



Będzie więcej przepraw przez Wisłę

2024-02-23

Media piszą o niej: „spektakularna” i „futurystyczna”. I rzeczywiście taka ma być kładka pieszo-rowerowa łącząca Kazimierz z Ludwinowem, przy której prace już trwają. Inwestycja ma służyć przede wszystkim mieszkańcom, skrócić czas podróży oraz ożywić brzegi Wisły. Czy kolejne przeprawy odmienią oblicze Krakowa w najbliższych latach?

We współczesnym mieście zdominowanym przez samochód kładka pieszo-rowerowa staje się symbolem nowej jakości w planowaniu przestrzeni miasta przyjaznego pieszym. Pamiętać należy też, że pełni ona nie tylko funkcję komunikacyjną, ale w wielu przypadkach staje się kultowym punktem orientacyjnym na mapie miasta – nie ma wątpliwości Jerzy Muzyk, wiceprezydent Krakowa.

Kładka Kazimierz – Podgórze

Oddana w 2010 r. przeprawa nazwana imieniem ojca Laetusa Bernatka była pierwszą tak okazałą kładką pieszo-rowerową przez Wisłę. O raz stała się jednym z symboli Krakowa. Łącząc Kazimierz ze Starym Podgórzem, ożywiła przede wszystkim tę drugą dzielnicę. – W parterach budynków pojawiły się nowe lokale handlowe i gastronomiczne, których ogródki „wychodzą” w przestrzeń ulicy, przyjmującej formę salonu miejskiego. Centrami aktywności stały się okolice przyczółków kładki po obu stronach rzeki: tworzy się lokalne subcentrum, wzdłuż brzegów zakotwiczone barki, na których prowadzona jest działalność gastronomiczna. Ponadto nastąpiła istotna zmiana w funkcji i wyglądzie przestrzeni od strony Podgórza. Dotychczas zapuszczone i niedoinwestowane obiekty poddane zostały zabiegom modernizacyjnym, przestrzeń publiczna zyskała nowy wystrój i funkcje – wylicza Jerzy Muzyk. A przypomnijmy, że podczas budowy przeprawy, ta spotkała się z szeregiem protestów. Kiedyś czytaliśmy o nich w mediach, a dziś pozostały po nich nawet wzmianki w... Wikipedii. „Część mieszkańców krytykowała użyteczność kładki. Zbudowano ją w sąsiedztwie dwóch innych mostów, które już posiadają ciągi piesze o wystarczającej szerokości” – czytamy. Drugim zarzutem było to, że Podgórze stanie się „imprezownią” dla spragnionych wrażeń turystów. Jak pokazało życie, obie te obawy były nieuzasadnione. Piesi i rowerzyści bardzo chętnie korzystają z tej przeprawy, a i nocny spokój mieszkańców Podgórza nie został zakłócony. Dziś trudno znaleźć więc osoby niezadowolone z tej inwestycji. – Budowa kładki dała nam nowy oddech – mówi Katarzyna Pabian, mieszkanka Podgórza, która prowadzi w tej dzielnicy własny biznes.

Kładka Grzegórzki / Kazimierz – Zabłocie

Przeprawa przy Galerii Kazimierz powstała w czerwcu ubiegłego roku w ramach inwestycji PKP PLK. W największej mierze korzystają z niej rowerzyści – Ta przeprawa ma szczególne znaczenie dla powiązania sieci tras rowerowych na terenie Krakowa, w tym dla poprawy komfortu ich użytkowników. Budowa nowoczesnej i wzajemnie zintegrowanej infrastruktury komunikacyjnej na Wiśle usprawniła i skróciła czas dojazdu pomiędzy obszarami miasta zlokalizowanymi po przeciwnych stronach rzeki – mówi wiceprezydent Muzyk. – Jest to doskonała alternatywa dla mostu Powstańców Śląskich. Teraz można spokojnie dojechać z Zabłocia do centrum miasta – dodaje pan Piotr, rowerzysta i pracownik jednej z korporacji.

Kładka Kazimierz – Ludwinów



Ta inwestycja ruszyła już na dobre. Obiekt połączy bulwar Inflancki pomiędzy ulicami Skawińska a Wietora po stronie Kazimierza z bulwarem Wołyńskim w pobliżu ul. Ludwinowskiej po stronie Ludwinowa, umożliwiając pieszym i rowerzystom przekroczenie Wisły z pominięciem istniejących mostów drogowych. Konstrukcję kładki tworzą dwa stalowe łuki o zmiennych wysokościach zamocowane w masywnych żelbetowych podporach. – Nowa kładka służyć będzie przede wszystkim mieszkańcom Kazimierza i Starego Podgórza. Niewątpliwie przyczyni się do poprawy dostępności mieszkańców Kazimierza do ogólnomiejskich ciągów komunikacyjnych i przystanków przesiadkowych transportu publicznego (ul. Kalwaryjska, Konopnickiej) – opisuje Jerzy Muzyk. Dodaje, że dzięki powstającej przeprawie mieszkańcy Kazimierza będą mieli łatwiejszy dostęp do terenów rekreacyjnych: parku Bednarskiego, parku rzeczno Wilga czy Zakrzówka. Powiązana zostanie też sieć istniejących i planowanych tras rowerowych po obu stronach rzeki.

