



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 #26

I.

Vysvětlení zadávací dokumentace na žádost dodavatele

Zástupci zadavatele byla dne 23.3.2026 doručena žádost dodavatele o vysvětlení zadávací dokumentace k výše specifikované veřejné zakázce.

Dodavatel ve své žádosti uvádí doslovně následující:

Dotaz č. 1

Zadavatel v odpovědi na dotaz č. 9 písm. a) ve Vysvětlení zadávací dokumentace č. 24 uvedl, že „pro vyloučení jakýchkoliv pochybností“ doplnil čl. 14.13 Smlouvy. Domníváme se však, že tímto způsobem nebylo na položený dotaz věcně odpovězeno.

Žádáme proto Zadavatele o jednoznačné a výslovné potvrzení, zda disponuje veškerými potřebnými majetkovými autorskými právy, licencemi či jinými oprávněními, která jej opravňují k poskytnutí a distribuci technické dokumentace a dalších podkladů dalším dodavatelům/zhotovitelům za účelem přípravy nabídky a následné realizace této veřejné zakázky.

K dotazu dodavatele č. 1 zadavatel uvádí následující:

Zadavatel uvádí, že odpověď na dotaz č. 9 vysvětlení zadávací dokumentace č. 9 považuje za zcela dostačující.

Zadavatel dále uvádí, že je přesvědčen, že disponuje veškerými potřebnými majetkovými autorskými právy, licencemi či jinými oprávněními, která jej opravňují k poskytnutí a distribuci technické dokumentace a dalších podkladů dalším dodavatelům/zhotovitelům za účelem přípravy nabídky (poskytnuto na základě uzavřeného NDA) a následné realizace této veřejné zakázky, přičemž pokud by bylo zjištěno, že tomu tak není, byl pro vyloučení jakýchkoliv pochybností uveden čl. 14.13., dle kterého zadavatel v plném rozsahu odškodní zhotovitele a nahradí zhotoviteli případně vzniklou škodu v případě jakýchkoliv oprávněných nároků uplatněných třetími osobami v souvislosti s užitím technických dokumentů či jiných materiálů, které zadavatel zhotoviteli poskytl pro účely plnění Smlouvy.

Dotaz č. 2

Zadavatel v odpovědi na dotaz č. 9 písm. b) ve Vysvětlení zadávací dokumentace č. 24 uvedl, že „pro vyloučení jakýchkoliv pochybností“ doplnil čl. 14.13 Smlouvy. Domníváme se však, že ani tímto nebylo na dotaz věcně odpovězeno.

Žádáme proto Zadavatele o výslovné potvrzení, že užití technické dokumentace a dalších podkladů poskytnutých Zadavatelem Zhotovitelem pro účely plnění veřejné zakázky nepředstavuje a nebude představovat zásah do autorských ani jiných práv třetích osob, zejména původních autorů, zpracovatelů či dodavatelů této dokumentace, a že v důsledku takového užití nebude Zhotovitel vystaven žádným právním nárokům ze strany těchto osob.

K dotazu dodavatele č. 2 zadavatel uvádí následující:

Zadavatel odkazuje na odpověď k dotazu č. 1 tohoto vysvětlení zadávací dokumentace, které zodpovídá i daný dotaz, zejména pak zadavatel odkazuje na čl. 14.13. Smlouvy.

Dotaz č. 3

Zadavatel v odpovědi na dotaz č. 9 písm. c) a d) ve Vysvětlení zadávací dokumentace č. 24 uvedl, že „pro vyloučení jakýchkoliv pochybností“ doplnil čl. 14.13 Smlouvy. Domníváme se však, že uvedené doplnění neřeší vznesenou námitku v plném rozsahu. Doplněné ustanovení čl. 14.13 dle našeho názoru pouze zakládá následný závazek k odškodnění v případě oprávněných nároků třetích osob, avšak neobsahuje výslovné prohlášení Zadavatele, že disponuje veškerými právy k poskytnutým podkladům a že jejich užití Zhotovitelem pro účely plnění zakázky je plně oprávněné. **Tím je fakticky přenášeno riziko prvotního posouzení oprávněnosti užití těchto podkladů na Zhotovitele.** Má-li být část podkladů poskytnutých v rámci zadávací dokumentace zatížena omezeními nebo má-li existovat pochybnost o rozsahu oprávnění Zadavatele k jejich dalšímu poskytnutí a užití, jedná se z našeho pohledu o vadu zadávací dokumentace, resp. o právní rozpor v podkladech poskytnutých dodavatelům.

Žádáme proto Zadavatele o nápravu zadávací dokumentace tak, aby bylo jednoznačně postaveno najisto, že dokumentace a další podklady poskytnuté dodavatelům nezasahují do práv třetích osob a mohou být dodavateli oprávněně užity pro účely přípravy nabídky i plnění veřejné zakázky.

K dotazu dodavatele č. 3 zadavatel uvádí následující:

Zadavatel odkazuje na odpověď k dotazu č. 1 tohoto vysvětlení zadávací dokumentace, které zodpovídá i daný dotaz, zejména pak zadavatel odkazuje na čl. 14.13. Smlouvy.

