



**Magiczny
Kraków**

Na rowerowej mapie Krakowa rok 2025 był czasem intensywnej, skoordynowanej pracy

2026-01-13

Nowe drogi dla rowerów, szereg przygotowanych projektów na kolejne lata, szeroki program remontów i napraw istniejącej infrastruktury, poprawa standardu przejazdów przez skrzyżowania, pilotaż rowerowego Systemu Informacji Miejskiej oraz bogate plany inwestycyjne na ten rok. Tak w skrócie można opisać rowerowy bilans Krakowa za 2025 rok. To był czas intensywnej, skoordynowanej pracy, której efekty widać dziś w wielu częściach miasta. Jej znaczenie będzie jeszcze wyraźniejsze w kolejnych latach.

Rok 2025 był pierwszym pełnym rokiem funkcjonowania Zespołu ds. kierunku rozwoju infrastruktury rowerowej, działającego przy Urzędzie Miasta Krakowa. Zespół zajmuje się analizą planowanych i realizowanych inwestycji, wskazywaniem priorytetów rozwoju sieci tras rowerowych, opiniowaniem rozwiązań projektowych oraz monitorowaniem stanu istniejącej infrastruktury. Jego celem jest zwiększenie udziału podróży rowerowych w codziennych przemieszczaniach mieszkańców poprzez poprawę bezpieczeństwa, komfortu i ciągłości tras.

– Dajemy krakowianom zdrową, bezpieczną alternatywę komunikacyjną w postaci roweru, przyczyniając się tym samym do zmniejszenia korków i poziomu hałasu oraz do poprawy jakości powietrza w Krakowie. Idziemy śladem innych miast w Europie, jak Amsterdam czy Kopenhaga. Dlatego jednym z moich priorytetów jest podnoszenie jakości tras rowerowych w mieście. Coraz więcej mieszkańców Krakowa chce się poruszać szybciej i zdrowiej. Odpowiednia infrastruktura, przemyślane rozwiązania sprawiają, że będą to podróże bezpieczne – mówi prezydent Krakowa Aleksander Miszański.

– Powołanie zespołu, w którym spotkali się urzędnicy i eksperci społeczni, pozwoliło spojrzeć na rozwój ruchu rowerowego w Krakowie w sposób całościowy. Dzięki tej współpracy tematy rowerowe wyraźnie przyspieszyły, łatwiej było uzgadniać priorytety i konsekwentnie realizować kolejne zadania – ocenia z kolei Stanisław Mazur, zastępca prezydenta Krakowa.

Nowa infrastruktura już służy mieszkańcom

W 2025 roku zakończono lub doprowadzono do zaawansowanej fazy kilka kluczowych inwestycji rowerowych. Jedną z nich jest nowa droga dla rowerów wzdłuż ul. Brożka, która domyka układ tras w południowej części miasta, wytyczając bezpieczne i wygodne połączenie z ul. Wadowicką, ul. Kapelanka i drogą wzdłuż Wilgi.

Równolegle powstała droga dla rowerów wzdłuż ul. Nawojki, na odcinku blisko 800 metrów w rejonie Miasteczka Studenckiego AGH. Inwestycja objęła również uzupełnienie przejazdów rowerowych, budowę azyli na jezdni oraz wyniesienie wlotów ulic bocznych. Nowa droga, po południowej stronie jezdni, będzie pełniła funkcję łącznika między istniejącą już dziś infrastrukturą na al. Kijowskiej i na popularnej wśród rowerzystów ul. Miechowskiej, a także Miasteczkiem Studenckim AGH i skrzyżowaniem na ul. Armii Krajowej i ul. Piastowskiej. To miejsce codziennych podróży tysięcy krakowian, w tym studentów i pracowników uczelni – dotąd pozbawione odpowiedniej, bezpiecznej



**Magiczny
Kraków**

infrastruktury rowerowej.

