



PREZYDENT MIASTA KRAKOWA

OR-03.0003.1000.2025

**Pan
Marek Hohenauer
Radny Miasta Krakowa**

Odpowiadając na Pana interpelację w sprawie *Studium kierunków rozwoju metra w Krakowie*, przekazaną przez Przewodniczącego Rady Miasta Krakowa 30 października 2025 r., uprzejmie informuję.

Ad 1.

Rekomendowany w *Studium kierunków rozwoju metra w Krakowie* układ obejmuje dwie linie metra (M1 i M2) ze wspólnym odcinkiem w centrum Miasta. Jest to rozwiązanie dobrane pod największe potoki pasażerskie, obsługę głównych węzłów przesiadkowych oraz zapewnienie bezpośredniego połączenia największych generatorów ruchu.

Szczegółowe plany przebiegów oraz wykaz proponowanych stacji i węzłów przesiadkowych znajdują się w *Studium*, dostępnym publicznie na stronie internetowej Miasta (<https://www.krakow.pl/data/dokumenty/metro.pdf>).

Przekazane w dokumencie korytarze linii metra stanowią materiał koncepcyjny – przebieg może podlegać korektom na kolejnych etapach procesu inwestycyjnego między innymi po wykonaniu niezbędnych badań geologicznych. Z uwagi na etap studialny w opracowaniu nie wskazywano szczegółowych lokalizacji stacji.

Jako węzły przesiadkowe zidentyfikowano stacje: Wiślicka (linia KMK), Rondo Kocmyrzowskie (linia KMK), Nowa Huta (linia KMK, P+R), Rondo Młyńskie (linia KMK), Olsza (linia KMK, integracja z SKA), Rondo Mogiłskie (linia KMK), Dworzec Główny (linia KMK, kolej), Stary Kleparz (linia KMK), Teatr Bagatela (linia KMK), Muzeum Narodowe (linia KMK), Rondo Grunwaldzkie (linia KMK), Brożka (linia KMK), Ruczaj (linia KMK), Kampus UJ (linia KMK), Opatkowice (linia KMK, SKA, P+R), Łagiewniki (linia KMK, SKA), Sanktuarium (linia KMK, SKA), Halszki (linia KMK, P+R), Witosa (linia KMK), Kurdwanów (linia KMK, P+R).

Ad 2.

Ograniczenie dublowania z tramwajem należy rozpatrywać ze względu na aspekt funkcjonalny – metro jako środek transportu nie powinno dublować tras tramwajowych na odcinkach, gdzie pełniłoby funkcję taką samą jak linia tramwajowa. Należy zwrócić uwagę, że zgodnie z tą zasadą kształtowany jest przebieg linii metra zarówno na odcinku Rondo Mogiłskie – Nowa Huta, jak również Muzeum Narodowe – Opatkowice oraz Muzeum Narodowe – Kurdwanów. Należy przy tym zauważyć dwie charakterystyczne cechy takiego układu:

a) odcinki Opatkowice – Lubostroń oraz Olsza – Czyżyny (z wyjątkiem stacji Rondo Młyńskie), obsługują rejon nieposiadający dostępu do komunikacji tramwajowej, zapewniając dostęp do komunikacji szynowej dla obszarów o istniejącej lub planowanej wysokiej intensywności zabudowy oraz dużej gęstości zaludnienia,

b) odcinki Bobrzyńskiego – Rondo Grunwaldzkie oraz Rondo Kocmyrzowskie – Nowa Huta czy Łagiewniki SKA – Witosza, posiadają przebieg zbliżony do linii tramwajowych, jednak spełniają one inne funkcje przewozowe. Dla przykładu, w obszarze Ruczaju metro przejmuje ciężar obsługi relacji do centrum Miasta, jednak istniejąca infrastruktura tramwajowa w dalszym ciągu odpowiada za zapewnienie połączeń o wysokiej sprawności z rejonami Starego Podgórza oraz południowo-wschodnich rejonów Krakowa.

c) odcinek Muzeum Narodowe – Rondo Mogiłskie odpowiada za obsługę docelowych punktów podróży mieszkańców. Rejon centrum Miasta jest kierunkiem przemieszczeń znaczącej liczby mieszkańców i w tym przypadku metro zapewnia możliwość dotarcia do docelowego punktu podróży. Jednocześnie każda stacja tego odcinka zapewnia także przesiadki na szereg linii tramwajowych, pozwalających na dotarcie do wielu rejonów Miasta nieobsługiwanych bezpośrednio przez metro.

Korekta pracy przewozowej na istniejących liniach tramwajowych i autobusowych na etapie *Studium* polegała na dostosowaniu układu połączeń komunikacyjnych, tak aby zapewniały komplementarną do metra usługę transportową w rejonach, do których planuje się doprowadzić metro w celu obsługi połączeń dowozowych i lokalnych o mniejszej intensywności przemieszczeń. Natomiast w rejonach, do których nie planuje się budowy metra, przewidziano korekty tras z uwzględnieniem lokalnych uwarunkowań, tak aby skrócić czas podróży do centrum miasta oraz poprawić powiązania międzypodzielnicowe. Zwracam uwagę, że nie jest to układ ostateczny. Zaplanowanie docelowego układu połączeń komunikacyjnych musi zostać poprzedzone szeregiem analiz o znacznie większej szczegółowości, m.in. uwzględniających potrzeby lokalnych społeczności, przemieszczenia lokalne w rejonie poszczególnych osiedli. Analizy takie przeprowadzane są na etapie bezpośrednio poprzedzającym uruchomienie nowego środka transportu jakim jest metro, ze względu na fakt, że do tego czasu powstaną także nowe inwestycje transportowe, które także spowodują konieczność wprowadzenia zmian. W związku z powyższym na obecnym etapie nie jest możliwe wskazanie ostatecznych zmian w układzie siatki tramwajowej oraz autobusowej.

