

VYSVĚTLENÍ ZADÁVACÍ DOKUMENTACE Č. 12

Zadavatel veřejné zakázky:

Dopravní podnik Ostrava, a.s.

IČO 61974757

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

(dále jen „Zadavatel“)

tímto poskytuje

vysvětlení zadávací dokumentace

dle ust. § 98 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, v platném a účinném znění (dále jen „ZZVZ“)

k nadlimitní sektorové veřejné zakázce na dodávky zadávané v otevřené řízení ve smyslu ust. § 56 ZZVZ

„Implementace inteligentních dopravních systémů“

(dále jen „veřejná zakázka“)

VYSVĚTLENÍ ZADÁVACÍ DOKUMENTACE Č. 12

DOTAZ Č. 9 ZE DNE 12.9.2017

Dodavatel Vás tímto žádá o písemné vysvětlení zadávací dokumentace, a to těchto oblastí:

Dokument „Technická specifikace“ „A“

1. Strana 1: „Životnost dodaných zařízení musí být minimálně 10 let.“.
Co je tím míněno (záruka předpokládáme, že ne), případně jak se životnost prokazuje?
2. Strana 2: „Výstupem z jednotky bude definovaný komunikační protokol“.
*Je nějaký požadavek na protokol této komunikace? Například Datex 2, TMC ...apod.?
Může být ke komunikaci s centrálními aplikacemi použit proprietární protokol?*
3. Strana 3: „Jednotka a její příslušenství musí splňovat ... průměrná spotřeba za provozu max. 15W ...“.
Jak je definována průměrná spotřeba a jak se měří? Domníváme se, že relevantní a měřitelný údaj je maximální spotřeba?
4. Strana 4, položka xii: „1x s PoE“.
Je požadavek na PoE míněn dle normy 802.3? Pokud ano, tak konkrétně dle 802.3af nebo 802.3at? Pokud ne, vyhovuje proprietární PoE (např. 24V/800mA s injektorem na jedné a splitterem na druhé straně)? Jaké je zamýšlené použití těchto PoE ?
5. Strana 4, položka xiv: „4x vstupy spínané k zemi“.
Jaké předpokládáte provedení vstupů spínaných k zemi? Předpokládáme správně, že jde o požadavek na bezpotenciálové vstupy? Jaké polarity a jaké maximální napětí může být připojeno na neseprnutém vstupu (předpokládáme, že max. +24V)?

6. Strana 4, položka xv: „výstupy ... 4x spínané k zemi“.

Jaké polarity a jaké maximální napětí se může objevit na neseprnutém výstupu (předpokládáme, že max. +24V)?

7. Strana 6, položka iii: „Napájení 15-32V“.

Proč je požadován rozsah napájení pro switch 15-32V (bez uvedení polarity), když u ostatních zařízení je striktně požadováno +24V? Nejde o opsaný technický parametr preferovaného zařízení?

8. Strana 7, schéma (obrázek): Ve schématu zapojení není jasné zapojení požadovaného switche.

Ve schématu zapojení není jasně uvedeno zapojení požadovaného switche, nebo chybí červené označení switche, je-li to jeden z uvedených switchů.

Dále žádáme o objasnění následujících nejasností:

9. Nejasnosti v počtech zařízení

Dokument „Položkový rozpočet“, strana 1 (tabulka):

Například počet switchů je uveden 625ks, ale v technické specifikaci (strana 2) se píše o 627ks. Navíc není zcela jasné, jak tento počet vznikl, ostatní počty (642 jednotek A = 618 vozů + 7 zkuš. sestav + 3 oboustr. tramvaje + 14 náhradních) nedávají žádnou logickou možnost jak počty pochopit.

10. Komunikace vozidel s centrálními aplikacemi

Stacionární jednotky RSU nejsou umístěny podél všech používaných komunikací, ale pouze na vybraných místech. Jednotky V2X ve vozidlech tedy budou převážně komunikovat pouze v režimu V2V mezi sebou a zcela výjimečně v režimu V2I s infrastrukturou. Z tohoto důvodu většina komunikace vozidel s centrálními aplikacemi bude muset probíhat ne přes síť V2X, ale přímo z vozidla přes kanál LTE.

