

Dwupasmówka w Ustroniu? Mieszkańcy Polany niezadowoleni. "Łatwo wyobrazić sobie katastrofę"

Data publikacji: 2.09.2021 20:00

Jedna z ostatnich koncepcji przebudowy ustrońskiej obwodnicy - opracowana przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Katowicach - na tyle nie spodobała się mieszkańcom Polany, że postanowili powołać specjalne stowarzyszenie zajmujące się sprawą. O niektórych proponowanych rozwiązaniach mówią wprost: to niedopuszczalne.



fot. KR/Ox.pl

Odkurzony projekt z lat 70.

- O rozbudowie obwodnicy Ustronia do czterech pasów mówiło się praktycznie od lat 70. Ten wstępny projekt, który przedstawił Zarząd Dróg Wojewódzkich wygląda, jakby wywodził się właśnie z tych czasów, chociaż jest trochę "odkurzony". Wtedy jednak można było myśleć o rozwiązaniach, które nie są bezkolizyjne, bo nie było takiego natężenia ruchu jak obecnie, a sam Ustroń nie był tak rozbudowany po obu stronach obwodnicy. Dziś jednak są one nie do zaakceptowania - mówi nam Damian Ryszawy, ustroński radny z Polany oraz wiceprezes zarządu stowarzyszenia "Bezpieczna Obwodnica Ustronia".

Jak [czytamy w tym wstępnym projekcie](#), koncepcja zakłada wybudowanie dwupasmówki na pierwszym odcinku drogi (od skrzyżowania DW941 z ul. Cieszyńską do skrzyżowania z ul. Myśliwską, które miałyby być zamknięte), a także rozbudowę i budowę drogi trzypasowej jednojezdniowej na dwóch kolejnych - aż do skrzyżowania z ul. Ustrońską przed mostem na rzece Wiśle:

Ryszawy zwraca uwagę przede wszystkim na propozycje dotyczące reorganizacji ruchu pod Czantorią. *- Jako radny dzielnicy Polana wiem jaka jest specyfika tej niewielkiej części Ustronia. Z naszej największej atrakcji, czyli Kolei Linowej Czantoria, korzysta od 500-600 samochodów dziennie zarówno latem, jak i zimą. Często jest tak, że przy zmianie pogody lub w okolicach godziny zamknięcia wyciągu o 15:30 ludzie chcą się wydostać i tworzą się korki. Z tej propozycji Zarządu Dróg Wojewódzkich wynika, że te 600 samochodów miałyby być skierowanych na światła między ul. 3 maja i DW941 - w kierunku Ustronia i Katowic. To jest nierealne. Sam cykl zmiany świateł umożliwi przejechanie 4-5 samochodów. Dzieliąc 600 samochodów na 4 (w jednym cyklu), łatwo wyobrazić sobie katastrofę. Nie mówiąc już o sytuacji, w której musiałyby przejechać karetka czy też straż pożarna* - podkreśla.

Obiekcje wobec proponowanych rozwiązań zgłasza też ustroński ratusz. *- Niezwykle istotnym - z punktu widzenia organizacji ruchu dla Ustronia - jest wykonanie ronda w okolicy ul. Akacjowej. Miejsce to jest newralgiczne dla całej dzielnicy Poniewiec, stanowi bowiem de facto jedyną możliwość włączenia się do ruchu, jak również dotarcia do centrum miasta. Ponadto, rondo to umożliwiłoby włączenie ruchu z obwodnicy przez most nad rzeką Wisłą w kierunku dzielnic Zawodzie i Jaszowiec. Arteria ta stanowiłaby alternatywę dla istniejącego wjazdu na Zawodzie przez centrum* - mówi w rozmowie z naszym portalem Przemysław Korcz.

