

Główne trasy rowerowe miasta Krakowa – opis szczegółowy

## **Spis treści**

|                         |    |
|-------------------------|----|
| Trasa główna nr 1.....  | 2  |
| Trasa główna nr 2.....  | 5  |
| Trasa główna nr 3.....  | 7  |
| Trasa główna nr 4.....  | 9  |
| Trasa główna nr 5.....  | 11 |
| Trasa główna nr 6.....  | 15 |
| Trasa główna nr 7.....  | 17 |
| Trasa główna nr 8.....  | 20 |
| Trasa główna nr 9.....  | 22 |
| Trasa główna nr 10..... | 24 |
| Trasa główna nr 11..... | 27 |
| Trasa główna nr 12..... | 29 |

Główne trasy rowerowe łączą ze sobą centrum miasta, dzielnice i osiedla mieszkaniowe, centra handlowo-usługowe, dworce kolejowe i inne kluczowe atraktory podróży, a także trasy rekreacyjne i turystyczne poza miastem. Założeniem jest, aby trasy główne łączyły również gminy ościenne, dochodząc do granic Krakowa i omijały przewyższenia. Trasy o numeracji nieparzystej mają przebieg północ-południe, trasy o numeracji parzystej – równoleżnikowy. Wszystkie z wyjątkiem dwóch wchodzą w obręb II obwodnicy lub przynajmniej stykają się z nią, jedna nie wchodzi do wnętrza III obwodnicy. Tylko jedna nie dochodzi do granicy miasta i kończy się na IV obwodnicy i styku z trasą łącznikową.

Niektóre główne trasy rowerowe Krakowa spełniają rolę aglomeracyjną, zapewniając dostęp i skomunikowanie miejscowości poza Krakowem. Wybrane trasy prowadzą przez Kraków trasy turystyczne VeloMałopolska oraz międzynarodowe trasy rowerowe EuroVelo4 i EuroVelo11, zapewniając ich dostęp do dworca kolejowego Kraków Główny i portu lotniczego w Balicach.

## **Trasa główna nr 1**

**Długość łącznie: ok. 18,3 km**

Trasa główna nr 1 łączy m. Zielonki na północ od Krakowa z m. Wieliczką na południu. Obsługuje główny korytarz północ-południe Krakowa, biegnący w części północnej doliną Prądnika, docierający do II obwodnicy ul. Prądnicką (obszar kluczowy Nowy Kleparz), a na południe wychodzący ze śródmieścia dwoma przebiegami alternatywnymi: ul. Starowiślną, mostem Powstańców Śląskich, ul. Na Zjeździe i Limanowskiego oraz (przebieg proponowany docelowo jako zasadniczy) ul. Wielopole, Dietla, Grzegórzecką, Daszyńskiego i planowaną kładką przez Wisłę na Zabłociu i ul. Przemysławą. Dalszy przebieg od ronda na ul. Lipowej wschodnią stroną nasypu linii średnicowej do ul. Romanowicza, następnie śladem łącznicy kolejowej do ul. Wielickiej. Na południe od II obwodnicy przebieg ul. Wielicką do ul. Kaimskiej, Nad Serafą i Zolla a następnie śladem linii kolejowej nr 109 po jej stronie wschodniej do ul. Winnickiej w Wieliczce.

Trasa zapewnia skomunikowanie północnych i południowych dzielnic Krakowa z obszarem śródmiejskim, dostęp do Krakowa z Zielonek i Wieliczki, dostęp do dworca Kraków Główny, przystanków Kraków Zabłocie i Kraków Podgórze, w przyszłości także przystanku SKA przy ul. Zolla oraz umożliwi dostęp z centrum Krakowa w kierunku Ojcowskiego Parku Narodowego stanowiąc wlot trasy VeloPrądnik.

Przebieg przez obszar śródmiejski (wewnątrz II obwodnicy) wymaga budowy kładki przez Wisłę (Zabłocie - Grzegórzki), w okresie przejściowym trasa będzie korzystać z Mostu Kotlarskiego który w tym celu wymaga przebudowy (budowa bezkolizyjnych najazdów na wschodnią stronę mostu); możliwe jest też wykorzystanie mostu Powstańców Śląskich ze względu na korzystne dla ruchu rowerowego rozwiązanie łącznic umożliwiających bezkolizyjne skomunikowanie z ul. Zabłocie.

**Trasa główna nr 1 składa się z następujących odcinków:**

**Odcinek 1A (granica miasta i IV obwodnica – III obwodnica, ok. 3 km)** od granicy gminy Kraków i gminy Zielonki (ul. Do Cegielni i przekroczenie drogi ekspresowej S52) do III obwodnicy. Odcinek wymaga wyasfaltowania drogi gruntowej od ul. Zielone Wzgórze do granicy Krakowa. pozostały przebieg jest dopuszczalny w jezdni na zasadach ogólnych przy czym skrzyżowanie ul. Górnickiego i ul. Pachońskiego należy przebudować na małe rondo z jednym pasem ruchu. Ze względu na oczywisty priorytet sygnalizacji na skrzyżowaniu z ul. Opolską oraz ukształtowanie terenu rekomenduje się docelowe rozwiązanie w formie kładki nad ul. Opolską zapewniającej bezkolizyjne przekroczenie skrzyżowania i minimalizację strat czasu do zera. Długość odcinka ok. 3 km. Trasa przenosi krakowski odcinek trasy VeloPrądnik prowadzącej do Ojcowskiego Parku Narodowego. Na przecięciu z ul. Opolską dowiązanie do dróg dla rowerów trasy łącznikowej „Conrada – Komorowskiego”. Współczynnik wydłużenia dla odcinka wynosi 1,16.

**Odcinek 1B (III – II obwodnica, ok. 2 km).** Odcinek od skrzyżowania ul. Prądnickiej i Opolskiej do węzła Nowy Kleparz (skrzyżowanie ul. Prądnickiej i al. Słowackiego). Uwarunkowania predestynują odcinek do prowadzenia ruchu rowerów w jezdni na zasadach ogólnych, choć wymaga to zasadniczych przekształceń ul. Prądnickiej: budowy małych rond z jednym pasem ruchu na skrzyżowaniach z ul. Fieldorfa - Nila i ul. Pielęgniarek oraz wspomnianej budowy kładki zapewniającej bezkolizyjne przekroczenie ul. Opolskiej. Od styku z ul. dr Twardego przebieg jest wspólny z trasą główną nr 3. Przecięcie II obwodnicy ma miejsce w obszarze problemowym Nowy Kleparz. Rozwiązanie wymaga studiów i koncepcji, wskazujących docelowy kształt układu

drogowego w tym obszarze. Długość odcinka ok. 2,10 km. Na skrzyżowaniu z ul. Bratysławską styk z trasą łącznikową „Wybickiego – Radzikowskiego” a w obszarze węzła Nowy Kleparz z trasami głównymi nr 3, 7 i 10. Współczynnik wydłużenia dla odcinka wynosi 1,01.

**Odcinek 1C (wnętrze II obwodnicy, ok. 5,3 km).** Docelowo (po przekształceniach obszaru problemowego Nowy Kleparz) przebieg drogą dla rowerów południową stroną al. Słowackiego i wzdłuż ul. Warszawskiej, gdzie na pl. Matejki następuje wprowadzenie w obszar Plant. Odcinek istnieje na całej długości ul. Warszawskiej, wymaga przebudowy skrzyżowania ulic Warszawskiej i Szlak. Dalej przebieg ul. Wielopole jako kontrapas i Dietla / Grzegórzecką w formie drogi dla rowerów stroną północną do skrzyżowania z ul. Łazarza, następnie przez ul. Daszyńskiego do Wisły. Południowy odcinek ul. Daszyńskiego wymaga przekształceń, np. zamiany jezdni zachodniej na drogę dla rowerów. Skrzyżowanie ul. Daszyńskiego i Podgórskiej powinno zostać zamienione na małe rondo z jednym pasem ruchu z wlotem prowadzącym na drogę dla rowerów na bulwarze Kurlandzkim. Docelowo przekroczenie Wisły kładką Grzegórzki – Zabłocie do wylotu ul. Przemysłowej. Od ul. Przemysłowej przez małe rondo na skrzyżowaniu z Lipową drogą dla rowerów po wschodniej stronie nasypu linii kolejowej nr 91 do skrzyżowania ulic Romanowicza i Dekerta. Także to skrzyżowanie powinno zostać przebudowane na małe rondo z jednym pasem ruchu. Następnie przebieg drogą dla rowerów w cieniu estakady linii kolejowej nr 624 od ul. Jana Henryka Dąbrowskiego do ul. Wielickiej.

Alternatywnie możliwe jest prowadzenie trasy obecnym śladem Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego ul. Starowiślną, której odcinek na południe od Dietla wymaga znacznych przekształceń dla ruchu rowerowego (np. analogicznie do kształtu odcinka północnego), ul. Na Zjeździe, pl. Bohaterów Getta i dalej Limanowskiego do Wielickiej – przy czym ul. Limanowskiego na kluczowym odcinku również musiałaby zostać przekształcona na jednokierunkową, a po wschodniej stronie torów tramwajowych musiałaby powstać dwukierunkowa droga dla rowerów.

Współczynnik wydłużenia dla odcinka wynosi 1,34 co wynika ze śródmiejskiego przebiegu i może być niwelowany korzystnymi parametrami wskaźnika opóźnienia zwłaszcza w części południowej (bezkolizyjne rozwiązania węzła Wielicka – Limanowskiego).

**Obszar Problemowy „Wielicka – Limanowskiego” (docelowo węzeł „Wielicka – Limanowskiego”).** Ze względu na priorytet sygnalizacji oraz brak miejsca w narożnikach skrzyżowania ul. Limanowskiego z al. Powstańców Wielkopolskich dla wykształcenia drogi dla rowerów obsługującej oba warianty odcinka 1C postuluje się prace analityczne weryfikujące możliwość bezkolizyjnego prowadzenia ruchu rowerowego kładką na planie litery „Y” zlokalizowaną nad węzłem. Kładka na osi północ-południe połączyłaby drogę dla rowerów po stronie wschodniej w ul. Wielickiej w miejscu przekroczenia nasypu kolejowego z drogą dla rowerów w śladzie łącznicy kolejowej linii 624, prowadząc do ul. Jana Henryka Dąbrowskiego. Jednocześnie odnoga kładki prowadząca w kierunku zachodnim do narożnika pod Fortem św. Benedykta wykorzystałaby zastaną sytuację terenową dla przejęcia ruchu ze śladu planowanej trasy głównej nr 12 wzdłuż al. Powstańców Śląskich. Lokalizacja kładki w tej formie może pozwolić na dostęp do przystanku kolejowego Kraków Podgórze do największej windy zdolnej do przewozu rowerów na peron. Jednak aby kładka mogła powstać, należy zbadać wysokość estakady al. Powstańców Wielkopolskich nad terenem parkingu przy tunelu pod nasypem kolejowym. Kładka może biec pochylnią spiralną wychodząc z tunelu w nasypie kolejowym między filary estakady drogowej i przy kącie zwrotu 360 stopni w prawo do góry trafić pod estakadę w taki sposób, aby zapewnić skrajnię poniżej i powyżej. Zatem wolna przestrzeń musi wynosić min. 5,50 m.

Alternatywnie, kładka może zaczynać bieg wzdłuż nasypu kolejowego i kierować się nad tarczę skrzyżowania wzdłuż jezdni ul. Wielickiej.

**Odcinek 1D (II – III obwodnica, ok. 2,3 km).** Przebieg ul. Wielicką od węzła Limanowskiego – Powstańców Śląskich – Powstańców Wielkopolskich do skrzyżowania z ul. Kamińskiego i Nowosądecką (docelowo – węzeł „Wielicka” III obwodnicy, planowanej Trasy Bagrowej). Odcinek istniejący, przy czym odcinek w rejonie ul. Wapiennej po stronie wschodniej wymaga przebudowy – zbyt kręty przebieg i kolizyjność z ruchem pieszym wymagają nowych rozwiązań w rejonie przystanku tramwajowego. Należy w tym celu rozważyć również wariant z wejściem na teren prywatny i z korektą wysokościową. Także odcinek dalej na południe, wykonany z płyt betonowych jako pieszo-rowerowy stał się zbyt kolizyjny. Skrzyżowanie z ul. Dworcową z podporami sygnalizatorów w skrajni i szynami tramwajowymi w drodze dla rowerów również powinien być przebudowany. Odcinek ma styk z trasą łącznikową „Płaszów-Dąbie” prowadzącym przez estakadę tramwajową nad torami kolejowymi.

Współczynnik wydłużenia dla odcinka wynosi 1,04

**Obszar problemowy „Wielicka – Kamińskiego”, docelowo Węzeł Rowerowy „Wielicka”** Trasy Bagrowej powinien zapewniać bezkolizyjne skomunikowania rowerem między trasą główną nr 1 w ciągu ul. Wielickiej, nr 8 wzdłuż ul. Kamińskiego i łącznikową „Duchacka” w ciągu III obwodnicy. Rozwiązania rowerowe powinny korygować sytuację wysokościową. Rozwiązanie bezkolizyjne zapewni nie tylko poprawę bezpieczeństwa, ale zminimalizuje do zera straty czasu (zatrzymania) na tych trasach głównych, poprawiając wskaźniki opóźnienia dla długich odcinków.

