

# MODA NA VETURILO

*NIE OSZUKUJMY SIĘ. NIE POWSTANIE MARSZAŁKOWSKA BIS CZY ALEJE JEROZOLIMSKIE BIS. PRĘDZEJ CZY PÓŹNIEJ BĘDZIEMY MUSIELI DOKONAĆ WYBORU, JAKIE CHCEMY MIEĆ CENTRUM STOLICY... ZAKORKOWANE I CIASNO ZASTAWIONE SAMOCHODAMI CZY PRZESTRONNE I PRZYJAZNE. ROWER DAJE NAM TAKĄ MOŻLIWOŚĆ.* – MÓWI **ŁUKASZ PUCHALSKI**, KIEROWNIK DZIAŁU ZARZĄDZANIA WĘZŁAMI KOMUNIKACYJNYMI ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO, ODPOWIEDZIALNY ZA REALIZACJĘ PROJEKTU WARSZAWSKI ROWER PUBLICZNY VETURILO.



**Cóż to za irracjonalny pomysł z tymi rowerami? Miasto powinno zapewnić mi szybką i wygodną podróż do pracy i z powrotem. Nie dość, że metro jest zatłoczone, autobusy się spóźniają, to jeszcze na rowerze każą mi jeździć. Oprócz ciepłego przyjęcia Veturilo przez wielu warszawiaków, pojawiły się także krytyczne głosy. W jaki sposób zachęciłby Pan osobę, która nie jest przekonana do poruszania się po mieście rowerem?**

Mieszkańcy Warszawy chcą włączyć rower do środków komunikacji miejskiej, z których korzystają codziennie. Świadczy o tym liczba osób zarejestrowanych w systemie i ilość wypożyczeń już w pierwszym tygodniu funkcjonowania Veturilo. Mam nadzieję, że naszą reklamą będą głosy zadowolonych użytkowników, które zachęcą kolejne osoby do korzystania z roweru. Liczę na tzw. „marketing szeptany”.

## **Z myślą o kim powstał więc Warszawski Rower Publiczny?**

Z myślą o mnie, o Pani. Dostęp do Veturilo ograniczają jedynie predyspozycje zdrowotne, wiek i chęć korzystania. Zarówno lokalizacje wypożyczalni, jak i cennik dość precyzyjnie wskazują głównych użytkowników. Stacje rowerowe zostały ustawione przede wszystkim w okolicach stacji metra i dużych węzłów przesiadkowych oraz w promieniu kilku kilometrów od nich, najczęściej w sąsiedztwie „popularnych” instytucji. Liczymy głównie na studentów, ale na rowerach chcielibyśmy zobaczyć również „białe kołnierzyki”.

Cennik zachęca do krótkich podróży. Rowerzyści pierwsze 20 minut mają za darmo. Za kolejne 40 minut zapłacą złotówkę. Im dłuższy czas wypożyczenia roweru, tym wyższa opłata.

**Zamiana samochodu na rower to mniejsza emisja spalin, czyli korzyści dla środowiska naturalnego. 30 minut jazdy rowerem z prędkością 10 km na godzinę, to 150 spalonych kalorii, czyli w efekcie zgrabniejsza sylwetka. Ale, biorąc pod uwagę, że Warszawa jest jednym z najbardziej zakorkowanych miast europejskich, największą zaletą mody na Veturilo byłby spadek liczby samochodów w centrum miasta.**

To prawda. Zalety Veturilo są wielopłaszczyznowe. Rower publiczny to plusy dla miasta, społeczeństwa, ale i dla pojedynczego mieszkańca. Tysiąc rowerów, a od wiosny przyszłego roku – ponad dwa tysiące, nie wywoła

**TYSIĄC ROWERÓW, A OD WIOSNY PRZYSZŁEGO ROKU – PONAD DWA TYSIĄCE, NIE WYWOŁA REWOLUCJI NA WARSZAWSKICH ULICACH, ALE MOŻE OKAZAĆ SIĘ PO CZĄTKIEM NOWEJ KULTURY PORUSZANIA SIĘ PO MIEŚCIE.**



rewolucji na warszawskich ulicach, ale może okazać się początkiem nowej kultury poruszania się po mieście. Nie oszukujmy się. Nie powstanie Marszałkowska bis czy Aleje Jerozolimskie bis. Prędzej czy później będziemy musieli dokonać wyboru, jakie chcemy mieć centrum stolicy... Zakorkowane i ciasno zastawione samochodami czy przestronne i przyjazne. Rower daje nam taką możliwość. Osobiście wierzę, że rowerowa Warszawa to lepsza Warszawa.

