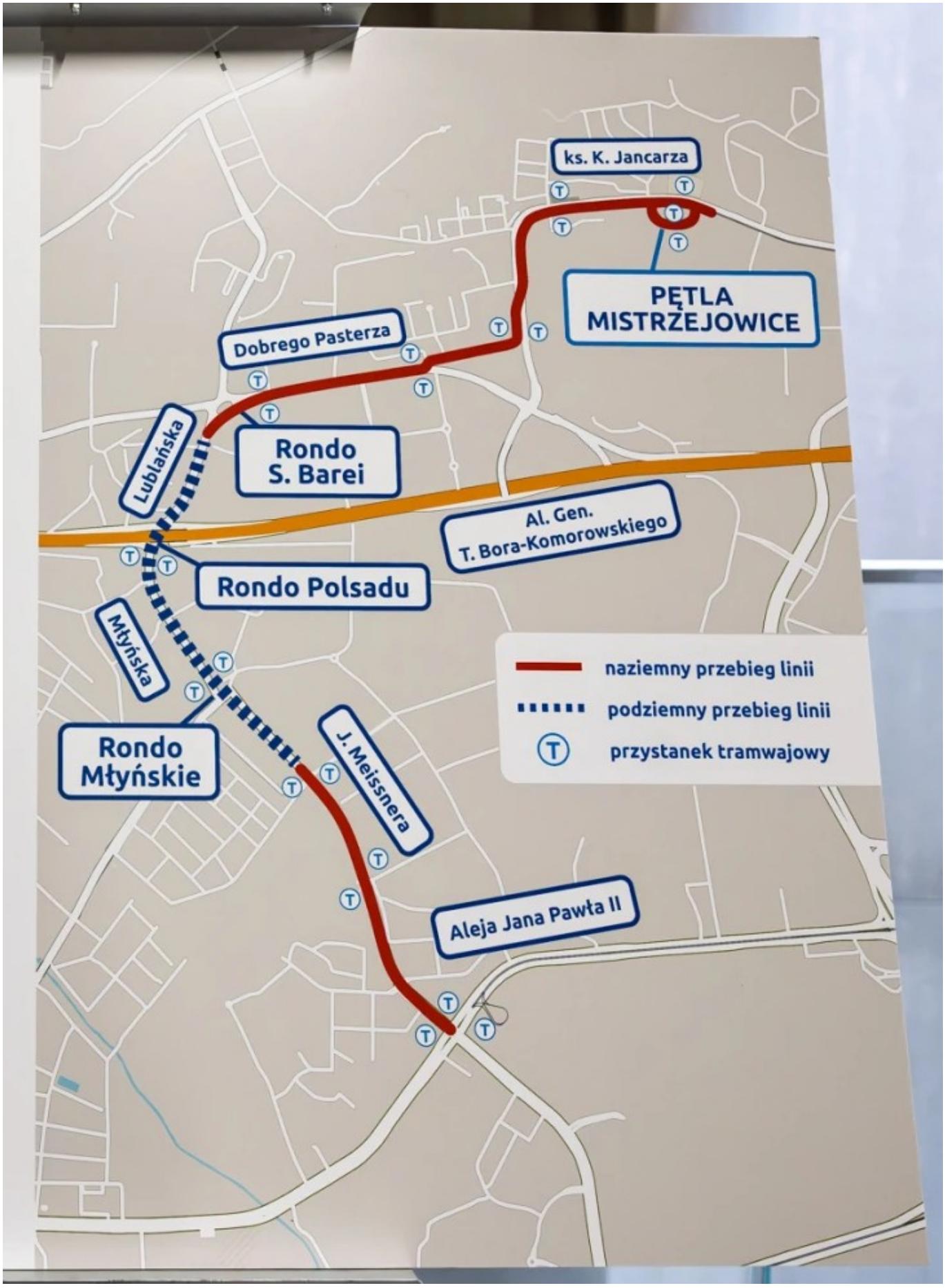


Krakov zprovoznil čtvrtý úsek rychlé tramvaje

30.09 2026 18:19, Libor Hinčica, Tramvaje

Dne 26. 9. 2026 byla v Krakově uvedena do provozu nová tramvajová spojnice Meissnera – Mistrzejowice o délce cca 4,5 km, jejíž součástí je také 1 230 m dlouhý tunel se dvěma podzemními zastávkami. Projekt je považován za čtvrtou etapu rozvoje tzv. krakovské rychlé tramvaje (Krakowski Szybki Tramwaj; KST), o jejíž realizaci bylo rozhodnuto již před více než 30 lety.

