

Wrocławski Rower Miejski

– krokiem w dobrą stronę...

Sebastian Kowerski

Z początkiem czerwca we Wrocławiu rozpoczęły swoją działalność wypożyczalnie Wrocławskiego Roweru Miejskiego. Celem tego artykułu jest odpowiedź na pytanie, czy pomysł ten jest dobrą alternatywą względem samochodu?

Szczególny nacisk położony został na politykę transportową i działania podjęte przez magistrat mające na celu spopularyzowanie rowerowej formy komunikacji. Scharakteryzowane zostały trwające oraz najbliższe inwestycje miasta poczynione w celu uatrakcyjnienia tego sposobu podróżowania. Artykuł przedstawia formy nadawania priorytetu dla rowerzystów względem innych użytkowników systemu komunikacyjnego miasta. W części końcowej opisane zostało użytkowanie systemu Wrocławskiego Roweru Miejskiego w pierwszych miesiącach jego istnienia.



inż. Sebastian Kowerski
 student
 Politechnika Wrocławska

Rys historyczny rozwoju polityki rowerowej we Wrocławiu

Pierwszym projektem rowerowym na dużą skalę we Wrocławiu był „Program budowy 100 km dróg rowerowych”. Należy dodać, że projekt ten powstał w 1994 roku był pionierskim pomysłem na skalę Polski. Poza rozpoczęciem procesu budowania infrastruktury rowerowej, rozpoczął się wśród mieszkańców i urzędników dużo ważniejszy proces budowania „świadomości rowerowej”.

Rzeczony rozwój polityki rowerowej miał swoją kontynuację w roku 1999, a dokładniej w Uchwale NR XII/396/99 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 23 września 1999 roku w sprawie polityki transportowej Wrocławia [1]. W dokumencie tym po raz pierwszy położono szczególnie nacisk na aktywne kreowanie korzystnego podziału zadań przewozowych, w tym zwiększenie udziału podróży rowerowych. W punkcie mówiącym o przebudowie i modernizacji drogowego układu podstawowego zostało podkreślone, iż przy wszystkich pracach



1. Stacja WRM przy Placu Grunwaldzkim



2. Stacja WRM przy budynku A-1 Politechniki Wrocławskiej

związanych z modernizacją układu należy wziąć pod uwagę możliwości i potrzeby istnienia ciągów rowerowych. Obszar miasta został podzielony na 4 strefy:

- STREFA I - Ścisłe centrum miasta,
- STREFA II - Obszary centrum miasta,
- STREFA III - Obszary o intensywnej zabudowie,
- STREFA IV - Pozostałe obszary miasta.

Przy realizacji przyjętej polityki transportowej należy w poszczególnych strefach zróżnicować priorytety poszczególnych zadań i środki stosowane do ich realizacji. Narzucony został priorytet dla komunikacji rowerowej (łącznie z komunikacją miejską oraz pieszą) w strefie II, natomiast w strefie I dopuszcza się ruch rowerowy, ponieważ priorytet został ukierunkowany na komunikację pieszą.

W 2005 roku powstało Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Wrocławia [2]. Z punktu widzenia komunikacji rowerowej najważniejsze są dwie części studium: Koncepcja Podstawowej Sieci Tras Rowerowych we Wrocławiu [3] oraz Standardy Projektowe i Wykonawcze dla Systemu Tras Rowerowych Miasta Wrocławia [4]. W pierwszym dokumencie przedstawiony został docelowy układ sieci tras rowerowych z ich podziałem na rekreacyjne, główne i zbiorcze. Koncepcja miała zagwarantować spójność infrastruktury rowerowej, dzięki której rowerzysta będzie mógł bezpiecznie realizować swoje cele podróży poprzez bezpośrednio, atrakcyjne i wygodne połączenia. Standardy natomiast służą zapewnieniu wysokiej jakości infrastruktury rowerowej, a przez to poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Służą one zarówno

projektantom, jak i urzędnikom w celu weryfikacji poprawności projektowanych rozwiązań.

