

Raport z konsultacji
Lubelski Rower Miejski

Wyniki ankiety

Opracowanie: Lubelska Grupa Badawcza

Czerwiec 2020

SPIS TREŚCI

Wnioski.....	3
1. Konsultacje - System roweru publicznego w Lublinie	5
2. Wyniki ankiety	5
Korzystanie z systemu Lubelski Rower Miejski	7
Ocena systemu Lubelski Rower Miejski	8
Co podoba się w obecnym systemie Lubelski Rower Miejski	15
Co nie podoba się w obecnym systemie Lubelski Rower Miejski	15
Ocena obsługi klienta	17
Uwagi odnośnie aplikacji na urządzenia mobilne, np. telefony, obsługującej system Lubelski Rower Miejski	18
II część System Lubelski Rower Miejski w przyszłości	20
Propozycje zmian w systemie Lubelski Rower Miejski	23
Zmiany i nowości jakie są najbardziej potrzebne w koncepcji nowego systemu Lubelski Rower Miejski (pytanie nie dotyczyło rowerów specjalnych tj. elektrycznych, ze wspomaganie elektrycznym, towarowych).....	29
Propozycję zmian w funkcjonowaniu LRM (np. na temat cennika, lokalizacji stacji, innowacyjnych rozwiązań w systemach rowerowych)	32

- W konsultacjach za pośrednictwem ankiety uczestniczyło 106 osób.
- Pośród badanych było więcej mężczyzn – 70%, niż kobiet – 30%.
- Najmłodsza osoba wypełniająca ankietę miała 17 lat, a najstarsze osoby 70 lat. Najwięcej badanych było w przedziale wiekowym od 19 do 30 lat – 37% oraz od 31 do 40 lat – 40%. Co 10 osoba była w wieku od 41 do 50 lat – 11%.
- 82% badanych były to osoby pracujące. 13% jest uczniem lub studentem.
- Ankietę wypełniły osoby, które korzystały w ostatnich latach z systemu Lubelski Rower Miejski – 92%.
- Najczęściej korzystają z LRM kilka razy w tygodniu – 36%, a co 4 osoba kilka razy w miesiącu – 24%.
- Z LRM korzysta się w celu dotarcia do pracy/szkoły/uczelni – 46% lub dojazdu do miejsc nie związanych z pracą/szkołą/uczelnią np. sklepu, do znajomych – 39%. Rzadko LRM służy jazom rekreacyjnym.
- Najczęściej badane osoby wypożyczyły rower za pomocą aplikacji mobilnej – 75%, a co 5 osoba – 20% za pomocą terminala przy stacji.
- Badane osoby miały sytuacje, gdy nie mogły wypożyczyć roweru w systemie LRM, ponieważ nie było dostępnego sprzętu na stacji. Taka sytuacja często się zdarzała 32% badanych, a sporadycznie - 65%.
- Modyfikacji wymagają przede wszystkim osprzęt (biegi i przerzutki) według 77% badanych. Następnie siodła – 56%, hamulce – 47% oraz kierownica – 39%. Mniej modyfikacji wymaga oświetlenie i błotniki.
- Badane osoby w większości nie korzystały ze stacjonarnego Biura Obsługi Klienta systemu Lubelski Rower Miejski, mieszczącego się przy ul. Jezuickiej 1/3, w siedzibie Lubelskiej Regionalnej Organizacji Turystycznej. Tylko 4 % wybrał opcję tylko raz skorzystałem/skorzystałam, np. przy zakładaniu konta w systemie i kolejne 4% - więcej niż jeden raz.
- Połowa osób korzystała z infolinii Lubelski Rower Miejski więcej niż jeden raz – 54%; tylko raz – 19%, a w ogólnie nie korzystało 27% badanych.
- Zdecydowana większość jest zadowolona z korzystania z systemu Lubelski Rower Miejski – bardzo zadowolonych jest 12% osób, a zadowolonych – 52% osób. Średnio zadowolonych jest 28% badanych.
- Według 43% badanych LRM może być głównym środkiem przemieszczania się po mieście. Tyle samo osób uważa, że LRM nie może być głównym środkiem poruszania się po mieście – 43%.
- Dla 42% badanych jest do zaakceptowania opłata w wysokości 1,00 zł za pierwsze 30 minut wynajmu roweru. Dla 46% badanych jest to sytuacja, której nie akceptuje.
- 70% badanych uważa, że to dobry pomysł, żeby rozbudować sieć stacji LRM o stacje pasywne (czyli stacje pozwalające na obsługę wyłącznie za pomocą aplikacji na urządzenia mobilne - bez terminala). 23% badanych uważa, że to zły pomysł.
- Dla 59% badanych byłoby to kłopotliwe gdyby w systemie Lubelski Rower Miejski funkcjonowały dwa typy rowerów, które można wypożyczać i zwracać na określonych stacjach - tradycyjnych lub pasywnych (uruchomiona aplikacja wskazywałaby stacje, na których można zwrócić dany rower). Dla 25% osób nie byłaby to sytuacja kłopotliwa.
- 38% jest za tym, żeby część rowerów miejskich systemu Lubelski Rower Miejski w miejscu koszyka była wyposażona w uchwyt umożliwiający przypięcie np. sakwy rowerowej. Przeciwnych temu pomysłowi jest 28% badanych.
- 56% badanych uważa, że za niezbędne zamontowanie we wszystkich rowerach przerutek siedmiobiegowych. 32% uważa, że nie jest to niezbędne działanie.
- 23% uważa za dobry pomysł, to żeby system Lubelski Rower Miejski był systemem całorocznym. 40% badanych chciałoby, żeby system Lubelski Rower Miejski był systemem całorocznym, ale przy sprzyjających warunkach atmosferycznych. 23% jest za tym pomysłem, ale należy ograniczyć liczbę

rowerów w miesiącach od listopada do marca. 13% badanych uważa, że nie potrzebny całoroczny system LRM.

- Tylko 23% badanych uważa, że obecna liczba rowerów w systemie Lubelski Rower Miejski jest wystarczająca. Według 23% badanych flota powinna być zwiększona o min. 50 rowerów. Co 4 badana osoba – 25%, uważa, że liczba rowerów powinna być zwiększona o od 51 do 100. 15% badanych chciałaby zwiększenia liczby rowerów o od 101 do 200 sztuk.
- Większość badanych uważa, że nie ma potrzeby zmiany lokalizacji obecnych stacji systemu Lubelski Rower Miejski – 77% badanych.

1. KONSULTACJE - SYSTEM ROWERU PUBLICZNEGO W LUBLINIE

Celem konsultacji społecznych jest określenie kształtu i sposobu funkcjonowania Lubelskiego Roweru Miejskiego od dnia 1 stycznia 2021 roku.

Lubelski Rower Miejski na obecnych zasadach będzie działał do końca bieżącego sezonu. Na kolejne sezony będzie przygotowany system, który będzie w możliwie największym stopniu spełniał oczekiwania lublinian i lublinianek.

Konsultacje społeczne trwały od 15 kwietnia do 15 maja 2020 r. Komórka organizacyjna Urzędu Miasta Lublin wyznaczona do przeprowadzenia konsultacji społecznych: Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie.

Formy konsultacji społecznych:

- Wypełnienie ankiety online, dostępnej na stronie www.lublin.eu/konsultacje.
- Przyjmowanie uwag mailowo na adres: konsultacje@lublin.eu.

Tryb i zasady prowadzenia konsultacji społecznych z Mieszkańcami Miasta Lublin określa uchwała Rady Miasta Lublin nr 722/XXVIII/2017 z dnia 30 marca 2017 r. w sprawie trybu i zasad przeprowadzania konsultacji społecznych z Mieszkańcami Miasta Lublin oraz Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz.U.2019.506).

Konsultacje były prowadzone w trakcie kiedy LRM nie działał ze względu na zalecenia rządu ze względu na pandemię. Informacje o konsultacjach pojawiły się w mediach – prasa, radio, TV.

W konsultacjach za pośrednictwem ankiety uczestniczyło 106 osób. Uwagi drogą mailową przesyłały 3 osoby.

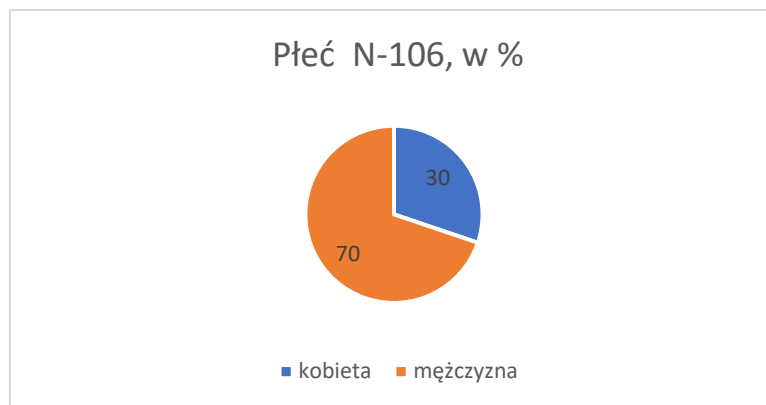
2. WYNIKI ANKIETY

Formularz ankiety zawierał pytania otwarte i zamknięte, które pogrupowane były w bloki pytań. Pierwsza część dotyczyła opinii dotychczasowego funkcjonowania systemu Lubelski Rower Miejski, druga część zawierała pytania dotyczące proponowanych zmian. Mieszkańcy i mieszkanki mogli w pytaniu otwartym wpisać propozycje odnośnie działania w przyszłości systemu LRM.

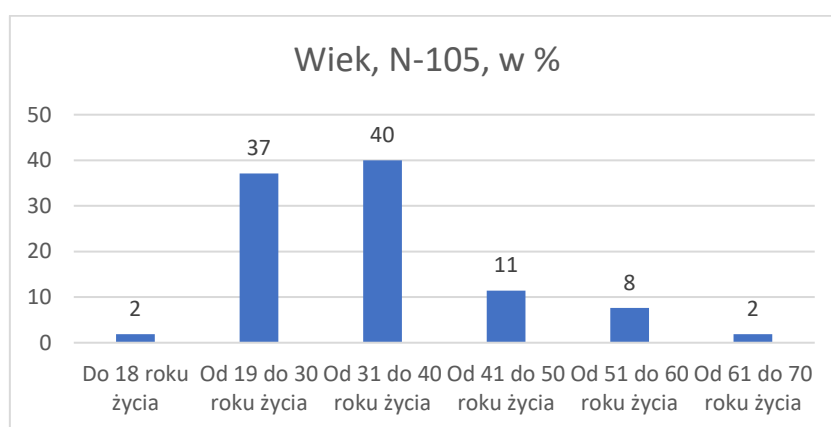
Ankieta zamieszczona była na stronie <https://lublin.eu/mieszkanicy/partycypacja/konsultacje-spoleczne/konsultacje-trwajace/konsultacje-lubelski-rower-miejski,101,692,1.html>

Podczas analizy okazało się, że w formularzu była za małą ilość liter przy odpowiedziach otwartych, niektóre odpowiedzi są przycięte.

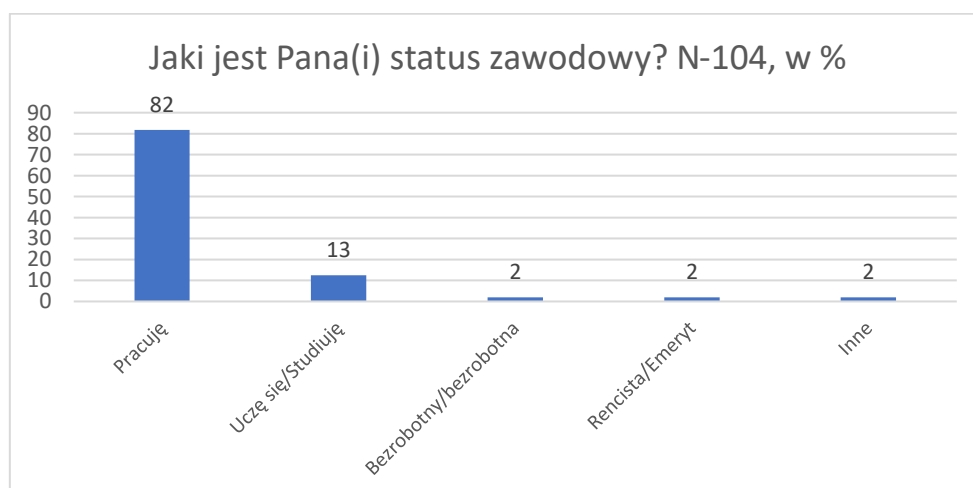
W konsultacjach za pośrednictwem ankiety uczestniczyło 106 osób. Pośród badanych było więcej mężczyzn – 70%, niż kobiet – 30%.



Najmłodsza osoba wypełniająca ankietę miała 17 lat, a najstarsze osoby 70 lat. Najwięcej badanych było w przedziale wiekowym od 19 do 30 lat – 37% oraz od 31 do 40 lat – 40%. Co 10 osoba była w wieku od 41 do 50 lat – 11%.

