# Vysvětlení zadávací dokumentace a rozhodnutí o změně zadávací dokumentace č. 1

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

Zadavatel: **Dopravní podnik Ostrava a.s.**

Sídlo: Poděbradova 494/2, 702 00 Ostrava – Moravská Ostrava

IČO: 61974757

Veřejná zakázka: **„Dodávka až 6 ks dvoučlánkových trolejbusů“**

zadávaná v otevřeném zadávacím řízení dle ust. § 56 ZZVZ

**I.**

Dne 20. 02. 2023 obdržel zadavatel žádost č. 1 o vysvětlení zadávací dokumentace v následujícím znění:

*„(1)*
*01-01-pr-1-sml-ts-vz-dpo-trolejbusy, článek 2, bod 2.1*
*„Trakční měnič bude postavený na IGBT prvcích, řízená mikroprocesorovým regulátorem. Trakční měnič bude umístěn na střeše trolejbusu. V nabídce prodávajícího je uveden typ, výrobce a jeho základní parametry. Prodávající uvede v nabídce blokové schéma elektrické trakční výzbroje, včetně připojení pomocných pohonů a trakčních akumulátorů.“*

*Dotaz č. 1*
*Vzhledem k absenci požadavků na trakční akumulátory Uchazeč žádá Zadavatele o potvrzení, že předmětem plnění je trolejbus bez těchto akumulátorů, a že se tudíž jedná pouze o písařskou chybu.*

*(2)*
*01-01-pr-1-sml-ts-vz-dpo-trolejbusy, článek 5, bod 5.3*
*„Couvací kamera bude zabírat dění v provozu za vozidlem. Bude umístěna v zadní části vozidla za zadním sklem. (...)“*

*01-01-pr-1-sml-ts-vz-dpo-trolejbusy, článek 7, bod 7.30*
*„Kamera pro couvání se sledování prostoru za trolejbusem se automaticky zapíná a obraz se zobrazí na monitoru po navolení jízdy vzad.*
*Umístění parkovací kamery požadujeme tak, aby nepřesahovala zadní profil vozidla, a byla zabezpečena z důvodů možného poškození kartáči myčky. Upřednostňujeme uložení kamery tak, aby při běžném provozu vozidla byla kamera chráněna mechanickým krytem (proti poškození) a při zařazení zpátečky se kryt automaticky odklopil. Funkčnost kamery nesmí být ovlivněna svitem informačních panelů a zadních světel. Umístění kamery se připouští i pod zadním oknem na venkovní*

*straně vozidla. Umístěni displeje požadujeme mimo zorné pole řidiče“*

*Dotaz č. 2*
*Uchazeč žádá Zadavatele o vyjasnění, jaký je požadavek na umístění couvací kamery, který je rozepsán ve výše uvedených bodech, které jsou dle názoru Uchazeče v rozporu. A to konkrétně tím, že v bodě 5.3 je uvedeno, že má být kamera umístěna za zadním sklem, přičemž v bodě 7.30 se připouští umístění také pod zadním oknem na venkovní straně vozidla s tím, že nemá přesahovat zadní profil vozidla, a byla zabezpečena z důvodů možného poškození kartáči myčky.*

*(3)*
*01-01-pr-1-sml-ts-vz-dpo-trolejbusy, článek 7, bod 7.17*
*„Ztráta napětí v troleji v režimu jízdy pod trolejí bude opticky i akusticky signalizována na přístrojové desce. Při jízdě na bateriový pohon bude přepínač TROLEJ/AKU svítit. Provedení podléhá schválení kupujícím“*

*Dotaz č. 3*
*Vzhledem k absenci požadavků na trakční akumulátory Uchazeč žádá Zadavatele o potvrzení, že předmětem plnění je trolejbus bez těchto akumulátorů, a že v případě požadavku na „Při jízdě na bateriový pohon bude přepínač TROLEJ/AKU svítit.“ se jedná pouze o písařskou chybu.*

*(4)*
*01-01-pr-1-sml-ts-vz-dpo-trolejbusy, článek 7, bod 7.25*
*„Kupující požaduje do stanoviště řidiče umístit akustickou signalizaci nezabrzděné ruční brzdy s automatickým zablokováním zavření předních dveří při vypnutí pohonných jednotek. Při nezabrzděné ruční brzdě a vypnutých palivových jednotek nelze zavřít přední dveře a tento stav je akusticky signalizován.“*

*Dotaz č. 4*
*Vzhledem k absenci požadavků na trakční akumulátory či palivové jednotky Uchazeč žádá Zadavatele o potvrzení, že předmětem plnění je trolejbus bez těchto akumulátorů či palivových jednotek, a že v případě slovního spojení „palivových jednotek“ se jedná pouze o písařskou chybu.*

*(5)*
*01-01-pr-1-sml-ts-vz-dpo-trolejbusy, článek 7, bod 7.27*
*„Vytápění bude s možností recirkulace nasávaného vzduchu a regulací teploty výstupního vzduchu.“*

