



ZN-I.5183.130.2020.DD.3

Kraków, dnia 27.07.2020 roku

ILF Consulting Engineers Polska Sp. z o.o
Ul. Osmańska 12
02-823 Warszawa

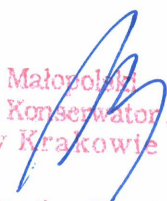
Dotyczy: pismo znak: Q010-ILF-POL-P-OC-0079: Studium wykonalności budowy szybkiego, bezkolizyjnego transportu szynowego w Krakowie – przystanek Stare Miasto

W odpowiedzi na pismo z dnia: 19.06.2020 roku (data wpływu 22.05.2020 roku), złożone przez ILF Consulting Engineers Polska Sp. z o.o w osobie Pana Michała Boguckiego, działającego w imieniu Wnioskodawcy: Gminy Miejskiej Kraków (na podstawie pełnomocnictwa z dnia 8 października 2018 roku w aktach sprawy) w sprawie zaopiniowania zrewidowanych rozwiązań dla możliwości lokalizacji stacji i przystanków podziemnych pod kątem uwarunkowań konserwatorskich dla możliwości budowy szybkiego bezkolizyjnego transportu szynowego w Krakowie - w zakresie przystanku Stare Miasto tj. rejon ul. Rajskiej w wariantcie szybkiego tramwaju T6D oraz metra M6D - **Wojewódzki Urząd Ochrony Zabytków w Krakowie**, po analizie przedłożonych skorygowanych rozwiązań informuje, iż zgodnie ze wcześniejszymi ustaleniami tj. pisma tut. Urzędu z dnia 25.03.2020 roku budowa przystanków przy ul. Rajskiej miała się odbywać na następujących warunkach:

- 1. Z uwagi na planowany w tym miejscu park należy tak planować roboty budowlane aby w największym zakresie uchronić powstałą tam zieleń, np. dokonać przesadzeń drzew zasadzonych,*
- 2. Należy zminimalizować zakres placu budowy potrzebnego do wykonania przedmiotowych przystanków,*
- 3. zaleca się zintegrowanie wyjścia z przystanku w miejscu planowanego w m.p.z.p obiektu usługowego od strony ul. Karmelickiej,*

Przedstawione rozwiązania Q010-ILF-T6D-C06-ARC-LAY-4401 wariant tramwaj 6d oraz Rysunek Q010-ILF-M6D-B14-ARC-LAY-4401 wariant metro 6d zakładają w części zachodniej bardzo dużą ingerencję wykonywanych robót metodą odkrywkową – tj. zasięg planowanego wykopu otwartego. Projekt zakłada również dodatkowy ciąg komunikacyjny przez teren parku w tym dodatkowy ciąg komunikacyjny dla osób niepełnosprawnych do projektowanej windy. Tut. Urząd raz jeszcze wskazuje, iż przedmiotowy park był przedmiotem konsultacji wielu krakowskich środowisk oraz mieszkańców Krakowa tak więc zieleń w tym miejscu jest elementem priorytetowym. Tak więc należy zdecydowanie zmniejszyć zasięg projektowanego wykopu pod przystanek – od strony zachodniej, (max do wykotu ulicy Kochanowskiego), jak również skorelować przebieg ścieżek z projektem parku. Ponadto, wszystkie elementy techniczne w tym wyjścia z przystanków oraz windy winno się grupować tak aby nie generować dużej ilości ciągów pieszych. Tak więc w tym zakresie rysunki wymagają korekty.

Akceptuje się samą lokalizację wyjść z przystanków od strony ul. Dolnych Młynów oraz ul. Karmelickiej, (pod warunkiem grupowania wyjść i wind w jednym miejscu wskazaną powyżej) jak również przebieg tunelu dla szybkiego tramwaju wariant 6D rysunek Q010-ILF-T6D-000-ALN-LAY-4501 oraz przebieg tunelu dla trasy wariantu metra 6D.


Małopolski
Wojewódzki Konserwator Zabytków
w Krakowie
dr hab. Monika Bogdanowska

Otrzymują:

1. Adresat
2. P. Łukasz Szewczyk Zarząd Inwestycji Miejskich, ul. Reymonta 30, 30-059 Kraków
3. a/a + zał. + rysunki