

Interpelacja

Zwracam się do pana prezydenta Miasta Krakowa prof. Jacka Majchrowskiego o podjęcie działań zmierzających do wykreślenia Trasy Bagrowej z wersji roboczej opracowywanego Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Krakowa.

Trasa Bagrowa w pierwotnej i obecnie proponowanej wersji została oprotestowana w latach 1996-1998 przez Radę Dzielnicy XII, Towarzystwo Przyjaciół Prokocimia im. E i A Jerzmanowskich, Ligę Ochrony Przyrody, Polską Akademię Nauk, Polsko- Amerykański Instytut Pediatrii Collegium Medikum UJ w Prokocimiu, placówki oświatowe, kulturalne i społeczne, Klub Sportowy Kolejjarz, oraz mieszkańców Dzielnicy XII. Pod protestem przeciwko budowie Trasy Bagrowej podpisało się 10 tys. mieszkańców i był to największy konflikt społeczny jaki kiedykolwiek przeszedł nad Krakowem.

Negatywną opinię dla Trasy Bagrowej wydał Wojewódzki Konserwator Zabytków, również dla wersji w tunelu, Konserwator zieleni, oraz rzeczoznawca Ministra Kultury i Sztuki, który stwierdził że: **„Trasa Bagrowa naruszy i zdegraduje dobro kultury wpisane prawomocną decyzją do rejestru zabytków zatem proces taki jest niedopuszczalny ze stanowiska konserwatorskiego i w przypadku dalszego jego forsowania wymaga uruchomienia stosownej procedury po Generalnego Konserwatora Zabytków i Ministra Kultury i Sztuki włącznie”**.

W 1997 r. na zlecenie miasta zostało opracowane „Studium przebiegu dodatkowych wariantów tras mostowych w Krakowie”. Analizę SWOT przygotowało Biuro Rozwoju Krakowa. W opracowaniu zostały zaproponowane alternatywy dla Trasy Bagrowej:

- Trasa Płaszowska A - obecnie Nowobagrowa,
 - Trasa Płaszowska B- obecnie przygotowana do realizacji z uchwalonym planem miejscowym Trasa Nowopłaszowska,
 - Trasa Żabia - obecna wersja Bagrowa, od której ze względu na naruszenie granic chronionego konserwatorsko zespołu pałacowe- parkowego i najwyższe w porównaniu z pozostałymi wariantami koszty od razu odstąpiono.
 - Trasa Jerzmanowska(obecnie park Aleksandry)
- oraz

- Trasa Nowohucka- obecnie realizowana wschodnia obwodnica miasta.

W 1998 r. na zlecenie Biura Inwestycji UMK została wykonana niezależną opinią dotyczącą „ Studium Przebiegu Dodatkowych Wariantów Tras Mostowych w Krakowie” . Autor opracowania dr. hab. Tadeusz Dworak profesor nadzwyczajny AGH, stwierdził że:

„Najmniej negatywnych uwarunkowań zewnętrznych i wad wykazuje Trasa Kotlarska i Trasa Płaszowska B, (obecnie Nowopłaszowską) co nie jest obojętne dla poprawienie stanu komunikacji zbiorowej miasta i zapewni skuteczną łączność między Nową Huta i Podgórzem”.

W 1998 r. została wykonana: „Ocena oddziaływania na środowisko dla potrzeb WZiZT . Analizę przygotował instytut Gospodarki Przestrzennej i Komunalnej oddział w Krakowie.

We wnioskach do decyzji WZIZT w tym uwzględnionych w projekcie budowlanym podano:

- **Przedmiotowy odcinek trasy jest odcinkiem wysokokonfliktowym w odniesieniu do warunków życia mieszkańców, środowiska przyrodniczego i kulturowego. Degradacja obiektu zabytkowego jakim jest zespół pałacowo- parkowy wraz z aleją Dygasińskiego przesądza w zasadzie sprawę budowy trasy szybkiego ruchu w tym miejscu, jest bowiem równoznaczne ze zniszczeniem części zabytkowego założenia oraz zeszpeceniu otoczenia zabytku i widoku na ten zabytek co pociąga za sobą skutki prawne (Ustawa o Ochronie Dóbr Kultury z 1962 r.**

- Zniszczeni struktury urbanistycznej Prokocimia i znaczną ilość substancji deformacji krajobrazowych wewnątrz co spowoduje utratę atmosfery tego miejsca. Fakt przecięcia wspomnianej struktury arterią wpłynie niewątpliwie na osłabienie więzi społecznych stanowiących obecnie jedną z wartości tego terenu a wspomniane uciążliwości trasy spowodują obniżenie jakości życia mieszkańców.

- **W odniesieniu do ochrony przyrody wycięcie drzew na terenie zabytkowym pozostaje w sprzeczności z Rozporządzeniem Wojewody Krakowskiego (Dz. U W. nr. 5 poz. 13) z którego wynika zakaz niszczenia i uszkodzania szaty roślinnej występującej w obiektach chronionych i ich bezpośrednim otoczeniu (Paragraf 2 poz. 1pkt 5 ww Rozporządzenia)**

- Potencjalne zagrożenie dla starodrzewu i drzew pomników przyrody na terenie parku wynikającym ze zmiany stosunków wodnych w konsekwencji realizacji tunelu powierzchniowego.