*01-01-pr-1-sml-ts-vz-dpo-trolejbusy, článek 7, bod 7.28*

| |
|---|
| *Odpověď: ANO/NE* |
| *Doplňující popis:* |

*Dotaz č. 5*
*Vzhledem k absenci tabulky pro poskytnutí odpovědi „ANO/NE“ v bodě 7.27 a následně chybějícího znění bodu 7.28, Uchazeč žádá Zadavatele o vyjasnění, zda se jedná pouze o písařskou chybu, nebo zde chybí některé z informací zadávací dokumentace.*

*(6)*
*01-01-pr-1-sml-ts-vz-dpo-trolejbusy, článek 10*
*V tomto článku je v druhé odrážce uvedeno, že „U cestujících je kladen požadavek na rozlišování dospělých/dětí, kolo (koloběžka), invalidních vozíčků a dětských kočárků.“. V odrážce třinácté je pak dále uvedeno, že „U cestujících je kladen požadavek na rozlišování dospělých/dětí, kolo (koloběžka), invalidních vozíčků a dětských kočárků.“.*

*Dotaz č. 6*
*Vzhledem k výše uvedenému požadavku na technologii infra paprsku, Uchazeč žádá Zadavatele o sdělení, resp. konkrétní úpravu rozlišení typu detekce, protože dle veřejných informací technologie infra paprsku není schopna detekce v detailu kolo, koloběžka, osoba užívající hole, osoby se zavazadly či zvířata.*

*(7)*
*01-01-pr-1-sml-ts-vz-dpo-trolejbusy, článek 10*
*V tomto článku je v druhé odrážce uvedeno, že „V případě průjezdu zastávkou bude zaznamenán údaj, že nebyly dveře otevřeny a počet cestujících ve vozidle bude údaj z předchozí zastávky. Při otevření dveří bude systém vyhodnocovat pohyb cestujících. Při zavřených dveřích je nástup a výstup = 0.“. V odrážce čtvrté je pak dále uvedeno, že „Záznam dat musí být zapisován v souladu s jízdním řádem, a to na základě posunu zastávek sdělovaném palubním počítačem.“.*

*Dotaz č. 7*
*Uchazeč žádá Zadavatele o poskytnutí komunikačního protokolu palubního počítače, kde budou dané informace obsaženy.*

*(8)*
*01-01-pr-1-sml-ts-vz-dpo-trolejbusy, článek 10*
*V tomto článku je v předposlední odrážce uvedeno, že „Přenos uložených dat (on-line změny po každém odjezdu ze zastávky a celkový denní záznam) bude prováděn prostřednictvím modulu LTE a 5G, který bude součástí systému.“.*

*Dotaz č. 8*
*Uchazeč žádá Zadavatele o informaci, v jakém formátu a struktuře mají být požadované výstupy odesílány.*

*(9)*
*01-04-pr-4-sml-rozsah-a-cetnost-pravidelne-udrzby, pátá odrážka*
*„Předepsaná údržba pro jednotlivé stupně údržby po dobu životnosti vozidla 12 let, bude zpracována v jednotlivých protokolech pro každý stupeň prohlídky v elektronické podobě (formát např. WORD, EXCEL)“*
*01-01-pr-1-sml-ts-vz-dpo-trolejbusy, článek 1, bod 1.6*
*„Garantovaná životnost trolejbusu je minimálně 15 let v městském provozu“*

*Dotaz č. 9*
*Vzhledem k rozporu ve výše uvedených bodech týkající se délky životnosti vozidla, Uchazeč žádá Zadavatele o vyjasnění, zda má tato životnost být 12 nebo 15 let.“*

**Vysvětlení zadávací dokumentace k žádosti č. 1**

Zadavatel změní tímto rozhodnutím na základě obdržené žádosti o vysvětlení zadávací dokumentace zadávací dokumentaci. Zadavatel takto v zadávací dokumentaci změní část upravující technické požadavky ve znění nově zveřejněné verze zadávací dokumentace na profilu zadavatele. Konkrétně dojde ke změně dokumentu s názvem *01 01 Př. 1 SML TS VZ DPO trolejbusy*, a dokumentu s názvem *01 04 Př. 4 SML_Rozsah a četnost pravidelné údržby.*

Zadavatel za účelem dodržení zásady transparentnosti doplňuje, že z důvodu níže pospaných změn došlo v dokumentu s názvem *01 01 Př. 1 SML TS VZ DPO trolejbusy* k posunutí číslování jednotlivých požadavků (bodů), a tedy nové číslování tohoto dokumentu již nekoresponduje s číslováním uvedeným v žádosti o vysvětlení zadávací dokumentace.

Veškeré změny zadávací dokumentace jsou uvedeny v tomto rozhodnutí o změně zadávací dokumentace.

Současně zadavatel prodlouží lhůtu pro podání nabídek do veřejné zakázky dle § 99 odst. 2 ZZVZ tak, aby od odeslání změny činila nejméně celou svou původní délku.

