



NÁZEV VEŘEJNÉ ZAKÁZKY: **„Dodávka až 10 ks nových jednočlánkových autobusů na vodíkový pohon (H2)“**

EVIDENČNÍ ČÍSLO VEŘEJNÉ ZAKÁZKY: Z2021-014742

ZADAVATEL VEŘEJNÉ ZAKÁZKY:

Název: **Dopravní podnik Ostrava a.s.**
Sídlo: Poděbradova 494/2, 702 00 Ostrava – Moravská Ostrava
IČ: 61974757

ZÁSTUPCE ZADAVATELE:

Název: **Advokátní kancelář Brož, Sedlatý s.r.o.**
Sídlo: Vinohradská 2828/151, 130 00 Praha 3
IČ: 24827452

Vysvětlení zadávací dokumentace

#5

I.

Vysvětlení zadávací dokumentace na žádost dodavatele

Zadavatel obdržel dne 29. 6.2021 žádost dodavatele o vysvětlení zadávací dokumentace.

Dodavatel ve své žádosti uvádí doslovně následující:

Dotaz č. 1

V příloze č. 1 Zadávací dokumentace – Kupní smlouva, je v kapitole XIII., bod 10. požadavek na náhradu škodu ze strany prodávajícího v případě, že příčina vzniku škody bude technického charakteru.

Dotaz: žádáme o bližší vysvětlení termínu „škoda technického charakteru“.

K dotazu dodavatele č. 1 zadavatel uvádí následující:

Škodou technického charakteru se rozumí obecně odpovědnost za škodu způsobenou vadou výrobku.

Dotaz č. 2

V příloze č. 1 SML – Technická specifikace, je v kapitole 4., bod 4.6 mimo jiné z důvodu lepší údržby interiéru požadavek na upevnění sedadel do stropu a bočnic karosérie [A]. Materiál pro uchycení sedadel umožňujeme z kartáčované nerezové oceli nebo z kartáčovaného hliníku.

Dotaz: bude zadavatel akceptovat řešení, pokud konstrukce pod sedadly (především rámy vynášející sedadla do bočnic karoserie) bude z lakovaného materiálu (např. tmavě šedá)? Tyto rámy nejsou pohledovým dílem. Pohledový díl v podobě madel návazných na sedadla bude z kartáčovaného hliníku nebo nerezové oceli.

K dotazu dodavatele č. 2 zadavatel uvádí následující:

Zadavatel trvá na svém požadavku v příloze č. 1 SML – TS, čl. 4. bod 4.6.

Zadavatel vysvětluje, že dodavatelem navrhované řešení „konstrukce pod sedadly z lakovaného materiálu“, se tedy jeví jako neakceptovatelné, jakkoliv v této fázi zadávacího řízení nemůže dopředu odsouhlasit jednotlivá možná technická řešení dodavatelů.

Dotaz č. 3

V příloze č. 1 SML – Technická specifikace, je v kapitole 4., bod 4.8.5 požadavek, že k ovládání vnějšího a vnitřního osvětlení je nutné umístění příslušného množství (+ rezerva) odpovídajících spínačů na přístrojové desce řídicího stanoviště. Zapnutí osvětlení nesmí být ničím omezeno, stejně tak by mělo být vybaveno spínání osvětlení řídicího stanoviště vlastním nezávislým vypínačem.

Dotaz: bude zadavatel akceptovat řešení, kde je zapnutí některých svítidel (např. plná intenzita osvětlení interiéru, hlavní světla apod.) podmíněno např. sepnutím klíčku ve spínací skřínce, nebo běžícím nabíječem?

K dotazu dodavatele č. 3 zadavatel uvádí následující:

Zadavatel trvá na svém požadavku v příloze č. 1 SML – TS, čl. 4. bod 4.8.5.

