



WICEPREZYDENT MIASTA ŁODZI
DO-Or.V.0003.174.2012

Łódź, dnia 4 kwietnia 2012 r.

Pan
Bartosz Domaszewicz
Radny
Rady Miejskiej w Łodzi

W odpowiedzi na interpelację Pana Radnego zgłoszoną podczas obrad XXXVI sesji Rady Miejskiej w Łodzi, informuję iż prowadzona jest wnikliwa analiza realizacji systemów roweru miejskiego (publicznego) w innych miastach polskich i europejskich. Analiza ta ma na celu wybór wariantu najkorzystniejszego z punktu widzenia interesów mieszkańców Łodzi i użytkowników łódzkich ulic (w tym turystów) uwzględniającego możliwości finansowe naszego Miasta. W dniach: 4 października 2011 r., 14 listopada 2011 r. i 26 stycznia 2012 r. na zaproszenie Urzędu Miasta Łodzi i Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Łodzi Spółki z o. o. gościli w Łodzi przedstawiciele podmiotów rozwijających systemy rowerów miejskich w Polsce (Nextbike) oraz czyniących rozeznanie sytuacji na polskim rynku (Icnita Emovity z Hiszpanii). Dotychczasowe doświadczenia z wprowadzaniem systemów roweru publicznego w naszym kraju (Kraków, Rzeszów i Wrocław) nakazują dużą ostrożność w realizacji systemu i potrzebę jego starannego dopracowania. Istotnymi kwestiami, które należy uwzględnić są:

- Stan infrastruktury rowerowej w centrum miasta, gdzie wprowadzenie roweru publicznego jest najbardziej uzasadnione z przyczyn ekonomicznych, środowiskowych, społecznych i innych – w tej chwili infrastruktura przyjazna rowerzystom w centrum miasta sprowadza się do wadliwego ciągu rowerowego wschód-zachód wzdłuż al. Piłsudskiego i al. Mickiewicza oraz do północnego odcinka ul. Piotrkowskiej, o uspokojonym ruchu. Aby móc mówić o stworzeniu warunków do swobodnych przemieszczeń na rowerze, konieczne jest wytyczanie pasów ruchu dla rowerów (te powstaną w tym roku zgodnie z poleceniem Prezydenta Miasta wydanym Dyrektorowi Zarządu Dróg i Transportu w dniu 17 stycznia br.) oraz uzupełnienie ciągu ul. Piotrkowskiej o połączenie z rejonem Centrum Handlowego „Manufaktura” (wyłoniono już projektantów przejazdów dla rowerzystów);
- Sposoby finansowania systemu. Możliwe są różne warianty z punktu widzenia finansów Miasta: bezkosztowy system, gdzie zyski pobiera operator systemu za możliwość reklamy na rowerach (w Polsce jeszcze nie stosowany), system odpłatny połączony, gdzie dochód za reklamy jest dzielony między Miasto

a operatora systemu (najpopularniejszy w Polsce) oraz system całkowicie odpłatny, gdzie Miastu pozostaje dochód z tytułu reklamy (w Polsce nieobecny). W chwili obecnej rynek tego rodzaju usług jest w Polsce słabo wykształcony, nie wykluczone że zwłoka we wprowadzaniu systemu umożliwi jego realizację na korzystniejszych warunkach;

- Wielkość systemu. Z wymienionych wyżej powodów (początkowe stadium rozwoju rynku w Polsce) wprowadzanie obecnie systemu roweru miejskiego jest kosztowne, a co za tym idzie – miasta decydują się na minimalne wielkości systemów, rzędu 100 rowerów w 10 stacjach; tymczasem, aby system prawidłowo zafunkcjonował, w mieście wielkości Łodzi powinien być dziesięciokrotnie większy; w przedstawionych Miastu propozycjach koszt systemu (samej usługi, bez parku rowerowego) w przeliczeniu na rower oscylował wokół wartości 3 000 zł. za rok;
- Finansowanie systemu. Po dokładnym rozeznaniu podjęte zostaną decyzje dotyczące finansowania systemu poprzez dokonanie zmian w budżecie Miasta, lub finansowanie systemu z oszczędności poczynionych na innych inwestycjach drogowych.

Wiceprezydent Miasta Łodzi



Radosław STĘPIEŃ

Do wiadomości:

- Przewodniczący Rady Miejskiej w Łodzi,
- Wydział Organizacyjny w Departamencie Obsługi i Administracji.