



## MINISTER INFRASTRUKTURY

Warszawa, dnia 01 lutego 2022 r.

Znak sprawy: DTK-1.0530.1.2021

Szanowni Państwo,

działając na podstawie art. 13 ust. 1 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz. U. z 2018 r. poz. 870), po rozpatrzeniu wystąpienia z dnia 26 listopada 2021 r., skierowanego m.in. do Ministra Infrastruktury, w sprawie rozbiórki wiaduktu nad ul. Grzegórzecką w Krakowie, poniżej przedstawiam stosowne informacje w przedmiotowej sprawie.

Na wstępie chciałbym poinformować, że podjęte decyzje w zakresie rozbiórki wiaduktu znajdują się w kompetencji Ministerstwa Kultury i Dziedzictwa Narodowego (dalej: MKiDN).

Decyzją z dnia 1 września 2021 r., Minister Kultury, Dziedzictwa Narodowego i Sportu, działając na podstawie art. 161<sup>1</sup> Kodeksu postępowania administracyjnego, uchylił decyzję Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Krakowie z dnia 5 września 1989 r., znak OZ IV/58/89, wpisującą do rejestru zabytków wiadukt kolejowy nad ul. Grzegórzecką w Krakowie. Wydanie decyzji nastąpiło, w związku z wystąpieniem Spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Projekt pn. „Prace na linii kolejowej E 30 na odcinku Kraków Główny Towarowy – Rudzice wraz z dobudową torów linii aglomeracyjne”, którego elementem jest rozbudowa zabytkowego wiaduktu w km 0,779 linii kolejowej nr 91 Kraków Główny Osobowy – Medyka, zlokalizowanego nad ul. Grzegórzecką, jest jedną z podstawowych inwestycji w ramach poprawy infrastruktury kolejowej w Polsce i ma strategiczne znaczenie dla rozwoju Polski południowej.

Celem inwestycji jest przygotowanie infrastruktury technicznej linii do prognozowanych wielkości przewozów pasażerskich i towarowych oraz umożliwienie dostosowania linii do co najmniej minimalnych parametrów eksploatacyjnych określonych w umowach międzynarodowych AGC/AGTC w zakresie prędkości i maksymalnego nacisku, a także zwiększenie przepustowości linii kolejowej E30 na odcinku Kraków Główny – Rudzice. Spółka wskazała również, że projekt ten jest realizowany w ramach instrumentu CEF Łącząc Europę. Jednocześnie poinformowano, że niezrealizowanie projektu w terminie wiąże się z ryzykiem korekty przyznanego grantu. W ocenie Spółki jedynym rozwiązaniem, pozwalającym na zminimalizowanie czasu realizacji projektów był demontaż konstrukcji, z późniejszym odtworzeniem istniejącego wyglądu obiektu, z całkowicie nową konstrukcją nośną. Istotną kwestią jest też szacunkowy koszt realizacji prac.

Ww. decyzja z dnia 1 września 2021 r. została wydana z powodu ustalenia przez organ ochrony zabytków wyższego stopnia zaistnienia następujących okoliczności:

- przedmiotowa inwestycja ma niezwykle istotne znaczenie dla ważnych interesów Państwa, a wiadukt nad ul. Grzegórzecką stanowi integralny element modernizowanej linii kolejowej,
- wiadukt musi spełniać określone wymogi techniczne, ze względu na konieczność zabezpieczenia życia i zdrowia ludzkiego,
- nie jest możliwa realizacja robót budowlanych wg. projektu zaakceptowanego przez Małopolskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków decyzją z dnia 21 maja 2015 r., ze względu na stan wiaduktu ujawniony po przystąpieniu do realizacji robót,

<sup>1</sup> przywołany powyżej przepis stanowi, że minister może uchylić lub zmienić w niezbędnym zakresie każdą decyzję ostateczną, jeżeli w inny sposób nie można usunąć stanu zagrażającego życiu lub zdrowiu ludzkiemu albo zapobiec poważnym szkodom dla gospodarki narodowej lub dla ważnych interesów Państwa

*niepodlega* | \_\_\_\_\_

- realizacja robót według dokumentacji projektowej zaakceptowanej pozwoleniem z dnia 21 kwietnia 2021 r. znacznie wydłuży ich czas, a także spowoduje istotny wzrost kosztów inwestycji,

