

Dz-05.0021.29.2026

Projekt uchwały Grupy Radnych

**UCHWAŁA NR/..../2026
RADY DZIELNICY V KROWODRZA**

z dnia 2026 r.

w sprawie zabezpieczenia potrzeb komunikacyjnych oraz obrony cywilnej dla Mieszkańców Dzielnicy V Krowodrza poprzez uwzględnienie w planowanym przebiegu trasy metra przystanków „Nowy Kleparz” oraz „Plac Inwalidów”

Na podstawie § 3 pkt 3 lit. k uchwały Nr XCIX/1499/14 Rady Miasta Krakowa z dnia 12 marca 2014 r. w sprawie organizacji i zakresu działania Dzielnicy V Krowodrza w Krakowie (Dz. Urz. Woj. Małopolskiego z 2021 r. poz. 6699) Rada Dzielnicy V Krowodrza uchwala, co następuje:

§ 1. Rada Dzielnicy V Krowodrza wnioskuję do Prezydenta Miasta Krakowa o korektę zaproponowanego przebiegu trasy metra w zakresie powstania przystanków „Nowy Kleparz” oraz „Plac Inwalidów” ze względu na żywotny interes Mieszkańców.

§ 2. Rada Dzielnicy V Krowodrza zwraca się z uprzejmą prośbą o zorganizowanie w tym celu spotkania z Prezydentem Miasta Krakowa.

§ 3. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Podpis: Łukasz Manczyk, Magdalena Roszczynialska, Marcin Grega

Uzasadnienie:

1. Poczucie bezpieczeństwa oraz stworzenie infrastruktury na wypadek wybuchu wojny oraz racjonalne gospodarowanie środkami publicznymi na zadania związane z obroną cywilną. Dynamika sytuacji międzynarodowej wymaga strategicznego zaplanowania inwestycji tzw. podwójnego przeznaczenia. Narzędziem bezstratnych inwestycji w obronę cywilną jest budowa podziemnych przystanków metra. Są one niezbędne, aby kontynuować zbliżanie oferty naszego miasta do najlepiej rozwiniętych europejskich miast.

Rada Dzielnicy V w swoich uchwałach kategorycznie odrzuciła możliwość budowy parkingów podziemnych pod Nowym Kleparzem i Placem Inwalidów, których budowa pogorszyłaby sytuację komunikacyjną miasta.

Możliwości zabezpieczenia Mieszkańców, zamieszkujących teren dzisiejszej Dzielnicy V Krowodrza na wypadek ataku z powietrza były niewystarczające już w chwili ostatnich inwestycji pół wieku temu. Przez ten czas wzrosła radykalnie liczba naszych Mieszkańców wskutek intensywnej zabudowy deweloperskiej. Dodatkowym czynnikiem zwiększającym zagrożenie jest sąsiedztwo intensywnej zabudowy mieszkaniowej z dwoma strategicznymi obiektami jednostki specjalnej Wojska Polskiego (tzw. Czerwonych Beretów). W obrębie Dzielnicy V Krowodrza szczególnie zagrożony jest obszar pomiędzy Młynówką Królewską oraz torami kolejowymi (dowództwo jednostki zlokalizowane przy ulicy Wrocławskiej) oraz pomiędzy ulicą Królewską a granicą z Dzielnicą IV Biały Prądnik (koszary, zlokalizowane między ulicą

Wrocławską i Młynówką Królewską oraz między ulicą Tytusa Czyżewskiego, Bartosza Głowackiego, Młynówką Królewską i Aleją Kijowską). W Dzielnicy V Krowodrza występuje intensywne nasycenie obiektami wojskowymi, a obiekty wojskowe sąsiadują z dużymi skupiskami ludności. Równocześnie to właśnie o teren Dzielnicy V Krowodrza najłatwiej poszerzyć obecnie planowany przebieg linii metra, czyli połączyć wysiłek obronny ze strategiczną miejską infrastrukturą dla nas i przyszłych pokoleń.

Na kwestionowanym odcinku całkowicie pominięto podstawowe dziś kryterium, a więc bezpieczeństwo. Uważamy, że obiekty tzw. podwójnego przeznaczenia należy lokować blisko największych skupisk ludności (lokalizacja na terenie Starego Miasta jest tego przeciwieństwem). Budowa stacji metra „Nowy Kleparz” i „Plac Inwalidów” to jedyny sposób zmniejszenia wojennego ryzyka mieszkańcom żyjącym w bezpośrednim sąsiedztwie specjalnej jednostki wojskowej, która nie może zostać wycofana z tej lokalizacji ze względu na strategiczny interes Państwa.

