



## ZARZĄD DRÓG MIEJSKICH

ul. Chmielna 120, 00-801 Warszawa, tel. 22 55 89 000, faks 22 620 06 08  
kancelaria@zdm.waw.pl, www.zdm.waw.pl, www.facebook.pl/zdm.warszawa

ZDM-TZM.5243.18.2021.MCH  
(2.MCH.ZDM-TZM)

Warszawa, 28.04.2021

**Pan Dawid Łakomski**

**dawid.lakomski@gmail.com**

Odpowiadając na Pana wniosek o udzielenie informacji publicznej przekazanej drogą elektroniczną w dniu 14.04.2021 o godz. 14:44, dotyczący kładki rowerowej przy moście średnicowym uprzejmie informuję, że Zarząd Dróg Miejskich nie posiada dokumentów o charakterze studium wykonalności czy kosztorysu budowlanego tego obiektu.

Stanowisko w przedmiotowej sprawie przedstawione przez Dyrektora ZDM bazowało na doświadczeniu Zarządu Dróg Miejskich w przygotowaniu podobnego rodzaju inwestycji, wzbogacone o posiadaną obecnie wiedzę o uwarunkowaniach ew. realizacji tego przedsięwzięcia.

Pomysł budowy kładki rowerowej przez Wisłę przyległej do mostu średnicowego pojawił na wstępnym etapie koncepcyjnym – jako rezultat opracowanych w 2016 r. zapisów OPZ na projekt modernizacji linii średnicowej.

PKP PLK S.A. na wstępnym etapie rozmów ze stroną miejską w 2018 r. nie przedstawiło żadnych szczegółów projektowych takiego rozwiązania ani nie weryfikowało jego wykonalności, w tym dostępności terenu czy możliwości uzyskania zgody na takie rozwiązanie od Mazowieckiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków.

Nie były również opracowane szczegółowe założenia projektowe dla innych elementów koncepcji przebudowy linii średnicowej. Podczas rozmów, przedstawiciele PKP zwrócili uwagę że kładka to jeden z pomysłów, których realizację można rozważyć podczas przebudowy. Przy czym, od początku zaznaczono, że cały ciężar realizacji takiego przedsięwzięcia spoczywałby na m.st. Warszawie. Biorąc pod uwagę długość planowanego odcinka (orientacyjnie – ok. 1,7 km), konieczność budowy obiektów inżynierskich oraz wytworzenia połączeń z istniejącym układem drogowym i pieszo-rowerowym, koszt takiej inwestycji (przy założeniu że byłaby ona wykonalna) wyniósłby co najmniej kilkadziesiąt mln zł.

Analizując zasadność poniesienia takiego wydatku, należy rozpatrywać potencjalne korzyści wynikające z realizacji inwestycji oraz możliwe alternatywne rozwiązania. W tym kontekście należy zwrócić uwagę na następujące fakty:

1. Aby proponowana „velostrada” była maksymalnie atrakcyjna dla rowerzystów, powinna stanowić połączenie rejonu stacji PKP Stadion z górnym tarasem skarpy warszawskiej w rejonie ul. Smolnej, wraz z zapewnieniem wygodnego dostępu do takiej trasy co najmniej z tras wzdłuż prawego i lewego brzegu Wisły. Nie posiadamy informacji, czy tego rodzaju powiązania były przedmiotem rozpoznania projektowego ze strony PKP PLK S.A.
2. Poprowadzenie kładki rowerowej do górnego tarasu skarpy warszawskiej było uwzględnione w jednym ze wstępnych wariantów przebudowy przystanku PKP Powiśle, zakładającym zupełnie nową konstrukcję zadaszania tego obiektu – droga rowerowa była wprowadzona na to zadaszanie. W momencie wpisania obiektów PKP Powiśle do rejestru zabytków w 2018 r. taki wariant stał się niemożliwy do realizacji. Kładka na tym odcinku musiałaby być osobnym obiektem inżynierskim, zlokalizowanym po północnej stronie układu torowego (wzdłuż Parku Beyera), uwzględniającym podjazd na poziom skarpy warszawskiej w rejonie ul. Smolnej.
3. W 2019 r. PKP PLK S.A. podjęły decyzję o zmianach koncepcyjnych i relokacji przystanków. W przypadku przystanku Powiśle – zaproponowano jego przeniesienie w rejon ul. Solec (po jej wschodniej stronie). Oznacza to konieczność wygospodarowania miejsca na peron (poprzez rozsuniecie części torów) oraz dodatkowo na urządzenia ochrony przed hałasem – w rejonie gdzie odległość od budynków jest najmniejsza. Poprowadzenie ciągu rowerowo-pieszego (o minimalnej szerokości dostępnej dla użytkowników wynoszącej 5m – bez elementów konstrukcyjnych) z zachowaniem niezbędnych parametrów użytkowych oraz wymiarów i odległości wymaganych przepisami, staje się w związku z tą zmianą praktycznie niemożliwe. Do dnia dzisiejszego strona miejska nie miała sposobności zapoznania się z rysunkami koncepcyjnymi nowych rozwiązań modernizacji linii średnicowej na terenie Powiśla, więc nie było możliwości, aby dokonać szczegółowej analizy ew. rozwiązań technicznych.  
Dodatkowymi wyzwaniami związanymi z potencjalnym przebiegiem ciągu pieszo-rowerowego przez ten rejon, które nie były szczegółowo rozpoznawane przez PKP PLK S.A. na etapie formułowania propozycji tego przedsięwzięcia, są m.in.: bezpośrednie sąsiedztwo Szpitala na Solcu, bliskość zabudowy mieszkaniowej (oddziaływanie na mieszkańców), a dodatkowo – szereg potencjalnych kolizji z drzewami rosnącymi u podnóża nasypu.  
Kolejnym ważnym wątkiem, który artykułowany był przez PKP PLK S.A., to ew. konieczność zastosowania takich rozwiązań konstrukcyjnych, które zapewniłyby pełną separację obiektu od linii kolejowej, uniemożliwiając wkroczenie na teren kolejowy osób postronnych.

Biorąc pod uwagę powyższe informacje, budowę „velostrady” można realnie rozpatrywać na odcinku od PKP Stadion do zjazdu na bulwary na lewym brzegu Wisły. W tej relacji istnieje obecnie wysokiej jakości trasa rowerowa w ciągu mostu Świętokrzyskiego. Jej przewagą nad potencjalną kładką jest mniejsza różnica wzniesień (w tym przejazd w poziomie terenu przez Wybrzeże Szczecińskie, które kładka wzdłuż linii średnicowej pokonywałaby nad jezdnią) oraz zapewniona kontynuacja trasy w stronę centrum.

Rozpatrując potencjalną kładkę jako element mostu średnicowego, należy również mieć na względzie, że jest to obiekt pod ochroną konserwatorską i jego kształt podlega ścisłym uzgodnieniom z MWKZ. Z informacji przekazywanych przez PKP PLK S.A. odnośnie dyskusji z MWKZ dotyczącej docelowego kształtu mostu średnicowego wynika, iż sprawa ostatecznego kształtu mostu nie jest jeszcze przesądzona. Jednak w dyskusji tej nie było rozpatrywanej opcji z dobudowaną konstrukcją kładki.

Reasumując, realizacja wysokiej jakości trasy rowerowo-piesznej w ramach przebudowy linii średnicowej w wariantcie pożądanym z punktu widzenia funkcjonalnego (ul. Sokola – ul. Smolna) po wstępnym rozpoznaniu jawi się jako rozwiązanie problematyczne, zarówno ze względów konstrukcyjno-technicznych, jak i formalno-prawnych. Bez wątpienia koszt takiego przedsięwzięcia – o ile byłoby ono wykonalne – kształtowałby się na poziomie kilkudziesięciu milionów złotych.

Z kolei w wariantcie ograniczonym (ul. Sokola – Bulwary Wiślane) obiekt ten w całości dublowałby istniejącą, korzystniej usytuowaną infrastrukturę rowerową poprowadzoną mostem Świętokrzyskim i dojście do wniosku o jego kosztochłonności przy relatywnie niskiej atrakcyjności nie wymaga opracowywania studium wykonalności.

Dlatego M.st. Warszawa nie zdecydowało się na angażowanie środków publicznych w dalsze prace nad tym pomysłem. W naszej ocenie, wydatek tego rządu powinien przynieść znacznie większe, wymierne korzyści dla użytkowników, aby móc uznać go za uzasadniony. W kontekście połączenia rowerowego obu brzegów Wisły w tym rejonie, preferowanym kierunkowym rozwiązaniem byłoby wykonanie trasy rowerowej na moście Poniatowskiego w ramach przebudowy tej przeprawy.

Do wiadomości:

ZDM – DKW, DKS

ZASTĘPCA DYREKTORA  
  
Karolina Gatecka