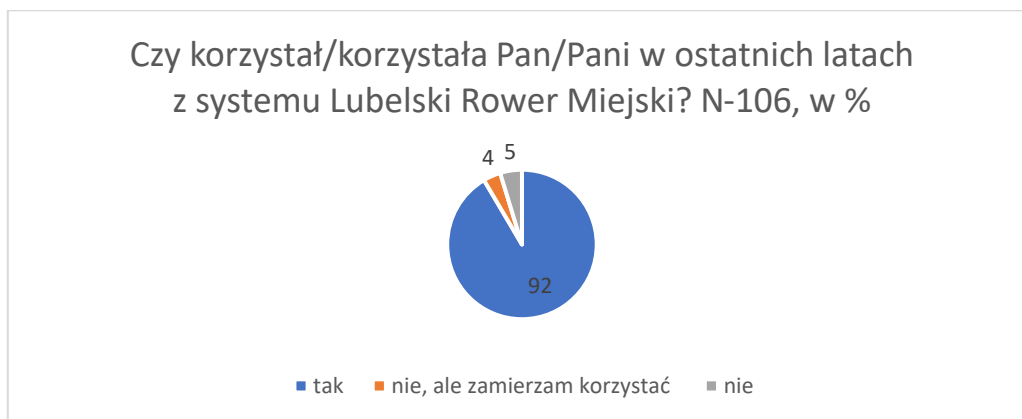


82% badanych były to osoby pracujące. 13% jest uczniem lub studentem.

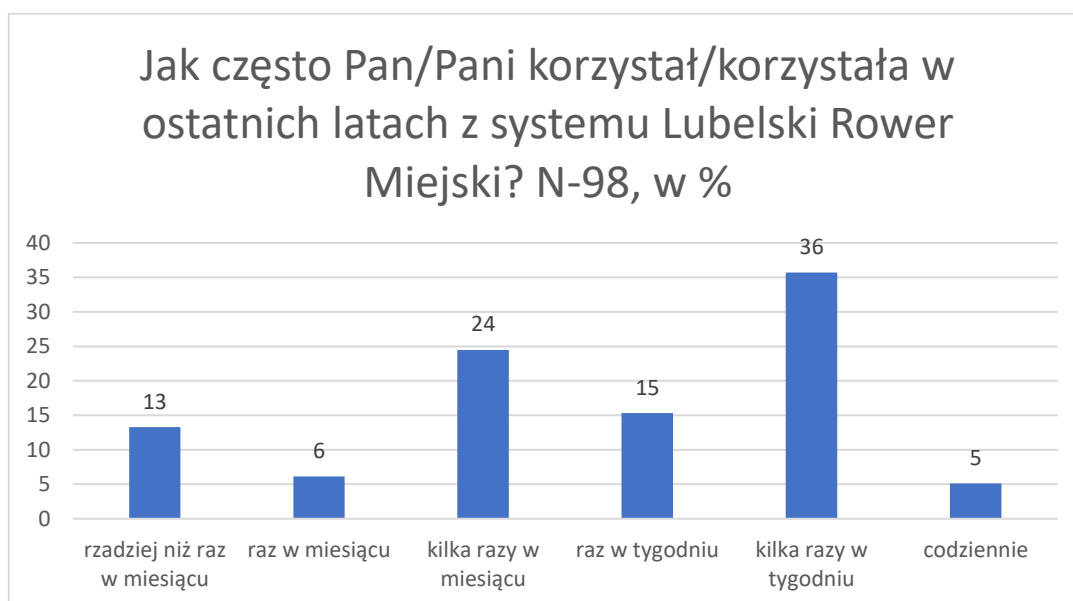


KORZYSTANIE Z SYSTEMU LUBELSKI ROWER MIEJSKI

Ankiętę wypełniły głównie osoby, które korzystały w ostatnich latach z systemu Lubelski Rower Miejski – 92% uczestników/uczestniczek konsultacji.

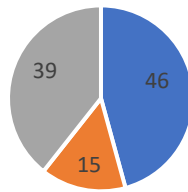


Najczęściej uczestnicy/uczestniczki konsultacji korzystają z LRM kilka razy w tygodniu – 36%, a co 4 osoba kilka razy w miesiącu – 24%.



Z LRM korzystają badane osoby się w celu dotarcia do pracy/szkoły/uczelni – 46% lub dojazdu do miejsc nie związanych z pracą/szkołą/uczelnią np. sklepu, do znajomych – 39%. Rzadko LRM służy jazdom rekreacyjnym.

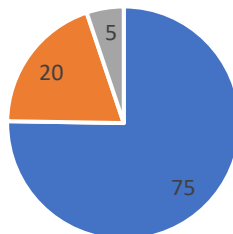
Jaki był główny cel wypożyczenia roweru? N-94, w %



- dojazd do pracy, szkoły lub uczelni
- rekreacyjna jazda na rowerze
- dojazd do innych miejsc niezwiązanych z pracą, szkołą, uczelnią (np. na spotkanie ze znajomymi, na zajęcia dodatkowe, do sklepu)

Najczęściej badane osoby wypożyczały rower za pomocą aplikacji mobilnej – 75%, a co 5 osoba – 20% za pomocą terminala przy stacji.

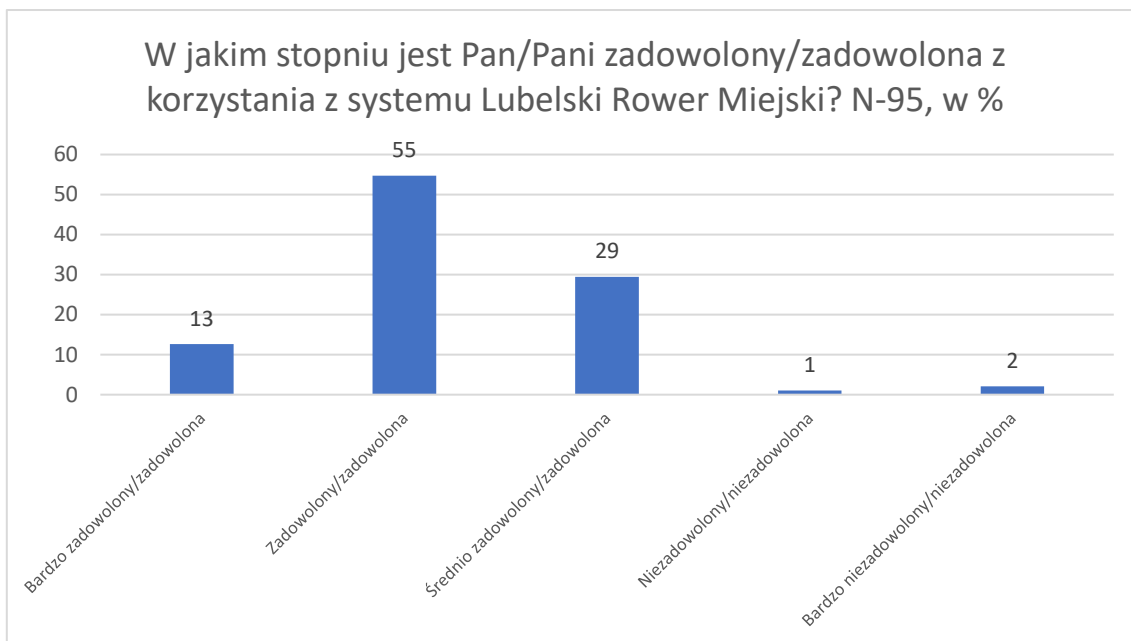
W jaki sposób najczęściej wypożyczał/wypożyczała Pan/Pani rower w systemie Lubelski Rower Miejski?, N-97, w %



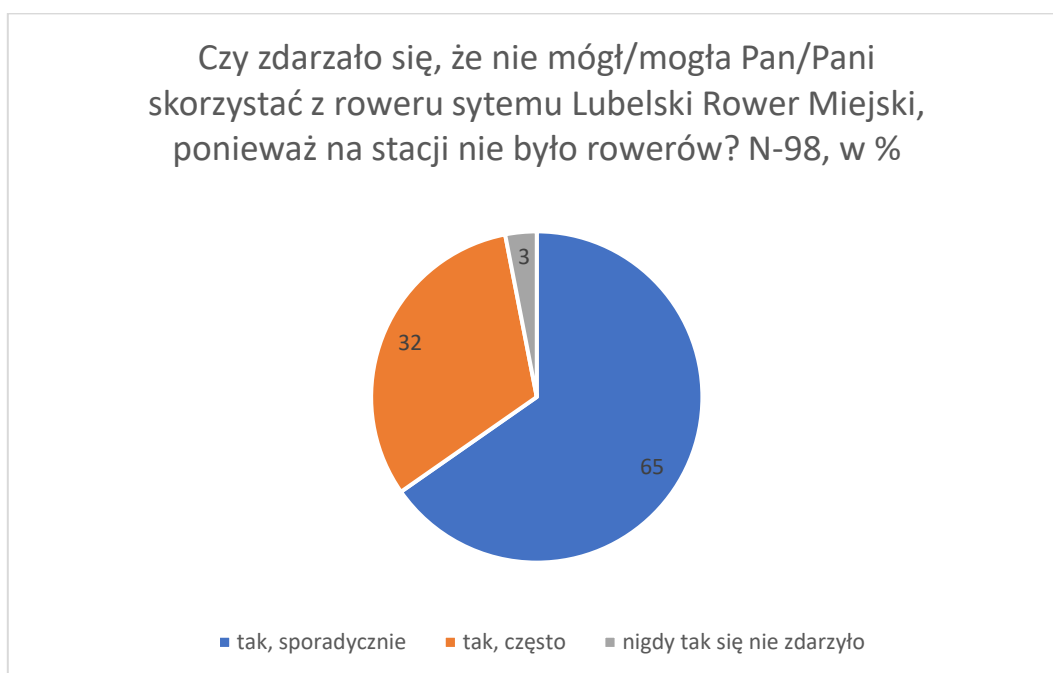
- za pomocą aplikacji mobilnej
- za pomocą terminala przy stacji
- tak samo często korzystałem/korzystałam z terminalu i aplikacji mobilnej

OCENA SYSTEMU LUBELSKI ROWER MIEJSKI

Zdecydowana większość uczestników konsultacji jest zadowolona z korzystania z systemu Lubelski Rower Miejski – bardzo zadowolonych jest 12% osób, a zadowolonych – 52% osób. Średnio zadowolonych jest 28% badanych.



Badane osoby miały sytuacje, gdy nie mogły wypożyczyć roweru w systemie LRM, ponieważ nie było dostępnego sprzętu na stacji. Taka sytuacja często się zdarzała 32 % badanym, a sporadycznie - 65%.



Badane osoby wskazywały w pytaniu otwartym przede wszystkim braki rowerów LRM w Centrum Miasta – na Placu Litewskim, przy MPWiK-u oraz Krakowskim Przedmieściu. Poza Centrum warto zwrócić uwagę na uzupełnienia rowerów przy ZUS-ie przy ul. Zana. Brakowało też rowerów ul. Akademickiej (UMCS), przy Akademikach na Zana oraz Politechnice Lubelskiej.

