

Zadavatel:

**Dopravní podnik Ostrava a.s.**

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

IČO: 61974757

Veřejná zakázka:

**„Dodávka 40 ks nových nízkopodlažních velkokapacitních tramvají“**

sektorová veřejná zakázka na dodávky zadávaná v režimu zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek (dále jen „ZZVZ“)

### **Vysvětlení zadávací dokumentace**

dle ust. § 98 a § 99 ZZVZ

Zadavatel, Dopravní podnik Ostrava a.s., obdržel ve výše nadepsaném zadávacím řízení žádost dodavatele o vysvětlení zadávací dokumentace. V návaznosti na obdrženou žádost zadavatel uvádí znění dotazu a připojuje příslušné vysvětlení.

#### **Žádost o vysvětlení zadávací dokumentace č. 1 (obdržena dne 2. 10. 2017):**

Dovolujeme si tímto požádat o následující vysvětlení zadávacích podmínek. V odst. 4.8 písm. d) zadávací dokumentace je uvedeno: "Prokazuje-li však dodavatel prostřednictvím jiné osoby kvalifikaci a předkládá doklady podle § 79 odst. 2 písm. b) Zákona vztahující se k takové osobě, musí písemný závazek obsahovat rovněž závazek, že jiná osoba bude vykonávat plnění, ke kterým se prokazované kritérium kvalifikace vztahuje".

Máme za to, že tento požadavek je v rozporu s § 83 odst. 2 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek v platném znění (ZZVZ), a to v případě, kdy uchazeč prokazuje prostřednictvím subdodavatele referenční dodávku. Citované ustanovení ZZVZ, byť je v první části totožné s textací zadávací dokumentace, tak v části druhé výslovně stanoví, že předmětné prohlášení musí obsahovat závazek, že jiná osoba bude vykonávat stavební práce či služby, ke kterým se prokazované kritérium kvalifikace vztahuje. Zmiňované ustanovení tedy očividně nedopadá na situaci, kdy předmětem prokazování technické kvalifikace subdodavatelem je dodávka.

S ohledem na to, že v předmětném zadávacím řízení jde nepochybně o dodávky, žádáme o zvážení, zda by nemělo v tomto směru dojít k úpravě zadávací dokumentace a současně relevantnímu prodloužení lhůty pro podání nabídek, neboť tato změna může být zcela zásadní z pohledu možnosti vůbec se účastnit zadávacího řízení, případně formy účasti jednotlivých dodavatelů (samostatná nabídka se subdodavatelem, resp. společná nabídka).

#### **Informace zadavatele k žádosti č. 1 (poskytnuty dne 5. 10. 2017):**

Zadavatel předně uvádí, že si není zcela jist významem dotazu. Zadavatel je přesvědčen, že zadávací dokumentace, včetně jejího dotčeného čl. 4.8. písm. d), odpovídá ZZVZ. Vzhledem k tomu, že účelem zadávací dokumentace není postihnout kompletní právní úpravu obsaženou v ZZVZ a tím ji jakkoli suplovat, zadavatel se v čl. 4.8. písm. d) zadávací dokumentace omezil na upozornění na významnou povinnost, vyplývající dodavatelům z ust. § 83 odst. 1 písm. d) ZZVZ, tj. povinnost předložit písemný závazek jiné osoby, jejímž prostřednictvím prokazuje část kvalifikace, o tom, že jiná osoba bude vykonávat plnění, ke kterým se prokazované kritérium kvalifikace vztahuje. Zadavatel v zadávací dokumentaci současně nijak nevylučuje, ani neomezuje, aby, v případě, kdy jiná osoba nebude vykonávat stavební práce nebo služby, bylo při formulaci závazku této jiné osoby využito zákonné možnosti zakotvené v ust. § 83 odst. 2 věta druhá ZZVZ. Vzhledem k tomu, že formulace zadávací dokumentace neodporuje ZZVZ a zadavatel nezměnil zadávací podmínky, nebude přistupovat k prodloužení lhůty pro podání nabídek.

Zadavatel nad rámec výše uvedeného vysvětlení doplňuje, že zcela nerozumí tvrzení obsaženému v žádosti o vysvětlení, že by případná úprava zadávací dokumentace (v rozsahu jejího čl. 4.8. písm. d)) mohla mít vliv na rozhodnutí o formě účasti jednotlivých dodavatelů v zadávacím řízení (samostatná nabídka s poddodavatelem, resp. společná nabídka).

#### **Žádost o vysvětlení zadávací dokumentace č. 2 (obdržena dne 10. 10. 2017):**

V příloze č. 6 ZD - Úroveň technických podmínek velkokapacitních tramvají, od p.č.2 je v způsobu hodnocení uvedeno:

*Hodnocen bude rozdíl mezi hodnotou maximálního možného zatížení (svislá statická síla mezi dvojkolím, nebo dvojicí protilehlých volných kol a kolejnicí bez cestujících) dle čl. 4. I.CSN 28 1300 (110 kN) a hodnotou nápravového zatížení bez cestujících v kN uvedenou účastníkem v nabídce. Hodnocená nabídka získá bodovou hodnotu, která vznikne násobkem 100 a poměru hodnoty hodnocené nabídky k nejvýhodnější nabídce (preferována je vyšší hodnota rozdílu). Předpokládáme, že zadavatel měl na mysli v souladu s uvedenou normou ČSN 28 1300 maximální zatížení na nápravu 110KN a tím pro zadavatele posouzení technického řešení*

nabízených vozidel podle hodnoty maximálního nápravového zatížení s cestujícími (80s/m2), tzn. hodnotit vozidla podle provozního parametru, který ovlivňuje vyvolané náklady zadavatele na opravy a udržování tramvajových tratí.

Navrhujeme upravit způsob hodnocení nápravového zatížení uvedený pod p.č.2 v příloze č. 6 ZD takto:

Hodnocen bude rozdíl mezi hodnotou maximálního možného zatížení (svislá statická síla mezi dvojkolím, nebo dvojicí protilehlých volných kol a kolejnicí bez cestujících) dle čl. 4.1 ČSN 28 1300 (110 kN) a hodnotou maximálního (ne průměrného) nápravového zatížení s cestujícími (80s/m2) v kN uvedenou účastníkem v nabídce. Hodnocená nabídka získá bodovou hodnotu, která vznikne násobkem 100 a poměru hodnoty hodnocené nabídky k nejvýhodnější nabídce (preferována je vyšší hodnota rozdílu).

#### **Informace zadavatele k žádosti č. 2 (poskytnuty dne 13. 10. 2017):**

Zadavatel trvá na znění p.č. 2 přílohy č. 6 zadávací dokumentace, tj. hodnocen bude rozdíl mezi hodnotou maximálního možného zatížení (svislá statická síla mezi dvojkolím, nebo dvojicí protilehlých volných kol a kolejnicí bez cestujících) dle čl. 4.1. ČSN 28 1300 (110 kN) a hodnotou nápravového zatížení bez cestujících v kN uvedenou účastníkem v nabídce. Hodnocená nabídka získá bodovou hodnotu, která vznikne násobkem 100 a poměru hodnoty hodnocené nabídky k nejvýhodnější nabídce (preferována je vyšší hodnota rozdílu).

Zadavatel tedy bude hodnotit rozdíl mezi hodnotou maximálního možného zatížení dle čl. 4.1. ČSN 28 1300 (110 kN) a hodnotou nápravového zatížení bez cestujících v kN uvedenou účastníkem v nabídce.

#### **Žádost o vysvětlení zadávací dokumentace č. 3 (obdržena dne 19. 10. 2017):**

Příloha č. 4 – podmínky elektronické aukce obsahuje sdělení zadavatele, že po hodnocení nabídek bude provedena elektronická aukce „dále „eAukce“), v níž bude stanovena limitace rozdílu cenových podání účastníků, tj. minimálního rozdílu cenových podání aukčních hodnot ve výši 50.000 Kč, a maximálního rozdílu cenových podání ve výši 50%.

Tímto si Vás dovoluji požádat o výklad pravidla maximálního rozdílu cenového podání s uvedením příkladu, jakým způsobem se maximální rozdíl cenových podání promítne do podávání nových aukčních hodnot elektronické aukce, pokud se eAukce budou účastnit

účastníci pouze dva (případně i tři a více, kde bude ovšem situace o něco odlišná, než dolo popisovaná).

Z popisu stanovení maximální limitace rozdílu cenových podání aukčních hodnot se poddává, že pokud by se eAukce účastnili pouze dva účastníci, tak účastník s vyšší výchozí nabídkovou cenou nikdy nebude schopen dorovnat nejnižší možnou hodnotu položky, v důsledku čehož nikdy nedojde ke změně aktuálního pořadí nabídek a s tím souvisejícího případného prodloužení aukčního kola (jakkoli konkrétní rozdíly se mohou postupně snižovat). K tomu uvádíme následující příklad:

1. účastník 1 uvede v aukčním kole částku 1.200 000 Kč a účastník 2 uvede částku 800 000 Kč, rozdíl mezi těmito hodnotami je 400 000 Kč. S ohledem na maximální limit snížení 50% rozdílu mezi jeho nabídkou a aktuálně nejvýhodnější nabídkou, je účastníku 1 umožněno snížit svoji nabídku maximálně o 200 000 Kč, tj. na 1000 000 Kč.
2. V případě dalšího snížení bude účastník 1 disponovat s částkou 1.000 000 Kč, účastník 2 v případě nesnížení 800 000 Kč. Rozdíl mezi těmito hodnotami je 200 00 Kč, účastník 1 bude oprávněn snížit nabídku na 900 000 Kč.
3. Tedy i za předpokladu, že by nabídka účastníka č. 2 již dále neklesala, tak původně vyšší nabídka nemůže nikdy skončit pod hodnotou původně nižší nabídky, pouze se jí bude limitně blížit.

Je-li náš výklad uvedeného pravidla správný, přičemž z jazykového znění přílohy č. 4 se toto poddává, navrhuje, aby ustanovení o stanovení maximálního rozdílu cenových podání upraveno způsobem, který umožní reálnou soutěž dodavatelů. V tomto směru nutno zvážit, zda je vůbec stanovení maximálního rozdílu cenových podání nutné, případně, jaký (pokud vůbec nějaký) prospěch z takového ustanovení plyne pro zadavatele.

#### **Informace zadavatele k žádosti č. 3 (poskytnuty dne 24. 10. 2017):**

*V Příloze č. 4 Zadávací dokumentace je uvedeno „V eAukci bude stanoven minimální rozdíl cenových podání aukčních hodnot ve výši 50.000 Kč, údaje k minimálnímu rozdílu se vztahují ke stávající hodnotě položky, kterou daný účastník požaduje změnit (tj. porovnává se s předchozí hodnotou této položky u daného účastníka). V eAukci bude stanoven maximální rozdíl cenových podání ve výši 50 %, údaje k maximálnímu rozdílu se vztahují k nejnižší možné*

*hodnotě položky, kterou daný účastník požaduje změnit (tj. porovnává se s aktuální nejnižší možnou hodnotou této položky u všech účastníků)."*

Pravidlo o maximálním rozdílu cenových podání ve výši 50 % znamená, že aukce účastníkovi neumožňuje podkročit v daném okamžiku nejnižší aukční hodnotu o více než 50 %.

V případě modelového případu uvedeného v žádosti o vysvětlení zadávací dokumentace, kde

- účastník 1 - 1.200.000,- Kč,
- účastník 2 - 800.000,- Kč,

tedy platí, že účastník 1 může provést první změnu v intervalu od 1.150.000,- Kč do 400.000,- Kč. Prvním úhozem se tedy účastník 1 může dostat maximálně na úroveň 50 % nejnižší aukční hodnoty, tj. hodnoty účastníka 2. Počet účastníků na tento postup nemá vliv.

#### **Žádost o vysvětlení zadávací dokumentace č. 4 (obdržena dne 19. 10. 2017):**

SPECIFIKACE předmětu plnění obnovy vozového parku 40 ks nových nízkopodlažních velkokapacitních tramvají do délky 32,4m pro Dopravní podnik Ostrava a. s.

