

BIURO RADY I ZARZĄDU DZIELNICY IV PRĄDNIK BIAŁY	
Wpłynęło dnia	13 KWI 2026
Nr podpis <i>RM</i>

Projekt uchwały komisji transportu

UCHWAŁA NR
RADY DZIELNICY IV PRĄDNIK BIAŁY

z dnia

w sprawie organizacji transportu publicznego na terenie Dzielnicy IV Prądnik Biały

Na podstawie § 3. pkt. 3 lit. g uchwały Nr XCIX/1498/14 Rady Miasta Krakowa z dnia 12 marca 2014 r. w sprawie: organizacji i zakresu działania Dzielnicy IV Prądnik Biały w Krakowie (Dz. Urz. Woj. Małopolskiego z 2021 r. poz. 6698), uchwała się, co następuje:

§ 1. Wnioskuje się o przyspieszenie prac przygotowawczych oraz realizacyjnych związanych z budową łącznika drogowego pomiędzy al. 29 Listopada a ul. Felińskiego, co umożliwi w przyszłości zapewnienie obsługi komunikacją zbiorową rejonu ul. Felińskiego.

§ 2. Wnioskuje się o podjęcie działań zmierzających do wzmocnienia powiązań komunikacyjnych rejonu Górki Narodowej Wschód z ciągiem ulic Mackiewicza oraz Prądnickiej, w szczególności poprzez zapewnienie odpowiedniej częstotliwości kursowania oraz właściwego zakresu obsługiwanych relacji, w miejsce połączeń lokalnych utraconych w wyniku zawieszenia linii nr 137 oraz zmian w funkcjonowaniu linii nr 164.

§ 3. W przypadku braku możliwości realizacji działań, o których mowa w § 2, wnioskuje się o zwiększenie częstotliwości kursowania linii autobusowej nr 169, szczególnie w godzinach porannych, w kierunku pętli Zajezdnia Wola Duchacka.

§ 4. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Uzasadnienie:

W ostatnich latach na terenie Dzielnicy IV Prądnik Biały, a w szczególności w rejonie Górki Narodowej, nastąpiły istotne zmiany w organizacji transportu publicznego, związane z uruchomieniem nowego połączenia tramwajowego łączącego pętlę Górka Narodowa Park & Ride z pozostałą częścią miasta Krakowa.

Zmiany te w znaczący sposób poprawiły dostępność komunikacyjną dla mieszkańców, w szczególności w relacjach o charakterze ogólnomiejskim. Jednocześnie jednak doprowadziły do zmiany dotychczasowego układu powiązań lokalnych, co w części obszarów – w tym w

rejonie Górki Narodowej Wschód oraz osiedla Gotyk – skutkowało pogorszeniem dostępności wybranych relacji komunikacyjnych.

ad § 1

Wskazany w uchwale postulat dotyczący budowy łącznika drogowego pomiędzy al. 29 Listopada a ul. Felińskiego pozostaje aktualny i zasadny.

Brak tego połączenia powoduje, że obsługa komunikacyjna części obszaru opiera się na rozwiązaniach pośrednich, a dojście do najbliższych przystanków tramwajowych jest wydłużone i w wielu przypadkach przekracza możliwości komfortowego korzystania z transportu zbiorowego, zwłaszcza przez osoby starsze oraz osoby o ograniczonej mobilności.

Realizacja łącznika stworzy warunki dla bardziej efektywnego kształtowania układu komunikacyjnego, w tym potencjalnego wprowadzenia nowych lub zmodyfikowanych tras autobusowych.

ad § 2

Pogorszenie dostępności transportowej wschodniej części Górki Narodowej należy rozpatrywać w szerszym kontekście zmian wprowadzanych w ostatnich latach w układzie komunikacyjnym tej części miasta.

Istotne znaczenie miała zarówno likwidacja linii autobusowej nr 137, jak i zmiany w funkcjonowaniu linii nr 164, która wcześniej zapewniała połączenia w kierunku ul. Mackiewicza i Prądnickiej. W wyniku tych zmian część relacji komunikacyjnych, z których korzystali mieszkańcy, przestała być dostępna w formie bezpośrednich połączeń.

ane problemy oraz postulaty dotyczące poprawy powiązań komunikacyjnych tego obszaru **wybrzmiały również w trakcie spotkania Prezydenta Miasta Krakowa z mieszkańcami Górki Narodowej, które odbyło się w marcu 2026 r. w szkole przy ul. Meiera.** W toku spotkania mieszkańcy zwracali uwagę na potrzebę wzmocnienia połączeń w relacjach lokalnych, w szczególności w kierunku ulic Mackiewicza oraz Prądnickiej.