Ad 3.

Lokalizacje stacji oraz ich liczba były dobierane indywidualnie dla poszczególnych obszarów Miasta, z uwzględnieniem:

- kształtu lokalnej sieci drogowo-ulicznej,
- istniejącej sieci tramwajowej i autobusowej,
- funkcjonujących oraz planowanych węzłów przesiadkowych,
- zapewnienia dojazdów z ciągów poprzecznych do metra.

Metro jako środek transportu o większych odległościach między stacjami wymaga odpowiednio dobranego zasięgu dojścia pieszego oraz integracji z komunikacją naziemną. Dlatego gęstość stacji w centrum jest większa – wynika to z koncentracji generatorów ruchu i potrzeby umożliwienia przesiadek, co zostało uzasadnione w *Studium*. W pozostałych obszarach Miasta odległości międzystacyjne są większe i dostosowane do charakteru zabudowy oraz oczekiwanych potoków.

Zgodnie ze *Studium*:

- lokalizacje stacji projektowano indywidualnie dla każdego obszaru,
- podstawowym kryterium była możliwość przesiadki z komunikacji naziemnej (tramwaj, autobus, SKA),
- metro jako środek transportu o większych odległościach międzystacyjnych wymaga zapewnienia dojazdu z ciągów poprzecznych,
- preferowany zasięg dojścia pieszego do stacji wynosi ok. 800 metrów, co odpowiada standardom europejskim i wynika z modelu transportowego.

Ad 4.

Dotychczas zostało opracowane *Studium kierunków rozwoju metra w Krakowie*. Dokumentacja projektowa dla zaprezentowanych linii M1 i M2 nie została jeszcze zlecona, jak również nie został złożony nowy wniosek w zakresie uzyskania decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych. Na obecnym etapie procedowania projektu trudno jest odnieść się do pytania o założenia w dokumentacji projektowej. Przyjęcie wariantu W4A (linia M1: Nowa Huta – Opatkowice wraz z odnogą Brożka – Kurdwanów, oznaczoną jako linia M2) wynika bezpośrednio z przeprowadzonych analiz ruchu wskazujących wielkość potoku pasażerskiego. Analizy te były przeprowadzone w odniesieniu do najbardziej obciążonej godziny szczytu, ponieważ jest to wartość krytyczna, pozwalająca na wymiarowanie poszczególnych elementów systemu metra. Przebieg metra na trasie Nowa Huta – Bronowice (wariant W1) wykazywał znacznie niższe obciążenia pociągów metra w stosunku do wariantów W2A, W2B oraz W4A, W4B, W4C. Wynika to z faktu, że korytarz Krowodrza – Bronowice, choć cechuje się intensywnym pasmem zabudowy, to jego długość jest krótsza niż długość pasma zabudowy przebiegającego w osi Ruczaj – Kliny, co skutkuje większym potencjałem ruchotwórczym w grupach wariantów W2 oraz W4 niż w wariantach W1. Istotną różnicą pomiędzy linią metra do Bronowic a linią metra do Opatkowic jest także odległość wskazanych osiedli od centrum Miasta. Z obszaru Bronowic odległość ta jest relatywnie mniejsza (ok. 3 - 5 km) niż z obszaru Ruczaju (ok. 4 - 6 km), os. Kliny (ok. 8 km) czy Opatkowic (ok. 9 km). Ze względu na specyfikę systemu jakim jest metro, w czasie podróży należy uwzględnić także dojście na stację metra, niezależnie czy jest ona zlokalizowana w tunelu czy na estakadzie, a następnie wyjście ze stacji docelowej. Fakt ten powoduje, że podróż metrem staje się efektywna czasowo na dłuższych dystansach, gdzie pozwala w większym stopniu na redukcję czasu podróży względem stanu istniejącego. Istotnym aspektem wyboru wariantu linii metra jest także równomierność obciążenia obydwu promieni trasy metra. W przypadku wariantu W4A warunek ten jest spełniony – metro z rejonu Centrum w kierunku Nowej Huty przewozi ok. 6800 pasażerów na godzinę (pas./h), a w kierunku Ruczaju i Kurdwanowa ok. 6700 pas./h, natomiast w wariantach W1 jest to odpowiednio 5800 pas./h, a w kierunku Bronowic 3900 pas./h. W związku z tym poprowadzenie trasy metra w rejon Bronowic skutkowałoby niższą liczbą pasażerów niż w wariantach W4A, a przy dostosowaniu jej do obciążeń występujących w obszarze Nowej Huty, nierównomierność obciążenia potokiem pasażerskim poszczególnych promieni, powodowałaby nadpodaż pracy przewozowej w kierunku Bronowic. Powyższe wartości dotyczące szczegółowych wielkości potoków pasażerskich ujęte są w *Studium*.

z up. PREZYDENTA MIASTA

Stanisław Mazur

Zastępca Prezydenta Miasta Krakowa



Signed by / Podpisano
przez:

Stanisław Mazur
Gmina Miejska Kraków
- Urząd Miasta Krakowa

Date / Data: 2025-11-
13 15:03

Otrzymują:

1. Adresat
2. Wydział Strategii i Funduszy Europejskich
3. Zarząd Inwestycji Miejskich w Krakowie
4. Wydział Gospodarki Komunalnej i Infrastruktury
5. Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie
6. Wydział Kształtowania Środowiska
7. Biuletyn Informacji Publicznej
8. Aa