Uczelnie (liczba wskazań miejsca przez badanych):

- STACJA NR 6935 ul. Radziszewskiego / ul. Akademicka – 15 wskazań
- STACJA NR 6911 ul. Zana / Akademiki UMCS – 7 wskazań

- STACJA NR 6934 ul. Nadbystrzycka / Politechnika Lubelska - 7 wskazań
- STACJA NR 6948 ul. Hieronima Łopacińskiego / KUL- 5 wskazań
- STACJA NR 6903 ul. Chodźki / ul. Hirszfelda -2 wskazania
- STACJA NR 6952 ul. Głęboka / Uniwersytet Przyrodniczy- 1 wskazanie

Centrum Miasta (liczba wskazań miejsca przez badanach):

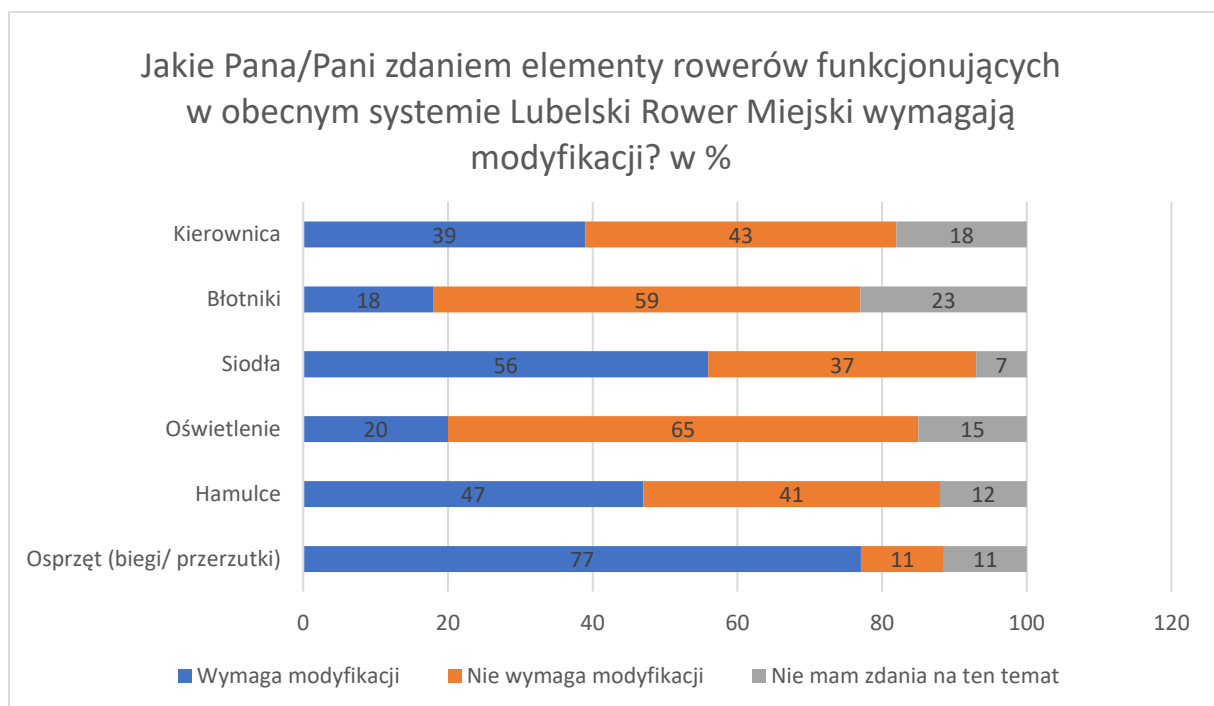
- STACJA NR 6908 Plac Wolności – 19 wskazań
- STACJA NR 6907 ul. Krakowskie Przedmieście / ul. Krótka – 9 wskazań
- STACJA NR 6938 ul. Piłsudskiego / MPWiK – 9 wskazań
- STACJA NR 6937 ul. Bajkowskiego / Ratusz – 6 wskazań
- STACJA NR 6947 Pl. Litewski / ul. Kapucyńska- 6 wskazań
- Stacja sponsorska przy Plazie – 4 wskazania
- STACJA NR 6949 ul. Jana Hempla / ul. Peowiaków – 3 wskazania
- STACJA NR 6946ul. Spokojna / Urząd Wojewódzki – 1 wskazanie
- STACJA NR 6943 VIVO! Lublin - 1 wskazanie
- Ogólnie Centrum Miasta – 9 wskazań

Miejsca na dzielnicach (Lublina poza Centrum) - liczba wskazań miejsca przez badanach:

- STACJA NR 6936 ul. Zana / ZUS - 9 wskazań
- STACJA NR 6977 ul. Zana / Policja – 3 wskazania
- Ogólnie ul. Zana – 4 wskazania
- STACJA NR 6962 ul. Godebskiego / LO im. Staszica – 4 wskazania
- STACJA NR 6910 ul. Szczerbowski / ul. Muzyczna – 3 wskazania
- STACJA NR 6917 ul. Filaretów / ul. Radości – 3 wskazania
- STACJA NR 6918 al. Raclawickie / Rondo Krwiodawców – 3 wskazania
- STACJA NR 6921 ul. Poniatowskiego / XXIII LO – 3 wskazanie
- Felicity – 2 wskazania
- STACJA NR 6902 al. Smorawińskiego / Al. Kompozytorów Polskich – 2 wskazania
- STACJA NR 6984 al. Smorawińskiego / ul. Szeligowskiego – 2 wskazanie
- STACJA NR 6916 ul. Filaretów - pętla autobusowa / ul. Wyżynna – 2 wskazania
- STACJA NR 6927 ul. Doświadczalna / ul. Jagiełły – 2 wskazania
- STACJA NR 6944 ul. Zakopiańska 5 – 2 wskazania
- STACJA NR 6963 ul. Walecznych / ul. Unicka – 2 wskazania
- STACJA NR 6981 ul. Osmolicka/ Słoneczny Wrotków – 2 wskazania
- Ogólnie Czechów – 1 wskazanie
- STACJA NR 6904 ul. Paderewskiego / ul. Leszetyckiego – 1 wskazanie
- STACJA NR 6951 ul. Elsnera / WSSP / ul. Choiny – 1 wskazanie
- STACJA NR 6972 ul. Kruczkowskiego / ul. Dunikowskiego – 1 wskazanie
- ul. Kunickiego – 1 wskazanie
- STACJA NR 6985 ul. Dożynkowa /ul. Cynamonowa – 1 wskazanie
- STACJA NR 6960 ul. Niepodległości 12 – 1 wskazanie
- STACJA NR 6925 ul. Droga Męczenników Majdanka / ul. Krańcowa – 1 wskazanie
- STACJA NR 6914 ul. Armii Krajowej / ul. Jutrzenki – 1 wskazanie
- STACJA NR 6903 ul. Chodźki / ul. Hirszfelda ul. Willowej – w skazanie
- STACJA NR 6976 ul. Łęczyńska / ul. Przyjaźni – 1 wskazanie
- STACJA NR 6982 al. Kompozytorów Polskich / ul. Paganiniego – 1 wskazanie
- STACJA NR 6915 ul. Ametystowa 15 / sklep Stokrotka – 1 wskazanie

- STACJA NR 6959 ul. Nałkowskich / ul. Fulmana – 1 wskazanie
- STACJA NR 6954 ul. Gospodarcza / ul. Hutnicza – 2 wskazanie
- STACJA NR 6970 ul. Diamentowa / ul. Medalionów – wskazanie
- STACJA NR 6922 ul. Romera – wskazanie
- STACJA NR 6945 ul. Kiepur / Dom Kultury – 1 wskazanie
- STACJA NR 6906 ul. Zamojska / Stary most – 1 wskazanie
- STACJA NR 6973 ul. Kunickiego / ul. Oboźna – 1 wskazanie

Modyfikacji wymagają przede wszystkim osprzęt (biegi i przerzutki) według 77% badanych. Następnie siodła – 56%, hamulce – 47% oraz kierownica – 39%. Mniej modyfikacji wymaga oświetlenie i błotniki.



Propozycje modyfikacji w systemie Lubelski Rower Miejski dotyczą przede wszystkim bezpieczeństwa jazdy na rowerze i komfortu jazdy.

„Zwrócenie dużo większej uwagi na serwis rowerów.

„Stwarzanie niebezpieczeństwa użytkownikowi przez użytkowanie rowerów”.

„80% wypożyczonych rowerów było w jakiś sposób uszkodzone.

„W ostatnim roku duża część rowerów nie nadawała się do jazdy”.

„Jakość rowerów i ich bezpieczeństwo pozostawia bardzo dużo do życzenia. Niejednokrotnie rower był tak zniszczony, a nie sprawny, że strach było nim jechać.”

Wypowiedzi uczestników badania

Według badanych należy poprawić ogólną sprawność rowerów, w szczególności działania przerzutek oraz stabilności siedzisk. Wskazane są też modyfikacje związane z wprowadzeniem elektrycznych rowerów.

Tabela 1. Pogrupowane odpowiedzi na pytanie otwarte dotyczące proponowanych modyfikacji w LRM.

Kategoria	Propozycje badanych
Ogólne wskazania dotyczące użytkowania rowerów	<ul style="list-style-type: none"> • Brak bezpieczeństwa. • Brak wygody użytkowania roweru. • Niebezpieczne są też odpadające panele reklamowe.
Wskazania dotyczące sprzętu	<p>Ogólnie</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wadliwe części • Zastosowanie bardziej odpornych na zużycie i zepsucie materiałów. • Lepsze wykonanie elementów. Zmiana plastiku na metal. • Dźwięki - skrzypienie, klekotanie, łomotanie. <p>Siodła</p> <ul style="list-style-type: none"> • Powinny być bardziej miękkie. • Łatwiejsze regulowanie siodełka. • Łatwość regulacji kąta nachylenia siodełka oraz wysokości siodełka. • Dłuższe sztyce podsiodłowe. • Podziałka przy siodełku do ustawiania wysokości. • Brak stabilnych, wygodnych siedzisk. • Słaba regulacja. • Siodełka często są popsute, czyli nie da się ich zamontować na odpowiedniej wysokości, ponieważ nie trzymały się, ścisk ich nie łąpał. • Źle montowane na sztycy - przód siedzeń (nosek) był zadarty i powodował dyskomfort w czasie jazdy. Czasami regulacja siodełek nie działa - po zamknięciu nadal opada. • Siodełka same potrafią się obsuwać w dół. • Siodełka są niewygodne, często obłuzowane • Przerzutki przy obydwo kołach. Częstsze przeglądy sprawności działania przerzutek. • Więcej biegów. • Wprowadzenie siedmiobiegowych przerzutek. • Optymalizacja przerzutek. • wszystkie rowery powinny mieć 7 biegów. • 7-biegowy system przerzutek. <p>Przerzutki</p> <ul style="list-style-type: none"> • Przerzutki - nie działają dobrze, wydają dziwnie dźwięki. • Powinno być więcej przerzutek - więcej niż 3-biegowe • 7 biegowe Nexusy shimano. • Bywają problemy ze zmianą biegów, ale nie we wszystkich. • Przerzutki wyskakują. • Przerzutki nie wchodzą, albo wchodzą bardzo długo, lub napęd przepuszcza. • Przeskakująca przerzutka w trakcie jazdy po ulicy to duże ryzyko. • Biegi się zacinają. • Większość rowerów ma problemy z przerzutkami. <p>Hamulce</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zmniejszenie awaryjności hamulców. • Regulacja hamulców. • Hamulec ręczny by się przydał, by nie hamować nogami - jest to niekomfortowe. • Hamulce - nie zawsze działa hamulec ręczny, albo bardzo słabo. • Hamulce powinny działać. • Większość rowerów ma problemy z hamulcami. <p>Regulacja</p> <ul style="list-style-type: none"> • Regulacja kierownicy.

	<ul style="list-style-type: none"> • Kierownice - Szerokie kierownice (tak jak w części nowszych rowerów w systemie). • Możliwość podwyższania kierownicy • Wygięta kierownica sprawia, że nieprecyzyjnie się kieruje, lepsza byłaby prosta. • Kierownice luźne. • Krzywe kierownice <p>Opony</p> <ul style="list-style-type: none"> • Częstsze napompowania opon. • Opony – brak powietrza w oponach. • Spadający łańcuch/luzy w przednim kole. • Łańcuchy pozrywane. • Pedał skrzypią trzeszczą i ciężko chodzą. • Mniej podatnych na drgania i uszkodzenia błotników. • Koła pocentrowane. <p>Inny osprzęt</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dzwonków brak. • Mocniejsze oświetlenie. poprawienie oświetlenia tak, aby podczas jazdy było widać, czy działa. • Przydałby się przynajmniej w części rowerów amortyzator przedni. • Zmiana napędu na napęd bez użycia łańcucha.
Serwisowanie	<p>Terminowość</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wolny czas reakcji na uszkodzenia. • Szybsze reakcje na uszkodzenia. • Częste naprawy. • Częstsze serwisowanie rowerów. • <p>Jakość</p> <ul style="list-style-type: none"> • Całkowite i gruntowane/dokładne naprawy. • Lepszy serwis. • Przede wszystkim częstsza i większą dbałość, by nie było notorycznych usterek. • Rowery żeby były sprawne. • Rower powinien być bardziej wytrzymały na zniszczenie i eksploatację. • Rowery są często uszkodzone. <p>Naprawy własne</p> <ul style="list-style-type: none"> • Przydałoby się coś w rodzaju stacji naprawczej przy najpopularniejszych stacjach, aby można było samemu dopompować powietrza w kołach.
Dostępność rowerów	<p>Przenoszenie rowerów</p> <ul style="list-style-type: none"> • Szybsza reakcja osób odpowiedzialnych za LRM na braki rowerów na stacjach. • Usprawnienie przenoszenia rowerów, szczególnie do popularnych lokalizacji jak np. pl. Wolności. • Potrzebna jest nieco większa liczba rowerów lub częstsza ich relokacja ze stacji rzadziej używanych. • Większa ilość rowerów na obrzeżach miast, częściej dostarczane.
Stacje	<p>Nowe stacje lub zmiany miejsca</p> <ul style="list-style-type: none"> • Brak stacji, gdzie są potrzebne. • Zmiana lokalizacji niektórych stacji np. stacja na ul. Muzycznej powinna ponownie zostać przeniesiona na ul. Głęboką (bliżej skrzyżowania).