**Odcinek 1E (III-IV obwodnica, ok. 5 km). Przebieg ul. Wielicką od węzła "Wielicka" III obwodnicy do ul. Zolla.** Przebieg do skrzyżowania z ul. Teligi wspólny z trasą główną nr 8. Docelowo obustronny na całej długości ul. Wielickiej. Przebieg w ul. Dygasińskiego dopuszczalny jako tymczasowy. Przy budowie Trasy Bagrowej lub innych przekształceniach układu drogowego przebieg do przeniesienia w pas drogowy ul. Wielickiej. Docelowo ws kazane bezkolizyjne rozwiązanie skrzyżowania z ul. Bieżanowską (tunel) ze względu zarówno na straty czasu, kolizyjność jak i sytuację wysokościową. Skrzyżowanie ul. Wielickiej, Teligi i Kostaneckiego powinno zostać przekształcone: z punktu widzenia ruchu rowerowego optymalne jest wprowadzenie wyniesionego ronda turbinowego z zapewnieniem bezkolizyjnego ruchu rowerowego, pieszego i tramwajowego na dolnym poziomie gwarantując minimalizację wskaźnika opóźnienia. Na wysokości ul. Rydygiera i Parku Aleksandry przecięcie z trasą główną nr 11.

Długość odcinka wynosi ok. 5 km. Współczynnik wydłużenia dla odcinka wynosi 1,22.

**Odcinek 1F(IV obwodnica – granica z Wieliczką):** ul. F. Zolla i wzdłuż linii kolejowej nr 109 do ul. Winnickiej w m. Wieliczka. Odcinek jako droga dla rowerów wzdłuż linii kolejowej do granicy miasta z gminą Wieliczka (ul. Winnicka).

Współczynnik wydłużenia dla odcinka o długości ok. 0,8 km wynosi 1,2. Współczynnik wydłużenia dla odcinków łącznie od III obwodnicy do granicy z Wieliczką wynosi 1,25.

## Trasa główna nr 2

Długość łącznie ok. 30,1 km.

Trasa główna nr 2 biegnie w korytarzu rzeki Wisły i stanowi krakowski odcinek Wiślanej Trasy Rowerowej oraz międzynarodowej trasy EuroVelo4 (VeloMetropolis) a od mostu Kotlarskiego na wschód także międzynarodowej trasy EuroVelo11 w kierunku granicy ze Słowacją. W wymiarze aglomeracyjnym umożliwia dostęp do Krakowa ze Skawiny, gminy Liszki oraz z Niepołomic i części gminy Wieliczka. W wymiarze miejskim zapewnia tranzyt międzydzielnicowy, w tym bezkolizyjny wlot do centrum i tranzyt przez centrum. Proponowany przebieg zmieniający brzegi jest uzupełniany trasami głównymi i łącznikowymi zlokalizowanym w korytarzu Wisły oraz przekraczającymi Wisłę mostami lub kładkami. Trasa ma współczynnik wydłużenia 1,40 - wyższy niż dopuszcza Zarządzenie Prezydenta Miasta Krakowa nr 3113/2018 ale uzasadniony przebiegiem rz. Wisły. Zarazem cała trasa ma wskaźnik opóźnienia wynoszący zero dla całego przebiegu. Na całej długości bowiem nie występuje ani sygnalizacja, ani zatrzymanie wynikające z podporządkowania (przy założeniu rozwiązania docelowo bezkolizyjnego na prawobrzeżnym przyczółku mostu Wandy).

**Trasa główna nr 2 składa się z następujących odcinków:**

**Odcinek 2A: od granicy ze Skawiną do granicy z Liszkami (IV obwodnica).** Długość ok. 4,9 km. Przebieg koroną wału przeciwpowodziowego, a w rejonie wzgórza Grodzisko kładką stokową powyżej poziomu wody tysiącletniej. Następnie ul. Browarnianą, Benedyktyńską i Dziewiarzy do ul. Promowej na przyczółku planowanej kładki łącznikowej "Piekary". Proponowany przebieg ul. Dziewiarzy i nowym śladem poza ul. Promową omija parking pod opactwem, przewyższenia w rejonie cmentarza a przede wszystkim ma na celu zapewnienie przejeźdźności kluczowego odcinka bez względu na stan wody w Wiśle ze względu na brak alternatywy i planowaną łącznikową kładkę Piekary - Tyniec. Dalej przebieg koroną wału do IV obwodnicy. Dopuszczalny przebieg przebieg alternatywny ul. Benedyktyńską. Współczynnik wydłużenia dla odcinka wynosi 1,38 co wynika zarówno z biegu Wisły jak i proponowanego obejścia przeciwpowodziowego.

**Odcinek 2B:** poza granicą Krakowa na terenie gminy Liszki włącznie z przekroczeniem IV obwodnicy (autostrada A4); długość ok 1,3 km.

**Odcinek 2C: od granicy z gminą Liszki (IV obwodnica) do III obwodnicy.** Przebieg koroną wału przeciwpowodziowego. Długość ok. 5,6 km. W rejonie ul. Widłakowej wskazane analizy przebiegu alternatywnego i co najmniej korekta najazdu na wał w załomie ul. Widłakowej (niebezpieczne przewyższenie i pochylenie podłużne najazdu na wał, którego niebezpieczeństwo ujawni się po zapewnieniu ciągłości na odcinku bliżej centrum Krakowa). Współczynnik wydłużenia dla odcinka wynosi 1,14.

**Odcinek 2D: od III obwodnicy do mostu Dębnickiego i II obwodnicy.** W rejonie mostu Zwierzynieckiego konieczna budowa najazdu na most w formie pochylni spiralnej (strona zachodnia i południowa mostu) oraz wykonanie przejazdu pod mostem w formie drogi dla rowerów w murze oporowym po stronie odpowietrznej wału w celu minimalizacji różnicy wysokości i ryzyka zderzeń rowerzystów z pojazdami poruszającymi się drogami serwisowymi wzdłuż ul. Zielińskiego. Najazd na most jest niezbędny w szczególności przy braku możliwości budowy kładki Norbertanki, która ma przenosić przebieg trasy na lewy brzeg Wisły (kontekstem są wysokie stany wody w Wiśle i nieprzejeźdźność odcinka śródmiejskiego). Docelowo przeniesienie przebiegu na

lewy brzeg Wisły przez kładkę „Norbertanki”. Długość ok. 3,4 km. Współczynnik wydłużenia dla odcinka wynosi 1,16.

**Odcinek 2E: wewnątrz II obwodnicy od mostu Dębnickiego do mostu Kotlarskiego.** Docelowo na kładce przy ujściu Rudawy („Norbertanki”) trasa główna nr 2 zostaje przeniesiona na lewy brzeg Wisły. Ma to na celu ułatwienie wjazdu do centrum przy wysokim stanie wody przez śródmiejski odcinek trasy głównej nr 6 przy zachowaniu dostępu do dworca Kraków Główny. Przebieg zasadniczy dolnym bulwarem przy czym na całym odcinku śródmiejskim trasa musi mieć dostępny przebieg bulwarem górnym, w tym - jezdniami ulic na zasadach ogólnych lub w formie pasów ruchu dla rowerów. Długość odcinka ok. 3,2 km. Współczynnik wydłużenia dla odcinka wynosi 1,42 co wynika z krętości Wisły. Współczynnik wydłużenia jest równoważony zerowym wskaźnikiem opóźnienia – trasa biegnie bezkolizyjnie, bez zatrzymań i podporządkowania.

**Odcinek 2F: od Mostu Kotlarskiego (II obwodnica) do III obwodnicy.** Przebieg istniejącym śladem, przy korektach rozwiązań w rejonie mostu w ciągu małej obwodnicy kolejowej (linia kolejowa nr 100) gdzie należy przewidzieć przekroczenie obiektu po stronie odpowietrznej wału oraz na stopniu Dąbie. Niezbędna jest budowa tunelu w nasypie ul. Ofiar Dąbia i ewentualnej zmiana przebiegu w kolizyjnym obszarze Dąbia. Planowana jest (2019, ZIT) budowa kładki przez ujście rz. Białuchy. W przyszłości niezbędna będzie budowa najazdów (pochylnie spiralne) w rejonie mostu przez Wisłę w rejonie ul. Nowohuckiej i takie samo skomunikowanie z infrastrukturą rowerową przyszłego mostu w ciągu III obwodnicy, stanowiącego przebieg trasy głównej nr 11. Długość odcinka ok. 4,1 km. Współczynnik wydłużenia dla odcinka wynosi 1,33.

**Odcinek 2G: od III obwodnicy do IV obwodnicy.** Przebieg koroną wału przeciwpowodziowego z przeniesieniem na prawy brzeg przez most Wandy. Przebieg częściowo istniejący. Konieczna budowa odcinka lewobrzeżnego przy Moście Wandy (ul. Podbipięty) a do rozważenia docelowo bezkolizyjne przekroczenie ul. Półnanki na prawym brzegu przez tunel pod jezdnią ze względu na duże prędkości miarodajne na jezdni. Długość odcinka ok. 5,7 km. Współczynnik wydłużenia dla odcinka wynosi 1,2.

**Odcinek 2H: od IV obwodnicy do granicy z m. Brzegi.** Przebieg koroną wału przeciwpowodziowego do granicy miasta w m. Brzegi. Długość odcinka ok. 1,84 km. Współczynnik wydłużenia dla odcinka wynosi 1,34.

## Trasa główna nr 3

Długość łącznie ok. 15,4 km

Trasa stanowi część głównego korytarza północ – południe, w tym podstawowy szkielet tranzytowy przez obszar śródmiejski po stronie wschodniej (węzeł Nowy Kleparz, dworzec główny PKP, węzeł rondo Mogilskie, węzeł Most Kotlarski, węzeł Rondo Matecznego). Istniejące i proponowane w jej śladzie rozwiązania bezkolizyjne znacząco ograniczają wskaźnik opóźnienia oraz poprawiają bezpieczeństwo rowerzystów. Jako jedyna trasa główna nie dociera do dwóch przeciwległych granic miasta. Po stronie północnej ma kontynuację w gminie Zielonki, po stronie południowej dociera do IV obwodnicy i nie jest kontynuowana ze względu na sytuację wysokościową i brak wyraźnych źródeł i celów podróży na południe od autostrady A4. W części południowej trasa pokonuje wysokie wzniesienie Kurdwanowa; przewyższenia stanowią kolejny argument przeciw kontynuacji poza IV obwodnicę. Na odcinku między Nowym Kleparzem a rondem Mogilskim przenosi krakowski odcinek trasy VeloPrądnik, komunikujący go z dworcem PKP Kraków Główny oraz pozostałym układem tras systemu VeloMałopolska w Krakowie. Odcinek między dworcem PKP Kraków Główny, Rondem Mogilskim a mostem Kotlarskim to także przebieg trasy EuroVelo11 i podstawowe skomunikowanie systemu VeloMałopolska z dworcem kolejowym.

**Trasa główna nr 3 składa się z następujących odcinków:**

**Odcinek 3A: od granicy z m. Zielonki do ul. Opolskiej (III obwodnica):** drogi dla rowerów po obu stronach jezdni jak w koncepcji/projekcie Trasy Wolbromskiej. Długość 1,45 km. Współczynnik wydłużenia dla odcinka wynosi 1,01.

**Odcinek 3B: od III obwodnicy (ul. Opolska) do II Obwodnicy** (Nowy Kleparz/Park Kleparski, przekroczenie bezkolizyjne pod wiaduktem al. 29 Listopada). Przebieg w formie drogi dla rowerów jak w projekcie tramwaju na Górkę Narodową, w ul. dr Twardego podstawowy przebieg stroną północną (wschodnią) z przekroczeniem wiaduktu kolejowego i dowiązaniem do Parku Kleparskiego na podstawie osobnej koncepcji, spełniającej warunki dla obszaru Nowy Kleparz. Dalszy przebieg do ul. Pawiej wzdłuż linii tramwajowej. Długość odcinka 2,6 km. Współczynnik wydłużenia dla odcinka wynosi 1,14.