Zadavatel vysvětluje, že navrhované řešení „zapnutí plné intenzity osvětlení podmíněné např. sepnutím klíčku ve spínací skříňce, nebo běžícím nabíječem“, se jeví jako akceptovatelné, jakkoliv v této fázi zadávacího řízení nemůže dopředu odsouhlasit jednotlivá možná technická řešení dodavatelů. Zadavatel pro úplnost však upozorňuje, že zapnutí osvětlení stanoviště řidiče nesmí být ničím omezeno, vč. vlastního nezávislého vypínače.

Dotaz č. 4

V příloze č. 1 SML – Technická specifikace, je v kapitole 4., bod 4.10. požadavek na dostatečně dimenzované topení a automatickou plnou klimatizaci pro cestující a pro kabinu řidiče. Klimatizace v kabině řidiče musí umožňovat nastavení teploty podle požadavku řidiče. Vzduch vycházející z klimatizace kabiny řidiče nesmí proudit přímo na osobu řidiče. Prostor pro cestující bude automaticky nastaven na teplotu 22 °C celoročně, s rovnoměrným rozložením teploty.

Dotaz: bude zadavatel akceptovat řešení, kde bude teplota pro cestující automaticky řízena v závislosti na teplotě okolí?

K dotazu dodavatele č. 4 zadavatel uvádí následující:

Zadavatel trvá na svém požadavku v příloze č. 1 SML – TS, čl. 4. bod 4.10.

Zadavatel vysvětluje, že navrhované řešení automatické řízení klimatizace, se jeví jako akceptovatelné, a to za podmínky, že klimatizace řidiče bude umožňovat nastavení teploty podle požadavku řidiče, jakkoliv v této fázi zadávacího řízení nemůže dopředu odsouhlasit jednotlivá možná technická řešení dodavatelů.

Dotaz č. 5

V příloze č. 1 SML – Technická specifikace, je v kapitole 4., bod 4.10.1 požadavek na přídavné těleso topení v kabině řidiče. Provedení s krytem, aby bylo možné manuálně, pomocí naklápění mřížek, regulovat intenzitu a směr proudění vzduchu. Topení pro řidiče je nutné směřovat i do prostor jeho nohou (např. výdechy pod sedadlem).

Dotaz: bude zadavatel akceptovat řešení bez přídavného topení? Topení prostoru řidiče je prostřednictvím „front boxu“ (přední topná skříň) s rozvodem vzduch jak k nohám řidiče, tak přes naklápěcí mřížky v palubní desce na tělo řidiče. Intenzitu vzduchu je možné měnit přivřením mřížek, nebo snížením otáček ventilátoru.

K dotazu dodavatele č. 5 zadavatel uvádí následující:

Zadavatel trvá na svém požadavku v příloze č. 1 SML – TS, čl. 4. bod 4.10.1.

Zadavatel vysvětluje, že navrhované řešení bez přídavného topení, se jeví jako neakceptovatelné, jakkoliv v této fázi zadávacího řízení nemůže dopředu odsouhlasit jednotlivá možná technická řešení dodavatelů.

Dotaz č. 6

V příloze č. 1 SML – Technická specifikace, je v kapitole 5., bod 5.5. požadavek na včlenění dálkového odpojovače vozových baterií (umístění tlačítka odpojovače baterií (havarijní tlačítko) bude v kabině řidiče. Ovládací tlačítko musí být snadno dostupné ze sedadla řidiče). Současně je požadavek na vedení kabeláže určené k řízení a diagnostice hnacích agregátů chráněné proti povětrnostním a klimatickým vlivům, konkrétně stropem.

Dotaz: bude zadavatel akceptovat jiné provedení dálkového odpojovače baterií, než formou tlačítka? Např. polohou klíčku ve spínací skříňce? Bude dále zadavatel akceptovat, že s ohledem k obecné poloze hnacích agregátů se nelze vyhnout trasování kabeláže i mimo strop?

