



Krakowska komunikacja - nowe linie, nowe inwestycje

2024-04-29

Od kilkunastu lat Kraków sukcesywnie, krok po kroku, rozwija sprawny, nowoczesny i dostępny dla każdego mieszkańca transport publiczny. Inwestycje mają przede wszystkim skomunikować ważne obszary miasta, do tej pory pozbawione komunikacji, a przy tym są prowadzone w sposób przyjazny środowisku.

Najważniejszą inwestycją, która w istotny sposób poprawiła, i będzie poprawiać, komfort przemieszczania się po mieście, jest budowa kolejnych odcinków Krakowskiego Szybkiego Tramwaju. Linia tramwajowa do Górki Narodowej już działa i, co ważniejsze, cieszy się ogromną popularnością wśród mieszkańców. W ciągu pierwszych trzech miesięcy z połączeń tramwajowych skorzystało blisko 1,6 mln pasażerów. Teraz natomiast trwa budowa kolejnego etapu Krakowskiego Szybkiego Tramwaju – linii do Mistrzejowic. Warto też wspomnieć, że układ drogowy i komunikację zdecydowanie w ostatnim czasie zmieniły również inne duże miejskie inwestycje, m.in. budowa Trasy Łagiewnickiej, Trasy Wolbromskiej czy rozbudowa al. 29 Listopada.

Komunikacja miejska

Komunikacja miejska w naszym mieście jest jedną z najnowocześniejszych w kraju. Codziennie zapewnia ok. miliona przewozów, rocznie korzysta z niej 375 mln podróżujących. Pasażerów wozi ponad 630 niskopodłogowych i klimatyzowanych autobusów oraz ponad 330 tramwajów, prawie w całości również niskopodłogowych i klimatyzowanych.

W trosce o czyste powietrze, Kraków jako pierwsze miasto w Polsce uruchomił też regularną linię obsługiwaną przez autobusy elektryczne. Obecnie po Krakowie jeździ 121 elektryków, część na liniach, których trasy biegną przez Aleje Trzech Wieszców, a więc w rejonie, gdzie odnotowywane są największe przekroczenia norm zanieczyszczenia powietrza. MPK testuje również autobusy zasilane wodorem.

Aby zapewnić mieszkańcom odległych rejonów dostęp do komunikacji miejskiej, zwłaszcza tam, gdzie ze względu na wąskie ulice nie mogą dojechać standardowe autobusy, na linie kierowane są małe pojazdy. Kursują one m.in. na liniach: 108 („Bronowice Małe” – „Os. Wizjonerów”), 116 („Czerwone Maki P+R” – „Podgórze Tynieckie”), 176 („Kostrze OSP” – „Bodzów”), 180 („Os. Na Stoku” – „Grębałów”), 198 („Mistrzejowice” – „Zakole”), 476 („Czerwone Maki P+R” – „Kostrze OSP”), a także na trasach, gdzie działa usługa Tele-Bus.

Do końca października tego roku powstanie wiele kolejnych, nowych linii autobusowych. Przygotowane są trasy linii autobusowych, które w przyszłych latach sukcesywnie będą uruchamiane, w tym np. linia z Czerwonych Maków P+R do ul. Nałkowskiej, która będzie obsługiwała również Sidzinę, linia z Łagiewnik do ul. Rostworowskiego przez okoliczne osiedla, wzdłuż takich ulic, jak Zdunów, Podhalańska czy Sąsiedzka, linia z zajezdni na Woli Duchackiej do os. Na Kozłówce, która pojedzie przez ul. Łużycką obsługując część mieszkańców Podgórze Duchackiego oraz Piasków Nowych i będzie kursowała także obok szpitala św. Rafała, a następnie w kierunku ul. Wielickiej, do przystanku końcowego na os. Na Kozłówce. Na północy miasta zostaną uruchomione linie z os. Gotyk oraz Mistrzejowic w kierunku Górki Narodowej. Kolejnymi nowymi propozycjami są linie z Bronowic Małych – te będą



jeździć w kierunku ul. Starego Dębu, ul. Tetmajera, następna połączy Olszanicę przez ul. Podłużną, Zakliki z Mydlnik, Balicką, a ostatnia linia pojedzie na Krowodrzę Górkę, linia ta kursować będzie po ul. Zarzeczce oraz Lea. Warto zaznaczyć, że w wielu tych miejscach trzeba będzie najpierw dostosować infrastrukturę, pozyskać tabor, zmienić organizację ruchu czy stworzyć punkty socjalne.

Bilet semestralny

Alternatywnym rozwiązaniem wobec bilet semestralnego są [bilety studenckie](#), takie jak np. bilet 5+1 ([dla studentów z biletem mieszkańca](#)) natomiast dla osób niezameldowanych jest bilet ulgowy na strefę I KMK+Kolej (79,50 zł).

