



NÁZEV VEŘEJNÉ ZAKÁZKY: „Telematika 2025 – Řízení provozu MHD“

EVIDENČNÍ ČÍSLO VEŘEJNÉ ZAKÁZKY: **SVZ-21-25-OŘ-Ku-IROP  
Z2024-049385**

ZADAVATEL VEŘEJNÉ ZAKÁZKY:

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

ZÁSTUPCE ZADAVATELE:

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

## **Vysvětlení zadávací dokumentace #11**

## I.

### Vysvětlení zadávací dokumentace na žádost dodavatele

Zástupci zadavatele byla dne 5.1.2026 a dne 6.1.2026 doručeny žádosti dodavatelů o vysvětlení zadávací dokumentace k výše specifikované veřejné zakázce.

**Dodavatelé ve svých žádostech uvádí doslovně následující:**

#### **Dotaz č. 1**

##### **Otázka 1 – Opětovné použití stávajícího HW**

*Žádá-li zadávací dokumentace po dodavateli dodávku nového hardwaru, žádáme zadavatele o jednoznačné upřesnění, zda je přípustné, aby dodavatel v rámci plnění veřejné zakázky využil stávající hardware, který je dle technické dokumentace určen k odstranění a náhradě, a to zejména v případě LCD a LED panelů, formou jejich repasování či modernizace (např. výměnou nebo aktualizací řídicích jednotek při zachování zobrazovacích částí). Dále žádáme o potvrzení, zda je přípustné, aby dodavatel tento hardware od zadavatele odkoupil, provedl jeho úpravu či modernizaci a následně jej v rámci plnění smlouvy dodal a fakturoval jako „nový“ či jinak ekvivalentní, splňující všechny technické a záruční požadavky zadávací dokumentace. Pokud takový postup přípustný není, žádáme o jeho výslovné vyloučení v rámci dodatečného vysvětlení zadávací dokumentace.*

K dotazu dodavatele č. 1 zadavatel uvádí následující:

Zadavatel v rámci Přílohy č. 1a Technická specifikace specifikoval, jaké stávající HW komponenty budou odstraňovány, nahrazovány, jaké komponenty budou nové a jaké budou aktualizovány ze strany zadavatele ve spolupráci se stávajícími dodavateli. Zadavatel nepřipouští, aby LCD a LED panely, které jsou určeny k náhradě, byly v rámci této zakázky odkoupeny, repasovány a znovu dodány zadavateli. Zadavatel je názoru, že zadávací podmínky výslovně požadují dodání nových komponent, za které nelze považovat repasované komponenty, a proto není potřebné upravovat smluvní podmínky.

#### **Dotaz č. 2**

##### **Otázka 2 – Dodávky repasovaného HW obecně**

*S ohledem na požadavky zadavatele na životní cyklus dodávaných zařízení, SLA, záruční lhůty a parametry dodávaného HW žádáme zadavatele o upřesnění, zda zadávací dokumentace připouští dodání jakýmkoli způsobem repasovaného (refurbished) hardwaru (tj. zařízení, která již byla dříve v provozu, byla uvedena do technicky způsobilého stavu a jsou znovu uváděna do užívání), a to bez ohledu na původ takového hardwaru. Žádáme zadavatele, aby výslovně potvrdil, zda je:*

- 1. použití repasovaného HW přípustné za podmínky, že budou splněny veškeré technické, bezpečnostní, záruční a certifikační požadavky dle zadávací dokumentace a smlouvy,*
- 2. použití repasovaného HW zcela vyloučeno a zadavatel požaduje výlučně nový, dosud neprovozovaný hardware.*

*V případě varianty podle písm. a) žádáme o specifikaci, zda má dodavatel povinnost v nabídce a ve smluvní dokumentaci výslovně označit, který HW je repasovaný.*

K dotazu dodavatele č. 2 zadavatel uvádí následující:

Použití repasovaného HW je zcela vyloučeno a zadavatel požaduje výlučně nový, dosud neprovozovaný hardware.

