



Transport

2025-09-30

Transport miejski nie może już być ofiarą cięć i oszczędności. Jeśli Kraków ma być miejsce wygodnym do życia musi oferować sprawną i atrakcyjną siatkę połączeń, gwarantujących regularne odjazdy z przystanków blisko domu, niezależnie od tego, na jakim osiedlu mieszkamy.

Koniec z wykluczeniem komunikacyjnym w Krakowie - w szczególności dzieci i seniorów

Zamierzamy zwiększyć częstotliwość kursowania komunikacji miejskiej, w szczególności w dzielnicach oddalonych od centrum miasta. Poszerzenie oferty transportu zbiorowego zagwarantuje dobry dostęp do ośrodków edukacyjnych, kulturalnych i placówek medycznych skupionych w centrum miasta.

Stopień realizacji zadania ● ● ● ● ●

Nastąpiło uruchomienie linii nr 104 „Czerwone Maki P+R” – „Swoszowice SKA”, wprowadzono dwukierunkową obsługę ul. Żywieckiej linią nr 151, uruchomiono linię aglomeracyjną nr 299 „Os. Podwawelskie” – „Kryspinów Rondo”, korekta trasy linii nr 127 (włącznie ul. Myśliwskiej do obsługi).

Dodatkowo 10 lutego na terenie Skotnik uruchomiono pilotażową usługę LajkBus mającą na celu wypracować rozwiązanie zwiększenia dostępności KMK w peryferyjnych częściach miasta i umożliwić płynną przesiadkę na „tradycyjną” komunikację autobusową i tramwajową prowadzącą w inne rejony miasta.

Od 28 czerwca przywrócono linię nr 108 „Bronowice Małe” – „Tetmajera”, która na nowej trasie objęła obsługą mieszkańców ulicy Tetmajera. Od 15 września uruchomiono linię nr 183, kursującą po trasie „Czyżyny Dworzec” – „Siwka”, która objęła obsługą mieszkańców ulicy Ciesielskiego.

Systematyczny wzrost wydatków na kursowanie autobusów i tramwajów

Opracujemy plan unowocześnienia transportu publicznego w Krakowie. W 2025 roku zwiększymy wydatki na transport zbiorowy do kwoty 1,05 mld zł (obecnie jest to 0,9 mld zł), w 2026 podniesiemy tę kwotę do min. 1,15 mld. Wzrost wydatków na transport publiczny umożliwi zakup kolejnych nowoczesnych zeroemisyjnych autobusów i poprawi jakość świadczonych usług.

Stopień realizacji zadania ● ● ● ● ●

W ramach realizacji postulatu Rady Miasta Krakowa w budżecie na rok 2025 zabezpieczyła na zadaniu „Transport” w zakresie funkcjonowania Komunikacji Miejskiej w Krakowie kwotę 788 408 274 zł.



Przystanek blisko domu dla każdego. Od 2028 r. maksymalnie 500 m

Od początku 2028 roku przystanki komunikacji miejskiej będą usytuowane w odległości nie większej niż 500 m od każdego domu lub mieszkania. Sprawimy, że transport miejski stanie się łatwo dostępny i stanowić będzie poważną alternatywę dla samochodu.

Stopień realizacji zadania ● ● ● ● ●

Uruchomiono przystanki autobusowe „Myśliwska Szkoła” (linia nr 127), przystanki do pary na ul. Żywieckiej (linia nr 151), przystanek „Gerlaha” (na ul. Kocmyrzowskiej), przystanek „Majora” (na ul. Dobrego Pasterza), przystanek „Aleja 29. Listopada Wiadukt”, 5 przystanków na ul. Tetmajera (linia nr 108), przystanek „Cystersów 03”, przystanek „Ciesielskiego” na ul. Ciesielskiego, przystanek „Elektrociepłownia 02” oraz przystanek „Galicyska 03”.

Dostosujemy transport publiczny dla osób z ograniczeniami ruchowymi

Wprowadzimy pakiet rozwiązań ułatwiający podróże osobom o szczególnych potrzebach. Zrealizujemy to m.in. poprzez czytelniejsze rozkłady jazdy umieszczone na wysokości umożliwiającej odczytanie ich przez osoby ze szczególnymi potrzebami, oznaczenie linii zatrzymania na przystankach (na ich podstawie wyznaczymy na przystankach „miejsca drugich drzwi”) oraz zapewnienie niskopodłogowego taboru w 100 proc.