Máme následující otázky:

Bod 2.17

Řídicí systém vozidla bude schopen přijímat pokyny z nadřazeného systému, který bude regulovat a ovlivňovat jednotlivé provozní hodnoty a činnosti (minimálně: rychlost vozidla, zastavení vozidla, mazání okolků, ovládání světel v salónu cestujících, ovládání topení a klimatizace).

#### **Dotaz:**

Co je míněno pojmem nadřazený systém vozidla?

V obvyklé sestavě přijímá řídicí systém vozidla vstupní signály (poloha řadiče a pod), na jejichž základě provádí řídicí zásahy do jednotlivých funkčních celků (například regulátor pohonu). U běžných tramvajových vozidel není obvykle jiný systém nadřazen systému řídicímu.

Bod 4.8

Před zavřením dveří pracuje optická i akustická světelná výstraha. Po celou dobu otevření dveří je prostor osvětlován výkonným osvětlením. Akustickou výstrahu je možno použít aniž by se dveře zavřely. Akustická výstraha musí mít nastavitelnou hlasitost.

#### **Dotaz:**

Jaká intenzita osvětlení je v tomto případě požadována? Běžně dodávaná vozidla splňují požadavky platných norem pro osvětlení interiéru. Požaduje DPO hodnotu osvětlení nad rámec platných norem? Pokud ano, je třeba specifikovat hodnotu požadované intenzity osvětlení spolu s postupem ověření předepsaných hodnot (měřicí místa a požadovaná intenzita osvětlení v těchto místech).

#### Bod 4.16

Vozidlo vybavit kamerovým systémem se záznamem v délce 5 kalendářních dnů, který bude chráněn proti zneužití, v automatickém režimu přepínání kamer dveří a exteriéru s možností ručního přepnutí na interiér.

Počet kamer:

- 1 ks nad každými dveřmi (záběr kamery na celý prostor pro nástup cestujících včetně nástupní hrany a přiměřené plochy nástupiště),
- 4 ks exteriér (levá i pravá strana na prvním článku a za posledním kloubem),
- 11 ks interiér (umístění dle dohody s kupujícím).

#### **Dotaz:**

Vycházíme z předpokladu, že je počet kamer ve vozidle závislý na více parametrech, jako např. délka vozidla, počet článků, členitost interiéru apod.

Uveďte prosím počet interiérových kamer vztažený na jeden článek vozidla, nebo specifikujte požadavek jiným parametrem, než je absolutní počet kamer na vozidlo.

#### **Informace zadavatele k žádosti č. 4 (poskytnuty dne 24. 10. 2017):**

##### Ad bod 2.17

Zadavatel z důvodu zvýšení bezpečnosti provozu vozidel hodlá mít možnost ovlivňovat různé provozní stavy skrze nadřazený systém vozidla (palubní systém) (k tomu viz bod 2.17 přílohy č. 1 zadávací dokumentace). Jedním z typických řešení je komunikace skrze komunikační protokol po sběrnici CAN, která může být i oboustranná (např. hlášení o chybových stavech vozidla).

##### Ad bod 4.8

Zadavatel potvrzuje, že vozidla mají splňovat platné normy. Zadavatel tedy nepožaduje intenzitu osvětlení nad rámec platných norem.

Ad bod 4.16

Zadavatel uvádí, že počet kamer je dán pevně bez ohledu na délku vozidla, počet článků a členitost interiéru vozidla. Rozmístění jednotlivých kamer bude s dodavatelem konzultováno při konečném řešení v souladu s bodem 4.16 přílohy č. 1 zadávací dokumentace.

**Žádost o vysvětlení zadávací dokumentace č. 5 (obdržena dne 20. 10. 2017):****Dotaz č.1: Nehořlavost**

Žádáme o upřesnění, kterou normu týkající se nehořlavosti vyžaduje zadavatel plnit? EN45545 nebo DIN5510-2, příp. jinou?

**Dotaz č.2: Parametry tratí DPO**

Ve vztahu k bodu 1.6 dokumentu Příloha č. 1 Smlouvy (Specifikace vozidla), ale i s ohledem na další požadavky, žádáme o poskytnutí podrobných parametrů tratí DP Ostrava. Zejména vertikální oblouky, převýšení v oblouku, sklon vzestupnice, propady, apod.

Dále žádáme o potvrzení, že obrys vozidla lze stanovit v souladu s normou ČSN 280337 (tj. že infrastruktura splňuje ČSN 280318 a zároveň všechna provozovaná vozidla také respektují ČSN 280337).

**Dotaz č.3: Nástupiště**

Ve vztahu k bodu 1.9 dokumentu Příloha č. 1 Smlouvy (Specifikace vozidla), žádáme o upřesnění vzdálenosti nástupiště od osy koleje a výšky nástupiště.

**Dotaz č.4: Baterie**

Ve vztahu k bodu 2.5 dokumentu Příloha č. 1 Smlouvy (Specifikace vozidla), žádáme o sdělení, zda zadavatel připouští pro záložní napájení obvodů 24V použití baterie VRLA s technologií AGM. Z provozního hlediska se nám tyto baterie ukazují jako velmi spolehlivé a bezúdržbové s prodlouženou životností.

**Dotaz č.5: Odolnost svorkovnic a elektrických skříní proti korozi**

Ve vztahu k bodu 2.14 dokumentu Příloha č. 1 Smlouvy (Specifikace vozidla), žádáme o sdělení, zda zadavatel připouští použití i jiných materiálů odolných proti korozi než je nerez? Například hliníkové slitiny a podobně, pokud to technicky dané řešení umožňuje?

**Dotaz č.6: Spřáhlo**

Ve vztahu k bodu 3.10 dokumentu Příloha č. 1 Smlouvy (Specifikace vozidla), žádáme o sdělení podrobností ke spřáhlu, které DP Ostrava používá, a to zejména výšku spřáhla (od TK).

**Dotaz č.7: Kamerový systém**

Ve vztahu k bodu 4.16 dokumentu Příloha č. 1 Smlouvy (Specifikace vozidla), žádáme o sdělení, zda zadavatel akceptuje i takové řešení, kde nebudou kamery umístěné přímo nad jednotlivými dveřmi, ale bude důkladně pokryt kamerovým systémem celý prostor cestujících, včetně prostoru pro nástup, nástupní hrany a části nástupiště.

**Dotaz č.8: USB konektory**

Ve vztahu k bodu 4.17 dokumentu Příloha č. 1 Smlouvy (Specifikace vozidla), žádáme o sdělení, zda zadavatel akceptuje i řešení s USB konektory pro nabíjení mobilních telefonů s uložením mimo vodorovnou polohu. Například řešení s umístěním v madlech (podobné řešení jako v autobusech).

**Dotaz č.9: Boční plenty podvozků**

Ve vztahu k bodu 4.18 dokumentu Příloha č. 1 Smlouvy (Specifikace vozidla), žádáme o sdělení, zda zadavatel akceptuje i řešení zákrytů podvozků bez plynových vzpěr, a to konkrétně celoodnímatelné kryty, které v případě potřeby umožňují přístup i u nástupních ostrůvků, nebo v oblouku.

**Dotaz č.10: Tlačítka a kontrolky**

Ve vztahu k bodu 5.3 dokumentu Příloha č. 1 Smlouvy (Specifikace vozidla), žádáme o sdělení, zda zadavatel akceptuje také použití fóliových panelů pultu řidiče odolných proti polití, s výbornými ergonomickými vlastnostmi a s jednoduchou výměnou pultu v případě poruchy. Pulty mají integrované tlačítka do funkčních bloků, s možností úpravy funkčnosti díky mikroprocesorovému řízení což dává další rozšířenou možnost využití.

**Dotaz č.11: Ovládací prvky přístrojové desky**

Ve vztahu k bodu 5.6 dokumentu Příloha č. 1 Smlouvy (Specifikace vozidla), žádáme o sdělení, zda zadavatel akceptuje také použití fóliových panelů odolných proti polití, s výbornými ergonomickými vlastnostmi a s jednoduchou výměnou pultu v případě poruchy. Pulty mají integrované tlačítka do funkčních bloků, s možností úpravy funkčnosti díky mikroprocesorovému řízení což dává další rozšířenou možnost využití.

**Dotaz č.12: Osvětlení pultu řidiče**

Ve vztahu k bodu 5.14 dokumentu Příloha č. 1 Smlouvy (Specifikace vozidla), žádáme o upřesnění, jestli se v tomto bodě jedná pouze o osvětlení panelu pultu řidiče nebo zda se jedná o osvětlení nějaké čtecí zóny. V takovém případě žádáme o přesnější definici této čtecí zóny.

**Dotaz č.13: Autochladnička**

Ve vztahu k bodu 5.20 dokumentu Příloha č. 1 Smlouvy (Specifikace vozidla), žádáme o sdělení, jaké maximální rozměry má autochladnička používaná zaměstnanci DP Ostrava.

**Dotaz č.14: Vizuální informační systém**

Ve vztahu k bodu 6.3 dokumentu Příloha č. 1 Smlouvy (Specifikace vozidla), žádáme o sdělení, zda požadavek na jediného dodavatele informačních panelů platí i v případě nabídky alternativního řešení. Respektive, zda je možné nabídnout plně funkční systém, dodaný jako jeden celek, avšak složený z komponent různých dodavatelů.

**Dotaz č.15: Vnější panely**

Ve vztahu k bodu 6.3.1 dokumentu Příloha č. 1 Smlouvy (Specifikace vozidla), žádáme o sdělení, zda zadavatel akceptuje také použití LED informační panely. Tyto jsou jednodušší na údržbu, rozměrově úspornější a mají nižší hmotnost.

**Dotaz č.16: Kurzovka**

Ve vztahu k bodu 6.3.2 dokumentu Příloha č. 1 Smlouvy (Specifikace vozidla), žádáme o sdělení, zda zadavatel akceptuje také použití LED kurzovky. Tyto jsou jednodušší na údržbu, rozměrově úspornější a mají nižší hmotnost.

**Dotaz č.17: Ostatní komponenty a instalace připojené k palubnímu počítači**

Ve vztahu k bodu 6.4 dokumentu Příloha č. 1 Smlouvy (Specifikace vozidla), žádáme o umožnění s použitím komponent se standardním teplotním rozsahem jako ostatní komponenty na vozidle (třída T1). Dle zjištěných informací je historicky nejnižší průměrná teplota -25°C. Vozidlo je navíc při nízkých teplotách temperováno proti zamrznutí. Navíc uvedený 8-portový switch ECU 08P od firmy Herman požadované teplotní rozsahy dle technické specifikace neplní (uvedený rozsah -30°C až +70°C).

Dále žádáme o sdělení, zda je možné realizovat montáž ETH switchů dle zástavbového prostoru, tak aby nedocházelo k namáhání ETH kabeláže a případnému poškození switchů i když by bylo zjištěno, že je v daném případě lepší vertikální montáž. Je možné použít alternativní ETH switch, který zachová stejnou funkčnost systémů?

**Dotaz č.18: Jištění odbavovacího systému na bázi ethernetu**

Ve vztahu k bodu 6.5.1.3 dokumentu Příloha č. 1 Smlouvy (Specifikace vozidla), žádáme o sdělení, zda lze tyto jističe umístit mezi ostatní jističe 24V nebo zda musí být mimo tento prostor.

**Dotaz č.19: Kabeláž kloubu**

Ve vztahu k bodu 6.5.2.1 dokumentu Příloha č. 1 Smlouvy (Specifikace vozidla), žádáme o sdělení, zda se požadavek na kabeláž mezi články a její připojení pomocí konektorů se týká pouze datové kabeláže nebo také 24V signálové a napájecí kabeláže.