	<ul style="list-style-type: none"> • Większe stacje w najpopularniejszych miejscach. • Nowe lokalizację stacji, przede wszystkim dodatkowa co najmniej 1 lub 2 stacje w rejonie Felina, • Potrzeba stacji przy ul Urbanowicza. • Przydałaby się nowa stacja obok ronda Braci Ryłskich, obok zajezdni MPK Lublin. • Niektóre stacje powinny być rozbudowane (np. pod Zamkiem, przy WSPA przy ul. Związkowej) . • Powinno być więcej stacji. • Więcej stacji rowerowych. • Utworzenie nowej stacji roweru przy przystanku końcowym linii autobusowej nr 18. W okolicy powstaje mnóstwo nowej zabudowy jedno i wielorodzinnej, do tego rozbudowują się podmiejskie osiedla w Marysin. <p>Wypożyczone/oddawanie rowerów</p> <ul style="list-style-type: none"> • Żeby było można zostawiać rower w dowolnym miejscu, nie tylko w stacji. • Terminale – zacinają się. • Terminale czasem się zawieszają lub nie działają. • Zwrot roweru – przypinanie ręczne roweru. • Przy oddawaniu roweru nie zawsze łatwo było wczepić go w uchwyt. Zacinął się. • Częste serwisowanie stacji.
Typy rowerów	<p>Typy rowerów</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pojawienie się nowych typów rowerów. • Brak rowerów elektrycznych. • Instalacja wspomaganie elektrycznego. • Rowery typu górskiego. • Rowery typu CARGO • Nieporozumieniem są rowery dla dzieci - sztuk 2. Pewnego dnia wybrałam się z dzieckiem na rower i dojechał do starego mostu i co się okazuje że muszę wrócić pod saski albo dojechać nad zalew by oddać rower. • Wprowadzenie bardziej sportowych wersji rowerów, bez koszyka. • Żeby rowery były bardziej lekkie.
Cennik	<p>Obecny cennik</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pozostawienie darmowych 20 minut. • 1 Wprowadzanie opłaty od 1 minuty jest bardzo niewskazane Chyba że miasto Lublin chce zlikwidować Rower Miejski. Bo większość myślę, że około 70-80% przestanie korzystać wtedy z rowerów miejskich. <p>Zniżki</p> <ul style="list-style-type: none"> • zniżki/promocje dla osób zameldowanych w Lublinie rozliczające się w lubelskim urzędzie skarbowym.
Czas	<ul style="list-style-type: none"> • System całoroczny
Kontakt z operatorem	<p>Stacjonarne biuro</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dostępność biura stacjonarnego. <p>Infolinia</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lepszy kontakt z infolinią bo bywał problem z dodzwonieniem się. Można by wprowadzić łatwiejszy system informowania o wadach danego roweru zauważonych podczas przejazdu (np. specjalne okienko w aplikacji).

Inne	<ul style="list-style-type: none"> • Brak GPS • Zlikwidować rower miejski. Szkoda publicznych pieniędzy. • Zlikwidować, pieniądze przeznaczyć na budowę ścieżek rowerowych w centrum miasta, bo ich w ogóle prawie nie ma. edukować i upowszechniać własny transport rowerowy, premiować za dojeżdżanie do pracy lub szkoły.
------	---

CO PODOBA SIĘ W OBECNYM SYSTEMIE LUBELSKI ROWER MIEJSKI

Dla niektórych osób już samo istnieje systemu Lubelski Ruch Miejski. Najbardziej podoba się w systemie LRM oferta bezpłatnych 20 minut i ogólnie jego niska cena. Jest to najczęściej wpisywana pozytywna cecha LRM. Ceniona jest też gęsta sieć stacji i dostępność jest na terenie całego miasta. Szczególnie ceniona jest duża ilość stacji w centrum.

„Jest wiele stacji, łatwo wynająć rower, łatwo znaleźć rower, łatwo oddać. Tańsza opcja przejazdu niż trolejbusy, a poza centrum miasta przyjemniejsza”.

„Obecny cennik z krótkim darmowym czasem wypożyczenia sprzyja rotacji rowerów a co za tym idzie - ich dostępności. Chciałbym, alby taki cennik został zachowany.”

„Możliwość szybkiego poruszania się po centrum miasta, korzystając z 20 bezpłatnych min. To umożliwia ograniczenie ruchu aut w centrum, Śródmieście. Często z tego korzystałem, nawet gdy do pracy”.

Wypowiedzi badanej osoby

Dobre opinie zebrała też aplikacja, w szczególności jej łatwość obsługi – „Aplikacja klikam skanuje i mam wypożyczony rower.” Mieszkańcy i mieszkanki cenią dostęp w LRM do rowerów z 7 biegową przekładnią czy możliwość wypożyczenia wielu rowerów na jednego użytkownika.

CO NIE PODOBA SIĘ W OBECNYM SYSTEMIE LUBELSKI ROWER MIEJSKI

Najwięcej uwag było odnośnie stanu technicznego roweru. Jest to największa wskazywana przez badanych wada. Użytkownicy zwracają uwagę na dość częste awarie rowerów. Rowery są słabej jakości, z dużą ilością usterek np. hamulce, przerzutki, kierownica. Zła jakość rowerów jest najczęściej wskazywaną wadą LRM. Brakuje sprawnego systemu zgłaszania usterek (np. za pomocą aplikacji), jak i już samego serwisowania. Zgłaszane problemy stwarzają niebezpieczeństwo jak i zmniejszają komfort jazdy. Minusem jest też brak rowerów elektrycznych i to, że same rowery są ciężkie.

„Największy problem był ze stanem technicznym rowerów. Czasami na stacji było kilkanaście rowerów ale żaden nie nadawał się do jazdy”.

„Fatalny stan techniczny rowerów. Przez częste kłopoty ze stanem technicznym rowerów miejskich w poprzednim sezonie przestałem planować przejazdy, a w konsekwencji wypożyczać rower miejski”.

„Większość rowerów wymaga naprawy, co odbiera komfort z jazdy”.

„Zły stan rowerów. Około 80% rowerów nie są w stanie roboczym, żeby szybko dojechać. Jeździć można, ale każdą chwilę myślisz że możesz trafić w łeb”.

„Stan techniczny rowerów - są w tragicznym stanie. Praktycznie 9 na 10 moich przejazdów było z obawą czy dam radę dojechać do celu”.

Wypowiedzi osób uczestniczących w konsultacjach

Odnosnie stacji wskazywane jest przede wszystkim ich brak w potrzebnych dla badanych miejscach, chociażby zbyt mała liczba stacji na obrzeżach miasta, szczególnie w dzielnicach sypialniach. Pojawiają też awarie terminali, czy też z problemy z nieodblokowaniem czy oddaniem roweru. Terminale pracują za wolno, niektóre posiadają słaby lub uszkodzony wyświetlacz, niekiedy nie działają stacje. Problematyczne jest też korzystanie z infolinii.

„Częste błędy w trakcie oddawania roweru, brak wyraźnej sygnalizacji błędu zwrotu. Raz. składałem reklamację bo naliczono mi kilkusetzłotową kwotę opłaty za to, że oddałem rower, stał w stacji, ale nie było to zapisanego zwrotu”.

Wypowiedź osób uczestniczących w konsultacjach

Sporadyczne brakuje rowerów na stacjach. Zauważalny jest brak rotacji rowerów np. we Śródmieściu. Aplikacja nie pokazuje aktualnej liczby rowerów na danej stacji.

„Rowery nie są uzupełnianie na bieżąco w stacjach, zdarza się, że na niektórych stacjach jest dużo rowerów, że aż nie mieszczą się w stojakach i są przypinane jeden do drugiego linkami.”

Wypowiedź osób uczestniczących w konsultacjach

Jednostkowe wypowiedzi dotyczyły braku rowerów w zimę, zadaszenia wiat. Uciążliwe jest oddanie rowerów dziecięcych tylko w wybranych stacjach. Tylko jedna osoba jako wadę wskazała za krótki czas bezpłatnego wypożyczenia roweru.

Rozszerzone wypowiedzi umiejscowienia stacji czy zmian technicznych roweru:

a) Brak stacji:

- w okolicy SP 43;
- na os poręba,
- Zalew Zembrzycki - Marina,
- Zemborzyce,
- ul. Radziwiłłowskiej/3 Maja,
- w centrum;
- okolice Bronowic;
- stacje w okolicznych gminach (np. w Turce);
- Felin (za mało stacji);
- na granicy os. Błonie / os. Krasieńskiego szczególnie w okolicach: skrzyżowania ul. Armii Krajowej z ul. Bohaterów Monte Cassino;
- Obok Leclerca na Zana;
- Na Północnej przy Komendzie Policji,
- ulica Szeligowskiego/Północnej.;
- mało stacji w rejonie Bronowic i na wschód od linii Unii Lubelskiej –

- Kunickiego w ogóle,
- przy Zelwerowicza/Koncertowej;
- Zbyt mało stacji w niektórych rejonach miasta (Bronowice, Dziesiąta, Kośminek, Abramowice);
- na przystanku końcowym przy ul. Sławinkowskiej;
- mogłoby być ich więcej w pobliżu wszystkich wydziałów wszystkich uczelni.

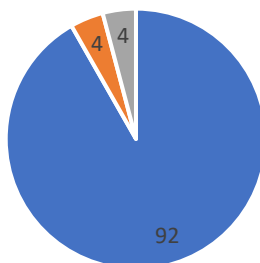
b) Stan techniczny rowerów:

- usterki (hamulców, siodełek albo opon),
- mało powietrza w oponach,
- kręcące się siodełko,
- ukręcona śruba od regulacji siodełka
- niesprawne hamulce,
- słabe hamulce,
- przekręcone kierownice,
- niedokręcona kierownicą,
- niedziałające przerzutki,
- trzybiegowy system przerzutek w dużej części rowerów
- przeskakująca przerzutka,
- za małe/mało stabilne koszyki w części pojazdów,

OCENA OBSŁUGI KLIENTA

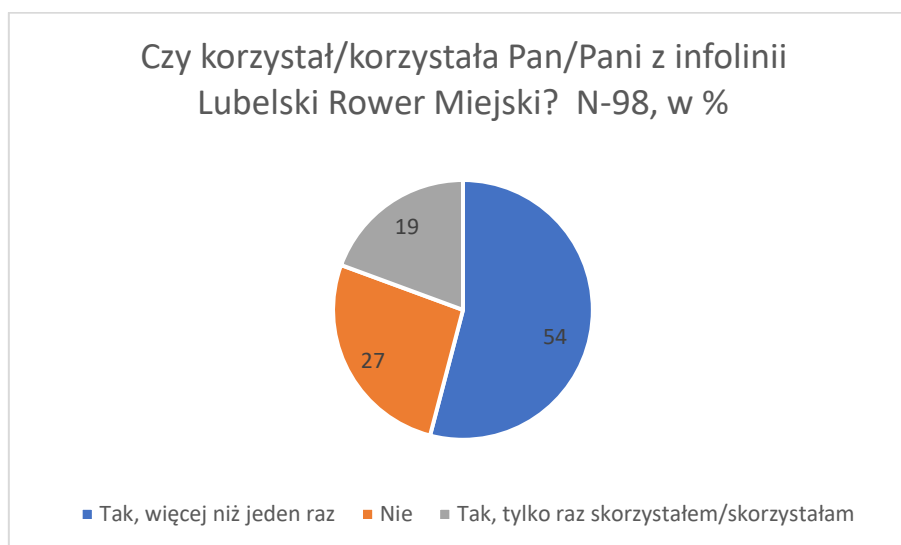
Badane osoby nie korzystały ze stacjonarnego Biura Obsługi Klienta systemu Lubelski Rower Miejski, mieszczącego się przy ul. Jezuickiej 1/3, w siedzibie Lubelskiej Regionalnej Organizacji Turystycznej. Tylko 4 % tylko raz skorzystałem/skorzystałam, np. przy zakładaniu konta w systemie i kolejne 4% więcej niż jeden raz.

Czy korzystał/korzystała Pan/Pani ze stacjonarnego Biura Obsługi Klienta systemu Lubelski Rower Miejski, mieszczącego się przy ul. Jezuickiej 1/3, w siedzibie Lubelskiej Regionalnej Organizacji Turystycznej? N-97, w %



- Nie
- Tak, więcej niż jeden raz
- Tak, tylko raz skorzystałem/skorzystałam, np. przy zakładaniu konta w systemie

Połowa osób korzystała z infolinii Lubelski Rower Miejski więcej niż jedno raz – 54%. Tylko raz – 19%, a w ogólnie nie korzystało 27% badanych.



UWAGI ODNOŚNIE APLIKACJI NA URZĄDZENIA MOBILNE, NP. TELEFONY, OBSŁUGUJĄCEJ SYSTEM LUBELSKI ROWER MIEJSKI

Aplikacja jest w większości dobrze oceniana przez badanych.

„Tak, jest bardzo przydatna w przeciwieństwie do terminali, które są całkowicie nieprzydatne i niepotrzebne

„Różne wersje różnie działały. Najnowsza jest w porządku.”

