



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

2025-02-07

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 Miszański.

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



– Z doświadczeń MOVIA płynie dla nas kilka kluczowych wniosków. Po pierwsze – planowane metro w Krakowie musi być częścią w pełni zintegrowanego systemu transportu publicznego w Metropolii Krakowskiej. Taki system powinien obejmować metro, kolej aglomeracyjną, szybkie linie tramwajowe, autobusy oraz towarzyszącą im infrastrukturę drogową (m.in. Parkingi P&R) i rowerową, a ich integracja powinna dotyczyć zarówno wspólnej taryfy biletowej, jak i dobrze zaprojektowanych węzłów przesiadkowych – mówi prezydent Krakowa Aleksander Miszański.

– Należy też położyć większy nacisk na rozwój infrastruktury rowerowej i pieszej, która będzie naturalnie łączyć się z transportem publicznym. Kopenhaga pokazała nam, że takie podejście nie tylko zmniejsza liczbę samochodów na ulicach, ale także znacząco poprawia jakość życia mieszkańców – dodaje prezydent.

Kopenhaga to przykład miasta, które od lat konsekwentnie realizuje spójną wizję transportu publicznego. Dzięki integracji różnych form komunikacji oraz nowoczesnym technologiom powstał system, który łączy ekologię, wygodę i efektywność.

Kopenhaga – miasto zrównoważonego rozwoju

Delegacja z Krakowa spotkała się także z pracownikami kopenhaskiego urzędu miasta – Jeppe Grønholt-Pedersenem oraz Madsem Monradem Hansenem odpowiedzialnymi za planowanie rozwoju transportu, a także urbanistykę.

Stolica Danii w ostatnich dekadach przeszła imponującą przemianę. Z miasta o charakterze portowo-przemysłowym zmieniła się w nowoczesną stolicę biznesu i życia miejskiego. Kluczowym elementem tej zmiany było odwrócenie trendu wyludniania się. Dziś prognozy wskazują, że w najbliższych dekadach populacja miasta wzrośnie o 100 tysięcy mieszkańców. Taki sukces to efekt konsekwentnie realizowanej polityki przestrzennej i mieszkaniowej, w ścisłej współpracy z rozwojem infrastruktury transportowej, zwłaszcza sieci metra.

Kopenhaga pokazuje, jak metro może być motorem zrównoważonego rozwoju miasta. Nowe stacje metra nie tylko poprawiają dostępność transportu, ale stają się centrum i impulsem dla miasta

Wizyta w Kopenhadze to spojrzenie z innej perspektywy na proces planowania rozwoju miasta, ale i rolę metra w rozwoju miasta. Stolica Danii jest przykładem tego, jak dobrze zaprojektowany system transportowy integruje miasto, niezależnie od tego czy mowa o jego centrum, dalekich obrzeżach czy miejscowościach tworzących obszar metropolii.

Metro i kolej tworzą kręgosłup miasta, spinając inne formy transportu. Dzięki temu przemieszczanie się po mieście jest nie tylko wygodne i niezawodne, ale sprawia, że podnosi się poziom innych najważniejszych aspektów takich jak mieszkanie, rekreacja i życie w zdrowym środowisku.