K dotazu dodavatele č. 1 zadavatel uvádí následující:

Zadavatel upravuje v dokumentu s názvem *01 01 Př. 1 SML TS VZ DPO trolejbusy* článek 2, bod 2.1 tak, že vypouští z bodu text „*a trakčních akumulátorů"*. Zadavatel pro vyloučení pochybností potvrzuje, že předmětem plnění je trolejbus bez trakčních akumulátorů.

K dotazu dodavatele č. 2 zadavatel uvádí následující:

Zadavatel upravuje v dokumentu s názvem *01 01 Př. 1 SML TS VZ DPO trolejbusy* číslování celého článku 5, a textaci čl. 5 bod 5.3 a čl. 7 bod 7.30 (nově bod 7.29), a to ve znění nové verze dokumentu.

K dotazu dodavatele č. 3 zadavatel uvádí následující:

Zadavatel upravuje v dokumentu s názvem *01 01 Př. 1 SML TS VZ DPO trolejbusy* článek 7, bod 7.17 tak, že vypouští z bodu text „*Při jízdě na bateriový pohon bude přepínač TROLEJ/AKU svítit."*. Zadavatel pro vyloučení pochybností potvrzuje, že předmětem plnění je trolejbus bez trakčních akumulátorů.

K dotazu dodavatele č. 4 zadavatel uvádí následující:

Zadavatel upravuje v dokumentu s názvem *01 01 Př. 1 SML TS VZ DPO trolejbusy* článek 7, bod 7.25 tak, že nahrazuje text „*palivových jednotek*" slovem „*pohonných jednotek*" a doplňuje textaci o „*skrytím vypínačem na čele vozu*" Zadavatel pro vyloučení pochybností potvrzuje, že předmětem plnění je trolejbus bez palivových a bateriových článku.

K dotazu dodavatele č. 5 zadavatel uvádí následující:

Zadavatel potvrzuje, že se jedná o písařskou chybu. V důsledku toho byla v dokumentu s názvem *01 01 Př. 1 SML TS VZ DPO trolejbusy* v bodě 7.27 doplněná tabulka pro poskytnutí odpovědi „ANO/NE" a opraven bod 7.28 téhož dokumentu.

K dotazu dodavatele č. 6 zadavatel uvádí následující:

Zadavatel má na základě vlastního zjištění ověřeno, že technologie infra paprsků umožnuje rozlišení tak, jak je uvedeno v citovaném článku, tedy rozlišováni dospělých/dětí, kolo (koloběžka), invalidních vozíčků a dětských kočárků. Zadavatel doplňuje, že požadavek na rozlišování osob užívající hole, nebo osoby se zavazadly či zvířata, jak zmiňuje tazatel, není v článku 10 uveden a zároveň tuto funkci zadavatel nepožaduje. Zadavatel závěrem uvádí, že na základě této odpovědi ponechává původní znění článku č. 10.

K dotazu dodavatele č. 7 zadavatel uvádí následující:

Na základě dotazu zadavatel upravuje článek 9.7 a 10 v Příloze č. 1 Kupní smlouvy – Technická specifikace.

K dotazu dodavatele č. 8 zadavatel uvádí následující:

Zadavatel upřesňuje, že požaduje, aby výstupy byly podávané ve formátu SQL. Specifický požadavek na strukturu zadavatel nestanoví. Návrh finální struktury však podléhá schválení zadavatele. Na základě dotazu zadavatel upravuje čl. 10 v Příloze č. 1 Kupní smlouvy – Technická specifikace.

K dotazu dodavatele č. 9 zadavatel uvádí následující:

Zadavatel upřesňuje, že délka životnosti vozidla je 15 let. V důsledku toho byla v dokumentu s názvem *01 04 Př. 4 SML_Rozsah a četnost pravidelné údržby* v páté odrážce provedena změna z 12 let na 15 let.

**II.**

Dne 22. 02. 2023 obdržel zadavatel žádost č. 2 o vysvětlení zadávací dokumentace v následujícím znění:

*„Vážení,*

*v souladu s ustanovením § 98 ZVVZ, si Vás tímto dovolujeme požádat o úpravu kvalifikačních kritérií a vysvětlení zadávací dokumentace na veřejnou zakázku „Dodávka až 6 ks dvoučlánkových trolejbusů“, evidenční číslo veřejné zakázky Z2023-005471:*

*1) V příloze č. 1 kupní smlouvy – Technická specifikace, je v bodě 2.1 mimo jiné požadavek, že „Prodávající uvede v nabídce blokové schéma elektrické trakční výzbroje, včetně připojení pomocných pohonů a trakčních akumulátorů“.*

***Žádost:** požadavek na instalaci trakční baterie není dále v Zadávací dokumentaci uveden. Předpokládáme, že se jedná o písařskou chybu, žádáme tedy o úpravu Zadávací dokumentace a vypuštění textu „a trakčních akumulátorů“ z bodu 2.1.*

*2) V příloze č. 1 kupní smlouvy – Technická specifikace, je v bodě 3.21 požadavek na lakování trolejbusu.*

***Dotaz:** bude zadavatel akceptovat, pokud kontejnery střešní výzbroje budou olakovány v požadované barvě modré NCS S1555-B10G s výjimkou klimatizačních jednotek, které budou v barvě bílé?*