Jednocześnie obecnie funkcjonujące rozwiązania nie zapewniają pełnej obsługi wszystkich oczekiwanych kierunków podróży. W szczególności dotyczy to powiązań z ulicami Mackiewicza oraz Prądnicką, które dla wielu mieszkańców stanowią kluczowe osie codziennych przemieszczeń – zarówno w kierunku pracy, edukacji, jak i dostępu do usług publicznych i ochrony zdrowia.

Należy przy tym podkreślić, że wskazane relacje mają w dużej mierze charakter lokalny, związany z codziennym funkcjonowaniem mieszkańców. W rejonie ul. Mackiewicza zlokalizowane są m.in. obiekty handlowe, tereny rekreacyjne, placówki oświatowe oraz infrastruktura sportowa, natomiast ul. Prądnicka stanowi istotny ciąg dostępu do placówek ochrony zdrowia, w tym szpitali.

Z uwagi na uruchomienie połączenia tramwajowego zasadniczą część potoków pasażerskich o charakterze międzypzielnicowym oraz ogólnomiejskim została przejęta przez transport

szynowy. W konsekwencji pozostałe potoki mają w większym stopniu charakter lokalny, co nie zawsze uzasadnia funkcjonowanie pełnowymiarowych linii o wysokiej częstotliwości, jednak nie eliminuje potrzeby zapewnienia podstawowych powiązań komunikacyjnych w tym zakresie.

Funkcjonująca obecnie linia autobusowa nr 207, łącząca wskazane ciągi komunikacyjne, nie stanowi wystarczającej alternatywy – zarówno ze względu na ograniczony zakres obsługiwanych relacji, jak i niewystarczającą, w opinii mieszkańców, częstotliwość kursowania.

W ocenie Rady Dzielnicy kluczowe jest zapewnienie realnej dostępności transportowej w tym obszarze, niezależnie od przyjętego rozwiązania organizacyjnego w zakresie konkretnych linii autobusowych. Z tego względu zasadne jest podjęcie działań zmierzających do wzmocnienia powiązań komunikacyjnych rejonu Górki Narodowej Wschód z ciągiem ulic Mackiewicza oraz Prądnickiej.

ad § 3

W przypadku braku możliwości wprowadzenia rozwiązań systemowych, o których mowa w § 2, zasadne jest rozważenie działań o charakterze uzupełniającym, w tym zwiększenia częstotliwości kursowania istniejących linii autobusowych.

Dotyczy to w szczególności linii nr 169, która pełni istotną rolę w obsłudze komunikacyjnej omawianego obszaru, jednak jej obecna częstotliwość – zwłaszcza w godzinach porannych – nie w pełni odpowiada rzeczywistym potrzebom mieszkańców.

Podsumowanie

Rada Dzielnicy IV Prądnik Biały dostrzega i rozumie subiektywne odczucia części mieszkańców związane ze zmianami w ofercie komunikacyjnej, w szczególności w zakresie ograniczenia niektórych bezpośrednich połączeń.

Jednocześnie należy podkreślić, że system transportu publicznego musi być kształtowany w sposób zrównoważony, z uwzględnieniem rzeczywistych potoków pasażerskich, dostępności taboru oraz możliwości infrastrukturalnych. Uruchomienie nowej linii tramwajowej w istotny sposób zmieniło układ potoków pasażerskich w tej części miasta, co wymusiło konieczność dostosowania siatki połączeń autobusowych do nowych uwarunkowań.

Zmiany te przyczyniły się do poprawy ogólnej dostępności komunikacyjnej w regionie, jednak w ocenie Rady wymagają uzupełnienia w zakresie zapewnienia właściwej obsługi lokalnej.

W związku z powyższym podjęcie niniejszej uchwały należy uznać za zasadne.

A handwritten signature in black ink, consisting of several fluid, overlapping strokes that form a stylized, somewhat abstract shape.