### **Dotaz č. 3**

#### **Otázka 3 – Využití stávajícího HW zadavatele ve vozidlech**

*Technická dokumentace pracuje s hybridním řešením a zachováním části stávajících zařízení ve vozidlech (např. některé LED panely, LCD panely, odbavovací systém, systémy BSV apod.), u jiných zařízení je naopak předpokládána jejich výměna. Žádáme zadavatele o potvrzení, zda je, nad rámec výslovně uvedených případů, přípustné, aby dodavatel využil další stávající zařízení již nainstalovaná ve vozidlech zadavatele, a to tak, že:*

- 1. nedodá nový hardware, ale provede pouze nahrání nebo výměnu softwaru či konfigurace do stávajících zařízení, případně jejich drobné úpravy,*
- 2. zároveň budou plně splněny všechny funkční, nefunkční, bezpečnostní, certifikační, záruční a SLA požadavky zadávací dokumentace (zejména dle Přílohy č. 1a – Technická dokumentace a smluvních příloh).*

*Žádáme zadavatele, aby výslovně uvedl, zda takový postup připouští (případně omezení vyplývající z využití takového HW z jiných dotačních titulů a z něho vyplývajících podmínek), nebo zda požaduje, aby tam, kde je v zadávací dokumentaci hovořeno o dodávce nového HW, byl vždy fyzicky dodán nový HW, a nikoli pouze úprava či využití stávajících zařízení zadavatele.*

K dotazu dodavatele č. 3 zadavatel uvádí následující:

Zadavatel k poddotazu č. 1 uvádí, že dle zadávacích podmínek není povoleno nedodání nového HW a provedení pouze aktualizace SW či konfigurace ze strany dodavatele jakéhokoli stávajícího zařízení. Pro úplnost zadavatel dodává, že všechny takové případy zadavatel zajišťuje vlastními silami a prostředky ve spolupráci se stávajícími dodavateli a jsou explicitně vyjmenovány v Příloze č. 1a Technické specifikace Zadávací dokumentace.

Zadavatel k poddotazu č. 2 uvádí, že je irelevantní vzhledem k vyjádření Zadavatele k poddotazu č. 1, avšak pro vyloučení jakýchkoliv pochybností dodává, že tak, kde je v zadávacích podmínkách uvedeno, vždy požaduje dodání nového HW a nikoli pouze úpravu či využití stávajících zařízení zadavatele.

### **Dotaz č. 4**

#### **Otázka 4 – USB port LCD panelu**

*V Příloze č. 1a – Technická dokumentace, kapitola 4.4.9. LCD panely, je v požadovaných vlastnostech specifikováno: "Rozhraní pro nahrávání dat: USB umístěno pod servisním krytem snadno přístupným pro potřeby údržby."*

*Současně v kapitole 4.4.6. Terminál řidiče (MADT) je uvedena poznámka, která upřesňuje, že "USB port slouží jen k servisní správě ze strany Dodavatele, přičemž pokud je servisní správa možná např. skrze ethernet, tak USB port není nutný."*

*V případě LCD panelů probíhá nahrávání dat v běžném provozu hromadně prostřednictvím ethernetového rozhraní. Rovněž servisní správa jednotlivých LCD panelů je realizována skrze ethernet port, což umožňuje plnou funkcionalitu údržby a diagnostiky.*

**Otázka:**

*Může zadavatel potvrdit, že pro LCD panely platí stejný princip jako pro terminál řidiče, tedy že pokud je servisní správa i nahrávání dat zajištěno prostřednictvím ethernetového rozhraní, není USB port nezbytný? Akceptuje zadavatel řešení, kdy LCD panely nebudou osazeny USB portem, pokud veškerá požadovaná funkcionalita (nahrávání dat i servisní správa) bude plně zajištěna prostřednictvím ethernetu?*

K dotazu dodavatele č. 4 zadavatel uvádí následující:

Zadavatel v návaznosti na dotaz dodavatele upravil znění kapitoly 4.4.9 Přílohy č. 1a Technické specifikace zadávací dokumentace.

