

Protokół nr 22/XI/2019

posiedzenia Komisji Transportu i Ruchu Drogowego
Rady Miejskiej w Łodzi
z dnia 9 stycznia 2020 r.

I. Obecność na posiedzeniu:

stan Komisji - 6 radnych
obecnych - 6 radnych
nieobecnych - 0 radnych

oraz zaproszeni goście.

Listy obecności stanowią załącznik nr 1 i 2 do niniejszego protokołu.

Zaproszenie dla radnych na posiedzenie stanowi załącznik nr 3 do niniejszego protokołu.

Zaproszenie dla gości na posiedzenie stanowi załącznik nr 4 do niniejszego protokołu.

II. Proponowany porządek posiedzenia:

1. Przyjęcie protokołów Komisji z dnia 21 i 28 listopada 2019 r.
2. Informacja na temat działań związanych z uruchomieniem Łódzkiego Roweru Publicznego w 2020 roku.
3. Informacja o nowym systemie funkcjonowania Łódzkiego Roweru Publicznego.
4. Sprawy wniesione i wolne wnioski

III. Przebieg posiedzenia i ustalenia:

Wiceprzewodniczący Komisji p. Marcin Hencz powitał radnych, zaproszonych gości i po stwierdzeniu quorum (na podstawie podpisów radnych złożonych na liście obecności) otworzył posiedzenie Komisji.

Przedstawił proponowany porządek posiedzenia. Zapytał czy są uwagi do porządku posiedzenia.

Uwag nie zgłoszono.

Poddał pod głosowanie przyjęcia porządku posiedzenia.

Komisja w głosowaniu: 3 głosach „za”, 0 głosów „przeciw” i 0 głosów „wstrzymujących się” przyjęła porządek posiedzenia.

Ad. 1. Przyjęcie protokołów Komisji z dnia 21 i 28 listopada 2019 r.

Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski Poddał pod głosowanie przyjęcia porządku posiedzenia.

Komisja w głosowaniu: 3 głosach „za”, 0 głosów „przeciw” i 0 głosów „wstrzymujących się” przyjęła protokoły z dnia 21 i 28 listopada 2019 r.

Ad.2 Informacja na temat działań związanych z uruchomieniem Łódzkiego Roweru Publicznego w 2020 roku.

Pan Maciej Sobieraj z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu: „w dniu 3 stycznia zakończył się termin na składanie ofert do przetargu na łódzki rower publiczny, nie otrzymaliśmy żadnych ofert na ta chwilę , w związku z tym przetarg będzie powtórzony. Na chwilę obecną trwają prace mające na celu dostosowanie dodatkowych parametrów. Oprócz poszukiwania nowych podwykonawców, to także staramy się zmienić i odpowiednio dostosować nowy opis przedmiotu zamówienia i umowę. Jeżeli będzie gotowy, to myślę, że w połowie stycznia ogłosimy kolejny przetarg. Na pewno będą zmiany, zmiany mające na celu uproszczenie samego przedmiotu zamówienia, ewentualnych usług jakie związane są z serwisem. Mocno zastanawiamy się nad tym co było poruszane , czyli kwestia cennika, który do tej pory na przetargach nie był problematyczny, a który był uchwalany przez Radę Miejską. W wyniku zawirowań na rynku i problemów finansowych różnych firm cennik staje się problemem. Krajowa Izba Odwoławcza uznała, że rower publiczny jest usługą publiczną, Rada Miejska na podstawie ustawy o gospodarce komunalnej ma prawo kształtować cennik i kształtować ceny usług publicznych. Jest to poprawna konstrukcja prawna, natomiast operator obawia się zmiany cen. W związku z tym mogą się zmienić koszty serwisowania roweru jeżeli np.: spadnie cena, to czy zostanie wydłużony czas darmowy? Była zastosowana klauzula waloryzacyjna dla tego typu okoliczności, być może ta klauzula zostanie zmieniona z większą korzyścią uruchamiana tylko i wyłącznie, kiedy dokonana zostanie zmiana ceny. Rozumiemy obawy wykonawców i firm finansujących tego typu operacje. Dlatego jeszcze raz będziemy zastanawiać się nad klauzulą waloryzacyjną, którą wprowadziliśmy w umowie proponowanej. Inna sprawa to jest kwestia serwisu, to jest temat bardzo mocno dyskusyjny, wicie Państwo jakie były zastrzeżenia w stosunku do łódzkiego roweru publicznego w zakresie serwisu, dostępności rowerów, jakie były uwagi ze strony użytkowników. Staraliśmy się poprawić niektóre elementy związane przede wszystkim z raportowaniem tych awarii i ich usuwaniem . Aktualnie jest to problem na rynku ponieważ nasza umowa, była dość restrykcyjna w tym zakresie, jeśli chodzi o relokacje rowerów czy naprawę rowerów. Wiemy także jakie praktyki były stosowane przez wykonawcę. W związku z tym staraliśmy się to w jakiś sposób zabezpieczyć. Gdybyśmy zapisali niektóre godziny, to czas na relokacje, który był zapisany w obecnej umowie i dzięki temu umowa ta byłaby bardziej restrykcyjna. Patrząc na to co się dzieje na rynku i patrząc jakie zapisy proponują też inne Miasta, bo tworząc ten przetarg byliśmy w konsultacji z Wrocławiem, z Poznaniem, z Gdańskiem i Warszawą staraliśmy się coś dopasować. Niektóre elementy były nowe, zastanowimy się nad tym czy nadal będziemy to kontynuować czy jednak z nich zrezygnujemy. Mam nadzieję, że jeśli wszystko się uda, w przyszłym tygodniu ogłosimy drugą turę. Może to się też wiązać, biorąc pod uwagę środki finansowe jakie posiadamy i najnowsze rozstrzygnięcia jakie są, że ten rower będzie musiał być podzielony na parę tur dostaw. Najnowsze dane, które posiadamy jeżeli chodzi o finanse, to wiemy, że jest uruchomiony rower w Toruniu. Jest to rower trzeciej generacji stworzony przez firmę Baykju. Koszt na jeden rower, dostawa 4 lata i serwisowanie 17, 5 tys. zł za rower. Z kolei we Wrocławiu jest rower 4 generacji , którego koszt zamyka się w kwocie 10 tys. zł. Na to pewnie składają się różne okoliczności, mierząc tą najwyższą miarą 17,5 tys. zł .Na 2000 tyś. rowerów potrzebowalibyśmy budżet w wysokości 35 mln zł. Oczywiście jeśli wykonawca zaproponuje taką cenę jak we Wrocławiu tj.10 tys. zł za rower , to wtedy zmieścimy się w budżecie, który jest na kwotę 20 mln zł. Oczywiście należy

