



Zadavatel:

Dopravní podnik Ostrava a.s.

se sídlem: Poděbradova 494/2, Moravská Ostrava, 702 00 Ostrava

IČO: 61974757

Název veřejné zakázky:

„Dodávka nových trolejbusů-2016“

zadávaná v otevřeném řízení podle ust. § 27 zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, ve znění pozdějších předpisů

DODATEČNÉ INFORMACE K ZADÁVACÍM PODMÍNKÁM

dle ust. § 49 zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „ZVZ“)

výběrového řízení „Dodávka nových trolejbusů-2016“ vedeného ve Věstníku veřejných zakázek pod ev. č. 646853.

Zadavatel Dopravní podnik Ostrava a.s. (dále také jen zadavatel) obdržel v níže uvedeném termínu žádost dodavatele o dodatečné informace k zadávacím podmínkám. V návaznosti na obdrženou žádost zadavatel níže uvádí přesné znění žádosti a připojuje k nim dodatečné informace.

Dodatečné informace zadavatel uveřejnil, včetně přesného znění žádosti, rovněž na profilu zadavatele.

Žádost o dodatečné informace č. 1 (obdržena dne 21. 10. 2016):

„Chci touhle cestou podat dotaz na bod 4.3,příloha č.15.:

V příloze je uvedeno, že výška posuvných oken bude tvořit 1/3 výšky celého okna.

Náš návrh:

Naše řešení je menší okno, kde výška průhledu je 203mm, výška celého okna pak 1312mm (v příloze posílám výkres). Toto řešení je z toho důvodu, že jsou ve voze 2 klimatizační jednotky pro salón cestujících. S použitím větších oken by klimatizace měla velmi omezenou účinnost, protože by se veškerý ochlazený vzduch vyvětral. V příloze č. 15 je uvedeno, že pakliže máme lepší řešení (technické, jakostní, ekologické a funkční vlastnosti trolejbusu), máme ho navrhnout. Velká okna by tedy výrazným způsobem ovlivnila funkční vlastnosti klimatizace.

Prosím o upřesnění, zda naše řešení je obhajitelné, či nikoliv a jestli tenhle postup by pro nás měl negativní posudek u zadavatele.“

Odpověď zadavatele:

Zadavatel stanovil poměr výšky posuvného okna na 1/3 celkové výšky okna na základě dosavadních zkušeností s provozováním vozidel MHD, kde tento požadavek je dlouhodobým standardem u provozovaných vozidel pro hromadnou přepravu osob v Dopravním podniku Ostrava a.s.

Zadavatel se pro zachování tohoto standardu rozhodl i v případě vozidel s klimatizací v salonu pro cestující, přičemž vychází ze zkušeností jiných provozovatelů městské veřejné dopravy, kdy bude mít zadavatel zajištěno, že v době provozu klimatizace nebudou okna otevírána. Při spuštění klimatizace budou cestující vyzváni pomocí informačního systému vozidla k uzavření oken a k jejich neotvírání. Vliv změny poměru výšky posuvného okna na omezení účinnosti klimatizace pak považujeme za zanedbatelný.

Zachování standardního poměru posuvného má naopak pro zadavatele význam po podstatnou část kalendářního roku kdy budou cestující využívat přirozené větrání a velikostí větracího okna bude zajištěna dostatečná přirozená obměna vzduchu v salónu, přičemž výkon klimatizace, vzhledem k venkovní teplotě, nebude potřebný. Dalším důvodem požadavku je možnost použití vozidel s udržením uspokojivých podmínek pro přepravu i při poruše klimatizace.,

Zadavatel proto neakceptuje výše uvedený návrh tazatele na zmenšení výšky posuvných oken v poměru k výšce oken, kde toto řešení nepovažuje z výše uvedených důvodů jako lepší technické řešení ke svým požadavkům v zadávací dokumentaci. Zadavatel trvá na svých stanovených požadavcích a k nabídce vozidel s menším poměrem větracích oken by bylo přistupováno jako k nesplnění podmínek zadavatele.

