



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 #24

I.

Vysvětlení zadávací dokumentace na žádost dodavatele

Zástupci zadavatele byly dne 2.3.2026, dne 3.3.2026, dne 4.3.2026 a dne 5.3.2026 doručeny žádosti dodavatelů o vysvětlení zadávací dokumentace k výše specifikované veřejné zakázce.

Dodavatelé ve svých žádostech uvádí doslovně následující:

Dotaz č. 1

Při kontrole počtu vozidel jsme našli chybu ve výkazu výměr. Zadavatel provozuje oboustranné tramvaje, ale počet MADT má shodný jako počet VCG/OBU. Chápe uchazeč správně, že zadavatel nebude používat oboustranné tramvaje? Pokud ano, prosíme i o úpravu:

- a) Technické dokumentace (doplnění do popisu) včetně testovacích scénářů pro oboustranné tramvaje*
- b) Výkazu výměr s úpravou počtů MADT*
- c) Úpravu vozového parku s vyznačením typů, kterých vozidel se to týká.*

Současně žádáme, aby Zadavatel opravil Přílohu TD č.44 – Předpokládaný rozsah dodávaného HW

K dotazu dodavatele č. 1 zadavatel uvádí následující:

K bodu a) dotazu dodavatele ohledně testovacích scénářů zadavatel uvádí, že testovací scénáře jsou dle zadávací dokumentace v odpovědnosti dodavatele a jejich úprava tedy není předmětem vysvětlení zadávací dokumentace ze strany zadavatele.

Zadavatel dále na základě dotazu dodavatele provedl doplnění Přílohy TD č. 47 - Seznam vozidel.xlsx o vyznačení obousměrných tramvají VarioLF3/2 Europulse v počtu 3 ks, dále pak upravil Přílohu č. 3 Smlouvy

Upravená Příloha č. 3 Smlouvy je vložena v samostatné složce, která je uveřejněna společně s tímto vysvětlením zadávací dokumentace.

Příloha TD č. 47 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 poskytnuta v souladu s čl. III. níže v rámci konsolidace zadávacích podmínek.

Dotaz č. 2

V Technické dokumentaci nejsou řešeny spřažené soupravy a na prohlídce byly tyto prezentovány. Zadavatel používá minimálně tramvaje VARIO, které je možné spojovat do soupravy a tyto technická dokumentace neřeší. Naše dotazy proto zní, zda budou tyto spřažené soupravy používány, a pokud ano, pak se naskýtají dotazy:

- a. Zda existuje propojka sběrnice ethernet mezi vozy vedené ve spojce mezi vozy a zda toto vedení ethernetu přes spojku je pro projekt použitelné a případně za jakých podmínek?*
- b. Pokud propojení ethernet neexistuje, je úkolem dodavatele tuto spojku instalovat nebo ji provede ve své režii Zadavatel. V případě instalace Uchazečem žádáme o zveřejnění*

připojovacích konektorů předního a zadního vozu a uvedení počtu nově dodávaných spojek do výkazu výměr.

- c. V případě existence spřažených souprav instalace prosíme o doplnění stavu do příslušných příloh v seznamu vozů a popisu jejich chování do Technické dokumentace.*
- d. Taktéž žádáme o doplnění testovacích scénářů a doplnění požadovaného popisu chování zadních vozů spřažených souprav do Technické dokumentace.*

K dotazu dodavatele č. 2 zadavatel uvádí následující:

Ad a.

Ethernetové propojky mezi vozy ve spřažených soupravách jsou již nainstalovány z předchozích realizovaných projektů. Jejich dodávka ani instalace tedy není součástí předmětu této zakázky.

Ad b.

Viz odpověď k bodu a. – propojení ethernetu mezi vozy existuje. V případě, že by se v průběhu realizace projektu ukázalo, že u konkrétních vozidel propojka chybí nebo je nefunkční, bude tato situace řešena jako vícepráce v souladu s příslušnými ustanoveními smlouvy o dílo.

Ad c.

Vzhledem k odpovědím na body a. a b. je tato otázka irelevantní.

Ad d.

Testovací scénáře jsou dle zadávací dokumentace v odpovědnosti dodavatele, a jejich úprava tedy není předmětem vysvětlení zadávací dokumentace ze strany zadavatele.

Dotaz č. 3

V rámci poskytnutých informací ohledně drážních vozidel jsme nenašli rok výroby či rok poslední generální opravy. Vzhledem k tomu, že dle tohoto data závisí i způsob instalace komponentů (zejména kabeláže) do vozidel, žádáme zadavatele o doplnění těchto datumů výroby či rekonstrukcí do seznamu vozidel.

K dotazu dodavatele č. 3 zadavatel uvádí následující:

Informace o roku generální opravy není určující pro způsob instalace komponentů (zejména kabeláže), protože kabeláž procházela v čase řadou úprav i mimo procesy generálních oprav (instalace kamerových systémů, instalace APC atd.).

Předpokládaný počet vozidel, ve kterých bude třeba zajistit instalaci ethernetové sítě je uveden v Příloze č. 3 Smlouvy.

Dotaz č. 4

V kapitole 2.4. zadavatel uvádí, že chce zachovat tachografy a komunikaci s nimi, aniž je zřejmé, jakou typ komunikace chce Zadavatel zachovat – tj. vzniká tak neurčitý požadavek na plnění Smlouvy ovlivňující pracnost a cenu díla. U realizace komunikace s tachografy tak **není zřejmé, co se v rámci plnění zakázky bude vyžadovat.**

V kapitole 2.4. je uvedena pouze informace, že se bude řešit jeho integrace. V bodě:

- P-FP-20 se píše o vyčtení dálkových dat z tachografu do dispečerského zásahového vozidla na 100 m.
- P_PA_32 pak Odesílání provozních a servisních dat z vozidel MHD (přes VEHICLEtoIP).

V kapitole 4.3.2. bod P_IN_02 pak požaduje dodat testovací scénář.

Ze zadání není zřejmé, co má být obsahem scénáře. U tachografu se vyčítá krátká smyčka, dlouhá smyčka a lze i u některých tachografů vyčítat provozní data. Naopak, do tachografu se posílají data o jízdě. Žádáme Zadavatele, aby zpřesnil, co z toho má být obsahem řešení?

Naše dotazy k integraci tachografů zní:

- a) Jaký význam má „vyčtení dálkových dat z tachografu na 100 m“. Zadavatel zde chce použít pro vyčtení novou WiFi síť ve vozidlech?
- b) Co se má dít z těmito dálkovými daty v dispečerském vozidle?
- c) Co jsou to „dálková data“ – tento pojem se nikde v oblasti tachografů nepoužívá? Žádáme přesnou specifikaci tohoto pojmu
- d) Zadavatel používá tachografy TT-32, u kterých je možno stahovat pouze krátkou a dlouhou smyčku – dotaz zní, zda Zadavatel požaduje tyto tachografy tyto integrovat i pro stahování smyček?
- e) Pokud ano, tak tachograf TT-32 používá pro komunikaci sběrnici RS 485 a tato v rámci projektu není požadována. Toto je v rozporu s tím, že se mají funkce tachografů zachovávat. Prosíme Zadavatele o vysvětlení požadovaných funkcí.
- f) U tachografů TT-62 je uvedeno rozhraní pro komunikaci přes ethernet. Náš dotaz k TT-62 zní:
 - a. zda Zadavatel ručí za to, že všechny tachografy TT-62 mají tento protokol obsažen, tj. uchazeč se připojí přes ethernet uvedeným protokolem v Příloze TD č. 07 – EPIS_MESIT_DPO_150413 na tachograf a může stahovat data.
 - b. A pokud ne, zajistí Zadavatel na své náklady doplnění tohoto protokolu do tachografu typu TT-62 a jeho zprovoznění?
- g) Dalším typem tachografu z přílohy č. 6 je tachograf VDO DTCO 1381, a komunikace s ním není nikde uvedena. Může Zadavatel zpřístupnit komunikační protokol s tím typem tachografu a popis rozhraní (zda je ethernet)?
- h) Jakým způsobem má uchazeč pracovat s tím, že u některých vozidel jsou uvedeny 2-3 tachografy různých typů a někde jsou u jednoho vozu tachografy 2 – např. tramvaj 1653, 1325, 1326 a další. Může zadavatel popsat činnost těchto tachografů.
- i) Jaká provozní data se mají dle P_PA_32 odesílat z tachografu?

Vzhledem k velkému množství nejasností, žádáme Zadavatele i o doplnění testovacích scénářů do Technické dokumentace a úpravu tabulky č. 06 TD – seznam tachografů a zveřejnění jednoznačného popisu chování, tj. o takový popis, aby z něj bylo jednoznačné, co Zadavatel požaduje zachovat, jak se má systém k tachografům chovat.

K dotazu dodavatele č. 4 zadavatel uvádí následující:

Ad a)

Technické řešení je na dodavateli. Jelikož se celý systém buduje na 5G síti, tak je logické předpokládat, že vyčtení dat bude možné na jakoukoli vzdálenost.

Ad b)

Dispečerské vozidlo dle požadavků bude vybaveno mj. notebookem, kde by měl být logicky přístupný kompletní backoffice. Způsob využití informací závisí na provozní situaci a potřebách.

Ad c)

Sousloví „dálková data“ se nikde v Příloze č. 1a -Technická dokumentace nevyskytuje, dotaz je nejednoznačný a zmatečný.

Ad d), e), f)

Zadavatel jasně uvedl v Příloze TD č. 06 - seznam tachografů, že TT-32 komunikuje skrze sběrnici IBIS a poskytl i popis komunikačního protokolu. Zadavatel dále uvádí, že v době tvorby zadávací dokumentace provozoval již jen 6 tachografů TT-32, přičemž v době realizace projektu se toto číslo může snížit nebo zcela eliminovat. Zadavatel dále uvádí, že pokud se v průběhu realizace projektu ukáže, že reálné připojení/komunikace bude fungovat jinak, než uvedl v zadávací dokumentaci, tak se bude jednat ze strany zadavatele o změnový požadavek, který bude řešen definovaným procesem.

Ad g)

Tachografy VDO DTCO nemají možnost vyčítání, proto není uvedeno jejich připojení v Příloze TD č. 06 - seznam tachografů, listu „Typy tachografů“. Integrace uvedeného typu tachografu se tedy nerealizuje.

Ad h)

Tabulka, na kterou se Dodavatel odkazuje obsahuje Tachografy několika řad. V uvedeném případě, kdy jsou na jednom voze tři zařízení tachografu zároveň. Tachografové jednotky označené TTU-??, tedy TTU-12.1, TTU-32.16, TTU-32.4 jsou jen zobrazovače, vždy se vyčítá jen tachografové jednotky s označením TTZ-32, TTZ-32.1 OV, TTZ-32.1 TI, TTZ-32.11 OV, TTZ-32.11 OV 8MB, TTZ-62, TTZ-62.30, TTZ-62.40, TTZ-62.41, TT-12, TT-22.3, TT-32 a TT-62. tedy jeden tachograf na vůz.

Ad i)

Požadavek P_PA_32 ukládá odesílat provozní a servisní data tachografu přes službu VEHICLEtoIP (dle ITxPT / CEN EN13149). Zadávací dokumentace detailní výčet datových položek v samotném požadavku nestanoví – jejich rozsah vyplývá z komunikačních protokolů tachografů MESIT, které jsou přílohou

zadávací dokumentace (Příloha TD č. 07 – komunikační protokol Ethernet, Příloha TD č. 08 – protokoly IBIS). Dodavatel je povinen zajistit integraci všech uvedených typů tachografů a jejich dat do služby VEHICLEtoIP. Služba VEHICLEtoIP obsahuje širokou sadu, přičemž data z tachografů představují jen zlomek jejího obsahu. Konkrétně se jedná o hodnotu „Total energy consumed“ dle VEHICLEtoIP (S02P05), kterou tachografy dle Příloha TD č. 07 - EPIS_MESIT_DPO_150413 poskytují. Zadavatel dodává, že od dodavatele očekává nastudování příloh technické dokumentace i norem ITxPT. Role zadavatele v rámci projektu není vysvětlování norem a zajišťování mapování proměnných jednoho protokolu do druhého. To je technickou odpovědností dodavatele.

