

Urszula Niziołek-Janiak
Radna Rady Miejskiej w Łodzi

Łódź, 30 kwietnia 2018 r.

Prezydent Miasta Łodzi
Pani Hanna Zdanowska

Interpelacja w sprawie funkcjonowania roweru publicznego

Szanowne Pani Prezydent!

W związku z bardzo licznymi napływającymi do mnie doniesieniami dotyczącymi niewłaściwego funkcjonowania Łódzkiego Roweru Publicznego, proszę o udzielenie informacji na następujące pytania:

1. Jakie są wskaźniki jakościowe przyjęte dla LRP?
2. Czy wszystkie wskaźniki są kontrolowane? W jaki sposób (proszę opisać sposób i częstotliwość kontroli każdego z wymienionych wskaźników)?
3. Czy od startu systemu w roku 2016, zostały naliczone kary umowne? Jeżeli tak, to w jakiej wysokości i z jakiego tytułu? Czy były wypadki, kiedy zamawiający nie naliczył kary umownej pomimo zaistnienia przesłanek do ich nałożenia?
4. Ile było kontroli poprawności działania systemu od początku sezonu 2018 do dnia udzielenia odpowiedzi? Ile z tych kontroli odbyło się w szczycie popołudniowo-wieczornym, czyli w godzinach 16.00-19.00, kiedy niedobory rowerów najczęściej dają się we znaki? Ile było prowadzonych poza godzinami pracy ZDiT? Proszę o dołączenie do odpowiedzi kopii protokołów lub notatek z tych kontroli.
5. Czy Miasto jest w stanie zweryfikować, czy niesprawny rower został naprawiony? Innymi słowy, czy jest w stanie po zgłoszeniu do operatora usterki w rowerze, a następnie informacji o jej usunięciu, namierzyć rower i sprawdzić, czy jest on sprawny? Czy taka weryfikacja jest przeprowadzana?
6. Czy zapisy regulaminu, zgodnie z którymi aby móc zwrócić rower poprzez infolinię należy pozostawać na stacji, co przy bardzo długich czasach oczekiwania na infolinię oznacza unieruchomienia użytkownika przy stacji, były weryfikowane przez Zamawiającego? Czy jest możliwość ich zmiany?
7. Czy Miasto jako zamawiający monitoruje i weryfikuje zgłoszenia usterek systemu zgłaszane przez social media? W ilu przypadkach tego typu zgłoszenia doprowadziły do nałożenia kar umownych na wykonawcę?
8. Jakie jest źródło bardzo częstych niezgodności pomiędzy liczbą rowerów sprawnych w aplikacji a w terenie? Czy miasto wykorzystuje niezależne od aplikacji dostarczanej przez operatora źródło weryfikacji, czy nie zostały przekroczone czasy relokacji do stacji pustych (np. GPS w rowerze, kamery miejskiego monitoringu?) W ilu przypadkach niezgodności pomiędzy danymi dostępnymi w aplikacji a danymi z innych źródeł były podstawą założenia kary umownej?

9. Jakie były, w opinii Miasta jako Zamawiającego, przyczyny, dla których spadła liczba wypożyczeń w roku 2017 w porównaniu z rokiem 2016, pomimo wzrostu liczby rowerów i stacji w systemie?
10. Czy Miasto jako Zamawiający posiada niezależne od operatora badania dotyczące poziomu satysfakcji użytkowników z poziomu usług LRP? Jeżeli tak, proszę o dołączenie ich do odpowiedzi.
11. Czy Miasto analizuje możliwość zastąpienia LRP, gdzie większość kosztów ponosi Miasto, systemem, w którym koszty są ponoszone w większym stopniu przez użytkowników, jaki funkcjonuje np. w Krakowie? Jeżeli tak, proszę o dołączenie tych analiz do odpowiedzi.

Proszę, aby odpowiedź była kompletna i uszeregowania w kolejności zadanych pytań.

Z poważaniem
J. Kozłowski