



Czy Kraków ma szanse na metro?

2014-05-09

Metro tak, ale pod warunkiem, że znajdą się zewnętrzne środki na realizację tego projektu. To konkluzja drugiej przedreferendalnej debaty, która 8 maja odbyła się w krakowskim hotelu Kossak. Wzięli w niej udział dr inż. Marek Bauer z Katedry Systemów Komunikacyjnych Politechniki Krakowskiej i Stanisław Albricht - pracownia ALTRANS - autor koncepcji metra w Krakowie, a także prof. Krzysztof Stypuła z Politechniki Krakowskiej. Spotkanie poprowadził Grzegorz Stawowy - przewodniczący klubu radnych PO Rady Miasta Krakowa.

Podczas debaty przedstawiono argumenty za i przeciw budowie metra w Krakowie. - Sieć tramwajowa w Krakowie jest na wyczerpaniu, a biorąc pod uwagę doświadczenia Warszawy i innych dużych miast europejskich, nie ma bardziej efektywnego środka transportu niż metro - przekonywał Stanisław Albricht z pracowni Altrans, autor koncepcji przebiegu krakowskiego metra, który znalazł się w projekcie Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Krakowa. Dowodził, że metro jest najszybszym środkiem transportu i może rywalizować z samochodami. - Przebieg pierwszej linii od ul. Igołomskiej do węzła Bronowice jest tak zaproponowany, by przejąć ruch samochodowy także spoza Krakowa. Dodatkowo w korytarzu pierwszej linii mamy 250 tys. potencjalnych klientów metra - argumentował Stanisław Albricht.

Autorowi koncepcji kolei podziemnej wtórował prof. Krzysztof Stypuła z Politechniki Krakowskiej: - Patrząc na doświadczenia Warszawy, gdzie metro okazało się olbrzymim sukcesem, jedynie taki rodzaj transportu może dać impuls rozwojowy systemowi transportowemu w naszym mieście i uwolnić centrum od samochodów. Także system P+R sprawdza się jedynie przy funkcjonującym metrze - mówił prof. Stypuła.

Odmienne stanowisko zaprezentował dr inż. Marek Bauerz Katedry Systemów Komunikacyjnych Politechniki Krakowskiej. - Budowa metra, nawet w tzw. systemie lekkim, jak proponuje się w Krakowie, jest wielokrotnie droższa od budowy linii tramwajowych - mówił. Argumentował, że tramwaj zapewnia większą dostępność do komunikacji publicznej. - Wbrew pozorom, tramwaj obsłuży więcej mieszkańców niż metro. Tramwajem szybciej dojedziemy do centrum niż metrem, bo przy obliczaniu czasu podróży musimy wziąć pod uwagę również tempo dojścia do przystanku czy stacji metra - wyliczał. Zdaniem Marka Bauera, Kraków powinien skupić się na rozwoju sieci tramwajowej wraz z budową tuneli tramwajowych w centrum.

Mimo odmiennych punktów widzenia odnośnie sensu budowy metra w naszym mieście, uczestnicy debaty zgodzili się, że bez wsparcia finansowego z zewnątrz nie ma szans na realizację tej inwestycji. - Nasza propozycja to wstęp do dyskusji na ten temat. Konkretnie rozwiązania pokaże dopiero studium wykonalności, które da także odpowiedź, jaki rodzaj transportu jest dla Krakowa najefektywniejszy i najbardziej opłacalny - podsumował Stanisław Albricht.

Czwartkowa debata na temat budowy metra w Krakowie była drugim spotkaniem dotyczącym pytań referendalnych, zorganizowanym przez klub PO w Radzie Miasta Krakowa. Pierwsza z debat dotyczyła organizacji Zimowych Igrzysk Olimpijskich w 2022 roku.

Przed nami kolejne spotkania poświęcone pytaniom referendalnym: 15 maja odbędzie się dyskusja na temat bezpieczeństwa i rozbudowy monitoringu wizyjnego, a 22 maja - na temat



**Magiczny
Kraków**

rozwoju i finansowania budowy sieci dróg rowerowych w Krakowie.