

L.dz. 154/04/16/MZK

Stalowa Wola, 25.07.2016 r.

nr sprawy: ZP.271/Pzp/12/2016

**Do Oferentów
wg rozdzielnika**

Dotyczy: Postępowania o udzielenie zamówienia publicznego prowadzonego na zamówienie pn.:
„Świadczenie usługi polegającej na uruchomieniu, zarządzaniu i kompleksowej eksploatacji systemu rowerów miejskich w mieście Stalowa Wola”.

Do Zamawiającego Miejskiego Zakładu Komunalnego Sp. z o.o. w Stalowej Woli wpłynęło zapytanie dotyczące postępowania jak w tytule cyt.:

Pytanie 1:

W piśmie i odpowiedziach (Ad. 6.) na zapytania do SIWZ z dnia 19.07.2016, Zamawiający dokonał zmiany zapisów SIWZ w zakresie zapięcia rowerowego.

Aktualny, poprawiony przez Zamawiającego zapis w tym zakresie otrzymał następujące brzmienie:

„Zapięcie elektroniczne oraz indywidualne zapięcie umożliwiające zapięcie roweru poza stacjami rowerowymi. Zapięcie musi umożliwić jednocześnie przypięcie roweru do stojaka w stacji rowerowej w przypadku zaniku zasilania, lub przypięcie do innego roweru lub jednego z elementów stacji rowerowej w przypadku, gdy wszystkie stojaki na stacji są zajęte przez stojące w nich rowery. Zamawiający wymaga zmiany kodu zwalniającego zapięcie automatycznie po każdorazowym użyciu zapięcia.”

Wnosimy o doprecyzowanie tego zapisu, że automatyczna zmiana kodu zwalniającego zapięcie po każdorazowym użyciu dotyczy zapięcia indywidualnego w sytuacji, gdy elektrozamki będą montowane w stojakach rowerowych, a nie na rowerach (zapięcie elektroniczne).

W przypadku zastosowania zapięcia elektronicznego na rowerze składającego się z elektrozamka oraz łańcucha, linki lub tzw. U-locka nie ma potrzeby stosowania dodatkowego zapięcia, gdyż spełnia ono funkcje identyczne, jak w przypadku zastosowania elektrozamków w stojakach na stacjach rowerowych systemu oraz dodatkowo funkcję dodatkowego zapięcia w sytuacjach, gdy stacje są przepełnione. Co najważniejsze, funkcjonowanie takiego zapięcia nie jest ograniczone miejscem, a przede wszystkim ewentualną utratą zasilania na stacji rowerowej. Elektrozamek, jak i wszystkie pozostałe elementy elektroniczne znajdujące się na rowerze zasilane są na bieżąco w trakcie każdego wypożyczenia z dynamy znajdującego się w piaście przedniego koła roweru.

W każdej sytuacji i bez względu na miejsce gdzie rower zostaje zabezpieczony takim zapięciem, następuje zablokowanie roweru i fakt ten zostaje przekazany automatycznie za pomocą modułów komunikacyjnych znajdujących się na rowerze do systemu zarządzania. Rower po zapięciu za pomocą takiego zabezpieczenia zostaje uwidoczniony w systemie i w aplikacjach mobilnych, jako rower wolny do wypożyczenia bez względu

na to, w jakiej lokalizacji został zwrócony i przypięty. Istnieje również możliwość jego rezerwacji na określony czas przed dokonaniem jego wypożyczenia bez względu na to, czy rower znajduje się na stacji, bądź też poza stacją rowerową systemu.

W związku z tym, że omawiany zapis SIWZ odnosi się do dwóch w odmienny, ale podobny sposób działających systemów rowerowych (tzw. 3. lub 4. generacja) prosimy o jego doprecyzowanie i dokonanie zmiany SIWZ bez ograniczenia możliwości wdrożenia każdego z rozwiązań w następujący sposób:

„Zapięcie w postaci łańcucha, linki lub tzw. U-locka z utwardzonej i zabezpieczonej przed korozją stali, umożliwiające zabezpieczenie i przypięcie roweru poza stacjami rowerowymi. Zapięcie musi umożliwić jednocześnie przypięcie roweru do stojaka w stacji rowerowej w przypadku zaniku zasilania, lub przypięcie do innego roweru lub jednego z elementów stacji rowerowej w przypadku, gdy wszystkie stojaki na stacji są zajęte przez stojące w nich rowery. Zamawiający wymaga zmiany kodu zwalniającego zapięcie automatycznie po każdorazowym użyciu zapięcia.”

Pytanie 2:

W piśmie i odpowiedziach (Ad. 7.) na zapytania do SIWZ z dnia 19.07.2016, Zamawiający nie uwzględnił naszej prośby o wykreślenie wymogu zastosowania terminali w przypadku umieszczenia na rowerze urządzeń regulujących i umożliwiających proces rejestracji, wypożyczeń i zwrotów rowerów SWMR.

