**Komentarz do przebiegu przetargu na wyłonienie operatora systemu rowerów miejskich w Warszawie**

**Wprowadzenie zmodernizowanego, nowoczesnego systemu rowerów miejskich może znacząco usprawnić transport publiczny Warszawy – szczególnie wobec wyzwań okresu pandemii. Kończąca się obecnie umowa z dotychczasowym operatorem jest właściwym momentem, żeby zapewnić warszawiakom taką zmianę od przyszłego sezonu.**

Jordi Cabanas, odpowiedzialny w Moventii za rynek rowerów miejskich:

1. Proponowaliśmy i nadal deklarujemy chęć spotkania i rozmowy, która mogłaby wyjaśnić jakie elementy systemu najbardziej wpływają na jego cenę i jakie są możliwości obniżenia wydatków, lub innego rozłożenia ich w czasie. Miasto dotychczas nie podjęło z nami rozmów na temat naszej oferty. Uważamy, że nawet przy wariancie podpisania umowy jesienią, można w przyszłym sezonie wystartować z nowym jakościowo systemem wykorzystującym rowery elektryczne kolejnej generacji. Warunki przetargu mówią, że jeśli umowa zostanie podpisana do końca sierpnia, to operator zobowiązany jest uruchomić rowery od 1 marca, a późniejsze podpisanie umowy przesuwa odpowiednio datę startu systemu. Gdybyśmy więc podpisali umowę np. 1 października, to nowe warszawskie rowery miejskie wystartowały by najpóźniej 1 kwietnia. Władze miasta mogą więc z powodzeniem podjąć decyzję jesienią, jeżeli zgodnie z deklaracją chciałyby poczekać na większą jasność co do sytuacji epidemiologicznej.

2. Uruchomienie na kolejny sezon warszawskich rowerów z użyciem obecnych rowerów i istniejącej infrastruktury skazuje de facto miasto na współpracę z dotychczasowym operatorem i tylko opóźnia dostęp mieszkańców do nowoczesnych, wygodniejszych rozwiązań. Oznacza także wykorzystanie pojazdów i infrastruktury, która już jest istotnie zużyta i zawodna. Należy też pamiętać, że przetarg na operowanie dotychczasową infrastruktura i pojazdami oznacza, że będzie nim zainteresowany wyłącznie dotychczasowy operator a może też i jako jedyny spełniał wymogi (naiwnym jest liczenie, że znajdzie się firma, która zaoferuje czasowe rozwiązanie na jeden sezon w oparciu o swoje rowery i urządzenia). Nie wykluczone też, że taki przetarg może zostać łatwo oprotestowany w Urzędzie Zamówień Publicznych, co uniemożliwi jego realizację. Jak powszechnie wiadomo, obecny operator boryka się z problemami, jest w trakcie realizacji programu naprawczego, który może się powieść lub nie. Ma ograniczone możliwości inwestowania – jego rachunki bankowe są kontrolowane przez Banki będące wierzycielami spółki. Niedawno jego spółka córka została postawiona w stan upadłości po wypowiedzeniu jej umowy przez Metropolię Trójmiejską. Sama firma matka – mimo wygranego przetargu – niedawno w fińskim Oulu nie zdecydowała się podpisać umowy, a co za tym idzie nie uruchoiła systemu, pozostawiając mieszkańców bez rowerow miejskich. W tym kontekście rozwiązanie „tymczasowe” czy „pomostowe” jest równocześnie niepewne i może okazać się – co gorsza w trakcie – niewykonalne. A to pozbawi w ogóle warszawiaków możliwości użytkowania rowerów publicznych w przyszłym sezonie.

3. Uważamy, że warto dążyć do uruchomienia w przyszłym sezonie nowego systemu, opartego na nowszych rozwiązaniach, wygodniejszych dla mieszkańców (rowery elektryczne, stacje wirtualne, wypożyczalnie długoterminowe, rowery specjalistyczne). Nawet przy ewentualnym opóźnieniu startu systemu, to rozwiązanie dużo lepiej pozwoliłoby na zintegrowanie rowerów z pozostałymi elementami transportu publicznego Warszawy i wykorzystać potencjał "rowerowej rewolucji” - programu wspieranego przez Polskie Stowarzyszenie Rowerowe. Zastosowanie w systemie rowerów elektrycznych, które zaplanowaliśmy w naszej ofercie, mogłyby istotnie zwiększyć zainteresowanie mieszkańców, dla których obecnie barierą jest pokonanie dłuższych tras pedałując na tradycyjnym rowerze. Takie zmiany byłyby niezwykle korzystne w kontekście pandemii i zmieniających się zachowań mieszkańców. Tak robią dziś największe metropolie - Ateny, Paryż, Berlin, Dublin, Sydney, Budapeszt, Mediolan, Rzym, Bogota, Bruksela, Londyn, Nowy Jork, Toronto. Władze wszystkich tych miast zdecydowały się na radykalne zwiększenie udziału rowerów w transporcie publicznym. Celem jest zwiększenie bezpieczeństwa mieszkańców i ułatwienie zachowania niezbędnego dystansu społecznego. Wielkie programy wsparcia komunikacji rowerowej ogłoszona nawet na poziomie całych państw - tylko w ostatnim tygodniu w Wielkiej Brytanii oraz Kanadzie.

4. Polacy dokładnie tak jak mieszkańcy innych krajów zdecydowanie zwrócilisię ostatnio w kierunku rowerów. Potwierdzają to wszelkie dostępne statystyki - zarówno sprzedaży jednośladów, jak i wypożyczeń rowerów municypalnych w niemal wszystkich miastach po ponownym uruchomieniu systemów zamrożonych na czas lock downu. Jeżeli statystyki dla Warszawy różnią się od reszty Polski, to przyczyn tego stanu rzeczy należałoby szukać gdzie indziej, ale na pewno nie w niechęci warszawiaków do jazdy na dwóch kółkach. Raczej w zużyciu i awaryjności dziś dostępnych pojazdów, ich częstej niedostępności na pobliskiej stacji itd. Skala spadku przejazdów innymi środkami komunikacji - tramwajami czy autobusami – jest wielokrotnie większa.

Trzeba zauważyć, że wprowadzenie zmodernizowanego systemu rowerów miejskich może znacząco usprawnić system transportu publicznego Warszawy – szczególnie wobec wyzwań okresu pandemii. I kończąca się w tym sezonie umowa jest właściwym momentem, żeby zapewnić warszawiakom taką zmianę od przyszłego sezonu.