Wizja rozwoju transportu
Program transportowy

Transport, który oszczędza czas



Michał Drewnicki
kandydat na Prezydenta Krakowa
11 września 2026 roku

TRANSPORT KTÓRY OSZCZĘDZA CZAS

Spójny program transportowy

Domknięcie sieci drogowej · kolej miejska · sprawne przesiadki · bezpieczne osiedla

Układ dokumentu

CZĘŚĆ I SYNTEZA DECYZYJNA

Problem, wniosek główny i kolejność decyzji.

CZĘŚĆ II DIAGNOZA

Co powstało, czego brakuje; popyt, natężenia ruchu, czas podróży i ograniczenia sieci.

CZĘŚĆ III MODEL DOCELOWY

Jedna sieć, pięć warstw; czas całej podróży; planowanie i współpraca metropolitalna.

CZĘŚĆ IV PROGRAM

III obwodnica i układ radialny; komunikacja miejska; parkingi i przesiadki; metro; piesi; rowery; SCT; kolej.

CZĘŚĆ V WYKONANIE I ROZLICZALNOŚĆ

Harmonogram i mierniki efektów.

ŹRÓDŁA

Rejestr źródeł.

CZĘŚĆ I

SYNTEZA DECYZYJNA

Problem

Kraków ma nowe drogi, linie tramwajowe i zmodernizowaną kolej, ale nadal brakuje połączeń, które złożą je w spójny system. Mieszkaniec odczuwa czas potrzebny na dojazd do pracy, szkoły, lekarza i rodziny. Przerwa w układzie drogowym, rzadki autobus albo niewygodna droga na peron mogą ograniczyć korzyść z infrastruktury, na którą wydano publiczne pieniądze.

Najważniejszą luką miejskiego układu drogowego jest niedomknięta III obwodnica. Trasa Łagiewnicka działa, lecz potrzebuje kontynuacji przez Pychowicką i Zwierzyniecką. Na wschodzie trzeba przygotować i zbudować Ciepłowniczą oraz Nowobagrową wraz z powiązaniami. Równolegle trzeba dokończyć dojazdy z osiedli do głównych tras. Obwodnica autostradowa i miejska obwodnica międzydzielnicowa pełnią różne funkcje — Kraków potrzebuje obu.

Kierowca, który nie ma dobrego połączenia drogami głównymi i zbiorczymi, szuka innych dróg. Ograniczanie przepustowości ulic zbiorczych bez zapewnienia alternatywy może dodatkowo kierować go przez osiedla. Na ulicach bez chodników, przy szkołach i wśród bezpośrednich wyjazdów z posesji oznacza to większą ekspozycję pieszych na ruch pojazdów. Oceniając przebudowę ulicy, miasto musi brać odpowiedzialność również za jej skutki w sąsiedztwie.

Drugą częścią problemu jest dostęp do transportu zbiorowego. Sam tor i peron nie zapewniają dobrej podróży, jeśli brakuje częstego pociągu, dojścia, dowozu lub miejsca na przesiadkę. Kierowca z gminy sąsiedniej potrzebuje możliwości zostawienia auta przed zatłoczonym wlotem. Mieszkaniec osiedla potrzebuje zarówno dojazdu, jak i miejsca krótkiego postoju oraz bezpiecznej drogi pieszej. Program musi objąć te potrzeby razem.

Wniosek główny

Program, który prezentuję nie faworyzuje żadnego środka transportu.

Droga, kolej, tramwaj, autobus, rower i metro mają wspólnie oddawać mieszkańcom czas. Każdy powinien móc wybrać sposób podróży odpowiedni do swojej pracy, zdrowia, sytuacji rodzinnej i miejsca zamieszkania. Polityka transportowa nie może polegać na nastawianiu kierowców, pasażerów, pieszych i rowerzystów przeciwko sobie — to często ci sami ludzie w różnych momentach dnia.

Domkniemy III obwodnicę i jej połączenia radialne, rozwiniemy kolej miejską z dojściami i dowozem, zwiększymy częstotliwość komunikacji oraz przygotujemy metro. Osiedla mają służyć mieszkańcom, a ruch między dzielnicami ma mieć sprawne trasy główne.

Kolejność decyzji

Od początku kadencji prowadzimy dwa równoległe działania: przygotowanie i realizację brakujących dużych połączeń oraz poprawę codziennego dojazdu na istniejącej sieci. Dla III obwodnicy potrzebne są prowadzenie postępowań, dokumentacja, grunty i finansowanie. Dla autobusów, skrzyżowań i dojść potrzebne są konkretne zmiany, które można wdrażać wcześniej. Metro otrzymuje ciągłość przygotowań oraz osobny plan finansowania; nie wstrzymuje pozostałych inwestycji.

CZĘŚĆ II

DIAGNOZA

Co zbudowano, a czego nie domknięto

W ostatnich latach powstały ważne elementy systemu. Trzeba wykorzystać ich potencjał i uzupełnić brakujące połączenia. Rozpoznanie zakresu już wykonanego jest podstawą dalszego programu: istniejącej drogi nie przedstawiamy jako przyszłej inwestycji, a udostępnienia jednego etapu nie utożsamiamy z zakończeniem całego korytarza.

Inwestycja	Ustalony stan i zakres
Trasa Łagiewnicka	Gotowa
S52 i S7	S52 otwarta 23.12.2024. Trwają ostatnie prace przy S7 i roboty w rejonie Mistrzejowic i Wzgórz Krzesławickich.
Wolbromska i al. 29 Listopada	Gotowe
Igołomska i Rybitwy–Brzegi	Gotowe
Tramwaj do Górki Narodowej	Gotowe
KST IV do Mistrzejowic	Niedługo otwarcie
Kolej w Nowej Hucie i linia nr 8	Piastów, Kościelniki i Przylasek działają od 15.12.2024. PLK potwierdziły zakończenie głównej części modernizacji LK8 Kraków Główny–Tunel 30.08.2026.

Czego nadal brakuje

Na zachodzie brakuje ciągłości III obwodnicy od istniejącej Łagiewnickiej przez Pychowicką i Zwierzyniecką. Postępowanie środowiskowe trwa; urząd wskazał 30 września 2026 r. jako kolejny termin załatwienia sprawy. Na wschodzie Ciepłownicza i Nowobagrowa wymagają dalszego przygotowania po unieważnieniu przetargów na koncepcje w grudniu 2025 r. Istnieją wcześniejsze analizy Ciepłowniczej, które trzeba wykorzystać.

Układ radialny ma różne stany realizacji. Część pozycji historycznego wykazu już wykonano, inne są projektowane albo wymagają aktualizacji zakresu. Kocmyrzowska jest najlepszym przykładem konieczności rozdzielenia etapów: Grębałów–Bukszpanowa ma docelową organizację ruchu, Bulwarowa–Grębałów przeszła konsultacje, a Bukszpanowa–Prusy jest zadaniem projektowym. Pełne zestawienie 13 pozycji i odpowiadających im działań zawiera program drogowy.

Biorąc pod uwagę system kolejowy - brakuje łącznicy na Żabińcu, a także wykorzystania istniejących torów kolejowych do Łęgu.

Bilans strukturalny 2004–2024

Długość dróg publicznych wzrosła z 1078 do 1131,39 km, czyli o 4,95%, a wskaźnik zarejestrowanych samochodów osobowych z 369 do 611 na 1000 mieszkańców, czyli o 65,58%. Sama długość ulic nie pokazuje zmian liczby pasów, skrzyżowań ani jakości połączeń. Dlatego podstawą kolejności inwestycji będą również pomiary ruchu, opóźnienia, kolejki i wyniki analiz sieci. Rozwój infrastruktury trzeba odnieść do dzisiejszego rozmieszczenia mieszkań, pracy i usług, a nie tylko porównywać sumy kilometrów.

Dwa i pół miliona podróży dziennie

Kompleksowe Badania Ruchu w krakowskim obszarze metropolitalnym 2023 objęły Kraków i 35 gmin, około 10 tys. gospodarstw oraz 21 087 respondentów. Dostarczają danych o podróżach i ich relacjach, a także o opiniach. Są jednym ze źródeł diagnozy, uzupełnionym pomiarami miejskimi, GPR 2025, ciągłymi licznikami, danymi przewozowymi i badaniami modelowymi.

