



Branżowi liderzy infrastruktury i taboru doradzą miastu przed budową metra

2026-03-03

Kraków rozpoczyna Wstępne Konsultacje Rynkowe przed planowaną budową bezkolizyjnego transportu szynowego. Do dialogu dotyczącego infrastruktury i taboru zaproszono firmy odpowiedzialne za wielkie inwestycje transportowe na świecie. Wiedzą z miastem podzielią się eksperci, którzy drążyli tunele dla projektu Crossrail w Londynie, budowali podziemne stacje w Seulu, Singapurze, Hongkongu i Nowym Delhi, a także tworzyli od zera sieci metra w Dubaju i Rijadzie. W rozmowach wezmą udział również dostawcy nowoczesnych, bezzałogowych pociągów obsługujących, m.in. Kopenhagę, Mediolan, Wiedeń, Monachium czy historyczny projekt Grand Paris Express w stolicy Francji, a także wykonawcy drugiej linii warszawskiego metra.

Celem zaplanowanych konsultacji będzie zebranie najlepszych rynkowych praktyk, które pozwolą zoptymalizować proces inwestycyjny i uniknąć błędów na wczesnym etapie projektowania. Ze względu na skalę przedsięwzięcia, miasto podzieliło dialog na dwa odrębne obszary.

Doradzą, jak drążyć tunel

Pierwsze Wstępne Konsultacje Rynkowe dotyczą sposobu realizacji robót budowlanych związanych z powstaniem metra. Obejmują one m.in. technologię drążenia tuneli metodą TBM, budowę podziemnych obiektów inżynierskich, realizację stacji techniczno-postojowej, a także możliwe modele kontraktowe, podział zamówień oraz harmonogramy inwestycji.

Do konsultacji zaproszono spółkę Alstom Polska SA (wspieraną przez francuskie struktury Alstom Transport SA). Podmiot ten może pochwalić się realizacją zupełnie od podstaw wielkich, wielobranżowych systemów na Bliskim Wschodzie. To właśnie ta firma odpowiadała za budowę w pełni zautomatyzowanych linii metra w saudyjskim Rijadzie oraz poprowadzenie trasy Route 2020 w Dubaju, łącząc proces drążenia tuneli z realizacją zintegrowanej infrastruktury stacyjnej.

W dialogu weźmie także udział konsorcjum, którego liderem jest Budimex SA, ściśle współpracujący z brytyjskim Ferrovial Construction (UK) Limited. To zespół, który w swoim dorobku ma między innymi rozbudowę Linii Północnej londyńskiego metra oraz realizację kluczowych stacji i tuneli dla tamtejszej nowej Linii Centralnej. Brał on udział w brytyjskim projekcie Crossrail, w ramach którego powstały wymagające stacje podziemne jak Bond Street czy Farringdon w centrum Londynu.

Kolejnym uczestnikiem jest Samsung C&T Corporation Poland Sp. z o.o., korzystający ze wsparcia i globalnych zasobów spółki-matki z Korei Południowej. Firma ta wnosi do dyskusji unikalne know-how w zakresie prac podziemnych prowadzonych w ekstremalnie gęstych aglomeracjach azjatyckich. Ma na swoim koncie budowę dziewiątej linii metra w Seulu, niezwykle skomplikowanych węzłów przesiadkowych w Singapurze, a także drążenie zaawansowanych tuneli w Hongkongu i Nowym Delhi.

W gronie zakwalifikowanych firm-ekspertów budowlanych jest też znana na rodzimym rynku firma Gülermak SA. Jej głównym atutem jest kompleksowe doświadczenie z Polski, polegające na drążeniu tuneli ogromnymi tarczami TBM oraz budowie licznych stacji na systematycznie rozbudowywanej II Linii Metra w Warszawie (to skomplikowane odcinki na Woli, Bemowie, Targówku i Bródnie).