Dotaz č. 4

Zadavatel ve Smlouvě o dílo v bodě 7.5 uvádí: „Zhotovitel vlastním jménem a na vlastní odpovědnost zajistí, aby nabízený SW ve stanoveném termínu disponoval certifikací dle standardu IT&PT, kdy se výslovně jedná o níže uvedené moduly SW (minimální rozsah):

- *Inventory*
- *Time*
- *GNSS Location*
- *FMStoIP*
- *VEHICLEtoIP*
- *AVMS*
- *APC*
- *MADT*

- MQTT“

Dle nových standardů ITxPT není možné certifikovat SW, vždy je nutné certifikovat SW jen spolu s HW. Objednatel ve smlouvě tedy i přes četná upozornění (např. dotaz č. 4 ve Vysvětlení ZD č. 20) požaduje po Dodavateli nemožné plnění.

Dotaz zní: **Změní Zadavatel znění tohoto bodu smlouvy tak, aby byl bod splnitelný?**

K dotazu dodavatele č. 4 zadavatel uvádí následující:

Na tento dotaz již Zadavatel odpovídal v rámci Vysvětlení zadávací dokumentace #25, dotaz č. 4. Zadavatel tedy opětovně uvádí, že znění odst. 7.5 Smlouvy nebude měnit a trvá na svém požadavku, který považuje za splnitelný.

Dotaz č. 5

Uchazeč upřesňuje dotaz č. 5 uvedený ve Vysvětlení č. 25 tak, aby bylo zřejmé, že se jednoznačně vztahuje k zadávacím podmínkám, konkrétně ke způsobu hodnocení nabídek. Zadavatel v ZD stanovil způsob hodnocení Kritéria 1, tedy nabídkové ceny, takto:

Číslo kritéria	Způsob hodnocení dílčího kritéria
1.	Počet bodů = (nejnižší hodnocená celková nabídková cena / nabídnutá celková nabídková cena) x 100 x váha dílčího kritéria

Kritérium má váhu 60 % při hodnocení celkové výhodnosti nabídky. Z kritéria tedy plyne, že i 2x dražší nabídka, než je nejlevnější (tedy hodnocení je 30 % z celkového), se stále jeví z pohledu ZD stejně výhodná jako nabídka nejlevnější, pokud je s nejlevnější nabídkou spojeno hodnocení kritéria 3 za 0 bodů (a to navzdory tomu, že Uchazeč s nejlevnější nabídkou může mít implementaci plně v souladu se standardy, jen ji nemá certifikovanou).

*Hypoteticky je tedy z pohledu Zadavatele **ekonomicky výhodnější nabídka uchazeče, který nabídne celkovou částku 200 mil. Kč, než Uchazeče, který má nabídku 100 mil. Kč.** Dále z kritéria plyne, že Zadavatel je ochoten zaplatit až 3x tolik, než je nejlevnější nabídka, pokud dražší nabídka (20 % celkového hodnocení, protože je 3x dražší) má nejvíce bodů za kritérium 2 - zkušenosti projektového týmu (tedy 10 % celkového hodnocení) a nejvíce počet bodů za kritérium 3 – certifikace SW (30 %). Obě nabídky dostanou shodně 60 % hodnocení.*

***Pokud bude nejlevnější nabídka 70 mil. Kč, pak ekonomicky výhodnější z pohledu ZD je i nabídka za 209 mil. Kč. Rozdíl zde je propastných 139 mil. Kč,** a to za drobné (a navíc jen teoretické) zlepšení vlastností. Z výše uvedeného plyne, že v důsledku takto nastavených kritérií může dojít k tomu, že Zadavatel je připraven zaplatit desítky milionů Kč navíc (příp. i více než 100 mil. Kč., viz výše) jen za certifikaci SW (dle dnešních pravidel ITxPT neplatnou), a to i v situaci, kdy i necertifikovaný SW se bude chovat stejně jako certifikovaný.*

Jelikož je systém hodnocení pojat složitě, dovolujeme si zdvořile Zadavatele požádat o potvrzení, zda je výše uvedený výklad zadávacích podmínek chápeme správně, tj. zda může při nastaveném způsobu hodnocení nastat situace, kdy ekonomicky výrazně dražší nabídka dosáhne stejného nebo vyššího

celkového hodnocení než nabídka výrazně nejlevnější? Věříme, že stanovený dotaz zcela úzce souvisí se Zadávací dokumentací.

K dotazu dodavatele č. 5 zadavatel uvádí následující:

Zadavatel předně uvádí, že tazatel zjevně odkazuje na dotaz č. 2 vysvětlení zadávací dokumentace č. 25 a nikoliv na dotaz č. 5 vysvětlení zadávací dokumentace č. 25.