Miara KBR 2023	Wynik i znaczenie
Liczba podróży	Około 2,5 mln dziennie w metropolii; prawie 1,5 mln podróży mieszkańców Krakowa. To podróże wszystkimi środkami, nie liczba samochodów.
Podział modalny w metropolii	Auto 44%, transport zbiorowy 40%, pieszo 11%, rower 4%, inne 1%. Samochód i przewozy zbiorowe mają dużą skalę.
Podróże niepiesze mieszkańców Krakowa	Transport zbiorowy 54%, auto 39%, rower 5%, inne 2%. Zakres różni się od podziału obejmującego podróże piesze.
Relacje przestrzenne	61% wewnątrz Krakowa, 19% Kraków–gminy, 20% wewnątrz gmin. Potrzebna jest współpraca ponad granicami miasta.
Początek lub koniec podróży w centrum	4% w obrębie I obwodnicy i 28% w obrębie II obwodnicy. Nie są to udziały wszystkich przejazdów przez te obszary.

Transportu Krakowa nie można projektować wyłącznie jako dojazdu do Rynku. Połączenia między dzielnicami, do miejsc pracy na obrzeżach oraz z gmin do konkretnych dzielnic muszą mieć równorzędne miejsce w modelu. To uzasadnia rozwój połączeń obwodowych i węzłów przesiadkowych poza ścisłym centrum.

Czego oczekują mieszkańcy i jak korzystają z P+R

W KBR rozwój autobusów dowozowych do kolei poparło 82% badanych, a parkingów umożliwiających przesiadkę na obrzeżach — 75%. W odrębnym badaniu 835 użytkowników parkingów 60% kontynuowało podróż pociągiem, 18%

tramwajem, 16% autobusem. Wynik przemawia za powiązaniem parkingu z dobrą ofertą przewozową.

Siedemnaście milionów pasażerów mniej

W 2025 r. komunikacja miejska w Krakowie przewiozła około 351,2 mln pasażerów. Rok wcześniej — 368,1 mln. To spadek o 4,6% i powrót do poziomu z 2023 r. W tym samym czasie praca autobusów wzrosła z około 46,2 do 48,08 mln wozokilometrów, praca tramwajów spadła z około 16,3 do 15,46 mln pociągokilometrów, od 2 marca 2026 r. podrożały bilety, a w mieście ruszyła Strefa Czystego Transportu.

Te liczby trzeba czytać razem. Miasto dołożyło autobusom prawie dwa miliony kilometrów, podniosło ceny, wprowadziło ograniczenia — i straciło siedemnaście milionów przejazdów. Tłumaczenie remontami torowisk nie wystarcza, bo remonty się planuje, osłania komunikacją zastępczą i rozlicza z ich skutków dla pasażera. Spadek na taką skalę nie jest zdarzeniem pogodowym. Jest wynikiem polityki transportowej, w której liczy się wykonane kilometry, a nie ludzi, którzy wsiedli.

Gdzie widać presję drogową

Jednodniowy pomiar miejski z kwietnia 2024 r. objął 50 przekrojów — także mosty i ulice wewnętrzne. Pokazuje skalę obciążenia istniejącej sieci. Zestawienie uzupełniają nowsze dane GDDKiA o ruchu rocznym i ciągłe pomiary na S52.

Przekrój i okres	Pojazdy
A4, rejon stopnia Kościuszko; kwiecień 2024	92 527 w dobie pomiaru
Al. Powstańców Wielkopolskich / Śląskich; kwiecień 2024	73 463 w dobie pomiaru
Conrada; kwiecień 2024	68 818 w dobie pomiaru
Most Dębnicki; kwiecień 2024	68 045 w dobie pomiaru
Opolska przy Białusze; kwiecień 2024	65 433 w dobie pomiaru
Herberta; kwiecień 2024	62 630 w dobie pomiaru
Most Nowohucki; kwiecień 2024	50 444 w dobie pomiaru
Most Kotlarski; kwiecień 2024	49 923 w dobie pomiaru

Przekrój i okres	Pojazdy
A4 Bielany–Tyniec; GPR 2025	Około 93,7 tys. średnio na dobę w roku
S52, tunel Zielonki; pierwszy rok działania	Ponad 15,7 mln przejazdów; od jesieni 2025 około 60 tys. na dobę

Kraków kontra Warszawa

TomTom 2025, obszar City	Kraków	Warszawa
Poziom zatłoczenia	58,7%	51,3%
Roczna strata czasu według scenariusza indeksu	115 godzin	113 godzin

Kraków jest dziś dziesiątym najbardziej zakorkowanym miastem Europy. Ważniejsze od miejsca w rankingu jest to, w którą stronę idziemy. Poziom zatłoczenia 58,7% to o trzy punkty procentowe więcej niż rok wcześniej, a strata czasu w szczycie wzrosła o dwie godziny i trzydzieści trzy minuty. Kierowca w Krakowie traci w szczycie 115 godzin rocznie — więcej niż w Warszawie, mieście dwa razy większym.

CZĘŚĆ III

MODEL DOCELOWY

Jedna sieć, pięć warstw

Droga, kolej, tramwaj, autobus, chodnik, droga rowerowa i parking nie są konkurencyjnymi przestrzeniami dla mieszkańców. Są kolejnymi ogniwami jednej podróży. Rolą miasta jest takie inwestowanie, by ludzie mogli wybrać dla siebie - w danym czasie i okolicznościach - najlepsze połączenie i środek transportu.

Warstwa	Funkcja w całej podróży
1. Układ międzydzielnicowy	III obwodnica i ciągi radialne prowadzą ruch pomiędzy dzielnicami oraz do dróg zewnętrznych. Sprawne skrzyżowania i ciągłość chronią ulice mieszkalne przed przejmowaniem tej funkcji.
2. Szybki transport szynowy	Kolej, metro i szybki tramwaj obsługują duże potoki. Potrzebują częstych kursów, niezawodności oraz wspólnych węzłów.
3. Dowóz i dostęp	Autobus, chodnik, rower i możliwość podwiezienia pasażera zapewniają dostęp do sieci także osobom oddalonym od torów.
4. Przesiadki i parkowanie	P+R przechwytuje podróż przed zatłoczonym odcinkiem. Parkingi osiedlowe oraz krótki postój obsługują odrębne potrzeby mieszkańców i usług.
5. Sterowanie i rozliczalność	Wspólna organizacja robót, model ruchu, integracja taryfowa i publiczne mierniki pozwalają zarządzać całością.

Najpierw czas drzwi–drzwi

Mieszkaniec nie wybiera środka transportu w sposób abstrakcyjny. Porównuje dojście, oczekiwanie, przejazd, przesiadkę, niezawodność i ostatni odcinek. Dlatego nowy parking bez częstego dalszego połączenia i szybki pociąg bez wygodnego dojścia nie wykorzystują swojego potencjału.

III obwodnica łączy dzielnice, promieniste ciągi doprowadzają do niej ruch, a ulice lokalne obsługują sąsiedztwo. Kolej, metro i tramwaj zapewniają dużą zdolność przewozową w korytarzach o odpowiednim popycie. Te funkcje muszą być ze sobą uzgodnione. Budowa trasy drogowej jest jednocześnie okazją do wykonania transportu zbiorowego, przejść i połączeń rowerowych.

Fundament instytucjonalny: planowanie, model ruchu, metropolia

Korytarze trzeba chronić przed zabudową w Planie Ogólnym oraz zabezpieczać we właściwych planach miejscowych i decyzjach. Lokalizacja nowych mieszkań i miejsc pracy musi uwzględniać dojazd oraz dostęp do szkoły, usług i transportu zbiorowego.

Jeden aktualizowany model aglomeracyjny posłuży do porównywania wariantów. Publikowane będą założenia, potoki w szczycie i skutki na sąsiednich ulicach. Analizy i porozumienia z gminami, województwem, PLK oraz GDDKiA mają prowadzić do realizacji.

CZĘŚĆ IV

PROGRAM

Program drogowy: domknąć III obwodnicę i układ radialny

1. Domkniemy III obwodnicę

To najważniejsze przedsięwzięcie mojego programu drogowego. Zapewnimy ciągłość tras między dzielnicami i połączymy je z głównymi ulicami dojazdowymi. Dziś brakujące odcinki ograniczają użyteczność tego, co już zbudowano. Domknięcie układu ma tworzyć alternatywę dla przejazdów przez centrum i ulice mieszkalne.