pamiętać o sytuacji dwóch firm, największych graczy. Jeden z graczy ma poważne problemy po zerwaniu i wypowiedzeniu umowy w Gdańsku, a drugi gracz po wycofaniu się z umowy w Krakowie też ma niepewną sytuację. Po pewnych rozsadach, które są w tych firmach każdy element jest dość mocno opatrzony ryzykiem. Nie chcę się wypowiadać biznesplan tych firm, gdyż jest to ich indywidualna kwestia. Natomiast ma to też przełożenie dla naszych rowerów. Będziemy jednocześnie patrzeć, gdyż 4 stycznia został uruchomiony przetarg w Białym Stoku na rower publiczny i będziemy starannie obserwować, jakie pojawiają w toku przetargu pytania i jakie będą wątpliwości. Dzięki czemu będziemy mogli szybko zareagować. W toku postępowania przetargowego otrzymaliśmy około 130 różnych pytań, dużo z nich dotyczyło despecyfikacji. W wielu przypadkach wykonawcy wskazywali, w jaki sposób te usługi są wycenione. Budżet jaki posiadamy stara się przychylić do tych wszystkich głosów, które były. Największy problem jest kwestia cennika uchwalanego przez Radę Miejską, jest on uchwalany na podstawie ustawy o gospodarce komunalnej”.

Wiceprzewodniczący Komisji p. Marcin Hencz: „czy ustalił pan dyrektor , po ilu nie udanych przetargach można też problem rozwiązać inaczej, np. przez zapytanie ofertowe?”

Pan Maciej Sobieraj z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu: „nie ma w tym momencie zapytania ofertowego, zapytanie ofertowe jest tylko poniżej progów. Można w przypadku braku oferentów przystępować do negocjacji. To jest pytanie, czy przy tak dużym budżecie, powinniśmy to w tej chwili robić. Na razie będziemy rozpisywać przetarg poraz drugi i będziemy sprawdzać czy to co chcemy osiągnąć jest w tym momencie do zaoferowania przez rynek. Czy rynek mimo wszystko w tym momencie dokonuje przegrupowania i nie wejdzie w tak duże systemy. Być może systemy 500 rowerów lub 200 rowerów są o wiele bardziej bezpieczniejsze. Ciekawym elementem było zgłoszenie się firmy, która nie ma dużych systemów rowerowych ale ma duże systemy skuterów. Aby dopuścić ją do postępowania, musiałaby być dopuszczona jako firma zarządzająca nie tylko siecią rowerów ale skuterów. Uznaliśmy, że sieć skuterów, jak i same skutery są na tyle skomplikowane w obsłudze, oraz w serwisie, że jest to wystarczająca rekomendacja, by nie dopuścić do tego. Żadnych innych pytań co do kształtu umowy, przetargu, warunków, jakie są nie było, i mimo wszystko też się nie zgłosiła. Być może w ostatniej chwili stwierdzili, że nie chcą się rozwijać. Tak jak wspominałem, ten serwis jest też dużym kosztem. Mamy zgłoszenia, czy one są prawdziwe czy nie, nie jesteśmy tego w stanie zweryfikować. Skala dewastacji, skala zniszczeń w mieście, kradzieży też jest spora i te oferty, które mogłyby być do nas skierowane, byłyby daleko wyższe niż posiadany budżet”.

Radny p. Tomasz Kacprzak: „Panie dyrektorze już nie będę tutaj pytał, bo wiemy chyba dlaczego nie ma tych ofert. Wydaje mi się, że jeżeli my do tej pory, w tej obecnej umowie dopłacaliśmy 2 tys. zł za rower rocznie to mieliśmy usługę za 8 tys. zł”.

Pan Maciej Sobieraj z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu: „musiałbym dokładnie przeliczyć”.

Radny p. Tomasz Kacprzak: „zapłaciliśmy 22 mln zł”.

Pan Maciej Sobieraj z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu: „tak to jest z dostawą i serwisowaniem na okres 4 lat”.

Radny p. Tomasz Kacprzak: „ile mieliśmy rowerów?”

Pan Maciej Sobieraj z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu: „prawie 1500, najpierw była seria 1000, należy przeliczyć wprost proporcjonalnie”>

Radny p. Tomasz Kacprzak: „jakbym mógł prosić o przeliczenie ile nas to kosztowało. Proszę o przesłanie na maila. Z wcześniejszych wyliczeń wychodziło, że płacimy 2 tys. zł rocznie za rower. Pan mówił o kwocie 10 mln, 10 tys. zł Białystok, tak?”

Pan Maciej Sobieraj z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu: „20 mln zł na 4 lata”.