Zadavatel dále uvádí, že nastavená hodnotící kritéria jsou stanovena v souladu se zákonem č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek (dále jen „ZZVZ“) i narůstajícím trendem ve veřejných zakázkách, dle kterého je upřednostňována kvalita nad cenou. V této souvislosti je nutné uvést, že ZZVZ nestanovuje zadavateli žádná pravidla či povinnost, v jaké minimální procentuální výši musí být hodnotící kritérium „nabídková cena“, přičemž ZZVZ dokonce zadavatelům umožňuje, aby cena nebyla vůbec hodnotícím kritériem.

Zadavatel stanovil hodnotící kritéria podle míry přidané hodnoty, kterou jednotlivá hodnotící kritéria mají pro zadavatele ve vztahu k předmětu veřejné zakázky, kdy zadavatel je tak považuje za souladné se záměrem zadavatele na plnění veřejné zakázky a i za souladné se zákonem.

Zadavatel zde nechce spekulovat nad teoretickými scénáři hodnocení nabídek, čímž by mohl dát nepřímý návod dodavatelům při zpracovávání nabídek, a proto se k hypotetické modelové situaci nastíněné tazatelem nelze přímo vyjádřit.

Zadavatel však pro úplnost k dotazu dodavatele v obecné rovině uvádí, že je zcela běžné, že ve veřejných zakázkách, v rámci kterých není jediným hodnotícím kritériem nabídková cena, ale jsou naopak dávána do popředí kritéria kvality, může nastat situace, kdy cenově nejvýhodnější nabídka není v rámci celkového hodnocení nabídek vyhodnocena jako ekonomicky nejvýhodnější nabídkou.

Dotaz č. 6

Může Zadavatel sdělit, zda počet jim definovaných jednobitových vstupů na straně 92 Technické dokumentace kap. 4.4.3 je dostačující pro realizaci – tj. celkem 6 vstupů:

- pro signální tl. zastavení,
- pro tl. kočárek,
- pro tl. ovládání dveří,
- pro tl. Emergency,
- pro „otočení klíčku“,
- topení/klimatizace

K dotazu dodavatele č. 6 zadavatel uvádí následující:

Výčet jednobitových vstupů uvedený v kap. 4.4.3 Přílohy č. 1a – Technická dokumentace představuje minimální požadovaný rozsah vstupů definovaných pro příslušný konektor. Nejedná se o úplný

a uzavřený výčet všech konektorů a vstupů/výstupů, které bude Dodavatel povinen v rámci realizace díla zajistit.

Celkový rozsah konektorů a rozhraní OBU/VCG je závislý na konkrétní HW architektuře, kterou Dodavatel zvolí. Technická dokumentace např. připouští, že VCG a OBU nemusí být tvořeny jedním HW zařízením, a rovněž že Aktivní zesilovač může, ale nemusí být součástí OBU. Pokud Dodavatel zvolí řešení, v němž je Aktivní zesilovač integrován do OBU, musí OBU disponovat odpovídajícím audio výstupem pro připojení reproduktorů (kabina řidiče, vnitřní a vnější prostor vozu) a audio vstupem pro mikrofon nebo vstup pro mikrofon může být přímo do OBU.

Dodavatel je obecně povinen navrhnout a dodat OBU/VCG s takovým rozsahem konektorů a rozhraní, který odpovídá veškerým funkčním požadavkům Technické dokumentace a zvolenou HW architekturou. Dodavateli doporučujeme prostudovat Přílohu TD č. 42 – zapojení svorkovnice, která dokumentuje současný stav zapojení vozidel, v němž jsou veškerá rozhraní a signály svedeny do jediného palubního počítače.

Dotaz č. 7

Zadavatel v Technické dokumentaci nepožaduje žádný jednobitový výstup a ani nestanovil jeho parametry. Současně však v kapitole 2.24 uvádí jako příklad výstup „MUTE“ a dále pravděpodobně je nutno mít „nějaký“ výstup na rozhraní blokování topení/klimatizace.

Náš dotaz zní – může Zadavatel stanovit počet požadovaných jednobitových výstupů a jejich polaritu jako minimální požadavek pro realizaci?

K dotazu dodavatele č. 7 zadavatel uvádí následující:

V kapitole 2.24 je ale zároveň uvedeno „V rámci projektu není třeba řešit přímou integraci.“ První část otázky je tedy irelevantní.

Zadavatel potvrzuje, že v případě tramvají existuje jednobitový výstup palubního počítače pro dálkové omezení topení/klimatizace (ve stávajícím zapojení označený jako signál HDTOP-O viz Příloha TD č. 42 - zapojení svorkovnice), který je vyveden přes svorkovnici vozidla. Jedná se o výstup specifický pro trakční vozidla.

Minimální požadovaný počet výstupů pro účely řízení topení/klimatizace v tramvajích je 1.

Zadavatel se k polaritě výstupu na úrovni zadávací dokumentace nevyjadřuje, neboť se jedná o implementační detail na úrovni SW OBU (ačkoli slovesnost Funkčních požadavků je podle Zadavatele zcela jasná, kdy se signál vysílá pro zabránění aktivace topení/klimatizace), který nemá naprosto žádný vliv na nacenění funkčnosti (stejně tak jako signály 1/0 pro zastávku na znamení, vystoupení kočárku atd.). Dodavatel přizpůsobí chování výstupu požadavkům konkrétního typu vozidla, přičemž potřebné podklady, včetně napěťových úrovní a logiky stávajících signálů, jsou obsaženy v Příloze TD č. 42 – zapojení svorkovnice.

