



Stanisław  
MAZUR 2024

# Budujemy lepszego Kraków



prof. **Stanisław Mazur**

Niezależny Kandydat na Prezydenta Krakowa

[stanislawmazur.pl](http://stanislawmazur.pl)

Materiał KWW Stanisława Mazura



Budujemy  
lepszego Kraków

prof. Stanisław Mazur

# Metro bez kompromisów

Materiał KWW Stanisława Mazura

# AGENDA

1. Czy metro może być rozwiązaniem?
2. Chcemy metra, ponieważ...
3. Ile to będzie kosztowało?
4. Jak to sfinansować?
5. Kiedy pojedę metrem?
6. Którędy pojedzie metro?
7. Wątpliwości i pytania mieszkańców
8. Dlaczego metro nie powstało do tej pory?
9. Metro nie rozwiąże wszystkich problemów
10. Pozostali kandydaci o metrze
11. Podsumowanie

# 1. Czy metro może być rozwiązaniem?

1 lutego 2023 r. w Gazecie  
Krakowskiej ukazał się artykuł  
„10 powodów, przez które  
życie w Krakowie bywa  
nieznośne. Nie tylko smog,  
betonoza i korki 1.02.23”.

## 10 powodów, przez które życie w Krakowie bywa nieznośne. Nie tylko smog, betonoza i korki 1.02.23

 Bartosz Dybała 1 lutego 2023, 7:34



Kraków to piękne miasto, jednak niewolne od mankamentów. Zobacz na kolejnych slajdach, co najbardziej irytuje mieszkańców. fot. Marcin Banasik

**Spośród 10 wymienionych powodów, aż 7 związanych jest z brakiem metra, które mogłoby na stałe rozwiązać większość problemów.**

1. Smog.
2. Korki.
3. Przestrzenny chaos i postępujące zabudowywanie miasta betonem.
4. Niekończące się remonty dróg.
5. Problemy z komunikacją miejską.
6. Ogromne wydatki.
7. Horrendalnie drogie mieszkania.
8. Problemy związane z parkingami.
9. Turyści, alkohol, hałas.
10. Urzędniczy status quo – brak perspektyw na dobrą zmianę.

W raporcie Traffic Index, który uwzględnia dane między 26 października a 25 listopada 2023, Kraków znalazł się na 19 miejscu w międzynarodowym rankingu miast z najgorszym ruchem samochodowym w tym okresie:

\* Mimo pozycji Krakowa w rankingu Traffic Index, inne badania i analizy ruchu drogowego wskazują również na wyzwania komunikacyjne w wielu polskich miastach.

W nich także Kraków często pojawia się w pierwszej 10.



World of Statistics

@stats\_feed

Cities with the worst traffic in the world:

1. Paris
2. London
3. Moscow
4. Saint Petersburg
5. Mexico City
6. New York City
7. Sao Paulo
8. Bucuresti
9. New Delhi
10. Dublin
11. Cairo
12. Mumbai
13. Tehran
14. Bangalore
15. Lahore
16. Brussels
17. Lima
18. Bangkok
19. Krakow
20. Jakarta
21. Athens

## 2. Chcemy metra, ponieważ...



**W ten sposób częściowo odkorkujemy miasto  
i uodpornimy się na załamania pogody.**



**Wprowadzenie metra to klucz do zmiany  
nawyków transportowych.**

Oferując wygodną, punktualną i dostępną cenowo opcję, metro zachęci mieszkańców do rezygnacji z samochodów na rzecz szybszego i bardziej niezawodnego środka transportu.

## Stałe miejsce Krakowa w czołówce najbardziej zakorkowanych miast w Polsce podkreśla konieczność zmian.

Inwestycja w metro jest odpowiedzią na brak miejsca dla dalszej rozbudowy infrastruktury drogowej oferując jednocześnie szereg korzyści:

- szybkość,
- punktualność,
- bezkolizyjność,
- wkład w zazielenienie,
- wkład w rozwój miasta.

Przy obecnych technologiach, szybki postęp budowy może sprawić, że metro stanie się rzeczywistością już w 2031 r.

W miejscach, które pozwalają na budowę estakad, może powstać 400 m części naziemnej dziennie.

**Metro może służyć jako schron w sytuacjach  
zagrożenia, łącząc funkcjonalność  
z bezpieczeństwem.**

# Mapa metra w Polsce

Naszym celem jest nie tylko wzbogacenie mapy Polski o nowe linie metra, ale przede wszystkim **podniesienie jakości życia Mieszkańców i użytkowników miasta**, zapewniając im szybsze, wygodniejsze i bardziej ekologiczne opcje przemieszczania się i podróżowania.



# Liczba kolizji drogowych w Krakowie wskazuje na znaczące wyzwanie komunikacyjne:

(9:35) Tramwaj linii 5 stanął na Bieńczyckiej w kier. ronda Kocmyrzowskiego. (Edit 9:40) Ruch wznowiony. Info: Dawid, Magdalena

(9:10) Na pętli Piastów tramwaje 21, 52 stoją na awaryjnych, ruch wstrzymany. (Edit 9:30) Ruch wznowiony. Info: Magdalena

(8:55) Awaria zwrotnicy przy UJ, od strony Teatru Bagatela. Możliwy przejazd tramwajów tylko na wprost, więc linia 20 od Teatru Słowackiego w kier. Cichego Kącika jedzie przez Pl. Wszystkich Św. Info: Weronika

(8:35) Prądnicka kier. Krowodrza Górka - autobus turystyczny nie zmieścił się pod wiaduktem i zablokował ruch. Linie 120/420, 140, 337, 513 są kierowane przez Wrocławską. (Edit 8:55) Ruch wznowiono. Info: Małgorzata

(8:00) Nie działa sygnalizacja świetlna przy Muzeum Narodowym. Info: Justyna, Staszek

