

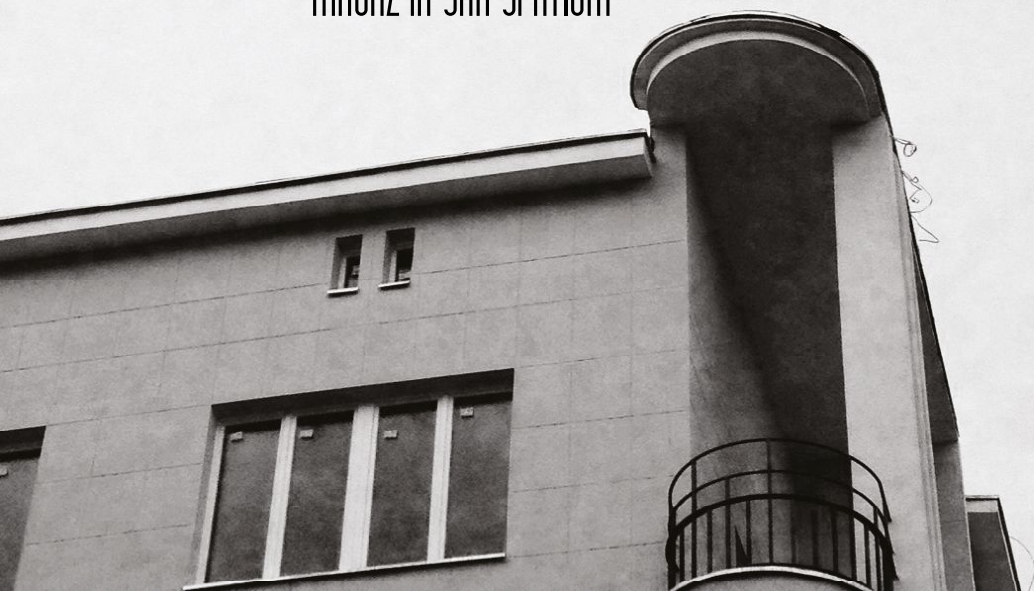
ISSN 2082-8675



nr 21 (01/2019)

KWARTAŁ

MAGAZYN SKN SPATIUM



Fenomen Łódzkiego Roweru Publicznego

Słowa kluczowe: partycypacja społeczna, budżet obywatelski, rower, rower publiczny, Łódzki Rower Publiczny, Nextbike.

Abstrakt:

Polskie miasta coraz częściej otwierają się na swoich mieszkańców, a zarządzanie zaczyna być prospołeczne, oparte na realnej partycypacji społecznej oraz funkcjonowaniu budżetu obywatelskiego. Dzięki temu coraz częściej w miastach pojawia się inicjatywa roweru publicznego jako jednego z elementów zintegrowanego transportu oraz wariant spędzania wolnego czasu. Systemy takie pojawiły się już dawno w Krakowie czy Warszawie. W Łodzi na temat roweru publicznego przeprowadzono szereg dyskusji. Brak odpowiedniej infrastruktury rowerowej oraz trzykrotne rozpisywanie przetargów wpłynęły na to, że od momentu narodzin pomysłu do sfinalizowania systemu minęło 9 lat. Łódzki Rower Publiczny wystartował w 2016 roku i od tej pory cieszy się dużą popularnością. Ze wszystkich systemów, właśnie ten łódzki w najkrótszym czasie osiągnął milion wypożyczeń. Trwało to zaledwie 3 miesiące. Łódzki Rower Publiczny wspiera zintegrowany rozwój transportu dzięki kompatybilności systemu wypożyczeń z biletem okresowym. Dzięki temu użytkownicy mogą swobodnie przesiadać się z komunikacji miejskiej na rower i odwrotnie.

Wprowadzenie - Prospołeczny charakter miast

Miasta to przestrzeń fizyczna, materialna, symboliczna, ale głównie społeczna. Jest to obszar, na którym dokonuje się wiele procesów, w tym zarządzanie miastem. Dysponowanie zasobami, ustalanie strategicznych celów czy planowanie działań dla tak dużego obszaru jest ogromnym wyzwaniem. Przy tym należy pamiętać o najważniejszym czynniku tworzącym miasta, czyli ludziach (Jałowiecki, 1984). Dlatego zostały opracowane różne modele zarządzania miastami i regionami. Najbardziej zauważalne są jednak dwa z nich: tradycyjny i nowoczesny (rys.1).

