Oświadczenie złożone
przez senatora Adama Szejnfelda
w dniu 20 września 2026 r.

Oświadczenie skierowane do ministra infrastruktury Dariusza Klimczaka

Mosty, wiadukty i estakady to budowle, które znajdują się głównie na terenach zurbanizowanych, a więc przede wszystkim w miastach, tam, gdzie coraz częściej brakuje wolnej przestrzeni do zagospodarowania oraz gdzie cena 1 m^2 gruntu jest bardzo wysoka. W Polsce łącznie jest ok. 42 tysięcy takich obiektów, z czego ok. 34 tysięcy to obiekty drogowe, a 8 tysięcy to obiekty kolejowe. Szacunki mówią, że powierzchnia wolnych trenów zajętych pod tymi obiektami oraz tych związanych z tymi obiektami przekracza – uwaga – kilkanaście milionów metrów kwadratowych!

Paradoksem jest to, że mosty, wiadukty i estakady zajmują w Polsce miliony metrów kwadratowych, z reguły całkowicie pusta jest przestrzeń pod nimi, a jednocześnie w polskich miastach i miejscowościach brakuje terenów przede wszystkim pod parkingi, ale także pod magazyny, składowiska, w tym te należące do firm Skarbu Państwa lub będących przedsiębiorstwami komunalnymi. Brakuje też miejsca na realizację innych przedsięwzięć, m.in. związanych z kulturą, sztuką, sportem, rekreacją, a także na prowadzenie działalności gospodarczej.

W wielu krajach Europy i na świecie, wszędzie, gdzie można, wykorzystuje się te przestrzenie na cele publiczne lub komercyjne albo kulturalne i środowiskowe. Przekazuje się je na potrzeby firm, stowarzyszeń, fundacji, a tam, gdzie nie jest to możliwe, tworzy się parkingi oraz zakłada się choćby zieleń dekorującą miasta. Wolne przestrzenie pod mostami, wiaduktami i estakadami, tzw. przestrzenie podmostowe (Underpass; Under-flyover space), w Polsce to w zasadzie miejskie „białe plamy" lub strefy wykluczenia. Tymczasem współczesna urbanistyka i architektura w Europie i na świecie przekształcają te zapomniane miejsca w parkingi albo w tętniące życiem centra handlowe, gastronomiczne, edukacyjne, sportowe, kulturalne, rekreacyjne. Dzięki zadaszeniu, które chroni przed deszczem i słońcem, lokalizacje te stają się idealną przestrzenią dla lokalnych społeczności. Oto przykłady w Europie i na świecie.

Parkingi i magazyny.

Zagospodarowanie przestrzeni pod mostami i estakadami to popularny na świecie sposób walki z deficytem miejsc parkingowych w centrach miast. Poniżej przykłady takich realizacji z Europy oraz innych części świata.

1. Wielka Brytania (Londyn). Pod estakadami kolejowymi oraz pod samym London Bridge wyznaczono liczne strefy parkingowe, magazynowe oraz komercyjne. Podobnie zagospodarowano przestrzeń pod estakadą trasy A40 (Westway) w zachodnim Londynie, gdzie pod betonową konstrukcją znajdują się parkingi oraz strefy rekreacyjne.

2. Szwecja (Sztokholm). Parkingi pod estakadami autostradowymi i węzłami drogowymi są stałym elementem infrastruktury. Duże parkingi naziemne działają m.in. pod wiaduktami tras Essingeleden (E4/E20) oraz pod mostem Skanstullsbron, gdzie przestrzeń została podzielona na miejsca parkingowe i strefy dla pieszych.

3. Austria (Wiedeń). Przestrzeń pod słynnymi zabytkowymi estakadami linii metra U6 (dawna kolej miejska Stadtbahn), parkingi (Park & Ride) oraz punkty usługowe, podobnie wzdłuż wiedeńskiej arterii Gürtel.

4. Niemcy (Berlin). Pod stalowymi i betonowymi estakadami kolejowymi (S-Bahn), m.in. w okolicach stacji Alexanderplatz oraz wzdłuż pasa drogowego drogi federalnej B1/B5, działają ogrodzone, płatne parkingi miejskie.

5. Japonia (Tokio i Osaka). Japonia jest światowym liderem w wykorzystywaniu przestrzeni podziemnych oraz pod wiaduktami, np. pod miejskimi estakadami autostrady Shuto Expressway w Tokio wybudowano setki zorganizowanych, wielopoziomowych parkingów.

6. Stany Zjednoczone (Nowy Jork, Chicago, Miami). Gigantyczne parkingi pod estakadami dojazdowymi do mostów Queensboro Bridge (na Manhattanie i w Queens) oraz Manhattan Bridge. W Chicago podziemne i naziemne poziomy wielopoziomowych skrzyżowań (tzw. Lower Wacker Drive) oraz przestrzenie pod estakadami kolejowymi systemu L-Train.

7. Tajwan (Tajpej). Pod wieloma ogromnymi estakadami i mostami rzecznymi (np. pod mostem Taipei Bridge czy wiaduktami trasy Civic Boulevard) utworzono ciągnące się kilometrami, zorganizowane parkingi publiczne dla samochodów i tysięcy skuterów.

Sport i rekreacja.

