

Wizja rozwoju transportu
Program dla kolei

Kolej, do której da się dojść



Michał Drewnicki

kandydat na Prezydenta Krakowa

7 września 2026 roku

Kolej, do której da się dojść

Kraków ma bogatą sieć kolejową. 30 przystanków, 100 km torów, jednakże tylko dziś w jej zasięgu jest raptem 10 % mieszkańców. Brakuje spójnego standardu miejskiej kolei — regularnych kursów, dogodnego dostępu z osiedli i wygodnych przesiadek. Modernizacja torów musi być połączona z programem miejskich przewozów i inwestycji przy przystankach.

Kolej ma być rusztem transportowym miasta. Tramwaje, autobusy i przyszłe metro mają tworzyć z nią jedną sieć — szybką w całej podróży, od domu do celu.

1. Tory są gotowe. Brakuje rozkładu i drogi na peron.

Kraków ma działającą kolej aglomeracyjną, zmodernizowaną trasę przez centrum i obwodnice kolejowe. Od grudnia 2024 r. działają przystanki Kraków Piastów, Kraków Kościelniki i Kraków Przylasek. 30 sierpnia 2026 r. PKP PLK zakończyły główną część modernizacji linii 8 na odcinku Kraków Główny – Tunel: nowe tory, rozjazdy, sieć trakcyjna i sterowanie ruchem z centrum przy stacji Kraków Batowice. W samych Batowicach powstały cztery perony przeznaczone do obsługi pociągów aglomeracyjnych i regionalnych. Wartość trzech równoległych inwestycji przekroczyła 523 mln zł brutto, ze środków KPO.

Niewykorzystany potencjał. Według analizy Metropolii Krakowskiej pod koniec 2024 r. tylko 10,5% mieszkańców Krakowa miało przystanek kolejowy w zasięgu 10 minut pieszo.

W 2025 r. krakowskie stacje odnotowały **41,23 mln wsiadań i wysiadań**, o 17,2% więcej niż rok wcześniej. Ale **30,76 mln z tego przypadło na sam Kraków Główny** — trzech na czterech pasażerów kolei w Krakowie wsiada albo wysiada na jednej stacji. To wynik całej kolei, również regionalnej i dalekobieżnej.

Sam peron nie wystarczy. Potrzebne są dojścia, przesiadki, dowozy i parkingi — a ruch trzeba rozłożyć na całe miasto.

Przykład. Kraków Piastów: osiem minut do centrum, jeśli akurat trafisz na pociąg

Z Piastów do Głównego można dojechać w 8–9 minut: przykładowo 6:52–7:00 oraz 8:15–8:24. Ale następny odjazd po 8:15 jest o 8:58 — **43 minuty przerwy**. W środku dnia między 11:23 a 12:24 jest 61 minut. Tak wygląda oferta w rozkładzie obowiązującym od 30 sierpnia do 24 października 2026 r.

Przystanek ma perony i dojścia, ale **miasto nie doprowadziło tramwaju ani nie zrealizowało P+R**. Nie powstał pełny węzeł, który otworzyłby szybki dojazd do centrum mieszkańcom okolicznych osiedli. Dojazd do pociągu i oczekiwanie mogą zniwelować korzyść z krótkiej jazdy. Problemem jest niewykorzystany potencjał, nie brak jakiegokolwiek dostępu.

Zabiegałem o ten przystanek poprzez interpelacje i rozmowy z Ministerstwem. Następnie walczyłem o stworzenie pełnego węzła przesiadkowego - jednakże prezydenci nie potrafili zrealizować zadania. W kwietniu 2026 r. miasto zapowiedziało, że „wkrótce rozpocznie prace projektowe” nad doprowadzeniem tramwaju z pętli Piastów do przystanku SKA. Program jest też kontynuacją inicjatywy klubu Prawo i Sprawiedliwość, który zabiegał o środki na studium wykonalności szybkiej kolei aglomeracyjnej w Krakowie dotyczące wykorzystania kolei w Krakowie, przygotowane w 2020 r. Teraz trzeba przejść do realizacji.