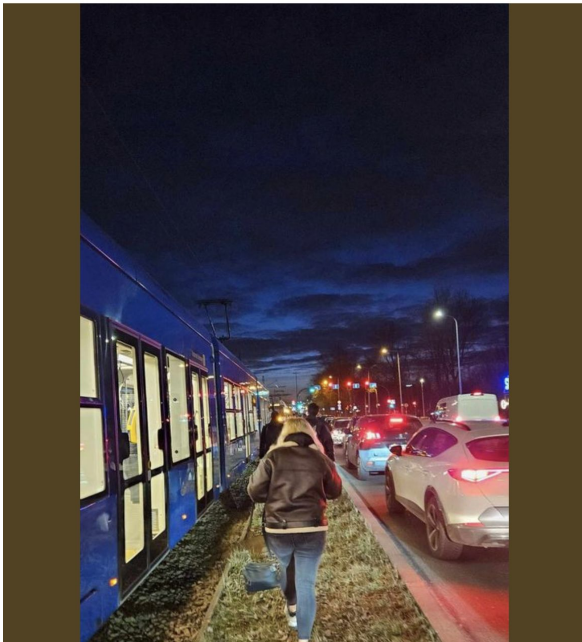
(7:30) Doszło do awarii tramwaju na Papierni Prądnickich kier. centrum. Linie 18 i 50 zawracały na Krowodrzy Górcie. (Edit 8:20) Ruch wznowiono, jednak kursy tramwajów mogą być przestawiane jeszcze jakiś czas. Info otrzymaliśmy od kilkunastu osób, dzięki! Zrzut ekranu podesłał Matteo.

**2 godziny**

# Krakowska codzienność

Platforma Komunikacyjna Krakowa - PKK  
3 dni · 🌐

#utrudnienia\_pkk (18:15) Zatrzymanie tramwajowe na al Pokoju kierunek Dąbie - wypadek.  
Info: Maciej, Nikodem



Platforma Komunikacyjna Krakowa - PKK  
6 dni · 🌐

#utrudnienia\_pkk (15:05) Awaria Krakowiaka z linii „52” na Lipińskiego w kierunku os Plastów. Foto: Ula



Platforma Komunikacyjna Krakowa - PKK  
10 lutego o 17:51 · 🌐

Duże utrudnienia na skrzyżowaniu Bohomolca z Dobrego Pasterza. Brak przejazdu od strony Parku Wodnego na wprost w stronę Osiedla Akademickiego PK. Autobusy kierowane na ul. Jurczaka, wiaduktem i zjeżdżają na al. Bora Komorowskiego. Info: Karol Foto: Patrol998-Małopolska



# Krakowska codzienność





# Krakowska codzienność



Platforma Komunikacyjna Krakowa - PKK

26 stycznia o 13:27 · 🌐

#utrudnienia\_pkk

(13:30) Ruch wznowiony, na miejscu pojawił się kierowca.  
(13:25) Zatrzymanie na Długiej w kierunku Górki Narodowej. Foto: Karol.



Platforma Komunikacyjna Krakowa - PKK

24 stycznia o 10:35 · 🌐

#utrudnienia\_pkk

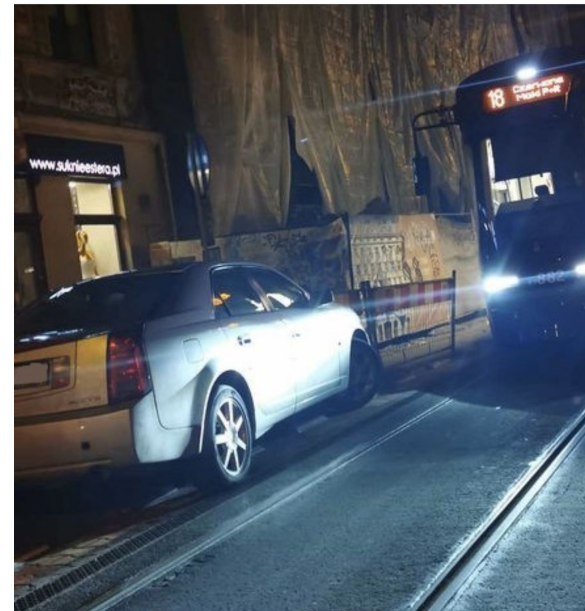
(11:35) Ruch wznowiony.  
(10:25) Coś pechowa jest trasa do Górki Narodowej! Zderzenie tramwaju z samochodem na Siewnej - zablokowany ruch w kierunku Górki Narodowej, tramwaj stoi na środku ulicy, a samochód zatrzymał się na skarpie 🤔 Info i foto: Bartek.  
Linie 18 i 50 Zawracają na pętli Krowodrza Górka, a do Górki Narodowej kursują autobusy zastępcze.



Platforma Komunikacyjna Krakowa - PKK

21 stycznia o 10:10 · 🌐

Licho nie śpi! Nie ma że weekend, nie ma że noc! Przed godz. 6 na Długiej utknął poranny kursy 18, tradycyjnie że zaparkowany samochód. Wrzucamy dokumentacyjnie. Zdjęcie: Andrzej



Metro, jako system bezkolizyjny, **wyeliminuje część problemów** związanych z mieszaniem się różnych form transportu miejskiego. Redukując liczbę pojazdów na drogach **zmniejszymy ryzyko wypadków i kolizji**. To z kolei przekłada się na płynniejszy i bezpieczniejszy przepływ wszystkich form transportu, podnosząc jakość życia w mieście i zwiększając efektywność przemieszczania się.

# 3. Ile to będzie kosztowało?

Przeanalizowaliśmy 79 inwestycji europejskich inwestycji budowy metra od 1985 r. (Berlin) do 2024 r. (Turyn). Każdą kwotę za km przemnożyliśmy przez wszystkie wskaźniki, aby urealnić kwotę.

### Oto wnioski:

- Najtańsze metro zbudowano w Stambule – 190 milionów zł za km.
- Najdroższe powstało w Londynie – 3,4 miliarda zł za km.
- Koszt budowy warszawskiego metra wyniósł 2,3 miliarda za km.