Wprowadzone będą także bilety, których cena będzie zależna od przejechanego dystansu. W grudniu rozpoczęły się testy taryfy odległościowej. W testach wzięło udział sporo pasażerów, zarejestrowano ponad 2 200 przejazdów. Średnia długość przejazdu wynosiła ok. 4 km, średni czas przejazdu to ok. 17,5 minuty. Te informacje są obecnie analizowane i staną się podstawą do przygotowania taryfy odległościowej.

Audyt infrastruktury

Pracownicy Miejskiego Inżyniera Ruchu od lat na bieżąco przeprowadzają audyty infrastruktury. Lokalizowane są wówczas m.in. przejścia dla pieszych bez oświetlenia, przejścia z dwoma pasami ruchu w każdym kierunku. Pozwala to wydatnie poprawić bezpieczeństwo pieszych. Prowadzone są także audyty przed każdą planowaną inwestycją, w tym np. przed budową ścieżek rowerowych. Badane są wówczas kwestie dostępności danej inwestycji pod kątem dojazdu rowerem lub dojścia dla pieszych. Dzięki temu rozwiązania infrastrukturalne realizowane w terenie są bezpieczne i przyjazne dla użytkowników.

Premetro

Kraków obok Warszawy należy do najdynamiczniej rozwijających się miast. Najbardziej optymalnym rozwiązaniem transportowym jest premetro, czyli tramwaj, który wykorzystuje połączenia tunelowe, aby w przyspieszonym tempie szybko przewozi spore grupy pasażerów. Tunel dla metra różni się od tunelu dla premetra średnicą około 1,5 metra, nie ma więc przeszkód, żeby wybudować tunel o parametrach właściwych dla poprowadzenia metra. O tym, czy będzie to ostatecznie tunel tramwaju czy metra, zdecydować można później.

Zarząd Inwestycji Miejskich w Krakowie stara się obecnie o uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla budowy pierwszego etapu premetra. Eksperci, autorzy sporządzonego kilka lat temu na zamówienie Krakowa studium, zarekomendowali budowę premetra poprowadzonego od ul. Jasnogórskiej do pętli na Wzgórzach Krzesławickich.

Realizacja linii została podzielona na trzy etapy. Pierwszy etap budowy premetra obejmować będzie odcinek od skrzyżowania ul. Reymonta i ul. Piastowskiej do realizowanej obecnie linii tramwajowej KST z ul. Meissnera do Mistrzejowic, z czego odcinek od ul. Akademickiej do włączenia do linii tramwajowej KST przebiegać będzie w tunelu. Ustalenie nowego przebiegu premetra na odcinku od ronda Młyńskiego do ronda gen. Maczka będzie przedmiotem



odrębnego zlecenia. Uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla pierwszego etapu premetra planowane jest w III kwartale 2024 r. Następnie zostanie ogłoszone zamówienie publiczne na opracowanie dokumentacji projektowej dla budowy pierwszego etapu premetra wraz z uzyskaniem decyzji realizacyjnych.

Tramwaj do Mistrzejowic

Budowana właśnie, ok. 4,5-kilometrowa linia Krakowskiego Szybkiego Tramwaju (etap IV), połączy Mistrzejowice ze skrzyżowaniem ul. Lema i Meissnera. Oprócz linii tramwajowej, wzdłuż ulic Meissnera, Młyńskiej, Lublańskiej, Dobrego Pasterza, Krzesławickiej, Bohomolca i Jancarza, powstanie infrastruktura towarzysząca, m.in. przystanki (w tym dwa wielopoziomowe węzły przesiadkowe: przy rondzie Młyńskim i rondzie Polsadu), chodniki i drogi dla rowerów. Projekt przewiduje m.in. budowę tunelu w rejonie ronda Polsadu, rozbudowę pętli tramwajowej Mistrzejowice oraz infrastruktury towarzyszącej. Koniec inwestycji zaplanowany jest na koniec 2025 r.

Nowe linie tramwajowe

Układ przebudowanej pętli tramwajowej Krowodrza Górka umożliwi w przyszłości rozwój sieci tramwajowej i doprowadzenie jej do osiedli w północno-zachodniej części Krakowa.

• Linia KST Krowodrza Górka-Azory

W 2017 r. wydana została decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wraz z rygorem natychmiastowej wykonalności dla budowy linii tramwajowej na os. Azory. Decyzja stała się ostateczna w 2020 r. W 2019 r. została zawarta umowa na opracowanie dokumentacji projektowej i uzyskanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej (ZRID). W lipcu 2021 r. wykonawca złożył wniosek o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej (ZRID) dla przedsięwzięcia. W grudniu 2021 r. Wojewoda Małopolski wszczął postępowanie i wezwał wykonawcę do usunięcia nieprawidłowości we wniosku z powodu kolizji przedmiotowej inwestycji z innym zamierzeniem – budową linii KST z Krowodrzy Górki do Górki Narodowej. Kolizja ta była niemożliwa do usunięcia, gdyż inwestycje pokrywały się terytorialnie. Obecnie wykonawca pozyskał nową mapę do celów projektowych i koryguje dokumentację projektową na podstawie uzyskanych aktualnych warunków technicznych. Uzupelnienie braków do wniosku o wydanie ZRID jest planowane do połowy roku 2024. Wydanie decyzji przez Wojewodę Małopolskiego powinno nastąpić w ciągu następnych 3 miesięcy.