*3) V příloze č. 1 kupní smlouvy – Technická specifikace, je v bodě 4.7 požadavek, že „všechna pevná madla pro cestující budou v provedení nerezová kartáčovaná ocel“.*
*Požadavek chápeme tak, že se má jednat o nerezová madla bez nátěru a že se jedná jen o madla nepohyblivá v prostoru cestujících. Madla v dveřním prostoru včetně madel na křídlech dveří jsou považována za bezpečnostní prvek při nastupování a vystupování cestujících, který musí plnit ustanovení odst. 7.11.1.5 předpisu EHK107 a musí proto být natřena kontrastní barvou.*

***Žádost:** žádáme zadavatele o potvrzení, že si je vědom ustanovení odst. 7.11.1.5 předpisu EHK107 a s výše uvedeným souhlasí.*

*4) V příloze č. 1 kupní smlouvy – Technická specifikace, je v bodě 5.3 mimo jiné požadavek, že „couvací kamera bude zabírat dění v provozu za vozidlem. Bude umístěna v zadní části vozidla za zadním sklem“. Současně je v bodě 7.30 je uvedeno: … „Umístění parkovací kamery požadujeme tak, aby nepřesahovala zadní profil vozidla, a byla zabezpečena z důvodů možného poškození kartáči myčky. Upřednostňujeme uložení kamery tak, aby při běžném provozu vozidla byla kamera chráněna mechanickým krytem (proti poškození) a při zařazení zpátečky se kryt automaticky odklopil.“ … „Umístění kamery se připouští i pod zadním oknem na venkovní straně vozidla“*

***Žádost:** žádáme zadavatele o vyjasnění, který z uvedených požadavků na umístění couvací kamery platí.*

*5) V příloze č. 1 kupní smlouvy – Technická specifikace, je v bodě 7.17 požadavek, že „Ztráta napětí v troleji v režimu jízdy pod trolejí bude opticky i akusticky signalizována na přístrojové desce. Při jízdě na bateriový pohon bude přepínač TROLEJ/AKU svítit. Provedení podléhá schválení kupujícím“.*

***Žádost:** požadavek na instalaci trakční baterie není dále v Zadávací dokumentaci uveden. Předpokládáme, že se jedná o písařskou chybu, žádáme tedy o úpravu Zadávací dokumentace a vypuštění textu „. Při jízdě na bateriový pohon bude přepínač TROLEJ/AKU svítit“. Na palubní desce*

*řidiče bude tedy osazen pouze dvoupolohový přepínač pro připojení napětí troleje k trakční výzbroji vozidla.*

*6) V příloze č. 1 kupní smlouvy – Technická specifikace, je v bodě 7.25 mimo jiné požadavek, že „při nezabrzděné ruční brzdě a vypnutých palivových jednotek nelze zavřít přední dveře a tento stav je akusticky signalizován“*
*Požadavek na instalaci palivového článku není dále v Zadávací dokumentaci uveden. Předpokládáme, že se jedná o písařskou chybu. Současně navrhujeme změnu popisu této funkce na častý požadavek blokace zavření předních dveří pouze skrytým vypínačem na čele vozu. Uvedená funkce je dle názoru dodavatele z pohledu bezpečnosti důležitá pro funkci zavírání prvních dveří skrytým vypínačem na čele vozu, nikoliv pro funkci ovládání prvních dveří řidičem.*

***Žádost:*** *žádáme tedy o úpravu Zadávací dokumentace ve smyslu „při nezabrzděné ruční brzdě a vypnutých pohonných jednotkách nelze zavřít první dveře skrytým vypínačem na čele vozu a tento stav je akusticky signalizován“.*

*7) V příloze č. 1 kupní smlouvy – Technická specifikace, je uveden bod 7.28, který není blíže specifikován.*

***Žádost:*** *žádáme o doplnění specifikace k bodu 7.28, případně jeho vypuštění ze ZD.*

*8) V příloze č. 1 kupní smlouvy – Technická specifikace, je shodně v bodech 1.5, 2.6, 2.9 a 5.1 uveden požadavek na poloautomatickou sběrací soustavu.*

***Žádost:*** *žádáme o potvrzení, že zadavatel skutečně trvá na poloautomatické sběrací soustavě, pokud trolejbus není vybaven žádným zařízením umožňujícím autonomní pojezd mimo trolejovou síť a poloautomatická sběrací soustava bude jen nevyužitým nadstandardem.*

*9) V příloze č. 4 kupní smlouvy – Rozsah a četnost pravidelné údržby Zadavatel uvádí, že „předepsaná údržba pro jednotlivé stupně údržby po dobu životnosti vozidla 12 let, bude zpracována v jednotlivých protokolech pro každý stupeň prohlídky v elektronické podobě (formát např. WORD, EXCEL).“. Současně v Příloze č. 1 Kupní smlouvy – Technická specifikace je v bodě 1.6 uvedeno: „Garantovaná životnost trolejbusu je minimálně 15 let v městském provozu.“*