Dotaz č. 8

Chápeme správně, že položka "Android app" ve výkazu výměr je v popisu scénářů označena jako přenosná (kapesní) radiostanice a tato je poté obsažena ve více různých scénářích pouze pro hlasovou komunikaci s dispečinkem?

K dotazu dodavatele č. 8 zadavatel uvádí následující:

Dotaz není srozumitelný, protože přenosné radiostanice nejsou součástí dodávek, Zadavatel jasně uvedl, že radiová komunikace bude nahrazena komunikací skrze síť 5G a nikde přenosné radiostanice v testovacích scénářích (kapitola 7.3) nejsou uvedeny.

Android app je označení pro SW aplikace, kterou dodavatel dodá pro splnění požadavků kapitoly 5.2 Přílohy č. 1 zadávací dokumentace.

Dotaz č. 9

Vzhledem k tomu, že není nikde v Technické dokumentaci o tomto pojmu „Android app“ ani zmínka, žádáme o:

- a) doplnění popisu funkcí do Technické dokumentace*
- b) doplnění popisu HW a jeho operačního systému.*

K dotazu dodavatele č. 9 zadavatel uvádí následující:

Ad a)

Požadavky jsou uvedeny v kapitole 5.2, kde je uvedeno, že se nedodává HW, ale jsou uvedeny funkční požadavky (ty jsou co do funkčních požadavků podmnožinou funkčních požadavků vybavení vozidel MHD). Zadavatel dále uvádí, že z požadavků B_FP_03, B_FP_13, B_BP_40 vyplývá, že aplikační vybavení technologických vozidel musí být integrální součástí celého SW ekosystému a opravdu není možné uvažovat o využití přenosných radiostanic (viz Dotaz č. 8).

Ad b)

Dotaz na HW je irelevantní. Jedná se o operační systém Android.

Zadavatel v tomto smyslu doplnil větu do kapitoly 5.2. Přílohy č. 1a 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. 10

Vzhledem k tomu, že není nikde v Technické dokumentaci není nikde popsáno pracoviště výpravčího, pracoviště manipulanta tramvají, pracoviště strojníků trakčních měření žádáme doplnění popisu a nároků na toto pracoviště.

K dotazu dodavatele č. 10 zadavatel uvádí následující:

Tento dotaz již Zadavatel zodpovídal v rámci Vysvětlení zadávací dokumentace #24 Dotaz č. 19. Zadavatel tedy opětovně uvádí, že zadávací dokumentaci v této části doplňovat ani měnit nebude.

Dotaz č. 11

Z popisu scénářů v Technické dokumentaci není zřejmé, zda obousměrná hlasová komunikace je bod-bod nebo se předpokládá i vícebodové spojení (skupinové volání)? Může zadavatel potvrdit, že u obousměrné komunikace se nejedná o skupinový hovor?

K dotazu dodavatele č. 11 zadavatel uvádí následující:

Zadavatel potvrzuje, že obousměrná hlasová komunikace je komunikací bod-bod. Ze struktury funkčních požadavků zadávací dokumentace jednoznačně vyplývá, že každý požadavek na obousměrnou hlasovou komunikaci je definován jako spojení dvou konkrétně identifikovaných stran (např. pracoviště dispečera s vozidlem MHD, pracoviště výpravčího s vozidlem MHD apod.).

Zadavatel dále potvrzuje, že skupinové obousměrné volání není požadováno a není předmětem plnění. Hromadné jednosměrné hlášení je v dokumentaci definováno jako samostatný, explicitně pojmenovaný požadavek B_FP_12 (j jednosměrné hlášení řidičům vozidel MHD), odlišený od obousměrné komunikace.

Dotaz č. 12

U B_FP_18 Technické dokumentace se má posílat informace o nedoručení zprávy. Může Zadavatel sdělit, zda:

- a) se jedná o nedoručení zprávy na vozidlo nebo o nepřečtení zprávy řidičem.*
- b) Má být nedoručení zprávy řízeno nějakým timeoutem?*

K dotazu dodavatele č. 12 zadavatel uvádí následující:

Ad a)

Zadavatel potvrzuje, že požadavek B_FP_18 se týká nedoručení zprávy na vozidlo, tj. technického selhání doručení. Informace o přečtení zprávy je samostatným, explicitně odlišeným požadavkem (viz TV_FP_08).

Ad b)

Konkrétní parametrizace timeoutu je implementačním detailem (vyplývá z požadavků SOA), který je v odpovědnosti Dodavatele v rámci návrhu řešení. Zadavatel nestanovuje hodnotu timeoutu na úrovni zadávací dokumentace.

Dotaz č. 13

Může Zadavatel vysvětlit, co se rozumí U bodu B_FP_35 Technické dokumentace je pod pojmem zobrazení vozidel "seřazení vozidel v bodě"? Z našeho pohledu se jedná o přiblížení vozidel na mapě do vhodného měřítka, ze kterého bude toto zřejmé. Je toto chápání dostatečné?