Stopień realizacji zadania ● ● ● ● ●

Tabor autobusowy jest w całości dostępny dla osób o ograniczonej mobilności.

Tabor tramwajowy w większej części (ponad 90 proc. taboru) jest dostosowany dla osób z ograniczoną mobilnością (poprzez posiadanie przynajmniej jednego członu niskopodłogowego).

18 sierpnia pomiędzy Miejskim Przedsiębiorstwem Komunikacyjnym SA w Krakowie a firmą PESA Bydgoszcz SA podpisano umowę na dostawę 30 nowych dwukierunkowych tramwajów. Cała flota tramwajowa będzie składać się wyłącznie z pojazdów niskopodłogowych, wyposażonych w klimatyzację oraz nowoczesny system informacji pasażerskiej. Znikną ostatnie tramwaje wysokopodłogowe, co szczególnie ucieszy osoby z ograniczoną mobilnością.

W zakresie rozkładów jazdy podjęto działania mające na celu pilotażowe wykorzystania e-papieru do prezentowania rozkładów jazdy na przystankach. Podjęto rozmowy z podmiotem odpowiedzialnym za montaż wiat przystankowych w Krakowie na temat możliwości przeprowadzenia pilotażu, a także odbyło spotkanie z dostawcami rozwiązań z zakresu e-papieru, aby zapoznać się z dostępnymi rozwiązaniami.

Przy realizacji każdego zadania inwestycyjnego podejmowana jest współpraca z Pełnomocnikiem ds. Osób z Niepełnosprawnościami, aby zapewnić dostosowanie transportu publicznego oraz infrastruktury przystankowej do potrzeb osób z ograniczeniami ruchowymi.



**Magiczny
Kraków**

Bilet roczny dla studentów za 365 złotych

Wiele osób studiujących w Krakowie ponosi znaczne wydatki związane, m.in. z edukacją, zakwaterowaniem, wyżywieniem oraz transportem. Umożliwienie studentom dostępu do komunikacji publicznej poprzez tanie bilety na komunikację publiczną zredukuje częściowo obciążenia finansowe studentów związane z transportem.

Stopień realizacji zadania ● ● ● ● ●

Decyzja pozostaje na poziomie Prezydenta Miasta Krakowa, co do ostatecznego kształtu i terminu wejścia projektu uchwały na Radę Miasta Krakowa.

Przyjazne węzły przesiadkowe - audyt i modernizacja

Przeprowadzimy do wakacji w 2025 roku audyt węzłów przesiadkowych, aby ustalić jak podnieść komfort przesiadek, ograniczyć konieczne do pokonania odległości czy zmniejszyć narażenie na warunki atmosferyczne. Na jego podstawie przygotowany zostanie program modernizacji węzłów i plan finansowy. Pierwsze przetargi na modernizację ogłosimy na początku 2026 roku.

Stopień realizacji zadania ● ● ● ● ●

W ramach realizacji postulatów ZTP wytypowało węzły do przeprowadzenia audytu oraz ustaliło kryteria ich oceny. Ocena wybranych węzłów została już przeprowadzona, a na jej podstawie został opracowany raport, w którym przedstawiono wyniki audytu oraz przedstawiono wnioski i rekomendacje. Obecnie trwają ostatnie prace mające na celu przygotować raport do publikacji.

Prawdziwa Metropolitalna Karta Krakowska - wspólny bilet

Opracujemy na nowo ofertę biletową dla krakowian i dla mieszkańców metropolii krakowskiej. Zaproponujemy jednolity cennik obowiązujący dla różnych stref, niezależny od środka transportu – cena biletu będzie uzależniona od miejsca odprowadzania podatków. Będziemy dążyć, aby włączyć do systemu nie tylko kolei SKA, ale także przewoźników podmiejskich. W celu zapewnienia lepszego finansowania dla kursów wykonywanych poza granicami Krakowa – proponujemy plan rozwoju transportu publicznego w naszym regionie (wspólnie z Urzędem Marszałkowskim Województwa Małopolskiego).

