Częściej, wygodniej, lepiej. Kraków przedstawia przyszłą siatkę połączeń komunikacji miejskiej

2026-08-11

Ponad 40 mln zł więcej rocznie na transport, rozbudowana oferta weekendowa, 30 tys. nowych pasażerów i dwie nowe linie tramwajowe. Więcej kursów na najważniejszych liniach, czytelniejsze trasy, lepiej zaplanowane przesiadki. Zarząd Transportu Publicznego wraz z ekspertami zaprezentował przyszłą siatkę połączeń Komunikacji Miejskiej w Krakowie. To zapowiedź największej zmiany od lat, która będzie etapowo wprowadzana wraz z zakończeniem trwających inwestycji i remontów.

Przygotowywana do otwarcia nowa trasa tramwajowa do Mistrzejowic stała się impulsem dla miasta do uporządkowania całego układu komunikacji miejskiej. Podczas prezentacji przedstawiciele miasta oraz eksperci transportowi z Politechniki Krakowskiej i Platformy Komunikacyjnej Krakowa, zaprezentowali założenia nowej, przyszłej siatki połączeń KMK.

Planowane do etapowego wdrażania zmiany nie ograniczają się do skierowania kilku linii na nowe torowisko. Nowa siatka połączeń została przygotowana jako całościowe rozwiązanie, które ma odpowiadać na potrzeby rozwijającego się miasta co najmniej przez najbliższą dekadę. Uruchomienie nowej trasy jest okazją do uporządkowania całego systemu i przygotowania go na kolejne lata. Dzięki planowanym zmianom komunikacja ma stać się bardziej przewidywalna i łatwiejsza do zrozumienia dla pasażerów. Według szacunków nowe rozwiązania mogą przyciągnąć ponad 30 tysięcy dodatkowych pasażerów.

Większe finansowanie KMK

Nowej siatce towarzyszyć będzie zwiększenie wydatków na funkcjonowanie transportu publicznego o ponad 40 mln zł rocznie. Dodatkowe środki zostaną przeznaczone przede wszystkim na większą liczbę kursów, wzmocnienie najbardziej obciążonych linii oraz uruchomienie nowych połączeń związanych z trasą tramwajową do Mistrzejowic.

– Założeniem jest też poprawa oferty poza najbardziej obciążonymi godzinami oraz w weekendy. Komunikacja miejska powinna odpowiadać na potrzeby osób pracujących zmianowo, rodzin podróżujących po mieście, mieszkańców korzystających z oferty kulturalnej i rekreacyjnej oraz pasażerów dojeżdżających do sklepów, placówek medycznych i usług – ocenia dyrektor Zarządu Transportu Publicznego, Magdalena Musiał. – Pasażer powinien mieć pewność, że także w sobotę lub niedzielę nie będzie musiał długo czekać na przystanku ani dokładnie planować każdej przesiadki. Zaprezentowana dziś siatka połączeń to bardzo realne wzmocnienie – dodaje.

– Cieszy nas też, że w wielu częściach miasta przybędzie kursów tramwajowych. Zyskają m.in. Bronowice, Borek Fałęcki, Płaszów czy Górka Narodowa. To pozytywna zmiana, która ma szansę przyciągnąć do komunikacji miejskiej dodatkowych pasażerów – mówi ekspert transportowy i uczestnik procesu warsztatowego, Jacek Mosakowski z Platformy Komunikacyjnej Krakowa.

Nowa trasa połączy Mistrzejowice z resztą miasta

Szykowanym do otwarcia torowiskiem pojadą linie nr 9, 12 i 16. Najmocniejsza z nich, linia nr 12, połączy Osiedle Piastów z Czerwonymi Makami, prowadząc przez Mistrzejowice, nowy odcinek i centrum miasta. Przejmie tym samym podstawową funkcję obecnej linii nr 52 i pod względem liczby pasażerów będzie najliczniej użytkowaną w całej sieci. Kursować będzie przez cały dzień, co 7,5 minuty i zostanie obsłużona najbardziej pojemnymi tramwajami. Ma stanowić główne połączenie nowej trasy z centrum i południowo-zachodnią częścią Krakowa.

Linia 9, w nowym przebiegu, nadal będzie łączyć Mistrzejowice z Nowym Bieżanowem. Z kolei linia nr 16 połączy Pleszów z Dworcem Towarowym. Pojedzie przez Aleję Solidarności, Bieńczyce, Mistrzejowice i nowy odcinek. Będzie funkcjonowała przez cały dzień, zapewniając bezpośrednie połączenie Pleszowa i części Nowej Huty zarówno z nową trasą, jak i z północną częścią centrum.

