



**CENTRUM
POLITYK
PUBLICZNYCH**

Małe usprawnienia

Lokalne bariery dla ruchu pieszego w Krakowie

Paweł Hałat

Kraków, kwiecień 2025



**UNIwersYTET
EKONOMICZNY
W KRAKOWIE**



Spis treści

Pieszy w mieście - miasto bliskie (15-minutowe).....	3
Przejścia podziemne dla pieszych - historie sukcesów i porażek	4
Zaniechania (około) kolejowe	5

Pieszy w mieście – miasto bliskie (15-minutowe)

Koncepcja miasta 15-minutowego, wprowadzona przez Carlosa Moreno w 2016 roku¹ zwraca szczególną uwagę na priorytet dla aktywnej mobilności – tj. poruszania się pieszo i jazdy na rowerze. Aktywna mobilność może być traktowana jako rodzaju transportu umożliwiającego bezpośredni dostęp do miejsc docelowych lub zwiększający dostępność przy użyciu innych zrównoważonych środków, takich jak transport publiczny. Ta druga funkcja jest szczególnie istotna w większych ośrodkach miejskich, w których jest co prawda możliwe zapewnienie równomiernej dystrybucji podstawowych usług dla mieszkańców, jednak zwykle nie jest możliwy dostęp piętnastominutowych do zróżnicowanych miejsc pracy (lub wyższej edukacji czy innych usług wyższego rzędu).²

Na wybór środka przemieszczania się w miastach wpływają uwarunkowania związane z cechami jednostki (np. wiek, sprawność, upodobania) ale też czynniki zewnętrzne czyli środowisko, w którym dana jednostka żyje. Te ostatnie mogą być mierzone w zobiektywizowany sposób (np. za pomocą czasu dotarcia czy cech technicznych i urbanistycznych przestrzeni) ale też podlegają subiektywnej ocenie użytkowników³. Popularną miarą określającą walory przestrzeni dla pieszych jest *walkability*, co przetłumaczyć można na przyjazność dla pieszych. Pojęcie to koncentruje się przede wszystkim na jakości doświadczenia pieszych i infrastrukturze w określonym obszarze (sąsiedztwie). Szerszym pojęciem jest *pedestrian accessibility* (dostępność piesza), która określa możliwość (łatwość) dotarcia do różnych miejsc docelowych, w tym tych w obszarach o różnej *walkability*/przyjazności dla pieszych². Dostępność zależy od układu urbanistycznego, sieci transportowych – chodników, ścieżek pieszych i barier nieprzekraczalnych w ruchu pieszym oraz wzorców użytkowania gruntów w miastach (w tym dystrybucji usług i miejsc pracy). Przyjazność uwarunkowana jest tym czy przestrzenie zostały zaprojektowane z uwzględnieniem preferencji pieszych, bezpieczeństwa, komfortu i atrakcyjności. Cechy te decydują czy mieszkańcy i użytkownicy miasta skłonni są poruszać się pieszo w drodze do pracy, usług czy po prostu w celach rekreacyjnych. Brak dostępności i nieprzyjazność przestrzeni dla pieszych skłania do częstszego używania samochodu w codziennych podróżach.⁴

Jednym z elementów polityki miasta bliskiego jest likwidacja barier fizycznych i przeszkód, które wydłużają czas przejścia użytkownikom, więc zniechęcając do poruszania się pieszo, rowerem i transportem publicznym. Jednocześnie bariery te niejednokrotnie uniemożliwiają samodzielne poruszanie się osobom o ograniczonej mobilności pieszej: z niepełnosprawnościami, osobom starszym czy z małymi dziećmi. Do najczęstszych tego typu barier należą drogi, zwłaszcza wielojezdniowe, trasy kolejowe czy ciekі wodne, ogrodzenia, a w przypadku osób ze szczególnymi potrzebami także schody, pochylnie, różnice wysokości, zbyt wąskie chodniki, niewygodne nawierzchnie. Likwidacja barier jest także istotna w kontekście poprawy dostępności pieszej do przystanków transportu publicznego.