Stopień realizacji zadania ● ● ● ● ●

Kontynuacja działania w zakresie honorowania Biletu Metropolitalnego oraz Małopolskich Biletów Zintegrowanych w kształcie przewidzianym porozumieniem oraz umową szczegółową z 2023 roku podpisanymi między województwem małopolskim i Krakowem.

Ponadto, rozpoczęto rozmowy z Urzędem Marszałkowskim Województwa Małopolskiego w temacie wspólnego biletu odcinkowego KMK i Kolej.



Budowa parkingów przesiadkowych (P+R) w metropolii

Z uwagi na fakt, że liczba osób dojeżdżających do Krakowa samochodem ulega zwiększeniu, chcemy odwrócić ten trend i zachęcić ich do korzystania z połączeń transportem publicznym. Będziemy aktywnie wspierać budowę nowych parkingów Park and Ride poza Krakowem, aby samochody spoza Krakowa nie musiały przekraczać granic miasta. Podejmiemy także pracę z gminami metropolii przy pozyskiwaniu dotacji na powyższe inwestycje.

Stopień realizacji zadania ● ● ● ● ●

Prowadzone jest postępowanie związane z wyborem wykonawcy na budowę zintegrowanego węzła przesiadkowego w Bronowicach, obejmującego parking typu „Park & Ride” oraz terminal autobusowy. Zawarto umowę na współfinansowanie zadania z UE (w ramach FEM 2021–2027) na kwotę 52 621 811,63 zł.

W roku 2025 uruchomiono parking „Prądnik Czerwony P+R” przy ul. Reduta (83 miejsca). Uruchomiono system parkingowy na parkingach „Górka Narodowa P+R”, Krowodrza Górka P+R” i „Piaszczyzna P+R”.

Trwają przygotowania do ogłoszenia postępowania przetargowego na realizację zadania pn. „Budowa przystanku kolejowego SKA „Kraków Prądnik Czerwony” wraz z budową parkingów typu Park & Ride”. Zadanie jest dofinansowane ze środków Unii Europejskiej w kwocie około 93,6 mln zł i będzie realizowane w latach 2026–2028. Zadanie przewiduje budowę dwóch parkingów w sąsiedztwie przystanku kolejowego na łącznie 202 miejsca parkingowe.

Dla zadań pn. „Budowa linii tramwajowej KST (os. Krowodrza Górka – Azory)” oraz „Budowa drogi dojazdowej z osiedla Klina do stacji SKA w Opatkowicach”, w ramach których planowana jest budowa parkingów „Park & Ride”, są prowadzone postępowania o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Pełnomocnik miasta ds. połączeń kolejowych na terenie miasta i metropolii

W ramach Zarządu Transportu Publicznego utworzone zostanie stanowisko i zespół, którego zadaniem będzie rozwijanie współpracy z przewoźnikami kolejowymi, tak aby kolej stała się pełnoprawnym elementem miejskiego i metropolitalnego systemu transportowego. Kolej ma być trwale włączona do miejskiej taryfy biletowej, uruchomione powinny zostać kolejne stacje i przystanki (m.in. Żabinec, Wzgórza Krzesławickie, Prądnik Czerwony). Podjęte zostaną starania o modernizację istniejącej sieci, aby w przyszłości podniesiona została jej przepustowość.

Stopień realizacji zadania ● ● ● ● ●

Trwają przygotowania do ogłoszenia postępowania przetargowego na realizację zadania pn. „Budowa przystanku kolejowego SKA „Kraków Prądnik Czerwony” wraz z budową parkingów typu Park & Ride”. Zadanie jest dofinansowane ze środków Unii Europejskiej w kwocie około 93,6 mln zł i będzie realizowane w latach 2026–2028.



**Magiczny
Kraków**

Prowadzono korespondencję i rozmowy z PKP Polskie Linie Kolejowe SA w sprawie rozbudowy i modernizacji infrastruktury kolejowej na terenie miasta.

Zwiększymy współpracę Zarządu Transportu Publicznego z Radami Dzielnic

Kraków rozwija się przestrzennie. Nowe osiedla potrzebują połączeń autobusowych. Realizacja nowych tras tramwajowych oznacza konieczność zmian w istniejącej siatce połączeń. W ZTP utworzymy stanowisko, które odpowiedzialne będzie za dialog z dzielnicami w zakresie planowania siatki połączeń. Osoba ta będzie samodzielnie inicjować konsultacje społeczne lub reagować na wnioski radnych czy grup mieszkańców – wiedza inżynierów musi się spotkać z oczekiwaniami mieszkańców.

