



# G A Z E T A O L K U S K A



gazetaolkuska.pl



facebook.com/GazetaOlkuskaPL



youtube.com/GazetaOlkuska

## Czy rozpoczęty remont DK94 przekreśla budowę obwodnicy Olkusza?

7 marca Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad podpisała umowę z wykonawcą remontu olkuskiego odcinka Drogi Krajowej nr 94, a 19 marca konsorcjum firm NDI (lider), NDI SOPOT, Masfalt oraz Drogomex przejęło plac budowy. Termin przeprowadzenia kompleksowej modernizacji olkuskiego odcinka o łącznej długości ponad 4,4 kilometra wynosi 24 miesiące plus przerwy zimowe, trwające od połowy grudnia do połowy marca. Tym samym, cała inwestycja ma zakończyć się we wrześniu 2027 roku. Wizja mocno utrudnionej komunikacji w samym centrum naszego miasta przez następne 3 lata to nie jedyne zmartwienie, z jakim borykają się obecnie Mieszkańcy: wielu obawia się również, że przebudowa DK94 w Olkuszu, która będzie kosztować aż 217,5 miliona złotych, przekreśli możliwość powstania w niedalekiej przyszłości obwodnicy Srebrnego Miasta. Czy słusznie? Okazuje się, że niekoniecznie.

Obecnie kończy się już proces uzgadniania szczegółów tymczasowej organizacji ruchu na okres prowadzenia I etapu robót: cały ruch ma zostać przekierowany na północną część jezdnii, podczas gdy jej południowa część będzie z ruchu całkowicie wyłączona. Największe zmiany na skrzyżowaniach obejmą natomiast połączenie Drogi Krajowej nr 94 z ulicami Kościuszki i Rabsztyńską, gdzie w pierwszym etapie prac przejazd między drogami lokalnymi nie będzie możliwy, a kierowcy będą mogli jedynie wjechać na „krajówkę” z dróg gminnych lub z niej zjechać. Znaczące zmiany zajądą również na skrzyżowaniu DK94 z ulicami 20 Straconych oraz Mickiewicza, gdzie powstanie tymczasowe rondo. Na skrzyżowaniu z ulicami Kruszcową i Spółdzielczą nastąpi z kolei niewielka zmiana w postaci wyłączenia z ruchu ulicy Kruszcowej.

Przede wszystkim należy podkreślić, gdyż wiele osób wciąż zdaje się o tym zapominać, że Droga Krajowa nr 94 w Olkuszu nie jest drogą gminną i nie należy do Srebrnego Miasta, a co za tym idzie, kierownictwo naszej gminy nie posiada nad nią władzy. O tym czy, kiedy i w jaki sposób droga ta będzie remontowana czy

też rozbudowywana, decyduje jedynie wspomniana wcześniej Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad.

Jest to o tyle istotne, że bardzo duża grupa Mieszkańców, o ile nie większość, wolałaby, aby zamiast kosztownej i długotrwałej modernizacji Drogi Krajowej nr 94 wybudować północną obwodnicę naszego miasta. Jak słusznie zauważają zwolennicy takiego rozwiązania, remont „krajówki”, o ile zwiększy komfort podróży przez centrum Olkusza oraz wzbogaci okolicę o m.in. ekrany akustyczne czy ścieżki rowerowe, tak nie przyspieszy znacząco czasu podróży do np. Krakowa. Droga ta wciąż będzie bowiem miała tyle samo pasów ruchu, więc, poza nielicznymi rozwiązaniami, takimi jak budowa bezkolizyjnego skrzyżowania z ulicami Kościuszki i Rabsztyńską, prowadzone prace nie poprawią kwestii, na której wielu osobom zależy najbardziej. Ponadto przez najbliższe 3 lata centrum naszego miasta będzie ogromnie zakorkowane. Północna obwodnica Olkusza pozwoliłaby tymczasem realnie przyspieszyć podróż do stolicy naszego województwa poprzez możliwość omięcia centrum miasta, a także niemal całkowicie wyprowadziłaby ze Srebrnego Miasta ruch tranzytowy.