Rysunek 1: Tradycyjne i nowoczesne ujęcie zarządzania miastem



Źródło: Boryczka E. (2016), „Partycypacja społeczna” (w:) A. Nowakowska, Z. Przygodzki, A. Rzeńca „EkoMiasto #Społeczeństwo. Zrównoważony, inteligentny i partycypacyjny rozwój miasta”, Łódź: Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, s. 116

Tradycyjne funkcjonowanie samorządów najczęściej oparte jest na zhierarchizowanych instytucjach oraz decyzjach podejmowanych na najwyższych szczeblach, poprzez osoby posiadające odpowiednią ku temu władzę, ale często niemające realnych odczuć na temat danego miejsca i problemów dotyczących go. Bardzo często występują sytuacje wprowadzania zmian bez przeprowadzania konsultacji społecznych bądź organizowanie konsultacji, które są fikcją. Często popełnianym błędem, jest organizacja konsultacji społecznych pro forma. Skutkiem tego jest niechęć do uczestnictwa w konsultacjach. Nagminnie zdarzają się także sytuacje, gdy brak odpowiedniego zaplanowania przebiegu konsultacji doprowadza do nieporozumień, a w rezultacie do konfliktów. Między innymi właśnie z tych powodów dochodzi do pominięcia interesariuszy w procesie decyzyjnym. Przez to dochodzi do składania zażaleń, petycji, a nawet demonstracji organizowanych przez osoby, których te decyzje bezpośrednio dotyczą. Często jest to jedyny sposób, aby móc zająć stanowisko i wypowiedzieć się w danej kwestii (Boryczka, 2016, s. 116). Jednak coraz częściej w samorządach można spotkać się z nowoczesnym ujęciem zarządzania. Oznacza to, że partycypacja społeczna przestaje być fikcją, i coraz częściej dochodzi do dialogu między sferą publiczną, prywatną i społeczną. Działania zaczynają być opierane na zasadzie partnerstwa, a miasto w coraz większym stopniu zaczyna być prospołeczne (Ibidem, s. 116). Nareszcie wymagania mieszkańców powoli zaczynają być spełniane. Nie chodzi tu tylko o postulaty czysto prawne dotyczące podatków, polityki mieszkaniowej czy rynku pracy, ale coraz częściej zmierza to w kierunku samego przebywania w mieście i aktywnego spędzania w nim czasu. Niemalą rolę w takiej społecznej partycypacji w zarządzaniu ma budżet obywatelski, dzięki któremu mieszkańcy sami mogą zgłaszać postulaty i propozycje nowych inwestycji. Jednym z częściej zgłaszanych propozycji do Budżetu Obywatelskiego jest System Roweru Miejskiego.

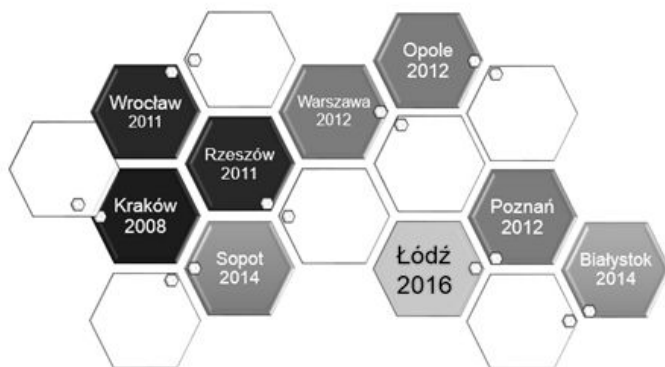
Tematem pracy jest Fenomen Łódzkiego Roweru Publicznego. Celem pracy jest nakreślenie funkcjonowania Łódzkiego Roweru Publicznego jako elementu wchodzącego w skład zintegrowanego transportu miejskiego oraz wskazanie trendów jego rozwoju na tle innych miast.

Rower publiczny - chwilowa moda czy przyszłość Polskich miast?