**Średni koszt wybudowania kilometra metra wynosi 1,3 mld zł.**



**Pierwsza linia metra może kosztować nas 36 mld złotych, spośród których 7,2 mld odpowiada pierwszym 5 przystankom.**

Istnieje możliwość obniżenia kosztów inwestycji – budowa metra na estakadach jest dwukrotnie tańsza, ale nie wszędzie da się je budować i naszym priorytetem jest to, że chcemy zejść z transportem pod ziemię!

**Estakady też zapewniają bezkolizyjność.**

23 stycznia Aleksander Miszalski powiedział w sejmie, że pierwsza linia krakowskiego metra to kwota rządu 10-11 mld.

To niestety pokazuje, jaki stosunek do tego projektu mają politycy – dla nich metro jest środkiem zwiększającym szansę na wygraną w wyborach.

Dla mnie to cel, dla którego wszedłem do polityki samorządowej.



# 4. Jak to sfinansować?



**Nie będzie łatwo,  
ale to nie znaczy, że to niemożliwe!**

**Koszt budowy metra jest ogromny.** Spójrzmy na metro warszawskie, które otrzymało 3,71 miliarda zł na rozbudowę.

**Nie ma jednego sposobu na finansowanie, trzeba użyć  
wszystkich, jakimi dysponujemy.**

Problemem jest również finansowanie unijne. W czasie, w którym będzie powstawało metro, kolidować będą ze sobą dwie perspektywy. Obecnie trzeba zapewnić finansowanie wszystkich prac projektowych, z kolei po 2027 r. dotacje obejmą prace budowlane.

**MODEL  
TRADYCYJNY**

**MODEL PPP**

**MODEL  
MIESZANY**

(wykorzystanie  
mechanizmu ppp  
na części odcinków  
w ramach całego  
układu szynowego)

## Kluczowe aspekty wpływające na zainteresowanie klienta

## Sposoby zaadresowania wymagań klienta stosowane przez liderów rynku

1

### Podstawowe założenia modelu PPP

PPP to model realizacji zadań publicznych, który oparty jest na wieloletniej umowie określającej podział zadań i ryzyk pomiędzy Pomiotem Publicznym a Partnerem Prywatnym. Celem PPP jest świadczenie określonej usługi publicznej przez Partnera Prywatnego w oparciu o Infrastrukturę Publiczną.

Projekty PPP polegają na wytworzeniu, rozbudowie lub modernizacji Infrastruktury Publicznej wraz ze świadczeniem usług zarządzania lub utrzymania albo wyłącznie na świadczeniu długoterminowych usług związanych z istniejącą Infrastrukturą Publiczną. Innymi słowy Projektem

PPP będzie zarówno:

- 1) projekt, w ramach którego Partner Prywatny wybuduje dany obiekt a następnie będzie go utrzymywał, jak i
- 2) projekt, w ramach którego Partner Prywatny przejmie zarządzanie istniejącym już obiektem, nie wykonując żadnych robót budowlanych.

2

### Podział zadań pomiędzy stronami

1. **Partner Prywatny** zobowiązuje się do świadczenia określonej usługi publicznej przez okres obowiązywania Umowy o PPP
2. **Podmiot Publiczny** dzieli ryzyka związane ze świadczeniem konkretnych usług lub zadań publicznych z **Partnerem Prywatnym**
3. **Partner Prywatny** buduje (rozbudowuje), zarządza i/lub utrzymuje w należyтым stanie Infrastrukturę Publiczną oraz świadczy usługi przez okres obowiązywania Umowy o PPP
4. **Partner Prywatny** zapewnia długoterminowe (częściowe lub całościowe) finansowanie Projektu PPP zawierając umowy o finansowanie z Instytucjami Finansującymi
5. **Podmiot Publiczny** może wnieść do Projektu PPP wkład własny, tj. ponieść część wydatków na realizację Projektu PPP, m.in. w formie dopłat do usług świadczonych przez Partnera Prywatnego lub wnieść składnik majątkowy
6. Po zakończeniu Umowy o PPP, co do zasady, następuje zwrot Infrastruktury Publicznej **Podmiotowi Publicznemu** w stanie określonym w Umowie o PPP
7. Wynagrodzenie **Partnera Prywatnego** zależy od dostępności Infrastruktury Publicznej lub jakości świadczonych usług albo od popytu.

3

### Mechanizm wynagradzania Partnera Prywatnego

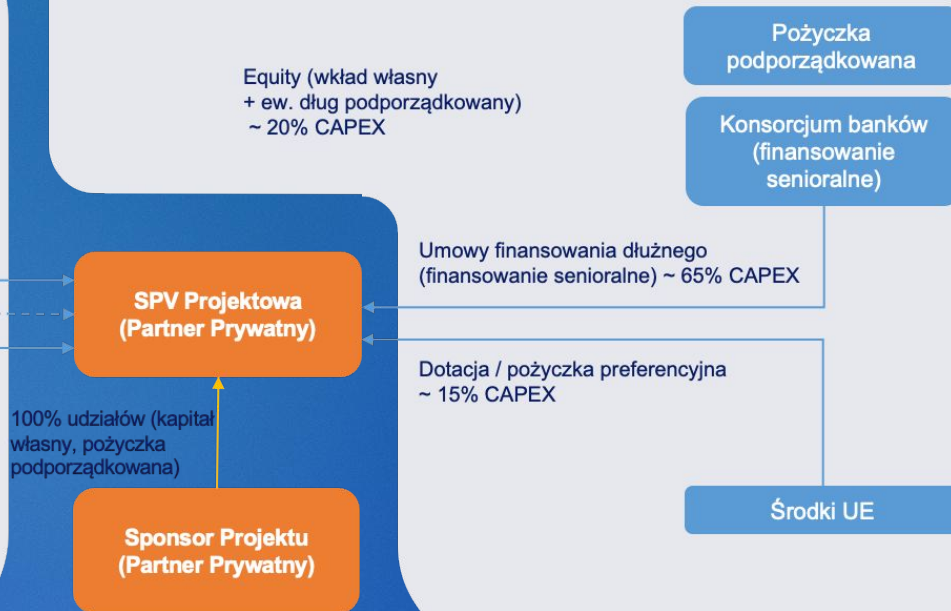
Wynagrodzenie Partnera Prywatnego w ramach Projektu PPP zwykle jest oparte na trzech głównych źródłach:

- 1) środkach Podmiotu Publicznego;
- 2) opłatach od Użytkowników i przychodach od podmiotów trzecich oraz
- 3) modelach łączących Opłaty od Użytkowników z płatnościami od Podmiotu Publicznego.