2. Dojdiesz na peron chodnikiem, dojedziesz i zaparkujesz

Obejmiemy programem **wszystkie czynne stacje i przystanki pasażerskie w Krakowie**, a z sąsiednimi gminami także węzły przy granicy miasta. Dla każdego powstanie publiczna karta potrzeb i inwestycji — z zadaniami dla miasta, kolei i pozostałych partnerów.

Sprawdzamy: rzeczywiste dojścia z obu stron torów w zasięgu 10 i 15 minut pieszo; chodniki, przejścia, oświetlenie i dostępność wind; drogi i parkingi rowerowe; odległość od tramwaju lub autobusu; rozkłady w obu kierunkach; potrzebę P+R i krótkiego postoju; brakujące przejścia przez tory.

Po rozpoznaniu potrzeb przygotowujemy inwestycje: wskazujemy rozwiązanie, właścicieli gruntów, projekt i decyzje, koszt, źródło finansowania, odpowiedzialną jednostkę oraz termin. Drobne poprawki wykonujemy od razu; większe zadania trafiają do wieloletniej prognozy finansowej i projektowania. Audyt ma stworzyć mapę drogową.

Tam, gdzie nie ma tramwaju, autobus ma dowozić pod przystanek kolejowy. Przystanek autobusowy możliwie blisko wejścia na perony, rozkład dopasowany do pociągów także wieczorem i w weekendy. Przesiadka ma uwzględniać czas przejścia i bufor. Przykład: z Małopolskich Linii Dowozowych skorzystało w 2025 r. ponad 5 mln pasażerów. W KBR 2023 rozwój takich dowozów poparło 82% badanych mieszkańców metropolii.

Przykład osiedla Piastów: doprowadzić tramwaj do kolei, pozyskać teren i zbudować P+R z dojazdem, a wcześniej poprawić dowóz autobusowy. Parkingi przesiadkowe rozwijać na obrzeżach i w gminach sąsiednich; przy przystankach śródmiejskich pierwszeństwo mają krótkie dojścia i przesiadki. Potrzeby parkingowe oceniamy wszędzie, nie wszędzie budujemy duży parking.

3. Pociąg co 15/30 minut

Proponuję wieloletnie porozumienie miasta z województwem: **docelowo co 15 minut w szczycie na głównych wspólnych odcinkach i co 30 minut na odnogach przez cały dzień**, także w weekendy. Kolej ma służyć również podróżom między dzielnicami. Etapy

trzeba uzgodnić z PKP PLK oraz Województwem Małopolskim — sprawdzić przepustowość, układ postojów i możliwości przewozowe.

Rozmowa z marszałkiem otwiera możliwość współpracy, także **zakupu lub współfinansowania przez miasto pociągów do obsługi linii miejskich**. Porozumienie musi objąć jednocześnie tabor, coroczne dopłaty do dodatkowych kursów, operatora i dostępne trasy. Sama własność pociągu nie zwiększy częstotliwości.

4. Jeden bilet i jedna przesiadka: tramwaj, autobus, pociąg, metro.

Integracja biletowa już częściowo działa — Bilet Metropolitalny istnieje. Problem jest w cenie: bilet wspólny 70-minutowy KMK + KMŁ kosztuje **10 zł**, przy 9 zł za 90-minutowy i 8 zł za 60-minutowy wyłącznie na komunikację miejską.

Rozwijamy istniejącą integrację: docelowo proste zasady korzystania z regionalnych pociągów w mieście na biletach miejskich, bez dopłaty za samą przesiadkę na kolej, oraz wspólna informacja i rozliczenia między organizatorami.

Kolej i przyszłe metro projektujemy jako wspólne węzły: krótkie, dostępne i osłonięte przejścia, a gdzie możliwe wspólne hale wejściowe. Nie oznacza to automatycznie wspólnych torów ani peronów.