W końcowej fazie realizacji znajduje się także park Kolejowy – etap III, który wkrótce połączy kolejne fragmenty sieci – kładkę przy moście kolejowym Grzegórzki-Zabłocie oraz węzeł drogowy przy ul. Wielickiej. Trwa również budowa wyczekiwanego łącznika w formie ciągu pieszo-rowerowego pomiędzy ul. Mogiłą a ul. Chałupnika, która w przyszłości doczeka się przedłużenia w formie tunelu pod torami kolejowymi w kierunku ul. Lotniczej. Niebawem rusza także budowa odcinka na ul. Jancarza, uzupełniająca infrastrukturę wzdłuż linii Krakowskiego Szybkiego Tramwaju KST IV – od skrzyżowania z ul. Parnickiego do skrzyżowania ul. Wiślickiej i ul. Srebrnych Orłów.

Nie tylko budujemy – naprawiamy i podnosimy standard

Rok 2025 przyniósł również bezprecedensową skalę działań utrzymaniowych, które choć mniej widowiskowe niż nowe inwestycje mają duże znaczenie dla codziennego funkcjonowania systemu rowerowego. Na remonty i naprawy infrastruktury rowerowej Kraków przeznaczył blisko 7 mln zł. Zakres prac objął dziesiątki lokalizacji w różnych częściach miasta. Wyrównano i przebudowano przejazdy rowerowe, wyremontowano zużyte ciągi oraz poprawiono standard tras, które przez lata odbiegały od współczesnych oczekiwań użytkowników. Szczególny nacisk położono na miejsca, gdzie infrastruktura istniała, ale jej jakość skutecznie zniechęcała do jazdy lub była niebezpieczna.

W praktyce oznaczało to m.in. zamianę nawierzchni z betonowych płyt, bruku i kostki na asfalt, poprawę geometrii tras oraz odwodnienia, a także porządkowanie relacji pieszo-rowerowych. Przykładem są prace przy ul. Bieńczyckiej, gdzie dotychczasowy ciąg pieszo-rowerowy został rozdzielony na osobne przestrzenie dla pieszych i rowerzystów, z nową nawierzchnią asfaltową. Podobne działania realizowano w rejonie ul. Puskarskiej, gdzie znaczny zakres prac objął wymianę nawierzchni oraz przygotowanie ciągu pod przyszłe połączenie.

Istotną częścią programu były również remonty przejazdów i zjazdów na ciągach o dużym znaczeniu komunikacyjnym, m.in. w okolicach Politechniki Krakowskiej, na ul. Warszawskiej, wzdłuż ulic Kuklińskiego – Lipskiej – Surzyckiego – Botewa, gdzie zmodernizowano niemal wszystkie newralgiczne punkty kolizyjne. Prace prowadzono także na al. Solidarności, al. Jana Pawła II, ulicach: Kocmyrzowskiej, Kapelanka, Lublańskiej, Wybickiego, Reymonta, Conrada czy w rejonie skrzyżowań Kapelanka–Monte Cassino–Nowaczyńskiego oraz Praska–Zielińskiego.

Szczególnym przykładem działań utrzymaniowych o charakterze strategicznym było utwardzenie gruntowej ul. Krzyżówka w Olszanicy, które nie tylko poprawiło komfort jazdy, ale de facto stworzyło nową jakość w śladzie trasy regionalnej VeloRudawa. – Dzięki tej inwestycji trasa zyskała ciągłość w kierunku Zabierzowa oraz bezpieczne połączenie z popularnym punktem spotterskim nad lotniskiem w Balicach – tłumaczy Jarosław Tarański z VeloMałopolska, członek Zespołu ds. kierunku rozwoju infrastruktury rowerowej w Krakowie. Jednocześnie trwają wstępne ustalenia z Wodami Polskimi oraz kolejami odnośnie brakujących odcinków tej trasy (Podmokła – Mydlniki oraz brakujący odcinek po koronie lewobrzeżnych wałów Brzegowa – Zarudawie).



Dla użytkowników były to często zmiany jakościowe, decydujące o tym, czy dana trasa nadaje się do codziennego użytkowania — także poza sezonem letnim. Program napraw i podnoszenia standardu stał się w 2025 roku jednym z fundamentów budowania całorocznej, przewidywalnej sieci rowerowej, uzupełniając nowe inwestycje i przygotowując miasto na kolejne etapy rozwoju.