Przestrzenie pod estakadami doskonale nadają się na obiekty sportowe, ponieważ betonowa konstrukcja zapewnia naturalne zadaszenie, a generowany hałas nie przeszkadza w aktywności fizycznej. Powstają tam profesjonalne skateparki, ścianki wspinaczkowe, boiska do koszykówki oraz siłownie plenerowe. Oto przykłady:

— Burnside Skatepark (Portland, USA) – kultowy skatepark pod mostem,

— A8ernA (Zaanstad, Holandia) – przestrzeń pod autostradą A8 zamieniona w ogromny park sportowy z boiskami.

Kultura i sztuka miejska.

Ciemne i surowe betonowe ściany są doskonałym płótnem dla artystów. Wiele miast przekształca podmościa w otwarte galerie sztuki, kina plenerowe oraz przestrzenie koncertowe. Odpowiednia aranżacja akustyczna pozwala na organizację wydarzeń muzycznych, które nie zakłócają spokoju mieszkańców. Oto przykłady:

— Folly for the Flyover (Londyn, Wielka Brytania) – stała instalacja pod estakadą autostrady A12, służąca jako teatr i przestrzeń warsztatowa,

— Underpass Art Parks (Waszyngton, USA) – interaktywne instalacje świetlne i galerie murali.

Edukacja, ochrona środowiska, integracja miejska.

Zamiast betonowej pustyni, pod wiaduktami coraz częściej projektuje się zielone korytarze, które łączą rozdzielone dotychczas tkanki miasta. Instaluje się tam ogrody deszczowe, sadzi się ciemnolubną zieleń, tworzy ścieżki rowerowe oraz nowoczesne meble miejskie. Przykłady:

— ekologia i retencja wody – „zielone filary" (Zurych, Szwajcaria), betonowe podpory wiaduktów są celowo obsadzane pnączami, takimi jak bluszcz czy dzikie wino, co pomaga w walce ze smogiem, obniża temperaturę w mieście i poprawia estetykę,

— zbiorniki retencyjne (Japonia) – w miastach takich jak Tokio ogromne przestrzenie pod estakadami drogowymi bywają wykorzystywane jako zaawansowane systemy zbierania i podziemnego filtrowania wody deszczowej, chroniąc metropolię przed podtopieniami,

— The Bentway (Toronto, Kanada) – mający ponad kilometr park linearny pod trasą szybkiego ruchu Gardiner Expressway, oferujący zimą lodowisko, a latem ogrody i ścieżki spacerowe.

Komercja, gastronomia i usługi.

W miastach, gdzie ceny gruntów są bardzo wysokie, przestrzenie pod mostami adaptuje się na cele komercyjne. Zabudowania modułowe pozwalają na otwieranie tam kawiarni, restauracji, małych biur, a nawet targowisk. Oto przykłady:

— Borough Market w dzielnicy Southwark, na południowym brzegu Tamizy, tuż obok mostu London Bridge i wieżowca The Shard we wschodnim Londynie, gdzie działają rzemieślnicze browary, niszowe restauracje, targi ze zdrową żywnością oraz studia tatuażu,

— Zurych (Szwajcaria) – wykorzystanie prawa zabudowy (Baurecht) pozwoliło na stworzenie modnych pasaży handlowych pod wiaduktami kolejowymi.

Podane przykłady pochodzą z wielkich miast i metropolii, ale takie rozwiązania znajdują się także w mniejszych miejscowościach. Takie przykłady można też już odnaleźć w Polsce, choć jest ich jeszcze bardzo mało, np. w Poznaniu wykorzystano część tych przestrzeni na parking miejski, w Krakowie powstał Park Kolejowy, a we Wrocławiu oraz w Gorzowie Wielkopolskim funkcjonują popularne puby, restauracje oraz punkty usługowe. Niestety, tego typu rozwiązań jest niezmiernie mało wobec z jednej strony możliwości, a z drugiej strony potrzeb.

Jedną z głównych przyczyn takiego stanu jest realizowanie polityki „gorącego kartofla", czyli przerzucania odpowiedzialności za decyzje z jednej instytucji na inną. W naszym kraju takie budowle jak mosty, wiadukty i estakady podlegają różnym właścicielom i zarządcom na szczeblu krajowym, regionalnym i lokalnym. Właścicielem najczęściej jest samorząd terytorialny odpowiedniego szczebla albo Skarb Państwa, ale zarządcą już zupełnie inna instytucja, np. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad czy PKP PLK. To stwarza problem, nie do końca wiadomo, do kogo zwracać się o najem, dzierżawę, pozwolenie na użytkowanie czy budowę. Do tego oczywiście dochodzi cała rzesza innych instytucji państwowych i samorządowych, począwszy od tych odpowiadających za ruch drogowy, np. wojewódzkie, powiatowe i miejskie zarządy dróg, a skończywszy na tych od BHP, PPOŻ, sanitarnych itd. To powoduje, że nie wiadomo, kto, z kim i jak ma uzgadniać zagospodarowanie wolnych terenów pod mostami, wiaduktami i estakadami, które tymczasem świecą pustkami.

Pytanie, Panie Ministrze, zatem brzmi: czy ktoś centralnie w Polsce interesuje się i zajmuje się problematyką urbanistycznego i praktycznego zagospodarowania milionów metrów kwadratowych

„darmowej” przestrzeni, o której mowa wyżej? Czy ktoś o tym myśli i działa na rzecz zdecydowanie większego wykorzystania milionów metrów kwadratowych wolnych terenów w polskich miastach i mniejszych miejscowościach, tak aby nie były one tylko „klepiskami” oraz miejscami zbierania się brudu, śmieci i porastania chwastami? Jeśli tak, to kto i co w tym zakresie realizuje obecnie oraz planuje w najbliższej przyszłości.

Adam Szejnfeld
senator RP