

VYSVĚTLENÍ ZADÁVACÍ DOKUMENTACE Č. 6

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. 6

DOTAZ Č. 4 ZE DNE 3.8.2017

Posílám několik otázek ke znění zadávací dokumentace.

Otázka č.1

Provozní teplota v rozsahu -25° až +60°C, uvedená v bodě 1.2.1 přílohy č. 1 SOD, neodpovídá ani jedné z teplotních tříd, se kterými norma EN 50155 pracuje. Má HW splňovat třídu T1, T2, T3, nebo TX?

Otázka č. 2

V Technická specifikace B - příloha č. 1 SOD se hovoří o standardním uzemnění vstupů a výstupů, pro trolejbusy a tramvaje je však vyžadováno galvanicky izolované uzemnění. Podobných rozdílů daných rozmanitostí vozového parku je celá řada. HW splňující normu EN 50155 je výrazně dražší, což některá bohatá města jako je např. Brusel akceptovali a pořídily se jednotný HW. Jiná města se vydala výrazně ekonomičtější cestou, tj. pořízením dvou či více specifických druhů HW disponujícím Atestem 8SD (v zadávací dokumentaci nepřesně uvedeném jako SD8) či jeho národní obdobou a druhým splňujícím normu EN 10155. Akceptuje zadavatel nabídku, která předpokládá použití více typů komunikačních jednotek A - konkrétně dva typy, jeden pro autobusy a trolejbusy, druhý pro tramvaje?

Otázka č.3

Technická specifikace B - příloha č. 1 SOD v bodě č. 1 Obecné požadavky na komunikační jednotku poměrně detailně specifikuje jaká konfigurace HW by měla být použita - typy komunikačních jednotek A, B, C. Přičemž jednotka C je v podstatě jednotka A se síťovým napájením + RSU, jednotka B pouze posiluje kapacitu připojených pasažérů na Wi-Fi z 25+ na 50+. Bude zadavatel akceptovat nabídku v níž nebude komunikační jednotka typu B nabízena, přičemž potřebnou kapacitu 50+ připojených pasažérů bude zajišťovat jednotka typu A (a to s dostatečným dosahem Wi-Fi signálu pro všechny typy vozidel

a výrazně vyšší než požadovanou kapacitou 50+)?

ODPOVĚĎ K DOTAZU Č. 4 ZE DNE 3.8.2017

Odpovědi na vznesené dotazy:

Odpověď č.1:

Vzhledem k nutnosti získat schválení DÚ musí zařízení splňovat třídu T3 dle ČSN EN 50155, čímž splní i podmínku ZD.

Odpověď č.2:

Ano, akceptujeme možnost dodat dva typy zařízení: a) pro autobusy, b) pro trolejbusy a tramvaje, s podmínkou, že oba typy musí být jednoznačně odlišného vzhledu (např. výrazně jiná barva krabice), aby se minimalizovala možnost jejich záměny. Pouhé odlišení evidenčním štítkem, označením typu apod. považujeme za nedostatečné.

Odpověď č.3:

Zadavatel trvá na specifikaci uvedené v zadávací dokumentaci z těchto důvodů:

- v případě kloubových vozidel dosahuje ohyb vozidel až 28 stupňů, což komplikuje přenos signálu mezi přední a zadní částí vozu. Proto jsme zvolili ve specifikaci řešení o dvou jednotkách.
- většina wifi jednotek vhodných pro použití ve vozidlech má ve specifikaci výrazně vyšší počet připojitelných mobilních zařízení než požadujeme. Nicméně tato maxima jsou často teoretická a neodpovídají představě zadavatele o zákaznické spokojenosti. Proto jsme na základě výpočtů zvolili průměrnou hodnotu 25 osob na vůz či na jednu část vozu, v případě vozů kloubových, která odpovídá naší potřebě, a proto je uvedena v zadávací dokumentaci.

V Ostravě dne 8.8.2017

Mgr. Magdaléna Poncza, advokát,

Zástupce Zadavatele