Park i Zadębie mają zostać połączone. Ułożenie ścieżki nie jest najtrudniejsze

data aktualizacji: 2026.03.26 autor: Anna Wójcik-Brzezińska



(fot. Anna Wójcik-Brzezińska)

Nowa trasa pieszo-rowerowa ma połączyć dwa ważne obszary rekreacyjne Skierniewic, ale dokumentacja pokazuje inwestycję znacznie większą niż zwykły ciąg dla rowerów. Projekt obejmuje także kładkę nad Skierniewką, pomost, wysokie mury oporowe, umocnienie skarp i dna cieku, oświetlenie, monitoring oraz dużą ingerencję w zieleń. Główne rozliczenie unijnego dofinansowania zapisano na grudzień 2026 roku, choć faktyczne oddanie trasy mieszkańcom może zależeć od odbiorów.

Z jednej strony park miejski, z drugiej Zadębie. Między nimi wciąż pozostaje dystans przestrzenny i funkcjonalny. Miasto próbuje go zasypać. W urzędowych papierach przedsięwzięcie nosi tytuł długi i urzędniczo chłodny: budowa ścieżki pieszo-rowerowej łączącej ulicę Łowicką z zalewem Zadębie, realizowana w ramach drugiego etapu rewitalizacji doliny rzek Łupia-Skierniewka.

– To próba narysowania nowej osi miejskiego życia i połączenia dwóch przestrzeni, które dziś funkcjonują obok siebie, a mogłyby zacząć pracować razem – mówi Dominik Dudek, zastępca

prezydenta miasta. Urzędnik przyznaje, że zadanie jest jednym z poważniejszych wyzwań infrastrukturalnych. Podkreśla, że inwestycja ma współfinansowanie europejskie, co oznacza większe możliwości finansowe, ale też znacznie wyższy poziom formalnej odpowiedzialności.

Umowa o dofinansowanie projektu „Rewitalizacja doliny rzeki Łupia-Skierniewka w mieście Skierniewice – etap II" została podpisana 10 października 2025 roku. Z dokumentów wynika, że łączna wartość projektu to 14,87 mln zł, a dofinansowanie z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego wynosi ponad 7,05 mln zł. Harmonogram płatności wpisany do umowy pokazuje, że główne rozliczenie projektu przewidziano na grudzień 2026 roku.

Nie tylko ścieżka

Projekt zakłada budowę ciągu pieszo-rowerowego o szerokości 3,7 metra i długości około 950 metrów na odcinku od ul. Zadębie do ul. 26 Dywizji Piechoty i ul. Pogodnej, wzdłuż wschodniego brzegu Skierniewki i północnej strony zbiornika wodnego. Dokumentacja przewiduje także kładkę nad rzeką, pomost, mury oporowe, miejsca odpoczynku, odwodnienie, oświetlenie i monitoring.

Projekt dotyczy terenu opisanego w dokumentacji jako stromy, niestabilny, miejscami podmokły, z utrudnionym dostępem i ryzykiem osuwania. Dlatego kluczowym elementem zadania są nie tylko nawierzchnie, lecz przede wszystkim mury oporowe. Największy z nich ma 172,56 metra długości i wysokość sięgającą 5,52 metra.

– Bez takich konstrukcji znaczna część ścieżki nie miałaby bezpiecznego oparcia – mówi nadzorujący inwestycję.

Inwestycja będzie głęboko ingerowała w nadrzeczny teren i jego ukształtowanie. Ważnym elementem będzie też jednoprzęsłowa kładka nad Skierniewką. Dokumentacja przewiduje przy niej dodatkowe umocnienie dna i skarp cieku narzutem kamiennym. To samo dotyczy pomostu wzdłuż brzegu.

