Marek Hohenauer

Radny Miasta Krakowa

Kraków, 27.10.2025.

Pan dr Aleksander Miszalski

Prezydent Miasta Krakowa

Szanowny Panie Prezydencie,

z opublikowanego „Studium kierunków rozwoju metra w Krakowie" wynika, że rekomendowany układ to wiązka 2 linii (M1 i M2) ze wspólnym odcinkiem w centrum, a nie „jedna linia" — rozwiązanie wprost dobrane pod największe potoki, zrównoważenie kierunków i integrację z węzłami (Dworzec Główny, Aleje Trzech Wieszczów) oraz obsługę korytarza Bora-Komorowskiego – Nowa Huta, który dziś nie ma tramwaju i generuje najwyższe potoki w osi zabudowy wielokondygnacyjnej. To świadoma odpowiedź na realne braki sieci i nie jest dublowaniem istniejących tras tramwajowych. Studium wprost wskazuje też docelowe odstępy między stacjami jako kompromis prędkości, dostępności i kosztów, przy akceptowalnym zasięgu dojścia do metra rzędu ~800 m (a dla tramwaju ~500 m). W związku z powyższym proszę o odpowiedź na następujące pytania:

1. Dwie linie, nie jedna — komunikacja publiczna projektu.
   Czy Miasto może jednoznacznie potwierdzić, że etap I jest projektowany w układzie dwóch linii (M1 do Opatkowic i M2 do Kurdwanowa) ze wspólnym odcinkiem przez centrum — zgodnie z wariantem rekomendowanym W4A/W4B — oraz wskazać na jednej planszy: przebieg, listę stacji i węzłów przesiadkowych? (W studium opis: układ wiązki 2 linii, odcinek wspólny: Nowa Huta – centrum – Brożka, rozgałęzienia na Kliny/Opatkowice oraz Kurdwanów).
2. „Dublowanie" z tramwajem vs. uzupełnianie sieci.
   W jaki sposób projekt ogranicza dublowanie z tramwajem w centrum i przejmuje potoki z osi bez tramwaju (Bora-Komorowskiego – Al. Andersa), oraz jak będzie wyglądała korekta pracy linii tramwajowych po uruchomieniu metra (częstotliwości, priorytety, węzły Rondo Mogilskie / Wiślicka / Rondo Kocmyrzowskie)? (Studium uzasadnia wybór osi Bora-Komorowskiego właśnie brakiem tramwaju i najwyższym potencjałem ruchotwórczym).
3. Odstępy między stacjami a efektywność (prędkość handlowa i CBA).
   Na jakich parametrach przyjęto gęstość stacji w śródmieściu i w Nowej Hucie (m.in. docelowy zasięg dojścia ~800 m dla metra, bilans prędkości vs. dostępność), oraz jakie wyniki przyniosła analiza wrażliwości CBA dla wariantów „rzadsze/gęstsze stacje"? Proszę o udostępnienie tabelarycznego porównania (czasy, potoki, OPEX/CAPEX). (Studium wskazuje kompromis gęstości stacji i prędkości metra oraz akceptowalne dystanse dojścia).
4. Unikanie rozwiązań „okrężnych" i ochrona uwarunkowań środowiskowych.
   Czy w dokumentacji projektowej utrzymano przyjętą w Studium zasadę unikania okrężnych przebiegów w południu miasta (np. rezygnacja z korytarza przez Mateczny

ze względu na strefę wód leczniczych) i potwierdzono wybór rozgałęzienia na Ruczaj–Kliny/Opatkowice oraz Kurdwanów jako konfiguracji o najlepszym bilansie potoków na obu promieniach? Proszę o przywołanie aktualnej decyzji środowiskowej i ewentualnych zmian względem Studium.

Z wyrazami szacunku

Marek Hohenauer