

Świątniki Górne, 5.01.2026 r.

Szanowny Pan Maciej Ostrowski
Dyrektor Generalnej Dyrekcji Dróg
Krajowych i Autostrad Oddział w Krakowie
ul. Mogilska 25
31-542 Kraków

P E T Y C J A

firmy w sprawie planowanej budowy drogi ekspresowej S7 Kraków-Myślenice

dotyczy: sprzeciwu wobec wszystkich zaproponowanych wariantów przebiegu drogi ekspresowej S7 na odcinku Kraków – Myślenice w tym szczególnie wariantów zaproponowanych przez Miasto i Gminę Świątniki Górne

1. Wstęp.

Niniejszy dokument stanowi stanowisko firmy przygotowane w związku z pracami nad dokumentacją projektową dla planowanej budowy drogi ekspresowej S7 na odcinku Kraków-Myślenice. Stanowisko opracowano na podstawie analizy materiałów projektowych, w tym Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego (STeŚ), oraz doświadczenia zawodowego zespołu firmy. Celem dokumentu jest wskazanie kluczowych ryzyk i uwarunkowań technicznych oraz przestrzennych związanych z proponowanymi wariantami przebiegu trasy.

2. Opinia do przedstawionej dokumentacji STeŚ

Przedstawione propozycje przez Projektantów IVIA sp. z o.o. oraz GDDKiA Oddział w Krakowie, wariantów przebiegu drogi ekspresowej S7 na odcinku Kraków – Myślenice nie uwzględniają celu podanego w dokumentacji STeŚ.:

„Wyznaczenia optymalnej lokalizacji trasy S7 uwzględniając lokalną społeczność, krajobraz kulturowy terenu oraz oddziaływania na środowisko”.

Zaproponowane sześć wariantów przebiegu drogi ekspresowej S7 na odcinku Kraków - Myślenice, zostały zaprojektowane przez gęsto zaludnione tereny w południowej części Krakowa i Gmin na południu od Krakowa oraz wychodzą na już zakorkowaną autostradę A4. Co za tym idzie wszystkie 6 przedstawionych wariantów drogi A, B, C, D, E, F nie uwzględniają bardzo gęstej zabudowy tych terenów, a tym samym praw lokalnej społeczności. Tereny to „**miejsce zamieszkania tysięcy ludzi Aglomeracji krakowskiej oraz miejsce rekreacji i odpoczynku na południe od Krakowa w kierunku Myślenic.**”

Zaproponowane warianty **nie spełniają warunku drogi tranzytowej oraz obwodnicy Krakowa i aglomeracji krakowskiej.** Ponadto zablokują i przeciążą autostradę A4.

Zaproponowane w dokumentacji STeŚ warianty **A,B,C** przebiegu drogi ekspresowej chcą projektanci IVIA sp. z o.o. wprowadzić 6-cio pasową drogę ekspresową z ciężkim ruchem tranzytowym TIR w centrum naszego miasta Świątniki Górne z tak bogatą historią, kulturą i pielęgnującą naszej wielowiekowej tradycji.

Świątniki Górne to miasto ze swoim pięknym krajobrazem Pogórza Świątnickiego oraz przepiękną zielenią (lasy z wielowiekowymi dębami) w tym pomnika przyrody „Dziadowca”, oraz zalesionej góry Kopytko sąsiadującej z Sieprawiem, będącą integralną częścią naszego miasta. Skala wyburzeń zaplanowana w wariantach A i C to istne szaleństwo, gdyż doprowadzi to praktycznie do dewastacji naszego miasta Świątniki Górne i likwidacji jego południowej najpiękniejszej krajobrazowo części, bardzo gęsto zaludnionej.

W odpowiedzi na pytanie w ramach konsultacji GDDKiA Oddział w Krakowie twierdzi, że drogi ekspresowe są prowadzone przez miasta, ale nigdy w historii 6-cio pasowej drogi ekspresowej nie wykonano przez tak małe miasto. Ta 6-cio pasowa droga ekspresowa stałaby się wiodącym elementem naszego miasta.

Centrum naszego miasta Świątniki Górne wraz ze wzgórzem południowym chroniona jest oraz objęta ścisłą strefą ochrony konserwatorskiej.