Teren, przez który ma przebiegać nowa trasa, od początku stawia tej inwestycji twarde warunki. Projektanci opisują go jako obszar o stromych zboczach, niestabilnym, często podmokłym gruncie i ograniczonym dostępie dla ciężkiego sprzętu z powodu bliskości rzeki. Wprost wskazują też na ryzyko osunięć. To nie jest zwykła miejska działka, na której wystarczy wytyczyć przebieg ścieżki i rozpocząć roboty. Teren wymusza kosztowne rozwiązania i podnosi poziom trudności całego zadania. Dlatego kluczowe znaczenie mają tu mury oporowe i umocnienia, bez których ścieżka nie miałaby w wielu miejscach stabilnego oparcia.

– Nie będziemy świadkami wodowania miga, który stoi na skarpie nad zalewem – uspokaja Dominik Dudek.

Pracom towarzyszy stały monitoring zboczy. Zaprojektowane ściany oporowe w przyszłości będą miały za zadanie utrzymanie różnicy poziomów między trasą a istniejącym brzegiem oraz zabezpieczenie terenu przed osuwaniem i erozją.

– Skala tych konstrukcji jest duża. Najdłuższe odcinki liczą ponad 170 metrów, a wysokość ścian miejscami przekracza 5 metrów. To pokazuje, że nowa trasa nie zostanie po prostu poprowadzona wzdłuż rzeki. W kilku miejscach sam brzeg będzie musiał zostać przebudowany i podporządkowany jej przebiegowi – przyznaje w rozmowie z naszym portalem prezydent Dudek.

MOŻE CIĘ RÓWNIEŻ ZAINTERESOWAĆ:

Jak wybrać inwestycję deweloperską w Warszawie - poradnik

Kładka, pomost i nowa przestrzeń odpoczynku

Szczególnie wymagający jest rejon planowanej kładki nad Skierniewką. Sama przeprawa to tylko część zadania. Równie ważne będzie zabezpieczenie jej otoczenia. Projekt przewiduje umocnienie skarp i dna cieku warstwą kamienia, aby zapobiec rozmywaniu gruntu pod obiektem.

Wzdłuż brzegu ma powstać także pomost prowadzący do jednej z planowanych stref rekreacyjnych. Wokół takich miejsc przewidziano ławki, stojaki rowerowe, kosze na śmieci, stacje naprawy rowerów i altany. Projekt zakłada więc nie tylko sam ciąg pieszo-rowerowy, ale również nową przestrzeń odpoczynku.

Skarpy o spadku większym niż 1:2 muszą być dodatkowo zabezpieczone przed osuwaniem ziemi, a przy nasadzeniach na stokach przewidziano stosowanie mat kokosowych. To oznacza, że problem stateczności skarp rozwiązano dwutorowo: ciężkimi konstrukcjami oporowymi tam, gdzie trzeba utrzymać korpus ścieżki i uskoki terenu, oraz lżejszymi zabezpieczeniami biologiczno-technicznymi tam, gdzie chodzi o ochronę skarp ziemnych i nasadzeń przed spływem i erozją.

Ważnym elementem inwestycji jest również pomost kompozytowy, stanowiący dojście do ulicy 26 Dywizji Piechoty i wyspy rekreacyjnej. Według dokumentacji ma on 41 metrów długości, 4,51 metra szerokości całkowitej i 4,28 metra szerokości użytkowej między balustradami. Powierzchnia pomostu to 168,10 m kw. Konstrukcja ma przebiegać wzdłuż wschodniego brzegu rzeki i być oparta co 8 metrów na stalowej konstrukcji.

Wokół wysp rekreacyjnych zaprojektowano też małą architekturę: ławki, ławostoły, stojaki rowerowe, kosze na śmieci, stacje naprawy rowerów oraz altany. Dokumentacja podkreśla, że projekt opracowano z uwzględnieniem zasad dostępności i projektowania uniwersalnego, a nawierzchnie w miejscach odpoczynku i kieszeniach mają być wykonane z betonowej kostki mineralnej w kolorze piaskowym.

Oświetlenie i monitoring

Nowa trasa ma być też pełnoprawnie wyposażona. Dokumentacja przewiduje budowę oświetlenia i monitoringu: 36 opraw LED, 36 słupów oświetleniowych oraz 13 punktów kamerowych włączonych do miejskiego systemu nadzoru.