Przygotowanie na kolejne lata

Równolegle z realizacjami w terenie, rok 2025 był czasem intensywnego przygotowywania dokumentacji projektowej pod kolejne inwestycje. Zlecono projekty odpowiadające na najważniejsze braki i „wąskie gardła” w sieci tras rowerowych – zarówno w skali całego miasta, jak i kluczowych lokalnych powiązań. Obejmują one m.in.:

- kładkę rowerowo-pieszą przy moście Nowohuckim, poprawiającą dostępność wschodniej części miasta i połączenia między dzielnicami
- tunel pod ul. Ofiar Dąbia, eliminujący barierę komunikacyjną w rejonie al. Pokoju i terenów rekreacyjnych
- kładkę Lotnicza–Grunwaldzka, spinającą ważne ciągi rekreacyjne i dojazdowe
- drogę rowerową w międzywalu na Wzgórzu Grodzisko, jako element nadrzecznego ciągu rekreacyjnego
- przejazdy przez skrzyżowanie Brożka/ Kapelanka/Lipińskiego, projektowane w kontekście przyszłego układu komunikacyjnego rejonu 8 Pułku Ułanów
- zapewnienie ciągłości ruchu rowerowego wzdłuż ul. Prądnickiej przy przystanku „Nowy Kleparz 09” oraz nowe powiązanie przez park Kleparski
- korektę przejazdów i przejść dla pieszych przy węźle drogowym w rejonie stacji SKA Podgórze
- drogę dla rowerów wzdłuż lewego wału Wisły na odcinku od ul. Niepokalanej do Lasku Mogilskiego wraz z dowiązaniem do trasy prowadzącej z Łąk Nowohuckich.

Prowadzone są również analizy wariantowe i funkcjonalno-przestrzenne dla kolejnych przepraw pieszo-rowerowych przez Wisłę, które w przyszłości mogą znacząco wzmocnić układ połączeń międzydzielnicowych – chodzi o kładki w rejonach portów Płaszów i Kujawy.

– Rozwój infrastruktury rowerowej wymaga myślenia z wyprzedzeniem. Projekty, które dziś przygotowujemy, zdecydują o tym, jak będzie funkcjonował system za kilka lat. To inwestycja w spójność i przewidywalność miasta – ocenia Stanisław Mazur.

Rowerowy SIM - Kraków wytycza trasy

W tym roku rozpoczął się pilotaż Rowerowego Systemu Informacji Miejskiej (SIM), który ma stać się jednym z kluczowych elementów porządkowania i uczytelniania sieci tras rowerowych w Krakowie. Pierwsza oznakowana trasa posłużyła do przetestowania standardów graficznych, zasad prowadzenia informacji w terenie oraz ich czytelności z perspektywy użytkownika poruszającego się rowerem.

SIM to nie tylko zestaw znaków, lecz spójny system nawigacyjny, który ma odpowiadać na podstawowe potrzeby rowerzystów: wskazywać kierunki, odległości i kluczowe cele podróży, a jednocześnie porządkować hierarchię tras w skali całego miasta. System został zaprojektowany tak,



**Magiczny
Kraków**

aby był czytelny zarówno dla osób regularnie korzystających z roweru, jak i dla tych, którzy poruszają się po Krakowie okazjonalnie lub dopiero zaczynają wykorzystywać rower jako środek transportu.

Rok 2026: inwestycje, gotowe odcinki i pełniejsze wdrażanie znaków

Rok 2026 będzie momentem, w którym część przygotowywanych dziś projektów zmaterializuje się w postaci gotowych, funkcjonujących odcinków infrastruktury. Jednym z kluczowych przykładów będzie zakończenie inwestycji rowerowych powiązanych z realizacją Krakowskiego Szybkiego Tramwaju KST IV. Infrastruktura rowerowa wzdłuż ul. Młyńskiej, ul. Dobrego Pasterza i ul. Jancarza w rejonie ronda Barei oraz ul. Lublańskiej zostanie oddana do użytku, tworząc spójny układ tras towarzyszących nowej linii tramwajowej i wzmacniających dostępność tej części miasta w ruchu rowerowym.

