



Metro pod zabytkami. Kraków uczy się od Europy, jak zrobić to dobrze

2026-04-21

Kraków przygotowuje się do jednej z najważniejszych inwestycji infrastrukturalnych w swojej historii. Jak budować metro w mieście o wyjątkowo cennym dziedzictwie - o tym rozmawiano podczas konferencji „Drażąc w historii. Systemy metra w miastach UNESCO”, zorganizowanej przez miasto. W wydarzeniu udział wzięli eksperci z Mediolanu, Salonik, Wiednia i Pragi, którzy podzielili się doświadczeniami z budowy i rozwoju metra w historycznych przestrzeniach.

- Decyzja o budowie metra w Krakowie wymagała odwagi, ale też ogromnej odpowiedzialności, bo mówimy o inwestycji realizowanej w miejscu wyjątkowym - historycznie, kulturowo i symbolicznie. Kraków był jednym z pierwszych miast na świecie wpisanych na Listę Światowego Dziedzictwa UNESCO. Ale fakt ten nie oznacza, że mamy zakonserwować je w stanie niezmienionym, choć nakłada na nas obowiązek mądrego rozwoju i odpowiedzialnej adaptacji. Liczę, że ta konferencja pokaże, że budowa metra nie tylko nie niszczy dziedzictwa, ale potrafi je wydobywać, wzmacniać i opowiadać na nowo. A planowana na najbliższe lata inwestycja da Krakowowi szansę na wyznaczenie w tym zakresie nowych standardów - podkreślił prezydent Aleksander Miszalski, otwierając konferencję w Pałacu Krzysztofory.

- W Krakowie nie rozstrzygamy dziś, czy metro można budować w mieście historycznym. Wiemy, że można, bo pokazują to doświadczenia wielu europejskich metropolii. Kraków potrzebuje metra, bo rozwija się, rosną potrzeby transportowe, a centrum miasta od dawna znajduje się pod ogromną presją ruchu. Ale Kraków jest też miastem o wyjątkowej strukturze historycznej i wyjątkowej odpowiedzialności za dziedzictwo. Dlatego nie szukamy prostych odpowiedzi. Naszym prawdziwym zadaniem jest dziś odpowiedzieć na pytanie, jak zrobić to dobrze - mówił podczas prezentacji otwierającej wydarzenie zastępca prezydenta Krakowa, Stanisław Mazur.

Saloniki: metro może powstać nawet wśród wielkich odkryć archeologicznych

W tym kontekście bardzo mocno wybrzmiał przykład Salonik. Tam budowa metra zetknęła się bezpośrednio z wyjątkowo cennym dziedzictwem archeologicznym, a mimo to projekt został doprowadzony do realizacji, choć z komplikacjami.

- Metro już funkcjonuje, a jego stacje w wielu miejscach integrują relikty historyczne bezpośrednio z przestrzenią transportową. Saloniki mają wiele wspólnego z Krakowem: historię, problemy związane ze zrównoważoną mobilnością, wielkie dziedzictwo historyczne, które musimy chronić, a także turystykę, której może służyć współpraca między naszymi miastami. Nasze metro działa dopiero od dwóch lat, ale to doświadczenie było bardzo pouczające i chcemy się nim podzielić, aby pomóc Krakowowi uniknąć błędów, które u nas kosztowały wiele lat i bardzo dużo pieniędzy - podkreślał prof. Spyros Vougiaris, przewodniczący Rady Miasta Saloniki.

Wiedeń: Przede wszystkim przygotowanie

Wiedeń jest jednym z najważniejszych punktów odniesienia dla Krakowa, szczególnie w kontekście



budowy linii U5, która realizowana jest obecnie pod ścisłym centrum miasta, w tym w rejonie ratusza. Przedstawiciele stolicy Austrii przekonywali, że o powodzeniu inwestycji w mieście historycznym w największym stopniu decyduje sam początek procesu.

- To właśnie na etapie przygotowawczym zapadają kluczowe decyzje dotyczące przebiegu linii, lokalizacji stacji, technologii budowy czy sposobu prowadzenia dialogu społecznego. To moment, w którym trzeba pogodzić często sprzeczne interesy - transportowe, konserwatorskie, społeczne i ekonomiczne - mówił Gregor Stratil-Sauer, urbanista z wiedeńskiego magistratu.

Mediolan: trudności trzeba przekuć w szanse

Z kolei Mediolan, który niedawno oddał do użytku nową linię M4, udowodnił, że trudne warunki historyczne mogą być źródłem wartości dodanej dla miasta.