Urząd Miasta Ustroń wraz z radnymi, mieszkańcami Polany oraz zarządem Kolei Linowej Czantoria wysłali nawet [wspólne pismo do Zarządu Dróg Wojewódzkich](#), w którym zgłaszają kilkanaście uwag dotyczących wstępnej koncepcji. *- Odnosząc się do wniosków podnoszonych przez radnych, Zarząd Osiedla Polana czy Zarząd KL Czantoria, pragnę poinformować, że 60-70% z nich zostało ujętych w propozycji projektu przygotowanego przez Urząd Miasta Ustroń* - dodaje Korcz. Warto też dodać, że oprócz sugestii bezpośrednio dotyczących drogi,

proszą też o instalację odpowiednich do topografii ekranów akustycznych, które przy Czantorii miałyby być przezroczyste.

"Głos społeczny jest dobrym uzupełnieniem głosu samorządowego"

Burmistrz Ustronia przyznaje jednak, że do sprawy należy podchodzić z odpowiednim dystansem. - ***Ta nowa propozycja Zarządu Dróg Wojewódzkich - czyli kolejna wstępna koncepcja zakładająca wykonanie jezdni dwupasmowej w każdym kierunku od osiedla Manhattan aż do Wisły - nie doczekała się realizacji w trakcie jej budowy. Potem o niej zapomniano, a teraz powraca. Z wypowiedzi rzecznika zarządu wynika jednak - i to trzeba jasno powiedzieć - że nie ma pieniędzy na projekt, a całość inwestycji jest wstępnie szacowana na 3,5 miliarda złotych. Dlatego w mojej ocenie rozmawiamy o przedsięwzięciu, które być może będzie możliwe do zrealizowania w ciągu kilku-kilkunastu lat, jeśli w ogóle. Skala emocji nie powinna być zatem duża*** - podkreśla Korcz.

Szef ustroniańskiego samorządu wspiera jednak inicjatywę mieszkańców Polany. - ***Uważam, że głos społeczny jest zawsze dobrym uzupełnieniem głosu samorządowego. Jest to istotne o tyle, że ta, jak i inne kwestie - istotne dla naszego miasta i jego społeczności - mogą być wówczas przedstawiane z różnych perspektyw. Zwracałem jednak uwagę inicjatorom stowarzyszenia, że w jego władzach powinni się znaleźć przedstawiciele nie tylko dzielnicy Polana*** - zaznacza Korcz.

Do uwag odniósł się radny Ryszawy. Przyznaje, że do stowarzyszenia Bezpieczna Obwodnica Ustronia obecnie należy 19 osób z całego Ustronia, a kolejne chcą do niego dołączyć. - ***Największą reprezentację ma Poniwiec, Polana, ul. Drozdów czy Wantuły. Martwi mnie jedynie, że mało jest osób z Manhattanu. Rozmawiałem z radnym Pawłem Sztefką na ten temat, były też ogłoszenia na tablicach osiedlowych o spotkaniu informacyjnym. Wydaje mi się, że wynika to z faktu, iż problem na tamtejszym skrzyżowaniu został zmniejszony poprzez, wiele lat wyczekiwaną, reorganizację tego skrzyżowania. Nikt od wprowadzenia zmian nie zginął, łatwiej tamtędy przejść i wiele osób uznało, że "jak mamy to zrobione, to reszta nas nie dotyczy". Obudziliby się jednak, gdyby rozpoczęły się rozbudowa - wtedy jednak byłoby za późno na jakiegokolwiek racjonalne działania*** - przekonuje.

Nie ukrywa jednak, że inicjatywa powstała na Polanie. - ***Na Prezesa Zarządu członkowie wybrali dr hab. inż. Marcina Stańka z Politechniki Śląskiej, mnie natomiast na Wiceprezesa Zarządu. Do komisji rewizyjnej wybrani zostali Roman Zorychta, Michał Budniok oraz Tomasz Figiel. Pomysł założenia stowarzyszenia zrodził się oczywiście podczas spotkania zorganizowanego na Polanie, w którym uczestniczył między innymi przewodniczący Rady Osiedla Polana Roman Zorychta, lecz stowarzyszenie nie będzie zawężyło swojej działalności do rozwiązań w dzielnicy Polana, a będzie walczyć o bezpieczeństwo na całej rozbudowywanej DW 941. Co prawda zostałem wybrany przez mieszkańców dzielnicy, ale jestem przecież radnym miasta Ustronia. Wielu ludzi zginęło wcześniej na skrzyżowaniu przy Manhattanie, a Zarząd Dróg Wojewódzkich chce nam zaproponować Manhattan trzy razy - także na ul. Drozdów czy Akacjowej. To niedopuszczalne*** - dodaje Ryszawy.