Władze Gminy Olkusza mogą zatem jedynie apelować, wnioskować lub polemizować z poszczególnymi założeniami przebudowy Drogi Krajowej nr 94: a jest naprawdę o czym rozmawiać, gdyż w obliczu likwidacji kopalni Olkusz - Pomorzany oraz podnoszącego się poziomu wód gruntowych planowana budowa tunelu na skrzyżowaniu DK94 z ulicami Kościuszki i Rabsztyńską, gdzie ruch „krajówką” odbywać się ma na poziomie -1, budzi uzasadnione wątpliwości. Pytania nasilają się tym bardziej po potężnej nawałnicy, która kilka dni temu przeszła przez powiat olkuski, a najmocniej uderzyła w Gminę Wolbrom: oglądając zalane piwnice, garaże i posesje, jak również miejskie ulice, które zamieniły się w rwące potoki, można sobie wyobrazić jak wyglądałby podobny napływ wody we wkopie tunelowym o długości około 500 me-

trów i maksymalnej głębokości 8 metrów. Niestety, za poprzedniej władzy GDDKiA, wbrew złożonej przez Mieszkańców petycji, odmówiła przeprowadzenia konsultacji społecznych w sprawie szczegółów tej przebudowy, a nadto poprzedni Wojewoda Małopolski Łukasz Kmita wydał w tej sprawie decyzję o Zezwoleniu na Realizację Inwestycji Drogowej (jest to dokładnie ta sama procedura, w ramach której Starosta Olkuski Bogumił Sobczyk zadecydował o budowie obwodnicy Bolesławia) oraz nadał jej jeszcze rygor natychmiastowej wykonalności. Jak rozumiem, najważniejsze były bowiem zbliżające się wybory.

Całkowicie zgadzam się, że w idealnym scenariuszu najlepiej byłoby najpierw wybudować północną obwodnicę Olkusza, a następnie przystąpić do przebudowy DK94, kiedy ruch mógłby odbywać się już po nowym trakcie. Trzeba jednak mieć świadomość, że, oprócz budowy samej drogi, konieczne byłoby w tym celu opracowanie najpierw obszernej dokumentacji, takiej jak chociażby kompleksowe ustalenie dokładnej trasy przebiegu tego traktu. Takie decyzje powinny oczywiście być podejmowane dopiero po szerokich konsultacjach społecznych, co z kolei wiązałoby się z koniecznością wielokrotnej korekty biegu obwodnicy. Co niezwykle ważne, Gmina Olkusz nie dysponuje także gruntami potrzebnymi na budowę północnej obwodnicy miasta, a co za tym idzie, trzeba byłoby jeszcze nabyć potrzebne grunty oraz wypłacić ewentualne odszkodowania. Nie każdy zdaje sobie natomiast sprawę, że takie przedsięwzięcie byłoby niezwykle czasochłonne i zajęłoby jeszcze więcej czasu, niż remont DK94. Gdyby tego było mało, ta inwestycja pochłonięłaby nie tylko wiele czasu, ale także i pieniędzy, zanim możliwe byłoby przystąpienie do samej budowy drogi... a jej koszt niewątpliwie również liczony byłby w setkach milionów złotych.

Tutaj przechodzimy do największego problemu: **obwodnica miasta z definicji jest drogą ponadlokalną, co oznacza, że nie powinna być budowana przez gminę, a przynajmniej**