Mówiąc o rozwoju ruchów na rzecz popularyzacji rowerowej formy komunikacji, nie można pominąć działalności Okrągłego Stołu Rowerowego. Powołany został w dniu 8 listopada 2001 roku przez ówczesnego Wiceprezydenta Wrocławia Rafała Obremskiego na wniosek koalicji „Rowerowy Wrocław” Inicjatywa polega na spotkaniach przedstawicieli organizacji pozarządowych działających na rzecz ruchu rowerowego z przedstawicielami władz samorządowych i instytucji odpowiedzialnych za stan komunikacji we Wrocławiu. Poprzez parafrazę łacińskiego przysłowia „nic dla nas, bez nas” działalność OSR ukierunkowana była na współpracę organizacji społecznych i władz w rozwiązywaniu problemów transportu rowerowego oraz zapewnieniu wpływu użytkowników infrastruktury rowerowej na kształt i rozwój tej infrastruktury. Działalność ruchu była inspirowana podobnymi inicjatywami mającymi miejsce w miastach Polski i Niemiec.

Za bardzo ważny fakt, należy uznać powstanie raportu „Polityka Rowerowa Wrocławia” [5] w roku 2006. Jego celem była analiza i ocena rzeczywistej polityki rowerowej prowadzonej przez władze Wrocławia. Należy podkreślić dokładne opracowanie ukazujące aspekty pro- i antyrowerowe zawarte w zapisach uchwał i rozporządzeń oraz w praktyce działania właściwych wydziałów Urzędu Miejskiego, jak również rezultaty tej praktyki. Środowiska rowerowe, a przede wszystkim autorzy raportu wyrazili nadzieję, że wnioski z niego płynące pomogą ukształtować aktywną i świadomą politykę wspie-

rania ruchu rowerowego we Wrocławiu. Tak się jednak nie stało...

Czara goryczy związana z zbagatelizowaniem raportu przez władze została przelana w roku 2007, kiedy to członkowie Wrocławskiej Inicjatywy Rowerowej przeprowadzili spektakularną akcję medialną pod kryptonimem „Złoty Krawężnik”. Działacze dokonali publicznego i symbolicznego (ponieważ na ówczesne czasy była to kropla w morzu potrzeb) wybetonowania podjazdu na wystający krawężnik. Zgodnie z Rozporządzeniem [6] powinien on mieć maksymalnie 1 cm wysokości, jednak na „tak zwanej” ścieżce rowerowej na ul. Ślężnej miał 4cm. Najbardziej widowiskową częścią happeningu było wręczenie, a właściwie ustawienie Złotego Krawężnika przed drzwiami gabinetu Prezydenta Wrocławia. Rowerzyści przynieśli też ze sobą kopie pism, które jasno pokazywały stosunek prezydenta do problemów rowerzystów. Od ponad pół roku prośby Inicjatywy o spotkanie nie spotkały się z żadnym odzewem, aż w końcu urzędnicy z gabinetu prezydenta przestali odpowiadać na pisma. Zdaniem cyklistów pokonanie takiego krawężnika powinno pomóc władzom miasta zrozumieć problemy, z którymi rowerzyści muszą się zmagać na co dzień.

Niekonwencjonalne działania cykloterorystów (tak żartobliwie przez prasę zostali nazwani rowerzyści) stały się punktem zapalnym do utworzenia stanowiska Oficera Rowerowego. Od grudnia 2007 roku funkcję tą pełni Daniel Chojnacki. Zna on potrzeby i problemy cyklistów z własnego doświadczenia. W mieście o jednej z największych sieci rowerowych w Polsce zauważono potrzebę powołania osoby, która zapewni szeroko pojęty dialog społeczny pomiędzy władzami miasta i rowerzystami a jednocześnie dbającą o kompleksowy rozwój infrastruktury rowerowej. Obierając sobie za główny cel rozwój ruchu rowerowego prowadzone są liczne działania takie jak: współpraca z jednostkami odpowiedzialnymi za inwestycje drogowe poprzez udział w spotkaniach i naradach technicznych; opiniowanie planów i koncepcji budowy infrastruktury rowerowej; tworzenie systemu parkingów dla rowerów, a także parkingów Bike&Ride; udział w strategii rozwoju transportu rowerowego. Ze względu na mnogość działań prowadzonych przez Oficera Rowerowego, 30 sierpnia 2010 roku została powołana Rada ds. rozwoju ruchu rowerowego we Wrocławiu [7]. Skupia ona w swoich szeregach pracowników różnych wydziałów Urzędu Miasta, jednostek miejskich oraz rowerzystów związanych z organizacjami pozarządowymi. Należy podkreślić innowacyjność pomysłów, związanych z organizacją ruchu dążącą do uprzywilejowania innych niż komunikacja samochodowa użytkowników dróg. W przygotowanej dokumentacji

projektowej pojawiają się pierwsze w Polsce śluzki rowerowe. Stosowane są także wyniesienia tarcz skrzyżowań, przejść dla pieszych oraz przejazdów rowerowych. Jednym z największych osiągnięć zespołu jest utworzenie oraz wprowadzenie w życie Polityki Rowerowej Wrocławia [8], określającej długoterminowe cele strategiczne rozwoju tras rowerowych. Dokument ten został uchwalony w dniu 14 października 2010r

