Znamy trasę, którą pojedzie metro

24.09.2025



Mamy jasny cel – chcemy, by za 10 lat krakowianie pojechali metrem – zapowiada prezydent Krakowa, Aleksander Miszalski. Podczas konferencji w ICE Kraków zaprezentowano trasę metra. Rekomendowany przebieg dwóch linii – M1 i M2 – ma prawie 29 kilometrów. Zaplanowano 29 stacji, w których zasięgu znajdzie się niemal 40 proc. mieszkańców. To będzie najważniejsza inwestycja najbliższej dekady, która będzie impulsem dla rozwoju całego Krakowa.

Władze miasta oraz eksperci pracujący w ostatnich miesiącach nad „Studium kierunków rozwoju metra w Krakowie" na specjalnej konferencji zaprezentowali planowany przebieg metra. Będzie to system w zdecydowanej większości zbudowany w podziemnych tunelach, które umożliwią bezpieczny przejazd pod osiedlami i centrum. Trasa rozpoczyna się w Nowej Hucie – w rejonie Kombinatu, gdzie powstanie również stacja techniczno-postojowa. Stamtąd, mijając aleję Róż, metro dotrze do ronda Kocmyrzowskiego i Czyżyn.

Główną stacją dla zachodniej części Nowej Huty będzie „Wiślicka", dalej pociągi pojadą w stronę Prądnika Czerwonego, obsługując stacje „Bora-Komorowskiego", „Rondo Młyńskie" i „Olsza". Następnie metro zatrzyma się przy „Rondzie Mogilskim" i „Dworcu Głównym" – to on ma stać się centralnym węzłem komunikacyjnym Krakowa, integrując metro z koleją i komunikacją miejską.

Według ekspertów, na Starym Mieście metro powinno zatrzymać się na stacjach „Stary Kleparz" i „Teatr Bagatela", a następnie odbić w korytarz Alei Trzech Wieszczów – do stacji pod Muzeum Narodowym, zapewniając szybki dostęp do wielu instytucji kulturalnych, terenów rekreacyjnych i miejskich stadionów.

Następnie metro przekroczy Wisłę, która jest najpoważniejszą barierą transportową współczesnego Krakowa. Ważnym węzłem przesiadkowym ma stać się stacja przy Rondzie Grunwaldzkim. Kolejną stacją w sąsiedztwie Wisły będzie „Ludwinów". W zasięgu stacji – w połączeniu z realizowaną kładką pieszo-rowerową – znajdą się duże obszary Dębnik, Podgórza i Kazimierza. Wspólny przebieg dwóch linii metra – M1 i M2 – kończy się na stacji „Brożka". Dalej na południe eksperci rekomendują rozdzielenie ich przebiegu oraz budowę tuneli w stronę Opatkowic oraz Kurdwanowa.

Pierwsza linia – M1 – prowadzi w stronę południowego zachodu – przez stacje „Ruczaj", „Kampus UJ", „Bobrzyńskiego", „Lubostroń", „Kobierzyn", „Kliny" do „Opatkowic". To właśnie tam metro połączy się z koleją tworząc zintegrowany węzeł przesiadkowy nie tylko dla mieszkańców Krakowa, ale i obszaru metropolitalnego.

Druga linia obsłuży Łagiewniki, obszar CH Zakopianka i przystanku kolejowego „Sanktuarium", kończąc swój bieg w Podgórzu Duchackim, gdzie zaplanowano budowę trzech stacji: „Halszki", „Witosa" oraz krańcową – „Kurdwanów", zlokalizowaną na południowym wschodzie dzielnicy.

Według prognoz, w zasięgu dziesięciominutowego spaceru do stacji znajdzie się prawie 40 procent mieszkańców Krakowa, a łącznie z tramwajami i koleją aglomeracyjną aż 63 proc. krakowian będzie miało

bezpośredni dostęp do szybkiego transportu szynowego. Dzięki temu codzienne podróże mają stać się krótsze i wygodniejsze – z Nowej Huty do Muzeum Narodowego będzie można dojechać w 26 min. zamiast 40 min., z Klinów do Dworca Głównego w 24 min. zamiast 50 min., a z południowej części Kurdwanowa do Bagateli w 18 min. zamiast 40 min.

To właśnie silne powiązanie z całym systemem transportu szynowego i rozwojem kolei ma być kluczowe dla stworzenia nowego kręgosłupa komunikacyjnego miasta. Na całym przebiegu linia metra krzyżuje się z systemem tramwajowym 11-krotnie, zaś z istniejącymi i przyszłymi liniami kolejowymi 5-krotnie.

Prezydent Miszalski podkreślał, że metro to nie tylko środek transportu, ale inwestycja, która zmieni miasto. Wokół stacji mają powstać nowe przestrzenie publiczne, parki i place, przebudowane zostaną węzły komunikacyjne, a przy wybranych lokalizacjach powstaną parkingi P+R.

– Dajemy impuls do tworzenia lepszych ciągów pieszych i rowerowych i zazieleniania miasta. Metro ma być także impulsem do transformacji obszarów takich jak Kombinat w Nowej Hucie czy dawna fabryka Solvay i okolice Zakopianki, które dzięki linii metra zyskają nowe funkcje – zapowiadał. Prezydent Krakowa wskazał także realny termin realizacji inwestycji, deklarując, że celem jest, aby mieszkańcy i mieszkanki Krakowa mogli skorzystać z metra za 10 lat.

