

W ramach konsultacji społecznych, które miały służyć zasięgnięciu opinii mieszkańców odnośnie funkcjonowania Veturilo w przyszłości, udostępniona została możliwość zgłaszania uwag przy pomocy poczty elektronicznej na dedykowany adres veturilo2021@zdm.waw.pl. Dzięki temu zainteresowani mieli możliwość szerszego wypowiedzenia się w temacie Warszawskiego Roweru Publicznego. Łącznie użytkownicy wysłali 225 wiadomości elektronicznych. Zdecydowana większość z nich zawierała kilka różnych zagadnień, a łączna liczba postulatów przekroczyła 700. Wiadomości przesłane pocztą elektroniczną zostały podzielone na dwie grupy: dotyczące sugestii odnośnie **lokalizacji** oraz spraw związanych z **funkcjonowaniem**.

Tabela **Zestawienie uwag mieszkańców zgłoszonych pocztą elektroniczną** wraz z rozstrzygnięciem, opierającym się na Koncepcji Funkcjonowania Warszawskiego Roweru Publicznego znajduje się poniżej. Koncepcja ta będzie jednym z elementów branych pod uwagę przy formułowaniu zakresu zamówienia dla nowego systemu Veturilo. Ostateczny zakres zamówienia będzie wynikał także m.in. z ustaleń z dialogu technicznego z potencjalnymi wykonawcami oraz z możliwości finansowych zamawiającego. Może zatem różnić się od rekomendacji zawartych w niniejszej koncepcji.

Lp.	Treść	Rozstrzygnięcie
1	Uważam, że dzielnice na obrzeżach Warszawy są dyskryminowane, gdyż posiadają dużo mniej stacji Veturilo niż dzielnice centralne. Proponuję ustawienie nowych stacji na warszawskiej Białolece: 1) przy stacji PKP Płudy 2) przy stacji PKP Choszczówka 3) przy przystanku autobusowym Choszczówka (ul. Raciborska) 4) przy skrzyżowaniu ulicy Olówkowej i Bohaterów 5) przy skrzyżowaniu ulicy Fletniowej i Klasyków. Takie ustawienie stacji umożliwi mieszkańcom dojazd z i do stacji kolejowych lub między stacjami kolejowymi (dojazd do pociągów przyspieszonych w Płudach), a także szybsze przemieszczanie na obszarach nieskomunikowanych	1. Uwaga uwzględniona. 2. Uwaga nieuwzględniona ze względu na zbyt niski potencjał proponowanej lokalizacji. 3. Uwaga nieuwzględniona ze względu na zbyt niski potencjał proponowanej lokalizacji. 4. Uwaga nieuwzględniona ze względu na zbyt niski potencjał proponowanej lokalizacji. 5. Uwaga uwzględniona częściowo - zaproponowano stację w rejonie skrzyżowania Klasyków – Modlińska.
2	Stacja bezpośrednio przy Dworcu Zachodnim PKS/PKP. Nie rozumiem, dlaczego najbliższe stacje w okolicy są tak daleko, gdy jest to przecież tak popularny punkt przesiadkowy (autobusy, PKS, PKP, WKD...).	Uwaga uwzględniona.
3	umieszczenie nowej stacji verturillo na terenie (końcówka ulicy Łomżyńskiej) Zielony plac" teren u zbiegu ulic Łomżyńskiej i Jadowskiej w Dzielnicy Praga Północ m.st. Warszawy. Kolejne stacje zjadają się dość daleko.....w mojej opinii zagęszczenie stacji w tym obszarze jest bardzo małe.	Uwaga uwzględniona.
4	Chciałbym zgłosić pomysł ulokowania nowej stacji Veturilo w niżej wymienionych miejscach: - skrzyżowanie ulic Malczewskiego / Al. Niepodległości - skrzyżowanie ulic Gandhi / Płaskowickiej - skrzyżowanie ulic Roentgena / Płaskowickiej	1. Uwaga uwzględniona. 2. Uwaga nieuwzględniona z uwagi na bliskość stacji w okolicy przystanku Ursynów Zach. 3. Uwaga uwzględniona.
5	Chciałbym zgłosić potrzebę utworzenia nowej stacji rowerowej na skrzyżowaniu ulic Nowoursynowskiej i Dolinki Służewieckiej przy nowym osiedlu Fort Służew.	Uwaga uwzględniona.
6	Propozycja lokalizacji nowych stacji: - przy każdej stacji kolejowej - przy szkołach podstawowych/liceach - Ochota przystanek PKP Rakowiec - Włochy - ul.Instalatorów/Rakowska - Mokotów - ulica Obrzeźna przy kładce nad Rzymowskiego - Zwirki i Wigury/Novotel	1. Uwaga częściowo uwzględniona - nie wszystkie stacje kolejowe wykazują odpowiedni potencjał oraz charakteryzują się dobrą dostępnością rowerem. 2. Uwaga uwzględniona - obecność szkół była jedną z przesłanek lokalizacji stacji. 3. Uwaga uwzględniona. 4. Uwaga uwzględniona. 5. Uwaga nie uwzględniona ze względu na zbyt niski potencjał proponowanej lokalizacji oraz bliskość innych stacji. 6. Uwaga nie uwzględniona ze względu na zbyt niski potencjał proponowanej lokalizacji.
7	Chciałbym zasugerować powstanie nowej stacji Veturilo na skrzyżowaniu ul. Nowoursynowskiej oraz Dolinki Służewieckiej. Powstało tam nowe duże osiedle a w okolicy jest też duża spółdzielnia mieszkaniowa, domki jednorodzinne i SGGW.	Uwaga uwzględniona.
8	Rozbudowa stacyjnego systemu rowerów elektrycznych wzdłuż skarpy Warszawskiej. Na południe w stronę dolnego Mokotowa i ul. Puławskiej – np. do wysokości ul. Chełmskiej. Na północ w stronę Żoliborza – np. do wysokości pl. Wilsona.	Zwracamy uwagę, że rekomendowany model działania systemu zakłada wdrożenie długoterminowego najmu rowerów ze wspomaganiami elektrycznymi w miejscach dotychczasowych rowerów dostępnych na stacjach. W związku z tym nie jest planowany rozwój sieci stacji rowerów ze wspomaganiami elektrycznymi.

9	<p>Uwaga2: LOKALIZACJE. To temat dość trudny. System ma mieć wysoką rentowność więc zlokalizowany został w centrum. I BARDZO DOBRZE, ale po etapie rozwoju i zabezpieczenia wszystkich destynacji do Centrum i z Centrum (mówię tu również o destynacjach w dzielnicach) warto w końcu postawić na rozbudowę systemu o węzły przesiadkowe.</p> <p>- MARYNARSKA/S79 / PĘTLA TRAMWAJOWA. - przykładem, który warty jest analizy jest właśnie ten węzeł. Skrzyżowanie linii kolejowych, autobusowych, tramwajowych, a Verturillo to STACJE PRZY T-MOBILE!!! Prawie zawsze puste. Zamiast zbudować wielką stację VETURILO Na pętli, na której jest olbrzymia przestrzeń zieleni gdzie można nawet utrzymać 100 rowerów bez trudności lokalizacyjnych. Z pociągów, tramwaju wysiada tysiące osób. Ale to nie jedyny problem. Przejazd na drugą stronę jest niemożliwy więc druga część stacji powinna być zlokalizowana np. przy wyjściu z tunelu pieszego.</p> <p>- Zielony Ursynów - najszybszą formą dojazdu do centrum jest kolejka nr8. ale wie tej możliwości bardzo mało osób, co więcej nie ma ani jednej stacji przy karczunkowskiej i odpowiednio dla niej stacji Jeziorki. Przy Baletowej i odpowiednio dla niej stacji kolejowej Warszawa Dawidy. ul. Puławska JEST ŁYSA O STACJE.</p> <p>- granica miasta/ Geodetów. Tu wymagana byłaby współpraca z gminą Lesznowola, ale.. MEGA dużo rowerów przypiętych jest do wszystkiego co jest na tym skrzyżowaniu od 50-100 rowerów min. Utworzenie tutaj stacji i przy np. stacji pkp Nowa Iwiczna upłynąłoby ruch od stacji do WARSZAWY, Józefostawia. I do stacji kolejowej.</p> <p>ZDECYDOWANIE rozbudowanie systemu o Węzeł Marynarska, ul. Puławska i stacje kolejowe.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Uwaga nieuwzględniona. W zamian przewidziano stacje w rejonie ul. Konstruktorskiej, Domaniewskiej, przy Młynarskiej 12 oraz na skrzyżowaniu ul. Żwirki i Wigury oraz Hynka. 2. Uwaga uwzględniona. 3. Uwaga uwzględniona. 4. Uwaga uwzględniona. 5. Uwaga uwzględniona. 6. Uwaga uwzględniona. 7. Uwaga nieuwzględniona ze względu na lokalizację poza granicami Warszawy.
10	<p>Nowa stacja przydałaby się w okolicy biedronki ul. Warszawska Warszawa-Ursus</p>	<p>Uwaga uwzględniona.</p>
11	<p>Chciałbym zaproponować kilka lokalizacji wypożyczalni rowerów na kolejne lata.</p> <p>Stacje w dotychczasowych lokalizacjach : Krańcowa/Kleszczowa przy zajezdni Mza, Popularna/ Al. Jerozolimskie przy Pizzy Hut, Pętla autobusowa Szczęśliwice, Pruskowska/Jasielska, Przystanek Rakowiec w storne Lotniska.</p> <p>Chciałbym zaproponować jeszcze nowe lokalizacje: Instalatorów /Al. Krakowska okolice stacji PKP Rakowiec, Żwirki i Wigury przy stacji PKP Żwirki i Wigury, Instalatorów / Rakowska na skrzyżowaniu w pobliżu przystanku Rakowska przy budującym się dużym osiedlu zamiwskiwany głównie przez młodych ludzi</p>	<p>Wszystkie uwagi uwzględnione.</p>
12	<p>Rozbudowa stacyjnego systemu rowerów elektrycznych wzdłuż skarpy warszawskiej. Na południe w stronę dolnego Mokotowa i ul. Puławskiej – np. do wysokości ul. Chełmskiej.Na północ w stronę Żoliborza – np. do wysokości pl. Wilsona.</p>	<p>Zwracamy uwagę, że rekomendowany model działania systemu zakłada wdrożenie długoterminowego najmu rowerów ze wspomaganie elektrycznym w miejsce dotychczasowych rowerów dostępnych na stacjach. W związku z tym nie jest planowany rozwój sieci stacji rowerów ze wspomaganie elektrycznym.</p>
13	<p>6. Na koniec chcę zgłosić dwa miejsca w których powinny znaleźć się stacje.</p> <p>-ulica Aspekt 79 Jest to adres pod którym mieści się hipermarket Leclerc Myślę że Leclerc mógłby nawet być zainteresowany w częściowym finansowaniu tej stacji osoby które chcą zrobić zakupy mogłyby korzystać z roweru miejskiego co dla Leclerca przyczyniłoby się tym że mieliby więc większą liczbę klientów a dla samych mieszkańców miasta byłoby to duże ułatwienie że do hipermarketu mogą przyjechać rowerem.</p> <p>-ulica konstruktorska 13 - Jest to centrum biznesowe w tak zwanym Mordorze budynek przed którym stacja mogłoby się znaleźć mieści ponad 5000 osób naprzeciwko znajduje się nowe osiedle najbliższa stacja jest w pobliżu 2 km ta stacja cieszyłaby się bardzo dużą popularnością gdyby tam powstała.</p>	<p>Wszystkie uwagi uwzględnione.</p>

14	<p>Korzystam z Veturilo od samego początku tego projektu. W międzyczasie mieszkalem w różnych dzielnicach i odbyłem ponad 400 podróży tym środkiem transportu, stąd mam porównanie. Dlatego chciałbym złożyć sugestię odnośnie dzielnicy Ursus, w której — wg mnie — jest całkowicie nieużyteczny dla dużej części mieszkańców. Zbliżona sytuacja jest zresztą na Włochach (Nowe Włochy).</p> <p>Dysfunkcjonalność polega na tym, że w Ursusie jest tylko pięć stacji veturilo, a powinny być jeszcze minimum trzy kolejne. W tej chwili mieszkańcy najęściej zaludnionych osiedli z czasów PRL, czyli tzw. "Starego ursusa" oraz Niedźwiadka, nie mają z rowerów wielkiego pożytku.</p> <p>Jedyna grupa, która potencjalnie może używać rowerów, to mieszkańcy nowych osiedli na Skoroszach. A przecież na niedźwiadku i w starym ursusie mieszka również około 20 000 ludzi. Z tego też względu uważam, że powinny powstać następujące stacje (w kolejności od najważniejszych):</p> <ul style="list-style-type: none"> * plac tysiąclecia, np. przy skrzyżowaniu z 1 maja lub Obrońców Helu. Umożliwiłoby to transport wielu mieszkańcom osiedli przy placu, czy osiedla Kolorowa, np. do urzędu, czy do stacji PKP. W obecnej sytuacji, do urzędu szybciej jest dojść kładką, niż iść po rower na stację lub jeszcze dalej na Skorosze. * Skrzyżowanie Wojciechowskiego z orłąt lwowskich lub toszkę dalej, przy centrum handlowym, tj. gdzieś przy Wojciechowskiego 39. * Galeria Gawra, czyli skrzyżowanie Warszawskiej z Władysława Hermana. * (w przyszłości, wraz z intensywnym rozwojem zakładów zapewne przyda też się stacja w okolicy skrzyżowania Posagu 7 panien z Gierdziejewskiego, obecnie jest tam również nowy park oraz targ, więc uczęszczane miejsca) <p>W tych lokalizacjach jest największe zagęszczenie mieszkańców. Stacje te, wraz z obecnie istniejącymi przy linii kolejowej, pozwoliłyby poruszać się wewnątrz dzielnicy. W chwili obecnej dotarcie ze starego ursusa np. na basen w okolicy drugiej z proponowanych przeze mnie lokalizacji jest niemożliwe z wykorzystaniem veturilo. Większy sens ma pójście pieszo, bo wykorzystując rower trzeba by pokonać więcej kilometrów pieszo i jeszcze dodatkowo dołożyć jazdę ze stacji veturilo PKP Ursus do Stacji Ursus Niedźwiadek.</p>	Wszystkie uwagi uwzględnione.
15	<p>Liczba stacji i ich lokalizacje powinny zostać zbliżone do obecnych z uwzględnieniem następujących kwestii:</p> <ul style="list-style-type: none"> - umiejscowienie stacji po tej samej stronie ulicy co droga dla rowerów, - wypełnienie nielogicznych "białych plam" na mapie stacji np. skrzyżowanie al. Solidarności/Leszno (wg mapy istnieje tam stacja sponsorska, nie w rzeczywistości jej tam nie ma, ponieważ została przeniesiona do innej lokalizacji). <p>Rowery powinno się móc oddawać wyłącznie na stacjach (a nie w dowolnym miejscu) aby nie zaśmiecać przestrzeni publicznej i aby operator miał łatwiejszy dostęp do wszystkich rowerów (aby móc regularnie przeprowadzać kontrole stanu technicznego). Stacje są umiejscowione na tyle gęsto, że nie ma potrzeby wprowadzania możliwości oddania roweru poza stacją. Wprowadzenie takiej możliwości wiązałoby się z tym, że użytkownicy zostawialiby rowery na osiedlach zamkniętych lub w miejscach zabronionych (np. środek chodnika). Ponadto rowery są bardzo awaryjne, więc chodzenie po mieście i szukanie po podwórkach sprawnego roweru byłoby bardzo uciążliwe i czasochłonne.</p>	Wszystkie uwagi uwzględnione.
16	Chciałem zgłosić lokalizacje nowej stacji Racjonalizacji/konstruktorska	Uwaga uwzględniona.
17	Chciałbym zgłosić pilną potrzebę uruchomienia stacji na Zaciszu w okolicach nowobudowanej stacji metra Zacisze. (np. ciąg pieszo rowerowy nad kanałkiem) Najbliższe stacje Veturilo są w promieniu 1 km. Stacja bardzo by się przydała mieszkańcom :)	Uwaga uwzględniona.
18	<p>Przesyłam ponownie propozycje powstania trzech stacji veturilo. są one bardzo potrzebne bo można się na nich przesiąść z autobusu lub tramwaju na rower i z Bielna dojechać już na Bemowo rowerem i w drugą stronę również. Są one wręcz niezbędne bo tak trzeba czekać na połączenia w kierunku Bemowa albo nie ma jak tam się dostać niż na piechotę.</p> <p>Bardzo brakuje stacji na:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Skrzyżowanie: ulic: Generał Maczka /Generała K.S. Rudnickiego / Powązkowska (przesiadka/dojazd z 180 i 122 na rower) 2. Skrzyżowanie: ulic: Wólczyńska / Aleja Władysława Reymonta / Stefana Żeromskiego (przesiadka/dojazd z wielu połączeń autobusowych na rower, bliskość szkoły) 3. Skrzyżowanie: ulic: Broniewskiego / Aleja Władysława Reymonta (przesiadka/dojazd z wielu połączeń autobusowych i tramwajowych na rower, bliskość szkoły) <p>Tego najbardziej brakuje w całym systemie komunikacyjnym, tych trzech połączeń aby można było tam dojechać przesiąść się na komunikację i potem odwrotnie z stamtąd wrócić.</p>	Wszystkie uwagi uwzględnione.
19	Chciałam zwrócić uwagę na brak stacji veturilo na ulicy Arbuzowej / paprotki/winogronowej. Są to tereny do których bardzo trudno dostać się w inny sposób jak rowerem Bardzo proszę o wzięcie tej propozycji pod uwagę.	Uwaga uwzględniona.

20	Proponuje lokalizację nowej stacji na Zoliborzu w okolicy czytelnicy pod Sowamii, ul. Gen. Zajączka 8, 01-522 Warszawa. To miejsce aktywności społecznej. Obok jest szkoła podstawowa i biblioteka. Koło czytelnicy jest nawet miejsce na stację. Bardzo przydałyby się nam tu rowery.	Uwaga uwzględniona.
21	Lokalizacja stacji: -bliżej dworców kolejowych, np. przy dworcu zachodnim po południowej stronie torów stacje są zbyt daleko	Uwaga uwzględniona.
22	biorąc pod uwagę planowane otwarcie kompleksu muzeów w kompleksie Cytadela, proponuje postawić stację na ulicy Jana Nowaka skrzyżowanie Krajewskiego (wejście do muzeum Katyńskiego), bądź na ulicy Dymińskiej. Obecnie najbliższa stacja jest na placu inwalidów, bądź przy dworcu gdańskim, a jest tutaj wybudowana droga rowerowa i logistycznie zdecydowanie poprawi to komunikację.	Uwaga uwzględniona częściowo. Dodano stację Skwer Ludwika Bergera oraz Most Gdański.
23	Miejscem, które w mojej ocenie jest idealne na stworzenie nowej stacji jest skrzyżowanie ulic Przeworska i Chrzanowskiego na Pradze Południe. Obecnie w tej lokalizacji powstaje bardzo dużo nowych osiedli mieszkalnych- Osiedle Mała Praga I, II, III, IV, V etap, Stacja Grochów budynki A-F, Osiedle Mieszko I, II, III, IV etap, Osiedle Praha, Osiedle Praskie. W niedalekim sąsiedztwie znajduje się Wojskowy Instytut Medyczny. Już w tym momencie, gdy z podanych inwestycji w pełni zamieszkałe są tylko cztery etapy Osiedla Mała Praga, Osiedle Praha i I etap Osiedla Mieszko, bardzo często brakuje rowerów na najbliższej stacji na skrzyżowaniu Dwernickiego i Siennickie, a należy jeszcze dodać, że osiedli mieszkalnych wzdłuż ulicy Chrzanowskiego/Mińska powstanie dużo więcej niż te podane powyżej (załączona mapka) a wszystkie te są potencjalnymi użytkownikami jednej stacji. Warto też dodać że mieszkańcami nowych osiedli są młode osoby biegle posługujące się nowymi technologiami dlatego jestem pewna, że nowa stacja rowerów miejskich zlokalizowana na skrzyżowaniu Przeworskiej i Chrzanowskiego będzie się cieszyła ogromnym.	Uwaga uwzględniona.
24	chciałbym zaproponować lokalizację nowej stacji Veturilo, przy ul. Miedza lub ulicy Rembrandta na Targówku. W okolicy tej powstało w ostatnim czasie kilkanaście bloków, które zamieszkują głównie młodzi ludzie, bardzo często korzystający z miejskich rowerów. W nowych blokach zamieszkuje około 1000-1500 osób. Nowa stacja bardzo ułatwiłaby dojazd do metra Trocka, gdzie obecnie znajduje się najbliższa stacja (w odległości 1 km). Druga najbliższa stacja znajduje się przy Chodeckiej w odległości około 1,6 km. Dodatkowo przy ul. Rembrandta powstaje szkoła podstawowa, której uczniowie mogliby również korzystać z rowerów. Tym samym ze stacji w proponowanej lokalizacji potencjalnie korzystać mogłoby nawet 1000 osób.	Wszystkie uwagi uwzględnione.
25	Chciałabym zasugerować zmodernizowanie stacji zlokalizowanej przy Wola Park, ponieważ po pierwsze nie posiada ona diod, które sygnalizują czy rower jest sprawny, a po drugie najczęściej w tej stacji miałam problem ze zwrotem roweru - np. zacięty zamek w słupku i brak możliwości zwrotu roweru, bo nie mogę go wpiąć w słupki ani zwrócić zdalnie, bo... jest wolny słupek. Stacja jest też zawsze przepelniona, bo nie jest zbyt wygodne wypożyczenie z niej roweru - zwłaszcza dla okolicznych mieszkańców, bo droga, żeby dotrzeć do stacji jest bardzo długa - może zlokalizowanie jej/ustawienie nowej w pobliżu ulicy Górczewskiej lub nowo powstającej stacji Metra Księcia Janusza byłoby rozwiązaniem? Ponadto wysoce stresujące jest docieranie do konsultanta telefonicznego - nie zawsze mam wolne ręce żeby sprawdzić czy zapisać swój login i hasło do Veturilo, a podczas połączenia z konsultantem trzeba przejść bardzo długi proces wybierania numerów na klawiaturze i jednocześnie wpisania z pamięci swojego numeru loginu, numeru roweru i stacji. Myślę, że należałoby to usprawnić, ponieważ jest to główny powód dlaczego porzuciłam korzystanie z Veturilo na rzecz własnego roweru - po prostu obawiam się takiej sytuacji, że spóźnię się do pracy przez to, że zwracam rower za pośrednictwem konsultanta. Bardzo proszę o zwrócenie na to uwagi.	Wszystkie uwagi uwzględnione.
26	sugeruje nowe stacje wzdłuż ul. Puławskiej na wysokości Zielonego Ursynowa tj. od Poleczki do granic miasta przy nowym DDR. W przyszłości jak powstanie droga rowerowa przy Karczunkowskiej to sugeruję o stację przy stacji PKP i ul. Karczunkowskiej.	Uwaga uwzględniona.
27	1. al. KEN i ul. Piaskowickiej (ściśle centrum dzielnicy, okolica tymczasowego bazaru, przyszłego parku na POW), 2. ul. Roentgena i ul. Piaskowickiej (miejsce handlowe, duża ilość osób podróżujących), 3. skrzyżowania ul. Nowoursynowskiej i ul. Doliny Służewickiej (rejon parku Dolinka Służewskiego i osiedla nowopowstającego osiedla mieszkaniowego Fort Służew, Mokotów/Ursynów), 4. skrzyżowania al. KEN i ul. Ciszewskiego (miejsce handlowe, skrzyżowanie dróg rowerowych wschód – zachód, północ – południe) oraz rozważenie zrobienia stacji roweru dziecięcego przy Parku Przy Bażantarni	Wszystkie uwagi uwzględnione.

28	w okolicach skrzyżowania z tematu maila aktualnie budowana jest duża liczba budynków od różnych deweloperów, a w planach jest jeszcze około 10 budynków mieszkalnych. Większość budynków będzie oddana do użytku w 2 kwartale 2020 roku. Na grupach dyskusyjnych tych osiedli, mieszkańcy wyrazili duże zainteresowanie taką stacją i może ona spokojnie albo wyprzeć albo powstać jako kolejna obok stacji Siennicka/Dwernickiego.	Uwaga uwzględniona.
29	rowery i cały system Veturilo bardzo mi odpowiada! Pomysł, aby w każdej chwili spontanicznie wsiąść na rower jest trafiony! Żeby zaprosić kogoś na wycieczkę, kiedy nie ma się drugiego rower - super! Ogólnie nie mam uwag. Jedynie, chciałam zgłosić miejsce, gdzie brakuje stacji rowerowej - to przy pętli Żerań FSO lub w pobliżu pod wiaduktem lub koło Auchan. Żerań FSO to punkt przesiadkowy, tam kończą swoje trasy autobusy oraz tramwaje i zamiast czekać, można by po prostu przesiąść się na rower! Ekonomicznie i ekologicznie!	Uwaga uwzględniona.
30	<ol style="list-style-type: none"> 1. Skrzyżowanie al. 4 Czerwca 1989 roku i ul. Chrościckiego, 2. Os. Chrobrego (skrzyżowanie ul. Bohaterów AK Włochy i ul. Fasolowej), 3. PKP Włochy od strony Nowych Włoch, 4. Stawy Cietrzewia, 5. Ogrody Kosmosu lub Przychodnia przy ul. Cegielnianej, 6. Fort V Włochy, 7. Skrzyżowanie ul. Instalatorów i ul. Rakowskiej, 8. P+R al. Krakowska, 9. Skrzyżowanie ul. Hynka i ul. Żwirki i Wigury, 10. WKD Salomea, 11. WKD Raków, 12. WKD Al. Jerozolimskie, 13. Skrzyżowanie ul. Szyszkowej i ul. Aksamitnej, 14. Skrzyżowanie ul. KOR i ul. Zarankiewicza. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Uwaga uwzględniona. 2. Uwaga uwzględniona częściowo. Zaproponowano stację w rejonie przystanku Ryżowa. 3. Uwaga uwzględniona. 4. Uwaga nieuwzględniona ze względu na zbyt niski potencjał proponowanej lokalizacji. Przewidziano natomiast stację w rejonie przystanku Ryżowa. 5. Uwaga uwzględniona. 6. Uwaga uwzględniona częściowo. Zaproponowano stację w rejonie skrzyżowania Ryżowa / Dzieci Warszawy. 7. Uwaga uwzględniona. 8. Uwaga uwzględniona. 9. Uwaga uwzględniona. 10. Uwaga nieuwzględniona ze względu na zbyt niski potencjał proponowanej lokalizacji. 11. Uwaga uwzględniona. 12. Uwaga uwzględniona. 13. Uwaga nieuwzględniona ze względu na zbyt niski potencjał proponowanej lokalizacji. Przewidziano natomiast stację P+R Al. Krakowska. 14. Uwaga uwzględniona.
31	łabym zgłosić potrzebę budowy stacji Veturilo na Siekierkach. Dawny teren łąk, sadów, ogródków działkowych jest teraz prężnie rozwijającym się ponad 30 tysięcznym osiedlem, nieco na uboczu w łuku Wisły, niezbyt dobrze skomunikowany z centrum - brak bezpośredniego autobusu do Centrum. Mieszka tu wielu młodych, aktywnych osób i bardzo potrzebujemy stacji Veturilo.	Uwaga uwzględniona.
32	w nawiązaniu do moich 2 wypełnionych ankiet z zaznaczonymi na mapie propozycjami 2 nowych stacji Veturilo: 1. Warszawa Wesoła ul. Wspólna róg ul. Brata Alberta 2. Warszawa Okęcie Al. Krakowska róg ul. Szyszkowej chciałbym podać argumenty przemawiające za tymi lokalizacjami. Obie lokalizacje są w bezpośredniej bliskości centrów handlowych i umożliwią dogodny dojazd do transportu szynowego, odpowiednio do PKP Rembertów (jest tam już stacja Veturilo) i do WKD Opacz (jest tam już stacja Roweru Gminnego Michałowice, kompatybilnego z Veturilo).	<ol style="list-style-type: none"> 1. Uwaga uwzględniona 2. Uwaga nieuwzględniona ze względu na trudne warunki ruchu i brak odpowiedniej infrastruktury. Przewidziano natomiast stację P+R Al. Krakowska.
33	Po zebraniu zgłoszeń od Mieszkańców Białołęki, przesyłam listę miejsc, gdzie potrzeba jest ustawienia stacji rowerowych w naszej dzielnicy: <ol style="list-style-type: none"> 1. PKP Żerań 2. Węzeł przesiadkowy Żerań FSO 3. Szkoła przy ul. Myśliborskiej 4. Szkoła przy ul. Płużnickie 5. Orlik na Krzyżówki 6. Płochocińska, przy skrzyżowaniu z Modlińską 7. Obrazkowa, przy Modlińskiej 8. Park Henrykowski 9. Fleminga przy boiskach Escola 10. Skrzyżowania ulic Fleminga i Pułaskiego 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Uwaga uwzględniona. 2. Uwaga uwzględniona. 3. Uwaga uwzględniona. 4. Uwaga uwzględniona. 5. Uwaga nieuwzględniona ze względu na niski potencjał dostępu pieszego (grodzone osiedla). 6. Uwaga uwzględniona. 7. Uwaga nieuwzględniona ze względu na zbyt niski potencjał proponowanej lokalizacji. 8. Uwaga uwzględniona. 9. Uwaga nieuwzględniona ze względu na zbyt niski potencjał proponowanej lokalizacji. 10. Uwaga nieuwzględniona ze względu na zbyt niski potencjał proponowanej lokalizacji oraz bliskość stacji Białołęka-Ratusz.

	<p>11. PKP Płudy 12. Szkoła przy ul. Hemara 13. Skrzyżowanie Cieślowskich i Orneckiej</p>	<p>11. Uwaga uwzględniona. 12. Uwaga nieuwzględniona ze względu na zbyt niski potencjał proponowanej lokalizacji. 13. Uwaga nieuwzględniona ze względu na zbyt niski potencjał proponowanej lokalizacji.</p>
34	<p>1. Powinny powstać stacje przy Dworcu Zachodnim po obu stronach torów 2. Dodatkowe pary stacji roweru elektrycznego powinny powstać w lokalizacjach: • Rondzie de Gaulle'a i Stadionie Narodowym • Placu na Rozdrożu i w okolicach Cypla Czerniakowskiego • Plac Unii lubelskiej i Gagarina x Spacerowa Ursus: 1. W Ursusie powinny zostać dotychczasowe lokalizacje stacji. Przy tak małej ich liczbie obecny układ nie jest odpowiednio wykorzystany. Dlatego proponuję 9 dodatkowych stacji 2. Stacja przy przystanku kolejowym Ursus Niedźwiadek nie ma wykorzystanego potencjału. Najbliższa niej stacja Veturilo jest przy przystanku PKP URSUS. Jak ktoś ma jechać to poczeka na pociąg. Aby ją wykorzystać powinna powstać stacja bliżej Gołębek np przy szkole SP 11. Kolejna stacja w tamtej okolicy mogłaby powstać przy MAL/kościółce/parku Hassów. 3. Mogłaby powstać stacja na terenach fabryki Traktorów (gdzieś w centrum). Aby powstał mały lokalny system stacje powinny być przy PKP URSUS Północny i po północnej stronie PKP Ursus. Obecna stacja po stronie południowej jest słabo dostępna dla dojeżdżających z północnej strony torów. 4. Po południowej stronie torów brakuje stacji w pobliżu ulicy Sławka. W pobliżu są 4 przedszkola, 4 szkoły podstawowe, liceum. Tu powinny być co najmniej 2 stacje. Jedna w okolicy parku Achera - skrzyżowanie z Dzieci Warszawy. Druga bliżej Sosnkowskiego np przy Wapowskiego 5. Ewentualna lokalizacja przy przy parku Czechowickim i druga stacja na Skoroszach.</p>	<p>Uwzględniono wszystkie uwagi poza uwagą dot. lokalizacji przy Parku Czechowickim ze względu na niski potencjał.</p>
35	<p>W ramach konsultacji społecznych zgłaszam proponowaną lokalizację – okolice przystanku Szwoleżerów /przy Czerniakowskiej 124/. Uzasadnienie: najbliższe stacje położone są w odległości ponad kilometra, i zwykle w okolicach 15-18 są już puste, no ale przede wszystkim jest to kwestia lokalizacji. We wnioskowanej okolicy bardzo często są problemy z autobusami, notorycznie się spóźniają, lub nie przyjeżdżają w ogóle, więc do najbliższych stacji przesiadkowych jest daleko. Rower wiele by tu umożliwił. Ponadto w okolicy są dwie szkoły, oraz duży oraz nowootwarte biuro MPWiK, w którym pracuje dosyć dużo ludzi i z pewnością większość chętnie by korzystała. Proszę o pozytywne rozpatrzenie uwagi.</p>	<p>Uwaga uwzględniona częściowo. Zaproponowano stację w rejonie skrzyżowania Czerniakowska / Zaruskiego.</p>
36	<p>przydałaby się stacja przy Dworcu Gdańskim od strony ul. Indrzejczyka. Kursuje tam tylko jeden autobus na dodatek nie za często. Mieszkańcy Południowego Żoliborza chętnie skorzystają z roweru miejskiego.</p>	<p>Uwaga uwzględniona.</p>
37	<p>Jako członek Zarządu Stowarzyszenia Mieszkańców Odolan oraz mieszkańiec Odolan zgłaszam potrzebę montażu stacji Veturilo na zachodnich Odolanach. Potrzeba ta była wielokrotnie wyrażana w pismach do ZDM oraz Urzędu Dzielnicy Wola. Przez kilka lat nie udało się zrealizować tego zapotrzebowania, a projekt w budżecie obywatelskim 2020 został odrzucony z uwagi na wymianę stacji w 2021 roku. Preferowana lokalizacja stacji na zachodnich Odolanach to betonowy plac przy ul. Jana Kazimierza 53A, w pobliżu samoobsługowej stacji napraw rowerów. Stacja na co najmniej 20 rowerów. Taka lokalizacja została wybrana przez mieszkańców w ankiecie dostępnej tutaj http://odolany.org/wnioskujemy-o-stacje-veturilo-na-odolanach/</p>	<p>Uwaga uwzględniona.</p>
38	<p>Powinny powstać stacje przy Dworcu Zachodnim po obu stronach torów - Stacja na Orlenie przy skrzyżowaniu Górczewskiej i Lazurowej powinna zostać przeniesiona w poprzednie miejsce, czyli na pętlę autobusową Os. Górczewska</p>	<p>1. Uwaga uwzględniona 2. Uwaga nieuwzględniona ze względu na brak infrastruktury rowerowej w rejonie pętli.</p>

39	<p>. Ulica Kłobucka/Jurajska (osiedle Marvipol) - aktualnie znajduje się tu stacja sponsorska, której umowa wygasa z końcem 2019 roku. Chciałbym, aby nie było powtórki z początku tego roku, kiedy stacja została zdemontowana, a po interwencji przywrócona.</p> <p>2. Stacja kolejowa PKP Okęcie - dobra droga dojazdowa, w niedługim czasie również oświetlenie drogi, a stacja jest dobrym punktem przesiadkowym na pociągi w kierunku centrum lub Piaseczna. Zamiast podjeżdżać samochodem z osiedla do stacji, można by było jechać rowerem.</p>	<p>1. Uwaga uwzględniona. 2. Uwaga uwzględniona.</p>
40	<p>W związku z wystąpieniem Radnego Dzielnicy Włochy proszę o uwzględnienie w ramach konsultacji społecznych następujących lokalizacji: 1. Skrzyżowanie al. 4 Czerwca 1989 roku i ul. Chrościckiego, 2. Os. Chrobrego (skrzyżowanie ul. Bohaterów AK Włochy i ul. Fasolowej), 3. PKP Włochy od strony Nowych Włoch, 4. Stawy Cietrzewia, 5. Ogrody Kosmosu lub Przychodnia przy ul. Cegielnianej, 6. Fort V Włochy, 7. Skrzyżowanie ul. Instalatorów i ul. Rakowskiej, 8. P+R al. Krakowska, 9. Skrzyżowanie ul. Hynka i ul. Żwirki i Wigury, 10. WKD Salomea, 11. WKD Raków, 12. WKD Al. Jerozolimskie, 13. Skrzyżowanie ul. Szyszkowej i ul. Aksamitnej, 14. Skrzyżowanie ul. KOR i ul. Zarankiewiczza</p>	<p>1. Uwaga uwzględniona. 2. Uwaga uwzględniona częściowo. Zaproponowano stację w rejonie przystanku Ryżowa. 3. Uwaga uwzględniona. 4. Uwaga nieuwzględniona ze względu na zbyt niski potencjał proponowanej lokalizacji. Przewidziano natomiast stację w rejonie przystanku Ryżowa. 5. Uwaga uwzględniona. 6. Uwaga uwzględniona częściowo. Zaproponowano stację w rejonie skrzyżowania Ryżowa / Dzieci Warszawy. 7. Uwaga uwzględniona. 8. Uwaga uwzględniona. 9. Uwaga uwzględniona. 10. Uwaga nieuwzględniona ze względu na zbyt niski potencjał proponowanej lokalizacji. 11. Uwaga uwzględniona. 12. Uwaga uwzględniona. 13. Uwaga nieuwzględniona ze względu na zbyt niski potencjał proponowanej lokalizacji. Przewidziano natomiast stację P+R Al. Krakowska. 14. Uwaga uwzględniona.</p>
41	<p>chcielibyśmy zgłosić chęć posiadania w pobliżu naszej szkoły (ul. Kawalerii 5) stacji Veturilo - nasi uczniowie i nauczyciele by na tym skorzystali. Najbliższa nam stacja jest daleko, pod liceum im. Stefana Batorego.</p>	<p>Uwaga uwzględniona częściowo. Zaproponowano stację w rejonie skrzyżowania Czerniakowska / Zaruskiego.</p>
42	<p>Z perspektywy mieszkańców naszej okolicy, ulica Białołęcka na Zielonej Białołęce, kluczowe jest w o ogóle utworzenie systemu. Z przyczyn dla nas niezrozumiałych jesteśmy z niego wykluczeni, a obiecwana stacja na rogu Białołęckiej. Wielkiego Dębu nie powstała. Dyskryminowanie jednych mieszkańców Warszawy kosztem tego, żeby powstawały mało używane stacje w odległości 5 min marszu od siebie jest niedopuszczalne.</p>	<p>Uwaga uwzględniona częściowo. Zaproponowano stację w rejonie skrzyżowania Białołęcka / Przykoszarowa oraz Szlachecka / Daniszewska.</p>
43	<p>Uwaga częściowo uwzględniona - rekomenduje się stacje w rejonie przystanków W-wa Gocławek, W-wa Wawer, W-wa Anin i W-wa Międzyzlesie oraz bezpieczne parkingi dla rowerów prywatnych lub wynajmowanych długoterminowo na stacjach W-wa Anin, W-wa Międzyzlesie, W-wa Radość, W-wa Miedzeszyn i W-wa Falenica. Poza ww. zaproponowano również inne stacje na terenie dzielnicy. Zwracamy uwagę, że rozwój obszarowy systemu zależy również od poprawy warunków ruchu rowerowego w danym rejonie.</p>	<p>Uwaga uwzględniona.</p>
44	<p>super byłoby gdyby nie było stacji, ale czy to dobre rozwiązanie dla wszystkich... chyba nie bo rowery będą porzucone dosłownie wszędzie. przydałoby się więcej stacji i większa liczba rowerów na stacjach w centrum a zwłaszcza na długości ulicy Jana Pawła</p>	<p>Uwaga uwzględniona.</p>
45	<p>Proponujemy dodatkową lokalizację stacji przy ul. Kotsisa lub przystanku „Śliwice”. Poza użytkownikami ze Śliwic, w przyszłym roku pojawią się nowi - zostanie zasiedlony budynek na kilkadziesiąt rodzin, znajdujący się tuż przy przystanku.</p>	<p>Uwaga uwzględniona.</p>
46	<p>Poniżej propozycje nowych lokalizacji stacji w dzielnicy Praga-Północ: 1. Metro Szwedzka, 2. Stacja Markowska/Białostocka (w związku z ruchem z Konesera), 3. Stacja Białostocka/Tarchomińska (jw.), 4. Jadowska / Łomżyńska (planowany lokalny skwer), 5. Kawęczyńska / Folwarczna (zajezdnia tramwajowa), 6. Młyn Michła / ZS nr 40 / Boisko przy ul. Objazdowej, 7. Plan Zielony, 8. Tesco przy Stalowej, 9. Siarczana 6, 10. Kotsisa/Jagiellońska lub przy przystankach komunikacji w tym rejonie.</p>	<p>Uwzględnione wszystkie uwagi poza uwagą dot. lokalizacji na ul. Siarczanej (zbyt niski potencjał lokalizacji).</p>

47	<p>W ramach trwających konsultacji społecznych dot. systemu Veturilo przesyłam kilka sugestii dot. możliwych nowych lokalizacji stacji na terenie dzielnicy Praga-Południe - będę wdzięczny za ich uwzględnienie: 1. Skrzyżowanie ul. Saskiej z ulicą Zwycięzców. 2. Ulica Jana Nowaka Jeziorańskiego na wysokości "osiedla Saska". 3. Skrzyżowanie ul. Bora-Komorowskiego z ul. Fiedorfa. 4. Róg ulicy Majdańskiej i Stockiej. 5. Ulica Chłopickiego przy przystanku kolejowym "Olszynka Grochowska". 6. Pętla autobusowa "Witolin". 7. Wał Miedzeszyński na wysokości basenów "Cora" (ale po północnej stronie jezdnii, na wysokości powstającego "Parku Angielskiego"). 8. Okolice "Paca 40", np. Skwer Seniora. 9. Okolice skrzyżowania Walewskiej i Rozłuckiej. 10. Aleja Stanów Zjednoczonych przy Grenadierów (północno-wschodni narożnik). 11. Druga stacja na Rondzie Wiatraczna - po jego północnej stronie. 12. Grenadierów przy alei Waszyngtona. Oprócz tego proponuję wyznaczenie dodatkowych miejsc w dzielnicy, gdzie udostępniane mogą być rowery towarowe, np. Prom Kultury przy ul. Brukselskiej, OSiR przy ulicy Saskiej, a także basen "Wodnik" na Goławiu.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Uwaga uwzględniona. 2. Uwaga uwzględniona. 3. Uwaga uwzględniona. 4. Uwaga uwzględniona. 5. Uwaga uwzględniona. 6. Uwaga uwzględniona. 7. Uwaga uwzględniona częściowo. Zaproponowano stację w rejonie przystanku Os. Jantar. 8. Uwaga uwzględniona. 9. Uwaga uwzględniona. 10. Uwaga uwzględniona częściowo. Zaproponowano inne stacje w tym rejonie, aby zapewnić ich większą dostępność; opcjonalnie zaproponowano również zgłoszoną lokalizację. 11. Uwaga uwzględniona. 12. Uwaga uwzględniona.
48	<p>Doceniam otwarcie w bieżącym sezonie stacji przy Rondzie Zesłańców Syberyjskich i PKP Żwirki i Wigury, bo udowadnia to jakieś dostrzeżenie okolic, w których widzę luki, ale nadal bardzo mnie razi brak żadnej stacji przy Dworcu Zachodnim. Jest to ogromny hub komunikacyjny, na dodatek położony przy trasie rowerowej. Szczególnie rekomendowałbym stację przy przejściu podziemnym w Alejach Jerozolimskich, od strony tworzonego Parku Zachodniego. Możliwość przesiadki na rower miejski w tym miejscu dałaby wygodną opcję dla ludzi dojeżdżających pociągiem ze strony Pruszkowa, Piaseczna czy Sochaczewa do różnych celów na Ochocie, np. na kampus UW czy Warszawskiego Uniwersytetu Medycznego. Dodatkowo stacja po drugiej stronie dworca, od strony ulicy Tunelowej, wydaje mi się cennym dopełnieniem systemu dzielnicy Wola.</p> <p>Widzę również duże pole do rozwoju w ciągu Żwirki i Wigury, gdzie biegnie ścieżka rowerowa łącząca centrum z dzielnicą biurową oraz lotniskiem.</p> <p>Codziennym zjawiskiem stał się korek w stronę centrum pomiędzy ulicami 1 Sierpnia, a Raclawicką. Sponsorska stacja przy ulicy Iłżeckiej w głębi kompleksu biurowego jest na tyle oddalona od Żwirki i Wigury że nie rozwiązuje problemu ludzi, poruszających się tą arterią i wartościowym dopełnieniem systemu wydaje mi się budowa stacji na rogu Żwirki i Wigury i 1 Sierpnia, przed hotelem Sound Garden.</p> <p>Dalej postulowałbym stację na rogu Żwirki i Wigury i Hynka od strony osiedla, które jest obecnie praktycznie wykluczone z Veturilo. Dodatkowo jest to ważny punkt przesiadkowy między dwiema arteriami, i nadal przy ścieżce rowerowej. Może i stacja przy samym lotnisku mogłaby być dobrą promocją systemu.</p> <p>Mam także spostrzeżenie odnośnie stacji przy metrze Stokłosy - zarówno ścieżka rowerowa, poprzez którą większość użytkowników tam trafia jak i Pasaż Ursynowski oraz galeria handlowa, które wydają się głównymi punktami docelowymi, przynoszącymi taką popularność tej stacji, znajdują się po zachodniej stronie al. KEN, podczas gdy sama stacja znajduje się po stronie wschodniej, więc warto się przyjrzeć, czy ludzie przechodzący ulicę w tę i z powrotem tylko aby odstawić rower, nie stanowią tam przypadkiem nawet większości użytkowników. Wydaje mi się sensowne rozważenie przeniesienia stacji na drugą stronę ulicy, albo, ze względu na popularność, stworzenie tam po prostu drugiej.</p> <p>Widzę też duży potencjał w stworzeniu 2 nowych stacji w Ursusie - przy stacji PKP Ursus Północny oraz przy stacji PKP Ursus od strony Domu Kultury i nowego osiedla. Rozumiem, że zwłaszcza ten drugi postulat może wydać się kontrowersyjny, skoro istnieje stacja po drugiej stronie torów, natomiast w praktyce jest to duża odległość, zwłaszcza, że przechodząc przez tunel trzeba by z jednej strony nosić rower po schodach, a do tego stacja znajduje się na drugim końcu peronu. Obsługuje ona bardzo dobrze Stary Ursus, natomiast nie będzie ona realnie obsługiwała ludzi, którzy z nowego osiedla lub z Domu Kultury musieliby iść do roweru 10-15 minut, a potem przynieść go z powrotem tą samą drogą po schodach, chcąc udać się np. do stacji przy urzędzie dzielnicy Ursus.</p> <p>Właśnie istniejąca stacja Ursus Ratusz w połączeniu z tymi 2 proponowanymi stanowiłaby swoistą oś dla mieszkańców nowych osiedli tam budowanych, zachęcającą ich do korzystania z transportu publicznego. Możliwość wygodnego i szybkiego dotarcia do obu stacji kolejowych rowerem (gdzie, warto zauważyć - są one na różnych trasach: w stronę Sochaczewa i w stronę Pruszkowa, pociągi między nimi nie kursują) oraz do ratusza mogłaby mocno ugruntować rolę rowerów miejskich w tym rejonie, którym operatorzy hulańców nie są zbytnio zainteresowani, a może i zachęcać deweloperów i przedsiębiorstwa budowane w okolicy do inwestowania również w stacje sponsorskie. Plan przestrzenny, który od kilku lat jest coraz intensywniej realizowany ("Miasteczko Ursus"), przewiduje tam nowe bloki dla kilkudziesięciu tysięcy osób wraz z handlem i usługami. Myślę, że warto ten rejon mieć na uwadze.</p>	<p>Wszystkie uwagi uwzględnione.</p>