- zaakceptowany przez organ ochrony zabytków w dniu 21 kwietnia 2021 r. projekt przewiduje i tak bardzo daleko idącą ingerencję w substancję zabytku, a ponadto zaproponowane rozwiązania zostały ocenione jako wymagające dalszych prac i analiz. W tym kontekście Minister Kultury i Dziedzictwa Narodowego wyraził pogląd, że ponowne przystąpienie do opracowywania możliwych rozwiązań, dopuszczalnych z punktu widzenia ochrony konserwatorskiej, na tym etapie inwestycji, niewątpliwie spowoduje dalsze opóźnienia w zakończeniu przedsięwzięcia o strategicznym znaczeniu dla Państwa, przy czym brak jest pewności, że w istocie zostaną wypracowane rozwiązania zapewniające bezpieczeństwo życia i zdrowia ludzkiego oraz mienia, a także sprawne i terminowe ukończenie robót budowlanych, oraz zachowanie wartości zabytkowych wiaduktu.

Jednocześnie informuję, że postanowieniem z dnia 28 października 2021 r., Minister Kultury i Dziedzictwa Narodowego wznowił postępowanie w sprawie zakończonej ww. decyzją. W toku postępowania powołany został biegły, w celu sporządzenia opinii specjalistycznej, w której zawarta będzie ocena, czy rozbiórka przedmiotowego wiaduktu i następnie jego rekonstrukcja, w świetle dokumentów zgromadzonych w postępowaniu poprzedzającym wydanie ww. decyzji Ministra z dnia 1 września 2021 r., stanowi rozwiązanie niezbędne lub optymalne z punktu widzenia konieczności spełnienia przez wiadukt, będący częścią linii kolejowej nr 91 (E30), norm wytrzymałości i przepustowości oraz szybkiego zakończenia robót budowlanych. Powołany biegły posiada uprawnienia budowlane do projektowania bez ograniczeń w specjalności konstrukcyjno-inżynierskiej w zakresie budowy mostów, ponadto zajmuje się problematyką z zakresu historii mostownictwa.

Odnosnie kwestii związanych z użytkowaniem mostów biegły stwierdził, że jako element infrastruktury komunikacyjnej, mosty w czasie eksploatacji muszą spełniać następujące wymagania, tj. powinny być:

- bezpieczne dla użytkowników,
- funkcjonalne, czyli warunki ich użytkowania muszą odpowiadać warunkom eksploatacji przewidzianym (w tym przypadku) dla danej linii kolejowej,
- trwałe, to znaczy muszą spełniać wyżej wymienione warunki przez wiele lat.

W zakresie przedmiotowego wiaduktu nad ul. Grzegórzecką w Krakowie, biegły podkreślił, że zostały przy nim przeprowadzone wszechstronne badania, a ich wyniki, zawarte w raportach Politechniki Krakowskiej, dają pełny i jasny podgląd na stan techniczny obiektu. Podsumowując te ustalenia, stan ceglanych sklepień nie pozwalał na ich dalsze wykorzystanie jako konstrukcji nośnej wiaduktu, istnieje też realne niebezpieczeństwo ich zawalenia podczas prowadzenia prac naprawczych. Wzmocnienia wymagają również podpory wiaduktu. Odnosząc się natomiast do warunków dostosowania istniejącego wiaduktu nad ul. Grzegórzecką w Krakowie do współczesnych wymagań eksploatacyjnych przekazał, że przebudowa odcinka linii kolejowej E30 na odcinku Kraków Główny – Rudzice jest realizowana dla obciążenia taboru kolejowym LM71 wg PN-EN 1991-2 ze współczynnikiem klasyfikacji obciążeń  $\alpha=1,21$ , a jego trwałość uzyskana w wyniku remontu, nie może być niższa niż innych nowobudowanych obiektów na linii E30. Gdyby (jak sugerował ekspert konsultant Małopolskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków), powyższy wiadukt przebudować na obciążenia mniejsze, tj. wg wymagań normy PN-EN 15528 bez współczynnika klasyfikacji obciążeń, to obiekt ten limitowałby obciążenia taboru kolejowego na całej linii E30. Podejście takie niweczyłoby cały wysiłek inwestycyjny, związany z modernizacją tej linii.

Jednocześnie biegły stwierdził, że w wyniku przeprowadzonych prac powinna być zachowana forma obiektu (elewacja), a projekt przebudowy, zakładający rozbiórkę obiektu ze zinwentaryzowaniem materiału ścian bocznych i podpór, wzmocnienie podpór, budowę nowych żelbetowych sklepień, odtworzenie z oryginalnego materiału ścian bocznych i tond, odtworzenie historycznej balustrady, wykonanie prac na sklepieniach zgodnie ze sztuką budowlaną, przy zastosowaniu współczesnych technologii, a ponadto wbudowanie w elewację tablicy z informacją historyczną, zapewnią spełnienie wymienionych wyżej warunków. Inne rozwiązania, zdaniem biegłego, nie pozwalają na uzyskanie pełnowartościowego obiektu i nie powinny być brane pod uwagę.