- Zagrożenie jakie dla starodrzewu i drzew pomników przyrody stanowić będzie zanieczyszczenie powietrza z uwagi na wysokie natężenie ruchu i ograniczone warunki przewietrzania

- **Powyższe względy skłaniają do wyrażenie poglądu że przebieg trasy na tym odcinku z uwagi na ochronę przyrody, oraz krajobrazu i dóbr kultury jest niewłaściwe.**

W 1999 r. miasto odstąpiło od realizacji Trasy Bagrowej, a w 2003 r. została ona wykreślona z tekstu i map Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Krakowa.

Proponowana obecnie w wersji roboczej Trasa Bagrowa spowoduje:

- Zniszczenie gęstej i utrwalonej zabudowy Starego Prokocimia.

- Wyburzenie około 100 domów jedno i wielorodzinnych w tym kilkadziesiąt zbudowanych w ostatnich 10 latach.

- Wyburzenie dwóch bloków mieszkalnych- w jednym z nich umieszczone są sklepy i punkty usługowe.

- Zniszczenie 200 letniego zespołu pałacowo- parkowego im. E i A Jerzmanowskich z aleją Dygasińskiego wpisanego do rejestru zabytków w 1983 r..Zespołu o wybitnych walorach urbanistycznych, architektonicznych i przyrodniczo- krajobrazowych, objęty jest opieką prawną i ochroną konserwatora zabytków i konserwatora zieleni. Wchodzi w skład obszaru zielni publicznej ZP- 65 z przeznaczeniem na zielen parkową i izolacyjną.

- Zniszczenie Parku Rzecznego Drwinki, który jest jedynym terenem zielonym dla 20-tysięcznego osiedla Kozłówek i wchodzi w skład obszaru zieleni publicznej ZP- 65 z podstawowym przeznaczeniem na zielen parkową i izolacyjną.

- Zasypanie potoku Drwinka i naruszenie równowagi hydrologicznej terenu. Potok Drwinka, kształtuje środowisko przyrodnicze parku Jerzmanowskich i parku Drwinki, odprowadza również wody opadowe z całego terenu do rzeki Serafy.

- Duża intensywność zabudowy jedno i wielorodzinnej, oraz zabudowy wielokondygnacyjnej stworzy istotny problem dla utrzymania akceptowanego klimatu akustycznego.

- Budowa Trasy Bagrowej będzie wymagała wybudowanie ponad 650 m długości wiaduktu nad linią kolejową Kraków Tamów i jedną z największych stacji towarowych w Małopolsce.

Proszę o odpowiedź:

- Czy projektodawca zapoznał się z decyzją w sprawie wpisania dóbr kultury do rejestru zabytków i granicami tego terenu, które od zachodu obejmują zespół pałacowo- parkowy, z zabytkową aleją Dygasińskiego, a od wschodu obejmują naturalny ciek wodny Drwinka ze szkarpą na granicy zabudowy w ul. Piotra Ściegiennego?

- Czy projektodawca ma świadomość że proponowany przebieg Trasy Bagrowej łamie prawo, występując przeciw ustawie o Ochronie Dóbr Kultury, oraz Rozporządzenie Wojewody Krakowskiego (Dz. U W. nr. 5 poz. 13) z którego wynika zakaz niszczenia i uszkodzania szaty roślinnej występującej w obiektach chronionych i ich bezpośrednim otoczeniu (Paragraf 2 poz. 1pkt 5 ww Rozporządzenia)?

- Czy projektodawca ma świadomość, że proponowana Trasa Bagrowa przechodzi przez obszar dwóch parków, w tym jednego 200 letniego, wchodzących w skład obszaru miejskiego zieleni publicznej ZP- 65 z podstawowym przeznaczeniem pod zieleni parkową i zieleni izolacyjną?

- Czy została przeprowadzona wizja w terenie i sporządzony z niej protokół ?

- Czy została wykonana aktualna ocena oddziaływania Trasy Bagrowej na środowisko?

- Czy odpowiednie służby miejskie opiniujące wersje roboczą Studium wydały opinie dotyczące proponowanego przebiegu Trasy Bagrowej ?

- Czy o proponowanym przebiegu Trasy Bagrowej, która naruszający zabytkowy zespół pałacowo- parkowy i łamie ustawę o ochronie dóbr kultury został powiadomiony miejski i wojewódzki konserwator zabytków, oraz konserwator zieleni? Czy miasto posiada odpowiedź na to zawiadomienie?

- Czy na budowę wiaduktu o długości ponad 650 m nad jedną z największych stacji towarowych w Małopolsce wyraziła zgodę PKP ?

- Czy miasto stać na zapłacenie odszkodowań za wyburzenie około 100 domów i dwóch bloków?

- Kiedy odbędzie się prezentacja opracowanego studium i spotkanie autora Studium z mieszkańcami Krakowa ?