**powiat (jak np. sławetna obwodnica Bolesławia, która jest drogą właśnie powiatową) lub województwo (jak np. istniejąca obwodnica Olkusza, który jest drogą właśnie wojewódzką). Pomijając kwestie prawne, budowa północnej obwodnicy Olkusza to także inwestycja zdecydowanie wykraczająca poza możliwości finansowe naszej gminy.** Dla porównania, w 2024 roku Srebrne Miasto dysponuje środkami inwestycyjnymi na poziomie 62,5 miliona złotych. Mówimy tu o wszystkich wydatkach: a w tym zawiera się chociażby bieżące utrzymanie dróg i chodników, remont ulic wymagających pilnego remontu (których u nas zdecydowanie nie brakuje) czy kontynuacja zadań rozpoczętych w kolejnych latach oraz wykonanie projektów pod przyszłe inwestycje. Niemożliwe jest wyobrażenie sobie sytuacji, gdzie Gmina Olkusz nie rozpoczyna ani nie kontynuuje żadnych, nawet najmniejszych projektów przez najbliższe kilka lat. Ponadto tylko w ostatnich latach w Olkuszu m.in. kompletnie zmodernizowano stadion na „Czarnej Górze”, wybudowano obok niego trybunę, postawiono teżnie solankową, wyremontowano „straszący” swoim widokiem budynek Starostwa na rynku, wybudowano Podziemny Olkusz, odrestaurowano zamek w Rabsztynie, wymieniono autobusy komunikacji miejskiej na nowe czy zmieniono oblicze „Dolinki” na Osiedlu Młodych. Na dodatek dobiega końca budowa budynku wielofunkcyjnego z lodowiskiem oraz trwa opracowywanie dokumentacji potrzebnej do budowy całorocznego parku wodnego. Gdyby tego było mało, na przestrzeni ostatnich 10 lat znacząco zmniejszyło się także zadłużenie Gminy Olkusz. Wszystkich tych rzeczy by nie było, gdyby kilka lat temu stwierdzono, że przez następne lata będziemy „akumulować” środki na budowę obwodnicy... a przecież rozpoczął się już także remont ciągu dróg „od ronda do ronda”, którego koszt, biorąc pod uwagę m.in. konieczność kompleksowego remontu wiaduktu nad torami, sięgnie kolejnych kilkudziesięciu milionów złotych.

W tym miejscu chciałbym wrócić do początku mojego artykułu, w którym przypomniałem, że Droga Krajowa nr 94 należy do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad: nawet gdyby wyobrazić sobie hipotetyczną sytuację, w której władze Olkusza przysłowiowo „położyłyby się Rejtanem” i w jakiś sposób zablokowały remont olkuskiego odcinka „krajówki”, to nadal minęłoby wiele lat, zanim moglibyśmy przejechać się północną obwodnicą Srebrnego Miasta. Na dodatek nie mielibyśmy żadnej gwarancji, że po jej wybudowaniu, niezależnie od tego w którym roku by to nastąpiło, GDDKiA nadal dysponowałaby finansami oraz „polityczną wolą” do przeprowadzenia inwestycji wartej już wówczas, biorąc pod uwagę inflację, pewnie ponad 300, jak nie 400 milionów złotych. Bardzo nierozsądnym byłoby zatem podejmowanie ryzyka liczonego w setki milionów złotych. Dlatego też, wspomniany przeze mnie wyżej idealny scenariusz jest idealnym scenariuszem a realia są realiami: te natomiast są jakie są, dlatego powinniśmy się teraz skupić na tym, jak wykorzystać czas przebudowy olkuskiego odcinka DK94 do przeprowadzenia lub chociaż rozpoczęcia procedur związanych z budową obwodnicy.

Biorąc pod uwagę powyższe, aby północna obwodnica Olkusza mogła powstać, konieczna jest wielopoziomowa współpraca. Pierwszym podmiotem powinien być tutaj Powiat Olkuski, a jak dobrze wiemy, jego władze w minionych latach nie współpracowały należycie z władzami Gminy Olkusz. Rządzący w Starostwie muszą zatem wznieść się ponad podziały partyjne czy prywatne animozje dla wspólnego interesu wszystkich Olkuszan. Współpraca ta musi mieć ponadto wymiar nie tylko finansowy i merytoryczny, ale także polegać na wspólnym zabieganiu o wsparcie tej inwestycji na kolejnych szczeblach.

Kolejnym koniecznym partnerem jest Małopolski Urząd Wojewódzki w Krakowie, w którym jeszcze w lutym udało mi się spotkać z Wojewodą Małopolskim Krzysztofem Klęczarem, aby porozmawiać

o możliwym wsparciu dla realizacji tak ważnego dla Olkusza przedsięwzięcia. Wszystkich z pewnością ucieszy informacja, że nowy wojewoda dostrzegł potencjał naszego regionu i zapewnił mnie, że możemy liczyć na jego pełną pomoc. Również wiosną bieżącego roku z wojewodą Klęczarem spotkał się w tej sprawie Burmistrz Miasta i Gminy Olkusz Roman Piaśnik, dlatego możemy mieć nadzieję, że przynajmniej w tej instytucji Olkusz może liczyć na partnerstwo i owocną współpracę.

