



*Dotyczy: postępowania o udzielenie zamówienia publicznego nr ZP.271.74.2020 pn.: Dostawa, instalacja i uruchomienie systemu roweru publicznego w mieście Suwałki oraz jego obsługa w 2021, 2022 i 2023 r. – w ramach projektu pn.: Poprawa jakości systemu transportu publicznego w mieście Suwałki – III etap.*

Zamawiający na podstawie art. 38 ust. 1 ustawy Prawo zamówień publicznych (tj. Dz. U. z 2019r. poz. 1843 z późn. zm.) udziela odpowiedzi na pytania postawione przez jednego w Wykonaców:

**Pytanie 1.** Zamawiający przewiduje w projekcie umowy wielkość zabezpieczenia należytego wykonania umowy wysokości 10% wartości całej umowy obejmującej zarówno dostawę jak i obsługę systemu w latach 2021-2023. Biorąc pod uwagę wielkość zabezpieczeń występujących w innych przetargach, jak choćby organizowanych przez miasta Warszawa i Łódź (5%) oraz często zaniechanie wnoszenia zabezpieczenia przez Wykonawcę (np. Opole) zwracamy się z pytaniem czy biorąc powyższe pod uwagę Zamawiający nie zrezygnuje lub znacznie zmniejszy wysokości zabezpieczenia należytego wykonania kontraktu? Zastosowanie innych form niż zabezpieczenie w formie gotówki, czyli w formie gwarancji wystawianych przez instytucje finansowe jest w polskich warunkach praktycznie niemożliwe na co miało niewątpliwie wpływ zerwanie umowy na system rowerów Mevo Metropolii Trójmiejskiej oraz ogłoszenie upadłości przez spółkę operatora tego systemu. Wysokie zabezpieczenie spowoduje z pewnością ograniczenie grona potencjalnych wykonawców.

### **Odpowiedź na pytanie nr 1**

Zamawiający dokonuje zmiany Rozdziału 23 ustęp 2 SIWZ oraz §20 ustęp 1 umowy na następujący:

*„Wykonawca, którego oferta zostanie wybrana będzie musiał wnieść zabezpieczenie należytego wykonania umowy w wysokości 3% ceny całkowitej podanej w ofercie.”*

**Pytanie 2.** Wnosimy o dopuszczenie następujących zmian co do budowy roweru spełniającego wymogi Zamawiającego:

- dopuszczenie rowerów z tylną piastą min. 3 biegową w związku z długimi terminami dostaw przekraczającymi 6 miesięcy piast 5, 7 lub 8 biegowych;
- dopuszczenie pedałów wykonanych z aluminium jako bardziej trwałych niż te wykonane z tworzyw sztucznych;
- dopuszczenie kół bezszprychowych wykonanych ze stopu aluminium z magnezem, które lepiej sprawdzają się w przypadku stosowania zamków 4G na tylnych kołach;
- rezygnacji z napinacza łańcucha jeżeli prawidłowe napięcie łańcucha zapewnione jest w inny sposób;
- dopuszczenie możliwości ładowania baterii zamka z panela solarnego umieszczonego na dnie kosza kierownicy zamiast ładowania poprzez dynamo. Ograniczy to ilość kabli wychodzących z przedniego widelca narażonych na uszkodzenia;

## **Odpowiedź na pytanie nr 2**

Zamawiający informuje, iż:

- wyraża zgodę na dopuszczenie rowerów z tylną piastą min. 3 biegową
- wymagania dotyczące rowerów – pkt. 1 lit f otrzymuje brzmienie: „pedały z tworzywa sztucznego lub z aluminium”
- nie wyraża zgody na zastosowanie kół bezszprychowych;
- nie wyraża zgody na rezygnację z napinacza łańcucha, inny sposób mógłby nie zapewniać prawidłowego zapięcia łańcucha i powodować utrudnienia z korzystania rowerów przez użytkowników;
- Zamawiający zmienia zapis aby bateria urządzenia zabezpieczającego rower była ładowana z prądnicy roweru. Dodatkowo możliwe jest ładowanie baterii urządzenia zabezpieczającego rower poprzez panel solarny umieszczony w koszyku roweru, zaś w przypadku roweru elektrycznego poprzez baterię rowerową.

**Pytanie 3** Czy Zamawiający wyrazi zgodę na zamiennie zastosowanie przez operatora systemu wymiany baterii w rowerach elektrycznych i rezygnację z montażu stacji ładowania rowerów na dedykowanych stacjach. Powyższe pozwoli na korzystanie z rowerów elektrycznych i ich zwrot w obrębie całego systemu a nie tylko na dedykowanych stacjach wyposażonych w stacje do ładowania.

