PREZYDENT MIASTA KRAKOWA

OR-03.0003.623.2026 Kraków, 3 listopada 2026 r.

Pan
Piotr Moskała
Radny Miasta Krakowa

Odpowiadając na Pana interpelację w sprawie poprawy obsługi komunikacyjnej Olszy i Osiedla Oficerskiego, przekazaną przez Pana Jakuba Koska, Przewodniczącego Rady Miasta Krakowa 28 października 2026 r., uprzejmie informuję.

Ad 1.

Zmiany w układzie komunikacyjnym zostały wprowadzone w związku z uruchomieniem nowej trasy tramwajowej do Mistrzejowic oraz koniecznością dostosowania sieci połączeń do zmieniających się potrzeb przewozowych mieszkańców. Należy podkreślić, że sieć komunikacyjna stanowi system wzajemnie powiązanych połączeń, dlatego zmiany w jednej części Miasta mają wpływ na funkcjonowanie komunikacji również w innych rejonach. Rozwój Miasta i infrastruktury transportowej wymaga zatem okresowych modyfikacji układu linii, przy czym nie jest możliwe zachowanie wszystkich dotychczasowych połączeń bezpośrednich przy jednoczesnym dostosowywaniu sieci do nowych uwarunkowań.

Zmiana trasy linii nr 124 była elementem szerszej reorganizacji sieci. Linia ta przejęła zadania realizowane wcześniej przez linie nr 182 i 189, a także funkcje linii nr 424. W nowym układzie zapewnia ona m.in. bezpośrednie połączenie przystanku *Pilotów* z przystankiem *Dworzec Główny Wschód*, zlokalizowanym w sąsiedztwie dworca autobusowego MDA i stacji kolejowej Kraków Główny.

Wprowadzone zmiany miały na celu dostosowanie oferty do aktualnych potrzeb przewozowych i zapewnienie obsługi istotnych relacji w nowym układzie komunikacyjnym. Obecnie nie przewiduje się przywrócenia bezpośredniego połączenia z przystanku Brodowicza do rejonu Dworca Głównego Wschód w dotychczasowej formie. Jednocześnie funkcjonowanie nowego układu komunikacyjnego jest monitorowane, a zgłaszane uwagi uwzględniane w analizach dotyczących ewentualnych korekt.

Ad 2.

Linie nr 501, 511 i 502 mają charakter przyspieszony. Ich podstawowym zadaniem jest zapewnianie sprawnych połączeń pomiędzy odległymi częściami Miasta i głównymi celami

podróży przy ograniczonej liczbie zatrzymań. Wprowadzanie dodatkowych przystanków należy zatem rozpatrywać ostrożnie, ponieważ może ono istotnie pogorszyć funkcjonowanie tych połączeń.

Przystanki *Pilotów* i *Brodowicza* mają przede wszystkim znaczenie lokalne i znajdują się w niewielkiej odległości od ważniejszych węzłów komunikacyjnych, takich jak Rondo Młyńskie i Rondo Mogilskie. Zakres obsługi tych węzłów w znacznej mierze pokrywa się z obszarem obsługiwanym przez wskazane przystanki lokalne. Z tego względu rozszerzanie obsługi linii przyspieszonych o kolejne zatrzymania w tym rejonie nie jest uzasadnione z punktu widzenia ich podstawowej funkcji, jaką jest zapewnienie możliwie szybkiego przejazdu pomiędzy kluczowymi obszarami Miasta.

W odniesieniu do linii nr 501 i 511 nie rekomenduje się wprowadzania dodatkowych zatrzymań na przystankach *Pilotów*, *Narzymskiego* i *Brodowicza*, ponieważ osłabiłoby to ich funkcję przyspieszoną i pogorszyło warunki podróżowania dla znacznej części pasażerów. Należy jednocześnie wskazać, że linia nr 502 zatrzymuje się już na przystanku *Narzymskiego*, zapewniając dostęp do połączenia przyspieszonego w jednej z lokalizacji wskazanych w interpelacji. Nie rekomenduje się również rozszerzania zakresu jej zatrzymań w omawianym rejonie.

Podstawowe ograniczenia proponowanych zmian mają charakter organizacyjny i wynikają z konieczności zachowania sprawności funkcjonowania linii przyspieszonych. Z uwagi na brak rekomendacji wprowadzenia dodatkowych zatrzymań nie określono terminu ich ewentualnego wdrożenia.

Ad 3.

Wprowadzenie dodatkowych zatrzymań oznacza konieczność uwzględnienia czasu potrzebnego na wyhamowanie autobusu, obsługę pasażerów i ponowne włączenie się do ruchu. W konsekwencji wydłużyłby się czas przejazdu, wzrosłoby ryzyko opóźnień i pogorszenia punktualności linii. Konieczne byłoby również opracowanie nowych rozkładów jazdy. Wykorzystanie już realizowanych kursów nie oznacza zatem, że proponowana zmiana pozostaje bez wpływu na funkcjonowanie komunikacji miejskiej.

Samo wprowadzenie dodatkowych zatrzymań, przy zachowaniu dotychczasowych tras i liczby kursów, nie powodowałoby zwiększenia liczby wykonywanych wozokilometrów, a tym samym wzrostu kosztów wynikających z wielkości pracy przewozowej. Należy jednak mieć na uwadze, że wydłużenie czasów przejazdu mogłoby wymagać zaangażowania dodatkowych zasobów taborowych i kadrowych po stronie operatora, w szczególności w przypadku konieczności zwiększenia liczby brygad w celu utrzymania dotychczasowej częstotliwości kursowania. Określenie ewentualnych dodatkowych kosztów wymagałoby opracowania szczegółowego wariantu zmian organizacyjnych i rozkładowych.

Niezależnie od kwestii finansowych dodatkowe zatrzymania wpływałyby na czas podróży wszystkich pasażerów korzystających z danej linii, w tym osób przemieszczających się na dłuższych odcinkach. Z tego względu nie rekomenduje się wprowadzania dodatkowych zatrzymań na przystankach o znaczeniu lokalnym, położonych w pobliżu ważniejszych węzłów komunikacyjnych, jeżeli prowadziłoby to do pogorszenia sprawności połączeń przyspieszonych.

Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie obserwuje funkcjonowanie wprowadzonego układu komunikacyjnego oraz analizuje zgłaszane uwagi i sposób wykorzystania poszczególnych połączeń. Nie wyklucza się przyszłych korekt, jeżeli wyniki analiz i rzeczywiste potrzeby przewozowe uzasadnią ich wprowadzenie.

Ad 4.

Wniosek mieszkańców z 8 października 2026 r. nie został jeszcze rozpatrzony. Odpowiedź na przedmiotowy wniosek zostanie udzielona w terminie wynikającym z przepisów Kodeksu postępowania administracyjnego.

z up. PREZYDENTA MIASTA

Jan Hoffman
Zastępca Prezydenta Miasta Krakowa

Otrzymują:
1. Adresat
2. Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie
3. Biuletyn Informacji Publicznej
4. aa