Zadavatel:
Dopravní podnik Ostrava a.s.
se sídlem: Poděbradova 494/2, Moravská Ostrava, 702 00 Ostrava
IČO: 61974757

Veřejná zakázka:
„Dodávka 40 ks nových nízkopodlažních jednočlánkových autobusů na CNG pohon"

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

Vysvětlení zadávací dokumentace

dle ust. § 98 a § 99 ZZVZ

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

Žádost o vysvětlení zadávací dokumentace č. 1 (obdržena dne 1. 8. 2017):

V článku IV., odst. 1, písm. b) návrhu kupní smlouvy zadavatel uvádí a požaduje dvě (2) sady výrobcem předepsaného speciálního diagnostického zařízení pro „vozidlo", a to s možností aktualizace softwaru těchto diagnostických zařízení, a to po dobu deklarované životnosti „vozidel". Disponuje-li Kupující speciálním diagnostickým zařízením, je oprávněn jej neodebrat a nezaplatit jeho cenu. Právo na aktualizaci softwaru na náklady Prodávajícího nemůže Prodávající vázat na odběr diagnostického zařízení dle této Kupní smlouvy, tzn., že Kupující má právo požadovat aktualizaci na náklady Prodávajícího také v případě, že využije svého práva samotné diagnostické zařízení neodebrat.

Uchazeč zadavateli nabízí diagnostické zařízení pro vozidlo, kde samotný SW není licencován.

Licence (přístupový klíč) je navázána k diagnostickému zařízení, tedy k HW.

Jakým způsobem má uchazeč postupovat, aby splnil požadavek zadavatele na dodávku diagnostického zařízení?

Informace zadavatele k žádosti č. 1 (poskytnuty dne 4. 8. 2017):

Pokud účastník zadávacího řízení nabídne zadavateli diagnostické zařízení včetně SW, kde samotný SW není licencován, ale je navázán k diagnostickému zařízení, zadavatel akceptuje toto řešení, které je v souladu s čl. IV bod 1 písm. b) smlouvy.

Žádost o vysvětlení zadávací dokumentace č. 2 (obdržena dne 3. 8. 2017)

Dotaz č. 1:

V zadávací dokumentaci je v kapitole č. 5.2 Kritérium hodnocení č. 2 uvedeno:

Zadavatel stanoví, že v rámci tohoto kritéria hodnocení bude při jeho hodnocení postupováno tak, že nejvhodnější nabídce, tj. nabídce, která bude obsahovat nejnižší celkové náklady za údržbu vozidla vztahující se k ujeté vzdálenosti 200 000 km /5 let (při 40 000 km /rok), bude přiděleno 100 bodů. Dalším nabídkám bude bodová hodnota vypočtena tak, že hodnocená nabídka získá bodovou hodnotu, která vznikne násobkem 100 a poměru hodnoty nejvhodnější nabídky k hodnocené nabídce dle následujícího vzorce.

V příloze č. 6 zadávací dokumentace: Náklady na předepsanou údržbu 1ks vozidla po dobu 60 měsíců je uvedeno:

Náklady na údržbu se vztahují k ujeté vzdálenosti 150 000 km /5 let (při 30 000 km /rok). Jelikož jsou náklady na údržbu stanoveny ke konkrétnímu předpokládanému počtu ujetých kilometrů, tak v případě ujetí jiného počtu kilometrů (30 000 km/ročně) se deklarované náklady na údržbu v rámci vyhodnocení dle skutečného provozu poměrně přepočítají (tedy zvýší či sníží dle poměru rozdílu skutečně ujetých kilometrů od předpokládaného množství kilometrů).

Uchazeč mající zájem o účast v tomto výběrovém řízení, žádá zadavatele o vyjádření k výše uvedené nesrovnalosti týkající se předpokládaného nájezdu vozidla za 5 let, což má být současně jedním z hodnotících kritérií. Žádáme proto zadavatele, aby upřesnil, která hodnota ročního nájezdu je správná a má být použita pro výpočet celkových nákladů na údržbu.

