



Zarząd Dróg Miejskich

ul. Chmielna 120, 00-801 Warszawa, tel. 22 55 89 000, faks 22 620 06 08

kancelaria@zdm.waw.pl, zdm.waw.pl, facebook.pl/zdm.warszawa

Załącznik nr 2 do Zarządzenia
nr 1521 z dnia 17 maja 2024 r.

PROTOKÓŁ Z WSTĘPNYCH KONSULTACJI RYNKOWYCH

I. Zapraszający:

Zarząd Dróg Miejskich
ul. Chmielna 120
00 – 801 Warszawa

II. Założenia konsultacji rynkowych:

Przedmiotem wstępnych konsultacji rynkowych pn.: „Zaprojektowanie i wdrożenie systemu wypożyczania rowerów towarowych na terenie m.st. Warszawy” *było*:

- 1) Wybór formy cyfrowej działalności wypożyczalni rowerów towarowych (strona internetowa/aplikacja mobilna).
- 2) Wybór formy własności dostępnych w wypożyczalni rowerów towarowych (najem czy zakup przez zamawiającego) z uwzględnieniem rocznego lub dwuletniego okresu pilotażowego funkcjonowania projektu.
- 3) Wybór formy działania wypożyczalni z rozproszonymi punktami na terenie miasta lub z jednym punktem centralnym.
- 4) Wybór typu rowerów dostępnych w ofercie projektowanego systemu.
- 5) Kwestie związane z działaniem serwisem floty rowerów dostępnych w wypożyczalni.
- 6) Zagadnienia związane z przechowywaniem i przetwarzaniem danych osobowych. Rozszerzenie oferty wypożyczalni poza same rowery cargo.

Celem konsultacji rynkowych *było*:

- a) skonfrontowanie potrzeb Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie z możliwościami ich realizacji przez rynek potencjalnych wykonawców,
- b) określenie czynników wpływających na jakość oraz wartość składanych ofert,
- c) uzyskanie przez Zarząd Dróg Miejskich wiedzy użytecznej przy formułowaniu zapisów specyfikacji istotnych warunków zamówienia w zakresie opisu przedmiotu zamówienia

m.in. dotyczącej rodzaju urządzeń i zastosowanych w nich rozwiązań technicznych oraz problemów jakie mogą wystąpić w tego typu rozwiązaniach.

III. Komisja ds. konsultacji rynkowych:

- 1) Marta Kurelska – zastępca przewodniczącego
- 2) Marcin Ostrowski – członek komisji
- 3) Fabian Kopryk – członek komisji
- 4) Tomasz Kowalik – sekretarz

IV. Uczestnicy wstępnych konsultacji rynkowych:

- 1) Velo Punkt
W dniu: 02.12.2024 r.
- 2) P20 Sp. z o.o.
W dniu: 02.12.2024 r.
- 3) Hazay Bikes
W dniu: 02.12.2024 r.
- 4) Sport-Bike
W dniu: 03.12.2024 r.
- 5) Riese und Müller
W dniu: 03.12.2024 r.
- 6) ROOVEE
W dniu: 04.12.2024 r.
- 7) WGC
W dniu: 04.12.2024 r.
- 8) Towarowe.pl
W dniu: 04.12.2024 r.
- 9) Antymateria
W dniu: 05.12.2024 r.
- 10) Urvis Bike
W dniu: 05.12.2024 r.

V. Wnioski z wstępnych konsultacji rynkowych:

Elektroniczny dostęp do planowanej wypożyczalni rowerów cargo powinna zapewnić strona internetowa umożliwiająca dokonywanie rezerwacji rowerów oraz zgłaszanie usterek podczas trwania wypożyczenia. Czas potrzebny na uruchomienie funkcjonalnego systemu wypożyczalni rowerów towarowych określono na 6 miesięcy od podpisania umowy. Koszt stworzenia i uruchomienia samej strony internetowej określono na poziomie 10-20 tysięcy zł. Dodanie do systemu aplikacji mobilnej na Androida i iOS podnosi cenę o 30-60 tys. zł. Kwestia zakresu raportów i sposobu raportowania wymaga sprecyzowania w umowie wymagań zamawiającego. Kwestie związane z danymi osobowymi oraz ich przetwarzaniem i przetrzymywaniem powinny być określone przez Zamawiającego w specyfikacji przetargowej.

