



Pytania i odpowiedzi

2024-12-17

Budowa pierwszej linii bezkolizyjnego transportu szynowego w Krakowie budzi emocje i najwyższy poziom zainteresowania mieszkańców. To zrozumiałe - na metro czekamy od dekad, ale to właśnie w obecnej kadencji prace nad jego powstaniem wreszcie nabierają tempa. Pozwoli ono na zaprojektowanie najlepszego wariantu i rozpoczęcie prac.

Na coraz częstsze pytania dotyczące tego, nad czym pracują władze miasta, a także jakie są perspektywy i szanse, odpowiadamy w poniższym zestawieniu.

Czy na pewno budujemy metro?

Tak, w Krakowie powstanie bezkolizyjny środek transportu. To oznacza, że niezależnie od tego, na jakiej płaszczyźnie zobaczymy wagony, przebieg ich trasy nie będzie się krzyżować z żadną inną drogą czy tramwajowymi lub kolejowymi torami. Metro to środek transportu, który ma być niezależny od korków, drogowych kolizji czy warunków atmosferycznych. I to właśnie odróżniać je będzie od forsowanej do tej pory koncepcji premetra, które w ramach kolejnych etapów (w kierunku Nowej Huty oraz Bronowic) miało mieć formę kolizyjną.

Czy oznacza to, że metro jeździć będzie wyłącznie pod ziemią?

Dokładny przebieg pierwszej linii metra zostanie wyznaczony w 2025 roku. Już teraz wiemy jednak, że niezależnie od ostatecznej trasy, będzie ono prowadziło przede wszystkim pod ziemią. Sam poziom nie definiuje jednak tego, czym jest metro. Przykładów sieci metra, które część odcinków pokonuje w ulokowanym pod ziemią tunelu, a część na powierzchni, jest wiele – na czele z Wiedniem, Porto czy Kopenhagą, które dziś wymieniane są w gronie europejskich liderów bezkolizyjnego transportu. Tym, co definiuje metro, jest bezkolizyjny i szybki transport, a nie jego ulokowanie pod czy na ziemi.

Czy nasze metro będzie obsługiwane przez tramwaje?

Nie. Na pierwszej linii kursować będą wysokopojemne pojazdy. Ale do obsługi metra po wybudowaniu tunelu od AGH do ronda Młyńskiego potrzebny będzie tabor, który będzie mógł korzystać również z infrastruktury budowanej obecnie w ramach tramwaju do Mistrzejowic. Docelowo jednak, czyli po budowie kolejnych etapów pierwszej linii metra, będzie to niezależny i w pełni bezkolizyjny system.

Jaka będzie lokalizacja stacji Stare Miasto?

To oczywiście temat, który – co zrozumiałe – budzi największe zainteresowanie. We wniosku o decyzję środowiskową dla budowy pierwszego etapu metra, stacja „Stare Miasto” została zlokalizowana pod parkiem Szyborskiej. Wynikało to z braku zgody konserwatora zabytków na inne lokalizacje.

Docelowo jednak cała stacja ma stać się wygodnym węzłem przesiadkowym na linii tramwajowe i autobusy, które zatrzymują się przy przystanku „Teatr Bagatela”. Na podstawie ostatecznie osiągniętego porozumienia z Wojewódzką Konserwator Zabytków, istnieje



możliwość ulokowania jej w rejonie ul. Karmelickiej 7/9. Dokładna lokalizacja stacji zostanie ustalona na etapie projektu budowlanego, a jego wykonawca zostanie zobligowany do pozyskania potrzebnych do tego decyzji administracyjnych.

Co w kwestii metra wydarzyło się w ostatnim półroczu?

Od początku kadencji staraliśmy odpowiedzieć jasno na pytanie: jaki wariant metra chcemy budować i jakie kroki w tym kierunku zostaną wykonane. Za priorytet przyjęliśmy sprawne procedowanie decyzji środowiskowej z wykorzystaniem dokumentów tworzonych wcześniej.

