Magiczny Kraków

Bezpieczna infrastruktura dla pół miliona Krakowian

2026-09-04

Kładki, tunele, przejazdy i brakujące odcinki dróg. Zespół ds. kierunku rozwoju infrastruktury rowerowej przedstawił propozycję planu działań na lata 2026–2030. Podstawą są punktowe inwestycje, które mają przede wszystkim domykać istniejącą sieć, usuwając brakujące przejazdy, bariery i krótkie wyrwy, które dzisiaj potrafią odcinać całe osiedla od bezpiecznej infrastruktury rowerowej.

Przez ostatnie dwa lata przedstawiciele miasta, miejskich jednostek oraz społecznicy, eksperci i aktywiści wspólnie analizowali miejsca, w których krakowska sieć rowerowa notuje największe braki w ciągłości. To problemy, których rozwiązania przez lata pozostawały na etapie pomysłów i koncepcji. Po dwóch latach pracy zespołu wiele z nich ma już kompletną dokumentację, jest projektowanych, uzgadnianych albo przygotowywanych do realizacji.

– Sądzę, że najważniejsza zmiana dotyczy sposobu myślenia o inwestycjach rowerowych. Nie chcemy mierzyć rozwoju ruchu rowerowego wyłącznie liczbą nowych kilometrów. Najważniejsze ilu mieszkańców dzięki danej inwestycji będzie mogło przejechać swoją trasę bezpiecznie, wygodnie i bez miejsc, w których infrastruktura nagle się kończy. Nawet najlepsza infrastruktura bez odpowiednich połączeń - tuneli, kładek, przejazdów i łączników, nie spełnia swojego zadania – tłumaczy Marcin Dumnicki ze stowarzyszenia Kraków Miastem Rowerów. – Domknięcie jednego miejsca działa jak połączenie dwóch brzegów rzeki. I to często dosłownie. Użyteczny staje się cały istniejący wcześniej ciąg, a do sieci podłączają się kolejne osiedla. Skala oddziaływania proponowanych inwestycji jest ogromna. I to przy relatywnie niskich kosztach – dodaje.

Te słowa potwierdzają liczby. W zasięgu przedstawionych korytarzy znajdzie się ponad pół miliona mieszkańców.

Plan obejmuje m.in. domykanie brakujących elementów Wiślanej Trasy Rowerowej (m.in. remont bulwarów Wisły, budowa tunelu pod ul. Ofiar Dąbia, kładki na Białusze), alternatywny dla ul. Pilotów ciąg Chałupnika–Lotnicza–Grunwaldzka, budowę drogi wzdłuż Parku Kolejowego na Grzegórzkach oraz połączeń prowadzących na południe Krakowa wzdłuż korytarza Wilgi i powstającej ul. 8 Pułku Ułanów. Uzupełniają je brakujące fragmenty sieci m.in. przy Al. Pokoju, ul. Prądnickiej, Nowym Kleparzu czy pomiędzy ul. Fabryczną a Mogilską.

– To nie jest program przeciwko kierowcom ani plan odbierania ulic ruchowi ogólnemu. Absolutna większość wskazanych inwestycji powstaje poza głównymi pasami ruchu samochodowego: jako wydzielone drogi dla rowerów, nowe kładki, przejazdy i łączniki albo rozwiązania prowadzone spokojnymi ulicami o ograniczonej prędkości – mówi Jarosław Tarański, ekspert VeloMałopolska.

Od przygotowania do realizacji

Część efektów pracy zespołu jest już widoczna w terenie, jak w przypadku ulic Brożka, Nawojki,

Jancarza czy Parku Kolejowego za Zabłociu. Inne zadania są bardzo zaawansowane i mają przygotowaną dokumentację projektową. Dzięki współpracy jednostek miejskich i społeczników, powstał bogaty portfel inwestycji, który pozwala myśleć o logicznym rozwoju infrastruktury rowerowej do 2030 r.

– Równolegle zespół inicjuje zmiany w organizacji ruchu i wskazuje punkty wymagające napraw lub remontów. Jeszcze w tym roku wyrównane zostać mają wszystkie niebezpieczne uskoki na przejazdach. Dzięki odpowiedniemu skierowaniu środków na remont chodników wzdłuż ul. Kocmyrzowskiej, po oddaniu infrastruktury przy węźle obwodnicy, po raz pierwszy połączenie z siecią rowerową zyskają mieszkańcy Wzgórz Krzesławickich. Niewielkie w skali miasta środki, potrafią bardzo istotnie wpływać na bezpieczeństwo i komfort podróży rowerem po Krakowie – mówi Krzysztof Dąbrowa z Zarządu Transportu Publicznego w Krakowie.

Zespół rekomenduje model finansowania

Zespół rekomenduje, aby planowi towarzyszyło stałe, przewidywalne finansowanie, obejmujące nie tylko duże inwestycje, ale także remonty, wprowadzanie bezpieczniejszej organizacji ruchu i niewielkie punktowe działania. To właśnie takie zadania, czyli likwidacja uskoków, brakujących przejazdów czy kilkudziesięciometrowych przerw w trasie w ostatnich latach przyniosły największą zmianę przy relatywnie niewielkich kosztach.

– Propozycją zespołu jest przeznaczanie do 2030 r. na rozwój infrastruktury rowerowej równowartości co najmniej 0,6 proc. budżetu miasta rocznie – ocenia Łukasz Gryga, przewodniczący zespołu i zastępca dyrektora w Zarządzie Transportu Publicznego.