49	<p>Proszę uwzględnić przy planowaniu nowego systemu roweru miejskiego od 2021 nowe stacje: - Kłobucka 8c (była tu już stacja została przeniesiona na ul. Jurajską jest sponsorowana i nie wiadomo jak długo będzie a mieszkańcy się przyzwyczaili i dobrze by było aby była to stacja miejska) - al. KEN/ Płaskowickiej - brakuje tu stacji - ul Dereniowa/ Indiry gandhi - też brakuje. Przychyłam się do pomysłu wprowadzenia rowerów elektrycznych dostępnych w całej Warszawie ułatwi to pokonywanie większych odległości.</p>	<p>Wszystkie uwagi uwzględnione.</p>
50	<p>Potrzebna jest stacja koło basenu Warszawianka. Basen jest mega popularny, a najbliższa stacja w 8 minutach z buta. Również brakuje stacji przy SGH na przystanku Madalińskiego. Duży ruch studentów, a najbliższa stacja dopiero na skrzyżowaniu Kazimierzowskiej i Madalińskiego.</p>	<p>Wszystkie uwagi uwzględnione.</p>
51	<p>elektryczne veturilo powinno stanąć przy spacerowej</p>	<p>Zwracamy uwagę, że rekomendowany model działania systemu zakłada wdrożenie długoterminowego najmu rowerów ze wspomaganie elektrycznym w miejsce dotychczasowych rowerów dostępnych na stacjach. W związku z tym nie jest planowany rozwój sieci stacji rowerów ze wspomaganie elektrycznym.</p>
52	<p>Warto rower elektryczny rozszerzyć o dolny Mokotów i plac unii lubelskiej i plac zbawiciela. Tam też jest pod górę.</p>	<p>Zwracamy uwagę, że rekomendowany model działania systemu zakłada wdrożenie długoterminowego najmu rowerów ze wspomaganie elektrycznym w miejsce dotychczasowych rowerów dostępnych na stacjach. W związku z tym nie jest planowany rozwój sieci stacji rowerów ze wspomaganie elektrycznym.</p>
53	<p>Stacja PKP Powiśle non stop pusta rano. Może warto ją rozszerzyć.</p>	<p>Uwaga uwzględniona.</p>
54	<p>Mieszkam na Targówku, dokładnie na Zaciszu. Stacje, które powinny się pojawić koniecznie, i z których mam pewność, korzystałoby bardzo dużo osób to: 1. skrzyżowanie Radzywińska / Młodzieńcza / Łodygowa 2. skrzyżowanie Łodygowa / Potulicka / Wyspowa Uważam, że ta strona osiedla Zacisze w ostatnich latach się mocno rozrosła, zwiększył się liczba mieszkańców a jedyna stacja Veturilo jest przy DK Zacisze. Jest to duża odległość dla mieszkańców Zacisze od strony Ząbek i wcale nie pomagająca w komunikacji. Dojście do DK Zacisze lub podiechanie autobusem po to żeby wypożyczyć rower i dojechać np. na Dworzec Wileński, mija się z celem. Głównym punktem przesiadkowym i komunikacyjnym jest oczywiście skrzyżowanie Radzywińska / Młodzieńcza / Łodygowa i logiczne jest, żeby tam były rowery jako alternatywa dla komunikacji miejskiej. Kolejna stacja proponowana to lokalizacja skrzyżowanie Łodygowa / Potulicka / Wyspowa jest również logiczne chociażby ze względu na to, że połączenie autobusowe tej części Zacisza jest bardzo "ubogi", rowerem można by było dojechać do DK Zacisze, metra Trocka lub nawet Dw. Wileńskiego. Obydwa rozwiązania mogą znacznie zmniejszyć zatłoczenie w komunikacji miejskiej i poprawić komunikację, szczególnie w sytuacji, że w ostatnim czasie powstała bardzo dobra sieć ścieżek rowerowych w tej części osiedla. Mariola mieszkanka Zacisza</p>	<p>Wszystkie uwagi uwzględnione.</p>
55	<p>Po trzecie. Stacje powinny się pojawić we wszystkich dzielnicach, nawet jak jest utrudniony ruch rowerowy do centrum Warszawy. Ponieważ w każdej dzielnicy jest duży ruch wewnątrz dzielnicy. Przykład, że będzie miało to sens, pokazały miasta takie jak np. Otwock, gdzie mimo mniejszej gęstości zaludnienia (przy podobnej wielkości terenu) niż w Dzielnicy Wawer pierwszy sezon funkcjonowania rowerów miejskich okazał się sporym sukcesem. W mojej opinii np. w Wawrze stacje powinny się znaleźć przy każdej stacji/przystanku kolejowym, ponieważ to pomiędzy osiedlami wzdłuż torów tej dzielnicy jest największy ruch (ludzie jeżdżą do lekarzy, sklepów, urzędu dzielnicy etc.). Przy ustalaniu czy stacje w Wawrze mają sens, w żadnym wypadku nie można uwzględniać danych z jedynej stacji, która znajduje się na terenie tej dzielnicy. Jest to spowodowane, że obecna lokalizacja tej stacji, brak stacji w Wawrze oraz bardzo utrudniony dojazd do innych stacji np. w dzielnicy Praga Południe czyni dane korzystania z rowerów w dzielnicy wręcz zakłamanymi.</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona. Rekomenduje się stacje w rejonie przystanków W-wa Goławek, W-wa Wawer, W-wa Anin i W-wa Międzyzlesie oraz bezpieczne parkingi dla rowerów prywatnych lub wynajmowanych długoterminowo na stacjach W-wa Anin, W-wa Międzyzlesie, W-wa Radość, W-wa Miedzeszyn i W-wa Falenica. Poza ww. zaproponowano również inne stacje na terenie dzielnicy. Zwracamy uwagę, że rozwój obszarowy systemu zależy również od poprawy warunków ruchu rowerowego w danym rejonie.</p>

56	<p>Warto byloby uruchomić stacje rowerowe w Zabkach oraz Zielonce koło Warszawy oraz "przysunac" troche do Warszawy Otwocki Rower Miejski uruchamiając dodatkowe stacje w dzielnicy Wawer na linii otwockiej. Obecnie można wypożyczyć rower na stacji partnerskiej sieci Orlen przy ul. Wydawniczej lecz do następnej stacji w Otwocku jedź tak daleko iż w razie jakiegos awarii po drodze musze przewozic rower kolejka SKM.</p> <p>W Rembertowie przydalaby sie stacja w rejonie osiedla Mokry Ług oraz lepsza lokalizacja stacji na Wygodzie. Obecna stacja w osiedlu Wygoda jest tak usytuowana ze dojazd do niej prowadzi waska pelna samochodow ciezarowych ulica Chelmszynska, ktora przecisnac sie by wyjechac do Rembertowa lub Goclawka graniczy z bezpieczenstwem.</p> <p>Przejazd z Rembertowa do CH Marki trwajacy okolo 40 minut jest obarczony ryzykiem ze w przypadku awarii, nie ma gdzie zwrocic sprzetu. A sprzet z roweru miejskiego miasta Marki (Kolo Marek) jest od poczatku istnienia tak awaryjny ze po drodze przeskakuja biegi i ciezko dojechac do Rembertowa lub na Targowek.</p>	Uwaga uwzględniona.
57	<p>w imieniu Stowarzyszenia Otwarty Ursynów, w odpowiedzi na ogłoszenie o konsultacjach dotyczących systemu rowerów miejskich Veturillo, oraz jego funkcjonowania w latach 2021- 2025, niniejszym zgłaszamy sugestie dotyczące rozwoju tego systemu:</p> <p>1. Proponujemy ujęcie w ramach nowej umowy dla Warszawskiego Roweru Publicznego Veturillo dodatkowych stacji w rejonie:</p> <p>1) al. KEN i ul. Płaskowickiej (ściśle centrum dzielnicy Ursynów okolica tymczasowego bazaru, przyszłego parku nad Południową Obwodnicą Warszawy), 2) ul. Roentgena i ul. Płaskowickiej (miejsce handlowe, duża ilość osób podróżujących), 3) skrzyżowania ul. Nowoursynowskiej i ul. Doliny Służewickiej (rejon parku Dolinka Służewskiego i nowopowstającego osiedla mieszkaniowego Fort Służew, granica Mokotowa i Ursynowa), 4) skrzyżowania al. KEN i ul. Ciszewskiego (miejsce handlowe, skrzyżowanie dróg rowerowych wschód – zachód, północ – południe). 5) ul. Kłobuckiej (pod numerami 6 oraz 8c).</p>	Wszystkie uwagi uwzględnione.
58	<p>W przypadku lokalizacji stacji Veturilo przy przystankach kolejowych należy osobno rozważyć postawienie po każdej ze stron torów. Np Stacji Veturilo przy przystanku Rembertów obsługuje konkretną stronę torów. Stacja Veturilo przy PKP Ursus wymaga dodatkowego 1 kilometra drogi lub noszenia po schodach aby dotrzeć do ulicy Traktorzystów po drugiej stronie torów.</p>	Uwaga uwzględniona.
59	<p>3. - co do lokalizacji stacji, jest według mnie dziwne, że nie ma dostępnej stacji przy dworcu zachodnim (który jest notabene największym dworcem w Polsce, licząc liczbą przejeżdżających pociągów) a byłaby na pewno bardzo popularna</p>	Uwaga uwzględniona.
60	<p>Chciałbym też poruszyć kwestię lokalizacji stacji.</p> <p>Ze swojego doświadczenia mogę powiedzieć, że jako użytkownik systemu Veturilo, często decydującą rolę w tym, czy w danej sytuacji skorzystam z roweru miejskiego czy z innego środka transportu, ma możliwość komfortowego, bezpiecznego przejazdu między punktem A, a punktem B trasami rowerowymi i drogami o małym natężeniu ruchu.</p> <p>Czytam, że w ścisłym centrum Veturilo traci popularność na rzecz prywatnych operatorów hulajnóg elektrycznych. Ciężko mi wskazać sugestie odnośnie zawalczenia o użytkowników w tych obszarach, ale wydaje mi się, że tym bardziej obecnie potencjał Veturilo tkwi w tworzeniu stacji na rowerowych ciągach komunikacyjnych do ościennych dzielnic, ze szczególnym uwzględnieniem hubów komunikacyjnych, co miejscami jest mocno zaniedbane. Takie miejsca często wychodzą poza "strefy" operatorów hulajnóg lub są na ich pograniczu, a nawet jeśli są przez nie objęte, dojazd do centrum kosztowałby conajmniej kilkanaście złotych, podczas gdy obecna taryfa roweru miejskiego spokojnie pozwalałaby zmieścić się w "złotówce".</p>	Uwaga uwzględniona.
61	<p>bardzo przydalaby sie tez stacja na terenie pomiedzy przystankiem tramwajowym przy ulicy rakowieckiej a ulica Chocimska.</p>	Uwaga uwzględniona.
62	<p>3. - przywrócenie stacji rowerów na terenie AWF przy Marymonckiej</p>	Uwaga uwzględniona częściowo. Zaproponowano stację w rejonie skrzyżowania Marymoncka / Aleja Zjednoczenia.
63	<p>rowery elektryczne sie raczej nie sprawdzaja. stacji jest za malo i czesto bateria nie dziala. troche przerost formy nad trescia. chociaz strategiczne ulozenie przy skarpie wislanej ma sens. moglby przydac sie elektryczne rowery przy Dolnej i Belwederksiej bo to strome podjazdy</p>	Zwracamy uwagę, że rekomendowany model działania systemu zakłada wdrożenie długoterminowego najmu rowerów ze wspomaganiami elektrycznymi w miejscach dotychczasowych rowerów dostępnych na stacjach. W związku z tym nie jest planowany rozwój sieci stacji rowerów ze wspomaganiami elektrycznymi.
64	<p>Postulowałbym o dodatkowe utworzenie stacji przy przystankach będących skrzyżowaniami linii tramwajowych – mam np. na myśli przystanek Woronicza – najbliższy jest dopiero przy Galerii Mokotów.</p>	Uwaga uwzględniona.
65	<p>1. Większa ilość stacji w centrum.</p> <p>Często zdarza się, że w samym centrum, gdzie infrastruktura rowerowa jest najlepsza, nie ma wolnych rowerów. Można pokusić się o stwierdzenie, że stacje mogłyby być na każdym rogu.</p> <p>2. Częstsze dowożenie rowerów na najbardziej oblegane stacje, szczególnie w sezonie letnim.</p> <p>Często zdarza się dziś, że kilka-kilkanaście najbardziej oblegane stacje (świętokrzyska, w okolicy metra w śródmieściu, przy alejach jerozolimskich, marszałkowska do placu Unii Lubelskiej) w ciągu dnia są puste.</p>	Wszystkie uwagi uwzględnione.

66	<p>Dzień dobry,świadoma jestem, że konsultacje się zakończyły ale pozwolę sobie wskazać miejsce, które według mnie powinny być uwzględnione w kolejnym etapie Veturilo, a które w ostatnich latach są ciągle pomijane.Mieszkam na Targówku, dokładnie na Zaciszu. Stacje, które powinny się pojawić koniecznie, i z których mam pewność, korzystaloby bardzo dużo osób to:1. skrzyżowanie Radzywińska / Młodzieńcza / Łodygowa2. skrzyżowanie Łodygowa / Potulicka / WyspowaUważam, że ta strona osiedla Zacisze w ostatnich latach się mocno rozrosła, zwiększył się liczba mieszkańców a jedyna stacja Veturilo jest przy DK Zacisze.Jest to duża odległość dla mieszkańców Zacisze od strony Ząbek i wcale nie pomagająca w komunikacji. Dojście do DK Zacisze lub podiechanie autobusem po to żeby wypożyczyć rower i dojechać np. na Dworzec Wileński, mija się z celem. Głównym punktem przesiadkowym i komunikacyjnym jest oczywiście skrzyżowanie Radzywińska / Młodzieńcza / Łodygowa i logiczne jest, żeby tam były rowery jako alternatywa dla komunikacji miejskiej.Kolejna stacja proponowana to lokalizacja skrzyżowanie Łodygowa / Potulicka / Wyspowa jest również logiczne chociażby ze względu na to, że połączenie autobusowe tej części Zacisza jest bardzo "ubogi", rowerem można by było dojechać do DK Zacisze, metra Trocka lub nawet Dw. Wileńskiego.Obydwa rozwiązania mogą znacznie zmniejszyć zatłoczenie w komunikacji miejskiej i poprawić komunikację, szczególnie w sytuacji, że w ostatnim czasie powstała bardzo dobra sieć ścieżek rowerowych w tej części osiedla.</p>	Wszystkie uwagi uwzględnione.
67	<p>Dodatkowe stacje na ul. Jagiellońskiej pomiędzy Rondem Starzyńskiego a Białoleką. Ponadto w pobliżu wszystkich stacji kolejowych (przynajmniej tam gdzie jeździ SKM) oraz w pobliżu kluczowych węzłów drogowych (tam gdzie do tej pory ich nie ma).</p>	Uwaga uwzględniona.
68	<p>5) Rowery elektryczne Sugeruję lekkie rozszerzenie strefy rowerów elektrycznych i wprowadzenie nowych stacji: - Most Gdański, - Metro Dworzec Gdański, - Metro Świętokrzyska. Rowery elektryczne spełniają swoją funkcję, umożliwiając łatwy podjazd rowerem pod skarpe warszawską. Proponuję rozszerzenie strefy w kierunku północnym do Mostu Gdańskiego, ponieważ jest to trasa o stromym nachyleniu, często wybierana przez rowerzystów. Natomiast rozszerzenie strefy w kierunku zachodnim umożliwi bezpośrednie połączenie z pierwszą linią metra, bez konieczności zmiany roweru z elektrycznego na zwykły.</p>	Zwracamy uwagę, że rekomendowany model działania systemu zakłada wdrożenie długoterminowego najmu rowerów ze wspomaganie elektrycznym w miejsce dotychczasowych rowerów dostępnych na stacjach. W związku z tym nie jest planowany rozwój sieci stacji rowerów ze wspomaganie elektrycznym.
69	<p>przywrócenie stacji rowerów na terenie AWF przy Marymonckiej</p>	Uwaga uwzględniona częściowo. Zaproponowano stację w rejonie skrzyżowania Białolecka / Przykoszarowa oraz Szlachecka / Daniszewska.
70	<p>Zachecam do poszerzenia obszaru działania rowerow elektrycznych na Mokotow i Srodmiescie. Szczegolnie gorny Stary Mokotow.</p>	Zwracamy uwagę, że rekomendowany model działania systemu zakłada wdrożenie długoterminowego najmu rowerów ze wspomaganie elektrycznym w miejsce dotychczasowych rowerów dostępnych na stacjach. W związku z tym nie jest planowany rozwój sieci stacji rowerów ze wspomaganie elektrycznym.
71	<p>3. Widzimy sensowność stacji e-rowerów wzdłuż Skarpy Warszawskiej (góra i dół) oraz służących przejazdom na 4 mostach i docelowo ku górze Skarpy, praski brzeg leży poniżej Skarpy. Most Łazienkowski (stacje na Trasa Ł#Saska i Ujazdowskich#Piękna) Most Poniatowskiego (stacje na rondzie Wiatraczna i przy rondzie de Gaulle'a). Most Śląsko-Dąbrowski (stacje na placach Wileńskim i Bankowym). Most Gdański (stacje na rondzie Starzyńskiego i pod wiaduktem Andersa#Słomińskiego)</p>	Zwracamy uwagę, że rekomendowany model działania systemu zakłada wdrożenie długoterminowego najmu rowerów ze wspomaganie elektrycznym w miejsce dotychczasowych rowerów dostępnych na stacjach. W związku z tym nie jest planowany rozwój sieci stacji rowerów ze wspomaganie elektrycznym.



Lp.	Treść	Rozstrzygnięcie	Uzasadnienie
1	<p>1. Ze stacjami czy bez? Ze stacjami. Istniejące w Warszawie bezstacyjne systemy wypożyczenia rowerów zaśmiecają przestrzeń publiczną. Również światowe doświadczenia z bezstacyjnymi systemami nie są najlepsze. Po co zmieniać coś co dobrze działa na coś co ma duże szanse nie zadziałać?</p> <p>2. Jaka ma być taryfa? Dotychczasowa.</p> <p>3. Jak mają wyglądać rowery? Może nieco bardziej wandal- i zepsucio- odporne? Jeszcze trwalsze? Choć nie powinny być cięższe, więc nie wiem na ile to realne oczekiwanie. Sposób wypożyczania. Dotychczasowy.</p> <p>4. Wyposażenie stacji. Stacje powinny być wyposażone w sprawniejszy system informowania systemu o awariach rowerów. Może nawet z opcją, że już momencie w którym dochodzi do wypożyczenia roweru, który chwilę później wraca na tę samą stację, taki rower zostaje oznaczony jako do naprawy i serwisanci możliwie szybko przyjeżdżają starając się sprawdzić co mogło pójść nie tak.</p> <p>Uwagi ogólne Aktualnie barierą w dalszym rozwoju systemu Veturilo wydaje się być: a) zepsute rowery na stacjach, które zniechęcają do korzystania i powodują stratę czasu. Proponowane rozwiązanie: częstsze i szybsze naprawy; lepszy system informowania o potrzebie naprawy roweru. b) brak rowerów na stacjach. Rozwiązanie: szybsze uzupełnianie rowerów na stacjach (nie czekając aż stacja będzie zupełnie pusta; jeden czy dwa rowery nie stanowią gwarancji na wypożyczenie, coś może nie działać itp.); c) za mało rowerów w systemie. Rozwiązanie: więcej rowerów. d) niedobory stacji. Rozwiązanie: dalsze uzupełnianie stacji.</p>	<p>1. Częściowo uwzględniono. 2. Uwzględniono. 3. Uwzględniono. 4. Uwzględniono. a) Uwzględniono. b) Częściowo uwzględniono. c) Uwzględniono. d) Uwzględniono.</p>	<p>1. Rekomendowany system oparty na stacjach dopuszcza, pod pewnymi warunkami (np. dodatkowa opłata, konieczność parkowania przy stojakach rowerowych) pozostawienie roweru poza stacją. 2. Dla roweru standardowego rekomendowane jest pozostawienie tych samych opłat za korzystanie. 3. Uwaga zostanie uwzględniona w wymaganiach. Dodatkowo rekomendowane jest wprowadzenie kryterium jakościowego do oceny funkcjonalnej i technicznej rowerów. 4. Rekomendowane jest wprowadzenie łatwiejszego systemu do oceny i zgłaszania stanu technicznego rowerów w formie wygodnej aplikacji mobilnej. a) Rekomendowane jest wprowadzenie funkcjonalnej aplikacji mobilnej zapewniającej łatwość zgłoszenia. b) Rekomendowane jest wprowadzenie mechanizmów zachęcających użytkowników do dowożenia rowerów do pustych stacji oraz zabieranie z przepełnionych. c) Rekomendowane jest zwiększenie liczby rowerów oraz ułatwienie nadzoru nad ich liczbą. d) Rekomendowana jest rozbudowa liczby stacji oraz zgoda na parkowanie rowerów poza stacją w uzasadnionych przypadkach.</p>
2	<p>1. Aplikacja mobilna i system informatyczny powinny zostać radykalnie usprawnione. Obecna aplikacja bardzo często wprowadza w błąd odnośnie do liczby rowerów na stacji, co fundamentalnie utrudnia zaplanowanie podróży z wykorzystaniem Veturilo. Nie ma nic bardziej frustrującego, niż spóźnić się gdzieś, bo na trzech kolejnych stacjach nie ma żadnego roweru, choć wg apki powinno być ich 3, 4 albo i 5+.</p> <p>2. Wbudowanie w aplikację funkcji raportowania uszkodzeń. Zamiast dzwonić... czekać... rozmawiać... wystarczyłoby umożliwić kliknięcie w rower na liście rowerów na stacji albo w historii wypożyczeń i wskazać „Uszkodzenie > Brak powietrza albo > Uszkodzony elektrozamek albo > Spadnięty łańcuch.</p> <p>3. Koszyki były trochę wygodniejsze od gumek. Wolałbym z powrotem koszyki.</p> <p>4. Powiększenie najpopularniejszych stacji w centrum Warszawy albo zwiększenie ich liczby i sprawniejsze uzupełnianie rowerów. Odnoszę wrażenie, że dużo stacji nie jest uzupełnianych na czas, bo wisi na nich jakiś jeden czy dwa rowery, które są jednak niewypożyczalne, bo są uszkodzone. (To ściśle powiązane z uwagą z punktu 2.)</p> <p>5. Często przy przepełnionych stacjach z jakiegoś powodu nie da się oddać roweru, bo jakoby jest wolny elektrozamek — gdy w praktyce wcale go nie ma. I znowu trzeba dzwonić i zajmować czas pracownika.</p>	<p>1. Uwzględniono. 2. Uwzględniono. 3. Nie uwzględniono. 4. Uwzględniono. 5. Uwzględniono.</p>	<p>1 i 2. Rekomendowane jest stworzenie lepszego narzędzie dla użytkowników w postaci aplikacji mobilnej oraz dla Zamawiającego w celu sprawniejszej kontroli. 3. Koszyki generowały duże problemy z utrzymaniem - były mało trwałe. Obecne rozwiązanie zintegrowane z kierownicą sprawdza się lepiej w kontekście trwałości. Uwzględnione zostanie dodatkowo pełne dno koszyka. 4. W ramach Koncepcji przeprowadzona zostanie analiza dogęszczenia stacji oraz ich wielkości dla całej Warszawy. 5. Możliwość taka zostanie uwzględniona w Koncepcji.</p>
3	<p>usprawnienie procesu zgłaszania awarii rowerów, bardzo często zdarza się, że rower ma małą awarię np. łańcuch, koło..... Bardzo często użytkownicy korzystają z innego roweru, a niesprawnego nie jest zgłaszany.</p>	<p>1. Uwzględniono.</p>	<p>1. Rekomendowane jest stworzenie lepszego narzędzia w postaci aplikacji mobilnej dla użytkowników do zgłaszania usterek.</p>
4	<p>1) Brak miejsca na stacjach i brak możliwości dojechania do alternatywnej lokalizacji. Rozwiązanie: umożliwienie Mobilnego Zwrotu, tj. przypięcia roweru do stojaka, bądź innego, bezpiecznego miejsca, i zwrotu za pomocą aplikacji. Można rozważyć ściągnięcie 1 złotego z konta Użytkownika. Działa to we Wrocławiu.</p> <p>2) Niezarejestrowanie zwrotu, pomimo jego fizycznego dokonania (diody, sygnał dźwiękowy). Awary terminali. Rozwiązanie: usprawnienie terminali, uodpornienie ich na niekorzystne warunki pogodowe (temperatury od -20 do 45 stopni; wiatry do 100 km/h; gradobicie i pokrycie śniegiem).</p> <p>3) Brak rowerów w okresie zimowym (pomimo nieraz sprzyjających warunków-dodatnich temperatur i/lub brak śniegu).</p>	<p>1. Uwzględniono. 2. Częściowo uwzględniono. 3. Uwzględniono. 4. Uwzględniono. 5. Uwzględniono. 6. Częściowo uwzględniono.</p>	<p>1. Rekomendowana jest możliwość pozostawienia roweru na pełnej stacji. Rozwiązanie powinno umożliwiać pozostawienie roweru w przypadku przepełnionej stacji tylko do pewnego poziomu, np. 2- krotności pojemności stacji. Dodatkowo dopuszcza się, pod pewnymi warunkami (np. dodatkowa opłata, konieczność parkowania przy stojakach rowerowych), pozostawienie roweru poza stacją. 2. Rekomendowane jest sporadyczne zastosowanie terminali oraz</p>

	<p>Rozwiązanie: udostępnienie 30-50% rowerów na cały rok, jak zrobiono w Krakowie.</p> <p>4) Trudności w pokonywaniu Skarpy Wiślanej oraz innych wzniesień, co może zniechęcać użytkowników do skorzystania z roweru w tych relacjach. Rozwiązanie: zwiększenie udziału E-Veturilo do ok. 30 stacji, głównie na górze i dole Skarpy, także poza ścisłym centrum.</p> <p>5) Niechęć do zgłaszania porzuconych rowerów: Rozwiązanie: wprowadzenie funkcji "Zgłoś Rower" do aplikacji.</p> <p>6) Integracja systemu z podmiejskimi, także w innych polskich miastach, w jednej aplikacji: zachęci to do korzystania z roweru także podczas podróży do innych miast.</p>		<p>ułatwienie zwrotu roweru.</p> <p>3. Rekomendowane jest pozostawienie części floty rowerów na zimę.</p> <p>4. Ze względu na wybrany model funkcjonowania Veturilo rekomendowana jest rozbudowa floty rowerów ze wspomaganiami elektrycznymi udostępnianymi na innych niż do tej pory zasadach. Rowery ze wspomaganiami będzie można wypożyczyć w delegowanych punktach miasta również na dłuższy okres.</p> <p>5. Rekomendowane jest stworzenie lepszego narzędzia w postaci aplikacji mobilnej dla użytkowników do zgłaszania usterek.</p> <p>6. Rekomendowane jest wprowadzenie zapisu o możliwości integracji wypożyczenia rowerów w innych systemach rowerów publicznych działających w Polsce, Europie i na świecie przy pomocy tej samej aplikacji.</p>
5	<p>1. Bardzo zły stan techniczny rowerów - wiele stoi na stacjach zepsutych, niektóre zagrażają bezpieczeństwu. Pompki stacjonarne mają często wyrobione końcówki - brak możliwości napompowania. Najczęściej ubytki ogumienia.</p> <p>2. Nie zawsze dobrze działa system odpinania/zapinania. Występują problemy z odpiciem z blokady, konieczność dzwonienia na infolinię. Aplikacja pokazuje rowery których nie ma na stanowisku.</p> <p>3. Aby dzwonić się na infolinię trzeba podać PIN. PIN trudny do zapamiętania, nie da się go zmienić w aplikacji. Bardzo uciążliwe.</p> <p>4. Rowery są za ciężkie.</p> <p>5. Prośba o rowery dziecięce, szczególnie w parkach, o możliwość zostawiania rowerów dziecięcych na każdej stacji.</p>	<p>1. Uwzględniono.</p> <p>2. Uwzględniono.</p> <p>3. Uwzględniono.</p> <p>4. Nie uwzględniono.</p> <p>5. Częściowo uwzględniono.</p>	<p>1. Rekomendowane wprowadzenie lepszych narzędzi do nadzoru nad flotą rowerów oraz stworzenie lepszego narzędzia w postaci aplikacji mobilnej dla użytkowników do zgłaszania usterek.</p> <p>2. Rekomendowana jest zmiana sposobu parkowania rowerów w stacjach.</p> <p>3. Rekomendowany jest łatwiejszy kontakt z infolinią oraz możliwość zmiany PINu.</p> <p>4. Rowery miejskie ze względu na swoje przeznaczenie muszą być rowerami wytrzymałymi, stąd nie jest rekomendowane stosowanie lekkich, mniej wytrzymałych komponentów jak dla rowerów osobistych.</p> <p>5. Rekomendowane jest umiejscowienie rowerów dziecięcych razem z innymi rowerami niestandardowymi w dedykowanych miejscach wraz z możliwością zamówienia roweru na przynajmniej jednej stacji w każdej dzielnicy. Dodatkowo rowery dziecięce powinny mieć specjalne, dodatkowe miejsca do ich odbioru, np. przy parkach.</p>
6	<p>Moje sugestie po doświadczeniach używania systemu Veturilo w Warszawie, Citybike i Donkey Bike w Wiedniu oraz Beryl Bikes w Poole.</p> <p>1. Wiedeński City Bike można używać przez 1 godzinę za darmo. Potem należy odstawić rower na stacji i można wypożyczyć kolejny. Po godzinie zaczyna być naliczana opłata - 1 euro za godzinę. Również opłata rejestracyjna wynosi 1 euro. Uważam że ceny w Warszawie nie powinny być wyższe niż w Wiedniu.</p> <p>2. Rejestracji można dokonać szybko w stacji wypożyczania - wystarczy karta kredytowa lub debetowa banku austriackiego. Nie trzeba podawać maila, zakładać konta, a przede wszystkim nie trzeba ładować pieniędzy na zadne konto i ich tam blokować. Po prostu w przypadku przekroczenia czasu, pieniądze zaczynają być ściągane z konta. To dużo prostszy system.</p> <p>3. W tak dużym mieście jak Warszawa, stacje Veturilo powinny być gęściej rozmieszczone.</p>	<p>1. Nie uwzględniono.</p> <p>2. Częściowo uwzględniono.</p> <p>3. Uwzględniono.</p>	<p>1. Rekomendowane jest pozostawienie obecnej wysokości opłat z jej rozbudową dla innych typów rowerów.</p> <p>2. Rekomendowane jest zapewnienie rozwiązania szybkiej rejestracji przy wykorzystaniu aplikacji mobilnej, jednak ze względu na bezpieczeństwo rekomendowana jest również blokada pewnej kwoty na rzecz przejazdów darmowych.</p> <p>3. Rekomendowane jest zwiększenie liczby rowerów oraz stacji w Veturilo.</p>
7	<p>Ja z obecnego Veturilo jestem bardzo zadowolony. Dwie uwagi ode mnie do wzięcia pod uwagę:</p> <p>1) Doinformowanie użytkowników co do możliwości zgłaszania nieprawidłowości (mało kto o tym wie) i ułatwienie tego (bo czekanie na telefonie, konieczność podania PINu do konta itd skutecznie zniechęcają) - może opcja przez apkę mobilną / messenger? Ale warto uświadaczać ludzi.</p> <p>2) Przestańcie wymuszać korzystanie z aplikacji Veturilo, czemu muszę mieć osobną aplikację do każdego miasta skoro to wszystko to i tak Nextbike? Zdecydowanie aspekt do poprawy</p>	<p>1. Uwzględniono.</p> <p>2. Uwzględniono.</p>	<p>1. Rekomendowane jest stworzenie lepszego narzędzia w postaci aplikacji mobilnej dla użytkowników do zgłaszania usterek.</p> <p>2. Rekomendowane jest wprowadzenie zapisu o dopuszczeniu możliwości wypożyczenia rowerów w innych systemach rowerów publicznych działających w Polsce, Europie i na świecie przy pomocy tej samej aplikacji.</p>
8	<p>W bieżącym roku mocno pogorszył się stan techniczny rowerów. Widać mniejsze nakłady na ich serwisowanie. Potrzebne narzędzia do monitorowania operatora przez miasto, aby utrzymywany był lepszy stan techniczny</p>	<p>Uwzględniono.</p>	<p>Rekomendowane jest stworzenie lepszego narzędzia dla użytkowników w postaci aplikacji mobilnej oraz dla Zamawiającego w celu sprawniejszej kontroli.</p>
9	<p>Może takie które nie wymaga wyrażenia zgody na rejestrację głosu? Obecnie jakkolwiek problem ze zwrotem roweru wymaga telefonu --> połączenie telefoniczne wymaga wyrażenia zgody na nagrywanie --> wysłanie maila do centrum obsługi klienta nie jest uznawane za zgłoszenie i skutkuje nałożeniem kary na użytkownika. W ogóle obecny regulamin</p>	<p>Uwzględniono.</p>	<p>Rekomendowane jest stworzenie lepszego narzędzia dla użytkowników w postaci aplikacji mobilnej oraz dla Zamawiającego w celu sprawniejszej kontroli.</p>

	<p>jest bardzo antykonsumencki i przerzuca na użytkownika całą odpowiedzialność za problemy techniczne operatora, wymagając wiszenia na telefonie w oczekiwaniu na połączenie z pracownikiem obsługi (co, jak wspomniałem wcześniej wymaga z kolei wyrażenia zgody na nagrywanie głosu czego akurat w regulaminie nie ma).</p>		
10	<p>1. fajna sprawa potrzeba tylko częstszego serwisowania rowerów. 2. bardzo przydalaby sie tez stacja na terenie pomiedzy przystankiem tramwajowym przy ulicy rakowieckiej a ulica Chocimska. 3. bardzo fajnie byloby gdyby mozna bylo polaczyc konto veturilo z karta miejska i wypożyczac rowery na karte</p>	<p>1. Uwzględniono. 2. Przeniesiono do lokalizacji. 3. Uwzględniono.</p>	<p>1. Rekomendowane jest stworzenie lepszego narzędzie dla użytkowników w postaci aplikacji mobilnej oraz dla Zamawiającego w celu sprawniejszej kontroli. 3. Rekomendowane jest wprowadzenie do Koncepcji.</p>
11	<p>Jako osoba regularnie korzystająca z Veturilo dziękuję za stworzenie i utrzymywanie systemu oraz wysłuchiwanie głosów użytkowników. Moje uwagi: 1. Z całego serca popieram postulat zgłoszony przez Krzysztofa Gubańskiego: "Włączenie do systemu roweru publicznego rowerów transportowych. Rowery towarowe (cargo) są transportową alternatywą dla osób, które muszą przejechać przez miasto z większym ładunkiem (zakupy, dzieci, zwierzęta) na odległość do kilku kilometrów. Funkcjonowanie takich rowerów w systemie roweru publicznego ma przede wszystkim funkcje edukacyjną i promującą alternatywne formy transportu dla rodzin. Z tego powodu stawka za wypożyczenie pojazdu powinna być preferencyjna, gdyż celem jest promocja zrównoważonej mobilności. Funkcjonowanie rowerów cargo w systemach stacyjnych w kilkunastu innych miastach w Polsce (Kalisz, Radom, Opole, Łódź, Ostrów Wlkp., Piotrków Trybunalski, Legnica, Wrocław, Zielona Góra, Stalowa Wola, Tychy, Katowice, Chorzów, Siemianowice Śląskie, Sosnowiec) oraz wielu miast Niemieckich i Austriackich udowadnia, że jest to model w pełni uzasadniony i wykonalny. Istniejąca w Warszawie bezpłatna wypożyczalnia rowerów cargo nie jest systemem efektywnym ze względu na niską widoczność rowerów oraz nieprzyjazny użytkownikom system wypożyczenia – brak podglądu czy rower jest dostępny oraz wypożyczanie go tylko na czas funkcjonowania punktu wypożyczeń. W dodatku ze względu na pionierski projekt z 2014 roku, są to rowery starszej generacji i bez wspomagania elektrycznego. Do rozstrzygnięcia pozostają nieliczne kwestie techniczne, których rozwiązanie może zaproponować operator systemu: - W Polsce w systemach roweru publicznego funkcjonują jedynie rowery trójkołowe. W Niemczech i Austrii również rowery dwukołowe i uważam, że takie też są w pełni bezpieczne i powinny się znaleźć w systemie. - Wskazane jest, aby rowery miały wspomaganie elektryczne. Do rozstrzygnięcia jest kwestia czy ładowane by były ze stacji czy baterie uzupełniałyby ekipy techniczne. Przy relatywnie mniejszej liczbie rowerów i odpowiednich czujnikach, to drugie rozwiązanie jest jak najbardziej realne i funkcjonujące w niektórych miastach. Należy zaznaczyć, że konstrukcja takich rowerów pozwala na jazdę także z rozładowaną baterią. - System dystrybucji rowerów powinien uwzględniać, aby rano wracały one do miejsc o wysokiej gęstości zamieszkania." Dodam, że sam próbowałem wypożyczyć cargo z punktu na Tarczyńskiej, mimo silnej determinacji - kilkakrotnie i bezskutecznie. Ostatecznie punkt ten przestał funkcjonować. 2. Stan techniczny rowerów - kwestia oczywista i pewnie wielokrotnie zgłaszana oraz trudna do rozwiązania. Niemniej jednak dla mnie osobiście jest to kwestia kluczowa - zdarzało się niejednokrotnie że, chcąc skorzystać z Veturilo, musiałem zrezygnować bo 3-4 rowery dostępne na stacji były wszystkie w stanie nie nadającym się do jazdy, a gdy już nawet jakiś był względnie ok, to nie działał elektrozamek i nie dało się wypożyczyć. Nie wiem czy już to robicie, ale przydatne byłoby wykrywać na bieżąco stacje, w których współczynnik nieudanych wypożyczeń lub wypożyczeń na ultra-krótki czas (czyli te, gdzie "coś było nie tak") i wysyłać do tej stacji serwis lub "świeże" rowery.</p>	<p>1. Uwzględniono. 2. Uwzględniono.</p>	<p>1. Rekomendowane jest wprowadzenie transportowych rowerów jedno i wielośladowych zwykłych oraz ze wspomaganiem elektrycznym do Veturilo. Ich odbiór możliwy będzie przynajmniej w jednym punkcie w każdej dzielnicy na terenie Warszawy. 2. Rekomendowane jest stworzenie lepszego narzędzie dla użytkowników w postaci aplikacji mobilnej oraz dla Zamawiającego w celu sprawniejszej kontroli.</p>
12	<p>Włączenie do systemu roweru publicznego rowerów transportowych. Rowery towarowe (cargo) są transportową alternatywą dla osób, które muszą przejechać przez miasto z większym ładunkiem (zakupy, dzieci, zwierzęta) na odległość do kilku kilometrów. Funkcjonowanie takich rowerów w systemie roweru publicznego ma przede wszystkim funkcje edukacyjną i promującą alternatywne formy transportu dla rodzin. Z tego powodu stawka za wypożyczenie pojazdu powinna być preferencyjna, gdyż celem jest promocja zrównoważonej mobilności. Funkcjonowanie rowerów cargo w systemach stacyjnych w kilkunastu innych miastach w Polsce (Kalisz, Radom, Opole, Łódź, Ostrów Wlkp., Piotrków Trybunalski, Legnica, Wrocław, Zielona Góra, Stalowa Wola, Tychy, Katowice, Chorzów, Siemianowice Śląskie, Sosnowiec) oraz wielu miast Niemieckich i Austriackich udowadnia, że jest to model w pełni uzasadniony i wykonalny. Istniejąca w Warszawie bezpłatna wypożyczalnia rowerów cargo nie jest systemem efektywnym ze względu na niską widoczność rowerów oraz nieprzyjazny użytkownikom system wypożyczenia – brak podglądu czy rower jest dostępny oraz wypożyczanie go tylko na czas funkcjonowania punktu wypożyczeń. W dodatku ze względu na pionierski projekt z 2014 roku, są to rowery starszej generacji i bez wspomagania elektrycznego. Do rozstrzygnięcia pozostają nieliczne kwestie techniczne, których rozwiązanie może zaproponować operator systemu: - W Polsce w systemach roweru publicznego funkcjonują jedynie rowery trójkołowe. W Niemczech i Austrii również</p>	<p>Uwzględniono.</p>	<p>Rekomendowane jest wprowadzenie transportowych rowerów jedno i wielośladowych zwykłych oraz ze wspomaganiem elektrycznym do Veturilo. Ich odbiór możliwy będzie przynajmniej w jednym punkcie w każdej dzielnicy na terenie Warszawy.</p>

<p>rowery dwukołowe i uważam, że takie też są w pełni bezpieczne i powinny się znaleźć w systemie.</p> <p>- Wskazane jest, aby rowery miały wspomaganie elektryczne. Do rozstrzygnięcia jest kwestia czy ładowane by były ze stacji czy baterie uzupełniałyby ekipy techniczne. Przy relatywnie mniejszej liczbie rowerów i odpowiednich czujnikach, to drugie rozwiązanie jest jak najbardziej realne i funkcjonujące w niektórych miastach. Należy zaznaczyć, że konstrukcja takich rowerów pozwala na jazdę także z rozładowaną baterią.</p> <p>- System dystrybucji rowerów powinien uwzględniać, aby rano wracały one do miejsc o wysokiej gęstości zamieszkania. Rowery elektryczne powinny pozostać w systemie stacyjnym ze względu na ich ładowanie – system bezstacyjny zawiódł w przypadku systemu Mevo.</p> <p>Rowery elektryczne cieszą się dużą popularnością i są dużym ułatwieniem w rejonie skarpy warszawskiej. Jednocześnie powinny zostać tylko elementem uzupełniającym systemu – próba zmiany całego systemu na rowery elektryczne na podobieństwo Trójmiasta to zbyt duże koszty i problemy logistyczne generowane przez taką flotę, a także problem z masowym recyklingiem i uzupełnianiem baterii do pojazdów.</p>		
<p>13 Uwaga 1: Jakość rowerów, a raczej serwisowanie. Bardzo często trafiał mi się rower: skrzypiący, z luźnymi elementami. Kwestie bieżącego serwisowania warto przemyśleć w umowie na 2021-2025</p>	Uwzględniono.	Rekomendowane jest stworzenie lepszego narzędzie dla użytkowników w postaci aplikacji mobilnej oraz dla Zamawiającego w celu sprawniejszej kontroli.
<p>14 Witam, zostałam oszukana przez Veturilo, z resztą dużo takich przypadków jak mój zostało zgłoszonych na forach związanych z obsługą rowerów i stacji Veturilo. Po pierwsze naciągają klientów na koszty gdyż ich stacje nie są regularnie sprawdzane i nie są naprawiane problemy z rejestracją przez stację a dokładnie stanowisko oddania roweru, zwrotu go. Niby sygnał oddania jest, ale później klient się dowiaduje że ma do zapłaty karę bo nie oddał roweru. Po drugie rejestrują sobie zwrot roweru kiedy chcą, nie patrząc na informacje klienta. Na koncie użytkownika znajdują się nie prawdziwe dane.</p> <p>Przykro mi że będąc z Veturilo tyle lat zostałam przez nich oszukana i naciągana na duże koszty. Nie zapłacę takiej kary. Moje reklamację nie zostały uwzględnione, nie zbadano sprawy, patrzy tylko na system internetowy, nie sprawdzają stanowisk rowerowych, wyposażenia roweru oraz ich stanu technicznego.</p> <p>Wszystko to wielkie naciąganie.</p> <p>Wolę zainwestować w rower niż dofinansowywać Veturilo.</p> <p>Pozdrawiam Mieszkaniec Warszawy. Wysłano z telefonu Huawei</p>	Uwzględniono.	Rekomendowana jest zmiana sposobu parkowania rowerów w stacjach.
<p>15 1. Rowery elektryczne powinny pozostać w systemie stacyjnym ze względu na ich ładowanie – system bezstacyjny zawiódł w przypadku systemu Mevo.</p> <p>Rowery elektryczne cieszą się dużą popularnością i są dużym ułatwieniem w rejonie skarpy warszawskiej. Jednocześnie powinny zostać tylko elementem uzupełniającym systemu – próba zmiany całego systemu na rowery elektryczne na podobieństwo Trójmiasta to zbyt duże koszty i problemy logistyczne generowane przez taką flotę, a także problem z masowym recyklingiem i uzupełnianiem baterii do pojazdów.</p> <p>Postulat nr 2</p> <p>2. Włączenie do systemu roweru publicznego rowerów transportowych.</p> <p>Rowery towarowe (cargo) są transportową alternatywą dla osób, które muszą przejechać przez miasto z większym ładunkiem (zakupy, dzieci, zwierzęta) na odległość do kilku kilometrów. Funkcjonowanie takich rowerów w systemie roweru publicznego ma przede wszystkim funkcje edukacyjną i promująca alternatywne formy transportu dla rodzin. Z tego powodu stawka za wypożyczenie pojazdu powinna być preferencyjna, gdyż celem jest promocja zrównoważonej mobilności (a taki rower potrzebny jest zwykle na kilka godzin, nie do krótkiego przejazdu), a jednocześnie wystarczająco wysoka, by rowery rotowały.</p> <p>Funkcjonowanie rowerów cargo w systemach stacyjnych w kilkunastu innych miastach w Polsce (Kalisz, Radom, Opole, Łódź, Ostrów Wlkp., Piotrków Trybunalski, Legnica, Wrocław, Zielona Góra, Stalowa Wola, Tychy, Katowice, Chorzów, Siemianowice Śląskie, Sosnowiec) oraz wielu miast Niemieckich i Austriackich udowadnia, że jest to model w pełni uzasadniony i wykonalny.</p> <p>Istniejąca w Warszawie bezpłatna wypożyczalnia rowerów cargo nie jest systemem efektywnym ze względu na niską widoczność rowerów oraz nieprzyjazny użytkownikom system wypożyczenia – brak podglądu czy rower jest dostępny oraz wypożyczanie go tylko na czas funkcjonowania punktu wypożyczeń. W dodatku ze względu na pionierski projekt z 2014 roku, są to rowery starszej generacji i bez wspomaganie elektrycznego.</p> <p>Do rozstrzygnięcia pozostają nieliczne kwestie techniczne, których rozwiązanie może zaproponować operator systemu:</p> <p>- W Polsce w systemach roweru publicznego funkcjonują jedynie rowery trójkołowe. W Niemczech i Austrii również rowery dwukołowe i uważam, że takie też są w pełni bezpieczne i powinny się znaleźć w systemie.</p>	1. Uwzględniono. 2. Uwzględniono.	1. Ze względu na wybrany model funkcjonowania Veturilo rekomendowana jest rozbudowa floty rowerów ze wspomaganie elektrycznym udostępnianych na innych niż do tej pory zasadach. Rowery ze wspomaganie będzie można wypożyczyć w delegowanych punktach miasta również na dłuższy okres. 2. Rekomendowane jest wprowadzenie transportowych rowerów jedno i wielośladowych zwykłych oraz ze wspomaganie elektrycznym do Veturilo. Ich odbiór możliwy będzie przynajmniej w jednym punkcie w każdej dzielnicy na terenie Warszawy.

