



Rada Dzielnicy Białoleka m. st. Warszawy

ul. Modlińska 197, pok. 123, 03-122 Warszawa,
tel. (22) 51 03 110, fax (22) 676 69 14, wor@bialoleka.waw.pl, www.bialoleka.waw.pl

Warszawa, 28 lipca 2012 r.

Wojciech Tumasz
radny dzielnicy Białoleka
wojtum@gazeta.pl

Referat Obsługi Rady Dzielnicy Białoleka
ul. Modlińska 197, pok. 123
03 – 122 Warszawa

www.radny.com.pl

Zarząd Dzielnicy
Białoleka m.st. Warszawy

INTERPELACJA NR 246

W wyniku działalności związanej z wykonywaniem funkcji mandatu radnego, przedkładam wniosek w następującej sprawie:

Braku odpowiedniej infrastruktury rowerowej (stojaków) na terenie dzielnicy.

Szanowny Panie Burmistrzu!

Z uwagi na trwające w m.st.Warszawie prace zmierzające do budowy infrastruktury roweru miejskiego na terenie całego miasta, gdzie w I etapie prac została pominięta dzielnica Białoleka, proszę o wykorzystanie tego faktu i przedstawienie władzom miasta propozycji polegającej na konieczności ustawienia jak największej ilości stojaków na rowery w dzielnicy (po kilka stojaków w kilkudziesięciu lub nawet kilkuset miejscach).

Porównując rower miejski (stacje wypożyczania rowerów, stojaki na rowery, rowery) – wariant I, z instalacją samych stojaków dla mieszkańców i ich własnych rowerów – wariant II dojdziemy do zaskakujących wniosków:

Wariant I

Założmy, że mamy w dzielnicy kilka, kilkanaście lub nawet kilkadziesiąt punktów wypożyczania rowerów miejskich. Przy kilkudziesięciu punktach, wychodzi średnio przy co 3-cim przystanku autobusowym. Każda wypożyczalnia to np. 20 stojaków z rowerami.

Nasza podróż:

Wychodzimy z punktu startowego podróży (dom, praca, szkoła, metro, inne) i idziemy do wypożyczalni roweru miejskiego (np. 5 minut), wypożyczamy rower (ok. 1 minuty), jedziemy do innego punktu wypożyczania, aby tam oddać rower (ok. 19 minut), oddajemy rower (ok. 1 minuty, aby zmieścić się w darmowym przedziale 20 minut) i idziemy do docelowego miejsca podróży (praca, metro, szkoła, dom, inne), np. kolejne 5 minut. Razem czas podróży: ok. 30 minut. Potem możemy

wrócić niekoniecznie rowerem miejskim, ale np. pieszo lub autobusem (na pewno nie mamy do dyspozycji samochodu).

Wariant II

Założmy, że mamy w dzielnicy kilkanaście, kilkadziesiąt lub nawet kilkaset punktów, w których jest zamontowanych kilka stojaków. Te nawet kilkaset punktów wynika z tego, że nie musimy stawiać w tym wariantcie w każdym miejscu tych przykładowych 20-tu stojaków, bo szanse na to, że będą wykorzystane są raczej nikłe. Możemy postawić kilka stojaków, ale za to w kilkuset miejscach (dla obsługi ruchu prywatnego więcej niż średnio 4-5 stojaków nie potrzeba – proszę przeanalizować wykorzystanie stojaków pod Urzędem Dzielnicy).

Nasza podróż:

Wyjeżdżamy z punktu startowego podróży (dom, praca, szkoła, metro, inne) własnym rowerem i od razu jedziemy praktycznie w okolice docelowego miejsca podróży ok. 20 minut i idziemy do docelowego miejsca podróży (praca, metro, szkoła, dom, inne), np. 2 minuty (mamy bardzo dużą liczbę miejsc ze stojakami, więc istnieje bardzo duże prawdopodobieństwo, że stojaki będą blisko naszego celu podróży). Razem czas podróży: ok. 22 minut. Potem możemy wrócić pieszo (prowadząc rower) lub autobusem (przewożąc rower).

Różnice:

W wariantcie II wyjazd na rowerze oznacza też powrót na nim (a na pewno z nim): Jak się wyjechało na własnym rowerze, to się z nim chce wrócić. Choć jeśli miejsca ze stojakami byłyby zadane (zapewne wypożyczalnie rowerów miejskich będą), to nawet pozostawienie własnego roweru w takim punkcie na np. kilka(naście) godzin i także na noc zmniejszałoby ryzyko utraty roweru. Oczywiście miejski rower też może być ukradziony, ale to nie nasz, prywatny i choć przez nas sfinansowany w podatkach, to jego utrata nami tak bardzo nie wzruszy - weźmiemy inny (jak będzie).

W wariantcie II użytkownik stojaków zyskuje na czasie ogólnym podróży czasowy – nie poświęca czasu na przebycie drogi między miejscem zamieszkania, a miejscem wypożyczenia roweru.

W wariantcie II, miasto nie ponosi wydatku na rowery (stojaki i tak trzeba postawić).

W wariantcie II nie ma problemu przepełnienia jednych wypożyczalni i braku rowerów w innych punktach (a więc nie musimy utrzymywać logistyki zapewniającej równomierne rozłożenie rowerów w każdej z wypożyczalni).

W wariantcie II nie musimy serwisować rowerów.

W wariantcie II nie musimy kupować i serwisować automatów.

W wariantcie II mamy ostatecznie znacznie gęstszą (nawet 6-krotnie) sieć stojaków.

Z zestawienia różnic wynika, że ogólnie rzecz biorąc wariant II jest dla miasta tańszy i z punktu widzenia mieszkańca, lepszy (o ile mieszkaniowiec zechce jeździć własnym, prywatnym rowerem). W obu wariantach parkingi rowerowe mogą zarabiać poprzez umieszczanie w tych punktach reklam.

Podsumowując wnioskuję, aby wysiłki zmierzające do rozpropagowania w dzielnicy idei jazdy na rowerze w codziennych przejazdach skupić na zapewnieniu jak największej ilości stojaków rowerowych w dzielnicy, aby mieszkaniac miał gdzie swój rower zostawić.

Biorąc pod uwagę położenie dzielnicy Białołęka nie uważam, żeby rower miejski był szczególnie wykorzystywany w komunikacji międzydzielnicowej, np. Białołęka – Bielany, czy Białołęka – Targówek, że już o komunikacji Białołęka – Praga Płn. nie wspomnę.

Podstawowa przesłanka do korzystania z roweru miejskiego (20 minut darmowej jazdy) przy odległościach do przebycia z Białołęki do metra Młociny (potencjalnie najczęściej wybierany cel podróży z Tarchomina) lub z Białołęki na Bródno do tramwaju (potencjalnie najczęściej wybierany cel podróży z osiedli Derby to przy spacerowym tempie jazdy mało czasu. Użytkownicy zatem musieliby uiszczać opłaty:

http://edroga.pl/images/stories/ir_komunikacja_publiczna/rower-miejski-w-warszawie/rower_publiczny_w_warszawie.pdf

(z prezentacji wynika, że karta miejska w rowerze miejskim nie będzie funkcjonować (slajd 19), co potwierdzają informacje zawarte na stronie <http://www.veturilo.waw.pl>).


Wojciech Tumas