**Dotaz č.20: WiFi**

Ve vztahu k bodu 6.6 dokumentu Příloha č. 1 Smlouvy (Specifikace vozidla), žádáme o sdělení, zda zadavatel akceptuje i jiné kombinace osazení WIFI než je předepsáno (2 ks WIFI na definovaných místech). WIFI zařízení pro cestující je možné navrhnout individuálně pro potřeby konkrétního vozidla na základě měření kvality signálu a vybrat tak nejlepší možné umístění.

**Dotaz č.21: Pískovače**

Ve vztahu k bodu 7.4 dokumentu Příloha č. 1 Smlouvy (Specifikace vozidla), žádáme o sdělení, jaký způsob plnění pískovačů je požadován - z interiéru vozu, z exteriéru, nebo obojí?

**Dotaz č.22: Podúrovňový soustruh Rafamet**

Ve vztahu k bodu 7.8 dokumentu Příloha č. 1 Smlouvy (Specifikace vozidla), žádáme o poskytnutí technických podkladů k podúrovňovému soustruhu Rafamet.

**Dotaz č.23: Vyhodnocení Přílohy č. 1 Smlouvy (Specifikace vozidla)**

Ve vztahu k dokumentu Příloha č. 1 Smlouvy (Specifikace vozidla), žádáme o sdělení, jak bude tento dokument a jeho jednotlivé body hodnocen a zda bude mít vliv na hodnocení či případné vyloučení nabídky.

Struktura dokumentu naznačuje, že se jedná o požadavky, u kterých zadavatel preferuje odpověď „ANO“. Nicméně v celé zadávací dokumentaci jsme toto výslovně uvedené nenašli. Není tak zřejmé, jak bude naloženo s nabídkou uchazeče, pokud bude u některého bodu uvedeno „NE“. Pokud zadavatel akceptuje u některých bodů odpověď „NE“, žádáme o jejich úplný výčet.

**Dotaz č.24: Nápravové zatížení**

Ve vztahu k dokumentu Příloha č. 6 ZD (Úroveň technických podmínek), žádáme o upřesnění zadání, jakou hodnotu zde uvést. Zadavatel požaduje uvést hodnotu nápravového zatížení bez cestujících. Má v této hodnotě být zahrnuta i hmotnost řidiče a provozních kapalin?

Dále žádáme o vysvětlení, zda se jedná o součet nápravového zatížení všech náprav nebo zda se jedná o hodnotu nápravového zatížení nejvíce zatížené nápravy, příp. zda se jedná o hodnotu průměrného zatížení jedné nápravy.

**Dotaz č.25: Definice nízké podlahy**

Ve vztahu k dokumentu Příloha č. 6 ZD (Úroveň technických podmínek), žádáme o upřesnění definice nízké podlahy. Zejména zda bude za nízkopodlažní považováno vozidlo, které má v části nad podvozky sklon podlahy maximálně 8% (vzhledem k preferenci kol s nápravou je takové řešení nutné)? Dále, zda je stanovená maximální přípustná výška podlahy nad TK, zda

jsou přípustné schody v interiéru a zda je požadováno nějaké procento sedaček přístupných přímo z nízké podlahy.

**Dotaz č.26: Obsaditelnost**

Dle dokumentu Příloha č. 6 ZD (Úroveň technických podmínek), zadavatel stanovil minimální obsaditelnost vozidla na 200 osob (při 5 stojících osobách na m<sup>2</sup>). Z hodnocených kritérií vyplývá, že zadavatel preferuje vozidlo s vyšší kapacitou (až 240 osob). Avšak z analýzy celého hodnotícího vzorce vyplývá, že může být výhodnější předložit nabídku levnějšího vozidla s obsaditelností na této minimální hranici 200 osob.

Zadavatel nedávno uzavřel smlouvu na dodávku středněkapacitních tramvají, které mají obsaditelnost 188 osob. Může tedy reálně nastat situace, že nyní zvítězí nabídka s vozidlem jen nepatrně větším než výše zmiňované již zasmělněné středněkapacitní tramvaje. Navrhujeme zadavateli, aby zvýšil požadavek na minimální obsaditelnost na 230 osob (při 5 stojících osobách na m<sup>2</sup>).

**Dotaz č.27: Šířka uličky**

Ve vztahu k dokumentu Příloha č. 6 ZD (Úroveň technických podmínek), žádáme o upřesnění, v jaké výšce nad podlahou bude šířka uličky nad podvozky měřena.

**Dotaz č.28: Maximální provozní rychlost**

Dle dokumentu Příloha č. 6 ZD (Úroveň technických podmínek), zadavatel stanovil minimální požadavek na maximální provozní rychlost na 70 km/h. Z hodnocených kritérií vyplývá, že zadavatel preferuje vozidlo s vyšší maximální provozní rychlostí (až 80 km/h) a takové vozidlo hodnotí vyšším počtem bodů. Z veřejně dostupných informací nevyplývá, že by v tramvajové síti DP Ostrava byla na některém úseku dovolena rychlost vyšší než 70 km/h.

Žádáme zadavatele o upřesnění, na jakém úseku má v úmyslu vozidlo rychlostí vyšší než 70 km/h provozovat. Také žádáme zadavatele o sdělení, jaká je délka úseků, na kterých je dovolena rychlost vyšší než 70 km/h a jaký je podíl délky těchto úseků k celkové délce tramvajové sítě DP Ostrava. Dále žádáme zadavatele o sdělení, jaká je délka úseků, na kterých je dovolena rychlost v rozmezí 50 až 70 km/h a jaký je podíl délky těchto úseků k celkové délce tramvajové sítě DP Ostrava.

**Dotaz č.29: Nízkopodlažnost dle ČSN 28 1300**

Dle bodu 4.4 Zadávací dokumentace je stanoven požadavek na prokázání technické kvalifikace předložením seznamu realizovaných významných dodávek, ze kterého musí jednoznačně vyplývat, že dodavatel dodal minimálně 5 nových nízkopodlažních tramvají, když za nízkopodlažní tramvaj je pro tento případ dle zadávací dokumentace považována tramvaj, která má nízkopodlažní plochu vozidla minimálně 35% z užitné plochy vozidla pro stojící cestující dle ČSN 28 1300 a EHK OSN č. 107.

Zadavatel stanovuje specifikaci a technické podmínky za pomoci odkazu na určité technické normy či dokumenty jakožto normativní dokumenty. Připouští zadavatel v daném případě ve smyslu ust. § 90 zákona i jiné normativní dokumenty rovnocenné výše citovaným?

**Dotaz č.30: Normy**

Zadavatel v kupní smlouvě a v technické dokumentaci odkazuje na řadě míst na konkrétní technické normy ČSN. Připouští zadavatel rovnocenné řešení v případě odkazů na technické normy, jak je stanoveno v ust. § 90 odst. 3 zákona nebo trvá na splnění podmínek dle citovaných technických norem?

**Dotaz č.31: Losování**

Zadavatel v čl. 5 odst. 5.3 zadávací dokumentace stanoví, že v případě bodové rovnosti rozhodne los. Žádáme o upřesnění, jakým způsobem by bylo realizováno losování v případě rovnosti bodových hodnot. Bylo by toto realizováno za přítomnosti notáře či dodavatelů nebo jiným způsobem? S ohledem na zásady dle § 6 zákona pokládáme za vhodné v zadávacích podmínkách upřesnit způsob losování, neboť s ohledem na druh zadávacího řízení na dodávky nelze vyloučit rovnost hodnot u soutěžících.

V návaznosti na shora uvedené dotazy k zadávacím podmínkám a potřebu odstranění řady nejasností si dovoluujeme požádat zadavatele o prodloužení lhůty pro podání nabídek v této veřejné zakázce. S ohledem na potřebu vyjasnění většího množství dotazů bychom si dovolili požádat o prodloužení lhůty pro podání nabídek nejméně o 4 týdny.

**Informace zadavatele k žádosti č. 5 (poskytnuty dne 25. 10. 2017):****Ad dotaz č. 1**

Zadavatel očekává, že dodavatelé znají nejlépe normy a předpisy, které musí vozidla splňovat dle aktuální platné legislativy. Zadavatel z tohoto důvodu v bodě 1.2. přílohy č. 1 návrhu smlouvy uvádí obecný požadavek „Tramvaje musí splňovat požadavky platných právních předpisů a technických norem“.

**Ad dotaz č. 2**

Zadavatel upřesňuje, že parametry trati, včetně lomů podélného sklonu a jeho zaoblení, převýšení, vzestupnic a poloměrů, jsou na tratích zadavatele provedeny v souladu s normou ČSN 73 6412. I když některé z těchto parametrů nemá zadavatel ve své síti limitní, nemůže do budoucna vyloučit, že se při stavbě nových úseků, nebo rekonstrukcích stávajících, bude nucen tento parametr realizovat.

V bodě 1.2 přílohy č. 1 návrhu smlouvy zadavatel stanoví podmínku, aby vozidlo splňovalo požadavky platných právních předpisů a technických norem, které se na něj vztahují. Tato podmínka se vztahuje i na soulad s požadavky ČSN 28 0318. Zadavatel maximální normou stanovenou hodnotu šířky skříně snížil na 2600 mm z důvodu provedení nástupišť, jejichž hrana je v minimální hodnotě 1350 mm od osy koleje (proto byla šířka skříně oproti maximální šířce určené normou snížena o 50 mm- viz bod 4.5 normy ČSN 28 0318). Toto koresponduje se standardní šířkou obrysu vozidla (2700 mm) a průjezdného průřezu (3500 mm) v této normě uvedených. Zadavatel potvrzuje tímto, že obrys vozidla lze v situaci zadavatele stanovit v souladu s normou ČSN 28 0318, tedy dle referenčního vozidla v normě uvedeném.

#### Ad dotaz č. 3

Zadavatel uvádí, že vše je uvedeno v bodě 4.4 přílohy č. 1 návrhu smlouvy. Výška uvedená v tomto bodě je výškou od temene kolejnice. Zadavatel potvrzuje, že všechna nástupiště v jeho tramvajové síti umožňují provoz tramvajového vozidla o šířce 2600 mm bez jakéhokoli omezení.

#### Ad dotaz č. 4

Zadavatel uvedené nepřipouští.

#### Ad dotaz č. 5

Zadavatel uvádí, že kryty svorkovnic vozidel požaduje provést z materiálů odolných proti korozi (např. nerez, plast a další materiály odolávající dlouhodobě povětrnostním vlivům), rovněž konektory budou z materiálů odolných proti korozi (plast, různé slitiny kovů ...).

#### Ad dotaz č. 6

Zadavatel upřesňuje, že výška spřáhla (v ose) nad temenem kolejnice u nového vozidla musí být  $525 \pm 20$  mm nad temenem kolejnice. Nejnižší výška spřáhla při opotřebení vozidla nesmí překročit  $445 \pm 20$  mm nad temenem kolejnice.

#### Ad dotaz č. 7

Zadavatel uvedené řešení nepřipouští.

Ad dotaz č. 8

Zadavatel uvedené řešení nepřipouští.

Ad dotaz č. 9

Zadavatel nepotvrzuje a trvá na dodržení všech požadavků vyplývajících z bodu 4.18 přílohy č. 1 návrhu smlouvy.

Ad dotaz č. 10

Zadavatel uvedené řešení nepřipouští.

Ad dotaz č. 11

Zadavatel nepotvrzuje.

Ad dotaz č. 12

Zadavatel uvádí, že se jedná pouze o osvětlení panelu pultu řidiče.

Ad dotaz č. 13

Zadavatel údaj uvádí v bodě 5.20. přílohy č. 1 návrhu smlouvy „*V kabině řidiče je požadována jedna zásuvka (12 V) pro připojení nabíječky mobilního telefonu a jedna zásuvka (24 V, s min. napájecím proudem 5 A) pro připojení přenosné autochladničky, pro kterou bude v kabině vyčleněn prostor o minimálních rozměrech **500 x 300 x 200mm**, vybavený oky pro uchycení.*“

Ad dotaz č. 14

Zadavatel trvá na znění bodu 6.3. přílohy č. 1 návrhu smlouvy.

