



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:

Pytanie nr 1

Dotyczy rozdziału I - Rowery - OPZ

Po przeanalizowaniu zapisów SIWZ i Państwa odpowiedzi zwracamy się z wnioskiem o modyfikację zapisów specyfikacji i dopuszczenie rowerów standardowych o wadze do 22 kg i rowerów elektrycznych o wadze do 32 kg.

Pragniemy zwrócić uwagę na to, iż na wagę rowerów ma wpływ szereg czynników, w tym m.in. kwestie:

- bezpieczeństwa użytkowników,
- funkcjonalności systemu,
- komfortu korzystania ze sprzętu,

które to elementy powodują, że rowery z systemów wypożyczalni rowerów publicznych nie powinny, a wręcz nie mogą charakteryzować się nadmierną lekkością. Muszą być za to bezpieczne i funkcjonalne. W związku z powyższym w systemach rowerów publicznych zarówno w Polsce jak i na świecie, zdecydowana większość rowerów standardowych jest wzmacniana (w odróżnieniu od rowerów prywatnych, które są coraz bardziej „odchudzane”, mają jednak one zupełnie inną rolę i inną specyfikę projektowania i wykonania).

Bezpieczeństwo

Rower publiczny musi być wyjątkowo trwały i odporny, w związku z tym, że będzie intensywnie wykorzystywany (kilka do kilkunastu podróży dziennie przez cały sezon przez kilka lat funkcjonowania systemu), w zmiennych warunkach pogodowych (słońce, deszcz, śnieg, ewentualnie również działanie środków chemicznych stosowanych przez służby oczyszczania miasta itp.), przez osoby o różnej wadze ciała, o różnych wroście, w różny sposób, w tym należy się liczyć również z tym, że przez część użytkowników w sposób niezgodny z zasadami i regulaminem (np. podróżowanie więcej niż 1 osoby, niedbałe pokonywanie krawężników, podróżowanie po terenach wyboistych i o złej nawierzchni, porzucanie roweru, niedelikatne obchodzenie się z nim itp.).

W tym przypadku lżejsze podzespoły będą mniej wytrzymałe i szybciej ulegać zniszczeniu, w tym również podczas eksploatacji. Może to powodować sytuacje niebezpieczne dla użytkowników – częstsze awarie, większe ryzyko złamania ramy czy innych elementów mogących spowodować wypadek podczas jazdy itp. Trudno zakładać, że operator systemu roweru publicznego użyje do swoich rowerów lekkich, ale drogich elementów kompozytowych jak włókna węglowe, które są stosowane w droższych rowerach „cywilnych”. Dodatkowo mniej trwałe elementy będą

powodować wyższe koszty eksploatacji w kolejnych miesiącach i latach funkcjonowania systemu, czy obarczony zostanie Zamawiający lub kolejny operator systemu, po zakończeniu obowiązywania pierwszej, 3-letniej umowy. Rowery i stacje po 3 latach powinny być jeszcze sprawne na tyle, żeby funkcjonować kolejne 2-3 może nawet 4 sezony.

Funkcjonalność

Waga rowerów publicznych jest wyższa niż przeciętnych „cywilnych” rowerów miejskich, ponieważ oprócz odporności i wytrzymałości, mają one również zamontowanych szereg dodatkowych elementów, które są w nich niezbędne lub podnoszą ich funkcjonalność. Są to takie elementy jak:

- blokada roweru tj. smart-lock
- moduł GPS
- czytnik kart RFID
- wygodne szerokie siodełko typu miejskiego
- dodatkowy osprzęt typu koszyk o odpowiedniej nośności
- specjalnie wzmocniona i odporna rama
- wielkość ramy dopasowana do użytkowników do 195 cm i wagi do 110-120 kg

Należy się więc liczyć z tym, że rower będzie cięższy od standardowego roweru miejskiego.

Dodatkowo wykonawcy chcąc „odchudzić” rower. Oprócz stosowania lżejszych zamienników, które prawdopodobnie będą niższej jakości (np. plastik zamiast metalu), wykonawcy mogą też stosować mniej dopasowane do rowerów publicznych rozwiązania sprzętowe:

- hamulce V-brake zamiast rolkowych czy bębnowych,
- plastikowe pedały, zaciski, nóżka, koszyk itp. zamiast metalowych/aluminiowych,
- cieńsze i gorszej jakości opony, siodełko.

Wszystko to są elementy, które spowodują spadek wagi roweru, ale ostatecznie wpłyną na obniżenie bezpieczeństwa, komfortu i jakości systemu.

Komfort

W związku z tym, że z rowery z wypożyczalni rowerów publicznych mają prawo korzystać użytkownicy o różnym wzroście i wadze, należy dopasować go do osób o różnej rozpiętości wzrostu i wagi, w tym do osób wysokich i ciężkich.