Wypowiedzi badanych

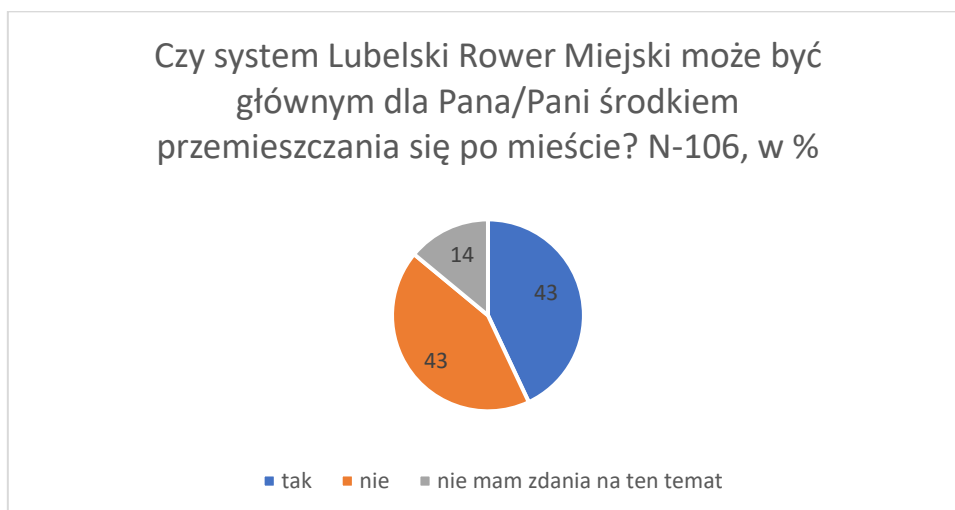
Zgłaszane uwagi lub propozycje zmian odnośnie aplikacji:

- **Czas reakcji** – „Jest za mało czasu na zwrócenie roweru, w którym widać awarie zaraz po wyjściu ze stacji. problemy ze zwrotem roweru w aplikacji”.
- **Zgłaszania usterek przez innych użytkowników** – „Brakuje możliwości podglądu uwag zgłaszanych przez innych użytkowników, np. opadające krzeselko, niedziałające przerezutki”, „Zawsze musi być miejsce na zgłoszenie usterek”, Aplikacja jest w porządku, tylko nie zawsze da się skutecznie zgłosić awarię lub porzucony rower”. „Przydałoby się miejsce do wpisywania uwag odnośnie awarii danego roweru. Pole kontaktu, które tam jest zupełnie nie działa. Kilka razy wysyłałem wiadomość i nie było żadnego odzewu”.
- **Błędne informacje** – „Czasami pojawiał się błąd wypożyczeń bez względu na stan roweru”. „Nie udawało się mi wejść na konto, chociaż było tam 45 złotych”. „Czasami pomimo oddania roweru i przypięcia go do stacji pomimo sygnału dźwiękowego aplikacja pokazywała, że nadal jest on w moim posiadaniu.”
- **Problemy z mapą** – „Mapa jest za ciężka i jej ładowanie na wolnym internecie przerywa proces wypożyczania”. Mapa Świata, i trzeba zoomować, do kraju, województwa, miasta, a następnie dalej (bliżej), aby sprawdzić ilość dostępnych rowerów”. „Ja pomyślałbym o włączaniu mapy aplikacji w okolicy miejsca zamieszkania z ustawień profilu.”

- **Zawieszanie aplikacji** – „Aplikacja bardzo często się zacinęła, wieszęła, parokrotnie musiałam odinstalować i zainstalować ponownie”. Zbyt długo się uruchamia. Aplikacja czasem się zawiesza lub gubi hasło. Zawieszająca się aplikacja właściwie z niewiadomego powodu. Zawiesza się dosyć często.

II CZĘŚĆ SYSTEM LUBELSKI ROWER MIEJSKI W PRZYSZŁOŚCI

Według 43% badanych LRM może być głównym środkiem przemieszczania się po mieście. Tyle samo osób uważa, że LRM nie może być głównym środkiem poruszania się po mieście – 43%.



Poruszanie się LRM po mieście, według badanych, jest dobrym rozwiązaniem przede wszystkim ze względu na czas, szczególnie w godzinach szczytu. Jednocześnie jest wsparciem dla zwiększenia aktywności fizycznej. Rower jest doskonałym środkiem transportu na krótkich dystansach. Rower jest dobrą alternatywą dla samochodu, szczególnie jeśli byłaby możliwość wypożyczania rowerów elektrycznych. Istotna jest też bliskość ścieżek, im bliżej tym chętniej osoby poruszałyby się w mieście rowerem. Ważna jest aspekt ekonomiczny, ale i ekologiczny z korzystania z rowerów np. LRM.

Niektóre osoby jednak wskazuje, że pomimo możliwych wprowadzonych wielu udogodnień, to głównym środkiem przemieszczania się jest i będzie samochód.

Tabela 2. Pogrupowane odpowiedzi na pytanie otwarte dotyczące powodów dla których rower w systemie LRM mógłby być głównym środkiem transportu w mieście

Kategoria	Wypowiedzi badanych
Ekonomia	<ul style="list-style-type: none">• Tak, mógłby być, ale tylko gdyby pozostał utrzymany 20 min czas bezpłatnego korzystania. W innym przypadku bardziej będę skłonny korzystać z auta lub z komunikacji zbiorowej.• Tanio.• Rower jest bardzo ekonomiczny.• Dopóki będzie on bezpłatny.• Możliwość rekreacji, gdy nie ma się własnego roweru.• Potrzebuję tylko sprawnych dojazdów do pracy, więc rower okazują się idealnym rozwiązaniem, a tanie koszty (obecne) użytkowania LMR może stanowić dobry argument za korzystaniem z tego rozwiązania.
Wygoda	<ul style="list-style-type: none">• Rower można zostawić na stacji, odpada problem pilnowania go, kradzieży oraz wnoszenia do budynku.• Rower łatwiej zostawić w centrum, niż samochód prywatny.

	<ul style="list-style-type: none"> • Rower czasem na zakupy i czasem w miejsce, gdzie nie ma gdzie zaparkować. • Brak zmartwień o zaparkowanie samochodu.
Alternatywna forma transportu	<ul style="list-style-type: none"> • Bardzo dobrze funkcjonuje w systemie intermodalnym (przesiadka w autobus). • Rower miejski może stanowić uzupełnienie systemu transportowego miasta, nie wszędzie dojeżdża komunikacja miejska, bądź też są problemy z zaparkowaniem samochodu (brak miejsc).
Krótkie dystanse	<ul style="list-style-type: none"> • Po mieście przemieszczam się na niewielkie odległości, do kilku kilometrów, a autobusy uważam za uciążliwe do takich celów. • Najczęściej przemieszczam się w krótkich dystansach, gdzie mogę dojechać maksymalnie 30 minut rowerem. Więc to lepsze rozwiązanie niż autobusy. Chyba, że bardzo się spieszę.
Szybkość przemieszczania się	<ul style="list-style-type: none"> • Uważam rower za jeden z szybszych środków lokomocji na średnich dystansach. Brak oczekiwania na pojazd komunikacji miejskiej na przystanku, brak stania w korkach • Rower jest szybszy niż autobus. • Szybka forma przemieszczania się. Wracając z pracy rowerem jestem w domu szybciej niż autobusem, wyprzedzam nim czasem dwa moje autobusy. • Czas oczekiwania na autobus oraz przejazdu przez miasto bywa dłuższy niż czas przejazdu tego samego odcinka rowerem. To nie tyle zaleta LRM, co wada komunikacji miejskiej. Szybko i sprawnie można dojechać do pracy. • Szybki transport zwłaszcza w godzinach szczytu. • Szybsze przemieszczanie się,
Zdrowie	<ul style="list-style-type: none"> • Zdrowa forma przemieszczania się. • Sposób na aktywność fizyczną. • Wpływa na dobre samopoczucie. • Przy dobrej pogodzie jest to środek komunikacji sprawiający największą przyjemność, poprawia zdrowie i samopoczucie. • Koronawirus - tylko musi być dezynfekcja. • Sposób na spalanie kalorii. • Można zaczerpnąć trochę ruchu. • więcej ruchu, możliwość rekreacji.
Ekologia	<ul style="list-style-type: none"> • Rower to przede wszystkim ekologiczny środek transportu, brak emisji spalin, nie przyczynia się do powstawania korków. • Nie zanieczyszcza środowiska. • Nie generuje korków. • Rozluźnienie natężenia ruchu samochodowego w mieście.
Bliskość ścieżek	<ul style="list-style-type: none"> • Moja droga do pracy przebiega wzdłuż ścieżek rowerowych, dlatego codzienna jazda jest szybkim sposobem na dotarcie do pracy. • Pojawiające się w mieście nowe ścieżki rowerowe ułatwiają komunikację rowerową pomiędzy równymi częściami miasta. Pozwalają w coraz większym stopniu korzystać z tej przyjemnej, komfortowej formy dojazdu. • Duża ilość stacji rowerowych i ścieżek.
Wsparcie przy męczących/dłuższych trasach	<ul style="list-style-type: none"> • Mogę zrezygnować z samochodu lub autobusu na rzecz roweru, zwłaszcza, jeżeli część rowerów będzie elektryczna. • Jest wiele stacji, dzięki czemu, można sprawnie się poruszać - jednak z racji, tego, że Lublin jest miastem na wzgórzach, przydałoby się żeby część rowerów była wspomagana napędem elektrycznym. • Gdyby były elektryczne rowery.

Badane osoby nie zmieniłyby sposobu poruszania się po mieście na tylko LRM, ze względu na bezpieczeństwo (brak odpowiedniej infrastruktury w postaci ścieżek rowerowych), niewystraszająca jakość i dostępność systemu LRM oraz ukształtowaniem Lublina (brak rowerów elektrycznych, występowanie dużo wzniesień w mieście).

Tabela 3. Pogrupowane odpowiedzi na pytanie otwarte dotyczące powodów dla których rower w systemie LRM nie mógłby być głównym środkiem transportu w mieście

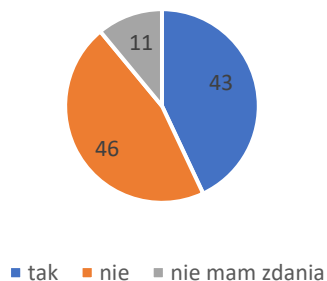
Kategoria	Wypowiedzi badanych
Brak stacji przy pracy	<ul style="list-style-type: none"> • Możliwe obecnie na zasadzie Park+Bike - brak stacji rowerów w pobliżu domu. • Nie korzystałem, bo nie mam stacji blisko domu. • Jeśli stacje rowerów byłyby w odpowiadających mi miejscach to bym wolała jeździć rowerem niż autobusem, więc wybierałabym ten środek transportu np. aby dojechać do pracy. • Brak stacji w bezpośredniej okolicy miejsca pracy.
Brak bezpieczeństwa /Brak ścieżek rowerowych	<ul style="list-style-type: none"> • Mieszkam w centrum, praktycznie nie ma tu ścieżek rowerowych. Nie czułabym się bezpiecznie wśród samochodów, zwłaszcza jadąc na tak nieprzewidywalnym rowerze. • Brak chodnikowych ścieżek rowerowych, jezdniowych w ogóle nie powinno być, są maksymalnie niebezpieczne, zwłaszcza dla kierowców. • Nie, ponieważ w wielu miejscach nie ma ścieżek rowerowych, a powolne poruszanie się rowerem po ulicach o dużym natężeniu ruchu (np. w centrum) sprawia tylko problem kierowcom i jako rowerzysta nie czuje się bezpiecznie. • Rower to nie jest bezpieczny sposób przemieszczania, utrudnia też innym poruszanie się. Może pod warunkiem, że będzie którąś jeździć. Bez bezpiecznych dróg rowerowych trudno na poważnie o tym myśleć. • Dopóki poruszanie się rowerem nie będzie wygodniejsze i bardziej komfortowe, nie ma na to szans. • Lublin (zwłaszcza centrum) jest fatalny do przemieszczania się rowerem. Nie czuję się bezpiecznie jadąc rowerem. W większości poruszam się przez całe miasto, przejeżdżając przez centrum gdzie nie ma ścieżek rowerowych dlatego wtedy wybieram komunikację miejską. • Brakuje ścieżek rowerowych w centrum miasta. • Wybór roweru jako głównego środka transportu zależy od stanu infrastruktury rowerowej w mieście (ciągłość dróg rowerowych). • W mieście nadal nie istnieje wystarczająca infrastruktura rowerowa (ścieżki rowerowe, skróty). • Może być o ile rozbudowana zostanie sieć ścieżek rowerowych i będą one spójne. • Ważne jest aby były spójne i powszechne drogi rowerowe, a nie jakieś przypadkowe skrawki. Rowerem wolę poruszać się prywatnym, ale jako mieszkanka tego miasta chciałabym aby te 11 milionów poszło na drogi dla rowerów. • Nie wszędzie da się dojechać. Jeżeli przybędzie ścieżek łączących południe z północą Lublina - czemu nie. • Pod warunkiem gęstej sieci dróg rowerowych. Może być jeżeli zwiększy się liczba km ścieżek rowerowych, zostaną w bezpieczny sposób połączone dzielnice, rower będą sprawniejsze i będzie więcej stacji rowerowych.
Wożenie rzeczy	<ul style="list-style-type: none"> • Głównym środkiem pozostanie samochód z racji najczęstszego przewożenia różnych rzeczy których na rower nie da się włożyć. • Często mam ze sobą za dużo rzeczy żeby swobodnie jechać z nimi na rowerze.

