Magiczny Kraków

Prace nad studium wymagają nowych ustaleń

2019-12-30

Opracowanie studium wykonalności budowy szybkiego, bezkolizyjnego transportu szynowego w Krakowie potrwa dłużej. W związku z negatywną opinią Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków, odnośnie do lokalizacji proponowanych stacji w centrum Krakowa, firma ILF Consulting Engineers Polska sp. z o.o. wystąpiła z końcem listopada 2019 r. z pisemnym wyjaśnieniem do wskazanych przez konserwatora zastrzeżeń. W przyszłym tygodniu przedstawiciele wykonawcy studium spotkają się w tej sprawie z Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków.

Przypomnijmy, że Wojewódzki Urząd Ochrony Zabytków w Krakowie negatywnie zaopiniował lokalizacje stacji i przystanków podziemnych, zaproponowane przez wykonawcę dokumentu pod kątem uwarunkowań konserwatorskich dla możliwości ich budowy w rejonie Starego Miasta.

Czytaj więcej: Negatywna opinia WKZ na temat lokalizacji podziemnych przystanków

Uzyskanie przez wykonawcę dokumentu pozytywnej opinii lub uzgodnienia od Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków jest warunkiem oddania kompletnego dokumentu.

W pisemnym wyjaśnieniu po raz kolejny została podniesiona niezwykle istotna kwestia planowanych realizacji stacji w ścisłym centrum Krakowa, zwłaszcza w kontekście utworzenia węzłów przesiadkowych tworzących spójny system transportowy, integrujący jego różne podsystemy. Im bliżej centrum powstaną stacje, tym opłacalność inwestycji wzrośnie, ale również tym większe są szanse na to, że więcej osób dojeżdżając do centrum miasta, wybierze transport zbiorowy zamiast samochodu. Trudno wyobrazić sobie sytuację, że niezależny pod względem kolizji z ruchem indywidualnym środek transportu, będzie omijał centrum miasta.

Koncepcja budowy stacji „Rondo Mogilskie” została gruntownie zmodyfikowana, w szczególności planuje się zlokalizować wykop otwarty stacji poza obrysem fundamentów bastionu V Lubicz. Fragment stacji znajdujący się pod artefaktami bastionu będzie wykonywany metodą górniczą, bez konieczności użycia metody odkrywkowej, dzięki czemu nienaruszone zostaną relikty Twierdzy Kraków. Strop części stacji drążonej metodą górniczą będzie się znajdował na głębokości min. 9–11 metrów (w zależności od wariantu) poniżej poziomu terenu dolnej płyty ronda, czyli znacznie głębiej niż wymagana głębokość badań archeologicznych, wynosząca 7 metrów poniżej gruntu.

Podobnej modyfikacji dokonano dla stacji „Stare Miasto” (położonej u zbiegu ulic Dunajewskiego, Podwale i Karmelickiej). Aktualnie planuje się zlokalizować znaczną część wykopu otwartego stacji poza Plantami. Jedyne elementy stacji, które docelowo będą widoczne z powierzchni terenu to wyjście na obrzeżach Plant przy ul. Szewskiej, które wynika z potrzeby ochrony pozostałości Bramy Szewskiej. Jednocześnie forma architektoniczna wyjścia przy ul. Szewskiej (w przypadku wyboru tego wariantu do dalszych prac projektowych) zostanie dostosowana do sąsiedniego terenu, tak, aby wyjście to nie stanowiło dominanty kompozycyjnej. Lokalizacja wyjścia przy ul. Szczepańskiej jest podyktowana względami bezpieczeństwa przyszłych użytkowników systemu transportowego. Zaprojektowane schody stałe w terenie będą otoczone niskim murkiem (wysokość ok. 0,2 metra) z ażurowym

ogrodzeniem, a planowana winda zostanie wkomponowana w tereny sąsiednie, aby elementy wyjścia nie kontrastowały z elementami otoczenia. Projektowane windy przy tych wyjściach istotnie poprawią dostępność ścisłego centrum dla osób o ograniczonej mobilności.

W zakresie kolejnej stacji, zlokalizowanej na tyłach Wojewódzkiej Biblioteki Publicznej w Krakowie (w rejonie ul. Rajskiej i ul. Karmelickiej), wykonawca szczegółowo odniósł się do zastrzeżeń konserwatorskich, w tym do nieblokowania możliwości realizacji zieleni urządzonej zgodnie z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego obszaru „Rejon ulicy Rajskiej”. Nad korpusem stacji po zakończeniu budowy możliwe będzie funkcjonowanie parku, czyli utrzymanie założeń zgodnie z Miejscowym Planem Zagospodarowania Przestrzennego. Prace budowlane w rejonie parkingu na tyłach biblioteki będą poprzedzone badaniami wykopaliskowymi, aby zweryfikować występowanie stanowisk archeologicznych, w szczególności możliwość występowania pochówków w okolicy klasztoru Karmelitów Trzewiczkowych. Trasa podziemna na wysokości klasztoru będzie realizowana metodą bezwykopową, a strop tunelu będzie znajdował się na głębokości min. 12 metrów poniżej poziomu terenu.

W przekazanych do Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków materiałach, przewidziano również korektę trasy tunelu, umożliwiającą odsunięcie się od Barbakanu. Aktualnie zewnętrzny obrys tunelu znajduje się ok. 17–20 metrów (w zależności od wariantu) od obrysu ścian Barbakanu (w widoku z góry). Strop tunelu pod Plantami znajduje się na głębokości min. 12–13 metrów poniżej poziomu terenu (w zależności od wariantu), przy czym w rejonie Barbakanu strop tunelu znajduje się na głębokości min. 15 metrów. Zagłębienie gwarantuje bezpieczeństwo zabytkowego obiektu oraz nie stwarza zagrożenia dla roślinności i innych elementów zabytkowych Plant.

Wszystkie te elementy zostały szczegółowo opisane w ponownym wystąpieniu do konserwatora. Dołączone zostały również szczegółowe plany sytuacyjne, wraz z rzutami podziemnych stacji oraz przekroje podłużne.

Studium jest współfinansowane przez instrument Unii Europejskiej „Łącząc Europę” (CEF).