W dokumentacjach przetargowych na systemy wypożyczalni rowerów publicznych w wielu miastach w Polsce wprowadzono w związku z tym zapisy określające, że rowery mają być dopasowane do użytkowania przez takie osoby:

Warszawa: „Rower ma być przystosowany do komfortowego korzystania przez osoby o wzroście od 150 do 195 cm w pozycji wyprostowanej. Rower ma być przeznaczony dla osób o masie do 120 kg oraz przewozu bagażu o masie do 15 kg na bagażniku przednim.”

<https://zdm.waw.pl/wp-content/uploads/2020/08/OPZ-Zam%C3%B3wienie-podstawowe.docx>

Łódź: „Rower musi być przystosowany do komfortowego korzystania przez osoby o wzroście od 150 do 200 cm w pozycji wyprostowanej. Rower ma być przeznaczony dla osób o masie do 120 kg oraz przewozu bagażu o masie do 5 kg w koszyku. Masa roweru z pełnym wyposażeniem nie może być większa niż 23 kg.”

<http://zdit.uml.lodz.pl/files/tender/1820/2.Tom%20II%20SIWZ%20-%20OPZ.pdf>

Wrocław: „rama i widelec: damska typu miejskiego (jednobelkowa) solidna i wytrzymała (przystosowana do używania przez osoby o wadze do 115 kg) z niskim przekrokiem”

„Rower typu tandem: przystosowany do korzystania przez osoby o łącznej masie nieprzekraczającej 230 kg”

<https://bip.um.wroc.pl/przetarg/34075/zp-pn-42-2018-wim>

Poznań: „Przystosowany do korzystania przez osoby o wzroście 150-200 cm w pozycji Wyprostowanej. Masa roweru z wyposażeniem max. 22 kg, Rama jednobelkowa, z niskim przekrokiem, o wytrzymałości/nośności min. 130 kg (w tym min. 120 samego kierującego oraz min. 10 bagażu w koszyku)”

<https://www.ztm.poznan.pl/assets/Uploads/Zalacznik-nr-5-do-SIWZ-OPZ-4g.pdf>

W jednej z odpowiedzi zauważyli Państwo, że waga rowerów do 25 kg może spowodować, że poruszanie się tym rowerem może być utrudnione i uciążliwe dla części użytkowników. Jak pokazują przykłady systemów rowerowych w niektórych miastach w Polsce, zbyt ogólnie zapisane wymagania specyfikacji technicznej rowerów, dopuszczające dowolność dotyczącą wytrzymałości i odporności rowerów spowodowały dostarczenie rowerów, które były posiadały mniejsze ramy, wygodne głównie dla młodzieży i kobiet, natomiast bardzo niekomfortowe dla osób już powyżej 175 cm wzrostu i wagi powyżej 80 kg.

W przypadku dokumentacji na SRM wnioskujemy o doprecyzowanie wymagań, poprzez dodanie podobnych zapisów, np. o przystosowaniu roweru do używania przez osoby o wadze do 115 kg i o wzroście od 150 do 195 cm, co pozwoli wykonawcom przygotować rozwiązania lepiej dopasowane do późniejszych wyzwań eksploatacyjnych i serwisowych.

Standardy rynkowe

Dodatkowo chcielibyśmy się odnieść do przedstawionej w jednej z odpowiedzi informacji, że „Można znaleźć przykłady w kraju, gdzie rowery tradycyjne ważą znacznie mniej niż 20 kg np. w jednym z większym systemie rowerów publicznych w kraju rowery tradycyjne ważą przeciętnie 15-16 kg, dlatego też zapis ten nie wpływa na ograniczenie konkurencji”. Dokonałiśmy analizy 10 największych systemów rowerów publicznych w Polsce i chcielibyśmy potwierdzić, że w żadnym z nich nie funkcjonują rowery o wadze zbliżonej nawet do 16 kg.

Zapis w obecnym kształcie w sposób istotny ogranicza konkurencję, nie dopuszczając do startu zdecydowaną większość operatorów systemów rowerów publicznych.

Odpowiedź Zamawiającego na pytanie nr 1

Zamawiający informuje, iż dokonał zmiany w opisie przedmiotu zamówienia w wymaganiach dotyczących rowerów w zakresie wagi rowerów tradycyjnych i rowerów elektrycznych dla zadania 1 i zadania 2. W przypadku rowerów tradycyjnych maksymalna waga roweru wraz z wyposażeniem wynosi 22,0 kg, a w przypadku rowerów elektrycznych 32,0 kg.

Dodatkowo Zamawiający przy wymaganiach dotyczących rowerów tradycyjnych przy opisie hamulców dla zadania 1 i zadania 2 oprócz hamulców rolkowych, bębnowych lub V-Breake dopuścił też zastosowanie hamulców tarczowych.

Ponadto Zamawiający zrezygnował też w dodatkowych wymogach dla rowerów elektrycznych dla zadania 1 i zadania 2 z konieczności centralnego montażu silnika i pozostał jedynie wymóg zastosowania silnika o mocy 250W.