Ad „konečný poddotaz“:

K dotazu dodavatele ohledně testovacích scénářů zadavatel uvádí, že testovací scénáře jsou dle zadávací dokumentace v odpovědnosti dodavatele a jejich úprava tedy není předmětem vysvětlení zadávací dokumentace ze strany zadavatele.

Dotaz č. 5

V současné době se na palubním počítači provádí doplňkový prodej. Způsob a požadavky na doplňkový prodej nejsou v Technické dokumentaci popsány a ani na něj neexistuje testovací scénář.

Žádáme Zadavatele, aby:

- a. Zveřejnil požadavky na doplňkový prodej*
- b. Připustil a definoval zobrazování odbavení na MADT*
- c. Popsal, jaké hodnoty stavu odbavení se mají řidiči zobrazovat*
- d. Popsal, jakým způsobem je zajištěna součinnost s dodavatelem systému odbavení*

Tyto údaje jsou uvedeny pro mobilní aplikaci, ale ne pro odbavování cestujících.

K dotazu dodavatele č. 5 zadavatel uvádí následující:

Ad a.

Doplňkový prodej prostřednictvím terminálu řidiče (MADT) není v rámci projektu požadován ani realizován. Palubní počítač (OBU) v tomto projektu nevykonává funkce prodeje jízdného. Veškerá logika výběru jízdného zůstává v rámci odbavovacího systému (OCU a validátory). Toto je rovněž v souladu s odpovědí zadavatele v rámci Vysvětlení zadávací dokumentace #12, kde bylo výslovně uvedeno, že OBU nemá ukládat data relevantní pro výdej jízdenek a že „celá logika výběru jízdného zůstane v rámci systému výběru jízdného (OCU, validátory).“

Ad 2. a 3.

Otázka je nesrozumitelná. Zadavatel nemá nově co připouštět. Zobrazení stavu odbavení na MADT je v Technické dokumentaci požadován v P_FP_56 až P_FP_59 a tam také zadavatel popsal zobrazované hodnoty. Komunikace s odbavovacím systémem je zajištěna prostřednictvím rozhraní definovaného v příloženém API protokolu (Příloha TD č. 23 – Protokol komunikace OCU), konkrétně prostřednictvím metody NotifyCardProcessed rozhraní dpo.fcs.notify.v1, která je volána při zpracování bezkontaktní karty předním validátorem.

OBU/MATD může na základě přijatého oznámení a svého aktuálního stavu (např. omezení na časové rozpětí) rozhodnout, zda tyto informace řidiči zobrazí. Splnění funkčních požadavků už je tak čistě na dodavateli.

Ad 4.

Tato otázka již byla řešena v rámci Vysvětlení zadávací dokumentace #15, kde zadavatel potvrdil, že v případě potřeby součinnosti od třetích stran (včetně dodavatele odbavovacího systému, tj. společnosti Mikroelektronika) bude tato součinnost řešena ve spolupráci zadavatele, dodavatele daného systému a vybraného dodavatele, a to za dodržení příslušných ustanovení smlouvy. Závazek zadavatele k zajištění součinnosti je rovněž zakotven v Technické dokumentaci v kapitole věnované součinnosti zadavatele. Konkrétní podmínky jsou upraveny ve smlouvě o dílo. Zadavatel dále uvádí, že zveřejněním API, které odpovídá SoA architektuře, se potřeba takové součinnosti eliminovala na minimum.

Dotaz č. 6

Zadavatel v rámci Vysvětlení č. 15 / odpovědi Dotaz č. 35 na dotaz na součinnost odpověděl, že součinnost třetích stran je plně v kompetenci zadavatele a o případná zpoždění zaviněná pozdním plněním třetích stran bude adekvátně prodloužena doba realizace díla. Současně Zadavatel v rámci předloženého návrhu SOD stanovil v bodě 3.12, že neposkytnutí sjednané součinnosti ze strany Objednatele bude bránit plnění ze strany Zhotovitele, budou příslušné termíny plnění přiměřeně prodlouženy o dobu, po kterou Objednatel prokazatelně neposkytoval potřebnou součinnost v souladu s touto Smlouvou. Neposkytnutí součinnosti musí být dokladováno písemným oznámením Zhotovitele doručeným Objednateli, které musí přesně popsat součinnost, které se Zhotovitel domáhá, a zdůvodnit, proč její neposkytnutí brání dalšímu plnění Zhotovitele. Pro vyloučení pochybností smluvní strany uvádí, že za neposkytnutí součinnosti se nepovažuje odmítnutí návrhu Zhotovitele na umístění Zařízení a vedení kabeláže postupem dle odst. 7.10. této Smlouvy. V bodě 7.10 pak stanovil, že Zhotovitel bere na vědomí, že podmínkou zahájení jakékoliv Instalace Zařízení a/nebo Doinstalace do jednotlivých vozidel je, kromě dalších podmínek stanovených touto Smlouvou, odsouhlasení umístění Zařízení a vedení kabeláže v jednotlivém typu vozidla ze strany Objednatele, přičemž Objednatel se k umístění zařízení a vedení kabeláže vyjádří nejpozději do 5 (pěti) pracovních dnů od doručení konkrétního technického návrhu Zhotovitele, který Zhotovitel předloží Objednateli bezodkladně po nabytí účinnosti Smlouvy. V bodě 7.14 pak SOD stanovuje, že Zhotovitel se zavazuje informovat neprodleně Objednatele o všech skutečnostech majících vliv na plnění dle této Smlouvy, plnit řádně a ve stanoveném termínu své povinnosti vyplývající z této Smlouvy a požádat včas Objednatele o potřebnou součinnost za účelem řádného plnění této Smlouvy.

K výše uvedenému se vztahují následující dotazy:

- a) Návrh SoD ukládá Zhotoviteli bezodkladnou součinnost a plnění v pevných termínech, avšak na straně Objednatele nestanovuje obecnou konkrétní lhůtu pro poskytnutí součinnosti (s výjimkou čl. 7.10). Současně ponechává značný prostor pro subjektivní posouzení, zda je požadovaná součinnost pro další postup plnění „potřebná“. Tato asymetrie vytváří riziko, že absence součinnosti bude vyhodnocena jako neopodstatněná, přestože Zhotovitel bude fakticky blokován v plnění a vystaven sankčním důsledkům bez vlastního zavinění. Žádáme proto Zadavatele o úpravu SoD tak, aby:*

- 1) byla stanovena obecná pevná lhůta pro poskytnutí požadované součinnosti Objednatele (např. 5 pracovních dnů jak je využito dle čl. 7.10),
 - 2) každé odmítnutí požadované součinnosti bylo povinně písemně a věcně odůvodněno.
- b) V článku 7.10 Zadavatel stanovil pevnou lhůtu (5 pracovních dnů) pro vyjádření se k navrhované montáži a vedení kabeláže, ale již nestanovil podmínku, že případný nesouhlas s návrhem musí být ze strany Objednatele věcně odůvodněn. Žádáme Zadavatele, aby pro zajištění přezkoumatelnosti a eliminaci případných sporů byla do SOD doplněna povinnost Objednatele každé odmítnutí návrhu písemně a věcně odůvodnit.
- c) Může Zadavatel objasnit pojem „součinnost třetích stran je plně v kompetenci zadavatele“ neboť tento pojem může **způsobit neurčitý konec díla a tím omezit i počet uchazečů** a při vhodné aplikaci pak výrazné prodloužení realizace díla a tím získání značné výhody oproti ostatním nabídkám.

Pod pojmem součinnost lze rozumět:

- a. Je neposkytnutí popisu komunikačního protokolu třetí strany Zadavatelem pro plnění díla neposkytnutí součinnosti?
- b. Znamená to, že poskytnutí komunikačního protokolu v termínu např. až za 3 týdny, že se oficiálně přerušuje realizace díla na tyto tři týdny, i když tato nesoučinnost v danou chvíli nemá na vliv na plnění díla?
- c. Je neposkytnutí testovacího prostředí Zadavatelem pro komunikaci na třetí stranu pro kontrolu funkcí správnosti protokolů neposkytnutí součinnosti?
- d. Že každá neposkytnutá součinnost pak zaručuje uchazeči prodloužení termínu jako celku nebo v jedné době může běžet současně „více nesoučinností“.

Zde musíme konstatovat, že pojem součinnost může značně vyvolat nerovnost uchazečů, protože firmy, které problematiku DPO znají, budou potřebovat mnohem méně „součinností“, než uchazeči, kteří tuto problematiku neznají a budou ji muset nově řešit v rámci „součinností“. Proto žádáme Zadavatele, aby tuto případnou nerovnost napravil.

K dotazu dodavatele č. 6 zadavatel uvádí následující:

Zadavatel považuje smluvní ujednání za dostatečné, avšak i přes tuto skutečnost se rozhodl o drobné doplnění čl. 7.14. 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.

Dotaz č. 7

Zadavatel v bodě 17.10 ZD uvádí, že zadávací dokumentace není konečným souhrnem veškerých požadavků. Za úplnost a správnost zadávací dokumentace však odpovídá Zadavatel a nemůže tuto

povinnost přenášet na Zhotovitele. Zadavatel v odpovědi na dotaz č. 35 uvedl, že v případě prodloužení třetích stran prodlouží termín plnění.

Žádáme o vyjasnění, jak bude postupováno v případě, kdy dokumentace poskytnutá Zadavatelem bude věcně chybná (v rozporu s realitou ve vozidle), což vyvolá vícenáklady na straně Zhotovitele (marný vývoj, dodatečná analýza). Bude Zadavatel tyto prokazatelné vícenáklady hradit jako vícepráce, neboť se jedná o chybu v zadávací dokumentaci (podkladech)?

K dotazu dodavatele č. 7 zadavatel uvádí následující:

Zadavatel i přes nesprávný odkaz na ujednání v zadávací dokumentaci uvádí, že za předpokladu, že dodavatel obdrží nesprávné zadání bude postupováno dle Smlouvy a v souladu s ustanovením § 222 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek.

Dotaz č. 8

Zadavatel v části technické specifikace v kapitole 10. Definice součinnosti a propojení na související projekty stanovil Systémy, které budou v rámci projektu „Telematika 2025 - Řízení provozu MHD“ aktualizovány. U těchto je stav takový, že bude Proběhne specifikace se Dodavatelem. K tomuto se vztahují následující dotazy:

- a) Dle 2.35 je systém HELIOS je plně spravován Zadavatelem. Zadavatel má schopnost rozšiřovat datové struktury a vyvíjet API dle potřeby. Rozumíme tomu správně, že náklady na úpravu aplikačního rozhraní systému HELIOS jsou na vrub Zadavatele, zatímco na Zhotoviteli je definice tohoto rozhraní?*
- b) Dle 2.15 vztahující se k odbavovacímu systému zadavatel stanovil, že zpřístupnil Příloha TD č. 23 - Protokol komunikace OCU. Jedná se o nový protokol, který není v současnosti využíván, ale v rámci realizace projektu bude implementován. Uchazeč pro vyloučení pochybností sděluje, že současná dokumentace tento princip nějak nepopisuje a jeho důsledný popis má jednoznačný vliv na stanovení nákladové složky. Žádáme Zadavatele, aby tento protokol byl doplněn standardním popisem.*
- c) Dle 2.11 vztahující se k LED panelů a odpovědi na dotaz č. Dotaz č. 13 Vysvětlení zadávací dokumentace #16 jsme pochopili, Zhotovitel dodá v rámci projektu pouze informační tabule s podporou předepsaných protokolů ITxPT, přičemž nový „Content management“ bude realizován se zhotovitelem i ve spolupráci se stávajícími dodavateli s cílem sjednocení administrace „Content managementu“ od všech dodavatelů. Může Zadavatel potvrdit, že tento „Content management“ není součástí ceny projektu a že bude podléhat nové veřejné zakázce?*

Mohl by Zadavatel potvrdit, že případné náklady na úpravy LED panelů RG a BUSTEC, které zůstanou a jež se musí upravit, půjdou na vrub Zadavatele, a že případné zpoždění této dodávky bude objektivní překážkou na straně Zadavatele?

