Magiczny Kraków

Wizja metra: Autonomia i bezpieczeństwo

2026-05-12

Podczas posiedzenia Komisji Infrastruktury radni zapoznali się z wizją budowy metra. Projekt, zakładający powstanie 29-kilometrowej sieci, wkracza w fazę kluczowych przetargów i konsultacji.

Stanisław Mazur, zastępca prezydenta Miasta Krakowa nakreślił szeroki plan budowy metra. Jedną z opcji, którą Miasto bierze pod uwagę jest system oparty na pełnej autonomiczności, co ma nie tylko podnieść standard podróżowania, ale również obniżyć koszty energii o 20–30%. Inwestycja ma objąć 29 stacji i charakteryzować się wysoką częstotliwością kursowania pociągów.

Ważnym elementem prezentacji było odniesienie do bezpieczeństwa cywilnego. Miasto, inspirując się rozwiązaniami z Helsinek, planuje, aby infrastruktura metra służyła jako schrony dla mieszkańców. – Metro ma szansę być podstawowym miejscem wypełniającym funkcję schronu – podkreślał Stanisław Mazur, wskazując na rozmowy z fińskimi zarządcami infrastruktury.

Nauka i współpraca międzynarodowa

Przygotowania do inwestycji wspierają krakowskie uczelnie, m.in. AGH, PK i UJ, z którymi miasto podpisało porozumienie o dostarczaniu specjalistycznej wiedzy. Kraków konsultuje się również z miastami z listy UNESCO, takimi jak Praga, Wiedeń czy Mediolan, aby budowa nie naruszyła historycznej tkanki miasta. Tunele mają być drążone na głębokości od 15 do 25 metrów, co według ekspertów pozwoli uniknąć kolizji z warstwami archeologicznymi.

Radni pytają o koszty

Druga część posiedzenia została zdominowana przez głosy radnych. Pojawiły się pytania o realność kosztorysu. Radny Michał Starobrat zauważył, że miasto szacuje koszt 29 km metra na 15 miliardów złotych, podczas gdy w Warszawie budowa jednego kilometra kosztuje około 1,5 miliarda.

Prezydent Mazur odpowiedział, że według krakowskich analiz 500 milionów za kilometr jest kwotą wystarczającą ze względu na lepsze warunki gruntowe i inną technologię niż w przypadku niektórych odcinków warszawskich. Kolejne pytania dotyczyły kwestii finansowania. Zastępca prezydenta wyjaśnił, że miasto liczy na finansowanie hybrydowe: środki unijne, budżet centralny oraz kapitał prywatny w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego.

Trasa i harmonogram

Radni podnieśli również temat ostatecznego przebiegu linii. Część mieszkańców czuje się zawiedziona brakiem metra w ich rejonach, inni obawiają się likwidacji linii tramwajowych. Stanisław Mazur zapewnił, że obecna trasa jest wynikiem prac 20 ekspertów, ale dokumenty kierunkowe nie zamykają dyskusji o kolejnych liniach w przyszłości.

Zainteresowanie radnych wzbudził także harmonogram. Choć miasto planuje, by do 2030 roku

posiadać pełną dokumentację i decyzje środowiskowe, radny Grzegorz Stawowy pytał czy wtedy faktycznie rozpoczną się prace.

Co dalej? Kluczowe przetargi w maju

Mimo debaty, miasto nie zwalnia tempa. Jeszcze w maju ogłoszone mają zostać dwa istotne przetargi:

- Przetarg na badania geologiczno-hydrologiczne, które potrwają rok.
- „Duży przetarg” na dokumentację przedprojektową, obejmujący m.in. studium wykonalności i decyzję środowiskową.

Prezydent Mazur podsumował, że budowa metra to strategiczny interes państwa, który zmieni nawyki komunikacyjne i strukturę gospodarczą Krakowa. Jak zaznaczył, mimo braku ostatecznych odpowiedzi na wszystkie pytania o koszty operacyjne, miasto musi być przygotowane, by móc ubiegać się o środki zewnętrzne, gdy tylko pojawią się odpowiednie fundusze.

Nowe inwestycje „rowerowe”

Posiedzenie komisji przyniosło też konkretne informacje dla krakowskich cyklistów. Miasto wyasygnowało 5 milionów złotych na rok 2026, które zostaną przeznaczone na tzw. rowerowe usprawnienia. Środki te nie są skierowane na wielkie, nowe inwestycje, ale na kluczowe działania utrzymaniowe i naprawcze, które mają realnie poprawić bezpieczeństwo oraz ciągłość tras.

Koniec z „telepaniem” na kostce i niebezpiecznymi przejazdami

Jednym z priorytetów jest wymiana nawierzchni z kostki granitowej na asfaltową, co znacząco podnosi komfort i eliminuje ryzyko wypadków na nierównościach. Najważniejszą wiadomością dla środowisk rowerowych jest jednak zapowiedź naprawy 70 przejazdów rowerowych w całym mieście. - W ubiegłych latach wytypowano 100 takich krytycznych lokalizacji, które mieszkańcy zgłaszali jako najbardziej uciążliwe. Dzięki nowym środkom, lista ta zostanie w tym roku domknięta, co ma ostatecznie rozwiązać wieloletni problem braku płynności przejazdów. – mówiła przedstawicielka zespołu zadaniowego ds. kierunku rozwoju infrastruktury rowerowej Miasta Krakowa.

Gdzie pojawią się zmiany?

Planowane prace obejmują kilka strategicznych punktów na mapie Krakowa:

- **Ulica Kocmyrzowska:** Remont chodnika zapewni ciągłość trasy EuroVelo 11 i połączy ją z nowym węzłem trasy S7.
- **Ulica Lublańska:** Powstanie spójna, równa nawierzchnia doprowadzająca ruch do infrastruktury budowanej w ramach szybkiego tramwaju (KST4).
- **Wiślana Trasa Rowerowa:** Gruntowny remont przejdzie m.in. odcinek trasy tynieckiej w rejonie Bielan, gdzie ubytki są już zbyt duże na doraźne łatanie.
- **Ulica Klasztorna:** Planowane jest wykonanie ominięcia przystanku autobusowego, co poprawi bezpieczeństwo w drodze do ulicy Nad Drwiną.

Prezentująca plan przedstawicielka zespołu zadaniowego podkreśliła, że wybrane zadania to efekt holistycznego podejścia oraz intensywnego dialogu z mieszkańcami. Około 10% funduszy (500 tys. zł) zostanie przeznaczonych na zmiany w organizacji ruchu, takie jak montaż śluz rowerowych czy malowanie czerwonych powierzchni w miejscach przecinania się tras z drugą obwodnicą. Jak zaznaczono, te drobne z pozoru korekty mają kluczowe znaczenie dla spójności całej sieci rowerowej w mieście.