***Žádost:*** *žádáme o upřesnění, která z uvedených hodnot garantované životnosti trolejbusu platí.*

*Dovolujeme si očekávat Vaše vyjádření.*

*S úctou“*

**<u>Vysvětlení zadávací dokumentace k žádosti č. 2</u>**

Zadavatel změní tímto rozhodnutím na základě obdržené žádosti o vysvětlení zadávací dokumentace zadávací dokumentaci. Zadavatel takto v zadávací dokumentaci změní část upravující technické požadavky ve znění nově zveřejněné verze zadávací dokumentace na profilu zadavatele. Konkrétně dojde ke změně dokumentu s názvem *01 01 Př. 1 SML TS VZ DPO trolejbusy*, a dokumentu s názvem *01 04 Př. 4 SML_Rozsah a četnost pravidelné údržby.*

Zadavatel za účelem dodržení zásady transparentnosti doplňuje, že z důvodu níže pospaných změn došlo v dokumentu s názvem *01 01 Př. 1 SML TS VZ DPO trolejbusy* k posunutí číslování jednotlivých požadavků (bodů), a tedy nové číslování tohoto dokumentu již nekoresponduje s číslováním uvedeným v žádosti o vysvětlení zadávací dokumentace.

Veškeré změny zadávací dokumentace jsou uvedeny v tomto rozhodnutí o změně zadávací dokumentace.

Současně zadavatel prodlouží lhůtu pro podání nabídek do veřejné zakázky dle § 99 odst. 2 ZZVZ tak, aby od odeslání změny činila nejméně celou svou původní délku.

K dotazu dodavatele č. 1 zadavatel uvádí následující:

Zadavatel uvádí, že se jedná o písařskou chybu a upravuje v dokumentu s názvem *01 01 Př. 1 SML TS VZ DPO trolejbusy* článek 2, bod 2.1 tak, že vypouští z bodu text „*a trakčních akumulátorů“*. Zadavatel pro vyloučení pochybností potvrzuje, že předmětem plnění je trolejbus bez trakčních akumulátorů.

K dotazu dodavatele č. 2 zadavatel uvádí následující:

Zadavatel trvá na požadavku na lakování trolejbusu v barvě modré NCS S1555-B10G tak, jak je stanoveno technické specifikaci. Pro vyloučení pochybností zadavatel doplňuje, že tento požadavek platí včetně krytů klimatizačních jednotek.

K dotazu dodavatele č. 3 zadavatel uvádí následující:

Zadavatel považuje madla ve dveřním prostoru včetně madel na křídlech dveří za jakékoliv jiné madlo. Z toho důvodu trvá zadavatel na požadavku stanoveném v technické specifikaci, tedy zadavatel požaduje i u těchto madel shodné provedení, tj. provedení kartáčovanou nerezovou ocelí. Zadavatel doplňuje, že připouští u madel ve dveřním prostoru včetně madel na křídlech dveří i jiné provedení se zachováním stejného vzhledu, jako kartáčovaná nerezová ocel.

K dotazu dodavatele č. 4 zadavatel uvádí následující:

Zadavatel upravuje v dokumentu s názvem *01 01 Př. 1 SML TS VZ DPO trolejbusy* číslování celého článku 5, a textaci čl. 5 bod 5.3 a čl. 7 bod 7.30 (nově bod 7.29), a to ve znění nové verze dokumentu.

K dotazu dodavatele č. 5 zadavatel uvádí následující:

Zadavatel upravuje v dokumentu s názvem *01 01 Př. 1 SML TS VZ DPO trolejbusy* článek 7, bod 7.17 tak, že vypouští z bodu text „*Při jízdě na bateriový pohon bude přepínač TROLEJ/AKU svítit.“*. Zadavatel pro vyloučení pochybností potvrzuje, že předmětem plnění je trolejbus bez trakčních akumulátorů.

K dotazu dodavatele č. 6 zadavatel uvádí následující:

Zadavatel upravuje v dokumentu s názvem *01 01 Př. 1 SML TS VZ DPO trolejbusy* článek 7, bod 7.25 tak, že nahrazuje text „*palivových jednotek*“ slovem „*pohonných jednotek*“ a doplňuje textaci o „*skrytím vypínačem na čele vozu*“ Zadavatel pro vyloučení pochybností potvrzuje, že předmětem plnění je trolejbus bez palivových a bateriových článku.

K dotazu dodavatele č. 7 zadavatel uvádí následující:

Zadavatel potvrzuje, že se jedná o písařskou chybu. V důsledku toho byla v dokumentu s názvem *01 01 Př. 1 SML TS VZ DPO trolejbusy* v bodě 7.27 doplněná tabulka pro poskytnutí odpovědi „ANO/NE“ a opraven bod 7.28 téhož dokumentu.

K dotazu dodavatele č. 8 zadavatel uvádí následující:

Zadavatel upravuje v dokumentu s názvem *01 01 Př. 1 SML TS VZ DPO trolejbusy* body 1.5, 2.6, 2.9 a 5.1, kde je stanoven požadavek na poloautomatickou sběrací soustavu tak, že v (původních) bodech:

1.5 – se tento požadavek vypouští,

2.6 – se tento požadavek vypouští,

2.9 – byla provedena úprava textace bodu,

5.3 – byla provedena úprava textace bodu.

