



Co nowego w sprawie metra?

2025-02-05

Metro to klucz do rozwoju miasta - to jedna z konstatacji po wizycie krakowskiej delegacji w Kopenhadze. Wnioski mają pomóc w realizacji tej ogromnej inwestycji w stolicy Małopolski. O tym, na jakim etapie jest budowa metra w Krakowie, mówi wiceprezydent Stanisław Mazur. Rozmawiał z nim Tadeusz Mordarski.

W ubiegłym miesiącu delegacja z Krakowa odwiedziła Kopenhagę, by zobaczyć, jak funkcjonuje tamtejsze metro. Jakie wyciągnięto wnioski po tej wizycie?

Stanisław Mazur: Podczas wizyty spotykaliśmy się z osobami, które wiedzą, jak metro się projektuje, buduje i nim zarządza. Cztery wnioski, wynikające z tego wyjazdu, są dla mnie szczególnie ważne. Po pierwsze, metro jest jednym z kluczowych narzędzi zarządzania strategicznego. Zmienia miasto, redefiniuje jego funkcje, wytycza nowe przestrzenie pod mieszkalnictwo, biznes, obszary rekreacji. Na nowo określa dynamikę i kierunki rozwoju miasta. Po drugie, metro to kluczowy element systemu mobilności miejskiej. Stanowi ono kręgosłup komunikacyjny zintegrowany z ruchem samochodowym, liniami autobusowymi i ścieżkami rowerowymi. To zintegrowanie daje komfort poruszania się po mieście. Po trzecie, projektowanie i realizacja linii metra opiera się o ścisłą, partnerską współpracę władz miasta, rządu i inwestorów. I po czwarte, bardzo wiele uwagi poświęca się procesom konsultacji. Projektowanie każdej nowej linii poprzedza miejska debata. Każdy z tych wniosków wart jest poważnego potraktowania i wykorzystania.

Co jest trudniejsze: zaprojektować i wybudować, czy później utrzymać i zarządzać?

Do pewnego stopnia to pierwsze determinuje to drugie. Jeżeli przyjmimy formułę, że projektuje i buduje zewnątrz kontraktor, to on ma pełny lub bardzo duży wpływ na późniejsze zarządzanie. Ja jestem zwolennikiem rozwiązania, by dominujący był kapitał publiczny, także ten ze środków centralnych czy unijnych, a zarządzaniem powinna zająć się wyspecjalizowana spółka miejska. Kapitał niepubliczny kusi, ale jest on bardzo drogi, rodzi szereg napięć oraz jest mało elastyczny: nawet drobna zmiana w wielomilionowym kontrakcie oznacza, że na nowo trzeba go negocjować. A nam chodzi o to, byśmy mieli elastyczność, większą kontrolę i możliwość szybszej adaptacji do tego, co się dzieje w mieście.

Planowane są kolejne wizyty władz Krakowa w miastach, w których funkcjonuje metro?

Niewykluczony jest wyjazd do Wiednia. Szukając dobrych rozwiązań, analizujemy takie miasta jak Porto, Saloniki, Tuluzę czy Brukselę. Analiza nie zawsze wiąże się z koniecznością wyjazdu. Gromadzimy materiały, analizujemy dokumenty, rozmawiamy i komunikujemy się zdalnie. Zależy nam, by poznać wartościowe, sprawdzone rozwiązania. Budowa metra to proces, a jedną z jego składowych jest dostosowanie naszych oczekiwań i możliwości do potrzeb obecnych i przyszłych krakowian.

Na jakim etapie jest obecnie budowa metra w Krakowie?



**Magiczny
Kraków**

Czekamy na decyzję środowiskową. Jej wydanie pozwoli nam rozpocząć procesy związane z projektowaniem pierwszego, centralnego odcinka linii metra. Równocześnie prowadzimy prace nad wytyczeniem pozostałych fragmentów pierwszej linii. W tym samym czasie analizujemy różne modele finansowania jego budowy. Regularnie spotyka się Rada Naukowo-Techniczna ds. Budowy Metra. Wiele się dzieje.

Co zatem będzie sukcesem w perspektywie tego roku?

Mam świadomość, że dla wielu krakowian metro stało się symbolem niezrealizowanych marzeń i dopiero wbicie symbolicznej, pierwszej łopaty będzie wystarczającym dowodem na to, że ta budowa ruszyła. Przed nami ogrom pracy. W tym roku sukcesem będzie między innymi uzyskanie decyzji środowiskowej dla centralnej części pierwszej linii metra, wytyczenie pozostałych fragmentów tej linii oraz rozpoczęcie przygotowywania dokumentacji potrzebnej, by otrzymać decyzję środowiskową na te nowe elementy planowanej trasy. Jeżeli nam się to uda, będzie to oznaczać, że mieścimy się w zaplanowanym przez nas harmonogramie.

Jakie są największe zagrożenia?

Budowa metra to bardzo skomplikowany proces. Biorąc pod uwagę doświadczenia miast, które budowały metro, wśród zagrożeń wymienia się najczęściej opóźnienia w wydawaniu stosownych decyzji środowiskowych, problemy geologiczne, trudności w finansowaniu. Mam nadzieję, że w Krakowie te problemy nawet jeżeli się pojawią, to w niewielkim zakresie.

Jakie są największe przekłamania, które pojawiają się w przestrzeni publicznej?

Czasami słyszę, że to będzie podziemny tramwaj. Otóż nie, budujemy metro. Pojawiają się też głosy mówiące, że drążenie tuneli zagraża zabytkom. Przykłady Rzymu, Aten, Londynu czy Paryża temu przeczą. Żadnego głosu nie lekceważymy. Będziemy konsekwentnie i rzeczowo reagować na tego rodzaju opinie, tłumacząc i pokazując argumenty na rzecz proponowanych przez nas rozwiązań. Prowadzić będziemy szeroką akcję informacyjną i konsultacyjną. To oczywiste, że każdy mieszkaniec ma prawo stawiać pytania, a naszą rolą jej udzielanie na nie rzetelnych odpowiedzi.