Ad dotaz č. 15

Zadavatel nepotvrzuje a trvá na znění bodu 6.3.1 přílohy č. 1 návrhu smlouvy.

Ad dotaz č. 16

Zadavatel nepotvrzuje a trvá na znění bodu 6.3.2 přílohy č. 1 návrhu smlouvy.

Ad dotaz č. 17

Zadavatel uvedené potvrzuje.

Ad dotaz č. 18

Zadavatel trvá na umístění pojistek dle bodu 6.5.1.3 přílohy č. 1 návrhu smlouvy.

Ad dotaz č. 19

Zadavatel uvádí, že mezi články musí být pomoci konektorů rozpojitelná veškerá kabeláž.

Ad dotaz č. 20

Zadavatel trvá na znění bodu 6.6 přílohy č.1 návrhu smlouvy.

Ad dotaz č. 21

Zadavatel uvádí, že požaduje plnění pískovačů pouze z interiéru vozu.

Ad dotaz č. 22

Zadavatel informuje, že provozuje podúrovňový soustruh od firmy Rafamet s.a. typu UGE 180 N, na kterém provádí reprofilaci tramvajových kol všech typů doposud provozovaných tramvají. Soustružení je prováděno při upnutí nápravy do hrotů (v ose kola), nebo je náprava upnuta pomocí přípravků přes ložiska nápravy mezi koly. Zadavatel si není jistý, jaké parametry soustruhu jsou pro dodavatele relevantní.

Ad dotaz č. 23

Účastník uvede ANO v případě, že splňuje daný požadavek. Je-li požadováno rozmezí (min. – max.), může účastník do řádku „Doplňující popis“ uvést konkrétní hodnotu parametru. Účastník uvede NE v případě, že nesplňuje daný požadavek a současně vždy uvede do řádku „Doplňující popis“ popis jeho řešení. Zadavatel navržené řešení účastníkem bude akceptovat v případě, že se bude jednat o kvalitativně srovnatelné anebo lepší technické řešení. Uvedením NE bez navržení kvalitativně srovnatelného, anebo lepšího technického řešení uvedeného do pole „Doplňující popis“, bude považováno za nesplnění zadávacích podmínek

zadavatele.

#### Ad dotaz č. 24

Zadavatel upřesňuje, že v hodnotě maximálního nápravového zatížení není zahrnuta hmotnost řidiče, hmotnost provozních kapalin však ano.

Zadavatel požaduje uvést rozdíl maximální hodnoty zatížení na nápravu vozidla bez cestujících, tedy nejvíce zatížené nápravy.

#### Ad dotaz č. 25

Za nízkopodlažní plochu vozidla zadavatel považuje užitečnou plochu pro stojící cestující dle ČSN 281300, článek 4.1.3.2, která je současně přístupna bez schodů z nejméně jedné provozní dveře dle EHK OSN č. 107.

Zadavatel uvádí, že podíl nízkopodlažní plochy na užitečné ploše pro stojící cestující nabízeného vozidla v % bude v souladu s bodem č. 3 přílohy č. 6 zadávací dokumentace dán takto (plocha prostoru pro stojící cestující bez schodů s přístupem k nejméně jednomu provoznímu dveřím dle EHK č. 107, odst. 2.1.4) / (užitečná plocha pro stojící cestující dle ČSN 281300, článek 4.1.3.2) \* 100.

Zadavatel potvrzuje, maximální sklon podlahy není parametrem pro výpočet nízkopodlažnosti, rampa se sklonem 8 % bude tedy požadována za nízkopodlažní.

Schody v interiéru jsou přípustné a procento sedadel přístupných přímo z nízké podlahy není stanoveno.

#### Ad dotaz č. 26

Zadavatel trvá na stávajících požadavcích na předmět veřejné zakázky.

#### Ad dotaz č. 27

Zadavatel upřesňuje, že požaduje uvedení nejmenší šířky uličky prostoru nad podvozky. Pro vozidla kategorie I (tedy i poptávanou tramvaj) se jedná o rozměr ve výšce 0 až 900 mm, který musí být minimálně 450 mm (ve smyslu EHK OSN č. 107).

Pro účely hodnocení tedy uchazeč uvede hodnotu nejmenší šířky uličky prostoru nad podvozky, která se ve vozidle vyskytuje, tedy šířku uličky do výše 900 mm nad úrovní podlahy.

Zadavatel uvádí, že měření šířky uličky bude provedeno kalibrovaným měřidlem. Měření se provádí pro celou oblast 0-900 mm.

#### Ad dotaz č. 28

Zadavatel uvádí, že v současné době neprovozuje žádný úsek trati, kde by byla povolena rychlost 80 km/h. Zadavatel však do budoucna plánuje zvýšení rychlosti tramvají na některých úsecích až na 80 km/hod.

#### Ad dotaz č. 29

Za nízkopodlažní plochu vozidla zadavatel považuje užitečnou plochu pro stojící cestující dle ČSN 281300, článek 4.1.3.2, která je současně přístupna bez schodů z nejméně jedné provozní dveře dle EHK OSN č. 107. Zadavatel nevylučuje podpůrně ani aplikaci ust. § 91 odst. 1 ZZVZ, pokud se jedná o zcela rovnocennou normu a uvedené bude doloženo dle citovaného ustanovení.

#### Ad dotaz č. 30

Zadavatel nevylučuje aplikaci ust. § 90 odst. 3 ZZVZ. Nicméně zadavatel v této souvislosti dodavatele upozorňuje na dikci ust. § 91 odst. 1 ZZVZ.

Zadavatel současně na profilu zadavatele uveřejní příslušné části zadávací dokumentace (zadávací dokumentaci, přílohu č. 2 zadávací dokumentace, přílohu č. 1 návrhu smlouvy), obsahující odkazy na normy ve smyslu ust. § 90 ZZVZ, kde zadavatel pro vyloučení pochyb u každého takového odkazu, nad rámec generálního ustanovení, výslovně uvádí možnost nabídnout rovnocenné řešení.

#### Ad dotaz č. 31

Zadavatel uvádí, že v případě bodové rovnosti bude proveden los v souladu se zásadou transparentnosti.

#### **Vysvětlení zadávací dokumentace z vlastní iniciativy zadavatele (poskytnuto dne 25. 10. 2017):**

Za účelem vyloučení jakýchkoli případných pochyb o souladu znění čl. 4.8. zadávací dokumentace se ZZVZ zadavatel čl. 4.8. písm. d) zadávací dokumentace upravuje, a to tak, že jeho stávající text nahrazuje textem tohoto znění:

*„Písemný závazek jiné osoby v souladu s § 83 odst. 1 písm. d) a § 83 odst. 2 Zákona.“*

Vzhledem k informacím poskytnutým zadavatelem k žádosti č. 5 a k vysvětlení poskytnutého z vlastní iniciativy zadavatele, prodlužuje zadavatel v souladu s ust. § 99 odst. 2 ZZVZ lhůtu pro podání nabídek o celou její původní délku, a to do 15. 12. 2017, 10:00. Zadavatel současně na profilu uveřejní aktualizované části zadávací dokumentace.

#### **Žádost o vysvětlení zadávací dokumentace č. 6 (obdržena dne 25. 10. 2017):**

Při čtení z vašich specifikací nakonec nedokážeme dosáhnout, jestliže existuje výhradní podmínka kolem typu podvozku, který by měly zahrnovat tramvaje.

Zjistili jsme, že výsledky ze setkání před specifikací doporučené otočné podvozky, v rekordním číslo 8 z 45684CSEN-13\_Priloha\_c\_7\_ZD\_Zaznam\_o\_trzni\_konzultaci

Čtete 7.1 z vysvětlení z 45684CSEN-2-Priloha\_c\_1\_SML\_Specifikace\_tram.

Nelze však najít seznam z vyloučení týkajících se technických termínů ani 45684CSEN-2-Priloha\_c\_1\_SML\_Specifikace\_tram ani v 45684CSEN-15\_Zadavaci\_dokumentace:

Tato podmínka je definitivně výlučná?

#### **Informace zadavatele k žádosti č. 6 (poskytnuty dne 30. 10. 2017):**

Zadavatel z dotazu snad správně pochopil, že tento směřuje k požadavku na otočné podvozky. Definice otočných podvozků je uvedena v bodě 7.1. přílohy č. 1 návrhu smlouvy, kde jsou mimo jiné také zobrazeny koncepce vozidel, které mohou splňovat dané podmínky, a také vozidla, která již z konstrukčního hlediska tyto podmínky nesplňují.

Pro úplnost zadavatel uvádí, že bezvýhradně trvá na použití otočných podvozků.

#### **Žádost o vysvětlení zadávací dokumentace č. 7 (obdržena dne 25. 10. 2017):**

V zadávací dokumentaci v článku 5.3.1 Nabídková cena je uvedeno: „ ....cena uvedená účastníkem na řádku e) Tabulky č.1 uvedené v bodu 2.1 zadávací dokumentace (odpovídá ceně, kterou účastník uvede na řádku e) v čl. 7 bodu 7.1 smlouvu“

Z článku 2.2 zadávací dokumentace vyplývá, že výše zmíněná celková cena v řádku e) bude včetně případného cla.

Ve smlouvě je však pro vyčíslení celkové ceny se clem další řádek f).

Dotaz 1: Mají být v obou řádcích e) a f) čl. 7 bodu 2.1 smlouvy ceny uvedeny včetně cla, nebo pouze v řádku f)?

Dále, z článku 5.3.1 zadávací dokumentace a z formulace řádků čl. 7 bodu 2.1 smlouvy vyplývá, že clo má být vyjádřeno až v celkové ceně, ne dříve, a tudíž cena za dodání 1 vozidla (Tabulka č. 2 bodu 2.1 zadávací dokumentace a poslední cenový řádek čl. 7 bodu 7.1 smlouvy) bude uvedena bez cla. A tato cena bez cla je předmětem aukce, jak vyplývá z článku 5.3.1 zadávací dokumentace.

Dotaz 2: Bude software při elektronické aukci automaticky připočítávat clo u dodávek ze zemí mimo EU tak, aby byly průběžně hodnoceny konečné ceny?

**Informace zadavatele k žádosti č. 7 (poskytnuty dne 30. 10. 2017):**

Ad dotaz č. 1

Zadavatel uvádí, že případné clo bude zohledněno v ceně uvedené na řádku f) čl. 7.1. návrhu smlouvy (nebude-li relevantní, účastník řádek f) z návrhu smlouvy odstraní).

Ad dotaz č. 2

Zadavatel potvrzuje, že při stanovení aktuálního pořadí nabídek v průběhu elektronické aukce bude zohledněna rovněž hodnota případného dovozního cla, a to tak, že účastník, který v nabídce deklaroval dovozní clo, uvedené zohlední při stanovení aukční hodnoty neboli cena za 1 ks vozidla (tramvaje) bude zahrnovat i příslušnou hodnotu cla. Dovozní clo tak nebude v rámci aukce samostatně vyčísleno a bude účastníkem kalkulováno v jím předkládaných aukčních hodnotách, tj. v ceně za dodání jednoho vozidla.

**Žádost o vysvětlení zadávací dokumentace č. 8 (obdržena dne 26. 10. 2017):**

Dotaz č. 1

V příloze č. 1 - Specifikace předmětu plnění pro dodávku v kapitole 6.3.1 Vnější panely a 6.3.2 Kurzovka Zadavatel požaduje dodání informačních panelů v technologii DOT-LED. Chápeme, že hlavním argumentem může být spotřeba informačního systému, která je o něco nižší, než u panelu vybaveného pouze nízkou příkonovými LED diodami. Navíc aktivně svítící LED diody

jsou pro cestující čitelnější než pasivní DOT-LED zejména ve dne, kdy použité LED v panelu DOT-LED jsou téměř „neviditelné“. Spotřeba vozidlového informačního systému není podstatná ve srovnání s ostatními vnitřními systémy při provozu vozidla (pohony, osvětlení a další prvky). Dále upozorňujeme, že přestože Zadavatel nenařizuje konkrétního výrobce na požadované výrobky, je z pohledu požadované technologie zřejmé, že tuto technologii může dodat pouze jeden výrobce.

