

Zastępca Prezydenta Miasta Poznania

Znak sprawy: Or-II.0003.1.453.2017

201117 - 1201A

Pan
Jan Sulanowski
Radny Miasta Poznania

Poznań, 20 listopada 2017 r.

Szanowny Panie Radny,

odpowiadając na otrzymaną za pośrednictwem Przewodniczącego Rady Miasta Poznania pismem z dnia 6 listopada 2017 r. i przekazaną mi przez Prezydenta Miasta do rozpatrzenia interpelację Pana Radnego w sprawie poszerzenia sieci rowerów miejskich, uprzejmie wyjaśniam:

Ad 1 i 2

Koszty rozbudowy i utrzymania systemu Poznańskich Rowerów Miejskich w poszczególnych latach:

Wydatki brutto	2012 r.	2013 r.	2014 r.	2015 r.	2016 r.	2017 r.	2018 r. (plan)
wydatki majątkowe	549 999,99 zł	x	348 943,85 zł	2 876 030 zł	4 119 845 zł	2 728 534,99 zł	2 460 000 zł
wydatki bieżące	107 950,87 zł	81 208,68 zł	457 198,10 zł	282 392,97 zł	1 100 346 zł	188 534,50 zł	2 249 500 zł
suma wydatków	657 950,86zł	81 208,68 zł	808 155,95 zł	3 158 422,97 zł	5 220 191 zł	2 917 069,49 zł	4 709 500 zł

Ad 3

Koszty dodatkowe związane z realizacją umów zawartych z operatorem PRM w 2017 r.:

- utwardzenie nawierzchni gruntowej pod budowę stacji rowerowych,	109 134,50 zł
---	---------------

- dokumentacja geodezyjno-kartograficzna, - montaż stojaków rowerowych.	
--	--

Ad 4

Przychody z tytułu wynajmu rowerów oraz reklam:

	2012 r.	2013 r.	2014 r.	2015 r.	2016 r.	2017 r.
Przychody brutto	69 078,50 zł (16 851 zł z reklam)	84 942,30 zł (23 443,80 zł z reklam)	74 286 zł	316 812,34 zł (208 440,34 zł z reklam)	300 081 zł	579 936,42 zł

Ad 5

Obecnie najbardziej preferowanymi systemami rowerów miejskich są systemy „bezstacyjne”, których zaletami są szybkość wdrożenia, łatwość relokacji zasobów, czy brak kosztów związanych z zakupem stacji bazowych. Proces wypożyczeń i zwrotów w takich systemach realizowany jest głównie za pomocą aplikacji mobilnej, jednak jego wadą jest dużo wyższa cena zakupu rowerów 4-tej generacji, które muszą być wyposażone w zintegrowane terminale oraz zamki zabezpieczające.

Wprowadzenie systemu „bezstacyjnego” w Poznaniu byłoby możliwe według następujących scenariuszy:

- stworzenia systemu hybrydowego (obok istniejącego) - jednak posiadanie dwóch systemów opartych na odmiennych sposobach korzystania może zaburzyć logikę sposobu korzystania z roweru miejskiego i w efekcie doprowadzić do zniechęcenia użytkowników,
- modyfikacji obecnej infrastruktury do nowych wymagań – to jednak kosztowne rozwiązanie głównie ze względu na konieczność dostosowania posiadanych przez Miasto rowerów,
- zastąpienia obecnego systemu nowym rozwiązaniem – otwartą pozostaje jednak kwestia jak Miasto może zagospodarować dotychczas wykorzystywaną infrastrukturę (rowery, stacje, stojaki), której jest właścicielem.

Jednocześnie nadmieniam, że obecnie w strukturach Urzędu powstaje zespół, który przygotowuje propozycje rozwoju systemu roweru miejskiego w Poznaniu po roku 2018.

Z wyrazami szacunku

Z up. PREZYDENTA MIASTA

Maciej Wudarski
Z-CA PREZYDENTA MIASTA POZNANIA

Do wiadomości:
Przewodniczący Rady Miasta Poznania