## **Odpowiedź na pytanie nr 3**

Zamawiający nie zgadza się na zaproponowaną zmianę i pozostawia powyższe zapisy w zakresie stacji ładowania rowerów elektrycznych bez zmian.

**Pytanie 4.** Wnosimy o rezygnację z funkcjonalności strony internetowej związanej z możliwością wypożyczenia roweru czy jego rezerwacji poprzez stronę www. Ta funkcjonalność jest zbędna i niemożliwa do zastosowania ze względu na zabezpieczenie rowerów przed kradzieżą, bo trudno wyobrazić sobie użytkownika wypożyczającego rower na stacji z użyciem laptopa jak i trudno wyobrazić sobie dopuszczenie wypożyczania roweru nie będąc w jego bliskości korzystając z komputera w domu.

## **Odpowiedź na pytanie nr 4**

Zamawiający akceptuje zaproponowaną zmianę, iż poprzez stronę internetową suwalskiego systemu roweru publicznego nie będzie możliwości wypożyczenia roweru.

**Pytanie 5.** Wnosimy o rezygnację z funkcjonalności strony internetowej związanej z możliwością rezerwacji roweru z poziomu mapy systemu na stronie www. Funkcja rezerwacji, jeżeli jest stosowana w systemach rowerów publicznych polega na możliwości rezerwacji na okres 5-15 minut w celu dojścia do zaparkowanego roweru i uniemożliwienie jego wypożyczenia przez innego użytkownika. Funkcja ta jest częścią aplikacji a nie strony www.

## **Odpowiedź na pytanie nr 5**

Zamawiający akceptuje zaproponowaną zmianę, iż poprzez stronę internetową suwalskiego systemu roweru publicznego nie będzie możliwości rezerwacji roweru z poziomu mapy.

**Pytanie 6.** Zamawiający w opisie przedmiotu zamówienia założył możliwość alternatywnej formy wypożyczeń roweru przeznaczoną dla użytkowników posiadający tylko tradycyjne telefony komórkowe za pomocą telekodu. Ten rodzaj funkcjonalności będzie miał niezwykle istotny wpływ na koszt realizacji całego zadania. Abstrahując od kosztów włączenia tej funkcjonalności do

systemu IT, umożliwienie tak prostej formy wypożyczania rowerów niezwykle ułatwia dokonywanie nadużyć czy kradzieży pojazdów. Systemy 4 generacji opierają się na powiązaniu wypożyczanego pojazdu za pomocą protokołu bluetooth z urządzeniem/smartfonem użytkownika, z którego poziomu dokonuje się rejestracji, płatności i operacji wypożyczenia. Zakres danych pozyskiwanych z tych operacji umożliwia łatwą identyfikację użytkownika, kiedy to jest niezbędne, jego rachunków bankowych, adresów mailowych lub numeru karty SIM. Te funkcje są niedostępne w przypadku użycia tylko zwykłego telefonu komórkowego co zwiększa współczynnik utraconych rowerów

bez możliwości identyfikacji sprawcy. W związku z tym zastosowanie takiej funkcjonalności systemu spowoduje podwyższenie współczynnika kosztów związanych z utratą rowerów, co przełoży się na podniesienie ceny całej oferty nawet o 15-30%. W związku z tym wnosimy o rezygnację z tej funkcjonalności jako nieefektywnej (znikome grono potencjalnych użytkowników i nieadekwatnie wysokie konsekwencje cenowe dla Zamawiającego). Na marginesie należy zaznaczyć, że alternatywnym sposobem wypożyczenia zgodnego z obecnymi technologiami jest stosowanie spersonalizowanych kart bezstykowych RFID takich jak np. karty mieszkańca lub karty transportu miejskiego.

#### **Odpowiedź na pytanie nr 6**

Zamawiający nie zgadza się na zaproponowaną zmianę i pozostawia powyższe zapisy w zakresie telekodu bez zmian. Użytkownicy systemu muszą mieć zapewnioną alternatywną formę wypożyczeń i zwrotu rowerów, co zapewni im telekod, a większość tego typu operacji będzie wykonywana przy pomocy aplikacji mobilnej. Ponadto na Wykonawcy systemu będzie ciążył obowiązek odpowiedniego zabezpieczenia systemu i rowerów w przypadku korzystania przez użytkowników z telekodu.

