# Ruszyło postępowanie przetargowe na badania geologiczne dla metra w Krakowie

2026-06-08

**Zanim zapadną szczegółowe decyzje o przebiegu tuneli, głębokości ich prowadzenia, lokalizacji stacji czy metodach budowy, miasto zamierza dokładnie poznać warunki gruntowo-wodne. 22 maja zostało wszczęte postępowanie, które ma wyłonić wykonawcę badań geologicznych wzdłuż projektowanych linii metra w Krakowie.**

Miasto przekazało do publikacji w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej ogłoszenie o zamówieniu dla zadania „Realizacja badań geologicznych w rejonie przebiegu projektowanych linii metra w Krakowie – rozpoznanie uwarunkowań podłoża gruntowo-skalnego i warunków wodnych dla etapu koncepcyjnego planowanych tras”.

Przekazanie ogłoszenia oznacza wszczęcie postępowania. Po publikacji unijnej ogłoszenie jest dostępne na platformie **e-Zamówienia** (platforma Urzędu Zamówień Publicznych).

– W procesie przygotowania budowy metra najważniejsze jest dziś dobre rozpoznanie warunków, w jakich ta inwestycja będzie realizowana. Rozpoczynamy zbieranie twardych danych, które pozwolą nam sprawnie i odpowiedzialnie projektować tunele, stacje oraz odpowiednio zabezpieczać budynki znajdujące się na powierzchni. To kolejny, bardzo istotny element przygotowań do najważniejszej inwestycji transportowej w mieście – mówi prezydent Krakowa Aleksander Miszalski.

Przetarg na badania geologiczne ma na celu rozpoznanie podłoża pod kątem warunków gruntowych, skalnych i wodnych.

– To jeden z tych etapów, bez których budowa nie może zostać dobrze przygotowana. Zanim w ziemię wjedzie tarcza TBM, musimy wiedzieć, przez jakie warstwy gruntu, skał i wód podziemnych będzie prowadzony tunel. Im lepiej przygotujemy inwestycję teraz, tym większa szansa na sprawną realizację w przyszłości – dodaje zastępca prezydenta Krakowa Stanisław Mazur.

## Sprawdzamy grunt, by ochronić to, co na powierzchni

Badania mają znaczenie nie tylko dla samego przebiegu tuneli, ale również dla bezpieczeństwa tego, co znajduje się na powierzchni. Dzięki nim projektanci będą mogli precyzyjnie określić, jak prowadzić metro pod istniejącą zabudową, jak ograniczać wpływ prac na otoczenie oraz jakie zabezpieczenia należy przewidzieć w rejonie budynków, dróg, sieci podziemnych i innych elementów infrastruktury miejskiej.

To szczególnie ważne w mieście takim jak Kraków, gdzie planowane korytarze metra przebiegają przez obszary gęsto zabudowane, historyczne i intensywnie użytkowane. Dokładne rozpoznanie podłoża pozwala wcześniej identyfikować potencjalne ryzyka, zamiast reagować na nie dopiero na etapie budowy.

– Kraków jest miastem, w którym przyjmuje się, że głębokość warstw antropogenicznych, czyli takich, w których można znaleźć ślady działalności człowieka, wynosi około 12 metrów, co mocno determinuje głębokość drążenia tuneli. Kraków jest też miastem historycznym, wpisanym na listę światowego dziedzictwa UNESCO, dlatego każda, nawet najmniejsza ingerencja w tkankę miejską musi być bardzo dobrze przemyślana, musi być absolutnie odpowiedzialna – podkreśla prof. Andrzej Szarata, rektor Politechniki Krakowskiej im. Tadeusza Kościuszki, przewodniczący Rady Naukowo-Technicznej ds. Budowy Metra w Krakowie.

Jak istotne dla sprawnej realizacji procesu drążenia tuneli są badania najlepiej świadczą ostatnie doświadczenia Polskich Linii Kolejowych podczas budowy tuneli na trasie Podłęże – Piekiełko. Odpowiednie rozpoznanie podłoża pozwoliło dostosować wykorzystaną technologię, skracając budowę tunelu w Męcinie o kilka miesięcy.

## Wkrótce przetarg na dokumentację techniczną

Badania geologiczne będą jednym z dwóch kluczowych postępowań przygotowujących Kraków do kolejnego etapu prac nad systemem metra.

Wkrótce miasto planuje ogłosić także przetarg na opracowanie dokumentacji, która obejmie m.in. studium wykonalności, koncepcję techniczną, dokumentację do decyzji środowiskowej, Program Funkcjonalno-Użytkowy, ocenę stanu budynków oraz analizę oddziaływań dynamicznych. Dzięki temu równolegle prowadzone będą prace nad rozpoznaniem warunków pod ziemią oraz nad dokumentami niezbędnymi do przyszłego projektowania inwestycji.