Wrocław Miastem przyjaznym rowerzystom – jest to hasło najlepiej opisujące sposób realizacji głównego celu Polityki Rowerowej, jakim jest osiągnięcie co najmniej 15% udziału ruchu rowerowego w ogólnej liczbie podróży realizowanych w mieście w 2020 roku. W konsekwencji będą realizowane towarzyszące cele strategiczne: redukcja zagrożeń motoryzacyjnych, poprawa bezpieczeństwa ruchu, zwiększenie szybkości przemieszczania się w mieście, popularyzacja proekologicznych zachowań transportowych mieszkańców miasta. Fundamentalne zasady Polityki Rowerowej doskonale wpisują się w program konferencji „Inżynieria ruchu a kształtowanie mobilności”, a są nimi:

- konstruowanie dokumentów strategicznych miasta z uwzględnieniem potrzeb transportu rowerowego,
- nadanie transportowi rowerowemu tego samego priorytetowego znaczenia, co środkom transportu zbiorowego,
- planowanie i realizacja infrastruktury rowerowej równoległe z tworzeniem infrastruktury transportowej miasta,
- propagowanie roweru jako alternatywnego środka transportu w mieście,
- propagowanie turystyki i rekreacji rowerowej w mieście,
- czynne współuczestnictwo i współpraca środowiska rowerzystów w działaniach miasta w sferze polityki rowerowej.

W dokumencie opisane zostały również sposoby realizacji założonych celów oraz instrumenty wdrażania Polityki Rowerowej. Dzielą się one na instrumenty: formalno-prawne, planistyczne, finansowe, a także organizacyjne. Pod pojęciem instrumentów organizacyjnych należy rozumieć działania Rady oraz Sekcji ds. rozwoju ruchu rowerowego, a także ich koordynatora – Oficera Rowerowego. Sztandarowym celem postawionym przed Oficernem Rowerowym przez Prezydenta Wrocławia było utworzenie we Wrocławiu wypożyczalni rowerów.

Wrocławski Rower Miejski

Proces wprowadzenia wypożyczalni rowerowych został zapoczątkowany przez Prezydenta Wrocławia Rafała Dutkiewicza, który to po raz pierwszy spotkał się z takim systemem we Francji. Po powrocie do kraju, widząc plusey przedsięwzięcia, dążył



3. Śluzka rowerowa na ulicy J. Kilińskiego

do wprowadzenia systemu we Wrocławiu. Pierwszy przetarg na rower miejski został ogłoszony w grudniu 2009 roku [9]. Stały do niego 4 podmioty. Oferta dwóch z nich (w tym najbardziej korzystna) została odrzucona ze względów formalnych. Brano pod uwagę oferty firm: Figaro Fix oraz konsorcjum El Piast i Bike One – firma, która wprowadziła system wypożyczalni w Krakowie w 2008 roku. Ze względu na przekroczenie zaplanowanego budżetu przetarg musiał zostać unieważniony [10]. W przypadku najtańszej oferty przygotowanej przez konsorcjum, koszt infrastruktury oraz jednoślądów w przeliczeniu na jeden rower byłby równy 15 tys. złotych. Cena wprowadzenia podobnego systemu w Krakowie była o połowę niższa. Ostatecznie drugą odsłonę przetargu w styczniu 2011 roku wygrała firma NextBike [11] (startująca również w pierwszym przetargu) przygotowując ofertę na kwotę 1,2 mln złotych. System, który ostatecznie uruchomiono w czerwcu 2011 roku, stał się największym systemem wypożyczalni rowerowych w Polsce.

Wrocławski Rower Miejski jest systemem indywidualnej komunikacji publicznej, umożliwiającym codzienne, krótkotrwałe podróże rowerem na terenie miasta Wrocławia. Według umowy zawartej między Gminą Wrocław [12] a zarządcą WRM, wypożyczalnie mają być czynne od dnia uruchomienia, uzależnionego od warunków atmosferycznych do 30 listopada, całonocowo przez 7 dni w tygodniu.

Stacje WRM zlokalizowane m.in. w pobliżu węzłów przesiadkowych komunikacji zbiorowej (np. Plac Grunwaldzki, wy-

pożyczalnia została ukazana na fotografii 1) i dużych generatorów ruchu (domy studenckie PWr), umożliwiają wypożyczenie oraz oddanie pojazdu. Fotografia 2 przedstawia intensywne wykorzystanie stacji przy budynku A-1 Politechniki Wrocławskiej. Na każdą stację, oprócz stojaków, składa się również panel, na którym umieszczono mapę Wrocławia z zaznaczonymi stacjami WRM oraz urządzenie umożliwiające wypożyczenie i zwrot roweru. Rowery przymocowane są do stacji poprzez zamek magnetyczny a także linkę zabezpieczoną szyfrem.

W początkowym okresie działania WRM funkcjonowało 17 stacji z łączną liczbą 210 stanowisk, przy czym jeździło wówczas 140 rowerów [13]. Bufor bezpieczeństwa w postaci mniejszej o 1/3 liczby rowerów od liczby stanowisk zastosowano aby uniknąć zbyt częstego wypełnienia stacji rowerami. Liczba stanowisk w stacji może być jednakowoż zróżnicowana przez zarządcę stacji w zależności od przewidywanego zapotrzebowania. W sytuacji gdy wszystkie stanowiska są zajęte rower, który chcemy oddać można przypiąć do innego jednoślądu.

Rowery należące do systemu WRM cechują się celową oryginalnością zniechęcającą do kradzieży oraz utrudniającą zniszczenie pojazdu i wykorzystanie skradzionych części (uchwytów, gwintów itp.). Zastosowano niską konstrukcję ułatwiającą wsiadanie i zsiadanie oraz wyposażono wszystkie pojazdy w światła i dzwonki – podstawowy warunek dopuszczenia do ruchu ulicznego. Wrocławski Rower Miejski stanowi również nośnik reklamy (do 1 m² sumarycznej powierzchni roweru). Atrakcyjność takiej formy reklamy podnosi jej mobilność – rowery są teoretycznie w ciągłym ruchu.



4. Trzykomorowe sygnalizatory rowerowe

Wypożyczenie roweru jest autoryzowane – osoba chcąc podróżować WRM musi zarejestrować się na stronie internetowej firmy NextBike, podać swoje dane oraz nr telefonu i dokonać wpłaty ustalonej kaucji (obecnie 1 zł). Kwota kaucji jest czysto symboliczna, bowiem zastosowano tutaj mechanizm znany z rejestracji chociażby na portalu aukcyjnym Allegro. Istotne jest tutaj sprawdzenie zgodności osoby rejestrującej się na stronie NextBike z osobą dokonującą wpłaty kaucji. Rejestracji można także dokonać bezpośrednio w stacji wypożyczeń rowerów. Każdorazowe odpięcie i zwrot roweru jest możliwe tylko po identyfikacji osoby przez numer telefonu, kartę UrbanCard, lub też przez zbliżeniową kartę PayPass. Po identyfikacji osoby otrzymamy kod, który otworzy nam zapięcie roweru do stojaka.

Taryfikator opłat za korzystanie z Wrocławskiego Roweru Miejskiego skonstruowano w taki sposób, aby zniechęcić do długich podróży i wymusić rotację pojazdów. Pierwsze 20 minut podróży jest darmowe, czas pozostały do końca pierwszej godziny kosztuje 2 zł, natomiast każda kolejna godzina 4 zł. Darmowy czas jest równy 20 minut, jednak należy zastanowić się nad wydłużeniem tego czasu. Przykładowo: podróż rowerem z Placu Powstańców Śląskich do kampusu Politechniki Wrocławskiej zajmuje średnio sprawnemu studentowi około 20 minut. Zbyt krótki darmowy czas sprawi, że będzie powstawała sztuczna rotacja: klient podjedzie do stacji, odda rower i od razu wypożyczy kolejny. Strata czasu przy tym procederze oraz sztuczne tworzenie kolejki do panelu może przyczynić się do zniechęcenia podró-

żowania WRM równie skutecznie, co opłaty przy przekroczeniu darmowego czasu jazdy.

Priorytety dla transportu rowerowego

W celu zwiększenia liczby osób podróżujących rowerami po ulicach Wrocławia konieczne było (a i nadal jest) wprowadzanie priorytetu dla komunikacji rowerowej. Poprzez wprowadzenie priorytetu należy tutaj rozumieć zarówno wszelkie czynności prawne oraz administracyjne, które zostały opisane wcześniej, jak i innowacje w dziedzinie infrastruktury.

Wrocław jest pierwszym miastem w Polsce, w którym powstały śluzy rowerowe. Czym właściwie jest śluza rowerowa? Tłumacząc to pojęcie należy odwołać się do angielskiej nazwy Advanced Bicycle Stop Line – czyli przesuniętej linii zatrzymania dla rowerzystów. Idąc za Ustawą [14] śluza dla rowerów to „część jezdni na wlocie skrzyżowania na całej szerokości jezdni lub wybranego pasa ruchu przeznaczona do zatrzymania rowerów w celu zmiany kierunku jazdy lub ustąpienia pierwszeństwa, oznaczona odpowiednimi znakami drogowymi”. Można wyróżnić 2 podstawowe funkcje śluz rowerowych: dają cyklistom możliwość ustawienia się w najbezpieczniejszym dla nich miejscu, przed samochodami, co czyni ich dobrze widocznymi oraz ułatwiają skręt w lewo na skrzyżowaniu. We Wrocławiu, w związku z przebudową Placu Bema, pierwsze śluzy powstały przy wylotach ulic: Drobnera oraz Kilińskiego. Nie są to jednak klasyczne rozwiązania, ponieważ z ulicy Drobnera nie można skręcić w lewo, a pierwotnie na Kilińskiego nie było osobnej sygnalizacji świetlnej. Ponadto czujniki detekcji pomijały rowerzystów. W chwili obecnej błędy na ulicy Kilińskiego zostały poprawione (fotografia 3), przez co śluza stała się bardziej czytelna i bezpieczna dla rowerzystów. Zastosowano tutaj specjalne trzykomorowe rowerowe sygnalizatory fi 100 widoczny na fotografii 4. Warto jednak zauważyć, iż ten pewnego rodzaju eksperyment wyprzedza polskie prawodawstwo. Śluzy powstały w sierpniu 2010 roku, natomiast dokument [14] wprowadzający pojęcie śluzy rowerowej powstał w kwietniu 2011 roku.

Kolejnym sposobem na uprzywilejowanie transportu niezmotoryzowanego w centrach miast jest wydzielanie kontrpasów. Jest to wydzielony pas jezdni ulicy jednokierunkowej, utworzony dla ruchu rowerowego w kierunku przeciwnym do obowiązującego pozostałe pojazdy. Pomysł wprowadzania ruchu dwukierunkowego rowerzystów zaczerpnięty został z belgijskiego kodeksu drogowego, który to przewiduje obligatoryjnie dwukierunkowy ruch rowerowy na wszystkich ulicach.

Takie prowadzenie ruchu ma jednak swój minus, gdyż konieczna jest świadomość cyklistów o tym, że kontrapas służy wyłącznie do jazdy rowerem tylko w jednym kierunku – odwrotnym do kierunku (zwrotu) jazdy samochodów. Jest to najważniejszy element, który odróżnia kontrapas od ścieżki rowerowej. Nie należy jeździć kontrapasem „pod prąd”, do tego przeznaczona jest jezdnia. Ewentualnym pomyłkom powinny zapobiegać strzałki kierunkowe pomalowane na powierzchni jezdni przeznaczonej dla rowerzystów. Pierwszy we Wrocławiu kontrapas powstał w lipcu 2010 roku na ulicy Ładnej. Natomiast jednym z najmłodszych kontrapasów jest ten umiejscowiony na ulicy Ruskiej (fotografia 5), począwszy od skrzyżowania z Kazimierza Wielkiego do Placu Solnego. Kontrapas ten stanowi część tzw. bramy rowerowej.

Zgodnie z Polityką Transportową Wrocławia z roku 1998 ścisłe centrum miasta powinno być strefą, w której priorytet mają piesi i rowerzyści. Do tej pory większość tras rowerowych kończyła się w większej, bądź mniejszej odległości od centrum. Bramy rowerowe mają za zadanie bezpiecznie i legalnie wprowadzać oraz wyprowadzać ruch rowerowy ze Starego Miasta. Pod pojęciem bramy rowerowej należy rozumieć wszelkie udogodnienia oraz połączenia istniejących dróg rowerowych z centrum miasta. Oficjalna nazwa projektu to „Opracowanie dokumentacji projektowej dla zadania: poprawa dostępności centrum miasta Wrocławia dla rowerzystów” [15]. Opracowanie powinno dotyczyć 7 następujących skrzyżowań:

- ul. Oławska, ul. Piotra Skargi, ul. Św. Katarzyny i ul. Kazimierza Wielkiego,
- ul. Szewska, ul. Kazimierza Wielkiego i ul. Widok,
- ul. Św. Antoniego i ul. Kazimierza Wielkiego,
- ul. Św. Mikołaja, ul. Nowy Świat i ul. Kazimierza Wielkiego,
- ul. Grodzka i Most Uniwersytecki,
- ul. Szewska i ul. Grodzka,
- ul. Wita Stwosza, ul. Św. Katarzyny, pl. Dominikański i ul. Słowackiego.

W lutym 2011 roku przetarg za kwotę 190 035,00 zł wygrała wrocławska firma Biprogeo Projekt Sp. z o.o [16]. Natomiast w listopadzie 2011 roku ma zakończyć się budowa pierwszej bramy na ulicy Ruskiej.

Na uwagę zasługuje również z pozoru błaha inicjatywa obniżania krawężników tak, aby spełniały warunki Rozporządzenia [6]. Trudno domyślić się co było bezpośrednim impulsem do rozpoczęcia akcji. Czy była to akcja „Złoty Krawężnik”, czy też to, że rowerzyści zaczęli domagać się (i to z wymiernym skutkiem) odszkodowań za zniszczone na uskokach pojazdy. Akcja jak do tej pory została przeprowadzona w dwóch odsłonach. Pierwsza miała miejsce w 2009

roku i obejmowała 12 lokalizacji szczególnie opisanych w SIWZ [17]. Natomiast drugi przetarg wyłonił wykonawcę na wykonanie obniżen w ciągu 9 tras. Wykonawca zobowiązał się do ukończenia zadania do 15 maja 2011r za cenę ok. 160 tys. złotych.

Trudne dobrego początku

Choć plany wprowadzenia Wrocławskiego Roweru Miejskiego sięgają roku 2007, wrocławianie mieli cieszyć się systemem wypożyczalni od pikniku „Europa na widelcu 2011” w dniu 4 czerwca. Jednakże operator asekuracyjnie ze względu na sprawy związane z przekazaniem terenu, które nie szły prawidłowo, poprosił o przesunięcie startu na 10 czerwca. Finalnie wypożyczalnia ruszyła 8 czerwca 2011 roku i już pierwszego dnia doszło do próby kradzieży. Została ona pomyślnie udaremniona. Jak wypowiedział się przedstawiciel operatora Kamil Smolnik: „Zadziałały wszystkie elektroniczne systemy zabezpieczeń wbudowane w rowery i w terminal oraz dobra współpraca z policją.” O szczegółach nie mógł jednak poinformować. Niestety w pierwszym dniu ze względu na przeciążenie system nieprzyjemnie zaskakiwał użytkowników. Najczęściej nie udawało się same logowanie albo użytkownicy byli informowani o niemożności wypożyczenia roweru, choć w stacji rowery stały. Problem taki spotkał również samego prezydenta Rafała Dutkiewicza, który miał oficjalnie zainaugurować start wypożyczalni. Dopiero po interwencji przedstawiciela operatora systemu wypożyczenie doszło do skutku. Czasami jednak użytkownicy sami sobie winni, ponieważ nieumiejętnie wypełniali polecenia z terminali lub też zbyt szybko się spieszyli. W ciągu kilku pierwszych tygodni użytkowania systemu wyszła na jaw poważna wada. Ponieważ użytkownicy często zapominali o zakończeniu operacji poprzez naciśnięcie przycisku „Gotowe” system na danej stacji zawieszał się. Ten błąd programistyczny został naprawiony. Media doszukały się również pewnego niedociągnięcia w działaniu wrocławskich wypożyczalni. Każda linka zabezpieczająca ma jeden kod. Ponowne jego użycie pozwala znów wypiąć rower. Nieuczciwi użytkownicy mogą tak postąpić bez logowania w terminalu. Wada ta została częściowo zniwelowana poprzez blokowanie roweru w stacji za pomocą elektromagnesu. Lukę w systemie bezpieczeństwa wykorzystali użytkownicy systemu. Niepokój operatora wrocławskiej sieci wypożyczalni wzbudził fakt, iż ta sama osoba wypożyczała dwa różne rowery w dwóch różnych stacjach o tej samej porze. Dlatego przeprowadzono tajną akcję, polegającą na zabrananiu wszystkich rowerów do magazynu, przeliczeniu ich