Projektanci rozwiązań komunikacyjnych na etapie prac studialnych i projektowych winni kierować się ponad wszystko potrzebą zachowania oraz przekazania przyszłym pokoleniom spuścizny przodków, ich dorobku, kultury materialnej i duchowej, dlatego proszę prezydenta miasta Krakowa prof. Jacka Majchrowskiego o podjęcie działań zmierzających do odstąpienia procedowania Trasy Bagrowej w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Krakowa już w wersji roboczej.

Ważny dla miasta fragment III obwodnicy łączącej ul. Lipską z ul. Wielicką można przeprowadzić alternatywną, dużo tańszą i procedowaną obecnie trasą Nowopłaszowską, która posiada uchwalony plan miejscowy i może zostać zrealizowana w ciągu najbliższych lat. Można również wykonać drugie połączenie ul. Lipskiej z Trasą Nowopłaszowską, tzw. trasa Nowobagrową, która również nie wywołuje konfliktów społecznych i jest akceptowana nawet przez Ligę Ochrony Przyrody.

Dalsze procedowanie budowy Trasy Bagrowej w opracowywanym obecnie Studium, będzie wyrzucaniem społecznych pieniędzy i generowaniem olbrzymiego i

uzasadnionego konfliktu społecznego. Łatwiej będzie wybudować Kanał Ulgi, niż przeprowadzić Trasę Bagrową przez Stary Prokocim i osiedle Kozłówek. Proponowany przebieg Trasy Bagrowej przez Stary Prokocim jest kulturowym barbarzyństwem. Zespół pałacowo-parkowy jest dla mieszkańców Prokocimia i Dzielnicy XII najwyższą wartością i nigdy nie zgodzą się na jego zniszczenie.

Grażyna Fijet-Kowale

Załączniki :

1. Decyzja w sprawie wpisania dobra kultury do rejestru zabytków 1983 r.
2. Uchwała Dzielnicy XII-1996
3. Mapa z dodatkowymi trasami mostowymi w Krakowie opracowana przez Biuro Rozwoju Krakowa 1997
4. Mapa Prokocimia przedstawiająca siatkę ulic i gęstą zabudowę Prokocimia, zespół pałacowo-parkowy, oraz największą w Małopolsce stacją towarową w Prokocimiu.
5. Ze-stawienie porównawcze wariantów tras mostowych we wschodniej części Krakowa.
6. Analiza SWOT- Trasa Żabia(obecnie proponowana Bagrową) „ Studium przebiegu dodatkowych tras mostowych w Krakowie” Biuro Rozwoju Krakowa S. A. 1997
7. Analiza SWOT- Trasa Bagrową „ Studium przebiegu dodatkowych tras mostowych w Krakowie” Biuro Rozwoju Krakowa S. A. 1997
8. Wniosek do decyzji WZiZT w tym do uwzględnienia w projekcie budowlanym, dotyczące odcinka ul. Wielicka-ul. Bieżanowska Biuro rozwoju Miasta 1997.
9. Wniosek do decyzji WZiZT w tym do uwzględnienia w projekcie budowlanym, dotyczące odcinka ul. Bieżanowska- Zbiornik Bagry Biuro rozwoju Miasta 1997.
10. Stanowisko Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków 22. 7. 1996
11. Stanowisko Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków i opinia dotycząca projektowanego przebiegu Trasy Bagrowej w rejonie zabytkowego zespołu pałacowo-parkowego im. E i A. Jerzmanowskich w Krakowie- Prokocimiu, opracowana na zlecenie Oddziału Wojewódzkiego Państwowej Służby Ochrony Zabytków przez dr. inż. arch. Zbigniewa Myczkowskiego, Rzeczoznawcę Ministra Kultury i Sztuki- 1.03. 1997
12. Stanowisko Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków dotyczące budowy Trasy Bagrowej, lub Trasy Żabiej, również dla wersji w tunelu 20. XII. 1997 oraz opinia dotycząca przebiegu Trasy Bagrowej i Żabiej w Krakowie w Prokocimiu również w tunelu wydana na zlecenie Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków przez dr. inż. arch. Zbigniewa Myczkowskiego, Rzeczoznawcę Ministra Kultury i Sztuki - 1997
13. Niezależna opinia wykonana na zlecenie Biura Inwestycji UMK do „Studium przebiegu dodatkowych wariantów tras mostowych w Krakowie" przez dr. hab. Tadeusza Zbigniewa Dworaka-1998
14. Niezależna Opinia o oddziaływaniu na środowisko projektowanej trasy szybkiego ruchu tzw. „ Bagrowej”, opracowana przez dr. Mariana Drużkowskiego - 1996 r.
15. Stanowisko Ligi Ochrony Przyrody
16. Stanowisko Polskiej Akademii Nauk-1997
17. Stanowisko Polsko-Amerykańskiego Instytutu Pediatrii Collegium Medicum UJ w Krakowie- Prokocimiu 1997
18. Decyzja o odstąpieniu realizacji trasy Bagrowej 1999
19. Uchwała „ Park rzeczny Drwinki” 2009