Korzystanie z własnego roweru/ekonomia	<ul style="list-style-type: none"> • Posiadam własny rower, z którego korzystam na co dzień. • Nie. Bo mam swój rower. Korzystanie w długim horyzoncie z RM nie jest opłacalne. • Wciąż wolę własny rower i pieszość. Preferuję swój własny rower. • Niestety opłaty za wypożyczenie roweru są zbyt wysokie na codziennie korzystanie. Gdyby była możliwość wykupienia karnetu na rowery, tak jak na komunikację miejską myślę że to miałoby sens.
Dalekie odległości	<ul style="list-style-type: none"> • Zbyt duża odległości z domu do pracy.
Ukształtowanie Lublina	<ul style="list-style-type: none"> • Ukształtowanie powierzchni Lublina wymusza częste wjazdy pod górę, przez co strasznie się męczę. • Stacje powinny lepiej być rozmieszczone, a rowery powinny mieć więcej przełożeń. Jazda tymi ciężkimi rowerami pod wzniesienie jest wyczerpująca i zniechęcająca. Dodatkowo dojazd do pracy wiąże się z pokonywaniem sporych wzniesień. • Lublin jest pagórkowaty, a ja nie mam aż tak dobrej kondycji. • Jazda na tych rowerach jest męcząca nawet na krótkich dystansach. • Lublin ma sporo górki i to dodatkowo utrudnia poruszanie się.
Możliwy brak roweru LRM	<ul style="list-style-type: none"> • Brak pewności czy zastanę rower przy miejscu pracy/zamieszkania. • Dojeżdżam do pracy rowerem i niejednokrotnie w stroju rowerowym trzeba było się wycofać, bo na stacji brak rowerów. • Nie można liczyć że zawsze na stacji będzie rower. Często trzeba wędrować po stacjach i szukać rowerów. • Pod warunkiem dużej ilości rowerów.
Niewystarczająca jakość systemu LRM	<ul style="list-style-type: none"> • Jeśli będzie to przyjemność, poprzez wygodne rowery, bezawaryjną obsługę serwisową, bezproblemowa aplikację, to czemu nie miałbym korzystać codziennie w podróży do/z pracy. • Rowery często posiadają usterki. • Słaba jakość rowerów - trudno korzystać z systemu, który jest słaby. • Powszechne usterki rowerów i terminali. • Wybór roweru jako głównego środka transportu zależy u mnie od dostępności/niezawodności działania systemu (stan rowerów, działanie stacji).
Zdrowie	<ul style="list-style-type: none"> • Obecnie z powodów zdrowotnych (zalecenie lekarza) nie mogę korzystać z roweru (ani swojego prywatnego, ani miejskiego).
Pogoda	<ul style="list-style-type: none"> • Czasami trzeba i MPK się przejechać jak jest brzydka pogoda. • Często warunki pogodowe nie pozwalają na jazdę rowerem.
Punktualność	<ul style="list-style-type: none"> • Jeśli u celu podróży muszę być o konkretnej godzinie, to nie opieram się o rower miejski.

PROPOZYCJE ZMIAN W SYSTEMIE LUBELSKI ROWER MIEJSKI

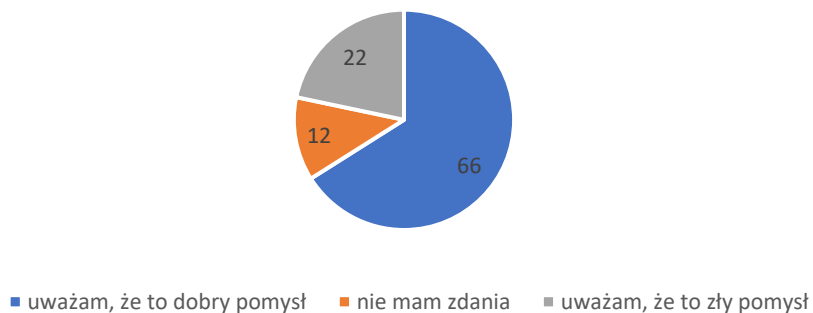
Dla 42% badanych jest do zaakceptowania jest dla Pani/Pana opłata w wysokości 1,00 zł za pierwsze 30 minut wynajmu roweru. 46% badanych jest to sytuacja, której nie akceptuje.

Czy do zaakceptowania jest dla Pani/Pana opłata w wysokości 1,00 zł za pierwsze 30 minut wynajmu roweru? N-106, w %



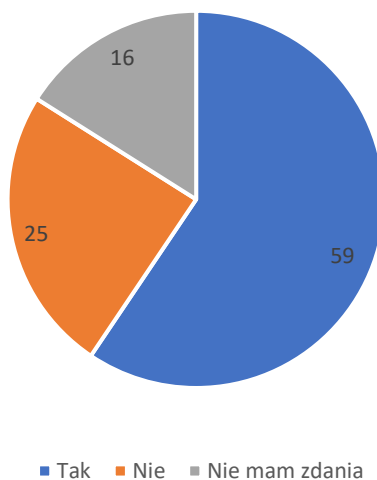
70% badanych uważa, że to dobry pomysł, żeby rozbudować sieć stacji LRM o stacje pasywne (czyli stacje pozwalające na obsługę wyłącznie za pomocą aplikacji na urządzenia mobilne - bez terminala). 23% badanych uważa, że to zły pomysł.

Co Pan/Pani sądzi o rozbudowie sieci stacji LRM o stacje pasywne (czyli stacje pozwalające na obsługę wyłącznie za pomocą aplikacji na urządzenia mobilne - bez terminala)? N-106, w %



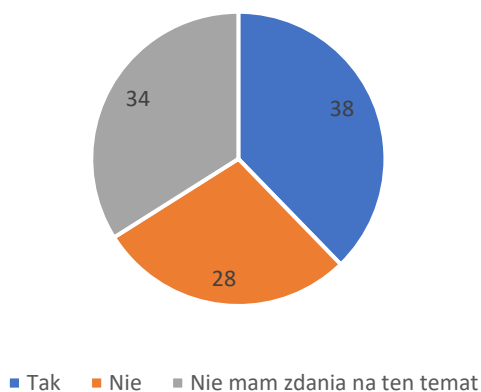
Dla 59% badanych było to kłopotliwe gdyby w systemie Lubelski Rower Miejski funkcjonowały dwa typy rowerów, które można wypożyczać i zwracać na określonych stacjach - tradycyjnych lub pasywnych (uruchomiona aplikacja wskazywałaby stacje, na których można zwrócić dany rower). Dla 25% osób nie byłaby to sytuacja kłopotliwa.

Czy byłoby dla Pana / Pani kłopotliwe gdyby w systemie Lubelski Rower Miejski funkcjonowały dwa typy rowerów, które można wypożyczać i zwracać na określonych stacjach - tradycyjnych lub pasywnych (uruchomiona aplikacja wskazywałaby stacje, na których możn

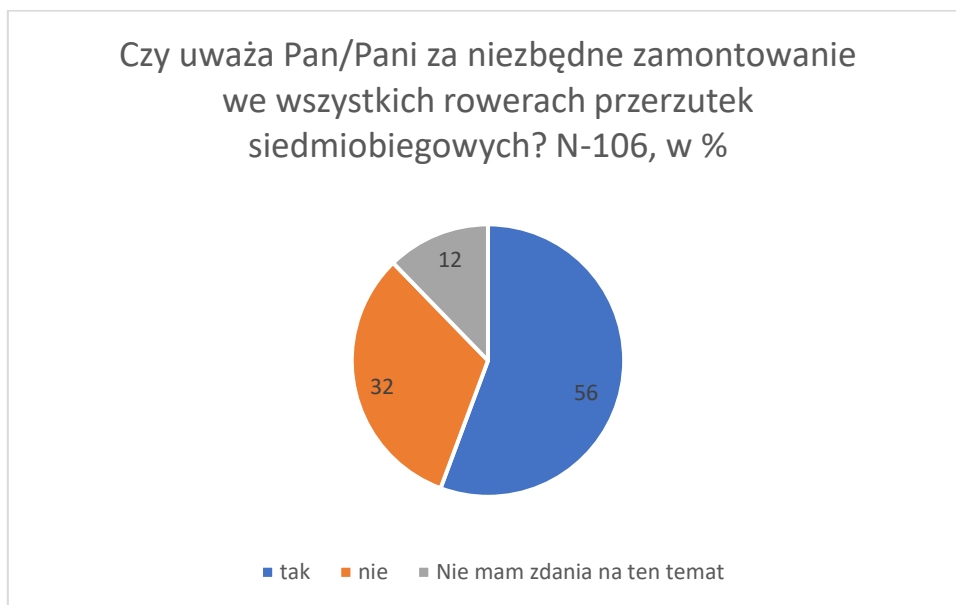


38% jest za tym, żeby część rowerów miejskich systemu Lubelski Rower Miejski w miejscu koszyka była wyposażona w uchwyt umożliwiający przypięcie np. sakwy rowerowej. Przeciwnych temu pomysłowi jest 28% badanych.

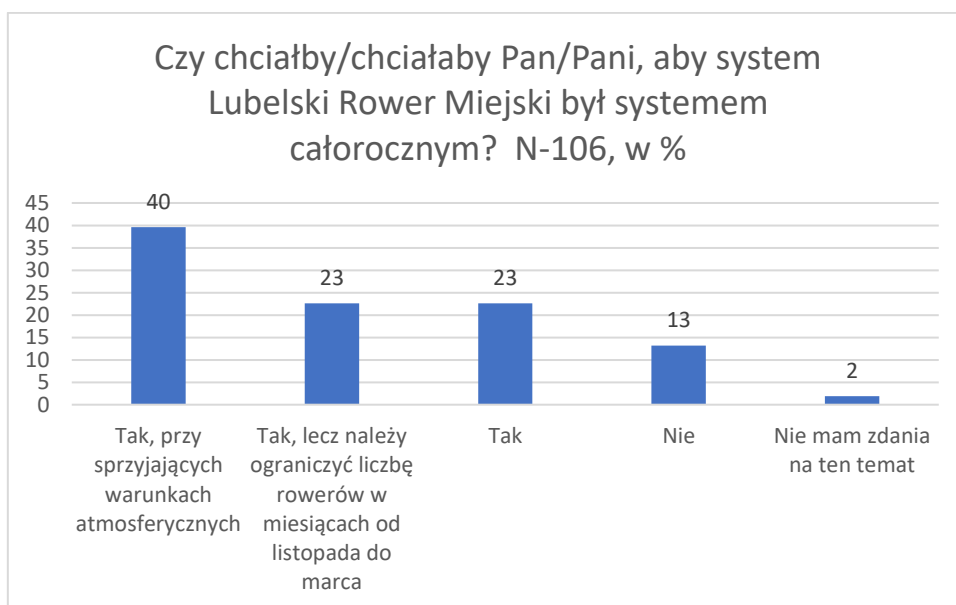
Czy jest Pan/Pani za tym, aby część rowerów miejskich systemu Lubelski Rower Miejski w miejscu koszyka była wyposażona w uchwyt umożliwiający przypięcie np. sakwy rowerowej? N-106, w %



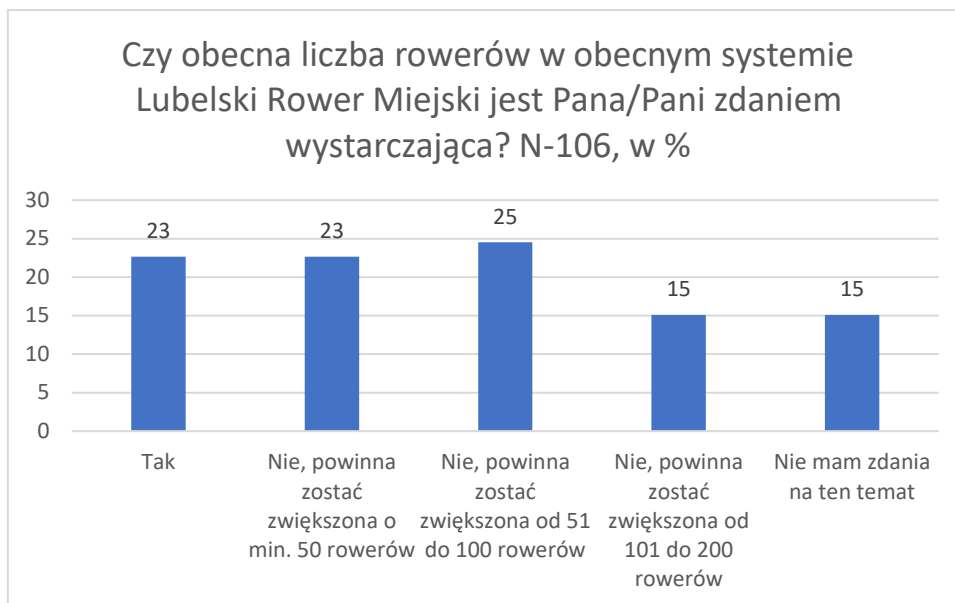
56% badanych uważa, że za niezbędne zamontowanie we wszystkich rowerach przerzutek siedmiobiegowych. 32% uważa, że nie jest to niezbędne działanie.



