

Warszawa, 2015-07-23

Ogród Warszawa
Stowarzyszenie na rzecz Krajobrazu Kulturowego

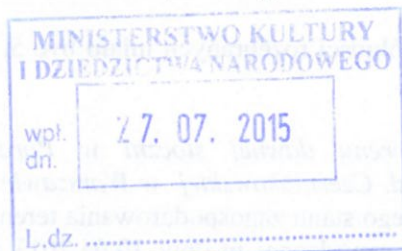
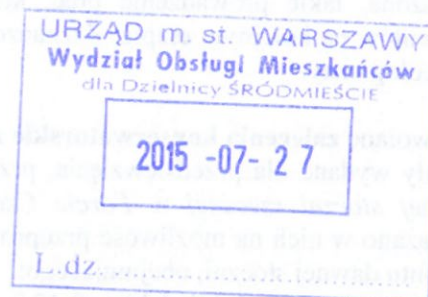
Stowarzyszenie Naukowe Archeologów Polskich
Oddział w Warszawie

mgr inż. Stefan Fuglewicz

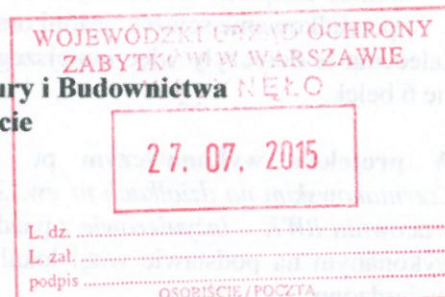
Adres korespondencyjny:

Ogród Warszawa
Stowarzyszenie na rzecz Krajobrazu Kulturowego
03-704 Warszawa, ul. Panieńska 3A m. 13

Stowarzyszenie Naukowe Archeologów Polskich
Oddział w Warszawie
00-241 Warszawa, ul. Długa 52



Wydział Architektury i Budownictwa
Dzielnicy Śródmieście
ul. Nowogrodzka 43
00-691 Warszawa



Dotyczy:

planowanej inwestycji polegającej na remoncie i rozbudowie nabrzeża Portu Czerniakowskiego, ujętego w Gminnej Ewidencji Zabytków m.st. Warszawy

W związku decyzją nr 410/Ś/2015 z dnia 03.07.2015 r. (UD-IX-WAB.6740.737.2014.EKU) Wydziału Architektury i Budownictwa dla Dzielnicy Śródmieście, wydaną z upoważnienia Prezydenta m.st. Warszawy, w której nie uchylono własnej decyzji Nr 758/Ś/2014 z dnia 11.12.2014 r., oraz w związku postanowieniem nr 156B/15 z dnia 16.06.2015 r. wydanym przez Biuro Stołecznego Konserwatora Zabytków, w sprawie inwestycji polegającej na remoncie i rozbudowie Portu Czerniakowskiego zgodnie z projektem budowlanym „Modernizacja pochylni oraz terenu dawnej stoczni w Porcie Czerniakowskim na działkach nr ew. 2, 7, 8 i 9 z obrębem 5-06-11, przy ul. Czerniakowskiej w Warszawie”, proj.: RWK - Inżynierowie, październik 2014 r., wnosimy o wznowienie z urzędu postępowania administracyjnego w sprawie wydania pozwolenia na budowę dla ww. inwestycji, zgodnie z art. 145 par. 1, pkt. 5 i art. 147 k.p.a., ze względu na ujawnienie się istotnych dla sprawy nowych okoliczności faktycznych i dowodów istniejących w dniu wydania decyzji, nieznanymi organowi, który wydał decyzję.

UZASADNIENIE

W postanowieniu nr 156 B/15 z dnia 16.06.2015 r. Stołeczny Konserwator Zabytków uzgodnił prace budowlane polegające na remoncie i rozbudowie nabrzeża portowego Portu Czerniakowskiego, obejmujące, jak zaznaczono w postanowieniu, m.in.:

- konserwację istniejących belek pochylni nr 1 – 6 i naprawę oryginalnego bruku południowej skarpy pochylni,
- rozbiórkę belek nr 7 – 12 i wykonanie sześciu nowych belek szyn jezdnych z pogłębieniem pochylni,
- rozbiórkę schodów betonowych na skarpie i części jezdni technicznej,
- wykonanie nowej nawierzchni pochylni i wybrukowanie stoków,

- wykonanie schodów na skarpie, nowej jezdni technicznej i ścieżek, stanowiska remontowego jednostek pływających, wiaty z tarasem i fundamentów urządzeń oraz usuwanie drzew i nowe nasadzenia.