Dotaz č. 2:

V příloze č. 3 ZD je v bodu 3.2 VELIKOST, ROZMĚRY A KAPACITA AUTOBUSU uvedeno:

Délka ....11 až 12,5 m

Šířka ..... 2,45 až 2,55 m
Výška ..... max. 3,40 m
Celková obsaditelnost ..... **min. 80 osob**
Počet sedících ..... min. 20 osob
Konstrukční rychlost ..... min. 80 $km.h^{-1}$
Nájezdové úhly vpředu i vzadu musí být ..... mm. 7°
Průměr zatáčení vnějšího obrysu ..... max. 24 m

Může uchazeč, mající zájem o účast v tomto výběrovém řízení, nabídnout variantu provedení vozidla s celkovou obsaditelností 75 míst. Tento počet vychází z konstrukčního řešení uchazeče, kdy při osazení vozidla celovozidlovou klimatizací je snížen počet cestujících o cca. 5 osob dle varianty rozmístění sedadel. Počet stojících cestujících je pouze teoretickou hodnotou počítanou při 8os /m^2 což je v běžném provozu nereálné dosáhnout. Standardní běžná obsaditelnost cestujících ve vozidle odpovídá hodnotě 5os/m^2.

Dotaz č. 3:

V příloze č. 3 ZD je v bodu 3.2 VELIKOST, ROZMĚRY A KAPACITA AUTOBUSU uvedeno:

Největší šířku vozidla smějí přesahovat dopředu i dozadu sklopné části zpětných zrcátek a pneumatiky v blízkosti styku s vozovkou.

Může uchazeč, mající zájem o účast v tomto výběrovém řízení, nabídnout variantu provedení vozidla, které je vybaveno nesklopnými zpětnými zrcátky, což je na vozidlech uchazeče standardní řešení a je běžně provozováno u zákazníků.

Dotaz č. 4:

V příloze č. 3 ZD je v bodu 3.2 VELIKOST, ROZMĚRY A KAPACITA AUTOBUSU uvedeno:

Průměrná spotřeba pohonných hmot v městském provozu jednočlánkového autobusu v kg/ 100 km.

Uchazeč mající zájem o účast v tomto výběrovém řízení, žádá zadavatele o vyjádření k výše uvedenému požadavku, zda má být tato hodnota průměrné spotřeby deklarována např. hodnotou dle SORT? Současně žádáme o informaci, jakou váhu má tato hodnota spotřeby pro zadavatele a zda uchazeče k něčemu zavazuje.

Dotaz č. 5:

V příloze č. 3 ZD je v bodu 4.1 KAROSÉRIE uvedeno:

Požaduje se, aby podběhy byly opatřeny ochranným zařízením, které by zabraňovalo znečisťování boku karosérie. Konstrukčně musí být zamezeno stříkání vody, bahna a rozbředlého sněhu od kol na jakékoliv zařízení vozu. Současně bude vozidlo vybaveno čistícími kartáči na lemech podběhů kol.

Může uchazeč, mající zájem o účast v tomto výběrovém řízení, nabídnout variantu provedení vozidla, kdy není nutné vozidlo vybavit čistícími kartáči na lemech podběhů kol díky dostatečně přesahujícím lemům blatníků, které zamezují znečištění boční části karoserie, což je na vozidlech uchazeče standardní řešení a je běžně provozováno u zákazníků.

Dotaz č. 6:

V příloze č. 3 ZD je v bodu 4.1.3 NÁJEZDOVÁ PLOŠINA uvedeno:

Pro usnadnění nástupu a výstupu cestujících se sníženou pohyblivostí a kočárků je požadováno instalovat mechanickou plnohodnotnou plošinu v prostoru druhých dveří. Mechanickou vyklápěcí plošinu požadujeme s dotykovým čidlem vyklopení. Povrch plošiny i povrch plochy po odklopení plošiny (vany) musí být z důvodu bezpečnosti proveden z protiskluzového materiálu, shodný s povrchem plošiny. Nosnost vyklápěcí plošiny musí být min. 300 kg [A].

