



# PREZYDENT MIASTA ZIELONA GÓRA

ul. Podgórna 22  
65- 424 Zielona Góra

DO-ZP.271.16.33.2018  
RISS 4008736

Zielona Góra, 13 marca 2018 r.

**Wykonawcy**  
zainteresowani udziałem  
w nw. postępowaniu

dotyczy: postępowania prowadzonego w trybie przetargu nieograniczonego pn. **Budowa systemu wypożyczalni rowerów na terenie Miasta Zielona Góra.**

W dniu 4 marca 2018 r. wpłynęły pytania dotyczące treści Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia (SIWZ) w niniejszym postępowaniu. Na podstawie art. 38 ust. 2 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. *Prawo zamówień publicznych* (Dz. U. z 2017 r., poz. 1579 z późn. zm.) przekazuję treść pytań wraz z wyjaśnieniem.

**Pytanie 5.1.:**

**SIWZ Punkt 3.7.** Zamawiający wymaga od wykonawcy przedstawienia oświadczenia wraz z wykazem wszystkich osób wykonujących czynności niezbędne do realizacji przedmiotu zamówienia, polegające na serwisowaniu i konserwacji rowerów, co wiąże się zgodnie z wymogiem ich zatrudnienia na podstawie umowy o pracę jeszcze przed podpisaniem umowy z Zamawiającym.

Zaznaczamy, że do wykonywania prac serwisowych zatrudnione zostaną osoby z lokalnego rynku pracy, a wszyscy potencjalni oferenci posiadają swoje siedziby poza Zieloną Górą.

Nabory na etaty serwisantów rowerowych rozpoczną się w końcowej fazie przedwdrożeniowej systemu. Z tego powodu prosimy o zmianę zapisu treści tego punktu specyfikacji i zmianę terminu na „przed terminem uruchomienia systemu”

**Wyjaśnienie 5.1.:**

Zamawiający informuje, iż podtrzymuje zapisy pkt. 3.7 SIWZ. Jednocześnie, w celu uszczegółowienia zapisów w zakresie zatrudniania osób na umowy o pracę, zmienia się treść Załącznika nr 1 do Umowy (pkt. 3.2, 3.3 i 4).

**Pytanie 5.2.:**

**SIWZ Punkt 13. Ust. 2.** Analogicznie, jak w przypadku zatrudnienia pracowników, wykonawca na etapie podpisywania umowy z Zamawiającym nie jest w stanie podać nazwy firmy konkretnego podwykonawcy, który wyłoniony zostanie na etapie przedwdrożeniowym, ale dopiero po podpisaniu umowy z Zamawiającym. W ofercie powinien być z pewnością zaznaczony zakres, jaki wykonawca zamierza powierzyć podwykonawcom, a ich wskazanie z podaniem nazw firm możliwe będzie przed wdrożeniem. Podpisywanie umów z podwykonawcami, o czym mowa jest w punkcie 13. Ust 4. SIWZ, nie mając podpisanej umowy z Zamawiającym jest ryzykowne zarówno dla Wykonawcy, jak i dla podwykonawców. Dlatego logicznym wydaje się zapis punktu 13. Ust 5. SIWZ, aby Wykonawca podał dane podwykonawców przed przystąpieniem do wykonywania zamówienia na roboty budowlane.

Występuje sprzeczność w zapisach ust. 2 i 5. W punkcie 13. SIWZ.

Prosimy o zmianę zapisów treści tego punktu.

**Wyjaśnienie 5.2.:**

Zapisu pkt 13 SIWZ nie zawierają sprzeczności i pozostaną bez zmian.

Zapisy pkt 13.2. SIWZ wynikają wprost z przepisów art. 36b ust. 1 ustawy pzp, co zresztą zostało wskazane w zapisach SIWZ. Natomiast postanowienia pkt 13.5. dotyczą etapu realizacji zamówienia, a nie składania ofert, w związku z czym nie pozostają w sprzeczności z zapisami pkt 13.2 SIWZ. Podobnie jest z zapisami pkt 13.4. – dotyczą etapu realizacji przedmiotu zamówienia i faktycznego powierzenia wykonania części przedmiotu zamówienia Podwykonawcy lub Podwykonawcom.

