

Kraków, 26 listopada 2021 r.

**Sz. P.**  
**Andrzej Adamczyk**  
**Minister Infrastruktury**  
**ul. Chałubińskiego 4/6**  
**00-928 Warszawa**

Szanowny Panie Ministrze,

przekazujemy do Pańskiej wiadomości petycję społeczną z apelem o zaprzestania rozbiórki wiaduktu nad ul. Grzegórzecką i powrót do konstruktywnego dialogu w celu ocalenia maksymalnie dużej ilości jego zabytkowej tkanki, której adresatem jest Prezes Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A, p. Ireneusza Merchela.

Poniższe lista poparcia została zebrana w nieco ponad dobę od powstania petycji. Jest ona nadal dostępna w Internecie, gdzie wciąż można składać podpisy: [https://www.petycjeonline.com/petycja\\_w\\_sprawie\\_zaprzestania\\_rozbiorki\\_wiaduktu\\_nad\\_ul\\_grzegorzeck?u=4317846](https://www.petycjeonline.com/petycja_w_sprawie_zaprzestania_rozbiorki_wiaduktu_nad_ul_grzegorzeck?u=4317846))

Bardzo liczymy na poważne potraktowanie obaw sygnatariuszy i podjęcie stosownych działań. Prosimy o okazanie wszelkiego możliwego wsparcia dla idei zahamowania całkowitej anihilacji cennego dla Krakowa zabytku techniki, jakim niewątpliwie jest wiadukt nad ul. Grzegórzecką.

Z wyrazami szacunku

# Petycja w sprawie zaprzestania rozbiórki wiaduktu nad ul. Grzegórzecką

My, niżej podpisani, apelujemy do firmy PKP Polskie Linie Kolejowe o **zaprzestanie rozbiórki wiaduktu nad ul. Grzegórzecką w Krakowie**, który odznacza się niepodważalną wartością historyczną, naukową i estetyczną. Działania rozpoczęte 23 listopada br. podjęto z pełną premedytacją i świadomością, że w Ministerstwie Kultury, Dziedzictwa Narodowego i Sportu wciąż toczy się postępowanie, które ma rozstrzygnąć kwestię pozostawienia wiaduktu w rejestrze zabytków. Dlatego apelujemy o **powrót do konstruktywnego dialogu** w celu znalezienia kompromisowego rozwiązania istniejącego w tej sprawie konfliktu kilku interesów publicznych. **Niezbędna rozbudowa infrastruktury strategicznej państwa nie musi wykluczać się z koniecznością ochrony zabytków.**

Do tej pory, powstały w latach 1861-1864, jako most na Starej Wiśle, wiadukt nad ul. Grzegórzecką był jednym z zaledwie czterech zabytków kolejnictwa na terenie Krakowa (obok dworca Kraków Główny, wiaduktu nad ul. Lubicz i lokomotywni przy stacji Kraków-Płaszów). Od roku 2006 stanowił ważny element Krakowskiego Szlaku Techniki łączącego siedemnaście zabytków przemysłowych na terenie miasta. *De facto* jest to najstarszy kompletny most w Krakowie.

Jesteśmy oburzeni faktem, że, pomimo trwającego kilka lat dialogu PKP z służbami konserwatorskimi, inżynierami i przedstawicielami społeczeństwa obywatelskiego, w toku którego powstała koncepcja godząca zachowanie dużej części substancji zabytku z modernizacją linii kolejowej, Inwestor postanowił zupełnie zignorować jakiegokolwiek kompromisowe rozwiązanie. Rozbiórka oznacza nieodwracalne zniszczenie ponad stu pięćdziesięcioletniego wiaduktu – jak się wydawało – na trwałe wpisane w krajobraz miasta Krakowa. Warto zaznaczyć, że okolice Hali Targowej są przedmiotem licznych ambitnych planów rewitalizacyjnych i urbanistycznych, dla których wiadukt będzie oczywistą dominantą. Szczególnie w tym kontekście jego autentyczność i ciągłość trwania są nie do przecenienia.