Częściej! Szykujemy kolejne mocne linie

Zmiany obejmą nie tylko północno-wschodnią część miasta. Jednym z największych wzmocnień będzie zwiększenie do 5 minut częstotliwości linii nr 20, obsługującej szybko rozwijający się Mały Płaszów. Aby zapewnić sprawne funkcjonowanie pętli Cichy Kącik, linia nr 6, także na życzenie mieszkańców, zostanie skierowana na Salwator.

Bez zmian pozostanie trasa linii nr 8, łączącej Bronowice z Borkiem Fałęckim. Poprawi się jednak jej częstotliwość. Ze względu na wysokie napełnienia tramwajów na obu końcach tej trasy, w godzinach szczytu „ósemka” pojedzie co 5 minut. Zmienione zostaną trasy linii nr 2 i 10. Obecnie „dwójka” kursuje na stosunkowo krótkiej trasie pomiędzy Cmentarzem Rakowickim a Salwatorem. Z kolei linia nr 10 łączy Pleszów z Kurdwanowem i jest jedną z najdłuższych tras tramwajowych w Krakowie. Utrudnienie na jednym jej końcu może powodować opóźnienia odczuwalne po przeciwnej stronie miasta.

W nowym układzie linia nr 2 pojedzie z Cmentarza Rakowickiego na Kurdwanów. Linia nr 10 będzie natomiast kursowała z Salwatora do Pleszowa. Jej trasa stanie się krótsza, dzięki czemu poprawi się punktualność. Salwator nie straci przy tym liczby obsługujących go linii.

– Zwiększenie częstotliwości linii nr 8 i 20 w szczycie do 5 minut to strzał w dziesiątkę, podobnie cieszy nas wzmocnienie rozkładów weekendowych na liniach nr 1, 3 oraz wspomnianych nr 8 i 20, bo od dłuższego czasu czuliśmy, że kursy co 20 minut nie wystarczają – ocenia Jacek Mosakowski z Platformy Komunikacyjnej Krakowa.

Bieńczyce z czterema liniami i tramwajem średnio co trzy minuty

Ważną rolę w nowej siatce będzie pełnić nowa linia nr 15, która pojedzie z Krowodrzy Górki do Osiedla Piastów co 7,5 minuty. Mieszkańcy Bieńczyc zachowają zarówno połączenia z centrum, jak i możliwość wygodnych podróży wewnątrz Nowej Huty. Istotną rolę nadal będzie odgrywać także linia nr 21, której skorygowana trasa pozwoli utrzymać lokalne relacje pomiędzy nowohuckimi osiedlami.

Nowy układ rozdzieli jednak ruch pasażerski pomiędzy dwa silne korytarze tramwajowe. Obecnie

przez Bieńczyce przejeżdża wielu pasażerów z Mistrzejowic i Osiedla Piastów, dla których jest to podstawowa droga do centrum. Po uruchomieniu nowej trasy część z nich wybierze połączenia prowadzące nowym torowiskiem. Dzięki temu ciąg przez Bieńczyce pozostanie często obsługiwany, a jednocześnie w tramwajach powinno być więcej miejsca.

– Obsługa Bieńczyc i Czyżyn była dla nas bardzo ważna. W czasie warsztatów ich reprezentanci mieli zrozumiałe obawy o ograniczenie siatki w tych rejonach. Zabiegaliśmy o zapewnienie tym ciągom nowego, mocnego połączenia kursującego często i to zarówno w szczycie, jak i poza nim. Zaproponowana przez miasto linia nr 15, jeżdżąca co 7-8 minut, spełnia te postulaty z nawiązką – komentuje Mosakowski.

Nowy układ połączeń w Nowej Hucie

Zmiany obejmą również linie obsługujące Nową Hutę, Pleszów i Wzgórza Krzesławickie. Linia nr 16 pojedzie przez Aleję Solidarności do Pleszowa, zapewniając temu obszarowi bezpośredni dojazd na nową trasę tramwajową, do Mistrzejowic i rejon dworców. Przejmie część funkcji pełnionych obecnie przez linię nr 21.

Linia nr 21 pozostanie połączeniem obsługującym przede wszystkim lokalne podróże wewnątrz Nowej Huty. Zostanie skierowana przez ul. Ptaszyckiego do pętli Bardosa. Do kursowania w godzinach szczytowych na stałe wróci linia nr 19, tym razem na trasie z Nowego Bieżanowa do Wzgórz Krzesławickich. Przejmie zadania obecnej linii nr 49. Z kolei zadania linii dodatkowej nr 44, kursującej ostatnio jako linia nr 75, przejmie regularna linia nr 5.