K dotazu dodavatele č. 13 zadavatel uvádí následující:

Zadavatel potvrzuje, že požadavek B_FP_35 se týká zobrazení vozidel nacházejících se ve stejném bodě nebo v jeho bezprostřední blízkosti takovým způsobem, aby byla všechna tato vozidla pro uživatele zřetelně rozlišitelná, a to z ohledem na jejich pořadí. Konkrétní způsob technické implementace (přiblížení mapy, rozložení ikon, seznam, liniový diagram apod.) je věcí návrhu řešení Dodavatele. Zadavatel nestanovuje způsob implementace, ale očekává, že výsledné řešení bude pro uživatele přehledné a funkční.

Dotaz č. 14

Pro realizaci bodu B_FP_37 a dalších bodech B_FP_38, B_FP_39 a B_FP_52 má uchazeč zajistit pouze přípravu možnosti vytvoření mapových vrstev a Zadavatel si sám podklady pro tyto vrstvy připraví sám, tj. doplní průjezdnost pro vozidla nad 3,5 tuny, dopravní omezení a uzávěry, definice okruhu měnirny?

K dotazu dodavatele č. 14 zadavatel uvádí následující:

B_FP_37, B_FP_38, B_FP_39 zajišťuje plně Dodavatel. Dodavatel je odpovědný za zobrazení vrstev v dispečerském systému bez nutnosti jejich tvorby ze strany Zadavatele.

Pro B_FP_52 platí, že Dodavatel dodá řešení umožňující dispečerovi nakreslit (definovat) napájecí okruh měnirny přímo v mapě. Samotné vymezení okruhů si Zadavatel doplní sám dle svých provozních potřeb. Dodavatel tedy zajišťuje nástroj/funkcionalitu pro tvorbu a editaci těchto okruhů, nikoliv jejich předvyplnění.

Dotaz č. 15

U požadavku B_FP_44 je požadavek na stav rezervace místa určeného pro přepravu invalidního vozíku nebo dětského kočárku. Může Zadavatel upřesnit, jakým způsobem se tato informace získá?

K dotazu dodavatele č. 15 zadavatel uvádí následující:

Zadavatel vypustil požadavek B_FP_44 v příloze č. 1a 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 čístopisu automaticky poskytnuta všem dodavatelům, u nichž zadavatel eviduje podepsané NDA, a to prostřednictvím elektronického nástroje zadavatele ve formě samostatné zprávy;
- v čístopisu 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. 16

U bodu B_FP_69 až B_FP_72 a B_BP_44 je popsána práce s nahrávkami z kamerových systémů na dispečinku. Vzhledem k tomu, že dokumentace neobsahuje ucelený popis funkce práce s kamerovými systémy, žádáme o vysvětlení zda:

- a) *se mají takto chovat pouze nahrávky z kamer stažené na dispečink, tj. pokud si dispečer spustí nějaký náhled do vozidla, tak tento se musí uložit na dispečinku a poté musí umožnit s ním dále pracovat?*
- b) *Z pohledu GDPR toto znamená, že k záznamům se může dostat pouze oprávněná osoba. Má toto nějaký vliv na uspořádání práv k funkcím pro práci s kamerovými záznamy?*
- c) *Pokud se jedná o práci se záznamy ze všech vozidel, chápeme dobře, že dispečerský SW má převzít funkce centrálního dohledu nad kamerovými systémy, tj. zajistit kompletní správu všech kamerových systémů?*
- d) *Pokud platí bod c), žádáme o podrobný popis požadavků na práci s kamerovými záznamy za účelem určení pracnosti a tím i ceny zakázky. Výsledkem tak má být super dohledový systém nad všemi kamerovými systémy?*

K dotazu dodavatele č. 16 zadavatel uvádí následující:

Ad a)

Část otázky "uložit na dispečink" je zavádějící, protože Zadavatel nikde neuvedl, že celý backoffice je jen jeden "dispečink", jedná se o funkční požadavky na backoffice, tedy nikde Zadavatel neuvádí, že data musí být uložena "v dispečinku", ale takové technické řešení Zadavatel nevylučuje.

Předmětem B_FP_69 až B_FP_72 a B_BP_44 je administrace uložených nahrávek. Online přehrávání (live stream) je odlišná funkcionality, která nespadá do těchto požadavků.

Ad b)

Požadavek B_BP_44 výslovně zahrnuje nastavení uživatelského oprávnění pro přístup k videonahrávkám. Tím je otázka řízení přístupu z pohledu GDPR pokryta v rámci stávajícího rozsahu specifikace, nikoli jako nový či doplňkový požadavek.

Ad c)

Zadavatel nepovažuje termíny 'centrální dohled' a 'správa kamerových systémů' za vystihující předmět zakázky. Požadavky jsou formulovány jako správa uložených videozáznamů a online přehrávání z vozidel včetně způsobu komunikace s kamerovými systémy ve vozidlech. Zadavatel navíc pro úplnost opakuje, že splnění požadavků B_FP_69–72 a B_BP_44 nevyžaduje úpravy stávajících kamerových systémů.

