

OPINIA NR
PREZYDENTA MIASTA KRAKOWA
Z DNIA

dotycząca projektu uchwały Rady Miasta Krakowa w sprawie ustalenia kierunków działania Prezydenta Miasta Krakowa dotyczących przywrócenia na terenie Krakowa systemu publicznego roweru miejskiego - druk nr 1149.

Na podstawie § 30 ust. 4 pkt 4 Statutu Miasta Krakowa stanowiącego załącznik do uchwały nr XLVIII/435/96 Rady Miasta Krakowa z dnia 24 kwietnia 1996 r. (Dz. Urz. Woj. Małop. z 2019 r. poz. 7074, z 2020 r. 919) postanawia się, co następuje:

Przedstawia się następującą opinię do projektu uchwały Rady Miasta Krakowa wniesionego przez Klub Radnych Kraków dla Mieszkańców w sprawie ustalenia kierunków działania Prezydenta Miasta Krakowa dotyczących przywrócenia na terenie Krakowa systemu publicznego roweru miejskiego - druk nr 1149.

Temat przyszłości roweru publicznego na terenie Krakowa był przedmiotem dyskusji na posiedzeniach *Zespołu Zadaniowego do spraw kierunku rozwoju infrastruktury rowerowej Miasta Krakowa*, powołanego zarządzeniem nr 1931/2024 Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 10 lipca 2024 r. (z późn. zm.), do zadań którego należy w szczególności analiza działań w zakresie systemów wypożyczalni rowerów i ustalenie kierunków ich działań.

W trakcie posiedzeń ustalono, że zlecone zostanie opracowanie dokumentu pn. *Analiza funkcjonowania i możliwości rozwoju systemu roweru publicznego w Krakowie*. Analiza została przygotowana przez Zespół Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. na podstawie umowy nr 124/01/ZTP/2025 z dnia 19 sierpnia 2025 r.

W ramach realizacji dokumentu jako główny cel przyjęto dogłębną analizę możliwych wariantów rozwoju systemu roweru publicznego w Krakowie. Aby osiągnąć ten cel zrealizowano również szereg celów szczegółowych:

- przegląd kluczowych podmiotów oferujących usługi w zakresie funkcjonowania analizowanych systemów,
- przegląd aktualnie funkcjonujących oraz wybranych już nieaktywnych systemów rowerów współdzielonych w Krakowie, w Polsce i w Europie,
- zaproponowanie możliwych modeli rozwoju systemu rowerów w Krakowie,
- wykonanie analizy finansowej,
- sformułowanie rekomendacji i zaleceń dotyczących rozwoju systemu rowerów współdzielonych.