Rower to środek transportu, często wykorzystywany w celach turystycznych, zdrowotnych czy rekreacyjnych. Jednak coraz częściej jest on traktowany jako środek transportu miejskiego, a to oznacza, że mieszkańcy miast coraz chętniej zastępują poruszanie się komunikacją miejską właśnie rowerem. W obecnych czasach, kiedy transport miejski jest na tyle rozbudowany, że można wybierać między pociągami, tramwajami, autobusami, a ostatnio także rowerami z miejskich wypożyczalni, stał się modny zintegrowany transport łączący kilka rodzajów środków transportu. Dla przykładu np. osoba spoza miasta, dojeżdżająca do niego pociągiem, po mieście może poruszać się tramwajem bądź autobusem, a do mniej dostępnych miejsc, dojeżdżać rowerem z miejskiej wypożyczalni, który wypożyczyła i oddaje na której stacji chce.

Systemy Miejskich Wypożyczalni Rowerów stają się coraz popularniejsze. Można je spotkać w Chinach, Francji, Stanach Zjednoczonych, Wielkiej Brytanii czy Hiszpanii. W ciągu ostatnich 10 lat zaczęły pojawiać się także w Polsce. Obecnie w kraju działa 18 systemów wypożyczalni rowerów miejskich oraz 2 systemy rowerów gminnych, tworzących zintegrowane systemy komunikacji miejskiej obok tramwajów, autobusów i pociągów (wrower, 2017).

Rysunek 2: Systemy Miejskich Wypożyczalni Rowerów

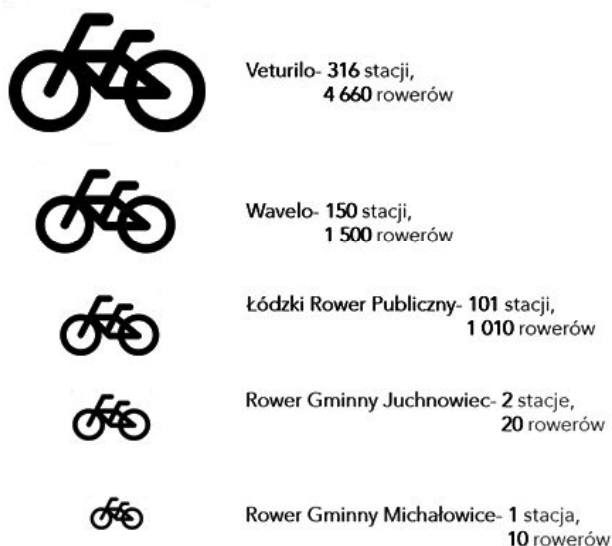


Źródło: <http://wrower.pl/miasto/rower-miejski-wyposzczalnia-rowerow.2183.html#Gdansk>, (dostęp z dnia 30.04.2017)

Jako pierwszy powstał system Wavelo obsługujący miasto Kraków (rys.2). Jest to pionier w systemach rowerów miejskich w Polsce, ponieważ system powstał tam już w 2008 roku. Kolejne miasta wprowadzające rowery publiczne jako jedno z pierwszych to kolejno Rzeszów i Wrocław—2011, Warszawa, Opole i Poznań—2012, Sopot—2013 oraz Białystok—2014.

To jak dawno System Roweru Publicznego został wprowadzony do miasta wcale nie musi wpływać na wielkość danego systemu. Niektóre mniejsze miasta wprowadzając rower publiczny zrobili to w wersji pilotażowej. Inne miasta, takie jak np. Łódź od razu zainwestowały na tyle dużo środków, by system ten obsługiwał jak największą powierzchnię miasta.

Rysunek 3: Największe i najmniejsze systemy wypożyczalni rowerów



Źródło: <http://wrower.pl/miasto/rower-miejski-wypożyczalnia-rowerow,2183.html#Gdansk>, (dostęp z dnia 30.04.2017)

Największy system znajduje się oczywiście w mieście stołecznym (rys.3). Warszawski Veturilo obsługuje aż 316 stacji oraz 4 660 rowerów. Drugim co do wielkości jest krakowski Wavelo z 150 stacjami, obsługujący 1500 rowerów. Łódzki Rower Publiczny składa się z 101 stacji i 1010 rowerów. Dwa najmniejsze systemy to systemy gminne. Rower Gminny Juchnowiec składa się z 2 stacji i 20 rowerów a Rower Gminny Michałowice to już tylko 1 stacja i 10 rowerów. Aby małe stacje miały rację bytu, są kompatybilne z większymi stacjami położonymi

w najbliższych miastach. W związku z planowanymi licznymi rozbudowami systemów, należy zaznaczyć, że są to dane za 2016 rok.