	<p>- Wskazane jest, aby rowery miały wspomaganie elektryczne. Do rozstrzygnięcia jest kwestia czy ładowane by były ze stacji czy baterie uzupełniałyby ekipy techniczne. Przy relatywnie mniejszej liczbie rowerów i odpowiednich czujnikach, to drugie rozwiązanie jest jak najbardziej realne i funkcjonujące w niektórych miastach. Należy zaznaczyć, że konstrukcja takich rowerów pozwala na jazdę także z rozładowaną baterią.</p> <p>- System dystrybucji rowerów powinien uwzględniać, aby rano wracały one do miejsc wysokiego zagęszczenia mieszkańców.</p> <p>Krzysztof Gubański, blog rowerowy „Jeden samochód mniej”</p>		
15	<p>Poniżej przesyłam uwagi do koncepcji systemu Veturilo 2021 w Warszawie.</p> <p>Włączenie do systemu roweru publicznego rowerów transportowych jako alternatywnej formy transportu głównie dla rodzin w uwzględnieniu poniższych punktów:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Udostępnienie zarówno rowerów trójkołowych jak i dwukołowych (tzw. long john). 2. Wygodny i przejrzysty system wypożyczeń (podgląd dostępności, elastyczne godziny wypożyczenia - możliwość wypożyczenia na całą dobę). 3. Zakup rowerów ze wspomaganie elektrycznym, tak by były dostępne dla szerszego grona użytkowników (umożliwiają pokonanie dłuższych dystansów lub jazdę dla osób o słabszej kondycji fizycznej). <p>Włączenie rowerów cargo do systemu wypożyczeń przyczyniłoby się do ich promocji jako alternatywnego środka transportu dla samochodu.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Uwzględniono. 2. Uwzględniono. 3. Uwzględniono. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Rekomendowane jest wprowadzenie transportowych rowerów jedno i wielośladowych zwykłych oraz ze wspomaganie elektrycznym do Veturilo. Ich odbiór możliwy będzie przynajmniej w jednym punkcie w każdej dzielnicy na terenie Warszawy. 2. Wprowadzone zostaną delegowane taryfy dla rowerów nietypowych wraz z możliwością dłuższego wypożyczenia. 3. Ze względu na wybrany model funkcjonowania Veturilo rekomendowana jest rozbudowa floty rowerów ze wspomaganie elektrycznym udostępnianych na innych niż do tej pory zasadach. Rowery ze wspomaganie będzie można wypożyczyć w delegowanych punktach miasta również na dłuższy okres. Rekomendowane jest wprowadzenie transportowych rowerów jedno i wielośladowych zwykłych oraz ze wspomaganie elektrycznym do Veturilo. Ich odbiór możliwy będzie przynajmniej w jednym punkcie w każdej dzielnicy na terenie Warszawy.
16	<p>W ramach prowadzonych konsultacji dla nowego okresu funkcjonowania systemu Veturilo, proszę o rozważenie możliwości sprzężenia systemu z kartami ZTM w zakresie umożliwienia darmowego wypożyczenia rowerów (odpowiednio punkt w taryfie) posiadaczom biletów długookresowych (30 dni, 90 dni, itp.) . Umożliwienie darmowej przesiadki użytkownikom komunikacji publicznej może ich zachęcić do bardziej elastycznego traktowania dojazdów do pracy, co uważam zwolnij miejsce dla nowych użytkowników, który przesiadają się z samochodów do komunikacji. Zmiana bezpośrednio samochodu na rower jest jednak mniej prawdopodobna</p>	Częściowo uwzględniono.	Rekomendowane jest wprowadzenie taryfy preferencyjnej dla regularnych pasażerów komunikacji zbiorowej. Postulat zbieżny jest z planem integracji Veturilo z Warszawską Kartą Miejską.
17	<p>do maja tego roku byłam szczęśliwą użytkowniczką Veturilo polecającą wszystkim ten środek transportu. Jednakże od tego czasu sytuacja zmieniła się o 180 stopni, gdyż stan rowerów drastycznie się pogorszył. Stacje są permanentnie zepsute, a z wyborem roweru jest ogromny problem, gdyż wszystkie są zepsute. Próbowałam niejednokrotnie wrócić do jeżdżenia rowerem ale to po prostu się nie opłaca - te nerwy związane ze stratą czasu i dzwonieniem na infolinie żeby zwrócić rower nie są tego warte. Jak można było coś takiego zrobić z tak wspaniałym wynalazkiem?</p> <p>Uważam, że zamiast inwestować w rozwój i reklamę, jak to było do tej pory, trzeba zająć się sprzętem by go doprowadzić do stanu używalności. To jest tak cudowna rzecz, ale musi przecież działać żeby nim jeździć! Naprawdę nie trzeba będzie wtedy nikogo zachęcać! Rowery się psują w każdym możliwym miejscu, pomijając estetykę chodzi przecież o bezpieczeństwo - łańcuchy wечно spadające, chamulce niedziałające, przerzutki samo się zmeiniące czy siodełka samoopadające to nie może być standard. Do tego stacje na których nie można zwrócić rowerów z powodu licznych awarii. Sam system zgłaszania usterek też wymaga poprawy - powinien działać od razu, niedopuszczalnym jest żeby osoba która nie może zwrócić roweru musiała stać przy stacji tak długo wklepując wszystkie kody i czekając na zwrot, którego nie można dokonać z powodu usterki stacji. Szybkość serwisu i dowożenie rowerów na puste stacje też należy naprawić.</p> <p>Mam nadzieję, że moje zdanie jest dla Państwa cenne i zostanie uwzględnione w konsultacjach.</p>	Uwzględniono.	
18	<p>Wnioskuje o udostępnianie w ramach systemu rowerów umożliwiających przewóz dzieci w fotelikach - tak jak ma to miejsce w Poznaniu np. https://nextbike.pl/poznanski-rower-miejski-24-nowe-stacje-foteliki-dla-dzieci-oraz-rowerki-dzieciece/</p>	Częściowo uwzględniono.	Rekomendowane jest zapewnienie możliwości przewozu dzieci na rowerze w inny sposób niż poprzez wykorzystanie fotelików. Foteliki powodują wiele problemów, jak np. ich sprawność, bezpieczeństwo, serwisowanie, etc. Rekomendowane jest zastosowanie rowerów transportowych umożliwiających np. przewożenie dzieci.
19	<p>Włączenie do systemu roweru publicznego rowerów transportowych.</p> <p>Rowery towarowe (cargo) są transportową alternatywą dla osób, które muszą przejechać przez miasto z większym ładunkiem (zakupy, dzieci, zwierzęta) na odległość do kilku kilometrów. Funkcjonowanie takich rowerów w systemie roweru publicznego ma przede wszystkim funkcję edukacyjną i promująca alternatywne formy transportu dla rodzin. Z tego powodu stawka za wypożyczenie pojazdu powinna być preferencyjna, gdyż celem jest promocja zrównoważonej</p>	Uwzględniono.	Rekomendowane jest wprowadzenie transportowych rowerów jedno i wielośladowych zwykłych oraz ze wspomaganie elektrycznym do Veturilo. Ich odbiór możliwy będzie przynajmniej w jednym punkcie w każdej dzielnicy na terenie Warszawy.

	<p>mobilności.</p> <p>Funkcjonowanie rowerów cargo w systemach stacyjnych w kilkunastu innych miastach w Polsce (Kalisz, Radom, Opole, Łódź, Ostrów Wlkp., Piotrków Trybunalski, Legnica, Wrocław, Zielona Góra, Stalowa Wola, Tychy, Katowice, Chorzów, Siemianowice Śląskie, Sosnowiec) oraz wielu miast Niemieckich i Austriackich udowadnia, że jest to model w pełni uzasadniony i wykonalny.</p> <p>Istniejąca w Warszawie bezpłatna wypożyczalnia rowerów cargo nie jest systemem efektywnym ze względu na niską widoczność rowerów oraz nieprzyjazny użytkownikom system wypożyczenia – brak podglądu czy rower jest dostępny oraz wypożyczanie go tylko na czas funkcjonowania punktu wypożyczeń. W dodatku ze względu na pionierski projekt z 2014 roku, są to rowery starszej generacji i bez wspomaganie elektrycznego.</p> <p>Do rozstrzygnięcia pozostają nieliczne kwestie techniczne, których rozwiązanie może zaproponować operator systemu:</p> <ul style="list-style-type: none"> - W Polsce w systemach roweru publicznego funkcjonują jedynie rowery trójkołowe. W Niemczech i Austrii również rowery dwukołowe i uważam, że takie też są w pełni bezpieczne i powinny się znaleźć w systemie. - Wskazane jest, aby rowery miały wspomaganie elektryczne. Do rozstrzygnięcia jest kwestia czy ładowane by były ze stacji czy baterie uzupełniałyby ekipy techniczne. Przy relatywnie mniejszej liczbie rowerów i odpowiednich czujnikach, to drugie rozwiązanie jest jak najbardziej realne i funkcjonujące w niektórych miastach. Należy zaznaczyć, że konstrukcja takich rowerów pozwala na jazdę także z rozładowaną baterią. - System dystrybucji rowerów powinien uwzględniać, aby rano wracały one do miejsc o wysokiej gęstości zamieszkania. 		
20	<p>Dzień dobry</p> <p>Cieszę się że prowadzą Państwo konsultacje z zakresu działania systemu Veturilo i Chciałabym zgłosić kilka pomysłów do niego.</p> <p>1. Powinien być system dwóch lub może nawet trzech taryf.</p> <p>Po pierwsze osoby, które płacą podatki w Warszawie powinny mieć preferencyjne warunki korzystania z veturilo w stosunku do tych osób, które nie partycypują w kosztach utrzymania infrastruktury miejskiej i nie płacą tu podatków. Bezpłatny czas korzystania z Veturilo dla osób płacących podatki w Warszawie powinien być wydłużony lub co najmniej powinna być utrzymana dla tych osób obecna taryfa. Weryfikację płacenia podatku w Warszawie można połączyć w prosty sposób z kartą Warszawiaka.</p> <p>Osoby niepłacące podatków w Warszawie powinny mieć ceny wyższe. Jest to logiczny sposób preferowania tych osób, które dokładają się do rozwoju infrastruktury miejskiej: jej rozbudowy, utrzymanie i konserwowania.</p> <p>To zachęcałoby osoby, które przyjeżdżają do Warszawy żeby się osiedlić, do współodpowiedzialności za miejsce, w którym zdecydowały się mieszkać oraz dołożenia się do wspólnych wydatków.</p> <p>Ponadto w wielu miastach Europejskich osoby, które są mieszkańcami mają niższe lub preferencyjne stawki w placówkach sportowych czy kulturalnych, w porównaniu do turystów. W wielu miastach Zachodniej Europy osoby które są mieszkańcami miasta mają np. bezpłatny wstęp do Muzeów, a turyści muszą za ten wstęp płacić. Takie rozwiązanie nikofo mie dziwi, a jest sprawiedliwe. To samo powinno działać się z Veturilo. Dlaczego ja jako osoba płacąca podatek mam płacić swoim podatkiem za przejażdżkę rowerem turyście przykładowo z Amsterdamu, którego zarobki są kilkakrotnie wyższe niż moje i w którego kraju PKB na mieszkańca jest wyższe PKB na mieszkańca Polski? Byc może powinna być też oferta inna dla zagranicznych turystów, dla których 1 zł za godzinę korzystania z roweru to koszt śmieszny. Za przyjemność tego turysty w niskiej opłacie płacę ja: Warszawianka płacąca tu podatki.</p> <p>2. Serwisowanie samych stacji - niestety stacje są kiepsko utrzymane.</p> <p>Najwięcej problemów jest z wyjęciem roweru z zamka. Jako kobieta mam czasami naprawdę bardzo poważny problem żeby wyjąć rower z zamka który się po prostu zatarał.</p> <p>Zdarzało mi się kilka razy że nie mogłam wyjąć roweru i musiałam dzwonić na infolinię żeby zgłosić ten przypadek i aby rower został "zwrócony" do systemu abym mogła wypiąć rower inny.</p> <p>Ten problem stanowi połowę moich zgłoszeń na infolinię</p> <p>3.</p> <p>Zwroty roweru w momencie kiedy przy stacji nie ma wolnego zamka i trzeba się dopiąć do innego roweru To jest naprawdę koszmarnie. Bardzo często aplikacja nie działa, bardzo często nie działa dobrze system, który jest wmontowany w stacje na ekranie. Trzeba wtedy dzwonić na infolinię i zwracać rower poprzez infolinię. niestety na infolinii bardzo długo się czeka.</p> <p>4. Zgłaszanie problemów na infolinię: bardzo długo czeka się na infolinii żeby ktoś pomógł na przykład ze zwrotem roweru.</p> <p>5. Wprowadzenie opłat dla osób niepłacących podatki w Warszawie zwiększyłyby przychody dla Veturilo a tym samym można by zatrudnić więcej osób które pracują na infolinii i które zajmują się konserwowanie zarówno stacji jak i rowerów.</p>	<p>1. Nie uwzględniono.</p> <p>2. Uwzględniono.</p> <p>3. Uwzględniono.</p> <p>4. Uwzględniono.</p> <p>5. Nie uwzględniono.</p>	<p>1. Założeniem Veturilo jest zachęcenie do korzystania z rowerów wszystkich, zarówno mieszkających, jak i odwiedzających Warszawę. Dzięki temu jest szansa w większym stopniu odciążyc układ drogowy. Rekomendowane jest pozostawienie 20 minut na darmowy przejazd oraz przewidzenie preferencyjnych warunków dla osób korzystających z regularnej komunikacji zbiorowej.</p> <p>2. Rekomendowana jest zmiana sposobu parkowania rowerów w stacjach.</p> <p>3. W Koncepcji zostanie uwzględniona możliwość pozostawienia roweru w zapełnionej stacji do pewnego górnego progu.</p> <p>4. Rekomendowane jest wdrożenie prostszej procedury zwrotu roweru.</p> <p>5. Wyjaśnienie jak w punkcie 1.</p>
21	<p>Witam przedstawiam sugestie dot. poprawy tego co jest dobre ale może być lepsze:</p> <p>1. Poprawienie, uproszczenie procedury wypożyczenia roweru przez zbliżenie telefonu lub karty warszawiaka.</p>	<p>1. Uwzględniono.</p> <p>2. Uwzględniono.</p>	<p>1. Rekomendowane jest przeniesienie komputerów z terminala na rowery, dzięki czemu wypożyczenie będzie możliwe przy pomocy</p>

	<p>2. Poprawienie informacji na aplikacji mobilnej. Teraz często aplikacja zawiesza się, pokazuje rower jako oddany choć już jest w stacji. Dużo błędów. To można poprawić.</p> <p>3. Skuteczniejszy serwis. Teraz sporo rowerów jest uszkodzonych, niesprawnych lub częściowo niesprawnych. Wprowadzanie uwag do aplikacji na stacji klikając po literce zniechęca do informowania o uszkodzeniach roweru. To powinno być proste jak wysyłanie sms-a lub posta.</p> <p>4. Wszystkie rowery powinny mieć możliwość regulacji siodełka i kierownicy.</p> <p>5. Powinna być sygnalizacja jaki rower jest niesprawny na danej stacji. Teraz trzeba go wypożyczyć i sprawdzić. Operacja bez sensu, skoro ktoś już to zauważył i podał do systemu ale tej informacji nie ma na stacji i w aplikacji.</p> <p>6. Rowery powinny być mniej „pancerne”, lżejsze, z węższymi oponami takimi do jazdy miejskiej. Oświetlenie powinno być w technologii LED.</p> <p>7. Każdy rower powinien mieć zapinkę do przypięcia do stojaka rowerowego.</p>	<p>3. Uwzględniono.</p> <p>4. Częściowo uwzględniono.</p> <p>5. Częściowo uwzględniono.</p> <p>6. Częściowo uwzględniono.</p> <p>7. Uwzględniono.</p>	<p>telefonu i Karty Warszawiaka bezpośrednio przy rowerze.</p> <p>2. Rekomendowane jest określenie poziomu kar za niedziałającą aplikację.</p> <p>3. Rekomendowane jest stworzenie lepszego narzędzia dla użytkowników w postaci aplikacji mobilnej oraz dla Zamawiającego w celu sprawniejszej kontroli.</p> <p>4. W Koncepcji zostanie uwzględniona konieczność regulacji siodełka. Rekomendowane jest pozostawienie stałej wysokości kierownicy ze względu na ograniczenie wagi roweru oraz obniżenia wytrzymałości roweru poprzez wprowadzenie dodatkowego elementu podatnego na uszkodzenie.</p> <p>5. Rower niesprawny "np. zgłoszony przez zaufanego użytkownika" będzie niemożliwy do wypożyczenia.</p> <p>6. Rowery w wypożyczalniach, ze względu na swoją specyfikę, muszą być wykonane z trwałych i wytrzymałych materiałów, przez co mają większą wagę. Obniżenie wagi może mieć znaczący wpływ na ich wytrzymałość. Będzie przewidziane oświetlenie LED.</p> <p>7. W Koncepcji uwzględnione zostanie indywidualne zapięcie przy każdym rowerze.</p>
22	<p>Moje sugestie tyczą się przede wszystkim Warszawy, ale jako iż korzystam z rowerów miejskich także w innych miastach Polski to w szczególności ostatnią polecam do rozważenia w odniesieniu do naprawdę wszystkich sieci.</p> <p>1. - Więcej rowerów elektrycznych.</p> <p>2. - Więcej rowerów cargo.</p> <p>3. - Wprowadzenie rowerów typu cargo ze wspomaganie elektrycznym.</p> <p>4. - Więcej programów współpracy jak z MultiSport, na przykład z konkurencyjnym OK. czy z tak licznymi instytucjami finansowymi, w szczególności ze sponsorami stacji.</p> <p>5. - Program roweru całorocznego. Pogoda późnojesienna w grudniu, wczesna wiosna już od lutego... i tak od dekady... naprawdę nie ma powodu by kończyć sezon w listopadzie a zaczynać w marcu. Wystarczy zmienić opony, dodać lepsze oświetlenie i wyraźnie zaznaczyć odpowiedzialność użytkownika za bezpieczeństwo swoje i innych z poziomu aplikacji, przed odblokowaniem roweru.</p> <p>6. - Krzyżowa integracja rowerów miejskich we wszystkich miastach. Jedna aplikacja, jedna rejestracja, jedno konto, jedna kaucja, różne cenniki. Integracja z systemami kart miejskich we wszystkich miastach.</p>	<p>1. Uwzględniono.</p> <p>2. Uwzględniono.</p> <p>3. Uwzględniono.</p> <p>4. Częściowo uwzględniono.</p> <p>5. Uwzględniono.</p> <p>6. Częściowo uwzględniono.</p>	<p>1. Ze względu na wybrany model funkcjonowania Veturilo rekomendowana jest rozbudowa floty rowerów ze wspomaganie elektrycznym udostępnianych na innych niż do tej pory zasadach. Rowery ze wspomaganie będzie można wypożyczyć w delegowanych punktach miasta również na dłuższy okres.</p> <p>2. W Koncepcji wprowadzone zostaną rowery cargo.</p> <p>3. W Koncepcji wprowadzone zostaną rowery cargo ze wspomaganie elektrycznym.</p> <p>4. W Koncepcji zostanie przewidziana możliwość integracji z innymi programami, jednak powinno być to zadanie Wykonawcy, a nie Zamawiającego.</p> <p>5. W Koncepcji uwzględnione zostanie pozostawienie pewnej liczby floty rowerów na okres zimowy.</p> <p>6. Rekomendowane jest wprowadzenie zapisu o dopuszczeniu możliwości wypożyczenia rowerów w innych systemach rowerów publicznych działających w Polsce, Europie i na świecie przy pomocy tej samej aplikacji.</p>
23	<p>Szanowni Państwo, jako wieloletni i regularny użytkownik systemu Veturilo chciałabym przedstawić swoje uwagi do funkcjonowania systemu Największe problemy obecnego systemu: 1) Stan techniczny rowerów. Na stacjach znajduje się duża liczba rowerów, które nie nadają się do jazdy.</p> <p>Przyczyny tego problemu: - użytkownicy rzadko zgłaszają usterki rowerów, - operator nie reaguje na zgłoszenia użytkowników, lub reaguje po terminie, - operator prowadzi niewystarczające kontrole stanu technicznego rowerów.</p> <p>Propozycje rozwiązania tego problemu: - wprowadzenie systemu motywacyjnego dla użytkowników aby opłacało im się zgłaszać usterki (np. doładowanie konta Veturilo w określonej wysokości za każdą zgłoszoną usterkę), - wprowadzenie systemu kontroli czy operator reaguje na zgłoszenia użytkowników. Każda zgłaszana usterka powinna być przekazywana "do wiadomości" ZDM. - zaostrzenie i egzekwowanie kar za niesprawność rowerów.</p> <p>2) Brak rowerów na stacjach. W centrum miasta stacje są puste, na obrzeżach stacje są przepełnione.</p>	<p>1. Uwzględniono.</p> <p>2. Częściowo uwzględniono.</p> <p>3. Uwzględniono.</p> <p>4. Uwzględniono.</p> <p>5. Częściowo uwzględniono.</p> <p>6. Uwzględniono.</p> <p>7. Uwzględniono.</p> <p>8. Uwzględniono.</p>	<p>1. Rekomendowane stworzenia lepszego narzędzia dla użytkowników w postaci aplikacji mobilnej oraz dla Zamawiającego w celu sprawniejszej kontroli</p> <p>2. W ramach Koncepcji zarekomendowane zostanie stan bazowy oraz dodatkowo wymagane będzie zapewnienie rowerów na grupach stacji. Zostanie to dopracowane na etapie lokalizacji stacji</p> <p>3. W ramach Koncepcji zarekomendowane zostanie przeprowadzenie badania jakości funkcjonowania systemu przed wyborem Wykonawcy.</p> <p>4. Koncepcja będzie uwzględniała pozostawienie 20 minut darmowego czasu dla rowerów standardowych</p> <p>5. Zostanie rozbudowana liczba rowerów ze wspomaganie elektrycznym.</p> <p>6. Zostanie zwiększona liczba tandemów oraz dodatkowo będzie możliwość rezerwacji takiego roweru.</p> <p>7. Rekomendowane stworzenia lepszego narzędzia dla użytkowników w postaci aplikacji mobilnej oraz określenie maksymalnego czasu oczekiwania na połączenie w infolinii.</p> <p>8. Rekomendowane jest ulepszenie systemu zgłaszania</p>

Przyczyny tego problemu:

- niewystarczająca relokacja rowerów.

Propozycje rozwiązania tego problemu:

- zmiana zapisów umowy. Niedopuszczalna jest obecna sytuacja, w której zgodne z umową jest to, że stacja przez cały dzień stoi pusta. Operator ma 3 godziny na uzupełnienie pustej stacji, ale wystarczy aby ktoś na tej stacji oddał rower, a następna osoba go po chwili wypożyczyła, a czas 3 godzin zaczyna biec od nowa.

- zaostrożenie kar za niewystarczającą liczbę rowerów na stacjach.

3) Awaryjne elektrozamki.

Wypożyczony rower często nie wypina się z zamka, ale znajduje się na koncie użytkownika.

Oddawany rower często wpina się w zamek, ale nie znika z konta użytkownika.

Często występujący problem braku możliwości oddania roweru przez aplikację/terminal gdy wszystkie elektrozamki są zajęte (aplikacja twierdzi, że są wolne słupki, gdy w rzeczywistości ich nie ma).

Propozycje rozwiązania tego problemu:

- umożliwienie dokonania zwrotu takiego roweru za pomocą aplikacji/terminala, bez konieczności dzwonięcia na infolinię,
- przywrócenie przycisku "Unlock", który funkcjonował kilka lat temu i umożliwiał otworzenie elektrozamka, który się nie otworzył.

Pozostałe kwestie:

4) Taryfa

Nie powinna ulegać zmianie. W szczególności nie powinno ulegać zmianie darmowe pierwsze 20 minut wypożyczenia.

Liczba rowerów z usterkami jest za duża, aby wprowadzać odpłatność od początkowych minut wypożyczenia.

Użytkownik powinien mieć czas aby sprawdzić czy rower nadaje się do użytku. Niektóre usterki możliwe są do zidentyfikowania wyłączenie w czasie jazdy. Zlikwidowanie darmowych początkowych minut wypożyczenia spowodowałoby uciążliwą konieczność pisania częstych reklamacji, w celu anulowania opłaty w przypadku gdy rower okazał się niesprawny.

5) Rowery elektryczne

Sugeruję lekkie rozszerzenie strefy rowerów elektrycznych i wprowadzenie nowych stacji:

- Most Gdański,

- Metro Dworzec Gdański,

- Metro Świętokrzyska.

Rowery elektryczne spełniają swoją funkcję, umożliwiając łatwy podjazd rowerem pod skarpę warszawską. Proponuję rozszerzenie strefy w kierunku północnym do Mostu Gdańskiego, ponieważ jest to trasa o stromym nachyleniu, często wybierana przez rowerzystów. Natomiast rozszerzenie strefy w kierunku zachodnim umożliwi bezpośrednie połączenie z pierwszą linią metra, bez konieczności zmiany roweru z elektrycznego na zwykły.

6) Tandemy

Proponuję zwiększenie liczby tandemów. Są to rowery bardzo chętnie wypożyczane i ich dostępność (szczególnie w centrum miasta) jest niewystarczająca.

7) Trudność połączenia się z infolinią (długi czas oczekiwania, długa procedura weryfikacji, koszt połączenia).

Propozycje rozwiązania tego problemu:

- wyeliminowanie sytuacji, w których użytkownik zmuszony jest dzwonić na infolinię. Wszystkie sprawy (np. zwrot roweru, który nie wypiął się z elektrozamka) powinny być możliwe do zrobienia przez aplikację lub terminal,

- wprowadzenie bezpłatnej infolinii. Użytkownik nie powinien ponosić kosztów połączenia gdy dzwoni aby oddać rower, który nie wypiął się z zamka. To jest problem występujący z winy operatora, a nie użytkownika.

8) Niesprawne rowery nie są w żaden sposób oznaczone w systemie jako nienadające się do wypożyczenia.

Mimo zgłaszania usterek przez różnych użytkowników, rower z awarią często stoi na stacji cały dzień z zapaloną zieloną lampką (gotowy do wypożyczenia). Powoduje to dwa problemy:

- rower ten jest co chwila wypożyczany przez kolejnych użytkowników i po chwili oddawany,

- zafałszowuje to liczbę dostępnych rowerów na stacji. Przy kilku niesprawnych rowerach na stacji (co wcale nie jest rzadkością) stacja, która w rzeczywistości powinna widnieć jako pusta, widnieje w systemie jako zapełniona.

Podsumowując, system rowerów miejskich jest świetnym rozwiązaniem, jednakże aby spełniał on swoje funkcje powinien być bardziej niezawodny (zbliżony do komunikacji miejskiej). Idąc na przystanek tramwajowy/autobusowy oczekujemy że:

- pojazd podjedzie,

- pojazd będzie sprawny technicznie i będziemy mogli nim odjechać.

ZDM twierdzi że "Veturilo to element systemu transportowego miasta". Jeżeli rzeczywiście miasto chce poważnie traktować rowery miejskie, to użytkownik powinien mieć 99% pewności (podobnie jak w przypadku komunikacji miejskiej),

niesprawnych rowerów przez użytkowników przy pomocy aplikacji mobilnej.

	<p>że:</p> <ul style="list-style-type: none"> - rower będzie dostępny na stacji, - rower będzie sprawny technicznie i będzie mógł nim odjechać. 		
24	<p>1. Rowery bez stacji ale z gps. 2. Więcej aut serwisowych. Żeby rowery były dostępne na stacjach o każdej porze dnia. 3. Przy odkładaniu roweru można by dodać szybką notatkę - potwierdzenie czy rower jest zdalny do jeżdżenia. Teraz trudno jest zgłosić awarię.</p>	<p>1. Częściowo uwzględniono. 2. Częściowo uwzględniono. 3. Uwzględniono.</p>	<p>1. W Koncepcji planowane są oba rozwiązania. Zarówno planowane jest wdrożenie rowerów z GPS (wraz z dopuszczeniem możliwości pozostawienia poza stacją pod pewnymi warunkami), jak i stacji rowerowych bazujących na pasywnych stojakach. Rekomendowany model funkcjonowania Veturilo umożliwi realizację tego postulatu. 2. Rekomendowane będą dodatkowe rozwiązania wpływające na rozłożenie rowerów, jak np. system motywacyjny dla użytkowników za przewożenie rowerów do pustych stacji czy zabieranie z przepełnionych. 3. Będzie dodana taka funkcjonalność w aplikacji.</p>
25	<p>Chciałbym przedstawić swoją sugestię na temat działania Veturilo. Uważam, że w przyszłości w systemie należy zmienić sposób działania elektrozamków/stojaków na stacjach lub całkowicie z nich zrezygnować. Uważam tak, ponieważ obecne rozwiązanie jest niezwykle awaryjne i problematyczne. W ciągu ostatnich 2 lat korzystania z Veturilo wielokrotnie musiałem dzwonić na infolinię właśnie z powodu ich awarii lub nieprawidłowego działania. Praktycznie nie potrafię też wskazać przypadku, gdy powodem mojego telefonu na infolinię był inny problem niż wadliwe stojaki. Zasadniczo problemy ze stacjami można podzielić na 3 typy:</p> <p>1. • Brak reakcji elektrozamka na wypożyczenie roweru - brak możliwości jego wyciągnięcia ze stojaka, a co za tym idzie także ręcznego zwrotu, ponieważ stacja nie wykrywa roweru. Konieczny jest ręczny zwrot przez konsultanta na infolinię. • Brak reakcji elektrozamka/stacji na włożenie roweru do stojaka. Zazwyczaj sąsiednie stojaki działają, ale w przypadku braku innych wolnych konieczny jest telefon na infolinię.</p> <p>2. • Brak możliwości ręcznego zwrotu roweru w przypadku pełnej stacji - teoretycznie w przypadku gdy wszystkie stojaki są zajęte istnieje możliwość przypięcia roweru obejmą i zwrot przez aplikację/ekran na stacji. Jednakże zazwyczaj któryś ze stojaków nie działa poprawnie i stacja traktuje go jako wolny, wymuszając zwrot przez konsultanta na infolinię. Ten problem jest notoryczny i w czasie swojego korzystania z Veturilo tylko raz miałem okazję zwrócić rower przez aplikację na pełnej stacji, w pozostałych przypadkach konieczny był kontakt z infolinią. Podsumowując, uważam że działanie stacji w obecnej postaci przeczy ich celowi. Stojaki z elektrozamkiem, gdy działają, usprawniają proces wypożyczenia i zwrotu. Jednak problemy z tym systemem są na tyle nagminne, że moim zdaniem zniechęcają do korzystania z Veturilo. Biorąc pod uwagę czas potrzebny na dodzwonienie się na infolinię oraz przedstawienie problemu, w pewnych sytuacjach wolałem wybrać podróż innym środkiem transportu, w tym samochodem, ponieważ to rozwiązanie jest dużo pewniejsze. Uważam, że jeśli wprowadzenie zmienionego projektu stojaków o mniejszej awaryjności nie jest możliwe, to lepszym rozwiązaniem będzie powrót do wymogu przypinania rowerów obejmą - jest to wolniejsze rozwiązanie ale gwarantujące mniej problemów i mniejsze obciążenie infolinii.</p>	<p>1. Częściowo uwzględniono. 2. Uwzględniono.</p>	<p>1. Rekomendowana jest zmiana sposobu parkowania rowerów w stacjach. 2. W Koncepcji uwzględniona zostanie możliwość zwrotu rowerów na pełnej stacji do pewnego ograniczonego poziomu.</p>
27	<p>to co najbardziej jest irytujące w systemie rowerów miejskich to fakt, że nie mogę na nich polegać. Gdy jestem w mieszkaniu w widzę w aplikacji 8 dostępnych rowerów pod blokiem, a potem idę i okazuje się, że z każdym jest coś nie tak, to w konsekwencji jestem spóźniona. Proponuję, żeby rowery, które ktoś zgłosił jako uszkodzone były blokowane. Możecie też algorytmem typować takie rowery gdzie ktoś go wypożyczył i od razu oddał na tej samej stacji - i tak kilka osób - wtedy widać, że coś jest z rowerem nie tak. Może jakoś premiować osoby, które zgłaszają usterki. Konieczność skontaktowania się z infolinią, gdy pokazuje, że są wolne słupki do podpięcia roweru - a tak na prawdę ich nie ma - to bym wyeliminowała.</p>	<p>Częściowo uwzględniono.</p>	<p>W celu poprawy informacji oraz określenia faktycznego stanu technicznego rowerów Koncepcja zakłada wprowadzenie m.in. aplikacji mobilnej dla użytkowników zapewniającej zgłaszanie usterek i w uzasadnionych przypadkach blokowanie roweru.</p>
28	<p>Jako regularny rowerzysta korzystający z systemu veturilo chciałbym podzielić się swoim pomysłem na usprawnienie funkcjonowania rowerów miejskich. Częstym problemem przy znalezieniu roweru jest brak możliwości stwierdzenia stanu technicznego roweru. Często po kilku metrowej przejażdżce okazuje się, że rower nie nadaje się do dalszej jazdy. Dlatego chciałbym wprowadzić na każdym rowerze miejskim wskaźnik stanu roweru. Byłoby to pokrętko na kierownicy, w którym przy pomocy koloru można by oznaczyć stan roweru. I tak czerwony oznaczałby niezdatność roweru do jazdy, żółty nieduże uszkodzenia, a zielony dobry stan roweru. Załączam poglądowy szkic mojego wyobrażenia. Uważam, że byłoby to proste i efektywne rozwiązanie tego problemu oraz przyczyniłoby się do poprawienia dostępności rowerów, wskaźnik stanowiłby też informacje dla firmy obsługującej rowery.</p>	<p>Częściowo uwzględniono.</p>	<p>W celu poprawy informacji oraz określenia faktycznego stanu technicznego rowerów Koncepcja zakłada wprowadzenie między innymi aplikacji mobilnej dla użytkowników zapewniającej zgłaszanie usterek i w uzasadnionych przypadkach blokowanie roweru. Dodatkowo Koncepcja zakłada dostarczenie Zamawiającemu wygodnego narzędzia do kontrolowania liczby dostępnych, sprawnych rowerów.</p>

	Jeżeli zainteresowała Panią / Pana moja propozycja, służę dyspozycją celem dalszych wyjaśnień. Mogę również przygotować bardziej techniczne szkice tego rozwiązania.		
29	Dobrym pomysłem (np w Berlinie jest taka opcja) jest wyznaczenie strefy gdzie można zostawić rower poza stojakiem - tylko poprzez zapięcie go na blokadę sztyrową.	Częściowo uwzględniono.	W ramach Koncepcji dopuszczona zostanie możliwość zwrotu roweru poza stacją pod pewnymi warunkami (np. dodatkowa opłata, konieczność parkowania przy stojaku rowerowym).
30	<p>moje sugestie dla nowego Veturilo:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. - rowery jeżeli to możliwe bez stacji, tak żeby można było zostawić rower w dowolnym miejscu 2. - elektro zamki są bardzo zawodne, ale jeżeli już muszą pozostać, to należałoby rozwiązać problem, gdy wszystkie są zajęte albo jeden nie działa, wtedy przypinając i próbując oddać rower pojawia się informacja na aplikacji i na stacji "zwróć rower do elektro zamka", a takiej możliwości nie ma 3. - możliwość zgłaszania uszkodzonego roweru po prostu wpisując jego nr albo tak jak jest teraz (formularz) ale żeby się już nie pokazywał na mapce stacji, bo z reguły jak widzę na mapce, że jest 5 rowerów albo mniej to na 95% wszystkie nie działają, więc może też jakiś sprawniejszy serwis i najważniejsze!: 4. - koszyki przy kierownicy (takie jak we Wrocławiu) 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Częściowo uwzględniono. 2. Uwzględniono. 3. Uwzględniono. 4. Uwzględniono. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Koncepcja zakłada wyposażenie rowerów w komputery, dzięki czemu dopuszczona zostanie możliwość pozostawienia rowerów poza stacją pod pewnymi warunkami (np. za dodatkową opłatą, przy stojaku rowerowym). W ramach Koncepcji dopuszczona zostanie możliwość wyznaczenie strefy do zwracania roweru. 2. Koncepcja zakłada możliwość pozostawienia rowerów przy zwykłych stojakach oraz przy przepełnionej stacji do pewnego poziomu. 3. W ramach Koncepcji zostanie zarekomendowana możliwość zgłoszenia niesprawnego roweru oraz przedstawienia czytelnie tego faktu użytkownikom. 4. W ramach Koncepcji rekomendowane jest wprowadzenie kryterium jakościowego do oceny funkcjonalnej i technicznej rowerów, w tym między innymi koszyka.
31	<p>Pierwsza: ja osobiście chciałbym korzystać, ale nie korzystam, gdyż nie mam karty kredytowej. Podczas rejestracji około rok temu zostałem poproszony o numer. Uważam ją za relikw z czasów offline, w których jednocześnie było większe zaufanie społeczne (w świecie zachodnim). Dziś po pierwsze prawie wszystko jest online, a po drugie zagrożenie jest dużo więcej. Więc kartę kredytową traktuję jak dobry produkt, ale z perspektywy banków i operatorów. Za usługi online płacę kartami przedpłaconymi (Google Wallet doładowany kartami).</p> <p>Bardzo bym chciał, aby była możliwość aktywowania konta Veturilo bez posiadania karty kredytowej. Mógłbym wykonać przelew symboliczny albo nawet stawić się w punkcie ZTM autoryzując się (legitymując dowodem osobistym itp). Natomiast złożenia karty kredytowej nie planuję.</p> <p>Druga: bardzo często występują problemy z pompkami do kół na stacjach Veturilo. Bardzo często są uszkodzone. Nie mam pomysłu jak temu zaradzić, jednak może uda się nadać priorytet temu tematowi i znaleźć jakieś rozwiązanie.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Uwzględniono. 2. Uwzględniono. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Do korzystania z Veturilo nie będzie konieczne posiadanie karty kredytowej. 2. W ramach Koncepcji wprowadzone zostały zapisy, mające na celu, wprowadzenie bardziej odpornych na wandalizm pompek rowerowych.
32	<ol style="list-style-type: none"> 1. Obecny cennik jest dobry i nic bym nie zmieniał. W moim przypadku usytuowanie stacji jest bardzo dobre. 2. Zachęcam do rozbudowy obszaru. 3. Zachęcam do poszerzenia obszaru działania rowerów elektrycznych na Mokotów i Śródmieście. Szczególnie gorny Stary Mokotów. 4. Zachęcam aby rower mogli wypożyczać już od 17 lat. Mam synów, którzy do szkoły mogli by jeździć rowerem. 5. Pozostawiłbym sta je rowerowe bo to porządkuje ich wypożyczanie. Przejdźcie na styl jak hulajnogi to będzie porazka. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Uwzględniono. 2. Uwzględniono. 3. Uwzględniono. 4. Uwzględniono. 5. Uwzględniono. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Dla rowerów standardowych rekomendowane będzie utrzymanie obecnej taryfy. 2. W ramach Koncepcji rekomendowana będzie rozbudowa obszaru obsługiwane przez Veturilo. 3. Ze względu na wybrany model funkcjonowania Veturilo rekomendowana jest rozbudowa floty rowerów ze wspomaganie elektrycznym udostępnianych na innych niż do tej pory zasadach. Rowery ze wspomaganie będzie można wypożyczyć w delegowanych punktach miasta również na dłuższy okres. 4. Korzystanie przez osobę przed 18 rokiem życia będzie wymagało akceptacji przez rodzica/opiekuna wraz ze wzięciem odpowiedzialności. 5. Koncepcja zakłada wyposażenie rowerów w komputery, dzięki czemu dopuszczona zostanie możliwość pozostawienia rowerów poza stacją pod pewnymi warunkami (np. za dodatkową opłatą, przy stojaku rowerowym). Eliminuje to zatem problem całkowite swobodnego porzucania pojazdów jak w przypadku hulajnóg.
33	<p>W związku z trwającymi konsultacjami przesyłam kilka sugestii które można wziąć pod uwagę przy przygotowywaniu nowego przetargu.</p> <p>Sprawy ogólne, choć najważniejsze, będąc bardziej komentarzem do obecnego systemu, choć będąc też propozycją na przyszłość</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) wymóg większej liczby konsultantów, dodzwonienie się nieraz trwa kilkadziesiąt minut, a człowiek nie ma tyle czasu jak np. stoi przy stacji, wiadomości prywatne na Facebooku też działają, ale też nie od "ręki", a notorycznie zdarzają się kłopoty z wynajmem /zwrotem roweru 2) umożliwienie "zwrotu awaryjnego" poza elektrozamkiem nawet przy wolnych elektrozamkach (często zamki nie 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Uwzględniono. 2. Uwzględniono. 3. Uwzględniono. 4. Uwzględniono. 5. Uwzględniono. 6. Częściowo uwzględniono. 7. Uwzględniono. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Zakłada się usprawnienie procesu zwrotu i wypożyczenia oraz określenie maksymalnego czasu oczekiwania na połączenie z konsultantem. 2. Koncepcja zakłada możliwość pozostawienia rowerów przy zwykłych stojakach oraz w przypadku przepełnionej stacji tylko do pewnego poziomu, np. 2 krotności pojemności stacji. 3. Koncepcja zakłada wyposażenie rowerów w komputery, dzięki czemu dopuszczona zostanie możliwość pozostawienia rowerów