O spotkaniu informacyjnym na Polanie można przeczytać na kontakt24.ox.pl.

"Problem DW941 dotyczy całego Ustronia"

Pomimo różnych perspektyw zarówno Korcz, jak i Ryszawy podkreślają, że o inwestycji należy mówić w kontekście całego Ustronia, a nie pojedynczych dzielnic. - ***Przebudowa tej drogi to nie jest inicjatywa naszego miasta. Ona jest planowana przede wszystkim dla Wisły i gdybyśmy to my mieli ją podnosić, to próbowalibyśmy pewnie rozwiązać jedynie problemy na najtrudniejszych skrzyżowaniach - czy to przez sygnalizację świetlną, czy rozwiązania bezkolizyjne. Jednak jeśli już mówi się o tej sprawie, są najpewniej naciski aby tę inwestycję przeprowadzić, to my musimy zrobić wszystko - tu jesteśmy z panem burmistrzem zgodni - aby zapewnić bezpieczeństwo naszym mieszkańcom*** - mówi Damian Ryszawy.

Chociaż kompleksowa przebudowa obwodnicy Ustronia wydaje się odległa, zmiany na poszczególnych skrzyżowaniach z DW941 mogą być wprowadzone znacznie wcześniej. - ***Problem DW941 dotyczy całego Ustronia. Dlatego też propozycje przedstawione przez Urząd Miasta Ustronia muszą zawierać kompleksowe rozwiązania korzystne dla mieszkańców miasta w każdej dzielnicy. Nie możemy zapominać o wynegocjowanych już, będących na różnych etapach realizacji, korzystnych rozwiązaniach na***

skrzyżowaniach z ul. Kozakowicką i Dominikańską w Hermanicach (bezkolizyjne skrzyżowanie z sygnalizacją świetlną) i oczekiwanych propozycjach rozwiązania problemu skrzyżowania z ul. Andrzeja Brody na Osiedlu Manhattan. Co prawda wprowadzone już w tym miejscu zmiany zwiększyły bezpieczeństwo na tym odcinku - zauważają to mieszkańcy - nie jest to jednak rozwiązanie jakiego oczekujemy docelowo - zaznacza Przemysław Korcz.

"Potrzeba porozumienia Ustronia i Wisły"

Na przebudowę drogi w Ustroniu należy spojrzeć też z perspektywy trwających już od blisko dwóch lat prac na DW941 w Wiśle. - **Zabrakło strategicznego myślenia przy obecnie prowadzonej przebudowie drogi. Ona nie ma zupełnie nic wspólnego z dokumentami, jakie były w opracowaniu w czasie, gdy byłem burmistrzem Wisły - to wielka strata w kontekście tej inwestycji, nie do końca trafionej moim zdaniem** - mówi nam Andrzej Molin, obecny radny Sejmiku Wojewódzkiego i były burmistrz "Perły Beskidów". - **Tamte projekty były prowadzone we współpracy gminy z województwem - zarówno studium uwarunkowań do planu przestrzennego, jak i studium komunikacyjne były ściśle uzgadniane z Urzędem Marszałkowskim. Nie wiem, co się stało, że finalnie wybrano koncepcję, która jest teraz realizowana. Nie chcę umniejszać jej znaczenia, ale nie daje ona takich efektów, które pozwoliłyby zapomnieć o przebudowach na kolejne lata** - uzupełnia.