Łódzki Rower Publiczny- sukces na skalę kraju

Wprowadzenie Roweru Publicznego do Łodzi było dość długim procesem (rys. 4). Od momentu pojawienia się pomysłu, do jego realizacji minęło aż 9 lat. W tym czasie zmieniała się władza, poglądy, ale pomysł wprowadzenia roweru publicznego powracał niczym bumerang. Różniły się tylko nieco koncepcje i propozycja sfinansowania. Parokrotnie także zdrowy rozsądek zwyciężył w starciu z modą.

Rysunek 4: Koncepcje wprowadzenia Łódzkiego Roweru Publicznego



Źródło: <http://wrower.pl/miasto/rower-miejski-w-lodzi-lodzki-rower-publiczny,3313.html>, (dostęp z dnia 06.03.2017)

Pierwsze koncepcje na powstanie Łódzkiego Roweru Publicznego pojawiły się już w 2008 roku (rys.4). Rozpisano nawet przetarg, który jednak został unieważniony. Pomysł roweru miejskiego wrócił w 2012 roku. Wówczas system miał być pilotażowy i obejmować jedynie 10 stacji i 100 rowerów, usytuowanych wzdłuż ulicy Piotrkowskiej oraz przy Manufakturze. Finansowanie miało pochodzić ze środków Wojewódzkiego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Łodzi. Mimo ogromnej chęci wdrożenia Roweru Miejskiego wyrażanej przez mieszkańców, chłodne podejście urzędników do tematu spowodowało jednak rezygnację z budowy Systemu Roweru Miejskiego. Powodem był brak lub zły stan infrastruktury rowerowej. Sceptycznie podchodzono też do samej ilości i rozmieszczenia stacji. Rozłożenie 10 stacji tylko na jednej ulicy wydawało się być bez sensu, ponieważ dobry system roweru miejskiego, to duży system, obejmujący z pewnością więcej niż 100 rowerów. Początkowe sceptyczne nastawienie urzędników nie było bezpodstawne. Brak odpowiedniego przemyślenia i przygotowania

systemu może być dla niego potężnym zagrożeniem. Oprócz Łodzi jeszcze inne miasta, takie jak np. Gdańsk, borykały i nadal borykają się z brakiem odpowiedniej infrastruktury oraz brakiem wystarczających środków finansowych. Wstępne przygotowanie do wdrożenia systemu, obejmujące właśnie te elementy, jest bardzo ważne, ponieważ wprowadzenie systemu bez zapewnienia odpowiedniej ilości ścieżek rowerowych czy stojaków, bądź nieodpowiednie ich rozlokowanie skutkuje brakiem zainteresowania z korzystania z rowerów, a to może doprowadzić do upadku i niepowodzenia całego systemu (Karendys, 2013). W 2013 roku pojawił się pomysł Roweru Publicznego we wniosku złożonym do Budżetu Obywatelskiego. Jeszcze w 2013 roku projekt Łódzkiego Roweru Publicznego wpisano do Wieloletniej Prognozy Finansowej. Wyliczono, że projekt pochłonie ponad 13,5 mln zł z czego 3.117 mln zł ma pochodzić z budżetu obywatelskiego (wrower, 2017).

Rysunek 5: Przetargi na Łódzki Rower Publiczny

2014	2014	2015
• Nextbike Polska- 19,5 mln zł • BikeU- 26 mln zł	• Nextbike Polska- 8,8 mln zł • BikeU- 12,6 mln zł	• Nextbike Polska- 12,28 mln zł • BikeU- 13,16 mln zł • Romet Rental System- 8,9 mln zł

Źródło: <http://wrower.pl/miasto/rower-miejski-w-lodzi-lodzki-rower-publiczny,3313.html>, (dostęp z dnia 30.04.2017)