bez informowania o akcji społeczeństwa. W ten sposób wszelkie rowery miejskie, które poruszały się po Wrocławiu w jedną z niedziel lipca zostały delikatnie mówiąc niewłaściwie wypożyczone. Przeprowadzona akcja doprowadziła do ujęcia złodziei kilkunastu rowerów. Uruchomienie systemu miało swoje blaski i cienie. Warto jednak wspomnieć o pozytywnych stronach. Pierwotnie projekt zakładał powstanie 17 stacji wraz z 140 rowerami, za które zapłaci magistrat. Zarządzanie systemem do roku 2013 zostanie powierzone operatorowi WRM. W tym czasie zajmuje się on bieżącym utrzymaniem systemu, dba o jego rozwój oraz pobiera zyski z reklam umieszczanych zarówno na rowerach, jak i stacjach. Już przed startem systemu operator poinformował, że znalazł prywatnych sponsorów na 6 kolejnych stacji. Zostały one sukcesywnie uruchamiane już po inauguracji systemu. Pierwsza komercyjna stacja powstała na rogu ulic Świdnickiej i Modrzejewskiej. Ambitne plany operatora zakładają, iż do Euro 2012 we Wrocławiu będzie 100 stacji i 1000 rowerów. Ale już teraz ma się o czym pochwalić. Sukces Wrocławskiego Roweru Miejskiego przerósł najśmielsze oczekiwania organizatorów. W pierwszych dwóch dniach istnienia wypożyczalni bicycle wypożyczono aż 7 tys. razy. Liczba ta przewyższa liczbę wypożyczeń, która miała miejsce w Dreźnie przez pierwsze 2 miesiące użytkowania. Przypuszczać można by było, iż była to początkowa ciekawość, jednak liczba wypożyczeń nie spadała. Zdaniem Daniela Chojnackiego – miejskiego oficera rowerowego: „Liczby są szokujące, zbliżone do Lyonu, który ma nie 140, tylko dwa tysiące rowerów i najwyższe statystyki wypożyczeń na świecie.” Warto zauważyć, iż przez pierwszy miesiąc rowery wypożyczono 37 tys. razy. Skalę przedsięwzięcia opisuje również liczba zarejestrowanych użytkowników. Do końca sierpnia było ich około 18 tys., a każdego dnia przybywało kolejnych około 100 nowych. Najwięcej rowerów zostało wypożyczonych na Wittigowie, czyli przy akademikach Politechniki Wrocławskiej. Dużą zasługą, tak pomyślnego otwarcia systemu wypożyczalni była dobrze przygotowana akcja promocyjna oraz prowadzona od lat polityka pro-rowerowa Wrocławia. WRM podążając za współczesnymi trendami obecny jest w internecie. Poprzez kanał na Facebook’u użytkownicy mają możliwość zgłaszania usterek rowerów lub też informowania o wszelkich nieprawidłowościach. Można również znaleźć stacje roweru miejskiego poprzez aplikację zainstalowaną w telefonie komórkowym. Dodatkową funkcjonalnością jest możliwość sprawdzenia liczby dostępnych rowerów w danej stacji. Co ciekawe, twórcą aplikacji nie jest operator systemu lecz czworo



5. Wjazd na kontrapas na ulicy Ruskiej

studentów Instytutu Informatyki Uniwersytetu Wrocławskiego.

Quo vadis WRM?

Jak widać wrocławianom nie tylko przypadł do gustu pomysł wypożyczalni, ale także pragną sami go rozwijać. Na sukces Wrocławskiego Roweru Miejskiego składają się: prosta rejestracja, przemyślana lokalizacja stacji przy węzłach komunikacyjnych oraz prowadzona od lat polityka pro-rowerowa. Operator korzysta z doświadczeń i rozważa możliwość umieszczenia całej elektroniki sterującej, czytnika kart, zamka elektromagnetycznego i lokalizatora w rowerze. W zamyśle wypożyczenie roweru w wielu stacjach na terenie kraju ma się odbywać poprzez zbliżenie do ramy karty operatora. W przyszłości mają zostać wprowadzone pojazdy półelektryczne. Do tej pory można je spotkać w Japonii. Podczas pedalowania silnik doładowuje się, aby następnie wspomóc rowerzystę.