W związku z tym, decyzją z dnia 6 grudnia 2021 r., Minister Kultury i Dziedzictwa Narodowego odmówił uchylecia swojej ww. decyzji z dnia 1 września 2021 r. Minister wskazał ponadto, że możliwości w zakresie zachowania i remontu przedmiotowego wiaduktu, a także jego eksploatacji determinuje fakt, że jest on integralną częścią linii kolejowej o niezwykle istotnym znaczeniu. Linia ta jest modernizowana jako pewna całość, a jednym z założeń modernizacji jest przyjęcie określonego dopuszczalnego obciążenia.

Okoliczności te przesądzają o wyjątkowości sytuacji, jaka zaistniała w odniesieniu do tego obiektu. Nie można tej sytuacji w żadnej mierze odnosić do podobnych wiaduktów/mostów usytuowanych w ciągu linii o mniejszej randze.

Minister podkreślił także, iż już w 2015 r. stan techniczny wiaduktu był niedostateczny, a w trakcie robót ujawniono, iż jest on znacznie gorszy, niż początkowo przypuszczano. Nie ulega przy tym wątpliwości, że stan ten w dalszym ciągu się pogarszał, zwłaszcza, że po przystąpieniu przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. do realizacji robót konstrukcja wiaduktu pozostawała przez długi czas odsonięta i wystawiona na intensywne działanie czynników atmosferycznych..

Ponadto, Minister Kultury i Dziedzictwa Narodowego wyjaśnił w decyzji z dnia 6 grudnia 2021 r., że z treści pozwolenia na prowadzenie przy tym wiadukcie robót budowlanych, udzielonego przez Małopolskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w dniu 11 października 2021 r. wynika, iż obiekt ten zostanie zachowany dla krajobrazu kulturowego tej części Krakowa. Pozwolenie to bowiem przewiduje docelowe odtworzenie formy, kształtu i zewnętrznego wyglądu historycznego wiaduktu, w oparciu o, m.in., materiał rozbiórkowy, zarówno kamienny, jak i ceglany. Jak wskazano w pozwoleniu, materiał ten, po demontażu w niezbędnym zakresie, miał być odpowiednio przygotowany do powtórnego wbudowania i zastosowany jako okładzina elewacji, przyczółków i łuków. Kwestie związane z odtworzeniem historycznej formy wiaduktu mają niezwykle istotne znaczenie, gdyż obiekt ten pozostaje częścią układu urbanistycznego, wpisanego do rejestru zabytków decyzją z dnia 16 lutego 1984 r. oraz na obszarze uznanym za pomnik historii jako „Kraków-historyczny zespół miasta”.

Ponadto informuję, że na początku stycznia br. przy przedmiotowym wiadukcie, Małopolski Wojewódzki Konserwator Zabytków przeprowadził kontrolę, w celu ustalenia, czy roboty te prowadzone są zgodnie z wydanym pozwoleniem konserwatorskim. Ustalenia kontroli zostały przedstawione w oświadczeniu organu, opublikowanym na stronie internetowej Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków. Wynika z niego, że na placu budowy znajduje się odzyskany oryginalny materiał kamienny oraz ceglany wraz oryginalnymi elementami detalu architektonicznego, potrzebny do wykonywania przewidzianej ww. pozwoleniem rekonstrukcji i zgodnie z oświadczeniem wykonawcy zostanie należycie zabezpieczony.

Aktualnie zaproponowany zakres prac obejmował będzie odtworzenie istniejącej formy wiaduktu w oparciu o materiał rozbiórkowy zarówno kamienny jak i ceglany, który to, po demontażu w zakresie niezbędnym, zostanie odpowiednio przygotowany do powtórnego wbudowania. Materiał planuje się wykorzystać do wykonania okładziny kamiennej elewacji, filarów i przyczółków oraz okładziny ceglanej łuków. Tonda znajdujące się w elewacji zachodniej planuje się przenieść w całości na nową elewację. Planowana jest również rekonstrukcja balustrady kamiennej oraz liter w tondach na wzór rozwiązań pierwotnie funkcjonujących na obiekcie (te elementy obiektu niestety nie doczekały współczesnych czasów). Dla powyższego zakresu prac Małopolski Wojewódzki Konserwator Zabytków w Krakowie wydał pozwolenie na prowadzenie robót budowlanych na układzie urbanistycznym wpisanym do rejestru zabytków, a Wojewódzki Inspektor Nadzoru Budowlanego wydał decyzję stwierdzającą zrealizowanie obowiązku nałożonego decyzją nr 138/2020 r. Biorąc pod uwagę powyższe spółka wskazała na bardzo szeroki zakres analiz przeprowadzony w okresie 2019-2021 r. oraz dołożyła wszelkich starań mających na celu opracowania optymalnego rozwiązania wzmocnienia wiaduktu przy zachowaniu zabytkowej struktury, a planowane aktualnie do zastosowania rozwiązania konstrukcyjne są analogiczne do obiektu obecnie użytkowanego.