Tak wielka skala wyburzeń doprowadzi do tego, że tysiące ludzi zostanie pozbawionych domów i wywłaszczonych. Są to przecież rodziny wielopokoleniowe i rodziny wielodzietne.

Przedstawiony wariant A drogi ekspresowej z zaproponowanym Miejscem Obsługi Podróżnych (MOP kat. III) w centrum naszego miasta to katastrofa dla Świątnik Górnych, gdyż doprowadzi to do wyburzenia ok. 1/5 domów naszego całego miasta Świątniki Górne.

Pomimo niewielkiej powierzchni miejscowości, jej unikalne położenie, zabudowa czy liczne zabytki z XVIII i XIX wieku dało podstawę, by dnia 1 stycznia 1997 roku, Świątnikom Górnym nadano prawa miejskie. Kluczową opinię przedstawił znany profesor Wiktor Zin, który podkreślił walory urbanistyczne, architektoniczne i zabytkowe Świątnik Górnych, charakterystyczne dla miejskiego osadnictwa oraz jej walory przyrodnicze i krajobrazowe.

Przedstawione przez GDDKiA warianty **A, B, C** projektowanej drogi S7 na odcinku Myślenice-Kraków a prowadzące w granicach centrum miasta Świątniki Górne, bezpowrotnie niszczą dziedzictwo historyczne regionu i unikalny charakter architektoniczny, urbanistyczny jak i krajobrazowy tej miejscowości oraz jedność społeczną zbudowaną wokół historii, tradycji i wartości pokoleń Świątniczian.

Postulaty:

Jako firma projektowa Miasta i Gminy Świątniki Górne wyrażamy zdecydowany sprzeciw przeciwko budowie 6-cio pasowej drogi ekspresowej z ciężkim ruchem tranzytowym (TIR) w centrum naszego Miasta i Gminy Świątniki Górne z wielowiekową tradycją i pielęgnowaną przez pokolenia kulturą oraz z wieloma zabytkami.

- **Wnioskujemy o natychmiastowe wycofanie wariantów A, B, C i F** prowadzenia drogi ekspresowej S7 Kraków-Myślenice przez nasze Miasto i Gminę Świątniki Górne **z dalszego procedowania STES.**
- Zasadnym jest przeprowadzenie modernizacji i przebudowy „starej zakopianki” Kraków-Myślenice z maksymalnym wykorzystaniem korytarza starej „zakopianki” w taki sposób aby można było zrezygnować z wykonywania łącznika BDI do drogi S7, a tunelami połączyć BDI w Głogoczowie z autostradą A4.
- Wnioskujemy o wypracowanie wariantów: wschodniego i zachodniego przebiegu dróg ekspresowych jako **V ring Aglomeracji krakowskiej**, jako dróg ekspresowych pełniących rolę **obwodnic i dróg tranzytowych.**

Opinia i wnioski:

- A. Należy się cofnąć i wykonać pogłębioną analizę przebiegu drogi ekspresowej S7 jako drogi tranzytowej i spełniającej rolę obwodnicy Aglomeracji krakowskiej w

wariantach wschodnich (V ring) poza gęstą zabudową i poprawiającą dostępność komunikacyjną terenów wschodnich Aglomeracji krakowskiej.

- B. Powrócić do analizy wariantów zachodnich jako drogi ekspresowej S52 jako drogi tranzytowej i obwodnicy zachodniej Aglomeracji krakowskiej (V ring)
- C. Zaproponowane dane wyjściowe do projektowania w „Metodyce oraz hierarchia wyboru wariantów„ w dokumentacji STEŚ, są nie do przyjęcia i będą rodzić problemy z realizacją tej inwestycji i protesty. Należy wrócić do ponownego przeanalizowania tego opracowania i podwyższyć wskaźniki przyjęte w dokumentacji w uzgodnieniu ze stroną społeczną i Samorządami przez które ma przebiegać inwestycja.

Wnioskujemy o skorygowanie wskaźników wielokryterialnej analizy porównawczej :

- **wskaźnik środowiskowy** powinien być podniesiony **z 25% na 35%**, z uwagi na: szczególnie cenny teren Pogórza Wielickiego, piękne krajobrazy, strefę Uzdrowiska Swoszowice, rejon Kopalni Soli w Wieliczce oraz występujące strefy ochrony konserwatorskiej oraz wielowiekową tradycję tych terenów i jej walory historyczne, kulturowe i krajobrazowe. Tereny te są strefą zamieszkania tysięcy ludzi tej części Krakowa i ościennych Gmin oraz oazą ciszy i spokoju.