Žádost o dodatečné informace č. 2 (obdržena dne 25. 10. 2016):

„Chci touthle cestou podat dotaz na bod 5.2,příloha č.15.:

Dotaz:

Kabina řidiče uzavřená s dveřmi na zámek, uzamykatelná zevnitř i zvenčí. Skleněná přepážka oddělující řidiče od prostoru cestujících je z tónovaného skla. Hodnota prostupu světla nebude menší než 95%.

Odpověď našich techniků:

Problém je, že jakékoliv tónované sklo (byť s velmi malým tónováním) v kabině nesplňuje předpis EHK 43. Podmínku propustnosti alespoň 95% jsme samozřejmě schopni splnit, ale s čirým, nikoliv tónovaným sklem.

Prosíme tímto o vaše vysvětlení k bodu 5.2, přílohy č.15. “

Odpověď zadavatele:

Tónované sklo v kabině řidiče splňuje předpis EHK 43, pokud propustnost světla nepoklesne pod 70% a v některých definovaných případech připouští předpis i hodnotu prostupu světla nižší.

Předpis EHK 43 – příloha č. 21 v bodech:

4.2.2. Bezpečnostní zasklení požadované pro výhled řidiče dozadu

4.2.2.1. Bezpečnostní zasklení definované v bodě 2.18.2 tohoto předpisu musí mít prostup světla nejméně 70 %, avšak tam, kde jsou namontována dvě vnější zrcátka, je povoleno zasklení se světelným prostupem pod 70 % za předpokladu, že je označeno doplňkovým symbolem V určeným v bodě 5.5.2 tohoto předpisu.

(2.18.2. „bezpečnostním zasklívacím materiálem nutným pro výhled řidiče směrem dozadu“ všechna zasklení umístěná za rovinou procházející bodem R řidiče a kolmá k podélné střední rovině vozidla, přes která může řidič vidět vozovku, když řídí nebo manévruje s vozidlem;)

Hodnotou prostupu světla, která nebude menší, než 95% byl zadavatelem zaručen bezproblémový výhled zpětným zrcátkem z kabiny do salónu pro cestující. Zadavatel připouští i tónování skla, které je zadavatelem definován zadanou hodnotou propustnosti světla. Zadavatel trvá na svém technickém požadavku uvedeném v bodu 5.2 přílohy č. 15 ZD-Technická specifikace.

Zadavatel zároveň informuje uchazeče, že v návaznosti na výše uvedené zadavatel trvá na svém technickém požadavku uvedeném v bodu 5.2 přílohy č. 9 ZD-Technická specifikace určená pro dodání části 1 veřejné zakázky (dvoučlankové trolejbusy).

Žádost o dodatečné informace č. 3 (obdržena dne 31. 10. 2016):

*„Chci Vás poprosit o nahrazení přílohy č.3 ZD-Krycího listu.
Ve druhé části veřejné zakázky nejde v vložit informace. Soubor je uzamčen.“*

Odpověď zadavatele:

Zadavatel se omlouvá za vzniklou administrativní chybu. Zadavatel upravil přílohu č. 3, tak aby bylo možné doplnit požadované údaje pro obě části veřejné zakázky.

Přílohu tvoří: „Příloha č. 3 ZD-Krycí list_oprava 161031“

Informace zadavatele č. 4 (dne 04. 11. 2016):

Zadavatel poskytuje bez předchozí žádosti v souladu s § 49 odst. 4 ZVZ níže uvedené dodatečné informace.

- Zadavatel doplňuje v příloze č. 9 ZD část 1 (dvoučlankové trolejbusy) bod 7.3.4 o odrážku ve znění: „1x boční panel umístěný na pravém boku vozu za kloubovým spojením. Pokud podmínky na voze neumožní tento panel osadit, lze jej nahradit sestavou dvou panelů o matricích: např. 19x28 bodů, resp. 21x32 bodů (bude zobrazovat číslo linky) a 19x84 bodů, resp. 21x96 bodů (bude zobrazovat text)“.

V souladu s ust. § 40 odst. 3 ZVZ přistoupil zadavatel s ohledem na povahu poskytnutých informací k přiměřenému prodloužení lhůty pro podání nabídek na plnění veřejné zakázky.

Zadavatel ruší konec lhůty pro podání nabídek stanovený na 29. 11. 2016 v 10:00 hodin, jakož i původně stanovený termín otevírání obálek s nabídkami, a nově určuje lhůtu pro podání nabídek na **13. 12. 2016 v 10:00 hodin**.