Na zachodzie doprowadzimy do budowy Tras Pychowickiej i Zwierzynieckiej jako kontynuacji Łagiewnickiej w kierunku węzła Bronowice. Łagiewnicka działa od 27 sierpnia 2022 r.; ma 3,5 km, z czego około 60% przebiega w tunelach. Kolejnym zadaniem jest połączenie jej z resztą układu.

Trasy Pychowicka i Zwierzyniecka nie mają jeszcze decyzji o środowiskowych uwarunkowaiach. W obwieszczeniu z 4 sierpnia 2026 r. urząd wskazał 30 września 2026 r. jako kolejny termin załatwienia sprawy. Poprowadzimy dalsze postępowania, dokumentację, pozyskanie gruntów i finansowanie do zamówienia na realizację.

Postępowanie wszczęto w maju 2025 r. Termin decyzji wyznaczano kolejno na 31 października 2025 r., 30 kwietnia, koniec czerwca, 31 lipca i 31 sierpnia 2026 r. Miasto zapowiada, że po decyzji przygotowanie zamówienia i modelu finansowania zajmie około 2,5 roku. Trwają też starania o finansowanie tunelowych części trasy jako schronów liniowych; ten kierunek będę prowadził dalej.

Na wschodzie przygotujemy i zbudujemy trasy Ciepłowniczą oraz Nowobagrową: połączenie Łęgu z Płaszowem i dalej z rejonem węzła Kabel, z nową przeprawą przez Wisłę i pokonaniem bariery kolejowej. Ma ono służyć Nowej Hucie, Płaszowowi i południowo-wschodnim dzielnicom.

Przetargi na koncepcje obu tras unieważniono 8 grudnia 2025 r. W pierwszych 100 dniach przedstawimy plan ponownego uruchomienia przygotowań, wykorzystując istniejące analizy Ciepłowniczej. Projekt obejmie węzły, transport zbiorowy, przejścia i połączenia rowerowe. Sam most bez sprawnych dojazdów nie rozwiąże problemu.

2. Połączymy osiedla z głównymi trasami

Obwodnica potrzebuje układu radialnego, czyli ulic doprowadzających do niej ruch. Każdą trasę przygotujemy wraz z jej końcowymi skrzyżowaniami: nowa droga nie może zakończyć się kolejnym wąskim gardłem. Zabezpieczymy potrzebne korytarze przed zabudową i powiążemy rozwój mieszkań oraz miejsc pracy z dojazdem.

Kliny Ruczaj i Skotniki

Dokończymy budowaną ulicę 8 Pułku Ułanów. Poprowadzimy przygotowanie i etapową realizację ciągu całego ciągu Bunscha–Humboldta–Skotnicka z powiązaniem z A4 i obsługą tramwajową. Bunscha już istnieje; zadanie dotyczy rozbudowy i dalszych połączeń, a nie budowy całej ulicy od początku.

S7 Kraków–Myślenice

Od 2022 r. trwa spór o przebieg S7 na południe od Krakowa. Sprzeciw wobec przedstawionych wariantów wyraziło ponad 20 tys. mieszkańców, a ponad 20 organizacji zawiesiło udział w pracach zespołu. Miasto będzie wspierało mieszkańców. Powstał również wariant społeczny szerokiego obejścia południa Krakowa, który wymaga analiz Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.

Nowa Huta i wschodnie dzielnice

Dokończymy pozostałe etapy Kocmyrzowskiej. Odcinek Grębałów–Bukszpanowa ma docelową organizację ruchu od 22 czerwca 2026 r.; Bulwarowa–Grębałów to odrębny etap po konsultacjach, a Bukszpanowa–Prusy czego na ZRID. Igołomska jest już rozbudowana i udostępniona od grudnia 2022 r.; dalszy program dotyczy jej powiązań i obsługi osiedli.

Mistrzejowice, Bieńczyce, Wzgórza Krzesławickie

Jesienią 2026 r. węzeł Mistrzejowice wpuści do miasta ruch z S7 i S52. Wpuści go w ul. Okulickiego — ulicę, której miasto nie przebudowało. Koncepcja rozbudowy Okulickiego do dwóch jezdni po dwa pasy powstała w 2019 r. i obejmowała wszystkie skrzyżowania, fragment ul. Mikołajczyka, połączenie Mikołajczyka z Okulickiego oraz przebudowę ronda Piastowskiego. W 2021 r. podpisano umowę na dokumentację, roboty planowano na lata 2025–2027. Nie ruszyły, a zadanie władza miasta wykreśliła z Wieloletniej Prognozy Finansowej.

Wykonamy także zjazd z Mikołajczyka na Okulickiego oraz łącznik Łopackiego z Okulickiego, żeby odciążyć rondo Piastowskie, ul. Piasta Kołodzieja, Kruszwicką i Kupały. Przedłużymy ul. Powstańców od Piasta Kołodzieja do Morcinka.

Rybitwy

Rybitwy potrzebują budowy nowego odcinka ulicy Domagały. Bez niego cały ruch - zarówno osiedlowy jak i do firm i zakładów biegnie ul. Półłanki. Dlatego doprowadzimy do rozwoju układ komunikacyjny w rejonie Rybitw i Złocienia.

3. Usprawnimy istniejące ulice i ochronimy osiedla

Co roku zrealizujemy pakiet usprawnień skrzyżowań: poprawę wlotów, potrzebne pasy do skrętu, koordynację sygnalizacji i usunięcie miejsc, gdzie postój blokuje przejazd. Pomiary obejmą godziny szczytu, kierunki skrętów i długość kolejek. Duże natężenie dobowe mówi o skali ruchu; o przepustowości decydują również skrzyżowania i możliwość opróżnienia następnego odcinka.

Wprowadzimy wspólny kalendarz remontów drogowych, torowych i sieci podziemnych. Przed zamknięciem ważnej ulicy przygotujemy objazdy, obsługę autobusową i zabezpieczenia sąsiednich osiedli. Utrzymanie obejmie nawierzchnie, odwodnienie, oznakowanie i chodniki.

Osiedlowa ulica nie może zastępować arterii

Zwężenie ulicy zbiorczej, które wypycha ruch między domy, przenosi koszt zatamowania ruchu na mieszkańców innych okolicznych osiedli. Zwiększona liczba samochodów na osiedlowych ulicach oznacza więcej kontaktów pojazdów z pieszymi. Mniejsza liczba aut na przebudowanym odcinku nie wystarczy do ogłoszenia sukcesu, jeżeli problem pojawił się ulicę dalej. Bezmyślne ograniczanie ruchu na jednej ulicy grozi ryzykiem przeniesienia ruchu na drogi równoległe.

Przejrzymy wcześniejsze ograniczenia przepustowości. Tam, gdzie porównywalne pomiary wykażą przeniesienie ruchu i pogorszenie bezpieczeństwa, skorygujemy pasy, skrzyżowania lub organizację przejazdu. Nowe zmiany będą oceniane razem z otoczeniem, dojazdem służb i punktualnością autobusów. Ulice osiedlowe zabezpieczymy przed ruchem przelotowym i ciężkim, zachowując dojazd mieszkańców, dostaw i ratowników.

4. Bezpieczeństwo obejmie całą drogę

Sprawny dojazd ma iść w parze z bezpieczeństwem. Priorytetem będą miejsca ciężkich wypadków, nadmierna prędkość, przejścia przy szkołach i przystankach oraz ulice bez chodników. Nie będziemy czekać na wypadek.

Korek też może być zagrożeniem

Kierowca, który stał w korku, nie wraca po nim do normalnej jazdy. Odrabia stratę. Huang i współautorzy w „Accident Analysis and Prevention" (2018) wykorzystali dane GPS z floty taksówek i porównali opóźnienie w pierwszej połowie kursu z prędkością w drugiej. Efekt okazał się pośredni: opóźnienie podnosiło poziom doraźnej agresji kierowcy, a dopiero ona przekładała się na wyższą prędkość po wyjeździe z zatoru. Najsilniej reagowali kierowcy spokojni i przeciętni. Wcześniejsze prace pokazywały ten sam mechanizm od strony psychologicznej: Hennessy i Wiesenthal (1999) mierzyli u kierowców wyższy poziom stresu i agresji w warunkach dużego zatłoczenia. Nadmierna prędkość to z kolei jeden z najlepiej udokumentowanych czynników ryzyka. Ryzyko wypadku rośnie więc na drogach po zakończeniu korku.

