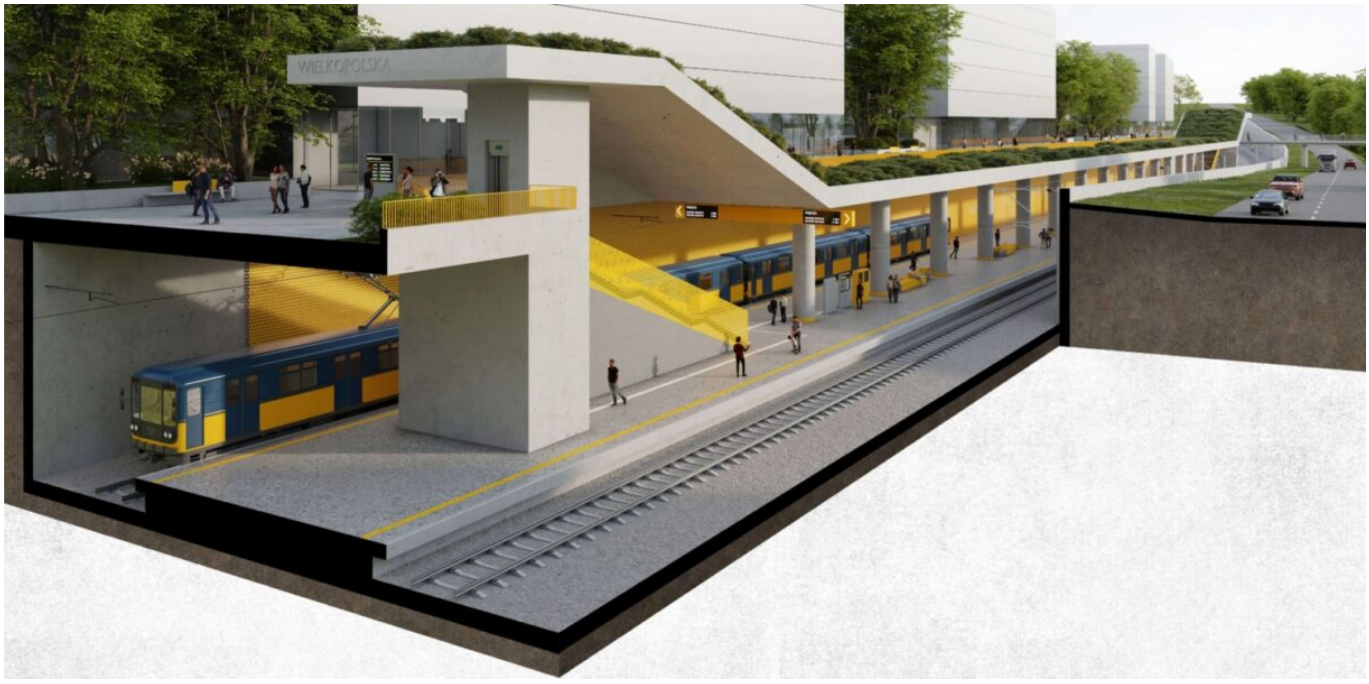


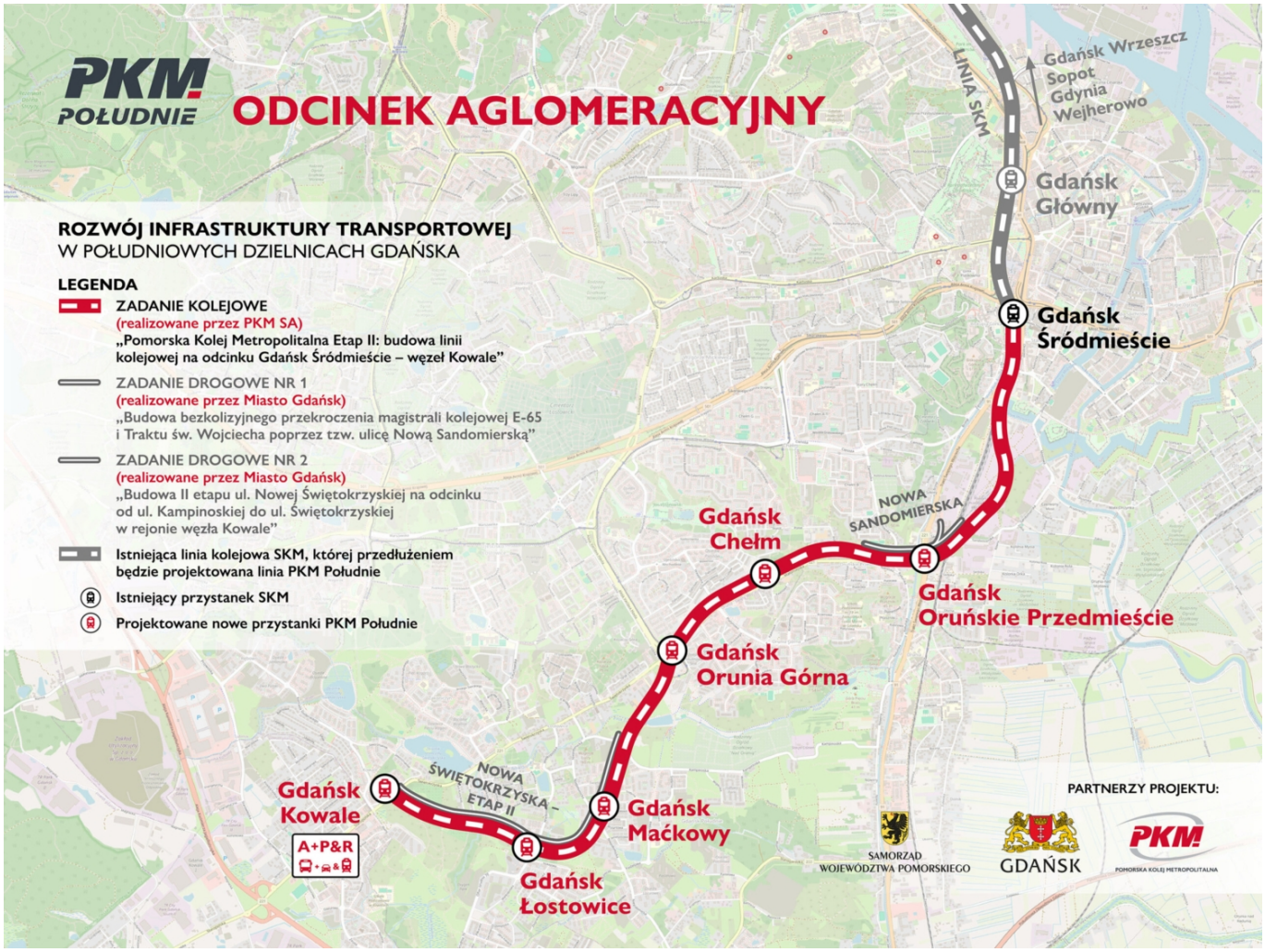
Gdaňsk bude mít metro. Skoro

10.10 2026 19:08, Libor Hinčica, Metro Ostatní

Dne 9. 10. 2026 převzala polská média slova zástupce ředitele odboru infrastruktury Pomořanského vojvodství Michała Tuska (syna polského premiéra), jenž sebevědomě prohlásil, že se v Gdaňsku bude stavět metro, neboť se podařilo zajistit financování na stavbu projektu nazývaného PKM Południe (*Pomorska Kolej Metropolitalna Południe*; Jižní pomořanská metropolitní železnice), což umožnilo dne 6. 10. 2026 vypsat výběrové řízení na zhotovitele celkem 7,3 km dlouhé trati.

