

URZĄD MIASTA  
Oświęcim  
WYDZIAŁ ORGANIZACYJNY  
Główny-Biuro Rady Miasta  
ul. Wolności 26  
tel. 34-28-174 174 fax 34-28-483

## WNIOSEK

**OR-b.0003.10.2025**

URZĄD MIASTA OSWIECIM	
KANCELARIA OGÓLNA	
Poz. dziennika koresp.	
wpłynęło	04. 03. 2025
	ilość zał.
Nr sprawy .....	

### 1. Wniosek złożony:

w okresie międzysesyjnym w dniu 04.03.2025 r.

### 2. Zgłaszający:

Radna: Michał Szczerbowski

### 3. Treść wniosku:

w załączeniu.



4 marca 2025 r.

Michał Szczerbowski  
Radny Miasta Oświęcim

**Szanowny Pan  
Janusz Chwierut  
Prezydent Miasta Oświęcim**

### Wniosek

*Szanowny Panie Prezydencie,*

na podstawie § 50 ust. 1 Statutu Miasta Oświęcim<sup>1</sup>, uprzejmie wnoszę o podjęcie działań mających na celu doprowadzenie do uruchomienia programu zapewniającego zakup przez Miasto Oświęcim rowerów miejskich i uruchomieniu usługi najmu tychże rowerów dla Mieszkańców Oświęcimia, co mogłoby stanowić przedmiot partycypacji finansowej jednocześnie przez Miasto wspólnie z Mieszkańcami, wzorem np. Krakowa czy Mysłowic.

### Uzasadnienie

Temat związany z rowerami miejskimi był już podjęty kilka lat temu przez Miasto Oświęcim a jego realizacja została wstrzymana z uwagi na wystąpienie tzw. siły wyższej, czyli pandemii koronawirusa.

Wprowadzenie w życie przedmiotowego zadania inwestycyjnego umożliwi Mieszkańcom łatwy dostęp do wynajmu roweru miejskiego (nie każda osoba posiada rower), który mógłby być zaparkowany w różnych częściach Miasta oraz służyć w zakresie dbania o zdrowy tryb życia poprzez ruch fizyczny z korzyścią dla zdrowia psychicznego, jak również wpłynąć na niskoemisyjność spalin a przy okazji być okazją do zwiedzania i korzystania z dobrego położenia geograficznego Oświęcimia.

Z przedmiotowego programu mogliby skorzystać zarówno Mieszkańcy, jak i zwiedzający nasze Miasto czy studenci.

W załączeniu do niniejszego wniosku przedkładam – poglądowo – ofertę firmy, znającą specyfikę naszego Miasta i uwzględniającą rozwój branży w różnych aspektach w odniesieniu do sytuacji sprzed kilku lat wraz z opisem zasad działania systemów (różne warianty) oraz link, pod którym znajduje się raport: "Wspieranie publiczne mobilności"

---

<sup>1</sup> Uchwała nr LII/1026/18 Rady Miasta Oświęcim z dnia 29 sierpnia 2018 r. w sprawie: zmiany statutu Miasta Oświęcim.

przygotowany wspólnie ze Stowarzyszeniem Mobilne Miasto oraz Dziennikiem Gazeta Prawna (<https://nextbike.pl/raport/>).

W tej chwili funkcjonuje nowa generacja rowerów wyposażonych w elektroniczne blokady z GPS, dając możliwość elastycznego kształtowania obszaru, na którym działa system. Możliwe jest ponadto tworzenie stacji zarówno wyposażonych w terminale (autonomiczna stacja z komputerem pozwalającym na rejestrację w systemie i wypożyczenie roweru), jak i stacji w pełni wirtualnych wskazywanych użytkownikom w aplikacji. Pozwala to na optymalizowanie kosztów infrastruktury.

Ponadto istnieje możliwość dokonania testu systemu, jak i rozważenia stworzenia systemu działającego w mniejszej skali przez okres np. jednego sezonu (4 – 6 miesięcy), aby móc zebrać dane pozwalające na planowanie systemu rowerów w Oświęcimiu na kolejne lata.

Uprzejmie wnoszę o rozważenie, zaplanowanie i przyjęcie przedmiotowego wniosku do realizacji bądź wykonania go w niedalekiej przyszłości.

*Pozostaje do dyspozycji.*

*Łączę wywnioszek  
Michał Szmajdański*

Otrzymują:

- 1) Sz. P. Janusz Chwierut – Prezydent Miasta Oświęcim;
- 2) a/a.

Warszawa, 20.02.2025 r.

Nextbike Polska SA  
ul. Przasnyska 6b  
01-756 Warszawa

**Szanowny Pan****Michał Szczerbowski**

Szanowny Panie,

W nawiązaniu do rozmowy, poniżej przedstawiam naszą propozycję zaplanowania i zorganizowania systemu roweru publicznego na terenie Oświęcimia. Jest to oczywiście wstępna koncepcja, oparta jednak na naszej wiedzy i wieloletnim doświadczeniu jako dostawcy i operatora podobnym rozwiązań kilkudziesięciu miastach w całej Polsce. Jesteśmy gotowi, zwłaszcza na podstawie pogłębionej analizy Państwa potrzeb i oczekiwań, przygotować i przedstawić, na Państwa życzenie i wg Państwa wytycznych i sugestii, dodatkowe wersje modelu funkcjonowania systemu.

**CEL**

Podstawowym celem funkcjonujących w Polsce wypożyczalni rowerów publicznych, jest zapewnienie użytkownikowi szybkiego i taniego środka transportu na krótkich dystansach (1-5 km), których nie chce pokonywać on na piechotę, z drugiej strony, skłonny jest nie korzystać z samochodu, tylko wypożyczyć rower. Dzięki temu korzysta z taniego, szybkiego i ekologicznego środka transportu, który nie wytwarza spalin, zajmuje w przestrzeni miasta mało miejsca, nie tworzy korków, a dodatkowo przyczynia się do poprawy kondycji fizycznej i samopoczucia użytkującego go mieszkańca.

**ZASADY DZIAŁANIA**

Ze względu na panujące w Polsce warunki atmosferyczne większość miast wybiera wariant, w którym system wypożyczalni funkcjonuje zazwyczaj przez 9 miesięcy w sezonie od marca do końca listopada. Wpływ na to ma znacząco mniejsza liczba wypożyczeń. Nie bez znaczenia jest też konieczność ponoszenia kosztów funkcjonowania systemu dla mniejszej niż w pozostałych miesiącach liczby użytkowników. Liczba miesięcy jest jednak elastyczna. W przypadku uruchamiania nowego systemu najbardziej odpowiedni okres to przełom wiosny i lata. Wtedy z bardzo dużym prawdopodobieństwem system wystartuje w sprzyjających warunkach.

W większości systemów przyjęła się zasada, że pierwsze 10 - 30 każdej podróży na rowerze jest w ramach tzw. „darmoczasu” - darmowego czasu przejazdu. W związku z tym faktem większość, w zależności od systemu, od 70 do 85% to wypożyczenia darmowe. Dzięki temu rower miejski staje się doskonałą alternatywą do przemieszczania się po mieście w sposób

zdrowy, ekologiczny i ekonomiczny zarazem. Zwłaszcza teraz gdy ceny paliwa biją rekordy możliwość skorzystania z rowerów ponownie staje się atrakcyjna dla wielu osób

Przychody z pozostałych wypożyczeń nie pozwalają na zbilansowanie ponoszonych na system nakładów dlatego Nextbike Polska współpracuje z samorządami miast i gmin, które dofinansowując obsługę systemów oferują swoim mieszkańcom i gościom bardzo wygodne rozwiązanie kompatybilne z komunikacją oraz stanowiące alternatywę dla samochodu.

W samorządach, w których funkcjonuje system Karty Miejskiej (zawierającej bilet okresowy na komunikację miejską) lub Karty Mieszkańca (potwierdzającej rozliczanie przez mieszkańców podatków w danej gminie), w celu uatrakcyjnienia tych rozwiązań, jesteśmy w stanie zintegrować z nimi system roweru publicznego w taki sposób, aby posiadacze kart otrzymali preferencyjne warunki korzystania z systemu rowerów (m.in. dłuższy „darmoczas”, niższe ceny abonamentów).

Całodobowa obsługa użytkowników, serwis rowerów i pozostałych elementów, ich naprawa, uzupełniania, czy bilansowanie liczby rowerów na stacjach, tak aby zmaksymalizować dostępność floty dla mieszkańców (tzw. relokacja) to bieżące zadania, które składają się na kompleksową obsługę każdego systemu.

## KOMPATYBILNOŚĆ

Bardzo ważną cechą systemów rowerów miejskich Nextbike jest ich kompatybilność osoba zarejestrowana w jednym z obsługiwanych miast zyskuje dostęp do wypożyczalni działających zarówno w Polsce (w sezonie 2024 to 39 systemów, w ponad 70 miejscowościach) jak i na świecie (ponad 300 lokalizacji w 26 państwach na 4 kontynentach). Wypożyczenie roweru odbywa się w ramach jednego, tego samego konta użytkownika, zmieniają się jedynie cenniki ustalane przez poszczególne miasta.

## MODEL WSPÓŁPRACY

Od strony formy zamówienia, a także struktury kosztów, możliwe są dwa rozwiązania:

I Usługa. W tej formule Zamawiający zamawia usługę. Właścicielem sprzętu pozostaje wykonawca, który dostarcza i montuje system, a następnie kompleksowo zarządza nim przez czas trwania kontraktu. Zamawiający ponosi w tym modelu ryczałtowy koszt zarówno za dostarczenie jak i obsługę systemu. Płatności zazwyczaj są w równych, miesięcznych ratach, płatne przez wszystkie miesiące trwania kontraktu (np. 4 lata x 12 miesięcy) lub w miesiącach aktywnego sezonu funkcjonowania systemu (np. 4 lata x 9 miesięcy). W przypadku Veturilo system funkcjonuje od marca do końca listopada, w Otwocku sezon zaczyna się w maju i kończy w październiku.

II Dostawa i obsługa. W przypadku systemu finansowanego ze środków projektowych, w tym np. ze środków unijnych, sprzęt najczęściej jest nabywany przez Zamawiającego. Środki przeznaczone na zakup sprzętu (a czasami również montaż stacji na terenie miasta), płatne są jednorazowo po odbiorze dostawy. Druga część to opłata ryczałtowa za kompleksową obsługę systemu, płatna jak w wariantcie I.

III Dostawa plus częściowa usługa. Zamawiający staje się właścicielem infrastruktury oraz uzyskuje licencję na określony w umowie czas. Dostawca wykonuje na zlecenie część usług np. obsługa Biura Obsługi Klienta i płatności użytkowników, które ciężko zapewnić w modelu 24/7 przez jednostki samorządowe. Zamawiający odpowiada samodzielnie za obsługę techniczną rowerów oraz ich relokację między stacjami.

## SYSTEM

Wielkość systemu, a także lokalizacje poszczególnych stacji warto planować, mając na względzie obszar miasta, jego ukształtowanie, liczbę mieszkańców, turystów i podróżnych, główne generatory ruchu, skupiska pracy, edukacji i życia mieszkańców itp. Na bazie naszych doświadczeń, możemy stwierdzić, że podstawowy system roweru publicznego, mogący być początkiem rozwoju mikromobilności miejskiej, powinien zawierać się w parametrze minimum 1 roweru na 1000, a optymalnie na od 300 do 500 mieszkańców miasta. Do tego na każdych 10 rowerów w systemie powinna być stworzona dedykowana stacja, składająca się z totemu/terminału oraz od 5 do 10 stojaków (liczba zależna od typu stojaków).

Od strony technicznej optymalnym będzie wybór rowerów 4 generacji wyposażonych w nowoczesne blokady elektroniczne, posiadające system GPS monitorowania roweru, możliwe do wypożyczenia za pomocą aplikacji w telefonie lub kontaktu z Biurem Obsługi Klienta. Aby maksymalnie udostępnić system dla mieszkańców i ograniczyć do minimum cyfrowe wykluczenie społeczne, wskazane jest też, aby część stacji wyposażona była w terminale z ekranem dotykowym, który pozwala bez potrzeby posiadania przy sobie telefonu lub karty zbliżeniowej, na:

- rejestrację w systemie,
- wypożyczenie i zwrot roweru.

W ramach kompleksowej obsługi systemu zapewniamy:

- przygotowanie dedykowanego serwisu internetowego projektu wraz z modułem rejestracji, logowania, mapą, aktualnościami itp.,
- przygotowanie dedykowanej strony www systemu hosting miejsca dla strony www i dla systemu,
- dostęp do aplikacji mobilnej dla użytkowników systemu,
- koszty systemowego e-mailingu i sms'ów (przy rejestracji, zmianach regulaminu, zmianie/resecie hasła itp.),
- kompleksowy serwis rowerów,
- serwis pozostałego sprzętu – terminale, stojaki, elektronika,
- naprawę i wymianę uszkodzonych rowerów (tj. posiadania zapasów sprzętu, w celu zapewnienia systemu z odpowiednią liczbą sprawnych rowerów),
- zapewnienie użytkownikom całodobowego wsparcia telefonicznego biura obsługi klienta,
- koszty transakcji płatniczych – przelewy, karty kredytowe itp.,
- obsługę marketingową i medialną projektu,
- zapewnienie kompatybilności systemu z innymi bezobsługowymi wypożyczalniami rowerów publicznych, prowadzonymi w Polsce przez operatora (w 2024 roku były to m.in. Warszawa, Wrocław, Łódź, Otwock, Piaseczno, Pruszków, Grodzisk Mazowiecki,

Kutno, Sokołów Podlaski, Białystok, Chełm, Łomża, Tarnów, Koszalin, Kołobrzeg, Katowice, Gliwice, Chorzów, Sosnowiec i inne)

- zapewnienie kompatybilności systemu z innymi bezobsługowymi wypożyczalniami rowerów publicznych, prowadzonymi na całym świecie przez licencjodawców tej samej licencji (w 2024 roku to ponad 300 miast na całym świecie, w 28 krajach na 4 kontynentach),
- licencję na system dla bezobsługowych wypożyczalni rowerowych,
- raport podsumowujący działanie systemu.

