



UZASADNIENIE

zawierające informacje o udziale społeczeństwa w postępowaniu oraz o tym, w jaki sposób zostały wzięte pod uwagę i w jakim zakresie zostały uwzględnione uwagi i wnioski zgłoszone w związku z udziałem społeczeństwa

w opracowaniu uchwały Sejmiku Województwa Pomorskiego w sprawie Programu ochrony środowiska przed hałasem dla obszaru województwa pomorskiego

1. Podstawa prawna

Zgodnie z art. 42 ust. 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 1094) (zwana dalej UOOŚ) do przyjętej uchwały Nr 57/VI/24 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 29 lipca 2024 roku w sprawie Programu ochrony środowiska przed hałasem dla obszaru województwa pomorskiego, dołącza się niniejsze uzasadnienie.

2. Udział społeczeństwa w postępowaniu

Marszałek Województwa Pomorskiego, zgodnie z obowiązkiem określonym w art. 39 ust. 1 UOOŚ zapewnił udział społeczeństwa w opracowaniu projektu uchwały Sejmiku Województwa Pomorskiego w sprawie Programu ochrony środowiska przed hałasem dla obszaru województwa pomorskiego. Komunikat Marszałka Województwa Pomorskiego o udziale społeczeństwa w postępowaniu podany został do publicznej wiadomości:

- w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego,
- na tablicy ogłoszeń Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego,
- w prasie lokalnej.

Konsultacje społeczne projektu uchwały trwały od 15 kwietnia do 10 maja 2024 r. Uwagi i wnioski można było składać drogą elektroniczną na adres e-mail: konsultacje-srodowisko@pomorskie.eu, ustnie do protokołu lub pisemnie na adres UMWP. Z treścią projektu uchwały można było zapoznać się w siedzibie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego oraz na stronie internetowej www.bip.pomorskie.eu w zakładce Sprawy do załatwienia – Środowisko, rolnictwo, zasoby naturalne – Plany i programy – Programy ochrony środowiska przed hałasem w województwie pomorskim. Organem właściwym do rozpatrywania uwag i wniosków był Marszałek Województwa Pomorskiego.

3. Sposób i zakres uwzględnienia zgłoszonych uwag i wniosków

W wyznaczonym terminie konsultacji społecznych uwagi zgłosiły 2 podmioty. Udzielono wyjaśnień na wniesione uwagi, a sposób ich rozpatrzenia został przedstawiony w tabeli poniżej.

Marszałek Województwa
Mieczysław Struk

Wnioski i uwagi zgłoszone podczas konsultacji społecznych projektu uchwały w sprawie Programu ochrony środowiska przed hałasem dla obszaru województwa pomorskiego

