



FER.042.7.2020

Częstochowa, 2020-08-25

Szanowny Pan
Andrzej Adamczyk
Minister Infrastruktury

Szanowny Panie Ministrze,

Wielokrotnie zwracaliśmy się do Pana Ministra w formie pisemnej jak również na licznych spotkaniach z Pana Przedstawicielami z prośbą o pomoc w dofinansowaniu inwestycji pn. „Budowa węzła drogowego Alei Wojska Polskiego (DK-1) wraz z nowym przebiegiem DK-46 w Częstochowie”. Miasto Częstochowa zadeklarowało na jednym ze spotkań przygotowanie dokumentacji umożliwiającej rozpoczęcie procesu projektowego i budowlanego dla ww inwestycji. Wywiązaliśmy się z tej deklaracji, przedstawiając na spotkaniu w dniu 24.05.2019 r. przy udziale Pana Rafała Webera Podsekretarza Stanu w Ministerstwie Infrastruktury opracowany program funkcjonalno-użytkowy wraz z prawomocną decyzją środowiskową. Dokumenty te umożliwiają ogłoszenie postępowania na wyłonienie wykonawcy i realizację inwestycji w trybie zaprojektuj i wybuduj.

Wspólnie z Ministerstwem szukaliśmy źródeł finansowania naszego projektu, łącznie z możliwością potraktowania inwestycji jako kluczowej i ujęcia jej w kolejnych planach czy też programach budowy dróg krajowych.

W związku z powyższym z zaniepokojeniem przyglądamy się ostatnio przedstawionym przez Ministerstwo Infrastruktury Programowi Budowy Obwodnic na lata 2020-2030, w którym pominięto inwestycje na drogach krajowych w przebiegu w granicach miast na prawach powiatu. Proponowana przez nas do realizacji inwestycja stanowi rozwiązanie problemów transportowych na sieci strategicznej w ujęciu regionalnym. Budowa wspomnianego węzła ma kluczowe znaczenie dla rozwoju północnej części województwa śląskiego w tym dla inwestycji w rozwój gospodarczy regionu tak bardzo potrzebny w sytuacji spustoszeń w gospodarce, jakie sieje epidemia COVID-19. Ponadto realizacja inwestycji jest kluczowym elementem dostępności i rozwoju gospodarczego wszystkich gmin położonych wzdłuż DK-46 stanowiących jednocześnie historyczny szlak staropolski. Są to gminy takie jak: Olsztyn, Janów, Przyrów, Lelów, Koniecpol.

W tym miejscu pragnę przypomnieć Panu Ministrowi, co skłoniło Miasto do podjęcia działań w celu doprowadzenia do realizacji przedmiotowej inwestycji.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. - Zakład Linii Kolejowych w Częstochowie zwróciło się do Miasta Częstochowy z propozycją współpracy w zakresie przebudowy skrzyżowania drogi krajowej DK-46 (ulicy Bugajska w Częstochowie) z linią kolejową nr 1 na odcinku Częstochowa – Zawiercie na skrzyżowanie bezkolizyjne, dwupoziomowe. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. na ten cel pozyskali środki finansowe z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko „POLiŚ 7.1-103” na lata 2014-2020.

Dla osiągnięcia założonych efektów przebudowy skrzyżowania linii kolejowej z drogą krajową polegających na poprawie bezpieczeństwa oraz zapewnieniu płynności ruchu na obu szlakach komunikacyjnych konieczne jest wybudowanie wiaduktu nad linią kolejową. Niestety, ze względu na liczne bariery terenowe w postaci wąskiego zabudowanego pasa drogowego oraz licznych ostrych zakrętów niemożliwych do przebudowy ze względu na zaporę wodną na rzece Warcie budowa wiaduktu nad linią kolejową w obecnym śladzie drogi krajowej nr 46 jest niemożliwa. Ponadto skrzyżowanie linii kolejowej nr 1 z drogą krajową nr 46, obecnie, jako przejazd kolejowy z zaporami znajduje się w bezpośrednim sąsiedztwie jednopoziomowego skrzyżowania dróg krajowych DK-46 i DK-1, którego przebudowa na dwupoziomowy węzeł drogowy w obecnym śladzie skrzyżowania dróg jest również niemożliwa ze względu na ścisłą zabudowę wokół ww. skrzyżowania.