Najważniejszym szczeblem wydaje się być natomiast Ministerstwo Infrastruktury, które dysponuje środkami niezbędnymi do tego, aby marzenia o północnej obwodnicy Olkusza stały się realne. Nie bez znaczenia są także inne resorty, takie jak chociażby Ministerstwo Sportu i Turystyki, w którym funkcję Wiceministra sprawuje Ireneusz Raś, z którym pozostaję w stałym kontakcie. Wielokrotnie dał on się już bowiem poznać jako przyjaciel ziemi olkuskiej, dlatego jestem pewien, że po zakończeniu opracowywania programu funkcjonalno-użytkowego dla całorocznego parku wodnego inwestycja ta będzie mogła liczyć na wysokie dofinansowanie. To z kolei pozwoli zaoszczędzić kolejne miliony złotych, które będą mogły być spożytkowane chociażby na kolejne etapy procesu budowy północnej obwodnicy Olkusza.

Na koniec chciałbym zaapelować do wszystkich polityków wszystkich szczebli samorządowych w naszym regionie oraz reprezentujących wszystkie środowiska polityczne do odłożenia na bok istniejących sporów czy różnic w poglądach na rzecz ścisłej współpracy mającej na celu walkę o tak potrzebną północną obwodnicę Olkusza. Tylko w ten sposób możemy bowiem przelać wreszcie słowa na papier, a następnie zamienić je w czyn.

Miłosz Pałka  
radny Rady  
Powiatu w Olkuszu





# Sprawa Edwarda Majcherka

Rok 1930 nie był łatwy dla polskiego społeczeństwa. Gospodarka młodego państwa wchodziła w perturbacje nazwane później Wielkim Kryzysem, które wybuchły na całym świecie. Normą stały się masowe zwolnienia z zakładów pracy, przestoje w produkcji, a także spadek wartości cen rynkowych produktów rolnych, a co za tym idzie również zubożenie wsi. Ziemia olkuska posiadająca na swoim terenie duże zakłady pracy jak choćby fabrykę naczyń emaliowych „Olkusz”, w olbromską Fabrykę Wyrobów Gumowych, kluczewską papiernię, czy sławkowskie zakłady wyrobów metalowych, również odczuła skutki kryzysu. Napięcie spowodowane pogorszeniem się sytuacji finansowej ogromnej części społeczeństwa, a także narastającym konfliktem politycznym związany z marginalizowaniem opozycji względem obozu rządzącego z Józefem Piłsudskim na czele, znajdowało rodzaj ujścia w postaci wystąpień społecznych. Jedną z grup społecznych, która najczęściej domagała się swoich racji byli robotnicy. Nie inaczej działo się w Olkuszu. Szczególną aktywność w tym okresie przejawiała Polska Partia Socjalistyczna (tzw. CKW od Centralnego Komitetu Wykonawczego), będąca jedną z głównych filarów antyrządowego bloku. Płomienne przemówienia wygłaszał w całym powiecie poseł tego ugrupowania Jan Kwapiński. Wiece z jego udziałem liczyły kilkaset osób. Powiat olkuski stosunkowo późno zaczął odczuwać skutki recesji w porównaniu choćby do powiatu będzińskiego, Sosnowca czy powiatu zawierciańskiego.

Na początku lutego 1930 rok doszło do unieruchomienia fabryki „Olkusz” na 10 dni. Miesiąc później członkowie olkuskiego oddziału Związku Zawodowego Metalowców zwrócili się z żądaniem

przyjęcia do pracy zredukowanych w poprzednim roku robotników. Z czasem przestoje w produkcji i zwolnienia zaczęły dotyczyć innych zakładów pracy w całym powiecie. Dochodziło również do tarć pomiędzy prądową PPS (dawną Frakcją Rewolucyjną) a jej opozycyjnym odpowiednikiem m.in. w Wolbromiu, gdzie stronnictwo antyrządowe próbowało wymusić zwolnienia swoich adwersarzy z fabryki „Ideal”. 31 marca w emalierni miały miejsce kolejne cięcia kadrowe, pracę straciło ok 350 osób, a od 12 kwietnia miał nastąpić kolejny przestój. Zaostrzał się również konflikt polityczny, związkowcy zarzucali stronnictwo Zarządowi fabryki. Przy redukcji miał on pomijać członków PPS-dawnej Frakcji Rewolucyjnej. 3 kwietnia podczas zebrania Związku Zawodowego Metalowców, pojawił się postulat „wywiezienia na taczkach Westena i dyrektora fabryki Otto”. Złowroga groźba miała się niedługo spełnić.

