
Miejski rower dla każdego. Rozmowa z Tomaszem Wojtkiewiczem, prezesem Nextbike Polska

Eryk Rutkowski

Nie musimy już czegoś posiadać, aby z tego korzystać, a miejski bikesharing idealnie się wpisuje w ten trend - mówi Tomasz Wojtkiewicz, prezes firmy Nextbike Polska, która jest liderem w kompleksowym wdrażaniu i zarządzaniu systemami rowerów miejskich w Polsce.

Za nami blisko trzy lata funkcjonowania systemu Veturilo. Sukces?

Liczy mówią same za siebie. W ciągu tego czasu zarejestrowało się ponad 300 tys. użytkowników, powstały 203 stacje, w których znajdziemy blisko 3 tys. rowerów. Wielu warszawiaków nie jest już w stanie wyobrazić sobie życia w mieście bez Veturilo. System został też doceniony przez międzynarodowych ekspertów, którzy wzięli pod lupę sześćset takich systemów z całego świata - Veturilo znalazło się w pierwszej dziesiątce.

Co przesądziło o jego dynamicznym rozwoju i popularyzacji?

To zdecydowanie łatwiejsze, tańsze i bardziej elastyczne rozwiązanie do wdrożenia dla zarządzających transportem miejskim, niż budowanie trakcji tramwajowej, czy zaplanowanie nowej linii autobusowej.

Do tego popyt na system pojawił się już przed jego uruchomieniem - wielu warszawiaków znało te rozwiązanie z zagranicznych wojaży. Warszawa podeszła do wdrożenia tego systemu niezwykle koncepcyjnie i świadomie dobrała skalę systemu rowerów miejskich do swojej wielkości, opracowując wcześniej wnikliwe studium wykonalności tej koncepcji. Określiła też jasno cel. Rower miał być uzupełnieniem komunikacji zbiorowej, służąc do krótkich, szybkich podróży na niedługich dystansach.

Aby wypełnić nim brakującą przestrzeń pomiędzy innymi środkami transportu?

Tak. To idealny środek transportu na pierwszym i ostatnim kilometrze. Wychodzimy z domu, bierzemy rower, dojeżdżamy nim do węzła przesiadkowego, wsiadamy np. do metra, którym jedziemy do centrum, następnie znowu bierzemy rower i dojeżdżamy do miejsca docelowego. To znacząco skraca czas podróży, częściowo odciążając tramwaje oraz autobusy. Na popularność systemu wpływa też cennik. Pierwsze dwadzieścia minut jest za darmo. To przede wszystkim zachęta dla tych jeszcze niezdecydowanych użytkowników, żeby skorzystali z roweru i przekonali się do jego zalet. Statystycznie rzecz biorąc, 85-90 proc. podróży odbywa się właśnie w ciągu tych dwudziestu darmowych minut.

fot. materiały prasowe Nextbike Polska

Sukces frekwencyjny stał się też kołem zamachowym do budowy infrastruktury rowerowej...

Skoro miasto powiedziało A wdrażając system, to po jego sukcesie musiało powiedzieć B, rozbudowując ścieżki rowerowe. Jako państwo mamy duże zaniedbania w tym zakresie. Przez wiele lat rower był postrzegany jako główny środek transportu na wsi, z którego korzystają biedni ludzie. Teraz się to zmienia.

W każdym mieście, w którym wdrożyliśmy system, zauważamy zwiększenie nakładów przeznaczanych na rozbudowę infrastruktury. Dzięki temu zmienia się jakość życia w mieście.

Każde miasto posiada swoją specyfikę. Władze miejskie decydując się na wprowadzenie takiego systemu zawsze kierują się tymi samymi powodami?

Patrząc na doświadczenie nie tylko polskich miast, ale i europejskich, każde z nich kieruje się trochę innymi motywacjami wdrażając system. Warszawa zrobiła to z pełną premedytacją, jako uzupełnienie transportu zbiorowego. Sopot wprowadził system ze względu na chęć utrzymania statusu kurortu i uspokojenia ruchu samochodowego. W tej chwili na terenie Sopotu obowiązuje ograniczenie prędkości do 30 km/h. Rower ma zachęcać do tego, żeby nie korzystać z samochodu. Lublin z kolei wdrażał system w ramach projektu 'Lublin stolicą turystyki rowerowej', bardzo mocno podkreślając turystyczny charakter przedsięwzięcia. Przewidziano m.in. możliwość korzystania z audiobooków, z których użytkownicy mogą się dowiedzieć o tamtejszych zabytkach, zwiedzając miasto rowerem. Nie bez znaczenia było też ukształtowanie terenu w Lublinie, mieście na siedmiu wzgórzach – rower pozwala wygodniej się po nim przemieszczać.

Przejrzystość i prostota systemu kluczem do sukcesu?

System musi być prosty i przyjazny w obsłudze oraz elastyczny dla użytkownika, który powinien mieć możliwość zarejestrowania się z różnych platform, a także dokonania wyboru w jaki sposób chce zasilić konto, czy wypożyczyć rower. Użytkownicy systemów Nextbike mają ponadto możliwość rejestracji przy terminalu – to ukłon w stronę turystów oraz tych, którzy pod wpływem impulsu chcą się zarejestrować 'tu i teraz'.

Do tego użytkownik, który się raz zarejestrował w naszym systemie, używając jednego loginu i towarzyszącego mu hasła, może korzystać z systemów Nextbike w innych miastach, nie tylko w Polsce, ale na całym świecie.

fot. materiały prasowe Nextbike Polska

Ludzie chętnie to robią?

