Magiczny Kraków

Przyszła siatka połączeń Komunikacji Miejskiej w Krakowie. Wyjaśniamy najważniejsze zmiany i wątpliwości

2026-09-21

Zmiany w komunikacji miejskiej zawsze budzą emocje. Zwłaszcza wtedy, gdy dotyczą linii, z których korzystamy codziennie od wielu lat. Dlatego bazując na najczęściej pojawiających się wątpliwościach, przedstawiamy powody planowanego porządkowania numeracji, modyfikacji niektórych przebiegów linii tramwajowych i autobusowych.

Założenia nowej siatki połączeń zostały oparte na analizach ruchu i codziennych podróży, a następnie skonfrontowane z opiniami ekspertów transportowych, Politechniki Krakowskiej, rad dzielnic, organizacji społecznych oraz przedstawicieli mieszkańców. Wiemy, że nawet dobrze uzasadniona zmiana może być na początku trudna. Celem nie jest jednak odbieranie połączeń, ale stworzenie sieci, która będzie bardziej punktualna, częstsza i łatwiejsza do rozwijania przez kolejne lata.

Dlaczego linia 10 pojedzie na Salwator? Osoby jadące ze wschodniej części miasta na południe stracą bezpośrednie połączenie.

Brak bezpośredniego tramwaju może pozornie być odbierany jako pogorszenie oferty. Dotychczasowa trasa linii 10 była jednak bardzo długa. Każde zatrzymanie, awaria lub opóźnienie na jednym końcu miasta ma wpływ na funkcjonowanie linii na całej trasie. Z kolei linia 2, z historyczną trasą między Cmentarzem Rakowickim a Salwatorem, nie pozwalała na pełne wykorzystanie jej potencjału. Pomysł połączenia zadań linii 2 i 10 oraz uporządkowania ich przebiegów pojawiał się od dawna. Krótsze trasy oznaczają większą punktualność i mniejsze ryzyko, że tramwaj przyjedzie z dużym opóźnieniem albo wypadnie z rozkładu.

Pasażerowie jadący ze wschodu Krakowa w kierunku południowych dzielnic nadal będą mogli wygodnie kontynuować podróż przesiadając się na tym samym przystanku:

- na Rondzie Mogilskim przesiądą się z linii 10 do linii 17
- przy Teatrze Słowackiego przesiądą się z linii 10 do linii 2.

Wiemy, że przesiadka wymaga zmiany przyzwyczajeń. Chcemy jednak, by była krótka i wygodna, a dalsza część podróży bardziej przewidywalna niż dziś.

Dlaczego zmieniają się numery linii 50 i 52? Pasażerowie znają obecne numery. Po co wprowadzać zamieszanie?

To jedna z tych zmian, które na początku mogą być najbardziej odczuwalne. Numery 50 i 52 są dobrze znane i dla wielu osób stały się naturalnym elementem codziennych podróży. Zmiana numeracji ma zwiększyć czytelność całego systemu i zakończyć podział na zwykłe linie oraz dotychczasowe linie „pięćdziesiątkowe”, które powstały, by odróżnić te tramwaje, które mają

priorytetowy przejazd i jeżdżą z dużą częstotliwością. W nowej siatce 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.

Ważne! Nie likwidujemy tych połączeń. Porządkujemy numerację, aby każdy rodzaj linii miał swoje miejsce w prostym i zrozumiałym systemie. Linie dzienne będą oznaczone numerami od 0 do 29, nocne od 60 do 69, zastępcze od 70 do 79, a specjalne od 80 do 89.

- obecna linia 50 zmieni numer na 7 – jej trasa i częstotliwość pozostaną bez zmian, a tramwaj nadal będzie kursował co 5 minut
- w miejsce linii 52 pojawi się linia 12 – pojedzie zmienioną trasą przez nowe torowisko i będzie kursować co 7,5 minuty.

Można oczywiście pozostawić obecną numerację tylko dlatego, że jesteśmy do niej przyzwyczajeni. Wtedy jednak niespójny system zostałby z nami na kolejne lata i stawałby się coraz trudniejszy wraz z uruchamianiem następnych tras.

Dziś zmiana może być uciążliwa. Jednak dzięki niej w przyszłości łatwiej będzie zrozumieć, z jaką linią mamy do czynienia i gdzie szukać właściwego połączenia.

Czy Bieńczyce stracą na zmianach?

Te obawy traktujemy bardzo poważnie. Bieńczyce są jednym z najważniejszych obszarów komunikacyjnych Nowej Huty i nie mogą zostać pozbawione dobrej obsługi. Po zmianach przez ten rejon nadal będą kursowały linie 14, 16 i 21. Pojawi się również nowa linia 15, kursująca co 7,5 minuty. Będzie to bardzo ważne i częste połączenie w kierunku centrum.

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 trasa przez Bieńczyce pozostanie odcinkiem o wysokiej częstotliwości obsługi , a jednocześnie w tramwajach powinno być więcej miejsca.

Dlaczego skracamy trasę autobusu 182?

Przywiązanie do linii, którą codziennie jedzie się do pracy, szkoły czy lekarza, jest całkowicie zrozumiałe. W tym przypadku autobusy 182 i 482 w dużej części pokrywałyby się jednak z przyszłą trasą tramwaju 16. Uruchamianie obok siebie autobusu i tramwaju na niemal tej samej trasie oznaczałoby dublowanie połączeń. Pojazdy i kierowcy są potrzebni także w innych częściach miasta, gdzie dziś komunikacji brakuje lub kursuje ona zbyt rzadko.

Tramwaj 16 zapewni na tej trasie wyższą jakość podróży. Tramwaje są bardziej pojemne bardziej przewidywalne i mniej zależne od korków. Poruszają się po nowym torowisku, wydzielonym z jezdni bezkolizyjnymi odcinkami podziemnymi, z priorytetem na skrzyżowaniach . W praktyce oznacza to szybszy i pewniejszy przejazd. Zamiast dublować autobus i tramwaj, chcemy postawić na środek transportu, który na tej trasie będzie działał sprawniej.

Magiczny Kraków

Dlaczego zmienia się trasa linii 132?

Najważniejsza relacja zostaje zachowana. Linia 132 nadal będzie łączyć Dworzec Główny Wschód z Kombinatem, ale pojedzie przez ul. Broniewskiego i Al. Andersa.

Zmiana ma odpowiedzieć na potrzeby mieszkańców, którzy dziś nie mają wygodnych, bezpośrednich połączeń. Dzięki nowej trasie możliwy będzie między innymi dojazd z Al. Andersa nad Zalew Nowohucki oraz z ul. Wiślickiej w rejon szpitala im. Rydygiera.

Zmiany będziemy uważnie obserwować

Nowa siatka jest układem docelowym, który będzie wprowadzany etapami. Po uruchomieniu kolejnych zmian będziemy analizować punktualność, napełnienie pojazdów, działanie przesiadek i uwagi pasażerów. Nie zakładamy, że raz przyjęty układ nie może być poprawiany. Jeżeli codzienne funkcjonowanie komunikacji pokaże, że potrzebne są korekty, będziemy je wprowadzać.