Nie znana jest do końca bezpośrednia przyczyna zajść. Być może iskrą była informacja o układzie pomiędzy zarządem zakładu a PPS-dawną Frakcją Rewolucyjną. 9 kwietnia odbył się wiec, podczas którego ogromna grupa robotników olkuskiej emalierni (prasa i raporty policyjne podają liczbę ok. 1300 osób) udała się do biur fabrycznych w poszukiwaniu dyrektora. Nie znalazłszy go, tłum skierował się pod jego dom. Poszukiwany odmówił jednak rozmów skutkiem czego został przez protestujących wyciągnięty siłą. Wilhelm Otto miał zostać zabrany na rampę kolejową z zamiarem wrzucenia go pod pociąg. Zawiadomiona policja przybyła w tym czasie na miejsce w sile dziewięciu ludzi (!) wzywając do wydania pojmanego i rozejścia się.



fot. Fotografia członków olkuskiej straży ogniowej. W drugim rzędzie drugi od prawej Edward Majcherek. Lata 20, XX wieku (autor\_ Witold Pawelczyk)

Zgodnie z policyjnym raportem w odpowiedzi na to wezwanie „tłum zaatakował kamieniami, odłamkami żelaza i butelkami”. Funkcjonariusze po trzykrotnym ponowieniu wezwania i strzale ostrzegawczym w powietrze, oddali czwartą salwę w tłum. Prasa socjalistyczna zaś podkreślała, że protestujący nie rzucali żadnymi przedmiotami w kierunku organów porządkowych, dopóki ci nie użyli broni. Ekspres Zagłębia zanotował: „Mimo krwawego epilogu, tłum nie ustępował i nie chciał uwolnić dyrektora. Denerwujący ten stan trwał półtorej godziny, poczem robotnicy udali się wraz z dyrektorem Otto pod

starostwo, gdzie do delegatów wyszedł zastępca starosty”. Rozmowy w starostwie przyniosły uspokojenie sytuacji, dyrektor został wypuszczony, a zarząd fabryki podjął rokowania z przedstawicielami robotników, które przeciągnęły się na kolejne dni.

Zgodnie z komunikatem Polskiej Agencji Telegraficznej i sprawozdaniem wojewody kieleckiego w skutek strzałów i zamieszania rannych zostało dwóch robotników i dwie robotnice, a także policjant, w tym Edward Majcherek, pracownik emalierni, członek ochotniczej straży ogniowej i mieszkaniec olkuskich Glińianek. Jak podaje rodzina udał się on na miejsce protestu z ciekawości, a kula trafiła go przypadkiem, w skutek rykoszetu. Pomimo udzielania mu pomocy przez dr. Wincentego Gorczycę, dzień po zajęciach zmarł. Organy prasowe związane z PPS-CKW wykorzystywały to tragiczne wydarzenie do pokazania brutalności ówczesnej władzy. W artykułach nazywano zmarłego „towarzyszem”

(w takich tytułach jak: Robotnik, Gazeta Robotnicza czy Naprzód), zachęcano również do licznego uczestnictwa w pogrzebie, który odbył się 12 kwietnia o 10.00. Był on wielką manifestacją, oprócz licznych zgromadzonych robotników, głównie z fabryk „Olkusz” i w olbromskiego „Idealu”, pojawiła się straż ogniowa i przykładowa orkiestra. Przybył również poseł Jan Nosal z PPS-CKW, który przemawiał podczas uroczystości. Co ważne, jak przekazał Ekspres Zagłębia: „Pogrzeb odbył się bez czerwonego sztandaru, wobec sprzeciwu rodziny tragicznie zmarłego, który - jak twierdzą jego bracia, do żadnej partii nie należał”. Po pochówku część zebranych udała się do Domu Robotniczego na zebranie. Sytuacja w następnych dniach w wyniku konferencji z udziałem zważonych stron i administracji doprowadziła do czasowego porozumienia. Zakład został terminowo zamknięty jednak zarząd zobowiązał się do wypłaty zaległości, co jak się okazało nie zostało

dotrzymane, jest to jednak temat na kolejny artykuł.