**Odcinek 3C: II Obwodnica.** Przebieg granicą i wnętrzem II obwodnicy pod wiaduktem al. 29 Listopada wzdłuż torów tramwajowych, drogą dla rowerów i tunelem rowerowym pod peronami dworca Kraków Główny (niezbędne przedłużenie tunelu do północnej/wschodniej strony dolnego poziomu ul. Wita Stwosza). Następnie docelowo kładką stokową północną i wschodnią krawędzią ul. Wita Stwosza z pożądanym bezkolizyjnym przekroczeniem ul. Rakowickiej dla ograniczenia wskaźnika opóźnienia i północną krawędzią ul. Lubomirskiego do Ronda Mogilskiego (patrz przebudowa obszaru rondo Mogilskie). Dalej zachodnią stroną al. Powstania Warszawskiego do mostu Kotlarskiego. Na moście Kotlarskim niezbędna budowa bezkolizyjnego najazdu na drogę dla rowerów na obu przyczółkach (patrz przebudowa obszaru problemowego most Kotlarski). Na prawym brzegu zjazd pochylnią na koronę prawobrzeżnego wału przeciwpowodziowego Wisły. Dalej przebieg prawobrzeżnymi bulwarami Wisły do skrzyżowania ulic Rollego i Długosza przy Moście Retmańskim. (Przy wysokiej wodzie przebieg alternatywny: ul. Zabłocie, Nadwiślańską, Brodzińskiego, Przy Moście, Rollego do ul. Jana Długosza). Dalej od ul. Długosza przez ul. Krasickiego i St. Mity do Ronda Matecznego. Długość odcinka na styku z II obwodnicą i wewnątrz II obwodnicy to ok. 6,1 km.

**Współczynnik wydłużenia dla odcinka wynosi 1,45 (dopuszczalny dla trasy nie więcej niż 1,3) co wynika z przebiegu w terenie zurbanizowanym. Wielkość współczynnika wydłużenia powinna być niwelowana niskim wskaźnikiem opóźnienia, stąd postulat rozwiązań bezkolizyjnych: wydłużenia tunelu pod peronami dworca, bezkolizyjnego przekroczenia ul. Rakowickiej i bezkolizyjnych najazdów na Most Kotlarski.**

**Odcinek 3D: między II i III obwodnicą.** Przebieg ul. Wadowicką i Tischnera stroną wschodnią i północną tych ulic. Dalszy przebieg wymaga analiz - niezbędne jest bezkolizyjne przekroczenie ul. Tischnera i dowiązanie do estakady w ciągu ul. Turowicza, z kontynuacją trasą łącznikową po stronie zachodniej (dziś nieistniejąca). Zasadniczy przebieg prowadzony jest bezkolizyjnie pod estakadą Turowicza z wykorzystaniem istniejącego wiaduktu w ciągu ul. Przyjaźni Polsko-Węgierskiej i dalej nowym śladem przez tereny zielone na południe od ul. Puszkarskiej do ul. Edwarda Heila. Stamtąd śladem planowanej ul. Nowej Sławka do węzła na III obwodnicy. Proponowany przebieg zapewnia bezkolizyjność i korzystniejsze parametry wysokościowe (mniejsze pochylenie podłużne) niż dostęp przez ul. Puszkarską czy Turowicza. Długość odcinka ok. 4 km. Współczynnik wydłużenia dla odcinka wynosi 1,3.

**Odcinek 3E: między III i IV obwodnicą.** Przebieg w planowanym śladzie ul. Nowej Sławka i dalej ul. Tuchowską do IV obwodnicy i trasy łącznikowej "Podmokła – Stojałowskiego". Długość odcinka ok. 1,3 km. Współczynnik wydłużenia dla odcinka wynosi 1,04.



## Trasa główna nr 4

Długość trasy wynosi ok. 30,3 km

„Trasa lotnisk” docelowo połączy port lotniczy Balice położony na zachód od Krakowa przez rejon dawnego pasa startowego w Czyżynach z działającym lotniskiem aeroklubu w m. Pobiednik za wschodnią granicą miasta. Trasa po stronie wschodniej centrum jest w dużej mierze zrealizowana. Jej wylot z obszaru Plant do III obwodnicy notuje obecnie najwyższe natężenia ruchu rowerowego w Krakowie (ul. Kopernika, Rondo Mogilskie, ul. Mogilska). Po stronie zachodniej śródmieścia trasa obecnie nie istnieje. Trasa zapewni dostęp do systemu tras VeloMałopolska z portu lotniczego Balice. Trasa obsługuje korytarz wschód – zachód bez zagrożenia powodzią. Nie przekracza Wisły. Na odcinku od ronda Mogilskiego do ronda Czyżyńskiego stanowi przebieg międzynarodowej trasy EuroVelo11 w kierunku na Proszowice i Wiślicę a docelowo także Warszawę i Wilno. Odcinkami (a docelowo – wraz z budową tras łącznikowych „Brzeska” i „VeloBalice” - na całej długości) może stanowić alternatywny (zapewniający redundancję) przebieg Wiślanej Trasy Rowerowej i EuroVelo 4 i 11 przez Kraków. Odcinek od III obwodnicy (Trasa Zwierzyniecka) na lotnisko Balice stanowi alternatywny dostęp do trasy VeloRudawa.

### **Odcinek 4A: port lotniczy Balice i IV obwodnica – węzeł „Armii Krajowej” na III obwodnicy.**

Przebieg docelowo w ramach Trasy Balickiej, ale możliwy też przebieg ul. Krzyżówka pod warunkiem zastosowania nawierzchni asfaltowej i dowiązania jej przez przedłużenie ul. Spacerowej do ul. Medweckiego w m. Balice (wjazd na lotnisko) i skomunikowanie z planowaną trasą łącznikową "VeloBalice". Przebieg docelowy od przystanku SKA Olszanica do SKA Mydlniki powinien być dowiązany do obiektów inżynierskich Trasy Balickiej w celu minimalizacji pochyleń podłużnych. Zalecane jest tymczasowe dowiązanie do ul. Podkamyrk, skomunikowanie z odcinkiem trasy głównej nr 8 i tymczasowy przebieg w kierunku centrum Krakowa w śladzie trasy głównej nr 8. Tymczasowo możliwy także przebieg w śladzie ul. Zygmunta Starego, jeśli będzie na niej nawierzchnia utwardzona. Długość odcinka 4A to ok. 6,4 km. Współczynnik wydłużenia dla odcinka wynosi 1,12.

**Odcinek 4B: III - II obwodnica.** Przebieg drogami dla rowerów po obu stronach Armii Krajowej i ul. Nawojki. Docelowo, po domknięciu III obwodnicy po stronie zachodniej rola ul. Czarnowiejskiej w układzie drogowym się zmieni. Skrzyżowanie Nawojki - Kijowska - Czarnowiejska - Miechowska powinno wówczas zostać przebudowane na małe rondo z jednym pasem ruchu, a ul. Czarnowiejska - uspokojona. Tymczasowo trasa główna nr 4 może być prowadzona także ul. Lea i Zarzeczce do pl. Inwalidów. Długość odcinka to ok. 2,75 km. Współczynnik wydłużenia dla odcinka wynosi 1,01.

**Odcinek 4C: wewnątrz II obwodnicy.** Ruch na zasadach ogólnych, bez wyznaczania szczególnego korytarza, wlot po stronie zachodniej to ul. Czarnowiejska (tymczasowo także Karmelicka), wlot po stronie wschodniej - Kopernika i Rondo Mogilskie. Długość odcinka ok. 3 km. Współczynnik wydłużenia dla odcinka wynosi 1,15.

**Odcinek 4D: II - III obwodnica.** Przebieg istniejącą infrastrukturą rowerową wzdłuż ul. Mogilskiej po stronie północnej. W przyszłości niezbędne są korekty rozwiązań na Rondzie Mogilskim: wjazd od ul. Kopernika wykorzystujący obecny tunel pod jezdnią ronda powinien biec w nowym śladzie przy korzystniejszym pochyleniu podłużnym i zgodnym ze Standardami Technicznymi biegu w lewo w dół; niezbędna jest poprawa przejazdów przez torowiska i korekty geometrii w planie oraz podniesienie dna północnej krawędzi ronda dla zmniejszenia energii kinetycznej zjeżdżających w dół rowerzystów. Odcinek drogi dla rowerów między rondem

Mogilskim a ul. Grunwaldzką (przebieg wspólny z trasą nr 9) wymaga poszerzenia. Odcinek między ul. Markowskiego a ul. Życzkowskiego wymaga docelowo eliminacji przewyższenia i pochyłeń podłużnych. Na całym odcinku wskazana korekta geometrii na wlotach skrzyżowań, w tym poprawa widoczności. Na przecięciu III obwodnicy konieczna przebudowa wlotów węzła Rayskiego (likwidacja łącznic) i poszerzenie kapy chodnikowej lub budowa samodzielnego obiektu po północnej stronie wiaduktu nad ul. Stella-Sawickiego. Długość odcinka ok. 3,4 km. Współczynnik wydłużenia dla odcinka wynosi 1,09.

**Odcinek 4E: III-IV obwodnica.** Przebieg istniejącymi drogami dla rowerów, na pl. Centralnym przebudowa polegająca na budowie drogi dla rowerów północną stroną jezdni al. Jana Pawła II (wskazana przebudowa pl. Centralnego, jego rewitalizacja) i budowa drogi dla rowerów północną stroną al. Jana Pawła II do skrzyżowania z Bulwarową i Ptaszyckiego. Na wysokości mostu przez rz. Dłubnię budowa drogi dla rowerów prawobrzeżnym wałem przeciwpowodziowym do ul. Podbagnie (dotychczasowa trasa główna nr 18), dalej jezdnią ul. Podbagnie do wału lewobrzeżnego i do ul. Na Niwach. Północną krawędzią cieku wodnego wprowadzenie drogi dla rowerów pod obiekty inżynierskie węzła "Igołomska" drogi ekspresowej S7 (IV obwodnicy). Długość odcinka ok. 5,9 km. Współczynnik wydłużenia dla odcinka wynosi 1,13.

Dopuszczalny jest tymczasowy przebieg na tym odcinku przez ul. Bardosa i Powiatową, jednak docelowo niepożądany ze względu na zróżnicowanie wysokościowe.

**Odcinek 4F: na wschód od IV obwodnicy do granicy Krakowa.** Przebieg wzdłuż cieku wodnego drogą dla rowerów w formie drogi stokowej lub kładki stokowej (wymaga odrębnej koncepcji), bezkolizyjnie przekraczających ul. Giedroycia i następnie dowiązanej do istniejącej i budowanej infrastruktury rowerowej wzdłuż ul. Igołomskiej. Koniec trasy na granicy z gminą Pobiednik Wielki, dowiązanie do trasy łącznikowej "Brzeska" zapewniającej dostęp do m. Niepołomice. Długość odcinka ok. 8,9 km. Współczynnik wydłużenia dla odcinka wynosi 1,03.

## **Trasa główna nr 5**

**Długość trasy wynosi ok. 19,5 km.**

Trasa obsługująca korytarz północ - południe po zachodniej stronie Krakowa. Nie wchodzi do wnętrza II obwodnicy. Jej rola w skali miasta jest uzależniona od realizacji kładki „Norbertanki” przez Wisłę i formy, jaką ten obiekt przyjmie. Trasa w części północnej zapewnia dostęp do nowej stacji kolejowej Kraków Bronowice, w części środkowej - tranzyt międzydzielnicowy przez Wisłę po stronie zachodniej śródmieścia a na prawym brzegu Wisły - dostęp do południowych dzielnic miasta, w tym Kurdwanowa i Swoszowic. Na południu jej nowy przebieg umożliwi bezkolizyjne przekraczanie przeszkód urbanistycznych i terenowych z pominięciem wielkich różnic wysokości względnych, które w oczywisty sposób utrudniają ruch rowerowy w tym obszarze.

Dopuszczalna jest zamiana w przyszłości przebiegu trasy głównej nr 5 z łącznikowymi „Tunel Zwierzyniecki” i „Łagiewnicka” gdyby rozważany tunel Trasy Zwierzynieckiej od węzła „Armii Krajowej” do węzła „Księcia Józefa” był wyposażony w drogę dla rowerów o parametrach użytkowych (pochylenia podłużne itp.) odpowiednich dla trasy głównej.

**Trasa główna nr 5 składa się z następujących odcinków:**

### **Odcinek 5A: od granicy z Modlniczką do węzła „Bronowicka” w ciągu III obwodnicy.**

Przebieg istniejącą drogą dla rowerów do skrzyżowania z ul. Stawową. Od ul. Stawowej konieczna radykalna poprawa istniejących rozwiązań w ramach budowy linii tramwajowej (budowa drogi dla rowerów od nowa). Docelowo wskazane także bezkolizyjne przekroczenie Ronda Ofiar Katynia nowym tunelem po stronie wschodniej (obecne rozwiązania są niebezpieczne: wydzielone prawoskręty z nadawanym sygnałem S-2 stanowią zagrożenie dla rowerzystów a czas oczekiwania na sygnał zielony jest powiększany liczbą miejsc zatrzymań).

Odcinek północny ul. Armii Krajowej wymaga radykalnej przebudowy ze względu na niedostateczne parametry użytkowe (zbyt duże pochylenie podłużne) i zagrażające bezpieczeństwu nowe skrzyżowanie z ul. Wizjonerów (strona zachodnia, brak widoczności przy dużych prędkościach rowerów na kierunku w dół, trwa budowa wielkiego osiedla mieszkaniowego które ten wlot będzie obsługiwał) oraz kolizję z budowanym wyjściem z dworca PKP Bronowice po stronie wschodniej.