**Pytanie 5.3.:**

**OPZ Punkt 2.2** Zamawiający wprowadził w dniu 27 lutego kilka nowych zapisów, m.in.

*„Panele na stacjach rowerowych muszą umożliwić rejestrację oraz płatność przy pomocy karty płatniczej. Dopuszcza się możliwość alternatywnej realizacji płatności bezpośrednio z terminala na rowerze.”*

- 1) Prosimy o doprecyzowanie tego zapisu i wyjaśnienie, czy Zamawiający akceptuje możliwość płatności za wypożyczenie za pomocą aplikacji mobilnej bezpośrednio po dokonaniu wypożyczenia roweru przez użytkownika.
- 2) Prosimy również o potwierdzenie, że Zamawiający zaakceptuje możliwość dokonania płatności za wypożyczenie roweru dla osób nie posiadających, bądź nie używających smartfonów, a tym samym nie korzystających z aplikacji mobilnej za pomocą strony internetowej systemu ZRM, lub innego sposobu płatności dokonanej w terminie maksymalnym 48 godzin po wypożyczeniu roweru.
- 3) Prosimy o potwierdzenie, że zamawiający zaakceptuje model płatności pre paid, tzn. konta przedpłaconego.
- 4) Prosimy o potwierdzenie, że zamawiający zaakceptuje dodatkowy system płatności abonamentowych.

**Wyjaśnienie 5.3.:**

- 1) Zacytowana w pytaniu treść Załącznika nr 1 do Umowy (pkt. 2.2) nie odnosi się do płatności za pomocą aplikacji mobilnej (stosowne zapisy w tym zakresie zostały zawarte w pkt. 2.6 Załącznika). Zgodnie z wprowadzonymi zapisami płatności za korzystanie z ZRM powinny zostać umożliwione poprzez panele na stacjach rowerowych lub alternatywnie poprzez terminale przy rowerach. Zważywszy na fakt, iż przychody z wypożyczeń będą należeć do Wykonawcy, Zamawiający dopuszcza możliwość płatności po dokonaniu wypożyczenia roweru.
- 2) Zgodnie z pkt. 2.2, 2.4 i 2.6 Załącznika nr 1 do Umowy dokonywanie płatności, oprócz aplikacji mobilnej, będzie możliwe również przez stronę internetową (transakcje bezgotówkowe) oraz poprzez panele na stacjach.
- 3) Zamawiający akceptuje model płatności „prepaid”, przy uwzględnieniu pkt. 2.7 Załącznika nr 1 do Umowy.
- 4) Zamawiający, jako dodatkowy system płatności (poza opisanym w pkt. 2.7 Załącznika nr 1 do Umowy), dopuści system płatności abonamentowych, pod warunkiem uzgodnienia szczegółów w przedmiotowym zakresie pomiędzy Wykonawcą a Zamawiającym.

**Pytanie 5.4.:**

**OPZ Punkt 2.1., 2.2, 2.3.** Zamawiający określa wielkość stacji na 13m na 2m.

Zwracamy uwagę, że rowery typu tandem mają długość powyżej 2m, a z kolei rowery typu cargo mają szerokość do 90 cm.

Z tego powodu w wielu lokalizacjach utrudnione będzie zachowanie odległości jak np. skrajnia drogowa minimalnie 50 cm, skrajnia od drogi dla rowerów wynosząca 20 cm.

Prosimy o wyjaśnienie, czy Zamawiający przewidział taką sytuację, gdyż każda stacja rowerowa systemu ZRM będzie musiała spełnić warunki i zapewnić możliwość zadokowania rowerów typu cargo i tandem.

Biorąc pod uwagę, że na świecie znanych jest tylko kilka przypadków systemów publicznych wypożyczalni rowerów, gdzie jeżdżą rowery typu cargo i tandem (konkretnie w Polsce w systemach zarządzanych przez firmę Nextbike Polska S.A.), wprowadzenie przez Zamawiającego tego typu rowerów do systemu wypożyczalni ZRM faworyzuje jedno rozwiązanie i jedną firmę i ogranicza równocześnie możliwości wdrożenia innych dobrych i sprawdzonych (bez rowerów typu tandem i cargo) systemów rowerowych przez innych wykonawców. Takie rozwiązanie powoduje równocześnie konieczność znacznego podwyższenia kosztów związanych z dostawą, ale przede wszystkim z utrzymaniem tych 20 dodatkowych rowerów i kosztów związanych z wykonaniem i utrzymaniem z tego powodu zwiększonych obszarowo i technicznie stacji rowerowych.