5. Pociąg tam, gdzie mieszkasz: Krzesławice, Mogilska, al. Pokoju, Pilotów.

Priorytetem budowy są przystanki: **Wzgórza Krzesławickie przy Kocmyrzowskiej** — węzeł na przecięciu kolei i tramwaju — oraz **al. Pokoju, Mogilska i Pilotów** na obwodnicy kolejowej. Te lokalizacje mają oparcie w postulatach sejmiku. Z PKP PLK ustalamy położenie peronów według dojazdów i przesiadek, przygotowujemy dokumentację oraz harmonogram finansowania i budowy. Równolegle doprowadzamy do realizacji przygotowywany przystanek Prądnik Czerwony.

6. Przejedziesz przez miasto bez zahaczania o Główny.

Trzech na czterech pasażerów kolei w Krakowie przechodzi dziś przez jedną stację. Te połączenia mają rozłożyć ruch na całe miasto i metropolię.

Żabinec: przygotować i zbudować łącznicę między małą obwodnicą kolejową a układem linii 133/118. Połączyć ją z dostosowaniem tras, przystanków i sterowania do częstego ruchu pasażerskiego.

Czyżyny i Plac Centralny: wykorzystać trasę Olsza–Łęg oraz korytarz w kierunku zakładów Philip Morris; sprawdzić stan torów, własność i możliwość ruchu pasażerskiego. Przygotować nowe przystanki, a docelowo przedłużenie tunelowe z przystankiem pod Placem Centralnym, skoordynowane z metrem. To proponowany kierunek.

Czyżyny–Złocień: zabezpieczyć teren pod połączenie przez Łęg, z nowymi odcinkami i przeprawą przez Wisłę, jako element drugiej trasy Łobzów–Łęg–Złocień.
Balice–Skawina: przygotować zachodnie połączenie lotniska z południowo-zachodnią częścią metropolii, bez konieczności jazdy przez Główny. Oba kierunki wymagają wariantowania, uzgodnień międzygminnych i finansowania wieloletniego.

7. Więcej pociągów, a rogatki zamknięte krócej.

Ul. Blokowa: doprowadzić do realizacji tunelu pod liniami 95 i 940, także z bezpiecznym przejściem pieszym. **Ul. Kąpielowa:** doprowadzić do budowy przygotowywany wiadukt nad linią 94; w lipcu 2026 r. projekt znalazł się na podstawowej liście programu dofinansowania PLK, trwało projektowanie.

Do czasu budowy przeprowadzić z PLK **pomiary czasu zamknięcia rogatek i długości kolejek**, a następnie usunąć zbędne zamknięcia tam, gdzie pozwolą warunki bezpieczeństwa i urządzenia. Kąpielowa ma zabezpieczenie automatyczne — nie sprowadzamy problemu do zachowania dyspozytora. Przy każdym przystanku sprawdzamy również brakujące legalne przejścia i przejazdy przez tory.

8. Co się zmieni w 100 dni

Do 100 dni od przyjęcia programu: karty wszystkich przystanków, pilne zlecenia projektowe, uzgodnienie pierwszego pakietu kursów i dowozów oraz kosztów z województwem i PLK. **Do 12 miesięcy:** proste poprawki dojeżdż, pierwsze zmiany dowozów i rozkładu w uzgodnionych terminach, finansowanie i dokumentacja większych inwestycji. **Kolejne lata:** budowa węzłów, przystanków i nowych odcinków po uzyskaniu decyzji oraz finansowania.

Podział odpowiedzialności: miasto — dostęp do kolei, autobusy, wkład finansowy; województwo — uzgodniona oferta regionalna; operatorzy — wykonywanie kursów; PLK — infrastruktura i trasy pociągów; gminy sąsiednie — wspólne węzły.