- d) Dle 2.13 LCD panely proběhne v rámci projektu aktualizace komunikačních protokolů dopravních dat na ITxPT a bude realizován nový „Content management“ viz 10.4 v rámci panelů od společností RG a BUSTEC, zatímco BUSE panely budou na protokolu EPIS NET. Mohl by Zadavatel potvrdit, že případné náklady na úpravy LCD panelů RG a BUSTEC, které zůstanou*

a jež se musí upravit, půjdou na vrub Zadavatele, a že případné zpoždění bude objektivní překážkou na straně Zadavatele?

- e) *Zadavatel v rámci vysvětlení #12 odpovědi č. 6 stanovil, že pro realizaci funkčních požadavků B_FP_69 - B_FP_72; B_BP_37; B_BP_44 v průběhu času se stávajícími dodavateli kamerových systémů zajistí přímé spojení sítě s VCG/OBU a nyní izolovaných sítí a kamer integrovatelnými do architektury ITxPT a požadovaného řešení. Proto požadavky zadavatele zahrnují i řadu funkčních a nefunkčních požadavků na kamerový systém. Může Zadavatel potvrdit, že náklady na úpravu těchto systémů, půjdou na vrub Zadavatele a že případné zpoždění bude objektivní překážkou na straně Zadavatele?*

K dotazu dodavatele č. 8 zadavatel uvádí následující:

Ad a)

Zadavatel potvrzuje, že systém HELIOS je plně v jeho správě a že veškeré náklady na úpravu aplikačního rozhraní systému HELIOS ponese zadavatel. Definici požadavků na toto rozhraní provede zadavatel samostatně, a to na základě požadavků dodavatele vzešlých z realizace projektu.

Ad b)

Zadavatel se domnívá, že poskytnutá dokumentace – konkrétně Příloha TD č. 23 – Protokol komunikace OCU, včetně přiložených příkladů a vysvětlujících hodnot – představuje standardní a dostatečný popis předmětného protokolu. Zadavatel proto nepovažuje za nezbytné dokumentaci dále doplňovat.

Ad c)

Zadavatel potvrzuje, že realizace nového „Content managementu“ pro LED panely není předmětem této veřejné zakázky a tudíž není součástí ceny předmětu veřejné zakázky. Zadavatel rovněž potvrzuje, že případné náklady na nezbytné úpravy stávajících LED panelů od dodavatelů RG a BUSTEC půjdou na vrub zadavatele. Případné zpoždění způsobené těmito úpravami bude posouzeno jako objektivní překážka na straně zadavatele.

Ad d)

Zadavatel potvrzuje, že případné náklady na nezbytné úpravy stávajících LCD panelů od dodavatelů RG a BUSTEC půjdou na vrub zadavatele. Případné zpoždění způsobené těmito úpravami bude posouzeno jako objektivní překážka na straně zadavatele.

Ad e)

Zadavatel upozorňuje, že pro splnění požadavků B_FP_69 – B_FP_72, B_BP_37 a B_BP_44 není třeba upravovat stávající kamerové systémy. Uvedené požadavky musí dodavatel splnit bez ohledu na množství reálně připojených kamer. V uvedeném rozsahu požadavků kooperace stávajících dodavatelů kamerových systémů nemá vliv na případné prodloužení dodavatele při jeho splnění uvedených požadavků (má vliv jen na množství reálně připojení kamer, k tomu zadavatel dále uvádí, že v drtivé většině bude stačit pro integraci stávajících kamer jen změna síťové konfigurace ze strany dodavatelů kamerových systémů). Zadavatel potvrzuje, že případné náklady na úpravy kamerových systémů stávajících dodavatelů, které jsou nezbytné pro jejich integraci, půjdou vrub zadavatele.

Dotaz č. 9

Zadavatel poskytl v rámci příloh (podepsaných pod NDA) technickou dokumentaci k rozhraním pro integraci požadovaných služeb a vozidlových prvků. Velká část těchto dokumentů však obsahuje explicitní deklaraci o ochraně autorských práv a přísný zákaz jakékoliv další manipulace či distribuce materiálů, citujeme:

„Tato práva/dokument a informace obsažené v něm či jeho přílohách jsou důvěrné a jsou určeny pouze osobám nebo organizacím, kterým jsou určeny a pro účel, pro který byly poskytnuty. Distribuce, kopírování, úprava, zveřejnění nebo provádění jakýchkoli dalších akcí týkajících se těchto informací je přísně zakázáno. [...] může být posuzováno jako porušení autorského zákona č. 121/2000 Sb. [...]“

Vzhledem k tomu, že plnění předmětu veřejné zakázky vyžaduje aktivní práci s těmito dokumenty (studium, analýzu a následnou technickou integraci), vzniká zásadní rozpor mezi požadavky Zadavatele na plnění a omezujícími doložkami v dokumentaci.

V souvislosti s výše uvedeným žádáme Zadavatele o potvrzení následujícího:

- a) Disponuje Zadavatel veškerými potřebnými majetkovými autorskými právy či licenčními oprávněními, která jej opravňují k distribuci těchto materiálů dalším uchazečům/zhotovitelům za účelem realizace této zakázky?*
- b) Může Zadavatel potvrdit, že využití těchto informací Zhotovitelem (v souladu s účelem zakázky) nebude zásahem do autorských práv třetích osob (původních autorů dokumentace) a že Zhotovitel nebude vystaven žádným právním nárokům ze strany těchto třetích osob?*
- c) V případě, že by třetí osoba uplatnila vůči Zhotoviteli nároky z titulu porušení autorských práv v souvislosti s užitím těchto podkladů, přebírá Zadavatel plnou odpovědnost za vzniklou škodu a náklady na právní ochranu Zhotovitele?*
- d) Vzhledem k výše uvedeným možným rozporům a právním rizikům plynoucím z omezujících doložek v dokumentaci, žádáme Zadavatele o doplnění výslovných záruk a prohlášení do textu Smlouvy o dílo. Požadujeme, aby Smlouva o dílo obsahovala ustanovení, ve kterém Zadavatel výslovně zaručí, že:*
 - disponuje veškerými právy k předaným podkladům pro účely realizace zakázky,*
 - užití těchto podkladů Zhotovitelem nezaloží zásah do práv třetích osob,*
 - a že Zadavatel v plném rozsahu odškodní Zhotovitele (včetně nákladů na právní zastoupení) v případě jakýchkoliv nároků uplatněných třetími osobami (zejména autory či původními dodavateli) v souvislosti s užitím těchto materiálů.*

Domníváme se, že bez této smluvní úpravy je Zhotovitel vystaven neúměrnému právnímu riziku, kterému nemůže s odbornou péčí předcházet, neboť obsah a původ dokumentace plně kontroluje Zadavatel.

K dotazu dodavatele č. 9 zadavatel uvádí následující:

Zadavatel doplnil pro vyloučení jakýchkoliv pochybností čl. 14.13. 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.

Dotaz č. 10

V kapitole 2.9. zveřejnil Zadavatel Přílohu TD č. 12 – Popis zpracování dat z jednotky UCU, ke které nemá vlastnická práva. Jednalo se o nabídku, jejíž realizaci Zadavatel odmítl, a proto k ní nemá žádná autorská práva ke zveřejnění a tato byla vypracována soukromým subjektem. Žádáme o odstranění tohoto dokumentu z příloh a s tím souvisejících případných dalších úloh.

Náš dotaz zní – může Zadavatel sdělit, za jakým účelem byl tento soukromý dokument zveřejněn.

K dotazu dodavatele č. 10 zadavatel uvádí následující:

Zadavatel uvádí, že dotaz směřující na to, proč byl nějaký dokument uveřejněn, není dotazem k zadávacím podmínkám, který by se měl ve smyslu ustanovení § 98 vysvětlovat. Zadavatel pro vyloučení jakýchkoliv pochybností dodává, že předmětný dokument zadavatel poskytl, neboť došel k závěru, že dodavatelům umožní seznámit se s požadovaným plněním v co nejširším rozsahu.

Dotaz č. 11

V současné době se na palubním počítači provádí doplňkový prodej. Způsob a požadavky na doplňkový prodej nejsou v Technické dokumentaci popsány a ani na něj neexistuje testovací scénář.

Žádáme Zadavatele, aby:

- a. Zveřejnil plné požadavky na doplňkový prodej*
- b. Připustil a definoval způsob zobrazování odbavení na MADT, např. zobrazení fotografie cestujícího, platnost kupónu apod.*
- c. Popsal, jaké hodnoty stavu odbavení se mají řidiči zobrazovat na základní obrazovce, tj. požadavky Zadavatele.*
- d. Popsal, jakým způsobem je zajištěna součinnost s dodavatelem systému odbavení pro testování systému, či zda bude uchazeči od Zadavatele zapůjčena testovací souprava.*
- e. Dále může zadavatel popsat, jak si prostřednictvím, této specifikace představuje realizovat funkční požadavky P_FP_57 až P_FP_59, tj. Odbavení při nástupu předními dveřmi?*

Opětovně zde narážíme na způsob, že není zřejmé ze ZD, co vlastně Zadavatel požaduje, toto není řádně popsáno, a tudíž není úplně možné řádně stanovit cenu díla.

K dotazu dodavatele č. 11 zadavatel uvádí následující:

Ad a)

Dotaz je shodný s Dotazem č. 5 a) výše. Zadavatel odkazuje na odpověď k tomuto dotazu.

Ad b) c)

Dotazy jsou obsahově takřka stejné jako Dotazy č. 5 b) a c) výše. Zobrazení stavu odbavení na MADT je v Technické dokumentaci požadován v P_FP_56 až P_FP_59 a tam také zadavatel vyjmenoval zobrazované hodnoty. Komunikace s odbavovacím systémem je zajištěna prostřednictvím rozhraní definovaného v příloženém API protokolu (Příloha TD č. 23 – Protokol komunikace OCU), konkrétně prostřednictvím metody NotifyCardProcessed rozhraní dpo.fcs.notify.v1, která je volána při zpracování bezkontaktní karty předním validátorem.

Zadavatel nebude atomizovat dokumentaci, aby řešil, jak konkrétně mají vypadat jednotlivá okna, zadavatel jen definuje funkční požadavky a celkový obsah. Formátování, grafické rozložení, barvy apod. nebude zadavatel na úrovni zadávací dokumentace řešit.

Ad d)

Dotaz je shodný s Dotazem č. 5 d) výše na jehož textaci se zadavatel odkazuje. K testovací sadě/testovacímu SW zadavatel dodává, že by bylo vhodné, aby si dodavatel nastudoval Přílohu TD č. 23 - Protokol komunikace OCU. Obsahuje vyjma popisu API v souborech .html/.adoc včetně sekvenčních diagramů i soubory .proto, které obsahují strojově čitelnou specifikaci, ze které lze přímo generovat kód. Dodavatel tak nepotřebuje ani přístup k testovacím sadám od dodavatele OCU.

Z .proto souborů lze pomocí protoc (protobuf compiler) + gRPC pluginu automaticky vygenerovat kostru serveru i klienta prakticky v libovolném jazyce (Go, Python, Java, C++, C#, Kotlin, atd.).