W raporcie przedstawiono kilka przykładów barier przestrzennych w Krakowie, utrudniających poruszanie się pieszym, a także korzystanie z transportu publicznego. Subiektywnie dobranych ale ilustrujących szersze zjawiska w przestrzeni miasta. Wspólną ich cechą jest to, że nie wymagają wielkich

¹ Szerzej opisana w: Noworól A., Kopyciński P., Hałat P., Salamon J., Baziak J., Sypek W., Wirchniańska M., 2021, Czy Kraków może stać się „miastem 15-minutowym”? Raport autorski. Małopolska Szkoła Administracji Publicznej Uniwersytetu Ekonomicznego w Krakowie

² Vale, D., Lopes, A.S., 2023, Accessibility inequality across Europe: a comparison of 15-minute pedestrian accessibility in cities with 100,000 or more inhabitants. *NPJ Urban Urban Sustainability* 3 (55).

³ Jaczewska J., 2019, Jak mierzyć przyjazność przestrzeni dla ruchu pieszego?, *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, 22(4), 25–33

⁴ Alnaim, M.M.; Mesloub, A.; Alalouch, C.; Noaime, E., 2025, Reclaiming the Urban Streets: Evaluating Accessibility and Walkability in the City of Hail's Streetscapes. *Sustainability*, 17 (3000)

inwestycji, a mniejszych, punktowych usprawnień lub zmiany priorytetów w gospodarowaniu przestrzenią publiczną. Niektóre z nich powstały także w wyniku zaniechań podczas dużych inwestycji infrastrukturalnych. Wszystkie z opisywanych przykładów pojawiały się w miejskim dyskursie – czy to jako projektu budżetu obywatelskiego, czy też propozycje mieszkańców i społeczników.

Przejścia podziemne dla pieszych – historie sukcesów i porażek

Jednym z najważniejszych elementów utrudniających piesze poruszanie się w mieście i zaburzających płynność ruchu pieszego są przejścia podziemne (lub nadziemne). Ich budowa zwykle wiązała się z rozbudową infrastruktury dla samochodowego transportu indywidualnego, w tym zwłaszcza tras o podwyższonych parametrach ruchowych. Ich utrzymywanie tłumaczone jest koniecznością zapewnienia przepustowości ruchu oraz bezpieczeństwa pieszych, więc wiąże się zwykle z likwidacją istniejących przejść naziemnych. Wiele przejść budowanych w latach 70.-90. XX w. nie było przystosowane do poruszania się przez osoby o ograniczonej mobilności, często też stawały się miejscami niekomfortowymi pod względem poczucia bezpieczeństwa.

Ograniczenia terenowe powodowały, że przejścia podziemne nie zawsze budowano w ciągu istniejących traktów pieszych, wymuszając nie tylko pokonanie różnicy poziomów ale i nadłożenie drogi. Jednym z takich przypadków było **skrzyżowanie przy Domu Handlowym „Jubilat”**. Przejście podziemne, oddalone od skrzyżowania, funkcjonowało tam od 1978 r. kiedy zlikwidowano przejście przez Al. Krasińskiego. Pozostawiono jednak możliwość przekraczania naziemnego przy sąsiednim Moście Dębnickim. Pretekstem do jej likwidacji był dopiero remont mostu w 1998 r. Ruch pieszego skierowano na dolny poziom bulwarów wiślanych i do oddalonego o ok. 100 m przejścia podziemnego. Obie trasy nie były ówczesnie dostosowane do potrzeb osób o ograniczonej mobilności i wymagały nadłożenia ok. 200 metrów, zarówno przez pieszych podążających ze Starego Miasta na Zwierzyniec, jak i korzystających z przystanków tramwajowych i autobusowych. Pomimo zakończenia remontu i budowy mostu Zwierzyneckiego przejście nie wróciło aż do drugiej dekady XXI w. Argumentowano, że przywrócenie przejścia zmniejszy przepustowość skrzyżowania i spowoduje zakorkowanie ul. Kościuszki.⁵ Potrzebne było kilka lat starań m.in. radnych dzielnicowych i aktywistów (m.in. w ramach pierwszej edycji Budżetu Obywatelskiego w 2014 r.) by przejście wróciło w 2017 r.⁶