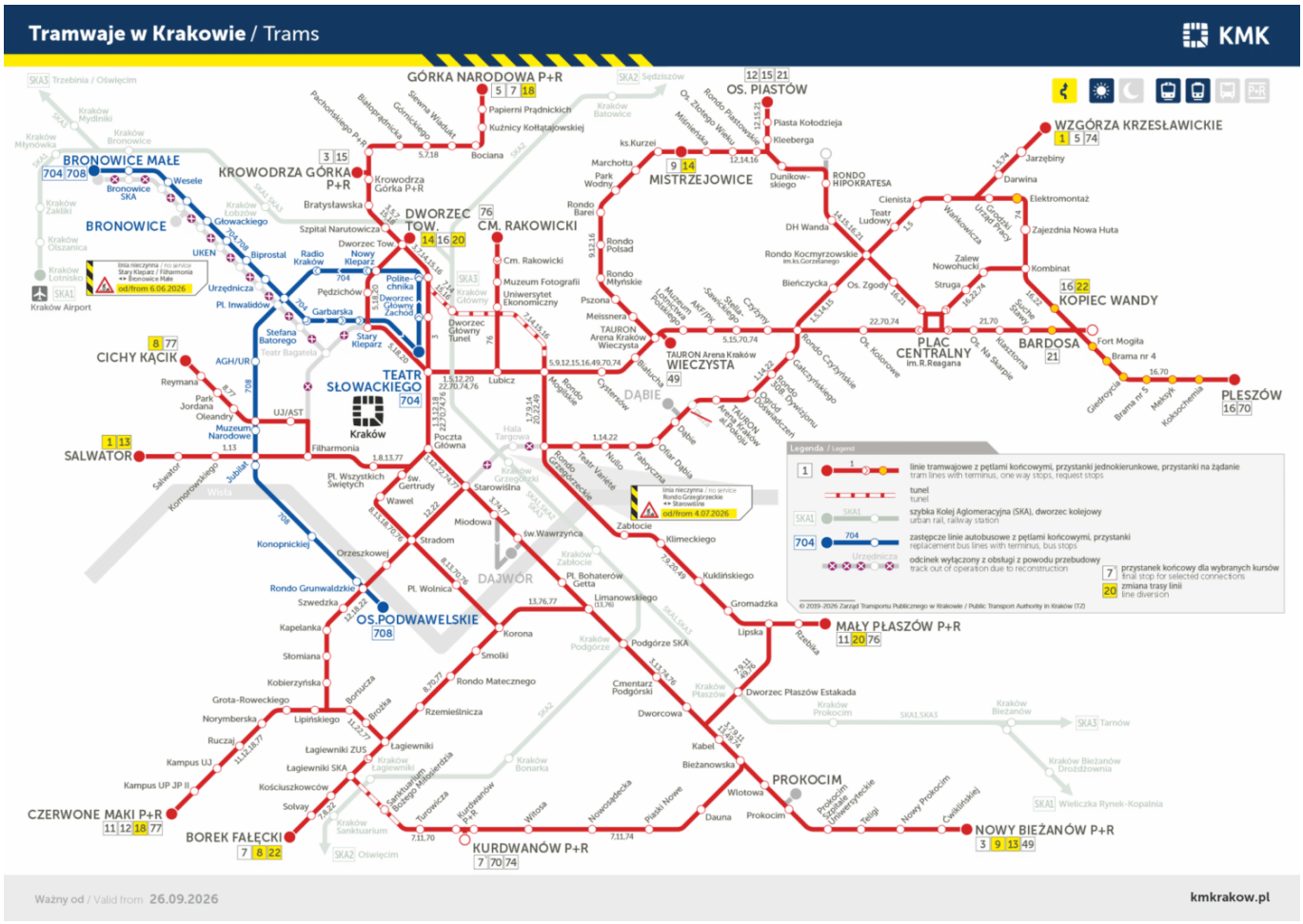
Krakov řešil otázku rychlé kolejové městské dopravy už od 60. let. Během desetiletí se střídavě posuzovaly návrhy na stavbu klasického metra, přechodného systému tzv. premetra i tzv. rychlé tramvaje. Výstavba prvního tunelového úseku v oblasti u hlavního nádraží byla zahájena v roce 1974 a po 16 letech byl dokončen pouze první úsek o délce 180 m, načež se práce především kvůli nedostatku finančních prostředků zastavily.



