



**Magiczny
Kraków**

Prezydent przedstawił plan budowy metra w Krakowie

2024-12-25

Przed miastem opracowanie dokumentacji projektowej i pozyskanie niezbędnych decyzji zezwalających na realizację inwestycji. Do końca przyszłego roku Kraków powinien wybrać wykonawcę projektu pierwszego, 6-kilometrowego etapu. Koszty jego budowy pokryje budżet państwa, fundusze unijne oraz miasto.

Obecnie miasto czeka na decyzję środowiskową dla pierwszego etapu budowy. Jej uzyskanie spodziewane jest w pierwszym kwartale 2025 r. Zgodnie z wcześniejszymi założeniami przygotowywana jest realizacja tunelu, który umożliwi w przyszłości jazdę taboru metra.

– Krakowianie od lat wyrażają wolę, by w mieście powstało metro i my temu procesowi nadajemy priorytet i wyraźnie chcemy go przyspieszyć. Odchodzimy od myślenia o podziemnych tramwajach. Będziemy realizowali projekt metro typu ciężkiego. Rozpoczęcie budowy metra to najważniejsze zobowiązanie jakie złożyłem mieszkańcom w czasie kampanii wyborczej. Od początku kadencji przeprowadziliśmy szereg działań związanych z analizą dotychczasowej dokumentacji działań podjętych przez miasto. Aktywnie rozpatrujemy źródła finansowania i nawiązaliśmy współpracę ze spółką Metro Warszawskie, która realizuje transport podziemny w stolicy – mówił w czasie swojego wystąpienia na sesji Rady Miasta Krakowa prezydent Aleksander Miszański.

Jak zaznaczył w czasie obrad sesji Stanisław Mazur, zastępca prezydenta, odpowiedzialny za budowę metra, „powstanie prawdziwego metra, to odpowiedź i remedium na największe krakowskie bolączki”.

– Od rozładowania korków, przez poprawę bezpieczeństwa, komfortu i czasu dojazdu, skomunikowanie dzielnic peryferyjnych, po skuteczną walkę ze smogiem. Niemal milionowe miasto w którym już dziś żyjemy potrzebuje nowoczesnego, szybkiego transportu. Takiego, które pozwoli zachęcać do zrównoważonego transportu i stworzy kręgosłup komunikacyjny miasta. To jest kwestia rozwoju cywilizacyjnego – wyliczał Stanisław Mazur.



**Magiczny
Kraków**

Inwestycja podzielona na etapy

Pierwszy etap byłby finansowany i realizowany przez miasto przy wsparciu środków unijnych lub dotacji. Etap ten będzie obejmować odcinek od skrzyżowania ul. Reymonta i ul. Piastowskiej do realizowanej obecnie linii tramwajowej KST IV (ul. Meissnera – Mistrzejowice) w obszarze ronda Młyńskiego.

Długość tego etapu to 6 km. Szacowany koszt realizacji tego odcinka to 3 mld zł.

Z kolei etapy drugi (wschodni) i trzeci (zachodni) zostaną zrealizowane przez partnera prywatnego w formule partnerstwa publiczno-prywatnego. Koszty wykonania tych etapów mogłyby być ponoszone z dominującym udziałem środków publicznych w układzie: budżet państwa, środki UE, środki inwestora prywatnego i środki Gminy Miejskiej Kraków.

Długość II i III etapu pierwszej linii metra to ok. 20 km. Szacunkowy koszt realizacji kolejnych etapów to ok. 10 mld zł.

Po zakończeniu postępowania na wybór partnera prywatnego i rozpoczęcia przez niego fazy projektowej, przeanalizowane zostanie połączenie tunelu (odcinka centralnego) z kolejnymi etapami.

To, jaki będą miały finalny przebieg, określą dodatkowe prace studialne. Wtedy też konieczne będzie przeprowadzenie postępowania o wydanie nowej decyzji środowiskowej.

Szacunkowy łączny koszt realizacji pierwszej linii metra (uwzględniając pierwszy, drugi i trzeci etap) o długości ok. 26 km to ok. 13 mld zł.

Przewidywany koszt pozyskania taboru wyniesie ok. 1,5 mld zł.

