



Szczecin dn. 12 kwietnia 2021 r.

Znak: NiOL/DZP/AC/1549/2021

Znak sprawy: NiOL/ZP/15/2021

Wykonawcy biorący udział w postępowaniu

Dotyczy: postępowania prowadzonego w trybie przetargu nieograniczonego pn. „Dostawa kompleksowego systemu wypożyczania rowerów Bike_S – Szczeciński Rower Miejski”

Odpowiedzi na pytania do SWZ nr 1

Zamawiający na podstawie art. 135 ust. 2 ustawy z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych (Dz.U 2019 poz. 2019 ze zm.) przekazuje treść pytań wraz z odpowiedziami:

Pytanie 1:

§ 2 Definicje

7) cena jednostkowa – wynagrodzenie Wykonawcy z tytułu dostawy (udzielenia) licencji dla każdego (pojedynczego) roweru czynnie wykorzystywanego w systemie w skali 1 miesiąca rozliczeniowego.

Oraz

§ 10 Wynagrodzenie

4) kwota określona w § 10 ust.1 pkt. 4 płatna będzie w okresach miesięcznych, po upływie każdego miesiąca rozliczeniowego (począwszy od dnia podpisania protokołu odbioru etapu I bez zastrzeżeń do dnia 31.12.2026 r.), jako iloczyn liczby rowerów włączonych do systemu/czynnie wykorzystywanych oraz ceny jednostkowej udzielonej licencji.

Zwracamy się do Zamawiającego z wnioskiem o doprecyzowanie czy planowany system ma być całoroczny, czy też sezonowy, a jeżeli sezonowy, to w jakich miesiącach rowery publiczne będą czynnie wykorzystywane i dostępne dla użytkowników?

Dodatkowo prosimy o doprecyzowanie czy przez cały okres trwania sezonu lub jeżeli system będzie całoroczny to przez cały rok udostępniona będzie dla użytkowników równa liczba rowerów, czy też będą okresy z mniejszą ilością rowerów (np. w niektórych systemach całorocznych mniejsza ilość rowerów 30-50% stanu wyjściowego jest udostępniana w miesiącach zimowych tj. grudzień – luty/marzec).

Niniejsze informacje są niezbędne dla prawidłowego i precyzyjnego oszacowanie kosztów licencji, która zależna jest od wielu czynników, w tym również od ilości aktywnych miesięcy kontraktu oraz długości trwania sezonu.

Odpowiedź 1:

System ma być całoroczny. Ilość rowerów czynnie funkcjonujących w systemie przewidziana w miesiącach grudzień, styczeń i luty to 400 szt.

Pytanie 2:

VII WYMAGANIA DLA ROWERÓW

2. Rower musi być rowerem typu miejskiego, składającym się z:

11) obręczy kół – wzmocnionych wykonanych ze stopu aluminium, co najmniej dwukomorowe, kapslowanych, o średnicy 28” przeznaczonych do opon z zabezpieczeniem antyprzebiciowym,

12) opon – 28” antyprzebiciowych, wyposażonych w pasek odblaskowy i bieżnik typu miejskiego,

Zwracamy się do Zamawiającego z wnioskiem o modyfikację zapisu i określenie, że zarówno obręcz kół jak i opony mogą być w rozmiarach 26-28”.

Wniosek swój uzasadniamy szeregiem czynników, m.in. względami bezpieczeństwa. Powszechnie stosowane w systemach rowerów publicznych zarówno w Polsce, jak i na świecie są koła o wielkości 26”. W niektórych regionach świata stosowane są też rowery o kołach mniejszych, tj. 24”. Nie są praktykowane systemy rowerów publicznych z kołami 28” – takie rozwiązania mogą się zdarzać w wypożyczalniach stacjonarnych, gdzie użytkowane są rowery „cywilne” tj. standardowe rowery.

Rowery o kołach 28” mogą dyskryminować osoby niższe, drobniejsze, dla których rowery tego typu będą za duże. M.in. z tego powodu w systemach rowerów publicznych stosowane są w przeważającej części rowery najbardziej uniwersalne – 26”, jako dopasowane wielkością ramy i kół do jak największej ilości użytkowników i zapewniające im komfortową jazdę.

Dodatkowo rowery 28” są z racji większych kół szybsze, co dla użytkowników rowerów publicznych, zwłaszcza tych, którzy nie posiadają swoich własnych rowerów, takie rozwiązanie może się wiązać z mniejszym poczuciem bezpieczeństwa i komfortu podróży.