Proponuje się w ramach przebudowy ul. Armii Krajowej do standardu GP wyniesienie dróg dla rowerów w konstrukcji oporowej o kilka metrów, co pozwoli na bezkolizyjne rozwiązanie skrzyżowania z ul. Wizjonerów oraz ominięcie kolizji z wejściem do dworca PKP Bronowice. Wyniesienie dróg dla rowerów w konstrukcjach oporowych poprawi sytuację wysokościową, zmniejszając pochylenia podłużne. Na wysokości wiaduktów kolejowych na północ od nich proponuje się wykonać kładkę na planie litery X, umożliwiającą zmianę strony jezdni i przekroczenie wiaduktu pod najwyższym punktem przęsła łukowego przy zachowaniu skrajni. Kładka powinna być dowiązana do równoległej do wiaduktu kładki na wysokości torów, prowadzącej trasę główną nr 10.

Długość odcinka to ok. 3,8 km. Współczynnik wydłużenia dla odcinka wynosi 1,12. Proponowane rozwiązania bezkolizyjne (w tym nowy tunel na Rondzie Ofiar Katynia) mogą zmniejszyć wskaźnik opóźnienia na odcinku niemal do zera.

**Odcinek 5B: od węzła „Bronowicka” w ciągu III obwodnicy do kładki „Norbertanki” przez Wisłę.** Na węzle "Armii Krajowej" Trasy Zwierzynieckiej stanowiącym wlot do tunelu III obwodnicy planowanego pod Rudawą i Sikornikiem z postulowana drogą dla rowerów trasy łącznikowej „Tunel Zwierzyniecki” postuluje się prowadzenie dróg dla rowerów na osi N-S bezkolizyjnie pod wlotami wschodnim i zachodnim aby zminimalizować czas zatrzymania (poprawa wskaźnika opóźnienia), zapewnić swobodę wyboru trasy i bezpieczeństwo ruchu. Wymaga to zwartości skrzyżowania, które nie powinno mieć formy z wyspą centralną. Odcinek po obu stronach Armii Krajowej od węzła Trasy Zwierzynieckiej do skrzyżowania z ul. Piastowską jest wspólny z trasą główną nr 4. Dalej trasa nr 5 biegnie drogą dla rowerów po zachodniej stronie ul. Piastowskiej do rz. Rudawy. Konieczna jest przebudowa odcinka między pętlą Cichy Kącik i mostem na Rudawie. Od ul. Piastowskiej do ujścia Rudawy przebieg jest wspólny z trasą główną nr 8 koroną lewego brzegu Rudawy. Między ul. Focha a Kasztelańską przebieg jest nowy i ma na celu nie tylko skrócenie drogi i poprawę bezpieczeństwa przez przekroczenie al. Focha w miejscu zapewniającym lepsze bezpieczeństwo, ale i ekspozycję hali Cracovii.

Wisła jest docelowo przekraczana planowaną kładką „Norbertanki”. Kładka powinna być zlokalizowana w taki sposób, aby wjazd na nią był możliwy przy dowolnym stanie Wisły, co dyskwalifikuje ewentualny dostęp wyłącznie przez wjazd w ul. Flisackiej (wrota powodziowe w tym miejscu są zamykane przy wysokiej wodzie). Optymalny z punktu widzenia organizacji ruchu jest dostęp na wprost ul. Senatorskiej - przy takim założeniu kładka by musiała być zlokalizowana w ujściu Rudawy (nad nim) z rozwidleniem opierającym się o oba brzegi. Dodatkowa korzyść jest taka, że podwójne przyczółki tej kładki umożliwiłyby też skomunikowanie z drogą dla rowerów trasy głównej nr 6 w ciągu ul. Ks. Józefa. Długość odcinka wynosi ok. 4,9 km. Współczynnik wydłużenia dla odcinka wynosi 1,27.

**Uwaga:** przy braku realizacji kładki "Norbertanki" trasa główna nr 5 biegnie północną krawędzią Błoń wzdłuż al. 3 Maja i do ul. Kałuży, z dowiązaniem do Mostu Dębnickiego, lub – w razie realizacji trasy łącznikowej „Tunel Zwierzyniecki” w tunelu Trasy Zwierzynieckiej – korzysta z jej przebiegu.

**Odcinek 5C Wisła – Wilga - III obwodnica.** Lokalizacja kładki przez Wisłę w ujściu Rudawy powinna pozwolić na dowiązanie jej na prawym brzegu przez pochylnie najazdowe zlokalizowane wzdłuż rzeki w taki sposób, aby ułatwiać wjazd z drogi dla rowerów jadących wzdłuż rzeki zarówno od centrum, jak i od strony Skawiny. Trasa nr 5 z kładki biegnie w stronę centrum a następnie wprowadzona jest w park Dębnicki i drogę dla rowerów w ul. Nowaczyńskiego i Kapelanka po stronie wschodniej. Na całej długości ul. Kapelanka drogi dla rowerów powinny być po obu stronach jezdni, jednak dla podstawowego przebiegu trasy głównej nr 5 kluczowa jest strona wschodnia.

Rozwiązanie skrzyżowania ul. Kapelanka, Grota - Roweckiego, Lipińskiego / 8 Pułku Ułanów i Brożka wymaga odrębnej analizy. Ze względu na splot dwóch tras głównych (5 i 9) i przecięcie z trzecią (12) skrzyżowanie wymaga rozwiązań ponadstandardowych ze względu na wadliwy kształt, uniemożliwiający prowadzenie rozwiązań w postaci przejazdów dla rowerzystów przez wloty. Dlatego należy rozważyć rozwiązanie bezkolizyjne, zapewniające nie tylko bezpieczeństwo ale i minimalizację strat czasu i wskaźnika opóźnienia dla trasy.

Na południe od ul. Brożka trasa główna nr 5 biegnie prawym brzegiem rz. Wilgi jako samodzielna droga dla rowerów, dochodząc do załomu ul. Borsuczej (bocznej) i w jezdni ul. Borsuczej dociera do promenady w ciągu ul. Do Wilgi. Następnie proponuje się w związku zastaną zabudową i uwarunkowaniami przyrodniczymi w celu minimalizacji konfliktów z ruchem pieszym

przekroczenie rzeki Wilgi nowym obiektem w przedłużeniu ul. Borsuczej, biegnącym aż do ul. Zbrojarzy zlokalizowanym także nad potokiem Urwisko wzdłuż jego biegu. Dalej przebieg w ul. Zbrojarzy w ruchu ogólnym do ul. Ludwisarzy, gdzie nowym obiektem inżynierskim przez rz. Wilgę proponuje się dowiązanie do drogi dla rowerów wzdłuż Trasy Łagiewnickiej. Dopuszczalny jest przebieg lewym brzegiem rz. Wilgi, jednak przy zachowaniu parametrów gwarantujących przejezdność przy wysokim stanie wody. Dalszy przebieg północną stroną III obwodnicy prowadzi do tunelu pod ul. Zakopiańską i linią kolejową nr 94, bezkolizyjne przekroczenie Trasy Łagiewnickiej następuje między sanktuariami w Łagiewnikach po wschodniej stronie linii kolejowej.

Długość odcinka wynosi ok. 4,6 km. Współczynnik wydłużenia dla odcinka wynosi 1,14.

**Odcinek 5D: III obwodnica - IV obwodnica.** Proponowany przebieg na wschodnim portalu tunelu Trasy Łagiewnickiej w rejonie Sanktuarium św. Jana Pawła II odchodzi nowym obiektem inżynierskim nad rz. Wilgą i nad ul. Totus Tuus w kierunku południowo-wschodnim. Następnie biegnie przez teren między ul. Totus Tuus i ul. Herberta. Tę ostatnią przekracza obiektem inżynierskim na wysokości ul. Chmielnej i Okopowej. Dalej przebieg jest wschodnią stroną ul. Herberta do skrzyżowania z ul. Stojałowskiego i dalej na południe ul. Myślenicką do istniejącego przekroczenia IV obwodnicy na węźle "Łagiewniki".

Cel zaproponowanego przebiegu jest następujący: droga dla rowerów wzdłuż Trasy Łagiewnickiej na wschód od portalu tunelu ma niekorzystny profil wysokościowy ("siodło" - po stromym podejściu z poziomu rz. Wilgi następuje zjazd w dół na obiekt mostowy nad Wilgą i następnie podjazd do węzła "Witosa". Na samym węźle "Witosa" występują niekorzystne parametry związane z sygnalizacją świetlną a infrastruktura rowerowa tamże ma charakter łącznikowy ze względu na zróżnicowanie wysokościowe obszaru. Nie ma też możliwości budowy i dowiązania infrastruktury rowerowej w ciągu ul. Herberta. Zaproponowany przebieg pozwala na stabilizację sytuacji wysokościowej i otwiera dostęp do terenu w rejonie pętli tramwajowej Kurdwanów bez zatrzymania na sygnalizacji świetlnej. Sytuacja wysokościowa obszaru pozwala na bezkolizyjne przekroczenie ul. Herberta i dowiązanie do ul. Michała Żaka, która po uregulowaniu punktowych kwestii własnościowych może stać się trasą dostępową dla dużej części Kurdwanowa (na południe od Witosa, na zachód od Kordiana i na północ od Wysłouchów). Rozwiązanie na rozciętym skrzyżowaniu ul. Brata Alberta, Herberta i Żaka wskazuje na brak możliwości przekroczenia ulicy Herberta w poziomie jezdni.

Docelowo skrzyżowanie ul. Herberta, Podmokłej i Stojałowskiego proponuje się przebudować na wyniesioną turbinę z ruchem pieszym i rowerowym prowadzonym bezkolizyjnie w poziomie gruntu. Rozwiązanie powinno przynieść korzyści na całym węźle autostradowym i umożliwić skomunikowanie postulowanej trasy łącznikowej "Podmokła - Stojałowskiego) i bezpieczne przekroczenie węzła Łagiewniki rowerem.

Długość odcinka to ok. 2,6 km. Współczynnik wydłużenia dla odcinka wynosi 1,42 co wynika z ukształtowania terenu.

**Odcinek 5E: IV obwodnica – styk z trasą nr 7.** Węzeł "Łagiewniki" na A4 wymaga remontu i rozbudowy rozwiązań rowerowych (nawierzchnia, geometria) w celu doprowadzenia do zgodności ze standardami technicznymi, a po stronie południowej także dowiązania do jezdni (samodzielny wlot w obwiednię ronda Andrzeja Pamuły). Przebieg trasy głównej nr 5 jest ul. Borowinową (rezygnacja z wejścia w Park Zdrojowy, nieuzasadnionego ani przebiegiem ani wysokościowo),

dalej ul. Moszyńskiego, Lasogórską, Starowiejską do styku z ul. Smoleńskiego. Długość odcinka to 2,7 km. Współczynnik wydłużenia dla odcinka wynosi 1,21.

**Odcinek 5F:** wspólny przebieg z trasą główną nr 7 do granicy z m. Lusina, długość odcinka ok. 1 km a współczynnik wydłużenia 1,15.

## Trasa główna nr 6

Długość ok. 33,5 km.

Trasa obsługuje korytarz wschód – zachód lewym brzegiem Wisły, przy czym w centrum odchodzi od rzeki na północ. Zapewnia redundancję trasom systemu VeloMałopolska oraz dostęp do centrum z północnych i północno-wschodnich części Nowej Huty.

**Trasa główna nr 6 składa się z następujących odcinków:**

**Odcinek 6A: Liszki - IV obwodnica - III obwodnica.** Odcinek prowadzony jest jako samodzielna droga dla rowerów od styku z gminą Liszki (południowa strona DW780, wzdłuż której przekracza IV obwodnicę). Skrzyżowanie DW780 (ul. Ks. Józefa) z obejściem Bielana, które docelowo ma obsługiwać też nowy przebieg DW774 po wschodniej stronie autostrady A4 powinno zostać przebudowane na wyniesione rondo z bezkolizyjnie prowadzonym ruchem rowerowym w tunelach. Most na rz. Sance wymaga budowy nasypów naprowadzających drogę dla rowerów przy spełnieniu warunków technicznych (pochyleń podłużnych). Dalszy przebieg do węzła "Księcia Józefa" w ciągu III obwodnicy nie wymaga korekt. Budowa Trasy Zwierzynieckiej wymaga prawidłowego dowiązania do dróg dla rowerów na planowanym obiekcie mostowym przez Wisłę. Długość odcinka to ok. 7,2 km. Współczynnik wydłużenia dla odcinka wynosi 1,19.