Zieleń i wycinka

Projektanci przyznają, że realizacja zadania wiąże się z wycinką, która objęła nie tylko drzewa chore, lecz także te, które kolidują z planowaną trasą albo znajdują się zbyt blisko robót, by mogły

bezpiecznie przetrwać budowę.

Dokumentacja przyrodnicza potwierdza obecność siedlisk zwierząt objętych ochroną, w tym gniazd ptaków i śladów bobra europejskiego. Z tego wynikał konkretny rygor czasowy: część drzew mogła być wycinana tylko poza okresem lęgowym ptaków, czyli od połowy października do końca lutego, pod nadzorem ornitologa.

Równie skrupulatnie opisano ochronę tych drzew, które mają pozostać. Wokół nich wyznaczono strefy ochronne, w których nie wolno używać ciężkiego sprzętu ani naruszać systemu korzeniowego. Tam, gdzie wygrodzenie okaże się niemożliwe, projekt przewiduje osłanianie pni.

Projekt przewiduje jednocześnie odtworzenie zieleni i późniejszą pielęgnację nasadzeń, ale w udostępnionych fragmentach dokumentacji nie ma jednego prostego zestawienia, które pozwalałoby bez ryzyka podać pełną liczbę wszystkich nowych drzew i krzewów.

MOŻE CIĘ ZAINTERESOWAĆ:

Poradnik: wybór i montaż drzwi wewnętrznych w Skierniewicach

Kto buduje, kto pilnuje

Wykonawcą zadania jest spółka SORTED z Piaseczna. Z kolei w przetargu na wielobranżowy nadzór inwestorski wpłynęło 9 ofert, a wybrano propozycję firmy Ekoinwestycje Sp. z o.o. z Białegostoku za 105 042 zł brutto.

Zakres obowiązków nadzoru rozpisano szeroko i bez złudzeń co do tego, gdzie mogą pojawić się trudności. Inspektorzy mają weryfikować zgodność robót z dokumentacją projektową, pozwoleniami, warunkami technicznymi i harmonogramem. Mają dopuszczać lub odrzucać materiały, prefabrykaty, receptury, urządzenia i sprzęt. Mają kontrolować laboratorium wykonawcy, w tym legalizację i kalibrację urządzeń. Mają odbierać roboty zanikające i ulegające zakryciu, uczestniczyć w próbach technicznych i odbiorach częściowych, sprawdzać dokumentację powykonawczą, potwierdzać obmiary, weryfikować faktury, prowadzić rozliczenie finansowe inwestycji, współdziałać przy odbiorze końcowym i późniejszym uzyskaniu pozwolenia na użytkowanie.

Z dokumentacji projektowej wynika, że nadzór ma brać udział także w okresie rękojmi i gwarancji. Oznacza to uczestnictwo w komisjach stwierdzających wady, kontrolę usuwania usterek i nadzór nad wykonywaniem obowiązków gwarancyjnych przez wykonawcę robót. W praktyce rola nadzoru nie kończy się więc wtedy, gdy ścieżka zostanie formalnie oddana do użytkowania. Ma trwać aż do momentu, gdy wyczerpie się odpowiedzialność za ewentualne wady robót.

To ważne również z punktu widzenia mieszkańców. W debatach o inwestycjach publicznych najczęściej interesuje nas sam moment oddania obiektu. Rzadziej myślimy o tym, że prawdziwy test jakości często zaczyna się dopiero po kilku miesiącach lub po pierwszej zimie. Wtedy wychodzi na

jaw, czy coś osiada, pęka, czy odprowadzenie wody działa prawidłowo, czy zieleń się przyjmuje i czy instalacje funkcjonują tak, jak powinny.

MOŻE CIĘ ZAINTERESOWAĆ:

Najważniejsze zalety leasingu samochodu osobowego dla firm

Źródło:
https://eglos.pl/aktualnosci/item/45403-park-i-zadebie-maja-zostac-polaczone-ulozenie-sciezki-nie-jest-najtrudniejsze