



## Urząd Miasta Stołecznego Warszawy

Pełnomocnik Prezydenta m.st. Warszawy ds. rozwoju infrastruktury kolejowej

Szybka Kolej Miejska Sp. z o.o., Aleje Jerozolimskie 125/127, 02-017 Warszawa

tel. 22 69 97 235, faks 22 69 97 236

biuro@skm.warszawa.pl

Warszawa, 16 grudnia 2024 r.

**Znak sprawy:** IRK.053.3.2024.AKI(2)

**Pani Gabriela Szustek  
Burmistrz Dzielnicy  
Praga-Północ m.st. Warszawy**

*Szanowna Pani Burmistrz,*

odpowiadając na interpelację mieszkańców z dnia 13 września 2024 r. dotyczącą utworzenia powiązania Śliwic z peronem przystanku kolejowego Warszawa Praga, przekazuję stanowisko w sprawie:

1. Zagadnienie zostało wszechstronnie omówione podczas wizyty technicznej na terenie Śliwic w ramach Komisji Infrastruktury, Ochrony Środowiska i Rewitalizacji Rady Dzielnicy Praga Północ w dniu 22.10.2024 r., z udziałem autorek petycji.
2. Postulowane przez Wnioskodawczynię rozwiązanie dotyczące powiązania Śliwic z peronem kolejowym Warszawa Praga jest przedsięwzięciem złożonym – dotychczasowa analiza uwarunkowań przedsięwzięcia wyznaczyła następujące kierunki podejścia do sprawy:
  - a) Remont istniejącej kładki jest niecelowy, jako Miasto nie znamy ani jej stanu technicznego, nie posiadamy dokumentacji budowlanej. Dlatego też składane w poprzednich latach rozmaite deklaracje ze strony PKP S.A. odnośnie chęci przekazania obiektu Miastu/Dzielnicy nie stanowiły żadnej atrakcyjnej oferty, a mogły wiązać się z nieprzewidzianymi problemami (koniecznością poniesienia kosztów rozbiórki). Dodatkowo, ze względów własnościowych nie ma możliwości prostego wyznaczenia publicznie dostępnego dojścia do tego obiektu, który w całości znajduje się na działkach kolejowych.
  - b) W ujęciu docelowym powiązanie Śliwic z peronem kolejowym Warszawa Praga miał zapewniać ciąg pieszy Trasy Mostu Krasińskiego. Równoległe na zlecenie spółki PKP Polskie Linie Kolejowe realizowane jest studium wykonalności dotyczące rozbudowy układu torowego linii nr 9. Na podstawie aktualnego stanu prac wiemy, że peron PKP Praga będzie w przyszłości przesunięty w kierunku północnym – zarówno jako wynik oczekiwań Miasta dotyczących powiązania z wiaduktem TMK, jak również ze względu na przewidywane zmiany w układzie torowym i relokację rozjazdów. Tym samym – umiejscowienie obecnej kładki jest niekorzystne w kontekście powiązań docelowych.
3. W związku z powyższym, na podstawie dotychczasowych rozmów ustalono, że optymalnym kierunkiem działań dotyczącym wykształcenia tego powiązania (jako kładki), byłoby uruchomienie prac związanym z nowym obiektem nawiązującym przebiegiem do przyszłej

lokalizacji Trasy Mosty Krasieńskiego, łączącej ciąg ul. Kotsisa z peronem stacji Praga i ul. Oliwską po stronie Dzielnicy Targówek.

Bardzo ważną okolicznością w sprawie jest zamknięcie warsztatów naprawczych PKP Cargo. Decyzje w tym zakresie zapadły przed kilkoma tygodniami i teren ten, po jego przejęciu przez PKP S.A., będzie w najbliższych miesiącach przedmiotem przekształceń i dyskusji na temat nowego zagospodarowania. Ma to fundamentalne znaczenie dla przedsięwzięcia, bo na dziś kładka musiałaby przechodzić również nad całym terenem wagonowni. W przypadku całkowitej zmiany funkcji tego terenu mogłoby się okazać, że docelowy obiekt mógłby być o kilkadziesiąt metrów krótszy.

Podsumowując, temat jest znany i od dłuższego czasu jest przedmiotem wszechstronnego rozpoznania, jednakże wybudowanie tego powiązania jest złożoną inwestycją, której na chwilę obecną stan zaawansowania jest zerowy, stąd też nie powstanie ona szybko. W pierwszej kolejności konieczne byłoby opracowanie koncepcji takiego przedsięwzięcia pozwalające na określenie warunków realizacyjnych oraz oszacowanie kosztów. Jeżeli chodzi o kwestie realizacyjne kluczowe jest rozpoznanie możliwości obiektu w taki sposób, aby był dostosowany zarówno do dzisiejszej lokalizacji peronu, jak i do docelowej, aby w przypadku realizacji inwestycji PKP PLK S.A. było jak najmniej prac traconych. Dlatego też, w przedsięwzięcie to oprócz Dzielnic Praga Północ oraz Targówek powinny być zaangażowane również spółki kolejowe – PKP PLK S.A. (zarządca infrastruktury kolejowej) oraz PKP S.A. (użytkownik wieczysty nieruchomości kolejowych, a w najbliższym czasie – zarządca terenu byłej wagonowni PKP Cargo).

*Z poważaniem,*

Do wiadomości:

- Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie