



PREZYDENT MIASTA KRAKOWA

OR-03.0003.499.2026

Kraków, 14 sierpnia 2026 r.

Pan
Rafał Zawisłak
Radny Miasta Krakowa

Odpowiadając na Pana interpelację w sprawie wykorzystania wpływów ze Strefy Czystego Transportu na rozwój transportu rowerowego w Krakowie, przekazaną przez Pana Jakuba Koska, Przewodniczącego Rady Miasta Krakowa 3 sierpnia 2026 r., uprzejmie informuję.

Ad 1.

Dochody uzyskane z tytułu funkcjonowania Strefy Czystego Transportu (SCT) w okresie od grudnia 2025 r. do lipca 2026 r. wyniosły 21 003 791,33 zł. W tym samym okresie wydatki poniesione przez Zarząd Dróg Miasta Krakowa (ZDMK) w związku z realizacją zadań związanych z funkcjonowaniem Strefy wyniosły 3 541 904,80 zł. Wydatki ponoszone są/były również przez inne miejskie jednostki organizacyjne oraz Wydziały Urzędu Miasta Krakowa.

Należy podkreślić, że środki uzyskane z tytułu funkcjonowania SCT są gromadzone przez Zarząd Dróg Miasta Krakowa, a następnie odprowadzane do budżetu Miasta Krakowa i stanowią jego dochód.

Jednocześnie wydatki ponoszone przez ZDMK w związku z realizacją powierzonych jednostce zadań dotyczących funkcjonowania SCT stanowią koszty realizacji tych zadań i nie należy ich utożsamiać z rozdysponowaniem środków pochodzących z wpływów uzyskanych z tytułu funkcjonowania Strefy. W związku z powyższym należy wyraźnie rozróżnić dwie kategorie finansowe, tj.:

1. wydatki poniesione przez ZDMK w związku z realizacją zadań związanych z funkcjonowaniem SCT;
2. dochody uzyskane z tytułu funkcjonowania SCT, które stanowią dochód budżetu Miasta Krakowa.

Fakt ponoszenia przez ZDMK wydatków związanych z funkcjonowaniem Strefy nie oznacza zatem, że wydatki te zostały sfinansowane bezpośrednio z wpływów uzyskanych z opłat związanych z SCT. Są to odrębne kategorie finansowe, które nie powinny być utożsamiane ani traktowane jako jeden strumień środków.

Ad 2.

Wpływy z opłat za wjazd do SCT nie zostały jeszcze rozdysponowane na konkretne zadania. W związku z tym na obecnym etapie nie można wskazać konkretnych przedsięwzięć, które zostały lub zostaną sfinansowane z tych wpływów.

Ad 3 i 4.

Ustawodawca jednoznacznie wskazał, że środki te mogą zostać przeznaczone na „finansowanie wsparcia zakupu rowerów”. Oznacza to, że ich przeznaczeniem jest wsparcie zakupu rowerów przez uprawnionych beneficjentów.

Przeznaczenie tych środków na zakup rowerów stanowiących wyposażenie miejskiej wypożyczalni oznaczałoby bezpośrednie nabycie rowerów przez Miasto, a nie finansowanie wsparcia zakupu rowerów przez uprawnionych beneficjentów. Są to dwie odmienne formy wykorzystania środków, a ustawodawca wskazał wprost na możliwość finansowania wsparcia zakupu, nie zaś bezpośredniego zakupu rowerów przez Miasto.

W związku z tym środki te nie mogą zostać wykorzystane na zakup rowerów stanowiących wyposażenie systemu LajkBike ani przyszłego systemu.

Ad 5.

Z uwagi na przedstawione powyższej uwarunkowania nie ma możliwości zakupu rowerów ze środków pochodzących z SCT.

Ad 6.

Po analizie dokumentu, a także doświadczeń krajowych i zagranicznych, Zespół Zadaniowy ds. kierunku rozwoju infrastruktury rowerowej Miasta Krakowa stoi na stanowisku, że w obecnych uwarunkowaniach finansowych i organizacyjnych Miasta wdrażanie nowego, kosztownego systemu roweru miejskiego jest niezasadne. Zespół rekomenduje rozszerzenie sieci punktów odbioru rowerów LajkBike, zwiększenie liczby oraz typów dostępnych rowerów, a także podjęcie działań zmierzających do poprawy rozpoznawalności systemu. Takie działania pozwolą wzmocnić lokalną ofertę przy znacząco niższych kosztach, jednocześnie wspierając budowę kultury codziennej mobilności rowerowej w mieście.

Zespół wskazuje jako zasadne powrócenie do koncepcji pełnoskalowego systemu roweru publicznego w przyszłości - w sytuacji poprawy kondycji finansowej Miasta oraz zapewnienia stabilnych źródeł finansowania zewnętrznego. Obecnie jednak priorytetem powinno być kierowanie ograniczonych zasobów finansowych tam, gdzie efekt mobilnościowy i społeczny jest pewny, trwały i mierzalny - przede wszystkim w rozwój infrastruktury rowerowej oraz poprawę bezpieczeństwa użytkowników ruchu.

p.f. PREZYDENTA MIASTA KRAKOWA

Stanisław Kracik

Otrzymują:

1. Adresat
2. Zarząd Dróg Miasta Krakowa
3. Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie
4. Wydział Budżetu Miasta
5. Biuletyn Informacji Publicznej
6. aa