Badanie Zhao i współautorów z 2024 r. idzie jeszcze dalej. W eksperymencie z EEG i symulatorem najwyższy poziom ryzyka zachowania kierowców wystąpił właśnie na odcinku swobodnego ruchu po opuszczeniu korka, nie podczas samego stania w zatorze. Kierowcy starali się utrzymać wysoką prędkość, zmieniało się hamowanie i zachowanie przy zmianie pasa; autorzy rekomendują nawet szczególne działania bezpieczeństwa na drogach następujących po chronicznie zakorkowanych odcinkach.

To ważna lekcja dla polityki transportowej Krakowa. Bezpieczeństwa nie można sprowadzać do prostego równania: im wolniej jadą samochody, tym bezpieczniej. Jeżeli źle zaprojektowana organizacja ruchu produkuje zatory, gwałtowne zmiany prędkości, frustrację kierowców, jazdę „stop–go" i późniejsze nadrabianie czasu, sama może tworzyć nowe ryzyka.

Dlatego naszym celem powinien być płynny, przewidywalny i czytelny ruch. Ulice główne powinny przejmować ruch, a nie wypychać go na osiedla. Sygnalizacja powinna ograniczać niepotrzebne zatrzymania. Zmiany przekroju drogi nie mogą tworzyć sztucznych gardeł bez analizy skutków dla całego układu. Dlatego płynność ruchu jest również elementem bezpieczeństwa.

Bezpieczne przejścia i egzekwowanie prędkości

Uzupełnimy chodniki prowadzące do szkół, przystanków i przychodni. Poprawimy widoczność, oświetlenie przejść, azyle i czas sygnalizacji dla osób idących wolniej. Usuniemy parkowanie zasłaniające pieszych. Każda rada dzielnicy będzie brała udział w przygotowaniach konkretnych zmian.

Z policją ustalimy miejsca regularnych kontroli nadmiernej prędkości, niebezpiecznego wyprzedzania, blokowania skrzyżowań, wymuszania pierwszeństwa i przejazdu na czerwonym. Do właściwych służb skierujemy uzasadnione wnioski o automatyczny nadzór.

Komunikacja miejska: częstotliwość jest inwestycją

Na obrzeżach problemem nie jest wyłącznie brak linii. Problemem jest oczekiwanie, które czyni przesiadkę niekonkurencyjną wobec samochodu. Autobus co czterdzieści minut czy godzinę nie jest dobrą ofertą transportową.

Zwiększenie liczby kursów to działanie inwestujące w czas mieszkańców. Pierwszy pakiet skierujemy na najsłabiej obsługiwane osiedla, dowozy do kolei, wieczory i weekendy. O jego układzie zdecydują przerwy między kursami we właściwym kierunku, napełnienia i czas całej podróży, a nie sama liczba linii na przystanku.

Chcąc wzmocnić połączenia komunikacji miejskiej, szczególnie tam gdzie częstotliwość jest najmniejsza stopniowo będziemy standaryzowali wszystkie linie komunikacyjne. Na głównych korytarzach, tramwajowych i autobusowych: nie rzadziej niż co 7,5 minuty w szczycie i co 15 minut przez pozostałą część dnia, również w soboty i niedziele. Na podstawowych połączeniach osiedlowych: nie rzadziej niż co 15 minut w szczycie i co 20 minut poza szczytem. Wieczorem po dwudziestej i w dni wolne: nie rzadziej niż co 30 minut na każdej podstawowej linii osiedlowej — bo to właśnie wieczory i weekendy są dziś najsłabszym punktem systemu.

Nowe zapowiedzi

21 lipca 2026 r. Zarząd Transportu Publicznego wraz z ekspertami Politechniki Krakowskiej pokazał nową siatkę połączeń: ponad 40 mln zł rocznie więcej na funkcjonowanie transportu, prognoza trzydziestu tysięcy nowych pasażerów, linia 12 co siedem i pół minuty, linie 8 i 20 co pięć minut w szczycie.

Miasto napisało, że zmiany będą wprowadzane „etapowo, wraz z zakończeniem trwających inwestycji i remontów". To znaczy: kiedyś. Takich zapowiedzi mieszkańcy usłyszeli w tej kadencji dosyć.

1. Ile kosztuje poprawa

W 2025 r. autobusy wykonały 48 081 071 wozokilometrów. Pierwszy etap programu zwiększa tę pracę o 5%, czyli około 2,40 mln wozokilometrów rocznie. Przy stawkach płaconych dziś przez miasto — od 11,39 zł do 18 zł za wozokilometr w zależności od operatora i typu pojazdu — oznacza to od 29 do 43 mln zł rocznie.

Dalsze zwiększenie pracy przewozowej będzie wynikało z efektów pierwszego etapu, napełnień i dostępności finansowania. Dołożenie kursów wymaga kierowców oraz pojazdów. W budżecie trzeba zabezpieczyć stały wydatek, a z operatorami uzgodnić możliwości wykonania całego rozkładu.

2. Tramwaj, autobus i przesiadka

Dokończymy i uruchomimy KST IV do Mistrzejowic ze skoordynowaną siecią dowozową. Przygotujemy dalsze połączenia tramwajowe, w tym do kolei na Piastów oraz obsługę południowego zachodu (Kliny) i Azorów, zgodnie z etapem projektów i finansowaniem.

Rozwiniemy istniejącą integrację taryfową z koleją. Docelowo ten sam system powinien objąć metro. Zmiany tras będą oceniane również pod kątem mieszkańców korzystających dziś z połączeń bezpośrednich.

3. Bilet, który się opłaca

Od 2 marca 2026 r. mieszkaniec płaci więcej i dostaje mniej. Bilet za 4 zł skrócono z dwudziestu minut do piętnastu. Godzina jazdy kosztuje 8 zł (najwięcej w Polsce), półtorej godziny 9 zł, a za wejście do pociągu w swoim mieście trzeba dopłacić: bilet łączony z Kolejami Małopolskimi to 10 zł za siedemdziesiąt minut, czyli więcej niż dziewięćdziesiąt minut w samej komunikacji miejskiej.

Przywrócę bilet dwudziestominutowy za 4 zł. Bilet za 6 zł wydłużę z trzydziestu do czterdziestu minut. Obniżę cenę biletu godzinnego do 7 zł.

4. Program parkingowy i przesiadki

Parking przed korkiem

Rozwiniemy P+R przy kolei na obrzeżach, a także będziemy zabiegali o realizację parkingów w gminach sąsiednich oraz przy końcówkach linii tramwajowych. Parking bez dobrej oferty przewozowej nie wykorzystuje swojego potencjału.

W 2025 r. miejski system liczył 10 parkingów i 1618 miejsc; raport miasta podawał wykorzystanie 70,6%. W badaniu KBR 2023, obejmującym 835 użytkowników parkingów, 60% kontynuowało podróż pociągiem, 18% tramwajem, a 16% autobusem. Wynik wskazuje znaczenie powiązania parkingów z transportem szynowym.

Doprowadzimy do realizacji przygotowywany węzeł SKA Prądnik Czerwony. Dla pozostałych przystanków wykonamy audyt możliwości i ustalimy brakujące elementy węzłów, uwzględniając to, co już istnieje. Potrzebne są dojazd, dojście, miejsca na podwiezienie pasażera, rowery i skoordynowany autobus lub tramwaj.

Parkowanie przy domu: osobny program osiedlowy

Parkingi przesiadkowe nie rozwiązują problemu postoju przy mieszkaniu. Z radami dzielnic, spółdzielniami i wspólnotami rozwiniemy istniejący program parkingów lokalnych (osiedlowych) na gruntach miejskich i partnerskich. W pierwszej kolejności uporządkujemy istniejące place i układ stanowisk oraz uruchomimy współdzielenie parkingów niewykorzystywanych wieczorem. W miejscach trwałego deficytu przygotujemy nowe obiekty, w tym wielopoziomowe, jeśli uzasadnią je popyt, koszt i warunki przestrzenne.

Przy szkołach, przychodniach i usługach zapewnimy krótki postój, miejsca dostępne dla osób z niepełnosprawnościami oraz dostawy.

Przygotujemy specjalnie wydzielone miejsca przeznaczone dla rodzin z dziećmi wzorem miejsc istniejących przy centrach handlowych.

