszarów tarlisk, powinno być rekompensowane corocznie kwotą 5 000 zł, która będzie przeznaczana przez użytkownika rybackiego (obecnie PZW) jak wyżej na prowadzenie racjonalnej gospodarki rybackiej w powyższych Kanałach.

Pismem znak DROŚ-SW.7322.7-1.2014/MM z dnia 13.02.2014r. powyższe uwagi Polskiego Związku Wędkarskiego Okręg w Gdańsku zostały przesłane do Inwestora.

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Gdańsku pismem znak GDDKiA-O/Gd – I-1js – 4110/172.1617/2014 z dnia 17.02.2014r. przedstawiła stanowisko w zakresie uzgodnienia projektu budowlanego obiektów MA-01, MD-02 na Kanale Piaskowym oraz MD-05, MA-06 i MD-07 na Kanale Śledziowym wydanego przez Polski Związek Wędkarski Okręg w Gdańsku.

Inwestor zaakceptował uwagi wskazane w pkt 1 i 2 pisma PZW Okręg w Gdańsku o sygnaturze PGR-W/Z/451/14 z dnia 31.01.2014 r., uznając jednocześnie za bezpodstawne warunki wskazane w pkt 3 i 4 w/w pisma.

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Gdańsku wskazała, że kwestie negatywnego wpływu planowanej inwestycji na środowisko przyrodnicze zostały szczegółowo przeanalizowane przez organ prowadzący postępowanie administracyjne w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedmiotowego przedsięwzięcia, zakończonego prawomocną decyzją Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku o sygnaturze RDOS-22-WOO.6670/29-24/08/09/10/WN/AT z dnia 19 lutego 2010 roku, wyrażającą zgodę na realizację inwestycji i określającą środki minimalizujące niekorzystny wpływ inwestycji na środowisko.

Odnosząc się do zarzutu rzekomego (zdaniem Inwestora) negatywnego wpływu inwestycji na interes PZW Okręg w Gdańsku oraz rzekomego (zdaniem Inwestora) ciągłego zanieczyszczania kanałów podczas użytkowania dróg w okolicy przedmiotowych mostów przez pojazdy mechaniczne, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Gdańsku wskazała, że twierdzenia PZW są bardzo ogólne, nie zostały poparte jakimkolwiek dowodem potwierdzającym wystąpienie negatywnego wpływu realizowanych obiektów mostowych na ichtiofaunę kanałów oraz potwierdzającym występowanie zależności pomiędzy użytkowaniem pojazdów mechanicznych a zanieczyszczaniem kanałów. Nadto PZW nie przedstawił szczegółowej kalkulacji prezentującej metodologię wyceny tzw. „rekompensaty” oraz poszczególne elementy i ich wartości w powyżej wskazanych kwotach. Zgodnie ze zrealizowanym monitoringiem ichtiologicznym prowadzonym w ramach budowy przeprawy mostowej przez Wisłę w okolicach Kwidzyna (w ciągu DK nr 90) w latach 2010-2013 przez dr Andrzeja Kapustę z Instytutu Rybactwa Śródlądowego w Olsztynie nie wykazano istotnego wpływu na ichtiofaunę budowanego mostu. Przeprowadzony monitoring nie wykazał zwiększonej śmiertelności ryb oraz wpływu na migrację oraz siedliska, który by w znaczący sposób zaburzał wędrówkę i naturalne tarło ryb. Na podstawie art. 75 kpa Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Gdańsku wniosła o dopuszczenie przedmiotowego opracowania jako dowodu w przedmiotowej sprawie (postanowieniem znak

DROŚ-SW.7322.7-3.2014/MM z dnia 21.02.2014r. Marszałek Województwa postanowił o dopuszczeniu dowodu w postaci opinii dr Andrzeja Kapusty z dnia 21.10.2013r.). Inwestor wskazał jednocześnie, że analizy wykonane na potrzeby ponownej oceny oddziaływania na środowisko, także nie wskazały negatywnego wpływu budowy i eksploatacji omawianych obiektów mostowych na ichtiofaunę. Wpływ na ichtiofaunę rozpatrzono w kontekście potencjalnych oddziaływań bezpośrednich i pośrednich.

1. Potencjalny wpływ bezpośredni:

- bezpośrednie niszczenie ryb i ich siedlisk,
- bezpośrednie oddziaływanie zawiesiny.