Prostsza numeracja linii

Elementem nowego układu będzie uporządkowanie numeracji tramwajów. Linia nr 52 zostanie zastąpiona linią nr 12, której przebieg zostanie dostosowany do uruchomienia nowej trasy tramwajowej. Linia nr 50 otrzyma numer 7, ale jej trasa i wysoka częstotliwość kursowania nie ulegną zmianie.

Zmiana numeracji ma zwiększyć czytelność całego systemu i zakończyć podział na zwykłe linie oraz dotychczasowe linie „pięćdziesiątkowe”. Obecnie także tramwaje oznaczone niższymi numerami, takie jak linie nr 8 i 20, będą kursowały co pięć minut. Sam numer rozpoczynający się od liczby 50 nie będzie więc już oznaczał wyższej częstotliwości.

– W nowej siatce o jakości połączenia nie będzie decydował numer linii, ale częstotliwość kursowania i atrakcyjność oferty – na każdym skrzyżowaniu i w każdej linii – pasażer jest priorytetowy – mówiła podczas prezentacji siatki połączeń Magdalena Musiał, dyrektorka Zarządu Transportu Publicznego.

Autobusy dopasowane do nowej sieci tramwajowej

Zmiany autobusowe będą skoncentrowane przede wszystkim w obszarze obsługiwanym przez nowy tramwaj. Skracane lub zastępowane będą te połączenia, których podstawowe funkcje przejmą linie tramwajowe. Pozostałe autobusy zachowają trasy albo zostaną objęte jedynie niewielkimi korektami.

Zadania autobusów nr 182 i 482 przejmie kursująca przez cały dzień linia tramwajowa nr 16. Ma ona zapewnić bardziej pojemne i przewidywalne połączenie Mistrzejowic oraz Prądnika Czerwonego z Dworcem Głównym i Nową Hutą.

Linia nr 424 zostanie włączona do linii nr 124. Jednocześnie trasa linii nr 124 zostanie wydłużona i skorygowana tak, aby zapewnić dojazd do rejonu Dworca Głównego i Alei Trzech Wieszczów. Funkcje linii nr 189 przejmie wzmocniona i wydłużona linia nr 502. W godzinach szczytu ma kursować co 7,5 minuty na wydłużonej trasie pomiędzy Placem Centralnym a Osiedlem Podwawelskim. Zmiana trasy linii nr 132 ma natomiast poprawić dojazd do Szpitala Specjalistycznego im. Ludwika Rydygiera.

Większość znanych tras pozostanie bez zmian

– Nowa siatka nie oznacza zmiany wszystkich połączeń. Po dotychczasowych trasach pojadą linie nr 1, 3, 4, 8, 11, 13, 14, 17, 18, 20, 22 i 24. Bez zmiany trasy pozostanie także obecna linia nr 50, która otrzyma numer 7. Nie każda podróż będzie wyglądała dokładnie tak samo jak obecnie. Celem było jednak stworzenie systemu, który jako całość będzie silniejszy: z większą liczbą kursów, lepszą punktualnością i połączeniami odpowiadającymi na przyszły rozwój potrzeb Krakowa – podkreśla Aleksandra Krogulec z ZTP.

Już teraz na stronie **kmkrakow.pl/nowasiatka** zapoznać można się z interaktywną mapą przyszłej siatki połączeń, zarówno dla tramwajów, jak i autobusów.

Przed wejściem nowego układu w przestrzeni miasta uruchomiona zostanie kampania informacyjna na przystankach, w pojazdach, na miejskich nośnikach, w materiałach drukowanych oraz kanałach internetowych. Jej najważniejszym zadaniem będzie umożliwienie każdemu pasażerowi szybkiego sprawdzenia, jak będzie wyglądała jego codzienna podróż.

Miasto zacieśnia współpracę ze środowiskami eksperckimi

Nowy układ powstał na podstawie analiz, modelowania ruchu, warsztatów oraz współpracy Zarządu Transportu Publicznego z ekspertami, Politechniką Krakowską, przedstawicielami rad dzielnic i organizacji społecznych. Przy projektowaniu uwzględniono codzienne kierunki podróży mieszkańców, rozwój nowych osiedli, częstotliwość kursowania, czasy przejazdu, możliwości przesiadek, pojemność pętli oraz ograniczenia istniejącej infrastruktury. Ta współpraca pokazała jak ważnym elementem jest wspólne planowanie transportu zbiorowego i zaznajomienie się z głosami różnych środowisk.

Współpraca ta będzie kontynuowana również po uruchomieniu nowej siatki. Na wzór „zespołu rowerowego” powstanie specjalny zespół transportowy, który będzie na bieżąco analizował jej funkcjonowanie, w tym napełnienia pojazdów, punktualność, działanie przesiadek oraz uwagi zgłaszane przez pasażerów. Na tej podstawie możliwe będzie szybkie reagowanie i wprowadzanie korekt.