**Zdecydowanie przestronne i przyjazne. Idea roweru publicznego sprawdziła się w wielu europejskich miastach. Mieszkańcy Paryża mogą**

**korzystać z ponad 20 tysięcy rowerów. Ale jednocześnie mają do dyspozycji odpowiednio przygotowaną infrastrukturę, strefy spowolnionego ruchu, wydzielone pasy rowerowe i ścieżki rowerowe. Jak więc – bez podobnego wsparcia – poradzą sobie warszawscy rowerzyści?**

Brak infrastruktury rowerowej jest jednym z częściej pojawiających się zarzutów, które towarzyszą projektowi Veturilo. Mieszkam w Warszawie, jeżdżę rowerem po warszawskich ulicach i tak, jak większość osób zaangażowanych w prace nad systemem wypożyczalni rowerów, zdaję sobie sprawę, że w stolicy brakuje dróg rowerowych. Mielśmy do wyboru, albo uruchomić Warszawski Rower Publiczny teraz i działać w kierunku rozwoju infrastruktury albo czekać na ścieżki rowerowe. Wybraliśmy pierwsze rozwiązanie i wierzę, że ono się sprawdzi. Za długo już czekaliśmy.

Zgodnie z danymi z 2011 roku, w Śródmieściu mamy 27 km dróg rowerowych, na Bielanach 29 km, na Ursynowie 28 km, a na Bemowie, którego system Bemowo Bike jest kompatybilny z Veturilo – 12 km dróg rowerowych. Łącznie, rowerzyści będą mieli do dyspozycji prawie 100 km dróg, po których będą mogli bezpiecznie się poruszać.

**Można też powiedzieć – tylko 100 km bezpiecznych ścieżek i dróg rowerowych. A co w przypadku osób, które chcą korzystać z rowerów publicznych, ale nie są wprawnymi rowerzystami, a dodatkowo wybrana przez nich trasa nie pokrywa się z istniejącą ścieżką rowerową?**

Na centrum miasta nie można patrzeć wyłącznie przez pryzmat ronda Dmowskiego - po ulicach Muranowa czy Powiśla już dziś można poruszać się bez większych obaw. Oczywiście infrastruktura pozostawia jeszcze wiele do życzenia...

Planujemy przygotowanie internetowych poradników poruszających problematykę bezpiecznego podróżowania rowerem po stolicy. Chcemy przybliżyć zasady odpowiadając na pytania, kiedy można jeździć chodnikiem, a w jakich przypadkach należy wybrać jezdnię. Chcemy również uczulić rowerzystów na prawa pieszych.





Na przestrzeni ostatnich kilku lat zdecydowanie wzrosła liczba rowerzystów, którzy traktują rower jako środek transportu, równorzędny z tramwajem czy metrem. Prawie każdy z nas ma w pracy współpracowników, którzy bez względu na pogodę przyjeżdżają do pracy rowerem. I nie są to kurierzy rowerowi. To dowód na to, że mimo wielu przeciwności, można bezpiecznie poruszać się po Warszawie. Ale oprócz bezpieczeństwa rowerzysty, pozostaje jeszcze problem bezpieczeństwa roweru. Niekiedy chwila nieuwagi jest jednoznaczna z utratą pojazdu.

Każdy z rowerów jest wyposażony w zabezpieczenie, którym można przypiąć rower do bramy, stojaka na rowery lub słupka. Oczywiście nie daje to nigdy 100-procentowej pewności. Warto jednak podkreślić – co powinno zniechęcić złodziei – że rowery Veturilo trudno będzie sprzedać, gdyż są bardzo charakterystyczne. A poszczególne elementy nie pasują do innych jednośladów.

Ponadto zachęcam wszystkie osoby, które korzystają z Veturilo, by w trakcie użytkowania wypożyczonych rowerów traktowali je jak własne. System jest opłacany z kasy „miejskiej”, czyli de facto z podatków mieszkańców. Dlatego nie należy zostawiać pojazdów bez opieki, trzeba je wypożyczać i zwracać zgodnie z procedurami.

**Wyobraźmy sobie jednak, że ktoś wypożyczy rower, zatrzymuje się na chwilę przed sklepem, zostawia rower, a gdy wraca, już go nie ma. Co wtedy?**

Odpowiedzialność za rower spoczywa na osobie, która w danym momencie z niego korzysta. Kradzież trzeba jak najszybciej zgłosić do Centrum Kontakt Veturilo i na policję.

**Myśleliście, że będziecie kręcić beze mnie? – zagaduje tajemniczo z plakatów – umieszczonych na przystankach – Łukasz Garlicki, promujący system wypożyczalni rowerów. Dlaczego właśnie on został twarzą Veturilo?**

Większość osób kojarzy Łukasza Garlickiego z rolami filmowymi i serialowymi, w które się wcielał. Mnie przekonuje jako twarz Warszawskiego Roweru Publicznego z dwóch powodów. Po pierwsze, jeśli widzę pana Garlickiego „na mieście” nieodłącznie towarzyszy mu rower. Projekt Warszawiak – to drugi powód. Łukasz Garlicki jest jednym z pomysłodawców projektu, który stara się wskrzesić piosenki przez całe lata wykonywane na warszawskich ulicach. „Nie masz cwaniaka nad Warszawiaka”, „Tango Apaszowskie”, czy „Jadziem Panie Zielonka” to utwory nieodłącznie związane z warszawską ulicą. Moim życzeniem jest, żeby także Veturilo stało się nieodłącznym elementem stołecznych ulic. Dlatego właśnie Łukasz Garlicki...