<p>działają co uniemożliwia pozostawienie roweru, bądź też są zastawione) Sugestie do ewentualnych zmian 3) możliwość pozostawienia roweru poza stacją za dopłatą (wg mnie powinno to podlegać opłacie żeby jednak zachęcać do zwrotu na stacjach) 4) wprowadzenie rowerów elektrycznych w większej części miasta (choć przykład Trójmiasta pokazuje, że 100% floty elektrycznej też nie jest najszcześniejszym pomysłem) 5) rozważenie likwidacji elektrozamków bądź zniesienie obowiązku umieszczenia roweru w elektrozamku - wyjątkowo awaryjne rozwiązanie, choć oczywiście mające swoje niewątpliwe plusy 6) wprowadzenie abonamentów (wzorem Trójmiasta) i likwidacja darmowych 20 minut (przy ustanowieniu ceny o wiele niższej, niż bilet autobusowy) 7) pozostawienie możliwości postoju i zapięcia roweru obejmą z kodem - wg mnie system trójmiejski z blokada na tyle koło jest słabym zabezpieczeniem</p>		<p>poza stacją pod pewnymi warunkami (np. za dodatkową opłatą, przy stojaku rowerowym). 4. Ze względu na wybrany model funkcjonowania Veturilo rekomendowana jest rozbudowa floty rowerów ze wspomaganiami elektrycznym udostępnianych na innych niż do tej pory zasadach. Rowery ze wspomaganiami będzie można wypożyczyć w delegowanych punktach miasta również na dłuższy okres. 5. Rekomendowana jest zmiana sposobu parkowania rowerów w stacjach. 6. W ramach koncepcji rekomendowane będzie pozostawienie obecnej taryfy dla rowerów standardowych. Jednocześnie wprowadzone zostaną opłaty za część rowerów niestandardowych. 7. Koncepcja zakłada, że rowery będą posiadały zapięcie rowerowe.</p>
<p>Rowery: 1. -brakuje takich z długą sztycą dla osób o wzroście >185 cm 2. -są zbyt ciężkie/toporne 3. -są za często popsute 4. -mają za mały rozstaw między kołami 5. -mają za szerokie kierownice 34 Sposób wypożyczania: 6. -nowe terminale z dotykowym ekranem są b.dobre i powinny zostać 7. -nie należy stawiać na aplikacje, bo nie każdy używa smartfona 8. -powinna być możliwość wypożyczenia/zwrotu poprzez wysłanie SMSa z numerem roweru i stacji Cena: 9. -należy rozważyć likwidację 20' za darmo, tzn.wypożyczenie roweru do 1h kosztuje zawsze 1 zł, bo w słoneczne dni maja i czerwca zazwyczaj brakuje rowerów.</p>	<p>1. Częściowo uwzględniono. 2. Nie uwzględniono. 3. Uwzględniono. 4. Częściowo uwzględniono. 5. Częściowo uwzględniono. 6. Częściowo uwzględniono. 7. Częściowo uwzględniono. 8. Nie uwzględniono. 9. Nie uwzględniono.</p>	<p>1. W ramach koncepcji rekomendowane jest przeprowadzenie testów jakościowych dla rowerów w celu wybrania najbardziej odpowiedniego modelu. 2. Rowery w wypożyczalniach publicznych muszą być bardziej odporne na użytkowanie ze względu na swoją specyfikę. Delikatne i lekkie rowery lepiej sprawdzają się jako rowery prywatne. 3. W ramach koncepcji rekomendowane jest wprowadzenie aplikacji dla użytkowników oraz oprogramowania dla Zamawiającego do lepszego nadzoru nad stanem technicznym rowerów. 4 i 5. W ramach koncepcji rekomendowane jest przeprowadzenie testów jakościowych dla rowerów w celu wybrania najbardziej odpowiedniego modelu. 6. W pewnej liczbie lokalizacji zakłada się utrzymanie terminali dotykowych. Każdy z rowerów będzie wyposażony w terminal. 7. Z aplikacji mobilnej korzysta zdecydowana większość użytkowników. Dla tych, którzy wolą inne metody zostanie uwzględnione wykorzystanie np. Warszawskiej Karty Miejskiej, telefonu oraz terminala na rowerze. 8. Zapewniona zostanie inna forma wypożyczenia niż przez SMS. 9. Veturilo ma za zadanie promować krótkie przejazdy, stąd fakt 20 pierwszych minut za darmo zostanie utrzymany. Jednocześnie planowana jest większa liczba rowerów.</p>
<p>35 Od kilku lat jestem użytkownikiem Veturilo. W ciągu tygodnia korzystam z miejskiego roweru ok. 10-15 razy, najczęściej na trasach nie przekraczających dwudziestu bezpłatnych minut użytkowania. Długoletnie doświadczenie użytkownika pozwala mi, jak sądzę, na przedstawienie kilku obserwacji na temat systemu. Jestem wielkim zwolennikiem miejskich rowerów, uważam że są świetnym środkiem komunikacji ułatwiającym szybkie przemieszczanie się. Moje uwagi dotyczą kilku obszarów działania systemu: 1. Czas funkcjonowania rowerów. Coraz łagodniejsze zimy każą zastanowić się, czy okres funkcjonowania (wypożyczania rowerów) nie powinien być przedłużony albo wręcz przerwa zimowa powinna zostać zlikwidowana. Bardzo wielu użytkowników, w tym i ja, chętnie jeździłoby rowerem Veturilo także w czasie grudniowych, styczniowych czy lutych chłódów. Jeśli nie ma mrozu, nie pada i nie ma gołoledzi – to jazda rowerem może być równie przyjemna jak latem. Rozumiemy, że firma zarządzająca chce mieć czas na coroczną konserwację pojazdów i stacji, ale może rozwiązaniem byłoby pozostawienie na ulicach tylko części rowerów i utrzymanie działania wybranych stacji. 2. Aplikacja. Generalnie jest bardzo dobra, szybka i łatwa w obsłudze. Zmieniłbym sposób zgłaszania uszkodzenia roweru. Jest tak skomplikowany, że nigdy nie chce mi się przechodzić wszystkich kroków. Jaka różnica, czy jest zepsuty lewy czy prawy pedał? Mechanik musi się przyjrzeć tak czy owak, trzeba go jedynie zawiadomić, że rower ma jakiś problem. 3. Rowery elektryczne. Proponuję rezygnację z tego gadżetu. Sieć stacji jest tak nikła, że użyteczność pojazdów poruszających się pomiędzy nimi jest znikoma. Powstaje też problem ze zwrotem, gdy wszystkie stanowiska są zajęte. Roweru nie można przyjąć obejmą ani oddać w jakiejś pobliskiej stacji normalnych nie-elektrycznych pojazdów. Na tym</p>	<p>1. Uwzględniono. 2. Uwzględniono. 3. Częściowo uwzględniono. 4. Uwzględniono.</p>	<p>1. Koncepcja zakłada całoroczne funkcjonowanie systemu z ograniczoną flotą rowerów na zimę. 2. Aplikacja mobilna zostanie wyposażona w moduł do prostszego zgłaszania usterek. 3. Ze względu na wybrany model funkcjonowania Veturilo rekomendowana jest rozbudowa floty rowerów ze wspomaganiami elektrycznym udostępnianych na innych niż do tej pory zasadach. Rowery ze wspomaganiami będzie można wypożyczyć w delegowanych punktach miasta również na dłuższy okres. 4. Koncepcja zakłada uproszczenie procedury wypożyczenia i zwrotu roweru.</p>

	<p>polu elektryczny rower veturilo musi przegrać z hulajnogą, którą – mimo że jest droższa - można zostawić w dowolnym miejscu. Inny problem elektrycznych rowerów to fatalny system zamka. W przypadku normalnych rowerów mam problem z pobraniem/zwrotem pojazdu do stacji raz na 20 przejazdów. W przypadku rowerów elektrycznych – problem pojawia się przy co drugim wypożyczeniu. System blokady przy piascie przedniego koła, który sprawdza się w normalnych rowerach, został źle zaprojektowany w przypadku rowerów elektrycznych. Rozumiem, że to bardziej skomplikowany mechanizm, wymagający kontaktów do ładowania – ale obecny model po prostu nie działa.</p> <p>4. Stacja nr 9466 Senatorska-Bieleńska. Korzystam z niej najczęściej. Bardzo często zdarza się, że jest pełna rowerów ale próba wypożyczenia przez aplikację kończy się komunikatem Rower niedostępny. Tu także zdarza mi się sytuacja opisana powyżej w pkt.3 – po kliknięciu Wypożycz rower – pojazd nie jest zwalniany z zamka i nie można go pobrać. Sygnalizowałem w formularzu kontaktowym, że stacja ma najwyraźniej jakieś uszkodzenie, ale problem wciąż się powtarza.</p>		
36	<p>1. Taryfa wydaje mi się zasadniczo właściwa. W szczególności wydaje mi się istotne, żeby zachować pierwsze 20 minut darmowe. Nawet niska opłata startowa zupełnie zmienia spojrzenie na rowery miejskie - zaczyna być to zwykłym systemem komercyjnym zamiast rodzajem dobra wspólnego. Jeśli za coś płaci się złotówkę za 20 minut, to najwyraźniej tyle to warte; jeśli coś jest darmowe, to wiadomo, że to wynik dotowania. Wysokości dalszych progów cenowych mają mniejsze znaczenie.</p> <p>2. Należy co do zasady utrzymać system stacyjny; po elektrycznych hulajnogach widać, że bez tego jest po prostu bałagan na chodniku.</p> <p>Natomiast miłym rozszerzeniem byłaby opcja, żeby móc za opłatą (np. 3 zł) zakończyć wypożyczenie zostawiając rower z dala od stacji. Za odstawienie takiego roweru do stacji dostawałoby się dla zachęty np. 1 zł. Podobnie funkcjonuje system w Krakowie i wydaje się sprawdzać.</p> <p>Oczywiście żeby miało to sens każdy rower musiałby być wyposażony w GPS i diodę sygnalizującą, czy przypięty poza stacją rower jest dostępny czy ciągle wypożyczony.</p> <p>3. Największym problemem aktualnego systemu są błędy przy wypożyczaniu.</p> <p>Np. elektrozamek się nie otwiera, a rower według systemu jest wypożyczony. Czasem po paru minutach stacja się sama orientuje, że wypożyczenie nie udało się, a dzwonienie na infolinię też trwa kilka minut. To bardzo frustrująca sytuacja, bo zwykle wypożycza się Veturilo właśnie dla zaoszczędzenia paru minut, a nie całodziennej wycieczki za miasto.</p> <p>W aplikacji powinien być przycisk "Wypożyczenie nieudane, rower zostaje na stacji", który automatycznie anulowałby aktualne wypożyczenie i pozwalał na wypożyczenie kolejnego roweru.</p> <p>4. Jeśli widzę w systemie, że na danej stacji dostępny jest 1-2 rowery, to zwykle oznacza, że tak naprawdę żadnego nie ma, bo te są zepsute. W takiej sytuacji szkoda tracić czasu na podejście do stacji i sprawdzenie. A przecież system mógłby w dużym stopniu sam oceniać stan roweru. Np. jeśli poprzednia osoba przejechała na nim 10 km, to jest prawie na pewno dobry. Jeśli ktoś niedawno podjechał nim jedną stacją i wymienił na inny, to raczej jest niedobry. A jeśli ktoś wypożyczył i w ciągu minuty oddał na tej samej stacji, to praktycznie na pewno jest niesprawny. W aplikacji taka informacja mogłaby być prezentowana w postaci ikonki różnych kolorów, np. jeśli na stacji są dwa dostępne rowery i jeden ma ikonkę ciemno-czerwoną, a drugi jasno-zieloną, to mogę domniemywać że naprawę jeden jest sprawny.</p>	<p>1. Uwzględniono.</p> <p>2. Częściowo uwzględniono.</p> <p>3. Uwzględniono.</p> <p>4. Uwzględniono.</p>	<p>1. Koncepcja zakłada utrzymanie obecnych taryf dla rowerów standardowych.</p> <p>2. Koncepcja zakłada wyposażenie rowerów w komputery, dzięki czemu dopuszczona zostanie możliwość pozostawienia rowerów poza stacją pod pewnymi warunkami (np. za dodatkową opłatą, przy stojaku rowerowym).</p> <p>3. Rekomendowana jest zmiana sposobu parkowania rowerów w stacjach.</p> <p>4. Rekomendowane są dodatkowe narzędzia do blokowania niesprawnych rowerów.</p>
37	<p>1. Rowery koniecznie ze stacjami (może niekoniecznie wpinanymi jak teraz) ale punkty gdzie zostawia się rower. Nie popełnijcie tego samego błędu co hulajnogi porzucane po całym mieście, w krzakach, pomiędzy przejściami dla pieszych, stwarzając zagrożenie dla osób niewidomych</p> <p>2. warto pomyśleć nad zadaszeniami</p> <p>3. warto pomyśleć nad częstszymi przeglądami</p> <p>4. zryczałtowana opłata za całodzienne wypożyczenie</p>	<p>1. Częściowo uwzględniono.</p> <p>2. Nie uwzględniono.</p> <p>3. Uwzględniono.</p> <p>4. Częściowo uwzględniono.</p>	<p>1. Koncepcja zakłada wyposażenie rowerów w komputery, dzięki czemu dopuszczona zostanie możliwość pozostawienia rowerów poza stacją pod pewnymi warunkami (np. za dodatkową opłatą, przy stojaku rowerowym). Eliminuje to zatem problem całkowitego swobodnego porzucania pojazdów jak w przypadku hulajnog.</p> <p>2. Rozwiązanie takie generuje duże koszty. Łatwiej założyć np. własną osłonę przed deszczem na siodełko.</p> <p>3. Koncepcja zakłada wyposażenie użytkowników oraz Zamawiającego w wygodne narzędzie do nadzoru stanu technicznego rowerów.</p> <p>4. Koncepcja zakłada udostępnienie różnych typów rowerów na różne okresy czasu.</p>
38	<p>1. - dłuższe sztyce we wszystkich rowerach! - mam 190 cm i w sporej części rowerów siodełko w najwyższym położeniu jest za nisko a to utrudnia jazdę.</p> <p>2. - dobrze byłoby ułatwić zgłaszanie usterek wypożyczonego roweru w aplikacji - w tej chwili trzeba wpisać ręcznie numer roweru. Aplikacja mogłaby podpowiadać numery wypożyczonych rowerów.</p> <p>3. - przywrócenie stacji rowerów na terenie AWF przy Marymonckiej</p> <p>4. - kosz na plecak/torbę nad tylnym kołem poprawiłby komfort jazdy. Bagaż na kierownicy utrudnia manewry.</p> <p>5. - w tym roku rowery często są niesprawne. Zdarzyło się że w trakcie jednego przejazdu musiałem zmienić rower 3</p>	<p>1. Częściowo uwzględniono.</p> <p>2. Uwzględniono.</p> <p>3. Przeniesiono do lokalizacji.</p> <p>4. Nie uwzględniono.</p>	<p>1. W ramach Koncepcji rekomendowane jest wprowadzenie kryterium jakościowego dla rowerów, które będzie oceniane przez użytkowników.</p> <p>2. Wprowadzona zostanie wygodna forma zgłaszania uwag przez aplikację mobilną.</p> <p>4. Rekomendowane jest pozostawienie kosza z przodu, tak jak ma to miejsce we wszystkich systemach rowerów publicznych.</p>

	<p>razy. Potrzebne jest większe zaangażowanie serwisu.</p> <p>6. - siodełka powinny być ustawiane poziomo. Zdarza się że są mocno pochylone i niewygodnie na tak ustawionym siedzieć.</p>	<p>5. Uwzględniono.</p> <p>6. Częściowo.</p> <p>Uwzględniono.</p>	<p>5. Koncepcja zakłada stworzenie wygodnego narzędzia dla Zamawiającego do kontroli stanu technicznego rowerów.</p> <p>6. W ramach Koncepcji rekomendowane jest wprowadzenie kryterium jakościowego dla rowerów, które oceniane będzie przez mechaników rowerowych również pod kątem zastosowanych rozwiązań w kontekście siodełka i sztycy.</p>
39	<p>Witam, moim zdaniem najlepszym rozwiązaniem dla Veturilo po 2020 r. będzie</p> <ol style="list-style-type: none"> wprowadzenie większej ilości elektrycznych rowerów i rowerów z wałem kardana, zastosowanie tradycyjnych koszyków i wydłużenie czasu darmowego do 30 minut, zniesienie elektrozamków które są główną przyczyną problemów z rowerami i zastąpienie ich obręczą. 	<ol style="list-style-type: none"> Częściowo uwzględniono. Nie uwzględniono. Nie uwzględniono. Uwzględniono. 	<ol style="list-style-type: none"> Koncepcja zakłada większą liczbę rowerów ze wspomaganie elektrycznym. Dopuszczona zostanie możliwość wdrożenia rowerów z wałem kardana Tradycyjne koszyki są zdecydowanie mniej wytrzymałe na zniszczenie w systemie rowerów publicznych. Rekomendowane jest pozostawienie 20 darmowych minut. Jest to czas zapewniający wykonanie podróży o długości ok. 4 km. Na takim dystansie istnieje możliwość zwrotu i ponownego wypożyczenia roweru. Wydłużenie czasu darmowego do 30 minut, choć możliwe, wiązałoby się z dodatkowym kosztem dla Zamawiającego. Rekomendowana jest zmiana sposobu parkowania rowerów w stacjach.
40	<ol style="list-style-type: none"> Po wypożyczeniu w powiadomieniu push-up -> pytanie czy rower był w dobrym stanie, dwie odpowiedzi: tak, nie. Odpowiedź nie przenosi do szybkiej ankiety (gdzie nie trzeba ponownie podawać numeru roweru). Opcja miałaby zwiększyć ilość napływających opinii o usterkach, poprawiając działanie systemu napraw. Lepsza synchronizacja z rowerami dookoła Warszawskimi, aktualnie nie wszędzie można korzystać z aplikacji Veturilo co zmusza do instalowania dodatkowo aplikacji NextBike (wystarczyłoby, żeby aplikacja Nextbike działała także w Warszawie - dodatkowym plusem byłoby ułatwienie korzystania z systemu dla turystów i przyjezdnych). 	<ol style="list-style-type: none"> Uwzględniono. Uwzględniono. 	<ol style="list-style-type: none"> W ramach Koncepcji zostanie zarekomendowana dodatkowa funkcjonalność aplikacji zawierająca m.in. proponowane rozwiązanie. Rekomendowane jest wprowadzenie zapisu o możliwości wypożyczenia rowerów w innych systemach rowerów publicznych działających w Polsce, Europie i na świecie przy pomocy tej samej aplikacji.
41	<p>Przesyłam opinie o Veturillo</p> <ol style="list-style-type: none"> System rowerów działa bardzo dobrze. Korzystam z niego w sezonie prawie codziennie ilość stacji i ich rozlokowanie jest bardzo dobre. świetnie że rowery są również pod warszawa np. w Konstancinie, to uczeszczana przez rowerzystów trasa z wilanowa do kontancina i parku w Powsinie - rowery tam bardzo się przydają. rowery są na ogół dobre i serwis oceniam pozytywnie. czasami zdarzają się rowery z usterkami. trzy biegi w zupełności wystarczają w ruchu miejskim aplikacja działa świetnie. szybko i nigdy nie miałem z nią problemu rowery elektryczne się raczej nie sprawdzają. stacji jest za mało i często bateria nie działa. trochę przerost formy nad treścią. chociaż strategiczne ułożenie przy skarpie wislanej ma sens. mogłoby przydać się elektryczne rowery przy Dolnej i Belwederskiej bo to strome podjazdy system ze stacjami sprawdza się o wiele lepiej niż zostawianie rowerów w przypadkowych miejscach, blokowanie przejść itd. uwzględniłem że ceny są bardzo dobre i nie ma porównania do wysokich cen elektrycznych hulajnóg komfort i bezpieczeństwo jazdy na Veturillo jest o wiele lepsze niż na hulajnogach na których są ciągle wypadki i które blokują przejścia i zasmiecają miasto w sezonie zimowym nie używam rowerów i nie będę. myślę że sezon powinien trwać do grudnia. i zaczynać się w marcu. <p>tak naprawdę uważam że w ogóle nie trzeba nic zmieniać bo system działa bardzo dobrze.</p>	<ol style="list-style-type: none"> Nie uwzględniono. Częściowo uwzględniono. Nie uwzględniono. 	<ol style="list-style-type: none"> Koncepcja zakłada zwiększenie liczby rowerów ze wspomaganie oraz zmianę sposobu ich funkcjonowania Koncepcja zakłada system oparty na stacjach, jednak dopuszczona zostanie możliwość zwrotu roweru poza stacją za dodatkową opłatą. Rekomendowane jest pozostawienie ograniczonej liczby floty rowerów na okres zimowy ze względu na potrzebę popularyzacji korzystania z roweru przez cały rok.
42	<p>W związku że pytają Państwo o zdanie jak ulepszyć system wypożyczeń rowerów miejskich, chciałabym zgłosić taką uwagę: w obecnym systemie problemem jest odległość do stacji. Mieszkam na Bielanych i nie jest ich dużo. Co z tego że jedna mam pod domem jeśli nie ma wielu innych (ani obok siłowni gdzie mogłabym codziennie dojechać ani obok trasy gdzie chciałabym złapać autobus na ochotę).</p> <p>W Londynie są rowery mobike czy lift/Bolt do których nie trzeba stacji dokujących. Czyli sprawdzam na aplikacji gdzie jest najbliższy rower, odblokowuje przez aplikację, jadę, po zaparkowaniu prawidłowo zablokowane i aplikacja prosi o zrobienie zdjęcia roweru (bo za zaparkowanie na środku ulicy jest £20 opłaty). Hulajnogi chyba działają w podobnej opcji teraz?</p> <p>Bardzo pomocne byłoby posiadanie takiego systemu w Warszawie.</p>	<p>Częściowo uwzględniono.</p>	<p>Koncepcja zakłada zwiększenie liczby rowerów oraz zagęszczenie dodatkowymi stacjami. Dodatkowo rozbudowana zostanie aplikacja mobilna umożliwiająca np. wypożyczenie roweru.</p>

<p>43</p>	<p>a) Taryfa – obecna jest sensowna. Może lepszym byłoby jednak wprowadzenie naliczania minutowego przy zachowaniu obecnych stawek. Tj. by 1 godzina i 1 minuta nie była płatna jak 2 godziny, tylko by była odrobinę droższa od pełnej 1 godziny. Stawka minutowa może być wciąż różna w zależności od rozpoczętej godziny.</p> <p>b) Rowery – miło byłoby gdyby zrezygnować z hamulców torpeda na rzecz podwójnych v-brake'ów.</p> <p>c) Powinny mieć koszyk, bądź rozwiązanie takie jakie ma miejsce obecnie (ekspandery).</p> <p>d) Warto rozważyć zamontowanie lusterek na kierownicy, bardzo poprawiają one komfort oraz bezpieczeństwo jazdy.</p> <p>e) Stacje – powinny zostać, wystarczy wziąć pod uwagę jak zagracały chodniki rowery Cross Bike i co w praktyce dzieje się obecnie z hulajnogami. Jednak dobrze by było gdyby te stacje wyglądały inaczej niż do tej pory.</p> <p>f) Postulowałbym kompletne usunięcie elektrozamków – wystarczy unieruchamiać rowery obejmą, i tak nikt ich nie ukradnie. Dodatkowo – elektrozamki są w moim odczuciu najbardziej zawodnym elementem całego systemu: wielokrotnie nie byłem w stanie wyjąć z nich roweru, często trzeba się z nimi szarpać. Gdyby na stacjach postawić rury w kształcie odwróconej litery U, do których przypinałoby się rowery (rozwiązanie jak w Gdańsku), byłoby to schludne i estetyczne, a co najważniejsze – funkcjonalne.</p> <p>g) Postulowałbym o dodatkowe utworzenie stacji przy przystankach będących skrzyżowaniami linii tramwajowych – mam np. na myśli przystanek Woronicza – najbliższy jest dopiero przy Galerii Mokotów.</p> <p>h) Wyposażenie stacji – dobrze byłoby gdyby każda stacja posiadała pompkę i zestaw kluczy imbusowych na lince. Pompki gdzieś gdzieś obecnie są (często popsute), kluczy brak. Nie jest to ważny dla samego funkcjonowania systemu aspekt, ale byłby mile widziany przez rowerzystów poruszających się na własnym sprzęcie.</p> <p>Sposób wypożyczenia – tak jak obecnie (terminal + aplikacja). Jednak mam całą masę zastrzeżeń do istniejącej ich wersji.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Bardzo słaba infolinia – dodzwonienie się do konsultanta w godzinach po 22 jest niewykonalne (powtarzająca się sytuacja) – ktoś powinien to ewidentnie skontrolować. 2. Zbędne podawanie pinu klawiaturą numeryczną na infolinii – łatwo zaciąć w ten sposób rozmowę jeśli wpisujemy kod za szybko, a i tak pytani jesteśmy w trakcie rozmowy o mail itp. Przecież jasne jest to, że jeśli dzwonimy z numeru przypisanego do konta, to mamy dostęp do tego konta. 3. Dlaczego aplikacja kieruje na 19115 a nie od razu na numer wewnętrzny przypisany z Veturilo? Po co jest w takim wypadku w niej guzik, skoro i tak musimy przejść po wszystkich etapach rozmowy by dodzwonić się do konsultanta. W aplikacji powinien być skrót dzwoniący wprost do niego – po co utrudniać to kolejnymi etapami. 4. Bezsensownym i wysoce frustrującym jest blokowanie oddawania rowerów w aplikacji poprzez obejmę gdy „dostępne są wolne zamki” – jest to nagminny błąd całego systemu. Przecież będąc na stacji osobiście użytkownik lepiej widzi czy zamki są czy nie są wolne. Ewentualnie inna sytuacja – częsta nad Wisłą – ktoś jakimś cudem wyjął rower wprost z zamka, w momencie gdy wiele rowerów jest przypinanych do innych rowerów. Fizycznie bardzo ciężkim jest wstąpienie tego roweru w miejsce wolnego zamka, a praktycznie niemożliwym gdy rowerów stoi tam już wokół dużo. Przykład trzeci – przy stacji jest wiele osób, trzeba wręcz polować na moment w którym będzie wolny słupek – przecież to głupota. 5. Oddawanie rowerów – powinien być dostępny zawsze z poziomu aplikacji. Poza sytuacją opisaną powyżej, byłoby to wysoce przydatne w momencie gdy rower nie wyszedł z zamka (wyświetla się jako wypożyczony, a nie możemy go oddać bez dzwonięcia na infolinię, bo musielibyśmy go wpiąć – a już jest przecież wpięty). 6. Zgłaszanie usterek – (obecnie jest to nieczytelne) własny opis powinien być gdzieś wyżej/zaznaczony innym kolorem. Dużo łatwiej i konkretniej opisać co jest nie tak słownie, niż klikać z listy. Wygląda to tak, że albo nikt nie zgłasza usterek, albo są one tak ogólne że serwis weryfikując je uznaje że jest wszystko ok (tak to sobie tłumaczę, skądś musi się przecież brać tak olbrzymia ilość uszkodzonych rowerów). Dodatkowo – potrzebne jest podanie użytkownikowi informacji wprost – czy jeśli rower nie wyszedł, a zgłosimy problem z zamkiem, to wypożyczenie będzie anulowane? Obecnie aby się upewnić musimy dzwonić na infolinię. 7. Konieczność poprawienia informowania użytkownika że nie da się wypożyczyć roweru (lampki led – wbrew szumnym zapowiedziom podczas ich montażu – nigdy nie informują o tym że rower jest zepsuty – lampka świeci się na zielono, aplikacja informuje że nie można wypożyczyć roweru – jest to standardowa sytuacja). 8. Stabilność i awaryjność samej sytuacji – aplikacja często się zacina. Uruchamianie czytnika kodów QR częściej nie działa niż działa. Latarka przy czytniku kodów QR wielokrotnie nie chce się włączyć/zacina aplikację. „Przetestowane” (natrafiłem wielokrotnie na te błędy) na różnych modelach i markach telefonów, z różnych półek cenowych (m. in. Sony Xperia XZ2, Samsung Galaxy J5). Ewidentnie jest to problem słabej aplikacji mobilnej a nie telefonów, skoro powtarza się na różnych urządzeniach. 	<p>a) Nie uwzględniono.</p> <p>b) Nie uwzględniono.</p> <p>c) Uwzględniono.</p> <p>d) Nie uwzględniono.</p> <p>e) Uwzględniono.</p> <p>f) Uwzględniono.</p> <p>g) Przeniesiono do lokalizacji.</p> <p>h) Częściowo uwzględniono.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Uwzględniono. 2. Uwzględniono. 3. Częściowo uwzględniono. 4. Uwzględniono. 5. Uwzględniono. 6. Uwzględniono. 7. Uwzględniono. 8. Uwzględniono. 	<p>a) Rekomendowane jest pozostawienie prostej i czytelnej formuły abonamentowej.</p> <p>b) Planowane jest dopuszczenie hamulców torpeda jako opcję (obok rolkowych) ze względu na wygodę, jaką oferują w czasie jazdy w warunkach miejskich (np. jednoczesne sygnalizowanie manewru i hamowanie). Zwracamy też uwagę, że hamulec torpeda może stanowić zabezpieczenie w przypadku przecięcia kabli hamulcowych przez wandalę, co może zostać niezauważone przez użytkownika.</p> <p>c) W Koncepcji zostanie uwzględniony koszyk zintegrowany z kierownicą</p> <p>d) ze względów utrudniających wandalizm.</p> <p>e) W Koncepcji rekomendowane jest pozostawienie systemu opartego na stacjach.</p> <p>f) W Koncepcji rekomendowane jest rozwiązanie oparte na stojakach rowerowych.</p> <p>h) W ramach Koncepcji zostaną uwzględnione pompki.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Zostanie zapewniony maksymalny czas oczekiwania do kontaktu z konsultantem. 2. Rekomendowane będzie uproszczenie tej procedury. 3. W ramach Koncepcji rekomendowane są rozwiązania ułatwiające kontakt z konsultantem. 4. Rekomendowana zostanie możliwość zwrócenia roweru pomimo braku wolnych miejsc do pewnego ograniczonego z góry poziomu. 5. Aplikacja mobilna będzie oferowała funkcję zwrotu roweru. Możliwe będzie również zwrócenie roweru jedynie poprzez zamknięcie go na stacji. 6. Aplikacja mobilna zostanie wyposażona w wygodny moduł do zgłaszania usterek przez użytkownika. 7. Blokowanie roweru będzie możliwe również na podstawie wiarygodnego zgłoszenia przez użytkownika (profil Wiarygodny lub zgłoszenie ze zdjęciem) 8. W ramach Koncepcji rekomendowane jest wdrożenie mechanizmu oceny satysfakcji użytkowników, której celem jest nakłonienie Operatora do większej dbałości o sprawne funkcjonowanie systemu.
<p>44</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Z perspektywy mieszkańców naszej okolicy, ulica Białolecka na Zielonej Białolece, kluczowe jest w o ogóle utworzenie systemu. Z przyczyn dla nas niezrozumiałych jesteśmy z niego wykluczeni, a obiecująca stacja na rogu Białoleckiej. Wielkiego Dębu nie powstała. Diskryminowanie jednych mieszkańców Warszawy kosztem tego, żeby powstawały mało używane stacje w odległości 5 min marszu od siebie jest niedopuszczalne. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Przeniesiono do lokalizacji. 2. Uwzględniono. 3. Nie 	<ol style="list-style-type: none"> 2. Rekomendowane jest uwzględnienie w Koncepcji możliwości budowy bezpiecznych parkingów rowerowych w miejscach zamieszkania oraz w rejonie węzłów przesiadkowych.

<p>Z uwagi na zły stan powietrza w Warszawie rowery miejskie mogą być uzupełnieniem dla transportu publicznego - szczególnie w miejscach takich jak nasze gdzie:</p> <ul style="list-style-type: none"> - nie ma transportu szynkowego, niezależnego od korków - tworzą się korki, liczba mieszkańców wzrasta a transport publiczny jest wciąż bardzo zły jakości - autobusy kursują rzadko (poza szczytem co pół godziny) a dotarcie gdziekolwiek w Warszawie wymaga co najmniej dwóch przesiadek <p>2. W tej chwili ok. 90% mieszkańców osiedli korzysta z transportu prywatnego - i z uwagi na źle funkcjonujący transport, brak woli współpracy ze strony ZTM oraz korki ten stan będzie się pogarszał. Budowy stacji w okolicach osiedli na Białoleckiej oraz w okolicy tramwaju Żerań Wschodni pozwoli uniknąć coraz większych korków na Białoleckiej i Daniszewskiej i dla części mieszkańców będzie atrakcyjne. Niestety zostawianie prywatnego roweru na cały dzień jest zbyt ryzykowne.</p> <p>Dodatkowo rejon Białoleckiej to dość atrakcyjne tereny rowerowe - głównie Kanał Żerański gdzie ma powstać ścieżka (ale i bez niej jeździ się dobrze), inne spokojne ulice Zielonej Białoleki to również dobry teren do rowerowych przejażdżek.</p> <p>Pozostałe kwestie</p> <p>3. Ze stacjami czy bez? bez stacji - wtedy mniejsza będzie dyskryminacja mieszkańców Białoleckiej</p> <p>4. Jaka ma być taryfa? mogą płacić więcej jeśli sprzęt będzie lepszej jakości (obecnie trudno jechać dłużej niż 20 minut) i przede wszystkim - jeśli w ogóle będą miały dostęp</p> <p>5. Jak mają wyglądać rowery? przydałyby się lżejsze modele, waga obecnych to problem</p> <p>6. wyposażenia stacji - jeśli jest już pompka to dobrze by było żeby była instrukcja obsługi. a przede wszystkim żeby ta pompka w ogóle działała. Próbowałam użyć na dwóch stacjach (przy pomocy innych osób), jedyne co się udało to spuścić powietrze z koła. zepsuty sprzęt powinien być wyraźnie oznakowany, nie każdy jest "techniczny" żeby się zorientować po wyglądzie a brak powietrza w kole to znacznie poważniejszy problem niż koło źle napompowane....</p> <p>7. aplikacji mobilnej i terminalu- najpierw należałoby popracować nad tym, żeby działało co jest. Nie raz nie wypożyczyłam roweru bo technicznie terminal był niesprawny. Często też okazywało się do dopiero po jakimś czasie prób skorzystania ze stacji - co powoduje niechęć do veturilo jako takiego. Szczególnie jeśli po 10 minutach wypożyczenia roweru wsiałam na sprzęt, który właściwie nie da się jechać.</p> <p>modele rowerów</p> <p>- wolę mieć jeden typ - ale żeby on w ogóle był dostępny. co z tego, że veturilo ma elektryki czy tandemy jeśli mieszkańcy mojej okolicy są z systemu wykluczeni?</p>	<p>uwzględniono.</p> <p>4. Częściowo uwzględniono.</p> <p>5. Nie uwzględniono.</p> <p>6. Uwzględniono.</p> <p>7. Uwzględniono.</p>	<p>3. Rekomendowane jest objęcie Białoleki systemem opartym na stacjach.</p> <p>4. W ramach koncepcji rekomendowane jest utrzymanie obecnej taryfy dla wynajmu rowerów standardowych oraz wprowadzenie opłat za wypożyczenie rowerów nietypowych.</p> <p>5. Rowery w wypożyczalniach publicznych muszą być bardziej odporne na użytkowanie ze względu na swoją specyfikę. Delikatne i lekkie rowery lepiej sprawdzają się jako rowery prywatne.</p> <p>6. Pompki zostaną uwzględnione przy wybranych stacjach.</p> <p>7. koncepcja zakłada przygotowanie odpowiednich narzędzi do łatwiejszego zarządzania systemem, w tym m.in. do weryfikacji sprawnych rowerów.</p>
<p>45</p> <p>1. Liczba stacji wydaje się być rozsądnie wyważona. Również funkcjonowanie stacji zasadniczo nie pozostawia nic do zarzutu (poza okazjonalnymi trudnościami z wypięciem oddanego roweru z systemu magnet).</p> <p>2. Problemem, który wydaje się być na ten moment najbardziej palący jest stan floty rowerowej. Nagminnie są sytuacje, gdy na stacji znajduje się kilka rowerów, w których albo są uszkodzone łańcuchy albo przebite dętki. Przyznam, że jest to czynnik, który najbardziej zniechęca mnie do regularnego użytkowania roweru miejskiego. Jedyne chyba rozwiązaniem jest wprowadzenie monitoringu na stacjach obejmującego wszystkie rowery oraz wyraźnych znaków ostrzegających o tym fakcie. Rozumiem, że rozwiązanie drogie, ale w sytuacji, gdy na stacji stoi 9 rowerów i wszystkie mają przebite dętki, nie spodziewam się, że 9 rowerzystów najechało na szkło i oddało rower.</p> <p>3. Warto chyba pomyśleć o rowerach ze wspomaganie elektrycznym, co może nie jest wskazane z punktu widzenia zdrowotnego, ale ułatwia decyzję o tym, czy chcemy jechać do pracy rowerem, czy nie.</p> <p>4. Uważam, że należy zrezygnować z opcji darmowych przejazdów. Mam poczucie, że obniża to szacunek użytkowników wobec sprzętu (casus wózków Tesco, które znajdowały się dosłownie wszędzie w okolicy 2km wokół supermarketów). W zamian warto może pomyśleć o abonamentach dla mieszkańców, coś w rodzaju biletu miesięcznego. Jeśli miasto stać na taką operację, może warto połączyć system z kartą warszawiaka, nawet kosztem podniesienia ceny biletu miesięcznego (np. dodać obok istniejącego już miesięcznego za 99 zł taryfę 140 zł za bilet miesięczny komunikacja miejska + Veturilo). Zapewniłoby to regularny wpływ środków na system rowerowy i umożliwiło częstsze i sprawniejsze reagowanie na jakiegokolwiek awarie. Jeśli chodzi o uczniów, nie proponowałbym darmowego użytkowania Veturilo, tu bym zasugerował taryfę 40 zł miesięcznie (wspomniane już wyżej kwestie szacunku dla mienia).</p> <p>5. Wprowadzenie opcji postój - przerwy w jeździe. Dla osób, które nie miałyby opcji abonamentowej, byłoby to bardzo dobre rozwiązanie (jeśli jest taka opcja w aplikacji, to przepraszam, nie używam aplikacji).</p> <p>6. Wprowadzenie smsów przy każdym wypożyczeniu ze stacji wraz z kodem do łańcucha. Na pewno zachęciłoby mnie to do częstszego używania Veturilo przy okazji zakupów.</p> <p>7. Współpraca z miastem dot. zagęszczenia ścieżek rowerowych. Są w mieście jeszcze sytuacje, w których mimo dobrej przestrzeni nie ma ścieżki, którą można by się poruszać - znamienny jest brak takiej opcji choćby na al. Niepodległości, jednej z głównych dróg Warszawy.</p>	<p>1. Nie uwzględniono.</p> <p>2. Uwzględniono.</p> <p>3. Uwzględniono.</p> <p>4. Nie uwzględniono.</p> <p>5. Uwzględniono.</p> <p>6. Nie uwzględniono.</p> <p>7. Uwzględniono.</p>	<p>1. Ze względu na wybrany model funkcjonowania Veturilo rekomendowana jest rozbudowa floty rowerów ze wspomaganie elektrycznym udostępnianych na innych niż do tej pory, zasadach. Rowery ze wspomaganie będzie można wypożyczyć w delegowanych punktach miasta również na dłuższy okres.</p> <p>2. W koncepcji wprowadzone zostaną rowery cargo</p> <p>3. W koncepcji wprowadzone zostaną rowery cargo ze wspomaganie elektrycznym</p> <p>4. W koncepcji zostanie przewidziana możliwość integracji z innymi programami, jednak powinno być to zadanie Wykonawcy a nie Zamawiającego.</p> <p>5. W koncepcji uwzględnione zostanie pozostawienie pewnej liczby floty rowerów na okres zimowy.</p> <p>6. Rekomendowane jest wprowadzenie zapisu o dopuszczalności wypożyczenia rowerów w innych systemach rowerów publicznych działających w Polsce, Europie i na świecie przy pomocy tej samej aplikacji.</p>

	<p>Część zaproponowanych rozwiązań wprowadzono w Gdańsku i przyznam, że byłem pod dużym wrażeniem ich systemu. Faktem jest, że rowery tam znikają błyskawicznie (mniejsze miasto, mniejsza flota), niemniej w trakcie mojego pobytu w Trójmieście ani razu nie trafiłem na uszkodzony rower.</p> <p>Mam nadzieję, że wiadomość ta pomoże w rozwoju systemu. Dziękuję za to, co jest dotychczas, gdyż to naprawdę dobra inicjatywa.</p>		
46	<ol style="list-style-type: none"> Kupując bilet 30- lub 90-dniowy, veturilo w pakiecie. Można wypożyczać/ jeździć veturilo na bazie opłaconego biletu, z limitem 3 godzin. Powyżej 3 godzin naliczenia według standardowej taryfy. Być może, podobnie jak w Krakowie, Veturilo mogłoby być częścią systemu komunikacji miejskiej i rozwijać się w takiej logice, być może jako część ZTM (spójna strategia, rozbudowa infrastruktury rowerowej w oparciu i potoki pasażerów, rower jako uzupełnienie transportu autobus-tramwaj-metro). Poprawa jakości rowerów i dostępności stacji. Często zdarza się, że rowery na stacjach są niesprawne (urwane siodełko, przebita opona, pęknięty pedał) kilka dni pod rząd. Warto usprawnić proces wymiany rowerów, przydałby się system szybkiego powiadamiania o awarii - rowerów i stacji. Mam wrażenie, że szczególnie w miejscach, z których dojeżdżamy do centrum (do pracy, po rozrywkę) jak Mokotów, Gocław i cała prawobrzeżna Warszawa jest zbyt mało stacji. Większa ilość stacji w centrum. Często zdarza się, że w samym centrum, gdzie infrastruktura rowerowa jest najlepsza, nie ma wolnych rowerów. Można pokusić się o stwierdzenie, że stacje mogłyby być na każdym rogu. Częstsze dowożenie rowerów na najbardziej oblegane stacje, szczególnie w sezonie letnim. Często zdarza się dziś, że kilka-kilkanaście najbardziej oblegane stacje (świętokrzyska, w okolicy metra w śródmieściu, przy alejach jerozolimskich, marszałkowska do placu Unii Lubelskiej) w ciągu dnia są puste. 	<ol style="list-style-type: none"> Częściowo uwzględniono. Uwzględniono. Uwzględniono. Częściowo uwzględniono. 	<ol style="list-style-type: none"> Niezbędne jest zarejestrowanie się w systemie Veturilo. Przeanalizowane zostaną możliwe preferencyjne warunki dla stałych użytkowników komunikacji zbiorowej oraz integracja z Warszawską Kartą Miejską. W ramach Konceptcji rekomendowane jest stworzenie funkcjonalnego narzędzia do zgłaszania usterek przez użytkowników oraz do kontroli tego stanu przez Zamawiającego. Konceptcja zakłada zwiększenie liczby rowerów oraz zagęszczenie dodatkowymi stacjami. Rekomendowane będą dodatkowe rozwiązania wpływające na rozłożenie rowerów, jak np. system motywacyjny dla użytkowników za przewożenie rowerów do pustych stacji czy zabieranie z przepelnionych.
47	<ol style="list-style-type: none"> zmienić system przerzutek tak, żeby rowery mogły jeździć szybciej przy spokojnym pedałowaniu wprowadzić możliwość przesyłania skarg do urzędu miasta lub jednostki mu podległej. 	<ol style="list-style-type: none"> Częściowo uwzględniono. Uwzględniono. 	<ol style="list-style-type: none"> Proponowane rozwiązanie jest mało możliwe ze względu na wybrany model funkcjonowania Veturilo. Niemniej, rekomendowana jest rozbudowa floty rowerów ze wspomaganiami elektrycznym udostępnianych na innych niż do tej pory zasadach. Rowery ze wspomaganiami będzie można wypożyczyć w delegowanych punktach miasta również na dłuższy okres. W ramach Konceptcji rekomendowane jest stworzenie funkcjonalnego narzędzia do zgłaszania usterek przez użytkowników oraz do kontroli tego stanu przez Zamawiającego.
48	<ol style="list-style-type: none"> Rowery dla dzieci powinny być dostępne w wielu rozmiarach (nie ma rowerów dla dzieci o wzroście 140-150 cm -małe rowery są za małe; duże - za duże i ciężkie, żeby dziecko mogło sobie z nimi poradzić w wypożyczalniach dziecięcych jest za mało rowerów, w weekendy trudno rower wypożyczyć (np. w okolicach Parku Praskiego) Obok wypożyczalni dla dzieci powinna być wypożyczalnia dla dorosłych. Jak chcę pojechać z dzieckiem na wycieczkę to muszę najpierw pójść do wypożyczalni po "dorosły" rower a potem do innej po drugi dla dziecka, to trochę bez sensu. Zwłaszcza, że czasem okazuje się, że podejziemy do tej dla dzieci to stojące tam rowery są za małe i wtedy musimy albo zrezygnować z wycieczki i odprowadzać rower do stacji dla dorosłych albo szukać kolejnej stacji ciągnąc ze sobą wypożyczony rower. 	<ol style="list-style-type: none"> Uwzględniono. Uwzględniono. Uwzględniono. 	<ol style="list-style-type: none"> W ramach Konceptcji przewidziana zostanie możliwość regulacji rowerów dziecięcych do różnego wzrostu dzieci. Rekomendowane jest wprowadzenie różnych rowerów nietypowych, w tym również rowerów dziecięcych. Ich odbiór możliwy będzie na dedykowanych stacjach oraz przynajmniej w jednym punkcie w każdej dzielnicy na terenie Warszawy. Stacje z rowerami dziecięcymi zostaną zintegrowane ze stacjami dla dorosłych.
49	<ol style="list-style-type: none"> Veturilo powinno być system całorocznym. W obecnych czasach gdy zimy są łagodne można jeździć rowerem cały rok. W zimę system jeśli chodzi o dojazdy na bliskie odległości (np. do stacji metra) nawet bardziej by się przydał niż latem. Coraz więcej miast ma system całoroczne (Trójmiasto, województwo łódzkie, Wrocław, Kraków). Kompromisowo można skrócić przerwę zimową - w grudniu od lat nie było śniegu, więc w wariantcie oszczędnościowym warto wydłużyć system o miesiąc, półtora. System powinien być przede wszystkim stacyjny, gdyż ułatwia to znalezienie rowerów i nie powoduje zaśmiecania miasta. Warto jednak zrezygnować z elektrozamków, gdyż one są najsłabszym ogniwem systemu. Elektrozamki można zastąpić blokadą na koło. Ewentualnie można by dopuszczać zwrot poza stacją za odpowiednią dopłatą. Warto postawić na rowery tradycyjne a nie elektryczne. Elektryczne zwiększają koszty, są mniej zdrowe i nie są ekologiczne. Należałoby przywrócić koszyki. System z gumkami to niewypał, który się nie sprawdził. W koszyku dużo łatwiej przewieźć torbę czy zakupy. Taryfa nie wymaga większych zmian. Warto by jednak rozważyć abonamenty całoroczne (np. 100 zł) 	<ol style="list-style-type: none"> Uwzględniono. Częściowo uwzględniono. Nie uwzględniono. Nie uwzględniono. Częściowo uwzględniono. 	<ol style="list-style-type: none"> W ramach Konceptcji rekomendowane jest pozostawienie pewnej floty rowerów na okres zimowy. Rekomendowany system oparty na stacjach z dopuszczeniem, pod pewnymi warunkami (np. dodatkowa opłata, przy stojakach rowerowych), pozostawienia roweru poza stacją. Ze względu na wybrany model funkcjonowania Veturilo rekomendowana jest rozbudowa floty rowerów ze wspomaganiami elektrycznym udostępnianych na innych niż do tej pory zasadach. Rowery ze wspomaganiami będzie można wypożyczyć w delegowanych punktach miasta również na dłuższy okres. Koszyki były zdecydowanie bardziej narażone na wandalizm. Obecne rozwiązanie, choć ma swoje ograniczenia, z powodzeniem funkcjonuje już kilka lat.