Koszt pojedynczego roweru dostępnego w systemie w zależności od producenta i dostawcy może sięgnąć 30 -40 tysięcy zł niezależnie od zastosowanej zabudowy. Zastosowanie formy najmu rowerów przez zamawiającego w perspektywie pilotażu całego projektu trwającego 1-2 lata nie jest atrakcyjnym rozwiązaniem dla Wykonawcy. Po zakończeniu pilotażu przewidziano zakup floty rowerów i systemu elektronicznego przez Zamawiającego. Celem jest uniezależnienie całego systemu od konkretnego Wykonawcy. Zamawiający chce być właścicielem całego systemu i ogłaszać postępowania na Wykonawcę do jego obsługi.

Zwiększenie liczby rowerów dostępnych dla użytkowników ograniczone jest tylko czasem potrzebnym na ich wyprodukowanie lub dostawę. Wykonawcy podczas konsultacji określili, że wymagany czas realizacji całego zamówienia (na podstawie wiedzy pozyskanej w trakcie konsultacji) wynosi od 4 do 6 miesięcy natomiast dostawa dodatkowych rowerów (w ramach prawa opcji) wynosi od 1 do 4 miesięcy.

Zaletą systemu rozproszonych wypożyczalni jest ich większa dostępność dla chętnych do skorzystania z oferty wypożyczalni. Wadą takiej formy prowadzenia wypożyczalni jest potrzeba zaangażowania wielu osób, nie zawsze posiadających odpowiednią wiedzę i umiejętności potrzebne do utrzymania rowerów w dobrym stanie technicznym. A właśnie stan techniczny oraz szybkość reagowania na ewentualne usterki powstałe podczas trwania wypożyczenia są największym problemem, którego rozwiązaniem może być tylko zaangażowanie większej liczby kompetentnych serwisantów i mechaników. W przypadku gdy wypożyczalnie lokalizowane są w działających niezależnie punktach usługowo-handlowych, istnieje duże prawdopodobieństwo braku zapewnienia należytej obsługi technicznej, która będzie odpowiednio zaangażowana w prowadzenie wypożyczalni. Rozporozony system wypożyczalni z perspektywy Wykonawcy jest zdecydowanie najmniej ekonomiczny i ekologiczny. Determinuje większe koszty (np. zatrudnienie dodatkowego pracownika).

Punkt centralny może angażować mniejszą liczbę pracowników. Jego pracownicy mogą też poświęcić więcej czasu na przeszkolenie osób korzystających po raz pierwszy z rowerów cargo.

Wydaje się, że w przypadku wypożyczalni centralnej najłatwiej byłoby prowadzić wstępną naukę jazdy na rowerze towarowym. Zasugerowano aby w takim punkcie można też prowadzi niewielką działalność zarobkową (np. kawiarnia lub komercyjny serwis rowerowy). Problem z dostępnością rowerów punkcie centralnym można rozwiązać stosując metodę dostawy rowerów dla klientów pod drzwi. Takie rozwiązanie można realizować przy pomocy samochodów dostawczych należących do wypożyczalni lub używając rowerów zwykłych (np. składanych) pozwalających na ich transport w rowerze cargo.

Według większości Wykonawców wypożyczanie rowerów cargo na czas krótszy niż jedna doba może być nieekonomiczne dla funkcjonowania całego systemu. Główne powody to: potrzeba prowadzenia przeglądu roweru przy zwrocie oraz konieczność transportu samych rowerów do użytkowników lub od nich.

Rowery trzykołowe wydają się rozwiązaniem bezpieczniejszym dla wielu osób decydujących się po raz pierwszy na jazdę rowerem towarowym. Wynika to z przekonania, że przy dużej wadze roweru trudno jest utrzymać równowagę. Jednak na rowerze trzykołowym trudno jest pokonywać dłuższe dystanse. Wykonawcy często podkreślali, że rowery dwukołowe są bardziej zwrotne trójkołowców. Właśnie dlatego, według większości Wykonawców rowery dwukołowe powinny być preferowane w wypożyczalni, a zatrudnieni w niej pracownicy powinni umożliwiać testowanie rowerów osobom początkującym w jeździe na dwukołowych rowerach cargo.

Informacje pozyskane od Wykonawców wskazują, że rowery dwukołowe umożliwiają łatwiejszą przebudowę przestrzeni ładunkowej, np. poprzez wymianę skrzyni na inną lub jej demontaż. Czynności te winne być prowadzone przez przeszkolony personel wypożyczalni. Rowery trójkołowe umożliwiają najwyżej przebudowę wnętrza skrzyni ładunkowej przez co są mniej elastyczne w dostosowaniu do potrzeb użytkownika.