K dotazu dodavatele č. 9 zadavatel uvádí následující:

Zadavatel upřesňuje, že délka životnosti vozidla je 15 let. V důsledku toho byla v dokumentu s názvem *01 04 Př. 4 SML_Rozsah a četnost pravidelné údržby* v páté odrážce provedena změna z 12 let na 15 let.

**II.**

**Rozhodnutí zadavatele o změně zadávací dokumentace**

Na základě obdržených žádostí č. 1 a 2 o vysvětlení zadávací dokumentace a na základě vlastního zjištění zadavatele a vše výše uvedeného mění zadavatel zadávací dokumentaci následovně:

1. **Změny v dokumentu „01-01-pr-1-sml-ts-vz-dpo-trolejbusy“**

*Původně znění bodu 2.1.*
*Trakční měnič bude postavený na IGBT prvcích, řízená mikroprocesorovým regulátorem. Trakční měnič bude umístěn na střeše trolejbusu. V nabídce prodávajícího je uveden typ, výrobce a jeho základní parametry. Prodávající uvede v nabídce blokové schéma elektrické trakční výzbroje, včetně připojení pomocných pohonů a trakčních akumulátorů.*

Nové znění bodu 2.1.
Trakční měnič bude postavený na IGBT prvcích, řízená mikroprocesorovým regulátorem. Trakční měnič bude umístěn na střeše trolejbusu. V nabídce prodávajícího je uveden typ, výrobce a jeho základní parametry. Prodávající uvede v nabídce blokové schéma elektrické trakční výzbroje, včetně připojení pomocných pohonů.

*Původně znění bodu 5.3*
*Couvací kamera bude zabírat dění v provozu za vozidlem. Bude umístěna v zadní části vozidla za zadním sklem. K přenosu obrazu na zobrazovací zařízení dojde manuální volbou řidiče na ovládacím zařízení nebo při zmáčknutí tlačítka R pro zařazení zpětného chodu. Obraz zadní kamery se musí zobrazovat tak, aby pravá strana vozu byla na monitoru rovněž na pravé straně.*

Nové znění bodu 5.3 (nově bod 5.5 – došlo k přečíslování)
Couvací kamera bude zabírat dění v provozu za vozidlem. K přenosu obrazu na zobrazovací zařízení dojde manuální volbou řidiče na ovládacím zařízení nebo při zmáčknutí tlačítka R pro zařazení zpětného chodu. Obraz zadní kamery se musí zobrazovat tak, aby pravá strana vozu byla na monitoru rovněž na pravé straně.

*Původně znění bodu 7.30*
*Kamera pro couvání se sledování prostoru za trolejbusem se automaticky zapíná a obraz se zobrazí na*

*monitoru po navolení jízdy vzad. Umístění parkovací kamery požadujeme tak, aby nepřesahovala zadní profil vozidla, a byla zabezpečena z důvodů možného poškození kartáči myčky. Upřednostňujeme uložení kamery tak, aby při běžném provozu vozidla byla kamera chráněna mechanickým krytem (proti poškození) a při zařazení zpátečky se kryt automaticky odklopil. Funkčnost kamery nesmí být ovlivněna svitem informačních panelů a zadních světel. Umístění kamery se připouští i pod zadním oknem na venkovní straně vozidla. Umístěni displeje požadujeme mimo zorné pole řidiče.*

Nové znění bodu 7.30
Kamera pro couvání se sledování prostoru za trolejbusem se automaticky zapíná a obraz se zobrazí na monitoru po navolení jízdy vzad. Umístění parkovací kamery požadujeme tak, aby nepřesahovala zadní profil vozidla, a byla zabezpečena z důvodů možného poškození kartáči myčky. Upřednostňujeme uložení kamery tak, aby při běžném provozu vozidla byla kamera chráněna mechanickým krytem (proti poškození) a při zařazení zpátečky se kryt automaticky odklopil. Funkčnost kamery nesmí být ovlivněna svitem informačních panelů, zadních světel a odrazů ze skel. Umístěni displeje požadujeme mimo zorné pole řidiče.

*Původně znění bodu 7.17*
*Ztráta napětí v troleji v režimu jízdy pod trolejí bude opticky i akusticky signalizována na přístrojové desce. Při jízdě na bateriový pohon bude přepínač TROLEJ/AKU svítit. Provedení podléhá schválení kupujícím.*

Nové znění bodu 7.17
Ztráta napětí v troleji v režimu jízdy pod trolejí bude opticky i akusticky signalizována na přístrojové desce. Provedení podléhá schválení kupujícím.