Co kwartał publikujemy postęp projektów i budów, największe przerwy między kursami oraz zasięg wygodnego dojazdu do kolei. Osobno rozliczamy przewozy, tabor i infrastrukturę. Miernik główny jest jeden: odsetek Krakowian z przystankiem kolejowym w zasięgu dziesięciu minut pieszo.

DOWODY I ŹRÓDŁA

Stan: 7 września 2026

[UTK: wymiana pasażerska w 2025 r.](#) — Kraków: 41,23 mln, wzrost 17,2%; stacja Kraków Główny: 30,76 mln.

[Metropolia Krakowska: Magazyn Metropolitalny 2/2025](#) — s. 20–22; 9,8% + 0,7 p.p. = 10,5% z dostępem do 10 minut pieszo.

[KMŁ: K63/SKA2. 30.08–24.10.2026](#) — s. 3: 6:52–7:00, 8:15–8:24; odjazdy 8:58, 11:23 i 12:24.

[PKP PLK: otwarcie nowych przystanków w Nowej Hucie](#) — 15.12.2024; istniejące dojścia i wyposażenie.

[Kraków: interpelacja Michała Drewnickiego. 7.07.2022](#) — tramwaj i P+R przy przystanku Kraków Piastów; odpowiedź miasta z 2025 r. — bariery gruntowe i przygotowanie węzła.

[GDOŚ: decyzja z 2.04.2026 dotycząca przedłużenia tramwaju](#) — rozstrzygnięcie odwoławcze już wydano; nie jest to wykonana inwestycja.

[KBR 2023: raport dla mieszkańców metropolii](#) — s. 10–11: 82% poparcia dla dowozów do kolei. Uzupełnienie: ponad 5 mln pasażerów Małopolskich Linii Dowozowych w 2025 r.

[Włodzimierz Pietrus: kolejowy projekt dla Nowej Huty. 6.05.2021](#) — opis własnego wniosku budżetowego na studium; nie teza o powołaniu całej regionalnej SKA.

[Przesłany projekt Strategii Rozwoju Krakowa](#) — s. 31–33, 103, 147: kolej, węzły i rezerwy terenowe.

[Sejmik: apel o inwestycje kolejowe](#) — Pilotów, Mogilska, al. Pokoju, Grębałów/Kocmyrzowska; obwodnice i dostęp do kolei.

[Kraków: współpraca kolejowa z marszałkiem i gminami. 23.04.2026](#) — list intencyjny; Żabiniec, druga średnica, zachodnie połączenie z lotniskiem, tabor; zapowiedź prac projektowych dla tramwaju do przystanku Kraków Piastów.

[Małopolska: zakup 7 pociągów. 21.01.2026](#) — 382,6 mln zł brutto ze środków FEnIKS; dostawy 2028–2029. Skala porównawcza, nie wycena miejskiego programu.

[ZTP: taryfa biletowa od 2 marca 2026 i Bilet Metropolitalny — FAQ](#) — bilet 70-minutowy łączony KMK + KMŁ — 10 zł; 90-minutowy — 9 zł; 60-minutowy — 8 zł.

[Kraków: wiadukt przy Kąpielowej. 14.07.2026](#) — lista podstawowa PLK, decyzja środowiskowa, projektowanie.

[PKP PLK: przejazdy Blokowa i Kąpielowa. 24.11.2023](#) — tunel pod 95/940; wiadukt nad 94; Kąpielowa — rogatki automatyczne.

[Rada Dzielnicy III: postulaty kolejowe. 2017](#) — §5: Olsza–Łęg i tunel pod Plac Centralny; postulat, nie zatwierdzona trasa.

[ZIM: Prądnik Czerwony po rozstrzygnięciu KIO. 31.07.2026](#) — przygotowywana inwestycja, nie nowy pomysł programu; umowy z wykonawcą jeszcze nie zawarto.

[PKP PLK: modernizacja linii 8. 31.08.2026](#) — zakończenie głównej części prac; ponad 523 mln zł brutto z KPO, nowe sterowanie i cztery perony na Batowicach.