Radny p. Tomasz Kacprzak: „to wychodzi prawie 2,5 tys. zł patrząc na serwisowanie, czyli wzrost kosztów wynagrodzeń serwisantów, wzrost kosztów energii, paliwa. Nie wiem czy

w tych samych cenach może się to wszystko utrzymać, bo wiadomo wszystko drożeje. Rozumiem, że wielu firmom to się nie spina, tym bardziej, że one potrzebują zysku, a to, że te zyski są to można nawet poczytać na profilach społecznościowych byłych prezesów tych firm, które prowadziły rowery, bo się tym publicznie chwaliли ile zarobili. Mówię o byłym prezesie firmy Nexbike, który na swoich profilach społecznościowych cieszył się, że firma miała gigantyczny zysk w kraju, że rozprzestrzeniła się na wiele innych miast. Miała zysk, bo on był menagerem i w tym zysku partycypował w nagrodzie, patrząc na wycieczki zagraniczne itd. Dobry opłacalny menager generował gigantyczny zysk. Nie mam zarzutów, bo od tego są menagerowie aby zarabiać. Natomiast mam pytanie. Czy Zarząd Dróg i Transportu, czyli miasto myślało o tym, aby taką inwestycję poprowadzić? Taki rower może kosztować samorząd, jeżeli chodzi o jego utrzymanie 2,5 – 4 tys. zł rocznie. Można by zamówić rowery, zamówić system i wtedy zajęła się tym miejska spółka np. MPK, która jest elementem transportu publicznego. Jestem w stanie to sobie wyobrazić, mając te 20 mln zł czy 25 mln zł, które przeznaczymy wyłącznie na rower z pełną technologią. Być może w pierwszym okresie będzie to droższe, bo będzie trzeba zainwestować w pewne rzeczy, natomiast nie będziemy musieli co 4 lata robić przetargu na operatora, tylko będziemy wymieniać sprzęt. Będziemy robić przetarg na dostawę rowerów, które ktoś wyprodukuje. Jest pytanie czy samorządy muszą się zdawać na operatorów zewnętrznych? Kiedyś słyszeliśmy, że jest taniej jak prywatna firma to robi. Są pomysły aby sprywatyzować komunikację miejską. Dzisiaj MPK ma podwykonawców, ale to spółka komunalna jest tą wiodącą spółką, która zawiaduje systemem transportu, która dba o jakość oceny wykonywanych różnych usług, a miasto jako właściciel tej spółki i ma kontrolę i nadzór nad jakością funkcjonowania tej spółki. Z Nexbike mieliśmy problemy, nie podobała nam się jakość rowerów. Były pisane pisma, były kary, gdyż były one niesprawne. Natomiast spółka liczyła sobie ile dostała już od nas pieniędzy, ile wzięła za system i ile będzie musiała zapłacić pracownikom. W związku z powyższym, gdzieś trzeba było wygenerować zysk. Spółka miejska nie musi mieć zysku. Ja nie twierdzę, że ten rower będzie o wiele tańszy, jako prawdziwy miejski publiczny niż zakupiony w firmie, która produkuje rowery czy zamawia dla wielu miast, ale być może te ceny będą porównywalne lub identyczne i nie będziemy mieć tego typu problemu, a w przyszłości będziemy mogli tą sieć poszerzać. Patrząc na łodzian i entuzjazm mieszkańców, jeśli chodzi o pojawienie się roweru publicznego wydaje mi się, że stworzenie w Łodzi 2, 5 nawet 3 tysięcy pojazdów, takiej sieci spotkałoby się z aprobatą. To kosztuje gigantyczne pieniądze, są to wielkie miliony. To jest moje pytanie czy Państwo robiliście analizę, czy może warto tak zrobić? Nie mówię o powoływaniu nowej, specjalnej spółki żeby tworzyć nowe, kolejne etaty, ale być może w ramach funkcjonującej spółki MPK, bo to jest jedyna, która jest zbieżna jeśli chodzi o funkcjonowanie z transportem. Aby rower publiczny, był faktycznie publiczny, komunalny. Może to jest lepsza opcja, bo jeśli my słyszymy, że zamawianie z zewnętrznej firmy kosztuje takie wielkie miliony, to może nadszedł ten czas, by rower stał się miejski”.

Pan Maciej Sobieraj z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu: „jeżeli chodzi o dochody, to ja powiem, że odnosząc się do sprawozdań, w pierwszym kwartale nasz wykonawca stracił 7, 5 mln zł przy przychodach, ponad 40 mln zł, a to było jeszcze przed wycofaniem się z Gdańska. Z dochodami było różnie. Kwestia analizy, na chwilę obecną skupialiśmy się na przetargu i na tym, który powtarzamy. Natomiast nie jest to wykluczone. Oczywiście mamy na szali dwie rzeczy. Po jednej stronie mamy firmę, która teoretycznie ma jakieś doświadczenia, ma jakieś kontrakty na dostawę sprzętu, części zamiennych. Takie rzeczy jak rowery i licencje do oprogramowania można kupić, to nie jest rzecz niedostępna na rynku. To nie jest problem. Może to być zapytanie ofertowe. Inna sprawa to jest kwestia usług, liczby osób, które należałoby zatrudnić, liczbę sprzętu, pojazdów potrzebnych do rozwożenia. To są koszty do oszacowania w zależności jakim osobom chcemy płacić. Takie

