Pół tysiąca nowych rowerów na wynajem i inwestycje o wartości 100 mln zł

2026-03-26

Eksperci złożyli prezydentowi rekomendacje dla rozwoju ruchu rowerowego w mieście. Kraków ma stawiać na popularny i dobrze oceniany model roweru publicznego 2.0, którego fundamentem jest wypożyczalnia długoterminowa. Jednocześnie przygotowany jest pakiet kluczowych inwestycji infrastrukturalnych o łącznej wartości ponad 100 mln zł, które mają poprawić spójność sieci tras, bezpieczeństwo oraz komfort codziennych podróży rowerowych.

Miasto już dziś posiada własny, rozwijany ekosystem roweru miejskiego. Jego najważniejszym filarem jest LajkBike – całoroczna, stabilna i relatywnie tania usługa publiczna oparta na wynajmie długoterminowym. Obecnie system obejmuje 1000 rowerów: 500 tradycyjnych i 500 elektrycznych, a od wiosny do jesieni wszystkie rowery są wypożyczone przez mieszkańców. Jeszcze w tym roku system zostanie wzmocniony o kolejne 500 rowerów – 250 elektrycznych i 250 tradycyjnych.

– Na podstawie zewnętrznych analiz i rekomendacji złożonych przez członków Zespołu ds. rozwoju infrastruktury rowerowej, miasto wzmacnia model, który już działa i znajduje użytkowników, zamiast inwestować w drogi, o niepewnej efektywności i obserwowanym w innych miastach spadku zainteresowania. Ogromne koszty inwestycji w funkcjonowanie systemu roweru „na minuty”, miasto woli przeznaczać na niezbędne inwestycje – mówi prezydent Krakowa Aleksander Miszalski

– W Krakowie rowerowo skończyły się tematy proste do realizacji. By sieć działała dobrze, potrzebujemy likwidować „białe plamy”. Już teraz projektujemy wielki program inwestycji, które połączą istniejące ciągi kładkami, przejazdami, tunelami. To niedostatki w bezpiecznych, wydzielonych trasach zniechęcają do używania roweru. W obecnej sytuacji finansowej miasto stawia przede wszystkim na infrastrukturę – zapowiada zastępca prezydenta Krakowa Stanisław Mazur.

Jak działa rower publiczny 2.0, czyli Lajkbike?

LajkBike to rozwiązanie wyjątkowo dobrze dopasowane do potrzeb mieszkańców. Użytkownik wynajmując rower na okres od miesiąca do pół roku, ma go stale do dyspozycji, zna jego stan techniczny, korzysta z niego regularnie i buduje codzienne nawyki mobilności. Rower może być przechowywany poza gospodarstwem domowym, a w razie problemów technicznych jest konserwowany przez miejski serwis. Dla miasta oznacza to przewidywalne koszty, niewielkie potrzeby relokacji i logistyki, mniejszą podatność na chaos przestrzenny oraz większą trwałość całego modelu. To właśnie dlatego LajkBike można dziś śmiało traktować jako krakowski standard roweru publicznego nowej generacji.

Bardzo ważne są także opinie wskazujące na skuteczność w trwałej zmianie nawyków komunikacyjnych. Z danych wynika, że 74 proc. użytkowników korzysta z systemu w codziennych podróżach, 53 proc. deklaruje, że jazda LajkBike jest szybsza niż samochodem i komunikacją miejską, a oceny jakości systemu są bardzo wysokie – pozytywnie ocenia ją około 90 proc. użytkowników. Dowodem na atrakcyjność systemu jest jego popularność - od wiosny do jesieni wynajęte są wszystkie dostępne rowery.

Rower na minuty – duży koszt, wątpliwy efekt

Miasto przeanalizowało również możliwość powrotu do klasycznego roweru „na minuty”. Na zlecenie Krakowa przygotowano analizę możliwych wariantów rozwoju roweru publicznego przy założeniu ok. 3000 rowerów i 4-letniego okresu funkcjonowania. Rozpatrzono zarówno modele stacyjne, bezstacyjne, mieszane, elektryczne, jak i wariant rozwoju najmu długoterminowego.

