

**PODLASKI WOJEWÓDZKI  
KONSERWATOR ZABYTKÓW  
DELEGATURA w ŁOMŻY  
18-400 Łomża, ul. Nowa 2  
tel./fax 86/216-34-08**

**Ł.5152.415.2021.AZ**

**Sz. P. Karolina Banaś  
Kierownik Projektu  
MGGP S.A. o/ Kraków  
ul. J. Lea 112  
30-133 Kraków**

Odpowiadając na Pani pismo z dn. 15.11.2021 r. (data wpływu: 17.11.2021 r.), uzupełnionego pismami z dn. 17.01.2022 r. (data wpływu: 19.01.2022 r.) oraz z dn. 07.02.2022 r. (data wpływu: 11.02.2022 r.) w sprawie zaopiniowania koncepcji tunelu drogowego w Grajewie.

Z ww. wniosku i załączonej do niego dokumentacji wynika, że planowany tunel drogowy ma być zlokalizowany w ciągu ul. Piłsudskiego (drogi krajowej nr 61) pod modernizowaną linią kolejową nr 38 w Grajewie. W związku z budową tunelu planowane są również rozbiórki 2 budynków mieszkalnych przy ul. Piłsudskiego 10 i 10a, 9 budynków gospodarczych znajdujących się na tyłach działek, kontenera usługowego, schronu u zbiegu ul. Konopskiej i Kolejowej, budynku szaletu miejskiego, budynek handlowo-usługowy przy ul. Pocztowej oraz przeniesienie kapliczki przydrożnej u zbiegu ulic Piłsudskiego i Konopskiej.

Planowany do przebudowy odcinek ul. Piłsudskiego oraz sąsiednie nieruchomości objęte przedmiotowym zamierzeniem inwestycyjnym są położone na terenie historycznego układu urbanistycznego Grajewa. Historyczny układ urbanistyczny Grajewa nie został wpisany do rejestru zabytków, jest jednak ujęty w gminnej i wojewódzkiej ewidencji zabytków. Ponadto żaden z planowanych do rozbiórki budynków nie został ujęty w gminnej lub wojewódzkiej ewidencji zabytków.

**Ujęcie zabytku nieruchomego – w tym wypadku zabytku urbanistyki oraz zabytków architektury i budownictwa – w gminnej ewidencji zabytków skutkuje obowiązkiem uwzględnienia ich ochrony w decyzji o ustaleniu linii kolejowej (art 18 i art. 19 ust. 1a ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami).**

Zgodnie z art. 6 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami, zabytki nieruchome, będące w szczególności układami urbanistycznymi, dziełami architektury i budownictwa, podlegają ochronie i opiece, bez względu na stan zachowania. Ochrona zabytków polega m.in. na podejmowaniu przez organy administracji publicznej działań mających na celu stworzenie warunków prawnych, organizacyjnych i finansowych umożliwiających trwałe zachowanie zabytków oraz ich zagospodarowanie i utrzymanie, zapobieganie zagrożeniom mogącym spowodować uszczerbek dla wartości zabytku, udaremnianie niszczenia i niewłaściwego korzystania z zabytku, uwzględnianie zadań ochronnych w planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym oraz przy kształtowaniu środowiska (art. 4 pkt 1, 2, 3 i 6 ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami). Jedną z form ochrony zabytków są ustalenia ochrony w decyzji o ustaleniu linii kolejowej (art. 7 pkt 4 ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami).

Obszar objęty przedmiotowym zamierzeniem stanowi centralną część historycznego układu urbanistycznego Grajewa. Z dokumentów i opracowań znajdujących się w posiadaniu tut. urzędu (m.in. Studium historyczno-urbanistyczne Grajewa - maszynopis., Katalog zabytków sztuki w Polsce - seria A tom IX zeszyt 3, Warszawa 1988) wynika, że geneza układu sięga początków XV i wiąże się z założeniem wsi książęcej Grejwy/Grejwo, która staraniem nowych właścicieli, Grajewskich, w 1540 roku uzyskała prawa miejskie. Z okresu przedlokacyjnego pochodzi sytuacja zespołu kościoła parafialnego, natomiast z okresu lokacji zachowały się zasadnicze elementy rozplanowania: rynek, ob. Pl. Niepodległości i główne ulice wylotowe. Ostateczny kształt układu wiąże się z rozwojem miasta po wytyczeniu nowego przebiegu traktu petersburskiego (ob. ul. Piłsudskiego czyli droga krajowa nr 65) i budowie linii kolejowej brzesko-grajewskiej (ob. E75). Z tego samego okresu i pocz. XX w. pochodzi historyczna zabudowa układu, w tym zespół kościoła parafialnego.

Ośrodkiem rozplanowania historycznego układu urbanistycznego Grajewa jest czworoboczny plac rynkowy, ob. Pl. Niepodległości, oparty o przebiegający wzdłuż pierzei pd.-wsch. dawny trakt petersburski (ob. ul. Piłsudskiego i ul. M. Kopernika), stanowiący główną oś komunikacyjną i kompozycyjną układu. Dominantą przestrzenną i kompozycyjną centralnej części miasta jest neogotycki kościół parafialny, usytuowany w pierzei pn.-wsch., zwrócony wieżową fasadą do rynku, zamykającą jednocześnie oś widokową od strony najazdu z ul. Piłsudskiego. Ostatni odcinek ul. Piłsudskiego (nieco za skrzyżowaniem z linią kolejową do wylotu do rynku) jeszcze w XIX wieku został poszerzony i przekształcony w formę bulwaru, zagospodarowanego w części

środkowej zielenią, zapewniającego ekspozycję zespołu kościoła w najazdach od strony linii kolejowej. W okresie powojennym bulwar zlikwidowano, następnie w związku z intensyfikacją ruchu samochodowego, poszerzono pasy ruchu kosztem zieleni, zachowując otwarcie widokowe na zespół kościoła.