Předmětná příloha je neveřejnou částí zadávací dokumentace, která je dodavatelům poskytována na základě jejich žádosti a podepsaného NDA (příloha č. 8 zadávací dokumentace). Zadavatel k tomuto pro úplnost uvádí, že předmětná příloha bude:

- ve formě revizí a v čistopisu automaticky poskytnuta všem dodavatelům, u nichž zadavatel eviduje podepsané NDA, a to prostřednictvím elektronického nástroje zadavatele ve formě samostatné zprávy;
- v čistopisu poskytnuta dodavatelům, kteří si po uveřejnění tohoto vysvětlení zadávací dokumentace, požádají o zaslání neveřejné části zadávací dokumentace a současně podepíší NDA v souladu se zadávacími podmínkami, a to jako součást poskytované neveřejné části zadávací dokumentace.

**Dotaz č. 5**

*Zadavatel vyžaduje pro instalaci do silničních vozidel mít pro zařízení Atest 8SD a povolení od Drážního úřadu. Protože blok "Power switch" jako komerčně vyráběný neexistuje (viz. dřívější dotazy uchazečů), je nutné jej nejprve navrhnout, vyvinout, naprogramovat jeho řízení a poté certifikovat. Tento proces zabere několik měsíců. Zejména u certifikace to značí provést měření v akreditované zkušebně a poté požádat o vydání příslušných dokumentů u státních orgánů. Ty jsou vázány vlastními termíny plnění nezávisle na běhu Smlouvy. Vzhledem k požadovanému termínu plnění do 180 dnů, je obtížně představitelné tento termín včetně certifikací dodržet.*

*Dotaz: Může zadavatel zvážit délku plnění termínu T1 a provést jeho významné prodloužení nad 180 dnů a nad 90 dnů tak, jak je uvedeno v harmonogramu (příloha ke Smlouvě č. 4), aby proces vývoje, výroby a požadované certifikace zařízení "Power Switch" splnil požadavky dle Smlouvy a uchazeč se nevystavoval sankcím dle Smlouvy, případně ukončení Smlouvy dle bodu 12.4.?*

K dotazu dodavatele č. 5 zadavatel uvádí následující:

Jako zařízení Power switch lze použít celou řadu komerčně vyráběných produktů, které jsou vyráběny i přímo v České republice.

Zadavatel nebude upravovat harmonogram v příloze č. 4 Smlouvy.

#### **Dotaz č. 6**

*Standard ITxPT definuje různé režimy ECO0, ECO1, ECO2 a SLEEP. Zadavatel připouští, že obvod č.4 na obr. č. 6 Technické dokumentace (kapitola 4.2. Power management) může být nahrazen již řešením kompatibilním s ITxPT splňující tyto režimy. Je všeobecně známo, že Zadavatel nevlastní žádné vozidlo, které by bylo ITxPT certifikováno, a proto nemá ani výstupy splňující režimy ECO0, ECO1, ECO2 a SLEEP.*

*K tomuto bodu se vážou následující dotazy:*

- a) jakým způsobem je reálné splnit tuto možnost, když je uvedena v Technické dokumentaci?*
- b) mají být tyto režimy ECO0, ECO1, ECO2 a SLEEP v rámci plnění projektu realizovány? Jedná se o podstatnou vlastnost IPxTP standardizace.*
- c) Pro další plnění Smlouvy prosíme doplnit tabulku č. "12 Napájecí obvody" o zařazení do jednotlivých režimů ECO0, ECO1, ECO2 a SLEEP, příp. tyto režimy pro jednotlivé napájené komponenty definovat tak, aby bylo možné splnit tuto možnost? Tento dotaz má i souvislost s bodem 2.5. Provozní služby SLA Smlouvy, kde se uvádí - citujeme:*
  - v případě, že Objednatel zakoupí nová vozidla, osazená zařízeními plně kompatibilními se Systémem dle standartu IT@PT, zajistí Zhotovitel komplexní podporu připojení vozidel k Systému (tedy zahrne je do Systému), a to plně v rámci služeb BackOffice.*

*Nově nakoupená a certifikovaná vozidla by totiž již měly jednotlivé režimy splňovat a dodavatele za tímto účelem má poskytovat součinnost.*

- d) Jakým způsobem bude postupovat při nákupu nových vozidel, neboť požadovaný „Power switch“ by měl být kompatibilní s předpokládaným budoucím řešením zapínání komponentů ve vozidle.*

K dotazu dodavatele č. 6 zadavatel uvádí následující:

Ad a)

Dodavatel reálně splní dodání OBU nebo OBU/VCG s podporou napájení definovaným ITxPT.