Minęło trochę czasu, zanim przyzwyczaili się do tego rozwiązania. Jednak obecnie w każdym systemie w Polsce, już około 15 proc. ruchu w naszym kraju, generowane jest przez użytkowników pochodzących z innych miast. To też pokazuje, jak zwiększa się mobilność Polaków, którzy podróżują do innych miast zarówno w celach biznesowych, jak i turystycznych.

Wsluchujecie się w krytyczne uwagi użytkowników? Poprawiliście już coś, kierując się ich sugestiami?

Absolutnie tak. Ich uwagi to dla nas największa skarbnica wiedzy. Po pierwsze usprawniliśmy sposób obsługi wypożyczania roweru oraz dokonywania płatności. Po drugie, użytkownicy mogą się z nami łatwiej i szybciej skontaktować, jeśli chcą zgłosić awarię, czy jakieś nieprawidłowości. Zmieniliśmy też m. in. sposób mocowania zamków szyfrowych. Zdarzało się, że nie były one zapinane przez niektórych użytkowników i dochodziło do wypadków, kiedy obręcz wchodziła podczas jazdy w szprychy. Ograniczyliśmy ten problem do minimum. Użytkownicy proponują też lokalizacje dla kolejnych stacji. To przydatna wiedza, zwłaszcza dla władz miejskich, które mogą dzięki temu poznać trasy przemieszczania się użytkowników.

Czy możemy mieć stu procentową pewność, że na docelowej stacji będzie miejsce, aby zostawić rower?

Nie. Takiej pewności użytkownik mieć nie może, jednak w naszym przypadku nie jest to problemem. W odróżnieniu od systemów takich, jak chociażby londyński, nie musimy jechać do kolejnej stacji, jeśli nie ma już wolnego miejsca. W naszym systemie istnieje możliwość zdania roweru nawet wtedy, kiedy wszystkie doki są zajęte. Jest to możliwe dzięki drugiemu, alternatywnemu zapięciu na zamek szyfrowy. Pozwala ono również zatrzymać rower pod sklepem, czy kawiarnią. Oczywiście stale monitorujemy stacje. Jeśli zauważymy zbyt dużo rowerów, odwozimy je tam, gdzie ich aktualnie brakuje.

Skąd się w ogóle wziął pomysł na miejskie systemy rowerowe?

Żyjemy w czasach ekonomii współdzielenia. Nie musimy już czegoś posiadać na wyłączność, aby z tego korzystać, a miejski bikesharing idealnie się wpisuje w ten trend.

Jeśli czyjś rower stoi bezużyteczny, to dlaczego ktoś inny nie mógłby w tym czasie z niego skorzystać? Lub z jakiegokolwiek innej rzeczy, nawet z samochodu? Dzięki temu możemy w optymalny sposób wykorzystać nasze zasoby, poprawiając tym samym jakość życia w mieście. Pierwsze rozwiązania bikesharingu pojawiły się już w latach 60. ubiegłego wieku. Te w formie znanej nam – dekadę temu.

fot. materiały prasowe Nextbike Polska

Systemy rowerów miejskich w Polsce różnią się od swoich zagranicznych odpowiedników?

Systemy te funkcjonują bardzo podobnie. Mniejsze lub większe różnice występują przede wszystkim w zakresie infrastruktury technicznej, tzw. elementów twardych. Moim zdaniem są to często przekombinowane rozwiązania, nieprzyjazne dla użytkownika. Aby system się przyjął i spopularyzował, powinien być maksymalnie prosty w obsłudze. Wiele też zależy od tego, jak wysoki budżet władze miejskie mogą przeznaczyć na taki system. Na przykład w Danii, rowery miejskie wyposażone są m.in. w tablet – dodawanie takich funkcji podraża jednak znacząco cały system. Różnice występują też w taryfikacjach. W Polsce pierwsze dwadzieścia minut jest darmowe, przede wszystkim z tego względu, żeby zachęcić ludzi do korzystania z miejskiego roweru. Na świecie zazwyczaj bardzo popularnym rozwiązaniem są abonamenty – dzienne, tygodniowe, miesięczne, czy roczne. Dopiero dzięki nim, posiadacze mają dostęp do darmowych minut.

Nie było planów, aby z rowerów mogli korzystać posiadacze biletów długookresowych, czyli tzw. kart miejskich?

Na taki pomysł wpadły władze Białegostoku. To pierwsze miasto w Polsce, w którym wdrożyliśmy połączenie systemu z kartą komunikacji miejskiej. Co to oznacza? Przede wszystkim to, że użytkownicy transportu zbiorowego mający wykupiony bilet długookresowy, identyfikując się nim przy terminalu, są rozpoznawani i dostają zamiast dwudziestu, trzydzieści darmowych minut, a także mają niższą taryfikację. To podkreślenie, a zarazem usankcjonowanie tego, że rower miejski jest częścią systemu komunikacji miejskiej. Do systemu rowerowego poprzez kartę miejską zalogować można się również w Warszawie. Jego powiązanie planują też kolejne miasta.

Zlecającym wprowadzenie systemu jest miasto, jednak w jego rozbudowę mogą się również włączyć podmioty prywatne?

Dzięki takiej możliwości, w Warszawie do budowy systemu włączyło się osiemnastu partnerów prywatnych i ufundowało stacje pod swoimi siedzibami. Na terenie Warszawy jest obecnie dziesięć stacji partnerskich. Orange, T-mobile, czy LOT ufundowały takie stacje, żeby ułatwić dojazd pracownikom.

Na zdjęciu Tomasz Wojtkiewicz, prezes firmy Nextbike Polska, fot. materiały prasowe Nextbike Polska