Magiczny Kraków

Miasto: prowadzimy uzgodnienia konserwatorskie metra zgodnie z regułami sztuki

2020-07-04

W artykule Piotra Tymczaka, opublikowanym w „Dzienniku Polskim” pod tytułem „Studium dla metra z kolejnym opóźnieniem. Wszystkiemu winny konserwator?” (3 lipca 2020), pojawia się opinia, jakoby to władze miasta ponosiły odpowiedzialność za przeciągające się uzgodnienia konserwatorskie dotyczące metra. Ten zarzut, sformułowany przez wojewódzką konserwator zabytków Monikę Bogdanowską, łatwo obalić – wystarczy krok po kroku prześledzić przebieg całego procesu mającego na celu wypracowanie ostatecznych rozwiązań dla dwóch stacji: Rondo Mogilskie oraz Stare Miasto.

Na samym początku trzeba zaznaczyć, że proces opiniowania „Studium wykonalności budowy szybkiego, bezkolizyjnego transportu szynowego w Krakowie”, które jest współfinansowane przez Unię Europejską w ramach instrumentu „Łącząc Europę” (CEF), przez Wojewódzki Urząd Ochrony Zabytków (WUOZ) został rozpoczęty jeszcze kwietniu 2019 roku. W wyniku wydanych opinii oraz ustaleń ze spotkań, wykonawca dokonywał wielokrotnych korekt rozwiązań projektowych.

Wszelkie korekty wprowadzane do projektu studium były wynikiem sugestii i zaleceń władz konserwatorskich. Przykładowo, w przypadku stacji Rondo Mogilskie miasto zobowiązane jest uzyskać pozytywną opinię WUOZ dla każdego z trzech przedstawionych wariantów. Oznacza to, że jeżeli władze miasta otrzymują od wojewódzkiej konserwator zabytków niekompletną odpowiedź, która ogranicza się do zaopiniowania jednego wariantu, a pomija milczeniem dwa pozostałe, to nie mają innego wyjścia, jak – zgodnie z regułami sztuki – prosić WUOZ o uzupełnienie odpowiedzi w zakresie pominiętych wariantów. Jeżeli taka sytuacja powtarza się, to w nieunikniony sposób wydłuża to całe postępowanie. Zapewne to ma na myśli wojewódzka konserwator zabytków Monika Bogdanowska, gdy mówi o „wracającej dokumentacji”. Czy swój zarzut kieruje zatem pod właściwy adres?

„Dostajemy kolejny raz do zaopiniowania projekt stacji metra Rondo Mogilskie, podobnie jak stacji Rajska. Za każdym razem odpowiadamy i dostajemy znowu koncepcję do zaopiniowania. Wygląda to na celowe przedłużanie projektu” – skarży się Monika Bogdanowska w artykule Piotra Tymczaka.

Prześledźmy zatem, jak kształtował się dotychczasowy proces uzgodnień na linii miasto – WUOZ.

W zakresie stacji Rondo Mogilskie:

• 31 grudnia 2019 WUOZ poinformował o konieczności uzyskania profesjonalnej opinii rzeczoznawcy ds. fortyfikacji Twierdzy Kraków.

• Wykonawca taką opinię uzyskał (pozytywna dla 3 wariantów) i przekazał do WUOZ z prośbą o zaopiniowanie rozwiązań dla 3 wariantów (6 lutego 2020).

W odpowiedzi na to wystąpienie WUOZ (25 marca 2020) zaopiniował pozytywnie 1 wariant (metro M5D), nie odnosząc się do rozwiązań przedstawionych w pozostałych 2 wariantach (metro M6D i szybki tramwaj T6D).

• W celu wyjaśnienia wątpliwości związanych z opiniowanym materiałem dotyczącym Ronda Mogilskiego (jak i innych lokalizacji) zostało zorganizowane spotkanie (11 marca 2020), na którym omówiono rozwiązania przedstawione w każdym z 3 wariantów (metro M5D i M6D oraz szybki tramwaj T6D).

• Wykonawca po spotkaniu wystąpił o uzupełnienie opinii w zakresie rozwiązań stacji Rondo Mogilskie dla dwóch wariantów (metro M6D i szybki tramwaj T6D), przekazując w załączeniu m.in. materiały ze wspomnianego spotkania (9 kwietnia 2020).

W odpowiedzi na to wystąpienie, WUOZ (28 kwietnia 2020) zaopiniował negatywnie dwa wnioskowane warianty (metro M6D i szybki tramwaj T6D).

• Wykonawca ponownie wystąpił o opinię rzeczoznawcy ds. fortyfikacji Twierdzy Kraków dla zaopiniowanych negatywnie przez WUOZ dwóch wariantów (metro M6D i szybki tramwaj T6D) i przekazał ją do WUOZ z prośbą o zaopiniowanie dwóch wariantów (metro M6D i szybki tramwaj T6D) – 21 maja 2020.