5. Metro: tak — przygotowanie i budowa

Metro jest właściwą odpowiedzią na skalę Krakowa. Popieram jego budowę i ciągłość rozpoczętych przygotowań.

Stan przygotowań

Miasto przygotowuje układ dwóch linii ze wspólnym odcinkiem, około 29 km i 29 stacjami. Przetarg ogłoszony 13 lipca 2026 r. dotyczy dokumentacji przedprojektowej. Zabezpieczone 188 mln zł na lata 2026–2031 jest kwotą na przygotowania.

Szacowany koszt budowy obu linii to około 15 mld zł. A pierwszym realnym terminem uruchomienia nie jest rok 2035 — p.o. prezydenta Stanisław Kracik sam wskazał publicznie rok 2040. Prognozy dla docelowej sieci są dobre: blisko 300 tys. pasażerów dziennie i około 40% mieszkańców w zasięgu dziesięciu minut pieszo od stacji. Dla porównania, dziś przystanek kolejowy w takim zasięgu ma 10,5% krakowian.

Przygotujemy studium wykonalności, rozpoznania geologii, dokumentacji środowiskowej, wyboru sposobu realizacji i dokumentów potrzebnych do zamówienia oraz harmonogram działań.

Szybkość i dostępność muszą być policzone razem

Gęsta sieć stacji może skracać dojście, ale wpływa na czas jazdy. W studium porównamy warianty całej podróży, przesiadki oraz maksymalny potok pasażerów w jednym kierunku w godzinie szczytu. Na tej podstawie trzeba dobrać częstotliwość, pojemność i rezerwę przepustowości. Ocena prędkości obecnej koncepcji wymaga tych obliczeń.

Obecne rozwiązanie wymaga aktualnej analizy kosztów oraz porównywalnych założeń popytu, a wcześniejsze opracowania należy wykorzystać jako materiał, nie gotowy kosztorys.

Finansowanie i etap, który potrafi działać samodzielnie

Wynegocjujemy udział państwa i finansowanie zewnętrzne. Przed kontraktem budowlanym przedstawimy pełny koszt, rezerwę ryzyka, roczne płatności, tabor i koszt działania. Równolegle realizujemy III obwodnicę, rozwijamy kolej i zwiększamy częstotliwość komunikacji. Te działania odpowiadają na codzienne problemy mieszkańców podczas wieloletniego przygotowania i budowy metra.

Program dla pieszych: bezpieczna droga od drzwi do celu

Bezpieczne chodniki

Chodnik jest częścią systemu transportowego. Pierwszeństwo otrzymają brakujące dojścia do szkół, przystanków, przychodni i sklepów, zwłaszcza na obrzeżach. Każda dzielnica otrzyma listę odcinków z projektem, terminem i finansowaniem. Budowa przystanku będzie rozliczana razem z możliwością bezpiecznego dotarcia do niego.

Poprawimy widoczność i oświetlenie przejść, narożniki, azyle oraz sygnalizację zgodnie z oceną bezpieczeństwa. Czas na przejście musi uwzględniać dzieci, seniorów i osoby poruszające się wolniej. Usuniemy wysokie krawężniki, przeszkody zawężające chodniki i urwane odcinki; zapewnimy utrzymanie, odśnieżanie oraz naprawy wind.

Doprowadzimy do realizacji przygotowywane przejścia przez bariery kolejowe, w tym połączenie Żabińca z rejonem al. 29 Listopada. Umowę na jego koncepcję podpisano 21 sierpnia 2026 r.; dalsze zadania to wybór rozwiązania, projekt i budowa.

Ochrona pieszych na osiedlach będzie powiązana z programem drogowym: ograniczeniem ruchu przelotowego, egzekwowaniem prędkości i zapewnieniem sprawnych tras głównych. Nie wolno poprawiać jednego przekroju ulicy kosztem zwiększenia zagrożenia w sąsiedztwie.

Dostępność dla rodziców z dziećmi i osób niepełnosprawnych

Miasto dostępne to nie jest miasto z kilkoma windami. To miasto, po którym da się przejechać wózkiem z dzieckiem, balkonikiem i wózkiem inwalidzkim, bez proszenia kogokolwiek o pomoc. Dlatego przygotuję osobny program dostępności: obniżone krawężniki i przejścia bez progów, windy i pochylnie, ławki co określony dystans na trasach do przychodni i targowisk, toalety na węzłach przesiadkowych, czytelne oznakowanie i informacja głosowa.

Rozwinę też transport door-to-door dla osób z ograniczeniami mobilności: przewóz od drzwi mieszkania do przychodni, urzędu czy rehabilitacji, zamawiany również telefonicznie, nie wyłącznie w aplikacji. Dla seniora, który nie dojdzie na przystanek, żaden rozkład jazdy nie ma znaczenia. Każda dzielnica dostanie swoją

listę barier do usunięcia, a rady dzielnic i organizacje osób z niepełnosprawnościami będą ją współtworzyć.

Hulajnogi: porządek zamiast bezradności

W pierwszym półroczu 2026 r. w samym Krakowie doszło do blisko pięćdziesięciu wypadków i trzydziestu kolizji z udziałem hulajnóg elektrycznych. Najbardziej poszkodowaną grupą są dzieci do czternastego roku życia. To pytanie zadaje mi dziś każdy rodzic i miasto nie może na nie odpowiadać apelem o rozwagę.

Będę dalej wyznaczał miejsca parkowania hulajnóg i powiążę je z umowami z operatorami: kurs kończy się tam, gdzie jest miejsce postojowe, a nie na środku chodnika, przed wejściem do klatki albo przy przejściu dla pieszych. W parkach wprowadzę zakaz jazdy hulajnogami elektrycznymi i będę to egzekwował — park jest miejscem dla pieszych, dzieci i osób starszych.

Program rowerowy: ciągłość i bezpieczne skrzyżowania

Dokończymy brakujące połączenia istniejących tras, osiedli i węzłów. Priorytetem będą przerwy w sieci, niebezpieczne skrzyżowania, nawierzchnie i parkingi rowerowe przy przystankach. Tam, gdzie natężenia powodują konflikty, rozdzielimy ruch pieszy i rowerowy. Projekty będą oceniane razem z funkcją drogi, bezpieczeństwem, obsługą autobusową i parkowaniem. Podstawowym efektem ma być bezpieczna, ciągła podróż.

Rower miejski

Kraków nie ma dziś roweru miejskiego z prawdziwego zdarzenia. Od upadku Wavelo nie ma systemu, w którym wypożycza się rower na jedną podróż — LajkBike to abonament miesięczny, czyli rower trzymany w domu, a nie rower, po który sięgasz w drodze z dworca do biura.

Przywrócę rower miejski na minuty i godziny, ze stacjami przy węzłach przesiadkowych, przystankach kolejowych, uczelniach i urzędach. Rower miejski nie jest dodatkiem do turystyki. Jest ostatnim kilometrem podróży — tym odcinkiem między przystankiem a celem, który dziś przesądza o tym, czy ktoś w ogóle wsiądzie do tramwaju.

Strefa Czystego Transportu: skuteczność i równe zasady

Chcę zniesienia SCT w pierwszym prawnie dopuszczalnym terminie i zmiany ustawowego automatyzmu. Wcześniej przygotujemy ograniczenie jej obszaru do rejonu I obwodnicy.

GIOŚ potwierdził spełnienie średniorocznej normy NO_2 w 2025 r., przed uruchomieniem SCT. Ustawa przewiduje możliwość zniesienia obowiązkowej strefy po trzech kolejnych ocenianych latach bez przekroczeń. Wynik za 2025 r. jest więc istotny i jeśli się powtórzy w tym i przyszłym roku strefę będzie można zlikwidować.

Kolej, do której da się dojść

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. Na samych Batowicach powstały cztery perony przeznaczone do obsługi pociągów aglomeracyjnych i regionalnych. Wartość trzech równoległych inwestycji przekroczyła 523 mln zł brutto, ze środków KPO. [4, 18]

Infrastruktura jest gotowa i opłacona. Brakuje oferty, która ją wypełni.

Zasięg pieszy jest mały: według analizy Metropolii Krakowskiej pod koniec 2024 r. tylko **10,5% mieszkańców Krakowa** miało przystanek kolejowy w zasięgu 10 minut pieszo.

