Dwa brzegi, jedno miasto. Kładka Kazimierz–Ludwinów otwarta dla pieszych i rowerzystów

2026-11-12

4 października została oficjalnie oddana do użytkowania kładka Kazimierz–Ludwinów. Nowa przeprawa połączyła Bulwar Inflancki po stronie Kazimierza z Bulwarem Wołyńskim po stronie Ludwinowa.

Podczas uroczystości otwarcia kładki przypomniano, że to miejsce ma długą historię przepraw przez Wisłę. Już przed wiekami Kazimierz z drugim brzegiem łączył Most Skawiński. Zbudowany z dębowych belek, miał także część zwodzoną. W 1657 r. spalili go wycofujący się z Krakowa Szwedzi. Później w tym miejscu zamiast mostu funkcjonował prom. Miasto bez stałej przeprawy było łatwiejsze do obrony.

Obecnie jest odwrotnie, most czy kładka są znakiem otwartości. Dają swobodę poruszania się, skracają drogę, łączą ludzi i części miasta. Na tę kładkę Kraków czekał długo, dzisiaj staje się ona jego częścią.

– Państwa obecność pokazuje, że ta inwestycja nie jest ekstrawagancją, jest nam wszystkim potrzebna – mówił podczas uroczystości pełniący funkcję Prezydenta Miasta Krakowa Stanisław Kracik.

Pomost w kształcie sinusoidy

Kładka ma około 130 m długości i 13,60 m szerokości. Trzy ciągi komunikacyjne obejmują dwa pasma zewnętrzne dla pieszych i rowerzystów oraz środkowy pomost przeznaczony wyłącznie dla ruchu pieszego.

W ramach inwestycji powstały również nowe i przebudowane ciągi komunikacyjne oraz dojścia po obu stronach Wisły. Rozwiązania zostały dostosowane do istniejącego zagospodarowania bulwarów, infrastruktury podziemnej i istniejącej zieleni.

Konstrukcję kładki tworzą trzy stalowe belki o przekroju skrzynkowym. Dwie zewnętrzne mają formę łuków, natomiast środkowa została ukształtowana jak sinusoida. Na dwóch zewnętrznych pasmach odbywa się ruch pieszy i rowerowy, natomiast środkowe przeznaczone jest wyłącznie dla pieszych i pełni funkcję pomostu widokowego.

To właśnie środkowy pomost jest jednym z najbardziej charakterystycznych elementów kładki. W najwyższym punkcie wznosi się ponad 10 metrów ponad poziom wejścia na przeprawę.

Kładka nie posiada podpór pośrednich w nurcie Wisły. Cała konstrukcja została trwale zamocowana w masywnych żelbetowych przyczółkach po obu stronach rzeki.

Konstrukcja została zaprojektowana również tak, aby pracować wraz ze zmianami temperatury. Latem, kiedy stal się wydłuża, pomosty mogą wychylać się kilkanaście centymetrów w górę względem

pozycji neutralnej, natomiast zimą, gdy konstrukcja się kurczy, znajdują się odpowiednio niżej.

Kraków widziany z nowej perspektywy

Kładka Kazimierz–Ludwinów nie jest jednak tylko kolejną trasą przez Wisłę. Jej centralna część została zaprojektowana jako miejsce, w którym można się zatrzymać. Środkowy pomost ma drewnianą nawierzchnię wykonaną z drewna merbau – twardego i trwałego gatunku odpornego na wgniecenia i ścieranie.

Można stąd spojrzeć na Wisłę, Kazimierz i Ludwinów z perspektywy, której wcześniej mieszkańcy nie mieli.

To właśnie połączenie funkcji komunikacyjnej i publicznej przestrzeni nad rzeką sprawia, że nowa przeprawa ma szansę stać się jednym z charakterystycznych miejsc tej części Krakowa.

Kładka nie tylko połączy dwa brzegi Wisły, ale przede wszystkim domknie ważny fragment rowerowej sieci Krakowa. Dziś przejazd między Kazimierzem a Ludwinowem prowadzi przez Most Piłsudskiego, gdzie rowerzyści poruszają się w przestrzeni współdzielonej przez samochody i tramwaje. Nowe połączenie usprawni przejazdy między Starym Miastem i Kazimierzem a Ludwinowem, Starym Podgórzem i południowymi dzielnicami Krakowa.

Ważny węzeł dla rowerzystów

Dzięki połączeniu z istniejącymi trasami kładka ułatwi dalszą jazdę rowerem, m.in. w stronę Ruczaju, Łagiewnik, Borku Fałęckiego, Bieżanowa, Prokocimia, a w przeciwnym kierunku także w stronę Prądnika Czerwonego, Prądnika Białego czy Bronowic. Po zjeździe z kładki będzie można kontynuować podróż również wzdłuż Wisły – w kierunku wschodnim lub zachodnim.

– Wiślana Trasa Rowerowa nie kończy się na granicy Krakowa. W mieście staje się prawdziwą rowerową magistralą, z której korzystają zarówno turyści, jak i osoby jadące do pracy, szkoły czy po prostu przemieszczające się między dzielnicami. Kładka Kazimierz–Ludwinów wzmacnia właśnie tę funkcję – wpina kolejne części Krakowa w trasę, która prowadzi przez całą Małopolskę. To dobry przykład tego, jak sieć regionalna i miejska mogą tworzyć jeden, spójny system – mówił Jarosław Tarański, ekspert VeloMałopolska.

W rejonie kładki spotykają się ważne kierunki wskazane w Studium Podstawowych Tras Rowerowych, a także trasy oznakowane w rowerowym Systemie Informacji Miejskiej, m.in. nr 4 i 6 prowadzące wzdłuż Wisły, nr 8 Mydlniki–Wawel–Bieżanów oraz nr 9 Prądnik Czerwony–Kazimierz–Ruczaj.

Kładka jest więc węzłem, z którego można pojechać dalej w kilku najważniejszych kierunkach miasta – z centrum po dalekie obrzeża miasta. Szczególnie ważny jest kierunek na południe. Od Ludwinowa planowany i rozwijany jest ciąg rowerowy wzdłuż Wilgi, który ma prowadzić dalej w stronę ul. 8 Pułku Ułanów, Klinów i Opatkowic. W zasięgu tego korytarza mieszka ponad 146 tys. Krakowian, dla których rower stanie się jedną z najbardziej atrakcyjnych czasowo form przemieszczania się.

Magiczny Kraków

Od pomysłu do nowej przeprawy przez Wisłę

Historia kładki Kazimierz–Ludwinów rozpoczęła się wiele lat temu. W czerwcu 2006 r. pierwszą nagrodę w konkursie na koncepcję architektoniczno-urbanistyczną kładki pieszo-rowerowej przez Wisłę otrzymało Biuro Projektów Lewicki Łatak.

Na podstawie zwycięskiej pracy przygotowano dokumentację projektową, a następnie, po aktualizacji, ponownie uzyskano pozwolenie na budowę. 5 października 2023 r. Zarząd Inwestycji Miejskich w Krakowie podpisał z firmą Primost Południe umowę na realizację robót budowlanych.