Lp.	Data przekazania	Podmiot / osoba przekazująca	Odniesienie
	16.04.2024	Osoba fizyczna	
1.	Szanowny Panie Marszałku zwracam się z prośbą o umieszczenie ulicy Xawerego Czernickiego w Gdyni w „PROGRAMIE OCHRONY ŚRODOWISKA PRZED HAŁASEM DLA WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO Załącznik nr 4 – Miasta o liczbie mieszkańców powyżej 100 tysięcy.” Prośbę swoją motywuję tym że hałas od przejeżdżających samochodów jest bardzo uciążliwy i szkodliwy dla mojego zdrowia oraz osób które w tym miejscu przebywają szczególnie dzieci (wnuki). Hałas drogowy dobiegający z dróg publicznych stanowi jedno z największych zagrożeń ekologicznych we współczesnym świecie. Światowa Organizacja Zdrowia uznała hałas za drugą najważniejszą środowiskową przyczynę złego stanu zdrowia ludzi w Europie Zachodniej. O uciążliwości hałasu drogowego nie trzeba przekonywać nikogo, kto mieszka w pobliżu ruchliwej drogi. Konieczność życia przy zamkniętych oknach, niemożność korzystania z przydomowej działki, trudności ze snem, pracą czy wypoczynkiem. Emisje polegające na powodowaniu hałasu, powstające w związku z eksploatacją drogi nie mogą spowodować przekroczenia standardów jakości środowiska (wskazanych wyżej norm) poza terenem, do którego zarządzający tym obiektem ma tytuł prawny (art. 174 ust. 2 POŚ). Oznacza to, że hałas nie może przekraczać norm na całej należącej do danej osoby nieruchomości. Jeśli więc ktoś mieszka w domu z ogrodem, to chroniony akustycznie powinien być nie tylko dom, ale też ogród. Hałas to mało napisane niektóre pojazdy przejeżdżają i wyją jak bombowce w czasie nalotu ryk jest nie do zniesienia nawet przy zamkniętych oknach w czasie oglądanie TV. Próbowałem zająć sprawą hałasu drogowego przy ul. Xawerego Czernickiego 26 Prezydenta Miasta Gdyni ale nadaremnie. Odpowiedź na moje prośby i skargę są lakoniczne nie mówiące nic o zmniejszeniu poziomu hałasu drogowego a jedyne lakoniczne wpisy o ograniczeniu prędkości (do 40 km/h) co przy braku chodnika i tak jest za dużą prędkością ale tej prędkości 90% pojazdów nie przestrzega tylko suną jak opętani na nowo położonym asfalcie(około 2022r ale i tak już są dziury). Przejeżdżające wywrotki 4 osiowe załadowane ziemią, betonem to dopiero hałas, huk i wycie jak wjeżdża pod górę lub zjeżdża na biegu a to		Uwaga nieuwzględniona. Obszar jednostkowy, który obejmuje ulicę Xawerego Czernickiego, nie zawiera się w górnych 10% rankingu wartości wskaźnika N_{HA}, z tego względu nie proponuje się dla niego działań naprawczych. Wyjaśnienie: Program ochrony środowiska przed hałasem jest dokumentem strategicznym opracowywanym przez Marszałka Województwa na podstawie strategicznych map hałasu. W programie uwzględnione są więc wszystkie obszary objęte strategicznymi mapami hałasu. Harmonogram realizacji działań określa się na podstawie wartości wskaźnika N_{HA}, który jest jednym z trzech wskaźników szkodliwych skutków hałasu. Wskaźniki te obliczane są dla tzw. obszarów jednostkowych. Obszary jednostkowe zostały wprowadzone przez GIOŚ w celu zestawienia przestrzennego wyników, które będzie służyło do wytypowania obszarów o wyższym priorytecie jeżeli chodzi o działania naprawcze wskazywane w POH. Zgodnie z zapisami Dobrych praktyk wykonywania programów ochrony środowiska przed hałasem: „Harmonogram działań sporządza się dla obszarów jednostkowych, pogrupowanych w ranking wg wartości wskaźnika N_{HA} opisującego negatywne efekty hałasu. POH powinien zakresem działań/zadań i