Prośbę swoją motywujemy głównie z myślą o zaoszczędzenie znacznej kwoty z przeznaczonego na SWMR budżetu, a tym samym przeznaczeniem tej kwoty na ewentualne wydłużenie terminu funkcjonowania systemu o nawet jeden dodatkowy rok lub zwiększenie ilości rowerów.

W każdym z nam znanych systemów rowerowych tzw. 3. generacji konieczne jest zastosowanie terminali oraz stojaków z wbudowanymi elementami elektronicznymi oraz mechanicznymi zapewniającymi funkcjonowanie takiego systemu.

W każdym takim przypadku koszt wdrożenia i utrzymania jednego terminala jest na poziomie równym kosztowi wdrożenia i utrzymania ok. 20-30 rowerów.

Koszt wdrożenia i utrzymania stojaków rowerowych z elektrozamkami i pozostałymi elementami elektronicznymi w każdym nam znanym działającym systemie 3. generacji jest porównywalny z kosztem wdrożenia i utrzymania jednego roweru.

Trzecim i najważniejszym elementem każdego systemu publicznych i bezobsługowych wypożyczalni rowerów jest oprogramowanie zapewniające funkcjonowanie systemu od strony informatycznej.

Z kolei najistotniejszy element systemu od strony użytkownika, czyli rower, jest w systemach 3. generacji zarówno najtańszym, ale i najdroższym elementem.

Wynika to z dwóch powodów:

1. Brak kontroli nad rowerem po jego wypożyczeniu
2. Oszczędności na jakości i za tym cenie roweru, ze względu na bardzo wysokie koszty terminali i stojaków, które w dotychczas przeprowadzanych postępowaniach przetargowych są wymagalnymi przez zamawiających elementami i z tego powodu ograniczające możliwości wdrożenia systemów o znacznie większej ilości rowerów w odróżnieniu od systemów tzw. 4 generacji, gdzie wszystkie elementy sterujące procesem wynajmu i zwrotu rowerów znajdują się na rowerach.

Wszystkie funkcjonalności jakie w systemach 3. generacji zapewniają drogie i często zawodne terminale spełniają w systemie 4. generacji urządzenia zainstalowane na rowerach oraz dodatkowo aplikacje mobilne. Niezaprzeczalnie bezpieczniejsze, ze względu na ochronę danych osobowych, jest zarejestrowanie się w systemie za pomocą mobilnej aplikacji, niż dokonywanie tego procesu na klawiaturze znajdującego się w otwartej przestrzeni terminala, gdzie każdy może w prosty sposób podejrzeć i użyć w bezprawny sposób informacje wpisywane przez rejestrującego się w systemie, lub dokonującego wypożyczenia roweru użytkownika.

Większość zastosowanych w miastach tego typu urządzeń (biletomaty, parkomaty, terminale rowerowe) nie spełniają podstawowych warunków do zapewnienia ochrony danych osobowych w trakcie ich użytkowania. W związku z powyższym ponawiamy naszą prośbę o wykreślenie obowiązku wdrożenia terminali w przypadku zastosowania urządzeń regulujących i umożliwiających proces rejestracji, wypożyczeń i zwrotów rowerów na samych rowerach i zmianę zapisów SIWZ w następujący sposób:

„Dopuszcza się umieszczenie na rowerze urządzeń regulujących i umożliwiających proces rejestracji, wypożyczeń i zwrotów rowerów SWMR. W przypadku zastosowania takiego rozwiązania nie wymagane jest zastosowanie stojaków wyposażonych w elektrozamki i nie wymagane jest zastosowanie terminali.”

Pytanie 3:

W piśmie i odpowiedziach (Ad. 9.) na zapytania do SIWZ z dnia 19.07.2016, Zamawiający nie wyraził zgody na wprowadzenie zmiany zapisów SIWZ dotyczących proponowanego przez nas wymogu, aby wszystkie elementy systemu były fabrycznie nowe i nie używane.

Nie znany nam jest przypadek, aby w jakimkolwiek dotychczas przeprowadzonym na całym świecie postępowaniu na wdrożenie i obsługę systemu rowerowego zamawiający, przeznaczając na taki projekt środki publiczne, wyraził zgodę na to, aby wykonawca miał możliwość wdrożenia używanych elementów systemu, a jedynym wymogiem było zapewnienie ich sprawności.

Rower, który był używany przez okres np. 10 lat może być udostępniony również jako rower sprawny. Producenci rowerów udzielają maksymalnie 3-letniej gwarancji na poszczególne elementy rowerów gwarantując tym samym, że wyprodukowany przez nich rower, a przede wszystkim najważniejsza jego część, czyli rama rowerowa zapewni bezpieczeństwo korzystającemu z niego użytkownikowi.

Prawdopodobieństwo pęknięcia używanej przez kilka lat ramy rowerowej jest niepodważalnie wyższe od nowej ramy. Zwłaszcza w przypadku rowerów stosowanych w publicznych wypożyczalniach rowerów, gdzie rower wypożyczany jest nawet do kilkunastu razy dziennie przez kilka lat przez różne osoby i traktowany jest przez każdą z tych osób w inny sposób.