Náš dotaz zní: Může Uchazeč alternativně nabídnout informační systém v technologii LED, případně s jakými parametry?

Dotaz č. 2

V příloze č. 1 - Specifikace předmětu plnění pro dodávku v kapitole 4.16 v části požadavku na kamerový systém je požadován kamerový systém. Je obecně známo, že některé stávající tramvaje Zadavatele obsahují kamerový systém, který je funkčně propojen s používaným palubním počítačem. Z něj je pak možné přepínat mezi jednotlivými kamerami, provádět vzdáleně změny v konfiguraci kamerového systému, včetně jednotného síťového propojení.

Náš dotaz zní: Mají si uchazeči zajistit integraci nabízeného kamerového systému do systému palubního počítače a nabídnout tak stávající využívané funkce či nově požadované funkce dle běžícího výběrového řízení?

**Informace zadavatele k žádosti č. 8 (poskytnuty dne 31. 10. 2017):**

Ad dotaz č. 1

Zadavatel nepřipouští použití LED technologie a z důvodu vyšší provozní životnosti požaduje informační panely v technologii DOT-LED. Pokud je zadavateli známo, na evropském trhu nabízejí technologii DOT-LED přinejmenším společnosti Buse s.r.o., Mobitec a Hanover Displays.

Ad dotaz č. 2

Zadavatel potvrzuje, že kamerový systém bude ovládán z palubního počítače (dodaného zadavatelem dle čl. 6.1 přílohy č. 1 návrhu smlouvy) pomocí komunikačního protokolu UDP. Zadavatel potvrzuje, že dodavatelé jsou povinni zajistit integraci kamerového systému do systému palubního počítače.

**Žádost o vysvětlení zadávací dokumentace č. 9 (obdržena dne 20. 11. 2017):**

Bylo by možné, na základě zkušeností z minulých projektů, sdělit Váš odhad, v jakém časovém období po podání nabídek proběhne elektronická aukce?

**Informace zadavatele k žádosti č. 9 (poskytnuta dne 23. 11. 2017):**

Zadavatel uvedený dotaz nepovažuje za žádost o vysvětlení zadávací dokumentace podle ust. § 98 ZZVZ. Zadavatel nicméně doplňuje, že termín konání elektronické aukce bude odvislý především od časové náročnosti posouzení, zda nabídky vyhovují zadávacím podmínkám, kterou nelze predikovat.

**Žádost o vysvětlení zadávací dokumentace č. 10 (obdržena dne 20. 11. 2017):**

Co se týče vaší laskavé odpovědi o kinematické obálce

Informace zadavatele k žádosti č. 5 (poskytnuty dne 25. 10. 2017):

Ad dotaz č. 3

Zadavatel uvádí, že vše je uvedeno v bodě 4.4 přílohy č. 1 návrhu smlouvy. Výška uvedená v tomto bodě je výškou od temene kolejnice. Zadavatel potvrzuje, že všechna nástupiště v jeho tramvajové síti umožňují provoz tramvajového vozidla o šířce 2600 mm bez jakéhokoli omezení.

Naší otázkou je

Z bezpečnostních důvodů tento závěr obnovuje všechny obvyklé konfigurace tramvaje? (změny tvaru, konfiguraci boggie a další parametry)

**Informace zadavatele k žádosti č. 10 (poskytnuta dne 23. 11. 2017):**

Zadavateli není zřejmé, k čemu konkrétně dotaz směřuje. Zadavatel k tomuto nicméně uvádí, že sdělení „Zadavatel potvrzuje, že všechna nástupiště v jeho tramvajové síti umožňují provoz tramvajového vozidla o šířce 2600 mm bez jakéhokoli omezení.“ se vztahuje pouze k šířce vozidla, která byla stanovena již při vypsání soutěže.

**Žádost o vysvětlení zadávací dokumentace č. 11 (obdržena dne 20. 11. 2017):**

Pokud jde o dokument: Priloha\_c.\_2\_ZD\_Kupni\_smlouva

A při zohlednění finančních otázek pro stavbu projektu by zjevně mohlo dojít k významnému ovlivnění konečných nákladů,

V odstavci 8 Platební podmínky uvádí, že za předmět doručení nebude předem uhrazena žádná platba :

On přes obsah a na cestě k optimalizaci hodnoty :

Je možné stanovit zálohu na 20% v podpisu smlouvy?, Vypadá z možností v tomto projektu?  
a / nebodoplňkovou platbu za 10% v 6. měsíci ?

Mohli bychom vědět : V tomto projektu existuje žádost o iniciativu na financování ze strany EU ?, kladně, jaký je stav ?

**Informace zadavatele k žádosti č. 11 (poskytnuta dne 23. 11. 2017):**

Zadavatel nebude měnit platební podmínky a zálohové platby nepřipouští.

Zadavatel uvádí, že existuje předpoklad spolufinancování zakázky z dotačních prostředků, nicméně dosud není zřejmé, na základě jakého dotačního titulu se tak stane.

**Žádost o vysvětlení zadávací dokumentace č. 12 (obdržena dne 21. 11. 2017):**

Prosíme o úpravu oprávnění k uzamknutému dokumentu „Příloha c.6 ZD Úroveň technických podmínek velkokapacitních tramvaji 170802..docx“ v příloze.

Sloupce, do kterých se mají vepisovat údaje jsou na prvních dvou stranách uzamčené pouze pro čtení.

**Informace zadavatele k žádosti č. 12 (poskytnuta dne 23. 11. 2017):**

Zadavatel na profilu zadavatele uveřejňuje dokument s názvem Příloha č 6 ZD\_Úroveň technických podmínek velkokapacitních tramvajů oprava\_171122, který umožňuje doplnění potřebných hodnot.

**Žádost o vysvětlení zadávací dokumentace č. 13 (obdržena dne 27. 11. 2017):**

V Zadávací Dokumentaci....na straně 3

2. Požadavky na jednotný způsob zpracování nabídkové ceny

V Tabulka c\_1 :

c) Cena za servisní přípravy pro vozidla (2 sady)

Naše otázka je

Když Zadávací Dokumentace vyhledá 2 sady:

Vyžaduje soubor služeb, který odpovídá dvěma tramvajím (podle očekávání),

nebo místo dvou kompletních sad odpovídajícím celkové flotile? (dvakrát tolik, kolik je třeba pro celou flotilu)?

**Informace zadavatele k žádosti č. 13 (poskytnuta dne 30. 11. 2017):**

Zadavatel uvádí, že vozidla bude provozovat na dvou vozovných (střediska údržby) a z toho důvodu požaduje dvě kompletní sady servisních přípravků pro dodávku všech 40 ks. vozidel. Zadavatel pojem „sada servisních přípravků“ a servisní přípravky definuje v čl. 1.4. zadávací dokumentace.

**Žádost o vysvětlení zadávací dokumentace č. 14 (obdržena dne 3. 12 2017):**

Dotaz č. 1: Normy

Zadavatel ve svých předchozích odpovědích uvedl, že vozidlo musí splňovat všechny platné normy, které se na něj vztahují a že od nabízejícího se očekává, že tyto normy zná.

Žádáme proto o upřesnění rozhodného data, ke kterému se platnost norem má vztahovat.

Dotaz č. 2: Parametry tratí DPO

Zadavatel neodpověděl úplně na náš minulý dotaz (datovaný 20.10.2017) – dotaz č. 2 Parametry tratí DPO.

Žádáme o poskytnutí podrobných parametrů tratí DP Ostrava, zejména vertikální oblouky, převýšení v oblouku, sklon vzestupnice, propady, apod.

Dotaz č. 3: Parametry vozidel DPO

Zadavatel neodpověděl úplně na náš minulý dotaz (datovaný 20.10.2017) – dotaz č. 2 Parametry tratí DPO.

Dotaz č. 4: Termíny plnění

Do bodu 5.1 Kupní smlouvy zadavatel požaduje vyplnit termíny plnění – dodávky vozidel, a to ve vymezených lhůtách (vozidla č. 1 až č. 10 ve lhůtě 24 až 36 měsíců, vozidla č. 11 až č. 30 ve lhůtě 37 až 48 měsíců a vozidla č. 31 až č. 40 ve lhůtě 49 až 60 měsíců).

Žádáme o potvrzení, že nabízející může vyplnit termíny plnění v rámci daných lhůt zcela dle vlastních preferencí a že vyplnění těchto termínů (v rámci vymezených lhůt) nemá vliv na hodnocení nabídky.

V této souvislosti žádáme o sdělení, zda existují nějaká kapacitní omezení DPO a kolik vozidel v jednom měsíci lze maximálně převzít.

Dále žádáme o vyjasnění, zda se vyplněné termíny plnění budou považovány za nejzazší možné nebo zda bude vyžadováno přesné dodržení těchto termínů, tzn. zda je či není přijatelné dřívější plnění.

#### Dotaz č. 5: Dodávka náhradních dílů pro mimozáruční opravy

V bodě 9.6 Kupní smlouvy zadavatel požaduje garanci dodací lhůty náhradních dílů pro mimozáruční opravy ve lhůtě maximálně 30 dní. U některých komponent, které nabízející sám nevyrábí, bývají dodací lhůty delší a nabízející tak nemůže požadovanou lhůtu zaručit. Žádáme proto dodavatele o zmírnění požadavku a to tak, že při potřebě náhradních dílů nakupovaných u subdodavatelů bude dodací lhůta sjednána individuálně, a to s přihlédnutím k dodací lhůtě těchto komponent uvedené subdodavatelem.

#### Dotaz č. 6: Dodávka náhradních dílů v případě konstrukčních změn nebo změn dodavatelů

V bodě 9.7 Kupní smlouvy zadavatel požaduje po dobu životnosti vozidla garanci dodací lhůty náhradních dílů v případě konstrukčních změn nebo změn dodavatelů ve lhůtě maximálně 90 dní. U některých komponent, které nabízející sám nevyrábí, bývají dodací lhůty delší a nabízející tak nemůže požadovanou lhůtu zaručit. Žádáme proto dodavatele o zmírnění požadavku a to tak, že při potřebě náhradních dílů nakupovaných u subdodavatelů bude dodací lhůta sjednána individuálně, a to s přihlédnutím k dodací lhůtě těchto komponent uvedené subdodavatelem.

#### Dotaz č. 7: Poskytování bezplatné technické pomoci

V bodě 9.11 Kupní smlouvy zadavatel požaduje poskytování bezplatné technické pomoci (např. k opravám nebo po havárii) po celou dobu technické životnosti vozidla ve lhůtě maximálně 30 dní. Vzhledem k tomu, že některé opravy po haváriích mohou mít být značného rozsahu, žádáme proto dodavatele o zmírnění požadavku a to tak, že u oprav velkého rozsahu bude lhůta sjednána individuálně.

Dále žádáme o potvrzení, že pod poskytnutím bezplatné technické pomoci se nerozumí samotné provádění oprav, asistence specialistů dodavatele v dílnách dopravního podniku nebo obdobné práce náročné na rozsah a personální kapacity. Vzhledem k obtížné predikci by jejich zahrnutí do smluvní ceny znamenalo významné riziko a tedy navýšení ceny.

**Dotaz č. 8: Řádné provozování vozidel**

V bodě 10.5 Kupní smlouvy zadavatel stanoví pokutu v případě určitých podmínek, kdy vozidla nelze řádně provozovat. Žádáme zadavatele, aby jednoznačně definoval „řádné provozování“ vozidel. Jedná se o stav, kdy vozidla nejsou technicky způsobilá k provozu s cestujícími, příp. jiný stav vozidla?

**Dotaz č. 9: Inflační doložka**

Kupní smlouva neobsahuje inflační doložku. Vzhledem k tomu, že smlouva předpokládá dodávky v průběhu několika let a dokonce dodávky celé čtvrtiny vozidel se mají uskutečnit až v pátém roce po podpisu smlouvy, představuje nemožnost upravit cenu o inflaci riziko.