Ad b)

Režimy ECO0, ECO1, ECO2 a SLEEP nemusí být dodavatelem realizovány v rámci dodávky, protože zadavatel nyní ve vozidlech nedisponuje odpovídající kabeláží a periferií kompatibilní s ITxPT napájecími konektory a vnitřní logikou. Problematika režimů dle ITxPT bude řešena v budoucnu s dodávkami kompatibilních periferií a vozidel s odpovídající kabeláží.

Ad c)

S ohledem na odpověď ad b) výše, není tento dotaz, resp. odpověď na tento dotaz relevantní.

Ad d)

Nové vozy a nové periferie si bude Zadavatel pořizovat již kompatibilní s napájecími konektory ITxPT a s jednotlivými dodavateli bude řešit logiku chování periférií v jednotlivých režimech. Potřeba využití Power switche v nových vozech zanikne.

### **Dotaz č. 7**

*Chápeme správně, že u Power switche:*

- a) Není nutné použít protokol MQTT pro jeho řízení vzhledem k tomu, že se nepočítá s jeho používáním do budoucna a komunikační protokol tak může být použit proprietární?*
- b) Je maximální vstupní proud je 8x 20A, tj. 160A/24V? Dotaz je položen proto, že od toho se odvíjí jištění systému a vstupní konektory jednotky?*
  - *Může Zadavatel stanovit maximální požadovaný proud vstupující do „Power switche“?*
  - *Může zadavatel potvrdit, že je možné použít jištění ve vozidle na požadovaný proud uvedený o bod výše a toto již není třeba dále řešit, tj. stačí pouze připojit kabel do konektoru ze stávajícího systému? V opačném případě by bylo nutno určitě vyměnit přívodní kabeláž, co výrazně zkomplikuje montáž systému do vozidel a ovlivňuje dobu a cenu montáže.*
  - *Může zadavatel dle jeho tabulky napájení zpřesnit napájecí proudy pro jednotlivé výstupy, např. společný výstup na LED a LCD panely může u kloubových vozidel přesáhnout požadovaných 20A (pravděpodobně se jedná o překlep).*
  - *Dotazem je pak, jakou má zadavatel představu způsobem o následném uspořádání napájení jednotlivých bloků?*

K dotazu dodavatele č. 7 zadavatel uvádí následující:

Ad a)

Zadavatel trvá na řízení Power switche pomocí MQTT. Pro úplnost Zadavatel uvádí, že morální životnost Power switche bude v ekosystému Zadavatele trvat tak dlouho, dokud budou v provozu vozové jednotky, které nebudou mít napájecí kabeláž v souladu s ITxPT a tomu odpovídající periferie. Tato morální životnost může být i významně vyšší i než další generace OBU v následujících desítkách let. MQTT je průmyslový standard a rozvoj ITxPT preferuje cestu MQTT language před jakýmkoli proprietárními protokoly.

Ad b)

- Maximální vstupní proud pro všechny napájené periferie je dnes 40 A a nepředpokládá se navýšení. Pro úplnost zadavatel uvádí, že spotřeba všech jednotlivých periférií zůstává neměnná a jako významný spotřebič se v rámci projektu odstraňuje radiostanice.
- Zadavatel potvrzuje, že je možné využít stávající jištění ve vozidle. Dnes jištěno na 50 A následně na 40 A viz Příloha TD č. 42 - zapojení svorkovnice Přílohy č. 1a Technické dokumentace.
- Zapojení jednotlivých kanálů Power switche 1-8 může být podle typů vozidel dynamické stejně jako je tomu dnes i u zapojení svorkovnice. Budoucími změnami periferie ve vozidlech se může i v čase měnit. Z toho vyplývá i konkrétní nastavení programovatelných pojistek pro každý kanál zvlášť. Hodnota do 20 A je požadována z toho důvodu, aby dodavatel dodal po fyzické stránce odpovídající pojistky bez ohledu na jejich konkrétní nastavení v konkrétních vozech na konkrétních větvích.
- Dotaz je obsahově shodný s dotazem č. 6 d) a vztahuje se na něho stejná odpověď.