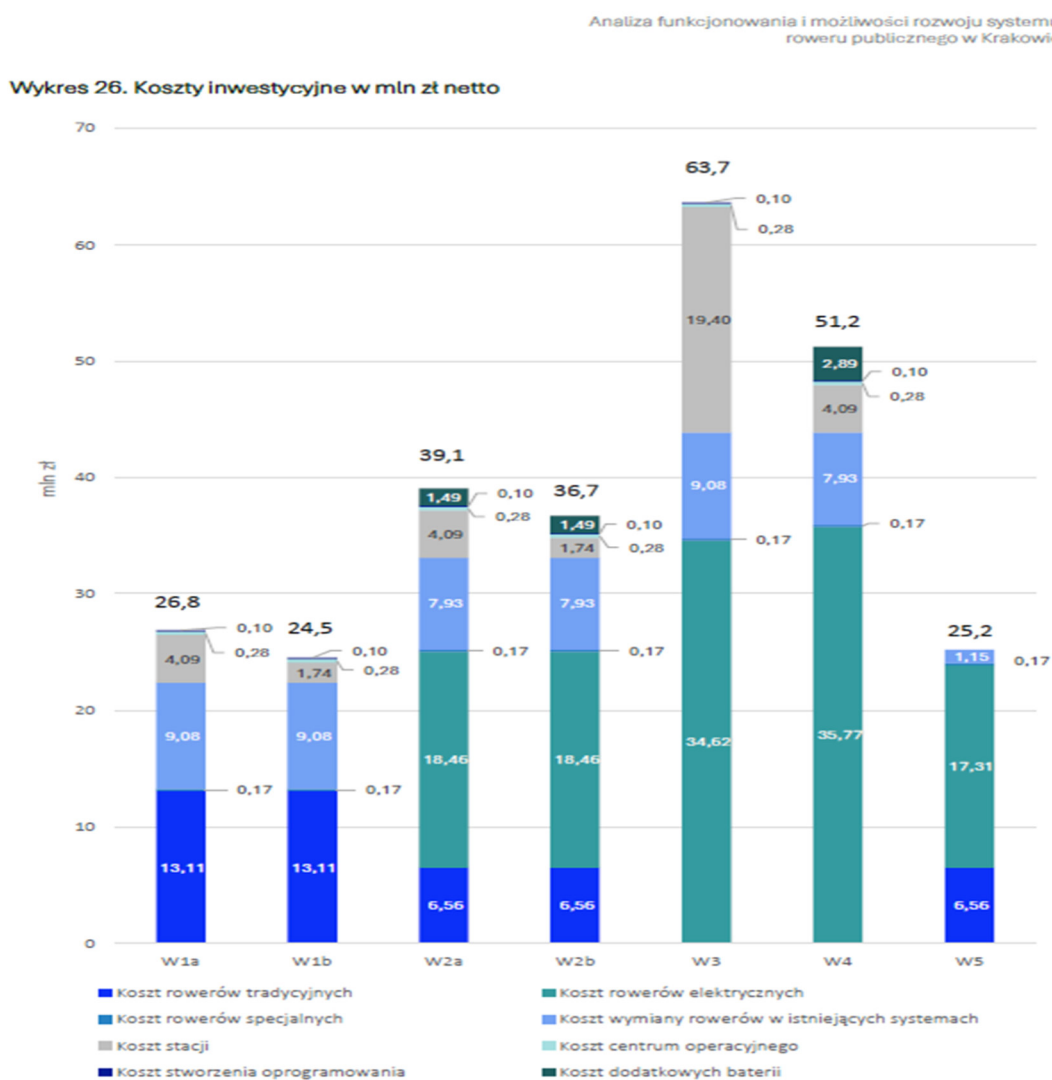
W ramach opracowania przeanalizowano 7 wariantów rozwoju. W każdym z poniższych scenariuszy łączna liczba rowerów wynosi 3010 sztuk.

Analizę przygotowano przy założeniu wdrożenia systemu oraz jego funkcjonowania przez okres 4 lat. Na koszty inwestycyjne związane z wdrożeniem składają się m.in. zakup rowerów, wyznaczenie punktów mobilności lub montaż stacji, zakup dodatkowych baterii do rowerów elektrycznych (w przypadku ich wymiany na stacjach), utworzenie centrum operacyjnego oraz oprogramowania (strony internetowej i aplikacji mobilnej).

Rozpatrywane warianty obejmowały:

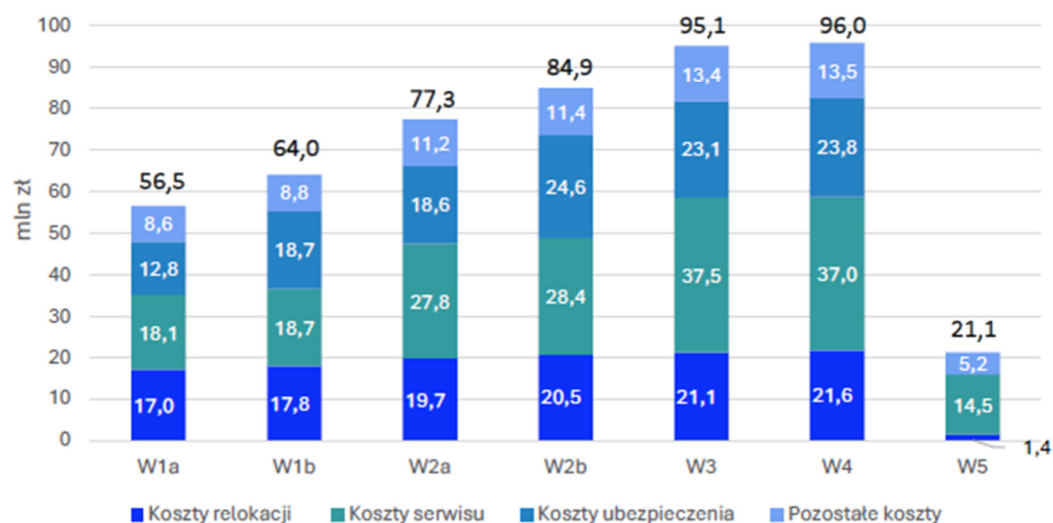
- W1a – rowery tradycyjne w systemie stacyjnym z możliwością zwrotu pojazdu poza stacją,
- W1b – rowery tradycyjne w systemie bezstacyjnym,
- W2a – 1505 rowerów tradycyjnych i 1505 rowerów elektrycznych w systemie stacyjnym z możliwością zwrotu pojazdu poza stacją,
- W2b – 1505 rowerów tradycyjnych i 1505 rowerów elektrycznych w systemie bezstacyjnym,
- W3 – system rowerów elektrycznych – model z pełnym wykorzystaniem elektrostacji,
- W4 – system rowerów elektrycznych – model z serwisową wymianą akumulatorów,
- W5 – najem długoterminowy.

Poniżej przedstawiam wykresy szacunkowych kosztów inwestycyjnych i operacyjnych dla poszczególnych wariantów.



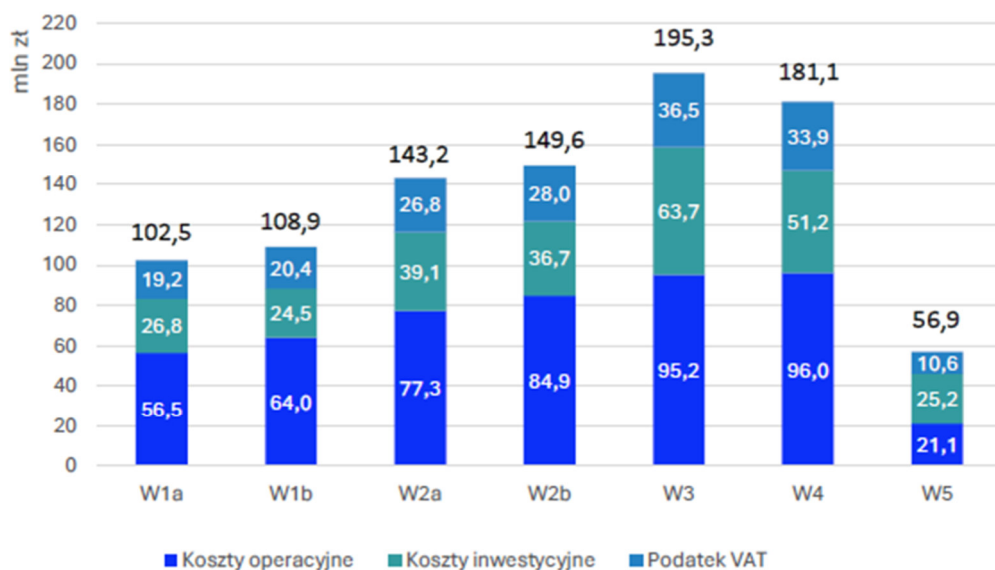
Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Wykres 27. Roczne koszty operowania systemem w mln zł netto