próby podejmował bodajże Szczecin, ale chyba się nie powiodły. Nie można powiedzieć, że nasz wykonawca był idealny. To, że ktoś ma doświadczenie nie oznacza, że wykonuje to dobrze, a z drugiej strony liczba wypożyczonych rowerów i skala użytkowników pokazała, że rower działał. Natomiast było też dużo uwag. Mamy doświadczenia w zarządzie dróg, mamy zespoły wykwalifikowanych elektromonterów do nadzoru i napraw sygnalizacji świetlnej. Moglibyśmy tę usługę puścić na zewnątrz, na pewno liczylibyśmy się z co najmniej 20 procentową marżą i pewnie szacowaniem większego ryzyka niż szacuje to miasto. Usługa działa sprawnie, jest prowadzony magazyn z częściami. Są zatrudnieni ludzie, prowadzone są dyżury całodobowe. Obecnie skupiamy się na przetargu, który musimy powtórzyć i zobaczyć jakie będą oferty. Może okazać się, że my obniżymy nasze wymagania i tak cena nadal będzie wysoka i wtedy będziemy musieli się zastanowić, a to Państwo będziecie decydować o tym czy podwyższamy ten budżet jeżeli będzie taka wola czy też decydujemy się na inne rozwiązanie”.

Radny p. Tomasz Kacprzak: „w pełni podzielam Pana zdanie. Panie dyrektorze bardzo się cieszę, że Pan też widzi to, że jeżeli miasto samodzielnie obsługuje pewne rzeczy. Tak, jak pan mówił o tej obsłudze sygnalizacji, że jest to tańsze jakbyśmy tę usługę zlecali na zewnątrz, bo nie ma marży, nie ma zysku. Wydaje mi się, że patrząc na koszty postępujące, galopujące, co powoduje także wzrost kosztów związanych z rowerem, w ogóle z usługami komunalnymi. Warto pomyśleć i przeanalizować czy jedna ze spółek, wyceluję na MPK, bo dla mnie jest spółka naturalna, która mogłaby się tym zająć, ale być może przy tego typu operacjach dużych, gdzie mamy 40 mln może należy powołać mały twór, małą spółkę, która tym się zajmie, kupi licencje, zamówi sprzęt i zrobimy rower miejski. Można by to połączyć z migawką, byłby jeden operator. W MPK jest duża baza mechaników, którzy mogliby brać udział w remontach sprzętu. Proszę o rozważenie, czy może nie warto, jeśli ten przetarg nam kolejny nie wyjdzie, aby zabrać się do tego, by miasto same sobie z tym poradziło. To jest duże wyzwanie, gdyż jest to zbudowanie systemu od zera. Taka moja uwaga, że patrząc na koszty roweru, być może doszliśmy w Łodzi do tego poziomu, gdzie warto na poważnie przedyskutować czy miasto nie powinno takiego systemu budować, przejmując na siebie ryzyko”.

Pan Maciej Sobieraj z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu: „ten przetarg, który był skonstruowany, miał wiele elementów. Wybraliśmy z przetargu wrocławskiego celując w to, że jeżeli w tej cenie udałooby się to zrobić, to uda się to zrobić i u nas. Natomiast tamten przetarg był w innym momencie wykonywany. W tym momencie, wiedząc jak to wygląda i co można zrobić, będziemy musieli pewne rzeczy okroić. Będziemy musieli okroić liczbę rowerów, elementów, które tam się pojawiają. Sprawdzić wymagania serwisowe. Zobaczymy co zaproponuje rynek, czy w ogóle odpowie. Może oferty będą za wysokie i wtedy będziemy musieli się nad tym zastanawiać”.

Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski: „Czy nie wyczuliście Państwo finansowo rynku? Nie było żadnych sygnałów, że wymagania są oderwane od rzeczywistości? W mojej ocenie stoimy teraz w takim miejscu, że, czy zostaną okrojone rowery czy nie, to i tak nie wiadomo czy znajdzie się chętny”.

Pan Maciej Sobieraj z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu: „ja te środki dostaję, aby je wydać. Jeżeli mamy konkurencyjne systemy. Nie odpowiem czy ten budżet jest za mały czy za duży. To nie leży w naszym interesie, aby za ten rower, my jako miasto miało dużo płacić. Czekamy na oferty i to jest wyznacznik, co może nam zaproponować rynek i wtedy wspólnie z państwem zastanowimy się. Jeśli będą oferty znacznie przekraczające obecny budżet to czy faktycznie stać nas będzie, aby dołożyć dodatkowe środki?”.

Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski: „była informacja na komisji, że dużo operatorów było zainteresowanych, że wysyłają zapytania i pytania”.

Pan Maciej Sobieraj z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu: „3 firmy zadawały pytania. Jedna firma prosiła o dopuszczenie do przetargu ponieważ była firmą w małej skali operującą rowerami ale operującą skuterami. Zależało im, aby móc ofertować. W związku z tym dołączyliśmy taką możliwość. Inna firma chciała, aby prawie 50% całej kwoty wypłacona została za dostawę, a drugie 50 % kwoty za usługę. Nie wiem czy ktokolwiek z Państwa zdecydowałby się na zaakceptowanie takiego warunku, w kontrakcie 4 letnim mamy, że dostawimy rowery za 50% tej kwoty, a potem zostawiamy sobie na 4 lata tylko 50% kwoty za usługę. Ja podejrzewam z czego może to wynikać. Natomiast myślę, że nie powinniśmy się decydować na takie operacje finansowe, w których większość albo połowę kwoty wypłacamy na początku, nie jesteśmy właścicielami tych rowerów tylko dzierżawcom. Było dużo pytań mających na celu zmniejszenie wymagań czy przedmiotowych, czy serwisowych. Pojawiały się większe problemy typu klauzury waloryzacyjne, gdzie mieliśmy rozprawę przed KIO, sprawy odpowiedzialności. To zostało rozstrzygnięte na szczęście na naszą korzyść, co nie zmienia faktu, że korzyść prawna jest oczywista, ale biznesowo musimy nad tym popracować”.

Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski: „plusy i minusy współpracy z Nexbike?”

Pan Maciej Sobieraj z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu: „niezaprzeczalnym plusem było samo uruchomienie rowerów w takiej skali w Łodzi, liczba użytkowników, liczba zarejestrowanych użytkowników to 145 tys. Skala i popularność była duża. Okupiona była wieloma awariami. Niestety to nie wynika z ilości wypożyczeń ale z aktów wandalizmu, kradzieży i zniszczeń, nie związanych z typowym użytkowaniem roweru. Zapisaliśmy odpowiednie elementy aby poprawić jakość tego roweru ale to już było widać, że operatorzy sami z siebie proponowali takie rozwiązania: inny typ hamulcu, inny typ napędu. Naszym zdaniem były nieuprawnione zachowania serwisowe. Tak jak: przedłużające się naprawy rowerów bądź też nie zawsze właściwe raportowanie tego co się dzieje. Z tego tytułu były naliczane kary. Czyli nieodpowiednia usługa serwisowa. Mamy takie rozwiązania, gdzie jest ta granica, którą my i oferenci są w stanie zaakceptować. Białystok robi to w prosty sposób, w ciągu 12 godzin ma być wymieniony rower na rezerwowy, a stary zabrany do serwisu. Serwis rezerwowy będzie dodatkowo kosztował, po drugiej stronie mamy to, że w ciągu 12 godzin ma być rower naprawiony. To jest problem. My skłaniamy się do tego aby rowery były rezerwowe i były zabierane zepsute do serwisu, a wstawiane nowe. Każdy dodatkowy rower, podmieniany będzie dodatkowym kosztem”.

Radny p. Kamil Jeziorski: „proszę powiedzieć o tym stopniu dewastacji”.

Pan Maciej Sobieraj z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu: „po części to jest liczba skradzionych rowerów, gdzie otrzymaliśmy informację o 200 sztukach. Inną sprawą są kwestie dotycząca serwisu. Te narzędzia reportowe nie są zarządzane przez zamawiającego tylko przez operatora i to powoduje, że żadne bezpośrednie wnioski nie mogą być w 100% wyciągnięte. Na pewno widzieliśmy na jaką skalę były kierowane do warsztatów rowery”.

Radny p. Kamil Jeziorski: „kiedy był ogłoszony przetarg we Wrocławiu? I w Toruniu?”.

Pan Maciej Sobieraj z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu: „w 2018 roku z uruchomieniem w roku 2019 plus 4 lata. W Toruniu był problem z odwołaniami, unieważnieniami. Natomiast rower ruszył w wakacje 2019 roku”.

Radny p. Kamil Jeziorski: „nie odpowiedział Pan jednoznacznie na pytanie radnego Kacprzaka aby ta usługą była usługą publiczną. Oczywiście takie zadanie nie znajduje się w ustawie o samorządzie gminnym. Czy przeprowadzaliście taką analizę?”.

Pan Maciej Sobieraj z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu: „stricte nie, oczywiście zawsze pojawia się taka myśl, nie w przypadku tego przetargu. Co by było tańsze: usługa i chaos czy usługa zewnętrzna? Koszty marża, ryzyko. Na razie skupiliśmy się na tych pytaniach i odpowiedziach, na konstrukcji OPZ i umowy. Zobaczmy jakie będą oferty. Jeśli się pojawią to w jakiej cenie? Wtedy będziemy się zastanawiać czy warto”.

Radny p. Kamil Jeziorski: „co będzie jak nikt nie złoży zapytania, co się stanie?”

Pan Maciej Sobieraj z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu: „będziemy musieli przejść do negocjacji, jeżeli będą oczywiście podmioty do negocjacji. Jeśli nikt nie przystąpi do negocjacji to negocjacje nie muszą zakończyć się złożeniem ofert. Będziemy musieli zastanowić się nad tym, co dalej”

Pan Hubert Barański: „mam nadzieję, że radny Kacprzak, który sugeruje takie rozwiązanie i uważam, że to jest dobra propozycja. Ja chciałbym usłyszeć czy zna pan jakieś przykłady w Europie, gdzie rower publiczny jest usługą miejską? Kilkaset miast na świecie próbuje takiego typu rozwiązania. Ja nie znam takiego rozwiązania, aby Miasta to samo robiło. Z czegoś może to wynikać? Możemy być oczywiście innowacyjni bardziej niż Szczecin, który się wysypał z takim systemem własnym, ponieważ koszty zamówienia nowych części, obsługi tego po prostu ich przerosły. MPK bardzo lubię, szanuję ale chciałbym aby było to lepiej obsługiwane. Jeżeli mają kilkudziesięcioletnie doświadczenie w obsłudze tramwajów i autobusów i nie radzą sobie z tym. To boję się jakby sobie poradzili z czymś kompletnie nowym. Boję się, że tu do końca nie byłoby zrozumienia. Dziwię się trochę ze poglądy, że to miasto powinno się tym zająć. To nie jest głos ze strony młodych demokratów, liberałów. Jeśli coś zamawiane jest grupowo, nawet jak Urząd Miasta Łodzi zamawia pewne rzeczy grupowo to jest taniej niż jak ktoś sam zrobi w pojedynkę. Tak samo jak duża firma zamawia dużą ilość, ten sam typ, model roweru to jest to taniej niż robi to w pojedynkę każdy z systemów, bo łódzki rower publiczny to nie była oddzielna spółka. Warszawa, która ma dużo większy system roweru publicznego niż Łódź i przygotowania do przetargu, który ma być w tym roku, gdyż w tym roku kończy się umowa i ten system będzie wznawiany w przyszłym roku to trwają przygotowania do przetargu. Rozmowy na temat kształtu, konsultacji z mieszkańcami rozpoczęli na początku zeszłego roku. Dlaczego Łódź przygotowania do zeszłorocznego przetargu rozpoczęła w maju? Przecież w czerwcu prezydent Miasta ogłosiła, że przetarg zostanie ogłoszony w lipcu, a w lipcu okazało się, że jest za mało czasu i ten przetarg został ogłoszony w październiku. Już wówczas było wiadomo, że nie uda nam się otworzyć w roku 2020 w marcu, ponieważ analogiczny przetarg 4 lata wcześniej został ogłoszony we wrześniu. To było trzecie podejście, bo w sumie dwa lata trwało przygotowanie do tamtego systemu, który się w końcu otworzył z końcem kwietnia. Dlaczego tak późno ocknęliśmy się i dlaczego tak późno zaczęły się przygotowania do przetargu?”