*Původně znění bodu 7.25*
*Kupující požaduje do stanoviště řidiče umístit akustickou signalizaci nezabrzděné ruční brzdy s automatickým zablokováním zavření předních dveří při vypnutí pohonných jednotek. Při nezabrzděné ruční brzdě a vypnutých palivových jednotek nelze zavřít přední dveře a tento stav je akusticky signalizován.*

Nové znění bodu 7.25
Kupující požaduje do stanoviště řidiče umístit akustickou signalizaci nezabrzděné ruční brzdy s automatickým zablokováním zavření předních dveří při vypnutí pohonných jednotek. Při nezabrzděné ruční brzdě a vypnutých pohonných jednotek nelze zavřít přední dveře skrytím vypínačem na čele vozu a tento stav je akusticky signalizován.

Znění bodu 7.27 a 7.28
V bodě 7.27 doplněná tabulka pro poskytnutí odpovědi „ANO/NE“. V bode 7.28 se jedná o písařskou chybu. Uvedený bod neobsahuje žádné informace Zadávací dokumentace.

*Původní znění bodu 1.11*
*Kilometrový proběh mezi jednotlivými stupni pravidelně se opakující periodické údržby v životním cyklu vozidla bude minimálně 15 000km s tolerancí +/- 10% nebo opakující se maximálně jednou za ½ roku (jednorázová prohlídka se do kilometrového proběhu nezapočítává).*

Původní znění bodu 1.11 bylo zrušeno – zůstává bez textu.

*Původní znění bodu 1.5*
*Poloautomatické sběrače s ovládáním nasazení a stažení sběračů řidičem, ovládané ze stanoviště řidiče s automatickým zajištěním ve stažené poloze.*

Původní znění bodu 1.5 bylo zrušeno – zůstává bez textu.

*Původní znění bodu 2.6*
*Trolejbus bude vybaven poloautomatickou sběrací soustavou. Funkce spočívá v automatickém nasazení na povel ze stanoviště řidiče a možnosti natrolejení pomocí natrolejovacích stříšek instalovaných na trolejovém vedení. Možnost stažení a zajištění sběračů na povel řidiče při odstavení vozidla po ukončení jízdy a automatickému stažení při nežádoucím vypadnutí sběracích hlavic z trolejí při jízdě.*

Původní znění bodu 2.6 bylo zrušeno – zůstává bez textu.

*Původní znění bodu 2.8*
*Trolejbus bude vybaven zařízením na manuální stahování sběračů pomocí lana s navijákem. V nabídce prodávajícího je uveden typ a jeho parametry.*

Nové znění bodu 2.8
Trolejbus bude vybaven systém stahování sběračů pod úroveň trolejového vedení v případě vytrolejení hlavice. V nabídce uchazeč uvede typ a parametry. Sběrače budou manuálně nasazovány na trolej pomocí lan.

*Původní znění bodu 2.9*
*Kamerový systém bude zajišťovat řidiči kontrolu sběrací soustavy při natrolejení a vytrolejení sběracích hlavic.*

Nové znění bodu 2.9
Kamerový systém bude zajišťovat řidiči kontrolu sběrací soustavy a bude napojen na kamerový systém vozidla včetně ukládání záznamu.

*Původní znění bodu 4.7*
*Všechna pevná madla pro cestující budou v provedení nerezová kartáčovaná ocel.*

Nové znění bodu 4.7
Všechna pevná madla pro cestující budou v provedení nerezová kartáčovaná ocel. Zadavatel u madel ve dveřním prostoru včetně madel na křídlech dveří i jiné provedení se zachováním stejného vzhledu, jako kartáčovaná nerezová ocel.

*Původní znění bodu 5.1, odst. 3 (nově bod 5.3 – došlo k přečíslování)*
*Ve vozidle bude minimálně 8 ks kamer zabírající interiér (umístění podléhá schválení objednavatele), 1 kus zadní couvací kamery a 1 kus kamery sledující sběrače při natrolejování a sundávání sběračů.*

Nové znění bodu 5.3
Ve vozidle bude minimálně 8 ks kamer zabírající interiér (umístění podléhá schválení objednavatele), 1 kus zadní couvací kamery a 1 kus kamery sledující sběrače.
Nové číslování článku 5.

Doplněné znění článku 10. o textaci:
Výstupy požadujeme ve formátu SQL. Návrh finální struktury však podléhá schválení zadavatele. Finální provedení a zapojení systému APC podléhá schválení zadavatele.

*Původní znění článku* 10.
*Pohyb cestujících musí být systémem sledován a vyhodnocován ve všech dveřích vozidla. Záznam dat musí být zapisován v souladu s jízdním řádem, a to na základě posunu zastávek sdělovaném palubním počítačem.*

*Ve vozidle je vyhodnocen a zaznamenán vždy počet cestujících ve vozidle celkem (po odjezdu ze zastávky), počet nastupujících a počet vystupujících; každý tento údaj je vždy opatřen identifikací ke konkrétní zastávce dle jízdního řádu, číslu linky a kurzu, číslu vozu, cíli v souladu s údaji vyhodnocenými palubním systémem v daném místě a čase; dále je vždy ke všem údajům přiřazen datum a čas; neposkytuje-li palubní systém některý z těchto údajů, je tento stav zaznamenán s kódem identifikujícím chybějící informaci.*

*Ve vozidle jsou údaje shromažďovány za celý vůz a jednotlivé dny provozu, dokud nejsou úspěšně přeneseny do databáze dodavatele. Údaje budou odesílány pro každé dveře zvlášť.*

*V případě opakovaného zastavení, resp. zavření a znovuotevření dveří v téže zastávce bude údaj o počtu cestujících sloučen v souladu s údaji vyhodnocenými palubním systémem v daném místě a čase.*

Nové znění bodu 10
Pohyb cestujících musí být systémem sledován a vyhodnocován ve všech dveřích vozidla. Záznam dat musí být zapisován v souladu s jízdním řádem, a to na základě posunu zastávek.