Stopień realizacji zadania ● ● ● ● ●

Wprowadzane rozwiązania transportowe są w szerszym stopniu konsultowane z Dzielnicami, a od 1 kwietnia funkcjonuje stanowisko bezpośrednio odpowiedzialne za współpracę z Radami Dzielnic. Dzięki temu planowane do wprowadzenia rozwiązania transportowe są konsultowane z Dzielnicami w szerszym stopniu.

Budowa kolejnych ulic obwodowych i połączeń międz dzielnicowych

Nie możemy pozwolić, aby poruszanie się autem po całym mieście oznaczało wieczne stanie w korku. Z tego powodu będziemy systematycznie przygotowywać do realizacji kolejne odcinki ulic, które mają stworzyć pełną, tzw. trzecią obwodnicę. Podróże międz dzielnicowe będą odbywały się po III obwodnicy. Dzięki temu możliwe będzie też zmniejszenie gigantycznego natężenia aut na Alejach Trzech Wieszczów. Są to powody, dla których od pierwszych dni nowej kadencji będziemy dążyć do jak najszybszego rozpoczęcia budowy Trasy Pychowickiej oraz Trasy Zwierzynieckiej w wariantcie zaakceptowanym przez mieszkańców i ekspertów.

Stopień realizacji zadania ● ● ● ● ●

Kontynuowane są prace związane z realizacją zadania pn.: Budowa Trasy Zwierzynieckiej i Pychowickiej", obejmujące opracowanie części kosztowej oraz prowadzone jest postępowanie o uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

W ramach realizacji zadań „Budowa Trasy Nowobagrowej” oraz „Budowa Trasy Ciepłowniczej” ogłoszono postępowania przetargowe na opracowanie wielowariantowych i wielobranżowych koncepcji tras wraz z uzyskaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. W dniu 11 września nastąpiło otwarcie złożonych ofert. Aktualnie trwa badanie i ocena ofert.

Zadbamy o miejsca postojowe tylko dla mieszkańców

Na obszarach Strefy Płatnego Parkowania dokonamy analiz, które pozwolą określić minimalny odsetek miejsc postojowych niezbędnych do zaspokojenia potrzeb mieszkańców w ciągu dnia. Za pomocą istniejących rozwiązań zabezpieczymy miejsca postojowe tylko dla mieszkańców danej okolicy. W połowie 2025 r. wdrożymy rozwiązanie pilotażowe w jednym z kwartałów, aby zebrać doświadczenia



**Magiczny
Kraków**

oraz opinie mieszkańców.

Stopień realizacji zadania ● ● ● ● ●

Obecnie postulat jest realizowany poprzez wprowadzenie stref oznaczonych znakiem drogowym pionowym B-39 na ulicach wewnętrznych. Analizowane są także inne możliwe rozwiązania.

Domykamy podstawową sieć dróg rowerowych w Krakowie

Krakovianie muszą wreszcie zyskać pełną sieć międzydzielnicowych dróg rowerowych. Jeśli rower ma być pełnowartościowym środkiem transportu po Krakowie, musimy mieć pełnowartościową sieć dróg.

Stopień realizacji zadania ● ● ● ● ●

W efekcie prac Zespołu Zadaniowego ds. kierunku rozwoju infrastruktury rowerowej Miasta Krakowa ogłoszono przetarg na nowe projekty infrastruktury rowerowej, uznane za szczególnie pilne z punktu widzenia rozwoju ruchu rowerowego. Jednocześnie pięć inwestycji rowerowych znajduje się już w realizacji lub wkrótce do niej wejdzie – obecnie obejmują one m.in. budowę dróg i ścieżek rowerowych przy ul. Nawojki, ul. Walerego Sławka, al. Pokoju, ul. Jancarza oraz ul. Brożka.

Przywrócimy rower miejski

Doświadczenia wskazują, że usługa roweru miejskiego powinna być wspierana finansowo przez miasto, jeśli ma być stabilna. Uruchomimy taki system do wiosny 2025 roku. Ruch rowerowy ma być trwałym elementem miejskiego systemu komunikacji publicznej i dostępnym, m.in. na podstawie miesięcznego biletu. Do końca kadencji po Krakowie będzie poruszało się 2000 rowerów miejskich.