## Strumienie przychodów



## Struktura finansowa projektu



# Dostępne instrumenty finansowania projektu – wstępny przegląd



#### Oferta produktowa:

- kredyt inwestycyjny
- dla partnera prywatnego na sfinansowanie nakładów inwestycyjnych
- dla spółki celowej utworzonej przez partnera prywatnego oraz podmiot publiczny realizującej projekt inwestycyjny
- kredyt na sfinansowanie podatku VAT, który należy jest w momencie oddania obiektu do użytkowania
- kredyt obrotowy na sfinansowanie VAT w okresie budowy
- kredyty pomostowy na sfinansowanie wkładu własnego partnera prywatnego przy adekwatnym zabezpieczeniu (gwarancja bankowa)
- wykup wierzytelności od spółki realizującej projekt w formule PPP

#### Okres finansowania:

- dla kredytów inwestycyjnych dopasowany jest do okresu trwania umowy o PPP z zachowaniem zapasu („debt tail”)
- dla wykupów wierzytelności:
- w przypadku stałej stopy dyskontowej do 10 lat
- w przypadku zmiennej stopy dopasowany jest do okresu trwania umowy o PPP



#### Oferta produktowa:

- Instrument Finansowania Strukturalnego (SFF); jego zadaniem jest wytworzenie znaczącej wartości dodanej poprzez zapewnienie projektom priorytetowym dodatkowego wsparcia z wykorzystaniem instrumentów o profilu ryzyka wyższym od ryzyka zazwyczaj przyjmowanego przez Bank.
- Udzielanie kredytów
- Finansowanie łączone
- Doradztwo i pomoc techniczna – stanowi uzupełnienie mechanizmów finansowania EBI.

#### Okres finansowania:

- Zbieżny z tenorem finansowania dłużnego innych banków komercyjnych (zazwyczaj do 20 lat)



#### Oferta produktowa:

- Dłużne finansowanie senioralne (do max. 80% CAPEX w projektach realizowanych w formule project finance z regresem).
- Kredyt VAT

#### Okres finansowania:

- Zbieżny z tenorem finansowania dłużnego innych banków komercyjnych (zazwyczaj do 20 lat)

<b>Dotacja</b>	<b>55%</b>	<b>19 987</b>
<b>Wkład własny JST</b>	<b>10%</b>	<b>3 634</b>
<b>Kredyt preferencyjny (EBI/EBRD)</b>	<b>10%</b>	<b>3 634</b>
<b>Kredyt konsorcjalny</b>	<b>20%</b>	<b>7 268</b>
<b>Finansowanie podporządkowane</b>	<b>5%</b>	<b>1 817</b>
<b>Total sources [mln PLN]</b>	<b>100%</b>	<b>36 341</b>

# 5. Kiedy pojedę metrem?

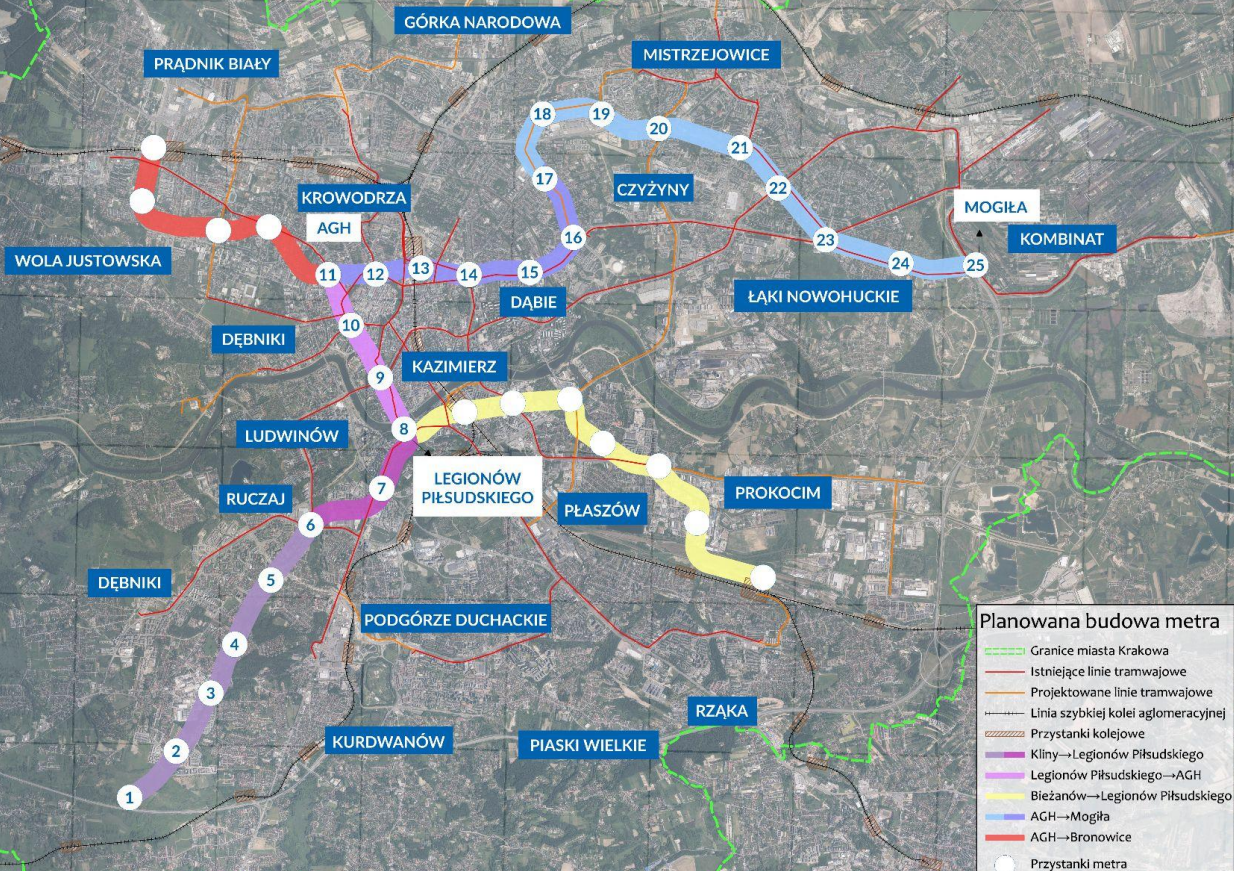
90 MIESIĘCY - 7,5 ROKU!