Ve vozidle je vyhodnocen a zaznamenán vždy počet cestujících ve vozidle celkem (po odjezdu ze zastávky), počet nastupujících a počet vystupujících; každý tento údaj je vždy opatřen identifikací k číslu vozu. Dále je vždy ke všem údajům přiřazen datum a čas a tento stav zaznamenán s kódem identifikujícím chybějící informaci.

Ve vozidle jsou údaje shromažďovány za celý vůz a jednotlivé dny provozu, dokud nejsou úspěšně přeneseny do databáze dodavatele. Údaje budou odesílány pro každé dveře zvlášť.
V případě opakovaného zastavení, resp. zavření a znovuotevření dveří v téže zastávce bude údaj o počtu cestujících sloučen v souladu s údaji v daném místě a čase.

Výstupy požadujeme ve formátu SQL.

Finální provedení a zapojení systému APC podléhá schválení zadavatele.

*Původní znění bodu 9.7*
*8 portový neřízený ethernetový přepínač s širokým rozsahem provozních teplot -40 až 80 °C s krytím IP30 a splňují požadavky EMC na ČSN EN 50498, článek 7.1. a 7.2. a ISO 7637-2:2004. Kupující připouští použití rovnocenných norem či technických dokumentů. Přepínač musí podporovat IEEE 802.3, 10/100M full/half-duplex, MDI/MDI-X auto-snímání. Napájení 15-32V. Minimální parametry: průchodnost min. 2,0 Gb/s, 128 kB SRAM na data, 1000 MAC adres, musí podporovat IEEE 802.1 prioritní systém. Montáž na DIN lištu a to v poloze „na ležato“, včetně veškeré propojovací ethernetové kabeláže mezi palubním počítačem a switchem, a mezi switchem a všemi dodávanými komponentami majícími možnost připojení po ethernetu (tachograf, LCD monitory, odbavovací systém, aj.). Vše s dostatečnou rezervou délky a nalisovanými konektory. (Kupující používá 8 portový switch ECU 08P od firmy Herman)*

Nové znění bodu 9.7
8 portový neřízený ethernetový přepínač s širokým rozsahem provozních teplot -40 až 80 °C s krytím IP30 a splňují požadavky EMC na ČSN EN 50498, článek 7.1. a 7.2. a ISO 7637-2:2004. Kupující připouští použití rovnocenných norem či technických dokumentů. Přepínač musí podporovat IEEE 802.3, 10/100M full/half-duplex, MDI/MDI-X auto-snímání. Napájení 15-32V. Minimální parametry: průchodnost min. 2,0 Gb/s, 128 kB SRAM na data, 1000 MAC adres, musí podporovat IEEE 802.1

prioritní systém. Montáž na DIN lištu a to v poloze „na ležato“, včetně veškeré propojovací ethernetové kabeláže mezi palubním počítačem a switchem, a mezi switchem a všemi dodávanými komponentami majícími možnost připojení po ethernetu (tachograf, LCD monitory, odbavovací systém, APC, aj.). Vše s dostatečnou rezervou délky a nalisovanými konektory. (Kupující používá 8 portový switch ECU 08P od firmy Herman)

2. **<u>Změny v dokumentu „01-04-pr-4-sml-rozsah-a-cetnost-pravidelne-udrzby“</u>**

Změna v obsahu páté odrážce z 12 na 15 let.

**III.**

**Rozhodnutí o prodloužení lhůty pro podání nabídek**

V návaznosti na provedené změny zadávací dokumentace zadavatel postupem podle ust. § 99 odst. 2 ZZVZ prodlužuje lhůtu pro podání nabídek, a to tak, *aby činila alespoň celou svoji původní délku*.

Zadavatel zahájil zadávací řízení odesláním oznámení dne 31. 1. 2023 přičemž konec lhůty pro podání nabídek zadavatel stanovil na den 6.3.2023 v 9:00 hod. Původní lhůta pro podání nabídek tedy činila 33 (celých) kalendářních dnů.

Zadavatel tedy prodlužuje lhůtu pro podání nabídek do **3.4.2023** v **9:00 hodin.**

V Ostravě dne 28. 02. 2023

Bc. Iveta Janečková

Digitálně podepsal Bc. Iveta Janečková
Datum: 2023.02.28 14:10:31 +01'00'

.....

**Dopravní podnik Ostrava a.s.**
Bc. Iveta Janečková
specialistka nákupu