Ad e)

Zadavatel opět upozorňuje, že by bylo vhodné, aby si dodavatel nastudoval Přílohu TD č. 23 - Protokol komunikace OCU. Sekvenční diagramy popisují celý proces. Celý tok je realizován kombinací dpo.fcs.exchange.v1 a dpo.fcs.notify.v1.

1. Příprava stavu systému

Před zahájením nočního provozu OBU nebo MADT (podle způsobu implementace) prostřednictvím metody SetObcData informuje FCS o přihlášení řidiče a aktivním spoji. FCS tuto informaci distribuuje na všechny validátory, včetně předního (řidičova čtečka), aby byl schopen zpracovávat platby.

2. Zpracování karty cestujícího

Jakmile cestující přiloží bezkontaktní kartu ke čtečce u předních dveří, přední validátor kartu zpracuje a FCS odešle OBU notifikaci prostřednictvím metody NotifyCardProcessed (součást služby dpo.fcs.notify.v1).

Tato zpráva obsahuje typ transakce a příslušné parametry, které přímo odpovídají požadavkům P_FP_56–P_FP_59.

3. Zobrazení na MADT

Po přijetí NotifyCardProcessed OBU zpracuje obsah zprávy a zobrazí příslušné informace na obrazovce pro řidiče (MADT). Konkrétní grafická podoba (rozmístění, barvy, ikony), jak již bylo řešeno jsou technický detail, který na úrovni zadávací dokumentace nebude ze strany Zadavatele řešen.

Dotaz č. 12

V rámci technické specifikace pro položku 3.7. Specifikace dodávaného HW (Tabulka 10), identifikoval uchazeč několik rozporuplných požadavků, které mohou mít vliv na proveditelnost a nacenění nabídky. Žádáme zadavatele o vyjasnění následujících bodů:

1. **Typ panelu a kontrastní poměr:** Zadavatel v tabulce požaduje „Typ panelu: IPS“ a současně „Kontrastní poměr: Min 4000 : 1“. Technologie IPS (In-Plane Switching) standardně dosahuje nativního kontrastu v rozmezí 1000 : 1 až 1300 : 1. Hodnota 4000 : 1 je technicky neslučitelná s požadavkem na IPS panel.
 - Dotaz: Trvá zadavatel na technologii panelu IPS (za cenu úpravy požadavku na kontrast), nebo je prioritou kontrastní poměr (což by vyžadovalo změnu technologie panelu, např. na VA)?
2. **Duplicita technologie panelu:** V tabulce je u vlastnosti „Typ panelu“ uvedena v jednom řádku hodnota „IPS“ a v jiném řádku hodnota „LED“.
 - Dotaz: Může zadavatel potvrdit, zda poptává LCD monitory s LED podsvícením (technologie IPS), nebo zda se jedná o požadavek na přímý LED panel (Direct LED / Fine Pixel Pitch), u kterého by však neodpovídalo specifikované rozlišení a šířka rámečku (bezel-to-bezel)?

K dotazu dodavatele č. 12 zadavatel uvádí následující:

Ad 1.

Zadavatel zpřesnil požadavek v Tabulce č. 10 Přílohy č. 1a -Technická dokumentace na min nativní kontrast 1:1000 a již neuvádí dynamický kontrast.

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 poskytnuta v souladu s čl. III. níže v rámci konsolidace zadávacích podmínek.

Ad 2.

Záměrem bylo specifikovat LCD monitor s IPS maticí a LED podsvícením (což je standardní kombinace u moderních displejů). Zadavatel proto zpřesnil textaci, aby nebyla matoucí.

Zadavatel nepožaduje Direct LED / Fine Pixel Pitch displej a pro úplnost uvádí, že tuto technologii z řady technických důvodů (některé jsou zmíněny i v argumentaci dotazu) pro interiérovou stěnu pro dispečery vůbec nepřipouští.

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 poskytnuta v souladu s čl. III. níže v rámci konsolidace zadávacích podmínek.

Dotaz č. 13

Zadavatel v bodě 4.3.1 (P_PA_04) vyžaduje shodu s normou CEN EN13149, avšak v bodě 4.4.10 požaduje kabeláž Cat.7A S-FTP. Norma CEN EN13149 (ITxPT) výslovně v kapitole 5.4 uvádí, že Ethernet kabel má splňovat požadavky IEC 61156-6 kategorie 5e nebo kategorie Norma dále požaduje průřez vodičů AWG 22 a uspořádání „symmetric quad star“. Standardní 8-žilové kabely Cat.7A mají odlišnou vnitřní konstrukci (S/FTP) a jiný průřez (AWG 24). Kabely splňující normu EN45545 se s této konfigurací nevyrábějí (Lapp, Huber+Suhner aj.).

Upraví Zadavatel požadavek v bodě 4.4.10 tak, aby byla dodávaná kabeláž v souladu s požadovanou normou tedy kategorie 6 (S/FTP nebo SF/UTP), která je plně v souladu s požadavkem na ITxPT shodu a je technologicky vhodnější pro instalaci do vozidel MHD?

K dotazu dodavatele č. 13 zadavatel uvádí následující:

Zadavatel předně upřesňuje věcný rozsah dotčených požadavků, neboť dodavatel tyto požadavky vzájemně zaměňuje: požadavek na kabeláž Cat 7A S-FTP uvedený v kapitole 4.4.10 Přílohy č. 1a – Technické dokumentace se vztahuje výhradně na ethernetovou síť pro VLP panely (realizovanou v rámci výměny panelů z IBIS na ethernetové připojení, kabeláž k panelům podle typu vozu povede na významně delší vzdálenost a oblastmi s výrazně vyšším elektromagnetickým rušením než je páteřní síť instalovaná v prostoru kabiny řidiče a prostoru nad ním). Tento požadavek se netýká palubní páteřní sítě ITxPT, pro kterou platí požadavky normy CEN EN13149 samostatně, včetně specifikace kabelů dle IEC 61156-6 kategorie 5e nebo 6. Oba požadavky se tedy vztahují na odlišné části ethernetové infrastruktury vozidla a nejsou vzájemně v rozporu.

Zadavatel dále uvádí, že tvrzení dodavatele, podle něž kabely splňující zároveň normu EN 45545-2 a konfiguraci Cat 7A nejsou dostupné na trhu, neodpovídá skutečnosti. Zadavatel ověřil, že průmyslové ethernet kabely Cat 7A v provedení S-FTP splňující EN 45545-2 (včetně hazard level HL3) jsou v době uveřejnění tohoto vysvětlení zadávací dokumentace běžně dostupné od více výrobců specializujících se na kabeláž pro kolejová vozidla. Zadavatel přitom nepředepisuje konkrétního výrobce ani obchodní označení produktu, ale v souladu s § 89 ZZVZ uvádí pro jistotu příklady:

- SAB Bröckskes (produkt CATLine 7A R) – halogen-free průmyslový ethernet kabel Cat 7A splňující EN 45545-2 pro úroveň nebezpečí HL1–HL3,
- TE Connectivity – Cat 7 kabely schválené pro železniční aplikace dle EN 45545-2 až do hazard level HL3, dostupné v provedení S/FTP,
- Belden (produkt BE43802)

S ohledem na výše uvedené zadavatel požadavek v bodě 4.4.10 nemění a trvá na použití osmivláknových kabelů Cat 7A S-FTP splňujících normu EN 45545-2 pro kabeláž VLP panelů. Zadavatel zároveň připouští použití jakéhokoliv kabelu Cat 7A S-FTP splňujícího EN 45545-2, který je dostupný na trhu, bez omezení na konkrétního výrobce. Ke každému kabelu je dodavatel povinen doložit protokol o propustnosti dle požadavku kapitoly 4.4.10 Technické dokumentace.

Pro palubní síť ITxPT (OBU, ethernet switch, periferie) platí nadále požadavky normy CEN EN13149 dle aktuálního znění, tj. kabel kategorie 5e nebo 6 dle IEC 61156-6.

Dotaz č. 14

Zadavatel v bodě 4.4.10 požaduje doložení „protokolu o propustnosti“ ke každému instalovanému kabelu. Vzhledem k technickému rozporu mezi kategorií kabelu Cat 7A (1000 MHz) a standardizovaným rozhraním M12 X-code (max. 500 MHz / Cat 6A), žádáme zadavatele o závazné stanovení způsobu doložení tohoto protokolu protože:

- *Fyzikálně není možné vystavit protokol o shodě s kategorií Cat 7A na trase zakončené konektory M12 X-code. (Norma CEN EN 13149 navíc pro vozidlové instalace definuje jako dostatečnou kategorii Cat 5e nebo Cat 6 viz předchozí dotaz).*
- *Bude zadavatel považovat za dostatečný protokol o funkční zkoušce (Throughput test) provedený aktivním síťovým analyzátozem či softwarem (např. iperf), který prokáže stabilní datový přenos na úrovni 1 Gbit/s bez chybovosti (BER)? Tj. neměly by se vysokofrekvenční parametry pasivní linky.*

K dotazu dodavatele č. 14 zadavatel uvádí následující:

Zadavatel bere na vědomí technickou skutečnost, že norma IEC 61076-2-109, která definuje konektory M12 X-code, stanovuje jejich použití pro datové přenosy na frekvencích do 500 MHz, což odpovídá kategorii Cat 6A. Certifikace celé instalované trasy (kabel + konektory) jako Cat 7A dle parametrů pasivní linky proto není technicky proveditelná ani zadavatelem požadována.

Zadavatel upřesňuje, že požadavkem na „protokol o propustnosti“ v bodě 4.4.10 Přílohy č. 1a – Technické dokumentace se rozumí doložení funkční způsobilosti každé instalované kabelové trasy pro přenos dat rychlostí 1 Gbit/s, nikoliv certifikace pasivních přenosových parametrů celé trasy dle normy ISO/IEC 11801 nebo obdobné.

Zadavatel potvrzuje, že za dostatečné splnění tohoto požadavku považuje předložení protokolu o výsledku aktivní funkční zkoušky provedené na každé instalované trase, která prokáže:

- stabilní obousměrný datový přenos na úrovni 1 Gbit/s,
- s chybovostí BER < 10^{-12} po dobu odpovídající standardnímu testovacímu protokolu (odpovídá průmyslovým standardům),
- měřeno aktivním síťovým analyzátozem nebo ekvivalentním softwarem (např. iperf nebo obdobný nástroj).

Protokol musí obsahovat identifikaci testované trasy (označení kabelu / panel), datum provedení zkoušky a použitý měřicí prostředek. Zadavatel uvedené požadavky na rozsah testovacího protokolu doplnil do kapitoly 4.4.10 Přílohy č. 1a -Technická dokumentace.

Dotaz č. 15

Zadavatel byl opakovaně dotazován na standardizaci IPxPT ve vztahu k plnění veřejné zakázky. Uchazeč respektuje snahu o harmonizaci a standardizaci, avšak považuje za problematické, že jsou při

hodnocení nabídek zvýhodňovány „certifikované“ komponenty již ve fázi podání nabídky (Hodnotící kritérium č. 3), přestože dosažení certifikace je smluvní podmínkou plnění Díla a její nesplnění je sankcionováno. Absence certifikace při podání nabídky tedy sama o sobě nepředstavuje překážku řádného splnění zakázky.

Zadavatel dále odkázal na veřejný katalog IPxPT a selektivně upozornil na již existující prvky, které by bylo možné využít. Není zřejmé, na základě čeho Zadavatel dovozuje, že zařízení disponující existující certifikací lze použít v režimu 1:1 pro realizaci zakázky, aniž by bylo nutné provést jejich recertifikaci. Certifikace je totiž udělována vždy pro konkrétní kombinaci HW a SW a v případě úpravy firmware za účelem splnění požadavků Zadavatele by bylo nutné certifikaci opakovat či doplnit – to však zajišťuje podmínka SoD. Navíc mnoho existujících zařízení či SW je certifikováno na soulad se staršími verzemi ITxPT, což Zadavateli příliš velký užitek v době podání nabídky nepřinese.