Wniosek jest jednoznaczny: najkorzystniej wypadł właśnie rozwój najmu długoterminowego, czyli model zbliżony do obecnego LajkBike. W tym wariancie różnica między kosztami a przychodami wyniosła 51,5 mln zł, podczas gdy w pełnym systemie elektrycznym było to aż 166,4 mln zł. Nadmiernie wysokie koszty pokazują doświadczenia innych polskich miast. Mimo wyraźnych dopłat do pojedynczego przejazdu – sięgających od kilku do nawet kilkudziesięciu złotych – udział użytkowników samego roweru publicznego w całym ruchu pozostaje bardzo niski, co wskazuje na ograniczoną efektywność. I to mimo rosnącego ruchu rowerowego.

Warto odwołać się do doświadczeń Poznania – miasta o najwyższym udziale ruchu rowerowego w Polsce. Zrezygnowano tam z klasycznego roweru „na minuty”, uznając, że środki publiczne lepiej przeznaczać na spójną i bezpieczną sieć tras. W efekcie miasto dysponuje już blisko 70 proc. ciągłości głównych tras, a na co dzień rower jest wykorzystywany do co dziesiątej podróży. Eksperci jasno wskazują, że dziś największą barierą dla codziennej jazdy rowerem nie jest sam brak jednośladu, ale brakujące połączenia w sieci, niebezpieczne przejazdy i zbyt mała liczba wygodnych miejsc do przechowywania rowerów.

– To właśnie dlatego miasto racjonalizuje wydatki i kieruje środki tam, gdzie przyniosą one najtrwalszy efekt – w spójność, bezpieczeństwo i użyteczność sieci rowerowej – mówi Jarosław Tarański, ekspert VeloMałopolska i członek zespołu rowerowego.

Na najbliższe lata przygotowano pakiet inwestycji sieciujących trasy rowerowe o łącznej wartości ponad 100 mln zł. Wśród najważniejszych zadań znajdują się:

– Trzeba jasno powiedzieć – za środki porównywalne z kosztami pełnoskalowego systemu roweru na minuty można zrealizować trwałe projekty poprawiające warunki jazdy dla wszystkich rowerzystów, każdego dnia. Podczas gdy szacunkowy, sumaryczny koszt wskazanych inwestycji to około 100 milionów złotych, koszt 4-letniego funkcjonowania systemu roweru na minuty to 100–190 mln zł – tłumaczy Stanisław Mazur.

Kierunek wskazało miasto i rowerzyści

Jednoznaczna rekomendacja została wypracowana przez Zespół ds. kierunku rozwoju infrastruktury rowerowej, czyli powołane przez miasto ciało skupiające przedstawicieli struktur miejskich oraz strony społecznej i partnerów. W jego skład wchodzą nie tylko przedstawiciele Urzędu Miasta Krakowa i jego jednostek, ale także Urzędu Marszałkowskiego Województwa Małopolskiego oraz organizacji i środowisk społecznych, takich jak VeloMałopolska, Kraków Miastem Rowerów, Lepszy Kraków, Krakowski Park Rowerowy czy Kraków dla Mieszkańców. Zespół uznał, że środki powinny być przeznaczane przede wszystkim na rozwój infrastruktury rowerowej, rozwój sieci punktów odbioru

Magiczny Kraków

LajkBike, poszerzenie zasobu i typów rowerów oraz intensywniejszą promocję systemu.

Już dziś oferta rowerowa w Krakowie nie ogranicza się wyłącznie do najmu długoterminowego. Jej częścią są także Park-e-Bike, czyli bezpłatne rowery elektryczne dla użytkowników parkingów P+R, oraz rozwiązania cargo – Cargovelo dla mieszkańców i miejski rower towarowy udostępniany firmom i instytucjom.