Równolegle miasto planuje realizację kolejnych ważnych inwestycji sieciowych, w tym kładki Ludwinów-Kazimierz, budowę dróg dla rowerów wzdłuż ul. Walerego Sławka oraz po południowej stronie al. Pokoju (to zadania realizowane z dofinansowaniem unijnym). Uzupełnieniem tego układu będzie szeroka, asfaltowa trasa pieszo-rowerowa wzdłuż ul. Puszkarskiej, łącząca ją z istniejącą infrastrukturą przy ul. Kamieńskiego, a w kolejnym etapie także z trasą na ul. Walerego Sławka.

Istotnym kierunkiem działań w 2026 roku będą także inwestycje i przebudowy w rejonie Klinów, gdzie nowe układy drogowe, chodniki oraz ciągi pieszo-rowerowe powstają z myślą o poprawie dostępności transportowej dynamicznie rozwijającej się części miasta i jej lepszym powiązaniu z transportem publicznym.

Ciągłość zyskają kolejne odcinki Wiślanej Trasy Rowerowej – w 2026 roku miasto planuje wybudować nowe przejazdy rowerowe i przejścia dla pieszych przez ul. Nowohucką oraz Półanki. Na przestrzeni przyszłego roku sukcesywnie będzie też oddawana do użytku infrastruktura pieszo-rowerowa jaka powstaje w dzielnicy Wzgórza Krzesławickie w ramach budowy ostatniego fragmentu obwodnicy Krakowa i przebudowy ul. Kocmyrzowskiej. W planach jest też szybki remont brakującego odcinka połączenia pieszo-rowerowego wzdłuż ul. Kocmyrzowskiej – od skrzyżowania z ul. Bulwarową po nowy węzeł drogowy. – Dzięki temu 20 tys. mieszkańców Wzgórz Krzesławickich zyska dojazd do centrum Nowej Huty bez czekania na kompleksowy remont tej ulicy. Turyści zaś będą mogli skorzystać z kolejnego fragmentu trasy EuroVelo11 – mówi Jarosław Tarański z VeloMałopolska.

Równolegle kontynuowane będą prace utrzymaniowe i modernizacyjne istniejącej infrastruktury, tak aby nowo oddawane odcinki były spójne pod względem standardu, nawierzchni i bezpieczeństwa z resztą sieci.

Rok 2026 będzie także etapem pełniejszego wdrożenia Rowerowego Systemu Informacji Miejskiej (SIM). Po zakończonym pilotażu system obejmie kolejne trasy i dzielnice, tworząc jednolitą, czytelną strukturę informacji rowerowej w skali całego miasta. SIM ma stać się naturalnym uzupełnieniem infrastruktury fizycznej – narzędziem, które ułatwia orientację, planowanie przejazdów i codzienne korzystanie z roweru jako środka transportu.



**Magiczny
Kraków**

Efekty, które widać w ruchu

Choć wiele z tych działań ma charakter techniczny i długofalowy, ich efekty są coraz wyraźniej widoczne. Ruch rowerowy w Krakowie staje się coraz częściej całoroczny, a liczba podróży wykonywanych rowerem systematycznie rośnie. W rankingu liczników rowerowych z największych polskich miast aż 4 z 5 odnotowujących najwyższe pomiary znajduje się w Krakowie.

Najpopularniejszy, przy ulicy Mogiłskiej, odnotował niemal 850 tysięcy przejazdów i to mimo trwającej w tym obszarze budowy KST IV. W czołówce są także liczniki ustawione przy ul. Kotlarskiej, przy Dworcu Głównym oraz przy ul. Grzegórzeckiej (wszystkie powyżej 600 tysięcy przejazdów). W czołowej dziesiątce krakowskie punkty pomiaru zajmują siedem miejsc.

– Rozwój ruchu rowerowego to nie jest kwestia jednego sezonu ani jednej inwestycji. To proces, który wymaga konsekwencji, współpracy i myślenia w dłuższej perspektywie. Zespół rowerowy pozwolił nam uporządkować te działania – dodaje Stanisław Mazur.