Ruch skupia się w jednym punkcie: 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 — nie liczba różnych osób ani samych podróży. [1]

Wniosek: sam peron nie wystarczy. Potrzebne są dojścia, przesiadki, dowozy i parkingi — a ruch trzeba rozłożyć na całe miasto, zamiast przepuszczać go przez jeden dworzec.

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. [3]

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. [4–6]

Zabiegałem o ten przystanek. Już w 2022 r. upominałem się o tramwaj i parking. W kwietniu 2026 r. miasto zapowiedziało, że „wkrótce rozpocznie prace projektowe" nad doprowadzeniem tramwaju z pętli Piastów do przystanku SKA. Cztery lata od interpelacji do słowa „wkrótce". Program jest też kontynuacją inicjatywy klubu Prawo i Sprawiedliwość: Włodzimierz Pietrus zabiegał o środki na studium SKA dotyczące wykorzystania kolei w Krakowie, przygotowane w 2020 r. Teraz trzeba przejść do realizacji. [5, 8, 11]

Diagnoza: 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.

2. Dojdziesz na peron chodnikiem, po świetle, z wózkiem.

Obejmiemy **wszystkie czynne stacje i przystanki pasażerskie w Krakowie**, a z sąsiednimi gminami także węzły przy granicy miasta, w tym Piastów i Batowice. 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 wieloletniego budżetu i projektowania. Audyt jest początkiem, nie rezultatem programu.

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; zasady oczekiwania przy opóźnieniach ustalamy z operatorami. To nie jest teoria: z Małopolskich Linii Dowozowych skorzystało w 2025 r. ponad 5 mln pasażerów. W KBR 2023 rozwój takich dowozów poparło 82% badanych mieszkańców metropolii. [7]

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. [5–6]

3. Pociąg co 15 minut — przychodzisz na peron, nie do rozkładu.

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 — sprawdzić przepustowość, układ postojów i miejsca zawracania pociągów.

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. To kierunek rozmów, nie zawarta umowa. [11–12]

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. **Za wejście do pociągu w swoim mieście się dopłaca.** [13]

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 dojść i przesiadek, przygotowujemy dokumentację oraz harmonogram finansowania i budowy. Równolegle doprowadzamy do realizacji przygotowywany Prądnik Czerwony. [10, 17]

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.

Żabiniec: 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. Sama łącznica nie zastąpi całego programu. [9–11]

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 do studium, nie gotowy projekt budowlany. [16]

Czyżyny–Złocień: zabezpieczyć teren pod połączenie przez Łęg, z nowymi odcinkami i przeprawą przez Wisłę, jako element drugiej trasy średnicowej 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. [9, 11]

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. Nie zaczynamy tych zadań od nowa. [14–15]

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. [15]

8. Co się zmieni w 100 dni, w rok — i jak to sprawdzisz.

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 dojść, 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.

CZĘŚĆ V

WYKONANIE

Harmonogram: przygotowanie musi prowadzić do wykonania

Termin od przyjęcia programu	Rezultat
Do 100 dni	Lista wszystkich zadań III obwodnicy i radialnych: zakres wykonany, dokumentacja, decyzje, umowy, grunty, finansowanie i odpowiedzialność. Plan dalszych zamówień dla Ciepłowniczej i Nowobagrowej. Lista pierwszych korekt skrzyżowań, chodników i parkingów. Uzgodnienia dodatkowych kursów.
Do 12 miesięcy	Pierwsze zmiany organizacji ruchu, dojść i dowozów; uruchamianie uzgodnionego pakietu kursów; projekty parkingów osiedlowych. Dalsze zamówienia i postępowania dla dużych tras według indywidualnych harmonogramów.
Kolejne lata	Budowa przygotowanych odcinków dróg, węzłów i połączeń szynowych po uzyskaniu decyzji i środków. Kolejne etapy mają działać samodzielnie i przybliżać docelową sieć.
Co kwartał	Publiczny raport wykonania, wydatków, przesunięć i mierników. Dla opóźnionego zadania: przyczyna, odpowiedzialność i działanie naprawcze.

Harmonogram nie oznacza zakończenia wszystkich wielkich inwestycji w jednej kadencji. Oznacza obowiązek doprowadzania przygotowanych zadań do kolejnych rozstrzygnięć i budowy. W przypadku metra oraz tras wymagających długich postępowań terminy muszą odpowiadać zależnościom prawnym, technicznym i finansowym.

Panel szesnastu wskaźników

Punkt odniesienia ustalimy przed wdrożeniem zmian. Wyniki będą publikowane dla porównywalnych okresów i obszarów, z opisem metody. Obok średniej pokażemy przypadki złej obsługi i niestabilnego czasu przejazdu. Poniższe mierniki są propozycją sposobu rozliczania programu, nie gotowym pomiarem stanu miasta.

Obszar	Mierniki
Czas i niezawodność	1. Czas drzwi–drzwi dla stałego zestawu relacji. 2. Zmienność czasu podróży w szczycie.
Drogi i osiedla	3. Korki na kluczowych wlotach. 4. Opóźnienia na skrzyżowaniach. 5. Natężenie ruchu przelotowego na osiedlach. 6. Prędkości na ulicach mieszkalnych.
Bezpieczeństwo i dostęp pieszy	7. Wypadki z pieszymi i obrażenia, z uwzględnieniem ekspozycji. 8. Usunięte przerwy w dojściach do szkół i przystanków.
Transport zbiorowy	9. Punktualność. 10. Odwołane kursy. 11. Największe przerwy między odjazdami. 12. Przepełnienia.
Kolej i parkingi	13. Odsetek mieszkańców z koleją w zasięgu 10 minut pieszo. 14. Zajętość i rotacja parkingów.
Realizacja i finanse	15. Etapy zadań zakończone zgodnie z harmonogramem. 16. Koszt wykonania oraz odchylenie od aktualnego planu.

.

Źródła

1. UMK, pomiary ruchu w 50 punktach, kwiecień 2024 — tabela wyników
https://plikimpi.krakow.pl/zalacznik/491458

2. UMK, Na których ulicach w Krakowie jest największe natężenie ruchu?, 14.10.2024
https://www.krakow.pl/aktualnosci/287423,1912,komunikat,na_ktorych_ulicach_w_krakowie_jest_najwieksze_natezenie_ruchu_.html

3. GDDKiA, Małopolska się policzyła — GPR 2025, 16.04.2026
https://www.gov.pl/web/gddkia-krakow/malopolska-sie-policzyla

4. GDDKiA, Szczęśliwa „13”, rekordowa „15”, 23.12.2025
https://www.gov.pl/web/gddkia-krakow/szczesliwa-13-rekordowa-15

5. TomTom Traffic Index, Kraków — wyniki za 2025
https://www.tomtom.com/traffic-index/city/krakow/

6. UMK, Raport o stanie Gminy Miejskiej Kraków 2025
https://www.bip.krakow.pl/zalaczniki/dokumenty/n/684238

7. KBR 2023, raport dla mieszkańców Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego https://www.bip.krakow.pl/plik.php?mode=shw&new=t&wer=0&zid=457396

8. UMK, Trasa Wolbromska gotowa dla kierowców https://www.krakow.pl/aktualnosci/278609,1912,komunikat,trasa_wolbromska_gotowa_dla_kierowcow.html

9. UMK, Al. 29 Listopada w nowej odsłonie, 11.06.2024 https://www.krakow.pl/aktualnosci/283401,1912,komunikat,al__29_listopada_w_nowej_odslonie.html

10. ZDMK, Otwieramy całą ulicę dla ruchu pojazdów, 15.12.2022 https://zdmk.krakow.pl/nasze-dzialania/otwieramy-cala-ulice-dla-ruchu-pojazdow/

11. UMK, Kraków skomunikowany z Campus Misericordiae w Brzegach, 15.07.2016 https://www.krakow.pl/aktualnosci/201994,29,komunikat,krakow_skomunikowany_z_campus_misericordiae_w_brzegach.html

12. ZIM, stała organizacja ruchu na Kocmyrzowskiej od 22.06.2026 https://zim.krakow.pl/od-22-czerwca-stala-organizacja-ruchu-na-ul-kocmyrzowskiej/

13. ZIM, konsultacje Kocmyrzowskiej: Bulwarowa–Grębałów, 2026 https://zim.krakow.pl/wkrotce-konsultacje-spoleczne-jak-poprawic-funkcjonowanie-ul-kocmyrzowskiej-od-ul-bulwarowej-do-wezla-grebalow/