Równocześnie Stołeczny Konserwator Zabytków wydał **zalecenia konserwatorskie** dla przedmiotowej inwestycji (pismo z dnia 16.06.2015 r., sygn. KZ-IAU.4120.1508.2015.ATO/BSO(2)). Powołano się w nich na zalecenia konserwatorskie z 2013 roku oraz zalecono przy fragmencie starej pochylni, która nie będzie naruszona, takie prowadzenie prac, które pozwoli na odsłonięcie i ewentualne wyeksponowanie tych elementów na kolejnym etapie. Zaznaczono również, że planowanym pracom powinien towarzyszyć nadzór archeologiczny.

Przywołane **zalecenia konserwatorskie z dnia 23.07.2013 r.** (pismo KZ-IAU.4120.1566.2013.ATO/BSO(3)) zostały wydane dla przedsięwzięcia, przedstawionego w opracowaniu pt. *Koncepcja modernizacji pochylni dawnej stoczni rzecznej w Porcie Czerniakowskim, wyk. RWK Inżynierowie, Warszawa, maj 2013 r.* Wskazano w nich na możliwość przeprowadzenia inwestycji według drugiego wariantu tej koncepcji, to jest remontu dawnej stoczni, obejmującego:

- rozbiórkę pochylni (belek) nr 8-12 i wykonanie w ich miejsce nowych belek szyn jezdnych,
- remont pozostałych belek (nr 1-7),
- montaż urządzeń technicznych związanych z funkcjonowaniem stoczni, budowę chodników i schodów, uporządkowanie ścieżek, jezdni oraz zieleni na terenie stoczni.

Zalecenia te dotyczyły więc mniejszego zakresu przekształceń, w szczególności rozebranych miało być 5, a nie 6 belek.

W projekcie wykonawczym pt. *„Modernizacja pochylni oraz terenu dawnej stoczni w Porcie Czerniakowskim na działkach nr ew. 2, 7, 8 i 9 z obrębem 5-06-11, przy ul. Czerniakowskiej w Warszawie”*, pracownia RWK – Inżynierowie z października 2014 r., w opisie istniejącego stanu zagospodarowania terenu, wykonanym na podstawie wizji lokalnej dla celów projektowych, przeprowadzonej w dniu 10.04.2013 r., stwierdzono:

„Aktualnie teren pochylni oraz dawnej stoczni jest w większej części zasypany gruzem i ziemią. Z badań geotechnicznych wynika, że w zagłębieniu gruz znajduje na głębokości do około 2,5 m, a poza zagłębieniem do około 4 m. Skarpy terenu dawnej stoczni są porośnięte krzewami i drzewami, nierzadko ze skarp wystają bryły gruzu. Niezasypana część pochylni została zaadaptowana pod teren rekreacyjny (...) Na skarpach zagłębienia dawnej stoczni znajdują się schody betonowe. Południowa skarpa niecki pokryta jest rozluźnionym wybrakowanym brukiem kamiennym. Zarówno powierzchnia terenu zagłębienia jak i górnej – suchej części stoczni jest gruntowa, nieutwardzona z wyjątkiem portowej, asfaltowej drogi technicznej, biegnącej w górnej części stoczni. (...) Belki pochylni są konstrukcjami żelbetowymi, częściowo zagłębionymi w gruncie z zamocowanymi u góry, za pomocą śrub, stalowymi szynami jezdny. W dolnej części belki posadowione są na palach. Projektowane nachylenie belek pochylni wynosiło 1 : 8,9. Szyny ucięto w rejonie wahań wody średniej, pozostawiając jedynie odwodną część szyn – około 1/6 ich pierwotnej długości. Konstrukcja podszynowa została pozostawiona prawdopodobnie w całości.”

Po analizie dokumentacji omawiającej zakres i charakter planowanych prac budowlanych, uzgodnień BSKZ oraz po przeprowadzeniu wizji lokalnej, przedstawiamy poniżej informacje, które według nas wnoszą nowe dowody wskazujące na inny niż uwzględniony w sprawie stan zabytku, a także jego wartości zabytkowe i stopień ingerencji w te wartości przez planowane działania.

