



Wiedeński projekt stulecia. U2xU5, czyli więcej niż metro

2025-05-08

Wiedeń od lat uchodzi za jedno z najlepiej zorganizowanych miast pod względem transportu publicznego. Austriacka sieć metra, tramwajów i autobusów stanowi wzór dla wielu metropolii na świecie - od wielu lat także jako inspiracja dla Krakowa. Jednak nawet w tak zaawansowanym systemie konieczne są inwestycje w przyszłość. Właśnie dlatego narodził się projekt U2xU5 - największe i najbardziej ambitne przedsięwzięcie infrastrukturalne w historii wiedeńskiego metra.

Pięć linii pełnoprawnego metra, jedna hybrydowa, kolej miejska, tramwaje, autobusy i gęsta sieć dróg rowerowych - Wiedeń nie tylko pozostaje miastem z jednym z najlepszych systemów transportowych na świecie, ale stale dba o to, by poprawiać jego funkcjonowanie i rozwijać nowe połączenia. I właśnie w duchu jednoczesnego rozwoju i modernizacji dotychczasowych rozwiązań realizowany jest projekt U2xU5, którego przebieg mieli niedawno okazję obserwować przedstawiciele Krakowa - na czele z prezydentem Aleksandrem Miszałskim oraz jego zastępcą, Stanisławem Mazurem.

- Wizyta w centrum informacyjnym projektu dała nam wyraźnie do zrozumienia - Wiedeń realizuje właśnie projekt stulecia, który dla Krakowa jest w jakimś sensie modelowym studium przypadku. Nie tylko dla rozbudowy sieci transportowej, ale przede wszystkim odpowiedzialnego planowania rozwoju miasta - ocenił Mazur.

Czym jest U2xU5?

Projekt U2xU5 zakłada przebudowę i rozbudowę jednej z najstarszych linii metra w Wiedniu (U2), a przede wszystkim - stworzenie zupełnie nowej linii U5, pierwszej w Austrii w pełni zautomatyzowanej. To oznacza rewolucję nie tylko w technologii obsługi transportu, ale także w organizacji codziennych podróży setek tysięcy mieszkańców.

Nowa jakość podróżowania

Linia U2, której początki sięgają lat 80., była przez dekady ważnym elementem sieci metra, łączącym centralne punkty miasta. Jednak jej przebieg i przepustowość przestały odpowiadać na rosnące potrzeby urbanistyczne. W ramach projektu U2xU5 została ona skrócona do stacji „Ratusz”, a jej dalszy dotychczasowy odcinek - do Placu Karola - przejmie nowa linia U5. Dzięki temu możliwe będzie nie tylko odciążenie przeciążonych węzłów komunikacyjnych, ale też wprowadzenie nowoczesnych rozwiązań technicznych, takich jak platformy bezpieczeństwa z drzwiami peronowymi i autonomiczne pociągi, kursujące z większą częstotliwością i niezależnie od dostępności maszynistów - właśnie takiego typu metro planowane jest w Krakowie.

Linia U5 nie zatrzyma się jednak na przejściu starego tunelu - jej trasa będzie sukcesywnie rozbudowywana w kierunku północnych dzielnic miasta, co pozwoli znacząco poprawić dostępność komunikacyjną rejonów Alsergrund, Währing i Hernals. Nowa linia ma docelowo stać się jednym z kręgosłupów transportowych miasta. Będzie też obsługiwać codziennie setki tysięcy pasażerów w



**Magiczny
Kraków**

sposób bardziej elastyczny, cichy i bezemisyjny.

U2xU5 to nie tylko metro

Projekt, który zakłada przede wszystkim budowę 12 nowych stacji metra – w tym czterech dużych węzłów przesiadkowych – zawiera także rozwój sieci tramwajowej. Powstaje niemal 8 kilometrów nowych linii i 18 dodatkowych przystanków. Zmienić ma się również przestrzeń naziemna w otoczeniu stacji – będzie oddana w większym stopniu pieszym oraz rowerzystom, powstaną nowe nasadzenia i elementy małej architektury.

– Ten projekt jest spektakularny dzięki swojej kompleksowości – idealny przykład tego, co miastu może dać decyzja o dużej inwestycji, czyli suma małych korzyści – ocenił zastępca prezydenta miasta.

Kto za to płaci?

Koszty realizacji zostały podzielone po połowie między miasto Wiedeń, które ma status jednego z austriackich landów, a rząd federalny. Wszelkie koszty operacyjne (z wyjątkiem budowy metra) pokrywane są przez miasto. Po zapewnieniu finansowania, projekt przekazywany był do realizacji przez Wiener Linien – spółkę odpowiedzialną za cały transport publiczny. To jeden z największych tego typu podmiotów w Europie.

Jej pojazdy pokonują codziennie dystans odpowiadający pięciokrotnemu obwodowi Ziemi, obsługując pięć linii metra, prawie 30 tramwajowych i ponad 130 autobusowych, z przystankami w ponad 5 700 lokalizacjach. To flota kilkuset pojazdów szynowych i drogowych, wspierana przez systemy rowerów miejskich i carsharingu elektrycznego WienMobil. Firma zatrudnia ponad 8 800 pracowników i codziennie obsługuje około 1,3 miliona pasażerów.

Komunikacja społeczna nastawiona na wrażliwość mieszkańców

W promieniu 750 metrów od placów budowy mieszka i pracuje aż pół miliona ludzi. Bezpośrednio skutkami jego realizacji dotkniętych jest także około 2 600 właścicieli nieruchomości. Dlatego komunikacja społeczna stała się jednym z kluczowych elementów przedsięwzięcia.

Wiener Linien prowadzi szeroko zakrojoną kampanię informacyjną – zarówno w przestrzeni miasta, jak i w internecie. W centrum projektu, na stacji „Volkstheater”, uruchomiono zaawansowane centrum informacji. Można tam m.in. wejść do symulatora maszyny drążącej tunel, obejrzeć wystawę systemów metra z całego świata, wsiąść do atrapy wagonu czy posłuchać wykładów przygotowanych dla dorosłych i dzieci.

W samym tunelu organizowane są dni otwarte, powołano funkcję grätzlbetreuerów – lokalnych opiekunów odpowiedzialnych za kontakt z mieszkańcami. W ratuszu pracuje również ombudsman projektu – osoba reprezentująca miasto i odpowiadająca na pytania oraz rozwiązująca konflikty.

Otoczenie inwestycji zostało zabezpieczone specjalnymi ogrodzeniami, na których montowane są informacje o przebudowie oraz proste grafiki informujące o możliwych utrudnieniach lub obejściach –



**Magiczny
Kraków**

każda dedykowana konkretnej przestrzeni miasta.

Odwaga obliczona na efekty długofalowe

U2xU5 to coś więcej niż rozbudowa metra. To przemyślana