Pro snadnější orientaci v reáliích může posloužit plánek nové trasy s vyznačením tunelového úseku (čárkovaně). (foto: Piotr Wojnarowski – kancelář primátora města Krakov)

Projekt se dočkal dalšího přepracování, z čehož vykrystalizoval záměr budování tzv. rychlé tramvaje, jenž byl v roce 1994 vtělen do územního plánu města. První ucelený koridor byl uveden do provozu až v roce 2008, přičemž jeho součástí byl i onen tunel u nádraží, jehož délka se nakonec protáhla na 1 538 m. Další etapy následovaly v letech 2010 (II.A), 2015 (II.B), 2023 (III.) a letos byla uvedena do provozu i etapa s pořadovým číslem čtyři.

Hodí se však říci, že tramvajové linky, které jednotlivé vybudované koridory využívají, nejsou segregovány od zbytku tramvajové sítě a že jednotlivé nově vybudované části (povrchové, podzemní i estakádové) jsou zaústěny do dříve vybudovaných tratí, takže o „rychlé tramvaji“ nelze hovořit celoplošně, ale jen v rámci dílčích úseků, přičemž především ve vztahu k I. etapě platí, že z celkové deklarované délky 11,5 km byla jen část (cca 2,7 km) skutečnou novostavbou plnící z větší části požadavky na oddělenou infrastrukturu a zvýšenou rychlost.



Pro celoměstskou orientaci pak může posloužit tato mapka, která však právě na novém úseku do Mistrzejowic chybně neukazuje část trasy jako podzemní. Jako podzemní jsou správně vyznačeny jen dříve vybudované úseky u nádraží (2008) a na jihu města (2022). (zdroj: MPK Kraków)

Nyní zprovozněná IV. etapa krakovské rychlé tramvaje (KST) začala nabírat kontury v roce 2014, kdy byly vypracovány první dokumenty pro navrhovanou spojnici Meissnera – Mistrzejowice a plán byl představen veřejnosti, což vyústilo v několik desítek připomínek, podle nichž se záměr následně upravoval. Zásadním problémem se ukázala absence finančních prostředků pro realizaci ambiciózního plánu, a tak se Krakov odhodlal ve středoevropských podmínkách k netradičnímu řešení vybudování trati v rámci partnerství veřejného a soukromého sektoru (PPP; *Public-Private Partnership*). Takový způsob realizace a financování projektů byl v dané době (2016) přímo podporován státem, který na úrovni ministerstva rozvoje vytvořil speciální program pro podporu tzv.

pilotních PPP projektů. Krakov se do programu se svým projektem čtvrté etapy rychlé tramvaje přihlásil a v roce 2017 bylo oznámeno, že se svou žádostí o podporu (ve formě financování odborného poradenství a externích poradců) uspěl.

V dubnu 2018 byla vypsána soutěž na výběr partnera, a to formou jednacího řízení. Vybraný dodavatel či dodavatelé měli získat smlouvu na 24 let, z nichž 4 roky byly vyhrazeny na samotný projekt a stavbu a dalších 20 let na údržbu (nikoli však provoz ve smyslu zajištění vozidel a obsluhy). Zájem projevilo celkem sedm subjektů, ale kvalifikováni byli jen tři, s nimiž pak probíhala jednání až do ledna 2020. Poté byli zájemci vyzváni k předložení finálních nabídek, jejichž otevření se uskutečnilo v srpnu téhož roku.