Může uchazeč, mající zájem o účast v tomto výběrovém řízení, nabídnout variantu provedení čtyřdveřového vozidla, kdy je mechanická plnohodnotná vyklápěcí **plošina** s dotykovým čidlem vyklopení **pro nástup cestujících se sníženou pohyblivostí umístěna v prostoru třetích dveří, což vychází z konstrukčního řešení vozidla uchazeče a je běžně provozováno u zákazníků.**

Dotaz č. 7:

V příloze č. 3 ZD je v bodu 4.2 STANOVIŠTĚ ŘIDIČE uvedeno:

Z důvodů ochrany řidiče je požadováno uzavřené provedení stanoviště řidiče, s klimatizační jednotkou viz bod 4.9., přičemž musí zůstat zachovány možnosti komunikace s cestujícími (informace, prodej jízdenek). Stanoviště řidiče musí být konstruováno tak, aby zajišťovalo co největší míru bezpečnosti při střetu s jiným vozidlem. Zachován musí být i průhled pro cestující ve směru dopředu a přehled řidiče o vnitřku vozidla za pomocí panoramatického zpětného zrcadla větších rozměrů.

Uchazeč mající zájem o účast v tomto výběrovém řízení, žádá zadavatele o vyjádření, zda může nabídnout řešení klimatizace kabiny řidiče pomocí FrontBoxu od hlavní klimatizační jednotky, nebo zda zadavatel požaduje samostatnou klimatizaci pro řidiče nezávislou na klimatizaci pro cestující?

Dotaz č. 8:

V příloze č 3 ZD je v bodu 4.2 STANOVIŠTĚ ŘIDIČE uvedeno:

Boční okno stanoviště řidiče musí být elektricky vyhřívané, omyvatelné běžnými čisticími prostředky a vybavené otevíratelným dílem. Na boční okno a sklo dveří kabiny stanoviště řidiče požadujeme instalovat bezpečnostní průhlednou folii proti vandalismu schválená platnou legislativou. V případě skleněné zástěny za řidičem požadujeme instalovat neprůhlednou bezpečnostní folii proti vandalismu.

Může uchazeč, mající zájem o účast v tomto výběrovém řízení, nabídnout řešení zamezující mlžení bočního okna řidiče pomocí ofuku teplého vzduchu, což je na vozidlech uchazeče standardní řešení a je běžně provozováno u zákazníků.

Dotaz č. 9:

V příloze č. 3 ZD je v bodu 4.4 OKNA, NOUZOVÉ VÝCHODY uvedeno:

Všechna okna musí být provedena ze schváleného označeného bezpečnostního skla a musí splňovat ustanovení platných právních předpisů. Čelní okno má být z lepeného bezpečnostního skla, nedělené.

Čelní okno a všechny díly bočních oken řidičova stanoviště musí mít v každém čase zabezpečenu dobrou průhlednost a musí být zabezpečeny proti namrzání.

Větrání v prostoru pro cestující musí být zajištěno posuvnými okny s možností zajištění standardním způsobem (např. čtyřhranem). Výška posuvné části okna min. 1/3 v horní části u všech bočních oken, a to v maximální možné míře. Kupující předpokládá, že posuvná okna nebudou umístěna v místě, kde by byla v kolizi s informačními panely nebo v místě nouzových východů.

Může uchazeč, mající zájem o účast v tomto výběrovém řízení, nabídnout řešení posuvných oken s menším poměrem, než je požadováno zadavatelem, což je na vozidlech uchazeče standardní řešení a je běžně provozováno u zákazníků. Uchazeč, si dovoluje tímto podotknout, že je požadováno vozidlo vybavené celovozidlovou klimatizací, která má zabezpečit dostatečnou tepelnou pohodu cestujících. Pro správný

provoz klimatizace je nutná podmínka, aby byla posuvná okna uzavřena, z tohoto důvodu nepovažujeme tento požadavek zadavatele za přiměřený a odůvodněný.