Część mieszkańców narzeka jednak, że przez powstającą inwestycję ruch pieszych w ich spokojnym do tej pory miejscu zamieszkania znacznie się zwiększy, a nocne imprezy nie pozwolą im zasnąć. – Warto podkreślić, że kładka ludwinowsko-kazimierska, w odróżnieniu od już istniejących, będzie przede wszystkim funkcjonalnie obsługiwać ciągi bulwarów wiślanych. Nie jest bowiem zlokalizowana w osiach ulic, jak w przypadku kładki Bernatka, a zatem wymuszać będzie inne rodzaje zachowań komunikacyjnych. Z tego względu nie należy podzielać obaw co do nadmiernego zwiększenia ruchu pieszego w krętym układzie uliczek południowego Kazimierza. Do jego centrum łatwiej będzie dotrzeć za pośrednictwem bulwarów – przekonuje wiceprezydent Muzyk. Kładka ma zostać oddana do użytku na początku 2026 r.

Dlaczego warto zbudować kładkę Kazimierz - Ludwinów?

- dogodne połączenie dla pieszych i rowerzystów z pominięciem istniejących mostów drogowych,
- usprawnienie podróży i skrócenie czas dojazdu pomiędzy obszarami miasta zlokalizowanymi po przeciwnych stronach rzeki,
- zwiększenie dostępności i atrakcyjności dla mieszkańców terenów sąsiadujących z nową przeprawą,
- ożywienie brzegów Wisły i jej bulwarów,
- poprawa niezawodności infrastruktury komunalnej po obu stronach Wisły dzięki przebudowie sieci podziemnych,
- realizacja z minimalną ingerencją w roślinność – wycinka jedynie 2 drzew (w zamian nasadzenia 8 drzew), przesadzenie 1 drzewa,
- uzyskanie dofinansowanie w wysokości 65 mln zł w ramach Rządowego Funduszu Polski Ład: Programu Inwestycji Strategicznych,
- projekt jest realizowany przede wszystkim z myślą o mieszkańcach Krakowa, a nie o turystach odwiedzających nasze miasto.

Kładka Zwierzyniec - Dębniki

Pomysł na budowę kładki pieszo-rowerowej przez Wisłę pomiędzy Zwierzyncem a Dębnikami ma już kilka lat. Do tej pory zaprojektowano dwa warianty kładki: podwieszaną i wstęgową. Na bazie opinii Miejskiego Konserwatora Zabytków, został wybrany drugi z wariantów, który cechuje minimalistyczna forma wyrazu konstrukcji nośnej, która w perspektywie bulwarów



tworzy cienką linię. Realizacja inwestycji zależy jednak od wielu czynników. Jej zwolennikiem jest Andrzej Kulig, zastępca prezydenta. – Jestem przekonany, że te tereny po obu stronach Wisły wymagają połączenia kładką – mówi. Konieczne zatem są m.in.: doszczegółowienie lokalizacji przeprawy w celu zminimalizowania „wejścia” w tereny prywatne, wprowadzenie zmian w zapisach obowiązującego na tym terenie Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego, a wreszcie przygotowanie projektu budowlanego i uzyskanie zgód administracyjnych na realizację. Te działania będą mogły zostać podjęte po zabezpieczeniu środków finansowych.

Inne przeprawy przez Wisłę

Andrzej Kulig zapowiada także, że rozwój Krakowa, jeśli chodzi o przeprawy przez Wisłę, nie może opierać się wyłącznie o kładki pieszo-rowerowe. Muszą one zostać uzupełnione także mostami oraz tunelami.

– W przyszłej kadencji koniecznością jest ogłoszenie konkursu architektonicznego na nowy most Grunwaldzki. W tej chwili dochodzi bowiem do jego śmierci technicznej. Pochodzi on z 1972 r., a liczba przejeżdżających tamtędy tramwajów sprawiła, że konieczne jest zbudowanie całkowicie nowej konstrukcji, która zajmie miejsce starej – tłumaczy wiceprezydent. Twierdzi, że nowa koncepcja mostu ma być nie tylko dopasowana do charakteru okolicy, ale także silnie uwzględniająca wspomniany duży ruch tramwajowy.

Zdaniem Andrzeja Kuliga potrzebna jest także przeprawa bliżej zachodnich granic Krakowa, by połączyć północny i południowy zachód. – I tam, w ramach Trasy Pychowickiej, powinien powstać tunel dla samochodów. Na ten moment nie wiemy jeszcze, w którym dokładnie miejscu, bo czekamy na decyzję rządu dotyczącą tzw. kanału ulgi. Jeśli zostanie on wykreślony z dokumentów, wówczas koszt budowy tunelu znacznie spadnie, bo ten nie będzie musiał być bardzo głęboko pod ziemią – tłumaczy.

To jednak nie koniec. Kulig zaznacza, że potrzebny będzie także kolejny tunel pod Wisłą. Tym razem ma to być przekop, którym pojadą wagony drugiej linii metra. – Na razie jest to melodia przyszłości, ale trzeba myśleć o metrze, które połączy północ i południe Krakowa – zapowiada zastępca prezydenta.

Co dalej z kłódkami miłości?

Kłódki, które wieszali zakochani na siatce na kładce o. Bernatka, wkrótce zmienią lokalizację. Ma to związek z rozpoczętym w lutym remontem balustrad. Na kładce wymieniane zostają zniszczone przesła, a siatka zastąpiona zostanie pionowymi elementami, które mają poprawić bezpieczeństwo.

Roboty przebiegają w dwóch etapach. W trwającym właśnie pierwszym etapie, remontowana jest balustrada przy ciągu dla pieszych. W drugim, w III kwartale tego roku, zamontowana zostanie nowa balustrada przy drodze dla rowerów.

– Podejmiemy też decyzję, co zrobić z kłódkami zamontowanymi na kładce. Mieszkańcy przesłali do nas ponad 600 pomysłów na ich zagospodarowanie i wybierzemy jeden z nich – mówi



**Magiczny
Kraków**

prezydent Jacek Majchrowski.