# 6. Którędy pojedzie metro?

# METRO BEZ KOMPROMISÓW

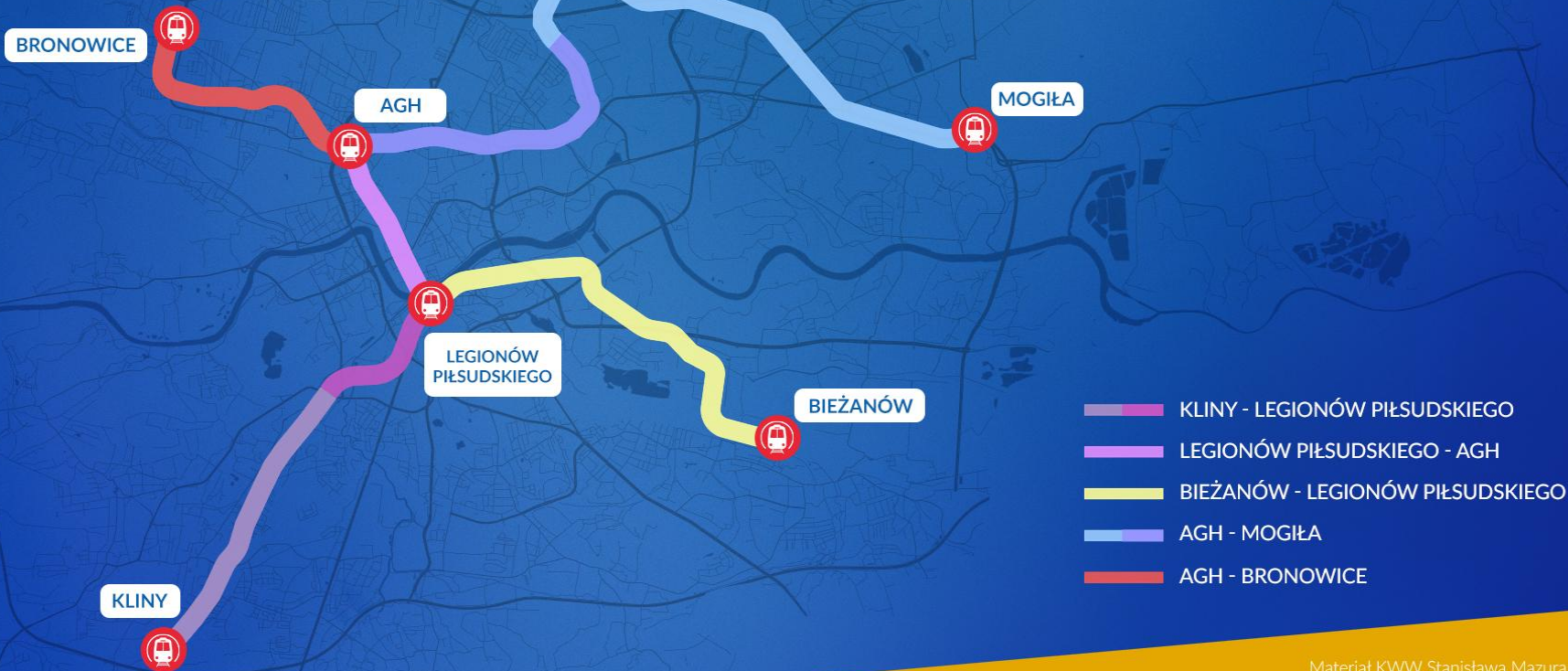


Budujemy  
lepszego Kraków

prof. Stanisław Mazur



# METRO BEZ KOMPROMISÓW







# Lista proponowanych przystanków pierwszej linii metra:

- Obwodnica
- Kliny Zacisze
- Kliny Góra Borkowska
- Borek Fałęcki
- Ruczaj
- Łagiewniki
- Ludwinów
- Stare Podgórze
- Kazimierz
- Stare Miasto
- Aleja Mickiewicza
- Nowy Kleparz
- Dworzec Główny
- Rondo Mogiłskie
- Grzegórzki
- Park Lotników
- Rondo Młyńskie
- Prądnik Czerwony
- Oświecenia
- Wiślicka
- Bieńczyce
- Osiedle Teatralne
- Plac Centralny
- Łąki Nowohuckie
- Kombinat

## Dlaczego tak?

Pierwotnie projekt metra zakładał połączenie Nowej Huty z Bronowicami przez Centrum. Planując rozwój metra w Krakowie, musimy się skoncentrować na przyszłości i dynamicznym rozwoju **wszystkich dzielnic**.

Nasza koncepcja obejmuje **trzy linie metra**, by zapewnić szybki i wygodny dostęp do transportu dla mieszkańców całego miasta. Priorytetem jest **połączenie rozwijających się obszarów**, takich jak choćby Klina, z centrum, by ułatwić codzienne dojazdy i wspierać **równomierny rozwój Krakowa**. Dążymy do stworzenia systemu, który odpowiada na aktualne i przyszłe potrzeby transportowe wszystkich mieszkańców.