**Pytanie 7.** W związku z obecnymi długimi czasami dostaw części rowerowych wnosimy o wydłużenie terminu wykonania umowy na 180 dni od daty podpisania umowy.

#### **Odpowiedź na pytanie nr 7**

Zamawiający nie zgadza się na zaproponowaną zmianę i pozostawia powyższe zapisy w zakresie terminu wykonania umowy bez zmian. Wydłużenie terminu realizacji umowy do 180 dni prowadzić będzie, iż system roweru miejskiego będzie mógł być uruchomiony dopiero w połowie lub III kwartale 2021 r. i duża część sezonu rowerowego (wiosna/początek lata) nie byłaby obsługiwana przez system roweru publicznego.

**Pytanie 8.** Zamawiający przewiduje w projekcie umowy zastosowanie kar za opóźnienie w uruchomieniu systemu w wysokości 0,25% wartości całego kontraktu. Wnosimy o obniżenie wysokości tych kar do wysokości min. kar za opóźnienie w wykonaniu innych elementów umowy określonych w §2 umowy, czyli do max 0,05% wartości całego kontraktu lub mniej. Zastosowanie tak niespotykanie wysokiego poziomu kar spowoduje z pewnością ograniczenie grona potencjalnych wykonawców biorąc pod uwagę niezwykle krótki czas jaki Zamawiający przewiduje na uruchomienie całego systemu. Dla przykładu podajemy kary w projektach umów na systemy rowerów publicznych: w Łodzi to 0,02%, a w Warszawie ryczałtowo 1000 zł przy budżecie zadania 120 mln zł (czyli 0,00083%).

#### **Odpowiedź na pytanie nr 8**

Zamawiający zmienia zapisy w projekcie umowy w zakresie kar za opóźnienie w uruchomieniu systemu roweru publicznego i pozostają one w wysokości 0,05% wartości przedmiotu umowy.

**Pytanie 9.** Zamawiający w opisie przedmiotu zamówienia w części dotyczącej obsługi systemu rowerów oczekuje od Wykonawcy dokonywania relokacji w celu uzupełniania stacji tak, aby stacje były całkowicie wypełnione w godzinach 06:00 / 13:00 / 18:00 każdego dnia. Jest to warunek błędnie sformułowany i niemożliwy do wykonania, gdyż rowery są w ciągłym ruchu i nigdy nie jest możliwe wypełnienie stacji wszystkimi rowerami. Wnosimy o wykreślenie tego warunku jednocześnie zwracając uwagę, że dostępność rowerów jest określona w kolejnym warunku postawionym w OPZ stanowiącym o konieczności uzupełniania stanu zapelnienia stacji, gdy spada poniżej 30% o ile pozwala na to dostępność rowerów nie będących w użytkowaniu.

### **Odpowiedź na pytanie nr 9**

Zamawiający informuje, iż zapis w zakresie transportu rowerów został zmieniony na następujący:

„Transport rowerów:

Bazowa liczba rowerów na każdej stacji powinna wynosić 10 sztuk w tym w przypadku stacji z możliwością rowerów elektrycznych (3 stacje) liczba rowerów elektrycznych na tych stacjach powinna kształtować się następująco: 3 szt. rowerów elektrycznych – 1 stacja, 3 szt. rowerów elektrycznych – 1 stacja, 4 szt. rowerów elektrycznych – 1 stacja.

- do stacji w godzinach 6:00, 13:00, 18:00 – uzupełnienie liczby i rodzaju rowerów do minimum 50% pierwotnej ilości i rodzaju rowerów przypisanych do poszczególnych stacji (tj. na każdej stacji w ww. godzinach powinno znajdować się minimum 5 rowerów o ile pozwala na to dostępność rowerów nie będących w użytkowaniu)
- do poszczególnej stacji w przypadku, gdy liczba rowerów spadnie poniżej 30% pierwotnej ilości rowerów przypisanej do stacji (tj. 10 rowerów na każdą stację o ile pozwala na to dostępność rowerów nie będących w użytkowaniu) – czas na uzupełnienie rowerów do 2h
- w przypadku zgłoszenia uszkodzenia lub awarii roweru (z opcją dostarczenia użytkownikowi sprawnego roweru)
- do magazynu wskazanego przez Zamawiającego (na terenie miasta Suwałk) po zakończeniu sezonu w danym roku”

Z up. PREZYDENTA

*Eubase Martyni*  
ZASTĘPCA PREZYDENTA