Zdaniem Molina, przed laty proponowano zupełnie inne rozwiązania. - **Wcześniejsze plany i koncepcje dotyczące poprawienia płynności komunikacyjnej za główny cel stawiały likwidację kolizji linii kolejowej z drogą wojewódzką. To był priorytet. Jadąc z Ustronia do Wisły uważam, że drogę można było poprowadzić prawa stroną na Gahurze, tak by zlikwidować dwie kolizje z linią kolejową. Mówiło się też o wiadukcie nad linią kolejową w Jaworniku, ale od tego się już odeszło. To ogromny błąd, podobnie jak zaniehanie poszukiwań alternatywy dla połączeń drogowych w Wiśle - wskazywano wtedy drogę łączącą Brenną z Wisłą** - wyjaśnia.

Pomimo różnych szacunkowych kosztów przeprowadzenia tak znaczącej inwestycji (mówi się o kwotach rządu od 100 mln złotych do wspomnianych 3,5 mld), zdaniem Molina rozpoczęcie prac nie musi być bardzo odległe. - **Jeżeli Urząd Marszałkowski przygotowuje już jakieś koncepcje, to należy brać pod uwagę perspektywę 10-letnią, a może nawet krótszą. Opracowanie nawet takich wstępnych projektów już generuje koszty, a to daje nadzieję, że inwestycja nie jest aż tak odległa** - twierdzi.

Były burmistrz Wisły podkreśla też znaczenie powołania stowarzyszenia z Polany. - **To bardzo dobry moment na dyskusje wokół tematu przebudowy tej drogi w Ustroniu i mam nadzieję, że dzięki Waszemu artykułowi jeszcze więcej osób zainteresuje się tą sprawą. Bardzo dobrze, że pan Ryszawy aktywizuje mieszkańców. Z doświadczenia jednak wiem, że często trudno pogodzić interesy partykularne i społeczne. Warto na tego typu inwestycje patrzeć z punktu widzenia obywatela tego regionu, ale taka perspektywa może dokucać prywatnym interesom. Własność powinna jednak zawsze być chroniona** - zaznacza Molin.

Dodaje jednak, że wspólne stanowisko powinny zająć obie gminy. - **Zgadzam się tutaj z dyrektorem Zarządu Dróg Wojewódzkich, panem Zbigniewem Taborem, który często mówi, że do prowadzenia inwestycji w terenie potrzebne jest przede wszystkim porozumienie tych gmin, których ona dotyczy. Dlatego nie wystarczy tylko społeczność Polany - potrzeba wspólnego stanowiska Ustronia i Wisły.**

"Od lat słyszymy rozmaite sugestie"

O postępy w planowaniu inwestycji postanowiliśmy też zapytać u źródła. - **Nie ma terminu realizacji tej koncepcji. Pierwszą rzeczą byłoby wybranie wariantu rozbudowy. Ta decyzja nie należy do ZDW w Katowicach, tylko do Zarządu Województwa Śląskiego. Zleciliśmy te opracowania, by dowiedzieć się jakie są możliwe sposoby poprawy przepustowości DW 941. Jak wiadomo w rejonie Ustronia i Wisły na DW 941 często tworzą się korki. Od lat słyszymy ze strony władz Wisły i Ustronia rozmaite sugestie, zmierzające do poprawy sytuacji. Wśród nich są pomysły, by wybudować nową drogę równoległą do istniejącej. Stąd idea, by zlecić opracowanie pokazujące możliwości i wstępnie określić koszty takich działań** - mówi nam Ryszard Pacer, rzecznik prasowy Zarządu Dróg Wojewódzkich.

O jakich kosztach zatem mówimy? - **Wybudowanie drugiej jezdni mogłoby kosztować od 2,5 do 3,5 mld zł w zależności od wariantu jej poprowadzenia. Innym pomysłem może być dalsza modernizacja DW 941 i**

wybudowanie, na niektórych odcinkach trzeciego pasa ruchu. Koszt tego wariantu mógłby wynieść ok. 60 mln zł. Dodam tylko, że przedstawiane koncepcje, to nie są projekty w rozumieniu prawa budowlanego. Po wyborze jednego z wariantów należałoby, w drodze przetargu wybrać projektanta, który taki projekt wykona - dodaje.

KR