# 7. Wątpliwości i pytania Mieszkańców



# Brak odpowiednich potoków pasażerskich

Warto przywołać decyzję rządu z lat 90. **o budowie autostrad**.  
Analizy wykazały wtedy, że nie ma odpowiedniego natężenia potoków,  
aby uzasadnić budowę autostrad. Jak jest, wiadomo.

Z metrem sytuacja jest podobna. Istnieje tzw. **efekt metra** – kierowcy chętniej  
przesiadają się do metra niż do tramwaju czy autobusu. Ponadto, w wyniku tego efektu  
następuje wzrost inwestycji wzdłuż linii metra. Dobrym przykładem są Warszawa  
i inne miasta na świecie. Z kolei mieszkańcy i pracownicy w siedzibach w pobliżu metra  
tylko w minimalnym procencie korzystają z samochodów.

# Brak odpowiednich potoków pasażerskich

Istnieją głosy sugerujące, że badania potoków pasażerskich były przeprowadzane w sposób, który mógłby podważać sensowność budowy metra w Krakowie. Przykłady takich działań to choćby przeniesienie przystanku AGH na Aleje, czy analizy ruchu na kluczowych trasach, sugerujące małe zapotrzebowanie i niewielkie natężenie ruchu na trasie Zakopianka – Góra Borkowska, czy na Al. Jana Pawła II.

Pomimo sygnalizowanych nieścisłości, brak jest jasnych wyjaśnień. To podkreśla potrzebę **transparentnej komunikacji i dokładniejszych analiz** w kontekście planowania infrastruktury transportowej.

# Gdy zaczniemy kopać, trafimy na wykopaliska

Metro mają **starsze miasta niż Kraków**, np. Rzym, Ateny, Wiedeń,  
gdzie linia metra biegnie pod katedrą.

W Rzymie w trakcie prac często dochodziło do **odkryć archeologicznych**,  
zwłaszcza w rejonie Piazza della Repubblica, wskutek czego konieczne było  
zaprojektowania wariantu. Odślonięte ruiny są widoczne na stacji Repubblica  
chronionej szklanymi gablotami.

Dla przykładu perony stacji San Giovanni w Rzymie biegną głęboko warstwami sprzed 30 000 lat. Problem pojawia się natomiast, gdy trzeba skorzystać ze schodów, aby połączyć doki z powierzchnią, bo oczywiście trzeba przejść przez warstwy archeologiczne.

W San Giovanni odkryto gospodarstwo uprawiające brzoskwinie, które wówczas właśnie przybyły z Persji (do dziś w dialekcie rzymskim nazywane są one persiche).

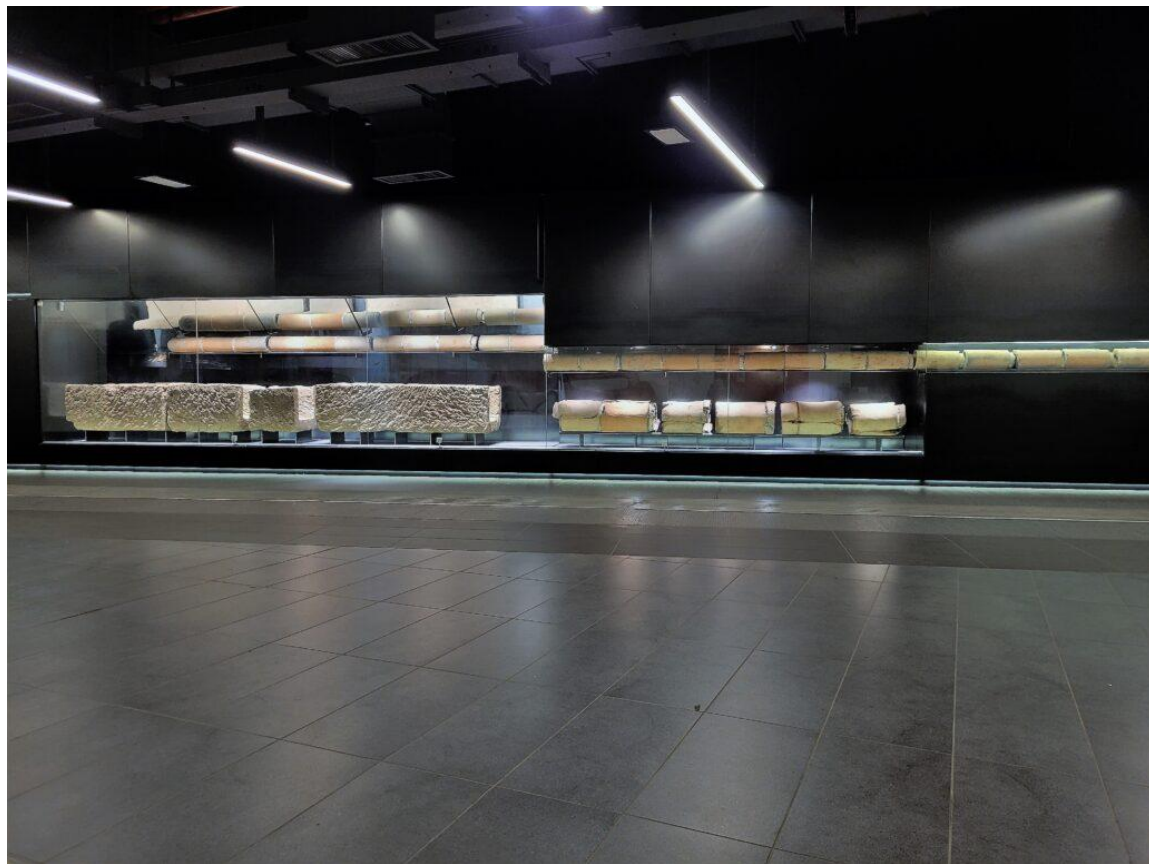
Na stacji Amba Aradam – jeszcze nie otwartej – odnaleziono koszary rzymskie.