Poza tym należałoby uwzględnić, że środki przeznaczane na publiczną wypożyczalnię rowerów w Stalowej Woli to środki publiczne, czyli środki z wpłacanych bezpośrednio lub pośrednio w formie podatków przez przyszłych użytkowników takiego systemu.

Nie sądzimy, aby którykolwiek z mieszkańców Stalowej Woli będący przyszłym potencjalnym użytkownikiem SWMR wyraził zgodę na to, aby Urząd Miasta wydawał pieniądze publiczne na używany sprzęt. Tym bardziej, gdy wiąże się to ze zwiększonym ryzykiem utraty zdrowia lub nawet życia.

Z pewnością nie jest poprawną argumentacją, że przy zapewnieniu, że elementy systemu mają być sprawne, a nie nowe (i oczywiście sprawne), system będzie tańszy. Przy zastosowaniu elementów fabrycznie nowych i ewentualnych uszkodzeniach tych elementów, część kosztów naprawy bądź wymiany ponoszą producenci rowerów i pozostałych elementów ze względu na obowiązujące terminy gwarancyjne. Poza tym prawdopodobieństwo uszkodzeń jest o wiele niższe, niż przy elementach używanych. W przypadku, gdy wszystkie elementy są wcześniej przez kilka lat używane, to wszystkie koszty napraw będą pewnością o wiele wyższe, niż w przypadku zastosowania nowych elementów.

Z tego powodu nie należy się spodziewać ofert z niższą ceną, niż gdyby Zamawiający zażądał zastosowania elementów fabrycznie nowych.

Argumentów na podważenie decyzji Zamawiającego o umożliwieniu wdrożenia używanych elementów systemu SWMR można by z pewnością jeszcze mnożyć.

Być może należałyby przeprowadzić ankietę wśród mieszkańców, czy zechcieliby mieć u siebie w mieście system rowerowy oparty na elementach używanych przez wiele lat w innym mieście, gdzie już np. wygasła umowa z operatorem systemu, a ten mógłby być potencjalnym wykonawcą usługi w Stalowej Woli.

W związku z powyższym wnosimy po raz powtórny o zmianę zapisów SIWZ w tym zakresie i dokonanie jej zmiany w następujący sposób:

„Wszystkie elementy systemu muszą być fabrycznie nowe i nie używane.”

Odpowiedzi:

Ad. Pytanie 1:

OPZ, wymagania – rowery z wyposażeniem.

Zamawiający dopuszcza zastosowanie zapięcia w postaci łańcucha, linki lub tzw. U-locka z utwardzonej i zabezpieczonej przed korozją stali, umożliwiające zabezpieczenie i przypięcie roweru poza stacjami rowerowymi. Zapięcie musi umożliwić jednocześnie przypięcie roweru do stojaka w stacji rowerowej w przypadku zaniku zasilania, lub przypięcie do innego roweru lub jednego z elementów stacji rowerowej w przypadku, gdy wszystkie stojaki na stacji są zajęte przez stojące w nich rowery. Zamawiający wymaga zmiany kodu zwalniającego zapięcie automatycznie po każdorazowym użyciu zapięcia.

Ad. Pytanie 2:

Zamawiający dopuszcza umieszczenie na rowerze urządzeń regulujących i umożliwiających proces rejestracji, wypożyczeń i zwrotów rowerów SWMR. W przypadku zastosowania takiego rozwiązania nie wymagane jest zastosowanie stojaków wyposażonych w elektrozamki i nie wymagane jest zastosowanie terminali, jednakże Zamawiający wymaga, aby:

1. Urządzenie, o którym mowa powyżej wykonane było jako jednolity, zwarty element, bez wystających części umożliwiających łatwe oderwanie oraz wyposażone w źródło energii (beziprzewodowe).
2. Wykonawca umieścił przy każdej stacji rowerowej:
 - mapę pokazującą umiejscowienie stacji SWMR; mapa ma posiadać możliwość podświetlenia na co najmniej 30 sekund, aktywowanego przy pomocy przycisku;
 - wyciąg z regulaminu korzystania z systemu w wersji polskiej i angielskiej;
 - krótką informację o czynnościach które są niezbędne do wykonania przez klientów w celu wypożyczenia i zwrotu roweru;
 - informację w jaki sposób można skontaktować się z BOK, w tym w sytuacjach awaryjnych.

Ad. Pytanie 3:

Zamawiający wymaga, aby wszystkie elementy systemu nie były starsze niż 3 lata, licząc od daty produkcji.

Zamawiający informuje, że pytania oraz udzielone odpowiedzi, stają się integralną częścią Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia i będą wiążące przy składaniu ofert.

Niniejsze pismo zostanie przekazane za pośrednictwem faksu lub maila, proszę o niezwłoczne potwierdzenie faktu jego otrzymania.

Otrzymują:
1x Adresat,
1x Internet,
1 x a/a.

PREZES ZARZĄDU
Tasztaleniec
mgr Anna Pasztaleniec

Mach a'ji