

## Reprezentacyjna arteria – problemy Częstochowy (II)

Utworzono: wtorek, 09, listopad 2010 08:22 Marek Lewandowski, Małgorzata Nesterowicz

---



Tuż po zakończeniu remontu III Alei NMP został ogłoszony konkurs architektoniczny na koncepcję zagospodarowania pozostałego odcinka pomiędzy Placem Biegańskiego a Placem Daszyńskiego wraz z tymi placami, przy konkretnie zdefiniowanych warunkach brzegowych, tj.: ruch kołowy wyeliminowany i przeniesiony na ciągi równoległe (za wyjątkiem odcinka od ul. Kościuszki do ul. Piłsudskiego); całkowita przebudowa istniejącego układu komunikacji autobusowej, prowadzenie większej liczby linii na trasach południkowych; brak możliwości parkowania na całym ciągu Alei; brak możliwości przejazdu przez plac Biegańskiego na kierunku wschód-zachód, na placu Daszyńskiego przeniesienie jezdni bliżej pierzei.

Celem tego rozwiązania miało być uspokojenie i uporządkowanie ruchu, wprowadzenie preferencji dla ruchu pieszego oraz nadanie ulicy odpowiedniej rangi. Ale nikt nie odpowiedział na pytanie, jaką funkcję ma spełniać tak szeroki i długi na 1,7 km deptak? Trzeba przy tym pamiętać, że Aleja jest obecnie ulicą o natężeniu ruchu na najbardziej obciążonym odcinku ok. 1000 pojazdów w godzinie szczytu w każdą stronę oraz ok. 700 autobusów na dobę.

Przy tak postawionych warunkach należałoby więc rozpocząć od opracowania koncepcji przebudowy całego centrum miasta i wcześniej zmodernizować otoczenie Alei oraz przeprowadzić reformę komunikacji miejskiej. Ale do tego potrzebne są środki finansowe, a budżet miasta jest ograniczony...

Na podstawie pracy, która zdobyła I nagrodę, zwycięski zespół opracował dokumentację budowlaną. Projekt ten pn. „Wzmocnienie znaczenia Centrum Pielgrzymkowego poprzez modernizację Alei Najświętszej Maryi Panny w Częstochowie” uchwałą Zarządu Województwa Śląskiego z 28 kwietnia 2009 r. został wybrany do dofinansowania w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego

## Reprezentacyjna arteria – problemy Częstochowy (II)

Utworzono: wtorek, 09, listopad 2010 08:22 Marek Lewandowski, Małgorzata Nesterowicz

---

Województwa Śląskiego na lata 2007-2013 jako jeden z projektów kluczowych. Miasto otrzymało 10 mln euro ze środków unijnych. Ale musi skończyć realizację projektu do końca 2013 roku.

Już w trakcie trwania prac projektowych odezwali się niezadowoleni z pomysłu zamknięcia Alei dla ruchu kamienicznicy i przedsiębiorcy. Pod ich naciskami wprowadzono zmiany do projektu (projekt został zakończony i pod koniec 2009 roku uzyskano pozwolenie na budowę). I wtedy nastąpiła eskalacja protestów, przeciwnicy inwestycji doprowadzili do uchylenia decyzji o pozwoleniu na budowę.

Obecnie, po negocjacjach z różnymi grupami społecznymi, sytuacja przedstawia się następująco. Ruch samochodów i autobusów w I i II Alei zostanie utrzymany, dopuszczone będzie parkowanie skośne, znikną wprowadzić jezdnie na placu Biegańskiego, ale plac Daszyńskiego na razie w ogóle nie będzie przebudowywany. Gruntownej przebudowie podlegać będzie skrzyżowanie Alei z ulicami Piłsudskiego i Wilsona. Zwiększona zostanie ilość przejść dla pieszych w poprzek Alei, wyznaczone też zostaną przejścia w ciągu pasażu środkowego. Generalnie intencją miasta jest zachęcenie zmotoryzowanych, by nie mając interesu w śródmieściu, omijali je. W międzyczasie opracowana została koncepcja przebudowy układu komunikacyjnego całego śródmieścia Częstochowy, obejmująca obszar ograniczony ulicami: Aleja Jana Pawła II, Aleja Wojska Polskiego, Sobieskiego oraz Popiełuszki-Pułaskiego. Opracowanie zawiera koncepcję układu komunikacji publicznej, z uwzględnieniem nowego przebiegu linii komunikacji autobusowej, lokalizacji przystanków, wydzielonych pasów dla autobusów, jak również propozycje zmian organizacji ruchu (pary ulic jednokierunkowych, projektowane sygnalizacje świetlne, segregacja na wlotach skrzyżowań, strefy wyłączone z ruchu, nowe połączenia drogowe). W planach jest systematyczna realizacja inwestycji drogowych okołoalejowych.

Po przebudowie powstanie estetyczna, reprezentacyjna ulica i plac miejski bez atrybutów węzła komunikacyjnego, obszar o kompozycji przestrzennej – jak zapewniają autorzy projektu – umożliwiającej wielowariantowy i otwarty sposób jego wykorzystania. Czy to się sprawdzi? Bardzo trudno jest pogodzić sprzeczne, przeciwstawne sobie interesy poszczególnych grup społecznych, zainteresowanych tym przedsięwzięciem. Trzeba pamiętać, że prawdziwe preferencje w zagospodarowaniu przestrzeni publicznej dla określonych grup użytkowników to nie rozmaite zakazy i nakazy, ale odpowiednie proporcje w przeznaczonych dla nich powierzchniach.

Marek Lewandowski  
Małgorzata Nesterowicz  
Miejski Zarząd Dróg i Transportu w Częstochowie  
Wydział Inżynierii Ruchu i Strefy Parkowania

Ilustracje:

## Reprezentacyjna arteria – problemy Częstochowy (II)

Utworzono: wtorek, 09, listopad 2010 08:22 Marek Lewandowski, Małgorzata Nesterowicz

---