2. Potencjalny wpływ pośredni:

- spowodowanie utrudnienia w migracji ryb,
- straty spowodowane zwiększeniem śmiertelności wprowadzanego materiału zarybieniowego.

W przypadku obiektów nad kanałem Śledziowym i Piaskowym nie przewiduje się wystąpienia wpływu bezpośredniego, gdyż projektowane obiekty nie posiadają podpór w korycie cieków i nie ingerują w ich koryto. Jedynie na etapie budowy może dojść do krótkotrwałego zamulenia wód na skutek zanieczyszczenia materiałami budowlanymi. Będzie to jednak oddziaływanie mało znaczące i w pełni odwracalne. Zdaniem Inwestora w związku z powyższym nie występują przeciwwskazania dla realizacji obiektów w stosunku do ichtiofauny. Stosując jednak zasadę przezorności wskazano środki eliminujące lub minimalizujące potencjalne niekorzystne oddziaływanie na ichtiofaunę.

Podczas prowadzenia prac budowlanych związanych z zamulaniem wód, wody kanałów Piaskowego i Śledziowego zostaną zabezpieczone przed możliwością przedostania się do nich materiałów używanych podczas budowy np. poprzez stosowanie pomostów roboczych i podestów zabezpieczających, aby ograniczyć zmętnienie wody.

Kanały Piaskowy i Śledziowy nie stanowią również odbiorników wód opadowych i roztopowych z drogi. Wody te będą odprowadzane do innych odbiorników, w postaci rowów melioracyjnych. Inwestor podkreślił, że Istniejący system odwodnienia drogi krajowej nr 7 w wielu miejscach jest w złym stanie technicznym, przez co nie spełnia swojej funkcji. Wody z powierzchni drogi spływają nieregularnie na tereny przyległe, a w wielu miejscach ścieki opadowe odprowadzane są do wód powierzchniowych, w tym kanału Piaskowego i Śledziowego, bez jakiegokolwiek podczyszczenia. Zatem, zdaniem Inwestora eksploatacja zaprojektowanej drogi ekspresowej S7, wraz z obiektami, wpłynie pozytywnie na wody powierzchniowe. Wybudowany zostanie system szczelnej kanalizacji deszczowej, a odprowadzenie wód do odbiorników poprzedzone będzie podczyszczeniem wód w osadnikach, separatorach, co wpłynie pozytywnie na stan wód powierzchniowych, w tym wód kanału Piaskowego i Śledziowego.

Przy zastosowaniu działań minimalizujących, o których mowa powyżej, Inwestor stwierdził, że nie ma możliwości wystąpienia negatywnego wpływu projektowanych obiektów na ichtiofaunę.

W projektach architektoniczno-budowlanych obiektów mostowych na kanale Piaskowym i Śledziowym zostały ujęte następujące zapisy: "Wszystkie prace prowadzone w obrębie koryta kanału należy prowadzić w taki sposób, aby nie zanieczyszczać wód. Prace, które mogą potencjalnie powodować zanieczyszczenie należy prowadzić po wykonaniu szczelnych ekranów ochronnych. Wykonawca każdorazowo zobowiązany jest do oczyszczenia terenu budowy po zakończeniu prac budowlanych. W trakcie prowadzenia robót winien być zapewniony przepływ wody w kanale". Powyższe wymagania – bezwzględnie wiążące dla wykonawcy robót budowlanych – ograniczają do minimum wpływ realizacji przedmiotowego obiektu mostowego na środowisko.

Na etapie użytkowania obiektów wody opadowe z przedmiotowych obiektów mostowych będą odprowadzane do systemu odwodnienia drogi, co opisano powyżej.

Pismem znak DROŚ-SW.7322.7-2.2014/MM z dnia 21.02.2014r. tut. organ przesłał w/w pismo do Polskiego Związku Wędkarskiego Okręg w Gdańsku.

Polski Związek Wędkarski Okręg w Gdańsku pismem znak PGR-W/Z/917/14 z dnia 11.03.2014r. (dotyczącego uzgodnienia projektu budowy mostów na rzece Wiśle oraz Kanałach Piaskowym i Śledziowym w ciągu drogi ekspresowej S7) poinformował, że po analizie odpowiedzi udzielonej przez GDDKiA - w tym opinii dr Andrzeja Kapusty – PZW jest

skłonny zmniejszyć wnioskowaną kwotę rekompensującą negatywny wpływ w/w robót na prowadzenie racjonalnej gospodarki rybacko – wędkarskiej w obwodach rybackich: rzeki Martwej Wisły i Wisły nr 6, do 15 000 zł + VAT rocznie w okresie trwania robót.