Lp.	Data przekazania	Podmiot / osoba przekazująca	Odniesienie
		nie są pojedyncze przejazdy tylko po kilkanaście pojazdów dziennie. Ponadto nocne przejazdy jakiś szaleńców na ryczących samochodach i motocyklach to jest dopiero preludium hałasu. Próbowałem zainteresować tymi przejazdami Policję po przyjęciu zgłoszenia parę razy sprawdziłem to patrol policji pojawiał się po około 2 godzinach a przejazdy wyścigowe już się zakończyły tylko było słychać w oddali jak ryczą te maszyny. W pismach do Prezydenta Gdyni zaznaczałem różne możliwości na obniżenie hałasu które są również zastosowane na wielu ulicach w Gdyni i nie tylko np. na ul. płk Dąbka na ul. Bosmańska, na ul. Jałowcowa i wiele innych. Według mnie można by ograniczyć tonaż przejeżdżających pojazdów tak jak zrobiono w centrum Gdyni do 12 T. i progi najazdowe które by ograniczyły prędkość pojazdów. Ponadto w piśmie do Prezydenta Gdyni zaproponowałem żeby miasto odkupiło moją nieruchomość a ja znajdę sobie na moją starość bardziej spokojne miejsce do życia ale to też bez odzewu ani tak ani nie, ale rozumując dalej brak odpowiedzi to jest zgoda na propozycję. Jeszcze większy problem z hałasem występuje w okresie letnim przy bardzo ciepłych dniach nie można otworzyć okna do przewietrzenia pomieszczeń bo znowu ten hałas od pojazdów. Hałas drogowy na ul. Xawerego Czernickiego nie dotyczy tylko mojej skromnej osoby ale również mieszkańców tej ulicy z którymi rozmawiam w czasie spotkań. Hałas na terenie mojej działki jest powyżej 70 dB a tak naprawdę jakby dokonano pomiarów to będzie o wiele większy jeszcze na większym obszarze. Piszę chaotycznie ale chciałby o wszystkim napisać i dlatego jest dużo wątków. Chciałbym nadmienić że w PROGRAMIE OCHRONY ŚRODOWISKA PRZED HAŁASEM DLA MIASTA GDYNI z 2008 roku na stronie 16 zastała ujęta ul. Pucka jako dominujące źródło hałasu drogowego, na przedłużeniu ul Puckiej jest ul. Xawerego Czernickiego (która też kiedyś miała nazwę ul. Puckiej). Szanowny panie Marszałku analizując mapę hałasu zapisaną 10.03.2023 r.(Zał.1. Mapa hałasu LDWN.pdf) a mapą hałasu z dnia 15 04.2024 r okazuje się że poziom hałasu na mojej działce o paręnaście cm odsunął się od mojego budynku – bardzo ciekawe jak to się dzieje ale prawdopodobnie jest to spowodowane brakiem rozeznania w terenie mój dom jest usytuowany bez nasypu między jezdnią a działką jak pozostałe budowle na moim podjeździe. Ponadto strona z mapą hałasu Gdynia https://magdy.bmt.com.pl/VisMap/apps/gdynia/public/index.html po mojej interwencji w Urzędzie Miasta Gdyni że jest niezgodna z mapą na stronie urzędu przestała działać.	harmonogramem ich realizacji objąć obszary jednostkowe najbardziej narażone. Obszarami najbardziej narażonymi jest górne 10% z tego rankingu.” Należy również zaznaczyć, że wartości wskaźników szkodliwych skutków hałasu nie zawsze są skorelowane z wielkością przekroczeń poziomów dopuszczalnych hałasu w środowisku na danym terenie. W praktyce oznacza to, że: - na części obszarów jednostkowych zawierających się w górnych 10% wartości wskaźnika N_{HA} mogą nie występować przekroczenia wartości dopuszczalnych hałasu w środowisku, - nie wszystkie obszary jednostkowe, na których występują przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu będą zawierały się w górnych 10% wartości wskaźnika N_{HA}. Uwaga niezasadna. Działanie „Budowa wiaduktu drogowego w ciągu ul. Puckiej nad torami kolejowym” nie zostało wprowadzone do POH jako wiążące do realizacji. Wyjaśnienie: Zgodnie z wymaganiami rozporządzenia Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 26 lipca 2021 r. w sprawie programu ochrony środowiska przed hałasem (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 271) w programie wskazuje się „zestawienie propozycji działań przedstawionych na strategicznych mapach hałasu w zakresie ochrony przed hałasem, planowanych do realizacji w ciągu 5 lat, licząc od roku następującego po roku sporządzenia strategicznej mapy hałasu, oraz planowanych do realizacji w ciągu 6-10 lat, licząc od roku następującego