			5. Zostanie utrzymana obecna taryfa dla rowerów standardowych wraz z propozycją dobrowolnych abonamentów oraz wprowadzone zostaną opłaty za wypożyczenie rowerów nietypowych.
50	a mam propozycję co by rowery były tak skonstruowane, aby podczas jazdy rowerzysta był w stanie sprawdzić czy świeci mu tylne światło. W obecnych rowerach nie jest to możliwe co grozi mandatem, a co gorsza wypadkiem. Przed wypożyczeniem nie da się sprawdzić sprawności oświetlenia w rowerze, z przednim nie oczywiście problemu ale tylnego przez to zabudowanie nie da się zobaczyć. Druga propozycja to żeby koszyki w rowerach były "pełne".	1. Częściowo uwzględniono. 2. Nie uwzględniono.	1. Obecnie istnieje możliwość sprawdzenia. Przed jazdą wystarczy zakręcić kołem i sprawdzić, czy lampa się świeci. 2. Koszyki były zdecydowanie bardziej narażone na wandalizm. Obecne rozwiązanie, choć ma swoje ograniczenia, z powodzeniem funkcjonuje już kilka lat.
51	1) Największy problem Veturilo są zepsute rowery. Jest ich tak dużo, że zrezygnowałem z ogłaszania problemów - szczególnie jak się spieszę. Tak samo się zgadzają ludzie w moim otoczeniu. Proponuję automatyzację, że jak 3x jest rower wypożyczony i wrócony w tej samej stacji w kilka sekund przez 3 różnych użytkowników, to automatycznie upowiadamy serwisanta /bo na pewno z takim rowerem jest coś nie tak/ 2) Jak rower jest 3x wrócony po kilka sekundach w tej samej stacji, to jest też automatycznie usunięty z mapy w aplikacji (bo często jest sytuacja, że rowerów w stacji 5, ale wszystkie zepsute). 3) Fajnie by było, gdyby była możliwość zostawić rower za 1zł poza stacją. A przeciwnie, gdyby użytkownik wzał rower z otwartego terenu z poza stacji a wrócił do stacji, to otrzyma 1zł bonus /to spowoduje, że cash flow dla Veturilo jest neutralne, użytkownicy samodzielnie „odsprzątają” rowery do stacji przez 1zł symboliczną nagrodę, ale istnieje możliwość takiego zostawienia na dowolnym miejscu/ 4) Totalnie ekstra by było, gdyby była wdrożona gamifikacja (polski grywalizacja). Wystarczy coś barzo proste. Np. aplikacja już dziś liczy ile kcal było spalonych albo ile gramów CO2 oszczędzanych, warto tych danych wykorzystać. Wystarczy te dane pojedynczych podróży agregować na podstawie 1 dnia, tygodnia, miesiąca, roku a dawać nagrody. Jeszcze lepiej by było liczyć metry. 5) A teraz grywalizacja do kwadratu. Porównywać dane użytkownika ws. wszyscy użytkownicy. Np. Dziś przejechałeś 3420m, to jest więcej jak 70% użytkowników. W tym tygodniu przejechałeś 3420m (zakładam, że użytkownik zrobił dziś pierwszy podróż w tym tygodniu), to jest więcej jak 40% użytkowników. W tym miesiącu 24300m, to jest więcej jak 90% użytkowników. W roku, CALKOWICIE <p>Jeżeli Państwo potrzebują zwerifikować jakieś opinie z częstym użytkownikiem, to zachęcam do dyskusji. Chętnie pomogę wylepszyć już i tak dobry system Veturilo.</p>	1. Częściowo uwzględniono. 2. Uwzględniono. 3. Uwzględniono. 4. Częściowo uwzględniono. 5. Częściowo uwzględniono.	1. W ramach Konceptji rekomendowane jest stworzenie funkcjonalnego narzędzia do zgłaszania usterek przez użytkowników oraz do kontroli tego stanu przez Zamawiającego. 2. Rekomendowany będzie mechanizm wskazujący tego typu rowery jako niesprawne i zablokowane w stacji. 3. Rekomendowany system oparty na stacjach z dopuszczeniem, pod pewnymi warunkami (np. dodatkowa opłata, przy stojakach rowerowych), pozostawienia roweru poza stacją. 4. W ramach Konceptji rekomendowane będzie wprowadzenie komponentu związanego z grywalizacją. 5. W ramach Konceptji rekomendowane będzie wprowadzenie komponentu związanego z grywalizacją.
52	1. Regularnie jest problem z oddaniem roweru przez aplikację. Aplikacja nie zezwala na oddanie roweru, gdy system uważa, że są wolne stojaki z elektrozamkiem. Zawsze jednak jest powód, dla którego nie mogą skorzystać z tego "wolnego" elektrozamka - zwykle jest niesprawny (lub sam rower jest niesprawny), rzadziej zablokowany lub zajęty. Rozumiem, że ideą było bezpieczeństwo rowerów, ale realia są takie, że kto nie chce grać zgodnie z zasadami po prostu wyłamuje rowery z zamków i się nie przejmuje - a przeskadza to tylko normalnym użytkownikom. Ponieważ veturilo nadaje się głównie do krótkich tras (na dłuższych wolę użyć własnego roweru), konieczność spędzania 5-15 minut na infolinii po co drugiej-co trzeciej podróży niszczy dla mnie sens istnienia jest bardzo uciążliwe. Na krótkich trasach oszczędzam może kilka minut względem przejścia pieszo, a muszę potem wisieć na infolinii długie minuty. 2. Stan techniczny rowerów jest tragiczny, co roku. Zgłaszanie rowerów przez aplikację jest zbyt czasochłonne i niewygodne (chodzi o konkretną aktualnie istniejącą wersję aplikacji - można to zgłaszanie przez aplikację rozwiązać dużo wygodniej moim zdaniem). We wrześniu musiałbym zgłaszać prawie każdy rower. Moim zdaniem operator powinien być rozliczany z rzeczywistej sprawności rowerów, a nie z naprawiania rowerów zgłoszonych przez użytkowników - aktualnie chyba nie jest w interesie operatora znać faktyczny stan techniczny rowerów, bo oznaczałoby to konieczność naprawiania prawie każdego roweru w mieście (lub przyznania, że prawie wszystkie są niesprawne). Minimum dla mnie byłoby wygodne rozwiązanie zgłaszania usterek technicznych - aktualnie ten ekran jest pomyślany jak miejsce, gdzie użytkownik zagląda rzadko. W rzeczywistości, nawet biorąc pod uwagę cały rok a nie wrzesień, częściej mam do czynienia z rowerem z którym jest coś nie tak, niż z takim z którym wszystko jest w porządku. Czasem coś jest nie tak z rowerem i widać to z daleka - takich raczej nikt nie wypożyczy, a więc i nie zgłosi. 3. Poza tym uważam, że należy próbować uzyskać jak najwięcej sponsorowanych stacji w okolicach dużych sklepów i galerii. Chciałbym też zobaczyć wiaty chroniące rowery na stacjach przed deszczem. Jako wysoka osoba zauważyłem też, że rowery veturilo są różne - na niektórych z maksymalnie wysoko ustawionym siodelkiem czuję się w miarę OK, na innych jak na rowerze dla dziecka. Wygodnie dla mnie by było, gdyby te wyższe były jakoś oznaczone.	1. Uwzględniono. 2. Uwzględniono. 3. Uwzględniono.	1. W ramach Konceptji rekomendowany jest szereg rozwiązań mający na celu poprawę opisanej sytuacji. Należą do nich m.in. aplikacja mobilna z łatwym systemem oceny stanu technicznego rowerów oraz wygodne narzędzie do nadzoru sprawnych rowerów dla Zamawiającego. 2. Jw. 3. Uwzględniona zostanie możliwość rozbudowy systemu o stacja finansowane z innego, niż miejski budżet.
53	Z wielką chęcią zamieszczam poniżej moje uwagi, przemyślenia i obiekcje dotyczące systemu Veturilo. Mam nadzieję, że zostaną dokładnie przestudiowane ponieważ zależy mi, aby działanie systemu się poprawiło. Jestem aktywnym użytkownikiem Veturilo w zasadzie od samego początku działania systemu. Osobiście odbieram	1. Uwzględniono. 2. Uwzględniono. 3. Uwzględniono. 4. Uwzględniono.	1. Rekomendowane jest uruchomienie wygodnego dla użytkownika zgłoszenia awarii przy pomocy aplikacji mobilnej. Jednocześnie Zamawiający będzie miał podgląd na zgłaszane reklamacje oraz sposób ich rozwiązania.

<p>powszechne wypożyczalnie rowerów działające w Warszawie za doskonały pomysł znakomicie uzupełniający tradycyjny transport miejski.</p> <p>1. System zawsze miał swoje plusy i minusy, jednak bardzo znaczące nasilenie występowania awarii, złej obsługi w ostatnim, trwającym jeszcze sezonie, skłania do podzielenia się z Państwem obserwacjami i doświadczeniami. Do maila załączam treść jednej z pisemnych (e-mailowych) reklamacji złożonych przeze mnie w tym sezonie oraz odpowiedź na tę reklamację. Zawiera ona dokładnie opisane awarie, których byłem świadkiem w bardzo krótkim odstępie czasu. Poirytowany dalece niezadowolającą obsługą systemu przez operatora zwracam także Państwu uwagę, że obecnie funkcjonalność usługi jest na po prostu słabym poziomie. Odpowiedź na moją wyczerpującą i długą reklamację - zwrócenie uwagi przyszła w formie standardowej, pisanej na odwal się "ctrl+c, ctrl+v" formatki ostatniego dnia terminu, w którym ck@veturilo.pl zobowiązuje się do odpowiedzi (proszę zwrócić uwagę na daty załączonych wiadomości). Nie sądzę, aby ktokolwiek w ogóle zainteresował się moją wiadomością. Konsultanci na infolinii twierdzą, że nie mogą przyjmować reklamacji innych niż na błędnie naliczone opłaty.</p> <p>2. W obecnym sezonie łatwo zauważyć, że niektóre stacje są serwisowane zbyt rzadko. Zdarza się, że rowery z jakimiś charakterystycznymi defektami stoją na stacjach po 2-3 dni i firma Nextbike się nimi nie interesuje, tak jak gdyby system miał być samoobsługowy.</p> <p>3. Bywa, że na stacjach stoją sprawne rowery, których nie da się wyciągnąć z zamka. Nagminnie zdarza się, że rower wypożyczony ze stacji przez terminal nie daje się w ogóle wyciągnąć z zamka i widnieje jako wypożyczony na koncie użytkownika. Na rozmowy telefoniczne z infolinią wydałem już chyba więcej niż na sam depozyt ;)</p> <p>4. Jako mieszkaniec Warszawy i miejscowy podatnik, mając świadomość, że większość dochodów firmy Nexbike pochodzi z budżetu miasta (może o tym świadczyć poniższa grafika z raportu okresowego za II kwartał 2019 r. zleczonej firmy) wymagam, aby Miasto wymagało od firmy Nextbike podniesienia standardu obsługi systemu Veturilo, a jeśli to niemożliwe, to zatrudniło innego operatora systemu. Nie wyobrażam sobie, żeby w przyszłych sezonach system działał na tak słabym poziomie jak aktualnie. Rozumiem konkurencję ze strony hulajnóg, ale od monopolisty na rynku rowerów miejskich w Warszawie powinniśmy wymagać więcej, zwłaszcza że jest opłacany z kasy Miasta. Nie może być tak, że idziemy na stację z cichą nadzieją, że akurat nie spotka nas przykra niespodzianka, znajdziemy tam chociaż jeden napompowany rower, rower z założonym łańcuchem, działającą przerzutką, stacja odblokuje nam wyjęcie roweru lub przyjmie nasz zwrot na ekranie nie pojawi się błąd itd. a my nie będziemy musieli dzwonić na infolinię i prosić o pomoc tracąc w międzyczasie nerwy.</p>		<p>2. Dodatkem do zabezpieczenia przed taką sytuacją ma być odpowiednie oprogramowanie kontrolne dla Zamawiającego.</p> <p>3. Rekomendowana jest poprawa wypożyczeń / zwrotów oraz ułatwiony kontakt z konsultantem.</p> <p>4. Rekomendowane rozwiązania w koncepcji mają zabezpieczyć przed takimi sytuacjami.</p>
<p>54 Uważam, że należy zerwać umowę z NextBike oraz postawić na samodzielność lub inną firmę, ponieważ zaniedbuje serwisowanie rowerów zwalając to na użytkowników że zauważają problemy i zgłaszają je oraz co więcej. System powinien też zostać udoskonalony ponieważ zdarzają się przypadki naliczania wysokich opłat mimo prawidłowego zwrotu.</p>	<p>Uwzględniono.</p>	<p>Rekomendowany jest szereg zmian mający na celu poprawę stanu technicznego rowerów. Należą do nich m.in. wygodny sposób zgłaszania usterek rowerów przez użytkowników oraz oprogramowanie kontrolne dla Zamawiającego.</p>
<p>55</p> <p>1. Świetna byłaby opcja pozostawienia roweru w dowolnym miejscu nie tylko na stacji.</p> <p>2. Rower z silnikiem elektrycznym za dodatkową opłatą też byłby ciekawą opcją.</p>	<p>1. Uwzględniono.</p> <p>2. Uwzględniono.</p>	<p>1. Koncepcja zakłada wyposażenie rowerów w komputery, dzięki czemu dopuszczona zostanie możliwość pozostawienia rowerów poza stacją pod pewnymi warunkami (np. za dodatkową opłatą, przy stojaku rowerowym).</p> <p>2. Ze względu na wybrany model funkcjonowania Veturilo rekomendowana jest rozbudowa floty rowerów ze wspomaganie elektrycznym udostępnianych na innych niż do tej pory zasadach. Rowery ze wspomaganie będzie można wypożyczyć w delegowanych punktach miasta również na dłuższy okres.</p>
<p>56</p> <p>Veturilo obecnie nie jest dostosowane dla rodziców z małymi dziećmi. Wnioskowałabym o przystosowanie części rowerów i dodanie na bagażniku fotelików dla dzieci np do 5 roku życia.</p>	<p>Częściowo uwzględniono.</p>	<p>Rekomendowane jest udostępnienie rowerów transportowych zapewniających możliwość przewozu dzieci. Foteliki, co do zasady, są gorsze - brak jest kontaktu wzrokowego rodzic - dziecko, inaczej rozłożony jest środek ciężkości, przez co trudniej manewruje się rowerem. Dodatkowo będzie istniała możliwość wypożyczenia przyczepki rowerowej kompatybilnej z rowerami przeznaczonymi do wypożyczeń długoterminowych.</p>
<p>57</p> <p>Co do systemu:</p> <p>1. - najważniejsze to żeby wiedzieć w aplikacji czy dostępny rower jest sprawny czy nie</p> <p>2. - wg mnie głupie jest to że musi być co najmniej 10zł na koncie (np w uberze blokada jest poniżej zera)</p> <p>3. - ułatwiłbym lepsze zgłaszanie usterek (np nie ma opcji zgłoszenia usterki po przejeździe w historii przejazdów , a czasem da się przejechać bez hamulca czy z uszkodzoną przerzutką)</p> <p>4. - czasem usterkę odkrywa się dopiero po przejechaniu paru metrow, wtedy rower się odkłada i wraca do systemu (powinny być usuwane jeśli były zwrócone w ciągu minuty)</p>	<p>1. Uwzględniono.</p> <p>2. Nie uwzględniono.</p> <p>3. Uwzględniono.</p> <p>4. Uwzględniono.</p> <p>5. Uwzględniono.</p> <p>7. Uwzględniono.</p>	<p>1. Aplikacja mobilna będzie posiadała taką funkcję.</p> <p>2. Ze względu na uwzględnienie darmowych przejazdów rekomendowane jest pozostawienie 10 zł na koncie płatnych przejazdów w przyszłości. Kwota jest nieduża, a w pewnym stopniu zabezpiecza przed niepowołanym wykorzystaniem rowerów.</p> <p>3. W ramach koncepcji rekomendowane jest stworzenie</p>

	<p>5. - powinien być algorytm który usuwa dostępność rowerów w aplikacji np na podstawie analizy statystycznej częstotliwości wypożyczania rowerów w ruchliwych stacjach (np jeśli przez 3 dni wzięto wszystkie rowery codziennie poza jednym to pewnie ten jeden nie działa) Co do rowerów</p> <p>6. - w tym roku jest widocznie dużo usterek, to męczące i uciążliwe</p> <p>7. - fajnie jak by było więcej tandemów</p> <p>8. Czy były już zgłaszane powyższe sugestie? Czy coś nowego się pojawiło?"</p>	<p>8. Według wykazu.</p>	<p>funkcjonalnego narzędzia do zgłaszania usterek przez użytkowników oraz do kontroli tego stanu przez Zamawiającego.</p> <p>4. i 5. W Koncepcji znajdzie się rekomendacja algorytmu usuwania niesprawnych rowerów z systemu.</p> <p>7. Będzie przewidziana większa liczba tandemów.</p>
58	<p>1. Korzystam często z systemu i uważam, że największym problemem jest to, że rowery nie są odpowiednio serwisowane, nie dba się o ich stan techniczny.</p> <p>Często natrafiam na sytuację, że na stacji stoi kilka rowerów, ale wszystkie są uszkodzone - np. zakleszczony łańcuch, niesprawne hamulce, niesprawne oświetlenie, brak powietrza w kołach (a może przebite dętki), nie można ustawić siodełka na odpowiednią wysokość, ponieważ zacisk się nie otwiera, albo pomimo zamknięcia nie trzyma.</p> <p>Chciałbym, abyście Państwo przy przetargu zwrócili baczną uwagę na konieczność utrzymywania odpowiedniego stanu rowerów przez operatora, bo te piękne wizje są naprawdę super, ale jeśli rowery będą w złym stanie technicznym to i tak nie będzie się dawało korzystać z takiego systemu.</p>	<p>Uwzględniono.</p>	<p>W ramach Koncepcji rekomendowane jest stworzenie funkcjonalnego narzędzia do zgłaszania usterek przez użytkowników oraz do kontroli tego stanu przez Zamawiającego.</p>
59	<p>Jestem w zasadzie zadowolona użytkowniczką miejskich rowerów w systemie Veturilo. "W zasadzie", bo czasem na stacji nie ma rowerów, czasami nie działają światła albo na trzeciej przerzutce pedały chodzą za ciężko.</p> <p>Uwag do działania systemu i rowerów mam mało i są one raczej drobne:</p> <p>1. Stacje powinny być rozmieszczone bardziej równomiernie, ale wiem, że nie zawsze jest możliwa lokalizacja w miejscu odpowiadającym rowerzystom.</p> <p>2. Jako że nie mam smartfonu i nie przewiduję jego posiadania, dla mnie najlepszym rozwiązaniem są stacje. Poza tym pozostawianie rowerów gdzie popadnie wprowadziłoby bałagan na ulicach i niezadowolone pieszych (jak ma to miejsce w wypadku elektrycznych hulajnóg). Rowerzystom zależy na przychylności pieszych :-)</p> <p>3. Jeśli chodzi o wyposażenie rowerów, to absolutnie konieczne jest zachowanie regulacji wysokości siodełka. Wolałam też kosze przy kierownicy, teraz zastąpione kratką i gumkami. Bardzo bym się ucieszyła możliwością mocowania bagażu nad tylnym kołem. Trzeba też coś zrobić ze śrubą pośrodku kierownicy, która znajduje się w zagłębieniu, gdzie gromadzi się woda deszczowa, co powoduje rdzewienie śruby. Tylko niektóre rowery mają nakładkę, zasłaniającą to miejsce. Chciałabym też, by siodełka były całkowicie wodoodporne.</p> <p>4. Taryfa całkowicie mnie satysfakcjonuje.</p> <p>5. Oczywiście opowiadam się za jak największą siecią ścieżek rowerowych.</p>	<p>1. Uwzględniono.</p> <p>2. Częściowo uwzględniono.</p> <p>3. Częściowo uwzględniono.</p>	<p>1. W ramach Koncepcji przeanalizowane zostaną wszystkie istniejące stacje pod kątem liczby wypożyczeń, zwrotów oraz wskazana zasadność dodania kolejnych stacji.</p> <p>2. Rekomendowane jest pozostanie przy systemie opartym na stacjach. Jednocześnie dopuszczona zostanie możliwość pozostawienia roweru poza stacją za dodatkową opłatą w sposób taki, aby nie utrudniać komfortu innych ludzi.</p> <p>3. Regulacja wysokości siodełka zostanie uwzględniona w rekomendacjach. Obecne rozwiązanie do przewożenia bagażu jest bardziej wytrzymałe i lepiej znosi użytkowanie w czasie. Bagażnik z tyłu przenosi ciężar w sposób utrudniający korzystanie z roweru, w związku z czym rekomendowane jest pozostanie przy koszku funkcjonującym dzisiaj.</p>
60	<p>Szanowni Państwo, proszę o rozważenie dodania z powrotem koszyków do rowerów. Obecne rozwiązanie może być korzystne dla panów z teczkami. Trudno umocować damską torebkę, po prostu wypada, nie mówiąc np o siatce z zakupami.</p>	<p>Uwzględniono.</p>	
61	<p>1. Po pierwsze w rowerze na kierownicy powinno być miejsce na telefon, tak by móc włączyć GPS</p> <p>2. Po drugie stacje powinny być zadaszone.</p> <p>3. Po trzecie. Stacje powinny się pojawiać we wszystkich dzielnicach, nawet jak jest utrudniony ruch rowerowy do centrum Warszawy. Ponieważ w każdej dzielnicy jest duży ruch wewnątrz dzielnicy. Przykład, że będzie miało to sens, pokazały miasta takie jak np. Otwock, gdzie mimo mniejszej gęstości zaludnienia (przy podobnej wielkości terenu) niż w Dzielnicy Wawer pierwszy sezon funkcjonowania rowerów miejskich okazał się sporym sukcesem.</p> <p>W mojej opinii np. w Wawrze stacje powinny się znaleźć przy każdej stacji/przystanku kolejowym, ponieważ to pomiędzy osiedlami wzdłuż torów tej dzielnicy jest największy ruch (ludzie jeżdżą do lekarzy, sklepów, urzędu dzielnicy etc.).</p> <p>4. Po piąte powinny pojawić się rowery umożliwiające wspólny przejazd z dzieckiem, by móc dzieci transportować np. do przedszkola.</p> <p>5. Po szóste powinny pojawić się rowery np. 3 kołowe umożliwiające osobom starszym poruszać się tym środkiem transportu.</p> <p>6. Po siódme dobrze by było, gdyby stacje Veturilo i Veturilko były kompatybilne lub gdyby na każdej „dorosłej” stacji było jedno miejsce na rower Veturilko.</p> <p>7. Po ósme. Warto by było zastanowić się nad hulajnogami miejskimi, ale w żadnym wypadku nieelektrycznymi, tylko takimi zwykłymi gdzie trzeba się odpychać nogą.</p> <p>Po dziewiąte. Ostatnie.</p> <p>8. Karta miejska WTP i bilet jednorazowy powinny umożliwiać przejazdy rowerami Veturilo. Żadnych opłat po 20 minutach jak podróżny ma bilet, który pozwala korzystać z komunikacji przez 75 czy 90 minut. Tak powinno być.</p>	<p>1. Uwzględniono.</p> <p>2. Nie uwzględniono.</p> <p>3. Przeniesiono do lokalizacji.</p> <p>4. Uwzględniono.</p> <p>5. Uwzględniono.</p> <p>6. Nie uwzględniono.</p> <p>7. Nie uwzględniono.</p> <p>8. Częściowo uwzględniono.</p>	<p>1. Rekomendowane jest dodanie uchwytu na smartfon z osłoną przeciwdeszczową uniemożliwiająca klikanie podczas jazdy. Wątek został zarekomendowany do sprawdzenia w ramach dialogu technicznego.</p> <p>2. Zadaszone stacje byłyby bardzo kosztowną infrastrukturą. Przedmiotem zamówienia jest usługa, a nie infrastruktura, więc dodatkowo wraz z końcem kontraktu Wykonawca musiałby demontować wszystkie zadaszenia. Naszym zdaniem to koszt niewspółmierny do efektów.</p> <p>4. Rekomendowane jest wprowadzenie rowerów transportowych do Veturilo.</p> <p>5. Rekomendowane jest wprowadzenie rowerów trójkołowych do Veturilo.</p> <p>6. Rekomendowane jest wprowadzenie różnych typów rowerów nietypowych, w tym między innymi rowerów dziecięcych do Veturilo. Ich odbiór możliwy będzie na przynajmniej jednej stacji w każdej dzielnicy oraz w delegowanym punkcie / punktach na terenie Warszawy po wcześniejszej rezerwacji.</p> <p>7. W obecnych uwarunkowaniach prawnych ciężko przewidzieć możliwość integracji hulajnóg z rowerami.</p> <p>8. Zakłada się integrację z Warszawską Kartą Miejską.</p>

62	<p>Jako osoba odwiedzająca Warszawę chciałbym wyrazić wdzięczność za sensowny system rowerów miejskich.</p> <p>1. Proponowałbym otrzymanie czasu darmowego wypożyczenia.</p> <p>A może nawet, wzorem Wiednia wydłużenie go.</p> <p>Mam nadzieję że rower miejski optymalizowany będzie nie tak by na tym wycinku jak najwięcej zarobić. Lecz tak by jak najwięcej osób z niego korzystało co w skali miasta da większe zyski.</p>	Częściowo uwzględniono.	W ramach Koncepcji rekomendowane jest utrzymanie obecnej taryfy dla wynajmu rowerów standardowych oraz wprowadzenie opłat za wypożyczenie rowerów nietypowych.
63	<p>1. Mam propozycję wprowadzenia przy każdej stacji kilka stojaków na rowery elektryczne. Gdy rower będzie miał 2 kropki baterii lub poniżej trzeba wstawić go do stojaka ładującego, jeśli rower będzie miał 3 lub więcej kropek można wstawić go do zwykłego stojaka. Jeśli nie będzie wolnego stojaka ładującego należy przeczepić ładujący się już przy stacji elektryczny rower i wstawić tam ten który oddaję.</p> <p>2. Można by było obniżyć ceny przejazdów rowerami elektrycznymi.</p> <p>3. Aby zapobiec niszczenia sprzętu każdy po oddaniu powinien zrobić zdjęcie pojazdu jeśli pojazd będzie uszkodzony wyciągnąć odpowiednie konsekwencje</p>	<p>1. Częściowo uwzględniono.</p> <p>2. Częściowo uwzględniono.</p> <p>3. Częściowo uwzględniono.</p>	<p>1. Rekomendowana jest większa elektryfikacja Veturilo.</p> <p>2. Ze względu na wybrany model funkcjonowania Veturilo rekomendowana jest rozbudowa floty rowerów ze wspomaganiami elektrycznym udostępnianych na innych niż do tej pory zasadach. Rowery ze wspomaganiami będzie można wypożyczyć w delegowanych punktach miasta również na dłuższy okres.</p> <p>3. W przypadku usterki będzie możliwość dodania zdjęcia roweru / stacji.</p>
64	<p>1. Przy projektowaniu i wyborze operatorów nowego systemu rowerów miejskich warto mieć na uwadze aby system nowego Veturilo był w pełni kompatybilny z systemami rowerowymi miast ościennych a w szczególności Konstancina i Piaseczna tzn nie tylko można było wypożyczać wzajemnie w tych miastach ale również aby można było te wypożyczenia i wzajemne zwroty obsługiwać jedną zainstalowaną aplikacją bez konieczności instalowania w telefonie kilku aplikacji i ponoszenia wielu opłat wpisowych. Są obecnie miejsca na obrzeżach stolicy zazębiające się ze sobą na których systemy nie połączone ze sobą uniemożliwiają swobodne przejazdy rowerem od miasta do miasta zarówno o charakterze rekreacyjnym jak i komunikacyjnym. Chodzi głównie o rejon przylegający do Lasu Kabackiego (Veturilo, Konstancinowski Rower Miejski, Piaseczyński Rower Miejski) oraz rejon pruszkowski (Veturilo, Rower Gminy Michałowice, Pruszkowski Rower Miejski).</p> <p>2. Warto byłoby uruchomić stacje rowerowe w Zabkach oraz Zielonce koło Warszawy oraz "przysunąć" trochę do Warszawy Otwocki Rower Miejski uruchamiając dodatkowe stacje w dzielnicy Wawer na linii otwockiej. Obecnie można wypożyczyć rower na stacji partnerskiej sieci Orlen przy ul. Wydawniczej lecz do następnej stacji w Otwocku jedź tak daleko iż w razie jakiegos awarii po drodze muszę przewozić rower kolejką SKM.</p> <p>W Rembertowie przydałaby się stacja w rejonie osiedla Mokry Ług oraz lepsza lokalizacja stacji na Wygodzie. Obecna stacja w osiedlu Wygoda jest tak usytuowana że dojazd do niej prowadzi wąska pełna samochodów ciężarowych ulica Chelmszyską, która przecina się z wyjechaniem do Rembertowa lub Gocławka graniczy z bezpieczeństwem. Przejazd z Rembertowa do CH Marki trwający około 40 minut jest obciążony ryzykiem że w przypadku awarii, nie ma gdzie zwrócić sprzętu. A sprzęt z roweru miejskiego miasta Marki (Kolo Marek) jest od początku istnienia tak awaryjny że po drodze przeskakują biegi i ciężko dojechać do Rembertowa lub na Targówek.</p> <p>3. Własnie... awarie.</p> <p>Wypożyczając sprzęt ze stacji w pierwszych dniach marca 2019 roku odniosłem wrażenie że niesprawne są mechanizmy napędowe, niektóre rowery po przejechaniu do najbliższej stacji musiałem zwracać bo jazda na nich uragała wszelkiemu pojęciu bezpieczeństwa. W porównaniu do roku ubiegłego poprawiła się tylko kwestia zwrotów na aplikację chociaż i tak dużo rowerów nie styka w stojakach, nie łączy obwodu elektrycznego i pomimo braku wolnych stojaków na stacji nie można zwrócić aplikacją. Poprawiła się trochę łączność z infolinią ale tylko w lecie, bo w czerwcu czasem lepiej było jechać do następnej stacji gdy sprzęt nie chciał się przypiąć niż czekać kilkanaście minut na konsultanta z infolinią.</p> <p>Wreszcie najważniejsza uwaga. Na początku marca br skłonny byłem przypuszczać, że w zimie rowery nie były w ogóle sprawdzane i w takim stanie w jakim zadokowano je do magazynu to w takim samym stanie w marcu z niego wyjechały bo w większości ich stan był oplakany - nikt do nich nie zajrzał zima nie mówiąc już o regulacji.</p> <p>Proszę wziąć moje propozycje pod uwagę przy uruchamianiu nowego Veturilo</p>	<p>1. Uwzględniono.</p> <p>2. Przeniesiono do lokalizacji.</p> <p>3. Uwzględniono.</p>	<p>1. W ramach Koncepcji rekomendowane jest, aby nie wymagać dedykowanej tylko dla systemu Veturilo aplikacji.</p> <p>3. W ramach Koncepcji rekomendowane jest stworzenie funkcjonalnego narzędzia do zgłaszania usterek przez użytkowników oraz do kontroli tego stanu przez Zamawiającego.</p>
65	<p>Jestem mieszkańcem Warszawy od urodzenia i aktualnie studentem.</p> <p>Chciałbym wyrazić swoją opinię dotyczącą nowego Veturilo od 2021r.</p> <p>1. Ze względu na moje częste przemieszczanie się na krótkich dystansach w obrębie centrum sugeruję wprowadzenie całorocznego Veturilo. Okres zimowy mógłby być okresem funkcjonowania roweru miejskiego na ograniczonym obszarze (np. Centrum i ościennie dzielnice - mniej więcej w strefie płatnego parkowania) co wiązałoby się z ułatwieniem przemieszczania się w najbardziej zakorkowanym obszarze a jednocześnie ograniczyłoby koszty.</p> <p>2. Ponadto sugeruję połączenie systemu ze stacjami i bez stacji - pozostawienie systemu poza stacją ale w strefie roweru miejskiego mogłoby się wiązać z dodatkową jednorazową opłatą, co mobilizowałoby ludzi do odstawiania roweru miejskiego na stacji, ale jednocześnie dawałoby możliwość osobom które tego potrzebują zostawienie roweru w innym miejscu. Dzięki temu rowery stałyby się konkurencyjne dla hulajnog elektrycznych, a dane o tym gdzie rowery były zostawiane poza stacjami mogłyby sugerować umiejscowienie nowych stacji.</p>	<p>1. Częściowo uwzględniono.</p> <p>2. Uwzględniono.</p> <p>3. Nie uwzględniono.</p>	<p>1. W ramach Koncepcji rekomendowane będzie pozostawienie części floty do funkcjonowania w okresie zimowym.</p> <p>2. Koncepcja zakłada wyposażenie rowerów w komputery, dzięki czemu dopuszczona zostanie możliwość pozostawienia rowerów poza stacją pod pewnymi warunkami (np. za dodatkową opłatą, przy stojaku rowerowym).</p> <p>3. Ze względu na wybrany model funkcjonowania Veturilo rekomendowana jest rozbudowa floty rowerów ze wspomaganiami elektrycznym udostępnianych na innych niż do tej pory zasadach. Rowery ze wspomaganiami będzie można wypożyczyć w delegowanych punktach miasta również na dłuższy okres.</p>

	<p>3. Jednocześnie sugeruję rezygnację z elektrycznych rowerów niekompatybilnych z resztą systemu. Może istnieje rozwiązanie techniczne zapewniające wspomaganie jazdy jedynie na podjazdach</p>		
66	<p>Jako regularny użytkownik Warszawskiego Roweru Miejskiego "Veturilo" proponuję następujące zmiany w systemie na lata 2021-2025 :</p> <ol style="list-style-type: none"> Rezygnację ze stacji dokujących rowery w dotychczasowym modelu i wzorem Wrocławskiego Roweru Miejskiego: <ol style="list-style-type: none"> wprowadzenie możliwości wypożyczania (za dodatkową opłatą) i oddawania (z bonifikatą na konto w wysokości np. 3 zł) roweru poza stacją, rezygnację z elektro zamków, które często się psują i wykorzystanie w tym celu blokad na tylne koło, zamontowanie nadajników GPS w rowerach (w związku pkt a i b), co przyczyni się też do zmniejszenia liczby zaginięć i kradzieży rowerów zwiększenie opłaty za pierwszą godzinę użytkowania standardowego roweru do 3 zł, co powinno przełożyć się na większe wpływy oraz tym samym lepszy stan techniczny rowerów (w tym roku jest z tym źle), stacja poza sezonem mogłaby służyć jako parking rowerowy. Po poprawnym zwróceniu roweru, proponuję, aby pojawiała się okno, w których użytkownik będzie mógł ocenić stan techniczny roweru i tym samym zgłosić ewentualny problem ze stanem technicznym roweru (zarówno w aplikacji mobilnej jak i w terminalu). Na chwilę obecną w aplikacji można zgłosić usterkę, ale jest o niewygodne (oddzielne menu) i trzeba ręcznie wpisywać numer roweru. 	<ol style="list-style-type: none"> Uwzględniono. Uwzględniono. Uwzględniono. Nie uwzględniono. Częściowo uwzględniono. <p>2. Uwzględniono.</p>	<ol style="list-style-type: none"> W ramach Koncepcji rekomendowane będzie dopuszczenie pozostawienia roweru poza obszarem stacji za dodatkową opłatą. Rekomendowana jest zmiana sposobu parkowania rowerów w stacjach. Dodatkowo rekomendowane jest wdrożenie mechanizmu oceny satysfakcji użytkowników, której celem jest nakłonienie Operatora do większej dbałości o sprawne funkcjonowanie systemu. W ramach Koncepcji rekomendowane jest wyposażenie rowerów w moduł GPS W ramach Koncepcji rekomendowane jest utrzymanie obecnej taryfy dla wynajmu rowerów standardowych oraz wprowadzenie opłat za wypożyczenie rowerów nietypowych. Przy przejściu na stojaki rowerowe wszystkie (nawet w sezonie) będą też służyły użytkownikom rowerów prywatnych. <p>2. W ramach Koncepcji rekomendowane jest stworzenie wygodnego zgłoszenia po zwrocie roweru.</p>
67	<p>Jestem użytkowniczką Veturilo od kilku lat i chciałabym przekazać swoje uwagi nt. jego funkcjonowania:</p> <ol style="list-style-type: none"> Generalnie uważam, że Veturilo jest wspaniale jako dopełnienie systemu transportowego miasta i szczególnie odkąd się istotnie powiększyło po drugim przetargu daje fantastyczne możliwości - i chciałabym, żeby uwagi krytyczne były odbierane w kontekście usprawnień proponowanych przez zadowolonych 2 użytkowników jednego konta (dla celów statystycznych: kobieta i mężczyzna po 40 lat). Zalety to: <ul style="list-style-type: none"> - liczba i zagęszczenie stacji - dostępność rowerów (generalnie) - aplikacja - miła obsługa na infolinii - możliwość korzystania z konta przez pełnomocnika - możliwość wypożyczenia kilku rowerów jednocześnie - łańcuchy jako alternatywa do elektrozamka i możliwość zostawienia roweru na chwilę na mieście - fakt, że w niektórych innych miastach działa konto w nextbike bez rejestracji (z tamtejszymi opłatami oczywiście) Wady zwane również możliwościami poprawy: <ol style="list-style-type: none"> niesprawne rowery - i nie chodzi mi tu o trzeszczący łańcuch czy lekko skrzywioną kierownicę, bo to nie uniemożliwia jazdy, ale o przebite koła, zerwane łańcuchy, urwane pedały itp. Szczególnie frustrujące jest pójście do stacji która wg aplikacji ma 5 dostępnych rowerów i skonstatowanie, że żaden nie nadaje się do jazdy mam wrażenie, że można się nauczyć przestawiać kod w łańcuchu co umożliwia nieuczciwym użytkownikom blokowanie sobie roweru na stacji poprzez wpięcie go do elektrozamka i jednoczesne przypięcie łańcuchem - kilkakrotnie miałam taką sytuację, że teoretycznie dostępny rower nie dawał się odpiąć łańcuchem mimo wyjścia z elektrozamka stacje, na których trafienie roweru graniczy z cudem wydaje mi się, że obecny bagażnik jest mniej funkcjonalny od poprzedniego, bo ciężko w niego wpiąć np 2 torby, a w poprzedni się „wrzucało”. Wydaje mi się również, że do codziennych czynności typu „wracając z pracy wstąpię po zakupy, więc mam plecak i 3 siatki” powinien się nadawać każdy rower, a nie wybrane modele transportowe Jestem zdecydowaną przeciwniczką pomysłu „zostaw rower byle gdzie”: nie dość, że spowoduje to podobne problemy co hulajnogi, które naprawdę są porzucane wszędzie, np na środku chodnika w poprzek, to utrudni to dostępność i serwis. Preferuję liczne stacje (w centrum Wwy jest ich naprawdę tyle, że nie ma kłopotu ze znalezieniem i podejściem). <p>W trakcie wakacji byłam w Trojmieście i korzystałam tam z tamtejszego mevo. Myślę że można skorzystać z następujących doświadczeń:</p> <p>F) - aplikacją mevo można kupić weekendowy dostęp do mevo, który działa na kilka rowerów - tam jest liczba darmowych minut w cenie plus dopłata ponad limit - świetne rozwiązanie dla turystów</p> <p>- poważną wadą jest totalna niedostępność rowerów - a znalezienie dwóch jednocześnie graniczy z cudem. Nie wiem, czy wynika to z małej liczby rowerów, czy z tego, że można je zostawić wszędzie, czy z tego, że są elektryczne i firma nie nadaje ich ładować, ale jest to niezwykle frustrujące i powodujące, że nie można traktować mevo jako dopełnienia systemu transportu, bo znalezienie roweru, to loteria</p>	<ol style="list-style-type: none"> Uwzględniono. Uwzględniono. Uwzględniono. Częściowo uwzględniono. Częściowo uwzględniono. Uwzględniono. Częściowo uwzględniono. Częściowo uwzględniono. 	<ol style="list-style-type: none"> W ramach Koncepcji rekomendowane jest stworzenie funkcjonalnego narzędzia do zgłaszania usterek przez użytkowników oraz do kontroli tego stanu przez Zamawiającego. Nowe zapięcia będą sterowane w inny sposób, w związku z czym nie będzie możliwości tego typu zablokowania roweru. W ramach Koncepcji zaproponowany będzie szereg rozwiązań poprawiający dostępność rowerów na stacjach. W ramach Koncepcji rekomendowane jest wdrożenie systemu kryterium jakościowego do oceny funkcjonalnej i technicznej rowerów, w tym również regulacji wysokości siodełka oraz funkcjonalności koszyka. W ramach Koncepcji rekomendowane jest wdrożenie systemu Veturilo opartego na stacjach. Dodatkowo zakłada się dopuszczenie możliwości pozostawienia roweru poza obszarem stacji pod pewnymi warunkami (np. za dodatkową opłatą, przy stojaku rowerowym). Ze względu na wybrany model funkcjonowania Veturilo rekomendowana jest rozbudowa floty rowerów ze wspomaganie elektrycznym udostępnianych na innych niż do tej pory zasadach. Rowery ze wspomaganie będzie można wypożyczyć w delegowanych punktach miasta również na dłuższy okres. Rekomendowany model zakłada udostępnienie rowerów ze wspomaganie elektrycznym dla indywidualnych użytkowników w formie najmu np. długoterminowego. W ramach Koncepcji rekomendowane jest duże zwiększenie liczby rowerów ze wspomaganie elektrycznym udostępnianych, na innych jak do tej pory zasadach.

<p>g) - jechanie na rowerze elektrycznym który ma rozładowana baterie to koszar ze względu na jego ciężar h) - natomiast jechanie na sprawnym rowerze elektrycznym jest bardzo przyjemne i nie ma nic wspólnego z wysiłkiem fizycznym - naprawdę można przejechać duże dystanse, w tym pod górę i się nie zmęczyć - ale mam wątpliwości czy przy dużym ruchu rowerowym nie jest to trochę niebezpieczne oraz czy jest sens ponoszenia dużych nakładów finansowych w - mimo skarpy, kładek i wiaduktów - płaskim mieście jakim jest Wwa. Co więcej to ma sens tylko pod warunkiem stworzenia sieci, jeśli ma stanowić dopełnienie systemu transportowego, a nie formę weekendowego spaceru.</p>		
<p>68</p> <p>Jak często korzystasz z roweru publicznego Veturilo? Odp. kilka razy w tygodniu Jak często korzystasz z terminala z ekranem na stacji Veturilo? Odp. za każdym razem Czy w ramach Veturilo chcesz korzystać na terenie całej Warszawy z rowerów ze wspomaganie elektrycznym, gdyby wiązało się to z dodatkową drobną opłatą? Odp. Nie Czy uważasz, że Veturilo powinno działać zimą i będziesz z niego korzystać w tym okresie? Odp. Raczej nie Czy uważasz, że Veturilo powinno umożliwiać, w uzasadnionych przypadkach, pozostawienie roweru poza stacją? np. za dodatkową opłatą Odp. Nie Czy uważasz, że w ramach Veturilo warto zapewnić możliwość wynajmu roweru na dłuższy okres np. przez 6 miesięcy przez studentów lub seniorów za symboliczną opłatą pod warunkiem zobowiązania do rezygnacji z podróży samochodem po Warszawie? Odp. Nie Gdzie Twoim zdaniem powinna znajdować się stacja systemu Veturilo po 2021 roku? Tam gdzie ich nie ma lub występują w niewielkich ilościach (dzielnice peryferyjne). Dodatkowe stacje na ul. Jagiellońskiej pomiędzy Rondem Starzyńskiego a Białoleką. Ponadto w pobliżu wszystkich stacji kolejowych (przynajmniej tam gdzie jeździ SKM) oraz w pobliżu kluczowych węzłów drogowych (tam gdzie do tej pory ich nie ma). Czy #Veturilo2021 jest potrzebne w całej Warszawie? Odp. Tak Ze stacjami czy bez? Odp. Ze stacjami Jaka ma być taryfa? Odp. Taka jak obecnie lub jeszcze tańsza (np. więcej bezpłatnych minut niż pierwsze 20). Jak mają wyglądać rowery? Odp. Mają być bezawaryjne. Ponadto ich wypożyczanie i oddawanie powinno być bezproblemowe (obecnie często są z tym kłopoty). Chodzi zarówno o usterki mechaniczne, jak również problemy z systemem informatycznym oraz działaniem infolinii</p>	<p>Propozycje stacji przeniesiono do lokalizacji.</p>	
<p>69</p> <p>Jestem wielkim fanem roweru publicznego, szczególnie w takiej postaci jak występuje on w Warszawie. Najważniejsze zalety Veturilo to: - stacje, które pozwalają zachować porządek w publicznej przestrzeni; jednocześnie jest ich dużo, więc w większości miejsc nie ma problemu z dostępnością - praktyczne rowery (wygodne, z prostą trzybiegową przerzutką i możliwością przewożenia bagażu) - niski (a zwykle zerowy) koszt wypożyczenia - szybkość i wygoda wypożyczenia i zwrotu</p> <p>Moim zdaniem ankieta przygotowana przez Państwa nie porusza wcale problemów systemu Veturilo, które w moim kręgu znajomych uznawane są za najpoważniejsze. Są to:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Zły stan techniczny rowerów (stąd określenie 'dziadurilo') 2. Problemy z wypożyczeniem, a przede wszystkim ze zwrotem rowerów na stacji (brak wolnych stojaków, mimo, że system widzi wolne stojaki - konieczność dzwonienia na przeciążoną infolinię) <p>Z wymienionych wyżej przyczyn Veturilo nie może być uznawane za pełnoprawny element miejskiego systemu transportu, gdyż nie można na nim polegać. W dalszej części będę się odnosił do problemów zgodnie z numeracją powyżej.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Uwzględniono. 2. Uwzględniono. 3. Uwzględniono. 4. Uwzględniono. 5. Uwzględniono. 6. Uwzględniono. 7. Uwzględniono. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. W ramach Koncepcji rekomendowane jest stworzenie funkcjonalnego narzędzia do zgłaszania usterek przez użytkowników oraz do kontroli tego stanu przez Zamawiającego. 2. Rekomendowana jest możliwość pozostawienia roweru na pełnej stacji. Rozwiązanie powinno umożliwiać pozostawienie roweru w przypadku przepelnionej stacji tylko do pewnego poziomu, np. 2 krotności pojemności stacji. Dodatkowo dopuszcza się, pod pewnymi warunkami (np. dodatkowa opłata, konieczność parkowania przy stojakach rowerowych), pozostawienia roweru poza stacją. 3. W ramach Koncepcji rekomendowane jest stworzenie funkcjonalnego narzędzia do zgłaszania usterek przez użytkowników oraz do kontroli tego stanu przez Zamawiającego. 4. Jak w punkcie 2. 5. Jak w punkcie 1. 6. Elementy rywalizacji zostaną uwzględnione w Koncepcji 7. W ramach Koncepcji wprowadzone zostaną rowery transportowe. Ich odbiór możliwy będzie przynajmniej w jednym punkcie w każdej dzielnicy na terenie Warszawy.