Žádáme proto zadavatele o doplnění inflační doložky.

**Dotaz č. 10: Tlačení vozidla**

Ve vztahu k bodu 1.15 dokumentu Příloha č. 1 Smlouvy (Specifikace vozidla), žádáme o upřesnění podmínek, za jakých musí být vozidlo schopné tlačit jinou tramvaj o váze min. 42,5 tun. Zejména žádáme o sdělení délky takového úseku a přesnou specifikaci traťových podmínek a také nepříznivých adhezních podmínek.

**Dotaz č. 11: Wi-Fi**

Dle našeho názoru je v dokumentu Příloha č. 1 Smlouvy (Specifikace vozidla) rozpor mezi body 6.1 (Palubní systém), 6.4 (Ostatní komponenty a instalace připojené k palubnímu počítači) a 6.6 (Wi-Fi zařízení pro cestující). V bodech 6.1 a 6.4 jsou zmíněny 3 komunikační jednotky a v bodě 6.6 je zmíněno umístění 2 ks.

Žádáme zadavatele o vyjasnění počtů a předpokládaného umístění Wi-Fi pro cestující.

**Dotaz č. 12: Vnější panely**

V bodě 6.3.1 dokumentu Příloha č. 1 Smlouvy (Specifikace vozidla) je uvedeno rozlišení bočního panelu 19 x 12 bodů, šířka skříně 1 280 mm. Patrně se jedná o překlep. Žádáme zadavatele o upřesnění, zda by neměl být rastr 19 x 112 bodů.

**Dotaz č. 13: Zobrazovač času a pásma**

V bodě 6.4 dokumentu Příloha č. 1 Smlouvy (Specifikace vozidla) je uveden požadavek na zobrazovač času a pásma GTC24B umístěný za kabinou řidiče. Dle vyjádření firmy Mikroelektronika se tento typ zobrazovače se již nevyrábí a byl nahrazen typem GTC24F.

Žádáme zadavatele o potvrzení, že je možnou použít typ GTC24F.

Dotaz č. 14: Kabeláž

V bodě 6.5.1.5 dokumentu Příloha č. 1 Smlouvy (Specifikace vozidla) jsou uvedeny příklady vodičů, které je možné použít. Uvedené typy vodičů ("CYA 2,5 H07Z-K obj.č.4726042 – rudý a 4726022 – modrý", „CYA 1 H05Z-K obj.č.4725043 – rudý a 4725023 – modrý“ a „200SF/UTP Cat.5e H Flex 4 x 2 x AWG26/7“) neplní standardní platné normy pro kabeláž platných vozidel a jsou tedy v rozporu s bodem 1.2 dokumentu Příloha č. 1 Smlouvy (Specifikace vozidla).

Žádáme zadavatele o upřesnění, zda je možné použít i jinou kabeláž, která plní standardní platné normy pro kabeláž platných vozidel.

Dále žádáme zadavatele o vyjádření, zda umožňuje použití kabeláže, která není určena pro použití v kolejových vozidlech a která neplní standardní platné normy pro kabeláž platných vozidel (viz uvedené příklady).

Dotaz č. 15: Rozsah návrhu Technických podmínek

Dle Zadávací dokumentace bodu 3.1 písmena e) má být součástí nabídky i smlouva včetně všech příloh. Dále se v tomto bodě uvádí, že „Přílohu č. 3: Technické podmínky zpracované v členění dle vyhlášky č. 173/1995 Sb. v platném znění včetně povinných příloh zpracuje a předloží účastník samostatně v souladu se svou nabídkou“.

Žádáme zadavatele o upřesnění, zda výraz „zpracuje a předloží účastník samostatně v souladu se svou nabídkou“ znamená předložení jakou součástí nabídky nebo zda se tím míní zpracování a předložení později v průběhu realizace projektu.

Obdobně žádáme o upřesnění ve věci příloh Technických podmínek, tedy zda veškeré povinné přílohy mají tvořit součást nabídky. V této věci poznamenáváme, že v předchozí soutěži vypsané zadavatelem na středněkapacitní vozidla byl tento požadavek formulován obdobně a v dokumentech zveřejněných zadavatelem k této zakázce přílohy součástí nejsou.

V návaznosti na shora uvedené dotazy k zadávacím podmínkám, které mají zásadní vliv na konstrukci vozidel a tím i na technickou a cenovou část nabídky, a potřebu odstranění řady nejasností si dovoluujeme požádat zadavatele o prodloužení lhůty pro podání nabídek v této veřejné zakázce. S ohledem na potřebu vyjasnění většího množství dotazů bychom si dovolili požádat o přiměřené prodloužení lhůty pro podání nabídek.

**Informace zadavatele k žádosti č. 14 (poskytnuta dne 7. 12. 2017):**

Ad dotaz č. 1

Zadavatel uvádí, že vozidlo musí splňovat minimálně normy platné k okamžiku účinnosti smlouvy s vybraným dodavatelem, případně normy pozdější.

Ad dotaz č. 2

Zadavatel plně odkazuje na své dostatečné odpovědi ze dne 25. 10. 2017 (viz níže).

Zadavatel doplňuje, že pokud není v technické specifikaci uvedeno jinak, požaduje, aby vozidlo bylo provozuschopné na tramvajových tratích s limitními hodnotami dle platných norem.

*K odpovědi na dotaz č.2:*

*„Zadavatel upřesňuje, že parametry trati, včetně lomů podélného sklonu a jeho zaoblení, převýšení, vzestupnic a poloměrů, jsou na tratích zadavatele provedeny v souladu s normou ČSN 73 6412. I když některé z těchto parametrů nemá zadavatel ve své síti limitní, nemůže do budoucna vyloučit, že se při stavbě nových úseků, nebo rekonstrukcích stávajících, bude nucen tento parametr realizovat.*

*V bodě 1.2 přílohy č. 1 návrhu smlouvy zadavatel stanoví podmínku, aby vozidlo splňovalo požadavky platných právních předpisů a technických norem, které se na něj vztahují. Tato podmínka se vztahuje i na soulad s požadavky ČSN 28 0318. Zadavatel maximální normou stanovenou hodnotu šířky skříně snížil na 2600 mm z důvodu provedení nástupišť, jejichž hrana je v minimální hodnotě 1350 mm od osy koleje (proto byla šířka skříně oproti maximální šířce určené normou snížena o 50 mm- viz bod 4.5 normy ČSN 28 0318). Toto koresponduje se standardní šířkou obrysu vozidla (2700 mm) a průjezdného průřezu (3500 mm) v této normě uvedených. Zadavatel potvrzuje tímto, že obrys vozidla lze v situaci zadavatele stanovit v souladu s normou ČSN 28 0318, tedy dle referenčního vozidla v normě uvedeném.“*

*K odpovědi na dotaz č.3:*

*„Zadavatel uvádí, že vše je uvedeno v bodě 4.4 přílohy č. 1 návrhu smlouvy. Výška uvedená v tomto bodě je výškou od temene kolejnice. Zadavatel potvrzuje, že všechna nástupiště v jeho tramvajové síti umožňují provoz tramvajového vozidla o šířce 2600 mm bez jakéhokoli omezení.“*

Ad dotaz č. 3

V bodě 1.2 přílohy č. 1 smlouvy zadavatel uvádí obecnou podmínku, že vozidlo musí splňovat požadavky platných právních předpisů a technických norem, které se na něj vztahují. Tato podmínka se vztahuje i na soulad s požadavky ČSN 28 0318, případně rovnocenné normy (pozn.: ČSN 28 0318 a ČSN 280337 byly v roce 2015 sloučeny a vydány pod ČSN 28 0318).

Ad dotaz č. 4

Zadavatel potvrzuje, že dodavatel může vyplnit termíny plnění v rámci daných lhůt zcela dle vlastních preferencí. Vyplnění těchto termínů (v rámci vymezených lhůt) nemá vliv na hodnocení nabídky.

Zadavatel dále uvádí, že nemá kapacitní omezení počtu maximálně převzatých vozidel v měsíci.

Zadavatel potvrzuje, že dodavatelem vyplněné termíny plnění budou považovány za nejzazší možné. Pokud jde o dřívější plnění, toto je možné, nicméně dodavatel je v tomto vždy omezen počátkem doby plnění u každé z částí.

Ad dotaz č. 5

Zadavatel nepotvrzuje a trvá na stávajícím znění smlouvy.

Ad dotaz č. 6

Zadavatel nepotvrzuje a trvá na stávajícím znění smlouvy.

Ad dotaz č. 7

Zadavatel na daném požadavku trvá. Zadavatel má za to, že lhůta 30 dnů je dostatečná pro poskytnutí technické pomoci. Zadavatel musí zajistit provozuschopnost vozidel v rámci závazku veřejné služby, proto rychlé stanovení postupu odstranění závad považuje v této lhůtě za nutné.

Zadavatel dále potvrzuje, že pod pojmem poskytnutí bezplatné technické pomoci se nerozumí fyzické provádění oprav. Nicméně při stanovení způsobu řešení mimořádné opravy, případně opravy po havárii, může nastat situace, kdy bude přítomnost specialistů pro stanovení postupu odstranění těchto oprav v dílnách zadavatele nezbytná.

Ad dotaz č. 8

Zadavatel v čl. 9.5 návrhu smlouvy uvádí způsob výpočtu míry dodržení provozuschopnosti vozidla, kde je obsažena rovněž definice provozuschopného vozidla. Není-li vozidlo neprovozuschopné dle uvedené definice, jedná se o vozidlo schopné „řádného provozu“.

Ad dotaz č. 9

Zadavatel trvá na stávající podobě návrhu smlouvy.

Ad dotaz č. 10

Zadavatel v bodě 1.15 Přílohy č.1 návrhu smlouvy uvádí parametry konkrétní tratě na dopravní cestě DPO: „Nová Ves vodárna“ a „Hulváky“ (52,5 ‰ v délce 311 m).“

Ad dotaz č. 11

Zadavatel upřesňuje, že požaduje 3ks komunikačních jednotek, včetně 3 ks interiérových antén WiFi. Umístění zadavatel předpokládá rovnoměrné (vpředu, uprostřed, vzadu) s přihlédnutím k řešení interiéru vozidla.

Ad dotaz č. 12

Zadavatel potvrzuje, že správné znění je: boční panel – 19 x 112 bodů.

Ad dotaz č. 13

Zadavatel souhlasí s dodáním zobrazovače času a pásma typ GTC24F.

Ad dotaz č. 14

Zadavatel potvrzuje, že je možno použít jiné než uvedené druhy kabelů. Kabely použité ve voze pro instalaci však musí splňovat veškeré normativní požadavky.

Ad dotaz č. 15

Zadavatel uvádí, že součástí návrhu smlouvy předloženého v nabídce musí být rovněž návrh Technických podmínek nabízených vozidel.

Zadavatel uvádí, že v technických podmínkách doložených v rámci nabídky nemusí být identifikováni výrobci konstrukčních celků a komponentů. Zadavatel si je vědom skutečnosti, že technické podmínky nemusí být k okamžiku podání nabídky doposud schválené. Zadavatel proto v technické dokumentaci poskytnuté jako součást plnění připouští drobné odchylky oproti technickým podmínkám uvedeným v nabídce, avšak pouze za předpokladu, že se údaje konstrukčních celků a komponentů v řádně schválených technických podmínkách Drážním úřadem ČR (viz. čl. 2.2 návrhu smlouvy) nebudou od těch uvedených v nabídce odlišovat v neprospěch zadavatele, tj. nabízené konstrukční celky a komponenty musí mít minimálně stejné, nebo lepší parametry, než bylo uvedeno v nabídce. Technické podmínky, které budou součástí nabídky, musí být zpracovány v souladu s vyhláškou MD 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, ve znění pozdějších předpisů.

