



Po oddaniu KST IV przyjdzie czas na nową siatkę połączeń. Kraków stawia na współpracę i dialog

2026-04-03

Coraz bliżej ukończenia linii Krakowskiego Szybkiego Tramwaju do Mistrzejowic, jednej z najważniejszych inwestycji transportowych Krakowa ostatnich lat. To nie tylko otwarcie nowej trasy, ale także nowy etap myślenia o całej siatce połączeń w mieście. Kraków już teraz przygotowuje zmiany, które mają lepiej odpowiedzieć na potrzeby mieszkańców. I robi to w formule szerokiej współpracy z radnymi dzielnicowymi, stroną społeczną, ekspertami transportowymi oraz środowiskiem akademickim.

Wielkoformatowe mapy, arkusze kalkulacyjne, zaawansowane modele analityczne i wspólna praca w grupach. Otwarcie nowej trasy tramwajowej jest szansą, by o układzie komunikacyjnym porozmawiać w zupełnie nowej, warsztatowej formule. Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie (ZTP), który odpowiada za organizację siatki połączeń, zaprosił do wspólnego stołu radnych, ekspertów, aktywistów i naukowców, dając im do rąk różne narzędzia planistyczne.

Nie tylko nowa trasa, ale nowy układ połączeń

Trasa tramwajowa będzie miała ok. 4,5 km długości i połączy Mistrzejowice ze skrzyżowaniem ulic Meissnera, Mogilskiej i Lema, a jej uruchomienie ma skrócić dojazd do centrum nawet o około 12 minut. W praktyce oznacza to szybsze i wygodniejsze połączenie dla północno-wschodnich dzielnic Krakowa. Ale też zmianę funkcjonowania całego układu transportowego miasta.

- Uruchomienie nowego połączenia stwarza konieczność zdefiniowania na nowo siatki połączeń Komunikacji Miejskiej w Krakowie. KST IV nie uzupełnia układu na obrzeżach, lecz domyka go wewnątrz miasta. To dlatego zmiany, które zostaną przygotowane teraz, będą miały znaczenie na lata. Wypracowana siatka stanie się nie tylko bazą codziennego funkcjonowania komunikacji po uruchomieniu nowej trasy, ale też punktem odniesienia dla zmian związanych z kolejnymi remontami i modernizacją infrastruktury tramwajowej i drogowej - tłumaczy Maria Wojtacha, dyrektor Departamentu Komunalnego w Urzędzie Miasta Krakowa.

Więcej niż konsultacje społeczne

Miasto zdecydowało się przygotować ten proces w formule otwartej, więc cały proces miał charakter ekspercko-partycypacyjny. Do wspólnej pracy zaproszono przedstawicieli pięciu rad dzielnic objętych oddziaływaniem inwestycji, naukowców i studentów Politechniki Krakowskiej, a także przedstawicieli strony społecznej, organizacji i inicjatyw, które od lat współtworzą debatę o transporcie, dostępności i jakości życia w Krakowie. To m.in. Platforma Komunikacyjna Krakowa, Krakowska Organizacja Transportowa, Krakowski Alarm Smogowy i Koalicja Ruchów Krakowskich. Wsparcie merytoryczne zapewniali przedstawiciele Urzędu Miasta Krakowa, ZTP, Zarządu Dróg Miasta Krakowa i operatorów komunikacji miejskiej.



- Chcieliśmy podejść do tego procesu inaczej, w sposób bardziej interdyscyplinarny. W Krakowie mamy wiele zaangażowanych środowisk i ekspertów, dlatego od początku zależało nam, by nie wypracowywać tych rozwiązań samodzielnie – dodaje Maria Wojtacha.

Warsztaty miały charakter znacznie bardziej analityczny niż tradycyjne konsultacje społeczne. Uczestnicy nie tylko zgłaszali uwagi, ale wspólnie wypracowywali warianty nowej siatki połączeń, pracując na danych, mapach, możliwościach finansowych i narzędziach planistycznych przygotowanych przez Zarząd Transportu Publicznego. Punktem odniesienia były codzienne potrzeby mieszkańców, a propozycje zostały dodatkowo sprawdzone z wykorzystaniem modelowania transportowego.

- Chcieliśmy wypracować taki układ połączeń, który będzie po prostu wygodny i czytelny dla mieszkańców. Dla Dzielnicy III to szczególnie ważne, bo w czasie budowy tej trasy mieszkańcy musieli mierzyć się z dużymi utrudnieniami. Dziś widzimy jednak, że to inwestycja, która realnie otworzy tę część Krakowa. Zależy nam na rozwiązaniu jak najbardziej optymalnym: z często kursującymi liniami, prostym układem i łatwymi przesiadkami – mówi Rafał Terkalski, radny Dzielnicy III Prądnik Czerwony.

- Udało nam się zderzyć opinie bardzo wielu osób, przedstawiceli rad dzielnic, miłośników, przedstawiceli miłośników, grup z Politechniki Krakowskiej i urzędników. To różne opinie i poglądy, i pozostaje mieć nadzieję, że dzięki temu ten wariant będzie optymalny – mówi Jacek Mosakowski z Platformy Komunikacyjnej Krakowa.

Różne perspektywy, jeden cel

Przyjęta formuła pozwoliła spojrzeć na planowanie transportu z kilku perspektyw jednocześnie. Radni dzielnicowi najlepiej znający lokalne uwarunkowania i codzienne potrzeby mieszkańców, przedstawiciele strony społecznej i eksperci spoza jednostek miejskich pomagają konfrontować różne punkty widzenia. Z kolei dla studentów i środowiska akademickiego to także cenna możliwość pracy na miejskim organizmie.

Jak podkreśla Magdalena Musiał, p.o. dyrektora Zarządu Transportu Publicznego w Krakowie, te warsztaty były dla wszystkich uczestników czymś więcej niż tylko pracą nad konkretną siatką połączeń, bo znacząco poszerzyły wiedzę każdej ze stron. Dla nas to ogromna wartość w postaci lepszego zrozumienia rzeczywistych kierunków podróży mieszkańców i ich codziennych potrzeb. Z kolei uczestnicy mogli zobaczyć, jak od strony technicznej i organizacyjnej funkcjonuje planowanie transportu zbiorowego oraz jak wiele uwarunkowań trzeba w nim uwzględnić. Magdalena Musiał dodaje również, że to dopiero pierwszy etap szerszych zmian, zarówno w funkcjonowaniu komunikacji miejskiej, jak i w samym podejściu do jej planowania.

Rekomendacje trafią teraz do prezydenta

Prowadzone od kilku tygodni warsztaty właśnie się zakończyły. Końcowe wnioski łączy jedno: przekonanie, że dobrze zaplanowana komunikacja miejska musi być jednocześnie skuteczna, przejrzysta i tworzona przy udziale tych, którzy korzystają z niej na co dzień.



**Magiczny
Kraków**

Wypracowane w ich trakcie warianty oraz wnioski zostaną teraz przedstawione Prezydentowi Miasta Krakowa. Nie są one jeszcze rozwiązaniami wiążącymi, ale stanowią ważny etap przygotowania docelowego układu komunikacyjnego po uruchomieniu KST IV.