Tunel byl vybudován metodou cut & cover. (foto: Piotr Wojnarowski – kancelář primátora města Krakov)

Cenové nabídky se vyznačovaly značným rozptylem. Společnost *VARDUN* nabídla cenu takřka 2,9 mld. zlotých (16,6 mld. Kč), subjekt s názvem *Mota-Engil Central Europe PPP Road* 1,87 mld. zlotých (10,7 mld. Kč) a sdružení společností *PPP Solutions Polska* a turecké firmy *Gülermak* pouze 1,12 mld. zlotých (6,41 mld. Kč). Právě polsko-turecké konsorcium pak bylo – po průtazích spojených s odvolacími procedurami – vyhlášeno dne 24. 11. 2020 vítězem.

Během projekční fáze doznal záměr významných úprav, které byly vyvolány přáním zadavatele (tedy města Krakov). Tou nejzásadnější úpravou byla změna délky podzemního úseku. Ten měl původně řešit hlavně mimoúrovňové překonání Ronda Polsadu, následně bylo ale do projektu začleněno i Rondo Młyńskie, takže délka tunelu vzrostla z původně plánovaných zhruba 600 m na dvojnásobek, přesněji na 1 230 m, což si vynutilo také navýšení rozpočtu o dalších 135 mil. zlotých (cca 774 mil. Kč). Následně se objevily hlasy volající ještě po velkorysejším podzemním vedení, město ale další rozšíření kvůli napjatému rozpočtu zamítlo.



Částečně je trať vedena v zářezu bez vrchního zákrytu. (foto: Piotr Wojnarowski – kancelář primátora města Krakov)

Po finalizaci projektu došlo dne 9. 5. 2023 k vydání povolení pro dopravní stavbu (*Zezwolenie na Realizację Inwestycji Drogowej*) a dne 3. 7. 2023 došlo k oficiálnímu zahájení výstavby celé 4 450 m dlouhé trati. Samotný tunel byl budován metodou *cut & cover* (tedy jako hloubený). Stavba významně zasáhla také do organizace silniční dopravy – přestavěno, nově vybudováno a upraveno mělo být zhruba 10,3 km silnic.

S ohledem na posun zahájení výstavby se posouval v čase také termín dokončení celé stavby. Z roku 2024 se přesunul nejprve na konec roku 2025, později byl posunut v důsledku dodatečně vyvolaných úprav i špatných klimatických podmínek na 31. 8. 2026.



Povrchový úsek tratě, jejíž celková délka dosahuje bezmála 4,5 km. (foto: Piotr Wojnarowski – kancelář primátora města Krakov)

Stavba byla z větší části dokončena v červnu 2026, první zkušební jízda po celé délce trasy se pak odehrála v noci z 18. na 19. 8. 2026. Spuštění provozu spojené i s rozsáhlou reorganizací sítě tramvajových i autobusových linek bylo avizováno na 21. 9. 2026, ale po zkouškách provedených dne 17. 9. 2026 byla zjištěna softwarová závada bezpečnostního systému v tunelovém úseku, což vedlo k odsunu slavnostního zahájení na 25. 9. 2026 a pravidelného provozu na 26. 9. 2026.

Novou trať obsluhují linky č. 9, 12 a 16, přičemž roli páteřní linky plní ta s číslem 12 (nahrazující současně původní linku č. 52). Interval na ní činí celodenně 7,5 minut a dopravce uvedl, že na linku bude prioritně nasazovat vozidla s největší přepravní kapacitou. Doplňme, že cesta do centra města se díky novému spojení IV. úseku krakovské rychlé tramvaje zkrátila o celých 12 minut.



Ještě jedna fotografie ze slavnostního otevření tratě dne 25. 9. 2026. (foto: Piotr Wojnarowski – kancelář primátora města Krakov)

Url: Krakov zprovoznil čtvrtý úsek rychlé tramvaje