2. Podtrzymanie zaufania Mieszkańców do konsekwentnie rozwijanych strategii rozwoju Miasta, oficjalnych deklaracji i wstępnych analiz poczynionych w latach poprzednich

Dzielnica V Krowodrza jest aktualnie najważniejszą dzielnicą centralną MK. W związku z powstaniem tzw. Nowej V Dzielnicy dalej wzrasta długość dojazdu ulicą Wrocławską i Mazowiecką (na osi wschód-zachód) oraz aleją Kijowską (na osi północ-południe). Także i w związku z powyższym niezbędne jest stworzenie stacji metra na wysokości Nowego Kleparza. O ile metro zostanie zbudowane z pominięciem z kolei Placu Inwalidów, relatywnemu pogorszeniu ulegnie sytuacja komunikacyjna pomiędzy Młynówką Królewską a ulicą Czarnowiejską. W obu bowiem przypadkach Dzielnica nie zostanie bezpośrednio włączona w trasę metra. Czas dojazdu do najbliższej stacji metra oraz liczba przesiadek sprawi, że Mieszkańcy będą zmuszeni do korzystania z dotychczasowych środków komunikacji.

Nasi mieszkańcy decydując się na zamieszkanie na terenie naszej Dzielnicy kierowali się także jej przewagami konkurencyjnymi. W wyniku pominięcia naszego terenu w planach metra spadnie relatywna atrakcyjność tego terenu. Stopniowo ulegnie odwróceniu konsekwentnie dotychczas udoskonalany charakter tego terenu, wbrew oczekiwaniom.

3. Kontynuacja kierunku myślenia o mieście z poszanowaniem jego symboliki

Lokalizacja przystanków przy Nowym Kleparzu i Placu Inwalidów podkreśli ciągłość tradycji i myślenia o mieście jako o Wielkim Krakowie oraz o Krowodrzy jako o dzielnicy akademickiej. Uważamy, że Krowodrza nie może być wykluczona z żadnego kolejnego etapu rozwoju miasta.

4. Transportowa inkluzywność

Aktualnie proponowany przebieg metra, pomijający Nowy Kleparz oraz Plac Inwalidów znacząco utrudni korzystanie z nowego udogodnienia mieszkańcom Dzielnicy V oraz dzielnic ościennych. Brak lokalizacji stacji metra przy Nowym Kleparzu ograniczy bowiem korzystanie z niego przez Mieszkańców Dzielnicy IV Biały Prądnik, co jest możliwe dzięki pętli autobusowej przy Nowym Kleparzu (znacząca część ruchu z tego kierunku opiera się na ulicy Prądnickiej), a także mieszkańców aglomeracji krakowskiej z kierunku północnego i zachodniego. Brak lokalizacji stacji metra przy Placu Inwalidów utrudni korzystanie z niego przez Mieszkańców Dzielnicy IV Bronowice oraz miejscowości położonych na zachód od granic miasta, a także użytkownikom kampusu AGH wraz z miasteczkiem studenckim.

5. Proporcjonalność ponoszenia kosztów utrzymania Miasta, w tym kosztów budowy metra do otrzymywanych w zamian usług komunalnych

Proponowany przebieg linii metra wyklucza podatników wspomnianych poprzednio Dzielnic, w tym w szczególności Dzielnicy V Krowodrza. Nadreprezentowana natomiast jest liczba stacji w Dzielnicy I Stare Miasto, posiadającej relatywnie najmniej obywateli Miasta Krakowa.

Jest to inwestycja wieloletnia, trudna, wymagająca wyrzeczeń. Powinna więc mieszkańców łączyć w oparciu także o sumę wpłacanych podatków do miejskiej kasy. Powinna zapewniać jak najłatwiejszy dostęp do metra jak największej liczbie Krakowian. Niewielka korekta przebiegu przyniesie niepomiarnie większą korzyść w tym zakresie.