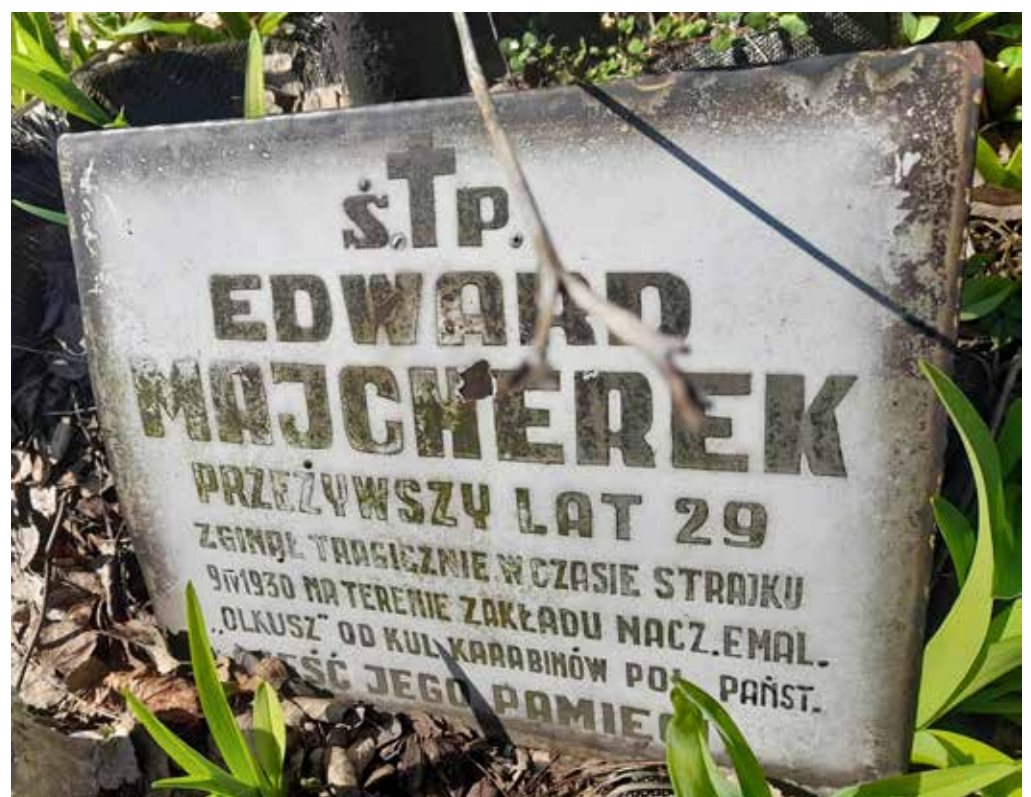
Opisane wydarzenia dobrze obrazują ówczesne realia polskich obywateli z niższych warstw społecznych, którzy w skutek kryzysu znaleźli się niejednokrotnie w opłakanych warunkach materialnych. Przeprowadzane przez zakłady redukcje uderzały nie tylko w nich, ale w całą regionalną gospodarkę. Brak systemowych rozwiązań i uwikłanie w walkę polityczną doprowadzały do społecznych napięć, których efekty były niejednokrotnie tragiczne, także dla zwyczajnych mieszkańców naszego miasta.



Mateusz Radomski  
Wiceprezes olkuskiego koła Światowego Związku Żołnierzy Armii Krajowej



fot. Tablica pod OFNE upamiętniająca śmierć Edwarda Majcherka z błędną datą śmierci (autor\_ Mateusz Radomski)



fot. Tablica z nagrobka Edwarda Majcherka (autor\_ Mateusz Radomski)