14. ZIM, Kocmyrzowska: Bukszpanowa–Prusy — karta projektu https://zim.krakow.pl/nasze-projekty/rozbudowa-ul-kocmyrzowskiej-odcinek-bukszpanowa-miejscowosc-prusy/

15. GDDKiA, Nowy rok, nowy zjazd z POK, 15.01.2026 https://www.gov.pl/web/gddkia-krakow/nowy-rok-nowy-zjazd-z-pok

16. UMK, budowa S7 — rejon Petőfiego i Okulickiego, 14.08.2026 https://krakow.pl/dzielnica_xvii_wzgorza_krzeslawickie/333668,2331,komunikat,budowa_trasy_s7__zmiany_w_organizacji_ruchu_w_rejonie_ul__pet%C5%91fiego_i_okulickiego.html

17. UMK/BIP, Transport — sprawozdanie z realizacji zobowiązań https://bip.krakow.pl/?dok_id=213824

18. BIP Kraków, historyczny wykaz inwestycji strategicznych — układ drogowy https://www.bip.krakow.pl/plik.php?mode=shw&new=t&wer=0&zid=112087

19. ZIM, przygotowanie Bunscha–Humboldta–Skotnickiej i tramwaju, 21.10.2024 https://zim.krakow.pl/krok-do-rozbudowy-ulic-i-budowy-linii-tramwajowej-w-poludniowo-zachodnim-krakowie/

20. ZIM, budowa ul. 8 Pułku Ułanów — zmiany na Obozowej i Miłkowskiego, VI 2026 https://zim.krakow.pl/budowa-ulicy-8-pulku-ulanow-zmiany-w-organizacji-ruchu-na-ul-obozowej-i-ul-milkowskiego/

21. ZTP, Wielowariantowa koncepcja Trasy Ciepłowniczej — audyt i odpowiedzi

https://ztp.krakow.pl/rower/audyty/audyt/wielowariantowa-koncepcja-trasy-cieplowniczej

22. FHWA, Road Diet Informational Guide, rozdział 3
https://highways.dot.gov/safety/other/road-diets/road-diet-informational-guide/3-road-diet-feasibility-determination

23. FHWA, Evaluation of Lane Reduction „Road Diet" Measures on Crashes, 2010
https://www.fhwa.dot.gov/publications/research/safety/10053/index.cfm

24. Drabicki, Szarata, Kucharski i in., Suppressing the effects of induced traffic in urban road systems: impact assessment with macrosimulation tools — results from Kraków, Transportation Research Procedia 47 (2020), s. 131–138
https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2352146520302787

25. UMK, Prawie 200 mln zł na projektowanie metra, 13.07.2026
https://krakow.pl/aktualnosci/330759,2379,komunikat,prawie_200_mln_zl_na_projektowanie_metra__krakow_oglasza_przetarg.html

26. UMK, Po co nam metro? Cel jest prosty: lepsze życie w Krakowie, 2025
https://krakow.pl/aktualnosci/299355,2379,komunikat,po_co_nam_metro__cel_jest_prosty__lepsze_zycie_w_krakowie_.html

27. ILF, Studium szybkiego bezkolizyjnego transportu szynowego, etap V, rew. F, 04.02.2021
https://stm.krakow.pl/wp-content/uploads/2021/07/etap5/Q010-ILF-000-000-GEN-SPC-5601_F.pdf

28. UMK, Powakacyjne zmiany rozkładów, aktualizacja 04.09.2026
https://krakow.pl/aktualnosci/334997,1912,komunikat,powakacyjne_zmiany_rozkladow_jazdy_autobusow_i_tramwajow.html

29. UMK, prace przy węźle P+R Bronowice, 03.03.2026
https://krakow.pl/dzielnica_vi_bronowice/311520,2320,komunikat,prace_budowlane_przy_wezle_w_bronowicach_powinny_sie_zaczac_w_polowie_marca.html

30. ZDMK, wykaz umów — I kwartał 2026
https://bip.krakow.pl/plik.php?mode=shw&new=t&wer=0&zid=664606

31. UMK, Nowa umowa na usługi przewozowe, aktualizacja 14.12.2023
https://www.krakow.pl/aktualnosci/276424,26,komunikat,nowa_umowa_na_uslugi_przewozowe_w_krakowie_podpisana.html

32. UMK, Strefa Czystego Transportu — praktyczny przewodnik
https://www.krakow.pl/sct/300895,artykul,sct.html

33. Ustawa z 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych — tekst ujednolicony, w tym art. 39
https://eli.gov.pl/api/acts/DU/2018/317/text/U/D20180317Lj.pdf

34. GIOŚ, Roczna ocena jakości powietrza w Małopolsce za 2025
https://powietrze.gios.gov.pl/pjp/rwms/content/show/30867

35. ZDMK, Sąd rozpatrzył skargi w sprawie uchwały o SCT, I 2026

https://zdmk.krakow.pl/nasze-dzialania/sad-rozpatrzyl-skargi-w-sprawie-uchwaly-o-sct/

36. Małopolski Urząd Wojewódzki, skarga kasacyjna wojewody w sprawie SCT, 2026
https://www2.malopolska.uw.gov.pl/PressArticlePage.aspx?id=18207

37. UMK, Kraków w liczbach 2024
https://www.bip.krakow.pl/plik.php?mode=shw&new=t&wer=0&zid=586144

38. UMK, Raport o stanie miasta 2004 — transport
https://www.bip.krakow.pl/zalaczniki/dokumenty/2240

39. GDDKiA, Gdzie były te wszystkie samochody?, 03.09.2025
https://www.gov.pl/web/gddkia-krakow/gdzie-byly-te-wszystkie-samochody

40. BIP Kraków, ZRID połączenia węzła Rybitwy, 2014
https://bip.krakow.pl/?news_id=64200

41. Trasa Łagiewnicka SA, karta zrealizowanej trasy
https://3obwodnica.krakow.pl/trasa-lagiewnicka/

42. ZIM, Pierwszy rok linii tramwajowej do Górki Narodowej, 04.09.2024
https://zim.krakow.pl/pierwszy-rok-linii-tramwajowej-do-gorki-narodowej-ponad-6-mln-pasazerow/

43. Dariusz Jankowski, Zanieczyszczenia komunikacyjne w miastach — próby przeciwdziałania degradacji środowiska, Kontrola Państwowa nr 4/2024, NIK
https://www.nik.gov.pl/kontrola-panstwowa/04/zanieczyszczenia-komunikacyjne-w-miastach-proby-przeciwdzialania-degradacji-srodowiska.html

44. TomTom Traffic Index, Warszawa — wyniki za 2025
https://www.tomtom.com/traffic-index/city/warsaw/

45. BIP Kraków, obwieszczenie dla Tras Zwierzynieckiej i Pychowickiej, 04.08.2026
https://www.bip.krakow.pl/?news_id=258661

46. BIP Kraków, zawiadomienie o toczącym się postępowaniu dla Tras Zwierzynieckiej i Pychowickiej
https://bip.krakow.pl/?news_id=260693

47. UMK, Metro stanie się symbolem Krakowa nowoczesnego i otwartego, aktualizacja 07.05.2026
https://krakow.pl/aktualnosci/318234,26,komunikat,metro_stanie_sie_symbolem_krakowa_nowoczesnego_i_otwartego.html

48. UMK, odpowiedź na interpelację M. Sobieraja z 24.10.2024, OR-03.0003.660.2024
https://dt.bip.krakow.pl/interpelacje/kadencja_9/Odp_Mi%C4%99dzysesyjna_Marek%20Sobieraj_2024-10-24_1.PDF

49. UMK, odpowiedź na interpelację P. Moskały z 01.12.2025, OR-03.0003.1093.2025
https://dt.bip.krakow.pl/interpelacje/kadencja_9/Odp_mi%C4%99dzysesyjna%20II_Piotr%20Moska%C5%82a_2025-12-01_1.PDF

50. ZIM, umowa na koncepcję połączenia Żabińca z al. 29 Listopada, 21.08.2026

https://zim.krakow.pl/umowa-podpisana-rusza-opracowanie-koncepcji-polaczenia-zabinca-z-al-29-listopada/

51. UTK, wymiana pasażerska na stacjach w 2025 r.
https://dane.utk.gov.pl/sts/przewozy-pasazerskie/wymiana-pasazerska-na-s/23290,Przewozy-pasazerskie.html