**Žádost o vysvětlení zadávací dokumentace č. 15 (obdržena dne 5. 12 2017):**

Žádáme zadavatele o poskytnutí vysvětlení zadávací dokumentace k veřejné zakázce s názvem Dodávka 40 ks nových nízkopodlažních velkokapacitních tramvají.

Žádáme zejména o vyjasnění, jestli je v případě požadovaných norem vyžadováno splnění jejich znění platné v době podání nabídky nebo v době dodávky prvního vozidla. Tedy, jestli je třeba respektovat budoucí znění norem, zejména ČSN EN 12663 a ČSN EN 15227.

Žádáme zadavatele o vyjasnění požadavků týkajících se požární bezpečnosti vozidla. V tomto případě je jistý rozpor mezi požadavky ČSN 28 1300 (v bodě 4.2.7.6 a 4.2.7.7) a ČSN EN 45 545 – podle našeho názoru je třeba splnit požadavky komplexnější a celkově náročnější a platné normy ČSN EN 45 545.

Žádáme zadavatele o vyjasnění požadavků týkajících se pevnostních požadavků na připevnění výzbroje vozidla. V tomto případě je jistý rozpor mezi požadavky ČSN 28 1300 (v bodě 4.2.7.6) a ČSN EN 12 663. Zadavatel požaduje v bodě 3.1 SPECIFIKACE předmětu plnění obnovy vozového parku 40 ks nových nízkopodlažních velkokapacitních tramvají do délky 32,4m pro Dopravní podnik Ostrava a. s. splnění požadavků normy ČSN EN 12 663-1, pro vozidla kategorie P-V, tramvajová vozidla. Tato norma definuje v bodě 6.5.2 návrh připevnění vybavení vozidla v podélné ose na zrychlení +/- 2g. Oproti tomu norma ČSN 28 1300 v bodě 4.2.7.6 požaduje připevněnskříni s výzbrojí vozidla tak, aby zrychlení až do 5 g nemělo vliv na jejich upevnění. Tomuto rozporu rozumíme tak, že připevnění veškerých skříní s výbrojí vozidla (například. trakční kontejner, baterie, brzdový odporník, klimatizace, rozvaděčové

skříňě apod.) musí respektovat tvrdší požadavek na stranu bezpečnosti, tedy zatížení podélným zrychlením +/- 5g.

Ze zadávacích podmínek k Veřejné zakázce, zejména ze závazného vzoru návrhu kupní smlouvy se podává, že při předložení nabídky včetně podepsaného návrhu smlouvy by již součástí takového návrhu smlouvy měla být i příloha č. 3, která je označena jako „Technické podmínky zpracované v členění dle vyhlášky č. 173/1995 Sb. v platném znění včetně příloh pro nízkopodlažní středněkapacitní tramvaje“ (dále jen „Technické podmínky“). Předpokládáme, že se v tomto případě má jednat pouze o návrh příslušných Technických podmínek, jak je u předkládání nabídek ve veřejných zakázkách obvyklé, a to z toho důvodu, že řádné Technické podmínky schválené příslušným úřadem představují ve smyslu odst. 2.2 vzoru návrhu kupní smlouvy předmět dodávky.

Současně uvádíme, že s ohledem na skutečnost, že Technické podmínky obsahují vždy řadu ukazatelů, které vyplývají z provedených měření, není vůbec možné před výrobou příslušných vozidel dodat něco jiného, než právě návrh Technických podmínek, ledaže by uchazeč již měl příslušná vozidla k dispozici před datem podání nabídky. Současně jsme toho názoru, že Technické podmínky, resp. jejich návrh musí obsahovat celou řadu velice precizně specifikovaných parametrů konstrukčních celků a komponentů, které není ve fázi před samotným vývojem a dodávkou určit s naprostou jistotou (např. trakční a pomocné měniče).

V tomto směru se jeví jako vhodné poskytnout dodavatelům určitou flexibilitu při následné dodávce vozidel (např. přípustnou odchylkou oproti návrhu Technických podmínek), neboť ve fázi zpracování nabídky nelze zcela s jistotou předjímat, jaké budou přesné parametry finálních Technických podmínek a současně není možné v této fázi zcela přesně specifikovat např. to, jaké komponenty, jakého konkrétního dodavatele s jakými zcela přesnými parametry budou při výrobě vozidel použity. Tento požadavek se přirozeně netýká parametrů, které jsou předmětem hodnocení.

S ohledem na shora uvedené bychom si Vás tímto dovolili zdvořile požádat o:

- Potvrzení, že součástí návrhu smlouvy předloženého v nabídce má být právě návrh Technických podmínek, přičemž až následnou součástí dodávky budou řádně schválené Technické podmínky – předpokládáme, že ano.
- Sdělení, zda je nutné při zpracování návrhu Technických podmínek uvádět již zcela přesnou specifikaci konstrukčních celků a komponentů (včetně uvedení výrobce) – předpokládáme, že nikoli.
- Sdělení, zda je uchazečům umožněno, v rámci zachování technické specifikace poptávaných vozidel, se při samotné dodávce určitým způsobem odchýlit od návrhu

Technických podmínek předložených jako součást nabídky, přičemž taková odchylka se nemůže dotýkat parametrů, které jsou předmětem hodnocení – pokud ano, jakým způsobem.

**Informace zadavatele k žádosti č. 15 (poskytnuta dne 7. 12. 2017):**

Pokud jde obecně o normy, které má vozidlo splňovat, odkazuje zadavatel na odpověď na dotaz č. 1 poskytnutou v informaci zadavatele k žádosti č. 13.

Pokud jde o dotazy na konkrétní normy a případné rozpory mezi nimi, zadavatel nestanoví, které z těchto norem má vozidlo vyhovět, nicméně je nezbytné, aby byl příslušný typ vozidla schválen drážním úřadem (zadavatel není schopen přejímat podmínky drážního úřadu v rámci schvalovacího procesu).

V další rozsahu (otázka technických podmínek zadavatel odkazuje na odpověď na dotaz č. 15 poskytnutou v informaci zadavatele k žádosti č. 13.

**Žádost o vysvětlení zadávací dokumentace č. 16 (obdržena dne 5. 12 2017):**

Žádám zadavatele o následující vysvětlení zadávacích podmínek ve věci citované veřejné zakázky:

Dotaz č. 1 Parametry tratí DPO

Zadavatel dle svých předchozích odpovědí uvedl, že trať je provedena v souladu s normou ČSN 73 6412 a výslovně uvedl, že nemůže vyloučit, že v budoucnu budou některé části tratí postavené v rámci limitních podmínek této normy. Tuto odpověď chápeme tak, že nabízené vozidlo musí být schopné průjezdu tratí postavených i dle limitních parametrů této normy.

Žádáme o potvrzení, že nabízené vozidlo musí být schopné průjezdu protilehlých oblouků následujících za sebou, tj. bez přechodnice a bez vložené přímé koleje, o poloměrech definovaných v této normě. Zejména žádáme o potvrzení, že nabízené vozidlo musí být konstruováno také na průjezd výše uvedených oblouků o poloměru 30 m a dále výše uvedených oblouků s rozdílnými poloměry 20 m a 45 m, jak odpovídá normě ČSN 73 6412.

Dotaz č. 2: Parametry vozidel DPO

Zadavatel neodpověděl úplně na náš minulý dotaz (datovaný 20.10.2017) – dotaz č. 2 Parametry tratí DPO.

Žádáme o potvrzení, že všechna vozidla provozovaná DPO plně respektují ČSN 280337.

Dotaz č. 3: Parametry tratí DPO

Zadavatel dle svých předchozích odpovědí uvedl, že trať je provedena v souladu s normou ČSN 73 6412.

S odkazem na odstavec 7.4.3 normy ČSN 73 6412 žádáme zadavatele o uvedení všech kombinací protisměrných oblouků, které se vyskytují na stávajících tratích DPO a případně dalšími, na jejichž průjezd musí být nabízené vozidlo konstruované, a které splňují následující podmínky:

- i. oblouky na sebe přímo navazují, tj. nemají vloženou přímou kolej ani přechodnici
- ii. oblouky nemají stejný poloměr
- iii. alespoň jeden oblouk má poloměr menší než 30 m

Ke každému oblouku žádáme uvést také maximální dovolenou rychlost, kterou smí vozidlo oblouk projet.

**Informace zadavatele k žádosti č. 16 (poskytnuta dne 7. 12. 2017):**

Ad dotaz č. 1

Zadavatel potvrzuje, že nabízené vozidlo musí být schopné i průjezdu tratí postavených dle limitních parametrů dle normy ČSN 73 6412. V tramvajové síti zadavatele se nevyskytují oblouky s poloměrem menším než 20m.

Zadavatel potvrzuje, že nabízené vozidlo musí být schopné průjezdu protilehlých oblouků následujících za sebou bez přechodnice, které odpovídají limitním hodnotám ČSN 73 6412.

Ad dotaz č. 2

Zadavatel prohlašuje, že všechna vozidla jeho vozového parku plně respektují všechny normy, které byly platné v době pořízení těchto vozidel. Zadavatel usuzuje, že dodavatel položil tento dotaz, aby předešel kolizi nabízených vozidel se stávajícím vozovým parkem zadavatele. V případě, že dodavatel dodá vozidla v souladu s platnými normami a splňující požadavky technické specifikace, zadavatel prohlašuje, že je na jeho zodpovědnosti, aby ostatní vozidla zadavatele odpovídala platné ČSN 280337.

Ad dotaz č. 3

Zadavatel na profilu zadavatele uveřejňuje materiál zachycující místa s nejnepríznivějšími parametry ve své stávající tramvajové síti včetně maximálních dovolených rychlostí.

Vzhledem k informacím poskytnutým zadavatelem k žádosti č. 14, 15, 16 prodlužuje zadavatel v souladu s ust. § 99 odst. 2 ZZVZ lhůtu pro podání nabídek do 10. 1. 2018, 10:00. Daná délka prodloužení zahrnuje v souladu s ust. § 98 odst. 4 ZZVZ rovněž prodloužení o 1 pracovní den, s nímž byl zadavatele v prodlení s poskytnutím informací k žádostem č. 14 (zadavatel poskytuje příslušné vysvětlení dne 7. 12., přičemž lhůta pro uveřejnění uplynula dne 6. 12.). Zadavatel současně na profilu uveřejní aktualizovanou část zadávací dokumentace (přílohu č. 1 návrhu smlouvy) a materiál s vybranými parametry tramvajové sítě.

**Žádost o vysvětlení zadávací dokumentace č. 17 (obdržena dne 12. 12. 2017):**

Žádáme o informaci, kolik dní před elektronickou aukcí by byla zaslána Výzva k účasti v elektronické aukci. Prosím, sdělte alespoň Váš záměr.

**Informace zadavatele k žádosti č. 17 (poskytnuta dne 15. 12. 2017):**

Zadavatel nyní nemůže předjímat svůj budoucí postup. Zadavatel bude při přípravě konání elektronické aukce respektovat úpravu stanovenou v zadávací dokumentaci a ZZVZ.

**Žádost o vysvětlení zadávací dokumentace č. 18 (obdržena dne 18. 12. 2017):**

Děkujeme za informace o nejneuspokojivějších parametrech stávající tramvajové sítě. Analyzujeme přijatá data, ale na to, abychom ověřili trakční a brzdové řešení, bychom měli také znát následující informace o trati, na které bude vozidlo v budoucnosti provozováno:

- délka tratě s kilometrickými body stanic.
- počáteční a koncová poloha perónu podél trati (kilometrické body).
- počáteční a koncová poloha omezení rychlosti (kilometrické body).
- počáteční a koncová poloha zatáček (kilometrické body), poloměr a převýšení.
- počáteční a koncová poloha svahu a jeho hodnota (vertikální profil).
- doba pobytu v každé stanici.
- minimální koeficient tření.