Pierwszy przetarg został ogłoszony na początku 2014 roku (rys.5). Wówczas zgłosiły się dwie firmy: Nextbike Polska oraz BikeU. Pierwsza z nich zaoferowała kwotę 19.5 mln zł, druga natomiast 26 mln zł. Ze względu na wysokie oferty i kwotę jaką przeznaczyło na ten cel miasto, czyli 13,7 mln zł, ustalono, że Rower Miejski w 2014 roku nie powstanie. Drugi przetarg rozpisano pod koniec 2014 roku. Miasto zmieniło nieco warunki: wydłużono czas realizacji projektu oraz zrezygnowano z możliwości kodowania biletów miesięcznych w stacjach, co według pierwszego przetargu miało być możliwe. Przetarg wówczas wygrała firma Nextbike, jednak konkurująca z nią firma BikeU zgłosiła ten fakt do Krajowej Izby Odwoławczej, zarzucając fakt, że cena zaproponowana przez Nextbike jest rażąco niska. Z tego względu także i ten przetarg został unieważniony. Do ostatniego przetargu rozpisanego w 2015 roku zgłosiły się trzy firmy - Nextbike z kwotą

12,28 mln zł, BikeU z kwotą 13,16 mln zł oraz Romet Rental System z propozycją 8,9 mln zł. Trzecią ofertę odrzucono ze względu na niską cenę, a z dwóch pozostałych wybrano ofertę Nextbike. Ostatecznie umowę z wykonawcą udało się podpisać 29 stycznia 2016 roku. Wygrana oferta wykonania zlecenia opiewała na cenę brutto wynoszącą 12.276.672,02 zł. Łódzki System Roweru Publicznego zaczął funkcjonować 30 kwietnia 2016 roku. Obejmował 100 stacji oraz 1000 rowerów. Po 3 miesiącach uruchomiono pierwszą stację sponsorską ufundowaną przez Centrum Handlowe Port Łódź oraz sklep IKEA. Od tej pory funkcjonuje 101 stacji oraz 1010 rowerów (wrower, 2017).

Rysunek 6: Schemat zintegrowanego transportu w Łodzi



Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów Urzędu Miasta Łodzi

Łódzki Rower Publiczny to system, który powstał aby transport w Łodzi w końcu był zintegrowany i obejmował nie tylko kolej, tramwaje i autobusy ale także rowery (rys.6). Na schemacie zostały naniesione linie tramwajowe i autobusowe. Zaznaczono także główne stacje roweru publicznego. Według Strategii Zrównoważonego Rozwoju Łodzi 2020+, system ma wyglądać jeszcze bardziej okazale. Zostaną stworzone nowe węzły komunikacyjne oraz infrastruktura rowerowa. Jednak już teraz, dzięki tak przedstawionemu planowi transportu miejskiego (rys. 6.), można z łatwością zauważyć, jak trasy te krzyżują się, a stacje roweru ustawione są w strategicznych punktach. Oczywiście na tyle na ile pozwalał na to budżet i ilość stacji do rozlokowania. Dzięki krzyżowaniu się tras oraz ulokowaniu stacji w ten sposób, istnieją dogodniejsze warunki do przesiadania się oraz do bardziej świadomego wyboru środka transportu. Dzięki temu transport w Łodzi stał się zintegrowany. Dodatkowym wsparciem i zachęceniem do poruszania się kilkoma środkami transportu jest Migawka z zakodowanym ważnym biletem okresowym, dzięki której podróżowanie rowerem jest tańsze.

Wykres 1: Liczba rejestracji do systemu i wypożyczeń rowerów miejskich



Źródło: <https://lodzkirowerpubliczny.pl/aktualnosci>, (dostęp z dnia 30.04.2017)

Łódzki Rower Publiczny jeszcze przed uruchomieniem stał się hitem (wyk.1). Od uruchomienia systemu rejestracji użytkowników w ciągu 48 godzin zarejestrowało się 3 tys. osób. W ciągu 78 godzin od momentu wystartowania Roweru Publicznego, do systemu zarejestrowało się 16 706 użytkowników, a rowery wypożyczono aż 24 683 razy. Jest to najlepszy i najbardziej okazały start systemu rowerów miejskich w Polsce. W ciągu kolejnych 10 dni liczba rejestracji podskoczyła do 28 765 oraz udało się przekroczyć pierwsze 102 385 wypożyczeń.

W ciągu 40 dni było już zarejestrowanych 45 tysięcy użytkowników oraz przekroczono pół miliona wypożyczeń. 60 dni to 50 tysięcy użytkowników i 700 tysięcy wypożyczeń. Łódź okazała się miastem z najszybszym tempem rejestracji nowych użytkowników (lodzkirowerpubliczny, 2017).

