

Rower Metropolitalny czeka na wykonawcę. Drugi przetarg na koncepcję

Gdy Górnośląsko-Zagłębiowska

Metropolia miała odbierać już gotową koncepcję i wybierać model biznesowy

Roweru Metropolitalnego, właśnie ogłosiła nowy przetarg na opracowanie tego

dokumentu. Poprzednie postępowanie – z powodów niezależnych od GZM – ciągnęło

się od kwietnia tego roku. W listopadzie zdecydowano ostatecznie o jego unieważnieniu,

bo w wyniku długotrwałego procesu wyłonienia wykonawcy, w tym postępowaniu

prowadzonym przed Krajową Izbą Odwoławczą, ostatecznie żaden z oferentów nie

spełnił wymogów formalnych. Jeśli wszystko pójdzie zgodnie z planem, koncepcja

teraz wypracowana, powinna zostać odebrana w połowie przyszłego roku.

Rower Metropolitalny ma być jedną

z największych wypożyczalni rowerów miejskich w Europie.

Według wstępnych

szacunków mogłoby go utworzyć nawet 10 tysięcy jednośladów. To oznacza, że

system ten byłby co najmniej dwukrotnie większy od największej wypożyczalni

tego typu, która dotychczas funkcjonowała w Polsce, czyli Roweru Mevo.

Został on utworzony przez Obszar

Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot. Jednak pod koniec października władze miast

Pomorza, które w projekt się zaangażowały, zdecydowały o zawieszeniu systemu.

Powód? Operator nie był w stanie zapewnić sprawnego funkcjonowania systemu poprzez m.in. sprawne ładowanie baterii oraz dostarczenie kolejnej transzy rowerów.

Automaty do wypożyczania baterii?

– Problemy, z którymi mierzy się Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot, tylko potwierdzają z jak niezwykłą precyzją trzeba podejść do tego zagadnienia, aby móc udostępnić rowery elektryczne na tak szeroką skalę – mówi Paweł Krzyżak, zastępca dyrektora Departamentu Projektów i Inwestycji.

– Nauczeni również doświadczeniem naszych partnerów z Pomorza, chcemy przeanalizować różne, inne możliwości, które sprawią, że system ten będzie działał sprawnie. Zatem w tej chwili nie myślimy tylko o modelu biznesowym tego przedsięwzięcia – o tym czy kupić rowery, czy je dzierżawić, ale również o tym w jaki sposób usprawnić system ładowania baterii. Tutaj jedną z takich możliwości jest na przykład stworzenie sieci automatów, skąd będzie można je wypożyczać lub usługi długoterminowego wdzierżawiania baterii użytkownikom, którzy samodzielnie zadbałyby o jej naładowanie. Wszystkie te zagadnienia będą przedmiotem analizy, a koncepcja przedstawi nam rekomendacje dotyczące najbardziej optymalnego

rozwiązania –
wyjaśnienia Krzyżak.

Jeśli teraz wszystko pójdzie
zgodnie z planem, to koncepcja powinna być gotowa w połowie
przyszłego roku.

System mógłby zostać uruchomiony najprawdopodobniej w 2021
roku.

Wykluczenia, odwołanie, unieważnienie

Przypomnijmy: pierwszy przetarg
na opracowanie koncepcji Elektrycznego Roweru Metropolitalnego
został ogłoszony
w kwietniu tego roku. Zgłoszone do niego zostały trzy oferty.
W trakcie ich
analizy, komisja przetargowa zdecydowała o wykluczeniu dwóch.
Jednej z powodu
przedstawienia rażąco niskiej ceny, która odbiegała od
szacunków rynkowych i
dwóch pozostałych, a drugą – ze względu na przedstawienie
informacji, które
mogły wprowadzić w błąd zamawiającego i mieć istotny wpływ na
wynik.

Decyzja ta została zaskarżona
przez jednego z oferentów do Krajowej Izby Odwoławczej.
Posiedzenie odbyło się
w sierpniu i KIO przyznała rację Metropolii o wykluczeniu tego
podmiotu. Po jej
uprawomocnieniu, trwały przygotowania do podpisania umowy z
trzecim wykonawcą.

Jednak podczas dopełnienia ostatnich formalności, okazało się,
że nie może on
wykazać braku podstaw do wykluczenia z tego postępowania. W
związku z tym nie
było innych możliwości prawnych, jak unieważnienie całego

postępowania.

43 tysięcy przejazdów dzięki zintegrowaniu wypożyczalni

Do czasu uruchomienia Elektrycznego Roweru Metropolitalnego, w GZM będzie funkcjonował zintegrowany system dotychczasowych wypożyczalni rowerów miejskich. Pozwala on na wypożyczenie roweru na przykład w Katowicach i oddanie go w Sosnowcu lub w Chorzowie.

W 2019 roku do zintegrowanego systemu należało siedem wypożyczalni z: Katowic, Sosnowca, Chorzowa, Siemianowic Śląskich, Tychów, Zabrze oraz Gliwic. Mieszkańcy od kwietnia do listopada dokonali ponad 43 tysięcy przejazdów pomiędzy tymi miastami. Koszty związane z relokacją rowerów pokrywała Metropolia.

– Dane z przejazdów pomiędzy miastami potwierdzają potrzebę powstania tras o charakterze metropolitalnym, ponadlokalnym. 17 tysięcy przejazdów między Katowicami a Chorzowem, utwierdza nasz w przekonaniu o potrzebie powstania infrastruktury pozwalającej bezpiecznie przemieszczać się rowerem pomiędzy miastami GZM – ocenia Paweł Krzyżak.

Velostradą w pierwszym etapie pojedziemy z Katowic na Pogorie w Dąbrowie Górniczej

– Działamy również nad rozbudową infrastruktury rowerowej zgodnej ze Studium Systemu Tras

Rowerowych – mówi

Marcin Dworak, metropolitalny oficer rowerowy.

– Ogłosiliśmy przetarg na opracowanie koncepcji przebiegu pierwszego etapu Velostrady Metropolia Wschód, czyli autostrady dla rowerów. O jej przebiegu zadecydują wyniki przyszłej analizy w oparciu o wyznaczone przez Metropolię trzy warianty trasy. Każdy z nich zaczyna się w ścisłym centrum Metropolii, czyli w Katowicach Zawodziu, w okolicach przecięcia się bulwarów Rawy z ul. Bohaterów Monte Cassino, a kończy w Dąbrowie Górniczej przy ul. Malinowe Górki koło zbiornika Pogoria. Według wstępnych szacunków trasa może liczyć od 20 do 32 kilometrów – przypomina.

Oferty w tym postępowaniu można składać do 19 grudnia. Po wyłonieniu zwycięzcy, będzie miał on 7 miesięcy na opracowanie dokumentu.

Dokumentacja przetargowa dostępna jest >> TUTAJ <<