Uczestnicy konsultacji posiadają w swojej ofercie modele rowerów elektrycznych z silnikami umieszczonymi centralnie oraz na osi koła tylnego. Zaletą napędu na osi tylnego koła jest łatwy demontaż wraz z kołem. Wady: jest on trudniejszy w naprawie, może wpływać na utratę stabilności roweru podczas jazdy, w porównaniu z silnikiem umieszczonym centralnie posiada mniejszą moc, co jest odczuwalne przy dłuższych podjazdach oraz przy dużej masie załadowanego roweru.

Najczęściej stosowaną formą blokady roweru towarowego jest o-lock blokujący tylne koło. Jego odmianą jest smart-lock umożliwiający bezdotykową obsługę. Obie blokady mogą być stosowane zamiennie. Dodatkowo rowery mogą być zaopatrzone w łańcuchy umożliwiające przypięcie roweru np. do stojaka rowerowego. Część z uczestników konsultacji stosuje też w dostarczanych przez siebie rowerach zabezpieczenie w postaci modułu GPS. Forma zdalnej obsługi zabezpieczenia wymaga używania dedykowanej lub kompatybilnej aplikacji mobilnej.

Ze względu na specyficzną budowę rowerów towarowych większość uczestników konsultacji wskazała na potrzebę prowadzenia napraw rowerów w stacjonarnym serwisie. Usuwanie drobnych usterek u klienta jest możliwe, ale nie będzie mógł to być kompleksowy serwis. Nawet wymiana dętki może wymagać przy niektórych konstrukcjach rowerów wizyty w serwisie. Serwisowanie rowerów jest więc możliwe do realizacji w trakcie wypożyczenia ale wymaga przetransportowania roweru do serwisu stacjonarnego.

Koszty serwisu mogą być określone w umowie w postaci szczegółowego cennika poszczególnych usług lub też opłacany w postaci zryczałtowanych opłat określonych na etapie postępowania przez Wykonawcę (uzupełnienie nie cennika ofertowego na etapie przetargu). Wysokość miesięcznego ryczałtu część wykonawców określiła na poziomie ok. 350 zł miesięcznie za obsługę jednego roweru. Część z uczestników konsultacji wskazuje, że w okresie obowiązywania gwarancji producenta na rowery serwis może być prowadzony bezkosztowo (w zakresie objętym gwarancją). Wszyscy Wykonawcy podkreślali, że wiele zależy od specyfikacji warunków zamówienia, które określi w przetargu Zamawiający. Wykonawcy dopuszczają przeprowadzanie przeglądu rowerów po zwrocie od użytkownika jak również serwisów kwartalnych lub rocznych. Serwis bieżących usterek może być prowadzony przez serwis mobilny tylko w przypadku usterek dających się w ten sposób naprawić. Najczęściej jednak wskazuje się na potrzebę dokonania naprawy w serwisie stacjonarnym. W obu wypadkach potrzebny jest kontakt z serwisem.

Wykonawcy preferujący rozproszony system wypożyczalni wskazują na potrzebę zlokalizowania punktów wypożyczeń przy działających punktach serwisowych (na zasadach umowy zawartej pomiędzy Wykonawcą i jego podwykonawcami). Przy założeniu funkcjonowania jednego punktu centralnego wskazuje się na potrzebę istnienia w tym samym miejscu serwisu rowerów cargo.

Ze względu na przewagę rekreacyjnego wykorzystania rowerów zaproponowano zaopatrzenie wypożyczalnie w podział rowerów w stosunku 4/1 z przewagą rowerów przystosowanych do przewozu dzieci. Większość Wykonawców zadeklarowało możliwość wprowadzenia do oferty wypożyczalni przyczepki rowerowych z zastrzeżeniem, że ich zamontowanie jest formą ingerencji w konstrukcję roweru prywatnego oraz, że przyczepki nie zapewniają w pełni bezpieczeństwa przewożonym w nich dzieciom (wymagają zwiększonej uwagi na nierównościach nawierzchni, ostrożnego wchodzenia w zakręty, ciągłej kontroli sytuacji za plecami rowerzysty) oraz łatwo ulegają uszkodzeniom w przypadku wywrotki.

W trakcie konsultacji pojawiły się też pomysły wpływające na upowszechnienie transportu realizowanego przy użyciu rowerów cargo. Jednym z pomysłów jest budowa sieci publicznych ładowarek. Innym pomysłem było umieszczenie informacji o wypożyczalni rowerów towarowych w punktach informacji turystycznej oraz promowaniu na licznych portalach informacyjnych czy społecznościowych m.st. Warszawy.

ZASTĘPCA DYREKTORA

5

Artur Rejzner

VI. Osoba sporządzająca protokół:

Protokół sporządził: Tomasz Kowalik

VII. Załączniki:

Inne.....
