Jak zintegrować budowę metra z rozwojem miasta – podsumowanie wizyty w Kopenhadze

2025-01-23

Efektywny system transportowy musi być w pełni zintegrowany nie tylko na obszarze miasta, ale i całej metropolii. Dla mieszkańca nie powinno mieć żadnego znaczenia czy wybierze pociąg, metro czy autobus. To najważniejszy wniosek, który płynie z wizyty studyjnej w Kopenhadze. W stolicy Danii w ostatnich 30 latach wybudowano cztery linie metra, które są nowoczesne, autonomiczne i dopasowane do potrzeb miasta.

Kopenhaga to jedno z najbardziej inspirujących miast w Europie. Szczególnie w kontekście zrównoważonego rozwoju miasta i projektowania systemu transportowego w powiązaniu z planowaniem przestrzennym. Warto pamiętać, że to jedno z najbogatszych miast na naszym kontynencie jeszcze 40 lat temu borykało się z potężnym kryzysem i znacznym spadkiem populacji.

Budowa metra to ścisła współpraca władz centralnych i samorządów

Kopenhaskie metro to dziś cztery linie, które obsługują 44 stacje. Jego autonomiczne pociągi stanowią symbol nowoczesnej technologii w transporcie miejskim. Delegacja z Krakowa rozpoczęła wizytę od spotkania z duńskimi urzędnikami w spółce Metroselskabet, która odpowiada za budowę systemu metra i jest w posiadaniu wszystkich czterech jego linii. Jej właścicielami są gmina Kopenhaga (50%), państwo (41,7%) i gmina Frederiksberg (8,3%). Ta instytucja odpowiada także za dalszy rozwój oraz utrzymanie stacji i infrastruktury.

To, że spółka jest wspólną inicjatywą państwa i samorządu, pokazuje jak istotna jest współpraca między różnymi szczeblami administracji publicznej. Finansowanie projektu również miało zróżnicowany charakter – w przypadku pierwszej i drugiej linii, które wybudowane były ponad 20 lat temu, dominowało wsparcie finansowe z budżetu centralnego. Natomiast kolejne realizowano w oparciu o bardziej złożony model, uwzględniający dochody z biletów oraz komercjalizację terenów wokół stacji.

Duńscy rozmówcy podkreślali znaczenie integracji planowania infrastruktury transportowej ze strategią rozwoju miasta.

– Bazując na doświadczeniach Kopenhagi, utwierdziliśmy się w przekonaniu, że docelowy przebieg krakowskiego metra powinien zostać uwzględniony zarówno w Strategii Rozwoju Krakowa 2030, jak i w Planie Ogólnym. To pozwoli na harmonijne łączenie budowy systemu z rozwojem miasta. Takie podejście, wspiera zrównoważoną zabudowę w pobliżu stacji, a to jest kluczowe dla efektywności całego przedsięwzięcia – mówi prezydent Krakowa Aleksander Miszalski.

Doświadczenia duńskiej stolicy pokazują konieczność powiązania projektu z unijnymi i krajowymi politykami zrównoważonego rozwoju. W dobie