- **wskaźnik społeczno-przestrzenny**: powinien być podniesiony **z 15% do 45%** a waga PK wyburzenia domów podniesiona **z wagi kryterium 4 (ważne) na 5 (priorytetowe)** ze względu na gęstość zabudowy czy ilość mieszkańców na rozpatrywanym terenie (domy wielopokoleniowe oraz rodziny wielodzietne), oraz specyficzny obszar południowej części Krakowa i sąsiednich gmin, gdzie w ostatnich latach zaludnienie bardzo się zwiększyło.

- wprowadzenie dodatkowego wskaźnika „**wskaźnik bezpośredniej Ekspozycji Ludności**”

Wskaźnik ten uwzględniał by bardzo gęstą zabudowę oraz spadek jakości życia i zdrowia tysięcy mieszkańców którzy znajdują się w sąsiedztwie wykonanej trasy. Wskaźnik ten powinien uwzględniać ilość osób, które znajdują się w strefie bezpośredniego oddziaływania akustycznego i emisyjnego projektowanej drogi (pas po 400 m od osi drogi). Ponadto waga kryterium dla takiego wskaźnika winna wynosić 5 (priorytetowe).

Kryterium to będzie nadawać najwyższą wagę (preferencję) wariantom tras przebiegającym w korytarzach o najniższej gęstości zaludnienia lub długich tunelach, musi priorytetyzować warianty oddalone od zwartych centrów osadniczych i placówek oświatowych”

3. Propozycja dalszego procedowania dokumentacji STEŚ :

I etap – modernizacja starej zakopianki i wypracowanie połączenia BDI z autostradą A4

a. Modernizacja i przebudowa starej „zakopianki” do parametrów drogi ekspresowej na odcinku Głogoczów - Myślenice – wariant E

Dobrym rozwiązaniem jest zaproponowany w ramach STEŚ wariant E drogi ekspresowej na odcinku od Głogoczowa do Myślenic.

Ważne jest aby ta droga po przebudowie miała obustronne drogi serwisowe a wjazdy były tylko na węzłach, by poprawić bezpieczeństwo. Droga powinna mieć obowiązkowo ekrany akustyczne, aby ją dobrze wyciszyć i poprawić komfort życia mieszkańców przy drodze.

Należy proponować mieszkańcom domów mieszkalnych sąsiadującym z pasem drogi ekspresowej „ starej zakopianki” dobrowolny wykup w pasach po 50m z każdej strony pasa drogowego.

- b. Wykonać drogę ekspresową od Głogoczowa do Krakowa w większości w ramach korytarza starej „zakopianki” lub w dwóch nowych tunelach po ok. 3km od Libertowa do Włosani, poza korytarzem starej zakopianki (modernizacja w ramach wariantu D – do przebiegu w większości w tunelach)

Tak zaprojektowana droga ekspresowa, pozwoliłaby połączyć szybko i komfortowo nową BDI z węzłem Łagiewnickim na autostradzie A4, bez wykonywania szkodliwego społecznie łącznika BDI z drogą ekspresową S7. Pozwoliłoby to zlikwidować duży aktualnie problem połączenia budowanej BDI z autostradą A4.

1 opcja:

Proponujemy dokonać ponownej pogłębionej analizy możliwości technicznych przebudowy i modernizacji starej zakopianki do parametrów drogi ekspresowej od Głogoczowa do Libertowa.

Należy wykonać pogłębioną analizę istniejącej zabudowy korytarza starej „zakopianki” na odcinku od Głogoczowa do Libertowa. Po prawej stronie „zakopianki”; jadąc od Głogoczowa do Libertowa, są w większości stare domy mieszkalne lub domy, które zostały opuszczone lub wykorzystywane są na inne cele niż mieszkalne.

Wykonać analizę wprowadzenia tej drogi w tunele drążone i płytkie, zamiast wprowadzać ją na wyższe poziomy wysokościowej osnowy geodezyjnej. Góra w Mogilanach to 350m n.p.m.

Do zaprojektowania pozostałby fragment drogi ekspresowej od Libertowa do autostrady A4, który byłby bezkolizyjnie włączany do węzła Łagiewnickiego.