Zadavatel tak fakticky zvýhodňuje výrobce, kteří již danou certifikací disponují, případně integrátory, kteří jejich řešení využijí. Takový postup může mít zásadní dopad na výsledek hodnocení – i přidělení jediného bodu oproti nulovému hodnocení může v konečném součtu znamenat rozdíl v nabídkové ceně v řádu desítek až sto milionů Kč bez DPH (dle obdržených nabídek).

Současné nastavení totiž znevýhodňuje ty dodavatele, kteří jsou na získání certifikace plně technicky i procesně připraveni, avšak dosud do ní neinvestovali – a to s ohledem na její finanční náročnost a skutečnost, že v rámci desítek obdobných projektů realizovaných napříč Evropou tato certifikace nebyla vyžadována ani nezbytná.

Uchazeč se domnívá, že Zadavatel si výše uvedené důsledky nemusel plně uvědomit a že jeho skutečným záměrem je postupovat s péčí řádného hospodáře a v souladu s § 6 odst. 2 ZZVZ, tedy dodržet zásadu rovného zacházení a zákazu diskriminace a neomezovat bezdůvodně okruh možných dodavatelů.

Mohl by Zadavatel vypustit hodnotící kritérium č. 3, případně jej upravit tak, aby nedocházelo k neodůvodněnému zvýhodnění určitého okruhu výrobců či řešení a současně se choval s funkcí řádného hospodáře?

K dotazu dodavatele č. 15 zadavatel uvádí následující:

Zadavatel zvážil veškeré skutečnosti uváděné dodavatelem, přičemž uvádí, že nebude upravovat zadávací podmínky v části hodnotícího kritéria č. 3.

Dotaz č. 16

Zadavatel ve Vysvětlení zadávací dokumentace č. 20, dotaz č. 7, uvedl, že projektový manažer je hlavní styčnou osobou při realizaci zakázky a že pro splnění kvalifikace postačí účast alespoň na jedné z činností (implementace, instalace nebo správa telematických systémů), přičemž software měl certifikaci ITxPT.

Z tohoto výkladu však vyplývá, že postačuje i velmi omezená zkušenost z dílčí části projektu, která sama o sobě nevypovídá o schopnosti řídit rozsáhlou a technicky komplexní dodávku dle standardu IPxPT, která je v rámci plnění díla jednou z desítek integračních činností (jen seznam integrovaných zařízení v rámci projektu je velmi dlouhý, a všechna zařízení mají proprietární protokol). Přesto je tomuto kritériu přisuzována významná bodová váha s dopadem v řádu desítek milionů korun, což neodpovídá

jeho skutečné vypovídací hodnotě. Certifikací ITxPT navíc může disponovat i osoba, jejíž role byla v projektu pouze okrajová a spočívala například v dodávce jednotlivého prvku splňujícího tento standard (např. dodala switch, instalovala či spravovala byť jenom jeden kus, což paradoxně zvýhodňuje tohoto uchazeče až 20 mil. Kč).

Současné nastavení tak může znevýhodnit dodavatele s vysoce kvalifikovanými projektovými manažery, kteří mají rozsáhlé zkušenosti s komplexními projekty napříč Evropou a s náročnými homologacemi a certifikacemi (např. VDV, C-ITS, kybernetická bezpečnost), avšak nemají referenci přímo spojenou s IPxPT.

Uchazeč se domnívá, že Zadavatel si výše uvedené důsledky nemusel plně uvědomit a že jeho skutečným záměrem je postupovat s péčí řádného hospodáře a v souladu s § 6 odst. 2 ZZVZ, tedy dodržet zásadu rovného zacházení a zákazu diskriminace a neomezovat bezdůvodně okruh možných dodavatelů.

Mohl by Zadavatel přehodnotit a vypustit toto bodovací kritérium nebo rozšířit okruh bodovaných technických kompetencí (např. o standardy C-ITS, protokol PtX aj, které Zadavatel bude chtít integrovat)?

K dotazu dodavatele č. 16 zadavatel uvádí následující:

Zadavatel zvážil veškeré skutečnosti uváděné dodavatelem, přičemž uvádí, že nebude upravovat zadávací podmínky v části hodnotícího kritéria č. 2.

Dotaz č. 17

V odpovědi č. 15 na dotaz č. 37 odpověděl Zadavatel, že jako Power Switch lze použít např. zařízení EPIS 4.0B. Toto zařízení dnes Zadavatel používá jako svůj palubní počítač (=OBU). Zároveň ale Zadavatel v TS v části 4.4 uvádí: „Zadavatel striktně trvá na oddělení Power switchu popsaném v kapitole 4.4.7 od ostatních zařízení.“. Znamená to tedy, že Zadavatel vlastně navrhuje, že na voze mohou být dva palubní počítače: jeden plnohodnotný nově dodaný jako OBU, a druhý použitý jako Power Switch. Ačkoliv toto řešení je pochopitelně technicky možné, rozhodně není ekonomické. Stejně tak v odpovědi na dotaz č. 1 ve vysvětlení ZD č. 21 odpověděl, že lze např. použít zařízení NetModule NB800 / NB2800. To je ale pro změnu certifikovaný router (VCG).

Dodávat dvě vysoce výkonná zařízení (2x router či 2x OBU), když druhé nemá žádný velký význam a výkon nemůže využít, cenu zakázky výrazně prodraží.

Další poznámka se týká požadavku na MQTT. MQTT není aplikační protokol, je na podobné úrovni jako HTTP či UDP. Tyto protokoly použité v rámci ITxPT také nijak nezajistí soulad přijímače a vysílače, zajistí jen přenos nějakých, blíže neurčených dat (obecný payload). Power switch s MQTT také nezajistí žádný standardizovaný přenos dat – nad MQTT musí být definován další proprietární protokol (tak jako je ITxPT nad HTTP a UDP či protokol s tachografem přes UDP). MQTT tedy žádnou interoperabilitu či soulad se standardy nezajistí. Požadavkem na MQTT tedy Zadavatel zbytečně omezuje trh bez jakéhokoliv užitku.

Máme tedy následné dotazy:

- a) *Vypustí Zadavatel požadavek, že Power Switch není možné kombinovat s jiným zařízením, když sám takovou kombinaci přímo navrhuje?*
- b) *Pokud tento požadavek nevypustí a pokud hodlá mít nižší cenu při zachování funkcí, dovolí dodatečný vývoj takového zařízení v rámci projektu?*
- c) *Povolí Zadavatel ovládání Power switche pomocí UDP či HTTP, když tyto protokoly jsou stejně jako MQTT použity v ITxPT?*

Připomínáme, že Zadavatel sám připouští, že se jedná o specifický produkt čistě pro jeho účely, a ne o standardizovanou ITxPT komponentu.

K dotazu dodavatele č. 17 zadavatel uvádí následující:

Ad a)

Dodavatel dle zadavatele překrucuje předchozí vyjádření zadavatele. Zadavatel nikde nezakotvil, že Power Switch není možné kombinovat s jiným zařízením. Zadavatel nepopírá, že jím navrhované varianty řešení Power switche mají velký cenový rozptyl a je jen věcí dodavatelů, jak architektonicky a cenově optimalizují své nabízené řešení. S ohledem na tuto skutečnost tedy není potřeba provést úpravu zadávacích podmínek v této části.

Ad b)

Zadavatel nepřipouští odklad doložení shody ani vývoj zařízení v průběhu projektu. Zadavatel trvá na stávajících zadávacích podmínkách.

Ad c)

MQTT je průmyslový standard, jehož volba je v souladu s architektonickým směřováním ITxPT (preference MQTT language). Pokud dodavatel již disponuje schopností implementovat zpracování zpráv přes HTTP nebo UDP, implementace MQTT představuje srovnatelně triviální SW komponentu. Zadavatel proto zadávací dokumentaci v tomto smyslu upravovat nebude.

Dotaz č. 18

Zadavatel v TS v části 4.3.3 uvádí požadavky na celý palubní systém (tedy všechny komponenty). K jednotlivým požadavkům máme tyto dotazy:

- 1) *K P_VS_01: Může Zadavatel specifikovat, o jaké hromadné operace se jedná?*
- 2) *K P_VS_04: Může Zadavatel specifikovat, jakým způsobem se palubní systém má vrátit před vzniknutím chyby např. switche?*
- 3) *K P_VS_05: U palubních zařízení je obvykle např. velikost paměti či disku pevně svázána s dodaným HW. Může Zadavatel specifikovat, jakým způsobem požaduje navýšení výkonu jednotlivých palubních systémů, např. switche či routeru? Je v takovém případě povolena náhrada za nový, výkonnější typ zařízení?*

- 4) *K P_VS_06: Může Zadavatel specifikovat, jak požaduje realizaci nezávislého škálování jednotlivých komponent palubního systému? Pokud je totiž povoleno libovolně kombinovat VSG a OBU, je nemožné zajistit jejich nezávislé škálování.*
- 5) *K P_VS_07: Najít způsob, jak např. na routeru navýšit výkon, případně najít náhradní model, může rozhodně trvat více než 5 dní. Může Zadavatel tuto lhůtu prodloužit, např. na 1 měsíc?*
- 6) *K P_VS_08: Může Zadavatel specifikovat, co myslí pojmem „pracovat ve více relacích“? Znamená to např. současné přihlášení více uživatelů/řidičů k MADT?*
- 7) *K P_VS_09: Může Zadavatel specifikovat, s jakými dávkovými operacemi je třeba zajistit souběh s real-time aktivitami?*

K dotazu dodavatele č. 18 zadavatel uvádí následující:

Ad 1)

Konkrétní seznam hromadných operací bude upřesněn, jak ostatně přímo uvádí text požadavku „navržen v rámci detailní specifikace“. Zadavatel tedy hromadné operace záměrně nechává otevřené a jejich definice je předmětem analytické fáze projektu. Dodavatel by měl navrhnout vlastní seznam relevantních hromadných operací, který zadavatel posoudí a odsouhlasí v rámci příslušné pracovní/odborné skupiny.

Ad 2)

Z textu požadavku vyplývá, že jde o schopnost systému pokračovat v práci a vrátit se do stavu před vznikem chyby komponenty (ne nutně hardwarové). Jedná o softwarovou/aplikační odolnost – typicky rollback transakce, obnova konfigurace z posledního platného stavu, případně restart komponenty se zachováním dat. Konkrétní mechanismus je věcí návrhu dodavatele – Zadavatel nestanovuje způsob implementace, ale výsledný efekt (systém dál funguje, stav se obnoví).

Ad 3) a 4)

Stejný dotaz byl již zodpovídan v rámci Vysvětlení zadávací dokumentace #4. Nezávislé škálování se vztahuje na softwarové komponenty systému (aplikační vrstvy, služby), nikoliv nutně na každý fyzický kus HW izolovaně. Pokud dodavatel zvolí architekturu, kde jsou VCG a OBU kombinovatelné, je na něm, aby navrhl řešení, kde jsou softwarové funkce škálovatelné nezávisle. Zadavatel nespecifikuje fyzickou architekturu – tu navrhuje dodavatel.

Ad 5)

Lhůta 5 pracovních dnů se týká pouze návrhu navýšení hardwarových prostředků (protokol/dokument), nikoli samotné fyzické realizace výměny. Zadavatel tedy neočekává např. namontování nového routeru ve lhůtě 5 pracovních dnů. S ohledem na tuto skutečnost tedy není potřeba provést úpravu zadávacích podmínek v této části.

Ad 6)

V rámci P_VS_08 se jedná např. o možnost souběžného přístupu více uživatelů/rolí k systému (např. řidič přihlášen na MADT, zároveň vzdálený přístup technika/dispečera). Zda jde i o více přihlášení téhož řidiče je okrajová otázka – podstatné je, že systém nesmí být omezen na jedinou aktivní relaci.