Także w tym roku powróciło **naziemne przejście przez ul. Na Zjeździe** – dwupasmową trasę, która przecięła plac Zgody (ob. Bohaterów Getta) i historyczne kwartały Podgórze w latach 70. XX w. Plac wyremontowano w 2005 r., ustawiając pomnik-instalację upamiętniającą Getto Krakowskie. Wraz z placem wyremontowano przejście podziemne, utrwalając układ komunikacyjny, który w coraz mniejszym stopniu przystawał do funkcji tej przestrzeni i odnawiającego się Podgórze i Zabłocia. Brak naziemnego przejścia utrudniał również poruszanie się odwiedzających między atrakcjami i muzeami dzielnicy (częste były przypadki nielegalnego przekraczania jezdni), a także korzystanie z przystanków tramwajowych. Także w tym wypadku starania mieszkańców, lokalnych radnych i społeczników o przywrócenie przejścia trwały kilka lat.⁷

Oba przykłady można wskazać jako sukcesy oddolnie postulowanych „małych usprawnień” dla pieszych (a także rowerzystów). Pomimo początkowego sprzeciwu i kontrowersji zostały one zaakceptowane przez użytkowników, nie spowodowały też negatywnych konsekwencji jakimi

⁵ <https://dziennikpolski24.pl/dojscie-pod-jubilat-bez-schodzenia-do-podziemi-zikit-jest-przeciwny/ar/3476691>

⁶ <https://www.radiokrakow.pl/aktualnosci/krakow/przejscie-dla-pieszych-na-moscie-debnickim-otwarte-mieszkanicy-sa-zadowoleni>

⁷ <https://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/krakow-piesi-wyjda-z-podziemi-przy-pl-bohaterow-getta-55253.html>

straszono przed realizacją. Krakowskie przypadki nie są odosobnione. W ostatniej dekadzie przejścia naziemne w miejscu lub obok podziemnych powstawały (zwykle po długich debatach) m.in. w Warszawie (Krakowskie Przedmieście, Al. Jerozolimskie), Wrocławiu (ul. Świdnicka), Poznaniu (ul. Matyi przy dworcu Poznań Główny), Gdańsku (ul. Podwale Grodzkie przy dworcu Gdańsk Główny).

Budowa naziemnych przejść, czy to w miejscu przejść podziemnych, czy też w sytuacji braku jakiegokolwiek przejścia wydaje się być najczęściej postulowanym rodzajem udogodnień dla pieszych i pasażerów transportu publicznego w Krakowie, w tym w ramach Budżetu Obywatelskiego. Wśród pojawiających się rozwiązań można wymienić m.in:

- Przejścia naziemne na **skrzyżowaniu ulic Lubicz-Basztowej-Westerplatte-Pawiej**, czyli w ścisłym centrum miasta i jednym z najważniejszych punktów przesiadkowych Krakowa⁸. Kilukrotnie składana petycja do Prezydenta Miasta. W 2022 r. wyznaczono przejście przez ul. Pawią⁹
- **Ulica Lubomirskiego**, w rejonie Uniwersytetu Ekonomicznego – dwukrotnie składany (2020-21) projekt Budżetu Obywatelskiego, odrzucany na etapie weryfikacji¹⁰
- Przejście przez **ul. Wielicką w rejonie ul. Włotowej**, gdzie funkcjonuje przejście podziemne niedostosowane do potrzeb osób z niepełnosprawnościami¹¹

