



Pan

Robert Leszczyński

Radny Rady Miejskiej Wrocławia

Wrocław, 17 listopada 2025 r.

WMM-PP.0003.7.2025

Odpowiedź na interpelację w sprawie przejezdności ul. Borowskiej w rejonie wiaduktu kolejowego znajdującego się pomiędzy ulicami Kukuczki i Koszycką, a także na odcinku w kierunku ul. Grota-Roweckiego

Szanowny Panie Radny,

przekazuję odpowiedzi na kwestie poruszone w Pana interpelacji z dnia 10 listopada bieżącego roku:

Ad 1 i 2.

Wszystkie wiadukty kolejowe znajdują się w zarządzie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Z tego względu miasto Wrocław nie uwzględniło w planach inwestycyjnych przebudowy tego wiaduktu.

Natomiast Miasto wnioskowało do PKP o uwzględnienie potrzeb rozwoju infrastruktury miejskiej i poszerzenia wiaduktu nad ulicą Borowską i Grota-Roweckiego przy opiniowaniu „Studium Wykonalności dla C-E 59 – odcinek Święta Katarzyna – Wrocław Brochów – Wrocław Muchobór/Wrocław Kuźniki”.

Wychodząc naprzeciw ewentualnym działaniom planowanym ze strony PKP w zakresie Towarowej Obwodnicy Kolejowej, Miasto, w przygotowywanym obecnie zadaniu dotyczącym ul. Grota-Roweckiego, uwzględnia niejako działania przygotowawcze – możliwe do podjęcia już teraz przez gminę.

Wrocławskie Inwestycje przygotowują się obecnie do ogłoszenia przetargu na koncepcję projektową dla przebudowy ul. Grota-Roweckiego od projektowanej pętli

tramwajowo-autobusowej „Borowska Szpital” do ronda na Wschodniej Obwodnicy Wrocławia. Zgodnie z wytycznymi dla tego zadania, zakłada się, że obszar przy wiadukcie będzie rozwiązany w dwóch wariantach:

- Wariant 1 - uwzględniający poszerzenie wiaduktu kolejowego na Towarowej Obwodnicy Wrocławia (TOW) dla pełnego przekroju ulicy, z założeniem wprowadzenia buspasów w obu kierunkach oraz wydzielonej infrastruktury pieszej i rowerowej – jako przygotowanie do przyszłościowego poszerzenia wiaduktu przez PKP;
- Wariant 2 - z wiaduktem kolejowym w istniejących parametrach, z uwzględnieniem buspasa po wschodniej stronie jezdni, ciągu pieszo-rowerowego po stronie zachodniej oraz chodnika i drogi dla rowerów po stronie wschodniej.

Ad 3.

W odniesieniu do tematu stanu odwodnienia i opracowania projektu poprawy systemu kanalizacji deszczowej w rejonie przejazdu Spółka MPWiK S.A. wyjaśnia:

Zostały podjęte już konkretne działania dla ograniczenia występowania podtopień w tym miejscu.

- Gmina Wrocław wraz z MPWiK S.A. opracowała Strategię Gospodarowania Wodami opadowymi i Roztopowymi we Wrocławiu (Strategia GWO). Podstawowym celem Strategii jest dostosowanie i przygotowanie miasta do zmian klimatu oraz zapewnienie jego dalszego rozwoju z uwzględnieniem właściwego zagospodarowanie wód opadowych.
- W ramach Strategii GWO na lata 2022-2027 uwzględniono wytypowanie punktów szczególnie wrażliwych na podtopienia i suszę. Przyjęto działania mające przeciwdziałać skutkom zmian klimatu, które obejmują m.in.:
 - typowanie (identyfikację) hot spotów deszczowych i suszowych,
 - opracowanie koncepcji dla hot spotów deszczowych i suszowych,
 - opracowanie projektów dla hot spotów deszczowych i suszowych wraz z uzyskaniem niezbędnych decyzji administracyjnych,
 - pozyskanie finansowania na realizację zadań w ramach hot spotów.
- Wyznaczono tzw. Hot spoty deszczowe, czyli obszary narażone na podtopienia. Jeden z takich z Hot spotów to Hot spot Borowska-Przystankowa.
- W tym roku opracowana została „Wielowariantowa koncepcja dla rozwiązania problemu podtopień Hot spotu Borowska-Przystankowa i Hot spotu

Konduktorska”, która obejmuje swoim zasięgiem wspomniany w interpelacji wiadukt kolejowy. W ramach przedmiotowej Koncepcji:

- wykonano analizę ukształtowania ww. terenu;
 - przeprowadzono inwentaryzację oraz pomiary geodezyjne infrastruktury GWO;
 - w oparciu o obliczenia hydrauliczno-techniczne sieci kanalizacyjnej sporządzono model hydrodynamiczny na bazie, którego z kolei opracowane zostały scenariusze opadowe do symulacji działania systemu kanalizacji deszczowej oraz pozostałej infrastruktury GWO przedmiotowego Hot spotu;
 - przeprowadzono analizy wielokryterialne wariantów rozwiązania problemu podtopień w obszarze Hot spotu, ocenę efektywności działań oraz modelowanie hydrauliczne wariantu rekomendowanego.
- Zgodnie ze Strategią GWO, zakończony został etap koncepcyjny dla rozwiązania problemów podtopień dla omawianego Hot spotu deszczowego. Kolejnym krokiem jest rozpoczęta już faza projektowa dla wybranego wariantu realizacyjnego.