Lp.	Data przekazania	Podmiot / osoba przekazująca	Odniesienie
		Innym wyzwanie z hałasem drogowy będzie oddanie nowo budowanego wiaduktu na ul. Puckiej to prawdopodobnie zwiększy ilość przejeżdżających pojazdów a tym samym według mnie hałas się jeszcze zwiększy. A tu proszę w załącznik nr 4 – Miasta o liczbie mieszkańców powyżej 100 tysięcy. Załącznik nr 4.2 – Gdynia . 2.4 Propozycja działań w zakresie ochrony środowiska przed hałasem zawarte w SMH. Tabela 1. Proponowane działania inwestycyjne w zakresie ograniczenia hałasu drogowego planowane do realizacji w ciągu 5 lat. Budowa wiaduktu drogowego w ciągu ul. Puckiej nad torami kolejowym. Jak już pisałem zwiększenie liczby przejeżdżających pojazdów ograniczy hałas drogowy bardzo ciekawe rozumowanie. To są tylko moje propozycje zdaję sobie sprawę że w Urzędzie Marszałkowskim pracują specjaliści wysokiej klasy którzy na pewno znajdą odpowiednie metody i sposoby w celu uspokojenia ruchu pojazdów na ul. Xawerego Czernickiego w Gdynia a tym samym poprawienie zdrowia i komfortu mieszkania przy w/w ulicy. Nie będę tu opisywał o szkodliwości hałasu drogowego na życie i zdrowie ludzi ale jest bardzo szkodliwe i powoduje wiele chorób. Panie Marszałku jestem w stanie nagrać parę filmów z ryczącymi samochodami jeżeli moja prośba wydawałaby się niezgodna z tym co jest na papierze w urzędach ewentualnie zapraszam osoby z urzędu na wizję lokalną i sprawdzenie jak jest w rzeczywistości. Szanowny Panie Marszałku zwracam się z prośbą o pozytywne rozpatrzenie mojej prośby.	po roku sporządzenia tej mapy”. Nie wszystkie działania wskazane jako planowane do realizacji na etapie opracowania SMH muszą zostać wprowadzone do POH jako wiążące do realizacji.
	16.04.2024	Osoba fizyczna	
2.		Szanowny Panie Marszałku! Zapoznałem się z projektem Programu ochrony środowiska przed hałasem dla obszaru województwa pomorskiego na lata 2024-2029. Interesuje mnie szczególnie obszar Gdańska, którego jestem mieszkańcem, a w szerszym zakresie cały obszar położony wzdłuż drogi ekspresowej S6 od granicy z Gdynią do Straszyna. Często podróżuję po Polsce i mam okazję porównać obwodnice największych miast, np. Warszawy, Krakowa, Łodzi, Wrocławia czy Poznania, będące autostradami lub drogami ekspresowymi, do Obwodnicy Trójmiasta. Część z nich powstała niedawno, inne zaś na początku XXI wieku, mniej więcej w tym samym czasie kiedy nasza S6 przechodziła generalny remont. Ruch na nich wszystkich jest ogromny, co potwierdzają wyniki generalnego pomiaru ruchu. Nasza obwodnica wyróżnia się	W POH dla drogi S6 wskazano 3 działania: - budowa Obwodnicy Metropolitalnej (tom 2), - budowa zabezpieczeń przeciwhałasowych – ekranów akustycznych na drodze S6 (al. Kazimierza Jagiellończyka) na odcinku od ul. Kalinowa do ul. Kminkowa (tom 4.1, działanie oznaczone kodem HD09), - porealizacyjne pomiary poziomów hałasu przeprowadzone przez zarządcę dróg ekspresowych w granicach miast na prawach powiatu grodzkiego (Gdańsk) na drodze ekspresowej S6 od km 331+900 do km 332+900, a w przypadku przekroczenia wartości

