

Naše značka
VZ 23/24Vyřizuje/linka
Mgr. Matušková/543171635Místo odeslání/datum
Brno 17. 7. 2024**Zadávací řízení „Dodávka systému automatického počítání cestujících“
Vysvětlení zadávací dokumentace č. 4**

Dobrý den,

v označené věci jeden ze zájemců v rámci veřejné zakázky „Dodávka systému automatického počítání cestujících“ vznesl následující dotazy. Jakkoli se jedná o dotazy, které byly tazatelem doručeny po uplynutí zákonné lhůty ve smyslu § 98 odst. 3 ZZVZ, zadavatel se z důvodu zajištění maximální transparentnosti rozhodl na dotaz reagovat a níže uvádí odpověď.

Vznesený dotaz č. 1:

V Žádosti o vysvětlení ze dne 4.7.2024 jsme zaslali dotaz č. 3 s níže uvedeným vysvětlením:

*Vznesený dotaz**V příloze č. 3 Seznam vozidel MHD displeje je uvedeno u všech typů vozidel Napájení APC (PoE/ samostatně). V záložce Autobusy jsou uvedeny možnosti NE, NIC. Může zadavatel blíže specifikovat?**Odpověď na dotaz:**Odpověď NE, resp. NIC znamená, ve vozidle není, resp. zadavatel nemůže garantovat možnost připojení ke stávajícímu switchi s PoE. Ten nemusí být k dispozici, případně nemusí disponovat dostatečným množstvím volných výstupů PoE a dodavatel s tímto musí počítat.*

Může zadavatel vysvětlit také pojmy „POE“ a „samostatně“?

Odpověď na dotaz č. 1:

Zadavatel upřesňuje, že u položky v příloze č.3 smlouvy o dílo , kde je uvedeno „PoE“ je k dispozici ve vozidle nade dveřmi switch s napájením PoE (Power over Ethernet). To je možné využít i pro napájení systému počítání cestujících APC. V položce kde je uvedeno „samostatně“, není takový switch k dispozici (napájení jiných zařízení je řešeno samostatným rozvodem).

Vznesený dotaz č. 2:

V Žádosti o vysvětlení ze dne 9.7.2024 jsme zaslali dotaz č. 3 s níže uvedeným vysvětlením:

*Vznesený dotaz č. 3:**Dodavatel žádá zadavatele o objasnění ustanovení uvedeného v čl. XIII. odst. 2 smlouvy, ve kterém je uvedeno, že za podstatné porušení smlouvy se rozumí mj. prodlení objednatele s poskytnutím součinnosti i přes opakovanou výzvu zhotovitele, v jehož důsledku zhotovitel nemůže svůj závazek v požadované kvalitě a lhůtě splnit. Jak bude zadavatel postupovat v případě, kdy nebude možno zasahovat do vozů v jeho vlastnictví (vrtáním/jinou instalací) z důvodu trvajících záruk poskytovaných dodavatelem vozů? Bude se v takovém případě považovat zákaz vrtání/instalace jako neposkytnutí součinnosti ze strany zadavatele, resp. objednatele?**Odpověď na dotaz č. 3:**Zadavatel obecně vychází z předpokladu, že je ve společném zájmu jeho i zhotovitele dílo dokončit. Před každou instalací by měl být proveden realizační projekt, jehož součástí bude i návrh instalace zařízení do*

vozidel, který bude vzájemně odsouhlasen. Zadavatel si je také vědom skutečnosti, že instalace zařízení může být spojena vrtáním/jinou instalací do vozidel a v tomto směru poskytne maximální součinnost při odsouhlasení tohoto řešení u záručních vozidel u jejich dodavatelů. U dodavatele se současně předpokládá dodržení principu přiměřenosti, tj. bude navrženo takové řešení, které nebude mít z estetického hlediska výrazný vliv na vozidlo a z technického hlediska budou dodrženy veškeré legislativní požadavky na elektrickou instalaci.

Zadavatel je přesvědčen, že při splnění výše uvedeného bude poskytnut dodavateli záručních vozidel souhlas k instalaci zařízení. Pokud by k tomu z objektivních důvodů a při splnění výše uvedených požadavky nedošlo, bude tato záležitost řešena s dodavatelem u konkrétního typu vozidla.

Dodatečný dotaz:

Může zadavatel potvrdit či vyvrátit, že v takovém případě se bude považovat zákaz vrtání/instalace jako neposkytnutí součinnosti ze strany zadavatele, resp. objednatele? Bude v tomto případě dodavatel APC zproštěn sankce za nedodání systému v termínu?

Odpověď na dotaz č. 2:

Obecně zadavatel nevyklučuje vrtání do vozidel, dokonce z hlediska pevnosti instalace zařízení tento způsob předpokládá.

Pokud však zhotovitel navrhne takové řešení instalace, které nebude pro objednatele z objektivních důvodů akceptovatelné, nebude tato skutečnost považována za neposkytnutí součinnosti se všemi důsledky plynoucími ze smlouvy o dílo včetně sankcí. Za objektivní důvody se považuje např. nedodržení technických norem pro instalaci do silničních a drážních vozidel, narušení vnitřního uspořádání a designu vozidla, nedodržení podchodné výšky apod.

Vznesený dotaz č. 3:

Dále zdvořile žádáme o vysvětlení níže uvedených dotazů.

- 1) Může zadavatel potvrdit, že online stream ze senzorů lze poskytnout formou „RTSP“ (‘‘Real Time Streaming Protocol’’).
- 2) Může zadavatel vysvětlit zda u příznaku „ocest“, se počítá spoj po projetí průjezdnou konečnou jako nový linkospoj a tedy začíná „nová jízda a nové vyhodnocení automatické odchylky dat“?
- 3) Může zadavatel blíže specifikovat, jak se posuzuje „systematická chyba snímače“ uvedenou v Metodice vyhodnocení 4.2.5? Prosíme jasnou definici kritérií systematické chyby snímače?
 - Může zadavatel konkrétněji definovat, jaké druhy odchylek by mohly být považovány za "systematické chyby"?
 - Může zadavatel blíže specifikovat jaké jsou přípustné limity těchto odchylek, které by ještě byly akceptovány jako v rámci tolerance?
 - Může zadavatel uvést příklad, kdy bude odchylka považována za systematickou chybu i přesto, že je v rámci tolerance?

Odpověď na dotaz č. 3:

- 1) Ano, zadavatel potvrzuje využití protokolu „RTSP“ (“Real Time Streaming Protocol) pro online stream ze senzorů.
- 2) Ano, i u průjezdné konečné se bude každý linkospoj z hlediska počtu nástupů a výstupů vyhodnocovat samostatně.
- 3) Například opakované výpadky nebo restart snímače, opakovaná odchylka stejné hodnoty (opakovaný rozdíl o podobnou hodnotu, opakované započítání jen nástupu nebo jen výstupu apod.)
Opakovanou chybou se rozumí projevení zjevně systematické chyby třikrát a vícekrát v rámci jednoho linkospoje.
Za systematickou by i v rámci tolerance byla chyba považována, kdyby se opakovala při všech měřeních, například senzor vypadne nebo se restartuje maximálně dvakrát během jednoho linkospoje, ale děje se tak u konkrétního senzoru při všech měřeních nebo na konkrétním voze při všech měřeních byt u různých senzorů.

S pozdravem

Ing. Miloš Havránek
předseda představenstva

Mgr. Bc. Marek Viskot
člen představenstva