Z przeprowadzonych badań natężeń ruchu wynika, że średnie dobowe natężenie ruchu na drodze krajowej nr 46 w rejonie przejazdu kolejowego na linii nr 1 wynosi ok. 10 tys. pojazdów, a na znajdującym się w odległości ok. 350 m od przejazdu kolejowego skrzyżowaniu dróg krajowych nr 46 i nr 1 średnie natężenie ruchu wynosi ok. 54 tys. pojazdów na dobę. Wyniki badań natężenia ruchu znajdują swoje odzwierciedlenie w stanie faktycznym, gdyż każdorazowe zamknięcie przejazdu kolejowego powoduje kilkusetmetrowe kolejki samochodów oczekujących na otwarciu przejazdu kolejowego, a w godzinach szczytu kolejki te sięgają daleko poza skrzyżowanie z drogą krajową nr 1 i skutecznie blokują ruch na DK-1 będącej elementem Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T).

W naszej ocenie jedynym racjonalnym rozwiązaniem jest wybudowanie drogi krajowej DK-46 na odcinku od granicy Miasta Częstochowy z Gminą Olsztyn do drogi krajowej nr 1 po nowym śladzie. Zgodnie ze Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego dla Miasta Częstochowy taki ślad jest zabezpieczony po południowej stronie istniejącego przebiegu DK-46 i zakłada budowę drogi o parametrach drogi ekspresowej, której przebieg pokrywa się z przebiegiem tzw. Szlaku Staropolskiego, o którego budowę zabiega 26 samorządów terytorialnych południowej Polski. Według wyżej wymienionego dokumentu planistycznego będzie to droga o długości około 2,1 km, wymagająca wybudowania dwóch obiektów inżynierskich nad rzeką Wartą i linią kolejową relacji Częstochowa - Zawiercie, budowy węzła drogowego DK-1 z DK-46 oraz ewentualnej przebudowy istniejącego obiektu nad bocznica kolejową dawnej Huty Częstochowa S.A.

Inwestycja, której dotyczy niniejsze pismo, stanowi jeden z elementów kompleksowej przebudowy ważnej arterii komunikacyjnej, jaką jest droga krajowa DK-46 w granicach miasta Częstochowy. Celem przebudowy jest udrożnienie DK-46 i możliwie najszybsze wyprowadzenie ruchu tranzytowego na linii Opole – Kielce poza obręb zwartej zabudowy miejskiej. Realizacja tych zadań ma istotne znaczenie dla poprawienia przejezdności całej sieci drogowej północnej części Województwa Śląskiego i połączenia jej z województwami ościennymi. Przedmiotowa inwestycja wraz z inwestycją Przebudowy Alei Wojska

Polskiego – DK-1 w Częstochowie współfinansowaną w obecnej perspektywie 2014-2020 ze środków Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko oraz będącą w przygotowaną budową przedłużenia ul. 1 Maja do ul. Krakowskiej w Częstochowie stanowią element kompleksowej zmiany przebiegu DK-46 w granicach miasta Częstochowy. Zadania te są zgodne z polityką transportową kraju z punktu widzenia spójności i efektywności komunikacyjnej.

Udrożnienie skrzyżowania ma również znaczenie dla dostępności terenów inwestycyjnych położonych na obszarze dawnej Huty Częstochowa. Powstają tu nowoczesne zakłady, takie jak Guardian Glass, tworząc nowe miejsca pracy i zapewniając rozwój gospodarczy regionu. W obecnej chwili blokujący się zjazd na DK-46 nie zachęca inwestorów do przenoszenia się na tereny huty, a zakłady, które już powstały, korzystają głównie z dojazdów od strony ulicy Legionów lub Alei Pokoju, zwiększając ruch ciężarowy na ulicach miasta. Natomiast ciężarówki dojeżdżające do terenów inwestycyjnych od strony DK-46 powodują dodatkowe piętzenie się pojazdów i rosnące ciągle korki.

Mając na uwadze złożoność narastającego problemu komunikacyjnego w południowo-wschodniej części Miasta Częstochowy oraz sprzyjających warunków jego rozwiązania przy okazji prowadzonej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. przebudowy linii kolejowej nr 1 relacji Częstochowa – Zawiercie zwracamy się do Pana Ministra z prośbą o znalezienie sposobu na zrealizowanie przedmiotowej inwestycji ze środków z budżetu państwa lub ze środków zewnętrznych w postaci dofinansowania unijnego.

Z poważaniem

PREZYDENT
MIASTA CZĘSTOCHOWY

Krzysztof Małyjaszczyk

STAROSTA

mgr Krzysztof Smela

BUKMISTRZ
MIASTA I GMINY KONIECPOL

Ryszard Suliga

WÓJT

Tomasz Kucharski

Wójt Gminy Janów

mgr Edward Moskalik

Wójt

Krzysztof Molenda

WÓJT

mgr inż. Robert Nowak

Załącznik:

1. Mapa lokalizująca inwestycję