Wrocławski Rower Miejski jest ziarnem rzuconym na żyzną glebę. Pozwólmy mu się dobrze rozwijać, dbając o przyzwoitą infrastrukturę rowerową. Dzięki temu będziemy mogli cieszyć się owocami Rowerowej Rewolucji, która właśnie rozpoczyna się we Wrocławiu... ◀

Materiały źródłowe:

- [1] Uchwale NR XII/396/99 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 23 września 1999 roku w sprawie polityki transportowej Wrocławia.
- [2] Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia, jako Załącznik nr I do uchwały Nr LIV/3249/06 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 6 lipca 2006 r.
- [3] Koncepcja Podstawowej Sieci Tras Rowerowych We Wrocławiu – Układ Docelowy, jako Załącznik nr 1 do Zarządzenia Nr 5493/05 Prezydenta Wrocławia z dnia 9 czerwca 2005 r.
- [4] Standardy Projektowe i Wykonawcze Dla Systemu Rowerowego Miasta Wrocławia, jako Załącznik nr 2 do Zarządzenia Nr 5493/05 Prezydenta Wrocławia z dnia 9 czerwca 2005 r.
- [5] Polityka rowerowa Wrocławia Raport Daniel Chojnacki Cezary Grochowski Radosław Lesisz Jakub Maciejczyk Wrocław 2006
- [6] ROZPORZĄDZENIE MINISTRA TRANSPORTU I GOSPODARKI MORSKIEJ z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.
- [7] Zarządzenie Nr 10299/10 Prezydenta Wrocławia z dnia 30 sierpnia 2010 r. w sprawie powołania Rady ds. rozwoju ruchu rowerowego we Wrocławiu
- [8] Uchwała NR LV/1688/10 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 14 października 2010 r. w sprawie polityki rowerowej Wrocławia
- [9] Specyfikacja Istotnych Warunków Zamówienia Dla Przetargu Nieograniczonego na realizację zadania: „Dostarczenie, uruchomienie oraz zarządzanie i utrzymanie Wrocławskiego Roweru Miejskiego” Wrocław, dnia 21 grudnia 2009r.
- [10] Informacja o Unieważnieniu Postępowania Dotyczącego: postępowania o udzielenie zamówienia publicznego na "Dostarczenie, uruchomienie oraz zarządzanie i utrzymywanie Wrocławskiego Roweru Miejskiego" Wrocław, dn. 25 czerwca 2010 r.
- [11] Informacja o Wyborze Najkorzystniejszej Oferty Dotyczy: postępowania o zamówienie publiczne na zadanie pn. „Dostawa i uruchomienie Wrocławskiego Roweru Miejskiego zarządzanie i utrzymanie WRM w okresie obowiązywania umowy” Wrocław, 18.01.2011 r.
- [12] ZAŁĄCZNIK NR 7 do SIWZ Umowa - Projekt „Dostawa i uruchomienie Wrocławskiego Roweru Miejskiego zarządzanie i utrzymanie WRM w okresie obowiązywania umowy”
- [13] Specyfikacja Istotnych Warunków Zamówienia (w procedurze dla wartości powyżej 193 000 euro) na zadanie pn: „Dostawa i uruchomienie Wrocławskiego Roweru Miejskiego zarządzanie i utrzymanie WRM w okresie obowiązywania umowy” Wrocław, dnia 08.11.2010 r.
- [14] Ustawa z dnia 1 kwietnia 2011 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o kierujących pojazdami
- [15] Specyfikacja Istotnych Warunków Zamówienia do przetargu nieograniczonego na: Opracowanie dokumentacji projektowej dla zadania: poprawa dostępności centrum miasta Wrocławia dla rowerzystów Wrocław, dnia 06.12.2010 r.
- [16] Ogłoszenie o Udzieleniu Zamówienia - Usługi Opracowanie dokumentacji projektowej dla zadania: poprawa dostępności centrum miasta Wrocławia dla rowerzystów Wrocław, 07.03.2011
- [17] Specyfikacja Istotnych Warunków Zamówienia do przetargu nieograniczonego na: Wykonanie obniżenia krawężników na ciągach dróg rowerowych we Wrocławiu Wrocław, dnia 13.10.2009r