Přílohu tvoří: „Zadávací dokumentace_oprava 161104“

„Příloha č. 9 ZD - technická specifikace_oprava 161104“

Žádost o dodatečné informace č. 5 (obdržena dne 28. 11. 2016):

*„Vyjádření se týká přílohy č. 15 ZD – Technická specifikace, konkrétně článku č. 1.13.
„1.13 - Rozdělení statických sil (váhy) neobsazeného trolejbusu mezi pravým a levým zadním kolem na nápravě je maximálně s rozdílem 30% a bude doložen protokolem v nabídce prodávajícího.“*

Vyjádření k článku č. 1.13:

Podle našeho názoru není možné již v nabídce prodávajícího doložit protokol specifikovaný v čl. 1.13, jelikož tento protokol se vyhotovuje až po vyrobení vozidla a po jeho zvážení. Toto vozidlo se samozřejmě vyrobí pouze v případě, že prodávající zvítězí ve veřejné zakázce „Dodávka nových

trolejbusů-2016“, vozidlo následně vyrobí, zváží a teprve poté vystaví požadovaný protokol. Proto považujeme podmínku doložit tento protokol již při podání nabídky za nemožnou a nesplnitelnou.

Pokud však zadavatel požaduje, aby vozidlo splňovalo podmínky článku č. 1.13, navrhuje, aby článek 1.13 byl změněn, a to takto:

„1.13 - Rozdělení statických sil (váhy) neobsazeného trolejbusu mezi pravým a levým zadním kolem na nápravě je maximálně s rozdílem 30% a bude doložen protokolem při jeho dodání.“

Pokud tedy na otázku v článku č. 1.13 odpovíme ano, garantujeme tím, že:

Rozdělení statických sil (váhy) neobsazeného trolejbusu mezi pravým a levým zadním kolem na nápravě je maximálně s rozdílem 30%, vyplněný protokol však dodáme až s prvním vyrobeným vozidlem v případě, že tuto zakázku získáme.

Naše žádost o dodatečnou informaci tedy zní:

V případě že na otázku v čl. 1.13 odpovíme ano a nedodáme v nabídce k článku 1.13 požadovaný protokol (protože to považujeme za nemožné pro všechny uchazeče, kteří nemají k dnešnímu dni vyrobený jednočlánekový trolejbus a budou technický kvalifikační předpoklad prokazovat dodávkou elektrobusů) bude naše nabídka vyřazena nebo ne? Můžeme tento protokol doložit až s dodáním prvního vozidla?“

Odpověď zadavatele:

Zadavatel důkladně posoudil výše uvedený názor tazatele a z důvodu vyloučení jakýchkoliv nejasností uvádí výklad technického požadavku uvedeného, v čl. 1.13 přílohy č. 15, zadávací dokumentace, a to tak, že za účelem doložení protokolu, dále nedefinovaného formátu, o rozdělení statických sil (váhy) vozidla na zadní nápravu v nabídce uchazeče je naplnění požadavku vyhlášky č.341/2002, § 38 odst.4, za současné podmínky zadavatele na *rozdělení statických sil (váhy) neobsazeného trolejbusu mezi pravým a levým zadním kolem na nápravě maximálně s rozdílem 30%*, přičemž údajem uvedeném v protokole se uchazeč zavazuje ke splnění uvedeného obecného požadavku a podmínky v maximální hodnotě. Polohu těžiště „nákladu“ je možné určit např. dispozicí sedadel a ploch ke stání ve vozidle. Z tohoto nelze vyvozovat, že obdobně jako u jiných parametrů, které uchazeč deklaruje ve své nabídce, hodnoty v protokolu uvedené musí nutně vycházet z fyzického měření konkrétního vozidla, určeného uchazeči.

K fyzickému ověření procentuelního vyjádření parametrů, uvedených do výše uvedené přílohy, tedy i uvedeném protokole, zadavatel přistoupí až při převzetí vozidla (záznam z vážení vozidla), a je nezpochybnitelným závazkem uchazeče, aby tyto parametry splnil.

