

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 vzhledupnice, 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 stanovena 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 m²). 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 zasmluvněné středněkapacitní tramvaje. Navrhujeme zadavateli, aby zvýšil požadavek na minimální obsaditelnost na 230 osob (při 5 stojících osobách na m²).

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 ± 20 mm nad temenem kolejnice. Nejnižší výška spřáhla při opotřebení vozidla nesmí překročit 445 ± 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 navrhnuté 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

Čtěte 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 nízko 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.

V Brně dne 31. 10. 2017

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