Ad 7)

Pro P_VS_09 jsou typické dávkové operace:

- stahování jízdních řádů,
- synchronizace dat z/do backoffice,
- nahrávání konfigurace,

Uvedené a analogické procesy na pozadí nemají nezpůsobovat viditelné zpomalení real-time funkcí (poloha, MADT, odbavení apod.).

Dotaz č. 19

V rámci zakázky požaduje Dodavatel dodat nový dispečink pro řízení dopravy a stávající SW Sprinter požaduje odstranit. Je obecně známo, že tento SW obsahuje 50-60 oken pro dispečery určené k řízení dopravy a byl v průběhu let doplňován o mnoho funkcí oproti původnímu zadání z roku 2014.

Uchazeč sděluje, že nedávno předával projekt dispečinku, a jeho Zadavatel měl tento dispečink popsán na minimálně stranách a definoval v něm funkce, které od dispečinku požadoval, a to jak technické, tak i provozní.

V rámci tohoto projektu je v podstatě definován datový model, práce nad mapou a komunikace z vozidly, což je z našeho pohledu velký krok zpět.

Naše dotazy proto z ní:

- 1. Může Zadavatel jasně popsat práci dispečinku, typy oken a údaje se kterými dispečeri pracují*
- 2. Jaké provozní stavu se mají dispečerům zobrazovat*
- 3. Jak má dispečink pracovat s jízdními řády*
- 4. Má obsahovat „replay mód“, tj. přehrávání historie*
- 5. Způsoby upozorňování na neplánované stavy*
- 6. Automaticky vyvolané zprávy*
- 7. Práci s vypínáním topení / klimatizací případně jak se komunikuje s řídícím energo centrem*
- 8. Řešení statistik dopravy*
- 9. Chybové stavy vozidel*
- 10. Způsoby práce ve vozovkách a v servisních střediscích*

Nic z toho ZD neobsahuje a tím není možné tuto oblast ocenit.

Žádáme proto Zadavatele, aby jednoznačně uvedl, jakým způsobem má dispečink fungovat a toto doplnil popisu Technické dokumentace. Bez tohoto popisu není možné provést řádné ocenění díla.

K dotazu dodavatele č. 19 zadavatel uvádí následující:

Zadavatel odmítá premisu dotazu, že zadávací dokumentace nedostatečně definuje požadavky na nový dispečink. Zadávací dokumentace – konkrétně Příloha č. 1a – Technická dokumentace – obsahuje kapitolu 3.2 věnovanou návrhu řešení dopravního a technického dispečinku, která zahrnuje detailní funkční požadavky (kapitola 3.2.1) a požadavky na výkon a škálovatelnost (kapitola 3.2.2), jakož i rozsáhlé nefunkční požadavky (kapitola 3.3). Tyto požadavky jsou definovány v podobě, která je v zadávání veřejných zakázek na informační systémy standardní a obvyklá.

Zadavatel rovněž upozorňuje, že stručný popis stávajícího systému SPRINTER v zadávací dokumentaci slouží výhradně jako informace o současném stavu a kontext pro pochopení prostředí, do kterého bude nový systém nasazen a pro předpoklad zkušeností jeho budoucích uživatelů. Dokumentace ke stávajícímu systému SPRINTER není a nebude součástí zadávacích podmínek a nebude uchazečům poskytována. Zadavatel novou dokumentaci stávajícího systému SPRINTER nepovažuje za nezbytnou pro řádné ocenění díla.

Zadavatel definuje, co od nového dispečinku požaduje z hlediska funkčního a nefunkčního, nikoliv jak má být dispečink vnitřně navržen či jaká konkrétní okna má obsahovat. Je na odborné způsobilosti dodavatele – jakožto profesionála v oboru – aby na základě definovaných požadavků navrhl odpovídající řešení, včetně uživatelského rozhraní a pracovních postupů dispečerů.

Zadavatel dále k jednotlivým dílčím dotazům uvádí:

Dotazy ad 1–10 dodavatele (typy oken, provozní stavy, práce s jízdními řády, replay mód, upozorňování, automatické zprávy, klimatizace/topení, statistiky, chybové stavy vozidel, práce ve vozovnách) jsou předmětem funkčních požadavků definovaných v zadávací dokumentaci. Zadavatel nestanovuje způsob implementace ani konkrétní podobu uživatelského rozhraní – tato rozhodnutí jsou plně v kompetenci dodavatele. Požadavky na funkcionalitu jsou specifikovány výsledkovým způsobem, nikoli procesním. Je běžnou praxí při zadávání zakázek tohoto typu, že dodavatel, který disponuje potřebnou odborností a zkušenostmi v oblasti dispečerských systémů pro MHD, je schopen na základě takto definovaných požadavků zpracovat řádnou nabídku včetně jejího ocenění.

Zadavatel rovněž považuje za nutné reagovat na implicitní předpoklad dodavatele, že zadávací dokumentace musí definovat jednotlivá pracoviště a k nim přiřazená okna či obrazovky. Takový přístup by byl v přímém rozporu se standardní architekturou moderních informačních systémů. Správně navržený systém (nejen dispečerský pro MHD) disponuje definovanou množinou funkcí a definovanými skupinami uživatelů – rolemi. Konkrétní pracoviště pak získává přístup právě k těm funkcím, které odpovídají roli přiřazené danému uživateli či pracovišti. Tato logika je v zadávací dokumentaci reflektována kapitolou 3.1. Způsob, jakým dodavatel toto uspořádání technicky implementuje do uživatelského rozhraní, je věcí jeho návrhu řešení, nikoli předmětem zadávacích podmínek.

Zadavatel zadávací dokumentaci v této části doplňovat ani měnit nebude.

Dotaz č. 20

O tom, jak je dílo nedostatečně popsáno svědčí odpověď ve vysvětleních 15 / dotaz č. 5, kde Zadavatel uvádí, že chování přijímače nevidomých je řádně referencováno, a že se bude řešit v realizační fázi, přičemž žádný popis chování není uveden. Dále pak ve stejných odpovědích na dotaz č. 6 uvádí:

K dotazům 5 a 6 Zadavatel dále uvádí, že očekává dodávku nového systému v rámci projektu Telematika 2025 od Dodavatele, který „ví, co dělá“. Proto má projekt řadu kvalifikačních kritérií pro uchazeče, mezi

něž patří i zkušenosti dodavatele s obdobnými projekty, které dokládá referenčními zakázkami. Zadavatel nebude na úrovni zadávací dokumentace definovat implementační detaily každé funkce. Nebylo by to možné z důvodu rozsahu zadávací dokumentace a zároveň by se takovou specifikací vylučovala již existující řešení potenciálních dodavatelů. Zadavatel ponechává dodavatelům velkou volnost v dodání HW i v chování SW částí dodávaného systému. Definuje jen funkční a nefunkční požadavky a je na dodavateli, jak takové požadavky sám navrhne řešit. Proto má dodat popis navrhovaného řešení a dodat mapu funkčních požadavků viz Příloha č. 1b - Popis a specifikace technického řešení Systému.

Nerozporujeme, že každý uchazeč má své nějaké řešení, rozporujeme, že není řádně popsáno to, co se má dodat. Žádáme Zadavatele, aby popsal, co se bude dít, když Uchazeč v rámci řešení projektu nabídne pro něj logicky nejjednodušší řešení a tím i nejlevnější, časové schůdné a oceněné v nabídce. Zadavatel s ním nebude spokojen z důvodu toho, že nesplňuje jeho představy a požadavky provozu. Uchazeč není zodpovědný za nedostatečný popis zadání díla.

Náš dotaz zní, kdo bude zodpovědný za požadované změny, když uchazeč dle textu v ZD řádně ocenil svoji nabídku (viz. např. popis odbavení a popis dispečinku či tachografu).

K dotazu dodavatele č. 20 zadavatel uvádí následující:

Zadavatel předně uvádí, že otázku odpovědnosti za případné úpravy díla nelze zodpovědět abstraktně, neboť závisí na konkrétní situaci – tedy na tom, zda navržené řešení splňuje, či nesplňuje funkční a nefunkční požadavky vymezené zadávací dokumentací a smlouvou o dílo.

Zadavatel opakuje svůj postoj z Vysvětlení zadávací dokumentace #15: záměrně nestanovuje implementační detaily každé funkce a ponechává dodavatelům volnost v návrhu řešení. To však neznamená, že by jakékoli řešení, které formálně reaguje na funkční požadavky, bylo automaticky akceptovatelné. Dodavatel je povinen dodat funkční systém, který v celku splňuje účel vyplývající z dokumentace.

K otázce odpovědnosti za změny zadavatel uvádí:

a) Pokud navržené a oceněné řešení splňuje funkční požadavky a smlouvy a zadavatel požaduje jejich rozšíření nebo úpravu nad tento rámec, jedná se o změnový požadavek řešený standardním mechanismem dle čl. 5 smlouvy o dílo (vícepráce/méněpráce na základě změnového listu).

b) Pokud navržené řešení naopak funkční požadavky ZD nesplňuje, je zhotovitel povinen provést úpravy na vlastní náklady v souladu s příslušnými ustanoveními smlouvy o dílo.

Zadavatel dále upozorňuje, že dle kapitoly 7.1 Přílohy č. 1a Technické dokumentace jsou po podpisu smlouvy ustaveny pracovní skupiny odpovědné mimo jiné za nuance chování jednotlivých částí systému, které nejsou v zadávací dokumentaci explicitně uvedeny. Tento mechanismus slouží právě k tomu, aby byly implementační detaily upřesněny za součinnosti obou stran před jejich realizací. To, zda se v příslušné skupině dosáhne shody nad tím, zda „tlačítko bude zelené nebo červené“ nemá vliv na ocenění díla.

Dotaz č. 21

Zadávací dokumentace i navazující vysvětlení obsahují řadu bodů, jejichž technické dořešení je odloženo až do realizační fáze, případně na součinnost mezi Zadavatelem, vybraným dodavatelem a třetími stranami. To považujeme za problematické zejména tam, kde nejde o dílčí implementační detail, ale o podmínky mající přímý dopad na rozsah plnění, ocenění a přenos rizik.

Současný stav může vést k nerovnému postavení uchazečů, protože jejich znalost stávající infrastruktury a vazeb na třetí strany se liší (viz např. dotazy č. 33 a 34 ve Vysvětlení ZD č. 15). Jeden uchazeč tak může být odkázán na dodatečnou součinnost, zatímco jiný je posuzován s ohledem na svou předchozí znalost prostředí. To má přímý dopad na tvorbu nabídkové ceny i převzetí rizik a současně zpochybňuje reálnost splnění požadavků ve lhůtě 180 dnů.

V této souvislosti žádáme o doplnění a upřesnění zadávacích podmínek tak, aby klíčové integrační a technické požadavky byly určité, úplné a přezkoumatelné již v zadávací fázi, nikoliv až následně formou změnových požadavků nebo ad hoc kooperace se třetími stranami.

Tato nejistota vytváří netransparentní podmínky a může mít dopad na tvorbu nabídkové ceny i rozsah převzatých rizik.

Žádáme Zadavatele o doplnění a upřesnění nejasných bodů (jejichž množství dokládá i počet vznesených dotazů) tak, aby byla zadávací dokumentace úplná, jednoznačná a transparentní a aby nedocházelo k nerovnému postavení jednotlivých uchazečů. Zejména žádáme o jednoznačný popis požadovaných funkcionalit ve formě technických požadavků na dispečink a palubní systém, který je v rámci předkládáme popisu v zásadě ilustrativní, nemapující současný stav, který zadavatel vyžaduje nahrazovat co do funkčnosti, byť v jiném provedení.