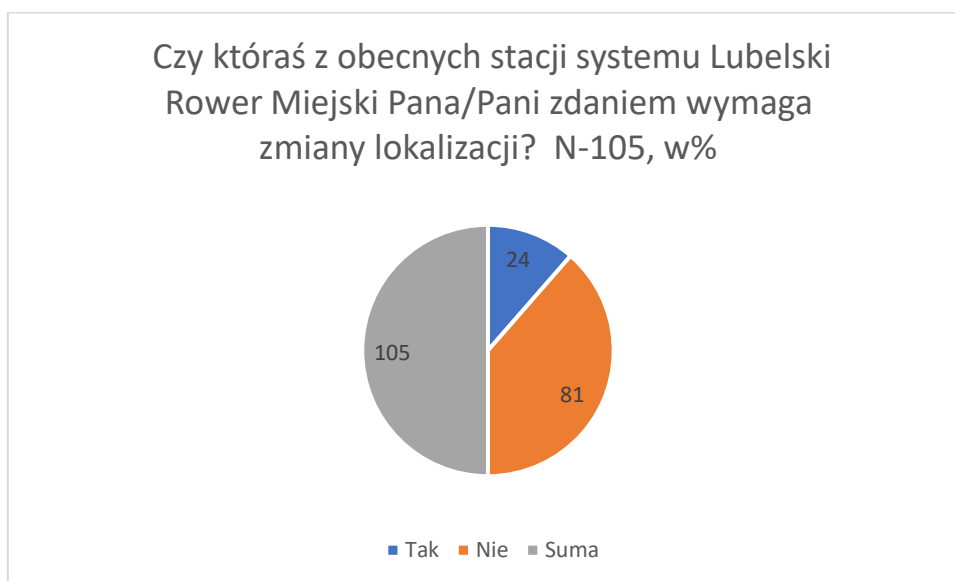
23% uważa to za dobry pomysł, żeby system Lubelski Rower Miejski był systemem całorocznym. 40% badanych chciałoby, żeby system Lubelski Rower Miejski był systemem całorocznym, ale przy sprzyjających warunkach atmosferycznych. 23% jest za tym pomysłem, ale należy ograniczyć liczbę rowerów w miesiącach od listopada do marca. 13% badanych uważa, że nie potrzebny całoroczny system LRM.



Tylko 23% badanych uważa, że obecna liczba rowerów w obecnym systemie Lubelski Rower Miejski jest Pana/Pani zdaniem wystarczająca. Według 23% badanych powinna flota być zwiększana o min. 50 rowerów. Co 4 badana osoba – 25%, uważa, że powinna zwiększona być liczba rowerów od 51 do 100. 15% badanych chciałoby zwiększenia liczby rowerów od 101 do 200.



Większość badanych uważa, że nie ma potrzeby zmiany lokalizacji obecnych stacji systemu Lubelski Rower Miejski – 77% badanych.



Wskazane stacje, które wymagają zmiany lokalizacji:

- STACJA NR 6910 Przenieść na ul. Głęboką.
- STACJA NR 6911 bliżej ronda.
- STACJA NR 6926 przenieść na skrzyżowanie Grabskiego - Sulisławska. Obecne miejsce jest oddalone od zabudowań mieszkalnych.
- Stacja 6915 - na pętli os. Poręba - większy dostęp dla mieszkańców, również tych po drugiej stronie osiedla (ulicy onyksowa itp.).

- Stacja 6910 - stacja powinna znajdować się przy skrzyżowaniu Narutowicza/Nadbystrzycka/Głęboka - byłaby to wygodniejsza lokalizacja dla wielu podróżnych, zwłaszcza przesiadających się z/do komunikacji zbiorowej.
- 6910 - przesunąć na róg Muzycznej i Narutowicza.
- Może na ul. Zana gdzie są obok siebie dwie stacje.
- Plac Litewski - bliżej 3 maja/Radziwiłłowskiej.
- Stacja na skrzyżowaniu DMM i Krańcowej znajduje się z dala od przystanków komunikacji miejskiej, należałoby ją przenieść gdzieś gdzie da się zmienić środek komunikacji.
- ul Wojciechowska, nie powinno być stacji rowerów
- Zana obok akademika w okolicę ronda przy Leclerc.
- ul. PRZYJAŻNI/Łęczyńska - bardzo mało osób korzysta.

Wskazane miejsca, gdzie powinny powstać nowe stacje:

- Przykładowo brak jest stacji pod Olimpem czy pod Basenami przy ul. Łabędziej, powinny jednak tam powstać nowe stacje, nie powinno przesuwać się już istniejących.
- Nowe stacje: Zemborzyce k. szkoły oraz Marina; Stadionowa przy Arenie.
- Dodatkowa stacja przy akademikach Politechniki Lubelskiej
- Dodatkowa stacja w okolicy ul. Ułanów i Armii Krajowej
- Okolice sklepu Stokrotka przy ul. Królowej Bony. Nowe, rozrastające się osiedle, przybyło sporo nowych mieszkańców.
- STACJA NR 6981 (dodatkowa stacja w okolicy tamy).
- Obowiązkowa stacja koło nowych budynków UMCS na ulice Głębokiej.
- Brakuje stacji przy ul. Szeligowskiego/Północnej.
- W okolicy (Czuby) przydałyby się stacje LRM w następujących lokalizacjach: Poczekajka (al. Kraśnicka / Boh. Monte Cassino), Zana Leclerc.
- Brak stacji na rogu Łęczyńskiej i Fabrycznej
- W okolicy głównego skrzyżowania Wolska/Dr. M. Majdanka.
- Koło kościoła na Poczekajce, lub w okolicy skrzyżowania Monte Cassino z Skrzetuskiego.
- Konieczna stacja przy przystanku końcowym linii autobusowej nr 18 przy ul. Sławinkowskiej, skąd dojeżdża do centrum coraz więcej osób i co ułatwiłoby im możliwość dotarcia do pozostałych części miasta.
- Stacja przy cmentarzu na DMM (przeniesienie w okolice Lidka przy Grabskiego - szkoły, sklepy, uczelnia), przy komisariacie na Słonecznym wzgórzu (na Kazimierza Wielkiego przy hali Globus.
- Sympatyczna
- Zakopiańska
- Potrzebna jest stacja na ul. Granitowej przy przystanku os. Poręba - obok jest przystanek PKP, jest to miejsce na styku dwóch dzielnic. dobrze byłoby ją wyposażać i w duże i małe rowery.

ZMIANY I NOWOŚCI JAKIE SĄ NAJBARDZIEJ POTRZEBNE W KONCEPCJI NOWEGO SYSTEMU LUBELSKI ROWER MIEJSKI (PYTANIE NIE DOTYCZYŁO ROWERÓW SPECJALNYCH TJ. ELEKTRYCZNYCH, ZE WSPOMAGANIEM ELEKTRYCZNYM, TOWAROWYCH)

Propozycje zmian dotyczyły najczęściej powstania lub zmiany stacji. Ważne jest też poprawienie serwisowania rowerów.

Tabela 4. Pogrupowane odpowiedzi na pytanie otwarte dotyczące najbardziej potrzebnych zmian i nowości w nowym systemie LRM.

Kategoria	Propozycje badanych
Stacje/terminale	<p>Nowe stacje</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zwiększenie liczby stacji – 10 tożsamyh wskazań w pytaniu otwartym • Tworzenie stacji w widocznych miejscach • Zagęszczenie ilości stacji. • Więcej stacji w miasteczku akademickim, myślę tu o minimum dodatkowo trzech. • Więcej stacji w Centrum. • Więcej stacji, szczególnie na białych plamach i w pobliżu zalewu Zemborzycykiego oraz w pobliżu biurowców. • Uwzględnienie nowych stacji w miejscu na Głębokiej przy Tesco Orkana oraz galerii Olimp - skąd wycofano stacje działające przy stacjach Orlen. • Nowe stacje np. przy Poczekajce. • Brak stacji rowerowej przy końcowym przystanku autobusowym na ul. Sławinkowskiej. • Powstanie nowej stacji roweru miejskiego przy ul. Sławinkowskiej na pętli autobusowej przy granicy Lublina. • Rozbudowanie sieci stacji włączając w nią stacje na osiedlach (os. Poręba słabo zaopatrzone jest w stacje, a ścieżka rowerowa jest) oraz pobliskie gminy. • Nowa stacja Armii Krajowej i Monte Cassino- skrzyżowanie za światłami. • Nowe stacje w sypialniach, szczególnie dodatkowa normalna, a nie pasywna stacja w rejonie Felina na ul. URBANOWICZA, ewentualnie 3-cia stacja na Felinie przy nowej Stokrotce koło ul. Bony. • Nowe stacje na granicy os. Błonie / os. Krasińskiego szczególnie w okolicach: skrzyżowania ul. Armii Krajowej z ul. Bohaterów Monte Cassino; Leclerca na Zana a także na Północnej przy Komendzie Policji ulepszenie stacji. • Rozbudowa stacji najbardziej obłożonych tj. Politechnika Lubelska. <p>Stacje dla rowerów dziecięcych</p> <ul style="list-style-type: none"> • Powinny być wspólne stacje rowerowe dla dzieci i dorosłych. • Niezbędne jest uwzględnienie stacji na których będą dostępne zarówno rowery dla dorosłych, jak i dla młodzieży oraz dzieci. <p>Wypożyczenia i zwrot rowerów</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dowolne miejsce zwrotu roweru. • System oddawania rowerów na podobnym działaniu co Wrocławski Rower Miejski.

	<ul style="list-style-type: none"> • Sprawdzanie stacji częściej czy można bezpiecznie wpiąć rower. • Lepiej działające 'zapięcia', by komfortowo rowery wypożyczać i oddawać bez obawy o to, że system tego nie 'wykrywa'. wydzwanianie o wszystko na infolinię jest bardzo kłopotliwe. • Usprawnienie systemu wypożyczania • Możliwość zdalnej rezerwacji roweru w stacji - np. na 15 minut przed wyjazdem ze standardową opłatą za wypożyczenie w tym czasie <p>Terminale</p> <ul style="list-style-type: none"> • Unowocześnienie terminali. • Budowa zadaszeń. • Dodatkowe stacje LRM powinny mieć panele, jak każda stacja. Nie widzę potrzeby tworzenia drugiego, alternatywnego systemu. • Lepszy nadzór nad stanem infrastruktury stacji
Serwisowanie	<p>Serwis rowerów</p> <ul style="list-style-type: none"> • Powinny rowery przechodzić częstsze kontrole i być wymieniane na nowe. • Większa dbałość o stan techniczny rowerów. • Sprawniejsze rowery. • Sprawniejsza konserwacja rowerów - generalnie w większości są w złym stanie, szczególnie przeskakujące i zgrzytające napędy. • Wystarczy dbać o stan techniczny rowerów. • Częstsza konserwacja i naprawa rowerów. • Rowery muszą być sprawne. • Operator musi realnie/finansowo odpowiadać za zły stan techniczny rowerów. • Przede wszystkim rowery powinny być sprawne technicznie. • Modernizacja rowerów. • Lepszy stan techniczny rowerów. • Najbardziej potrzebne jest zadbanie o stan techniczny rowerów. • Dbanie o sprawne rowery. • Proszę o większą dbałość o dobry stan techniczny wypożyczanych rowerów. • Ulepszenie jakości rowerów. • Lepszy nadzór nad stanem technicznym rowerów. • Odświeżenie taboru. • Lepszy system serwisowania rowerów. • Nowe rowery, obecnie są uszkodzone. <p>Zgłaszanie usterek</p> <ul style="list-style-type: none"> • Uproszczenie procedury zgłaszania usterek. • Lepszy system a zgłaszania usterek. • Większa odpowiedzialność użytkowników za szkody. • Wykonawca mógłby udostępniać statystyki i dane dot. roweru w formie API. <p>Inne:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sprzęt naprawczy przy stacjach rowerowych.
Sprzęt	<p>Przerzutki</p> <ul style="list-style-type: none"> • Więcej przełożeń (przerzutek) w rowerach. • Zamontowanie 7-biegowych przerzutek we wszystkich rowerach. • Funkcjonowanie rowerów tylko siedmioprzerzutowych. • 7 biegów w każdym rowerze. • Przerzutki 7 biegowe.