11. Je nějaký požadavek na protokoly a formáty této komunikace? Například Datex 2, TMC ...apod?

Může být ke komunikaci s centrálními aplikacemi použit proprietární protokol?

12. Stabilita napájecího napětí

Jak stabilní napájecí napětí je udržováno v palubní síti vozidel?

Požadováno je napájení jednotek +24V (u switche 15-32V), bez požadavku na toleranci napětí, případně potřebu zálohovací baterie.

ODPOVĚĎ K DOTAZU Č. 9 ZE DNE 12.9.2017

Odpověď č. 1:

Zadavatel tím míní životnost jako vlastnost předmětu, která označuje, jak dlouho si předmět udrží své původní, nebo téměř původní vlastnosti. Prokazuje se formou písemné garance.

Odpověď č. 2:

S ohledem na Akční plán ITS, Směrnice EU a prováděcí předpisy definující povinnosti všech poskytovatelů ohledně poskytování dat nepovažujeme proprietární protokol za přijatelné řešení.

Jak je uvedeno v Příloze č.1 ZD - Technická specifikace A v bodu 1.1.:

Zadavatel je si vědom, že normy V2X podléhají v současné době vývoji na úrovni aplikačních komunikačních protokolů a funkcí, a že se standardy příslušných norem mohou měnit. Proto, aby nenastala možnost zmařené investice v souvislosti s tím, že jednotky nebudou mít potřebné aktuální komunikační protokoly, musí být součástí nabídky popis způsobu aktualizace komunikačních jednotek v případě změny těchto protokolů.

Odpověď č. 3:

Vzhledem k charakteru provozu komunikační jednotky nepředpokládáme žádná výrazná maxima odběru či spotřeby, naopak předpokládáme trvalou komunikační aktivitu a z toho plynoucí konstantní spotřebu po dobu jízdy vozidla.

V rámci zkušebního provozu pak bude spotřeba ověřována na příslušné napájecí větvi. Spotřeba komunikační jednotky bude měřena po dobu 12 hodin na vozidle v provozu a z jednotlivých naměřených hodnot bude následně vypočtena průměrná

spotřeba, která nesmí přesáhnout 15W.

Odpověď č. 4:

Stávající zařízení Zadavatele mají pasivní způsob napájení připojených zařízení (čili nikoli dle norem IEEE 802.3af a IEEE 802.3at). Zadavatel předpokládá použití PoE pro napájení přídatných koncových zařízení - např. senzorů či kamer.

Odpověď č. 5:

Viz níže - odpověď č. 12 Stabilita napětí. Polarita +. Bezpotenciálové.

Odpověď č. 6:

Viz níže - odpověď č. 12 Stabilita napětí. Polarita +.

Odpověď č. 7:

Tato pasáž je standardní součástí všech Technických specifikací, v nichž je požadavek na switch obsažen (zejména TS na nové vozy), a odtud také přejata.

Odpověď č. 8:

Schéma a doprovodný text popisuje zapojení dvou komunikačních jednotek voze. Z Technické specifikace A z bodu 1.1.1. vyplývá, že požadované switche mají sloužit k napojení komunikačních jednotek na palubní systém, resp. na stávající ethernetovou síť ve vozidle.

Odpověď č. 9:

Počet 625 ks switchů (uvedený v ZD odstavec 3.2.2.e nebo v Položkovém rozpočtu) je správný a vychází ze skutečnosti, že ani náhradní díly, ani druhé jednotky v oboustranných tramvajích switch nepotřebují. Zadavatel požaduje vybavení všech vozidel a zkušebních sestav pouze jedním switchem.

V technické specifikaci došlo k administrativní chybě, kde byl uveden chybný počet switchu, za kterou se zadavatel omlouvá.

Odpověď č. 10:

Umístění stacionárních jednotek je na vůli Zadavatele a předpokládá se občasná změna jejich umístění, ať už z důvodů zkušebních nebo provozních (např. před vjezdem do zjednokolejného úseku).

Odpověď č. 11:

Zadavatel odpověděl na tento dotaz v odpovědi č. 2.

Odpověď č. 12:

Palubní síť je napájena z baterií. Samozřejmě, napětí není konstantní a kolísá mezi 23 – 27V.

V Ostravě dne 15.9.2017

Mgr. Magdaléna Poncza, advokát,

Zástupce Zadavatele