



Stanowisko Stowarzyszenia w sprawie przyszłości roweru publicznego

Stowarzyszenie Rowerowy Szczecin od samego początku przygląda się idei roweru publicznego. Szczeciński rower publiczny pod nazwą Bike_S powstał 6 lat temu. Konsultując kształt pierwszego etapu budowy systemu mieliśmy wątpliwości co do wypuszczania nowych rowerzystów na miasto, które nie posiada spójnej infrastruktury rowerowej. Na początku spodziewaliśmy się, że może być to impulsem do budowy systemu tras rowerowych. Niestety tak się nie stało. Budowa sieci rowerowej ślimaczy się. W rozwoju infrastruktury stoimy w miejscu, poza Gumieńcami, częściowo rejonem Łęka, osiedla Arkońskiego i okolic Jasnych Błoni żadna z dzielnic Szczecina nie jest skomunikowana z centrum co stanowi barierę dla rozwoju ruchu rowerowego.

Rower publiczny powstawał w dwóch etapach. Najpierw stacje rozmieszczone zostały w centrum i z punktu widzenia użyteczności systemu był to dobry krok. Rower obejmował skoncentrowany obszar ścisłego centrum i dzięki temu system funkcjonował optymalnie - nie było problemów z przewożeniem rowerów ze stacji na stację.

Ciosem w sprawność funkcjonowania systemu była jego rozbudowa o prawobrzeże praktycznie bez stacji pośrednich oraz wyszarpywanie przez instytucje oraz rady osiedla pojedynczych stacji. Lokalizacje te spowodowały konieczność wożenia rowerów od stacji do stacji daleko poza centrum. Tak odległe od innych stacje jak Cukrowa, Duńska, Jeziorko Słoneczne rozbiły zwartość systemu, która gwarantowała sprawną dyslokację rowerów.

Osobnym problemem jest rower na Prawobrzeżu. Od samego początku zdawaliśmy sobie sprawę z trudności jakie sprawi zaprojektowanie i rozmieszczenie stacji na prawym brzegu Szczecina, aby powstał efektywny sprawnie działający system. Układ urbanistyczny wschodniej części miasta to wielkie osiedla których policentryczny charakter utrudnia rozmieszczenie stacji roweru. Osobną sprawą jest brak infrastruktury rowerowej w tej części miasta. Skutkiem tego statystyki użytkowania roweru na prawobrzeżu, po początkowym boomie związanym z inauguracją, są dużo gorsze niż w śródmieściu, do tego dochodzi zdecydowanie większa skala dewastacji.

Kluczową sprawą są koszty. Pomijając fakt zakupu systemu, sama jego eksploatacja kosztowała ponad 2 miliony złotych rocznie (2 370 300 zapisano w budżecie na rok 2020). Są to środki przeznaczone na bieżące funkcjonowanie więc nic z nich nie pozostaje w postaci trwałej infrastruktury, majątku komunalnego.

Kończący się rok był zdecydowanie najgorszym pod względem liczby wypożyczeń. Ilość jednostkowych wypożyczeń spadła o 1/3 w stosunku do poprzedniego roku. Liczba wypożyczeń maleje rok do roku.

Dla użytkowników kluczową sprawą jest stan techniczny rowerów. Od samego początku rowery psuły się ale obecnie ich stan jest już bardzo zły. Nie wynika to wyłącznie z ich dewastowania. Rowery się po prostu zużyły. Warto zauważyć, że rowery wykonane są na bazie prostych i tanich komponentów co sprzyja ich szybkiemu zużywaniu. Zły stan techniczny rowerów jest główną przyczyną spadku ilości wypożyczeń. Rozklekotany, skrzypiący rower nie daje przyjemności z jazdy oraz może być niebezpieczny dla samego użytkownika (np. niesprawne hamulce).

Co roku prowadzimy badania ruchu rowerowego w Szczecinie i osobno szacujemy udział rowerów publicznych we wszystkich przejazdach. Tam gdzie w pobliżu znajdują się stacje roweru wynosi on ok. 20% a w miejscach oddalonych od stacji jest on znikomy. Ponadto, obserwujemy, że rower nie pełni w mieście wyłącznie roli środka transportu lecz jest on środkiem rekreacji. Widuje się rowerzystów na zielonych rowerach w Lesie Arkońskim i nawet w Puszczy Bukowej. Nadal niejasna pozostaje dla nas funkcja jaką ma pełnić rower publiczny w mieście. Początkowo prezentowana przez Urząd Miasta jako uzupełnienie systemu transportu publicznego, w toku rozbudowy systemu i decyzji o lokalizacji kolejnych stacji funkcja ta uległa dezintegracji, a rower publiczny zaczął służyć głównie jako środek rekreacji. Pytanie o funkcję wydaje się kluczowe, gdyż każdy projekt powinien zaczynać od jej określenia. Kształt czy model funkcjonowania systemu powinien bezpośrednio wynikać z postawionego celu. Dla celów transportowych potrzebne są inne lokalizacje i gęstość stacji, ilość rowerów, ich wyposażenie itd. Rekreacji służyć będzie inny model systemu.

Nie negujemy tego, że rower publiczny odegrał znaczącą rolę w propagowaniu idei roweru jako środka transportu. Był to ważny etap, który jednak warto zakończyć. Sugerujemy stopniowe wygaszanie roweru. Należy dokonać racjonalizacji rozmieszczenia stacji. Wiązałoby się to z likwidacją w pierwszej kolejności stacji z najmniejszą ilością wypożyczeń. Istotny jest aspekt finansowy. 2 miliony rocznie można wydać na twardą infrastrukturę, taką jak wiaty i parkingi rowerowe oraz na same drogi. Koszt funkcjonowania roweru równa się 1-2 km wybudowanej drogi dla rowerów. W perspektywie kilku lat można by załatać dziury w ciągłości istniejącej sieci dróg.

W ostatnim czasie pojawia się alternatywa dla roweru w postaci hulajnóg i motorowerów elektrycznych. Są to bardzo atrakcyjne środki transportu jako alternatywa dla samochodu i co najważniejsze w założeniu mają się one samofinansować - są to przedsięwzięcia komercyjne do których miasto nie dokłada.

Obecnie obserwujemy pewne załamanie na rynku związanym z dostawą i obsługą rowerów publicznych, co ilustrują kłopoty, a właściwie kłapa, systemu "Mevo" - publicznego roweru Metropolii Gdańsk, Gdynia, Sopot. W wyniku kryzysu "Mevo" został zawieszony, a spółka go dostarczająca zbankrutowała. Kłopoty odczuły się również na firmie Nextbike Polska, która jest dostawcą rowerów i systemu wypożyczania w Szczecinie. Być może także reperkusją tych problemów jest niedawny brak rozstrzygnięcia przetargu na rower publiczny w Łodzi, do którego nie zgłosił się ani jeden oferent.

Reasumując opowiadamy się za stopniową likwidacją roweru publicznego w takim kształcie jak obecnie i przeznaczeniem zaoszczędzonych środków na inwestycje trwałe związane z aktywnym transportem.