Zdaniem PZW dr Andrzej Kapusta w swojej ekspertyzie potwierdził możliwość wystąpienia negatywnego wpływu analogicznej inwestycji – przeprawy mostowej w Kwidzynie- na ichtiofaunę, co znalazło odzwierciedlenie w zapisie decyzji, zezwalającej na budowę uwzględniającą rekompensatę dla rybackiego użytkownika rzeki.

PZW podkreślił jednocześnie, że aktualne pozostają ich uwagi o zabezpieczeniu terenu budowy przed zanieczyszczeniem wód i ograniczeniu ingerencji w koryta rzeki Wisły i kanałów do niezbędnego minimum.

W nawiązaniu do w/w pisma Polskiego Związku Wędkarskiego, które wpłynęło jednocześnie do GDDKiA w związku z trwającymi obecnie postępowaniami w sprawie wydania dla planowanej inwestycji pn. **„Budowa drogi ekspresowej S7 na odcinku Koszwały – Kazimierzowo Zadanie 1 Koszwały – Nowy Dwór Gdański”** pozwoleń wodnoprawnych na:

1. wykonanie urządzeń wodnych;
2. budowę obiektu mostowego MA-09 w km rzeki 930+010 zlokalizowanego w ciągu drogi ekspresowej S7 na odcinku od km 25+517,103 do km 26+442,603,

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Gdańsku pismem znak GDDKiA-O/Gd-I2im/261/1.5.2/2014 i GDDKiA-O/Gd-I2im/261/3.8.2/2014 z dnia 26.03.2014r. poinformowała, że podtrzymuje swoje stanowisko przedstawione w pismach z dnia;

- 17 lutego 2014 r. znak GDDKiA-O/Gd-I1js-4110/172.1617/2014;
- 17 lutego 2014 r. znak GDDKiA-O/Gd-I1js-4110/172.1618/2014.

Inwestor uznał, że przy zastosowaniu działań minimalizujących, o których mowa w/w pismach oraz opierając się na opinii dr Andrzeja Kapusty żądania rekompensaty pieniężnej za negatywny wpływ robót na prowadzenie racjonalnej gospodarki rybacko-wędkarskiej, którego się obecnie nie stwierdza są nieuzasadnione.

Jeżeli chodzi o warunek zawarty w w/w piśmie mówiący o zabezpieczeniu terenu budowy przed zanieczyszczeniem wód i ograniczeniu ingerencji w koryto rzeki Wisły i kanałów do niezbędnego minimum oczywiście zostanie spełniony.

GDDKiA zaznaczyła jednocześnie, że w przypadku wystąpienie szkody w środowisku przyrodniczym, która bezsprzecznie powstanie wskutek związanych z budową projektowanych mostów, GDDKiA Oddział w Gdańsku zobligowana będzie do jej naprawy.

W trakcie postępowania swoje uwagi wnieśli również Państwo Janina i Bogdan Machalscy, którzy pismem z dnia 24.02.2014r. zawnieśli o;

1. skonsultowanie z nimi na etapie planowanych robót proponowanych warunków użyczenia działki do celów budowy oraz konkretnych planów wykonania instalacji przed rozpoczęciem jakichkolwiek działań budowlanych na terenie działki stanowiącej ich własność,
2. wyjaśnienia wpływu planowanych prac w celu rozwiania obaw co do funkcjonalności oraz wartości działki rolnej w bezpośrednim sąsiedztwie urządzeń wodnych i planowanych obiektów,
3. przedstawienia planów dotyczących istniejących rowów melioracyjnych wokół działki, ich wykorzystania, modyfikacji bądź likwidacji.

Powyższy wniosek pismem znak DROŚ-SW.7-4.2014/MM z dnia 04.03.2014r. został przekazany do Inwestora w celu ustosunkowania się do niego.

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Gdańsku pismem znak GDDKiA-O/Gd-I1js-4110/172.1671/2014 z dnia 10.03.2014r. przedstawiła wyjaśnienia do poruszanych w nim zagadnień.

