

Grażyna Fijałkowska
Radna Miasta Krakowa
Radna Dzielnicy XII Bieżanów- Prokocim

Kraków 22 maja 2009

Interpelacja

W związku odpowiedzią na interpelacje dotyczącą przebiegu trasy bagrowej i zawartą w niej informacją:

„Według wstępnych analiz zaproponowany korytarz jest mniej kolizyjny pod względem ilości wyburzeń budynków oraz bezpośrednich kolizji z terenami o wysokich walorach kulturowych”

proszę o odpowiedź

- Na czyje zlecenie została zrobiona wstępna analiza ?
- Kto jest autorem analizy?
- Czy wiedząc że trasa bagrowa miałaby przechodzić przez 200 letni wpisany do rejestru zabytków park Jerzmanowskiego pisząc swoją analizę konsultował się z miejskim i wojewódzkim konserwatorem zabytków?
- Czy wiedząc że trasa bagrowa przechodzi przez utworzony olbrzymim wysiłkiem finansowym i zaangażowaniem społecznym przez Radę Dzielnicy XII park Lilli Wenedy, oraz uchwalony w 2009 r. park rzeczny Drwinki konsultował przebieg trasy bagrowej z Radą Dzielnicy XII, z Wydziałem Ochrony Środowiska, oraz miejskim konserwatorem zieleni.
- Czy autor analizy konsultował przebieg trasy bagrowej z organizacjami ekologicznymi?
- w związku z cytowanym w wersji roboczej studium w której został podany przebieg trasy bagrowej: „stacja kolejowa Kraków- Prokocim, dolina drwinki do ul. Nowosądeckiej” i wiedząc że na cytowanej trasie wzdłuż ulic Solarzy, Czechowicza, Bieżanowskiej, Nad Potokiem, Żabiej, Podlasie znajduje się około 100 domów i dwa bloki w tym jedno ze sklepami i punktami usługowymi, proszę o odpowiedź na jakiej podstawie została wysnuta analiza że „zaproponowany korytarz jest mniej kolizyjny pod względem ilości wyburzeń”
- Czy wiedząc że trasa bagrowa miałaby przechodzić przez najszerszą w tym miejscu stację towarową w Małopolsce co wiąże się z koniecznością wybudowania wiaduktu o długości ponad 650 m konsultował przebieg trasy bagrowej z Koleją.

Po przeczytaniu cytowanego fragmentu analizy jestem pewna że jej autor nie przeczytał Studium , nigdy nie był w terenie po którym ma przebiegać trasa bagrowa, nie zapoznał się z cytowaną przez mnie w poprzedniej interpelacji „Oceną oddziaływania na środowisko dla potrzeb WZiZT z 1998 r., którą przygotował na zlecenie miasta instytut Gospodarki Przestrzennej i Komunalnej oddział w Krakowie, a której senes merytoryczny jest nadal aktualny:.

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.

Aby uniknąć dalszych tego typu nieuzasadnionych i bezmyślnych wypowiedzi wnioskuję do pana prezydenta o jak najszybsze zorganizowanie komisji wyjazdowej na teren przebiegu proponowanej trasy bagrowej w której wzięłby udział pan pełnomocnik prof. J. M. Chmielewski, **autor wstępnej analizy**, przedstawiciele merytorycznych wydziałów opiniujących studium, konserwator zabytków i konserwator zieleni, członkowie komisji planowania, przedstawiciele instytucji które będą się wypowiadać w sprawie przebiegu trasy bagrowej i jej oddziaływania na środowiska, oraz przedstawiciele organizacji ekologicznych .

Proszę również o dostarczenie mi całego dokumentu „Wstępnej analizy”

Informuję również że pod protestem przeciwko trasie bagrowej podpisało się już ponad 5000 tys. mieszkańców Dzielnicy XII, a pod apelem do prezydenta miasta Krakowa około 100 pracowników naukowych, polityków i samorządowców m. in. . prof. Jerzy Wyrozumski prezes PAU, prof. Franciszek Ziejka przewodniczącym SKOSK, prof. Mirosław Handke były minister Edukacji Narodowej.

Grzegorz Fijałkowski

*Proszę o odpowiedź na pytanie dot. wstępnej analizy pełnomocnika ds. Studium
prof. J. M. Chmielewskiego*

[Signature]