Nově navržená trať navazuje na starší projekt PKM, jenž byl uveden do provozu v roce 2015. V jeho rámci došlo k vytvoření novostavby železniční tratě v úseku Gdańsk Wrzeszcz – Rębiechowo, která napojila i gdaňské letiště. Šlo tehdy o první investici nové železniční tratě v Polsku, která byla naplánována a realizována prostřednictvím samosprávy (vojvodství), byť za významné finanční spoluúčasti EU. V rámci první etapy PKM přitom nikdo o metru nehovořil, tento pojem byl novinářům představen až nyní v souvislosti s II. etapou, a to s ohledem na odlišný charakter trasy.

Druhá etapa PKM totiž nepředstavuje prodloužení tratě první etapy, oba projekty jsou od sebe geograficky vzdálené. PKM Południe má své těžiště, jak její název napovídá, na jihu Gdaňsku, kde byla navržena nová dvoukolejná trať o délce 7,288 km vycházející ze současné stanice Gdańsk Śródmieście. Na trati má být vybudováno celkem 6 nových stanic, všechny na území Gdaňsku (s výjimkou koncové stanice Gdańsk Kowale nacházející se však těsně za hranicí města), z toho dvě budou estakádové (Gdańsk Oruńskie Przedmieście, Gdańsk Chełm), dvě v otevřeném zářezu (Gdańsk Maćkowy, Gdańsk Łostowice) a dvě tunelové (Gdańsk Orunia Górna, Gdańsk Kowale). Veškerá křížení s ostatní dopravou mají být řešená jako mimoúrovňová a špičkový interval by měl činit 7,5 minuty.



Budované prodloužení SKM (S-Bahnu), jež bylo označeno marketingově jako gdaňské metro. (zdroj: PKM Południe)

Celkové náklady jsou odhadovány na 2,3 mld. zlotých (cca 13,1 mld. Kč). Většinu nákladů by měla uhradit EU a polský stát, zbytek spočine na bedrech Gdaňsku a Pomořanského vojvodství. Zahájení stavby se očekává v roce 2028 a dokončení už v roce 2030.

V rámci svého příspěvku na sociálních sítích Michał Tusk zdůrazňoval, že nová trať představuje metro, přičemž svou argumentaci opíral mj. o příklady zahraničních provozů, kde metro rovněž nejezdí jen pod povrchem (zazněla například města New York, Singapur či Berlín). *„Je to linka metra se vším všudy,"* uvedl mj. Tusk.

Ve skutečnosti ale nebyla trať navržena jako metro a byla od počátku s ohledem na místní podmínky koncipována jako kompatibilní s železniční sítí, především s místním systémem S-Bahnu známým pod pojmem SKM (*Szybka Kolej Miejska*; Rychlá městská železnice). Ten spojuje Gdaňsk se sousední Gdyní a jeho první úsek byl otevřen již v roce 1951 za využití zrekvírovaných souprav berlínského S-Bahnu. Právě prodloužením SKM nově připravovaný úsek PKM Południe bude.

Nebude se tedy jednat o žádný samostatný provozní systém a už vůbec ne o metro, ale o další městský úsek S-Bahnu (SKM), přičemž ani z hlediska dopravní obsluhy se nepředpokládá, že by měly vlaky obsluhovat jenom oněch šest nových stanic. Od toho se bude odvíjet také vozový park, který bude postaven na jednotkách Newag Impuls 58WE, jimž by měly i nadále sekundovat – i když jen v roli záložních jednotek – legendární polské jednotky EN57.

Užití slova „metro“ v souvislosti s projektem PKM Południe je tedy především marketingovým tahákem pro veřejnost a média (a jak je vidět na našem příkladu, jde o tahák fungující). Nejde přitom o metodu výjimečnou. Jako metro označilo například budované podzemní stanice v centru i další polské město – Lodž. Své zkušenosti s železničním „metrem“ má pak také Praha, v níž se dříve uchytil pro návrh podzemních drah název „metro S“, jenž byl ale nedávno vystřídán pojmenováním „Metropolitní expres spodem“.

Url: Gdaňsk bude mít metro. Skoro