Wsiąść do pociągu nie byle jakiego

Drugie z konsultacji koncentrują się na przyszłym funkcjonowaniu systemu metra — w szczególności na doborze taboru, możliwościach konfiguracji pojazdów, przygotowaniu infrastruktury pod system autonomicznego prowadzenia ruchu oraz rozwiązaniach dotyczących utrzymania składów i wyposażenia zaplecza technicznego. W ramach tej części dialogu analizowane będą nowoczesne pojazdy szynowe, ze szczególnym naciskiem na systemy w pełni zautomatyzowane (pociągi bez maszynisty), wyznaczające współczesne standardy w transporcie miejskim.

W zakresie dostaw takiego taboru miasto będzie rozmawiać z Alstom Polska SA (przy udostępnieniu zasobów przez francuski Alstom Transport SA). To producent, który zaprojektował i wyprodukował setki w pełni automatycznych pociągów dla Paryża. Ich flagową i najbardziej prestiżową realizacją w tym zakresie są dostawy bezzałogowych składów dla monumentalnego, rozbudowywanego właśnie systemu Grand Paris Express, a także dla zautomatyzowanej sieci metra w Lyonie.

Ważny w dyskusji o pojazdach bezobsługowych będzie również głos konsorcjum pod przewodnictwem Siemens Mobility Sp. z o.o. (współdziałające z Siemens Mobility GmbH). Niemiecki gigant to sprawdzony dostawca w pełni autonomicznych składów metra, które z powodzeniem obsługują ruch pasażerski w miastach stawiających na najwyższe standardy technologiczne. Ich pociągi jeżdżą między innymi w Wiedniu, Monachium, Norymberdze, a także we francuskim Rennes oraz w stolicy Bułgarii, Sofii.

O doświadczeniach z autonomizacją opowie Hitachi Rail STS S.p.A. Ta firma z powodzeniem wyprodukowała i wdrożyła w pełni bezzałogowe metro dla słynącej z innowacyjności sieci w Kopenhadze oraz dla nowej linii w Mediolanie. Równolegle, producent ten posiada ogromne kompetencje w realizacji masowych dostaw konwencjonalnego taboru kolejowego dla największych włoskich przewoźników narodowych, takich jak Trenitalia czy Ferrovienord.

Zestawienie taborowe uzupełnia Škoda Transportation a.s., która posiada bardzo silną pozycję w regionie Europy Środkowo-Wschodniej. Czeski producent podzieli się doświadczeniami z procesu projektowania i dostarczenia kilkudziesięciu nowoczesnych pociągów zaprojektowanych specjalnie dla Metra Warszawskiego. Firma ma również szerokie doświadczenie w produkcji taboru na potrzeby kolei narodowych w Czechach i na Słowacji.

Metro coraz bliżej etapu przetargów

Wstępne Konsultacje Rynkowe mają charakter przedprzetargowy, ich celem jest pozyskanie praktycznej wiedzy od firm posiadających doświadczenie w realizacji dużych projektów transportowych, co pozwoli lepiej przygotować dokumentację przetargową, określić zakresy zamówień oraz ograniczyć ryzyka na etapie realizacji inwestycji.

Zebrane informacje posłużą do wypracowania optymalnych rozwiązań technicznych, organizacyjnych i kontraktowych dla jednej z największych inwestycji infrastrukturalnych w historii miasta.

Wstępne Konsultacje Rynkowe to przewidywane w prawie o zamówieniach publicznych rozwiązanie przedprzetargowe, które pozwalają miastu uniknąć kosztownych błędów na etapie realizacji



**Magiczny
Kraków**

inwestycji, skrócić czas jej prowadzenia oraz ograniczyć uciążliwość dla mieszkańców. Co istotne, udział w konsultacjach nie wiąże się z wydatkami po stronie miasta. Ich efektem jest pozyskanie praktycznej wiedzy i doświadczeń, których nie da się w pełni odtworzyć na podstawie dokumentów, analiz czy rozwiązań teoretycznych.

Takie konsultacje nie prowadzą do wyboru wykonawcy ani nie wiążą się z podejmowaniem zobowiązań finansowych. Ich celem jest zebranie informacji i doświadczeń od podmiotów na rynku, które pozwolą lepiej przygotować dalsze etapy i ograniczyć ryzyka takie jak choćby opóźnienia.