Zaniechania (około) kolejowe

Dostępność piesza przystanków transportu publicznego jest jednym z najważniejszych czynników wpływających na wybór tego środka transportu przez pasażerów. W znaczeniu mierze zależy ona od rozmieszczenia przystanków względem głównych generatorów ruchu (osiedli, miejsc pracy, usług) dlatego wskazywanym kierunkiem rozwoju miast jest intensyfikacja i zwiększanie różnorodności funkcjonalnej zabudowy przy przystankach transportu publicznego, zwłaszcza o wysokiej wydajności (metro, kolej miejska, tramwaj). Szczególnie istotna jest rzeczywista droga z miejsca zamieszkania, pracy lub innego punktu docelowego do przystanku, ale też jakość trasy pieszej (w tym estetyka przestrzeni wokół) i łatwość jej pokonywania (np. liczba przejść przez jezdnię, kolizje z ruchem samochodowym, liczba schodów).¹² Jest to szczególnie ważne w przypadku przystanków w strefie miejskiej, a zwłaszcza w śródmieściu, gdzie warunek intensywnej zabudowy jest już spełniony.

W ostatniej dekadzie w Krakowie zrealizowano szereg inwestycji kolejowych, związanych z modernizacją magistralnej linii kolejowej E30 (w tym dobudowy torów dla kolei aglomeracyjnej), biegnącej przez miasto i kolejowego węzła krakowskiego oraz rozbudowę infrastruktury dla Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej, w tym remonty istniejących i budowę nowych przystanków kolejowych. Do ważniejszych inwestycji można zaliczyć remonty/przebudowy przystanków Kraków-Podgórze (Kraków-Krzemionki), Kraków – Łobzów, Kraków – Bonarka, dworca Kraków – Płaszów oraz budowę nowych przystanków Kraków -Bronowice, Kraków-Grzegorzki, Kraków-Sanktuarium i Kraków-Piastów.

⁸ https://lovekrakow.pl/aktualnosci/naziemne-przejscia-dla-piesznych-przy-skrzyzowaniu-lubicz-i-basztowej-jest-petycja-do-prezydenta_57690.html

⁹ <https://dziennikpolski24.pl/krakow-bedzie-nowe-przejscie-dla-piesznych-na-ulicy-pawiej/ar/c1-16047045>

¹⁰ https://budzet.krakow.pl/projekty2020/2694-skocz_na_uek___naziemne_przejscia_na_calej_rakowickiej.html

¹¹ https://budzet.krakow.pl/projekty2025/8749-przez_wielicka_z_kozlowka_wygodnie_i_bezpiecznie.html

¹² Faron A. 2018, Wpływ dostępności pieszej oraz lokalizacji przystanku kolejowego na jego potencjał pasażerski, Transport Miejski i Regionalny, 5, s.12-17

Przystanek Kraków-Bronowice został otwarty w 2020 r., a jednym z głównych potencjalnych generatorów potoków pasażerskich jest tutaj duże, budowane od 2015 r. osiedle „Mieszkaj w Mieście”. Położone zaledwie w odległości kilkadziesiąt metrów od przystanku osiedle jest od niego odcięte zlokalizowaną w wykopie dwupasmową trasą (Al. Armii Krajowej), co wydłuża (legalną) drogę dojścia do ok. kilometra, czyli odległości nieakceptowalnej dla większości podróżnych w codziennych dojazdach. Wskazywanym już od otwarcia przystanku rozwiązaniem jest budowa kładki pieszej nad ulicą. Projekt budowy kładki został opracowany w 2021 r. jednak ze względu na brak finansowania do dziś nie została ona zrealizowana¹³. W 2025 r. projekt budowy kładki został zgłoszony do Budżetu Obywatelskiego¹⁴. Rozważana jest także budowa kładki przez inwestora osiedla – w ramach Zintegrowanych Projektów Inwestycyjnych.¹⁵