Radny p. Kamil Jeziorski: „jaki jest koszt części?”

Pan Maciej Sobieraj z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu: „biorąc pod uwagę koszty operacyjne, które publikuje Nexbike, serwis roweru i bilans systemu, tak to jest opisane, że jest to w granicach chyba około 20%. Części zamienne 5%. Jeżeli chodzi o czas ogłoszenia przetargu byliśmy zdecydowani ogłosić to wcześniej. Natomiast po ogłoszeniu założeń do tego przetargu. Przetarg miał być na rower 4 g, pojawiły się głosy, że nie powinien to być rower 4 g tylko rower 3 g. w toku różnych rozmów i konsultacji została podjęta decyzja, że będzie to rower do wyboru albo 3g albo 4 g. to wymagało zmiany umowy, oraz innych tego typu elementów. Osobiście uważam, że czas nie ma wpływu kiedy jest ten przetarg ogłoszony na to, że nie ma oferentów. Oferenci zgłosili taką uwagę, że nie będzie możliwe uruchomienie tego w ciągu 90 dni, poprosili o przedłużenie tego terminu na 120 dni, na co się zgodziliśmy. To spotkało się z akceptacją natomiast czas nie miał tu znaczenia. Rower 4 g w Białymstoku ogłoszenie przetargu 4 stycznia.

Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski: „kiedy planujecie ogłosić przetarg?”

Pan Maciej Sobieraj z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu: „mam nadzieję, że w przyszłym tygodniu, cały czas pracujemy nad dokumentami”

Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski: „optymistycznie rzucam, że ogłosicie przetarg 23 stycznia, to jeśli realizacja usługi wejdzie w lipcu, to komu się to opłaca?”

Pan Maciej Sobieraj z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu: „to nie ma znaczenia, bowiem usługa jest wieloletnia, a nawet jeśli usługa jest jednoroczna to takie przetargi też były realizowane. Tutaj czas na realizację usługi w jednym roku jest inny. My chcielibyśmy zrobić translowanie czyli dostarczenie pierwszej tury rowerów szybszym czasie”

Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski: „to jest mało realne, nawet jeżeli ktoś się zgłosi. Co chcecie zmienić aby przy kolejnym przetargu przyszły firmy, które przyjdą i będą chciały u nas ten rower poprowadzić?”

Pan Maciej Sobieraj z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu: „zmniejszeniem wymagań jeśli chodzi o zakres obowiązków np.: to co chcieliśmy zrobić na początku a w toku rozmów z różnymi stronami zostało skorygowane ale chcielibyśmy do tego wrócić. Rower 4 generacji bez terminali, 92% użytkowników używało aplikacji wypożyczenia rowerów. Firmy, które mogłyby wystartować jako konkurencyjne miały nałożony wymóg ustawienia terminali, dostarczenia rowerów niestandardowych. To powoduje, że trzeba skonstruować taki terminal, który wdroży się do tego systemu. Być może firmy mające swój model biznesowy nie chciały tego robić. W związku z tym upraszamy to, aby rower był taki jaki oferuje go rynek. Podobnie jest z 3 generacją rowerów, choć tutaj dużych zmian nie ma. Czyli terminal, stojak, rower. Takie firmy na rynku są, mogą to zaproponować, ale nie zaproponowały. Jeżeli chodzi o 4 generację, uprościmy go do takiego modelu jaki oferuje aktualnie rynek. Jeżeli firmy z rowerem 3 generacji nie są w stanie zaoferować tego roweru i uznają, że jest to dla nich niekorzystne. To zobaczymy czy rowery 4 generacji będą korzystne. Należy pamiętać o drugim aspekcie, że wielkość systemu może mieć plusy i minusy. Z jednej strony plus, bo można dla mniejszej firmy uzyskać referencje na przyszłość do dalszych przetargów. Jest to element konkurencyjny ponieważ firma być może chciałaby wejść na rynek. Jeśli chcemy duży system, powyżej 1000 rowerów to jest ryzyko, a przy 500 rowerów może zgłosi się każda firma, która funkcjonuje na rynku”.

Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski: „jeśli nikt nie zgłosi się do przetargu, co dalej?”

Pan Maciej Sobieraj z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu: „rozpocniemy negocjacje”.

Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski: „jak zostanie otwarty przetarg, zaczną wpływać pytania, pytanie o środki finansowe. Czy miasto planuje zwiększenia środków?”

Pan Maciej Sobieraj z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu: „pytania mogą być zadane przez wszystkie podmioty, jak również mogą być zadawane przez osoby prywatne. Każdy ma prawo zadawać pytania do przetargu. Nie jest w kompetencji zamawiającego zwiększenie budżetu. To zadanie mamy wydzielone ze wszystkich zadań”.

