



Częstochowa kontra smog



CZĘSTOCHOWA Jakie działania podejmą?
STR. 3

To będzie drogowy rok?



POWIAT Zabezpieczyli 27 mln zł.
STR. 7

Większe dochody, większe wydatki



MSTÓW Prorozwojowy budżet gminy.
STR. 6

Poczesna, Wrzosowa, Częstochowa-Biesznó

Radni apelują, mieszkańcy blokują

PROBLEM. W grudniu na przejściu dla pieszych przed trasą DK 1 we Wrzosowej zginął 29-letni mężczyzna. Niestety nie było to pierwszy wypadek w tym niebezpiecznym miejscu, dlatego Rada Gminy Poczesna apeluje do zarządcy drogi o budowę sygnalizacji świetlnej lub kładki. Mieszkańcy natomiast na piątkowe popołudnie zapowiedzieli półgodzinną blokadę ruchu w ramach protestu

15 grudnia po godz. 16.00 29-letni mieszkaniec powiatu częstochowskiego zginął pod kołami ciężarówki kierowanej przez Macedończyka. – Przejście było oświetlone, a kierowca trzeźwy – poinformowała Agnieszka Toborek z Wydziału Prewencji Komendy Miejskiej Policji w Częstochowie. Ale oświetlenie pasów na tym ruchliwym odcinku, znajdujących się właściwie na granicy Częstochowy i Wrzosowej, to jak widać za mało.

„Zbudujcie sygnalizację lub kładkę”

– Na tym przejściu jest niebezpiecznie od lat. Już wiele pism wysłaliśmy do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w tej sprawie, ale ciągle tylko obiecują i przekładają na kolejne lata – mówi jedna z mieszkanki, która zadzwoniła do redakcji NTC. Mieszkańcy wnoszą o lepsze zabezpieczenie tego miejsca dla pieszych. Wnoszą też władze gminy Poczesna, które po ostatnim tragicznym wypadku wystosowały

do GDDKiA oficjalny apel. Proszą w nim o natychmiastowe zabezpieczenie środków finansowych na wykonanie przy Drodze Krajowej nr 1 budowy przejścia dla pieszych z sygnalizacją świetlną lub budowy kładki dla pieszych oraz budowę ciągu pieszo-rowerowego od granicy z Częstochową do sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu z ul. Długą we Wrzosowej po stronie wschodniej.

– Natężenie użytkowania DK 1 jest bardzo duże, gdyż na dobę drogą tą przemieszcza się ok. 50 tys. pojazdów. Przejście przez pas drogowy dla mieszkańców gminy Poczesna i najbliższych okolic jest bezwzględnie konieczne, ale równocześnie bardzo niebezpieczne i zagraża zdrowiu oraz życiu mieszkańców – podkreślają radni.

Zapowiedzieli blokadę

Wójt i mieszkańcy skierowali pisma do różnych instytucji, m.in. do premier Beaty Szydło, posła na Sejm RP Szymona Giżyńskiego, GDDKiA w Warszawie oraz jej oddziału w Katowicach, a także Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa w Warszawie. Jak dotychczas nie przyniosły one oczekiwanego rezultatu. Lokalną społeczność poinformowano jedynie, że zarówno w Katowicach, jak i Warszawie pamiętają o przejściu Wrzosowa/Częstochowa, ale jego dodatkowe zabezpieczenie jest daleko na liście zawierającej podobne zadania, których na terenie całego kraju jest bardzo dużo.

– Na odcinku tym zdarzają się coraz częściej wypadki śmiertelne – alarmuje rada gminy. Mieszkańcy są zdeterminowani. Na piątkowe popołudnie zapowiedzieli blokadę trasy w tym neralwnym miejscu. Przez pół godziny mają pokonywać przejście w tę i z powrotem.

Częstochowa – Gnaszyn-Kawodrza, Podjasnogórska, Trzech Wieszczów

Za unijne przebudują krajówkę na Opole

INFRASTRUKTURA. Kolejny sukces drogowy Częstochowy. W 2016 roku miasto pozyskało unijne dofinansowania na budowę przedłużenia al. Bohaterów Monte Cassino i przebudowę al. Wojska Polskiego (DK 1), a 5 stycznia Ministerstwo Rozwoju poinformowało, że przyznało dotację z UE także na rozbudowę ul. Głównej i Przejazdowej, czyli drogi krajowej nr 46 na Opole wraz z budową obejścia ul. Św. Barbary do ul. Pułaskiego



Przewodniczący Rady Dzielnicy Gnaszyn Kawodrza Waldemar Lisowski wielokrotnie podkreślał, że przebudowa ul. Głównej i Przejazdowej to najważniejsza inwestycja w tej dzielnicy.

■ Piotr Wiewióra

Na realizację inwestycji od lat czekają przede wszystkim mieszkańcy dzielnicy Gnaszyn-Kawodrza. Nie udało się do niej doprowadzić za czasów prezydentury Tadeusza Wrony, kiedy planowano stworzyć tu arterię dwóch jezdni o dwóch pasach, na co zgody nie wyraziła spora grupa częstochowian. Pod wodzą Krzysztofa Matyjaszczyka miasto powróciło do tematu w 2014 roku, zlecając opracowanie nowej koncepcji, przedstawionej kilka miesięcy później przez Miejski Zarząd Dróg i Transportu.

W połowie 2015 roku temu mieszkańcy wskazali jeden z dwóch wariantów rozbudowy, w oparciu o który miał powstać projekt, a następnie być wykonywane prace budowlane. Drogowcy najpierw zdecydowali się jednak na zlecenie przygotowania programu funkcjonalno-użytkowego. Koszty rozbudowy oszacowano na ok. 120 mln zł, więc wiadomo było, że bez unijnej dotacji ta potężna inwestycja nie dojdzie do skutku.

Długo oczekiwanie na decyzję

W kwietniu 2016 roku MZDiT ogłosił przetarg na realizację roz-

budowy w formule zaprojektuj i zbuduj, z zastrzeżeniem jednak, że rozstrzygnie go i zleci zadanie pod warunkiem otrzymania dofinansowania. Na decyzję, która miała zapaść w Warszawie, przyszło jednak poczekać znacznie dłużej niż miasto się spodziewało. Dopiero 5 stycznia 2017 Ministerstwo Rozwoju opublikowało komunikat, w którym poinformowało o przyznaniu pomocy finansowej z unijnego Programu Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 na kluczowe inwestycje drogowe w 16 miastach.