



**Magiczny
Kraków**

Krakowskie metro codziennie przewiezie niemal 300 tys. pasażerów

2025-10-25

Mamy jasny cel - chcemy, by za 10 lat krakowianie pojechali metrem - zapowiada prezydent Krakowa, Aleksander Miszański. Podczas konferencji w ICE Kraków zaprezentowano trasę metra. Rekomendowany przebieg dwóch linii - M1 i M2 - ma prawie 29 kilometrów. Zaplanowano 29 stacji, w których zasięgu znajdzie się niemal 40 proc. mieszkańców. To będzie najważniejsza inwestycja najbliższej dekady, która będzie impulsem dla rozwoju całego Krakowa.

Władze miasta oraz eksperci pracujący w ostatnich miesiącach nad „Studium kierunków rozwoju metra w Krakowie” na specjalnej konferencji zaprezentowali planowany przebieg metra. Będzie to system w zdecydowanej większości zbudowany w podziemnych tunelach, które umożliwią bezpieczny przejazd pod osiedlami i centrum. Trasa rozpoczyna się w Nowej Hucie – w rejonie Kombinatoru, gdzie powstanie również stacja techniczno-postojowa. Stamtąd, mijając aleję Róż, metro dotrze do ronda Kocmyrzwoskiego i Czyżyna.

Główną stacją dla zachodniej części Nowej Huty będzie „Wiślicka”, dalej pociągi pojadą w stronę Prądnika Czerwonego, obsługując stacje „Bora-Komorowskiego”, „Rondo Młyńskie” i „Olsza”. Następnie metro zatrzyma się przy „Rondzie Mogińskim” i „Dworcu Głównym” – to on ma stać się centralnym węzłem komunikacyjnym Krakowa, integrując metro z koleją i komunikacją miejską.

Według ekspertów, na Starym Mieście metro powinno zatrzymać się na stacjach „Stary Kleparz” i „Teatr Bagatela”, a następnie odbić w korytarz Alei Trzech Wieszczów – do stacji pod Muzeum Narodowym, zapewniając szybki dostęp do wielu instytucji kulturalnych, terenów rekreacyjnych i miejskich stadionów.

Następnie metro przekroczy Wisłę, która jest najpoważniejszą barierą transportową współczesnego Krakowa. Ważnym węzłem przesiadkowym ma stać się stacja przy Rondzie Grunwaldzkim. Kolejną stacją w sąsiedztwie Wisły będzie „Ludwinów”. W zasięgu stacji – w połączeniu z realizowaną kładką pieszo-rowerową – znajdą się duże obszary Dębnik, Podgórze i Kazimierza. Wspólny przebieg dwóch linii metra – M1 i M2 – kończy się na stacji „Brożka”. Dalej na południe eksperci rekomendują rozdzielenie ich przebiegu oraz budowę tuneli w stronę Opatkowic oraz Kurdwanowa.

Pierwsza linia – M1 – prowadzi w stronę południowego zachodu – przez stacje „Ruczaj”, „Kampus UJ”, „Bobrzyńskiego”, „Lubostroń”, „Kobierzyn”, „Kliny” do „Opatkowic”. To właśnie tam metro połączy się z koleją tworząc zintegrowany węzeł przesiadkowy nie tylko dla mieszkańców Krakowa, ale i obszaru metropolitalnego.

Druga linia obsłuży Łagiewniki, obszar CH Zakopianka i przystanku kolejowego „Sanktuarium”, kończąc swój bieg w Podgórzu Duchackim, gdzie zaplanowano budowę trzech stacji: „Halszki”, „Witosa” oraz krańcową – „Kurdwanów”, zlokalizowaną na południowym wschodzie dzielnicy.



**Magiczny
Kraków**

Czas codziennych podróży skróci się nawet o połowę

Według prognoz, w zasięgu dziesięciominutowego spaceru do stacji znajdzie się prawie 40 procent mieszkańców Krakowa, a łącznie z tramwajami i koleją aglomeracyjną aż 63 proc. krakowian będzie miało bezpośredni dostęp do szybkiego transportu szynowego. Dzięki temu codzienne podróże mają stać się krótsze i wygodniejsze – z Nowej Huty do Muzeum Narodowego będzie można dojechać w 26 min. zamiast 40 min., z Klinów do Dworca Głównego w 24 min. zamiast 50 min., a z południowej części Kurdwanowa do Bagateli w 18 min. zamiast 40 min.

To właśnie silne powiązanie z całym systemem transportu szynowego i rozwojem kolei ma być kluczowe dla stworzenia nowego kręgosłupa komunikacyjnego miasta. Na całym przebiegu linia metra krzyżuje się z systemem tramwajowym 11-krotnie, zaś z istniejącymi i przyszłymi liniami kolejowymi 5-krotnie.

Metro impulsem do