– Metro w Krakowie będzie inwestycją bez kompromisów – mówi prezydent Stanisław Mazur. – Stawiamy na najnowocześniejsze technologie: autonomiczne składy, wysoką częstotliwość kursowania i maksymalną energooszczędność. Nie kopiujemy Warszawy – budujemy system skrojony na miarę Krakowa. Krakowskie metro będzie bardziej elastyczne i tańsze w utrzymaniu. Jak dodawał Stanisław Mazur, metro ma także zwiększyć bezpieczeństwo miasta. Stacje i tunele będą projektowane w taki sposób, aby mogły pełnić funkcję schronów w sytuacjach kryzysowych. W praktyce oznacza to, że cały podziemny system stanie się swego rodzaju linearnym schronem, w którym w razie zagrożenia będzie można zapewnić ochronę dla tysięcy mieszkańców. To dodatkowy wymiar inwestycji – metro nie tylko odciąży ulice i skróci czas przejazdów, ale również podniesie odporność Krakowa w sytuacjach nadzwyczajnych – dodaje I Zastępca Prezydenta Miasta Krakowa.

To absolutny priorytet miasta na najbliższą dekadę. Wprowadzimy nową jakość projektową, będziemy działać szybko i kompleksowo. Jeszcze w tym roku miasto rozpocznie konsultacje rynkowe i przygotowania do wyboru doradców inwestycyjnych. W 2026 roku ma zostać podpisana umowa na dokumentację techniczną obejmującą studium wykonalności i decyzję środowiskową, a jeśli prowadzone analizy potwierdza taką możliwość, to także na projekt budowlany. Najpóźniej w 2030 roku planowane jest ogłoszenie przetargu na budowę, która ma potrwać około pięciu lat. Za 10 lat możemy pojechać pierwszą linią metra w Krakowie – zapowiadają władze miasta.

Stanisław Mazur odniósł się także do kwestii związanych z obecnie procedowaną decyzją środowiskową dla centralnego odcinka. – Rozpoczynamy proces przygotowania do budowy pierwszej linii metra i jednym z elementów będzie pozyskanie decyzji środowiskowej dla całości inwestycji. Jeżeli będzie to możliwe, wykorzystamy obecnie procedowany wniosek, choć już wiemy, że na pewno nie w całości. Nie zaczniemy od zera – w rozpoczynających się przygotowaniach wykorzystamy dokumentację opracowaną w poprzednich latach.

Jak poinformowano podczas konferencji, metro w Krakowie zostało wskazane w projekcie Strategii Rozwoju Polski do 2035 r. jako jedna z kluczowych inwestycji infrastrukturalnych. I to środki centralne mają być najistotniejsze. To otwiera także drogę do pozyskania finansowania zewnętrznego – zarówno ze środków unijnych, jak i krajowych oraz z kredytów międzynarodowych instytucji finansowych.

Podczas konferencji plany miasta komentował rektor Politechniki Krakowskiej, prof. Andrzej Szarata. Przewodniczący Rady Naukowo-Technicznej ds. Budowy Metra podkreślał dotychczasowy wkład ekspercki prowadzonego przez niego interdyscyplinarnego grona, które aprobowało zapisy studium. Jak ocenił prof. Szarata, Kraków potrzebuje metra, które będzie dokładnie odpowiadać na potrzeby tego miasta i jego mieszkańców. To metro miastotwórcze, inteligentne, zaawansowane technologiczne, a jednocześnie wkomponowane w dziedzictwo architektoniczno-urbanistyczne. I metro bliskie – nie tylko jeśli chodzi o przestrzenną dostępność dla mieszkańców i czas, w którym projekt ma zostać zrealizowany, ale też akceptację społeczną dla takiego wyzwania.

Jak zapowiadał rektor PK, przedstawiciele środowiska polskich naukowców i inżynierów są gotowe nadal wspierać Kraków w tym cywilizacyjnym projekcie. – Nie będzie łatwy, ale na pewno jest konieczny dla przyszłości miasta, dlatego wart wysiłku – dodawał.

„Studium kierunków rozwoju metra w Krakowie” zostało przygotowane przez interdyscyplinarny zespół ekspertów, w którym znaleźli się pracownicy Urzędu Miasta Krakowa, jednostek miejskich i krakowskich uczelni, a także eksperci zewnętrzni – transportowcy, urbaniści, projektanci i ekonomiści. Dokument powstawał przez wiele miesięcy, w ścisłej koordynacji z opracowywanym Planem Ogólnym i Strategią Rozwoju Krakowa – z wykorzystaniem symulacyjnego modelu dla aglomeracji krakowskiej.

To nie tylko zestaw map i analiz, ale przede wszystkim drogowskaz dla kolejnych etapów przygotowania inwestycji. Studium wskazuje, którędy powinno przebiegać metro, jakie ma pełnić funkcje w systemie transportowym, a także jakie zmiany przestrzenne i gospodarcze może uruchomić. To właśnie na jego podstawie będą podejmowane decyzje dotyczące projektowania, finansowania i realizacji całego przedsięwzięcia.

Z pełnym dokumentem zapoznać można się na www.krakow.pl/metro.