Najpierw odcinek centralny z tunelem pod centrum

W pierwszej kolejności działania miasta skupią się na budowie tunelu pod ścisłym centrum Krakowa. Prace te będą stanowiły pierwszy etap realizacji podziemnego transportu szynowego, dofinansowanego było ze środków Unii Europejskiej w ramach instrumentu Łącząc Europę (*Connecting Europe Facility* – CEF).

W ramach tych działań powołany zostanie zespół i rada budowy metra – w IV kwartale 2024 r. Po uzyskaniu decyzji środowiskowej (planowane na I kwartał 2025 r.) na przełomie II i III kwartału 2025 r. ogłoszone zostanie zamówienie na opracowanie dokumentacji projektowej.

– Planujemy także zawarcie partnerstwa z krakowskimi uczelniami – Politechniką Krakowską, Akademią Górniczo-Hutniczą i Uniwersytetem Ekonomicznym. We współpracy z innymi wybitnymi specjalistami powołamy Radę Naukowo-Techniczną ds. budowy metra. Dzięki temu, ale też przy aktywnym udziale mieszkańców, chcielibyśmy do połowy przyszłego roku uzyskać decyzje o uwarunkowaniach środowiskowych, zaś do jego końca wybrać wykonawcę i zawrzeć umowę na opracowanie dokumentacji projektowej oraz decyzji realizacyjnych – przekazał zastępca prezydenta Stanisław Mazur.

Kolejny krok to wybór wykonawcy, zawarcie umowy na dokumentację projektową wraz z uzyskaniem decyzji ZRID (zezwalającej na realizację inwestycji drogowej) lub pozwolenia na budowę – pod koniec 2025 r. Całość prac projektowych powinna zostać sfinalizowana na koniec 2028 r. uzyskaniem decyzji ZRID z rygiem natychmiastowej wykonalności (w 36 miesięcy od zawarcia umowy). Termin na wyłonienie wykonawcy robót budowlanych oraz przebieg prac zależny jest od stopnia zaawansowania działań poprzedzających.

Kolejny krok: rozszerzenie linii na wschód i zachód

Równolegle z pracami przygotowawczymi budowy pierwszego odcinka prowadzone będą działania dotyczące przedłużenia linii na wschód i zachód. Rozpoczną się w 2025 r. Koszt realizacji jednego kilometra trasy na dziś wyceniany jest na około 0,5 miliardów złotych.

– O ile w przypadku odcinka centralnego chcemy skupić się wyłącznie na finansowaniu ze środków publicznych, o tyle kolejne mogłyby być ponoszone w ramach formuły partnerstwa publiczno-prywatnego – oceniał Stanisław Mazur, dodając, że nadal byłaby to inwestycja z dominującym udziałem środków publicznych w układzie: budżet państwa, środki UE, środki inwestora prywatnego i środki Gminy Miejskiej Kraków.



**Magiczny
Kraków**

W zależności od postępów prac, miasto możliwie szybko chce przystąpić do dialogu konkurencyjnego z potencjalnymi partnerami prywatnymi.

Za nami prace studialne, odwierty i analizy finansowe

Przypomnijmy, w ostatnich latach sporządzane były dokumenty i opracowania niezbędne do realizacji zasadniczych prac budowy bezkolizyjnego, podziemnego transportu szynowego w Krakowie.

W 2014 r. podjęto decyzję o sporządzeniu studium rozwoju systemu transportu, w tym budowy metra. W latach 2018-2021 opracowano studium wykonalności budowy szybkiego, bezkolizyjnego transportu szynowego.

W ramach prac studialnych przeprowadzono analizy uwzględniające m.in. uwarunkowania planistyczne, finansowe, charakterystykę i ocenę istniejących podsystemów transportu, analizy ruchowe dla przebiegów tras, analizy techniczne, środowiskowe i ekonomiczne, badania geologiczne (wykonano kilkaset odwiertów), a także plan finansowy.

Jesienią 2023 r. po konsultacjach ze środowiskiem eksperckim podjęto decyzję o zwiększeniu średnicy tunelu z 9,6 m do 10,5 m, co umożliwi w przyszłości jazdę taboru metra.