

## Kraków będzie mieć metro. Decyzja praktycznie zapadła

Kategoria: Komunikacja i Transport

Opublikowano: piątek, 30, sierpień 2024 09:05

Adrian Pokrywczyński

Odsłony: 732

---

Kraków ma być drugim miastem w Polsce z linią klasycznego metra. O planach budowy i przebiegu tej formy komunikacji zbiorowej poinformował prezydent Krakowa, Aleksander Miszański na sesji Rady Miasta.

*– Krakowianie od lat wyrażają wolę, by w mieście powstało metro i my temu procesowi nadajemy priorytet i wyrażnie chcemy go przyspieszyć. Odchodzimy od myślenia o podziemnych tramwajach. Będziemy realizowali projekt metro typu ciężkiego – powiedział Miszański.*

Jak wskazały władze Krakowa, pierwszy etap inwestycji, mający 6 km, obejmowałby odcinek od skrzyżowania ul. Reymonta i ul. Piastowskiej do realizowanej obecnie linii tramwajowej KST IV (ul. Meissnera – Mistrzejowice) w obszarze ronda Młyńskiego. Jej koszt oszacowano na 3 miliardy złotych. Następnie, przeprowadzono by prace na odcinku wschodnim i zachodnim. Łącznie krakowskie metro ma mieć 26 km – od Nowej Huty na wschodzie do Bronowic na zachodzie. Całkowity koszt władze szacują na 13 miliardów złotych.

W pierwszej kolejności działania miasta skupią się na budowie tunelu pod ścisłym centrum Krakowa. Prace te będą stanowiły pierwszy etap realizacji podziemnego transportu szynowego. 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.

W swoim komunikacie, ratusz przypomina, że w ostatnich latach sporządzane już 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.

Finansowanie ma się opierać o środki własne, budżet państwa i wsparcie unijne, a w przypadku drugiego i trzeciego etapu inwestycji – także o formułę partnerstwa publiczno-prywatnego (z dominującym udziałem środków publicznych).