#### **Dotaz č. 8**

*Programovatelná proudová pojistka u „Power switchu“ má být řešena samostatně pro každý výstupní napájecí kanál nebo jen pro vstupní proud? Jakým způsobem Zadavatel předpokládá práci s touto pojistkou?*

K dotazu dodavatele č. 8 zadavatel uvádí následující:

K první otázce zadavatel uvádí, že se jedná o programovatelnou pojistku pro každý výstupní napájecí kanál.

K druhé otázce v souladu s odpověďmi na Dotaz č. 7 zadavatel uvádí, že předpokládá v čase a dle typů vozidel potřebu úpravy nastavení pojistek pro jednotlivé kanály. I pro tyto úpravy je požadováno využití zpráv MQTT.

#### **Dotaz č. 9**

*Spínání výstupních kanálů v „Power switchi“ musí být elektronické nebo Zadavatel umožňuje i spínání pomocí relé se spínaným proudem minimálně 16A?*

K dotazu dodavatele č. 9 zadavatel uvádí následující:

Zadavatel nemá preferenci mezi elektronickým a mechanickým spínáním.

#### **Dotaz č. 10**

*Předpokládá se nezávislá aktivace jednotky „Power switch“, např. pro aktualizaci dat?*

K dotazu dodavatele č. 10 zadavatel uvádí následující:

Z podstaty věci kombinace služby MIS a využití MQTT umožňuje spínání jakoukoli jednotkou, a to i z backoffice pro dotazovaný scénář a i další potenciální scénáře.

#### **Dotaz č. 11**

*Je v pořádku tabulka č. 13 automatickém chování v Technické dokumentaci, kdy je uvedeno naprosto nelogické vypnutí kamerových systémů, LED panelů, LCD panelů, nevidomých po vypnutí klíčku vozidla - může toto zadavatel zpřesnit.*

K dotazu dodavatele č. 11 zadavatel uvádí následující:

Zadavatel trvá na podobě Tabulky č. 13 Přílohy č. 1a Technické dokumentace. Pro úplnost Zadavatel uvádí, v souladu s odpovědí na otázku č. 7 a 8, že veškerá nastavení a změny chování Power switchu v čase a s výměnou periferií je možná a díky zvoleným technologiím se vždy bude jednat jen o změnu chování systému nebo o SW úpravy, nikoli o úpravy HW.

#### **Dotaz č. 12**

*U Dle Smlouvy SOD v bodě 2.3. Instalace zařízení v bodě a) požaduje zadavatel i výkresy kotvení všech nových prvků. Může Zadavatel zpřesnit:*

- a. Co je tímto pojmem myšleno, příp. jakým způsobem bude Zadavatel požadovat doložení kotvení?*
- b. Případně je schopen poskytnout 3D modely potřebných prostor*

K dotazu dodavatele č. 12 zadavatel uvádí následující:

Ad a.

Zadavatel vyžaduje doložení kotvení formou výkresové dokumentace, která bude obsahovat:

- výkresy s vyznačením míst uchycení jednotlivých komponent,
- případně pevnostní výpočty, pokud to vyžaduje legislativa nebo technické normy.

Pro vyloučení jakýchkoliv pochybností a v kontextu shora uvedeného zadavatel doplnil textací čl. 2.3.1. Smlouvy. Upravená Smlouva (v čistopise a pro přehlednost i v revizích) je vložena v samostatné složce, která je uveřejněna společně s tímto vysvětlením zadávací dokumentace.

Ad b.

3D modely není zadavatel schopen doložit, protože není výrobce vozidel. Po dodavateli se dle článku 2.3.1. smlouvy vyžaduje instalační dokumentace, která není univerzální a musí být vytvořena pro daný typ vozidla, přičemž má obsahovat:

- schéma elektrického zapojení systému,
- popis rozhraní mezi systémem a vozidlem (např. napájení, datová komunikace),



- výkresy kotvení nových komponent (způsob upevnění).

## II.

Zadavatel s ohledem na výše uvedené a v souladu s ustanovením § 98 odst. 3 ve spojení s ustanovením § 99 odst. 1 a 2 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek prodlužuje lhůtu pro podání nabídek, a to do **22.1.2026 do 10:00.**

---

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