## POUCZENIE

Zgodnie z art. 13 ust. 2 ustawy o petycjach, sposób załatwienia petycji nie może być przedmiotem skargi.

*Z poważaniem,*

z upoważnienia Ministra Infrastruktury  
Dokument podpisany elektronicznie przez:

Andrzej Bittel

Sekretarz Stanu

### **Informacja na temat przetwarzania danych osobowych**

Zgodnie z art. 13 ust. 1 i 2 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dz. Urz. UE L 119 z 04.05.2016, str. 1), informuję, że:

- 1) administratorem Pani/Pana danych osobowych jest *minister właściwy do spraw transportu* z siedzibą w Warszawie, przy ul. Chałubińskiego 4/6, 00-928 Warszawa, zwany dalej „Administratorem danych”;
- 2) Pani/Pana dane osobowe przetwarzane będą w celu rozpatrzenia petycji na podstawie ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz. U. z 2018 r. poz. 870) oraz ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz.U. z 2020 r. poz. 256, z późn. zm.)
- 3) podstawą przetwarzania Pani/Pana danych osobowych jest konieczność wypełnienia obowiązków prawnych ciążących na Administratorze danych wynikających z ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach oraz ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego. W przypadku wyrażenia przez Panią/Pana zgody na udostępnienie imienia i nazwiska na stronie internetowej podmiotu rozpatrującego petycję lub urzędu go obsługującego, podstawą prawną przetwarzania jest udzielona zgoda;
- 4) Administrator danych przewiduje możliwość powierzenia przetwarzania danych innym podmiotom świadczącym na rzecz Administratora danych usługi z zakresu IT;
- 5) podanie danych osobowych jest dobrowolne, ale konsekwencją niepodania danych będzie pozostawienie petycji bez rozpoznania zgodnie z art. 7 ust. 1 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach;
- 6) posiada Pani/Pan prawo do:
  - żądania dostępu do treści swoich danych osobowych, ich sprostowania lub ograniczenia przetwarzania,
  - wniesienia sprzeciwu wobec przetwarzania danych osobowych w zakresie w jakim przetwarzanie nie wynika z obowiązku prawnego ciążącego na Administratorze danych,
  - cofnięcia zgody i usunięcia danych w zakresie udostępnienia imienia i nazwiska na stronie internetowej podmiotu rozpatrującego petycję lub urzędu go obsługującego, co jednak nie będzie miało wpływu na zgodność z prawem przetwarzania, którego dokonano na podstawie zgody przed jej wycofaniem,
  - wniesienia skargi do organu nadzorczego - Prezesa Urzędu Ochrony Danych Osobowych;
- 7) Pani/Pana dane osobowe nie podlegają zautomatyzowanemu podejmowaniu decyzji, w tym profilowaniu;
- 8) Pani/Pana dane osobowe w zakresie rozpatrywania petycji będą przechowywane przez Administratora danych przez okres niezbędny do załatwienia sprawy, a następnie przez okres 25 lat, zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 6 ust. 2 ustawy z dnia 14 lipca 1983 r. o narodowym zasobie archiwalnym i archiwach (Dz.U. z 2020 r. poz. 164), po tym czasie wraz z dokumentacją zostaną przekazane do właściwego archiwum państwowego jako materiał archiwalny;
- 9) dane kontaktowe do Inspektora ochrony danych w Ministerstwie Infrastruktury: Inspektor ochrony danych, Ministerstwo Infrastruktury, ul. Chałubińskiego 4/6, 00-928 Warszawa, adres e-mail: [inspektor.RODO@mi.gov.pl](mailto:inspektor.RODO@mi.gov.pl). Z Inspektorem ochrony danych można się kontaktować we wszystkich sprawach dotyczących przetwarzania przez Administratora danych Pani/Pana danych osobowych oraz korzystania z praw związanych z tym przetwarzaniem danych.