Ogłędziny przeprowadzone w ostatnim okresie – w czerwcu i lipcu br., w różnych dniach, gdy na poszczególnych fragmentach pochylni nie było znajdujących się tu zwykle jednostek pływających oraz przy różnych stanach wody, pozwoliły stwierdzić, że widoczne są obecnie rozległe fragmenty oryginalnej konstrukcji i ustalić szereg nowych, nieznanych wcześniej faktów:

- belki betonowe widoczne w pd-wsch. części pochylni, są całkowicie zachowane na całej długości, aż do podnóża wtórnego nasypu od strony zachodniej, wraz z elementami do mocowania szyn;
- szyny, zachowane w dolnej części pochylni, są oryginalne i bardzo dobrze zachowane - kolejowe starego typu, z zamocowanymi do podkładek zębami hamulcowymi;

- dobrze zachowane jest oryginalne obrukowanie dna pochylni, widoczne na dużym obszarze jej południowo-wschodniej części, wraz z profilowaniem i charakterystycznym układem kamieni w pasach między belkami, poprawiającym odprowadzanie wody opadowej;
- brukowanie obejmowało pas terenu równoległy do linii brzegowej, ciągnący się przez całą szerokość pochylni i dochodzący do brukowanych skarp po jej bokach, przy czym zachowały swój zarys krawędzie bruku – dolna (wschodnia) i górna (zachodnia). Krawędzie te wyznaczają graniczny poziom lustra wody z okresu budowy portu (1904 r.);
- odsłonięcia dna pochylni poniżej i powyżej pasa bruku wskazują, że pochylnia miała tam nawierzchnię ziemną, nie wykluczone, że w części górnej moszczoną drewnem;
- betonowe belki znajdujące się powyżej górnej krawędzi bruku są węższe i wykonane odrębnie, zapewne później – zamiast pierwotnych, drewnianych podkładów pod szyny;
- schody znajdujące się w południowej skarpie są w znacznej części oryginalne - w całości zachował się ich dolny bieg wykonany z granitowych bloków oraz najwyższy granitowy stopień w biegu górnym. Spocznik schodów stanowi kończący fragment brukowanej ścieżki (ławki), biegnącej w połowie wysokości skarpy;
- skarpa południowa zachowała oryginalne obrukowanie oraz charakterystyczny kształt. Na wschód od schodów w połowie wysokości skarpy znajduje się wspomniana wyżej ścieżka, dzieląca ją na część dolną i górną, a na zachód od schodów zaczyna się skarpa jednolita, połączona z ich górnym biegiem zaokrąglonym, brukowanym stokiem;
- obrukowanie południowej skarpy i biegnącej w jej obrębie ścieżki jest w większości kompletne i mimo pewnych deformacji dobrze się trzyma – nie można jedynie stwierdzić stanu górnej części skarpy, obecnie przysypanej ziemią;
- na zakręcie ścieżki w miejscu styku południowej skarpy pochylni i nabrzeża portu zachowała się podstawa kratownicowego słupa oświetleniowego.

Porównując stan obecny ze stanem, który został opisany w projekcie i naniesiony na rysunki projektowe jako stan istniejący, stwierdzamy, że:

- teren pochylni jest zasypany w mniejszej skali, niż przyjęto do opracowania projektowego – widoczny jest znaczny fragment jego dna;
- powierzchnię pochylni określono jako gruntową – tymczasem jest ona w części pokryta oryginalnym, dobrze zachowanym brukiem (ta mylna ocena jest konsekwencją nie przeprowadzenia badań weryfikacyjnych zabytku metodą archeologiczną lub choćby miejscowych odkrywek);
- opis belek pochylni jest niezgodny ze stanem faktycznym gdyż nie uwzględnia ich złożonej konstrukcji – co wykazaliśmy powyżej;
- skarpe południową opisano jako pokrytą rozluźnionym brukiem, co sugeruje jego zły stan zachowania – czego obecne oględziny nie potwierdziły, nie uwzględniono też charakterystycznej zmiany profilu skarpy;
- schody znajdujące się na skarpie południowej mylnie oceniono jako schody betonowe. Faktycznie są to schody w znacznej części granitowe – oryginalne;
- podstawę słupa oświetleniowego (jeden z nielicznych relikwów po przypuszczalnie pierwotnym systemie oświetlenia stoczni i portu) błędnie zidentyfikowano jako poler cumowniczy i naniesiono w złym miejscu (podobnie jak początek schodów);
- w świetle powyższego budzi też wątpliwości stwierdzenie o gruntowej nawierzchni na górnym tarasie stoczni, między jej budynkiem i końcem pochylni. Znajdująca się tam ziemia może pochodzić ze zwalki. Nie sprawdzono, na jakim poziomie znajduje się oryginalny taras, jaką ma nawierzchnię, czy nie zachowały się fundamenty budynku i elementy urządzeń stoczni, czy nie kolidują one z planowanymi pracami oraz czy nie powinny być zachowane i wyeksponowane.