	<p>3. Nie pamiętam sytuacji, by ostatni rower na stacji na stacji był sprawny - zwykle pozostaje tam kilka zdewastowanych sztuk. Poza tym praktycznie każdemu rowerowi 'coś' dolega - a to niesprawny hamulec, a to zgięta oś pedałów, za mało powietrza, niewyregulowana przerzutka czy siodło pochylone do tyłu/do przodu. Dlatego użytkownik nie może być pewien, że z Veturilo dotrze na miejsce na czas - nawet jeśli aplikacja wyświetla dostępne rowery.</p> <p>4. Nigdy nie ma pewności, że rower uda się oddać w miejscu docelowym. W najgorszym przypadku trzeba jechać na inną stację lub czekać na infolinię. Gdyby taka sytuacja miała miejsce raz na 50 wypożyczeń, byłaby do zaakceptowania. Gdy ma miejsce raz na cztery, użytkownik szuka innych rozwiązań komunikacyjnych.</p> <p>Jak rozwiązać powyższe problemy?</p> <p>5. Zachęcić użytkowników do zgłaszania problemów. Sam robię to zawsze gdy z wypożyczonym rowerem coś jest nie tak, ale nigdy nie dostałem żadnej informacji zwrotnej - brak powiadomienia, czy choćby możliwości przeglądania statusu zgłoszenia w aplikacji sprawia, że użytkownik ma wrażenie, iż jego zgłoszenie w niczym nie pomaga, trafia w 'powietrze'. Drugim, po podglądaniu statusu pomysłem jest zbieranie punktów za trafne i szybkie zgłoszenia. Mogłyby one przekładać się na doładowanie konta (jak przy zglosrower.pl) czy też podniesienie pozycji użytkownika w rankingu. Okresowo lider rankingu (za np. miesiąc) mógłby otrzymywać bonus na konto czy drobną nagrodę pieniężną/rzeczową/inną. Element rywalizacji zwykle jest korzystny gdy musimy zwiększyć zainteresowanie sprawą (przykład - konkurs na samochody automatyczne DARPA Grand Challenge, Reinvent the Toilet Challenge fundacji Billa Gatesa etc.).</p> <p>6. Zaimplementować procedurę zwrotu na stacji (z przypięciem do słupka lub innego roweru) w aplikacji zamiast wymagania dzwonienia na infolinię. Ewentualnie użytkownik mógłby potwierdzać poprawność zwrotu zdjęciem. Byłoby to rozwiązanie pewniejsze (dla operatora), tańsze i dużo szybsze dla użytkownika od obecnego.</p> <p>7. Poza tym postuluję wprowadzenie rowerów towarowych - pomogą mi one zrezygnować z wynajmu samochodu przy większych zakupach. Dodatkowo należy dbać o aplikację mobilną - jej interfejs od lat nie był rozwijany (oficjalna aplikacja NextBike w tym czasie zrobiła bardzo duże postępy). To właśnie aplikacja jest jednym z ważniejszych 'punktów styku' użytkownika z systemem. Jej poprawne, intuicyjne działanie zachęci do korzystania z Veturilo.</p>		
70	<p>głównym problemem rowerów miejskich w Warszawie jest brak ich regularnego serwisu.</p> <p>W tym sezonie 9/10 rowerów z których korzystałem było w różnym stopniu uszkodzonych.</p> <p>Od niedziałających przerutek/hamulców/światła po takie uniemożliwiające jazdę, jak: urwany pedał lub brak powietrza w kole.</p> <p>Ja po tym sezonie zniechęciłem się do korzystania z rowerów miejskich, gdyż nie można na nich polegać.</p> <p>Wystarczyłoby wprowadzić zmianę w aplikacji w postaci informacji na koniec wypożyczenia, typu: "Czy rower był w pełni sprawny?" z listą najczęściej powtarzających się usterek.</p> <p>Wtedy serwisanci mieliby konkretną wiedzę na temat stanu danego roweru i mogli szybciej usuwać awarię</p>	Uwzględniono.	W ramach Koncepcji rekomendowane jest stworzenie funkcjonalnego narzędzia do zgłaszania usterek przez użytkowników oraz do kontroli tego stanu przez Zamawiającego.
71	<p>1. Rowery nie muszą być "wypasione", ważne by były sprawne, niezawodne i naprawiane. Zawsze boję się gdy gdy widzę tylko 3 rowery w stacji bo często żaden z nich nie nadaje się do jazdy. Oczywiście fajnie by było gdyby choćby wyglądem konkurowały z hulajnogami - te wydają się być ostatnio modniejsze.</p> <p>2. Skończcie ze stacjami na chodnikach i to w oddaleniu od ścieżek rowerowych i jezdni. Stacje Veturilo powinny być na jezdni, tak by łatwo było włączyć się do ruchu i by uczyć "nowych" rowerzystów, że jeździ się po jezdni. Popatrzcie jak wygląda zdecydowana większość stacji w Paryżu.</p> <p>3. Warto przedłużyć działalność Veturilo na miesiące zimowe. Wtedy można jedynie ograniczyć liczbę rowerów a może także liczbę stacji. Coś takiego na pewno funkcjonuje w Budapeszcie (kilka lat temu byłem tam zimą).</p> <p>4. Warto rozważyć rowery czwartej generacji. Można podpytać jak sobie z tym radzi Poznań. Tu mam obawy o zagrącenie przestrzeni publicznej takimi rowerami. Wtedy należałoby postawić na edukację gdzie zostawiać takie rowery. Najlepiej wszędzie tam gdzie są wyznaczone miejsca parkingowe dla samochodów (w SPPN) i w wirtualnych stacjach poza SPPN.</p> <p>5. Veturilo wymaga lepszej infrastruktury rowerowej. Zauważcie jaką rowerową dziurą jest centrum, czyli miejsce gdzie ruch rowerowy ma największe szanse się rozwinąć i gdzie najważniejsze jest ograniczanie przestrzeni dla samochodów. Szkoda że w Warszawie tego nie widać. Na drugim biegunie jest np. Londyn. W całym Greater London ruch rowerowy to tylko 2-3%, ale w centrum już cztery lata temu zmierzono 16% udział rowerzystów w codziennych podróżach. Co prawda korzystam głównie z własnych rowerów, ale czasem rower wypożyczany przydaje się także takim jak ja. Dodatkowo mam wrażenie że Veturilo roweryzuje miasto, dla wielu jest pierwszym rowerem, dopiero później kupują własny. Oczywiście jest że Veturilo trzeba utrzymać.</p>	<p>1. Częściowo uwzględniono.</p> <p>2. Częściowo uwzględniono.</p> <p>3. Uwzględniono.</p> <p>4. Uwzględniono.</p> <p>5. Częściowo uwzględniono.</p>	<p>1. W ramach Koncepcji rekomendowane jest stworzenie funkcjonalnego narzędzia do zgłaszania usterek przez użytkowników oraz do kontroli tego stanu przez Zamawiającego.</p> <p>2. W ramach Koncepcji zostanie zawarta sugestia co do poprawnej lokalizacji stacji.</p> <p>3. W ramach Koncepcji rekomendowane jest pozostawienie pewnej floty rowerów na okres zimowy.</p> <p>4. W ramach Koncepcji planowane jest przeniesienie komputerów z terminali stacyjnych na rowery.</p> <p>5. W Koncepcji wprowadzony zostanie zapis, że rozwój Veturilo powinien być sprzężony z rozbudową infrastruktury rowerowej.</p>
72	<p>1. NAJWAŻNIJSZE W umowie powinny być zawarte restrykcyjne i egzekwowane wymogi dotyczące stanu technicznego rowerów. Obecnie jest on tragiczny i zniechęca, a w przypadku regularnych, jak ja, użytkowników utrudnia korzystanie z systemu. W innych miastach gdzie operatorem także jest Nextbike sytuacja wygląda podobno lepiej.</p> <p>2. Powinno zostać umożliwione pozostawianie zawsze roweru na stacji bez wpięcia do "gniazdka". Obecnie jest to możliwe jedynie kiedy wszystkie "gniazdka" są zajęte. Często zdarza się że ulegają one awarii i system widzi je jako</p>	<p>1. Uwzględniono.</p> <p>2. Uwzględniono.</p> <p>3. Częściowo uwzględniono.</p> <p>4. Uwzględniono.</p>	<p>1. W ramach Koncepcji rekomendowane jest stworzenie funkcjonalnego narzędzia do zgłaszania usterek przez użytkowników oraz do kontroli tego stanu przez Zamawiającego.</p> <p>Oba powyższe, w przypadku nieodpowiedniego utrzymania rowerów, będą służyły naliczaniu kar dla Wykonawcy.</p>

	<p>wolne chociaż wpięty jest rower, lub są zablokowane przez inne rowery, co uniemożliwia pozostawienie roweru na stacji.</p> <p>3. Na stacjach powinny pozostać terminale z ekranem aby nie odcinać od systemu ludzi z wyładowanym telefonem lub nie korzystających ze smartfonów.</p> <p>4. System powinien funkcjonować w zredukowanym zakresie przez zimę.</p> <p>5. Powinna być możliwość pozostawienia roweru poza stacją za opłatą 2-3zł</p> <p>6. Przedłużenie czasu bezpłatnego wypożyczenia z 20 do 30 minut. Płatność i tak można obchodzić poprzez jazdę kombinowaną z postojami na stacjach pośrednich, a wydłużenie czasu zredukowałoby potrzebę tego proceduru.</p> <p>Rozumiem że zastosowanie powyższych sugestii prowadziłoby do wzrostu kosztów systemu dla miasta, ale pozostają one w skali budżetu i tak mikroskopijne w porównaniu z wydatkami na inne formy transportu. Liczę na pozytywną reakcję i pomyślny rozwój Veturilo w przyszłości.</p>	<p>5. Częściowo uwzględniono.</p> <p>6. Nie uwzględniono.</p>	<p>2. Rekomendowana jest możliwość pozostawienia roweru na pełnej stacji. Rozwiązanie powinno umożliwiać pozostawienie roweru w przypadku przepełnionej stacji do pewnego poziomu, np. 2 krotności pojemności stacji.</p> <p>3. W ramach Konceptcji zapewnione zostanie wypożyczenie i zwrot roweru przez osoby nieposiadające smartfonu, jednak montaż terminala stacjonarnego na każdej ze stacji jest nieuzasadnionym kosztem. Terminale zostaną zarekomendowane w uzasadnionych sytuacjach.</p> <p>4. W ramach Konceptcji rekomendowane jest pozostawienie pewnej floty rowerów na okres zimowy.</p> <p>5. W ramach Konceptcji rekomendowane jest wdrożenie systemu Veturilo opartego na stacjach. Dodatkowo zakłada się dopuszczenie możliwości pozostawienia roweru poza obszarem stacji pod pewnymi warunkami (np. za dodatkową opłatą, przy stojaku rowerowym).</p> <p>6. Obecne bezpłatne 20 minut zapewnia możliwość praktycznie darmowego przemieszczania się po Warszawie. Veturilo jest najtańszą usługą transportową, więc nie ma konieczności dalszego obniżania ceny dla użytkowników.</p>
73	<p>1. Aby jednak system stacyjny sprawdzał się lepiej, sieć stacji powinna być jeszcze gęstsza. Marzy mi się odważna "rewolucja", czyli np. 2x więcej stacji, przy każdym większym skrzyżowaniu, przy lesie, przy szkole.</p> <p>2. Aby było to realne, należy rozważyć stacje bez słupa do obsługi - można śmiało wymusić korzystanie tylko i wyłącznie z aplikacji</p> <p>3. Aby to było społecznie uzasadnione, rozpocząłbym projekt uświadamiania użytkowników, że Veturilo może być prawdziwym uzupełnieniem komunikacji miejskiej. Kampania edukacyjna mówiąca, że przykładowo odkąd na Chomiczówce na Rodziny Połanieckich jest stacja, 203 jeździ luźniejsze :)</p> <p>4. Aby z kolei przekonać ludzi do wybierania roweru jako domyślny dojazd do pracy, Veturilo powinno być całoroczne. Oczywiście można przyjąć że na stacjach utrzymujemy 25% floty i dzięki temu rotacyjnie dalej można robić zimowy przegląd rowerów</p> <p>Plus jedna opowiadka z kategorii fantazji: o stacjach Veturilo można by zacząć myśleć jako o małych centrach osiedli. Dzięki temu mieszkańcy widzieliby namacalną aktywność Ratusza pod ich domem. No bo jeśli przy stacji postawić źródelko (gruba kaśka), toaletę automatyczną, tablicę ogłoszeń, to to miejsce zaczyna być czymś dużo więcej niż parkingiem. A przecież tereny są już wybrane, uporządkowane.</p> <p>Podsumowując - to jest świetny system, który się sprawdza, korzysta z niego coraz więcej ludzi, a działa tyle lat. Ten projekt może się wydawać błahy, bo to przecież "tylko" rowery. Ale apeluję, żeby poważnie inwestować w Veturilo, traktować je poważnie i myśleć o nim w perspektywie kilkunastu lat. Jest szansa, żeby upowszechnić rowery miejskie do tego stopnia, żeby naturalnym wyborem na krótką trasę nie był autobus. A rowery są tanie (dla miasta), dla mieszkańców zwykle darmowe, zdrowe, ekologiczne.</p> <p>Tak jak strzałem w dziesiątkę okazało się zwiększenie nakładów na remonty chodników i kompleksowe remonty w ramach frezowań (bo ludzie zobaczyli szybkie zmiany w ich okolicy), tak wyobraźcie sobie, że za kilkanaście lat jednym ze znaków rozpoznawczych Warszawy są mikro-centra, gdzie można wypożyczyć rower, napić się, skorzystać z toalety (dodatkowe funkcje można mnożyć). A to wszystko za stosunkowo niewielkie pieniądze i w ramach szybkich, seryjnych realizacji (czego nie można powiedzieć np. o centrach dzielnic).</p>	<p>1. Uwzględniono.</p> <p>2. Nie uwzględniono.</p> <p>3. Częściowo uwzględniono.</p> <p>4. Uwzględniono.</p>	<p>1. W ramach Konceptcji rekomendowane jest zwiększenie liczby stacji</p> <p>2. W ramach Konceptcji rekomendowane jest mocne ograniczenie liczby terminali, ale jednocześnie powinna zostać zapewniona możliwość korzystania z Veturilo bez smartfonu.</p> <p>3. W ramach Konceptcji zostanie uwzględniona potrzeba prowadzenia tego typu kampanii.</p> <p>4. W ramach Konceptcji rekomendowane jest pozostawienie pewnej floty rowerów na okres zimowy.</p>
74	<p>przesyłam propozycje dotyczące Veturilo po 2020 r.:</p> <p>1. - możliwość zwrotu roweru za pomocą terminala (niekiedy są z tym problemy, ponieważ pojawia się komunikat: "Wprowadź rower do elektrozamka", nawet gdy wszystkie elektrozamki są zajęte);</p> <p>2. - możliwość wypożyczenia rowerów za pomocą terminala, nie tylko aplikacji mobilnej (rozwiązanie dla osób, które nie mają przy sobie telefonu, mają problemy z internetem itd.);</p> <p>3. - możliwość bezpłatnego korzystania z rowerów przez łącznie 1 godz. dla posiadaczy karty Multisport Benefit (w tym też np. 25 min. i 30 min, czyli łącznie 55 min., a więc poniżej 1 godz.) - obecnie można jednokrotnie w ciągu doby wypożyczyć rower bezpłatnie na czas powyżej 20 min. i poniżej 1 godz. (nie można bezpłatnie wypożyczyć rowerów na np. 25 min. i 25 min.);</p> <p>4. - możliwość ponownego wypożyczenia tego samego roweru od razu po jego zwrocie, a nie po upływie 3-5 min.;</p>	<p>1. Uwzględniono.</p> <p>2. Uwzględniono.</p> <p>3. Nie uwzględniono.</p> <p>4. Uwzględniono.</p> <p>5. Uwzględniono.</p> <p>6. Uwzględniono.</p> <p>7. Uwzględniono.</p> <p>8. Uwzględniono.</p>	<p>1. Rekomendowana jest zmiana sposobu parkowania rowerów w stacjach.</p> <p>2. W ramach Veturilo rekomendowane jest ograniczenie liczby kosztownych terminali. Jednocześnie zapewniona zostanie inna metoda wypożyczenia roweru dla osób nie posiadających smartfonu.</p> <p>3. Nie ma możliwości, aby Zamawiający premiował jednego z dostawców usług typu Multisport / Benefit. Obecna umowa wynika ze współpracy pomiędzy prywatnymi podmiotami.</p> <p>4. Rekomendowana będzie rezygnacja z czasu oczekiwania</p>

	<p>5. - możliwość zwrotu przez terminal roweru w sytuacji, gdy wybraliśmy błędny nr roweru (którego nie ma na danej stacji), bez czekania 3 min. na odnotowanie braku wypożyczenia roweru w systemie;</p> <p>6. - możliwość zwrotu roweru w sytuacji, gdy wybraliśmy błędny nr roweru (którego nie ma na danej stacji), dzwoniąc pon nr tel. 19115 bez czekania na połączenie z konsultantem;</p> <p>7. - możliwość korzystania z rowerów także w okresie od grudnia do lutego;</p> <p>8. - skrócenie czasu oczekiwania na połączenie z konsultantem.</p>		<p>między wypożyczeniem.</p> <p>5. Rekomendowane jest przejście na numer miejsca / zamka / stojaka.</p> <p>6. Rekomendowana jest zmiana systemu na wskazywanie numeru stojaka, co zlikwiduje ten problem.</p> <p>7. W ramach Konceptcji rekomendowane jest pozostawienie pewnej floty rowerów na okres zimowy.</p> <p>8. W ramach Konceptcji rekomendowane jest określenie maksymalnego czasu oczekiwania na połączenie z konsultantem.</p>
75	<p>Jedna sprawa, aczkolwiek ważna.</p> <p>Dlaczego wszystkie inne miasta w Polsce można obsługiwać w systemie NextBike / w aplikacji NextBike, a tylko jedna Warszawa ma odrębną aplikację Veturilo.</p> <p>Nie można by tego połączyć?</p>	Uwzględniono.	<p>Rekomendowane jest wprowadzenie zapisu o dopuszczeniu możliwości wypożyczenia rowerów w innych systemach rowerów publicznych działających w Polsce, Europie i na świecie przy pomocy tej samej aplikacji.</p>
76	<p>Chciałbym zgłosić kilka sugestii</p> <p>1) Po pierwsze, dobrze że w ankiecie zapytano o możliwość pozostawienia roweru poza stacją. Myślę, że jest to bardzo wygodne rozwiązanie. Nie tylko bowiem nie trzeba dochodzić do stacji przy zastosowaniu zamka na kole (tak to wygląda we Wrocławiu) ale przy wypożyczeniu lub oddawaniu nie trzeba się szarpać z zamkiem, wystarczy wypożyczyć i wtedy blokada się otwiera a przy zakończeniu jazdy zamknąć blokadę na kole. Należałoby je jednak uzupełnić o bonus za doprowadzenie roweru do stacji. Przykładowo we Wrocławiu działa to w ten sposób, że za pozostawienie roweru poza stacją opłata wynosi 3 zł i a 2 zł otrzymuje się za to, że rower pozostawiany poza stacją jest odprowadzony na stację</p> <p>Poza tym dobre są stacje bez terminali (jak we Wrocławiu) co powoduje że tych stacji może być więcej bo wystarczy postawić stojaki U-kształtne. Zmniejsza to ilość rowerów pozostawianych poza stacjami.</p> <p>System zamka na kole ułatwia to też możliwość obsługi rowerów nietypowych (cargo, trójkołowce, składaki, tandemy, rowery poziome).</p> <p>2) Uważam że należałoby zostawić część rowerów na zimę. Są osoby które chciałyby korzystać z roweru przez cały rok</p> <p>3) Uwagi bardziej techniczne</p> <p>Siodełka są za nisko. W prawie wszystkich rowerach długość sztycy jest zablokowana na 9-10 cm. wystarczyłoby zrobić nieco dłuższe linki (2-3 cm), które nadal uniemożliwiałyby kradzież siodełek, a byłoby to wygodne dla wysokich osób</p> <p>Ponadto, zastąpienie koszyków z przodu podpórkami na bagaż było niezłym pomysłem bo czasem bagaż jest rzeczywiście szerszy niż szerokość koszyka. Jednak brak w nich dolnej podstawki powoduje że mały lub węższy bagaż może się wysuwać. Takie podstawki są we Wrocławiu (załączam zdjęcie).</p>	<p>1. Uwzględniono.</p> <p>2. Uwzględniono.</p> <p>3. Częściowo uwzględniono.</p>	<p>1. Konceptcja zakłada wyposażenie rowerów w komputery, dzięki czemu dopuszczona zostanie możliwość pozostawienia rowerów poza stacją pod pewnymi warunkami (np. za dodatkową opłatą, przy stojaku rowerowym). Ponadto rekomendowane będzie wprowadzenie transportowych rowerów ze wspomaganie elektrycznym do Veturilo. Ich odbiór możliwy będzie przynajmniej w jednym z punktów w każdej dzielnicy Warszawy.</p> <p>2. W ramach Konceptcji rekomendowane jest pozostawienie pewnej floty rowerów na okres zimowy.</p> <p>3. W ramach Konceptcji rekomendowane jest wprowadzenie kryterium jakościowego do oceny funkcjonalnej i technicznej rowerów, w tym również regulacji wysokości siodełka oraz funkcjonalności koszyka.</p>
77	<p>Kilka uwag odnośnie systemu.</p> <p>1. - powinniśmy częściej mieć szansę wyboru nowych lokalizacji stacji</p> <p>2. - ekrany dotykowe na stacjach często nie działają</p> <p>3. - problemy z elektrozamkami - rowery nie chcą się wypinać</p> <p>4. - nie można zwrócić rowerów, pomimo tego, że wszystkie stanowiska są zajęte (stacja nie odczytuje faktu, że niektóre rowery są wpięte w elektrozamek)</p> <p>5. - rowery są w fatalnym stanie technicznym, nawet zaraz po zimie!!!</p> <p>6. - zmiana regulaminu - to ja muszę udowadniać, że miałem problemy z oddaniem roweru,</p> <p>7. - absurdalnie długi czas oczekiwania na zgłoszenie się infolinii</p> <p>8. - blokada konta i prawie dwa tygodnie czas oczekiwania na odblokowanie, w tym czasie nie mogę używać rowerów, nawet jeśli blokada konta była skutkiem złego zarządzania systemem.</p>	<p>1. Częściowo uwzględniono.</p> <p>2. Częściowo uwzględniono.</p> <p>3. Uwzględniono.</p> <p>4. Uwzględniono.</p> <p>5. Uwzględniono.</p> <p>6. Częściowo uwzględniono.</p> <p>7. Uwzględniono.</p> <p>8. Częściowo uwzględniono.</p>	<p>1. W ramach Konceptcji została udostępniona możliwość wskazywania lokalizacji stacji. Dodatkowo sprawdzając komputery na rowery zapewniona została możliwość tańszego dodawania stacji rowerowych.</p> <p>2. Wprowadzone zostaną dodatkowe możliwości dla wynajmu rowerów.</p> <p>3. Rekomendowana jest zmiana sposobu parkowania rowerów w stacjach.</p> <p>4. Rekomendowana jest możliwość pozostawienia roweru na pełnej stacji. Rozwiązanie powinno umożliwiać pozostawienie roweru w przypadku przepelnionej stacji tylko do pewnego poziomu, np. 2 krotności pojemności stacji.</p> <p>5. W ramach Konceptcji rekomendowane jest stworzenie funkcjonalnego narzędzia do zgłaszania usterek przez użytkowników oraz do kontroli tego stanu przez Zamawiającego. Oba powyższe, w przypadku nieodpowiedniego utrzymania rowerów, będą służyły naliczaniu kar dla Wykonawcy.</p> <p>6. i 8. W ramach Konceptcji rekomendowane będą narzędzia podnoszące jakość i sprawność systemu. Tym samym takie sytuacje będą raczej wyjątkiem, a nie regułą.</p>

			7. Zostanie zaproponowany maksymalny czas oczekiwania na połączenie z konsultantem
78	<p>Witam, używam Veturilo od kilku lat, w tym czasie doszedłem do wniosku że najważniejsze dla mnie są następujące punkty:</p> <ol style="list-style-type: none"> - niezawodność roweru czyli ich serwis, z tym w ciągu ostatniego roku bywa słabo. Warto aby rowery były solidne i regularnie serwisowane. - szybkość wypożyczania - aplikacja działa czasami jak żółw, kręci się kółeczko i kręci... warto zwrócić na to uwagę przy tworzeniu nowego systemu. Zdażało mi się usiłować wypożyczyć rower w Konstancinie, gdzie na stacji pełnej rowerów wszystkie były niedostępne, a jeden znaleziony w aplikacji, nie znajdował się na stacji. Słaby moment! - odporność na warunki atmosferyczne. Ponieważ V. jest solidne, ma dobre błotniki, lubię je używać przy złej pogodzie, jesienią czy wiosną - generalnie im dłużej tym lepiej. Dodatkowo dobrze się jeździ w ubraniu wyjściowym - płaszcz czy garnitur nie stanowią problemu. Warto żeby to było utrzymane. - rower całoroczny? Poza śniegiem i lodem według mnie można używać go cały czas i byłoby super gdyby funkcjonowało jak najdłużej! - do stacji się przyzwyczaiłem, są ok, natomiast porzucone byle gdzie hulajnogi strasznie denerwują - wolałbym żeby rowery znajdowały się w jakimś konkretnym miejscu. - pomysł z dziecięcymi był nie do końca przemyślany. Pojedyncze stacje bez większego planu? Średnio to wyglądało i z tego powodu nigdy nie skorzystałem z rodziną. - elektryczne rowery według mnie to fanaberia. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Uwzględniono. 2. Uwzględniono. 3. Uwzględniono. 4. Uwzględniono. 5. Częściowo uwzględniono. 6. Uwzględniono. 7. Nie uwzględniono. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. W ramach Konceptcji rekomendowane jest stworzenie funkcjonalnego narzędzia do zgłaszania usterek przez użytkowników oraz do kontroli tego stanu przez Zamawiającego. 2. W ramach Konceptcji rekomendowane jest, aby aplikacja nie była unikalna i dedykowana jedynie dla Veturilo. Dzięki temu część problemów może zniknąć. 3. Przewiduje się lepsze dostosowanie konstrukcji rowerów do warunków atmosferycznych, np. zastosowanie siodełka uniemożliwiającego gromadzenie się wody. 4. W ramach Konceptcji rekomendowane jest pozostawienie pewnej floty rowerów na okres zimowy. 5. W ramach Konceptcji rekomendowane jest wdrożenie systemu Veturilo opartego na stacjach. Dodatkowo zakłada się dopuszczenie możliwości pozostawienia roweru poza obszarem stacji za dodatkową opłatą. 6. Rekomendowane jest wprowadzenie różnych typów rowerów nietypowych, w tym m.in. rowerów dziecięcych do Veturilo. Ich odbiór możliwy będzie na przynajmniej jednej stacji w każdej dzielnicy oraz w delegowanym punkcie / punktach na terenie Warszawy po wcześniejszej rezerwacji. 7. Rowery ze wspomaganie elektrycznym to jedna z najszybciej rozwijających się form transportu w Europie. Ich sprzedaż rośnie w bardzo dynamicznym tempie również ze względu na fakt, że zwiększa krąg odbiorców oraz długość podróży wykonywanych przy pomocy roweru. W ramach Konceptcji rekomendowany jest rozwój rowerów ze wspomaganie elektrycznym.
79	<p>Wspaniale by było gdyby można było wypożyczyć rowery z fotelikiem dla dziecka.</p> <p>W Warszawie mieszka sporo młodych i aktywnych rodziców, takie rozwiązanie sprzyjało by wypożyczeniu i aktywnemu spędzaniu czasu</p>	Częściowo uwzględniono.	<p>Rekomendowane jest udostępnienie rowerów transportowych zapewniających możliwość przewozu dzieci. Foteliki, co do zasady, są gorsze - brak jest kontaktu wzrokowego rodzic - dziecko, inaczej rozłożony jest środek ciężkości przez co trudniej manewruje się rowerem. Dodatkowo będzie istniała możliwość wypożyczenia przyczepki rowerowej kompatybilnej z rowerami przeznaczonymi do wypożyczeń długoterminowych.</p>
80	<p>Mój głos w konsultacjach społecznych jest podzielony na dwie sekcje: w pierwszej z nich przedstawię sugestie dotyczące funkcjonowania systemu, a kolejność sugestii zostanie uzależniona od wagi danego punktu wedle mojej oceny; sekcja druga dotyczy odpowiedzi na pytania ankietowe.</p> <p>Sugestie:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Wprowadzenie publicznie dostępnego i dobrze udokumentowanego API umożliwiającego wykonywanie operacji związanych z wypożyczeniem oraz sprawdzaniem dostępności rowerów na poszczególnych stacjach. Ogółem funkcjonalność API nie powinna być mniejsza, być może za wyjątkiem operacji doładowywania konta, od oficjalnego programu do obsługi systemu przygotowanego przez operatora wybranego w przetargu. Uzasadnienie: umożliwienie obsługi systemu przy użyciu różnych programów pozwoli na rozwój innowacyjnych usług integrujących różne metody przemieszczania się po mieście. Takie rozwiązanie nie zmusza też użytkowników do korzystania z platform i usług dwóch, góra trzech firm, na które akurat zostanie przygotowane oprogramowanie; na przykład uzyskanie pełnej funkcjonalności miejskiego systemu nie powinno być uzależnione od mojej zgody na przetwarzanie danych przez firmę Google, a właśnie to się dzieje, gdy oficjalny program jest dystrybuowany wyłącznie przez Google Play, wymaga obsługi przez urządzenie map Google i nie mogą powstać alternatywy dobrej jakości przez brak publicznego API. 2. Wyposażenie rowerów: <ol style="list-style-type: none"> A) Według mnie koszyki w nowych rowerach Veturilo są bardziej wytrzymałe od swoich poprzedników, ale niekoniecznie bardziej funkcjonalne. Brakuje mi przestrzeni na włożenie czegoś większego od damskiej torebki przeciętnej wielkości, bo 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Częściowo uwzględniono. A. Częściowo uwzględniono. B. Uwzględniono. 3. Nie uwzględniono. 4. Nie uwzględniono. 5. Nie uwzględniono. 6. Uwzględniono. 7. Uwzględniono. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Rekomendowane jest udostępnienie wielu funkcji przez API, jednak wypożyczenie w ten sposób roweru rodzi problemy zw. z odpowiedzialnością klienta API. A. W ramach Konceptcji rekomendowane jest wprowadzenie kryterium jakościowego do oceny funkcjonalnej i technicznej rowerów, w tym między innymi koszyka. B. Rekomendowane jest dodanie uchwytu na smartfon z osłoną przeciwdeszczową uniemożliwiającą klikanie podczas jazdy 3. Aktywny GPS może funkcjonować w sposób gwarantujący anonimowość użytkowników a jednocześnie daje bardzo istotne dane pod kątem faktycznej siatki połączeń. 4. Utrzymanie terminali na wszystkich stacjach, a co za tym idzie wzrost kosztów, może stać się skutecznym w przeszkodzi do dalszej rozbudowy systemu Veturilo. Niemniej, rekomenduje się zastosowanie terminali na rowerach. 5. Wynajem długoterminowy w założeniu będzie dotyczył również innych, niż udostępnionych na stacjach, rowerów. Dzięki temu będzie szansa na zwiększenie udziału ruchu rowerowego bez

<p>taka torba lub pakunek już wystaje i można ewentualnie się ratować tylko górną taśmą zabezpieczającą. Drobniejszych przedmiotów nie można przewozić wcale.</p> <p>Wygląd bagażników powinien zostać ponownie przemyślany i zmieniony, a może nawet warto by było dodać nową przestrzeń bagażową np. z tyłu i chodzi mi tu o funkcjonalność zwykłych rowerów, a nie bagażowych.</p> <p>B) Uchwyty na telefon dostępne w ramach standardowego wyposażenia nie byłyby drogie, a zwiększyłyby komfort i bezpieczeństwo jazdy użytkowników nawigacji niezaznajomionych z lokalną infrastrukturą rowerową.</p> <p>3. Ze względu na prywatność użytkowników odradzałbym domyślnego wykorzystania aktywnego GPS.</p> <p>Przechowywanie i analiza danych z takiego urządzenia mogłaby być jednak opcjonalna i przedstawiana jako metoda na ulepszenie danych używanych do budowy infrastruktury rowerowej.</p> <p>Pytania z ankiety:</p> <p>4. Według mnie terminale powinny zostać zachowane, by nie uzależniać użytkowników od wykorzystania telefonów do wypożyczeń i zwrotów. Jeżeli ich jednostkowa cena jest za wysoka można by było rozważyć usunięcie terminali do kart płatniczych z najmniej wykorzystywanych, odbyłoby się to jednak kosztem spójności systemu dla końcowego użytkownika, co jest też moim argumentem za zachowaniem terminali na wszystkich stacjach.</p> <p>5. Nie popieram możliwości wynajmowania rowerów na długi okres.</p> <p>Veturilo z założenia zawsze było systemem współdzielenia rowerów.</p> <p>Obecna sieć stacji jest duża, a jeżeli komuś zależy na osobistym wykorzystaniu roweru, zawsze może taki sobie kupić. Fundowanie ich z publicznych pieniędzy jest mniej efektywne od ich kupowania i włączania do systemu. Poza tym obietnica niewykorzystywania transportu samochodowego jest praktycznie niemożliwa do wyegzekwowania i trudna do określenia. Na przykład czy taka osoba nie mogłaby wcale korzystać z samochodu przez 6 miesięcy, czy mogłaby przejechać się nim raz lub dwa?</p> <p>Wyznaczanie takich limitów byłoby czysto arbitralne.</p> <p>6. Popieram pomysł pozostawiania rowerów na zimę, ich liczba może być w tym czasie zmniejszona, bo spada liczba przejazdów, więc przeglądy na koniec roku nadal mogłyby być wykonane, ale nie byłaby potrzebna tak duża przestrzeń magazynowa. Pewną alternatywą dla systemu opartego na porze roku jest wykorzystanie danych o pogodzie np. temperaturze, ale w związku z koniecznością każdorazowego zebrania i ponownego ustawienia rowerów, to rozwiązanie mogłoby być niepraktyczne.</p> <p>7. Nie widzę wielkiej potrzeby dodawania do systemu rowerów towarowych ze względu na trudności w ich obsłudze i raczej niewielkim popytem, jeżeli już byłyby wprowadzone, to powinny być dostępne do odebrania w konkretnych punktach, a nie krążyć po całym mieście w liczbie kilku sztuk.</p>		<p>ograniczania liczby rowerów dla użytkowników klasycznego Veturilo.</p> <p>6. W ramach koncepcji rekomendowane jest pozostawienie pewnej floty rowerów na okres zimowy.</p> <p>7. W ramach koncepcji planowane jest udostępnienie również rowerów transportowych. Ich odbiór możliwy będzie przynajmniej w jednym punkcie w każdej dzielnicy na terenie Warszawy.</p>
<p>81</p> <p>1. Stacje mogą być, ale bez przypinania, bo to czasem się zaczyna, czasem też za 4 razem uda się trafić rower, który jako tako jedzie (zdarzało mi się tracić w ten sposób 5-10 minut na jednym wypożyczeniu, bo za każdym razem trzeba rower zwrócić w aplikacji). Jak ktoś zostawi poza stacją, płaci więcej. Ale żeby było można znaleźć rower na aplikacji.</p> <p>2. Więcej elektryków. To frajda i wygoda. Zachęca do korzystania również przy dojazdach do pracy, bo da się pokonać większy dystans bez zadyszki, a po drugie człowiek się nie poci.</p> <p>3. Koniecznie poprawcie serwis, rowery to w większości gruchoty. W 90% przypadków mają usterki, które powodują uciążliwość. Klasyka to źle zaskakujące przerzutki albo ciężko chodzący zacisk od sztycy siodełka. W każdym praktycznie coś trzeszczy skrzypi albo są duże opory toczenia.</p>	<p>1. Uwzględniono.</p> <p>2. Uwzględniono.</p> <p>3. Uwzględniono.</p>	<p>1. W ramach koncepcji planowane jest wdrożenie funkcjonalnej aplikacji mobilnej dla użytkowników.</p> <p>2. W ramach koncepcji planowane jest zwiększenie liczby rowerów ze wspomaganie elektrycznym.</p> <p>3. W ramach koncepcji rekomendowane jest stworzenie funkcjonalnego narzędzia do zgłaszania usterek przez użytkowników.</p>
<p>82</p> <p>moje propozycje ulepszeń Veturilo:</p> <p>1. Zmiana siodełek lub zadanie stacji - po deszczu siodełka przez kilka godzin są mokre i rowery są nie do użycia.</p> <p>2. Sygnalizowanie lampkami lub w inny sposób czy rower jest do wypożyczenia czy jest wyłączony z użycia. Proszę pamiętać daltonistach przy wyborze kolorów lampek.</p> <p>3. Ułatwienie zgłaszania awarii roweru. Czasem rower można wypożyczyć po czym okazuje się, że jest z nim jakiś problem. Proszę ułatwić zgłaszanie poprzez aplikację. Chciałbym np. móc kliknąć w rower, który miałem wypożyczony przed chwilą i zgłosić usterkę.</p> <p>4. Telefon do Veturilo - proszę zrobić bezpośredni numer, bez wybierania nr. wewnętrznego</p> <p>5. Telefon z aplikacji Veturilo mógłby od razu logować użytkownika</p> <p>6. Możliwość oznaczenia roweru jako zwrócony jeśli nie udało się go wyciągnąć z elektrozamka. Wiele razy w tym sezonie miałem taką sytuację, że roweru był zaklinowany w zamku i musiałem stać na stacji kilka - kilkanaście minut i wyjaśniać przez callcenter sytuację.</p> <p>7. Ulubione stacje w aplikacji - możliwość oznaczenia stacji tak żeby nie trzeba ich było szukać za każdym razem na mapie w aplikacji, żeby sprawdzić czy są na niej rowery.</p> <p>8. Rowery często są w fatalnym stanie, tzn. w czasie jazdy okazuje się, że np. nie działa hamulec w ogóle albo się blokuje, nie działa oświetlenie, koła są bardzo krzywe albo siodełko się zsuwa. Raz zdarzyło się, że nagle w czasie jazdy kierownica się przekreśliła. Takie usterki mogą być przyczyną sytuacji zagrażających życiu na drodze. Jestem</p>	<p>1. Uwzględniono.</p> <p>2. Uwzględniono.</p> <p>3. Uwzględniono.</p> <p>4. Uwzględniono.</p> <p>5. Nie uwzględniono.</p> <p>6. Uwzględniono.</p> <p>7. Nie uwzględniono.</p>	<p>1. Przewiduje się lepsze dostosowanie konstrukcji rowerów do warunków atmosferycznych, np. zastosowanie siodełka uniemożliwiającego gromadzenie się wody.</p> <p>2. Rekomendowane jest, aby rowery były wyposażone w diody sygnalizujące sprawność lub jej brak.</p> <p>3. W ramach koncepcji rekomendowane jest stworzenie funkcjonalnego narzędzia do zgłaszania usterek przez użytkowników.</p> <p>4. Rekomendowane jest wprowadzenie bezpośredniego połączenia.</p> <p>5. Rekomendowane jest wykorzystanie numeru do identyfikacji użytkownika, jednak jego autoryzacja tą drogą jest niebezpieczna.</p> <p>6. Rekomendowane jest dodanie w aplikacji przycisku ułatwiającego zakończenie nieudanego wypożyczenia.</p> <p>7. Rekomendowane jest zapewnienie API umożliwiającego wywołanie przedstawionych funkcji (np. wyświetlenie liczby rowerów na danej stacji)</p>

	<p>użytkownikiem veturilo od początku, ale mam wrażenie, że z roku na rok serwis rowerowy jest na coraz niższym poziomie. Zdaję sobie sprawę, że to przy tylu użytkownikach b. trudne zadanie, dodatkowo są jeszcze jawni wandalcy, ale nie czekajcie aż ktoś zginie na waszych rowerach. Więcej niż połowa rowerów, które udało się wypożyczyć miała jakąś mniejszą lub większą usterkę. Staram się je zgłaszać, ale zgłaszania też system nie ułatwia. Może warto wprowadzić kontrole jakości pracy serwisu?</p> <p>Pozdrawiam i dziękuję za rowery Sławomir Zielina PS. Dlaczego jest 2021 w adresie mailowym</p>		<p>8. W ramach koncepcji rekomendowane jest stworzenie funkcjonalnego narzędzia do zgłaszania usterek przez użytkowników oraz do kontroli tego stanu przez Zamawiającego.</p>
83	<p>jestem częstym użytkownikiem rowerów Veturillo. Cieszę się, że są i że mogę z nich korzystać. Jest to jednak także doświadczenie frustrujące - wiele rowerów jest niesprawnych, a stacje/stojaki często nie działają poprawnie. Jak dla mnie programem minimum byłoby zwiększenie niezawodności sprzętu i infrastruktury, które istnieją obecnie. Wymagałoby to zapewne podpisania bardziej restrykcyjnej umowy z firmą zajmującą się serwisem w porównaniu do tego, co jest obecnie</p>	Uwzględniono.	<p>W ramach koncepcji rekomendowane jest wprowadzenie aplikacji dla użytkowników oraz oprogramowania dla Zamawiającego do lepszego nadzoru nad stanem technicznym rowerów.</p>
84	<p>w imieniu Stowarzyszenia Otwarty Ursynów, w odpowiedzi na ogłoszenie o konsultacjach dotyczących systemu rowerów miejskich Veturillo, oraz jego funkcjonowania w latach 2021- 2025, niniejszym zgłaszamy sugestie dotyczące rozwoju tego systemu:</p> <p>1. Proponujemy ujęcie w ramach nowej umowy dla Warszawskiego Roweru Publicznego Veturillo dodatkowych stacji w rejonie:</p> <p>1) a) ul. KEN i ul. Płaskowickiej (ściśle centrum dzielnicy Ursynów okolica tymczasowego bazaru, przyszłego parku nad Południową Obwodnicą Warszawy), 2) ul. Roentgena i ul. Płaskowickiej (miejsce handlowe, duża ilość osób podróżujących), 3) skrzyżowania ul. Nowoursynowskiej i ul. Doliny Służewieckiej (rejon parku Dolinka Służewskiego i nowopowstającego osiedla mieszkaniowego Fort Służew, granica Mokotowa i Ursynowa), 4) skrzyżowania al. KEN i ul. Ciszewskiego (miejsce handlowe, skrzyżowanie dróg rowerowych wschód – zachód, północ – południe).</p> <p>5) ul. Kłobuckiej (pod numerami 6 oraz 8c).</p> <p>6. Dodatkowo, proponujemy wzięcie pod uwagę postulatu znacznego poszerzenia zasięgu systemu roweru elektrycznego, co umożliwiłoby wielu użytkownikom na pokonywanie większych dystansów, niż rowerem o napędzie tradycyjnym, jak również sprawiłoby, iż rower stałby się jeszcze ciekawszą i bardziej praktyczną alternatywą dla codziennych dojazdów dla osób, które w celu dotarcia do miejsca pracy, czy na uczelnię muszą przemieścić się pomiędzy dwoma (lub więcej) dzielnicami;</p> <p>7. Proponujemy także rozważenie możliwości włączenia do systemu pojazdów trójkołowych, o napędzie manualnym, które przeznaczone byłyby dla osób niepełnosprawnych.</p> <p>Liczymy, iż w procesie konsultacji założeń systemu rowerów miejskich Veturillo na lata 2021 – 2025 wezmą Państwo pod uwagę zgłoszone przez nas sugestie.</p>	<p>1-5. Przeniesiono do lokalizacji. 6. Częściowo uwzględniono. 7. Uwzględniono.</p>	<p>6. Ze względu na wybrany model funkcjonowania Veturilo rekomendowana jest rozbudowa floty rowerów ze wspomaganie elektrycznym udostępnianych na innych niż do tej pory zasadach. Rowery ze wspomaganie będzie można wypożyczyć w delegowanych punktach miasta również na dłuższy okres. 7. W ramach koncepcji planowane jest zapewnienie możliwości korzystania z rowerów trójkołowych.</p>
85	<p>1. System powinien umożliwiać powiększenie o sąsiednie gminy. Obecnie, fartem, wokół Warszawy mamy kilka kompatybilnych systemów. Widać, że gminy chcą być połączone z systemem warszawskim. To zwiększa liczbę wypożyczeń. Niektóre obszary miasta Warszawa są bardziej spójne z obszarami pozamiejskimi niż z miejskimi. Np. z Zacisze jest tak samo blisko do Ząbek jak do Dworca Wileńskiego. Ursus Niedźwiadek jest położony blisko Piastowa. Niestety z założenia system ma być tylko na obszarze stolicy. Brak kompatybilności pomiędzy systemami może zmniejszyć wygodę z korzystania. Proponuję aby system od początku obejmował chętnie sąsiednie gminy lub umożliwiał powiększanie systemu o sąsiednie gminy w przyszłości.</p> <p>2. System powinien być stacyjny z możliwością pozostawienia poza stacją za dodatkową opłatą. Bonusy za relokację rowerów.</p> <p>3. Przypinanie roweru na stacji powinno być dużo prostsze niż teraz. Elektrozamki są bardzo awaryjne. Dobre rozwiązanie jest w systemie Krakowskim Wawel.</p> <p>4. System powinien się składać głównie z rowerów napędzanych siłą mięśni. Elektryczne tak jak obecnie tylko w okolicach Skarpy.</p> <p>5. Oprócz obecnych typów rowerów (tandemy, dziecięce) powinny być rowery cargo, handbike, trójkołowe, hulajnogi zwykłe (np. obszarze wokół PKiN, jako dojazd z Metro Centrum do Dworca Centralnego lub Złotych Tarasów)</p> <p>6. System powinien działać cały rok. Ewentualnie z ograniczoną liczbą stacji, obszarem lub liczbą rowerów.</p> <p>7. Obecny cennik jest ok.</p> <p>8. Powinien powstać system komputerowy, który będzie udostępniał dane historyczne o wypożyczeniach rowerów,</p> <p>9. W przypadku lokalizacji stacji Veturilo przy przystankach kolejowych należy osobno rozważyć postawienie po każdej ze stron torów. Np. Stacji Veturilo przy przystanku Rembertów obsługuje konkretną stronę torów. Stacja Veturilo przy PKP Ursus wymaga dodatkowego 1 kilometra drogi lub noszenia po schodach aby dotrzeć do ulicy Traktorzystów po drugiej stronie torów.</p>	<p>1. Uwzględniono. 2. Uwzględniono. 3. Uwzględniono. 4. Nie uwzględniono. 5. Częściowo uwzględniono. 6. Uwzględniono. 7. Uwzględniono. 8. Uwzględniono. 9. Przeniesiono do lokalizacji.</p>	<p>1. W ramach koncepcji uwzględniono rekomendację, aby system Veturilo umożliwiał podłączanie innych gmin. 2. koncepcja zakłada wyposażenie rowerów w komputery, dzięki czemu dopuszczona zostanie możliwość pozostawienia rowerów poza stacją pod pewnymi warunkami (np. za dodatkową opłatą, przy stojaku rowerowym). Za relokowanie rowerów przez użytkowników zakładane są bonusy dla użytkowników. 3. W ramach koncepcji rekomendowane jest wdrożenie mechanizmu oceny satysfakcji użytkowników, której celem jest nakłonienie Operatora do większej dbałości o sprawne funkcjonowanie systemu. 4. Ze względu na wybrany model funkcjonowania Veturilo rekomendowana jest rozbudowa floty rowerów ze wspomaganie elektrycznym udostępnianych na innych niż do tej pory zasadach. Rowery ze wspomaganie będzie można wypożyczyć w delegowanych punktach miasta również na dłuższy okres. 5. W ramach koncepcji rekomendowane jest wdrożenie różnych rowerów niestandardowych. 6. W ramach koncepcji rekomendowane jest pozostawienie pewnej floty rowerów na okres zimowy. 7. Zakłada się utrzymanie takiej samej taryfy dla rowerów standardowych jak obecnie.</p>