Sąsiedni **przystanek Kraków-Łobzów** przeszedł w ramach modernizacji linii E30 gruntowną przebudowę i rozbudowę. Pomimo zapisów w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Krakowa nie zdecydowano się na relokację przystanku w kierunku centrum (Kraków-Łokietka) i budowę nowego przystanku Kraków-Azory. Pozostawiono także dostęp do peronów przystanku wyłącznie od zachodniego ich końca. Niemal równoległe z przebudową przystanku (2015-2017) wzdłuż torów kolejowych po jego wschodniej stronie, na terenach poprzemysłowych między ul. Wrocławską i Raclawicką powstał duży zespół budynków mieszkalnych¹⁶. Pomimo znacznego potencjału obsługi kolejną tego obszaru, obsługiwanego wyłącznie autobusami o dużej awaryjności (brak wydzielonego bus-pasa), nie zostały zaprojektowane dojścia na perony od strony osiedli oraz...siedziby Urzędu Marszałkowskiego woj. małopolskiego (organizatora kolejowych przewozów regionalnych). Nie zrealizowano także wejść na perony od strony wschodniej.

Perony dworca Kraków-Płaszów został przebudowany w latach 2019-2023, a wcześniej (otwarcie 2015 r.) została wybudowana estakada tramwajowa (ul. Lipska-Wielicka) z ciągiem pieszo-rowerowym i przystankiem nad peronami. W trakcie przebudowy dworca został zmieniony układ peronów – dobudowano od północnej strony peron nr 4. Pomimo wcześniejszych deklaracji peron nie został połączony z estakadą tramwajową. Pozostaje więc niedostępny nie tylko z estakady ale i z części dzielnicy na północ od dworca Płaszów. Istniejące przejście podziemne nie zostało przedłużone na północną stronę dzielnicy, nie posiada ona zatem innego dojścia do dworca niż wspomniana estakada. Położona na północ od układu torowego część dzielnicy, obecnie intensywnie zabudowywana zabudową mieszkalną i biurową. Sytuacja jest tu zatem podobna jak w poprzednim przypadku – reurbanizacja terenów poprzemysłowych położonych przy stacji kolejowej pozostaje bez odzwierciedlenia w planowaniu infrastruktury pieszej, w tym powiązań z przestankami kolejowymi.

Nieco wcześniejszą inwestycją (2015-2017 r.) była przebudowa **przystanku Kraków-Krzemionki (obecnie Kraków-Podgórze)**, realizowana w ramach budowy łącznicy w kierunku Skawiny i Zakopanego. Projekt wybudowanej z rozmachem stacji nie uwzględnił połączenia z wybudowaną dekadę wcześniej kładką pieszo-rowerową ponad torami kolejowymi i sąsiednią Al. Powstańców Śląskich (odległość między peronami i kładką to ok. 50 m). Ciąg przez kładkę łącząca centrum Podgórza z częścią dzielnicy przy Kopcu Krakusa jest potencjalnie najkrótszą trasą z okolic rynku Podgórskiego na

¹³ <https://ztp.krakow.pl/rower/audyty/audyt/kladka-pieszorowerowa-laczaca-ul-wizjonerow-z-ul-armii-krajowej>

¹⁴ https://budzet.krakow.pl/projekty2025/8822-budowa_kladki_pieszorowerowej_nad_ul_armii_krajowej.html

¹⁵ https://biznes.lovekrakow.pl/aktualnosci/kladka-polaczy-interesy-dewelopera-i-miasta-przed-radnymi-wazna-decyzja-w-sprawie-planu-miejscowego_57785.html