Zadavatel zároveň informuje uchazeče, že v návaznosti na výše uvedené bude zadavatel stejně přistupovat i k technickému požadavku, který je uveden v bodu 1.9 přílohy č. 9 ZD - Technická specifikace určená pro dodání části 1 veřejné zakázky (dvoučlánekové trolejbusy).

V souladu s ust. § 40 odst. 3 ZVZ přistoupil zadavatel s ohledem na povahu poskytnutých informací k přiměřenému prodloužení lhůty pro podání nabídek na plnění veřejné zakázky.

Zadavatel ruší konec lhůty pro podání nabídek stanovený na 13. 12. 2016 v 10:00 hodin, jakož i původně stanovený termín otevírání obálek s nabídkami, a nově určuje lhůtu pro podání nabídek na **03. 01. 2016 v 10:00 hodin.**

Přílohu tvoří: „Zadávací dokumentace_oprava 161202“

Žádost o dodatečné informace č. 6 (obdržena dne 20. 12. 2016):

- 1) „V přílohách č. 9 a č. 15 Zadávací dokumentace, je v bodech 2.5 shodně uvedeno, že signál nebezpečí je kabelem vyveden a zapojen do WAGO svorkovnice palubního systému. Současně je v bodech 2.5 obou uvedených příloh mezi vybranými díly trolejbusu mimo jiné uveden termín "rozmrazovače".

Dotaz: může dodavatel použít i jinou svorkovnici než konkrétně definovanou svorkovnici WAGO?

Jaké zařízení na trolejbusu je myšleno termínem rozmrazovač? “

- 2) „V příloze č. 9 Zadávací dokumentace, je v bodě 2.6 uvedeno, že... možnost stažení a zajištění sběračů na povel řidiče při přechodu na pohon z trakčních baterií....

Dotaz: žádáme o potvrzení, že se jedná o chybu (18m trolejbus má být podle zadání vybaven superkapacitory)“

- 3) „V příloze č. 15 Zadávací dokumentace, je v bodě 2.8 uvedeno, že. Pro účely kontroly stavu trakčních akumulátorů při nabíjení a balancování článků bude informace o aktuálním stavu přenášena z vozidla na stanoviště určená kupujícím pomocí bezdrátové technologie přenosu dat s využití datové sítě nebo technologie dodané prodávajícím, včetně potřebného SW.

Dotaz: dodavatel nabízí řešení, kdy informace o aktuálním stavu trakčních baterií je zaznamenávána v tachografu. Bezdrátovou technologií nebo standardním vyčtením dat z tachografu lze poté v depu dopravního podniku přenést tyto informace na stanoviště určené kupujícím. Je takovéto řešení v souladu s požadavkem uvedeným v bodu 2.8?“

- 4) „V přílohách č. 9 a č. 15 Zadávací dokumentace, je v bodě 2.8 resp. v bodě 2.12 uvedeno, že... Trolejbus bude vybaven zařízením na stahování sběračů pomocí lana s navijákem.

Dotaz: požaduje zadavatel manuální stahování sběračů pomocí lana s navijákem? Dodavatel v případě trolejbusů s pomocným pohonem standardně dodává řešení s poloautomatickými sběrači proudu.“

- 5) „V příloze č. 15 Zadávací dokumentace, je v bodě 2.13 uvedeno, že kamerový systém bude zajišťovat řidiči kontrolu sběrací soustavy při natroležení a vytroležení sběracích hlavic. Obdobný bod pro dvoučlankový trolejbus chybí.

Dotaz: dvoučlankový trolejbus nemá být vybaven kamerovým systémem pro sledování sběracích hlavic?“

- 6) „V přílohách č. 9 a č. 15 Zadávací dokumentace, je v bodech 3.7 shodně uvedeno, že Odmrazování skel v obou křídlech prvních dveří bude elektrické, omyvatelné.

Dotaz: může dodavatel použít pro rozmrazování křídel předních dveří ofuk teplým vzduchem? V případě elektrického vyhřívání skel je řešení z důvodu elektrické izolace vstupních prostor složitější a dražší.“

- 7) „V přílohách č. 9 a č. 15 Zadávací dokumentace, je v bodech 4.17 a 4.19 shodně uvedeno, že informace o jsou vyvedeny a zapojeny do WAGO svorkovnice palubního systému.