W odpowiedzi na to wystąpienie WUOZ (16 czerwca 2020) zaopiniował pozytywnie jeden wariant (szybki tramwaj T6D), nie odnosząc się do drugiego (metro M6D).

• Wykonawca wystąpił (24 czerwca 2020) z prośbą o doprecyzowanie odpowiedzi WUOZ w zakresie braku odniesienia się do rozwiązań jednego wariantu (metro M6D). Obecnie trwa oczekiwanie na opinię WUOZ.

W zakresie stacji Stare Miasto:

• Pierwotnie dla dwóch wariantów (metro M6D i szybki tramwaj T6D) wykonawca zaprojektował lokalizację stacji w rejonie Teatru Bagatela. Dokonał kilku korekt rozwiązania, jednak z uwagi na brak akceptacji przez WUOZ przedstawianych rozwiązań odstąpiono od lokalizacji stacji w tym miejscu. Zaproponowano w zamian, by stacja została przeniesiona w rejon ul. Rajskiej, gdzie w innym wariancie (metro M5D) stacja została zaopiniowana pozytywnie.

• Należy podkreślić, że wyniku zarówno rozmów, jak i korespondencji z WUOZ, rozwiązania w rejonie ul. Rajskiej zostały zaprojektowane w sposób minimalizujący ingerencję w teren obecnego parkingu. Korpus stacji będzie wykonywany metodą górniczą (która nie ingeruje w zagospodarowanie terenu na powierzchni), a jedyne zajęcie terenu będzie wynikało z konieczności wybudowania wyjść ze stacji oraz odpowiedniego zabezpieczenia placu budowy.

Podstawowe dane dotyczące działki w rejonie ul. Rajskiej (obecnie – parking samochodowy):

- powierzchnia parkingu samochodowego: ok. 8165 m2
- powierzchnia przewidziana pod plac budowy od strony ul. Dolnych Młynów: ok. 2575 m2; docelowa zajętość terenu przez szyby windowe i klatki schodowe wynosi ok. 123 m2
- powierzchnia przewidziana pod plac budowy od strony ul. Karmelickiej: ok. 1555 m2; docelowa zajętość terenu przez szyby windowe i klatki schodowe wynosi ok. 126 m2
- powierzchnia wolna od zabudowy, na której można realizować nasadzenia zieleni wysokiej to ok.

Magiczny Kraków

4035 m2, z czego ok. 3545 m2 jest ulokowane w części centralnej działki (pomiędzy placami budowy; naprzeciwko tylnego wyjścia z Biblioteki Wojewódzkiej).

Niezależnie od powyższego, przy uwzględnieniu w projekcie parku terenów przeznaczonych pod przyszły plac budowy, możliwe jest przesadzenie roślinności na czas budowy, a później ponowne jej zasadzenie. Powyższe podejście projektowe pozwoli na zminimalizowanie ewentualnych prac traconych w trakcie wykonywania stacji.

Jednocześnie należy podkreślić, że składany przez wykonawcę materiał dotyczący stacji Stare Miasto w pozostałych dwóch wariantach (metro M6D i szybki tramwaj T6D) przedstawiał rozwiązania tożsame z wariantem już pozytywnie zaopiniowanym przez WUOZ (metro M5D). Z uwagi na fakt, że rozwiązania projektowe nie zakładały znaczących zmian, zajętość terenu pod plac budowy nie była zwiększana, wbrew temu, co zostało zasugerowane przez WUOZ w artykule prasowym.

Podsumowując: obecnie wykonawca studium finalizuje prace związane z czwartym etapem w ramach sześcioetapowego opracowania. Uzyskane od Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków stanowisko nadal nie wypełnia zakresu wynikającego z umowy.

Do dzisiaj wykonawca nie uzyskał kompletnej opinii WUOZ dla przesłanej dokumentacji, dotyczącej stacji Rondo Mogilskie. Wykonawca studium jest zobligowany do uzyskania pozytywnego stanowiska WUOZ dla 3 analizowanych wariantów. Uzyskiwane w trakcie postępowania stanowiska WUOZ niestety nie odnoszą się do całości prezentowanych materiałów, dlatego wykonawca występuje o zajęcie stanowiska dla pozostałych wariantów.

Ponadto wykonawca oczekuje na stanowisko WUOZ w sprawie stacji Stare Miasto w dwóch wariantach w związku z korektą ich lokalizacji. Uwzględnienie stanowiska WUOZ jest warunkiem koniecznym do możliwości zatwierdzenia rozwiązań projektowych i tym samym przeprowadzenia procedury odbioru czwartego etapu studium.