Dotaz č. l0:

V příloze č. 3 ZD je v bodu 4.4 OKNA, NOUZOVÉ VÝCHODY uvedeno:

Skla mohou být zabudována nalepením. Ke zmenšení tepelných účinků slunečního záření je předpokládáno tónování skel, v determálním provedení (bez použití folie na povrchu skla). Při tom nesmí hodnota prostupu světla být menší než:

- stanoviště řidiče 75 % (na stanovišti řidiče mimo výhled i 50 % v případě nutné ochrany před slunečním zářením)
- prostor pro cestující 50 %

Může uchazeč, mající zájem o účast v tomto výběrovém řízení, nabídnout řešení tónování oken hodnotou prostupu světla v prostoru cestujících s hodnotou 62%, což je na vozidlech uchazeče standardní řešení a je běžně provozováno u zákazníků.

Dotaz č. 11:

V příloze č. 3 ZD je v bodu 4.5 SEDADLA uvedeno:

Uspořádání sedadel v interiéru vozidla musí být příčné. Podélné uspořádání sedadel je umožněno jen v případě sklopných sedadel nebo výjimečně u pevných sedadel, pokud je to vhodné z důvodu lepšího řešení interiéru vozidla. Z důvodu lepší údržby interiéru je požadováno upevnění sedadel do stropu a bočnic karosérie.

Standardní sedadlo:

- ergonomicky tvarované dřevěné sedadlo (dřevěné materiály – překližka, atd...) s kovovým trubkovým rámem;
- ohýbaný trubkový rám (celý rám včetně úchytů z kartáčované nerezové oceli), který viditelně ohraničuje vložené dřevěné sedadlo po obvodu sedadla;

Může uchazeč, mající zájem o účast v tomto výběrovém řízení, nabídnout řešení sedadel, kdy se tyto skládají z celoplastového korpusu a sedací a opěradlová část je tvořena protiskluzovým plastovým povrchem, což je na vozidlech uchazeče standardní řešení a je běžně provozováno u zákazníků.

Dotaz č. 12:

V příloze č. 3 ZD je v bodu 4.9 TOPENÍ, KLIMATIZACE, VĚTRÁNÍ uvedeno:

Elektricky ovládaná střešní okna z místa řidiče (automatické zavření po vypnutí motoru, po spuštění klimatizace nebo po zapnutí stěračů).

Může uchazeč, mající zájem o účast v tomto výběrovém řízení, nabídnout řešení vozidla vybaveného pouze jedním elektricky ovládaným střešním oknem z místa řidiče s automatickým zavíráním dle požadavků zadavatele, což je dáno konstrukčním provedením vozidla (umístění plynových lahví a klimatizace vozidla na střeše) a je na vozidlech uchazeče standardní řešení běžně provozované u zákazníků.

Dotaz č. 13:

V příloze č. 3 ZD je v bodu 4.16.1 DISKY uvedeno:

Vozidlo musí být osazeno disky, které se v současné době převážně používají u Kupujícího a to 7,5 - 8,25 x 22,5. Jedná se o disky pro pneumatiky uvedené v kap. 4.16.2.

Uchazeč mající zájem o účast v tomto výběrovém řízení žádá zadavatele, aby s ohledem na textaci v bodě 4.16.2, kde uvádí: "Upřednostňujeme rozměr pneumatik 275/70 R22,5, který je u Kupujícího nejpoužívanější", aby sdělil, zda je povinná podmínka velikosti disků.

Dotaz č. 14:

V příloze č. 3 ZD je v bodu 4.20 NÁDRžE NA ZEMNÍ PLYN (CNG), plnění uvedeno:

Plnící hrdla musí být v přední části na pravém boku vozidla a v zadní části autobusu vpravo a pro plnění zemním plynem musí být použito hrdlo typ NGV2, které umožňuje naplnění prázdné nádrže vozidla do 8 minut.