Dotaz: může dodavatel použít i jinou svorkovnici než konkrétně definovanou svorkovnici WAGO?“

- 8) „V přílohách č. 9 a č. 15 Zadávací dokumentace, je v bodech 4.28 shodně uvedeno, že trolejbusy mají být vybaveny elektricky ovládanými střešními okny z místa řidiče (automatické zavření po vypnutí motoru, spuštění klimatizace nebo zapnutí stěračů).

Dotaz: je pojmem „vypnutí motoru“ myšleno vypnutí 600 V? Dále, použití střešních oken není v případě vybavení vozidla klimatizací běžné a v případě trolejbusu pro ně není na střeše

dostatek místa, případně způsobí snížení obsaditelnosti vozidla. Bude zadavatel jako lepší technické řešení akceptovat použití střešních ventilátorů? V takové případě bude čerstvý vzduch přiváděn otevíratelnými bočními okny a ventilátory klimatizace (bez chlazení) a střešní ventilátory je účelné využívat pro odvádění vzduchu z interiéru. Pokud zadavatel trvá na použití střešních oken, bude požadavek splněn použitím jednoho střešního okna?“

- 9) „V přílohách č. 9 a č. 15 Zadávací dokumentace, je v bodech 4.31 shodně uvedeno, že ... Záznamy budou ukládány v časových intervalech v délce 10 min. s možností změny nastavení intervalu kupujícím. Záznam bude obsahovat časové údaje, přičemž bude čas přenášen ze stávajícího palubního systému. Pro připojení na palubní systém bude nutno využít switch, vzhledem k tomu, že palubní počítač nemá volný port.

Dotaz: žádáme o odkaz na konkrétní provedení nebo dodavatele palubního počítače, jinak je požadavek nejasný.“

- 10) „V přílohách č. 9 a č. 15 Zadávací dokumentace, je v bodech 5.15 shodně uvedeno, že trolejbusy mají být vybaveny signalizací zapnutí tlumených světel bez běžícího motoru či při jeho vypnutí.

Dotaz: je pojmem "vypnutí motoru" myšleno vypnutí 600 V? Dále bude zadavatel akceptovat řešení, kdy se potkávající světla po vypnutí nabíječe 24V automaticky vypnou?“

- 11) „V přílohách č. 9 a č.15 Zadávací dokumentace, je v bodech 5.21 shodně uvedeno, že trolejbusy mají být vybaveny vnitřním zpětným zrcátkem umístěným tak, aby zajišťovalo dostatečný výhled z místa řidiče do prostoru pro cestující a obsáhlo pohledu na dveře při jejich otevření.

Dotaz: u dvoučlankového trolejbusu se jedná o nesplnitelný požadavek. Bude zadavatel považovat jako shodné řešení použitím interního kamerového systému?“

- 12) „V příloze č. 9 Zadávací dokumentace, je v bodě 5.22 uvedeno, že ... Vnější zpětná zrcátka budou umožňovat také dozor na trolejové vedení a horní část sběračů...

Dotaz: výhled na sběrače umožňuje standardně jen levé zpětné zrcátko. Požaduje zadavatel dodatečné zrcátko i na pravé straně, pro zajištění výhledu na sběrače?“

- 13) „V přílohách č. 9 a č. 15 Zadávací dokumentace, jsou v bodech 7.4 uvedeny komponenty informačního a odbavovacího systému. Žádáme:

- u zařízení specifikovaných typovým označením (např. GTC24B, BSV-TR12, apod.) o bližší identifikaci jejich dodavatele (výrobce), včetně adresy sídla.
- vysvětlení pojmu "spínací jednotka"
- potvrzení, že pojem ethernetový přepínač" a "switch" má stejný význam.“

- 14) „V přílohách č. 9 a č.15 Zadávací dokumentace, je v bodech 7.5.6 uveden požadavek na dodávku komunikační brány "OUC10". Žádáme o potvrzení, že správné typové označení je OCU10. Bude GSM anténa je také dodávkou kupujícího?“

- 15) „V přílohách č. 9 a č.15 Zadávací dokumentace, je v bodech 7.3.3 uveden požadavek na dodávku LCD monitorů s úhlopříčkou 19" - 22", s poměrem stran 16:10 a 50 tis hodin životností. Jedná se o atypický rozměr, který nemusí být v době realizace zakázky již k dispozici, jelikož se od výroby těchto panelů upouští.