W obu przypadkach wewnątrz stacji **utworzono muzeum**, w którym znaleziska umieszczono na nośnikach multimedialnych.

Problem nie dotyczy tylko Rzymu – w Atenach na stacji Akropol znajduje się muzeum, gdzie tak jak w Neapolu, niektóre stacje wystawiają odnalezione artefakty, czy **przedmioty historyczne**.

Problemem są przebiecia na przystanki, ale tutaj też jest **wiele rozwiązań**.





## Premetro jest lepsze?

Premetro, które zakłada, że w około 30% trasy, tramwaj pojedzie podziemnym tunelem, a następnie będzie poruszał się naziemnym torowiskiem, **nie ma nic wspólnego z metrem**, którego celem jest zapewnienie **bezkolizyjności**. Metra nie zastawi żaden samochód, tak jak tramwaj na ul. Długiej, czy Karmelickiej.

**Metro nie wykolei się, jak tramwaj pod Poczta Główną, paraliżując miasto.**

# Czy metro może być autonomiczne?

W większości nowoczesnych rozwiązań na świecie  
obecnie tak właśnie jest.

Dzięki temu kolejne kursy mogą mieć między sobą  
tylko 40 sekund różnicy.



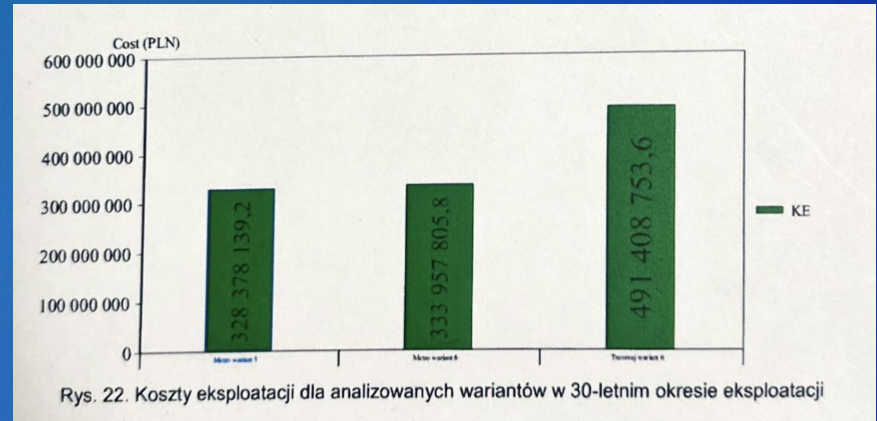
## Czy metro jest za drogie?

Metro jest bardzo drogie, ale są koszty obciążające budżet i są koszty społeczne. Te drugie w przypadku braku metra są o wiele większe. Spędzamy dużo czasu w korkach, przy każdym ataku zimy miasto jest zakorkowane, wdychamy spaliny samochodów, nie zmieniamy nawyków transportowych, ponieważ komunikacja miejska jest zawodna – tramwaje regularnie się wykolejają.

Z danych wynika, że o ile zakup metra jest najdroższy, to **w perspektywie 30 lat koszt nabycia + eksploatacji metra jest najniższy.**

# Czy utrzymanie metra jest bardzo drogie?

Jesteśmy w posiadaniu dokumentów, które powstały na Politechnice Krakowskiej w lipcu 2020 r., z których wynika, że w perspektywie 30-letniej utrzymanie metra jest **tańsze o 33%** w porównaniu z tramwajem. Dokument jest utajniony. Prawdopodobnie z innymi danymi dokument byłby jawny.



# 8. Dlaczego metro nie powstało do tej pory?

## **Metro niestety stało się tematem kampanijnym.**

Wcześniej władze miasta nieugięcie stały po stronie inwestycji w tramwaje, manipulowano wynikami pomiarów potoków ruchu, utajniano publiczne dokumenty.

Nie wchodząc w intencje,  
efekt mamy taki, że tego metra nie ma.

Mniejsze miasta europejskie mają.

# 9. Metro nie rozwiąże wszystkich problemów

# Metro do doskonały wstęp do rewolucji w polityce transportowej miasta.

Transport w Krakowie powinien być **zdywersyfikowany**, oparty na infrastrukturze **naturalnie niezawodnej** (punktualnej), czyli znacznym udziale systemów transportowych uniezależnionych od korków ulicznych, a więc: kolei aglomeracyjnej, tramwaju, buspasach, ścieżkach rowerowych i metrze.

**Osią krakowskiego systemu transportowego powinno być METRO** z którym zintegrowane są inne systemy transportowe. Wieloletnie zaniedbania Krakowa w zakresie polityki planowania przestrzennego doprowadziły do licznych dysfunkcji, między innymi do tego, że trudno jest przeprowadzać inwestycje w rozwój wysokiej jakości systemów transportowych na powierzchni. Kraków skazany jest na **rozwój systemu transportowego pod ziemią**. Dodatkowym argumentem jest tu fakt, że w ścisłym centrum Miasta niemożliwe jest **zwiększenie przepustowości** naziemnego systemu transportu zbiorowego. Ponadto spodziewamy się, że w istotnej mierze nastąpi zmniejszenie liczby kierowców wraz z budową metra i innych, niezawodnych elementów systemu transportu zbiorowego.

Krakowski system transportowy należy uznać za **niewydolny**, w szczególności w wymiarze infrastruktury drogowej. Fakt ten obniża zarówno jakość życia mieszkańców Krakowa, jak i jego użytkowników – turystów czy mieszkańców gmin ościennych – którzy są również ważnym zasobem miasta. **Obniża również atrakcyjność inwestycyjną.**

W politykach miejskich nierzadko dąży się ograniczania możliwości poruszania się dla kierowców samochodów w przestrzeni miast, szczególnie w centralnych częściach. Nie kwestionując tego kierunku należy zauważyć, że samochodów z przestrzeni miejskiej wyrugować się nie da. Samochodami będą poruszać się rodziny z dziećmi, osoby z ograniczeniami ruchowymi, auta dostawcze, etc. Więcej samochodów będzie nam towarzyszyć w mieście w niepogodę, albo gdy potrzebujemy zrobić zakupy, przewieźć coś ciężkiego, itp. Nie można udawać, że kierowców w Krakowie nie ma, i że samochody są niepotrzebne, albo że kierowcy stojący w korkach „sami są sobie winni”. I nie chodzi o to, aby powiełać błędy miast, których dotknął syndrom „wąskiej szyjki od butelki”, ale fakt potrzeby budowy, rozbudowy i modernizacji infrastruktury drogowej Krakowa nie może być pomijany.