• Linia KST Azory-Bronowice

Zadanie jest kontynuacją linii tramwajowej na os. Azory. W 2016 r. zostało dla niego opracowane Studium wykonalności oraz uzyskana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, w której przewidziano budowę linii tramwajowej o długości ok. 2,1 km. Torowisko prowadzone będzie równoległe do łącznicy drogowej na ul. Weissa z ul. Conrada, a następnie wzdłuż ul. Conrada aż do pętli tramwajowo-autobusowej w rejonie ul. Stawowej, zintegrowanej z parkingiem P+R. Realizacja kolejnych etapów w zakresie opracowania dokumentacji projektowej, uzyskania decyzji realizacyjnej, a następnie wykonania robót budowlanych, uzależniona jest od postępu prac związanych z budową linii tramwajowej z Krowodrzy Górki na



os. Azory oraz od zabezpieczenia odpowiednich środków finansowych na ten cel.

- **Linia tramwajowa na os. Złocień**

Zadanie podzielone zostało na trzy części. Pierwsza to przedłużenie linii tramwajowej od pętli tramwajowej Mały Płaszów do węzła drogowego Kraków Przewóz, druga to rozbudowa ul. Domagały od skrzyżowania z ul. Nad Drwiną do skrzyżowania z ul. Śliwiaka i Bartników. Trzecia natomiast dotyczy studium koncepcyjnego czterech korytarzy drogowo-tramwajowych wraz z pętlą tramwajowo-autobusową w rejonie os. Złocień. Ta część była już z mieszkańcami konsultowana, wybrali oni wariant z linią tramwajową na ul. Domagały. Aby powstał tramwaj na os. Złocień, konieczne jest wykonanie elementu wspólnego, czyli odcinka od Małego Płaszowa do ul. Domagały, realizacja którego wymaga uzyskania decyzji środowiskowej, oraz zarezerwowania środków w budżecie na ok. 450 mln zł. Warunki środowiskowe są wymagane także dla kolejnego odcinka, do ul. Agatowej. Sam koszt budowy linii tramwajowej na os. Złocień, wraz z pętlą, wyniesie ok. 330 mln zł. Do realizacji linii tramwajowej nie będzie konieczna natomiast zmiana planów miejscowych. Jeżeli wszystko pójdzie zgodnie z planem, pierwsze prace przy rozbudowie ul. Domagały będzie można rozpocząć w 2027 r.

- **Linia tramwajowa na os. Rząka**

Obecnie na zlecenie miasta opracowywana jest koncepcja budowy linii tramwajowej między skrzyżowaniem ul. Wielickiej, Teligi, Kostaneckiego a os. Rząka, wraz z pętlą tramwajową oraz parkingiem Park&Ride. Wykonawca przygotowuje niezbędną dokumentację do złożenia wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DUŚ). Przewiduje się, że ostateczna decyzja DUŚ dla tego przedsięwzięcia zostanie wydana do końca 2024 r.

- **Przedłużenie linii tramwajowej na ul. Piasta Kołodzieja**

Budowa nowego odcinka linii tramwajowej, o długości ok. 500 m, będzie poprowadzona od istniejącej pętli tramwajowej przy ul. Piasta Kołodzieja do ul. Powstańców. Powstanie również nowy terminal tramwajowo-autobusowy przy ul. Powstańców. W 2016 r. sporządzona została „Koncepcja programowo-przestrzenna układu komunikacyjnego w rejonie os. Piastów”. W 2017 r. RDOŚ ustalił środowiskowe uwarunkowania realizacji przedsięwzięcia i wydał decyzję, od której jednak zostały złożone odwołania do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska. W 2021 r. GDOŚ wezwał Gminę Miejską Kraków do przedłożenia wyjaśnień i uzupełnienia raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. Z uwagi na stopień szczegółowości wymaganych danych, Gmina we wrześniu 2022 r. zawarła umowę z wykonawcą, który ma uzupełnić raport oraz uzyskać w imieniu Gminy prawomocną decyzję o uwarunkowaniach środowiskowych dla przedmiotowego przedsięwzięcia. Dopiero po uzyskaniu prawomocnych decyzji, powstanie podstawa do zarezerwowania środków finansowych w budżecie miasta, niezbędnych do dalszej realizacji (opracowania dokumentacji projektowej, uzyskania decyzji zezwalających na realizację robót budowlanych oraz wykonania tychże robót budowlanych).