Dotaz: je přípustné nabídnout displej s poměrem 16:9, 50 tis hodin s rozlišením 1920 x 1080, který je běžně dostupný a nepředpokládá se ukončení jeho výroby?“

Odpověď zadavatele:

Ad 1)

Zadavatel připouští použití i jiné svorkovnice než konkrétní definované svorkovnice WAGO, která je u zadavatele standardem. Uchazečem nabídnutá svorkovnice musí mít minimálně kvalitativně a technicky obdobné vlastnosti jako WAGO svorkovnice.

Rozmrazovačem měl na mysli zadavatel elektrické rychlorozmrazování čelního skla pomocí topnic připojených na napětí 600 V. Pokud by toto zařízení bylo na vozidle použito, muselo by být hlídačem izolačního stavu monitorováno.

Ad 2)

Potvrzujeme chybně uvedené označení „trakční akumulátory“. Správně mělo být uvedeno „superkapacity“.

Tímto nedochází k žádné změně požadavků na funkčnost a chování sběračů, které jsou uvedeny v bodě 2.6 přílohy č. 9 Zadávací dokumentace.

Zadavatel opravil tuto administrativní chybu v příloze č. 9 Zadávací dokumentace.

Ad 3)

Zadavatel v tomto bodě specifikoval potřebu zpětné kontroly stavu dobití trakčních akumulátorů při provozu vozidla a dobíjení v depu v aktuální situaci.

Uchazečem nabízená alternativa je v souladu s požadavkem uvedeným v bodu 2.8 v příloze č. 15 Zadávací dokumentace a bude v nabídce akceptovaná.

Ad 4)

Zadavatel trvá na požadavku vybavení trolejbusu zařízením na stahování sběračů pomocí lana s navijákem. Stahováky s lany budou sloužit vozidlu v místech, kde nebudou nainstalovány natrolejovací stříšky k ručnímu navedení sběracích hlavice na trolej nebo toto zařízení bude použito obsluhou pro natrolejení při vypnutí sběrací hlavice z troleje.

Ad 5)

Dodavatel u dvoučlankového trolejbusu nepožaduje vybavit toto vozidlo kamerovým systémem pro sledování sběracích hlavice.

Ad 6)

Zadavatel trvá na požadavku na elektrickém odmrazování skel u obou křídel prvních dveří dle zadaných podmínek uvedených v přílohách č. 9 a č. 15 Zadávací dokumentace v bodech 3.7.

Ad 7)

Zadavatel připouští použití i jiné svorkovnice než konkrétní definované svorkovnice WAGO, která je u zadavatele standardem. Uchazečem nabídnutá svorkovnice musí mít minimálně kvalitativně a technicky obdobné vlastnosti jako WAGO svorkovnice.

Ad 8)

Pod pojmem "vypnutí motoru" má na mysli zadavatel vypnutí (odpojení) napájení motoru od napětí 600 V.

Zadavatel nebude akceptovat použití střešních ventilátorů jako náhradu za střešní okna jako lepší technické řešení. Zadavatel trvá na svém požadavku. Počet střešních oken zadavatel nestanovuje. Vybavení vozidla jedním střešním oknem splňuje požadavek zadavatele.

Ad 9)

Palubní počítač pro montáž do vozidla dodá zadavatel. Toto je uvedeno v bodech 7.1 příloh č. 9 a č. 15 zadávací dokumentace a zde je uveden název a typ tohoto palubního počítače. Výrobce tohoto zařízení je firma Ing. Ivo Herman, CSc, IČO: 42588022, se sídlem Na Vyhlídce 559/8, 664 48 Moravany.

Dodavatelem tohoto zařízení byla společnost MASTER IT Technologies, a.s., IČO: 27851931, se sídlem: Výstavní 1928/9, Moravská Ostrava, 702 00 Ostrava.

Zadavatel pro připojení tohoto zařízení připouští využití switche (ethernetového přepínače) jež je specifikován v bodech 7.4 příloh č. 9 a č. 15 zadávací dokumentace.

Ad 10)

Pod pojmem "vypnutí motoru" má na mysli zadavatel vypnutí (odpojení) napájení motoru od napětí 600 V.