¹⁶ https://krakow.wyborcza.pl/krakow/7,44425,28359854,koszmar-z-ulicy-wroclawskiej.html?fbclid=IwY2xjawJ-_hRleHRuA2FlbQlxMABicmlkETFWNjFzNnZaVTJwYTFsTmx1AR6kCffsHRIRziYRJ_24qidbhZ7qITYciuWHFVuYo89MDrIWozTk6_SPUbfhg_aem_rikq8C_qx4Mily-pVn3yHQ

perony przystanku kolejowego, przy minimalizacji pokonywanej różnicy wysokości. Władze miasta nie były jednak zainteresowane realizacją zejść z kładki na perony przystanku.¹⁷

Dużą modernizację przeszła także **stacja Kraków-Bonarka**, położona w przemysłowym rejonie miasta. Od kilkunastu lat rejon pomiędzy ul. Wadowicką i ul. Kamieńskiego przekształca się w obszar handlowo-biurowo-mieszkalny. Podobnie jak w przypadku Podgórza układ torów kolejowych oraz sąsiednia arteria (ul. Tischnera) i rozległy węzeł drogowy stanowią trudną do przekroczenia dla pieszych barierę. W ramach przebudowy stacji powstała kładka pieszo-rowerowa pomiędzy ulicami Tischnera i Puskarską – spinająca dworzec z rejonem centrum handlowo-biurowego na Bonarce. Brak niestety zaplanowanego przedłużenia w drugą stronę, ponad ul. Tischnera i węzłem drogowym, aż do ul. Łagiewnickiej i Wadowickiej. Budowa przedłużenia kładki nie została dotąd ujęta w budżecie miasta.¹⁸

Centralne położenie i potencjalna rola w systemie SKA sprawiają, że **przystanek Kraków-Grzegórzki** wywoływał największą dyskusję. Zwykle jednak skupiała się ona na estetyce zaproponowanych rozwiązań. Na przystanku zaprojektowano wejścia z obu krańców peronów (tylko wejście na ul. Grzegorzeczką przystosowane jest dla osób z niepełnosprawnościami). Powiązanie przystanków z ciągami pieszymi dzielnic po obu jego stronach (Kazimierz i Grzegórzki) oraz Starym Miastem jest – jak dotąd – niewystarczające. Decyduje o tym na zarówno brak zagospodarowania terenu pod estakadą kolejową jak i brak przekształceń funkcjonalno-urbanistycznych terenów przyległych (np. przy hali targowej), w tym wytyczenia czytelnych i przyjaznych ciągów pieszych w kierunku Rynku Głównego, Kazimierza czy Galerii Kazimierz.

Nieco innych przypadkiem jest jedna z najdłużej procedowanych inwestycji punktowych - **kładka piesza na osiedle Żabinec**, powstające na terenie dzielnicy Prądnik Biały od lat 90. XX w. i wciąż się rozbudowujące. Głównym problemem osiedla jest odcięcie od sąsiadujących terenów, centrum miasta i Al. 29 Listopada (oraz tamtejszych przystanków autobusowych) przez rozbudowany układ linii kolejowych m.in. biegnącą w wykopie tzw. Małą Obwodnicę Kolejową i krzyżującą się z nią linią w kierunku Warszawy. Pierwsze propozycje budowy kładek i ciągów pieszych pojawiły się ok. 2005 r.¹⁹, jednak ze względu na problemy własnościowe żadna z proponowanych inwestycji nie doszła do skutku. Znaczna część osiedla- położonego w strefie śródmiejskiej – pozostaje więc wciąż poza zasięgiem wygodnego dojazdu do transportu publicznego²⁰

Kilka powyższych przykładów nie wyczerpuje zagadnień związanych z dostępnością pieszą przystanków kolejowych w Krakowie. Jako pozytywne przykłady można wskazać rozwiązania zwiększające dostępność pieszą (kładki, schody ruchome) np. na stacji Kraków-Sanktuarium, zrealizowanym z udziałem finansowym miasta przed Światowymi Dniami Młodzieży. Ze środków miasta wybudowano także kładkę pieszo-rowerową wzdłuż mostów kolejowych nad Wisłą. W przypadku wymienionych krakowskich przystanków kwestia łatwego dojazdu do przystanku z otaczających głównych generatorów ruchu nie zawsze jest traktowana priorytetowo. Projekty infrastruktury kolejowej, zwłaszcza dostępności pieszej nie nadążały za rozwojem dzielnic, w tym rewitalizacją obszarów postindustrialnych i powstawaniem nowej zabudowy na terenach przy linii kolejowej. Poprawa