Wyjaśniono, że na działce stanowiącej własność Państwa Janiny i Bogdana Machalskich Inwestor przewiduje min. wykonanie około 29 m kanalizacji deszczowej \varnothing 200 mm w ramach przebudowy istniejącej na węźle „Kiezmark” kanalizacji deszczowej oraz budowę wylotu kanalizacji deszczowej W106 zlokalizowanego na wysokości 25+235 projektowanej drogi ekspresowej S7. Ponadto Inwestor szczegółowo odniósł się do wszystkich wątpliwości i pytań zawartych w piśmie p. Machalskich. Nie zostały one przytoczone w niniejszej decyzji ponieważ pismem znak GDDKiA-O/Gd – I-1js – 4110/172.1688/2014 z dnia 12.03.2014r.

Inwestor poinformował tut. organ, że dokonał zmiany rozwiązań projektowych na przedmiotowym obszarze, w wyniku których nie będą prowadzone jakiekolwiek prace na działce nr 133, obręb Kiezmak, będącej własnością Państwa Machalskich. Dotychczas planowane roboty i budowa urządzenia wodnego są nieaktualne.

Wnioskodawca poinformował jednocześnie, że ostateczny sposób odprowadzania wód ze zbiornika retencyjnego ZR-1 zostanie przedstawiony w skorygowanym operacie wodnoprawnym. Wody będą odprowadzane na działkę objętą projektowaną granicą pasa drogowego, tj. na terenie przejmowanym na własność GDDKiA.

Tym samym, pismem znak GDDKiA-O/Gd – I-1js – 4110/172.1687/2014 z dnia 12.03.2014r. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Gdańsku wycofała pismo o sygnaturze GDDKiA-O/Gd-I-1js-4110/172.1671/2014 z dnia 10.03.2014r.

Cała powyższa korespondencja została przesłana do Państwa Bogdana i Janiny Machalskich (pismo znak DROŚ-SW.7-5.2014/MM, znak DROŚ-SW.7-6.2014/MM z dnia 20.03.2014r.).

Tut. organ wyjaśnił również, że zgodnie z zapisami art. 127 ust. 7 pkt 5 ustawy *Prawo wodne* Stroną postępowania w sprawie o wydanie pozwolenia wodnoprawnego jest władający powierzchnią ziemi położoną w zasięgu oddziaływania zamierzonego korzystania z wód lub planowanych do wykonania urządzeń wodnych. Dlatego też na etapie zawiadomienia o toczącym się postępowaniu przydzielony został Państwu Bogdanowi i Janinie Machalskim status Strony.

Jednak wobec faktu, iż Inwestor ostatecznie zrezygnował z pierwotnych planów i nie będzie budował na działce nr 133, obręb Kiezmak urządzenia wodnego w postaci wylotu kanalizacji deszczowej brak jest podstaw do dalszego traktowania Państwa Machalskich, jako Strony w przedmiotowym postępowaniu administracyjnym.

Pismem znak GDDKiA-O/Gd-I2im/261/1.9/2014 z dnia 17.03.2014r. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Gdańsku skorygowała wniosek złożony pismem znak GDDKiA-O/Gd-12im/261/1/2014 z dnia 03.01.2014r. oraz przedłożyła zaktualizowany operat wodnoprawny, tj.:

- *opracowanie Operatu wodnoprawnego na wykonanie urządzeń wodnych, odprowadzenie ścieków do odbiorników, budowę obiektów mostowych i przepustów, przebudowę cieków i rowów oraz przejść pod ciekami „Projekt budowy drogi ekspresowej S7 na odcinku Koszwały – Kazimierzowi” Zadanie 1: Koszwały – Nowy Dwór Gdański część 1/2,*
 - *opracowanie Operatu wodnoprawnego na wykonanie urządzeń wodnych, odprowadzenie ścieków do odbiorników, budowę obiektów mostowych i przepustów, przebudowę cieków i rowów oraz przejść pod ciekami „Projekt budowy drogi ekspresowej S7 na odcinku Koszwały – Kazimierzowi” Zadanie 1: Koszwały – Nowy Dwór Gdański część 2/2,*
- wykonane przez Transprojekt Gdański Sp. z o.o., ul. Partyzantów 72A, 80 – 254 Gdańsk, w marcu 2014 roku,

Powyższy operat wodnoprawny (z uwagi na liczne zmiany względem operatu wodnoprawnego załączonego do wniosku z dnia 03.01.2014r.) stał się podstawą do wydania niniejszej decyzji.