Ad d)

Zadavatel stanovil kompletní seznam funkčních a nefunkčních požadavků v technické specifikaci (Příloha č. 1a Smlouvy) a potvrzuje, že tento výčet je úplný. Zadavatel zadávací dokumentaci v tomto rozsahu doplňovat nebude.

Dotaz č. 17

U bodu B_FP_86 - Jazykové mutace není zřejmé, zda je nutno připravit chování dispečinku v jiném než Českém jazyce. Předpokládáme, že toto platí pro zahraničního dodavatele.

K dotazu dodavatele č. 17 zadavatel uvádí následující:

Požadavek B_FP_86 platí pro všechny Dodavatele. Pro úplnost Zadavatel uvádí, že nikde nevyžaduje provoz systému v jiném jazyce než českém, ani to nepředpokládá.

Dotaz č. 18

Může Zadavatel zpřesnit bod B_IN_10 - Systém trakčních měření, kde vyžaduje vyčítat „Informace o odběru proudu“. Současně pak Zadavatel udává, že se jedná o ostrovní systém, který není třeba integrovat. Toto je vzájemně v rozporu. Může toto zadavatel vysvětlit?

K dotazu dodavatele č. 18 zadavatel uvádí následující:

Zadavatel vypustil požadavek B_IN_10 v příloze č. 1a 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. 19

V kapitole 3.6. CARD list se předpokládá, že citujeme

*„Pro proces **odbavení ze strany řidiče** je třeba vytvořit server/slужbu, která bude zpracovávat velká dávková data od ODIS a poskytovat informace o jednotlivých držitelích karet, jejich kuponech a jízdenkách v rámci mikrotransakcí. Do budoucna se předpokládá i další využití této komponenty pro revizorské čtečky apod.“*

Značí to, že jednotka OBU nově přebírá i funkci odbavení? I když toto Zadavatel popřel ve Vysvětleních 12 odpověď č. 1, přesto ponechal texty v Technické dokumentaci. Žádáme proto, aby Zadavatel:

- Upravil texty v kapitole 3.4. Card list dle jeho skutečných požadavků na straně Backoffice (není zřejmé, co se od Backoffice očekává).*
- popsal vazbu těchto požadavků zpracovávaných na BO na vozidlo.*
- Sdělil počet uživatelů této webové služby např. v rámci jedné sekundy*
- Požadavky na zobrazování dat – tj. rozepsal požadavek B_CA_03 s tím, co se rozumí pod položkou – citujeme „dalších metadat která má jediný parametr - číslo karty.“*
- Potvrdil, že Card list má být součástí dodávky v rámci BO nebo toto může být samostatná služba?*

K dotazu dodavatele č. 19 zadavatel uvádí následující:

Zadavatel odmítá, že by text kapitoly 3.6 CARD list implikoval přenesení funkce odbavení na jednotku OBU. Tuto interpretaci Zadavatel jednoznačně vyvrátil již ve Vysvětlení zadávací dokumentace #24 Dotaz č. 5, kde výslovně uvedl, že data o držitelích karet a prodaných kuponech mají být uložena pouze v backoffice a že tyto informace se na terminálu pouze zobrazují v případě nočního odbavení cestujících.

Komponenta „Card list“ je pro koncová zařízení výhradně datovým poskytovatelem (data provider) – zpracovává dávková data z ODIS a poskytuje je formou webové služby ke zobrazení na koncových zařízeních (MADT). Logika odbavení zůstává beze změny v systému výběru jízdného (OCU, validátory).

K jednotlivým dílčím požadavkům Zadavatel uvádí:

- Zadavatel nebude měnit zadávací dokumentaci.
- Vazba na vozidlo spočívá výhradně v tom, že terminál řidiče (MADT) volá webovou službu Card listu za účelem zobrazení informací o cestujícím při nočním odbavení. OBU ani MADT logiku odbavení

nevykonávají. Pro úplnost Zadavatel uvádí, že tímto způsobem oproti dnešnímu stavu dochází k extrémní úspoře datových toků do vozidel a významně se zvyšuje zabezpečení dat.

c) Požadavky na výkon (počet požadavků za sekundu) Zadavatel v tuto chvíli nespecifikuje nad rámec toho, co je uvedeno v technické dokumentaci. Dodavatel je povinen navrhnout řešení, které odpovídá provozu flotily vozidel Zadavatele (vzhledem k rozsahu lze v obecné rovině prohlásit, že i předpoklad jednoho dotazu za vteřinu je silně naddimenzovaný).

d) Požadavek B_CA_03 definuje webovou službu s jediným vstupním parametrem (číslo karty). Zadavatel v rámci rozsahu metadat odkazuje na P_FP_56 až P_FP_59. Zadavatel nepředepisuje plnou podobu webové služby a nechává Dodavateli volnost v technickém řešení.

e) Zadavatel potvrzuje, že komponenta Card list je součástí dodávky v rámci Backoffice. Může být realizována jako samostatná služba/mikroslužba v rámci backoffice architektury.