Radny p. Tomasz Kacprzak: „myślę, że dzisiaj nie jesteśmy w stanie rozstrzygnąć tego, ile to będzie kosztować. Ustalimy ceny przejazdu rowerem. Zamawiamy rower będzie usługą, która jest dotowana z budżetu Miasta. Nie wyobrażam sobie aby miasto ogłosiło przetarg, schodząc całkowicie z wymagań, po to aby dostarczyć rowery. Nie da się usługi kupić za 1 mln zł, bo to jest niewykonalne. Koszty funkcjonowania tego roweru mnie przerażają, jest to dość drogi produkt, bo miasto dopłaca 2 tys. zł do roweru” (zapis nieczytelny)

Pan Maciej Sobieraj z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu: „w zamówieniu było między 3 a 3,5 tys. zł rocznie”.

Radny p. Tomasz Kacprzak: „to są gigantyczne środki dlatego przetarg powinien być starannie przeprowadzony”.

Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski: „w mojej ocenie przetarg jest niedoszacowany”.

Wiceprzewodniczący p. Marcin Hencz: „jeśli rower publiczny będzie droższy to musimy się zastanowić o zwiększeniu finansowania lub zmianie filozofii jego istnienia”.

Pan Maciej Sobieraj z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu: „wymagania w stosunku do tego, co oferuje rynek zawsze się zderzają. Jak wspomniałem, że mam fragment umowy jeśli chodzi o relokacje i to jest umowa, która obowiązywała. Są dwa poziomy wypełnienia stacji, które zostały wskazane, a czyli 0% stanowisk zajętych, a 100% stanowisk zajętych. Czas relokacji w godzinach 6-22 w przypadku wystąpienia stopnia 0 % to są 3 godziny, w przypadku wypełnienia 100% to są 4 godziny. W żadnej umowie, w tych zamówieniach, które się teraz kształtowały na rynku, nie ma tak surowych wymagań. To pokazuje też, jak wyglądał rynek 4-5 lat temu, że można było wpisywać surowe wymogi, a jak wygląda ten rynek dzisiaj i jak ten rynek reaguje”.

Pan Hubert Barański: „rozumiem, że nowy przetarg, który zostanie ogłoszony niebawem, zostaje w takiej samej formule jak obecnie, to znaczy 200 stacji 2000 rowerów, ale wszystkie rowery jednakowe bez zapowiedzianych przez panią prezydent i obiecywanych tandemów. Bez wygranych w budżecie obywatelskim i obiecywanych w kolejnych przetargu w kargo. Będą to tylko rowery 4 generacji, które są kilkakrotnie droższe od rowerów 3 generacji. Ich zniknięcie, zepsucie, generuje dużo większe koszty. Czemu największy system rowerów publicznych w Europie zostaje przy systemach stacyjnych, i nie ma rowerów 4 generacji. Czwarta generacja, systemy bez stacyjne, które niektóre miasta w Europie zostały zalane przez chińskie rowery, i przez tego typu eksperymenty niektóre systemy zbankrutowały. Skąd tak duży optymizm i wiara, że nagle nasz łódzki system będzie idealny. Powoływanie się na Wrocław, które mimo wszystko ma stacje, a jednocześnie ma różne rodzaje rowerów, ponieważ nie chcą wykluczać ludzi z możliwości dostępu do takich rowerów, co też się przejawia tym, że tutaj ze zdziwieniem odebrałem, że pan dyrektor z taką ochotą mówi o 90 % użytkowników, którzy korzystają z aplikacji mobilnej. W takim razie mam dodatkowe pytanie ile z wypożyczeń jest za pomocą aplikacji mobilnej? Ile użytkowników korzysta z aplikacji mobilnej? Mam nieodparte wrażenie z 2018 roku, że pan dyrektor mówił, że dwie trzecie użytkowników wypożycza rower z aplikacji, a ja mówiłem, że jest to jedna trzecia. Okazało się, że oboje mamy rację, bo 2/3 wypożyczeń było przez aplikację ale te 2/3 wypożyczeń generowała 1/3 użytkowników. W momencie kiedy wykluczymy 2/3 użytkowników, potencjalnych użytkowników, którzy robią to mniej, rzadziej, to wówczas czy to jest uczciwe ???”.

Pan Maciej Sobieraj z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu: „absolutnie nie. Prawdziwa informacja jest taka, że jeżeli chodzi o rynek polski, to system jest droższy. Ponieważ system 4 generacji jest droższy, to dane, które zostały panu Hubertowi przekazane są nieaktualne”.

Pan Hubert Barański: „nie mówiłem o systemach, mówiłem o rowerach. Rower jako jednostka. Rower z komputerem pokładowym jest tańszy od roweru ???”.

Pan Maciej Sobieraj z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu: „dobrze, ale jeśli chodzi o koszt jednostkowy utrzymania roweru to miesięczny koszt wychodzi w wielu miastach taniej niż rower 3 generacji. W związku z tym nie ma tutaj to większego znaczenia i te dane z przetargów też pokazywaliśmy. Mogę Państwu radnym wysłać do potwierdzenia, więc gdyby tak było to na pewno nie zdecydowaliśmy się na nie. Powiedziałem wprost i proszę nie manipulować tutaj moim wypowiedziom, ponieważ powiedziałem, że jest do wyboru 3 generacja, 4 generacja i operator, który chce wygrać ten przetarg musi zaproponować najniższą cenę. W związku z tym, jeżeli uzna, że rower 3 generacji jest takim rowerem, który gwarantuje mu odpowiednie poziomy serwisów, utrzymania i kosztów to proponuje rower

3 generacji. Dlatego wprowadzamy tą możliwość konkurencyjną , żeby była możliwość zastosowania niższej ceny. Tak jak powiedziałem wprost nie będziemy się podpisywać pod przetargiem, który celuje tylko w jednego wykonawcę”.

