Metro w Krakowie – co dalej z decyzją środowiskową dla premetra?

2026-03-03

Kraków przygotowuje autonomiczne metro jako przyszły kręgosłup komunikacyjny miasta. Ma ono służyć nie tylko sprawnemu przemieszczaniu się, ale także spełniać nowe wymagania bezpieczeństwa, m.in. w razie potrzeby przejąć funkcję schronów. Procedowana przez miasto Oświęcim decyzja środowiskowa dla premetra nie pozwala na realizację projektu w takim standardzie, ale zawarta w niej dokumentacja i analizy będą ważnym punktem odniesienia i pomogą w kolejnych etapach przygotowań metra.

– Dokumentacja dla premetra to solidny kapitał wiedzy. Wykorzystujemy wszystko, co może realnie wspierać kolejny etap projektu: analizy środowiskowe, badania geologiczne, opracowania techniczne. To naturalna kontynuacja wykonanej pracy i opieranie inwestycji na mocnym fundamencie, a nie zaczynanie jej od zera – podkreśla prezydent Krakowa Aleksander Miszalski.

Weryfikacja i korekta

Na początku kadencji zakładano możliwość wykorzystania tej decyzji dla planowanego odcinka pełnoprawnego metra i dlatego została ona poddana szczegółowej weryfikacji we współpracy z ekspertami, w tym z Radą Techniczno-Naukową ds. budowy metra, a także w dialogu z Ministerstwem Infrastruktury.

– Stało się jasne, że choć rozwiązanie to mogło być rozważane od strony technicznej, wiązałoby się z istotnymi ryzykami formalno-prawnymi w kolejnych etapach inwestycji. Przyjęte na początku kadencji założenia zostały zweryfikowane i skorygowane. To naturalny element odpowiedzialnego przygotowania inwestycji tej skali – ocenia Stanisław Mazur zastępca prezydenta Krakowa.

Jak podkreślają przedstawiciele miasta, jest to konsekwencja uwarunkowań technicznych, prawnych i funkcjonalnych, a nie zmiany kierunku polityki transportowej. Metro projektowane jest w perspektywie kilkudziesięciu lat. Musi ono spełniać inne standardy, zarówno pod względem autonomii systemu, głębokości prowadzenia infrastruktury, jak i odporności na zagrożenia.

Dokumentacja nie przepada – wiedza zostaje w projekcie

Dotychczas opracowana dokumentacja będzie szeroko wykorzystywana jako baza wiedzy i punkt odniesienia dla dalszych prac projektowych. Dotyczy to w szczególności odcinka Nowa Huta – Centrum, gdzie przebieg planowanej trasy w dużej mierze się pokrywa. W ramach wcześniejszych opracowań, w tym realizowanych przez firmę ILF, powstała również karta informacyjna przedsięwzięcia dla metra, obejmująca szeroki zakres badań środowiskowych, geologicznych i akustycznych. Dokumentacja dla premetra dała ;miastu ogrom wiedzy – środowiskowej, geologicznej i technicznej. Dziś realnie wspiera ona przygotowanie budowy metra.

Bezpieczeństwo jako kluczowy parametr

Przy podjęciu decyzji związanych z dalszym wykorzystaniem decyzji środowiskowej istotnym punktem

odniesienia były doświadczenia innych miast realizujących duże inwestycje podziemne. Przykłady te pokazały, że zbyt płytkie prowadzenie tuneli może prowadzić do poważnych problemów technicznych i eksploatacyjnych, czego konsekwencją jest odejście od dużych tuneli realizowanych na niewielkiej głębokości – a właśnie takie założenia towarzyszyły rozwiązaniom planowanym dla premetra.

Równolegle istotne znaczenie zyskał wątek tzw. dual-use, czyli możliwości wykorzystywania infrastruktury metra również w celach ochrony ludności. Funkcje takie mogą mieć wpływ na głębokość posadowienia tuneli i stacji oraz standardy konstrukcyjne. Regulujące te kwestie przepisy weszły w życie dopiero w listopadzie 2025 roku, co oznacza, że wcześniejsze dokumentacje – w tym dokumentacja premetra – nie mogły ich uwzględniać.

Dodatkowo, w polskich warunkach prawnych metro podlega przepisom kolejowym, których zmiana oznaczałaby wieloletni proces legislacyjny – dłuższy niż przygotowanie nowej dokumentacji w oparciu o już posiadaną wiedzę.

Dokumentacja techniczna dla całej linii

W 2026 roku Kraków planuje ogłoszenie kluczowego przetargu, którego jednym z elementów będzie pozyskanie decyzji dla całej pierwszej linii metra zamiast punktowych decyzji dla pojedynczych fragmentów trasy. Równolegle miasto prowadzi uzgodnienia z Regionalną Dyrekcją Ochrony Środowiska w Krakowie dotyczące zakresu badań, aby kolejne etapy przebiegały sprawniej i w sposób bardziej przewidywalny.

Prezydent Krakowa dziękuje urzędnikom z Oświęcimia, Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Krakowie, Zarządowi Zlewni w Krakowie Państwowego Gospodarstwa Wodnego „Wody Polskie” i Państwowemu Powiatowemu Inspektorowi Sanitarnemu w Krakowie za ogrom pracy włożonej w postępowanie środowiskowe. Ta praca i zgromadzona dokumentacja są ważnym etapem dojrzewania projektu metra i będą realnie wykorzystywane w kolejnych etapach przygotowań.