Pytanie 2

Dotyczy rozdziału III pkt. 3 litera g OPZ (Aplikacja mobilna)

Zwracamy się z wnioskiem o modyfikację zapisów specyfikacji i usunięcie wymogu, dodawania urządzeń jako zaufanych.

Stworzenie takiego rozwiązania wiąże ze sobą poniesienie dodatkowych kosztów, natomiast rozwiązanie takie, nie daje użytkownikowi nowej, przydatnej funkcjonalności, czego potwierdzeniem jest fakt, że funkcjonalność taka nie jest stosowana w systemach rowerów publicznych ani w Polsce, ani na świecie lub też jest stosowana przez pojedynczych wykonawców, którzy tworząc tego typu sztuczne funkcjonalności próbują budować bariery ograniczania konkurencyjności.

Posiadanie wymogu logowania się do aplikacji za pomocą hasła i dodatkowej autoryzacji, jest rozwiązaniem powszechnie stosowanym w przeważającej ilości systemów rowerów publicznych zarówno w Polsce jak i na świecie i jak pokazuje doświadczenie jest również rozwiązaniem zupełnie wystarczającym.

Odpowiedź Zamawiającego na pytanie nr 2

Zamawiający informuje, iż akceptuje zaproponowaną zmianę i z opisu przedmiotu zamówienia przy aplikacji mobilnej usunął wymóg dodawania urządzeń jako zaufanych. Ponadto Zamawiający usunął też zapis o możliwości usunięcia urządzenia z listy zaufanych urządzeń w panelu użytkownika.

Pytanie nr 3

Dotyczy rozdziału III pkt. 3 litera g OPZ (Aplikacja mobilna)

Prosimy o potwierdzenie, że opisane przez Zamawiającego z 2 metod logowania się do aplikacji mobilnej wykonawca może wybrać i zastosować jedną z nich, tj.:

- Logowanie do aplikacji powinno odbywać się przy użyciu numeru telefonu oraz autoryzacji kodem sms, lub
- logowanie do aplikacji powinno odbywać się przy użyciu numeru telefonu oraz kodu PIN.

Odpowiedź Zamawiającego na pytanie nr 3

Zamawiający informuje, iż w opisie przedmiotu zamówienia przy aplikacji mobilnej zapewniającej możliwość wypożyczenia i zwrotu roweru wskazano 2 metody logowania się do aplikacji mobilnej tj.

- Logowanie do aplikacji powinno odbywać się przy użyciu numeru telefonu oraz autoryzacji kodem sms lub
- logowanie do aplikacji powinno odbywać się przy użyciu numeru telefonu oraz kodu PIN

Zamawiający potwierdza, iż wykonawca powinien wybrać i zastosować jedną z ww. metod logowania się do aplikacji mobilnej.

Pytanie nr 4

SIWZ

Zwracamy się z wnioskiem o przesunięcie terminu składania ofert na 10 dni po udzieleniu odpowiedzi na pytania tak, żeby dać wykonawcom czas na ostateczne skalkulowanie, przygotowanie i złożenie ofert. Zwracamy uwagę, że w chwili obecnej, w związku z przede wszystkim sytuacją epidemiologiczną, ale również przerwą świąteczną i noworoczną, wydłużeniu uległ czas przygotowywania i dostaw komponentów do produkcji i montażu systemów rowerów publicznych, a także proces zamawiania i potwierdzania zamówień.

Odpowiedź Zamawiającego na pytanie nr 4

Zamawiający informuje, iż termin składania ofert zostanie przesunięty o minimum 15 dni po udzieleniu odpowiedzi na pytania.

Zamawiający informuje również, iż z uwagi na wydłużające się procedury przetargowe zmianie uległ planowany termin uruchomienia funkcjonowania systemu na 1 czerwca 2021 r. - w przypadku jeśli umowa zostanie podpisana przed dniem 31 stycznia 2021 roku. W innej sytuacji data uruchomienia zostanie przesunięta o odpowiednią liczbę dni tj. 120 dni od dnia podpisania umowy.

Ponadto w przypadku gdy system zostanie uruchomiony po 1 czerwca 2021 r. wynagrodzenie Wykonawcy zostanie proporcjonalnie zmniejszone - wyliczone według wzoru wskazanego w opisie przedmiotu zamówienia – informacje dodatkowe dotyczące zadania nr 1 i zadania nr 2 pkt. 11 oraz w § 8 ust. 11 umowy. Ponadto Zamawiający w OPZ - Informacje dodatkowe dotyczące zadania nr 1 i zadania nr 2 pkt. 11 oraz w § 8 ust. 11 umowy doprecyzował kwestię jak będzie liczona kwota zmniejszenia wynagrodzenia, która uwzględniać będzie kwotę wynagrodzenia w danym miesiącu, liczbę dni skrócenia funkcjonowania systemu w danym miesiącu i liczbę dni pierwotnego okresu funkcjonowania systemu w danym miesiącu.


Z up. PREZYDENTA
Łukasz Kozłowski
ZASTĘPCA PREZYDENTA

