

„Metro będzie nowym kręgosłupem komunikacyjnym Krakowa”

2024-12-25

O postępach prac, największych wyzwaniach i przyszłości krakowskiego systemu transportowego ze Stanisławem Mazurem, zastępcą prezydenta, nadzorującym przygotowanie budowy metra, rozmawia Kamil Popiela.

Trwają intensywne prace nad projektem pierwszej linii metra w Krakowie. W oczekiwaniu na uzyskanie decyzji środowiskowej dla pierwszego odcinka, eksperci pracują nad wytyczeniem jego dalszego przebiegu i modelu finansowania inwestycji.

Kamil Popiela: Czy znamy już dokładny przebieg pierwszej linii metra? Czy będą kolejne?

Stanisław Mazur: Decyzja o finalnym przebiegu pierwszej linii metra jest nadal przed nami, choć wiemy już, jaki będzie jej pierwszy etap. Z pewnością metro pojedzie od stacji w okolicach AGH do ronda Młyńskiego, czyli w swoim centralnym odcinku, wraz ze stacją, która będzie zlokalizowana najbliżej Starego Miasta. O tym, jaka będzie kontynuacja tego przebiegu, zadecyduje analiza kierunków rozwoju, której wyniki poznamy w najbliższych miesiącach. Myślimy o metrze, jako projekcie cywilizacyjnym, rozwojowym, czyli takim, które będzie nie tylko odpowiadało na potrzeby zdefiniowane dziś, ale przede wszystkim, który pozwoli rozwijać miasto dalej. Jestem zdania, że metro musi łączyć te obszary miasta, które w przyszłości będą najgęściej zamieszkałe i wymagające dostępu do zrównoważonego transportu. Ale o tym, jaki będzie dalszy przebieg, czy metro pojedzie w kierunku Bronowic czy Klinów – o tym zadecydują eksperci, bazując na twardych liczbach.

Z pewnością musimy przygotować pierwszą linię metra tak, by uwzględniała rozwój sieci w kolejnych latach. Bezkolizyjny transport szynowy to dziś jedyna recepta na największe problemy Krakowa.

Czy krakowskie metro będzie bezkolizyjne? Poprzednie koncepcje premetra zakładały, że w dużej mierze pojazdy poza centrum będą poruszać się po zwykłych liniach tramwajowych.

Bezkolizyjność to jeden z warunków koniecznych, by to co budujemy można było nazwać metrem. Raz jeszcze chciałbym podkreślić, że tylko taki system nas interesuje. Z koncepcji premetra forsowanej przez naszych poprzedników pozostawiamy wyłącznie centralny odcinek, który bezkolizyjnie przebiega tunelem. Na szczęście zastosowane dla niego parametry uwzględniające eksploatację większych pojazdów, a to z kolei oszczędza wiele czasu i środków, które wymagałoby przygotowanie całkowicie nowej koncepcji. Kontynuacja pierwszej linii metra będzie bezkolizyjna. Chcemy również, żeby umożliwiała wykorzystanie w pełni autonomicznych pojazdów jak ma to miejsce w Kopenhadze czy w Salonikach, gdzie właśnie uruchomiono system metra. Będzie to oczywiście wyzwaniem – nie tylko technologicznym, ale i prawnym. W rozstrzygnięciu dylematów z tym związanych nieocenione będzie wsparcie Rady Naukowo-Technicznej ds. Budowy Metra, która od kilku miesięcy funkcjonuje pod przewodnictwem prof. Andrzeja Szaraty, rektora Politechniki Krakowskiej. W realizację projektu planujemy także szeroko włączyć krakowskie uczelnie.



**Magiczny
Kraków**

Jakie są największe wyzwania, które stoją przed Krakowem w 2025 roku, w związku z przygotowaniem budowy metra?

To najbliższe to oczywiście uzyskanie decyzji środowiskowej, która z kolei pozwoli rozpocząć prace projektowe dla pierwszego etapu pierwszej linii i dokonanie korekt dokumentacji, choćby w zakresie przeniesienia stacji Stare Miasto jak najbliższej przystanku tramwajowego przy Teatrze Bagatela. Kolejna kwestia to oczywiście koszty – w Wieloletniej Perspektywie Finansowej zarezerwowaliśmy na najbliższe lata 100 milionów złotych. To środki wystarczające, by sfinansować projekt budowlany, ale niewielkie w kontekście samej budowy. Przed nami liczne rozmowy z przedstawicielami rządu, bo podobnie jak Warszawa, traktujemy powstanie krakowskiego metra w kategoriach projektu wagi państwowej i oczekujemy wydatnego wsparcia z budżetu centralnego. Aktywnie będziemy także zabiegać o środki unijne, a jeśli zaistnieje taka konieczność – rozważymy współpracę z inwestorami. Zainteresowanie tych ostatnich jest spore.

Budowa metra to również olbrzymie wyzwanie komunikacyjne. Pewne konsultacje społeczne oczywiście się już odbywały, ale jesteśmy przekonani, że do realizacji tego projektu będziemy potrzebowali opinii mieszkańców Krakowa na niespotykaną dotąd skalę. I nie myślę o aspektach technicznych, ale o szczerzej rozmowie o tym jak projekt metra zmieni Kraków i wiele obszarów dzielnic naszego miasta.

Jaka będzie rola metra w systemie transportowym? Czy ma zastąpić część połączeń tramwajowych?

Dziś tramwaje stanowią podstawę naszego systemu komunikacji zbiorowej, ale rosnące potoki pasażerskie sprawiają, że Kraków potrzebuje budowy nowego kręgosłupa całego organizmu opartego na „twardej szynie”, czyli metrze, kolei i tramwajach. Nim powstanie metro, musimy zwiększyć dostępność kolei aglomeracyjnej. To możliwe, bo najważniejsze inwestycje kolejowe już się zakończyły. Ten kręgosłup komunikacyjny powinien być dostępny dla zdecydowanej większości mieszkańców Krakowa oraz Metropolii Krakowskiej. Dlatego nikt nie chce likwidować w Krakowie tramwajów – co więcej, potrzebne są dalsze inwestycje w rozwijanie sieci.

Czy jest coś co mogłoby bardzo ułatwić budowę metra?

Takim rozwiązaniem byłaby z pewnością specustawa. Bardzo ułatwiłaby ona przygotowanie, budowę, jak i finansowanie metra. W gronie ekspertów intensywnie pracujemy nad założeniami takiej specustawy. Kiedy ją opracujemy, będziemy zabiegali o jej poparcie przez rząd i parlamentarzystów. Ci związani z Krakowem chcą się angażować w ten proces – liczę na dobrą współpracę.