Zadávací dokumentace je stavěna na tom, co kdo nabídne, ale ne na potřebách Zadavatele. Trochu s nadsázkou to připomíná požadavek - postavte nám dům, definovali jsme přípojky, a jak ho postavíte, ponecháme na staviteli. Velikost domu je uvedena jen v náznacích. Tento princip tak nechává vzniknout naprosto nesouměřitelným nabídkám a diskriminuje uchazeče, kteří by chtěli nabídnout ucelený a funkční systém – ten je ovšem dražší.

Vzhledem k významnému vlivu na cenu zakázky žádáme o prodloužení termínu odevzdání o minimálně 30 dní s doplněním popisu požadavků na systém, a to ne formou pouhých názvů požadavků a testovacích scénářů, ale kompletního popisu tak, jak bývá zvykem, aby se při realizaci omezil počet nedorozumění nad jejich chápáním.

Pokud Zadavatel trvá na Kvalifikačním kritériu č. 3, pak žádáme o prodloužení odevzdání nabídek o 8 měsíců tak, aby bylo možné pro uchazeče potřebnou certifikaci získat. Tento postup byl již několikrát v rámci ČR uplatněn a nediskriminuje uchazeče.

K dotazu dodavatele č. 21 zadavatel uvádí následující:

Zadavatel považuje technické zadání za dostatečné a nebude tak v této části upravovat zadávací podmínky.

Zadavatel dále uvádí, že požadavek na prodloužení lhůty pro podání nabídek o 30 dnů/8 měsíců zadavatel nepožaduje za důvodný.

Dotaz č. 22

Vážený zadavateli,

v rámci zpracování nabídky k veřejné zakázce „Telematika 2025 – Řízení provozu MHD“ jsme zaznamenali nesoulad v počtu vozidel uvedených v Cenové příloze č. 3 ke smlouvě s DPO.

Konkrétně je:

- rozsah dodávky HW vztahován k 557 vozidlům MHD (tramvaj 188, trolejbus 70, Autobus 288, testovací sady backoffice 11),
- zatímco služby SLA jsou kalkulovány pro 577 vozidel MHD.

Dovolujeme si požádat o úpravu SLA pro MHD vozidla na stejný počet jako je počet HW, tedy 557.

K dotazu dodavatele č. 22 zadavatel uvádí následující:

Zadavatel upravuje překlep v příloze č.3 ke Smlouvě o dílo, konkrétně řádek 94 – počet kusů pro SLA je nově 557. Původně zde bylo mylně uvedeno 577.

Upravená Příloha č. 3 Smlouvy je vložena v samostatné složce, která je uveřejněna společně s tímto vysvětlením zadávací dokumentace.

Dotaz č. 23

V návaznosti na dosavadní vysvětlení zadávací dokumentace, v nichž se uchazeči opakovaně dotazovali na rozsah plnění a cenovou strukturu provozních služeb, žádáme zadavatele o zodpovězení níže uvedených dotazů za účelem vyjasnění zadávacích podmínek nezbytného pro správné ocenění nabídky, a to zejména ve vztahu k rozsahu Provozních služeb (CSLA) v letech 6–10 Garantované životnosti, způsobu ocenění nákladů na odbornou práci a náhradní díly v pozáručním období a mechanismu kategorizace incidentů a s tím spojené odpovědnosti za SLA lhůty.

Dle čl. 2.5 Smlouvy se Dodavatel zavazuje poskytovat Provozní služby (SLA) na kontinuální bázi po dobu Garantované životnosti. Dle čl. 5.1 písm. d) Smlouvy je cena Provozních služeb stanovena jako měsíční paušál bez ohledu na skutečný objem plnění. Dle čl. 9.1 písm. a) Smlouvy činí záruční doba 60 měsíců od Převzetí Systému.

Dle čl. 2.8 Smlouvy je Pozáruční servis definován jako samostatný typ plnění poskytovaný od uplynutí záruční doby do konce Garantované životnosti, přičemž dle čl. 5.1 písm. f) Smlouvy je hrazen hodinovou sazbou technika (HSPMS). Zadavatel potvrdil ve Vysvětlení ZD č. 3, dotaz č. 29 ad b), že do CSLA mají být zahrnuty pouze náklady na Provozní služby (SLA) a zbývající plnění spadá do Pozáručního servisu hrazeného samostatně.

Přesto není pro účely ocenění v Příloze č. 3 Smlouvy a modelovém příkladu dle Přílohy č. 6 zadávací dokumentace jednoznačně vymezen obsah Provozních služeb (CSLA) v pozáručním období (roky 6–10), ani zda rozsah závazků Dodavatele na úrovni L3 a s tím spojené SLA parametry zůstávají v tomto období beze změn.

Žádáme zadavatele o potvrzení, zda:

- a) *CSLA v letech 6–10 zahrnuje stejné složky Provozních služeb jako v letech 1–5 (tj. SW podpora, monitoring, helpdesk a obdobné provozní činnosti včetně L3 podpory za nezměněných SLA parametrů), přičemž HW záruka není a nikdy nebyla součástí Provozních služeb (CSLA), nebo*
- b) *CSLA v letech 6–10 se obsahově nebo rozsahem závazků liší od let 1–5, a pokud ano, zadavatel sdělí, které složky jsou v pozáručním období z CSLA vyloučeny a jakým způsobem mají být oceněny.*

Žádáme zadavatele o jednoznačné potvrzení, která z variant a) nebo b) odpovídá jeho záměru.

K dotazu dodavatele č. 23 zadavatel uvádí následující:

Zadavatel potvrzuje znění bodu a). Záruka za HW není zahrnuta v ceně SLA, pouze servisní služby, které jsou neměnné po celou dobu deklarované životnosti (10 let).

Dotaz č. 24

Dle čl. 2.5 Smlouvy zahrnují Provozní služby (SLA) veškeré činnosti potřebné pro bezproblémový provoz Systému po dobu Garantované životnosti. Podpora systému ITCS je dle kapitoly 8.2 Přílohy č. 1a technické dokumentace zajišťována na úrovni L3 Dodavatelem a je svou povahou převážně odbornou prací (expertní diagnostika, konfigurace, řešení incidentů, SW aktualizace).

Dle čl. 5.1 písm. f) Smlouvy je cena Pozáručního servisu (HSPMS) stanovena jako hodinová sazba technika. Dle hodnotícího vzorce zadávací dokumentace vstupuje HSPMS do hodnocení jako hodinová sazba násobená 300 modelovými jednotkami, zatímco CSLA je hodnocena jako součet měsíčních paušálů za 120 měsíců.

Není jednoznačně určeno, zda náklady na odbornou práci spojenou s provozem a podporou ITCS v letech 6–10 mají být zahrnuty do fixního měsíčního paušálu CSLA, nebo hrazeny prostřednictvím hodinové sazby HSPMS. Pro správné ocenění nabídky dodavatel potřebuje tuto skutečnost jednoznačně vědět.

Žádáme zadavatele o potvrzení, zda:

- a) *náklady na odbornou práci spojenou s provozem a podporou ITCS v letech 6–10 jsou zahrnuty v fixním měsíčním paušálu CSLA, nebo*
- b) *tyto náklady jsou hrazeny samostatně prostřednictvím hodinové sazby dle čl. 5.1 písm. f) Smlouvy (HSPMS).*

Žádáme zadavatele o jednoznačné potvrzení, která z variant a) nebo b) odpovídá jeho záměru, a o upřesnění, jak má dodavatel tuto složku nákladů promítnout do ocenění položky CSLA v Příloze č. 3 Smlouvy.

K dotazu dodavatele č. 24 zadavatel uvádí následující:

Zadavatel potvrzuje znění bodu a). Do měsíčního paušálu SLA dodavatel zahrne jen náklady na odbornou práci spojenou s provozem a podporou ITCS po dobu 10 let. V případě poruchy HW po uplynutí záruční doby na takový HW (60 měsíců) se jedná o pozáruční servis dle 5.1. f) SOD.

Dotaz č. 25

Dle čl. 5.1 písm. f) Smlouvy cena Pozáručního servisu (HSPMS) výslovně nezahrnuje cenu použitých náhradních dílů a materiálu, která bude účtována v cenách obvyklých na základě předchozí cenové nabídky Dodavatele. Dle čl. 5.1 písm. d) Smlouvy je CSLA fixní měsíční paušál, který přímé náklady na HW opravy nepokrývá. Zadavatel potvrdil ve Vysvětlení ZD č. 9, dotaz č. 4, že náhradní díly, na které se nevztahuje záruka, budou hrazeny nad rámec Provozních služeb.

Z výše uvedeného v kombinaci s nejasností ohledně nákladů na odbornou práci (viz Dotaz č. 2) vyplývá, že v pozáručním období (roky 6–10) mohou být z fixního CSLA potenciálně vyloučeny jak náklady na práci, tak náklady na náhradní díly a materiál. Pokud by obě tyto složky stály mimo CSLA, různí dodavatelé by při oceňování nabídky mohli tuto mezeru vyplnit odlišně.

Žádáme zadavatele o potvrzení, zda:

- a) náklady na náhradní díly a materiál spotřebované při HW opravách v pozáručním období (roky 6–10) budou hrazeny výhradně ad hoc na základě předchozí cenové nabídky Dodavatele dle čl. 5.1 písm. f) Smlouvy, tedy mimo CSLA a mimo hodnotící vzorec celkové nabídkové ceny, nebo*
- b) tyto náklady jsou jiným způsobem zahrnuty do fixní složky ceny.*

Pokud platí varianta a), žádáme zadavatele o upřesnění, zda a jakým způsobem bude smluvně upraven mechanismus schvalování těchto nákladů, aby byl zajištěn předvídatelný rámec pro obě smluvní strany.

Žádáme zadavatele o jednoznačné potvrzení, která z variant a) nebo b) odpovídá jeho záměru.

K dotazu dodavatele č. 25 zadavatel uvádí následující:

Zadavatel potvrzuje znění a). Schvalování pozáručních oprav bude probíhat po uplynutí záruky schvalováním nabídek na pozáruční opravy zadavatelem – HW v aktuálních obvyklých cenách v době nutnosti pozáruční či mimozáruční opravy, práce dle nabídnuté „Sazby technika pro Pozáruční a Mimozáruční práce“ v příloze 3 Zadávací dokumentace.

Dotaz č. 26

Dle čl. 2.8 Smlouvy je Pozáruční servis kontinuálním plněním od uplynutí záruční doby Zařízení do konce Garantované životnosti. Dle čl. 5.1 písm. f) Smlouvy je cena Pozáručního servisu stanovena jako hodinová sazba technika, přičemž cena náhradních dílů a materiálu je účtována samostatně na základě předchozí cenové nabídky Dodavatele.

Smlouva ani zadávací dokumentace výslovně neupravují, jakým způsobem bude v pozáručním období (roky 6–10) určen rozsah HW opravy při poruše Zařízení – konkrétně zda bude požadována výměna celého zařízení nebo pouze vadné komponenty, a kdo je oprávněn o rozsahu opravy rozhodnout.

Příklad: V 7. roce Garantované životnosti dojde k poruše dotykového displeje palubního terminálu v jednom vozidle. Příčina je mechanická závada displeje jako komponenty. Náklady na výměnu samotné

komponenty a náklady na výměnu celé palubní jednotky se řádově liší. Není zřejmé, zda je Objednatel oprávněn požadovat výměnu celé jednotky, nebo zda rozsah opravy určuje Dodavatel na základě odborného posouzení.

Žádáme zadavatele o potvrzení, zda:

- a) rozsah HW opravy v pozáručním období (výměna komponenty vs. výměna celého zařízení) bude určován na základě odborného posouzení Dodavatele s předchozím souhlasem Objednatele, nebo*
- b) Objednatel je oprávněn jednostranně požadovat výměnu celého zařízení bez ohledu na povahu poruchy.*

Žádáme zadavatele o jednoznačné potvrzení, která z variant a) nebo b) odpovídá jeho záměru, a o upřesnění, zda bude příslušný rozhodovací mechanismus smluvně nebo procesně upraven.