Pan Hubert Barański: „liczba stacji bazowych pozostaje?”

Pan Maciej Sobieraj z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu: „tak, jak wspomniałem, że jeżeli chodzi o liczbę rowerów będziemy musieli ją zredukować do 1500 i w zamówieniu uzupełniającym dokonać ewentualnego rozszerzenia, chyba cena będzie taka, że będziemy mogli od razu wykonać te zamówienia w danej kwocie”.

Pan Hubert Barański: „nie słyszałem wcześniej o zmniejszeniu 1500 liczby, to moim zdaniem było dobre (...)”.

Pan Maciej Sobieraj z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu: „potwierdzam 1500 rowerów, 500 w pierwszej turze, 1000 w drugiej turze. Pierwszy czas krótszy dla 500 rowerów. Stacje, które znajdują się na drugim kręgu tego systemu ewentualnie mogą być rozbudowane w zamówieniu uzupełniającym”.

Ad.3. Informacja o nowym systemie funkcjonowania Łódzkiego Roweru Publicznego

Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski zaproponował, aby punkt 3 porządku posiedzenia przełożyć na czas dalszy.

Komisja przez aklamację przyjęła propozycję przewodniczącego.

Ad.4. Sprawy wniesione i wolne wnioski

Przewodniczący Komisji p. Krzysztof Makowski poinformował o pismach, które wpłynęły do Komisji.

Hubert Barański: „zapytał o przyczynę zablokowania chodnika pieszo rowerowego na Aleja Mickiewicza, proszę o interwencję, bo ta sytuacja zagraża niebezpieczeństwu, chodzi o północną stronę jezdni Alei Mickiewicza”.

Pan Janusz Maciaszek p.o. kierownika Biura Inżyniera Miasta: „tak oczywiście zajmujemy się tym”.

Wiceprzewodniczący Komisji p. Marcin Hencz: „podobny temat tylko na ulicy Rzgowskiej, przy ulicy Dachowej , prywatny inwestor miał tam skończyć prace do końca grudnia, inwestycje do centrum handlowego to wszystko dalej jest niedokończone. Był problem także ze wsiadaniem do komunikacji publicznej, bo przystanki były za daleko wysunięte. Z tego co wiem to dalej są tak samo wysunięte za daleko. Mieszkańcy się mnie pytają ile to jeszcze potrwa?”.

Pan Maciej Sobieraj z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu: „deklaracje jakie składa wykonawca ostatni raz to był 21-22 stycznia, w tym momencie nie odpowiem na to pytanie czy wykonawca to podtrzymuje”.

Wiceprzewodniczący Komisji p. Marcin Hencz: „formalnie jak to wygląda, czy wykonawca za niedotrzymanie zostanie obciążony karami?”.

Pan Maciej Sobieraj z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu: „nie odpowiem na pytanie jeśli chodzi o kwestię kar. Jest inwestycja prowadzona, to nie jest inwestycja miejska, tylko prywatna, to jest kwestia umowy jaka jest skonstruowana. To nie jest mój obszar działalności”.

Wiceprzewodniczący Komisji p. Marcin Hencz: „przystanki tramwajowe też?”.

Pan Maciej Sobieraj z-ca dyrektora Zarządu Dróg i Transportu: „przystanki tramwajowe, autobusowe, fragment pętli autobusowej wykonuje też wykonawca tych prac w ramach przebudowy tego skrzyżowania”.

Wiceprzewodniczący Komisji p. Marcin Hencz: „prosiłem w grudniu o sprawdzenie Pana Maciaszka tych zastępczych przystanków, bo mieszkańcy się skarżyli, że wysiadają wprost na ulice Rzgowską ?”.

Pan Janusz Maciaszek p.o. kierownika Biura Inżyniera Miasta: „projekt organizacji ruchu jaki pokazywałem panu przewodniczącemu absolutnie był inny niż to co było w rzeczywistości. Prosiłem wykonawcę tego oznakowania aby to poprawił. Było to przez pewien czas poprawione. Wczoraj tam jechałem i miałem pretensje do wykonawcy, bo było złe oznakowanie pionowe. Prosiłem , aby to poprawić. W dniu dzisiejszym nie miałem możliwości sprawdzenia tego”.

Radny p. Mateusz Walasek: „dwie sprawy dotyczące drogi rowerowej przy ul. Zgierskiej dotyczące organizacją ruchu. Pierwsza sprawa za ulicą Stefana przez dłuższy czas stała bariera wyłączająca jeden pas, jest oznakowanie wskazujące na zwężenie jezdni. Skutkowało to tym, że non stop parkowały tam samochody na pasie wydzielonym pod prace budowlane. Bariera zniknęła parę dni temu, znak zwężenia jezdni nadal się znajduje. Co więcej stoją tam samochody. Druga sprawa dotyczy oznakowania. Na skrzyżowaniu ulicy Zgierskiej z ulicą Limanowskiego znajduje się pas na stronie północnej i ten pas uległ zawężeniu, natomiast niezmienione zostało położenie linii rozdziału pomiędzy pasami. Faktycznie pas prawy po zawężeniu jest nie normatywny, pas lewy zachował dotychczasową szerokość w związku z tym należałoby tę linię rozdziału pasów przesunąć w stronę zachodnią”.

Pan Janusz Maciaszek p.o. kierownika Biura Inżyniera Miasta: „sprawdzimy”.

Wobec braku dalszych pytań i dyskusji zamknięto posiedzenie.

Protokół sporządziła

Aneta Rabenda

Przewodniczący Komisji

Transportu i Ruchu Drogowego

Krzysztof Makowski