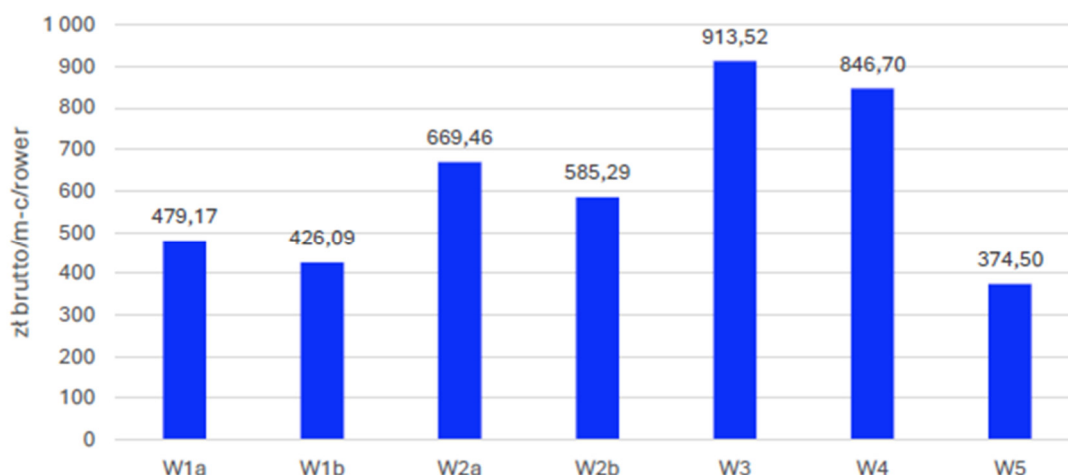
Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Wykres 28. Szacowane łączne koszty inwestycyjne i operacyjne w okresie 4-letniego kontraktu



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Wykres 29. Średniomiesięczny jednostkowy koszty systemu (zł brutto/m-c/rower)



Źródło: Opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Warto zaznaczyć, że najmniejszą różnicę pomiędzy kosztami a przychodami odnotowano w wariantcie W5 (najem długoterminowy), gdzie wyniosła ona 51,5 mln zł. Największą różnicę zaobserwowano natomiast w wariantcie W3 (system rowerów elektrycznych – model z pełnym wykorzystaniem elektrostacji) – 166,4 mln zł.

Po opracowaniu dokumentu temat przyszłości roweru publicznego w Krakowie ponownie był przedmiotem dyskusji *Zespołu Zadaniowego do spraw kierunku rozwoju infrastruktury rowerowej Miasta Krakowa*. W dniu 26 lutego 2026 r., podczas 27. posiedzenia *Zespołu*, jednomyślnie przyjęto jego stanowisko, że nakłady inwestycyjne i operacyjne związane z uruchomieniem systemu krótkoterminowego byłyby bardzo wysokie, przy braku jednoznacznych i przekonujących prognoz potwierdzających istotny wzrost udziału podróży rowerowych w strukturze mobilności Miasta. W ocenie *Zespołu* znacznie skuteczniejszym kierunkiem – co potwierdzają doświadczenia wielu miast europejskich oraz przykłady krajowe – jest koncentracja na systematycznym rozwoju infrastruktury rowerowej oraz działaniach miękkich, które realnie wpływają na zmianę codziennych nawyków transportowych.

Jednocześnie Zespół rekomenduje rozwój obecnie działającej długoterminowej wypożyczalni rowerów *LajkBike*, która działa na terenie Krakowa od września 2023 r. System umożliwia przetestowanie w okresie od 1 do 6 miesięcy w przystępnych cenach – w ramach codziennych podróży – zarówno rowerów tradycyjnych, jak i rowerów ze wspomaganie elektrycznym. Zespół wskazał, że zasadne jest podjęcie następujących działań:

- rozwój sieci punktów odbioru *LajkBike*,
- poszerzenie zasobu oraz typów rowerów,
- intensyfikację działań promujących system.

Prezydent Miasta Krakowa

Aleksander Miszalski