Od Libertowa do włączenia do autostrady A4 na węźle Łagiewnickim drogę ekspresową można by prowadzić na estakadzie ponad istniejącą ulicą Zakopiańską.

2 opcja – nowe tunele w śladzie wariantu D od Libertowa do Włosani

Warto przy tej analizie uwzględnić dwa istniejące poziomy :

Poziom stacji benzynowej BP we Włosani + 260,00 m n.p.m

Teren rolny w Libertowie + 260,00m n.p.m

Te poziomy są porównywalne.

Zatem warto przeanalizować możliwość połączenia tych dwóch miejsc terenowych : teren rolny w Libertowie i teren stacji BP we Włosani (planowany węzeł Włosani) drogi ekspresowej dwoma tunelami po ok.3 km z otwarciem w miejscu MOP-u w pobliżu (pcd) linią energetyczną w miejscu Wielkiej Łąki.

Takie rozwiązanie dwóch tuneli po ok.3km należy przedyskutować ze społecznością Gminy Mogilany, to pozwoliłoby wrzucić znaczną część ruchu i hałas pod ziemię oraz odciążyć i znacznie ograniczyć uciążliwość starej „zakopianki” na odcinku od Libertowa do Włosani.

Tunele powinny być głębokie w większości drążone a tam, gdzie to będzie technicznie niemożliwe (płytkie podstropowe), ale jednak tunele nie wykopy otwarte.

Poziom góry w Mogilanach to + 350m n.p.m. Poziom „zakopianki” w Gaju to + 330m n.p.m

Odcinek od Libertowa do Krakowa zaprojektować w zmodyfikowanym wariantie D a przy autostradzie A4 poprowadzić po drugiej strony autostrady poprzez poprowadzenie drogi ekspresowej nad autostradą A4 i dalej w pustych oraz przemysłowych terenach pomiędzy autostradą A4 i linią kolejową do węzła Łagiewnickiego. Jednocześnie unikając zbliżania się projektowanej drogi ekspresowej do Uzdrowiska w Swoszowicach.

Włączenie na nową drogę ekspresową w Lusinie (jak w wariantcie D), pozwoli na odciążenie wiecznie zakorkowanej ulicy Myślenickiej w Swoszowicach i ulicy Zakopiańskiej w Krakowie.

Priorytet projektowania minimum wyburzeń i wywłaszczeń jako element decydujący projektowania przyszłej drogi ekspresowej Kraków-Myślenice.

3 opcja – droga w wariantcie E pomiędzy węzłem w Głogoczowie a węzłem Tuchowska jako łącznik BDI do autostrady A4

Można też rozważyć dalsze procedowanie drogi ekspresowej jak w wariantcie E, ale z pogłębieniem (obniżeniem) jej prowadzenia oraz prowadzenia w większości w tunelach i wykonanie węzła Tuchowska z wjazdem do Krakowa. Droga taka miałaby na celu połączyć BDI z autostradą A4 (likwidacja łącznika BDI do S7) oraz zmniejszyć ruch na „zakopiance” i ulicy Myślenickiej. Nie była by kontynuacją drogi tranzytowej S7. Droga tranzytowa, międzynarodowa S7 powinna być obwodnicą aglomeracji krakowskiej.

II etap – korytarze przebiegu wschodniej i zachodniej obwodnicy (V ring) Aglomeracji krakowskiej

Etap II byłby realizowany później (za min. 30 lat), powinien skupić się w chwili obecnej na zarezerwowaniu rezerwy terenowej pod budowę przyszłych obwodnic, drogi ekspresowej jako drogi tranzytowej w planach zagospodarowania obwodnica wschodnia S7 i obwodnica zachodnia droga S52 (V ring) Aglomeracji krakowskiej.

Projektowanie obwodnic Aglomeracji krakowskiej wschodniej i zachodniej powinno uwzględniać analizy potoków ruchu po wybudowaniu:

- modernizacji i przebudowie „zakopianki” (I etap) w ramach starego korytarza
- wybudowania wschodniego (brakującego) odcinka ekspresowej S7 w Mistrzejowicach
- wybudowaniu i oddaniu BDI
- po wybudowaniu i oddaniu drogi ekspresowej S7 od Rabki do Chyżnego
- po oddaniu budowanej drogi ekspresowej S1

Dopiero analizy ruchu wykonane po wybudowaniu wszystkich powyższych inwestycji pozwolą na prawidłową ocenę, którą obwodnicę Aglomeracji krakowskiej budować najpierw obwodnicę wschodnią czy najpierw obwodnicę zachodnią.