**Odcinek 6B: III-II obwodnica.** Na wysokości ul. Wioślarskiej podstawowy przebieg powinien być w śladzie wału i muru przeciwpowodziowego, z rozwiązaniami umożliwiającymi przekroczenie istniejących wrót powodziowych w murze. Na most Zwierzyniecki należy zbudować rampę najazdową. Ciąg do klasztoru Norbertanek powinien być przedłużony drogą dla rowerów po stronie południowej ul. Kościuszki do ujścia Rudawy, a przekroczenie ul. Tadeusza Kościuszki należy zorganizować w ramach postulowanej kładki "Norbertanki" przez Wisłę zgodnie z opisem dla trasy 5 i węzła „Norbertanki”. Dalszy przebieg do II obwodnicy w śladzie rozwiązań istniejących (ul. Senatorska i Dunin - Wąsowicza). Przekroczenie II obwodnicy (al. Krasińskiego) jest istniejącym rozwiązaniem na rozciętym skrzyżowaniu z ul. Smoleńsk. Na odcinku od Rudawy do drugiej strony II obwodnicy trasa zapewnia redundancję dla tras systemu VeloMałopolska w razie nieprzejezdności korytarza Wisły (wysoka woda, imprezy masowe). Długość odcinka to ok. 3 km a współczynnik wydłużenia 1,03.

**Odcinek 6C - wewnątrz II obwodnicy.** Trasa biegnie istniejącym śladem przez ul. Smoleńsk, Planty, Rynek Główny do ul. Wielopole. W ul. Wielopole postuluje się wprowadzenie kontrapasu (przebieg wspólny z trasą główną nr 1), wprowadzającego ruch w drogę dla rowerów po północnej stronie ul. Dietla i Grzegórzeckiej. Postuluje się dwa warianty przebiegu, wskazane na mapie głównej w skali 1:20000:

- ul. Grzegórzecka z dwukierunkową drogą dla rowerów po stronie północnej, torowiskiem tramwajowym przesuniętym na północ i jednokierunkową jezdnią po stronie południowej zapewniającą jazdę samochodów w kierunku do Ronda Grzegórzeckiego; przy czym droga dla rowerów trasy głównej nr 6 jest dowiązana do układu rowerowego Ronda Grzegórzeckiego i Al. Pokoju;
- przebieg jak wyżej, przy czym na wschód od linii kolejowej przebieg zasadniczy kierowany jest ciągiem ulic Bonerowskiej, Zyblikiewicza, Blich lub Dwernickiego do ul. Sołtyka i dalej planowanym głównym ciągiem komunikacyjnym MPZP "Wesoła" do al. Powstania Warszawskiego na wysokości ul. Żółkiewskiego, gdzie następuje bezkolizyjne przekroczenie al. Powstania Warszawskiego i dowiązanie do północnej strony al. Pokoju

przez ul. Kordylewskiego lub w ramach koncepcji zagospodarowania obszaru Urzędu Marszałkowskiego na terenie między al. Pokoju, al. Powstania Warszawskiego i ul. Kordylewskiego.

Istnieje możliwość przebiegu wariantu drugiego w ul. Mikołaja Zyblikiewicza do Plant, ale wymaga to przekształceń układu drogowego na wysokości Plant (ul. Westerplatte między Wielopole a Kopernika) i wprowadzenia wjazdu w Planty.

Długość odcinka w przebiegu podstawowym ok. 2,7 km a współczynnik wydłużenia 1,25.

**Odcinek 6D (II - III obwodnica).** Trasa biegnie drogami dla rowerów po obu stronach al. Pokoju. Długość odcinka wynosi ok. 3,6 km. Współczynnik wydłużenia dla odcinka wynosi 1,06.

**Odcinek 6E (III - IV obwodnica).** Trasa biegnie południową stroną Al. Pokoju, południową stroną al. Jana Pawła II do Pl. Centralnego. Pl. Centralny wymaga przekształceń, opisanych dla odcinka trasy nr 4. Dalszy przebieg to al. Solidarności (obustronne, dwukierunkowe drogi dla rowerów) do ul. Ujastek i Centrum Administracyjnego Huty. Długość odcinka to ok. 4,65 km. Współczynnik wydłużenia dla odcinka wynosi 1,06.

**Odcinek 6F (IV obwodnica - granica miasta).** Trasa biegnie ul. Ujastek drogami dla rowerów po obu stronach, a następnie ul. Mrozową. Postuluje się przebieg w śladzie torowiska tramwajowego, jeśli nie będzie odbudowywane. Na pętli Walcownia przebieg jest przez teren Arcelor Mittal do istniejącego bezkolizyjnego przekroczenia linii kolejowej nr 95, a następnie północną stroną linii kolejowej śladem dróg gruntowych i publicznych (Wielkich Pieców, Organki, Spławy) do drogi gruntowej w rejonie pętli kolejowej prowadzącej do ul. Andrzeja Stopki a następnie jezdnią ul. Sawy - Calińskiego w ruchu ogólnym do granicy Krakowa. Dopuszcza się przebieg jako droga dla rowerów w ramach planowanej (SUiKZP) drogi klasy G lub samodzielny, z wykorzystaniem istniejących dróg gruntowych. Długość odcinka wynosi ok. 12,5 km. Współczynnik wydłużenia dla odcinka wynosi 1,32.



## Trasa główna nr 7

Długość trasy to ok. 16,9 km

Trasa stanowi korytarz północ – południe w śladzie dawnej drogi krajowej nr 7 (al. 29 Listopada – Aleje Trzech Wieszców – Zakopiańska) przy czym na odcinku południowym proponuje się modyfikację przebiegu z wykorzystaniem śladu linii kolejowej nr 94 w celu zapewnienia odpowiednich parametrów wysokościowych i urealnienia budowy trasy.

**Trasa główna nr 7 składa się z następujących odcinków:**

**Odcinek 7A (IV - III obwodnica).** Odcinek zaczyna się na granicy Krakowa z gminą Węgrzce, na węźle IV obwodnicy (drogi ekspresowej S52). Zgodnie z projektem rozbudowy al. 29 Listopada drogi dla rowerów po obu stronach ulicy dochodzą do skrzyżowania z ul. Opolską. Odcinek jest realizowany w ramach rozbudowy al. 29 Listopada. Długość odcinka to ok. 2,74 km. Współczynnik wydłużenia dla odcinka wynosi 1,01

**Odcinek 7B (III-II obwodnica).** Odcinek stanowią drogi dla rowerów po obu stronach ulicy, zgodnie z koncepcją przewidzianą do realizacji w latach 2019-2020 w ramach ZIT. Odcinek przewidziany do realizacji kończy się na ul. Kamiennej i ul. Żelaznej. Docelowo należy przewidzieć lepsze skomunikowanie z obszarem wnętrza II obwodnicy i kontynuację trasą łącznikową „Wita Stwosza”. W ciągu ul. Kamiennej niezbędny jest tunel pod linią kolejową nr 8 aby minimalizować wskaźnik opóźnienia, obecnie wysoki ze względu na częste zamknięcie przejazdu kolejowego w ul. Kamiennej. Następnie droga dla rowerów biegnie przez Park Kleparski do ul. Prądnickiej i skrzyżowania z al. Słowackiego. Długość odcinka to ok. 2,1 km. Współczynnik wydłużenia dla odcinka wynosi 1,17.

**Odcinek 7C (II obwodnica).** Obecnie odcinek jest przejezdny na niemal całej długości dzięki dwukierunkowemu ruchowi rowerowemu w jednokierunkowych ulicach równoległych do Alej Trzech Wieszców i ul. Konopnickiej oraz adaptacji chodników na moście Dębickim i moście na rz. Wildze. Jednak odcinek między Parkiem Krakowskim a ul. Reymonta jest zamykany na noc - stanowią go drogi wewnętrzne Akademii Górniczo-Hutniczej. Ulice jednokierunkowe z kontraruchem rowerowym prowadzące trasę zarówno wewnątrz jak i na zewnątrz II obwodnicy nie spełniają parametrów wymaganych przez standardy techniczne dla tras głównych.

Dlatego proponuje się dwa możliwe rozwiązania, tymczasowe lub docelowe:

- przebieg wspólny z trasą główną nr 3 od obszaru "Nowy Kleparz" do Ronda Matecznego;
- przebudowę Alej Trzech Wieszców umożliwiającą prowadzenie trasy głównej nr 7 w formie dróg dla rowerów lub dróg dla rowerów i kontrapasów w jednokierunkowych ulicach serwisowych zlokalizowanych w przekroju ulicy. Trasa główna musi spełniać warunki określone w Zarządzeniu PMK Nr 3113/2018, zatem niedopuszczalne jest na przykład rozwiązanie polegające na budowie drogi dla rowerów na kilkudziesięciu odcinkach zieleńca między jezdniami Alej. Taki przebieg byłby podzielony skrzyżowaniami i jezdniami nawrotek oraz niedostępny z ulic poprzecznych. Przykładowe poprawne rozwiązanie to prowadzenie ruchu rowerowego w ewentualnej drodze serwisowej wzdłuż torowiska tramwajowego zlokalizowanego w jezdni zewnętrznej Alej, przy przejeździe na wprost skrzyżowań tej drogi serwisowej zamkniętych dla tranzytowego ruchu samochodowego; realizacja oczywiście zależy od decyzji o budowie takiej linii tramwajowej i to w takiej formie.

Most Dębnicki wymaga rozbudowy, w tym poszerzenia kap chodnikowych do budowy dróg dla rowerów obok chodnika oraz pełnego skomunikowania zarówno z jezdniami na przyczółkach jak i drogami dla rowerów na dolnym poziomie bulwarów Wisły.

Rondo Grunwaldzkie wymaga przebudowy i lepszego skomunikowania istniejącego bezkolizyjnego rozwiązania pod mostem Grunwaldzkim, a docelowo budowy analogicznego bezkolizyjnego rozwiązania w osi trasy nr 7 po stronie Dębnik (tunelu pieszo-rowerowego).

Wzdłuż ul. Konopnickiej docelowo drogi dla rowerów powinny być zlokalizowane po obu stronach jezdni na całej długości od Ronda Grunwaldzkiego do Ronda Matecznego, a łącznice ul. Ludwinowskiej w rejonie hotelu Forum przebudowane na skrzyżowania lub zastosować należy rozwiązanie bezkolizyjne.

Długość odcinka to 4,8 km. Współczynnik wydłużenia dla odcinka wynosi 1,16.

**Odcinek 7D II obwodnica - III obwodnica.** Przebieg ul. Wadowicką i Zakopiańską od Ronda Matecznego do węzła "Zakopiańska" Trasy Łagiewnickiej. W ul. Wadowickiej niezbędne są drogi dla rowerów po obu stronach jezdni oraz korekta obecnego rozwiązania po stronie zachodniej, szczególnie odcinka pieszo-rowerowego w rejonie pętli tramwajowo - autobusowej Łagiewniki. W ul. Zakopiańskiej przebieg jest istniejącą drogą dla rowerów po stronie zachodniej (podstawowy przebieg jest stroną zachodnią także ul. Wadowickiej). Na węźle "Zakopiańska" trasa nr 7 jest wprowadzana w budowany w ramach Trasy Łagiewnickiej tunel rowerowy pod linią kolejową nr 94 i przekracza bezkolizyjnie III obwodnicę na wysokości załomu ul. Korbońskiego po wschodniej stronie torów kolejowych wspólnie z trasą główną nr 5.

Docelowo, jeśli natężenia ruchu rowerowego i jego charakter (np. ewentualne kolizje wynikające z geometrii tunelu rowerowego pod linią kolejową nr 94 i niedostosowania do natężeń ruchu rowerowego lub pieszego) uzasadnią takie rozwiązanie, to trasa nr 7 na węźle "Zakopiańska" powinna biec bezkolizyjnie kładką, zachowującą spójną niweletę i przekraczającą węzeł po przekątnej od strony północno - zachodniej do południowo - wschodniej, dochodzącą w rejon załomu ul. Korbońskiego po wschodniej stronie linii kolejowej nr 94 z dowiązaniem zarówno do przebiegu trasy nr 5 jak i dalszego odcinka trasy 7 po wschodniej stronie torów kolejowych linii 94.

Długość odcinka wynosi ok. 2,2 km a współczynnik wydłużenia 1,05.

**Odcinek 7E III obwodnica - IV obwodnica.** Trasa od załomu ul. Korbońskiego i przekroczenia Trasy Łagiewnickiej biegnie drogą stokową a następnie kładką stokową po wschodniej stronie torów kolejowych linii nr 94, w tym kładką stokową zlokalizowaną powyżej peronu wschodniego przystanku kolejowego Kraków Sanktuarium. Kładka przechodzi przez zachowane przyczółki historycznych wiaduktów bez naruszania ich konstrukcji, światłem istniejących portali. Po stronie południowej przystanku Sanktuarium trasa jest wprowadzona w jezdnię ul. Korbońskiego (bocznej) i w ruchu ogólnym dochodzi do ul. Podmokłej. Szczegóły techniczne rozwiązania wymagają dokładnych analiz. Celem rozwiązania jest minimalizacja przewyższeń, bezkolizyjność, brak zatrzymań oraz bezpieczny i wygodny dostęp rowerem do przystanku PKP Kraków Sanktuarium.