W przypadku systemu 4 generacji wykorzystując równolegle stacje wyposażone w terminal (co daje możliwość pełnej rejestracji, a także zapewnia dostęp do rowerów w przypadku braku telefonu lub jego awarii) istnieje możliwość stworzenia dodatkowych stref wirtualnych gdzie będzie można zwracać i wypożyczać rower.

Rozwiązanie to pozwala także na otwartą decyzję o możliwości zwrotu rowerów poza stacjami. Taka opcja wiąże się z dodatkową opłatą dla użytkownika zwracającego rower poza stacją. Osoba, która wypożyczy rower znajdujący się poza stacją, a zwróci go na stacji otrzymuje dodatkowe środki na wypożyczenia.



**REKOMENDACJE**

12 stacji – 4 stacji wyposażonych w terminal i stojaki, 8 stacji wyposażonych w totem informacyjny i stojaki

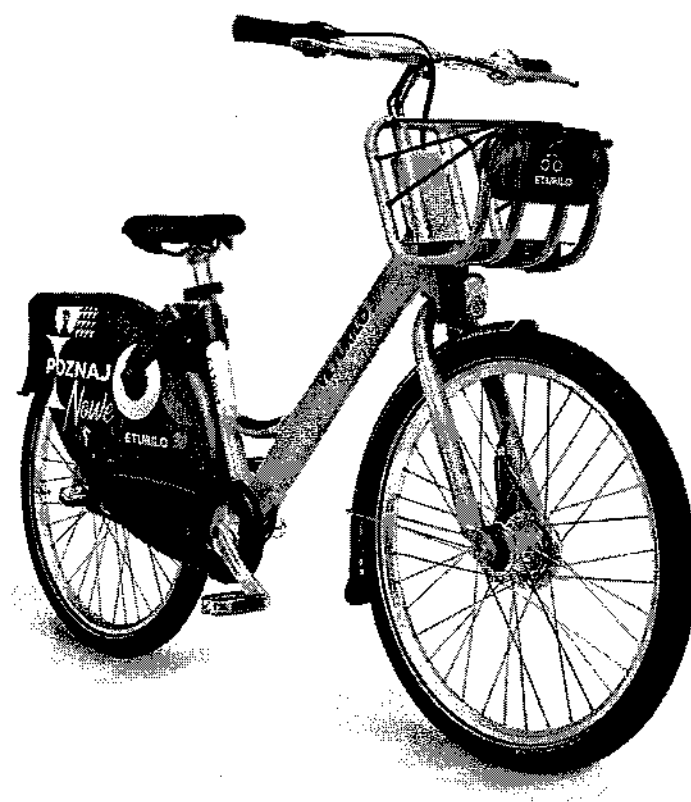
90 rowerów miejskich (w jednym z dwóch typów) plus 10% floty rowerów zapasowych wykorzystywanych w celu optymalizacji obsługi serwisu.

Dodatkowe istotne parametry kontraktu:

- a) każda z 12 stacji wyposażona 5 stojaków pasywnych pozwalających na zaparkowanie roweru
- b) długość aktywnego sezonu 9 miesięcy w ciągu roku (od 1 marca do 30 listopada)
- c) liczba lat umowy 2 - 4
- d) obsługa w zakresie całodobowego Biura Obsługi Klienta oraz płatności użytkowników
- e) licencja na okres trwania kontraktu

W zakresie rowerów do dyspozycji są dwa modele.

Smartbike 2.0 (wykorzystywany m.in. w Warszawie oraz 31 miejscowościach Górnośląsko – Zagłębiowskiej Metropolii)



Smartbike Comfort (dostępne w kilkudziesięciu miastach w Polsce)



W przypadku drugiego typu rowerów możliwe jest stworzenie systemu w oparciu o rowery fabrycznie nowe jak i w pełni sprawne i bezpieczne rowery odnowione. W przypadku zainteresowania którąś z opcji chętnie przygotuję szacunkową kalkulację. Ostateczna wartość umowy będzie zależna od typu rowerów oraz długości kontraktu i jego zakresu.

W przypadku gdyby chcieli Państwo dokonać testu systemu możemy rozważyć także stworzenie systemu działającego w mniejszej skali przez okres jednego sezonu (4-6 miesięcy) aby zebrać dane pozwalające na planowanie systemu rowerów w Oświęcimiu na kolejne lata.

Z wyrazami szacunku

Jakub Giza

Dyrektor ds. Rozwoju Zrównoważonej Mobilności Miejskiej