¹⁷<https://www.radiokrakow.pl/aktualnosci/krakow/nowy-przystanek-kolejowy-krakow-podgorze-bez-polaczenia-z-sasiednia-kladka-dla-piesznych>

¹⁸ https://lovekrakow.pl/aktualnosci/kladka-przy-bonarce-miala-byc-przedluzona-to-moze-jeszcze-potrwać_53128.html

¹⁹ <https://gazetakrakowska.pl/najwieksze-nie-da-sie-krakowa-mija-20-lat-walki-o-kladke-na-zabincu-pojawia-sie-nowy-pomysl/ar/c1p2-27395803>

²⁰ Kierpiec U., 2021, Koncepcja rozwoju zagospodarowania przestrzennego i obsługi transportowej osiedla Żabinec w Krakowie, Transport Miejski i Regionalny, 9/21, s.12-17, s.3-6

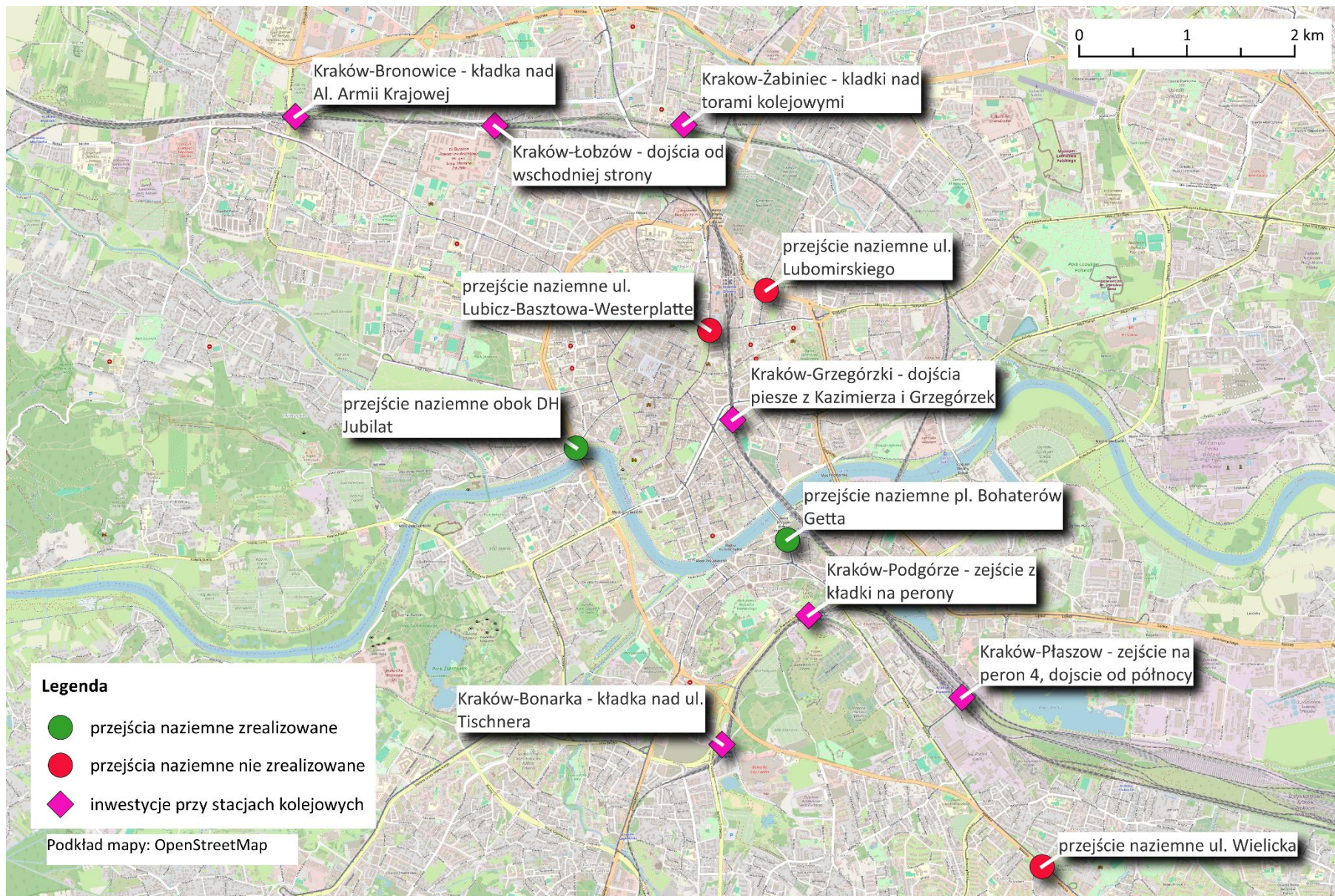
dostępności pieszej przystanków kolejowych/SKA w Krakowie wydaje się być jednym z ważniejszych aspektów, które zwiększą popularność kolei aglomeracyjnej.