Ul. Podmokła jest przekroczona kładką zlokalizowaną wzdłuż istniejącego obiektu kolejowego po jego stronie wschodniej. Następnie droga dla rowerów biegnie południową stroną torów do ul. Torowej. Przekroczenie autostrady A4 przewiduje się w ramach budowy linii kolejowej Kraków - Myślenice, choć istnieje możliwość budowy samodzielnego obiektu.

Odcinek jest niemal pozbawiony przewyższeń, korzysta z korytarza linii kolejowej i ma niemal zerowy wskaźnik opóźnienia (podporządkowanie wystąpić może tylko na odcinku w jezdni ul. Korbońskiego bocznej). W tak trudnym terenie obszarze Krakowa jest to odcinek kluczowy dla skomunikowania dużych obszarów zamieszkałych obecnie i planowanych pod zabudowę mieszkaniową. Ma również wymiar aglomeracyjny: wraz z trasami łącznikowymi docelowo pozwoli nie tylko na dostęp rowerem do i ze Skawiny ale i połączy Skawinę z Wieliczką.

Długość odcinka wynosi ok. 3,2 km. Współczynnik wydłużenia dla odcinka wynosi 1,13.

**Odcinek 7F (od IV obwodnicy do m. Lusina).** Przebieg postulowany jest w powiązaniu z obiektem (wiaduktem) rozważanej linii kolejowej Kraków – Myślenice. Trasa będzie następnie ul. Smoleńskiego i Opatkowicką, łączy się z trasą główną nr 5 i dochodzi do ul. Świetlistej w m. Libertów. Długość odcinka to ok. 2 km. Współczynnik wydłużenia dla odcinka wynosi 1,11.

## Trasa główna nr 8

**Długość trasy to około 22,9 km**

Trasa główna nr 8 stanowi korytarz wschód - zachód przecinający Kraków doliną rzeki Rudawy i Wisły a w części południowej wykorzystujący obniżenie terenu na południe od Krzemionek. Odcinek północny prowadzi krakowski przebieg trasy VeloRudawa, odcinek śródmiejski pełni kluczową rolę w dogęszczeniu dostępu do centrum z dzielnic południowych a odcinek południowy poza funkcją czysto użytkową ma potencjał ułatwienia dostępu z południowych części Krakowa do Puszczy Niepołomickiej z przebiegającą tam trasą VeloMetropolis (EuroVelo4) i trasy VeloRaba.

**Trasa główna nr 8 składa się z następujących odcinków:**

**Odcinek 8A: granica Krakowa – III obwodnica.** Od granicy Krakowa z gm. Szczyglice przebieg ulicą Podkamyk (wymagana budowa nawierzchni asfaltowej i podbudowy ponad poziom wód gruntowych) do nasypu linii kolejowej nr 118 Balice - Kraków. Nasyp jest przekraczany istniejącym obiektem. Konieczna jest budowa mostu na Rudawie prowadzącego na lewobrzeżny wał którym trasa biegnie do ujścia do Wisły. W rejonie ulic Zarudawie, Mydlnickiej i Odlewniczej należy zapewnić skomunikowanie z ewentualnym przebiegiem trasy łącznikowej „Tunel Zwierzyniecki” w tunelu III obwodnicy lub przynajmniej z węzłem „Armii Krajowej” Trasy Zwierzynieckiej.

Długość odcinka wynosi ok. 5,6 km. Współczynnik wydłużenia dla odcinka wynosi 1,15

**Odcinek 8B: III Obwodnica – Wisła (Most Dębnicki).** Przebieg koroną lewobrzeżnego wału Rudawy, w tym między ul. Focha a ul. Kasztelańską postuluje się przebieg trasy koroną wału w celu skrócenia drogi, poprawy bezpieczeństwa (lepszy punkt przekroczenia al. Focha) i lepszej ekspozycji Hali Cracovii. Przekroczenie Wisły kładką "Norbertanki" zostało przedyskutowane w opisie dla trasy 5 (jest wspólne). Most Dębnicki jest przekraczany bezkolizyjnie, ale należy zapewnić skomunikowanie z przyczółkami mostu i przejezdność przy wysokiej wodzie śladem trasy głównej nr 7. Długość odcinka wynosi ok. 3,7 km. Współczynnik wydłużenia dla odcinka wynosi 1,15. Ryzyka opóźnień występują przy wjeździe na kładkę „Norbertanki” przy przekraczaniu ul. Kościuszki oraz na przekroczeniu al. Focha i ul. Piastowskiej.

**Odcinek 8C (II obwodnica - Wilga - II obwodnica).** Przebieg zasadniczy jest prawobrzeżnym bulwarem Wisły do mostu Retmańskiego, z bezkolizyjnym przekroczeniem II obwodnicy pod mostem Dębnickim i kładką nad al. Powstańców Śląskich i linią kolejową nr 94. W warunkach wysokiej wody wskazany jest przebieg alternatywny od Mostu Dębnickiego drogami dla rowerów trasy głównej nr 7. Od mostu Retmańskiego przebieg jest wspólny z trasą nr 3 i biegnie ul. Długosza, Krasickiego i Mityry do Ronda Matecznego a następnie północną stroną ul. Kamieńskiego do kładki nad al. Powstańców Śląskich (II obwodnica) realizowanej w ramach ZIT (2019-2020). Długość odcinka wynosi ok. 3 km. Współczynnik wydłużenia dla odcinka wynosi 1,16.

**Odcinek 8D (II - III obwodnica).** Przebieg północną stroną ul. Kamieńskiego do skrzyżowania z Malborską i Wielicką. Docelowo w ramach budowy węzła "Wielicka" III obwodnicy (Trasa Bagrowa) należy zapewnić bezkolizyjne przekroczenie zarówno ul. Malborskiej jak i Wielickiej oraz bezkolizyjny dostęp do trasy łącznikowej "Duchacka" w ciągu III obwodnicy. Bezkolizyjność powinna nie tylko poprawić bezpieczeństwo, ale radykalnie poprawić wskaźnik opóźnienia dla całej trasy i zminimalizować niekorzystne parametry wysokościowe obszaru. Na skrzyżowaniu z ul. Walerego Sławka należy dowiązać trasę łącznikową „Sławka”, przy czym docelowo wskazane jest

rozwiązanie bezkolizyjne (kładka nad ul. Kamińskiego po stronie południowo-wschodniej skrzyżowania) wykorzystujące zastaną sytuację wysokościową, w tym zwłaszcza skarpę po stronie północnej. Docelowo wskazane są też bezkolizyjne przekroczenia rowerem ul. Kamińskiego (np. ul. Heltmana) aby zapewnić lepszy dostęp do trasy głównej. Długość odcinka wynosi ok. 2,75 km. Współczynnik wydłużenia dla odcinka wynosi 1,14.

**Odcinek 8E (III – IV obwodnica – granica z m. Kokotów).** Przebieg wschodnią stroną ul. Wielickiej oraz północną i wschodnią stroną ul. Teligi i Ćwiklińskiej (odcinek istniejący). Skrzyżowanie ul. Wielickiej i Biezanowskiej należy docelowo przebudować na bezkolizyjne dla ruchu rowerowego (tunel pod jezdnią ul. Biezanowskiej). Wskazane jest też prowadzenie docelowo drogi dla rowerów poza obecnym przebiegiem w ul. Dygasińskiego (nawierzchnia jezdni z kostki betonowej jest niezgodna ze standardami technicznymi, czas zatrzymania na sygnalizacji pogarsza wskaźnik opóźnienia a sytuacja wysokościowa jest niekorzystna).

Na skrzyżowaniu z ul. Mała Góra droga dla rowerów z ul. Ćwiklińskiej powinna zostać doprowadzona stroną zachodnią ul. Mała Góra do skrzyżowania z ul. Korepty. Dalszy przebieg jezdnią ul. Korepty na zasadach ogólnych do ul. Zamłynie; stamtąd wzdłuż torów kolejowych linii 109 w formie drogi dla rowerów trasa przekracza ul. Biezanowską i śladem dawnej łącznicy dociera do ul. Półanki. Przekroczenie ul. Biezanowskiej należy rozważyć jako bezkolizyjne przy ewentualnej przebudowie linii kolejowej nr 109. Od ul. Półanki postuluje się przebieg w formie drogi dla rowerów granicą terenu kolejowego, południową stroną torów linii nr 91 do ul. Zarzyckiego a następnie ul. Zarzyckiego w ruchu ogólnym do granicy z m. Kokotów. Odcinek ma długość ok. 8 km. Współczynnik wydłużenia dla odcinka wynosi 1,2.

## Trasa główna nr 9

Długość trasy wynosi ok. 20,1 km.

Trasa główna nr 9 stanowi korytarz północ - południe zapewniający tranzyt przez obszar śródmiejski po jego stronie wschodniej oraz dostęp z położonych na wzgórzach dzielnic północnych i południowych do korytarza Wisły.

**Trasa główna nr 9 składa się z następujących odcinków:**

**Odcinek 9A (Węgrzce - III obwodnica).** Od granicy z gm. Węgrzce biegnie jezdnią ul. Batowickiej w ruchu ogólnym do nowego przebiegu ul. Strzelców/Iwaszki (wiadukt nad torami kolejowymi) i dalej na południe stroną zachodnią ul. Strzelców i Lublańskiej do Ronda Polsadu. Do rozważenia ze względów wysokościowych jest bezkolizyjne przekroczenie skrzyżowania Strzelców - Dobrego Pasterza – Lublańska. Brak zatrzymania pozwoli na wykorzystanie energii kinetycznej jadących z góry rowerzystów), pozwoli też znacząco zmniejszyć wskaźnik opóźnienia dla trasy. Długość odcinka to 2,75 km. Współczynnik wydłużenia dla odcinka wynosi 1,16 ale jest to jeden z bardziej stromych przebiegów tras głównych w Krakowie.

**Odcinek 9B (III - II obwodnica).** Przebieg stroną zachodnią ul. Młyńskiej i Meissnera (w związku z inwestycją tramwajową do rozważenia bezkolizyjne przekroczenie Ronda Młyńskiego) i dalej południową stroną Meissnera do ul. Chałupnika. Dalej przebieg ul. Chałupnika w ruchu ogólnym, bezkolizyjne przekroczenie nasypu linii kolejowej nr 100 i przebieg ul. Lotniczą do nowego mostu (kładki) na rz. Białucha. Dalej w ruchu ogólnym do ul. Grunwaldzkiej (zalecane wprowadzenie ruchu jednokierunkowego od Mogiłskiej do Zaleskiego z kontrapasem od Zaleskiego do Mogiłskiej dla minimalizacji kolizji i konfliktów). Odcinek drogi dla rowerów północną stroną ul. Mogiłskiej do ronda Mogiłskiego powinien być przebudowany (poszerzony, z poprawą widoczności na skrzyżowaniu z ul. Grunwaldzką) dla obsługi nowego ruchu rowerowego. Przebudowa Ronda Mogiłskiego omówiona została w opisie trasy nr 3. Długość odcinka wynosi ok. 3 km. Współczynnik wydłużenia dla odcinka wynosi 1,28. Wskaźnik opóźnienia wynikać będzie z sygnalizacji świetlnej na Rondzie Polsadu i Rondzie Młyńskim, rozwiązania bezkolizyjne tamże mogą znacząco poprawić ten parametr zwłaszcza że przebieg do ronda Mogiłskiego i dalej ma bardzo korzystne parametry.

**Odcinek 9C (wewnątrz II obwodnicy).** Przebieg wspólny z trasami głównymi nr 3 i 10 do mostu Kotlarskiego. Na moście przekroczenie ul. Podgórskiej bezkolizyjnym obiektem dowiązanym do bulwaru Kurlandzkiego i dalej przebieg lewym brzegiem Wisły do przyczółka kładki Bernatka, gdzie następuje wyprowadzenie trasy na jezdnię ul. Podgórskiej do ul. Rybaki. Stamtąd najazd na planowaną kładkę Kazimierz – Ludwinów do ul. Ludwinowskiej. Przebieg bulwarem Kurlandzkim musi mieć zapewnioną alternatywę w jezdni ul. Podgórskiej na wypadek nieprzejezdności bulwaru z powodu wysokiej wody lub imprez masowych. Redundancję musi zapewniać również lewy brzeg Wisły (trasa główna nr 3). Dalej na prawym brzegu Wisły przebieg ul. Ludwinowską w ruchu ogólnym do istniejącego przejazdu pod ul. Konopnickiej. Tu budowa drogi dla rowerów poza jezdnią i skomunikowanie jej z wnętrzem os. Podwawelskiego oraz budowa drogi dla rowerów wzdłuż ul. Konopnickiej poza koroną drogi do lewobrzeżnego wału Wilgi. Długość odcinka wynosi ok. 3,9 km. Współczynnik wydłużenia dla odcinka wynosi 1,27.

**Uwaga:** przy braku realizacji kładki Kazimierz – Ludwinów przebieg albo przez most Kotlarski śladem trasy głównej nr 3 do mostu Retmańskiego, albo przez kładkę Bernatka i dalej śladem trasy głównej nr 3 przez most Retmański do przebiegu zasadniczego śladem trasy głównej nr 8.