			8. Rekomendowane jest udostępnienie danych zbiorczych o wypożyczeniach poprzez API.
86	<p>1. wbudowanie w rowery GPS co ułatwiłoby ich znajdowanie gdy ludzie porzucają je byle gdzie; myślę, że system 5 PLN za oddanie znalezionej roweru powoli przestaje być atrakcyjny.</p> <p>2. ostrzejsze i dokładniejsze zasady aktywowania konta na veturilo/nextbike - w tej chwili obserwuję, że system jest mało restrykcyjny, np. w innych miastach europejskich konto musi być powiązane z kartą bankową użytkownika lub wymagana jest duża kaucja (150 EUR) aby móc korzystać z roweru miejskiego; u nas za to byle kto kto założy fake maila i pda nr telefonu na kartę może wypożyczać i np nie oddać bezkarnie roweru;</p> <p>3. podwyższenie opłat za wypożyczenie roweru (1 PLN za godzinę to śmieszna kwota nawet biorąc pod uwagę niewysokie zrobki w oraz podniesienie kar za niezwrócenie roweru/porzucenie go byle gdzie;</p> <p>Myślę, że Polacy nie są nauczeni szanowania cudzej własności, nie mają poczucia że przecież rowery miejskie są naszą wspólna własnością jako mieszkańcy Warszawy i mają nam wszystkim służyć.</p>	<p>1. Uwzględniono.</p> <p>2. Nie uwzględniono.</p> <p>3. Częściowo uwzględniono.</p>	<p>1. W ramach Koncepcji rekomendowane jest wyposażenie rowerów w moduł GPS.</p> <p>2. System Veturilo powinien być dostępny dla szerokiego grona użytkowników.</p> <p>3. W ramach Koncepcji rekomendowane jest utrzymanie obecnej taryfy dla wynajmu rowerów standardowych oraz wprowadzenie opłat za wypożyczenie rowerów nietypowych.</p>
87	<p>Przesyłam kilka pomysłów co mogłoby usprawnić korzystanie z veturilo:</p> <p>1. - spięcie systemu z komunikacją miejską (co widziałem w kilku europejskich krajach, chociażby w Helsinkach) i możliwość wypożyczania rowerów gdy posiada się opłacony bilet okresowy na komunikację miejską.</p> <p>2. - Często natrafiam na problem z niemożliwością oddania roweru przez aplikację bo "Ups, jest wolny słupek" gdy w rzeczywistości go nie ma albo nie sposób go znaleźć gdy na stacji leży przypięte kilkaset rowerów (jak przy plaży poniatowskiego latem).</p> <p>3. - co do lokalizacji stacji, jest według mnie dziwne, że nie ma dostępnej stacji przy dworcu zachodnim (który jest notabene największym dworcem w Polsce, licząc liczbą przejeżdżających pociągów) a byłaby na pewno bardzo popularna</p>	<p>1. Uwzględniono.</p> <p>2. Uwzględniono.</p> <p>3. Przeniesiono do lokalizacji.</p>	<p>1. W ramach Koncepcji rekomendowana jest integracja Veturilo z Warszawską Kartą Miejską. Dodatkowo jednym z podstawowych założeń lokalizacji stacji jest integracja z środkami komunikacji zbiorowej.</p> <p>2. W ramach Koncepcji rekomendowane jest wdrożenie mechanizmu oceny satysfakcji użytkowników, której celem jest nakłonienie Operatora do większej dbałości o sprawne funkcjonowanie systemu. Przewidziano również mechanizm przeciwdziałania przepelnieniu stacji.</p>
88	<p>Należy oczywiście utrzymać Veturilo.</p> <p>1. Trzeba dbać o jakość rowerów veturilo. Pal lichy czy mają dzwonek, czy są ładne czy nie. Muszą być sprawne, a nie tak jak często bywa że na każdej stacji są z 3 rowery zdewastowane.</p> <p>2. Co za głab projektuje stacje głęboko na chodnikach czy w miejscach gdzie trudno włączyć się do ruchu np.: www.google.pl/maps/@52.22486,20.9900305,3a,75y,291.94h,88.15t/data=!3m6!1e1!3m4!1sEZPhfeh-DAW9qZFhJUFwg!2e0!7i16384!8i8192 www.google.pl/maps/@52.2282184,21.0048543,3a,42.7y,170.14h,86.9t/data=!3m6!1e1!3m4!1sSrrFYo5cxHrIF7CANMPYxQ!2e0!7i13312!8i6656 Stacje powinny być przy ścieżkach rowerowych albo na jezdniach tak by można było od razu jechać rowerem zgodnie z przepisami, a nie po chodniku.</p> <p>3. Całe Veturilo słabo działa w centrum, bo brakuje tam dróg rowerowych a ulice nie zachęcają do jazdy rowerem po jezdni. To jak wygląda centrum Warszawy dla rowerzystów, ale także ogólnie dla mieszkańców (brak przejść dla pieszych, hałas od ruchu samochodowego, nocne wyścigi samochodowe) powinno być uzasadnieniem dla natychmiastowego wywalenia z roboty i odpowiedzialnych za ruch rowerowy i odpowiedzialnych za to jak wyglądają nasze ulice. To jest trzeci świat, komunizm wiecznie żywy, to nie jest Europa. Wstyd przyjmować gości zagranicznych.</p> <p>4. Należy zakazać furgonetkom operatora stawiania na chodnikach i ścieżkach rowerowych. Niech parkują na jezdni a nie niszczą infrastrukturę nie przystosowaną do obciążenia samochodów, zwłaszcza tak dużych i ciężkich. Dodatkowo zastawianie chodników i ścieżek rowerowych utrudnienia ruch pieszy i rowerowy.</p> <p>5. Nie jestem za wprowadzaniem rowerów bezstacyjnych. Najpierw niech miasto upora się z nielegalnym parkowaniem samochodów, potem z zastawianiem chodników przez hulajnogi, a dopiero jak te ważniejsze problemy znikną można uznać że mieszkańcy dojrżeli do rowerów bezstacyjnych. Przy ewentualnym ich wprowadzeniu warto rozważyć opłatę za pozostawienie roweru poza stacją i bonus za przestawienie roweru do stacji. Takie stacje mogą być wirtualne - wymalowane farbą.</p> <p>Korzystam głównie z własnego roweru, praktycznie codziennie, a Veturilo wypożyczam kilka razy w miesiącu. Jeżdżę w 100% zgodnie z przepisami, czyli w centrum po jezdniach i nie po buspasach. Rozumiem ludzi którzy wybierają chodniki w takich miejscach, rozumiem dlaczego wielu nie decyduje się na rower w centrum bo przecież miasto zachęca by przez centrum jeździć samochodem. Dlaczego decydenci są tak bezdennie głupi nie rozumiem.</p>	<p>1. Uwzględniono.</p> <p>2. Częściowo uwzględniono.</p> <p>3. Poza zakresem konsultacji.</p> <p>4. Poza zakresem opracowania.</p> <p>5. Częściowo uwzględniono.</p>	<p>1. W ramach Koncepcji rekomendowane jest stworzenie funkcjonalnego narzędzia do zgłaszania usterek przez użytkowników oraz do kontroli tego stanu przez Zamawiającego.</p> <p>2. W ramach Koncepcji zostanie zawarta sugestia co do poprawnej lokalizacji stacji.</p> <p>5. Koncepcja zakłada wyposażenie rowerów w komputery, dzięki czemu dopuszczona zostanie możliwość pozostawienia rowerów poza stacją pod pewnymi warunkami (np. za dodatkową opłatą, przy stojaku rowerowym). Za relokowanie rowerów przez użytkowników zakładane są bonusy dla użytkowników w postaci darmowych przejazdów.</p>
89	<p>Przesyłam swoje uwagi.</p> <p>1. - powinna być monitorowana jakość techniczna rowerów. Aktualnie to loteria, ale większość jest w złym stanie technicznym. Przekłada się to na komfort i bezpieczeństwo podróży.</p> <p>2. - bardzo denerwujące są elektrozamki. Tutaj też loteria czy zadziała czy nie.</p>	<p>1. Uwzględniono.</p> <p>2. Uwzględniono.</p>	<p>1. W ramach Koncepcji rekomendowane jest stworzenie funkcjonalnego narzędzia do zgłaszania usterek przez użytkowników oraz do kontroli tego stanu przez Zamawiającego.</p> <p>2. W ramach Koncepcji rekomendowane jest wdrożenie mechanizmu oceny satysfakcji użytkowników, której celem jest</p>

			<p>nakłonienie Operatora do większej dbałości o sprawne funkcjonowanie systemu.</p>
90	<p>1. System Veturilo powinien być otwarty na dołączenie do niego gmin ościennych. Obecnie mamy w nich kilka kompatybilnych systemów, co pokazuje, że gminy te chcą być połączone z systemem warszawskim. Niektóre części Warszawy położone są bliżej gmin ościennych niż centrum Warszawy i umożliwiłoby to w bardziej swobodny sposób przemieszczać się między tymi miejscami. Przykłady: Zacisze i Żąbki, Ursus Niedźwiadek i Piastów, Targówek i Marki.</p> <p>2. Stacje powinny pozostać, ale z możliwością zostawienia roweru poza nimi za dodatkową opłatą. W przypadku zwrotu przez użytkownika roweru stojącego poza stacją na stację powinien on dostać bonus tak jak ma to miejsce np. w systemie Mevo.</p> <p>3. Powinniśmy zrezygnować z elektrozamków na stacjach, co zresztą jest pochodną punktu poprzedniego. System o-locków z Mevo jest bardzo wygodny i myślę, że powinniśmy postawić na coś podobnego. Wtedy stacje są tańsze i można postawić ich więcej.</p> <p>4. System Veturilo powinien zostać rozszerzony o rowery cargo. Obecnie, miejskie rowery cargo są zbyt trudno dostępne.</p> <p>5. Veturilo powinno działać cały rok, choć być może z mniejszą liczbą rowerów, stacji, bądź na ograniczonym obszarze.</p> <p>6. Proponuję udostępnienie otwartego albo półotwartego API systemu, z którego można byłoby wyciągnąć jakieś dane, np. liczbę wypożyczeń rowerów, ich lokalizację itp.</p> <p>7. Rowery nie powinny mieć wspomagania, gdyż zwiększy to znacznie koszt systemu. Można ewentualnie zostawić kilka stacji rowerów elektrycznych w okolicach skarpy wiślanej, tak jak jest to obecnie.</p> <p>8. Rowery powinny być wyposażone w dwa hamulce dostępne z manetek na kierownicy. Powinniśmy zrezygnować z hamulców torpeda, gdyż nie są one wygodne i w ekstremalnych sytuacjach nawet niebezpieczne (brak możliwości zahamowania w przypadku ustawienia pedałów pionowo).</p>	<p>1. Uwzględniono.</p> <p>2. Uwzględniono.</p> <p>3. Uwzględniono.</p> <p>4. Uwzględniono.</p> <p>5. Uwzględniono.</p> <p>6. Uwzględniono.</p> <p>7. Nie uwzględniono.</p> <p>8. Nie uwzględniono.</p>	<p>1. W ramach Konceptcji uwzględniono rekomendację, aby system Veturilo umożliwiał podłączanie innych gmin.</p> <p>2. Konceptcja zakłada wyposażenie rowerów w komputery, dzięki czemu dopuszczona zostanie możliwość pozostawienia rowerów poza stacją pod pewnymi warunkami (np. za dodatkową opłatą, przy stojaku rowerowym). Za relokowanie rowerów przez użytkowników zakładane są bonusy dla użytkowników w postaci darmowych przejazdów.</p> <p>3. Rekomendowana jest zmiana sposobu parkowania rowerów w stacjach.</p> <p>4. Rekomendowane jest wprowadzenie rowerów transportowych.</p> <p>5. W ramach Konceptcji rekomendowane jest pozostawienie pewnej floty rowerów na okres zimowy.</p> <p>6. W ramach Konceptcji będzie rekomendowane takie rozwiązanie.</p> <p>7. Rowery ze wspomaganie elektrycznym to jedna z najszybciej rozwijających się form transportu w Europie. Ich sprzedaż rośnie w bardzo dynamicznym tempie również ze względu na fakt, że zwiększa krąg odbiorców oraz długość podróży wykonywanych przy pomocy roweru. W ramach Konceptcji rekomendowany jest rozwój rowerów ze wspomaganie elektrycznym.</p> <p>8. Planowane jest dopuszczenie hamulców torpeda jako opcję (obok rolkowych) ze względu na wygodę, jaką oferują w czasie jazdy w warunkach miejskich (np. jednoczesne sygnalizowanie manewru i hamowanie). Zwracamy też uwagę, że hamulec torpeda może stanowić zabezpieczenie w przypadku przecięcia kabli hamulcowych przez wandalę, co może zostać niezauważone przez użytkownika.</p>
91	<p>1. Obecnie jest nieintuicyjny sposób pierwszego logowania do aplikacji. Należałoby go zmienić. Obecnie po pobraniu apki na smartfona i wpisaniu po raz pierwszy pinu trzeba dodatkowo odczytać maile. Niestety, aplikacja o tym nie informuje. Oraz o tym, że konfigurację wygodnie można dokończyć z poziomu komputera. Smartfon jest niewygodny do konfiguracji konta.</p> <p>2. Następną odsłoną roweru miejskiego powinna być w dalszym ciągu stacyjna, bez możliwości nawet wyjątkowej zostawiania roweru byle gdzie. Wszyscy widzimy, jak bałagan jest obecnie na chodnikach z porzucanymi byle gdzie hulajnogami. Nie powinniśmy pozwolić na to, by rowery miejskie były określane mianem „porzucanego złomu”, bardzo negatywny PR. Zresztą doświadczenia miast azjatyckich z rowerami bezstacyjnymi, z porzucaniem rowerów bez minimalnej dbałości o sprzęt, są bardzo pouczające. To nie działa.</p> <p>3. Widzimy sensowność stacji e-rowerów wzdłuż Skarpy Warszawskiej (góra i dół) oraz służących przejazdom na 4 mostach i docelowo ku górze Skarpy, praski brzeg leży poniżej Skarpy.</p> <p>Most Łazienkowski (stacje na Trasa Ł#Saska i Ujazdowskich#Piękna)</p> <p>Most Poniatowski (stacje na rondzie Wiatraczna i przy rondzie de Gaulle’a).</p> <p>Most Śląsko-Dąbrowski (stacje na placach Wileńskim i Bankowym).</p> <p>Most Gdański (stacje na rondzie Starzyńskiego i pod wiaduktem Andersa#Stomińskiego)</p> <p>4. W porównaniu z obecną odsłoną Veturilo domagamy się aby rowery były bardziej niezawodne i żeby ich serwis był szybszy i efektywniejszy. Jeżeli rower nie działa, to my, mieszkańcy i tak za niego płacimy. To są nasze pieniądze, nie mają się marnować.</p> <p>Obecnie na wielu stacjach można zobaczyć niesprawne rowery, które stoją w tym samym miejscu po kilka dni. Zbyt częste są też sytuacje, gdy stacja nie wydaje roweru, bo fizycznie nie można go wyjąć.</p> <p>5. System powinien działać cały rok. Ewentualnie z ograniczoną liczbą stacji, obszarem lub liczbą rowerów.</p>	<p>1. Uwzględniono.</p> <p>2. Częściowo uwzględniono.</p> <p>3. Przeniesiono do lokalizacji.</p> <p>4. Uwzględniono.</p> <p>5. Uwzględniono.</p>	<p>1. Rekomendowane jest przetestowanie parametrów użytkowych aplikacji pod kątem typowych scenariuszy użycia (UX).</p> <p>2. Konceptcja zakłada wyposażenie rowerów w komputery, dzięki czemu dopuszczona zostanie możliwość pozostawienia rowerów poza stacją pod pewnymi warunkami (np. za dodatkową opłatą, przy stojaku rowerowym). Za relokowanie rowerów przez użytkowników zakładane są bonusy dla użytkowników w postaci darmowych przejazdów. Takie zabiegi ograniczają potencjalne ryzyko chaotycznego porzucania rowerów.</p> <p>4. W ramach Konceptcji rekomendowane jest stworzenie funkcjonalnego narzędzia do zgłaszania usterek przez użytkowników oraz do kontroli tego stanu przez Zamawiającego.</p> <p>5. W ramach Konceptcji rekomendowane jest pozostawienie pewnej floty rowerów na okres zimowy.</p>
92	<p>Osobiście uważam, iż system rowerów miejskich w Warszawie wymaga nielicznych, lecz ważnych poprawek.</p> <p>1. Przede wszystkim, według mnie, należy postawić na rozbudowę sieci rowerów – zwłaszcza elektrycznych oraz wprowadzenie rowerów typu cargo.</p> <p>2. Ostatnimi sprawami są elementy takie jak sprawność rowerów, która powinna zostać radykalnie zwiększona,</p>	<p>1. Uwzględniono.</p> <p>2. Uwzględniono.</p> <p>3. Uwzględniono.</p> <p>4. Uwzględniono.</p>	<p>1. W ramach Konceptcji rekomendowane jest wdrożenie różnych rowerów niestandardowych, m.in. rowerów ze wspomaganie elektrycznym jak i transportowych.</p> <p>2. W ramach Konceptcji rekomendowane jest stworzenie</p>

	<p>3. a także całoroczność systemu. W zimę odbywa się konserwacja rowerów lecz pewna ich część powinna zostać na ulicach by system działał cały rok [myślę, iż nawet 25% standardowej liczby rowerów byłoby w stanie pokryć zimowe zapotrzebowanie, co miałyby na celu nie tylko podniesienie komfortu transportu rowerowego, lecz także zmniejszenie ilości aut prywatnych na ulicach]</p> <p>4. Dodatkowo rowery elektryczne powinny mieć możliwość zakończenia wypożyczenia, mimo braku miejsc w stojakach, gdyż niezwykle nieprzyjemne bywają sytuacje gdy jadąc grupą osób, tylko część jest w stanie odstawić swój rower, zaś druga część osób musi jechać ku innej stacji. Dzieje się tak, mimo sprawdzenia przy wypożyczeniu ilości wolnych elektrostojaków w stacjach docelowych, albowiem te mogą być na bieżąco zajmowane przez rowery elektryczne. Inną metodą zakończenia wypożyczenia rowerów elektrycznych mogłaby być możliwość rezerwacji elektrostojaka w stacji docelowej na której zwracalibyśmy rower elektryczny.</p>		<p>funkcjonalnego narzędzia do zgłaszania usterek przez użytkowników oraz do kontroli tego stanu przez Zamawiającego.</p> <p>3. W ramach koncepcji rekomendowane jest pozostawienie pewnej floty rowerów na okres zimowy.</p> <p>4. Ze względu na wybrany model funkcjonowania Veturilo rekomendowana jest rozbudowa floty rowerów ze wspomaganie elektrycznym udostępnianych na innych niż do tej pory zasadach. Rowery ze wspomaganie będzie można wypożyczyć w delegowanych punktach miasta również na dłuższy okres. Taki model eliminuje problem opisany w uwadze.</p>
93	<p>Jakie Veturilo?</p> <p>1. Ano przede wszystkim sprywatyzowane i urynkowane. Gotów byłbym zapłacić cenę wyższą w zamian za rower działający i dostępny.</p> <p>2. Ze stacjami czy bez? Oczywiście, że ze stacjami! Ba, Urząd Miasta powinien jak najszybciej skasować te okropne hulajnogi elektryczne. Z czterech powodów:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Porzucone hulajnogi są zagrającym złomem. Przeszkadzają wszystkim, nie tylko niewidomym. - Uczą młodych śmiecenia i braku odpowiedzialności. Jeżeli chcemy mieć Miasto czyste, trzeba walczyć z zaśmiecaniem również hulajnogami. - Uczą młodych lenistwa. Jeśli nie może biegać, niech młodzież przynajmniej chodzi! Za parę lat wyhodujemy armię grubasów ze wczesną osteoporozą. - Nie wszystko, co wymyślą Amerykanie jest dobre. Warszawa nie musi być jak Los Angeles czy Nowy Jork. Brak elektrycznych hulajnog dobrze zrobi i ludziom, i Veturilo. <p>3. Przydałby się poza tym szybszy serwis. Rower zgłoszony do naprawy stoi na swoim miejscu często ponad dobę i wprowadza w błąd.</p> <p>4. Należy także usunąć lukę w systemie polegającą na możliwości wynajmu roweru nie znajdującego się na danej stacji. Np. przy błędnym wprowadzeniu numeru roweru z klawiatury terminala. W tej sytuacji nie ma przecież możliwości zwrotu roweru.</p>	<p>1. Nie uwzględniono.</p> <p>2. Częściowo uwzględniono.</p> <p>3. Uwzględniono.</p> <p>4. Uwzględniono.</p>	<p>1. Koncepcja zakłada szeroki dostęp do rowerowych usług transportowych dla użytkowników o różnym statusie majątkowym. W związku z tym rekomendowane będzie utrzymanie obecnie obowiązujących stawek dla rowerów standardowych oraz zróżnicowanie stawek dla rowerów nietypowych.</p> <p>2. Koncepcja zakłada wyposażenie rowerów w komputery, dzięki czemu dopuszczona zostanie możliwość pozostawienia rowerów poza stacją pod pewnymi warunkami (np. za dodatkową opłatą, przy stojaku rowerowym). Dodatkowo za relokowanie rowerów przez użytkowników zakładany jest system motywacyjny dla użytkowników. Takie zabiegi ograniczają potencjalne ryzyko chaotycznego porzucania rowerów.</p> <p>3. W ramach koncepcji rekomendowane jest stworzenie funkcjonalnego narzędzia do zgłaszania usterek przez użytkowników oraz do kontroli tego stanu przez Zamawiającego.</p> <p>4. W ramach koncepcji rekomendowana jest rezygnacja z wpisywania nr roweru w terminalu stacji. Proponuje się wprowadzenie wyboru spośród opcji wyświetlanych na ekranie.</p>
94	<p>chciałbym zwrócić uwagę na poniższe kwestie w funkcjonowaniu aplikacji Veturilo.</p> <p>1. Ułatwienie zgłaszania wad/uszkodzeń roweru, np. poprzez automatyczne wypełnianie nr ostatnio wypożyczonego roweru, albo poprzez dodanie odpowiednich przycisków w historii wypożyczeń.</p> <p>2. Design i ergonomia. Aplikacja powinna zostać zaprojektowana przez grafików. Niedopuszczalne jest wrzucanie banerów z reklamami (nawet miejskimi) do aplikacji, jeśli nie są one dostosowane graficznie. Design powinien spełniać wytyczne projektowe Apple. Stosowanie uniwersalnego projektowania dla systemu iOS i Android jest błędem. Po prostu więcej czasu/pieniędzy należy poświęcić. Konkretnie założenia (takie jak estetyka!) koniecznie należy uwzględnić w wytycznych przetargu.</p> <p>3. Uniwersalność. Jeśli nextbike wygra przetarg, co jest bardzo prawdopodobne, dużym ułatwieniem byłoby otwarcie ich międzynarodowej aplikacji tak, aby przyjezdni nie musieli instalować aplikacji Veturilo.</p>	<p>1. Uwzględniono.</p> <p>2. Częściowo uwzględniono.</p> <p>3. Uwzględniono.</p>	<p>1. W ramach koncepcji rekomendowane jest stworzenie funkcjonalnego narzędzia do zgłaszania usterek przez użytkowników.</p> <p>2. W ramach koncepcji zarekomendowana zostanie pełna funkcjonalność aplikacji mobilnej bardziej nastawionej na użytkownika niż obecnie.</p> <p>3. W ramach koncepcji rekomendowane jest, aby aplikacja nie była unikalna i dedykowana jedynie dla Veturilo.</p>
95	<p>w związku z konsultacjami w sprawie Veturilo chciałbym zgłosić moje pomysły:</p> <p>1) W aplikacji na mapie lepiej będzie pokazywać liczbę rowerów dostępnych, a nie wszystkie - jeśli część jest zepsuta, to nadal się liczą.</p> <p>2) Automatyczne oznaczanie rowerów zepsutych. Jeśli dany rower został kilka razy z rzędu zwrócony w krótkim czasie na stację wypożyczenia przez różnych wypożyczających, to znaczy, że jest zepsuty.</p>	<p>1. Uwzględniono.</p> <p>2. Uwzględniono.</p>	<p>1. Rekomendowane jest pokazywanie w aplikacji jedynie sprawnych rowerów.</p> <p>2. W koncepcji znajdzie się rekomendacja algorytmu usuwania niesprawnych rowerów z systemu.</p>
96	<p>1. Rowery powinny być utrzymywane w lepszym stanie technicznym. Zbyt często na stacjach pozostają tylko rowery niesprawne.</p> <p>2. Przypinanie roweru powinno być łatwiejsze, a mocowanie bardziej odporne na łradszeze.</p> <p>3. Można dopuścić odstawianie roweru poza stacją ale z przypięciem go i za dodatkową opłatą. Pozostawiane gdzie popadnie rowery innych firm oraz hulajnogi pokazują, że wprowadza to bałagan, a często zagrożenie w poruszaniu się pieszych i rowerzystów.</p> <p>4. Terminale na stacjach powinny pozostać, ponieważ nie każdy posiada smartfon.</p> <p>5. System powinien zostać rozszerzony o rowery cargo, elektryczne i njołowe. Rowery elektryczne powinny być dostępne na stacjach w obszarze skarpy, zwłaszcza po praskiej stronie.</p>	<p>1. Uwzględniono.</p> <p>2. Uwzględniono.</p> <p>3. Uwzględniono.</p> <p>4. Częściowo uwzględniono.</p> <p>5. Uwzględniono.</p> <p>6. Częściowo uwzględniono.</p> <p>7. Uwzględniono.</p>	<p>1. W ramach koncepcji rekomendowane jest stworzenie funkcjonalnego narzędzia do zgłaszania usterek przez użytkowników oraz do kontroli tego stanu przez Zamawiającego.</p> <p>2. Zarekomendowane zostanie rozwiązanie ułatwiające parkowanie roweru względem stanu dzisiejszego.</p> <p>3. Koncepcja zakłada wyposażenie rowerów w komputery, dzięki czemu dopuszczona zostanie możliwość pozostawienia rowerów poza stacją pod pewnymi warunkami (np. za dodatkową opłatą, przy stojaku rowerowym). Dodatkowo za relokowanie rowerów przez użytkowników zakładany jest system motywacyjny dla</p>

	<p>6. System powinien być obsługiwany przez lowery calgo lub/ i samochody elektryczne. 7. Kontakt z infolinią powinien być łatwiejszy. Obecnie zbyt długo czeka się na połączenie</p>		<p>użytkowników. Takie zabiegi ograniczają potencjalne ryzyko chaotycznego porzucania rowerów. 4. Terminale, ze względu na wysoki koszt montażu, powinny być uwzględnione jedynie w uzasadnionych przypadkach. Zostanie przewidziana inna metoda do wypożyczenia roweru dla osób nie posiadających smartfonu. 5. W ramach Konceptji rekomendowane jest wdrożenie różnych rowerów niestandardowych, m.in. rowerów ze wspomaganie elektrycznym, transportowych oraz trójkołowych. 6. W ramach Konceptji zarekomendowana zostanie możliwość obsługi systemu przy pomocy rowerów i aut elektrycznych. 7. Zarekomendowany zostanie maksymalny czas oczekiwania na połączenie z konsultantem.</p>
97	<p>1) aby pierwsza godzina wypożyczenia roweru była za darmo, a nie jak jest teraz pierwsze 20 minut 2) aby częściej były serwisowane, sprawdzane rowery ponieważ często się zdarza, że rower jest uszkodzony. Zdarza się, że na stacji jest więcej uszkodzonych rowerów niż sprawnych rowerów 3) aby była możliwość zwrotu roweru przez aplikację lub terminal na stacji nawet wtedy kiedy pokazuje się komunikat "zwróć rower do elektrozamka" ponieważ zdarza się że ten komunikat pokazuje się też wtedy gdy wszystkie elektrozamki są zajęte.</p>	<p>1. Nie uwzględniono. 2. Uwzględniono. 3. Uwzględniono.</p>	<p>1. W ramach Konceptji rekomendowane będzie utrzymanie takiej samej taryfy dla rowerów standardowych. Rower publiczny stanowi najtańszą usługę transportową w Warszawie. 2. W ramach Konceptji rekomendowane jest stworzenie funkcjonalnego narzędzia do zgłaszania usterek przez użytkowników oraz do kontroli tego stanu przez Zamawiającego. 3. W Konceptji uwzględniona zostanie możliwość zwrotu rowerów na pełnej stacji do pewnego ograniczonego poziomu.</p>
98	<p>1. Kluczowym pytaniem w ciągu toczących się konsultacji powinno być czy utrzymać istniejący system stacyjny czy przejść na system bezstacyjny (tzw. "IV generacji"). Oba rozwiązania mają swoje wady i zalety natomiast w dobie ostrej konkurencji z licznymi operatorami hulajnog elektrycznych przy bardziej przyszłościowym wydaje się być przynajmniej nie wykluczanie takiej opcji na etapie przetargu. Zwróciłbym uwagę na fakt, iż powszechnie uznawane za główne wady systemu bezstacyjnego (w domyśle obecnych w Warszawie hulajnog) dotyczą także zwyczajnych rowerów (prywatnych) - one również mogą być parkowane byle gdzie. Nie zmienia to faktu jednakże, że kluczową ich zaletą jest wygoda użytkowania co przejawia się w fakcie spadającej ilości wypożyczeń rowerów. Niebagatelne znaczenie ma też w tym przypadku fakt, iż taki system łatwiej się skaluje i jest bardziej elastyczny. Wystarczy dokupować / zabierać rowery. Nieużywane stacje nie niszczej przez zimę. W przypadku Warszawy można byłoby się pokusić o rozwiązanie hybrydowe - z opłatami za pozostawianie poza stacją bądź bonusami za przywiezienie na stację. Rowery/stacje mogłyby komunikować się wzajemnie i rozpoznawać swoją "obecność" dzięki czemu można byłoby się pozbyć awaryjnych zamków. Rozwiązanie systemu "IV generacji" występuje we Wrocławiu - warto byłoby zrobić przynajmniej wizję lokalną oraz nawiązać kontakt z tamtejszymi urzędnikami jak oceniają takie rozwiązanie. Z prywatnych rozmów słyszałem, iż użytkownicy chwalą sobie to rozwiązanie. 2. Następnym i chyba równie ważnym problemem jest podatność systemu na bankructwo głównego operatora. Moją propozycją byłoby ustalenie jednolitych standardów systemu (niezależnych od operatora) i wyłonienie w przetargu przykładowo 3-koncesjonariuszy, którzy dysponowaliby określoną liczbą rowerów/stacji. W ten sposób osiągnęlibyśmy dodatkową korzyść w postaci zwiększenia konkurencji/redukcji kosztów. Idealne rozwiązaniem byłby konkurs przed przetargiem na opracowanie standardów systemu oraz np. projektów rowerów. 3. System veturilo powinien stanowić część Warszawskiego Transportu Publicznego - stacje powinny być oznaczone na mapach oraz powinny być z oznaczeniami WTP. Rowery powinny mieć barwy nawiązujące do barw innych środków transportu najlepiej z logiem WTP. Ponadto system powinien być oparty na "karcie miejskiej" - należy zlikwidować darmowe minuty dla wszystkich na rzecz wydłużenia okresu za darmo dla posiadaczy kart miejskich. Ewentualna utrata korzyści dla osób, które karty nie posiadają mogłaby się wiązać z jednorazową rekompensatą (np. w formie zwiększenia wartości konta) lub wprowadzeniem abonamentów. 4. Należy zapewnić możliwość użycia NFC jako płatności za rowery. 5. W przypadku wybrania wariantu stricte-stacyjnego powinno zwiększyć się możliwie gęstość stacji tak aby odpowiadała gęstości zaludnienia i minimalizowała drogę dojazdu. 6. Należy zostawić przynajmniej część (przykładowo 20%) rowerów na zimę. Koszt takiej operacji (jakaś 1/17 całości) byłby warty ważnego efektu jakim byłaby promocja ruchu rowerowego w zimie.</p>	<p>1. Uwzględniono. 2. Nie uwzględniono. 3. Uwzględniono. 4. Uwzględniono. 5. Częściowo uwzględniono. 6. Uwzględniono.</p>	<p>1. Konceptja zakłada wyposażenie rowerów w komputery, dzięki czemu dopuszczona zostanie możliwość pozostawienia rowerów poza stacją pod pewnymi warunkami (np. za dodatkową opłatą, przy stojaku rowerowym). Dodatkowo za relokowanie rowerów przez użytkowników zakładany jest system motywacyjny dla użytkowników. Takie zabiegi ograniczają potencjalne ryzyko chaotycznego porzucania rowerów. 2. Zwracamy uwagę, że w przypadku występowania koniecznych w takim przypadku powiązań między operatorami spada zdolność Zamawiającego do kontroli i egzekwowania jakości. Rośnie również ryzyko sporów między firmami (co miało miejsce np. w systemie krakowskim), co odbija się negatywnie na użytkownikach. Z tego względu rekomendowane jest dopuszczenie innego modelu podziału zadań i redukcji kosztów, w którym operator podzleca część zadań (np. relokację, serwis) innym podmiotom. 3. Rekomenduje się dalszą integrację systemu Veturilo z WTP oraz preferencje dla posiadaczy kart miejskich. Jednocześnie zwracamy uwagę, że dzięki planowanej szerszej elektryfikacji system Veturilo ma potencjał stać się główną usługą transportową dla osób niekorzystających z WTP, dlatego likwidacja darmowych minut nie jest wskazana. 4. Zakłada się taką funkcjonalność. 5. Rekomenduje się zwiększenie gęstości stacji niezależnie od wybranego modelu stacji. 6. W ramach Konceptji rekomendowane jest pozostawienie pewnej floty rowerów na okres zimowy.</p>
99	<p>Przesyłam moje propozycje dotyczące systemu Veturilo po 2020 roku: 1. stacje powinny zostać utrzymane, bo inaczej rowery będą porzucane gdzie popadnie (vide hulajnogi), 2. stacje powinny być w bezpiecznej odległości od DDR, aby osoby wypożyczające rowery nie powodowały</p>	<p>1. Uwzględniono. 2. Uwzględniono. 3. Częściowo</p>	<p>1. W ramach Konceptji rekomendowane jest wdrożenie systemu Veturilo opartego na stacjach. Dodatkowo zakłada się dopuszczenie możliwości pozostawienia roweru poza obszarem</p>

	<p>niebezpiecznych sytuacji dla osób jadących DDR,</p> <p>3. na stacjach powinna być nadal możliwość wypożyczenia roweru przez terminal, bo jednak nie każdy ma smartfon, a zgodnie ze Strategią Warszawa2030 nasze miasto powinno być dostępne dla wszystkich,</p> <p>4. z pewnością przydałoby się, aby pojawiły się rowery cargo,</p> <p>5. powinien być, jak to było wcześniej, dedykowany numer telefonu infolinii Veturilo, bo czasami dodzwonienie się do konsultanta Veturilo na numer 19115 jest czasochłonne i irytujące wybieranie kolejnych cyferek,</p> <p>6. przydałby się jakiś przycisk w aplikacji Veturilo do zgłaszania porzuconych rowerów,</p> <p>7. świetnie byłoby, gdyby ceny wypożyczeń się nie zmieniły, a jeżeli już, to żeby były utrzymane na tym samym poziomie dla osób płacących tutaj podatki (karta warszawiaka), ale bez dodatkowych zniżek dla studentów czy seniorów (i tak mają wszędzie zniżki) i bez abo,</p> <p>8. zimy ostatnio są coraz mniej zimowe, więc może rowery powinny być dostępne przez cały rok, ale w miesiącach zimnych (listopad - luty), w których i tak mniej osób jeździ na rowerach, liczba rowerów powinna być zmniejszona na stacjach,</p> <p>9. niekoniecznie powinny się pojawić na wszystkich stacjach rowery elektryczne,</p> <p>10. łatwiejsze wypożyczanie rowerów poprzez terminale - w tej edycji działania systemu mam wrażenie, że nie wszystko jest ze sobą kompatybilne - czasami miałam trudności z wypożyczeniem lub zwrotem roweru i wtedy niezbędny był kontakt telefoniczny (ale zabierał on b. dużo czasu - vide pkt 5).</p> <p>Generalnie uważam, że wprowadzenie rowerów miejskich w Warszawie było świetnym pomysłem - system jest prosty, bez żadnych dziwności i jest dostępny dla wszystkich zainteresowanych.</p>	<p>uwzględniono.</p> <p>4. Uwzględniono.</p> <p>5. Uwzględniono.</p> <p>6. Nie uwzględniono.</p> <p>7. Uwzględniono.</p> <p>8. Uwzględniono.</p> <p>9. Częściowo uwzględniono.</p> <p>10. Częściowo uwzględniono.</p>	<p>stacji za dodatkową opłatą. Za relokowanie rowerów przez użytkowników zakładane są bonusy dla użytkowników w postaci darmowych przejazdów. Takie zabiegi ogranicza potencjalnie ryzyko chaotycznego porzucania rowerów.</p> <p>2. Rekomenduje się pozostawienie pola manewru wokół stacji bez konieczności blokowania ruchu na DDR.</p> <p>3. W ramach koncepcji zapewniona zostanie pełna funkcjonalność dla osób nie korzystających ze smartfonu, jednak montaż terminala stacjonarnego na każdej ze stacji jest nieuzasadnionym kosztem. Terminale zostaną zarekomendowane w uzasadnionych sytuacjach.</p> <p>4. W ramach koncepcji rekomendowane jest wdrożenie różnych rowerów niestandardowych, między innymi rowerów transportowych.</p> <p>5. Rekomendowane będzie zapewnienie łatwiejszego kontaktu z konsultantem oraz wprowadzenie większej funkcjonalności dla aplikacji mobilnej, aby więcej rzeczy było możliwe do wykonania przez samego użytkownika.</p> <p>6. Wprowadzenie nawigacji na każdym z rowerów zmniejszy rozmiary zjawiska porzuconych rowerów.</p> <p>7. W ramach koncepcji rekomendowane będzie utrzymanie takiej samej taryfy dla rowerów standardowych. Będzie również przewidziana integracja z Warszawską Kartą Miejską.</p> <p>8. W ramach koncepcji rekomendowane jest pozostawienie pewnej floty rowerów na okres zimowy.</p> <p>9. Rowery ze wspomaganiami elektrycznymi to jedna z najszybciej rozwijających się form transportu w Europie. Ich sprzedaż rośnie w bardzo dynamicznym tempie również ze względu na fakt, że zwiększa krąg odbiorców oraz długość podróży wykonywanych przy pomocy roweru. Ze względu na wybrany model funkcjonowania Veturilo rekomendowana jest rozbudowa floty rowerów ze wspomaganiami elektrycznymi udostępnianych na innych niż do tej pory zasadach. Rowery ze wspomaganiami będzie można wypożyczyć w delegowanych punktach miasta również na dłuższy okres.</p> <p>10. W ramach koncepcji zapewniona zostanie pełna funkcjonalność dla osób nie korzystających ze smartfonu.</p>
100	<p>1. Odnowiony system Veturilo powinien posiadać stacje bez zamków. Zamki powinny znajdować się w każdym rowerze.</p> <p>2. Stacje nowego Veturilo powinny być wykonane w formie prostych stojaków, przy których można zostawiać rowery. Pozostawienie roweru powinno być możliwe w obrębie do kilku metrów od stojaków.</p> <p>3. Pozostawienie roweru poza stacjami powinno być możliwe za dodatkową opłatą.</p> <p>4. Za odprowadzenie roweru spoza stacji do najbliższej stacji powinno przyznawać się mały bonus na konto Veturilo.</p> <p>5. Rowery powinny być wyposażone w dwa tradycyjne hamulce (bez hamulca torpeda).</p> <p>6. Proponuję udostępnienie otwartego albo półotwartego API systemu, z którego można byłoby wyciągnąć jakieś dane, np. liczbę wypożyczeń rowerów, ich lokalizację, historię wypożyczeń</p> <p>7. Rowery nie powinny posiadać elektrycznego wspomagania, podrożyłoby to ich koszt oraz utrudniło zwracanie rowerów (w takim rozwiązaniu muszą być fizycznie podpięte pod ładowarkę na stacji)</p> <p>8. Najważniejsza kwestia - rowery powinny być niezawodne oraz mniej awaryjne niż obecnie. Ich jakość musi być na wiele lepszym poziomie.</p>	<p>1. Uwzględniono.</p> <p>2. Uwzględniono.</p> <p>3. Uwzględniono.</p> <p>4. Uwzględniono.</p> <p>5. Nie uwzględniono.</p> <p>6. Uwzględniono.</p> <p>7. Częściowo uwzględniono.</p> <p>8. Uwzględniono.</p>	<p>1. koncepcja zakłada wyposażenie rowerów w komputery pokładowe.</p> <p>2. koncepcja zakłada uwzględnienie zwykłych stojaków w stacjach.</p> <p>3. koncepcja zakłada wyposażenie rowerów w komputery, dzięki czemu dopuszczona zostanie możliwość pozostawienia rowerów poza stacją pod pewnymi warunkami (np. za dodatkową opłatą, przy stojaku rowerowym).</p> <p>4. Dodatkowo za relokowanie rowerów przez użytkowników zakładany jest system motywacyjny dla użytkowników.</p> <p>5. Planowane jest dopuszczenie hamulców torpeda jako opcję (obok rolkowych) ze względu na wygodę, jaką oferują w czasie jazdy w warunkach miejskich (np. jednoczesne sygnalizowanie manewru i hamowanie). Zwracamy też uwagę, że hamulec torpeda może stanowić zabezpieczenie w przypadku przecięcia kabli hamulcowych przez wandalę, co może zostać niezauważone przez użytkownika.</p> <p>6. W ramach koncepcji zostanie rekomendowane otwarte API.</p>