Tabela 1. Inwestycje opisane w tekście

Lokalizacja	Rodzaj inwestycji	Status realizacji²¹
Skrzyżowanie przy DH Jubilat	Naziemne przejście dla pieszych przez Al. Krasieńskiego	Zrealizowano przejście przy Moście Dębnickim, brak przejścia naziemnego po drugiej stronie skrzyżowania
Plac Bohaterów Getta	Naziemne przejście dla pieszych przez ul. Na Zjeździe	Zrealizowano naziemne przejście i (prowizoryczne) dojścia na przystanki tramwajowe
Skrzyżowanie ul. Lubicz-Basztowa-Westerplatte-Pawia	Naziemne przejścia dla pieszych przez wszystkie ulice	Zrealizowano przejście przez ul. Pawią, brak w pozostałych relacjach
Skrzyżowanie ul. Rakowicka-Lubomirskiego	Naziemne przejścia dla pieszych przez ul. Lubomirskiego	Brak
Skrzyżowanie ul. Wielicka-Włotowa	Naziemne przejścia dla pieszych przez ul. Wielicką w rejonie przystanku tramwajowego	Brak
Przystanek SKA Kraków-Bronowice	Budowa kładki pieszo-rowerowej nad Al. Armii Krajowej	Brak, złożony projekt do Budżetu Obywatelskiego 2025
Przystanek SKA Kraków-Łobzów	Dojścia na od ul. Wrocławskiej i wejścia od strony wschodnich krawędzi peronów	Brak
Dworzec Kraków-Płaszów	Zejście z estakady tramwajowej na peron 4, dojścia do peronów z północy	Brak
Przystanek SKA Kraków-Podgórze	Zejścia na perony z kładki Centrum Podgórze-Krzemionki	Brak
Przystanek SKA Kraków-Bonarka	Przedłużenie kładki ponad ul. Tischnera	Brak
Przystanek SKA Kraków-Grzegórzki	Dojścia do przystanku od strony Starego Miasta, Kazimierza, Grzegórzek i Galerii Kazimierz	Brak
Osiedle Żabiniec	Budowa kładki pieszo-rowerowej ponad torami kolejowymi	Brak

Źródło: Opracowanie własne

²¹ Stan na maj 2025 r.



Rysunek 1. Lokalizacje inwestycji opisanych w tekście
 Źródło: Opracowanie własne