Dotaz č. 20

V bodě P_FP_10 Technické dokumentace má palubní počítač uložit informaci o přečtení zprávy, nicméně zde není zmínka o odeslání potvrzení o přečtení zprávy na dispečink. Značí to, že Zadavatel tuto funkci nepožaduje?

K dotazu dodavatele č. 20 zadavatel uvádí následující:

Zadavatel uvádí, že požadavek P_FP_10 je třeba číst v kontextu celého systému. Informace o přečtení zprávy řidičem je ukládána v palubním systému a prostřednictvím standardní datové komunikace vozidla se backoffice je tato informace přenášena na dispečink. Samostatný požadavek na „odeslání potvrzení“ tedy není nutné explicitně uvádět, neboť vyplývá z obecné architektury systému a z požadavků na obousměrnou komunikaci vozidla s dispečinkem (SOA, subscriptions atd.).

Dotaz č. 21

V bodech P_FP_11 až P_FP_17 Technické dokumentace je výčet požadovaných dat zaslaných o průběhu jízdy v rámci jednoho paketu. Z našeho pohledu zde chybí další běžně zasílané údaje. Je poskytnutí pouze těchto dat pro funkci dispečinku opravdu dostačující?

K dotazu dodavatele č. 21 zadavatel uvádí následující:

Zadavatel uvádí, že požadavky P_FP_11 až P_FP_17 definují minimální rozsah dat, která musí být zasílána v rámci paketu o průběhu jízdy. Vedle uvedených požadavků jsou součástí systému standardní ITxPT služby (zejména VehicleToIP a FMStoIP), které samy o sobě poskytují rozsáhlý soubor provozních dat vozidla – Zadavatel jejich obsah samostatně nevyjmenovává, neboť je definován příslušnými ITxPT standardy.

Pokud Dodavatel pro zajištění požadovaných funkcí shledá potřebným zasílat další údaje nad rámec explicitně vyjmenovaných požadavků, není mu v tom nic bráněno, naopak Zadavatel jasně popsal, jak může Dodavatel rozšiřovat standardní protokoly a jak o tom má Zadavatele informovat.

Dotaz č. 22

Může Zadavatel zpřesnit, co myslí v bodě P_FP_21 Technické dokumentace pod pojmem "Dálkové vyčtení dat z palubního počítače vozidla MHD", když se má použít "Zobrazení dat prostřednictvím vozidlového notebooku." V technické dokumentaci jsme nenašli, co se tímto bodem rozumí. Žádáme zadavatele o zpřesnění významu.

K dotazu dodavatele č. 22 zadavatel uvádí následující:

Požadavek P_FP_21 je třeba číst v přímé návaznosti na P_FP_20. Jde o funkci pro dispečerské zásahové vozidlo: P_FP_20 definuje bezdrátové vyčtení dat z OBU či tachografu vozidla MHD, přičemž P_FP_21 specifikuje, že takto vyčtená data se zobrazují prostřednictvím notebooku umístěného v zásahovém vozidle. P_FP_20 a P_FP_21 již byly předmětem dotazu v rámci Vysvětlení zadávací dokumentace #24 Dotaz č. 4 a Zadavatel odkazuje ve svém vysvětlení na svou již poskytnutou odpověď.

Dotaz č. 23

Může Zadavatel sdělit, jakým způsobem se dle bodu P_FP_23 Technické dokumentace zabezpečí v rámci projektu, že "Pokyn dispečinku je nadřazen rozhodnutí řidiče.". Toto není z poskytnuté dokumentace zřejmé a ani není zřejmé, jakým způsobem řidič ovládá topení a klimatizaci.

K dotazu dodavatele č. 23 zadavatel uvádí následující:

Zadavatel uvádí, že požadavek P_FP_23 je zcela srozumitelný. Pokud dispečer vydá pokyn k vypnutí topení/klimatizace, tento pokyn má přednost před případnou manuální akcí řidiče. Prakticky to znamená, že systém po přijetí pokynu z dispečinku nastaví požadovaný stav a neumožní řidiči jej lokálně přepsat (standardním postupem ve voze při zapínání/vypínání topení/klimatizace).

Dotaz č. 24

V požadavku P_FP_54 Technické dokumentace je požadavek na „oznámení pro řidiče o překročení rychlosti, překročení otáček, prudké brzdění, prudké zrychlení a spotřeba paliva“. Může zadavatel sdělit, odkud budou získány informace o prudkém brzdění a prudkém zrychlení? V popisu komunikačního protokolu z tachografu jsme je nenašli.

K dotazu dodavatele č. 24 zadavatel uvádí následující:

Pro danou funkcionalitu je zařízení tachografu zcela irelevantní. Součástí dodávek jsou CAN čtečky, které (v drtivé většině) zpracovávají data z SAE J1939, které všechny potřebné informace pro uvedenou funkcionalitu obsahují. Zadavatel dále uvádí, že tato data jsou pak sdílána prostřednictvím ITxPT služby FMStoIP všem modulům v palubní síti vozidla (dle požadavků P_PA_19 a P_PA_33), odkud je OBU vyhodnocuje a zobrazuje relevantní upozornění řidiči na MADT dle P_FP_54.