Lp.	Data przekazania	Podmiot / osoba przekazująca	Odniesienie
		tym, że na niektórych jej odcinkach ruch dochodzi już do 100.000 aut na dobę, a w związku z tym, że systematycznie rośnie, pewnie już granica stu tysięcy została przekroczona. To więcej niż np. na obwodnicy Wrocławia czy Poznania. Ale poza ogromnym natężeniem ruchu nasza obwodnica wyróżnia się czymś jeszcze. Tym czymś jest brak wyraźnej ochrony przed hałasem, jaki ona generuje. O ile obwodnice innych miast posiadają ekrany akustyczne bądź nasypy, które ciągną się przez wiele kilometrów, nasza obwodnica posiada je tylko w kilku punktach, pomimo tego, że przebiega przez tereny silnie zurbanizowane, na których cały czas postępuje budownictwo mieszkaniowe, a niekorzystne jej położenie od strony zachodniej, z przewagą wiatrów z tamtego kierunku, powoduje, że całodobowy huk idzie praktycznie non-stop w kierunku miasta. Dlatego z niecierpliwością czekałem na nowy program ochrony środowiska przed hałasem, żeby zobaczyć w jaki sposób planowana jest ochrona mieszkańców przed jego szkodliwym działaniem. Zarządcami Obwodnicy Trójmiasta na odcinku od granicy z Gdynią do Straszyna jest: GDDKiA (na odcinku poza granicami Gdańska) oraz Miasto Gdańsk (na terenie miasta). Obie instytucje przygotowują strategiczne mapy hałasu oraz proponują rozwiązania, jak go ograniczyć. Po zapoznaniu się z załącznikami do uchwały zrozumiałem, że jedyną zaproponowaną formą ochrony mieszkańców przed szkodliwym hałasem jest budowa Obwodnicy Metropolitarnej. Owszem, częściowo rozładuje ona ruch. Ale ruch na S6 w dalszym ciągu będzie ogromny i pewnie znowu za kilka lat dobieje do obecnego poziomu. Natomiast nie ma żadnych innych propozycji, które mają skutecznie chronić mieszkańców przed hałasem. A w wielu miejscach mamy niestety przekroczone normy, co pokazują strategiczne mapy hałasu i wskaźniki L_{dwn} oraz L_n. Będąc mieszkańcem Gdańska mam prawo do posiadania działki ROD, która w moim przypadku znajduje się na terenie dzielnicy Jasień. W teorii powinna być ona miejscem odpoczynku i wytchnienia. Niestety w związku z tym, że położona jest ona niedaleko S6, między Węzlami Karczemki i Szadółki, o wytchnieniu od hałasu dobiegającego całodobowego tranzytu można zapomnieć. Działki ROD są terenami podlegającymi ochronie akustycznej, gdyż jest to teren rekreacyjno– wypoczynkowy. Hałas dla działek ROD położonych najbliżej obwodnicy przekracza ponad 80 dB w ciągu dnia i jest znacznie powyżej normy, która wynosi 68 dB. Piszę np. o działce nr 285 położonej w obrębie 0036 w Gdańsku, ale tak samo jest w przypadku działek 280 i 287. I jaką propozycję ma Miasto? Budowę	dopuszczalnych budowa ekranów akustycznych (tom 4.1, działanie oznaczone kodem HD26). Uwaga nieuwzględniona. Obszar jednostkowy, na którym zlokalizowane są działki ROD nie zawiera się w górnych 10% rankingu wartości wskaźnika N_{HA}. Wyjaśnienie: Program ochrony środowiska przed hałasem jest dokumentem strategicznym opracowywanym przez Marszałka Województwa na podstawie strategicznych map hałasu. W programie uwzględnione są więc wszystkie obszary objęte strategicznymi mapami hałasu. Harmonogram realizacji działań określa się na podstawie wartości wskaźnika N_{HA}, który jest jednym z trzech wskaźników szkodliwych skutków hałasu. Wskaźniki te obliczane są dla tzw. obszarów jednostkowych. Obszary jednostkowe zostały wprowadzone przez GIOŚ w celu zestawienia przestrzennego wyników, które będzie służyło do wytypowania obszarów o wyższym priorytecie jeżeli chodzi o działania naprawcze wskazywane w POH. Zgodnie z zapisami Dobrych praktyk wykonywania programów ochrony środowiska przed hałasem: „Harmonogram działań sporządza się dla obszarów jednostkowych, pogrupowanych w ranking wg wartości wskaźnika N_{HA} opisującego negatywne efekty hałasu. POH powinien zakresem działań/zadań i harmonogramem ich realizacji objąć obszary jednostkowe najbardziej narażone. Obszarami najbardziej narażonymi jest górne 10% z tego rankingu.”