Zwracamy również uwagę na fakt, że tego typu rowery nie są rowerami standardowymi i ich użytkowanie przez użytkowników nigdy nie korzystających z tego typu rowerów będzie stwarzać bardzo duże ryzyko związane z bezpieczeństwem innych osób.

Dnia 27.02.2018 r. Zamawiający opublikował odpowiedzi na zapytania. Zapytanie i odpowiedź nr 17 dotyczy omawianego zakresu.

Jak nie trudno się domyślić zapytanie zostało skierowane przez firmę Nextbike Polska S.A., która poprzez takie, niestosowane nigdzie więcej na świecie rozwiązania i naprowadzanie Zamawiających na etapie postępowań przetargowych do wprowadzenia zapisów specyfikacji przetargowej z wymogiem użycia rowerów cargo, tandem i dziecięcych, próbuje ograniczyć konkurencję.

Zamawiający ulegający takim sugestiom i wprowadzający zapisy ograniczające, czy wręcz uniemożliwiające złożenia oferty innym niż Nextbike Polska S.A. wykonawcom zawężając równocześnie liczbę potencjalnych wykonawców i naruszając tym samym przepisy art. 29 ust. 2 ustawy Pzp poprzez opisanie przedmiotu zamówienia w sposób, który utrudnia uczciwą konkurencję oraz przepisy art. 7 ust.1 ustawy Pzp poprzez przygotowanie i prowadzenie postępowania w sposób niezapewniający zachowanie uczciwej konkurencji oraz równego traktowania wykonawców.

Wnosimy w związku z tym o wykreślenie wymogu 10 rowerów typu cargo i 10 typu tandem w zamian np. za wdrożenie dodatkowych 40 rowerów zwykłych, co będzie z pewnością rozwiązaniem korzystniejszym i zwiększy zdecydowanie liczbę oferentów.

#### **Wyjaśnienie 5.4.:**

Zamawiający podtrzymuje zapisy SIWZ w zakresie rowerów typu cargo i tandem. Zdaniem Zamawiającego obowiązek udostępnienia w ZRM przedmiotowych typów rowerów nie faworyzuje żadnego z potencjalnych Wykonawców.

W przypadku, gdyby rozmiary poszczególnych stacji rowerowych nie pozwalały na umieszczenie na nich ww. typów rowerów, Zamawiający wyłączy przedmiotowe stacje z obowiązku umieszczania na nich rowerów typu cargo i/lub tandem. Jednocześnie, Zamawiający podkreśla, że podane w SIWZ wymiary stacji (13m na 2m) są orientacyjnie. W razie konieczności, po uzgodnieniu z wybranym

Wykonawcą, utwardzenia terenów pod stacje zostaną wykonane przez Zamawiającego w nieco większych rozmiarach (o ile pozwolą na to warunki terenowe).

**Pytanie 5.5.:****OPZ**

**Punkt 2.3** Zamawiający w wytycznych dla rowerów wprowadził następujący zapis:

*„aktywny moduł systemu nawigacji satelitarnej zapewniający zdalne monitorowanie pozycji rowerów; moduł musi być umieszczony w takim miejscu roweru, aby uniemożliwić jego demontaż przez osoby nieuprawnione; gdy rower jest wypożyczony moduł systemu nawigacji satelitarnej powinien wysyłać pełne koordynaty nie rzadziej niż 30 sekund w tym współrzędne, prędkość oraz kierunek jako jeden pakiet danych,”*

Zwracamy uwagę, że aktywny moduł GPS jest z reguły odbiornikiem sygnałów wysyłanych do niego przez jednego z 32 satelitów i spełnienie wymogu wysyłania pełnych koordynatów pozycji roweru w trakcie wypożyczenia możliwe jest jedynie za pomocą modułu GSM z kartą SIM.