Dotaz č. 25

*Ve vysvětleních č. 24 – odpovědi na dotaz č.1 a č.2 Zadavatel rezignoval na vysvětlení definování funkcí těchto vozidel s tím, že **nové testovací scénáře má definovat uchazeč**. Tímto se vytváří nerovné podmínky mezi uchazeči, protože není zřejmé, co Zadavatel požaduje. Proto opětovně žádáme o odpověď na dotazy s tímto související:*

- 1. Má být nějaká prezentace spřažených souprav v dispečerském systému?*
- 2. Mají zadní tramvaje jednotku OBU a MADT?*
- 3. Má být automaticky aktivní MADT v kabině u obousměrné tramvaje to, kterou řidič aktivoval?*

K dotazu dodavatele č. 25 zadavatel uvádí následující:

Zadavatel odkazuje na odpovědi k Dotazu č. 2 ve Vysvětlení zadávací dokumentace #24, kde byla problematika spřažených souprav již řešena, a doplňuje k jednotlivým dílčím otázkám:

Ad 1.

Spřažená souprava je v dispečerském systému prezentována jako celek na základě dat vysílaných předním vozem (master), který zajišťuje komunikaci se systémem backoffice. Zadavatel nepožaduje samostatnou prezentaci každého vozu soupravy jako oddělené jednotky.

Ad 2.

Každý vůz soupravy je vybaven vlastní jednotkou OBU a MADT. Ethernetové propojky mezi vozy jsou již nainstalovány z předchozích projektů, jak bylo uvedeno ve Vysvětlení zadávací dokumentace #24.

Ad 3.

Způsob přepínání aktivního MADT (master/slave) v soupravě nebo v obousměrné tramvaji vyplývá z požadavku P_PA_27, který definuje, že při připojení více vozidel/soupravy se může každý MADT stát hlavním (master) nebo podřízeným (slave). Konkrétní logiku aktivace MADT v závislosti na přihlášení řidiče navrhuje Dodavatel, přičemž aktivní musí být vždy ten MADT, ze kterého řidič vozidlo aktuálně řídí (z logiky SOA architektury ITxPT ale vyplývá, že to ani není nutné, ale pouze stačí jeden terminál „vypnout“).

Dotaz č. 26

U dispečerských zásahových vozidel je uvedena funkce „Nahrávání záznamu z kamer ve vozidle“ do uložště videí. Značí to, že OBU v zásahovém vozidle

- a) má nahrávat kamerové záznamy?*
- b) Pokud ano, jakou má mít kapacitu záznamový disk?*

K dotazu dodavatele č. 26 zadavatel uvádí následující:

Ad a)

Ano, kamerové záznamy se budou nahrávat do backoffice (skrže VCG/OBU).

Ad b)

Dotaz není jednoznačný. Záznamový disk ve vozidle není předmětem dodávky – vozidla již budou vybavena příslušným zařízením (kamera, úložiště) komunikujícím prostřednictvím protokolů ONVIF S a ONVIF G. Pokud se dotaz týká kapacity úložiště v backoffice, pak je tato otázka irelevantní – backoffice je provozován v prostředí MS Azure, které je z podstaty věci škálovatelné.

Dotaz č. 27

Ve výkazu výměr (Příloha č. 3) je u zásahových vozidel - část „4. HW zařízení dispečerských zásahových vozidel“ na řádku 77 uvedena dodávka C-ITS module. Zadavatel ve Vysvětleních č. 6 na dotaz č. 11 v odpovědi tuto položku zrušil s tím, že ji dodá samostatně.

Náš dotaz zní, může Zadavatel potvrdit toto vysvětlení a upravit výkaz výměr tím, že tuto položku z něj vypustí?

K dotazu dodavatele č. 27 zadavatel uvádí následující:

Zadavatel upravit Přílohu č. 3 Smlouvy, kdy došlo k vypuštění položky na řádku č. 77.

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

Dotaz č. 28

Ve výkazu výměr (Příloha č. 3) zadavatel požaduje „eth to IBIS“. Má zadavatel nějaký požadavek na integraci, nebo tato závisí pouze na uchazeči (OBU, Powerswitch, VCG,)?

K dotazu dodavatele č. 28 zadavatel uvádí následující:

Pokud Dodavatel dodá např. OBU/VCG, které bude samo o sobě disponovat konektory pro připojení zařízení IBIS, tak žádné dodatečné zařízení/adaptér „eth to IBIS“ není třeba dodávat. Komponenta je na seznamu jen z důvodu, aby se mohli zúčastnit i Dodavatelé, kteří na svých zařízeních tento dnes již zastaralý typ připojení nepodporují a mohli tak doplnit dodávaný HW ekosystém, aby zajistili i komunikaci se zařízeními komunikující skrze IBIS.

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 **9.4.2026 do 10:00.**

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