**Informace zadavatele k žádosti č. 18 (poskytnuta dne 21. 12. 2017):**

Zadavatel plně odkazuje na svá předchozí vysvětlení zadávací dokumentace, a to jmenovitě na Informace zadavatele k žádosti č. 14 (odpovědi na dotazy č. 2, 3) a Informace zadavatele k žádosti č. 16 (odpovědi na dotazy č. 1, 2 a 3).

Jakkoli zadavatel považuje výše odkazované odpovědi pro účely stanovení parametrů dodávaných vozidel za dostatečné, nad jejich rámec dále doplňuje následující informace k dotazům.

Požadovaný plán tratí v souhrnném provedení nemá zadavatel k dispozici a je schopen poskytnout tyto údaje. Současná délka trati, kterou DPO provozuje, činí 146,450 km (měřeno jednokolejně). Plán současné tramvajové sítě zadavatele je umístěn na jeho internetových stránkách (viz <https://www.dpo.cz/soubory/jr/schema-tram-dopravy-2017-12-10.pdf>). Zadavatel nemá k dispozici ucelené údaje o kilometrických bodech stanic, oblouků (zatáček) a nástupišť (perónů), nicméně považuje-li to dodavatel za nutné, může dohledat přesné polohy jednotlivých zastávek na veřejně dostupných mapových serverech. Nástupiště (peróny) jsou v tramvajové síti zadavatele budovány s minimální délkou, která odpovídá maximální délce požadovaného vozidla, tj. 32,4 m. Mezizastávkové vzdálenosti se pohybují od 200 do 1.880 m. Rychlost na tramvajových tratích je proměnlivá a závisí na okamžitém provozu. Nejnepříznivější, jakož i další parametry tratí již zadavatel uvedl v předcházejících odpovědích. Rychlosti na tramvajových tratích zadavatele odpovídají platným normám, zejména ČSN 73 6412 a vyhl. 173/1995 Sb. Doba pobytu ve stanicích (zastávkách) je závislá na okamžitém počtu cestujících a může být od 0 sekund do několika minut.

Pokud jde o minimální koeficient tření, zadavatel konstatuje, že již poskytl parametry kol používaných u zadavatele (k tomu viz bod 7.3 Přílohy č. 1 Návrhu smlouvy), což nyní doplňuje o informaci o typech kolejnic používaných na tratích zadavatele:

- žlábkové kolejnice – původní značení PH37, nové značení 57R1, NT3 – Třinecké železářny, NP4,
- širokopatní kolejnice (železniční) – původní značení S49, nové značení 49E1, R65, A.

Zadavatel není schopen dodavatelům poskytnout další údaje a je na dodavateli, aby stanovil, jaké tření bude vznikat ve styku kolo-kolejnice.

**Žádost o vysvětlení zadávací dokumentace č. 19 (obdržena dne 20. 12. 2017):**

Otázka :

- Souvisí s celým obsahem z dokumentů Zadávací Dokumentace av ostrém odstavci 1 Zadávací dokumentace a 2 Cena nabídky a dokument

Priloha\_c.\_2\_ZD\_Kupni\_smlouva\_oprava, odst. 2 Předmět dodávky a 7 Cena doručení nemůžeme nalézt žádnou žádost o cenovou nabídku části.

Potvrďte prosím, že náhradní díly patřící do flotily nebyly zahrnuty do obsahu nabídky

- Potvrďte prosím, že v dokumentu Priloha\_c.\_2\_ZD\_Kupni\_smlouva\_oprava v odstavci 7.1 a) Tato cena nesmí obsahovat DPH

**Informace zadavatele k žádosti č. 19 (poskytnuta dne 21. 12. 2017):**

K otázce náhradních dílů zadavatel odkazuje zejména na čl. 9.6 a 9.7 návrhu smlouvy. Zadavatel nepožaduje předložení cenové nabídky náhradních dílů.

Zadavatel potvrzuje, že v čl. 7.1 písm. a) návrhu smlouvy budou uvedeny ceny bez DPH.

Vzhledem k informacím poskytnutým zadavatelem k žádosti č. 18, prodlužuje zadavatel v souladu s ust. § 99 odst. 2 ZZVZ lhůtu pro podání nabídek do 22. 1. 2018, 10:00.

**Žádost o vysvětlení zadávací dokumentace č. 20 (obdržena dne 20. 12. 2017):**

Dovolujeme si obrátit se na Vás ve věci vyhlášené veřejné zakázky s názvem: „Dodávka 40 ks nových nízkopodlažních velkokapacitních tramvají“.

Po prostudování zadávacích podmínek si dovoluujeme vznést v souladu s bodem 8.2 zadávací dokumentace a v souladu s ust. § 98 odst. 3 Zákona, následující žádost o poskytnutí vysvětlení čl. 4.4. (Technická kvalifikace) zadávací dokumentace:

V bodu 4.4 Zadávací dokumentace je stanoven požadavek na prokázání technické kvalifikace předložením seznamu realizovaných významných dodávek, ze kterého musí jednoznačně vyplývat, že dodavatel dodal minimálně 5 nových nízkopodlažních tramvají, když za nízkopodlažní tramvaj je pro tento případ dle zadávací dokumentace považována tramvaj, která má nízkopodlažní plochu vozidla minimálně 35 % z užitné plochy vozidla pro stojící cestující dle ČSN 28 1300 a EHK OSN č. 107.

Současně zadavatel stanovil v dokumentu Příloha č. 6 ZD (Úroveň technických podmínek) požadavek na minimálně 70 % nízkopodlažnost požadovaných tramvají, jejichž dodání je předmětem této veřejné zakázky. Rovněž pak z požadovaných hodnotících kritérií vyplývá, že zadavatel preferuje vozidlo 100 % nízkopodlažní a míra „nízkopodlažnosti“ je tak pro něj jedním ze stěžejních technických parametrů, kterému v rámci hodnocení přiřadil váhu 15 %.

Po uskutečnění odborných konzultací máme za to, že rozdíl mezi 35 % a 70-100 % nízkopodlažním vozidlem je zcela zásadní. 35 % nízké podlahy lze dosáhnout technicky

relativně snadno vložením menší nízkopodlažní části vozidla, přičemž zůstává vysoká podlaha zejména nad podvozky. To umožňuje použití prostorově větších podvozků. 70 % a vyšší nízkopodlažnost vozidla vyžaduje zcela jinou koncepci a mnohem náročnější technická řešení, pokud jde o řešení podvozků, hrubé stavby a uspořádání interiéru. Vzhledem k tomu, že se nachází pod nízkou podlahou, musí být použity nízkopodlažní podvozky, které jsou konstrukčně podstatně komplikovanější. Konstrukci podvozků i skříně dále komplikuje požadavek na jejich otočnost. Další rozdíl je v umístění výbroje a dalších komponent. U vozidel s 35 % nízké podlahy bývají umístěny pod vysokou podlahou. Ovšem u vozidel s nízkou podlahou 70-100 % musí být umístěny na střeše. To vyžaduje dostatečně tuhou karoserii a pevnou střechu.

Zadavatel má zcela jistě právo stanovit si dle vlastního uvážení přiměřenou minimální úroveň požadované technické kvalifikace. V daném případě však máme za to, že zadavatel nevyužil této zákonné možnosti stanovit si případně i nižší úroveň technické kvalifikaci, ale stanovil takovou technickou kvalifikaci, která se nevztahuje relevantním způsobem k požadovanému předmětu veřejné zakázky. Veškerá kvalifikace musí mít přímou a bezprostřední souvislost s poptávaným předmětem zakázky. Máme však za to, že v daném případě je v rámci technické kvalifikace požadováno prokázat zkušenosti s takovými typy nízkopodlažních vozidel, které se velmi zásadním způsobem po technické stránce odlišují (viz předchozí odstavec) od požadovaného předmětu veřejné zakázky a nelze tak dovodit, že by požadavek na technickou kvalifikaci měl v daném případě přímou souvislost s předmětem veřejné zakázky (tj. vozidlem o min. rozsahu nízkopodlažnosti 70 %). Oba typy vozidel jsou dle našeho názoru tak odlišnými vozidly, že nelze přijmout závěr, že dodavatel, který je schopen vyrobit nízkopodlažní vozidlo s rozsahem nízkopodlažnosti 35 %, je zároveň schopen vyrobit zadavatelem požadované vozidlo s min. podílem nízkopodlažnosti 70 %. Už jen proces odsouhlasení změny vozidla od schváleného typu vozidla příslušnými správními orgány je v praxi záležitostí cca 1 roku a takovéto případné úvahy tedy nejsou v daném případě na místě. Dodavatel schopný prokázat dodávky tramvajových vozidel s rozsahem nízkopodlažnosti pouhých 35 % není dodavatelem, který by prokázal v souladu s ust. § 79 odst. 1 Zákona zkušenosti nezbytné pro plnění požadovaného předmětu veřejné zakázky s min. rozsahem nízkopodlažnosti 70 %.

Pro úplnost je potřeba dodat, že na relevantním evropském trhu existuje dostatek výrobců, kteří mají zkušenosti s výrobou požadovaných nízkopodlažních tramvají s minimálním podílem plochy nízké podlahy 70 %.

Žádáme zadavatele s ohledem na shora uvedené o vysvětlení, z jakých důvodů považuje stanovenou technickou kvalifikaci za dostačující ve vztahu k zákonnému požadavku na prokázání nezbytných odborných schopností a zkušeností pro plnění veřejné zakázky a dále o sdělení, zda s ohledem na shora uvedené zadavatel svůj požadavek přehodnotí a uvede

technickou kvalifikaci do souladu s požadovaným předmětem zakázky a požadavky ust. § 79 odst. 1 Zákona tak, aby tato problematika nemusela být přezkoumávána orgánem dohledu.

**Informace zadavatele k žádosti č. 20 (poskytnuta dne 28. 12. 2017):**

Zadavatel uvádí, že obecně je pouze na zvážení zadavatele, zda bude v souladu s ust. § 79 odst. 2 písm. a) ZZVZ za účelem prokázání technické kvalifikace požadovat seznam významných dodávek. Pokud tak učiní, pak je zadavatel v souladu s ust. 73 odst. 6 ZZVZ povinen stanovit požadavky na referenční zakázky přiměřeně vzhledem ke složitosti a rozsahu předmětu veřejné zakázky. Smyslem a účelem této právní úpravy omezující zadavatele při stanovení kvalifikace je vyloučit, aby byly stanoveny nepřiměřené požadavky, které by ve svém důsledku vedly k vyloučení způsobilých dodavatelů ze soutěže o veřejnou zakázku. Ve vztahu k těmto dodavatelům by totiž zadavatel bezesporu porušil zásadu zákazu diskriminace a takový postup ZZVZ neaprobuje. Pokud zadavatel dodrží dané zákonné podmínky, je zcela v jeho gesci, do jaké míry bude požadavek na povahu referenční dodávky, s přihlédnutím k předmětu veřejné zakázky, specifický. Zcela jistě by tak nebylo porušením ZZVZ, pokud by zadavatel v rámci referenční dodávky požadoval doložení dodávek tramvají bez jakýchkoli jejich dalších specifikací. Pohybuje-li se ve výše uvedených mantinelech ZZVZ, je zcela na zadavateli, nakolik požadavek na obsah referenční zakázky oproti předmětu zadávacího řízení zobecní.

Při zohlednění ZZVZ mu uložených povinností, zadavatel v daném případě stanovil požadavek na referenční dodávky tramvají s podílem nízkopodlažní plochy minimálně 35 %. Za situace, kdy by bylo zcela v souladu se ZZVZ, pokud by zadavatel své požadavky omezil pouze na dodávky tramvají bez jakékoli další specifikace, případně tento kvalifikační předpoklad nevymezil vůbec, nelze uvažovat o jakémkoli porušení ZZVZ. Zadavatel nebude přistupovat k jakékoli revizi minimální úrovně pro splnění daného kritéria technické kvalifikace.

V Brně dne 29. 12. 2017

.....  
Dopravní podnik Ostrava a.s.  
zastoupený MT Legal s.r.o., advokátní kancelář  
Mgr. Martin Láta, advokát