Magiczny Kraków

Tramwaje kursują między Wieczystą a Mistrzejowicami

2026-09-28

26 września tramwaje wyjechały na trasę z Wieczystej do Mistrzejowic. Nadzorujący inwestycję Inżynier Kontraktu wydał poświadczenie, które pozwala na uruchomienie regularnych kursów tramwajowych po nowym torowisku, a od zeszłego piątku miasto posiada pozwolenie nadzoru budowlanego na użytkowanie linii do Mistrzejowic.

Zapoznaj się ze szczegółami zmian w kursowaniu autobusów i tramwajów

Sprawdź nowe rozkłady jazdy

To zwieńczenie jednej z największych inwestycji transportowych prowadzonych w ostatnim czasie w Krakowie. Po 36 miesiącach budowy zaczęła funkcjonować nowoczesna, częściowo podziemna linia, która na długo zmieni komunikację w tej części miasta i skróci czas dojazdu do centrum o 12 minut.

Ponadkilometrowy tunel i zielone torowisko

Skala przedsięwzięcia jest imponująca. Nowa, ok. 4,5-kilometrowa trasa tramwajowa obejmuje 1230-metrowy tunel z dwoma podziemnymi przystankami, a jej realizacja wymagała przebudowy ponad 330 km sieci podziemnych – teletechnicznych, elektroenergetycznych, wodociągowo-kanalizacyjnych, gazowych i ciepłowniczych.

Na trasie znajduje się tunel wraz z wielopoziomowym węzłem przesiadkowym w okolicy Ronda Polsad.

Dzięki inwestycji miasto zyskało również ponad 55 tys. mkw. nowej zieleni, w tym ponad 1400 nowych drzew. 74 proc. terenu objętego pracami pozostaje biologicznie czynne – to m.in. 15 tys. m kw. zielonych torowisk pokrytych rozchodnikiem.

Dzięki nowemu połączeniu czas dojazdu do centrum miasta skrócił się o ok. 12 minut. Dotychczas, by dotrzeć z Mistrzejowic do pierwszej obwodnicy Krakowa, tramwaj musiał pokonać 11 km, jadąc przez Nową Hutę. Teraz dociera tam krótszą drogą przez Prądnik Czerwony.

Nowa linia jest też wygodniejszym środkiem transportu dla mieszkańców Mistrzejowic i Prądnika Czerwonego, którzy dotychczas korzystali z komunikacji autobusowej. Liczba miejsc w autobusie standardowym to łącznie ok. 100, w autobusie przegubowym nawet 160, a w najdłuższych tramwajach – nawet 300. Wykorzystanie pojemniejszych pojazdów pozwala przewieźć większą liczbę pasażerów w bardziej komfortowych warunkach.

Uwaga, kierowcy poruszający się w rejonie przebiegu linii tramwajowej do Mistrzejowic! Prosimy o zwrócenie uwagi na nową organizację ruchu i nowe rozwiązania drogowe, szczególnie na ulicach: Mogilskiej, Dobrego Pasterza oraz Bohomolca, gdzie tramwaj przecina pasy ruchu.

Nowa trasa jest bezpieczna dla pasażerów

Torowisko rozpoczyna się na skrzyżowaniu Al. Jana Pawła II z ul. Lema i Meissnera, dalej prowadzi wzdłuż ulic: Meissnera, Młyńskiej, Lublańskiej, Dobrego Pasterza, Krzesławickiej, Bohomolca i ks. Kazimierza Jancarza – aż do istniejącej wcześniej, lecz przebudowanej w ostatnim czasie pętli Mistrzejowice.

Wykonane odbiory i liczne testy, jakie przeprowadzono w ostatnich tygodniach, jasno pokazują, że inwestycja spełnia wymogi bezpieczeństwa konstrukcyjnego i przeciwpożarowego, odebrana została także organizacja ruchu, a wszystkie kluczowe systemy działają prawidłowo.

Podczas odbiorów wskazano jednocześnie listę usterek do poprawy — część z nich pokrywała się z miejscami, na które w mediach społecznościowych zwracali uwagę mieszkańcy, i te zgłoszenia pomogły zwrócić szczególną uwagę na konkretne miejsca podczas kontroli. Co ważne — żadna z tych rzeczy nie wpływa na bezpieczeństwo użytkowników.

Wykonawca ma obowiązek usunąć usterki i robi to sukcesywnie, a prace w razie potrzeby będą prowadzone bez wyłączania ruchu na tym odcinku, podobnie jak bieżące prace serwisowe na innych liniach w Krakowie.

Finansowanie rozłożone na 20 lat

Budowa tramwaju do Mistrzejowic to pierwszy tego typu projekt transportowy w Polsce realizowany w formule partnerstwa publiczno-prywatnego i jeden z największych tego rodzaju przedsięwzięć w Europie.

Umowa zawarta z partnerem prywatnym zakłada, że odpowiada on nie tylko za projekt i realizację inwestycji, jej finansowanie, ale także za jej późniejsze utrzymanie przez 20 lat. W tej formule zaangażowanie finansowe miasta rozpoczyna się dopiero wtedy, gdy z inwestycji mogą korzystać mieszkańcy.

Gmina Miejska Kraków, czyli partner publiczny, zaczął płacić partnerowi prywatnemu wynagrodzenie za eksploatację i utrzymanie linii dopiero od momentu jej uruchomienia, a po zakończeniu okresu umowy przejmie infrastrukturę w zarząd, po kapitalnym remoncie. W przypadku gdyby infrastruktura w okresie trwania umowy nie była utrzymywane według wyznaczonych przez miasto standardów, kontrakt przewiduje nałożenie kar.

Taki model pozwala nie tylko rozłożyć finansowanie inwestycji w czasie, ale też skorzystać z doświadczenia partnera prywatnego. Wartość projektu to ok. 1,92 mld zł. Na kwotę składają się nie tylko koszty budowy, ale także projektowania, finansowania, nadzoru, a także przyszłego utrzymania i

remontu kapitalnego, który ma być przeprowadzony na koniec trwania umowy.

Dowiedz się więcej o nowej siatce połączeń.