

Warszawa, 03.09.2025 r.

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

Szanowny Pan
Piotr Jankowski
Przewodniczący
Komisji Ochrony Zdrowia, Spraw
Społecznych i Sportu
Rady Gminy Raszyn

OFERTA WSPÓŁPRACY

Szanowna Pani Dyrektor,

W nawiązaniu rozmowy przedstawiam naszą propozycję zaplanowania i zorganizowania systemu roweru publicznego w Państwa gminie pozwalającego na przejazdy między Raszynem i Warszawą oraz wymianą rowerów między systemami. 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, bardziej szczegółowe oraz zwariantowane wersje modelu funkcjonowania systemu.

Projekt Systemu „Rower Publiczny w Raszynie”

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 (w takich okresach funkcjonuje system Veturilo). 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 minut 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 operatorzy systemów rowerów publicznych zarówno w Polsce, jak i w Europie, współpracują 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 2025 to ponad 30 systemów, w ponad 80 miejscowościach) jak i na świecie (ponad 300 lokalizacji w 24 państwach). Wypożyczenie roweru odbywa się w ramach jednego, tego samego konta użytkownika, zmieniają się jedynie cenniki ustalane przez poszczególne miasta.

Drugim poziomem kompatybilności jest zapewnienie możliwości między systemami działającymi na terenie różnych samorządów. W przypadku Warszawy porozumienia na podstawie porozumień trójstronnych operator lub operatorzy oraz samorząd i Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie pozwalając na zakończenie wypożyczenia na stacji w innym mieście. Oznacza to, że rower publiczny może stać się pełnoprawnym środkiem transportu pozwalającym na dojechanie z Raszyna do dowolnego miejsca w Warszawie i odwrotnie. Dla rozliczania dostępności rowerów obydwu systemach przyjmuje się w takiej sytuacji faktyczną liczbę rowerów znajdujących się w każdej z miejscowości bez określania z jakiego systemu pochodzi rower.

Analogiczne rozwiązanie działa obecnie na podstawie zawartych porozumień w Piasecznie, Pruszkowie, Otwocku i Józefowie.

MODEL WSPÓŁPRACY

Od strony formy zamówienia, a także struktury kosztów, optymalne 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 zryczałtowany koszt zarówno za dostarczenie jak i obsługę systemu. Płatności zazwyczaj są w równych,

miesięcznych ratach, płatne przez wszystkie miesiące trwania kontraktu (np. 5 lat x 12 miesięcy) lub w miesiącach aktywnego sezonu funkcjonowania systemu (np. 5 lata x 9 miesięcy).

- 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.

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 1 roweru na od 300 do 500 mieszkańców miasta. Do tego na każdych ok. 10 rowerów w systemie powinna być stworzona dedykowana stacja, składająca się z totemu/terminala oraz stojaków – w liczbie od 50-100% liczby rowerów (jeżeli są to stojaki U-kształtne, które pozwalają zaparkować przy jednym stojaku 2 rowery) do 100-150% liczby rowerów, jeżeli są to stojaki wymagające wpięcia koła roweru w stojak.

Stojaki U-kształtne:



Stojaki do wpinania rowerów w stanowisko:



Totemy (w kształcie bryły i w kształcie tablicy):



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.

Terminal:



W ramach kompleksowej obsługi systemu zapewniamy:

- a) przygotowanie dedykowanego serwisu internetowego projektu wraz z modulem rejestracji, logowania, mapą, aktualnościami itp.,
- b) przygotowanie dedykowanej strony www systemu hosting miejsca dla strony www i dla systemu,
- c) dostęp do aplikacji mobilnej dla użytkowników systemu,
- d) koszty systemowego e-mailingu i sms'ów (przy rejestracji, zmianach regulaminu, zmianie/resecie hasła itp.),
- e) kompleksowy serwis rowerów,
- f) serwis pozostałego sprzętu – terminale, stojaki, elektronika,
- g) naprawę i wymianę uszkodzonych rowerów (tj. posiadania zapasów sprzętu, w celu zapewnienia systemu z odpowiednią liczbą sprawnych rowerów),
- h) zapewnienie użytkownikom całodobowego wsparcia telefonicznego biura obsługi klienta,
- i) koszty transakcji płatniczych – przelewy, karty kredytowe itp.,
- j) obsługę marketingową i medialną projektu,
- k) zapewnienie kompatybilności systemu z innymi bezobsługowymi wypożyczalniami rowerów publicznych, prowadzonymi w Polsce przez operatora (w 2025 roku są to m.in. Warszawa, Wrocław, Łódź, Katowice, Gliwice, Chorzów, Zabrze, Sosnowiec, Kołobrzeg, Koszalin, Kutno, Sokołów Podlaski, Białystok, Łomża, Tarnów, Otwock, Piaseczno, Pruszków, Józefów czy Grodzisk Mazowiecki)

- l) zapewnienie kompatybilności systemu z innymi bezobsługowymi wypożyczalniami rowerów publicznych, prowadzonymi na całym świecie przez licencjobiorców tej samej licencji
- m) licencję na system dla bezobsługowych wypożyczalni rowerowych,
- n) 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.

ROWERY

W zakresie rowerów do dyspozycji są dwa modele.

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



Smartbike Comfort (dostępne w kilkudziesięciu miastach w Polsce):



W obu przypadkach w sezonie 2026 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 próbnego, pilotażowego, działającego w mniejszej skali przez okres jednego sezonu (2-6 miesięcy) aby zebrać dane pozwalające na planowanie systemu rowerów na kolejne lata.

OFERTA

Rekomendujemy Państwu następujące parametry techniczne rozwiązania:

- a) system składający się z 50 nowych rowerów 4 generacji,
- b) 5 stacji (każda stacja wyposażona w 1 totem informacyjny i średnio w 5 pasywnych stojaków U-kształtnych),
- c) System kompatybilny z Sąsiednimi systemami obsługiwanymi przez Nextbike
- d) Start systemu w maju 2026 oraz funkcjonowanie w okresie od 1 marca do końca listopada w kolejnych 2 sezonach do końca listopada 2028 r.,
- e) Czas potrzebny na uruchomienie systemu to od 45 do 60 dni od zawarcia umowy natomiast rekomendujemy wprowadzenie dodatkowego kryterium oceny ofert premiującego skrócenie terminu uruchomienia systemu.

- f) Zapewnienie darmowego czasu – pierwsze 20 minuta każdej podróży na następnie koszt 1 zł za pierwszą godzinę, 3 zł za drugą, 5 zł za 3 godzinę oraz 7 zł za każdą kolejną. Maksymalny czas wypożyczenia to 12 godzin.

Dodatkowe istotne parametry kontraktu:

- a) całodobowe Biuro Obsługi Klienta,
- b) kompleksowy serwis rowerów i stacji,
- c) relokacja rowerów w godzinach nocnych tak, aby codziennie rano na każdej stacji znajdowała się pożądana, określona w umowie, liczba rowerów,
- d) zapewnienie dostępności minimum 95% rowerów na terenie miasta (5% może znajdować się w serwisie),
- e) uroczyste uruchomienie systemu poprzedzone kampanią informacyjną.

Koszt przygotowania, dostarczenia, uruchomienia oraz kompleksowej eksploatacji i zarządzania systemem zgodnie z przedstawionym opisem w oparciu o fabrycznie nowy sprzęt szacunkowo wynosi

Smartbike 2.0	
- łączny koszt w wysokości	899 454,00 zł brutto
- miesięczny koszt obsługi systemu	35976,16 zł brutto
Comfort	
- łączny koszt w wysokości	831 512,85 zł brutto
- miesięczny koszt obsługi systemu	33 260,51 zł brutto

W razie pytań jesteśmy do Państwa dyspozycji.

Z wyrazami szacunku

Jakub Giza

Dyrektor ds. Rozwoju Zrównoważonej Mobilności Miejskiej

Nextbike Polska S.A.