Projekt budowlany wykonano bez uprzedniej inwentaryzacji pochylni. Przeprowadzone oględziny i badania geotechniczne są niewystarczające, nie tylko z powodu wartości zabytkowych obiektu, ale i dlatego, że planowane prace polegają na przebudowie, częściowo rozbiórce i odtworzeniu lub remoncie istniejących budowli inżynierskich, których obecna geometria i konstrukcja nie zostały określone. W tym przypadku - zabytek techniki, częściowo pod powierzchnią gruntu – inwentaryzację należało wykonać w oparciu o badania sondażowe – archeologiczne. Konsekwencją tego zaniechania były ww. błędy. Należy zaznaczyć, iż zabytek posiada kartę ewidencyjną wykonaną w 2009 roku przez dr. Zbigniewa Tucholskiego, która mogła takie badania znacznie ułatwić, a na którą nie powołano się w dokumentacji projektowej.

Porównując stan projektowany ze stanem obecnym stwierdzamy, że:

- nowe belki pochylni, wykonane zamiast przeznaczonych do rozebrania belek nr 7-12, będą miały inne położenie i rozstaw, co zatrze czytelność układu pochylni;
- zmiana położenia belek wymusi konieczność rozebrania oryginalnego bruku prawdopodobnie na całej płaszczyźnie południowej części pochylni, a przy ponownym układaniu nie będzie możliwe odtworzenie oryginalnego wyglądu;
- w projekcie przewidziano położenie bruku na całej płaszczyźnie pochylni, co zatrze jej oryginalny układ z brukiem jedynie w partii wachañ lustra wody;
- wygląd pochylni ma mieć inny charakter ze względu na zachowanie nowoczesnej konstrukcji – nowego typu szyny mają być pogrążone, obramowane botonową kostką Bauma(!) i uszczelnione masą bitumiczną, bruk płaski i stabilizowany cementem;
- brukowana skarpa, zamykająca pochylnię od strony południowej, nie będzie remontowana – jak to określono w postanowieniu BSKZ, ale całkowicie rozebrana i odtworzona ponad dwa metry dalej, w zmienionym kształcie – nie będzie charakterystycznego przejścia ze skarpy podwójnej w pojedynczą oraz schodów, skarpy otrzymają inne, bardziej strome nachylenia;
- zostaną zlikwidowane oryginalne kamienne schody (w postanowieniu BSKZ błędnie opisane jako betonowe);
- zostanie zlikwidowana podstawa słupa oświetleniowego na ścieżce w połowie wysokości nabrzeża, w projekcie błędnie opisana jako poler i zaznaczona w złym miejscu;
- betonowa droga odetnie skrajną belkę od skarpy, niwelując efekt schodzenia się brukowych powierzchni;
- wtórny nasyp, przykrywający północną część pochylni, ma być wyrównany tak by stanowił przedłużenie przyległego nabrzeża portu i otrzyma brukowe oskarpowanie wzorowane na historycznym, przez co zatrze się kształt i historyczne granice pochylni;
- ww. oskarpowanie oraz wkomponowane w nie żelbetowe schody i masywna konstrukcja żelbetowej „wiaty” poważnie utrudnią, wbrew zaleceniom BSKZ, późniejsze odsłonięcie całej pochylni;
- w projekcie nie przewidziano, wbrew zaleceniom BSKZ oraz sformułowaniu celu i zakresu opracowania, prac konserwatorskich przy zachowywanych elementach zabytkowych – brak jest programu prac konserwatorskich;
- W projekcie nie określono trybu postępowania w przypadku napotkania podczas prac elementów mogących posiadać wartość zabytkową, wykonania inwentaryzacji odsłoniętych elementów i np. sposobu zbrojenia wyburzanych belek, zgodnie z opisem ponad 100-letnie szyny z rozbieranej części pochylni mają być „zutylizowane” (i w ogóle nie ani razu nie pada w nim słowo „zabytek”).

