



Nowoczesne metro na miarę potrzeb Krakowa

2026-06-24

W Krakowie powstanie metro, czyli bezkolizyjny, szybki i wygodny środek transportu publicznego. To dla naszego miasta projekt cywilizacyjny - nie tylko usprawni transport, ale stworzy też impuls rozwojowy dla wielu obszarów. Wzorem innych europejskich miast chcemy, aby był to system nowoczesny i technicznie dopasowany do potrzeb Krakowa.

W 2024 r. władze Krakowa podjęły decyzję, że w naszym mieście powstanie system metra. I nie chodzi jedynie o zmianę nazewnictwa. Planowane przez poprzednie władze premetro to miała być linia, która będzie bezkolizyjna jedynie w centralnym fragmencie, czyli pomiędzy AGH a Rondem Młyńskim. Etapy II i III premetro były planowane jako linie tramwajowe, poprowadzone w zdecydowanej większości na powierzchni, a to oznaczałoby kolizję z istniejącą infrastrukturą drogową czy trakcją. Drobną kolizją, awaria, zakorkowane skrzyżowanie i wiele innych czynników mogłoby negatywnie wpłynąć na niezawodność połączenia. Wiemy już, że wariant premetro byłby rozwiązaniem dalece niewystarczającym i w praktyce jedynie uzupełnieniem istniejącego systemu tramwajowego.

Kraków potrzebuje bezkolizyjnego systemu transportu. System krakowskiego metra zagwarantuje punktualne i częste kursowanie pojazdów, które będą niezależne od innych środków transportu.

Jakie będzie krakowskie metro?

Budujemy system metra, którego pierwsza linia będzie się składała z już wyznaczonego pierwszego etapu (od AGH po Rondo Młyńskie) oraz drugiego i trzeciego etapu, których dokładną trasę określi studium rozwoju kierunków metra. Ten dokument powstanie w najbliższych miesiącach i jest niezbędny, aby określić ostateczny przebieg pierwszej linii krakowskiego metra. Powstanie na podstawie szczegółowych obliczeń potencjalnych potoków pasażerskich oraz na podstawie projekcji przyszłego rozwoju miasta.

Choć zmieniła się wizja tego, jak wyglądać będzie krakowskie metro, w pracach przygotowawczych udało nam się wykorzystać dokumenty opracowane w ostatnich latach. Kluczowym argumentem był czas - rozpoczęcie tych prac od nowa skutkowałoby opóźnieniem prac budowlanych. Drugi argument to elastyczność. Tunel, który powstanie w I etapie, będzie wykorzystywany transportowo przed powstaniem pełnej, pierwszej linii. Dlatego planujemy, aby tymczasowo z tunelu korzystały również pojazdy, które będą mogły korzystać z infrastruktury tramwajowej. Dzięki temu zdecydowanie zwiększy się dostępność nowej inwestycji już po wybudowaniu odcinka centralnego.

Czy to na pewno będzie metro?

W przestrzeni publicznej pojawiło się sporo wątpliwości czy system, który budujemy, faktycznie można zdefiniować jako metro. Te pytania mają związek z nieco archaicznymi przepisami polskiego prawa, które powstały w czasach, gdy pierwszą linię metra zaczęła budować Warszawa. Kalka technicznych uwarunkowań ciężkiego, „kolejowego” metra dziś zgodnie z prawem jest jedyną polską



definicją metra. Tymczasem, łatwo dostrzec, że w Europie systemy metra różnią się w wielu aspektach.

Dlatego inspiracje czerpiemy nie tylko ze stolicy, ale również duńskiej **Kopenhagi**, **Porto** – drugiego największego miasta Portugalii, **Walencji**, **Salonik** czy francuskiej **Tuluzy**. Każde z tych miast stworzyło podziemny transport szynowy w oparciu o swoją skalę i potrzeby. Dziś te systemy nie tylko wymieniane są w gronie najlepszych na świecie, ale też takich, które radykalnie zmieniły komfort podróży swoich użytkowników. I takie ma być metro w Krakowie – najbliższe potrzeb krakowian.

Mniej znaczy więcej

Krakowskie metro będzie systemem zoptymalizowanym zarówno pod kątem kosztów, jak i potrzeb pasażerów. Dzięki autonomicznym pojazdom oraz innym rozwiązaniom technicznym unikniemy niepotrzebnych wydatków i komplikacji, bo nasze pojazdy będą mogły działać bez dodatkowej załogi, będąc monitorowanymi przez zarządzający ruchem system komputerowy.

Decydując o budowie nieco krótszych niż warszawskie peronów, zmniejszymy koszty nie tylko budowy, ale i eksploatacji, jednocześnie nie wpływając istotnie na funkcjonalność. O tej zadecyduje nie liczba pasażerów pojedynczego składu, ale znacznie większa częstotliwość kursowania – jak choćby w Kopenhadze, gdzie 60-metrowe wagoniki zatrzymują się na stacjach co 90 sekund.

Zdjęcie: *Philly boy92* / [CC BY-SA 4.0](https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/)