Takie urządzenie z kolei, jeśli ma wysyłać pełne koordynaty pozycji roweru nie rzadziej niż co 30 sekund wymaga bardzo dużego zasilania. Należy również zwrócić uwagę, że śledzenie pozycji roweru nie rzadziej niż 30 sekund jest równocześnie śledzeniem pozycji rowerzysty, a to z kolei musi być zgodne z aktualnymi zapisami GIODO, czy też już niedługo zapisami RODO.

Nie każdy użytkownik systemu będzie chciał udzielić zgodę na śledzenie jego geolokalizacji, nawet, gdy przepisy taką sytuację dopuszczają. To z kolei może ograniczyć w znaczący sposób liczbę użytkowników. Dlatego jedynym sensownym rozwiązaniem, jest określenie jedynie jednej pozycji roweru, tzn. oddania roweru w konkretnej stacji.

Możliwe natomiast jest określenie pozycji roweru w przypadku, gdy użytkownik korzystać będzie z mobilnej aplikacji do obsługi systemu ZRM i będzie miał ją włączoną podczas dokonywania podróży rowerem ZRM.

Prosimy o doprecyzowanie zapisów tego punktu.

**Wyjaśnienie 5.5.:**

Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe zapisy SIWZ zwracając jednocześnie uwagę, iż w ramach nadzoru nad funkcjonowaniem ZRM (pkt. 3.3 Załącznika nr 1 do Umowy) oczekuje m.in. wglądu w historię danego roweru, w tym trasy przemieszczeń, bez powiązania roweru z konkretnym użytkownikiem systemu. System powinien być zgodny z przepisami prawa w zakresie ochrony danych osobowych.

**Pytanie 5.6.:****OPZ Punkt 2.3**

Zamawiający w wytycznych dla rowerów wprowadził następujący zapis:

*„indywidualne zapięcie rowerowe umożliwiające przypięcie roweru poza stacją przy pomocy unikatowego kodu pozyskanego z aplikacji mobilnej lub panelu (dodatkowo możliwe jest wykorzystanie w tym celu również BOK); zapięcie powinno umożliwiać przypięcie roweru do elementów stacji rowerowej lub innego roweru w przypadku np. zajętych wszystkich stanowisk; kody do zapięć powinny być regularnie zmieniane, nie rzadziej niż raz w miesiącu,”*

Indywidualne zapięcie rowerowe, o którym mowa w niniejszym punkcie jest bardzo dobrym rozwiązaniem w opisanych przez Zamawiającego sytuacjach. Ma jednak też ogromną wadę

prowadzącą do nadużyć w sytuacji, gdy indywidualny kod zwalniający to zapięcie nie jest zmieniany natychmiast po dokonaniu wypożyczenia i zwrotu roweru przez użytkownika.

W przypadku, gdy kod ten jest zmieniany tylko jeden raz miesiąc, a rower wypożyczany może być w tym czasie kilkaset razy, nie stanowi żadnego problemu dla użytkownika zapisanie sobie tego kodu i odpięcie wcześniej wypożyczonego roweru z pominięciem procesu wypożyczenia. Możliwe jest również przekazanie przez użytkownika takiego aktualnego na dany dzień kodu innym osobom nie zarejestrowanym w systemie i bezprawnym wypożyczeniem rowerów przez takie osoby.

Taka sytuacja jest aktualna we wszystkich systemach rowerowych w Polsce, a w miastach gdzie ten system funkcjonuje udostępnione są w sieci internetowej darmowe aplikacje mobilne, gdzie wpisywane są przez użytkowników kody do zastosowanych przez operatora indywidualnych zapieć rowerowych przypisanych na dany okres do konkretnych numerów rowerów. Taka sytuacja i taka niedoskonałość prowadzi do nadużyć i nawet do kradzieży rowerów. W tym konkretnym opisanym przypadku nie ma fizycznej możliwości egzekwowania jakichkolwiek kar od użytkowników w przypadku niezgodnego z regulaminem korzystania z systemu ponieważ nie ma nigdy pewności, kto faktycznie jako ostatni dokonał wypożyczenia i dokonał np. zniszczenia roweru, jeśli pomiędzy autoryzowanymi wypożyczeniami doszło do przynajmniej jednego wypożyczenia z pominięciem obowiązującej regulaminowej procedury, czyli w sytuacji, gdy ktoś przekazał ten kod lub „wypożyczył” rower po raz drugi, bo znał ten kod. Powoduje to również sytuację taką, że system operacyjny, a zarazem operator jak i Zamawiający nie wie, gdzie taki rower się faktycznie znajduje i kto go faktycznie wypożyczył, czyli nie ma żadnej kontroli nad rowerami.