**Odcinek 9D (II-III obwodnica).** Od ul. Konopnickiej do ul. Kobierzyńskiej przebieg koroną wałów przeciwpowodziowych rz. Wilgi od ul. Konopnickiej do ul. Kobierzyńskiej. Przebieg prawobrzeżny jest wprowadzany we wnętrze II Obwodnicy istniejącym rozwiązaniem na skrzyżowaniu z ul. Orawską. Przebieg zasadniczy jest wałem lewobrzeżnym z wykorzystaniem kładki przy moście w ciągu ul. Kobierzyńskiej. Dalej przebieg do ul. Brożka prawym brzegiem Wilgi. Przekroczenie skrzyżowania ul. Kapelanka, Brożka, Lipińskiego/8 Pułku Ułanów i Grota-Roweckiego wymaga odrębnego opracowania, co zostało omówione w przypadku trasy głównej nr 5. Dalszy przebieg ul. 8 Pułku Ułanów zgodnie z projektem dla tej inwestycji. Długość odcinka to ok. 2,8 km. Współczynnik wydłużenia dla odcinka wynosi 1,2.

**Odcinek 9E III-IV obwodnica.** Przebieg projektowaną ul. 8 Pułku Ułanów do ul. Zawilej, wzdłuż ul. Zawilej do ul. Borkowskiej jako droga dla rowerów, następnie wzdłuż potoku Rzewny i ul. Bartla a następnie drogą dla rowerów śladem dróg gruntowych do ul. Działowskiego, gdzie następuje przekroczenie IV obwodnicy i styk z planowaną trasą łącznikową „Sidzina - Kliny”. Długość odcinka wynosi ok. 5,2 km. Współczynnik wydłużenia dla odcinka wynosi 1,11.

**Odcinek 9F od IV obwodnicy do m. Skawina.** Przebieg w jezdni ul. Działowskiego a następnie w ruchu ogólnym przez ul. Wrony do ul. Petrażyckiego, gdzie następuje styk ze Skawiną. Odcinek ma wymiar aglomeracyjny, przez trasę łącznikową „Sidzina – Kliny” pozwoli na skomunikowanie rowerem Skawiny i Wieliczki oraz dostęp do południowo-wschodnich dzielnic Krakowa. Długość odcinka wynosi ok. 2,5 km. Współczynnik wydłużenia dla odcinka wynosi 1,21

## Trasa główna nr 10

Długość trasy wynosi ok. 21,5 km

Trasa główna nr 10 jest jednym z korytarzy wschód-zachód, przy czym jej przebieg przecina Wisłę. Docelowo połączy z Krakowem gminę Zabierzów i przebuduje skomunikowania rowerowe zachodnich części Krakowa, w tym zapewni tranzyt przez północną krawędź obszaru śródmiejskiego i dostęp rowerem do dworca Kraków Główny. Po stronie wschodniej centrum stanowi obsługę dzielnic mieszkaniowych i terenów przemysłowych położonych na prawym brzegu Wisły. Po stronie zachodniej ma potencjał obsługi tras rowerowych systemu VeloMałopolska (VeloRudawa) zapewniając ich redundancję.

**Trasa główna nr 10 składa się z następujących odcinków:**

**Odcinek 10A (Rząska - III obwodnica).** Trasa zaczyna się na ul. Krzyżowej na granicy z m. Rząska, dalej biegnie obiektem wzdłuż nasypu linii 133 stroną południową do ul. Brzezińskiego (alternatywnie - ul. Kolejowa w m. Rząska i przebieg północną stroną nasypu linii kolejowej). Rozwiązanie na granicy Krakowa przy PKP Mydlniki Wapiennik wymaga analiz i dyskusji z PKP. Dalszy przebieg do centrum Krakowa to północna strona linii kolejowej (dopuszczalne rozwiązanie to uzasadniona wysokościowo kładka nad torami dowiązana do załomu ul. Brzezińskiego po stronie południowej torów) i ul. Wieniawy - Długoszowskiego na zasadach ogólnych w jezdni do ul. Zielony Most.

W rejonie ul. Zielony Most kluczowa dla realizacji tej trasy jest kładka wzdłuż obiektu kolejowego umożliwiająca bezkolizyjne przekroczenie ul. Zielony Most i dowiązanie wysokościowe do sytuacji po wschodniej stronie ulicy. Dalszy przebieg trasy północną stroną torów i południową ul. Wizjonerów do ul. Armii Krajowej, gdzie postuluje się kładkę i dowiązanie do rozwiązań pod wiaduktami opisane dla wspólnego z trasą 10 odcinka trasy 5 na węźle „Bronowicka” Trasy Zwierzynieckiej. Alternatywne rozwiązanie to przebieg ul. Zielony Most do ul. Balickiej i drogą dla rowerów po jej stronie północnej do węzła „Bronowicka” III obwodnicy.

Długość odcinka wynosi ok. 4,1 km. Współczynnik wydłużenia dla odcinka wynosi 1,13.

**Odcinek 10B (III-II obwodnica).** Od węzła „Bronowicka” Trasy Zwierzynieckiej trasa biegnie drogą dla rowerów zlokalizowaną po północnej stronie ul. Bronowickiej. Szczegółowe rozwiązanie, w tym powiązania z obiektami inżynierskimi dla obsługi ruchu rowerowego na tym węźle wymaga analiz i koncepcji – w tym powstających dla budowy Trasy Zwierzynieckiej. Droga dla rowerów po północnej stronie ul. Bronowickiej kończy się na skrzyżowaniu z ul. Rydla. Dalej przebieg do centrum jest w jezdni ul. Podchorążych i Królewskiej do Pl. Inwalidów. Obecne rozwiązania na tym ciągu są problematyczne (ruch w jezdni oraz nieuzasadnione odcinki drogi dla rowerów urwane na wysokości ul. Nowowiejskiej), a styk ul. Królewskiej z al. Trzech Wieszców na pl. Inwalidów nie jest możliwy do pełnego wykorzystania jako trasa główna. Stąd odcinek od ul. Rydla do pl. Inwalidów powinien być traktowany tylko jako docelowy, do pełnego wykorzystania po ewentualnych przekształceniach odcinka w przyszłości. Długość odcinka wynosi ok. 2,9 km. Współczynnik wydłużenia dla odcinka wynosi 1,01.

**Odcinek 10C (II obwodnica – Nowy Kleparz – Rondo Mogiłskie).** Przebieg od pl. Inwalidów do Nowego Kleparza jest wspólny z trasą główną nr 7 i został opisany tamże. Od Nowego Kleparza do ul. Pawiej przebieg jest północną stroną al. Słowackiego, choć od ul. Śląskiej niezbędna jest też droga dla rowerów po stronie południowej al. Słowackiego do ul. Warszawskiej. W ul. Montelupich



ruch rowerowy jest prowadzony na zasadach ogólnych w jezdni, dalej - drogą dla rowerów, której parametry powinny zostać doprowadzone do zgodności ze standardami technicznymi (np. wskazana do rozważenia jest wymiana gruntów z Agencją Mienia Wojskowego, aby wykorzystać dla ruchu rowerów odcinek drogi wewnętrznej wzdłuż budynku AMW obecnie zamkniętego i ogrodzonego, wjazd na teren AMW miałby miejsce kilkadziesiąt metrów dalej). Dalszy przebieg w śladzie II obwodnicy przez tunel pod dworcem PKP Kraków Główny do ronda Matecznego. Na tym odcinku trasa główna nr 10 zapewnia tranzyt wschód – zachód na północ od ścisłego centrum, alternatywny dla korytarza Wisły i z bezpośrednim dostępem do peronów dworca głównego. Z tego powodu konieczna jest rozbudowa istniejącego tunelu rowerowego. Jego przedłużenie o ok. 150 m pod istniejącym rondem po wschodniej stronie dworca pozwoli na eliminację konfliktów rowerzystów z ruchem samochodowym jak i zderzeń rowerzystów na wjeździe do tunelu wynikających ze złej geometrii obecnego rozwiązania. Docelowo należy rozważyć także korekty geometrii wjazdu do tunelu po stronie zachodniej. Pozostałe rozwiązania skracające czas zatrzymania zostały dla tego odcinka zostały omówione dla trasy nr 3.

Długość odcinka wynosi ok. 3,2 km. Współczynnik wydłużenia dla odcinka wynosi 1,31.

**Odcinek 10D (II obwodnica: Rondo Mogiłskie – most Kotlarski – Kuklińskiego).** Przebieg wzdłuż al. Powstania Warszawskiego jest wspólny z trasami głównymi nr 3 i 9 w ramach podstawowego szkieletu tranzytowego po wschodniej stronie centrum. Południowy prawobrzeżny przyczółek Mostu Kotlarskiego poza zjazdem na koronę wału wymaganym dla trasy głównej nr 3 (a tymczasowo także nr 1) wymaga innych zasadniczych korekt w zakresie ruchu rowerowego. Zjazd z mostu (projektowany w latach 90-tych jako jednokierunkowy) w ul. Zabłocie jest zbyt stromy, wąski i kolizyjny, ma nieodpowiednią nawierzchnię i jest nieprzejezdny wieloma rodzajami rowerów (np. tandem czy towarowymi). Powinien być przebudowany, a przebieg dwukierunkowej drogi dla rowerów poprowadzony nowym nasypem ziemnym lub obiektem inżynierskim zlokalizowanym poza obecną skarpią i tworzącym pochylnię biegnącą w lewo w dół (zgodnie z Zarządzeniem PMK Nr 3113/2018) przy minimalizacji pochyłości podłużnych. Droga dla rowerów na tym obiekcie powinna być docelowo wprowadzana w obwiednię małego ronda w ciągu ul. Zabłocie przy parku Stacja Wisła. Dalszy przebieg trasy jezdnią ul. Zabłocie do ul. Romanowicza na zasadach ogólnych i dalej drogą dla rowerów wzdłuż ul. Herlinga – Grudzińskiego do ul. Nowohuckiej stroną południową. Do rozważenia jest rozcięcie skrzyżowania ul. Zabłocie i Romanowicza dla lepszej obsługi zjazdu z jezdni mostu i poprawy bezpieczeństwa na załomie skrzyżowania gdzie pierwszeństwo jest łamane. Do dyskusji a w przyszłości do opracowań koncepcyjnych jest też obecna forma skrzyżowania ul. Klimeckiego, Nowohuckiej, Powstańców Wielkopolskich i Kuklińskiego.

Długość odcinka wynosi ok. 3 km. Współczynnik wydłużenia dla odcinka wynosi 1,2

**Odcinek 10E (II-III obwodnica).** Trasa jest prowadzona drogą dla rowerów po stronie południowej ul. Kuklińskiego od skrzyżowania z ul. Powstańców Wielkopolskich do skrzyżowania z ul. Saską a następnie oboma stronami ul. Lipskiej do planowanego węzła III obwodnicy w rejonie ul. Mierzeja Wiślana i Golikówka. Na skrzyżowaniu z ul. Saską czas oczekiwania na sygnalizacji i geometria rozwiązania są niekorzystne i ewentualne przekształcenia tego skrzyżowania należy wykorzystać dla poprawy tych parametrów, zwłaszcza że na odcinku bliżej centrum trasa jest zlokalizowana wyłącznie po stronie południowej, a docelowo tranzyt odbywa się stroną północną (odcinek 10E i granica z m. Brzegi). Dla bezkolizyjnego przeniesienia ruchu rowerów na stronę północną docelowo można wykorzystać planowany węzeł III obwodnicy, eliminując tym samym straty czasu na sygnalizacji świetlnej. Długość odcinka wynosi ok. 2,7 km. Współczynnik wydłużenia dla odcinka wynosi 1,15.

**Odcinek 10F (III – IV obwodnica).** W ciągu ul. Surzyckiego, Rybitwy, Botewa i Śliwiaka po stronie południowej liczba zjazdów indywidualnych i publicznych wskazuje na potrzebę budowy jezdni serwisowej i ewentualne przeniesienie drogi dla rowerów. Rozwiązania techniczne zjazdów są niekorzystne dla ruchu rowerowego. Węzeł III obwodnicy można wykorzystać do bezkolizyjnego przeniesienia trasy na stronę północną jezdni, minimalizując czas zatrzymania. Niezbędna jest realizacja brakującego odcinka drogi dla rowerów między ul. Półłanki a ul. Wrobela. Ostatni odcinek od Półłanki do węzła S7 w ogóle nie ma po stronie południowej drogi dla rowerów i nie zapewnia skomunikowania. Przejazdy dla rowerzystów w poprzek jezdni klasy GP o przekroju 2x3 nie mają ustalonego znakami pierwszeństwa i zagrażają bezpieczeństwu ruchu drogowego ze względu na liczbę pasów ruchu, natężenia i strukturę rodzajową ruchu drogowego i prędkości miarodajne. Długość odcinka wynosi ok. 4,3 km. Współczynnik wydłużenia wynosi ok. 1,01.