Wzdłuż ul. Piłsudskiego, na odcinku od ul. Sportowej do Pl. Niepodległości dominuje zabudowa historyczna, pochodząca z k. XIX w. i sprzed drugiej wojny światowej, w tym kilka obiektów zabytkowych: wpisanych do rejestru (dwa budynki pracowników kolejowych) lub włączonych do wojewódzkiej/gminnej ewidencji zabytków. Część budynków reprezentujących historyczną zabudowę Grajewa nie została ujęta w ewidencji zabytków, nie mniej jednak stanowią one przedmiot zainteresowania konserwatorskiego jako integralne elementy historycznego układu urbanistycznego Grajewa. Historyczna zabudowa, poza indywidualnymi wartościami przestrzennymi i architektonicznymi, stanowi podstawowy element materialnej substancji zabytkowej układu urbanistycznego, jest materialnym wyrazem kompozycji urbanistycznej, utrwała historyczne rozplanowanie ulic i placów, dokumentuje historyczną skalę układu, historyczne gabaryty linii i układ zabudowy, jej zachowanie ma znaczący wpływ na utrzymanie takich wartości jak autentyzm i integralność zabytku, jakim jest układ urbanistyczny.

Przedłożone materiały do analizy ograniczają się jedynie do koncepcji zagospodarowania terenu przedstawionej na planie sytuacyjnym w skali 1:500, brak szczegółowych opisów, przekrojów oraz wizualizacji (dokumentacja nie przedstawia pełnego obrazu inwestycji). W związku z powyższym brak takiej dokumentacji wymaga pewnej ostrożności w wydawaniu opinii konserwatorskiej. W porównaniu z poprzednio przedstawionym projektem, który zakładał liczne rozbiórki obiektów zabytkowych i zabudowy historycznej miasta oraz budowę wiaduktu drogowego ingerującego w przestrzeń układu urbanistycznego Grajewa, przedstawioną koncepcję można uznać za „mniej agresywną”. Przede wszystkim nie zakłada ona rozbiórki zabudowy historycznej, a proponowane rozwiązanie tj. tunel drogowy nie ingeruje w tak znacznym stopniu w wygląd zabytku – nie zasłania wyglądu na zabytek oraz nie zakłóca osi kompozycyjnych układu w ciągu ul. Piłsudskiego zamkniętej zespołem i fasadą kościoła parafialnego (o czym wspomniano w opinii do poprzednio proponowanego rozwiązania – wiaduktu drogowego).

Jednocześnie wątpliwość wzbudza znaczne przesunięcie budowy infrastruktury tunelu w pobliżu zabytkowych budynków kolejowych przy ul. Piłsudskiego 14 i 16 oraz zaprojektowanie wodociągu tuż przy tych budynkach. Dokumentacja nie wyjaśnia jednoznacznie, w jaki sposób będą odprowadzane wody opadowe z dachów i rynien budynków pierzei ulicy do kanalizacji deszczowej, w szczególności budynków przy ul. Piłsudskiego 1, 3 i 5. Z konserwatorskiego punktu widzenia budowa tunelu nie może skutkować zagrożeniem dla zabytkowych budynków, np. zalewaniem przyziemi i piwnic, na co należałoby zwrócić uwagę tworząc konkretne rozwiązania projektowe.

Ponadto w dokumentacji nie określono jednoznacznego miejsca i formy przerzucenia ciepłociągu. Z konserwatorskiego punktu widzenia nie należałoby realizować ciepłociągu napowietrznego nad tunelem, gdyż może to pogorszyć wygląd ulicy, będącej integralnym elementem zabytkowego układu urbanistycznego Grajewa. Nie wyjaśniono także, w jaki sposób droga DK61 (z projektowanym tunelem drogowym) łączy się z drogą DK65 w rejonie skrzyżowania w narożniku placu rynkowego.

Ze względu na ochronę wyglądu zabytkowego układu urbanistycznego Grajewa znaczenie ma również sposób wykończenia ścian oporowych tunelu, wystających ponad poziom, oraz infrastruktury (schody, windy), który powinien charakteryzować się odpowiednimi walorami estetycznymi. Doktryna konserwatorska nie wyklucza zastosowania współczesnych rozwiązań umożliwiających realizację inwestycji, jednakże należy podkreślić, że powinny być wykonane i wykończone materiałami o podwyższonych walorach estetycznych.

Z up. Podlaskiego Wojewódzkiego  
Konserwatora Zabytków

*Irena Iwaniuk*  
p.o. Kierownika Delegatury

Sprawę prowadzi: A. Zarzecka

Informacja o przetwarzaniu danych osobowych

Administratorem podanych danych osobowych jest Podlaski Wojewódzki Konserwator Zabytków, reprezentujący Wojewódzki Urząd Ochrony Zabytków w Białymstoku, z siedzibą przy ul. Dojlidy Fabryczne 23, 15-554 Białystok, tel.: 85 74 12 332, e-mail: [sekretariat@wuoz.bialystok.pl](mailto:sekretariat@wuoz.bialystok.pl). We wszelkich sprawach związanych z przetwarzaniem danych osobowych możesz skontaktować się z naszym Inspektorem Ochrony Danych dostępnym pod adresem e-mail: [iod@wuoz.bialystok.pl](mailto:iod@wuoz.bialystok.pl). Szczegółowe informacje dotyczące przetwarzania danych osobowych można odnaleźć na naszej stronie internetowej w zakładce [RODO](#).