Jako niezrozumiałą postrzegamy decyzję Ministerstwa Kultury, Dziedzictwa Narodowego i Sportu z dnia 1 września 2021 roku, podjętą na wniosek PKP, uchylającą decyzję Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Krakowie z dnia 5 września 1989 r., która wpisywała do rejestru zabytków wiadukt kolejowy nad ul. Grzegórzecką. Prezentowana w niej interpretacja przepisów jest dalece kontrowersyjna. Decyzja ta nie miała okazji stać się przedmiotem kontroli sądu administracyjnego, gdyż w dniu 28 października 2021 r. MKiDNS wznowiło rzeszone postępowania, którego wynik, jak dotąd, pozostaje nieznan. Pomimo braku rozstrzygnięcia, PKP przystąpiło do prac rozbiórkowych.

Co szczególnie niepokojące, przy podjęciu decyzji o wyburzeniu nie próbowano przekonać opinii publicznej, że istotnie nie istnieje żadne rozwiązanie techniczne pozwalające zachować nienaruszalność większości zabytkowej substancji wiaduktu. Nie opublikowano w tej sprawie ani kompleksowej kalkulacji, ani wstępnych projektów sygnowanych przez kompetentne osoby, aby udowodnić opinii publicznej, że faktycznie rozebranie wiaduktu i budowa jego rekonstrukcji są bezalternatywną.

Sprowadzając kwestię do ważnego, ale nie jedyne, aspektu finansowego, PKP zdaje się ignorować, że zastosowane rozwiązania techniczne, będą na trwałe kształtować przestrzeń kluczowej części Krakowa Zdumiewa fakt, że wiadukt będący jeszcze do roku 2017 z powodzeniem używanym elementem infrastruktury kolejowej, raptem okazuje się strukturą kompletnie nieprzydatną do pełnienia swojej funkcji i niemożliwą do adaptacji. Pomimo narażenia na działanie czynników atmosferycznych, trudno uwierzyć, by wiadukt nagle, całkowicie i bezpowrotnie stracił swoją funkcjonalność. Niezrozumiałe jest wykluczenie proponowanego w toku rozmów z WKZ wzmocnienia istniejącego wiaduktu np. poprzez instalację betonowych podpór wewnątrz lub na zewnątrz konstrukcji wiaduktu. Częściowe zachowanie autentycznej materii zabytkowej byłoby oczywiście lepszym wyjściem niż całkowita jej anihilacja. Opinia publiczna ma prawo nie akceptować skrajnie nieelastycznego stanowiska Inwestora w tej kwestii.

Tymczasem z decyzji GKZ z dn. 1 września 2021 (znak sprawy: DOZ-OAiK.650.917.2021.BP\_ pojawia się teza o znacznym zwiększeniu kosztów inwestycji. Zauważyć jednak należy, że w skali całego budżetu modernizacji linii kolejowej stanowiłaby ona nikły procent. W świetle doniesień prasowych, koszt inwestycji w obrębie miasta Krakowa, wynosić na ponad 1 mld zł, przy czym oszczędność wynikające ze zburzenia zabytkowego wiaduktu wydaje się być marginalna. Zaś wartość historyczna i naukowa wiaduktu jest niemierzalna i w wyniku zburzenia zostanie bezpowrotnie utracona.

Wydaje się, że służby odpowiedzialne za rozbudowę infrastruktury kolejowej traktują ochronę własnego dziedzictwa kulturowego wyłącznie jako źródło problemów, komplikacji i dodatkowych kosztów. Ochrona zabytków nie jest bezsensownym wymysłem grup zainteresowanych wyłącznie sabotowaniem inwestycji transportowych, a ważną potrzebą społeczną, realizowaną w ramach obowiązującego prawa z całą jego aksjologią opartą na Konstytucji RP i prawnomiędzynarodowych zobowiązaniach naszego państwa.

PKP jest spółką państwową, od której powinno się wymagać najwyższych standardów prowadzenia dialogu społecznego i odpowiedzialności za kształtowanie przestrzeni publicznej i wpływ na zasób substancji zabytkowej. Walne odrzucanie racji wiążących się z ochroną zabytków w przypadku wiaduktu na ul. Grzegórzeckiej nie pozwala postrzegać PKP jako gospodarnego i dalekowzrocznego inwestora.

Wobec postępowania PKP, nieliczącego się z obiektywnie istniejącymi racjami i wymogami ochrony zabytków, musimy zaprotestować i zgłosić wyżej wspomniane żądania przerwania rozbiórki i podjęcia kolejnej próby wypracowania takich rozwiązań projektowych, które zapewnią jak najszerze, wyższe niż zerowe, zachowanie zabytkowej substancji i struktury wiaduktu.