			<p>7. Ze względu na wybrany model funkcjonowania Veturilo rekomendowana jest rozbudowa floty rowerów ze wspomaganie elektrycznym udostępnianych na innych niż do tej pory zasadach. Rowery ze wspomaganie będzie można wypożyczyć w delegowanych punktach miasta również na dłuższy okres.</p> <p>8. W ramach Konceptcji rekomendowane jest stworzenie funkcjonalnego narzędzia do zgłaszania usterek przez użytkowników oraz do kontroli tego stanu przez Zamawiającego.</p>
101	<p>Chciałabym zgłosić uwagi do działania systemu Veturilo w Warszawie, a w zasadzie jedną najważniejszą według mnie uwagę.</p> <p>1. Myślę, że najistotniejsze jest to, aby w końcu rowery były sprawne technicznie i aby ich rotacja między stacjami była na tyle dobra, aby była realna szansa wypożyczenia roweru. W tej chwili zdarza się że odwiedzam trzy, cztery stacje Veturilo z rządu i na żadnej nie znajduję sprawnego roweru. Są po 2, 3 rowery widoczne w aplikacji, które na miejscu okazują się niesprawne. Również system wypożyczania i zwracania rowerów powinien zostać naprawiony, ponieważ często są problemy z wypięciem roweru z bramki i widnieje on jako wypożyczony mimo że realnie jest zapięty,</p>	Uwzględniono.	<p>W ramach Konceptcji rekomendowane jest stworzenie funkcjonalnego narzędzia do zgłaszania usterek przez użytkowników oraz do kontroli tego stanu przez Zamawiającego.</p>
102	<p>Chciałbym podzielić się pewnymi swoimi uwagami i przemyśleniami odnośnie systemu, póki jeszcze nie skończył się 10 października, określony jako ostatni dzień konsultacji.</p> <p>1. Po pierwsze, kwestia zostawiania rowerów poza stacjami - na spotkaniu informacyjnym 1 października, konsensus zmierzał w kierunku, że umożliwienie takiej opcji wprowadziłoby dodatkowy chaos i nie warto tego robić. Ogólnie, w erze porzucanych hulajnóg, jestem w stanie się z tym zgodzić, natomiast może warto rozważyć w takim razie jakąś furtkę dla osób, które w sytuacjach nagłych muszą rozstać się z rowerem. Jeśli można by wtedy zapłacić, nawet w formie pewnego rodzaju kary, 10-20 zł i być z operatorem "na czysto", może część użytkowników wybierałaby taki wariant, zamiast porzucać rower.</p> <p>2. Chciałbym też poruszyć kwestię lokalizacji stacji.</p> <p>Ze swojego doświadczenia mogę powiedzieć, że jako użytkownik systemu Veturilo, często decydującą rolę w tym, czy w danej sytuacji skorzystam z roweru miejskiego czy z innego środka transportu, ma możliwość komfortowego, bezpiecznego przejazdu między punktem A, a punktem B trasami rowerowymi i drogami o małym natężeniu ruchu. Czytam, że w ścisłym centrum Veturilo traci popularność na rzecz prywatnych operatorów hulajnóg elektrycznych. Ciężko mi wskazać sugestie odnośnie zawalczania o użytkowników w tych obszarach, ale wydaje mi się, że tym bardziej obecnie potencjał Veturilo tkwi w tworzeniu stacji na rowerowych ciągach komunikacyjnych do ościennych dzielnic, ze szczególnym uwzględnieniem hubów komunikacyjnych, co miejscami jest mocno zaniedbane. Takie miejsca często wychodzą poza "strefy" operatorów hulajnóg lub są na ich pograniczu, a nawet jeśli są przez nie objęte, dojazd do centrum kosztowałby conajmniej kilkanaście złotych, podczas gdy obecna taryfa roweru miejskiego spokojnie pozwalałaby zmieścić się w "złotówce".</p>	<p>1. Uwzględniono.</p> <p>2. Przeniesiono do lokalizacji.</p>	<p>1. Konceptcja zakłada wyposażenie rowerów w komputery, dzięki czemu dopuszczona zostanie możliwość pozostawienia rowerów poza stacją pod pewnymi warunkami (np. za dodatkową opłatą, przy stojaku rowerowym). Dodatkowo za relokowanie rowerów przez użytkowników zakładany jest system motywacyjny dla użytkowników. Takie zabiegi ograniczają potencjalne ryzyko chaotycznego porzucania rowerów.</p>
103	<p>1) "Mobilne stacje"</p> <p>1. Proszę o rozważenie zwiększenia ilości "mobilnych" (łatwych do montażu w ciągu pół nocy) stacji.</p> <p>2. Postulowałabym wykorzystanie ich w przypadku imprez masowych na Stadionie Narodowym, do momentu aż zaprzestana zostanie haniebna praktyka całkowitego zamykania mostu Poniatowskiego w trakcie trwania powrotu z takich imprez.</p> <p>Dwie takie stacje montowane w okolicy Stadionu (kwartał Waszyngtona / Francuska / Walecznych / Saska), jedna w okolicy Muzeum Narodowego. Ułatwiłyby w okresie tych imprez powrót do domu/wydostanie się mieszkańcom Saskiej Kępy i częściowo powrót z takich imprez.</p> <p>Można by przetestować takie rozwiązanie z wykorzystaniem stacji używanych przy projekcie "Płyn i jedź", gdyż jeśli dobrze pamiętam, stacje te działają okresowo w czasie wakacji - w pozostałym okresie mogłyby służyć przy obsłudze takich imprez.</p> <p>2) Organizacja, stacje</p> <p>3. W obecnym regulaminie istnieje zapis dotyczący pełnej odpowiedzialności użytkownika za zwrot roweru w stacji i konieczność bycia przy stacji w momencie zwrotu telefonicznego. Jest on godny potępienia jako naruszający proporcjonalność odpowiedzialności jak i przenoszący koszty i problemy operacyjne z operatora na użytkownika.</p> <p>Pobieżna lektura profilu Veturilo na portalu Facebook pozwala stwierdzić iż powszechnym problemem jest gdy nie można dodzwonić się w/s zwrotu na infolinię w ciągu 30-40 czy nawet 60minut. Wymóg pozostawiania w tym czasie przy stacji jest nieproporcjonalny i przeczący użyteczności systemu. Proszę o rozważenie sposobów ingerencji w zapisy regulaminu aby wymagać usuwania takich jednoznacznie szkodliwych sformułowań. Nie jest tajemnicą iż znacząca część problemów ze zwrotem wynika z problemów informatycznych po stronie operatora, tj. system uznający że istnieją na stacji jeszcze wolne elektrozamki kiedy wszystkie są zajęte (najczęściej) lub są zepsute.</p>	<p>1. Uwzględniono.</p> <p>2. Przeniesione do lokalizacji.</p> <p>3. Uwzględniono.</p> <p>4. Częściowo uwzględniono.</p> <p>5. Uwzględniono.</p> <p>6. Uwzględniono.</p> <p>7. Uwzględniono.</p> <p>8. Uwzględniono.</p>	<p>1. Rozwiązanie będzie wskazane w Konceptcji.</p> <p>3. W ramach Konceptcji rekomendowane będą narzędzia podnoszące jakość i sprawność systemu. Tym samym takie sytuacje będą raczej wyjątkiem, a nie regułą.</p> <p>4. Za relokowanie rowerów przez użytkowników zakładany jest system motywacyjny dla użytkowników.</p> <p>5. W ramach Konceptcji rekomendowane jest pozostawienie pewnej floty rowerów na okres zimowy.</p> <p>6. W ramach opracowywanej Konceptcji zostały przeanalizowane doświadczenia zarówno systemu OMGGS jak i innych funkcjonujących w Polsce i za granicami kraju.</p> <p>7. W ramach Konceptcji rekomendowane jest stworzenie funkcjonalnego narzędzia do zgłaszania usterek przez użytkowników oraz do kontroli tego stanu przez Zamawiającego.</p> <p>8. Rozwiązanie będzie rekomendowane w Konceptcji.</p>

	<p>4. Wobec nadal nie dość częstego rozwożenia rowerów między stacjami, proszę o rozważenie możliwości wprowadzenia instytucji bonusu za wypożyczenie w przeciwpotoku - tj. żeby w osobnej zakładce aplikacji można było sprawdzić po wyborze konkretnej stacji, dokąd można dojechać wypożyczonym rowerem (do 5-10 najbliższych potrzebujących stacji) w ciągu 30-40-60minut dla uzyskania bonusu 1-2zł.</p> <p>5. Jako opcję, w zw. z ociepleniem klimatu proszę o zbadanie kosztów i racjonalności funkcjonowania systemu w okresie zimowym w ograniczonym wymiarze , przykładowo 20-30% rowerów i i 50-75-100% stacji .</p> <p>6. W przypadku poważnego rozważania zwiększenia ilości rowerów elektrycznych w systemie, proszę uwzględnić problemy istniejącego systemu w Trójmieście. Tj. z związku z wysokim zapotrzebowaniem na rowery elektryczne dostępne sieciowo (a nie tylko wzdłuż skarpy), w dużej ilości stacji należałoby zamontować możliwość ładowania przez elektrozamek/z wykorzystaniem kabla w stojaku. Prawdopodobnie będzie wiązało się to z koniecznością uzyskania Pozwolenia na Budowę i stosownych uzgodnień z operatorem sieci energetycznej. W wymiarze organizacyjnym prawdopodobnie konieczny byłby progresywny system opłat (pakiety minut miesięcznie/dziennie za Xzł) a nie płaska stawka. Uważam że warto "w to iść",ale tylko po rozwiązaniu istniejących problemów z rowerami nie-elektrycznymi i stosownym zaplanowaniu i zabezpieczeniu interesów miasta i użytkowników.</p> <p>3) Stan techniczny rowerów</p> <p>7. Wobec stanu technicznego rowerów niewiele lepszego niż na koniec poprzedniej umowy, wydaje się że brakuje ogniwa kontrolnego i/lub egzekucji istniejących zapisów SLA.</p> <p>8. Poza rozważeniem ich wzmocnienia, proszę o rozważenie np. obywatelskiej weryfikacji - tzn. żeby ZDM miał wgląd bezpośredni do napływających zgłoszeń o usterkach. Wówczas informatycznie będzie można wyłapać, czy zgłoszenia o problemach z siodelkiem w rowerze XXXX ponawiane po dwóch tygodniach wynikają z jego ponownej awarii/zepsucia, czy nienaprawieniu przez operatora. Będzie to tańsze niż etatowi kontrolerzy. Ew publiczny dostęp do takiej bazy dla zarejestrowanych użytkowników.</p>		
104	<p>Proponuję, aby każdy użytkownik po zgłoszeniu roweru zostawionego poza stacją miał do wglądu status zgłoszenia. Sam zgłosiłem już 4 rowery i nie dostałem nic, a podobno za każdy rower otrzymujemy 5 zł. Brak informacji zwrotnej nie zachęca do zgłaszania rowerów.</p>	Uwzględniono.	Rekomendowane będzie udostępnione śledzenie historii zgłoszenia usterki roweru lub jego porzucenia.
105	<p>Wszystko działa OK dopóki trafimy na próbę zwrotu roweru przy zapełnionej stacji. Zawsze wtedy mam problem, często zwrot roweru jest niemożliwy, kończy się to reklamacjami i kontaktem z biurem obsługi. Można by dodać możliwość załączanie zdjęcia w takim przypadku (tak jest w przypadku zwrotu hulajnóg). Byłby to jakiś dowód na zwrot roweru. Generalnie jest duży problem w takim przypadku.</p>	Uwzględniono.	W Koncepcji uwzględniona zostanie możliwość zwrotu rowerów na pełnej stacji do pewnego ograniczonego poziomu.
106	<p>Czy możecie wprowadzić model, w którym odległość między siodelkiem a kierownikiem byłaby większa? Na obecnych muszę jeździć zgarbiony.</p>	Częściowo uwzględniono.	W ramach Koncepcji rekomendowane jest wprowadzenie kryterium jakościowego do oceny funkcjonalnej i technicznej rowerów, w tym m.in. pozycji podczas jazdy.
107	<p>1. Sposób wypożyczenia roweru powinien być podobny do tego jak wypożyczamy hulajnogi, 2. natomiast można by je zostawiać tylko w wyznaczonych niedużych strefach przy przystankach, stacjach PKP, bibliotekach, parkach itp. To samo dotyczy wszystkich środków komunikacji na minut</p>	1. Częściowo uwzględniono. 2. Nie uwzględniono.	1. W ramach Koncepcji rekomendowane jest stworzenie funkcjonalnego narzędzia do wypożyczeń i zwrotów rowerów. 2. Lokalizacje stacji do wypożyczeń są przedmiotem osobnej analizy bazującej na szeregu różnych danych.
108	<p>Rowery z fotelikami dla dzieci. Widziałam takie cuda w Michałowicach. Super sprawa.</p>	Częściowo uwzględniono.	Rekomendowane jest udostępnienie rowerów transportowych zapewniających możliwość przewozu dzieci. Foteliki, co do zasady, są gorsze - brak jest kontaktu wzrokowego rodzic - dziecko, inaczej rozłożony jest środek ciężkości przez co trudniej manewruje się rowerem. Dodatkowo będzie istniała możliwość wypożyczenia przyczepki rowerowej kompatybilnej z rowerami przeznaczonymi do wypożyczeń długoterminowych.
109	<p>Według mnie za to dużo zmieniać nie trzeba. Najważniejsze żeby rowery były całoroczne.</p>	Uwzględniono.	W ramach Koncepcji rekomendowane jest pozostawienie pewnej floty rowerów na okres zimowy.
110	<p>Zdecydowanie jestem za systemem bez stacji Veturilo...stacje generują często problem z wypożyczeniem lub oddaniem wynajętego sprzętu.</p>	Częściowo uwzględniono.	Koncepcja zakłada wyposażenie rowerów w komputery, dzięki czemu dopuszczona zostanie możliwość pozostawienia rowerów poza stacją pod pewnymi warunkami (np. za dodatkową opłatą, przy stojaku rowerowym). Dodatkowo za relokowanie rowerów przez użytkowników zakładany jest system motywacyjny dla użytkowników. Takie zabiegi ograniczają potencjalne ryzyko chaotycznego porzucenia rowerów.

111	Co tu kryć, należy stworzyć system pozostawiania rowerów poza wyznaczonymi stacjami, choćby w pewnym obrębie. W przeciwnym razie ciężko będzie rywalizować z hulajnogami. Np. jedziesz sobie do parku, a tam stacji brak i ze spaceru nici.	Częściowo uwzględniono.	Koncepcja zakłada wyposażenie rowerów w komputery, dzięki czemu dopuszczona zostanie możliwość pozostawienia rowerów poza stacją pod pewnymi warunkami (np. za dodatkową opłatą, przy stojaku rowerowym). Dodatkowo za relokowanie rowerów przez użytkowników zakładany jest system motywacyjny dla użytkowników. Takie zabiegi ograniczają potencjalne ryzyko chaotycznego porzucania rowerów.
112	Może montaż GPS, żeby głupków zniechęcić do rzucania rowerów byle gdzie.	Uwzględniono.	W ramach Koncepcji rekomendowane jest wyposażenie rowerów w moduł GPS.
113	Prosiłbym aby były silniejsze wymogi co do stanu technicznego sprzętu. Ostatnio zawsze coś trzeszczy. Rączki zjeżdżają z kierownicy itp.	Uwzględniono.	W ramach Koncepcji rekomendowane jest stworzenie funkcjonalnego narzędzia do zgłaszania usterek przez użytkowników oraz do kontroli tego stanu przez Zamawiającego.
114	Postuluję wyraźną i jednoznaczną decyzję o zniesieniu stawianego przez operatora wymogu podawania numeru PESEL. Istnieją opinie prawne wskazujące, że jest to wymóg bezprawny, bo numer PESEL nie jest potrzebny do świadczenia usługi. Firma, która i tak ma dużą liczbę danych o użytkownikach/nikach (imię, nazwisko, adres, numer telefonu, adres e-mail) tłumaczy, że potrzebuje PESEL-u do dochodzenia ewentualnych roszczeń, ale to jest niezgodne z RODO, bo zgodnie z nim wolno zbierać tylko absolutne minimum danych potrzebnych do świadczenia usługi, a nie na poczet ewentualnych działań w przyszłości, które może zajść, a może nie. To naruszenie Fundacja Panoptikon zgłosiła do GIODO (poprzednika UODO), ale chyba do tej pory nie ma w tej sprawie decyzji urzędu. Ponadto przechowywanie tak bogatego zestawu danych osobowych w tak rozproszonym systemie stwarza duże ryzyko naruszeń. W dodatku istnieje obawa, że firma Nextbike nie będzie w stanie zapewnić bezpieczeństwa danych - obawa wynikająca z tego, że nie potrafią nawet poprawnie skonfigurować swojej strony internetowej. Na przykład po kliknięciu jednego z linków do informacji pojawia się jakaś strona po niemiecku.	Poza zakresem konsultacji.	Kwestia wymagania numeru Pesel powinna zostać uzgodniona pomiędzy Wykonawcą, GIODO i Zamawiającym.
115	Najlepiej żeby system po prostu działał, jak nie ściąganie całego hajsu z konta za niby nie oddanie roweru, to "wolne zamki" pod CNK, gdzie przypiętych rowerów jest 5x więcej, niż zamków.	Częściowo uwzględniono.	W ramach Koncepcji rekomendowane jest wdrożenie mechanizmu oceny satysfakcji użytkowników, której celem jest nakłonienie Operatora do większej dbałości o sprawne funkcjonowanie systemu.
116	Poproszę o rowery z koszami. Te rurko-gumki potrafią doprowadzić do rozpacz.	Częściowo uwzględniono.	W ramach Koncepcji rekomendowane jest wprowadzenie kryterium jakościowego do oceny funkcjonalnej i technicznej rowerów, w tym również funkcjonalności koszyka.
117	Fajnie jakby system zgłaszania problemów z rowerem był łatwiejszy. Obecnie przy końcu jazdy aplikacja pyta czy "zgłosić problem" a potem znów muszę wpisać nr roweru. Dodatkowo przy zgłoszeniu awarii muszę jasno określić jaki jest rodzaj awarii. Przez to system jest niewygodny dla użytkownika i pewnie wielu nie zgłasza uszkodzeń. Potem tak się dzieje że na stacji stoi kilka złomów, które nie nadają się do akcji. Całe zgłoszenie awarii powinno trwać moment, a dla aktywnych zgłaszających można by wprowadzić jakieś drobne nagrody (np 1 złoty doładowania konta po potwierdzeniu przez nextbike uszkodzenia).	Uwzględniono.	W ramach Koncepcji rekomendowane jest stworzenie funkcjonalnego narzędzia do zgłaszania usterek przez użytkowników.
118	Elektryczne jako pokonanie skarpy to zająca idea ale kompletnie oderwana od realnych potrzeb ... Widziałbym elektryk jako szybki rower na trasach dalekobieżnych ;) czyli np. młociny, centrum, mokotów, służewiec, praga, wola ... I jedziesz nim przez pół miasta a nie na dystansie 10 km masz 10 stacji ale tylko w okolicach starówki.	Uwzględniono.	Ze względu na wybrany model funkcjonowania Veturilo rekomendowana jest rozbudowa floty rowerów ze wspomaganie elektrycznym udostępnianych na innych niż do tej pory zasadach. Rowery ze wspomaganie będzie można wypożyczyć w delegowanych punktach miasta również na dłuższy okres.
119	W Zurychu rowery miejskie działają w ogóle ze stacjami, ale zamki są w rowerach założone na koło, dzięki czemu elektrykiem jak i nie-elektrykiem można przejechać między dowolnymi stacjami. Bardzo wygodne rozwiązanie, u nas rowery elektryczne przez niekompatybilne z resztą sieci stacje mają bardzo ograniczone zastosowanie	Uwzględniono.	Koncepcja zakłada wyposażenie rowerów w komputery, dzięki czemu dopuszczona zostanie możliwość pozostawienia rowerów poza stacją pod pewnymi warunkami (np. za dodatkową opłatą, przy stojaku rowerowym). Ze względu na wybrany model funkcjonowania Veturilo rekomendowana jest również rozbudowa floty rowerów ze wspomaganie elektrycznym udostępnianych na innych niż do tej pory zasadach. Rowery ze wspomaganie będzie można wypożyczyć w delegowanych punktach miasta również na dłuższy okres.
120	Możecie wyedukować swoich klientów aby również zachowywali kulturę na drodze oraz wyposażyć rowery w lusterka (niezbędne do jazdy po ulicy) tak jak ztm zrobiło akcje z monsterami, cos w podobie.	Poza zakresem konsultacji.	Ze względu na utrzymaniowych rekomendowane są proste rozwiązania utrudniające wandalizm.

121	Powinno być, zdecydowanie, całoroczne. Nawet widać na wykresie że wypożyczenia w marcu i listopadzie to aż 1/4 tych w maju - to nie mało. Może wtedy będą też serwisowane bardziej regularnie, bo na razie jest tak że jesienią trudno znaleźć w pełni sprawny rower.	Uwzględniono.	W ramach Konceptcji rekomendowane jest pozostawienie pewnej floty rowerów na okres zimowy.
122	Więcej rowerów typu cargo.	Uwzględniono.	W ramach Konceptcji rekomendowane jest wdrożenie różnych rowerów niestandardowych w tym również rowerów transportowych.
123	Jako, że będąc ostatnio w Warszawie, postanowiłem poznać z wykorzystaniem roweru miejskiego i wszystko super generalnie, jednak jako, że nie znam warszawy i nie poruszam się po niej na co dzień potrzebowałem skorzystać z nawigacji, 1. dlatego fajnie by było gdybyście zamontowali uchwyty na telefon - tego mi brakowało najbardziej. 2. Stan techniczny rowerów pozostawia dużo do życzenia - brak siodełek, pedału, HAMULCÓW!! ale jak się poszuka to się znajdzie jeszcze nie wyeksploatowany rower.	1. Uwzględniono. 2. Uwzględniono.	1. Rekomendowane jest dodanie uchwyty na smartfon z osłoną przeciwszczową uniemożliwiająca klikanie podczas jazdy 2. W ramach Konceptcji rekomendowane jest stworzenie funkcjonalnego narzędzia do zgłaszania usterek przez użytkowników oraz do kontroli tego stanu przez Zamawiającego.
124	Żeby wszystko działało lepiej serwisowanie musi być częstsze, podobnie z obsługą bieżących problemów. W tym celu należy odpowiednio wysoko podnieść opłaty za korzystanie. Niech będzie mniej i drożej ale za to lepiej.	Częściowo uwzględniono.	W ramach Konceptcji rekomendowane jest stworzenie funkcjonalnego narzędzia do zgłaszania usterek przez użytkowników oraz do kontroli tego stanu przez Zamawiającego. Jednocześnie nie jest planowane wprowadzenie opłat za korzystanie z rowerów standardowych.
125	1. Więcej elektryków. 2. Więcej stacji w miejscach gdzie jest zawsze ich full. 3. Więcej tandemów. 4. Sprawniejszy system zwrotów.	1. Uwzględniono. 2. Uwzględniono. 3. Uwzględniono. 4. Uwzględniono.	1. Ze względu na wybrany model funkcjonowania Veturilo rekomendowana jest rozbudowa floty rowerów ze wspomaganiami elektrycznymi udostępnianych na innych niż do tej pory zasadach. Rowery ze wspomaganiami będzie można wypożyczyć w delegowanych punktach miasta również na dłuższy okres. 2. Liczba oraz rozmiar poszczególnych stacji będzie przedmiotem szczegółowej analizy a jej wyniki będą uwzględniać fakt przepelnionych stacji. 3. W ramach Konceptcji rekomendowane jest wdrożenie różnych rowerów niestandardowych, w tym również tandemów z możliwością wcześniejszej rezerwacji. 4. W ramach Konceptcji planowane jest zapewnienie, bardziej funkcjonalnej niż dzisiaj, możliwości zwracania rowerów.
126	Przed wszystkim bezpłatna infolinia w przypadku problemów z rowerem. Dodzwonić się trudniej niż do papieża, a kasa leci z konta.	Częściowo uwzględniono.	Rekomendowany będzie prostszy i bardziej nastawiony na użytkownika system zgłoszeń niesprawnych rowerów.
127	Ze stacjami! Wystarczy, że zostawiane byle gdzie hulajnogi robią z naszych chodników i trawników śmietnik	Częściowo uwzględniono.	Konceptcja zakłada wyposażenie rowerów w komputery, dzięki czemu dopuszczona zostanie możliwość pozostawienia rowerów poza stacją pod pewnymi warunkami (np. za dodatkową opłatą, przy stojaku rowerowym). Dodatkowo za relokowanie rowerów przez użytkowników zakładany jest system motywacyjny dla użytkowników. Takie zabiegi ograniczają potencjalne ryzyko chaotycznego porzucania rowerów.
128	Problem 1: Rotacja rowerów w godzinach szczytu... są stacje gdzie po 17:00 nie ma szans na rower... aż do odwiedzin ekipy Veturilo późną nocą... Stacje na skarpie puste... a pod skarpa nie ma gdzie wpiąć roweru... od 16:00 do 22:00. Problem 2: Infolinia... jeżeli trzeba czekać 30 min aby zgłosić porzucony rower.. to kpina... Problem 3: Zepsute rowery... stacja 6969... rower ze zdjeta opona widoczna z daleka usterka stoi tydzień... jeszcze po zgłoszeniu na FB kolejne dwa dni... to samo z rowerami ze spadniętym łańcuchem... czy nikt nie śledzi i nie sprawdza skoro stacja jest pusta, dlaczego konkretny rower nie jest wypinany przez kolejne 48h.. lub dłużej....	1. Uwzględniono. 2. Uwzględniono. 3. Uwzględniono.	1. Za relokowanie rowerów przez użytkowników zakładany jest system motywacyjny. Dodatkowo oprócz jednego, codziennego stanu bazowego na każdej stacji będzie również weryfikowany stan bazowy obszarowo. 2. W ramach Konceptcji rekomendowane jest wyznaczenie maksymalnego czasu oczekiwania na połączenie z konsultantem. 3. W ramach Konceptcji rekomendowane jest stworzenie funkcjonalnego narzędzia do zgłaszania usterek przez użytkowników oraz do kontroli tego stanu przez Zamawiającego.
129	Myślę, że UTO są same w sobie obszerną uwagą do konsultacji społecznych prowadzonych w kwestii przyszłości systemu Veturilo. Chyba jeszcze nie czas na to, by system działał bez stacji dokujących. Nie wszyscy dorośli do odpowiedzialności jaką jest zwrot urządzenia w DOWOLNYM miejscu ☺	Częściowo uwzględniono.	Konceptcja zakłada wyposażenie rowerów w komputery, dzięki czemu dopuszczona zostanie możliwość pozostawienia rowerów poza stacją pod pewnymi warunkami (np. za dodatkową opłatą, przy stojaku rowerowym). Dodatkowo za relokowanie rowerów przez użytkowników zakładany jest system motywacyjny dla

			użytkowników. Takie zabiegi ograniczają potencjalne ryzyko chaotycznego porzucania rowerów.
130	<p>1. Więcej (większą gęstość) małych stacji nawet kosztem wprowadzenia drobnej odpłatności za krótkie wypożyczenie.</p> <p>2. Malowanie rowerów w charakterystyczny sposób (jaskrawe akcenty) lub w barwy stosowanie w środkach komunikacji miejskiej w W-wie.</p> <p>3. Wprowadzenie rowerów o nieco lepszej jakości. Ja na przykład w drodze do domu często korzystam z darmowych wypożyczeń nie dla tego że nie stać mnie na zapłacenie 1 zł za 50 min jazdę ale ze względu na zwykle pozostawiający wiele do życzenia stan techniczny wypożyczonego roweru. Pozdrawiam</p>	<p>1. Uwzględniono.</p> <p>2. Nie uwzględniono.</p> <p>3. Uwzględniono.</p>	<p>1. W ramach Konceptcji rekomendowane jest zwiększenie liczby stacji i rowerów funkcjonujących dzisiaj.</p> <p>2. Ze względów estetycznych nie jest rekomendowane stosowanie jaskrawych kolorów.</p> <p>3. W ramach Konceptcji rekomendowane jest stworzenie funkcjonalnego narzędzia do zgłaszania usterek przez użytkowników oraz do kontroli tego stanu przez Zamawiającego.</p>
131	Korzystałbym z Veturilo zimą o ile byłyby odśnieżane drogi rowerowe!	Poza zakresem konsultacji.	
132	<p>1. Z mojego punktu widzenia, jeśli strefa elektryczna jest tak mała, to stacje powinny być przesiadkowe (tj. stacja elektryków zlokalizowana bezpośrednio obok stacji normalnej tak jak stacje 9507 i 9701 Topiel/Tamka).</p> <p>2. Veturilo nie są dość szybsze ani dość wygodniejsze od innych środków transportu, żeby się opłacało tracić 10-15 minut na przesiadki. W niektórych kombinacjach mam wrażenie że szybciej doprowadzić normalne veturilo pod skarpe, zwłaszcza biorąc pod uwagę stan techniczny i często ograniczoną dostępność rowerów. W mojej ocenie aktualny system e- służy raczej ludziom, których miejsce startowe i docelowe są w obrębie tego systemu. Sam nie korzystam, mimo że skarpe muszę pokonywać na różne sposoby prawie codziennie i z veturilo też korzystam kilka razy w tygodniu.</p> <p>3. A najchętniej zamiast tej całej sieci e-bike'ów bym widział wyciąg rowerowy na Tamce.</p>	<p>1. Uwzględniono.</p> <p>2. Uwzględniono.</p> <p>3. Poza zakresem konsultacji.</p>	<p>1. i 2. Ze względu na wybrany model funkcjonowania Veturilo rekomendowana jest rozbudowa floty rowerów ze wspomaganiami elektrycznymi udostępnianych na innych niż do tej pory zasadach. Rowery ze wspomaganiami będzie można wypożyczyć w delegowanych punktach miasta również na dłuższy okres.</p> <p>3. Infrastruktura nie jest przedmiotem konsultacji.</p>
133	System wymusza oddanie do słupka nawet jeżeli wszystkie słupki są zajęte a próba dodzwonienia się to jest kilkanaście minut słuchania muzyki i zero kontaktu. wysłałem zatem maila z informacją o której przypięłem rower i w zeszłym roku nie było problemu żeby tak się rozliczyć a w tym roku policzono mi jakieś horrendalne pieniądze. jeśli veturilo ma być konkurencją dla samochodu to niech przestanie kosztować 60 zł za 15 minut jazdy tylko dlatego, że system komputerowy był pisany przez idiotę, który nie przewidział wszystkich możliwości, zwłaszcza tych oczywistych!	Uwzględniono.	W Konceptcji uwzględniona zostanie możliwość zwrotu rowerów na pełnej stacji do pewnego ograniczonego poziomu.
134	Czy pismo Pana Burmistrza Strzałkowskiego z 2018r. w sprawie stacji zlokalizowanej po zachodniej stronie Odolan, do Państwa trafiło i zostanie wzięte pod uwagę?? [chodzi o pismo UD-XVII-WIR-RR.7021.157.2018.JWO z 20.06.2018 skierowane do p. prezydenta Renaty Kaznowskiej przez burmistrza Woli Krzysztofa Strzałkowskiego. Mieszkancka załączyła do komentarza skan pisma. - dop. MGO DKS]		Pismo zostało przekazane do ZDM
136	Poza rozważeniem ich wzmocnienia, proszę o rozważenie np. obywatelskiej weryfikacji - tzn. żeby ZDM miał wgląd bezpośredni do napływających zgłoszeń o usterek. Wówczas informatycznie będzie można wyłapać, czy zgłoszenia o problemach z siodełkiem w rowerze XXXX ponawiane po dwóch tygodniach wynikają z jego ponownej awarii/zepsucia, czy nienaprawieniu przez operatora. Będzie to tańsze niż etatowi kontrolerzy. Ew publiczny dostęp do takiej bazy dla zarejestrowanych użytkowników. Dziękuję i pozdrawiam	Uwzględniono.	W ramach Konceptcji rekomendowane jest zapewnienie podglądu oraz możliwości weryfikacji przez Zamawiającego zgłaszanych uwag przez użytkowników.
137	<p>Kwestie techniczne (wyposażenie rowerów):</p> <p>1) siodełka miały być wodoodporne, ale niestety po opadach nasiąkają wodą i konieczne jest nakładanie foliowych torebek - inaczej woda z wewnątrz siodełka moczy spodnie na poślądkach. W nowych rowerach warto by się z tym uporać.</p> <p>2) oświetlenie z przodu często jest przekrzywione bez możliwości przestawienia, świeci innym w oczy, zamiast na jezdnię. Może nowe rowery powinny mieć oświetlenie wbudowane w ramę albo koszyk?</p> <p>3) warto rozważyć zastosowanie ogumienia bez powietrza - zbyt często widzę rowery z flakiem na kole.</p> <p>Kwestie funkcjonalne:</p> <p>4) zwracanie rowerów przez apkę i użycie zapięcia jest źle rozwiązane. Po pierwsze, mimo zajętych wszystkich stojaków zdarza się, że apka informuje o wolnym stojaku (bo np. któryś rower jest źle wpięty) i jedyna możliwość zwrotu to kontakt z infolinią. Podobnie w przypadku rowerów z urwanymi lub niesprawnymi zaczepami. Ponadto apka wymaga często chodzenia w kółko przy stacji, zanim "złapie" właściwą lokalizację GPS i pokaże stację.</p> <p>Po drugie, do niedawna apka pokazywała kod do zapięcia już po dokonaniu ręcznego zwrotu. Ludzie się do tego przyzwyczaili, a tu nagle kod zniknął. Teraz znowu trzeba zapamiętać kod lub zapiąć rower przed dokonaniem zwrotu. Inaczej rower jest zwrócony, ale zostaje luzem przy stacji.</p> <p>5) zgłaszanie problemów/awarii przez apkę jest fikcją. Poważnie uszkodzone rowery (urwana korba czy przerzutka) stoją całymi dniami (rekord to półtora tygodnia) od zgłoszenia. Nie wiem, jak to jest, że takie rowery nie są też blokowane w stacjach bez możliwości wypożyczenia.</p> <p>6) zgłaszanie/odprowadzanie porzuconych rowerów to obecnie zajęcie hobbystyczno-obywatelskie. Przez prawie dwa lata funkcjonowania nagród (bonów) uratowałem kilkadziesiąt rowerów, zyskując ponad 400 zł na koncie systemu.</p>	<p>1. Uwzględniono.</p> <p>2. Uwzględniono.</p> <p>3. Częściowo uwzględniono.</p> <p>4. Uwzględniono.</p> <p>5. Uwzględniono.</p> <p>7. Uwzględniono.</p> <p>8. Uwzględniono.</p>	<p>1. Przewiduje się lepsze dostosowanie konstrukcji rowerów do warunków atmosferycznych, np. zastosowanie siodełka uniemożliwiającego gromadzenie się wody.</p> <p>2. Rekomendowane jest takie rozwiązanie, w którym nie ma możliwości regulacji położenia lampy przedniej przez użytkownika.</p> <p>3. Rekomendowane będzie zastosowanie opony z wkładką antyprzebiciową lub inne rozwiązanie odporne na przebicie. Rozwiązanie zostanie sprawdzone w ramach testów kryteriów jakościowych.</p> <p>4. W ramach Konceptcji zostaną zaproponowane bardziej funkcjonalne rozwiązania zapewniające zwrot roweru.</p> <p>5. W ramach Konceptcji przewidziano mechanizm śledzenia zgłoszeń i reakcji na nie, zarówno przez Zamawiającego, jak i Użytkownika.</p> <p>7. Wprowadzona zostanie rekomendacja stworzenia profilu Wiarygodnego użytkownika.</p>

	<p>Po pierwsze, stawki 5/10 zł znaleźnego są śmieszne w stosunku do wartości roweru.</p> <p>Po drugie, powinna istnieć możliwość przekazania części salda konta na cele charytatywne czy innemu użytkownikowi. Jak ja mam zużyć te 400 zł? O ekwiwalencie gotówkowym nie muszę chyba wspominać, bo to jest nazbyt oczywiste.</p> <p>Po trzecie, osoby, które mają wyjątkowo dużo znalezisk, powinny być w jakiś sposób doceniane. Skoro w ciągu roku operator dzięki takiej osobie odzyskuje sprzęt o wartości np. 30 tys. zł (20 rowerów wartych 1500 zł), to warto byłoby znalazcę nagrodzić choćby najprostszym rowerem miejskim wartym 600 zł.</p> <p>7) punkty wcześniejsze można w jakiś sposób połączyć. Otóż na podstawie stażu użytkownika, jego aktywności i historii odzyskanych rowerów można tworzyć profil zaufania. Osoby o dużym stopniu zaufania (aktywni użytkownicy, którzy dbają o wspólne dobro) powinni mieć szczególne uprawnienia w zakresie zgłaszania problemów: jeśli taki użytkownik po zwróceniu roweru zgłosi problem i uzna go za krytyczny, to taki rower powinien być natychmiast blokowany w stojaku, a serwis zajmowałby się nim w pierwszej kolejności. Inne zgłoszenia od takich osób również powinny być traktowane priorytetowo.</p> <p>8) nawiązując do koncepcji zgłaszania problemu po zwrocie roweru, w ogóle można by zastanowić się nad opcją w apce "jak oceniasz przejazd" po dokonaniu zwrotu z możliwością przekazania uwag związanych ze stanem technicznym pojazdu. Obecnie praktycznie nie zgłaszam problemów z hamulcem, zeskokującą przerzutką czy skrzywionym kołem, bo nie widzę sensu ani celu."</p>		
138	<p>Kilka razy zdarzało mi się zgłaszać przez aplikację uszkodzenia rowerów (koła, siodełka itp.). Po wystaniu zgłoszenia nadal świeciła się przy stojaku zielona lampka. Warto rozważyć, aby zapalała się czerwona lampka po każdym zgłoszeniu. Po odstawieniu roweru powinien być komunikat w aplikacji z pytaniem: czy chcesz zgłosić problem z rowerem? Usprawniłoby to zgłoszenie konkretnego roweru zwracanego w ciągu 3 minut do tej samej stacji.</p>	Częściowo uwzględniono.	W Koncepcji znajdzie się rekomendacja algorytmu usuwania niesprawnych rowerów z systemu.
140	<ol style="list-style-type: none"> 1. Powinien być jakiś bonus czasowy darmowej jazdy dla posiadaczy Karty Warszawianka np. +10 minut. 2. System sam powinien blokować jako uszkodzone te rowery, które zostały wypożyczone i od razu zwrócone na tej samej stacji w małym odstępie czasu. 3. Aplikacja mobilna - po dokonaniu zwrotu roweru powinna być możliwość zgłoszenia usterki. Najlepiej jakby w historii wypożyczeń można było to zgłosić np. do 30 minut po zwrocie roweru. 4. Aplikacja mobilna - powinna być możliwość zwrotu roweru na stacji przy użyciu JEDYNIEM aplikacji mobilnej, bo elektrozamki często nie działają, albo występuje jakiś inny problem. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Uwzględniono. 2. Uwzględniono. 3. Uwzględniono. 4. Nie uwzględniono. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Rekomendowane jest wprowadzenie taryfy preferencyjnej dla regularnych pasażerów komunikacji zbiorowej. Postulat zbieżny z planem integracji Veturilo z Warszawską Kartą Miejską. 2. W ramach Koncepcji rekomendowane będzie, aby uszkodzone rowery były blokowane i niemożliwe do wypożyczenia. 3. W ramach Koncepcji rekomendowane jest stworzenie funkcjonalnego narzędzia do zgłaszania usterek przez użytkowników. 4. Aplikacja mobilna w ramach Koncepcji będzie wystarczającym narzędziem do kompleksowej obsługi Veturilo, w tym również będzie uwzględniać zwrot i wypożyczenie roweru. Jednocześnie będzie zapewniona inna możliwość zwrotu roweru dla osób niekorzystających ze smartfonu.
142	<p>Dzień dobry, świadoma jestem, że konsultacje się zakończyły ale pozwolę sobie wskazać miejsce, które według mnie powinny być uwzględnione w kolejnym etapie Veturilo, a które w ostatnich latach są ciągle pomijane.</p> <p>Mieszkam na Targówku, dokładnie na Zaciszu. Stacje, które powinny się pojawić koniecznie, i z których mam pewność, korzystałoby bardzo dużo osób to:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. skrzyżowanie Radzymińska / Młodziejcza / Łodygowa 2. skrzyżowanie Łodygowa / Potulicka / Wyspowa <p>Uważam, że ta strona osiedla Zacisze w ostatnich latach się mocno rozrosła, zwiększył się liczba mieszkańców a jedyna stacja Veturilo jest przy DK Zacisze.</p> <p>Jest to duża odległość dla mieszkańców Zacisze od strony Ząbek i wcale nie pomagająca w komunikacji. Dojście do DK Zacisze lub podiechanie autobusem po to żeby wypożyczyć rower i dojechać np. na Dworzec Wileński, mija się z celem.</p> <p>Głównym punktem przesiadkowym i komunikacyjnym jest oczywiście skrzyżowanie Radzymińska / Młodziejcza / Łodygowa i logiczne jest, żeby tam były rowery jako alternatywa dla komunikacji miejskiej.</p> <p>Kolejna stacja proponowana to lokalizacja skrzyżowanie Łodygowa / Potulicka / Wyspowa jest również logiczne chociażby ze względu na to, że połączenie autobusowe tej części Zacisza jest bardzo "ubogi", rowerem można by było dojechać do DK Zacisze, metra Trocka lub nawet Dw. Wileńskiego.</p> <p>Obydwa rozwiązania mogą znacznie zmniejszyć zatłoczenie w komunikacji miejskiej i poprawić komunikację, szczególnie w sytuacji, że w ostatnim czasie powstała bardzo dobra sieć ścieżek rowerowych w tej części osiedla.</p>	Przeniesiono do lokalizacji.	
143	Możliwość pozostawiania roweru poza stacją	Uwzględniono.	Pragniemy zwrócić uwagę, że w toku prac nad Koncepcją prowadzone są analizy mające na celu wprowadzenie możliwości

			zwrotu roweru poza stacją. Takie rozwiązanie oferuje szereg zalet, jednakże ma również dwie zasadnicze wady. Pierwsza z nich związana jest z awaryjnością dostępnych na rynku rozwiązań geolokalizacji rowerów. Powoduje to m.in. trudności w odnalezieniu zarezerwowanego roweru czy też pojazdu, który stracił sygnał. Ponadto w trakcie konsultacji społecznych odnotowano dużą obawę warszawiaków przed rowerami zaparkowanymi w sposób niezorganizowany. Z tego względu brane jest pod uwagę także inne rozwiązanie, mianowicie znaczne dogęszczenie stacji, zwłaszcza w obszarze centralnym. Pragniemy zapewnić, że niezależnie od ostatecznego kształtu rekomendacji, będą one zapewniały większą elastyczność punktów/stref zwrotu niż obecne rozwiązanie. Podstawowym rozwiązaniem w koncepcji jest wyposażenie rowerów w komputery, dzięki czemu dopuszczona zostanie możliwość pozostawienia rowerów poza stacją pod pewnymi warunkami (np. za dodatkową opłatą, przy stojaku rowerowym).
144	Dodatkowe funkcje w aplikacji	Częściowo uwzględniono.	W ramach koncepcji rekomendowane jest wdrożenie możliwości zgłaszania usterek przez użytkowników. Jeśli chodzi o automatyczne blokowanie roweru, który jest podejrzewany o usterkę, rozważane są różne rozwiązania, przy czym bardziej precyzyjne wydaje się blokowanie rowerów w oparciu o zgłoszenia, niż wyłącznie na podstawie długości wypożyczeń.
145	Uzupełnienie dostępu do danych o Veturilo (API) o nowe możliwości	Uwzględniono.	Planowana jest rozbudowa możliwości API. Co do wprowadzenia możliwości wypożyczania roweru przez API, trwają jeszcze analizy m.in. aspektów prawnych takiego rozwiązania.
146	Wspomaganie elektryczne	Uwzględniono.	Ze względu na wybrany model funkcjonowania Veturilo rekomendowana jest rozbudowa floty rowerów ze wspomaganie elektrycznym udostępnianych na innych niż do tej pory zasadach. Rowery ze wspomaganie będzie można wypożyczyć w delegowanych punktach miasta również na dłuższy okres.
147	Szerzej dostępne rowery cargo	Uwzględniono.	Rekomendowane jest wprowadzenie transportowych rowerów jedno i wielośladowych zwykłych oraz ze wspomaganie elektrycznym do Veturilo. Ich odbiór możliwy będzie przynajmniej w jednym punkcie w każdej dzielnicy na terenie Warszawy.
148	Lepszej jakości rowery z wałem Kardana zamiast łańcucha	Nie uwzględniono.	Planowane jest usztywnienie zapisów przetargu w zakresie trwałości rozwiązań technicznych, w tym m.in. zapewnienie wyższej jakości opon. W zakresie sposobu przeniesienia napędu należy zwrócić uwagę, że na rynku występują również inne rozwiązania niż łańcuch i wał kardana, np. pasek. Co do zasady uważamy, że zamówienie powinno być otwarte na różne rozwiązania funkcjonalne zapewniające wysoką jakość usługi.
149	Foteliki na 10% rowerów	Częściowo uwzględniono.	Rekomendowane jest udostępnienie rowerów transportowych zapewniających możliwość przewozu dzieci. Foteliki, co do zasady, są gorsze - brak jest kontaktu wzrokowego rodzic - dziecko, inaczej rozłożony jest środek ciężkości przez co trudniej manewruje się rowerem. Dodatkowo będzie istniała możliwość wypożyczenia przyczepki rowerowej kompatybilnej z rowerami przeznaczonymi do wypożyczeń długoterminowych.
150	System abonamentowy dla posiadaczy karty Warszawiaka	Uwzględniono.	W ramach koncepcji rekomendowana będzie integracja z Warszawską Kartą Miejską.
151	Stacje nie na chodnikach	Uwzględniono.	Zaproponowano następujący zapis: "Stacja powinna być zlokalizowana i zwrócona w sposób zapewniający dostępność z jezdnii lub innej części drogi, którą poruszają się rowerzyści."

			Pragniemy ponadto nadmienić, że pełna realizacja Państwa postulatu wymagać będzie wdrożenia stosownych procedur na dalszym etapie prac nad nowym systemem, ponieważ niniejsza koncepcja nie reguluje lokalizacji stacji w takim stopniu szczegółowości.
152	Interfejs terminali	Uwzględniono.	Rekomendowane jest wykonanie testów użytkownika (UX) dla wszystkich elementów interfejsu, w tym również dla interfejsu terminali. Ponadto w koncepcji znajdują się podstawowe wytyczne dot. ergonomii. Pełna realizacja Państwa postulatu wymagać będzie wdrożenia stosownych procedur na etapie zatwierdzania projektu interfejsu przez Zamawiającego.