# 10. Pozostali kandydaci o metrze



20 października 2021

*Ja pod inną decyzją niż premetro się nie podpiszę.*

*I tak będzie do końca kadencji –*

zapowiedział Andrzej Kulig,

zastępca prezydenta Krakowa.

 wyborcza.pl | KRAKÓW

## Awantura o premetro w Krakowie. "To tramwaj, karykatura metra"

INWESTYCJE W KRAKOWIE 20.10.2021, 16:26

**M**iało być metro, a wyszedł tramwaj - narzekali radni. - Ja pod inną decyzją niż premetro się nie podpiszę. I tak będzie do końca kadencji - zapowiedział Andrzej Kulig, zastępca prezydenta Krakowa.

10 stycznia 2023

W Krakowie wybudują premetro. Jasna deklaracja wiceprezydenta Andrzeja Kuliga. – *Premetro to jest projekt, który na pewno zostanie zrealizowany w pełni* – przyznaje wiceprezydent Krakowa Andrzej Kulig.

kraków  
naszemiasto 

## W Krakowie wybudują premetro. Jasna deklaracja wiceprezydenta Andrzeja Kuliga.



Piotr Tymczak 10 stycznia 2023, 6:47

- Premetro to jest projekt, który na pewno zostanie zrealizowany w pełni - przyznaje wiceprezydent Krakowa Andrzej Kulig. Inwestycja ma być przeprowadzona do 2033 roku.

23 czerwca 2023

Premetro w Krakowie za trzy miliardy złotych.

Jest szansa, że za całość zapłaci Unia Europejska.

Gazeta Krakowska 

## Premetro w Krakowie za trzy miliardy złotych. Jest szansa, że za całość zapłaci Unia Europejska



Piotr Tymczak 23 czerwca 2023, 6:00



<https://gazet Krakowska.pl/premetro-w-krakowie-za-trzy-miliardy-zlotych-jest-szansa-ze-za-calosc-zaplaci-unia-europejska/ar/c3-17658531>

Materiał KWW Stanisława Mazura

9 stycznia 2024

Andrzej Kulig zapowiada budowę dwóch linii metra.

*Trasa przebiegać będzie pod Wisłą.*



## **Andrzej Kulig zapowiada budowę dwóch linii metra. „Trasa przebiegać będzie pod Wisłą”**

9 stycznia 2024

**– Z komunikacją zbiorową musimy zejść pod ziemię – mówi w rozmowie z KRKnews.pl wiceprezydent Krakowa Andrzej Kulig. Zapowiada budowę dwóch linii metra. Jedna przewiezie pasażerów ze wschodu na zachód miasta, druga z południa na północ, a trasa przebiegać będzie pod Wisłą.**

– Nie mam wątpliwości, że budowa metra w Krakowie jest konieczna. Ziemia w naszym mieście jest zbyt droga, aby rozwijać komunikację naziemną. Wiąże się to także w wyburzeniami i wywłaszczeniami, co jest bardzo drogie. Wszyscy skupiają się bowiem na samych kosztach budowy linii tramwajowych, a nie biorą pod uwagę kosztów związanych np. z wywłaszczeniami. W ogólnym rozrachunku może się więc okazać, że budowa tuneli przystosowanych do wagonów metra będzie korzystniejsza ekonomicznie niż budowa linii tramwajowych. Do tego dochodzi też taki aspekt, że Kraków jest miastem kompaktowym i w niektórych miejscach rozwój komunikacji naziemnej jest mocno ograniczony bądź niemożliwy – argumentuje zastępca prezydenta Krakowa.

- O Profesorze Kuligu już było. Miał on realną szansę to metro zbudować.
- O Panu Miszalskim, który okazał się niewyedukowany w tym temacie, również wspomnieliśmy.
- Został Pan Gibała, który w 2014 roku szedł do wyborów z bezpłatną komunikacją, w 2018 roku z tanią koleją miejską za 0,5 miliarda, która miała być lepsza niż metro.

Teraz ciężko stwierdzić, jakie ma zdanie, ale jedno jest pewne.

**Na eksperymenty nas nie stać.**

# 11. Podsumowanie

Metro w Krakowie to **najpoważniejsze** wyzwanie inwestycyjne, przed jakim kiedykolwiek stało miasto.

Tak jak Aleje, które powstały 100 lat temu i są kręgosłupem komunikacyjnym miasta, tak teraz **potrzebujemy nowego kręgosłupa**, który zmieni nawyki transportowe mieszkańców.

Obecnie logotyp „metra” w Krakowie  
wygląda tak:



SZYBKI TRANSPORT MIEJSKI



A chcemy,

żeby wyglądał tak:



METRO

Chciałbym, żeby temat metra w Krakowie został w końcu **poważnie potraktowany**.  
Nieudolność w budowie metra stała się przedmiotem kpin mieszkańców Krakowa.

Od 50 lat mówi się tutaj o metrze, zamiast je po prostu **zbudować**. To nie temat na kampanię,  
tylko **rozwiązanie na pokolenia**. Warto potraktować to bardzo poważnie.

**Dość ignorancji, cynizmu i populizmu.**

Wierzę, że potrafię to metro w Krakowie **wybudować**.

**Zrobię wszystko, żeby to się stało.** Zaraz po starcie budowy  
pierwszej linii metra rozpoczniemy prace nad drugą.

Budujemy  
lepszego Kraków

prof. Stanisław Mazur

Dziękujemy za uwagę!