	<ul style="list-style-type: none"> • 7 przerzutek w rowerach. <p>Inne</p> <ul style="list-style-type: none"> • Amortyzator przedni. • Możliwość regulowania kierownicy. • Modernizacja rowerów – hamulce. • Warto było by wyposażyc rowery w funkcjonalne bagażniki, np. przez montaż gum/sprężyn mocujących na nich. • Zamontowanie GPS, • Lżejsze rowery.
Rowery	<p>Wygoda</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rowery powinny być w miarę lekkie, wygodne. • Nowe rowery, obecnie są za ciężkie. <p>Inne typu rowerów:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Więcej wyborów typu roweru. • Kilka sztuk rowerów towarowych. • Rowery z fotelikami dla dzieci. Więcej rowerów dla dzieci i możliwość zwrotu w różnych stacjach. • Rowery elektryczne. • Pojawienie się rowerów elektrycznych. • Najbardziej potrzebne byłyby rowery ze wspomaganie elektrycznym lub elektryczne - realniejszy byłby wtedy dojazd do pracy. • Elektryki mogą być przydatne. • Zmiana napędu.
Dostępność rowerów	<ul style="list-style-type: none"> • Rotacja • Powinna być częstsza rotacja rowerami między stacjami. • Rowery muszą mieć zapewnioną rotację. • Zwiększenie ilości dostępnych rowerów. • Operator powinien odpowiadać za brak relokacji rowerów. • Zwiększenie dostępności rowerów - sprawniejsze ich przemieszczanie między stacjami. <p>Zwiększenie ilości rowerów</p> <ul style="list-style-type: none"> • Więcej rowerów - wskazania. • Zwiększenie liczby rowerków. • Zapewnienie sprawnych rowerów w już istniejących stacjach • zwiększona ilość rowerów
Aplikacja/infolinia	<p>Aplikacja</p> <ul style="list-style-type: none"> • Usprawnienie aplikacji o możliwość odczytu zgłaszanych błędów przez innych użytkowników. • Aby były łatwiej dostępne dla osób z mniejszym doświadczeniem z aplikacjami i technologią. Instrukcje krok po kroku łatwe do naśladowania z obrazkami. <p>Infolinia</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ulepszenie infolinii
Czas działania systemu	<ul style="list-style-type: none"> • System całoroczny – 3 wskazania

Cennik	<p>Pozostawienie cennika</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pozostawienie darmowych pierwszych minut. • 20 pierwszych minut musi być za darmo. • Powinno być taniej, w Lublinie zarabia się słabo, większość to studenci i osoby z niskimi zarobkami cena pozwoli na mniejsze korki i spadek zanieczyszczeń. • Pobieranie opłaty już za pierwsze minuty sprawi, że używalność spadnie kilkunastokrotnie. Jeśli ma być wprowadzona opłata od początku korzystania z roweru, to powinno być 5-10 minut bez opłat by sprawdzić czy rower jest sprawny. Bez konieczności zwrotu i potrącania pieniędzy za nie sprawny rower. <p>Inne</p> <ul style="list-style-type: none"> • Możliwość opłaty abonamentowej
Inne	<ul style="list-style-type: none"> • Powiązanie LMR z kartą mieszkańca miasta Lublin. • Płaszcz przeciwdeszczowy • Likwidacja LRM • W obecnych trudnych budżetowo czasach należy zaniechać uruchamianie nowego systemu. <p>Nie związane z tematem konsultacji</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rozbudowa infrastruktury drogowej dla rowerów. • Likwidacja jezdniowych ścieżek rowerowych na rzecz chodnikowych, jezdnia – mega niebezpieczne. • Rozbudowa ścieżek. • Wybudować sieć dróg rowerowych z prawdziwego zdarzenia a dopiero potem rozszerzać sieć roweru miejskiego . Nie ta kolejność panowie nie ta. • Powstanie nowych pasów i ścieżek rowerowych zwiększających bezpieczeństwo zarówno pieszych jak i rowerzystów

PROPOZYCJĘ ZMIAN W FUNKCJONOWANIU LRM (NP. NA TEMAT CENNIKA, LOKALIZACJI STACJI, INNOWACYJNYCH ROZWIĄZAŃ W SYSTEMACH ROWEROWYCH)

Propozycje zmian dotyczą głównie pojawiania się nowych stacji ze wskazaniem konkretnych miejsc oraz pozostawienia bezpłatnego czasu przejazdu rowerem. Sugerowane jest częstsze serwisowanie rowerów.

Tabela 5. Pogrupowane odpowiedzi na pytanie otwarte dotyczące zmian w funkcjonowaniu LRM np. cennika, lokalizacji stacji itp.

Kategoria	Propozycje badanych
Stacje	<p>Nowe stacje</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ogólnie proponowano powstanie więcej stacji – 5 wskazań, ale bez podawania miejsc. • Więcej stacji w centrum/uzupełnienie brakujących stacji, przede wszystkim na uczelniach i miejscach spotkań mieszkańców. • Zachęcić atrakcyjnymi ofertami galerie handlowe do tworzenia nowych stacji. • Nowe stacje - skąd wycofano te przy stacjach Orlen. • Nowe stacje: przy Dworku Graffa, Fabrycznej/Łęczyńskiej, Wrońskiej/Kaufland, Andersa/Spółdzielczości Pracy, rejon ul. Turkusowej, ul. Szafirowej, ul. Ametystowej, Zemborzyce k. szkoły oraz Marina. • Zalew Zembrzycki.

	<ul style="list-style-type: none"> • Więcej stacji na: os. Poręba, w centrum, okolicy Filaretów. • Brak stacji przy przystanku autobusowym końcowym na ul Sławinkowskiej. • Powstanie nowej stacji roweru miejskiego przy ul. Sławinkowskiej na pętli autobusowej przy granicy Lublina. • Stacje - ul. Granitowa przy przystanku os. Poręba oraz przy rondzie ELeclerc. • Nowa stacja na ulicy Kalinowszczyzna oraz np. lubelskich wąwozach. • Nowe stacje: w rejonie Zalewu Zemborzyckiego, Bronowice, Ponikwoda, Felin, Czechów Północny. • Nowe stacje w następujących lokalizacjach: 1. Zana - Brzeskiej 2. skrzyżowanie Sulisławka – Grabska. • Chętnie korzystałbym z nowej stacji utworzonej obok ronda Braci Ryłskich (przy MPK). • Brak stacji w bliskiej okolicy skrzyżowania Armii Krajowej i Bohaterów Monte Cassino. • Stacja na LSM, np. na skrzyżowaniu Monte Casino i Armii Krajowej jest tam wolny miejsce przy światłach. • Powstanie nowej stacji roweru miejskiego przy ul. Sławinkowskiej w rejonie przystanku końcowego 18. • Stacje w okolicy ul. Wolskiej oraz w okolicy Nałkowskich 230 np. przy Stokrotce bo jest tylko na Romera. • Dodatkowa stacja na Poczekajce, lub w okolicy skrzyżowania Monte Cassino z Skrzetuskiego. • Przydałaby się jedna nowa stacja przy Głębokiej, w odcinku między Wileńską a Filaretów. • Proszę koniecznie o stację rowerową na skrzyżowaniu Bohaterów Monte Cassino i Armii Krajowej. • Nowe lokalizacje: Diamentowa/Zemborzycka, Żeglarska, Nałęczowska (przy MPK). • Więcej stacji w obrębie miasteczka akademickiego czyli Łopacińskiego. • Stacja przy ulicy Szeligowskiego 6 lub Północnej. • Należy skrócić czas dojścia do stacji LRM na osiedlach i terenach biurowych. <p>Zwroty</p> <ul style="list-style-type: none"> • Możliwość zostawienia roweru poza stacją GPS. • Dowolne miejsce zwrotu roweru.
Dostępność rowerów	<ul style="list-style-type: none"> • Stacja nr 6911 powinna zaczynać dzień z większą ilością rowerów. • Więcej rowerów. • Więcej pracy nad dystrybucją rowerów. • Warto poprawić szczegóły jak dostępność rowerów. • Zwiększenie liczby rowerków. • Można zwiększyć liczbę rowerów na poszczególnych stacjach.
Typy rowerów	<ul style="list-style-type: none"> • Nowe typy roweru. • Rowery nowej generacji (elektryczne / kilka sztuk cargo). • Wprowadzić rowery elektryczne, skoro się je obiecywało/pojawienie się rowerów elektrycznych/ Rowery elektryczne lub ze wspomaganiami – 4 wskazania. • Napęd roweru na wał kardana. • Stadionowa - kilka rowerów towarowych. • Rowery dla dzieci powinny być na stacjach razem z rowerami dla dorosłych.
Serwisowanie	<ul style="list-style-type: none"> • Montaż stacji naprawczej do rowerów przy najpopularniejszych stacjach (pompowanie kół). • Najważniejsza jest dbałość o rowery - częste serwisowanie. Rowery to podstawa systemu. • Stan techniczny. • Częściej serwisować. Zdarzało mi się zgłosić zepsuty rower, który dalej kilka dni był do wypożyczenia.

	<ul style="list-style-type: none"> • Więcej pracy nad utrzymaniem technicznym rowerów. • Warto poprawić szczegóły jak stan rowerów. • Modernizacja rowerów. • Rowery muszą być sprawne. • Zapewnienie sprawnych rowerów w już istniejących stacjach. • Lepszy stan techniczny rowerów. • Poprawa stanu technicznego rowerów. <p>Zgłaszanie usterek</p> <ul style="list-style-type: none"> • Łatwiejsze zgłaszanie usterek po wynajmie.
<p>Cennik</p>	<p>Pozostawienie obecnych stawek</p> <ul style="list-style-type: none"> • Cennik pozostawić w takiej formie jak jest. • Pozostawienie 20 min bezpłatnego korzystania. • Zostawić darmowy przejazd do 20 minut, brak darmowego czasu zniechęci do korzystania z roweru. • Pierwsze 20 minut za darmo. • Zachowanie darmowego czasu. • Darmowe 5-10 minut bez opłat by sprawdzić czy rower jest sprawny. • Cennika nie zmieniać, teraz jest ok. • Myślę że obecny cennik jest dobry (do 20 min. za darmo). • 20 min bezpłatnej jazdy. • Cennik bez zmian. • Zdecydowanie proszę o nie usuwanie możliwości korzystania przez pierwsze 20 minut za darmo. • Bezpłatne korzystanie z LRM lub co najmniej 1sza godzina gratis • System bezpłatny do 20 min możliwość jazdy zimą. • Obecne ceny są bardzo przystępne, ewentualne podwyżki to do max. 2zł na godzinę. • Cennik bez zmian • Obecny cennik jest przyzwoity • Uważam że pierwsze darmowe 20 minut powinno pozostać tak jak jest. • Dotychczasowy cennik jest ok. • Uważam, że nadal powinny zostać darmowe minuty - pierwsze 20 czy 25 minut. • Pierwsze 30 min za darmo jest okej. • Optymalnym rozwiązaniem byłoby utrzymanie cennika. • Czas do 15 minut powinien być bezpłatny / Możliwość przejechania bezpłatnie tylko jednego przystanka. • Cennik taki jaki jest - bezpłatne 20minut. • Za darmo przez pierwsze minimum 30 min. najlepiej 1 godzina. • Wprowadzenie opłat za każde wypożyczenie spowoduje ograniczenie z mojej strony korzystania z LRM. • Obecny cennik powinien pozostać. 2x1 zł dziennie to kwota równa biletowi okresowemu, co wypacza sens. <p>Propozycje zmian</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wprowadzenie opłat od początku użytkowania może pozwolić na wyeliminowanie wandalizujących zachowań. • Płatność powinna być od pierwszej minuty, oraz większe fundusze powinny być dla miasta • Lepsza byłaby opłata 1zł za pierwszą godzinę jazdy. • Płatne od pierwszej minuty, ale tania pierwsza godzina. • 0-10 minut bezpłatnie 11-30 - 1 zł 31-60 2 zł 60-120 - 3 zł. • Cennik aby marketingowo był bardziej do kupienia należy obniżyć do np. 0,95 zł/ 30 minut lub 0,89 zł

	<ul style="list-style-type: none">• 2 pule cenowe kont użytkowników do wyboru• Opłata abonamentowa.• Abonament na wypożyczenie.
Inne propozycje	<ul style="list-style-type: none">• Zamontowanie GPS.• Na jedno konto można wypożyczyć 4 rowery.• Możliwość zdalnej rezerwacji roweru w stacji - np. na 15 minut przed wyjazdem ze standardową opłatą.• Wprowadzenie tablic rejestracyjnych rowerów.• Zlikwidować LRM• Żeby rowery były powszechne muszą być dostępne ścieżki rowerowe.