K dotazu dodavatele č. 6 zadavatel uvádí následující:

Zadavatel trvá na svém požadavku v příloze č. 1 SML – TS, čl. 5. bod 5.5.

Zadavatel vysvětluje, že navrhované řešení dálkového odpojovače, se jeví jako neakceptovatelné, jakkoliv v této fázi zadávacího řízení nemůže dopředu odsouhlasit jednotlivá možná technická řešení dodavatelů.

Zadavatel dále vysvětluje, že navrhované řešení vedení kabeláže s ohledem na obecné poloze hnacích agregátů, se jeví jako akceptovatelné, jakkoliv v této fázi zadávacího řízení nemůže dopředu odsouhlasit jednotlivá možná technická řešení dodavatelů.

Dotaz č. 7

V příloze č. 1 SML – Technická specifikace, je v kapitole 6., bod 6.9.3. mimo jiné požadavek na režim zobrazování na displeji (s možností přepínání), zejména v případě couvací kamery.

Dotaz: bude zadavatel akceptovat řešení, kdy je parkovací/couvací kamera samostatný systém s automatickým zobrazením na digitálním displeji přístrojové desky (digitální kokpit)?

K dotazu dodavatele č. 7 zadavatel uvádí následující:

Zadavatel trvá na svém požadavku v příloze č. 1 SML – TS, čl. 6. bod 6.9.3.

Zadavatel vysvětluje, že navrhované řešení samostatný systém parkovací/couvací kamery, se jeví jako akceptovatelné, pokud bude takovéto řešení splňovat všechny požadavky na stažení záznamu ze všech instalovaných kamer, jakkoliv v této fázi zadávacího řízení nemůže dopředu odsouhlasit jednotlivá možná technická řešení dodavatelů.

Dotaz č. 8

V příloze č. 1 SML – Technická specifikace, je v kapitole 6., bod 6.12. požadavek na rozsvícení modré, resp. červené kontrolky u řidiče.

Dotaz: bude zadavatel obecně akceptovat jiné barevné provedení kontrolky?

K dotazu dodavatele č. 8 zadavatel uvádí následující:

Zadavatel trvá na svém požadavku v příloze č. 1 SML – TS, čl. 6. bod 6.12.

Zadavatel vysvětluje, že navrhované řešení rozsvícení kontrolky, se jeví jako neakceptovatelné, jakkoliv v této fázi zadávacího řízení nemůže dopředu odsouhlasit jednotlivá možná technická řešení dodavatelů.

Dotaz č. 9

V příloze č. 1 SML – Technická specifikace, je v kapitole 6., bod 6.12.1 mimo jiné požadavek na zobrazení teploty motoru k řidiči.

Dotaz: Bude zadavatel akceptovat řešení s v podobě kontrolky zvýšené a vysoké teploty motoru, která bude aktivní pouze pokud je takový stav aktivní? Teplota motoru je v případě vodíkového autobusu zcela nepodstatný údaj, který bude na palubní desce neustále přítomný a tím palubní desku znepřehledňovat.

K dotazu dodavatele č. 9 zadavatel uvádí následující:

Zadavatel trvá na svém požadavku v příloze č. 1 SML – TS, čl. 6. bod 6.12.1.

Zadavatel vysvětluje, že navrhované řešení v podobě kontrolky teploty motoru při aktivním stavu (zvýšená a vysoká teplota), se jeví jako akceptovatelné, jakkoliv v této fázi zadávacího řízení nemůže dopředu odsouhlasit jednotlivá možná technická řešení dodavatelů.

Dotaz č. 10

V příloze č. 1 SML – Technická specifikace, je v kapitole 6., odst.6.13. mimo jiné požadavek, kdy se po zmáčknutí tlačítka signalizace „Dveře“ rozsvítí kontrolka na palubní desce u řidiče a rozsvítí se svítlna s nápisem „STOP“ (nápis s červeným podsvícením). Dále je požadavek, kdy se před zavřením dveří (cca 3 s) a při zavírání dveří budou LED pásy nad dveřmi svítit červeně a zároveň zní akustický nepřerušovaný signál elektronického zdroje modulovaného zvuku. Zvuková signalizace je požadována více tónová.