Lp.	Data przekazania	Podmiot / osoba przekazująca	Odniesienie
		Obwodnicy Metropolitarnej, która w krótkim odstępie czasu zredukuje poziom aut na tym odcinku z 85.000 na 60.000-70.000 w ciągu doby, co w dalszym ciągu niewiele zmienia, bo cały czas mówimy o ogromnej ilości aut przetaczające się w ciągu doby. Dlaczego nie ma żadnej innej propozycji, aby zredukować hałas na tym obszarze, choćby poprzez budowę ekranów akustycznych? Dlatego nie zgadzam się z projektem programu i wnioskuję o większą ochronę ludzi zamieszkałych lub odpoczywających w obszarze negatywnego oddziaływania S6. Mam tu na myśli praktycznie cały odcinek położony między Węzłem Matarnia, a Węzłem Straszyn od strony wschodniej, bo to tam głównie przenosi się hałas i to tam mieszka coraz więcej ludzi. Proszę sprawdzić bloki przy ulicy Zeusa (działka 109/54, obręb 0007). Jaka propozycja ochrony? Żadna. Przy Glazurowej powstają nowe bloki (działka 80/24, obręb 0007) i dalej będą powstawać. Ale w projekcie nie jest uwzględniona żadna ochrona, choć dane i wnioski wynikające ze strategicznych map hałasu mówią co innego:	Należy również zaznaczyć, że wartości wskaźników szkodliwych skutków hałasu nie zawsze są skorelowane z wielkością przekroczeń poziomów dopuszczalnych hałasu w środowisku na danym terenie. W praktyce oznacza to, że: - na części obszarów jednostkowych zawierających się w górnych 10% wartości wskaźnika N_{HA} mogą nie występować przekroczenia wartości dopuszczalnych hałasu w środowisku, - nie wszystkie obszary jednostkowe, na których występują przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu będą zawierały się w górnych 10% wartości wskaźnika N_{HA}. Dla odcinka drogi S6 między Węzłem Matarnia a Węzłem Straszyn zaproponowano działanie naprawcze budowa Obwodnicy Metropolitarnej (tom 2). Zabezpieczenia akustyczne projektowane do realizacji dla planowanych inwestycji nie są przedmiotem POH.

Lp.	Data przekazania	Podmiot / osoba przekazująca				Odniesienie
	Zarządca	Powiat	Przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu []-wskaźnik	Przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu []-wskaźnik	Szacunkowa liczba osób zamieszkujących na terenach, na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu – wskaźnik	Szacunkowa liczba osób zamieszkujących na terenach, na których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu – wskaźnik
	GDDKIA	gdański	0,374	0,335	200	200

Już nie wspomnę, że szkodliwy hałas to jedno, a dokuczliwy hałas, który przenosi się dalej i tak naprawdę też ma ogromny wpływ na życie tysiące mieszkańców mieszkających w niewielkiej odległości od obwodnicy (przyjmijmy 1 km) to drugie.

Odnosnie budowy Obwodnicy Metropolitarnej, która ma w założeniu pomóc mieszkańcom w redukcji szkodliwego hałasu, to dotarłem do materiałów obejmujących rozbudowę Węzła Południe (odcinek B i C). Na odcinku B zaznaczone są w projekcie ekrany przy wiadukcie po obu stronach, które nagle się kończą w momencie, w którym zaczyna się odcinek C, wzdłuż

Lp.	Data przekazania	Podmiot / osoba przekazująca	Odniesienie
		którego w bardzo niewielkiej odległości zaczynają się osiedla w Borkowie i Kowalach. Proszę mi wyjaśnić, czy tak właśnie ma być i dlaczego? Jeśli tak ma być ja nie widzę w tym żadnej logiki - rozbudowa Obwodnicy Trójmiasta do 3 pasów, bliska zabudowa mieszkaniowa i ekrany, które mają się kończyć w momencie, jak pojawiają się bloki? Czy tak ma wyglądać program skutecznej ochrony przed hałasem? Skoro Marszałek Województwa Pomorskiego zapewnia udział społeczeństwa w opracowaniu projektu Programu ochrony środowiska przed hałasem dla obszaru województwa pomorskiego, to bardzo proszę uwzględnić moje postulaty. Jeśli realnie mamy być chronieni, to wnioskuję o bardziej skuteczną ochronę przed hałasem, tak jak to wygląda na innych obwodnicach dużych miast w Polsce (załączam zdjęcie nr 1), a nie jak to aktualnie wygląda przy Obwodnicy Trójmiasta (zdj. Nr 2), czyli większa ilość ekranów akustycznych. Jeśli komuś przeszkadzają zielone, to mogą być przezroczyste. W zeszłym roku powstały takie ekrany przy Węźle Owczarnia. Trochę niskie, ale dobre i to. Ale dlaczego tylko tam? Ile jeszcze będziemy czekać na ekrany na pozostałych odcinkach S6? Czy Marszałek szuka jakiegoś konkretnego rozwiązania dla mieszkańców? Będę wdzięczny za odpowiedź, czy mój wniosek rozstał rozpatrzony i czy wywarł jakikolwiek wpływ.	