Nowe drogi dla rowerów w ramach budowy linii tramwajowej do Mistrzejowic

– Najlepszym przykładem efektów pracy zespołu są inwestycje związane z budową linii tramwajowej do Mistrzejowic. Udało się skoordynować kilka różnych zadań i uniknąć sytuacji znanych z przeszłości, w których po zakończeniu dużej inwestycji pozostawały obok niej brakujące fragmenty infrastruktury albo miejsca wymagające kolejnej przebudowy. Wkrótce oddana zostanie wysokiej jakości infrastruktura rowerowa powstająca bezpośrednio w ramach inwestycji, ale dzięki wcześniejszej koordynacji równolegle przygotowywane i realizowane są również połączenia dojazdowe, które mają włączyć nową trasę w istniejącą sieć – tłumaczy Rafał Terkalski, członek zespołu i radny Dzielnicy III Prądnik Czerwony,

Dotyczy to m.in. infrastruktury wzdłuż ul. Dobrego Pasterza, Jancarza i Bohomolca, a także poprawy już istniejących ciągów – m.in. poprzez remont infrastruktury przy ul. Lublańskiej. Zasięg całego pakietu inwestycji związanych z linią do Mistrzejowic szacowany jest na ponad 100 tysięcy mieszkańców. Ta liczba pokazuje skalę zameldowań dla obszarów, które dzięki połączeniu nowych i istniejących fragmentów zyskują dostęp do spójniejszego ciągu rowerowego.

Wśród najważniejszych zadań wskazanych do realizacji do 2030 roku są:

Połączenie Wisły z Nową Hutą

Jednym z kluczowych zadań jest stworzenie ciągłego połączenia rowerowego pomiędzy terenami nad Wisłą a Nową Hutą. Wymaga to m.in. budowy nowej kładki przy Moście Nowohuckim, udostępnienia przeprawy w rejonie Portu Płaszów oraz stworzenia bezpiecznego przejazdu przez ul. Nowohucką. Uzupełnienie tych elementów pozwoli połączyć istniejące dziś fragmenty infrastruktury w jeden długi ciąg komunikacyjny, spajając już istniejące długie, wydzielone ciągi infrastruktury rowerowej.

Zasięg: 125 753 mieszkańców.

Domknięcie Wiślanej Trasy Rowerowej

Mimo że trasy wzdłuż Wisły należą dziś do najważniejszych korytarzy rowerowych w kraju, również tutaj pozostają istotne bariery. Do rozwiązania jest m.in. przebieg w rejonie zakola Wisły pod Wawelem, tunel pod ul. Ofiar Dąbia, przeprawa przez Białuchę oraz dalsze połączenie w kierunku Lasku Mogilskiego i ul. Longinusa Podbipięty. Ich realizacja pozwoli stworzyć ciągłą trasę biegnącą przez całe miasto, czyli 35 km bezkolizyjnej jazdy, bez zatrzymań w relacji wschód - zachód, mającą też duże znaczenie turystyczne (WTR/EuroVelo4).

Zasięg: 99 976 mieszkańców.

Chałupnika – Lotnicza – Grunwaldzka

To przykład miejsca, w którym dobre odcinki infrastruktury już istnieją, ale nie tworzą jednej trasy. Problemem jest dziś ul. Pilotów, której parametry nie pozwalają na budowę wydzielonej infrastruktury rowerowej bez likwidacji pasów ruchu. Alternatywny korytarz prowadzi równoległym ciągiem, ale wymaga zbudowania przejścia pod linią kolejową i nowej kładki nad rzeką Prądnik. Dzięki temu infrastruktura powstająca w ramach KST IV oraz istniejące odcinki w rejonie ul. Chałupnika i Lotniczej mogłyby zostać połączone z bezpiecznymi, bocznymi ulicami prowadzącymi w kierunku centrum.

Zasięg: 85 544 mieszkańców.

Przez Park Kolejowy na południe

Kolejnym zadaniem jest pełne wykorzystanie potencjału Parku Kolejowego jako pełnoprawnego ciągu transportowego. Realizacja kolejnego etapu parku między ul. Grzegórzecką i Miodową oraz poprawa przejazdów w rejonie SKA Podgórze stworzą alternatywną trasę dla mocno obciążonych ulic w centrum i połączą istniejącą infrastrukturę od rejonu Blichu aż po ul. Wielicką, z wykorzystaniem kładki Grzegórzki–Zabłocie. To alternatywny korytarz dla ul. Starowiślnej i Limanowskiego, w większości wydzielony z ruchu samochodowego.

Zasięg: 113 659 mieszkańców.

Spójne połączenie południa Krakowa z centrum

Na południu miasta najważniejsze jest połączenie w jeden ciąg infrastruktury biegnącej od powstającej kładki Kazimierz–Ludwinów do bulwarów Wilgi, ul. Kobierzyńskiej i dalej – przez konieczne przejazdy na ul. Brożka i Lipińskiego – aż do infrastruktury powstającej przy ul. 8 Pułku Ułanów i na

Klinach. Ta trasa pozwoli stworzyć bezpieczny ciąg komunikacyjny do centrum dla rowerzystów z Opatkowic, Klinów, Borku Fałęckiego, Łagiewnik i Ruczaju.

Zasięg: 146 282 mieszkańców

Inne brakujące elementy w istniejącej sieci

Plan obejmuje również kilka inwestycji, które nie tworzą nowych tras od podstaw, ale usuwają istotne luki w obecnej sieci. Chodzi m.in. o brakującą infrastrukturę po południowej stronie Al. Pokoju, poprawę ciągłości w rejonie ul. Prądnickiej i Parku Kleparskiego, domknięcie tras przy Nowym Kleparzu oraz połączenie ul. Fabrycznej z Mogilską.

Szczególnie duże znaczenie ma uzupełnienie infrastruktury po południowej stronie Al. Pokoju. Zasięg tego połączenia to 106 276 mieszkańców.

Prezentacja: **Plan działań na lata 2026-2030 [pdf]**