Istotnym czynnikiem logistyczno-serwisowy jest również to, iż standardowe luki bagażowe w samochodach dostawczych o dopuszczalnej masie 3,5 tony, których używa się najpowszechniej do relokacji rowerów publicznych, mieszczą niemal dokładnie, bez marginesu dodatkowej przestrzeni, rowery 26” ładowane w układzie zapewniającym optymalną ładowność, tj. „w poprzek”. Pozwala to najefektywniej zarządzać procesem relokacji i przewożenia rowerów. Większe rowery prawdopodobnie w takich lukach nie będą się w tym układzie mieścić, co spowodować będzie potrzebę wykonywania dodatkowych kursów i podniesie koszty eksploatacji.

Warto również zaznaczyć, że stworzenie nowego, unikalnego i dedykowanego dla systemu w Szczecinie projektu roweru dla wypożyczalni rowerów publicznych o wielkości kół 28” wiązać się będzie ze znacznym wydłużeniem czasu niezbędnego na przygotowanie i wdrożenie systemu – potrzebny będzie bowiem czas na przeprojektowanie roweru, przetestowanie, a następnie zlecenie ich produkcji.

Odpowiedź 2:

Zamawiający nie zmienia wymagań określonych w pkt.2 ppkt.11) i 12) opisu przedmiotu zamówienia.

Pytanie 3:

VII WYMAGANIA DLA ROWERÓW

5. Kolorystyka rowerów musi być tożsama z istniejącą obecnie w Systemie Bike_S tj. RAL 6018 (kolor zielony) i RAL 9003 (kolor biały).

Zwracamy się do Zamawiającego z wnioskiem o doprecyzowanie, które elementy rowerów mają być w kolorze RAL 6018, a które w RAL 9003? Pozwoli to precyzyjnie określić koszty przygotowania rowerów

Odpowiedź 3:

Rama - RAL 6018 (kolor zielony), a koszyk i błotniki - RAL 9003 (kolor biały).

Pytanie 4:

Regulamin Systemu Bike_S

II. Definicje

8. Strefa postoju Bike_S – stojak rowerowy z przyległym obszarem, na którym Klient może wypożyczyć lub zwrócić wypożyczony rower bez dodatkowej opłaty. Informacje o strefach postoju znajdują się w aplikacji mobilnej Bike_S oraz na stronie: www.bikes-srm.pl

Zwracamy się do Zamawiającego z wnioskiem o doprecyzowanie, że stojaki rowerowe znajdujące się w strefie postoju Bike_S będą zapewnione przez Zamawiającego i wykonawca nie będzie ponosił kosztów ich dostarczenia i montażu.

Dodatkowo zwracamy się z wnioskiem o modyfikację zapisów i doprecyzowanie, że w 30 lokalizacjach stref postoju Bike_S wykonawca będzie zobowiązany zamontować terminale wyposażone w terminale płatnicze oraz dotykowe ekrany. Jest to rozwiązanie stosowane w wielu systemach, w których Zamawiającym zależy na zwiększeniu funkcjonalności systemów i niedyskryminowaniu osób, które nie korzystają z telefonów typu smartfon lub z innych przyczyn nie mogą z telefonu w danym momencie skorzystać (osoby starsze, turyści, użytkownicy rzadziej korzystający z systemu, osoby bez telefonów typu smartphone lub osoby chcące wypróbować rozwiązanie po raz pierwszy, którzy nie posiadają wgranej aplikacji mobilnej, a pomimo to chcą skorzystać z rowerów publicznych). Dzięki stacjom wyposażonym w terminale i ekrany, potencjalny użytkownik może przejść proces rejestracji, dokonać opłaty rejestracyjnej oraz wypożyczyć i zwrócić rower bez potrzeby posiadania aplikacji. Modyfikacja zakresu zgodnie z powyższą propozycją zwiększa zasięg korzystania z systemu o nowych użytkowników i obniża barierę skorzystania z systemu. Rozlokowanie stacji z terminalami rekomendowane jest np. w miejscach najczęściej uczęszczanych (np. w strefie wielkomejskiej oraz przy głównych węzłach komunikacyjnych).

Odpowiedź 4:

Zamawiający potwierdza, że stojaki pasywne w strefie postoju Bike_S będą zapewnione. Zamawiający nie przewiduje możliwości wypożyczenia roweru poprzez terminal, jedyną możliwością ma być aplikacja.