- Metro jest najlepszym systemem szybkiego transportu zbiorowego, jeśli chcemy poprawić doświadczenie pasażerów i skłonić więcej osób do korzystania z transportu publicznego zamiast z samochodów. W tak skoncentrowanym środowisku, jakim są nasze miasta, masowe używanie aut oznacza tylko stratę czasu, pieniędzy, zasobów i przestrzeni. Kiedy ograniczamy liczbę samochodów, odyskujemy miasto dla ludzi - podkreślał Andrea Bruschi z MM S.p.A. Metro Mediolan.

- Trudności trzeba przekuć w szanse. W mieście tak bogatym w historię jak Kraków metro może nie tylko omijać dziedzictwo, ale czasem także pomagać je wydobywać i pokazywać mieszkańcom - dodał Andrea Bruschi.

Praga: metro to nie tylko tunel i stacja

Praga od lat rozwija swój system metra, który stanowi fundament transportu publicznego w mieście, a obecnie realizuje budowę nowej linii D. Inwestycja prowadzona jest w trudnych warunkach geologicznych i w sąsiedztwie historycznej zabudowy. Przedstawiciel miasta, Tomáš Tůma z DPP, czyli spółki odpowiedzialnej za operowanie systemem, zwracał uwagę że metro musi być traktowane jako jeden spójny system. Projektowanie nie może ograniczać się do tuneli i stacji - musi obejmować tabor, sterowanie ruchem, zaplecze techniczne, bezpieczeństwo, utrzymanie i organizację całego procesu. Każde opóźnienie lub niedoszacowanie na jednym z tych poziomów może wpłynąć na funkcjonowanie całego systemu.

Rzym buduje pod Forum Romanum, w Krakowie też się da

Bardzo ważnym elementem konferencji były również wystąpienia krakowskich ekspertów. Prof. Andrzej Kadłuczka z Politechniki Krakowskiej, architekt, konserwator zabytków i ekspert, który był współodpowiedzialny m.in. za stworzenie Rynku Podziemnego, oddziału Muzeum Krakowa, zwracał uwagę, że w projektach realizowanych w tak trudnym kontekście nie da się zakładać jednego, niezmiennego scenariusza.

Jak podkreślał, tylko pragmatyczne, ale jednocześnie ostrożne podejście do procesu inwestycyjnego



daje szansę na sukces.

Ważny głos wybrzmiał także ze strony służb konserwatorskich. Anna Biskupska-Sperka, zastępczyni Małopolskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków, jasno wskazała, że budowa metra w Krakowie jest możliwa. Jej zdaniem doświadczenia innych europejskich miast nie pozostawiają co do tego wątpliwości.

Jednocześnie podkreślała, że z punktu widzenia urzędu ochrony zabytków najważniejsze jest odpowiednie zabezpieczenie dziedzictwa kulturowego przed ewentualnym destrukcyjnym wpływem robót budowlanych. Chodzi nie tylko o zabytki archeologiczne, ale również o budynki, historyczne struktury i całe obszary o wysokiej wartości kulturowej.

Gdzie będzie najtrudniej?

Analizy przygotowane przez miasto pokazują jasno, że największe napięcia nie dotyczą samego drażenia tuneli, lecz tego, w jaki sposób metro pojawia się na powierzchni. To właśnie stacje, wejścia, szyby, wentylatornie i place budowy są elementami najbardziej ingerującymi w zabytkową tkankę, archeologię i krajobraz miasta.

Najtrudniejszy pozostaje odcinek centralny, gdzie wszystkie planowane stacje znajdują się w obszarze UNESCO lub jego strefie buforowej. W rejonie stacji przy Teatrze Bagatela problemem są relikty archeologiczne i niezwykle delikatna struktura urbanistyczna. Na Kleparzu – gęstość zabudowy i brak przestrzeni manewru. Przy Rondzie Mogilskim – konkretne kolizje z obiektami historycznymi, związanymi z obiektem fortecznym.

Nieco inny charakter mają wyzwania na odcinku wschodnim. W Nowej Hucie kluczowa jest ochrona spójności całego układu urbanistycznego – osi, proporcji i relacji przestrzennych. W rejonach takich jak Zalew Nowohucki pojawia się z kolei wątek krajobrazu i funkcji rekreacyjnych, a w Czyżynach pasa dawnego lotniska.