Równolegle, w ostatnich tygodniach podjęliśmy dwie kluczowe decyzje – powołaliśmy w Urzędzie Miasta Krakowa referat ds. metra, a także powołaliśmy Radę Naukowo-Techniczną ds. Budowy Metra. Referat będzie pełnił przede wszystkim funkcję koordynacyjną całego procesu. Zgodnie z nakreślonymi planami zacznie działać pełną parą w styczniu. Obecnie kontynuowany jest proces rekrutacji, a już zatrudnieni pracownicy synchronizują całą wiedzę na temat przygotowywanej inwestycji, która do tej pory była rozproszona pomiędzy różne miejskie jednostki.

Czekamy również na efekty zleconych w ostatnim czasie analiz – finansowo-ekonomicznej oraz transportowej, które przybliżą nas do podjęcia kluczowych decyzji.

Czy Kraków ma pieniądze na budowę metra?

Konieczność budowy metra dostrzegają nie tylko mieszkańcy Krakowa, ale też władze centralne i unijne, a jego potencjał mocno analizują także inwestorzy prywatni. Kluczowym zadaniem na najbliższe miesiące jest wytyczenie optymalnego modelu organizacyjno-finansowego dla budowy krakowskiego metra. Niezależnie od tego miasto ma zabezpieczone środki na działania przygotowawcze – w Wieloletniej Prognozie Finansowej (WPF) na projektowanie i inne koszty przygotowawcze zabezpieczyliśmy 100 milionów złotych.

Którędy pojedzie I linia metra?

Znamy dokładny przebieg centralnego etapu – I etap połączy stację przy Akademii Górniczo-Hutniczej z tą na rondzie Młyńskim. Obecnie czekamy na otrzymanie decyzji środowiskowej, z którą będziemy gotowi do zlecenia projektu budowlanego.

Decyzje dotyczące przebiegu II i III etapu pierwszej linii metra podejmiemy w 2025 roku. Będą one bazowały na zleconych analizach, a także rekomendacjach Rady Naukowo-Technicznej ds. Budowy Metra. W tym gronie, którego skład tworzą nie tylko eksperci ds. transportu, znaleźli się naukowcy reprezentujący różne dziedziny, w tym nauki społeczne. Traktujemy budowę metra jako zadanie, które ma wychodzić naprzeciw wyzwaniom przyszłości – nie tylko odpowiadać na potrzeby transportowe, ale i umożliwić dalszy rozwój miasta, w tym jego kierunki rozbudowy osiedli mieszkaniowych.

Czy metro w Krakowie będzie takie, jak w Warszawie?

Nie, Warszawa rozpoczynała budowę swojego systemu w innych uwarunkowaniach



społecznych, politycznych, ale też i technologicznych. Dlatego inspiracje czerpiemy nie tylko ze stolicy, ale i z miast takich, jak Wiedeń, Kopenhaga, Oslo, Porto czy Bruksela.

Krakowskie metro będzie miało wiele zalet metra warszawskiego, ale planujemy również zminimalizować kilka wad stołecznego systemu. Co więcej, wykorzystamy fakt, że rozpoczynamy budowę pół wieku później. Skorzystamy więc z dostępnych rozwiązań technologicznych, które umożliwiają m.in. autonomiczność systemu i ograniczenie kosztów funkcjonowania systemu metra.

Czym zajmuje się referat ds. metra?

Referat ds. metra powstał w ramach struktur Urzędu Miasta Krakowa i będzie koordynował cały proces. Do tej pory pozyskaniem dokumentów zajmował się Zarząd Inwestycji Miejskich, za procedowanie decyzji środowiskowej odpowiadał Wydział Kształtowania Środowiska, ale całości brakowało należytej spójności, w tym w obszarze komunikacji z mieszkańcami. Nowy referat będzie więc także jednostką, która będzie starała na bieżąco odpowiadać na niestabilne zainteresowanie mieszkańców tematem metra.