Stopień realizacji zadania ● ● ● ● ●

Przygotowano wymagane dokumenty i zlecono opracowanie dokumentu pn. „Analiza funkcjonowania i możliwości rozwoju systemu roweru publicznego w Krakowie”. Na podstawie tego dokumentu zostanie podjęta decyzja o przyszłości rozwoju systemu roweru publicznego. Zgodnie z umową dokument powinien zostać opracowany do połowy listopada 2025 r.

Ogłosimy harmonogram inwestycji rowerowych

Od 2026 roku zarezerwujemy minimum 30 mln zł rocznie na budowę samodzielnych dróg rowerowych z puli dochodów ze Strefy Płatnego Parkowania. Będziemy inwestowali w uzupełnianie brakujących odcinków, które gwarantowałyby możliwość swobodnej jazdy po Krakowie. Postawimy na drogi prowadzone poza głównymi ciągami samochodowymi, a także na remonty ulic osiedlowych i modernizacje, które pozwolą na bezpieczną jazdę rowerzystom oraz kierowcom samochodów (bez ingerencji w istniejącą pojemność pasów postojowych). Zlikwidujemy, tzw. czarne punkty rowerowe.

Stopień realizacji zadania ● ● ● ● ●



Opracowano i upubliczniono informację o realizowanych przez ZDMK inwestycjach rowerowych (zarówno tych będących w fazie projektowej, jak i w fazie realizacji w terenie), których kolejność wykonania ustalana jest w wyniku weryfikacji listy hierarchicznej zadań w ramach działalności Zespołu Zdaniowego ds. kierunku rozwoju infrastruktury rowerowej Miasta Krakowa. W ramach Programu Budowy Ścieżek Rowerowych w Wieloletniej Prognozie Finansowej zabezpieczono po 10 mln zł na lata 2025–2027.

Metro w Krakowie

Koniec debat na temat podziemnej komunikacji. Kraków potrzebuje tuneli, żeby oferować sprawny i punktualny transport miejski. Do 2028 r. ruszy drażnienie tuneli.

Stopień realizacji zadania ● ● ● ● ●

Podjęta została decyzja, że miasto będzie realizowało budowę metra. W strukturach Urzędu Miasta Krakowa powstał referat ds. przygotowania budowy metra, którego zadaniem jest koordynacja całego procesu inwestycyjnego, który dotychczas był rozproszony między różne jednostki. Zespół urzędowy jest w ścisłej współpracy z Radą Naukowo-Techniczną ds. Metra.

We wrześniu 2025 r. zostało opublikowane „Studium kierunków rozwoju metra w Krakowie” który to przedstawia przebieg planowanego 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 Czyżyn. W następnej kolejności przez „Wiślicką” w kierunku ronda Młyńskiego i Mogińskiego.

W centrum metro zatrzyma się na stacji „Dworzec Główny”, która ma się stać centralnym węzłem komunikacyjnym Krakowa, integrując metro z koleją i komunikacją miejską. Następnie przy Starym Mieście zaplanowane są stacje: „Stary Kleparz” i „Teatr Bagatela”, a dalsze trasa zakręci na południe i zatrzyma się pod Muzeum Narodowym. 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”.

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 M2 obsłuży Łagiewniki, obszar CH Zakopianka i przystanku kolejowego „Sanktuarium”, kończąc swój bieg w Podgórzu Duchackim, gdzie zaplanowano budowę trzech



**Magiczny
Kraków**

stacji: „Halszki”, „Witosa” oraz krańcową – „Kurdwanów”, zlokalizowaną na południowym wschodzie dzielnicy.

W dalszym ciągu prowadzone są rozmowy z potencjalnymi instytucjami finansowymi celem rozpoznania możliwości pozyskania dodatkowych źródeł finansowania, w tym z podmiotami zagranicznymi. Analizowane są również możliwości pozyskania dofinansowania, w tym z funduszy unijnych.

Z pełnym dokumentem zapoznać można się na krakow.pl/metro-trasa

Na bieżąco aktualizowane informacje, dotyczące przygotowania procesu inwestycji, publikowane są na stronie www.krakow.pl w specjalnej zakładce tematycznej.