Należy mieć na uwadze, że rozwiązanie „punktowego” problemu podtopień przedmiotowego wiaduktu wiąże się z koniecznością podjęcia kompleksowych działań projektowych i inwestycyjnych w obszarze całej analizowanej zlewni. Niemniej działania są prowadzone i dokładamy należytej staranności w rozwiązaniu sygnalizowanego przez Pana problemu poprzez kompleksowe i systemowe podejście do problematyki właściwego zagospodarowania wód opadowych w znacznie szerszym zakresie obszarowym.

Ad 4.

Dokumenty planistyczne miasta wskazują ul. Grota-Roweckiego i Borowską jako ważne ciągi uliczne także dla powiązań rowerowych. Ten kierunek ma również swoje odniesienie w Planie działań rowerowych do 2030, gdzie rozbudowa infrastruktury rowerowej wzdłuż Borowskiej i Grota-Roweckiego to jeden z priorytetów.

Obecnie po wschodniej stronie ulicy Grota-Roweckiego zrealizowana jest droga dla pieszych i rowerów od ronda Bednarza do ul. Kukuczki. W planach jest budowa infrastruktury pieszej i rowerowej również po stronie zachodniej w ramach zadania przebudowy ul. Grota-Roweckiego.

Przebudowana zostanie również infrastruktura piesza i rowerowa w ul. Borowskiej (od ul. Działkowej do projektowanej pętli „Borowska Szpital) w związku z realizacją

trasy tramwajowej „Borowska Szpital”. Inwestycja ta jest na etapie projektowania, które powinno zakończyć się w 2026 r., a realizacja trasy planowana jest w 2028 r.

Ad 5.

Harmonogram prac wygląda następująco:

- „Przygotowanie postępowania przetargowego dotyczącego opracowania dokumentacji projektowej dla zadania pod nazwą „Rozbudowa ul. Grota-Roweckiego z budową buspasa we Wrocławiu” jest w końcowej fazie z założeniem ogłoszenia przetargu jeszcze w tym roku.
- W Etapie I zostanie opracowana dwuwariantowa koncepcja programowo – przestrzenna.
- W Etapie II zostanie opracowany projekt budowlany oraz wykonawczy dla rozbudowy ul. Grota - Roweckiego na odcinku od nowoprojektowanej pętli tramwajowo – autobusowej „Borowska szpital” do skrzyżowania z ul. Iwaszkiewicza. Dokumentacja projektowa zostanie opracowana na podstawie koncepcji programowo-przestrzennej wg wariantu 2 a więc z dostosowaniem przekroju projektowanej ulicy do istniejących warunków w rejonie wiaduktu kolejowego.
- Szacowany całkowity czas realizacji projektu obejmujący opracowanie koncepcji, pełnej dokumentacji projektowej (odcinek od wiaduktu do ul. Iwaszkiewicza) wraz z uzyskaniem ostatecznej decyzji ZRID wyniesie około 18 miesięcy.
- Zgodnie z założeniami, rozpoczęcie prac budowlanych w zakresie rozbudowy ul. Grota – Roweckiego na odcinku od nowoprojektowanej pętli tramwajowo – autobusowej „Borowska Szpital” do skrzyżowania z ul. Iwaszkiewicza planowana jest na lata 2027/2029 rok.
- Realizacja II etapu koncepcji (od Iwaszkiewicza do ronda WOW) na ten moment nie ma ram czasowych.”

Jednocześnie rozpoczynające się właśnie prace nad Wrocławskim Węzłem Kolejowym, ogłoszone w dniu 17 listopada przez Wiceministra Infrastruktury Piotra Malepszaka, będą okazją do wypracowania wspólnych rozwiązań uwzględniających potrzeby rozwoju infrastruktury kolejowej z jednoczesnym polepszeniem warunków na przecięciach tej infrastruktury z siecią drogową miasta. Dlatego też tak ważne jest opracowanie wariantowe, które przyjęte zostało przy zadaniu prowadzonym przez Wrocławskie Inwestycje. Opracowanie koncepcyjne wariantu 1 w ramach

zadania „Rozbudowa ul. Grota-Roweckiego z budową buspasa we Wrocławiu” da nam materiał, który będzie stanowić wytyczną miejską do zadania kolejowego.

Z wyrazami szacunku,

Renata Granowska
Wiceprezydent Wrocławia

Do wiadomości:

1. Wrocławskie Inwestycje
2. MPWiK