52. Metropolia Krakowska, Magazyn Metropolitalny 2/2025, s. 20–22
https://www.metropoliakrakowska.pl/brepo/panel_repo/2025/06/24/ktr4ky/magazyn-metropolitalny-nr-22025.pdf

53. Koleje Małopolskie, rozkład K63/SKA2, 30.08–24.10.2026, s. 3
https://www.kolejemalopolskie.com.pl/brepo/panel_repo/2026/08/20/wxa0fq/ska2-k63-zrj-30-viii-24-x-26.pdf

54. PKP PLK, nowe przystanki w Nowej Hucie, grudzień 2024
https://www.plk-sa.pl/o-spolce/biuro-prasowe/informacje-prasowe/szczegoly/nowe-przystanki-w-nowej-hucie-usprawnia-podroze-w-aglomeracji-10312

55. UMK, interpelacja Michała Drewnickiego, 07.07.2022
https://www.krakow.pl/interpelacje_i_zapytania/261933,2086,komunikat,interpelacje_w_sprawach_waznych.html

56. GDOŚ, decyzja DOOŚ-DŚII.4210.32.2017.mkr.62 z 02.04.2026
https://www.gov.pl/web/gdos/decyzja-generalnego-dyrektora-ochrony-srodowiska-z-2-kwietnia-2026-r-znak-doos-dsii4210322017mkr62

57. UMK, kolejowy projekt dla nowohuckich dzielnic, W. Pietrus, 06.05.2021
https://krakow.pl/aktualnosci/249098,30,komunikat,kolejowy_projekt_dla_nowohuckich_dzielnic_szansa_dla_ich_dalszego_rozwoju.html

58. BIP Kraków, Strategia Rozwoju Krakowa — obowiązujący dokument oraz materiały dotyczące Strategii 2030–2050
https://www.bip.krakow.pl/?mmi=47

59. Sejmik Województwa Małopolskiego, apel o inwestycje kolejowe, 29.09.2025
https://www.malopolska.pl/aktualnosci/samorzad/apel-w-sprawie-pilnej-realizacji-kluczowych-inwestycji-kolejowych-w-wojewodztwie-malopolskim?v=news

60. UMK, współpraca kolejowa z marszałkiem i gminami, aktualizacja 23.04.2026
https://krakow.pl/aktualnosci/317523,26,komunikat,krakow_stawia_na_rozwoj_kolei_we_wspolpracy_z_marszalkiem_i_osciennymi_gminami.html

61. Województwo Małopolskie, Nowe pociągi dla SKA, 21.01.2026
https://www.malopolska.pl/aktualnosci/transport/nowe-pociagi-dla-szybkiej-kolei-aglomeracyjnej

62. ZTP, taryfa biletowa od 2 marca 2026 r.
https://ztp.krakow.pl/wszystkie-aktualnosci/kmk/taryfa-biletowa-od-2-marca-wszystkie-dostepne-bilety.html

63. UMK, wiadukt przy Kąpielowej na liście programu PLK, 14.07.2026
https://krakow.pl/dzielnica_x_swoszowice/330789,2324,komunikat,wiadukt_przy_ul__kapielowej_z_szansa_na_dofinansowanie__projekt_wysoko_w_rankingu_pkp_plk_.html

64. PKP PLK, bezkolizyjne przejazdy w Krakowie, 24.11.2023
https://www.plk-sa.pl/o-spolce/biuro-prasowe/informacje-prasowe/szczegoly/bezkolizyjne-przejazdy-poprawia-bezpieczenstwo-podroznych-i-kierowcow-w-krakowie-9035

65. Rada Dzielnicy III Prądnik Czerwony, postulaty kolejowe, 2017, § 5
https://www.bip.krakow.pl/plik.php?mode=shw&new=t&wer=0&zid=183618

66. ZIM, SKA Prądnik Czerwony po rozstrzygnięciu KIO, 31.07.2026
https://zim.krakow.pl/zielone-swiatlo-dla-budowy-przystanku-ska-krakow-pradnik-czerwony-kio-oddalila-odwolanie/

67. PKP PLK, linia kolejowa nr 8 gotowa na więcej podróży, 31.08.2026
https://www.plk-sa.pl/o-spolce/biuro-prasowe/informacje-prasowe/szczegoly/krakow-linia-kolejowa-nr-8-gotowa-na-wiecej-podrozy-11718

68. McLellan, Quantifying the Impact of New Freeway Segments, ADOT, 2013, s. 26–28 i tabela 4
https://rosap.ntl.bts.gov/view/dot/26639/dot_26639_DS1.pdf

69. Duranton i Turner, The Fundamental Law of Road Congestion, American Economic Review 101(6), 2011
https://doi.org/10.1257/aer.101.6.2616

70. FHWA, Traffic Management Systems Actively Managing the Display of Queue Warning Messages, FHWA-HRT-25-049, 2025
https://tmcpfs.ops.fhwa.dot.gov/pdfs/Task-2395_Factsheet.pdf

71. Rynek Infrastruktury, 20 mln pojazdów w tunelu w Zielonkach, 19.03.2026
https://www.rynekinfrastruktury.pl/wiadomosci/drogi-i-autostrady/20-mln-pojazdow-przejechalo-tunelem-pod-krakowem-99258.html

72. Portal Samorządowy/GDDKiA, ostatni odcinek S7 Widoma–Kraków i węzeł Mistrzejowice, 14.06.2026
https://www.portalsamorzadowy.pl/inwestycje/jeden-z-najwiekszych-wezlow-w-polsce-spektakularna-inwestycja-prawie-gotowa,664158.html

73. Gazeta Krakowska, ponad 20 tys. mieszkańców przeciw wariantom S7 przez południe Krakowa, 10.03.2026
https://gazetakrakowska.pl/w-piatek-13-tego-w-krakowie-marsz-przeciwko-budowie-s7-a-minister-infrastruktury-zaprasza-do-rozmow-nad-nowym-wariantem/ar/c1p2-28800169

74. Dziennik Polski, zawieszenie udziału ponad 20 organizacji w pracach zespołu ds. S7, 02.06.2026
https://dziennikpolski24.pl/protesty-przeciw-s7-mieszkancy-nie-slysza-naszego-glosu-w-rozmowie-przemowia-blokada-zakopianki-i-zjazdow-z-a4-przed-dlugim-weekendem/ar/c1p2-29056005

75. LoveKraków, przesunięcie terminu decyzji dla Tras Pychowickiej i Zwierzynieckiej, 06.08.2026
https://lovekrakow.pl/trasa-pychowicka-i-zwierzyniecka-wazna-decyzja-dopiero-po-wyborach

76. Radio Kraków, decyzja środowiskowa po sześciu latach; około 2,5 roku na przygotowanie zamówienia, 29.05.2026
https://www.radiokrakow.pl/aktualnosci/krakow/przelom-dla-tras-pychowickiej-i-zwierzynieckiej-wazna-decyzja-zapadla-po-szesciu-latach/

77. Puls Krakowa, 2,6 mln zł na przygotowania i zero realizacji — Nowobagrowa i Ciepłownicza, 24.01.2026
https://pulskrakowa.pl/26-mln-zl-na-przygotowania-i-zero-realizacji-nowobagrowa-i-cieplownicza-utknely/

78. ZDMK, nowe zasady w Obszarze Płatnego Parkowania od 31.01.2026
https://zdmk.krakow.pl/nasze-dzialania/nowe-zasady-w-obszarze-platnego-parkowania/

79. UMK, Modyfikacje w zasadach strefy płatnego parkowania, 08.08.2024 — planowane poszerzenie strefy od sierpnia 2026 r.
https://www.krakow.pl/aktualnosci/284954,1912,komunikat,nowa_uchwala_regulujaca_obszar_platnego_parkowania.html

80. ZDMK, węzeł przesiadkowy w Bronowicach — terminal i parking P&R na około 200 miejsc
https://zdmk.krakow.pl/nasze-dzialania/krakow-buduje-nowoczesny-wezel-przesiadkowy-w-bronowicach-inwestycja-z-troska-o-zielen-i-wsparciem-ue/

81. UMK, Kraków przyjął budżet na 2026 rok, 16.12.2025
https://krakow.pl/aktualnosci/303459,29,komunikat,krakow_przyjal_budzet_na_2026_rok.html