Pismem znak DROŚ-SW.7322.7-7.2014/MM/zak. z dnia 20.03.2014r. zawiadomiono stronę postępowania o możliwości zapoznania się ze zgromadzonym materiałem dowodowym oraz z możliwością wypowiedzenia się co do zebranych materiałów.

W wyznaczonym terminie pismem z dnia 27.03.2014r. swoje uwagi wniósł Polski Związek Wędkarski okręg w Gdańsku, w którym poinformowano, że w dalszym ciągu nie uzyskano porozumienia pomiędzy użytkownikiem rybackim a Inwestorem. W związku z negatywnym wpływem planowanej inwestycji na ekosystem kanałów należących do użytkowanego przez PZW obwału Martwej Wisły do dnia dzisiejszego nie uzyskano odpowiedzi na temat rekompensaty przewidywanych strat.

Polski Związek Wędkarski okręg w Gdańsku zawnioskował jednocześnie o wstrzymanie wydania decyzji do czasu podpisania odpowiedniego porozumienia pomiędzy PZW Okręg w Gdańsku a Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Gdańsku.

Tut. organ chcąc rozwiązać wszelkie wątpliwości dotyczące wpływu planowanej inwestycji na interes uprawnionych do rybactwa dnia 07.04.2014r. w siedzibie urzędu

zorganizował spotkanie, na którym spotkali się przedstawiciele Polskiego Związku Wędkarskiego okręg w Gdańsku oraz Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Gdańsku.

Na spotkaniu, po przedstawieniu argumentów przedstawicieli Inwestora, PZW okręg w Gdańsku odstąpił od wnioskowanej rekompensaty z związku z planowaną budową obiektów mostowych na Kanale Piaskowym i Śledziowym.

Pismem znak GDDKiA-O/ Gd- I2im/261/1.13/2014 z dnia 09.04.2014r. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Gdańsku działając na podstawie art. 108 § 1 Kodeksu postępowania administracyjnego zwróciła się do tut. organu o nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności dla przedmiotowego pozwolenia wodnoprawnego. Wyjaśniono, że nadanie wnioskowanemu rozstrzygnięciu rygoru natychmiastowej wykonalności jest niezbędne dla zabezpieczenia ważnego interesu społecznego, polegającego na jak najszybszym umożliwieniu inwestorowi uzyskania od właściwego organu architektoniczno-budowlanego decyzji zezwalającej na realizację kluczowej dla regionów pomorskiego i warmińsko-mazurskiego inwestycji infrastrukturalnej pn. „Budowa drogi ekspresowej S7 na odcinku Koszwały – Kazimierzowo”. Ranga przedmiotowego przedsięwzięcia oraz jego znaczenie dla społeczeństwa są ogromne, biorąc pod uwagę istniejące obecnie warunki i poziom bezpieczeństwa ruchu na drodze krajowej nr 7. Sprawność istniejącej sieci drogowej jest niezadowalająca, co potwierdzają brak lub małe rezerwy przepustowości na newralgicznych skrzyżowaniach oraz złe i bardzo złe warunki ruchu wraz z niskim poziomem bezpieczeństwa ruchu na wielu istotnych odcinkach omawianej sieci drogowej. Istniejąca droga krajowa nr 7 w chwili obecnej przenosi bardzo duże obciążenie ruchem pojazdów. Jest to związane głównie z obsługą kierunku Gdańsk – Warszawa.

Droga krajowa nr 7 jest jedną z dróg w podstawowej sieci drogowej w Polsce, pełniących funkcję ważniejszych połączeń zarówno w sieci dróg o znaczeniu krajowym, jak i międzynarodowym (E77). Na odcinku od Gdańska do Elbląga droga krajowa nr 7 leży w europejskim korytarzu transportowym IA – Ryga – Kaliningrad – Elbląg – Gdańsk oraz w korytarzu z Gdańska przez Warszawę do Odessy. Południowa Obwodnica Gdańska, w którą włącza się projektowana droga S7 łączy korytarz IA z europejskim korytarzem transportowym VI – Gdańsk – Katowice (autostrada A1).

W efekcie budowy drogi ekspresowej S7 nastąpi zdecydowane zwiększenie komfortu i bezpieczeństwa jazdy, a także zmaleje czas podróży tranzytowych i docelowych do aglomeracji trójmiejskiej, co będzie możliwe dzięki uzyskaniu właściwej hierarchizacji sieci transportowej na rozpatrywanym obszarze. Płynność ruchu zostanie poprawiona dzięki budowie węzłów dwupoziomowych i wyeliminowaniu jednopoziomowych skrzyżowań drogi krajowej z innymi znaczącymi drogami. W sposób istotny ulegnie również zmniejszeniu liczba i ciężkość wypadków drogowych.

Nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności jest również niezbędne w świetle uchwały Rady Ministrów z dnia 04.03.2014 roku, zgodnie z którą przedmiotowa inwestycja została wpisana do zaktualizowanego rządowego „Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011 – 2015” jako inwestycja priorytetowa. W ten sposób zostało zagwarantowane finansowanie dla przedmiotowego odcinka drogi ekspresowej S7 a rozpoczęcie jego budowy staje się niezmiernie pilnym zadaniem dla GDDKiA.

Tutejszy organ przychylił się do w/w wniosku Inwestora.

Właściwość Marszałka Województwa Pomorskiego w Gdańsku do udzielenia przedmiotowego pozwolenia wodnoprawnego ustalono w oparciu o następujące przepisy:

Marszałek województwa wydaje pozwolenie wodnoprawne jeżeli szczególne korzystanie z wód, wykonywanie urządzeń wodnych lub eksploatacja instalacji bądź urządzeń wodnych są związane z przedsięwzięciami lub instalacjami, o których mowa w art. 378 ust. 2a pkt 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (art. 140 ust. 2 pkt 1 ustawy *Prawo wodne*).

Przedmiotowe przedsięwzięcie zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. *w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko*

(Dz. U. 2004 nr 257 poz. 2573) zostało zakwalifikowane do § 2 ust. 1 pkt 29 tj. autostrady i drogi ekspresowe.

Zgodnie z art. 122 ust. 1 pkt 3 ustawy *Prawo wodne* pozwolenie wodnoprawne wymagane jest na wykonanie urządzeń wodnych, przez które w myśl art. 9 ust. 1 pkt 19 rozumie się urządzenia służące kształtowaniu zasobów wodnych oraz korzystaniu z nich (w tym kanały, rowy, wyloty urządzeń kanalizacyjnych służące do wprowadzania ścieków do wód lub urządzeń wodnych oraz stałe urządzenia służące do dokonywania przewozów międzybrzegowych).

Wobec powyższego orzeczono jak w sentencji.

Pozwolenie wodnoprawne nie rodzi praw do nieruchomości i urządzeń wodnych koniecznych do jego realizacji oraz nie narusza prawa własności i uprawnień osób trzecich przysługujących wobec tych nieruchomości i urządzeń.

Od niniejszej decyzji służy Stronie odwołanie do Prezesa Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej w Warszawie za pośrednictwem Marszałka Województwa Pomorskiego, w terminie 14 dni od daty jej doręczenia.

Na podstawie art. 7 ustawy z dnia 16.11.2006r. o *opłacie skarbowej* (tj. Dz. U. z 2012r., poz. 1282) niniejsze pozwolenie podlega zwolnieniu z opłaty skarbowej.



z up. MARSZAŁKA WOJEWÓDZTWA
Marek Sobczak
DYREKTOR
DEPARTAMENTU ŚRODOWISKA I ROZWOJU

Otrzymują:

- ① Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Gdańsku, ul. Subisława 5, 80-354 Gdańsk,
2. Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku, ul. F. Rogaczewskiego 9/19, 80-804 Gdańsk,
3. Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych Województwa Pomorskiego w Gdańsku, ul. Sucha 12, 80-531 Gdańsk,
4. Rejonowy Związek Spółek Wodnych w Nowym Dworze Gdańskim, ul. Podmiejska 3, 82-100 Nowy Dwór Gdański,
5. Polski Związek Wędkarski okręg w Gdańsku, ul. Rajska 2, 80-850 Gdańsk,
6. Polski Związek Wędkarski okręg w Elblągu, Sukiennicza 10, 82-300 Elbląg,
7. Starosta Powiatu Gdańskiego, Wojska Polskiego 16, Pruszcz Gdański,
8. Gmina Stegna, ul. Gdańska 34, 82 - 103 Stegna,
9. Gmina i Miasto Nowy Dwór Gdański, ul. Wejhera 3, 82-100 Nowy Dwór Gdański,

Do wiadomości:

10. Gmina Cedry Wielkie, ul. Krasickiego 16, 83-020 Cedry Wielkie,
11. Gmina Ostaszewo, ul. Kościuszki 51, 82-112 Ostaszewo,
12. a/a – DROŚ - 2341.