Jedynym logicznym rozwiązaniem takiego problemu jest zastosowanie indywidualnych zapieć rowerowych z zamkiem, który po każdorazowym jego użyciu zmienia automatycznie swój kod.

Oczywiście można tego dokonywać manualnie, tylko w tym przypadku jedynym możliwym sposobem na to jest zatrudnienie ogromnej ilości pracowników, którzy 24 godziny na dobę będą stać przy stacjach rowerowych i dokonywać zmiany kodów w indywidualnych zapiećkach.

Istnieje już kilka systemów rowerowych posiadających takie dodatkowe zapiećka, które po każdorazowym ich użyciu zmieniają automatycznie kod do ich ponownego odpięcia. Nie są to już rozwiązania podwyższające koszty całego systemu. Zastosowanie takich zapieć powoduje wręcz odwrotną sytuację. Zastosowanie takich rozwiązań obniża znacznie koszty obsługi i serwisu systemu rowerowego ponieważ odpada w tym zakresie ogromna ilość pracy związana z ciągłym i manualnym zmienianiem kodów w tych zapiećkach indywidualnych. Dodatkowym pozytywnym efektem zastosowania takich rozwiązań jest absolutnie zwiększona kontrola nad rowerami i całym systemem, który finansowany jest z publicznych pieniędzy i obowiązkiem Zamawiającego jest wprowadzenie wymogów, które skoncentrowane są nie tylko na wygodzie i funkcjonalności, ale i również na odpowiednim zabezpieczeniu kupowanego z publicznych środków mienia.

Nie jest to rozwiązanie, poprzez którego wprowadzenie może dojść do podwyższenia cen ofert przetargowych. Prosimy o wprowadzenie zmiany zapisu SIWZ w tym zakresie w następujący sposób:

*Indywidualne zapiećka rowerowe umożliwiające pozostawienie roweru w innym miejscu niż przeznaczona do tego stacja rowerowa, od momentu wypożyczenia roweru do chwili jego zwrotu tylko przez osobę, która dokonała wypożyczenia (zapiećka musi umożliwiać jednocześnie przypięcie roweru do stojaka w stacji rowerowej w przypadku zaniku zasilania), zapiećka winno być indywidualizowane i umożliwiające zmianę indywidualnego kodu do jego odblokowania/otwarcia natychmiast po jego*

zamknięciu po poprzedzającym go użyciu w procesie wypożyczenia roweru i gotowe do ponownego użycia z nowym wygenerowanym automatycznie kodem z wykorzystaniem aplikacji mobilnej ZRM w sytuacjach zaniku napięcia w stacji, przepełnienia stacji rowerami, lub jej uszkodzenia. Zapięcie powinno być zamocowane do roweru umożliwiając uniwersalność przypięcia roweru do obcego elementu infrastruktury i jednocześnie uniemożliwiając demontaż samego zapięcia.” Dopuszcza się, aby zapięcie było integralną częścią roweru wysuwaną np. z ramy bądź kierownicy roweru. Minimalna długość zapięcia – 1,5m.

**Wyjaśnienie 5.6.:**

Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe zapisy SIWZ.

**Pytanie 5.7.:**

**OPZ Punkt 4.** Prosimy o wyjaśnienie co oznacza zapis:

„K5 – za zwłokę od umowy Wykonawca otrzyma karę w wysokości 40% pozostałego wynagrodzenia,”

**Wyjaśnienie 5.7.:**

Zamawiający koryguje treść Załącznika nr 1 do Umowy w zakresie kary nr K5 (pkt 4 Załącznika).

Powyższe informacje stanowią integralną część SIWZ i należy je uwzględnić w składanej ofercie.

z up. PREZYDENTA MIASTA

mgr inż. Krzysztof Kaliszuk  
Zastępca Prezydenta