Należy zaznaczyć, że przedmiotowa pochylnia jest jedynym tego typu w całości zachowanym obiektem na terenie Warszawy i w jej okolicach, a prawdopodobnie także na terenie Mazowsza (nabrzeża portowe były na ogół przebudowywane, tu takiej modernizacji wyjątkowo nie przeprowadzono ze względu na powstanie konkurencyjnego Portu Praskiego w latach 30. i powojenną deglomerację). Ze względu na tę unikalną wartość w Karcie Ewidencyjnej Zabytku Techniki, wykonanej dla Portu Czerniakowskiego w 2009 r., w rubryce 20. *Stan zachowania i potrzeby konserwatorskie* zalecono przeprowadzenie zachowawczego remontu konserwatorskiego: „Podczas przyszłego remontu portu konieczne jest oczyszczenie ścianek kanału, usunięcie zalegającej na nich ziemi, usunięcie korzeni drzew rozsadzających nawierzchnie brukowe, częściowe odtworzenie profili stoków i ławeczek, skucie fragmentów wtórnej wylewki betonowej, zrekonstruowanie oryginalnych schodków kamiennych, wycięcie części drzew oraz uzupełnienie oryginalnej nawierzchni brukowej a także brakujących polerów i pierścieni cumowniczych. (...) W przypadku remontu terenu dawnej stoczni konieczne jest usunięcie ziemi i gruzu z szyn pochylni, wycięcie drzew oraz odsłonięcie i odtworzenie oryginalnej nawierzchni brukowej. Należy również odtworzyć wycięte fragmenty wszystkich toków dobierając odpowiedni typ szyn.”

Przeprowadzenie inwestycji zgodnie z uzgodnionym projektem, doprowadzi do zniszczenia oryginalnej substancji zabytkowej pochylni (obrukowanie, schody, betonowe belki, szyny itd.) w całej jej południowej części, i wybudowania w tym miejscu nowej pochylni zasadniczo różniącej się od oryginalnej struktury, a także zmiany historycznego kształtu i charakteru. Formy projektowanych nawierzchni (bruk układany na cemencie, kostka betonowa, monolityczne schody betonowe) są pastiszem form historycznych. Zmiana położenia betonowych belek, ich rozstawu i wprowadzenie betonowej drogi zjazdowej wzdłuż południowej skarpy zaburzą układ całości obiektu i nie będą korespondować z pozostałą,

przykrytą nasypem częścią pochylni (belki pochylni nr 1-6), która zgodnie z zaleceniami BSKZ powinna być wyeksponowana w kolejnym etapie. Zalecany nadzór archeologiczny, w sytuacji gdy nie przeprowadzono wyczerpujących badań wyprzedzających, nie jest naszym zadaniem wystarczający do ochrony zabytkowego obiektu, a może jedynie udokumentować „dzieło zniszczenia”. Należało bowiem przed przygotowaniem projektu budowlanego przeprowadzić dokładną inwentaryzację zabytkowej pochylni, w tym przy wykorzystaniu metod archeologicznych.

Z treści zaleceń konserwatorskich i postanowienia BSKZ uzgadniającego projekt oraz z dokumentacji projektowej w oczywisty sposób wynika, że w chwili podejmowania decyzji nie posiadano wystarczającej wiedzy o stanie zachowania zabytku.

Z uwagi na powyżej przedstawione argumenty uważamy, że nasz wniosek o wznowienie postępowania w omawianej sprawie jest zasadny i wnosimy o jego uwzględnienie.

Wznowienie postępowania administracyjnego pozwoliłoby na weryfikację uzgodnień konserwatorskich, a tym samym powinno mieć wpływ na kształt przewidzianego do realizacji projektu planowanej inwestycji.

Jednocześnie wnosimy, o to aby do czasu zakończenia postępowania w sprawie wznowienia postępowania administracyjnego wstrzymano wykonanie przedmiotowej decyzji.

Do wiadomości:

- Minister Kultury i Dziedzictwa Narodowego, 00-071 Warszawa, ul. Krakowskie Przedmieście 15/17
- Mazowiecki Wojewódzki Konserwator Zabytków, 00-373 Warszawa, ul. Nowy Świat 18/20
- Biuro Stołecznego Konserwatora Zabytków Urzędu m. st. Warszawy, 00-373 Warszawa, ul. Nowy Świat 18/20
- Zarząd Mienia m. st. Warszawy, 01-241 Warszawa, ul. Jana Kazimierza 62

Stefan Frybicz

H. Pilichowska-Ciura

mgr Hanna Pilichowska-Ciura

Tomasz de Tusch-Lec

Miszula Jędrzejka

Ogród Warszawa
Stowarzyszenie na rzecz Krajobrazu Kulturowego
03-704 Warszawa, ul. Panieńska 3A m.13
NIP: 1132870678 KRS 0000475830