Dotaz: bude zadavatel akceptovat technické řešení, kdy se po zmáčknutí tlačítka signalizace „Dveře“ rozsvítí kontrolka na palubní desce u řidiče a rozsvítí se svítlna s nápisem „STOP“ (nápis s bílým podsvícením)? Bude zadavatel akceptovat technické řešení, kdy při zavírání dveří budou LED pásy nad dveřmi svítit bíle? Připustí zadavatel i jednotónovou signalizaci plnící všechny legislativní náležitosti?

K dotazu dodavatele č. 10 zadavatel uvádí následující:

Zadavatel trvá na svém požadavku v příloze č. 1 SML – TS, čl. 6. bod 6.13.

Zadavatel vysvětluje, že navrhované řešení tlačítka STOP (nápis s bílým podsvícením), LED pásy svítit bíle při zavírání dveří, vč. jednotónové signalizaci, se jeví jako neakceptovatelné, jakkoliv v této fázi zadávacího řízení nemůže dopředu odsouhlasit jednotlivá možná technická řešení dodavatelů.

Dotaz č. 11

V příloze č. 1 SML – Technická specifikace, je v kapitole 6., odst.6.14. mimo jiné požadavek, kdy tlačítko vyhlášení zastávek má být umístěno vedle tlačítek na ovládání dveří včetně kabeláže

Dotaz: Bude zadavatel akceptovat provedení tlačítka pro vyhlášení zastávek formou nožního pedálu, které se vzhledem k četnosti používání jeví jako více ergonomické a pohodlnější řešení?

K dotazu dodavatele č. 11 zadavatel uvádí následující:

Zadavatel trvá na svém požadavku v příloze č. 1 SML – TS, čl. 6. bod 6.14..

Zadavatel vysvětluje, že navrhované řešení tlačítka pro vyhlášení zastávek, se jeví jako neakceptovatelné, jakkoliv v této fázi zadávacího řízení nemůže dopředu odsouhlasit jednotlivá možná technická řešení dodavatelů.

Dotaz č. 12

Vzhledem k situaci, kdy předmětem veřejné zakázky je autobus, který není standardně vyráběn a v Evropě provozován, dovoluujeme si Vás tímto požádat o prodloužení termínu pro odevzdání nabídek. Důvodem je omezené fungování nejen poddodavatelských společností a dodavatel není schopen zpracovat nabídkovou dokumentaci na uvedenou veřejnou zakázku v odpovídající kvalitě v požadovaném termínu pro podání nabídek, tj. do 15.7.2021. Dovolujeme si tímto požádat o prodloužení lhůty pro podání nabídek min. o 2 týdny, tj. do 29.7.2021.

K dotazu dodavatele č. 12 zadavatel uvádí následující:

Zadavatel předně uvádí, že lhůta pro podání nabídek je stanovena plně v souladu s ustanovením § 57 ZZVZ a odpovídá i složitosti přípravy nabídky ve vztahu k předmětu veřejné zakázky.

Zadavatel nicméně i přes shora uvedené uvádí, že přistupuje k prodloužení lhůty pro podání nabídek o 2 týdny, tj. do 29.7.2021.

II.

Zadavatel s ohledem na výše uvedené prodlužuje v souladu s ustanovením § 98 odst. 5 ve spojení s ustanovením § 99 odst. 1 a 2 ZZVZ lhůtu pro podání nabídek, a to do **29.7. 2021 do 10:00 hod.**

V Praze dne 2.7.2021

.....
za Dopravní podnik Ostrava, a.s.
JUDr. Jiří Brož, jednatel
Advokátní kancelář Brož, Sedlatý s.r.o.