• Obwodnica wschodnia Aglomeracji krakowskiej do Pcimia lub Stróży (za Myślenicami)

Rezerwa terenowa dla brakującego korytarza fragmentu drogi ekspresowej S7 Kraków -Pcim (lub Stróża), w wariantcie wschodnim powinien być zaprojektowany jako obwodnica, omijająca daleko miasta: Kraków, Wieliczka, Dobczyce, Myślenice.

Najbardziej naturalnym jest poprowadzenie drogi ekspresowej tranzytowej po wschodniej stronie z węzła Biechanów (przecinając prostopadle autostradę A4) lub z węzła Podłęże bez łącznika do BDI. Należy wykonać też analizy wariantów jeszcze bardziej na wschód z nowym mostem na Wiśle, a poprowadzonych z drogi S7 przed wjazdem do Krakowa.

Ma to być przyszłościowo droga tranzytowa i obwodnica a nie droga miejska, prowadzona przez południe Krakowa i miasta oraz Gminy na południe od Krakowa.

Tylko takie poprowadzenie drogi ekspresowej S7 Kraków-Pcim (Stróża), wyprowadzi ruch tranzytowy po wschodniej stronie miasta Krakowa, minie miasto Wieliczkę i minie po wschodniej stronie miasto Myślenice, aktywizując nowe tereny Małopolski (np. okolice Gdowa, Dobczyce).

Takie rozwiązanie drogi ekspresowej S7 nie będzie wprowadzać ruchu tranzytowego od granicy z Ukrainą - z autostrady A4 (dalej na zachód za węzeł Biezanów) oraz z północy- z Warszawy i Gdańska na południową autostradą obwodnicą A4 – wiecznie zakorkowaną.

Ponadto należy zauważyć, że wschodnia istniejąca droga ekspresowa S7 (wschodnia obwodnica Krakowa) to droga 2x 3 pasy po wschodniej przemysłowej stronie Krakowa.

Na potwierdzenie tego rozumowania opis ze str.6 rekomendacji IVIA sp. z o.o. z dokumentacji STEŚ wariant z węzła Kraków Biezanów:

„Niewątpliwą zaletą tego rozwiązania jest bezpośrednie połączenie z istniejącą drogą S7, który będzie miał kontynuację w kontynuacji drogi S7 do Warszawy i do Gdańska oraz północną obwodnicą Krakowa. Zapewnia to możliwość przejęcia ruchu z/do Krakowa. Będzie skupiać się na przeniesieniu ruchu tranzytowego północ-południe..”

Projektanci IVIA sp. z o.o. wskazali wprawdzie w aktualnej dokumentacji STEŚ, że to rozwiązanie będzie przenosić mniej ruchu, ale uważam że ich wniosek jest błędny bo opiera się na starych badaniach ruchu, gdzie nie mamy jeszcze skończonej w całości wschodniej obwodnicy Krakowa S7 oraz nie wzięli pod uwagę planowanych inwestycji na Rybitwach i w Płaszowie (nowe miasto na 60 tys. ludzi) oraz inwestycji w rejonie ul. Igołomskiej (bo o nich nie wiedzą) i w terenach po dawnej Hucie Sendzimira.

Na wschodnią istniejącą drogę ekspresową S7 i ostatnim kończonym aktualnie fragmentem drogi ekspresowej S7 będzie łatwy wyjazd zarówno z Krakowa oraz specjalnych stref przemysłowych: Huty Sendzimira (oraz planowanej strefy Nowa Huta Przyszłości), Rybitw (oraz planowanej nowej dzielnicy mieszkaniowo-usługowej – Nowe Miasto), Wielickiej i Niepołomickiej Strefy Przemysłowej poprzez:

- niedawno otwartą północną obwodnicą Krakowa 2x3 pasy (S 52),
- poprzez zmodernizowaną 2x dwupasmową ulicę Kocmyrzowską,
- poprzez zmodernizowaną 2x dwupasmową ulicę Tadeusza Ptaszyckiego /ulicę Igołomską,
- poprzez 2x dwupasmową ulicę Tadeusza Śliwiaka / Trak Papieski do Niepołomic

To naturalne wielokorytarzowe wyprowadzenie ruchu z Krakowa i ze stref przemysłowych po wschodniej stronie miasta do drogi ekspresowej S7 (wschodniej obwodnicy miasta Krakowa).