K dotazu dodavatele č. 26 zadavatel uvádí následující:

Zadavatel potvrzuje znění bodu a).

Dotaz č. 27

Dle kapitoly 8.2 Přílohy č. 1a technické dokumentace je úvodní kategorizace incidentů zodpovědností Zadavatele na úrovni L1/L2. Zadavatel potvrdil ve Vysvětlení ZD č. 22, dotaz č. 13, že konečnou pravomoc kategorizovat incidenty má Zadavatel a Dodavatel nemůže kategorii jednostranně změnit, pouze navrhnout revizi s odsouhlasením Zadavatele. Zadavatel dále ve Vysvětlení ZD č. 22, dotaz č. 4, potvrdil, že SLA lhůty začínají běžet od okamžiku předání ověřených a úplných diagnostických informací na úroveň L3.

Smlouva ani zadávací dokumentace výslovně neupravují situaci, kdy Dodavatel po provedení L3 analýzy zjistí, že příčina incidentu leží mimo rozsah jeho plnění (tj. jde o závadu v infrastruktuře nebo datech na straně Zadavatele).

Příklad: Zadavatel nahlásí incident kategorie A (Fix time 2 hodiny) – nesprávné zobrazení zastávek na palubních LCD displejích ve více vozidlech. Dodavatel zahájí L3 analýzu. Po vyčerpávající diagnostice se ukáže, že příčinou je chybně aktualizovaná databáze zastávek na straně Zadavatele (L2 problém), nikoliv závada dodaného systému. SLA lhůta přitom celou dobu běžela. Není zřejmé, zda Dodavatel nese odpovědnost za případné nedodržení lhůty a zda mu náleží úhrada vynaložené L3 práce.

Žádáme zadavatele o potvrzení:

- a) zda náklady na L3 analýzu vynaloženou Dodavatelem v takové situaci jsou součástí fixního měsíčního paušálu CSLA, nebo budou hrazeny nad rámec CSLA prostřednictvím hodinové sazby dle čl. 5.1 písm. f) Smlouvy, a*
- b) zda v případě, že incident byl Zadavatelem kategorizován s kratší SLA lhůtou, než odpovídá skutečné povaze závady, nese Dodavatel odpovědnost za nedodržení takto přiřazené lhůty, nebo zda se SLA lhůta odvíjí od kategorie odpovídající skutečné povaze závady zjištěné při L3 analýze.*

Žádáme zadavatele o upřesnění, zda mechanismus přezkumu kategorie incidentu na návrh Dodavatele bude upraven v procesní dokumentaci předávané při realizaci projektu.

K dotazu dodavatele č. 27 zadavatel uvádí následující:

K bodu a) Zadavatel upozorňuje, že situace popsaná v dotazu je ošetřena již stávajícím mechanismem životního cyklu Ticketu. Jakmile dodavatel při L3 analýze zjistí, že příčina incidentu leží mimo rozsah jeho plnění (tj. jedná se o závadu v IT infrastruktuře nebo datech na straně zadavatele), je povinen tuto skutečnost bezodkladně eskalovat prostřednictvím ServiceDesku. Ticket tím přechází do stavu „Čekání na součinnost“, při němž je dle kap. 8.2.1 Přílohy č. 1a Technické dokumentace odpočet Fix time pozastaven. Náklady na diagnostiku provedenou do okamžiku eskalace jsou součástí paušálu CSLA jako součást standardní L3 podpory. Rozsáhlejší analytická činnost provedená nad rámec standardní diagnostiky může být po dohodě stran řešena dle čl. 5.1 písm. f) Smlouvy, tato situace však bude vždy předmětem vzájemné dohody.

K bodu b) zadavatel v první řadě upozorňuje, že příklad uvedený v dotazu neodpovídá definici incidentu kategorie A. Dle Přílohy č. 6 Parametry SLA jsou incidenty kategorie A výhradně kritické závady znemožňující provoz nebo jeho kritické omezení. Nesprávné zobrazení zastávek na palubních LCD displejích, kdy vozidlo může být provozováno a plnit svůj jízdní řád, nenaplnuje tuto definici. Takový incident by byl správně klasifikován jako kategorie B nebo C. Zadavatel jako odpovědný subjekt za kategorizaci (dle kap. 8.2 Přílohy č. 1a a potvrzeno ve Vysvětlení ZD č. 22) bude při kategorizaci postupovat v souladu s definicemi v SLA.

Obecně platí, že odpovědnost dodavatele za dodržení SLA lhůty je vázána na jeho vlastní plnění. Dle kap. 8.2.1 Technické dokumentace je Fix time pozastaven po dobu, kdy Ticket čeká na součinnost zadavatele. Dodavatel tedy není odpovědný za prodlení vzniklé v důsledku skutečností na straně zadavatele, pokud tuto skutečnost řádně a bezodkladně eskaloval.

K otázce procesní dokumentace:

Detailní postupy pro revizi kategorizace incidentu budou součástí procesní dokumentace předávané při realizaci projektu v rámci zahájení provozní fáze. Zadavatel potvrzuje, že mechanismus návrhu revize kategorie ze strany dodavatele v této dokumentaci bude upraven.

Pro úplnost zadavatel potvrzuje, že uvedený příklad je opravdu kategorie ad absurdum, kdy „*Zadavatel nahlásí incident kategorie A (Fix time 2 hodiny) – nesprávné zobrazení zastávek na palubních LCD displejích ve více vozidlech.*“ Zadavatel, pokud vložil do systému zastávku s novým speciálním znakem, či v čínštině, tak to moc dobře ví a dokáže vyřešit problém sám interně a podporu ze strany dodavatele nevyužije.

Dotaz č. 28

V návaznosti na vysvětlení zadávací dokumentace č. 17, v němž zadavatel upřesnil požadavky na doložení prohlášení o shodě dle ČSN EN 50155 ed. 5 v rámci nabídky (dotaz č. 13), žádáme zadavatele o vyjasnění věcného rozsahu tohoto certifikačního požadavku v závislosti na typu vozidla, do něhož má být palubní hardware instalován.

Dle Přílohy č. 1b Smlouvy a kapitoly 4.4 Přílohy č. 1a je certifikace dle normy ČSN EN 50155 ed. 5 požadována pro „veškerý palubní hardware pro vozy MHD" bez rozlišení podle typu vozidla. Norma EN 50155 je svým věcným rozsahem určena pro elektronická zařízení užívaná v drážních vozidlech (kolejová vozidla). Pro silniční vozidla (autobusy) je schválení pro provoz dle čl. 7.6 Smlouvy zajišťováno prostřednictvím Atestu 8SD, nikoliv prostřednictvím certifikace dle EN 50155.

Žádáme zadavatele o potvrzení, zda:

- a) požadavek na certifikaci dle ČSN EN 50155 ed. 5 se vztahuje výlučně na palubní hardware instalovaný do drážních vozidel (tramvaje, trolejbusy), přičemž pro palubní hardware instalovaný do autobusů postačuje splnění požadavků Atestu 8SD a příslušných norem platných pro silniční vozidla, nebo
- b) certifikace dle ČSN EN 50155 ed. 5 je požadována pro palubní hardware všech typů vozidel včetně autobusů.

Žádáme zadavatele o jednoznačné potvrzení, která z variant a) nebo b) odpovídá jeho záměru.

K dotazu dodavatele č. 28 zadavatel uvádí následující:

Zadavatel potvrzuje variantu b) – certifikace dle ČSN EN 50155 ed. 5 je požadována pro palubní hardware všech typů vozidel, včetně autobusů.

Zadavatel trvá na nasazení shodného hardwaru do všech typů vozidel MHD (tramvaje, trolejbusy i autobusy), a to z důvodů optimalizace nákladů na údržbu, unifikace skladových zásob náhradních dílů a zajištění jednotné správy celého systému. Tato pozice byla zadavatelem vyjádřena již v odpovědi na dotaz č. 12 předchozího vysvětlení zadávací dokumentace.

Pro úplnost zadavatel připomíná, že splnění požadavků Atestu 8SD a příslušných předpisů pro silniční vozidla dle čl. 7.6 Smlouvy zůstává nadále povinností dodavatele pro vozidla, na která se tyto předpisy vztahují, a není certifikací dle EN 50155 nahrazeno – obě povinnosti platí souběžně.

Dotaz č.29

Dle kapitoly 5.1 Přílohy č. 1a jsou dispečerská zásahová vozidla (vozy Škoda Octavia) předmětem samostatné specifikace odlišné od kapitoly 4 (Palubní systém vozidel MHD). Dle čl. 7.6 Smlouvy se pro dispečerská zásahová vozidla nevyžaduje schválení Drážním úřadem ani Atest 8SD. Příloha č. 1b přitom požaduje certifikaci dle ČSN EN 50155 ed. 5 pro „veškerý palubní hardware pro vozy MHD", aniž by výslovně vymezovala, zda se tento požadavek vztahuje i na hardware instalovaný do dispečerských zásahových vozidel.

Žádáme zadavatele o potvrzení, zda:

- a) požadavek na certifikaci dle ČSN EN 50155 ed. 5 se nevztahuje na palubní hardware instalovaný do dispečerských zásahových vozidel, neboť tato vozidla nejsou vozidly MHD ani drážními vozidly ve smyslu příslušných právních předpisů, nebo
- b) certifikace dle ČSN EN 50155 ed. 5 je požadována i pro palubní hardware dispečerských zásahových vozidel.

Žádáme zadavatele o jednoznačné potvrzení, která z variant a) nebo b) odpovídá jeho záměru.

K dotazu dodavatele č. 29 zadavatel uvádí následující:

Zadavatel potvrzuje variantu **a)** – požadavek na certifikaci dle ČSN EN 50155 ed. 5 se **nevztahuje** na palubní hardware instalovaný do dispečerských zásahových vozidel (vozy Škoda Octavia).

Dispečerská zásahová vozidla jsou specifikována samostatně v kapitole 5.1 Přílohy č. 1a a nejsou vozidly MHD ani drážními vozidly ve smyslu příslušných právních předpisů. Požadavek na certifikaci dle ČSN EN 50155 ed. 5 uvedený v Příloze č. 1b se proto vztahuje výlučně na palubní hardware instalovaný do vozidel MHD dle kapitoly 4 Přílohy č. 1a (tramvaje, trolejbusy, autobusy).

Pro palubní hardware instalovaný do dispečerských zásahových vozidel zadavatel nevyžaduje certifikaci dle EN 50155. Hardware musí splňovat požadavky příslušných předpisů platných pro silniční vozidla kategorie M1 a funkční požadavky specifikované v kapitole 5.1 Přílohy č. 1a.

Zadavatel zároveň upozorňuje, že přestože certifikace dle EN 50155 není pro dispečerská zásahová vozidla povinná, zadavatel doporučuje, aby dodavatel zvážil nasazení shodného nebo kompatibilního hardware ve všech typech vozidel, a to s ohledem na optimalizaci nákladů na údržbu a správu systému.

II.

Zadavatel s ohledem na výše uvedené a v souladu s ustanovením § 98 odst. 3 a 4 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 **2.4.2026 do 10:00**.

III.

Zadavatel dále uvádí, že nad rámec výše uvedeného pouze pro přehlednost a usnadnění zpracování nabídek poskytuje zadavatel dodavatelům konsolidované znění zadávací dokumentace, přičemž:

- **Zadávací dokumentace vč. všech příloh (vyjma přílohy č. 1a a přílohy č. 2 Smlouvy) je dnešním dnem uveřejněna na profilu zadavatele;**
- **Příloha č. 1a a příloha č. 2 Smlouvy ve znění konsolidace bude automaticky poskytnuta všem dodavatelům, u nichž zadavatel eviduje podepsané NDA, a to prostřednictvím elektronického nástroje zadavatele ve formě samostatné zprávy (Příloha č. 1a a příloha č. 2 Smlouvy ve znění konsolidace bude rovněž 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).**

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