Toto navrhované provedení bude zadavatelem akceptováno.

Ad 11)

Zadavatel trvá na požadavku vybavení u obou typů vozidel vnitřním zpětným zrcátkem. Zadavatel si je vědomý, že u dvoučlankového vozidla je vnitřní zpětné zrcátko účinné jen v přímém směru. S ohledem na účel využití zpětného vnitřního zrcátka zadavatel připouští možnost náhrady funkce zpětného zrcátka v zadní části vozu interním kamerovým systémem.

Ad 12)

Zadavatel v bodě 5.22 v příloze č. 9 Zadávací dokumentace nepožaduje zajištění výhledu na trolejové vedení a horní část sběračů z obou zpětných zrcátek. Zadavatel ponechává počet a umístění těchto zrcátek na uchazeči, který tento výhled musí zajistit.

Ad 13)

Dodavatelem zařízení GTC24B (hodiny s ukazatelem zóny) je firma Mikroelektronika spol. s r.o., IČO: 15029221, se sídlem: Dráby 849, Litomyšlské Předměstí, 566 01 Vysoké Mýto.

Dodavatelem komponentu BSV-TR12 (modulátor indukční smyčky) je firma Ing. Ivo Herman, CSc, IČO: 42588022, se sídlem Na Vyhlídce 559/8, 664 48 Moravany.

Dodavatelem komponentu vysílací cívka pro BSV-TR12 je Ing. Ivo Herman, CSc, IČO: 42588022, se sídlem Na Vyhlídce 559/8, 664 48 Moravany.

Pojem "spínací jednotka" je komponenta tlačítka (jeho dolní část) kterou lze libovolně sestavovat pro různé počty spínacích nebo rozpínacích kontaktů nebo jejich kombinace.

Pro odstranění všech nejasností Zadavatel uvádí příklad spínací jednotky, kterou běžně používá - viz např.: <http://cz.farnell.com/schneider-electric-telemechanique/zbe101/contact-block-1no-screw/dp/3052990>.

Zadavatel potvrzuje, že pojmy "ethernetový přepínač " a "switch" mají v přílohách č. 9 a č. 15 stejný význam a jedná se o totožné zařízení.

Ad 14)

Zadavatel stvrzuje, že správné označení komunikační brány odbavovacího systému je OCU10.

Tato komunikační brána a GSM anténa je dodávána pro montáž do vozidla zadavatelem. Toto je uvedeno v bodech 7.5 přílohy č. 9 a č. 15 Zadávací dokumentace.

Ad 15)

Zadavatel připouští dodávku displeje také v poměru 16:9.

V souladu s ust. § 40 odst. 3 ZVZ přistoupil zadavatel s ohledem na povahu poskytnutých informací k přiměřenému prodloužení lhůty pro podání nabídek na plnění veřejné zakázky.

Zadavatel ruší konec lhůty pro podání nabídek stanovený na 03. 01. 2017 v 10:00 hodin, jakož i původně stanovený termín otevírání obálek s nabídkami, a nově určuje lhůtu pro podání nabídek na **13. 01. 2016 v 10:00 hodin.**

Přílohu tvoří: „Zadávací dokumentace_oprava 161221“

„Příloha č. 9 ZD - technická specifikace_oprava 161221“

„Příloha č. 15 ZD - technická specifikace_oprava 161221“

Žádost o dodatečné informace č. 7 (obdržena dne 2. 1. 2017):

Část veřejné zakázky: 2. část

Všechny body se týkají kamerového systému:

- 1) „Můžeme použít analogové kamery, které mají rozlišení 720x576 Px (Požadavek zadavatele je 800x600 Px pro záznam) ? Výhody tohoto řešení jsou: jednoduchost, spolehlivost a hlavně v případě dveřních kamer a kamer couvání nedochází ke zpoždění přenosu, protože se jedná právě o analogové kamery. Z pohledu uchazeče jsou tyto parametry (zejm. minimální zpoždění přenosu) lepším technickým řešením, byť na úkor nižšího rozlišení, kdy rozdíl mezi rozlišením 800x600 vs. 720x576 není nijak zásadní. Bude možné toto řešení použít ?“*
- 2) „Bylo by možné použít monitor kamerového systému s úhlopříčkou 10“ a rozlišením 800x600 Px ? (Požadavek zadavatele je min. 12“ pro rozlišení 1024x768 Px – příloha č. 15 ZD, bod 4.34). Tento požadavek omezuje použít některé osvědčené kamerové systémy s výbornou spolehlivostí, které jsou v širokém rozsahu využívány také v zahraničí, navíc uchazeč má s nimi pozitivní zkušenosti na svých vozidlech. Úhlopříčka 12“ není standardní řada pro tyto systémy a pakliže zadavatel bude trvat na min. 12“ úhlopříčce s rozlišením 1024x768 Px, bude uchazeč nucen použít nestandardní řešení, se kterým nemá zkušenosti ani zkušený dodavatel kamerového systému a monitor tedy bude nějaká obyčejná alternativa (která ovšem splní současně zadanou specifikaci zadavatele). Bude možné tedy použít toto řešení, nebo bude zamítnuto ?“*
- 3) „Zadavatel v bodě 4.31 přílohy č15 ZD uvádí, že údaj o čase bude přenášen ze stávajícího palubního systému. Pro připojení na palubní systém bude nutno využít switch, vzhledem k tomu, že palubní počítač nemá volný port. Uchazeč má možnost použít GPS jednotku, která je součástí kamerového systému. Synchronizace se systémem DPO tedy není nutná, systém má přesný údaj o čase a je tedy na systému DPO zcela nezávislý. Z pohledu uchazeče je toto výhodou, která výrazně usnadňuje řešení a snižuje náklady, protože nebude potřeba použít další switch a ani řešit synchronizaci se systémem DPO. V případě schválení tohoto řešení tedy bude systém jednodušší, levnější a zcela nezávislý na info systému DPO.“*

Odpověď zadavatele:

Ad 1)

Zadavatel neuvádí ve svém požadavku konkrétní druh zobrazovacích kamer využitých v kamerovém systému vozidla.

Zadavatel trvá na zadaném minimálním rozlišení záznamu 800 x 600. Toto rozlišení zadavatel zvolil z důvodu zajištění požadované kvality při vyhodnocení pořízeného záznamu

Ad 2)

Zadavatel trvá, na základě vlastních zkušeností, na svém požadavku na minimální stanovenou úhlopříčku zobrazovacího monitoru s rozlišením 1024x768. Z důvodu rozdělení plochy monitoru na sekce podle počtu kamer, je nutné zachovat minimálně požadovanou velikost k zajištění kvalitativně dostačujícímu zobrazení pro sledování přenosu on-line řidiče z více kamer na jednom monitoru.

Ad 3)

Údaje o přesném čase zadavatel připouští získávat i z vlastní GPS jednotky, jak uvádí v bodě 4.32 přílohy č. 15 ZD. Pro připojení systému k palubnímu počítači připouští zadavatel využití volných portů 8 portového neřízeného ethernetového přepínače (switche) který je blíže specifikován v bodě 7.4 přílohy č. 15 ZD.

Zadavatel zároveň informuje uchazeče, že v návaznosti na výše uvedené zadavatel trvá na technických požadavcích uvedených v příloze č. 9 ZD-Technická specifikace určená pro dodání části 1 veřejné zakázky (dvoučlánekové trolejbusy).

Informace zadavatele

Zadavatel poskytuje bez předchozí žádosti v souladu s § 49 odst. 4 ZVZ níže uvedené dodatečné informace.

Zadavatel se omlouvá a opravuje administrativní chybu, v odpovědi zadavatele Ad 5) uvedené k Žádosti o dodatečnou informaci č. 6 (obdržena dne 20. 12. 2016).

Zadavatel uvedl:

„Dodavatel u dvoučlánekového trolejbusu nepožaduje vybavit toto vozidlo kamerovým systémem pro sledování sběracích hlavic.“

toto znění se ruší a nahrazuje se tímto novým zněním:

„Zadavatel u dvoučlánekového trolejbusu nepožaduje vybavit toto vozidlo kamerovým systémem pro sledování sběracích hlavic.“

V Ostravě 4. 2. 2017

.....
Ing. Bohuslav Kočí
vedoucí odboru veřejné zakázky a výběr dodavatelů