Zatem po skończeniu wschodniej obwodnicy S7 miasta Krakowa, przeniesienie ruchu będzie zdecydowanie większe, gdyż drogi wylotowe w kierunku wschodniej obwodnicy S7 z Krakowa są mniej zatłoczone i wygodniejsze niż drogi w centrum miasta Krakowa i dojazd do węzła Południowego i węzła Łagiewnickiego.

Dalej ten ruch drogowy powinien być przeniesiony na południe za Myślenice tranzytem bez wprowadzania go na już zagęszczoną autostradę A4 (wiecznie zakorkowaną).

Warunkiem prowadzenia nowej drogi ekspresowej S7 Kraków – Pcim (Stróża) powinny być tereny przemysłowe lub zielone, najmniej zabudowane, a tam gdzie nie ma innej możliwości prowadzenia drogi ekspresowej (bo są domy mieszkalne) – trasa konieczna musi być prowadzona w tunelach drążonych (zminimalizowanie wyburzeń domów mieszkalnych).

Usytuowanie węzłów drogowych nowej trasy ekspresowej S7 Kraków - Pcim (Stróża) winno być konsultowane z lokalną społecznością i lokalnymi Samorządami Wieliczki, Gdowa i Dobczyc, aby umożliwić rozwój przedsiębiorczości na tych terenach. Ten etap inwestycji może być realizowany później, ale konieczne trzeba zabezpieczyć korytarz rezerwy terenowej dla tej drogi ekspresowej na przyszłość, wtedy nie będzie takich protestów.

Przy projektowaniu rezerwy terenowej wschodniej obwodnicy Aglomeracji krakowskiej należy przewidzieć zaprojektowanie węzła i odbicia na Nowy Sącz.

Wschodnia obwodnica (V ring Aglomeracji krakowskiej) nie powinien być połączony z S52, bo to rodzić będzie znów problemy społeczne i protesty.

- **Obwodnica zachodnia (V ring) Aglomeracji krakowskiej**

Ponadto należy myśleć przyszłościowo przeprowadzić rozmowy z Samorządami po zachodniej stronie miasta Krakowa (np. Skawiny lub dalej na zachód), tak aby zabezpieczyć rezerwę terenu w planach zagospodarowania pod przyszłą zachodnią V obwodnicę Krakowa – od Północnej Obwodnicy miasta Krakowa S52 na północy, do BDI na południu oraz przedłużenie do węzła w Pcimiu (Stróży).

Najlepiej bez wjeżdżania na autostradę A4, a jedynie ją przecinającą na węźle.

Aby zabezpieczyć wolne dziś jeszcze tereny przed zabudową kubaturową pod przyszłą drogę ekspresową - zachodnią obwodnicę Aglomeracji krakowskiej (V ring Krakowa) za > 25 lat.

4. Wnioski końcowe

W wyniku przeprowadzonej analizy firma EXPERT identyfikuje istotne ryzyka techniczne i funkcjonalne związane z realizacją wariantów przebiegu drogi ekspresowej S7 przez obszary zwartej zabudowy miejskiej. W szczególności dotyczy to wariantów A, B, C i F, które – w ocenie firmy wymagają odrzucenia z dalszego procedowania. Warianty D i E wymagają ponownej, pogłębionej analizy pod kątem zasadności przyjętych rozwiązań.

Zaproponowane warianty E i D mogą stanowić podstawę do szczegółowego opracowania modernizacji i przebudowy „zakopianki”, poprawy jej bezpieczeństwa, płynności ruchu i uciążliwości dla mieszkańców wzdłuż drogi oraz podłączenia drogi BDI z autostradą A4.

Firma EXPERT rekomenduje kontynuowanie prac analitycznych nad wariantami alternatywnymi: **obwodnicy wschodniej i obwodnicy zachodniej Aglomeracji krakowskiej** oraz weryfikację założeń przyjętych w dokumentacji STEŚ, w szczególności w zakresie prognoz ruchu i oddziaływań skumulowanych. Przedstawione uwagi mają charakter merytoryczny i służą wsparciu procesu decyzyjnego.