Rysunek 7: Liczba dni, które poszczególne miasta potrzebowały do osiągnięcia miliona wypożyczeń



Źródło: <https://lodzkirowerpubliczny.pl/aktualnosci> (dostęp z dnia 30.04.2017), http://m.infobike.pl/pierwszy-milion-wypozycczen-veturilo_more_45253.html (dostęp z dnia 30.04.2017), <https://wroclawskirower.pl/> (dostęp 30.04.2017), <https://lubelskirower.pl/> (dostęp z dnia 30.04.2017)

102 dni wystarczyły aby doszło do milionowego wypożyczenia i zalogowania 57 tys. użytkowników (rys.7). Dla porównania w Warszawie na pierwszy milion wypożyczeń czekali ponad rok, w Lublinie 21 miesięcy, (infobike, 2017) a we Wrocławiu ponad 2 lata (wroclawskirower, 2017). Pod koniec pierwszego sezonu w Łodzi doszło do 1 501 881 wypożyczeń oraz 64 835 rejestracji. Największy rekord dzienny wśród wszystkich systemów wynosi 17 655 wypożyczeń i został ustanowiony w Łodzi. (lodzkirowerpubliczny, 2017)

Zakończenie

Dzięki temu, że mieszkańcy coraz częściej i bardziej ochoczo biorą udział w procesie decyzyjnym, miasta stały się bardziej prospołeczne oraz zaczęły wychodzić naprzeciw oczekiwaniom mieszkańców. Bardzo pożądanym i skutecznym narzędziem do podkreślania tych oczekiwań okazał się Budżet Obywatelski. Dzięki niemu, po wielu nieudanych próbach wprowadzenia Roweru Miejskiego, w końcu udało się ten projekt sfinalizować. Mimo dość dobrze rozbudowanego transportu miejskiego, Rower Publiczny okazał się trafną inwestycją. W Łodzi brakowało alternatywy dla tramwajów, pociągów i autobusów. Dzięki Rowerowi Publicznemu luka ta została „załatana”, a łódzki transport miejski stał się transportem zintegrowanym.

Bibliografia:

1. Boryczka E. (2016) „Partycypacja społeczna” (w:) A. Nowakowska, Z. Przygodzki, A. Rzeńca „EkoMiasto #Społeczeństwo. Zrównoważony, inteligentny i partycypacyjny rozwój miasta”, Łódź: Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego
2. Jałowicki B. (1984) „Społeczne wytwarzanie przestrzeni”, Warszawa: Książka i Wiedza
3. Łódzki Rower Publiczny (2017) Dostęp z dnia 30.04.2017: <https://lodzkirowerpubliczny.pl/aktualności>
4. nfobike (25.06.2013 r.) Pierwszy milion wypożyczeń. Dostęp z dnia 30.04.2017 r.: http://m.info-bike.pl/pierwszy-milion-wypozyczen-veturilo_more_45253.html
5. Wrocławski rower (2017) Dostęp z dnia 30.04.2017 r.: <https://wroclawskirower.pl/>
6. Lubelski rower (2017) Dostęp z dnia 30.04.2017 r.: <https://lubelskirower.pl/>
7. Łódzki Rower Publiczny (24.05.2016 r.) Rusza taryfa ulgowa łódzkiego roweru publicznego dla posiadaczy karty migawka z zakodowanym biletem okresowym. Dostęp z dnia 30.04.2017 r.: <https://lodzkirowerpubliczny.pl/rusza-taryfa-ulgowa-lodzkiego-roweru-publicznego-dla-posiadaczy-karty-migawka-z-zakodowanym-waznym-biletem-okresowym/>,
8. Polska na rowery (15.11.2013 r.) Trójmiasto powinno mieć system roweru publicznego? Dostęp z dnia: 30.04.2017 r.: http://polskanarowery.sport.pl/msrowery/1,105126,14956482,Trojmiasto_powinno_miec_system_roweru_publicznego_.html
9. Wrower (2017) Rower miejski w Łodzi - łódzki rower publiczny. Dostęp z dnia 30.04.2017 r.: <http://wrower.pl/miasto/rower-miejski-w-lodzi-lodzki-rower-publiczny,3313.html>
10. Wrower (2017) Rower miejski - wypożyczalnia rowerów. Dostęp z dnia 30.04.2017 r.: <http://wrower.pl/miasto/rower-miejski-wypozyczalnia-rowerow,2183.html#Gdansk>