



PREZYDENT MIASTA KRAKOWA

OR-03.0003.841.2025

**Pan
Łukasz Gibała
Radny Miasta Krakowa**

Odpowiadając na Pana interpelację w sprawie braku połączeń komunikacji miejskiej z przystankami kolejowymi w dzielnicy Bieżanów – Prokocim, przekazaną przez Pana Jakuba Koska, Przewodniczącego Rady Miasta Krakowa 15 września 2025 r., uprzejmie informuję.

Geometria dróg dojazdowych prowadzących do przystanków Kraków Prokocim i Kraków Bieżanów nie pozwala aktualnie na kierowanie tam ruchu autobusów komunikacji miejskiej. W przypadku pierwszego z nich techniczna możliwość dojazdu mogłaby zaistnieć po wybudowaniu łącznika pomiędzy ul. Morawińskiego a ul. Karpacką oraz wprowadzeniu zakazu zatrzymywania lub ruchu jednokierunkowego na obu wymienionych ulicach. W przypadku drugiego przystanku konieczne byłoby natomiast wybudowanie pętli autobusowej przy ul. Stacyjnej, w rejonie przystanku osobowego, a także wprowadzenie całkowitego zakazu zatrzymywania na całej długości tej ulicy.

W ocenie Zarządu Transportu Publicznego w Krakowie proponowane rozwiązania, polegające na kierowaniu jednej z linii KMK bezpośrednio do przystanków Kraków Prokocim lub Kraków Bieżanów, nie przełożyłyby się w sposób istotny na poprawę dostępności komunikacyjnej. Przystanki te mają charakter lokalny i nie pełnią funkcji węzłów przesiadkowych. Co więcej, są one pomijane przez pociągi dalekobieżne, a ruch SKA obsługiwany z tych punktów jest znacznie mniej intensywny niż oferta komunikacji tramwajowej w ciągu ul. Wielickiej i ul. Ćwiklińskiej. Z punktu widzenia pasażera podróżującego w kierunku centrum miasta, bardziej atrakcyjna i praktyczna pozostaje przesiadka na jedną z licznych linii tramwajowych, które kursują z dużą częstotliwością, zapewniając krótszy czas oczekiwania i zdecydowanie większy wybór kierunków dalszej podróży.

Skierowanie linii autobusowej kursującej obecnie ul. Bieżanowską do któregoś z przystanków kolejowych wiązałoby się ponadto z wydłużeniem czasu przejazdu dla pasażerów podróżujących w stronę centrum. Oznaczałoby to obniżenie atrakcyjności podróży transportem miejskim, co wprost przeczyłoby celowi działań, jakim jest zachęcanie mieszkańców do korzystania z KMK. Proponowane rozwiązanie, choć pozornie mogłoby poprawić dostępność do przystanków kolejowych, w rzeczywistości oznaczałoby wysokie koszty inwestycyjne, pogorszenie warunków przejazdu dla większości pasażerów i zmniejszenie konkurencyjności komunikacji miejskiej względem transportu indywidualnego. Z tego względu nie może być ono uznane za racjonalne ani zasadne w obecnych uwarunkowaniach.

Inaczej przedstawia się sytuacja w przypadku przystanku kolejowego Kraków Złocień, który zlokalizowany jest w sąsiedztwie intensywnie rozbudowującego się osiedla zabudowy wielorodzinnej. Budowa pętli autobusowej po północnej stronie przystanku, która umożliwiłaby (po dostosowaniu również dróg dojazdowych do potencjalnej pętli) skierowanie linii KMK bezpośrednio do przystanku kolejowego, jest zasadna. Obecny układ drogowy osiedla nie pozwala na efektywną obsługę przystanku kolejowego przez komunikację autobusową, a pętla Złocień pracuje na granicy przepustowości. Z uwagi na specyfikę osiedla, które powiązane jest z otaczającym układem ulicznym za pomocą tylko jednej drogi (ul. Półtanki), dodatkowo ograniczonej od strony południowej przejazdem kolejowym, w praktyce każda linia KMK kursująca tą ulicą będzie szczególnie narażona na zakłócenia w realizacji rozkładu jazdy. W takich warunkach integracja komunikacji autobusowej z linią kolejową, oferującą stabilny czas przejazdu niezależny od sytuacji drogowej, stanowi istotne wzmocnienie systemu transportowego i realną alternatywę dla mieszkańców.

z up. PREZYDENTA MIASTA

Stanisław Kracik
Zastępca Prezydenta Miasta Krakowa

Otrzymują:

1. Adresat
2. Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie
3. Biuletyn Informacji Publicznej
4. Aa