**Odcinek 10G IV obwodnica – m. Brzegi.** Trasa biegnie północną krawędzią węzła S7 i następnie jest przenoszona na południową stronę ul. Trakt Papieski (niezbędne wprowadzenie oznakowania ustalającego pierwszeństwo oraz korekta konstrukcji, która ze względu na uskoki i nierówności zagraża bezpieczeństwu). Długość odcinka wynosi ok. 1,3 km. Współczynnik wydłużenia dla odcinka wynosi 1,02.

## **Trasa główna nr 11**

**Długość trasy wynosi ok. 16,7 km.**

Trasa główna nr 11 jako jedyna nie wchodzi do wnętrza III obwodnicy. Docelowo zapewni bezpośredni tranzyt międzydzielnicowy po wschodniej stronie Krakowa, obsługując zarazem w wymiarze aglomeracyjnym Wieliczkę. Proponowane rozwiązania infrastrukturalne wykorzystują potencjał przebiegu w korytarzu przyszłej drogi klasy GP stanowiącej III obwodnicę, która w dużej mierze ma powstać jako obiekt inżynierski przekraczający tereny zamknięte i przeszkody terenowe. Zarówno parametry użytkowe wynikające z możliwej bezkolizyjności ruchu rowerowego jak i korekta sytuacji wysokościowej w krytycznych punktach stanowi sens takiego przebiegu trasy.

**Trasa główna nr 11 składa się z następujących odcinków:**

**Odcinek 11A (IV obwodnica - III obwodnica).** Trasa zaczyna się w ul. Spacerowej na granicy z m. Batowice, biegnie wzdłuż ul. Morcinka i następnie między torami kolejowymi a IV obwodnicą do ul. Zesławickiej, gdzie przekracza linię kolejową i dochodzi do ul. Łowińskiego. Północną stroną ul. Łowińskiego droga dla rowerów dociera do skrzyżowania ulic Andersa, Wiślickiej, Bora Komorowskiego i Stella-Sawickiego, gdzie postuluje się rozwiązanie całkowicie bezkolizyjne przynajmniej dla wybranych relacji. Przebieg odcinka docelowo ma być niemal bezkolizyjny i dużo korzystniejszy wysokościowo niż przebieg trasami łącznikowymi w os. Piastów.

Długość odcinka ok. 4,4 km. Współczynnik wydłużenia dla odcinka wynosi 1,6 i wynika z trudnej sytuacji wysokościowej oraz zagospodarowania istniejącego i planowanego. Przebieg próbuje uniknąć dużych przewyższeń i dostosowuje się do istniejących przekroczeń linii kolejowej i projektowanych przekroczeń drogi ekspresowej.

**Odcinek 11B (III obwodnica do Wisły).** Przebieg drogami dla rowerów wzdłuż ul. Stella Sawickiego (przebieg zasadniczy stroną zachodnią, z postulowanym bezkolizyjnym przekroczeniem węzła „Wiślicka”). Także przekroczenie Węzła Rayskiego należy docelowo rozważyć jako bezkolizyjne (tunelem pod jezdniami al. Jana Pawła II, co ma dodatkowe uzasadnienie sytuacją wysokościową).

Na całym odcinku III obwodnicy realizowanym w przyszłości jako estakada należy zasadniczy przebieg trasy nr 11 prowadzić jako obiekt inżynierski dowiązany do estakady poniżej poziomu jezdni z bezkolizyjnym rozwiązaniem łącznic i korzystnym wysokościowo dowiązaniem do tras rowerowych na koronach wałów Wisły. Pochylnie spiralne powinny zapewniać skomunikowanie zarówno z trasą główną nr 2 (Wiślaną Trasą Rowerową) na brzegu lewym, jak i trasą łącznikową „Wisła – Rybitwy” na brzegu prawym.

Długość odcinka od węzła „Wiślicka” do mostu na Wiśle wynosi ok. 4,7 km. Współczynnik wydłużenia dla odcinka wynosi 1,06.

**Odcinek 11C (III obwodnica Wisła – „Duchacka”).** Przebieg w formie drogi dla rowerów zlokalizowanej na estakadzie III obwodnicy poniżej poziomu jezdni kończy się na styku z planowaną nową ulicą w rejonie ul. Kosiarzy lub Biskupińskiej (SUiKZP), która przekracza tory kolejowe i jest dowiązana do ul. Jerzmanowskiego.

Długość odcinka wynosi ok. 1,87 km. Współczynnik wydłużenia dla odcinka wynosi 1,02.

**Odcinek 11D (III-IV obwodnica).** Przebieg na południe od III obwodnicy jest dowiązany do przewidzianego w systemie planistycznym (SUiKZP) układu drogowego nad torami kolejowymi linii 94 a następnie Parkiem Aleksandry dociera do ul. Wielickiej i ul. Rydygiera, skąd śladem planowanego (rozważanego) tramwaju przekracza IV obwodnicę. Trasa w formie drogi dla rowerów biegnie w parku Aleksandry. Z powodów zarówno sytuacji wysokościowej jak i bezpieczeństwa ruchu drogowego do rozważenia rozwiązania bezkolizyjne, przynajmniej na przekroczeniu ul. Wielickiej. W rejonie ul. Rydygiera następuje dowiązanie do śladu rozważanej nowej linii tramwajowej Kraków – Wieliczka. Długość odcinka wynosi ok. 4,4 km. Współczynnik wydłużenia dla odcinka wynosi 1,32.

**Odcinek 11E (IV obwodnica – Wieliczka).** Najbardziej na południe wysunięty odcinek z przekroczeniem IV obwodnicy to ślad rozważanej linii tramwajowej Kraków – Wieliczka doliną potoku Malinówka i z dowiązaniem do ul. Krzyszkowickiej w m. Wieliczka. Orientacyjna długość odcinka wynosi ok. 1,3 km. Współczynnik wydłużenia dla odcinka wynosi 1,09 a kluczowe jest utrzymanie wysokości, bez nadmiernych pochyleń podłużnych.

## Trasa główna nr 12

Długość trasy wynosi ok. 23 km.

Trasa główna nr 12 łączy południowo - zachodnie rubieże Krakowa i Skawinę z północno-wschodnimi dzielnicami Nowej Huty poza korytarzem Wisły, wykorzystując do tego obniżenie terenu na południe od Krzemionek w śladzie linii kolejowej nr 94. W części północno-wschodniej trasa wykorzystuje ślad dawnych linii kolejowych i prowadzi międzynarodową trasę EuroVelo11 w kierunku na Proszowice i Wiślicę a docelowo także na Warszawę i Wilno.

**Odcinek 12A (Skawina - IV obwodnica).** Odcinek zaczyna się na styku z obwodnicą Skawiny po stronie południowej ul. Skotnickiej i biegnie do węzła „Skawina” na autostradzie A4. Długość odcinka wynosi ok. 900 m. Realizacja w formie drogi dla rowerów. Współczynnik wydłużenia dla odcinka wynosi 1,01.

**Odcinek 12B (IV - III obwodnica).** Trasa biegnie wzdłuż ul. Skotnickiej i jej planowanego nowego przebiegu do skrzyżowania z ul. Bunscha. Skrzyżowanie z ul. Bunscha należy rozważyć w formie ronda turbinowego z bezkolizyjnie prowadzonym w dolnym poziomie ruchem pieszym i rowerowym. Następnie obustronnie ciągami wzdłuż ul. Bunscha, Bobrzyńskiego i Grota Roweckiego (przy czym zasadniczy przebieg jest po stronie północnej i wschodniej) dociera do węzła "Ruczaj" Trasy Łagiewnickiej. Na węźle Ruczaj tymczasowo dopuszcza się przebieg ul. Norymberską i Wyłom w śladzie trasy łącznikowej „Zakrzówek – Podwawelskie” w związku z przewidywanymi trudnościami z realizacją odcinka 12C. Długość odcinka wynosi ok. 5,7 km. Współczynnik wydłużenia odcinka wynosi 1,06.

**Odcinek 12C (III-II obwodnica).** Na tym odcinku przebieg północną stroną ul. Grota Roweckiego wymaga zasadniczych przekształceń i przebudowy ulicy. Obecnie droga dla rowerów po stronie północnej kończy się wjazdem na teren prywatny osiedla mieszkaniowego (jest nieformalny przejazd przez szlaban do ul. Pychowickiej), a po stronie południowej droga dla rowerów i pieszych kończy się na drogach wewnętrznych osiedla bez żadnego przejazdu do skrzyżowania ul. Grota Roweckiego i Kobierzyńskiej. Docelowo należy zrealizować drogę dla rowerów po stronie północnej kosztem części jezdnii ul. Grota Roweckiego, której znaczenie na tym odcinku powinno znacząco zmaleć w związku z budową Trasy Łagiewnickiej oraz planowanej ul. 8 Pułku Ułanów.

Skrzyżowanie z ul. Kapelanka, Brożka i Lipińskiego/8 Pułku Ułanów wymaga dodatkowych analiz i koncepcji, co zostało wyjaśnione w opisie do tras 5 i 9, które również przecinają to skrzyżowanie. W związku z sytuacją w przekroju ul. Grota – Roweckiego w analizach należy uwzględnić także rozwiązanie w postaci estakad (kładek) nad całym skrzyżowaniem. Przebieg wzdłuż ul. Brożka a następnie Tischnera docelowo powinien być obustronny, przy czym zasadniczy przebieg jest po stronie północnej (bliżej centrum Krakowa).

**Odcinek trasy nr 12 od ul. Tischnera do Powstańców Śląskich ze względu na formę węzła z ul. Kamińskiego jest niemożliwy do realizacji przynajmniej do czasu zasadniczej przebudowy tego węzła. Dlatego proponuje się przebieg długotrwale tymczasowy: trasą łącznikową "Kobierzyńska", trasą główną nr 7 i 8 wzdłuż ul. Wadowickiej i Kamińskiego, a także przez trasę „Zakrzówek – Podwawelskie”, z wejściem w obręb II obwodnicy i bez funkcji tranzytowej na odcinku śródmiejskim.**

Długość odcinka ok. 3,1 km. Współczynnik wydłużenia dla odcinka wynosi 1,25

**Odcinek 12C (II – III obwodnica).** Dalszy przebieg wzdłuż al. Powstańców Śląskich docelowo powinien być obustronny, przy czym strona północna ze względu na przebieg przez wnętrze osiedla przy ul. Parkowej wymaga budowy kładki stokowej wzdłuż jezdni jezdni (kładka może mieć korzystniejsze parametry wysokościowe). Skrzyżowanie Powstańców Śląskich, Limanowskiego, Powstańców Wielkopolskich i Wielickiej wymaga rozwiązań które zostały omówione w związku z przebiegiem trasy głównej nr 1 (obszar problemowy i węzeł Wielicka - Limanowskiego). Odcinek wzdłuż Powstania Wielkopolskiego w kierunku do Nowej Huty po stronie północnej wymaga przebudowy wiaduktu kolejowego linii nr 100 (konieczna realizacja tunelu w nasypie).

Przebieg wzdłuż ul. Nowohuckiej jest postulowany jako obustronny. Most na Wiśle wymaga rozbudowy (poszerzenia karp chodnikowych) lub konieczna jest budowa samodzielnego obiektu, przy czym ze względu na sytuację wysokościową i warunki na skrzyżowaniu ul. Nowohuckiej z ul. Arctowskiego należy rozważyć obiekt, który przekroczy bezkolizyjnie także to skrzyżowanie. Jednak należy pamiętać, że ze względu na trudności na wcześniejszym przebiegu (wiadukt kolejowy linii 100 i brak możliwości realizacji na węźle Kamieńskiego) rola trasy głównej nr 12 będzie przede wszystkim dostępowa do obszaru centrum, nie tranzytowa.

Dowiązanie do III obwodnicy następuje na wysokości ul. Cichociemnych, a jej przekroczenie - istniejącymi rozwiązaniami na rondzie Dywizjonu 308. Długość odcinka wynosi ok. 5,8 km. Współczynnik wydłużenia dla odcinka wynosi 1,06.

**Odcinek 12E III-IV obwodnica.** Odcinek na zewnątrz III obwodnicy biegnie południową i wschodnią stroną Al. Pokoju oraz ul. Bieńczyckiej a następnie ul. Kocmyrzowskiej. Przekroczenie IV obwodnicy ma miejsce na węźle Grębałów. Od ronda Czyżyńskiego do węzła Grębałów odcinek prowadzi trasę EuroVelo11 w kierunku Proszowic, Wiślicy i docelowo Warszawy i Wilna. Długość odcinka ok. 4,6 km. Współczynnik wydłużenia dla odcinka wynosi 1,03.

**12 F IV obwodnica – Prusy** Odcinek wzdłuż ul. Kocmyrzowskiej od węzła Grębałów na północ. Odcinek stanowi część trasy EuroVelo11 biegnącej z Krakowa do Proszowic, Wiślicy a docelowo Warszawy i Wilna, regionalnie tworzącej pętlę przez woj. świętokrzyskie z Wiślaną Trasą Rowerową. Długość ok. 2,9 km. Współczynnik wydłużenia dla odcinka wynosi 1,06.