6. Trwałe wykluczenie znaczących obszarów miasta z podziemnego transportu oraz obrony cywilnej w obiektach podwójnego przeznaczenia

Budowa metra realizowana będzie z Budżetu Miasta, tymczasem, nawet ramowo, nie ogłoszono hipotetycznego przebiegu II-giej nitki metra. Spodziewany czas budowy metra i możliwe opóźnienia grożą wykluczeniem z korzystania z tej inwestycji wielu pokoleń Mieszkańców.

Kontrowersyjny – kwestionowany przez nas przebieg metra od Dworca Głównego do Muzeum Narodowego godzi w interes Mieszkańców, których reprezentujemy. Planowany łuk od Dworca Głównego, w kierunku Starego Kleparza, Teatru Bagatela oraz Muzeum Narodowego utrudnia optymalną lokalizację stacji węzłowej jedynej dziś planowanej nitki oraz drugiej nitki hipotetycznej. Kwestionowane przez nas przystanki Stary Kleparz i Teatr Bagatela, położone w centrum Dzielnicy I Stare Miasto nie mają potencjału przesiadkowego. Służą bardziej turystom niżli Mieszkańcom.

W przypadku poprowadzenia II nitki metra z kierunku Bronowic trwale wyłączony z korzyści z metra będzie obszar tzw. Starej Krowodrzy, a więc już dziś najbardziej zakorkowana część dzielnicy, trwale upośledzona zgodą poprzednich Władz na powstanie tzw. Nowej V Dzielnicy. Statutowy obowiązek obrony interesu naszych mieszkańców pozwala nam postulować o dwie stacje metra także w kontekście tego, że wykluczony pozostanie ponadto Prądnik Biały (najludniejsza dzielnica Krakowa!) wraz z północnym i zachodnim obszarem metropolitalnym.

Proponowane w przebiegu I nitki metra stacje zlokalizowane w Dzielnicy I nie mają potencjału węzłów przesiadkowych, ponadto są zlokalizowane w terenie zabytkowym, trudnym do dociążenia dojazdową komunikacją autobusową. Ponadto spowodują natężenie ruchu w najbardziej zabytkowej części Krakowa potokami pasażerskimi nakładającymi się na ruch turystyczny.

Jest to, poza wszystkim, całkowicie sprzeczne z realizowanym od niemal pół wieku stopniowym wyprowadzeniem ruchu z historycznego centrum miasta.

Brak uwzględnienia Nowego Kleparza w ramach I nitki metra skutkuje jego wyłączeniem z tego typu komunikacji już na zawsze. Konieczność obrony interesów naszych Mieszkańców każe nam przypominać, że postulat tej stacji metra włączy w korzystanie z kolei podziemnej mieszkańców Białego Prądnika oraz obszaru metropolitalnego na północy i zachodzie.

7. Racjonalność wydatkowania środków publicznych oraz ochrona zabytków w kontekście wyboru optymalnych lokalizacji drażenia stacji metra

Postulowane przez Radę stacje przy Nowym Kleparzu i Placu Inwalidów są tańsze w realizacji, obciążone nieporównanie mniejszym ryzykiem geologicznym oraz nieporównanie mniejszym ryzykiem naruszenia podziemnych artefaktów z historii miasta – w porównaniu do stacji, które miałyby powstać kosztem obsługi naszej części Miasta.

Stacje pod Starym Kleparzem i pod Teatrem Bagatela podrażają i tak kosztowną inwestycję i czynią ją ryzykowną pod względem kosztów i budowlanych szkód. Ponadto trwale wyłączają te obszary z przyszłych prac archeologicznych, których zasadność może się ujawnić dopiero na kolejnych etapach realizacji tej inwestycji. W ten sposób modernizacja Krakowa pozbawia szansę zdecydowanie nowocześniejszą, natomiast część historyczną pozbawia walorów historycznych.

8. Ekologia

Konieczność obrony interesów zdrowotnych naszych Mieszkańców każe nam przypominać, że przystanki metra przy Nowym Kleparzu oraz przy Placu Inwalidów ułatwią korzystanie z ekologicznej komunikacji zbiorowej.

9. Wątpliwości dotyczące aktualnych wyliczeń tzw. potoków pasażerskich

Potoki pasażerskie winny uwzględniać rzeczywiste cele dojazdu do tzw. POI (Points of Interests), którymi dla mieszkańców miasta nie są zabytki ścisłego centrum, ale miejsca ich zamieszkania i pracy.