Může uchazeč mající zájem o účast v tomto výběrovém řešení nabídnout řešení plnění CNG v předním čele vozidla v jeho pravé části, což je na vozidlech uchazeče standardní řešení a je běžně provozováno u zákazníků.

Dotaz č. 15:

Uchazeč mající zájem o účast v tomto výběrovém řízení si tímto dovoluje požádat zadavatele z důvodu komplikovanosti a složitosti nabídky a vzhledem k 14denní celozávodní dovolené u uchazeče o posun termínu pro podání nabídek minimálně o 3 týdny.

Informace zadavatele k žádosti č. 2 (poskytnutý dne 9.8.2017):

Ad 1)

V zadávací dokumentaci v příloze č. 6 „Náklady na předepsanou údržbu 1ks vozidla po dobu 60 měsíců" má být správně uvedeno: *Náklady na údržbu se vztahují k ujeté vzdálenosti 200 000 km /5 let (při 40 000 km /rok). Jelikož jsou náklady na údržbu stanoveny ke konkrétnímu předpokládanému počtu ujetých kilometrů, tak v případě ujetí jiného počtu kilometrů (40 000 km/ročně)*. Zadavatel tímto potvrzuje správnost údajů uvedených v zadávací dokumentaci v kapitole č. 5. 2. „kritérium hodnocení č. 2".

Ad 2)

Zadavatel akceptuje provedení vozidla s celkovou obsaditelností min. 75 osob. Je však nutné dodržet požadavek na min. počet sedících 20 osob uvedený v příloze č. 3 zadávací dokumentace v bodu 3.2 VELIKOST, ROZMĚRY A KAPACITA AUTOBUSU.

Ad 3)

Zadavatel trvá na původním znění technické specifikace v příloze č. 3 zadávací dokumentace v bodu 3.2 VELIKOST, ROZMĚRY A KAPACITA AUTOBUSU.

Ad 4)

Průměrná spotřeba pohonných hmot v městském provozu jednočlánkového autobusu je pro zadavatele jen informativní údaj (má pro zadavatel vypovídající hodnotu z hlediska interního ekonomického vyhodnocování spotřeby a motivace řidičů k úsporám). Průměrná spotřeba pohonných hmot není hodnotícím kritériem v zadávacím řízení. Údaj o průměrné spotřebě pohonných hmot může účastník deklarovat hodnotou dle SORT.

Ad 5)

Zadavatel trvá na původním znění technické specifikace v příloze č. 3 zadávací dokumentace v bodu 4.1 KAROSÉRIE.

Ad 6)

Zadavatel trvá na původním znění technické specifikace v příloze č. 3 zadávací dokumentace v bodu 4.1.3 NÁJEZDOVÁ PLOŠINA.

Uvedený požadavek zadavatel stanovil, aby byla vozidla maximálně vstřícná k cestujícím a především k cestujícím s omezenou schopností pohybu. Tito vstupují, respektive vjíždějí do

všech stávajících autobusů v DPO druhými dveřmi. Bylo by krajně nevhodné, aby cestující až po příjezdu autobusu hledali, které dveře jsou pro jejich nástup vhodné. Plošina je na vyžádání obsluhovaná řidičem vozidla, který má tímto při umístění u 2. dveří kratší vzdálenost k obsluze plošiny.

Ad 7)

Zadavatel trvá na původním znění technické specifikace v příloze č. 3 zadávací dokumentace v bodu 4.2 STANOVIŠTĚ ŘIDIČE.

Ad 8)

Zadavatel trvá na původním znění technické specifikace v příloze č. 3 zadávací dokumentace v bodu 4.2 STANOVIŠTĚ ŘIDIČE.

Ad 9)

Zadavatel trvá na původním znění technické specifikace v příloze č. 3 zadávací dokumentace v bodu 4.4 OKNA, NOUZOVÉ VÝCHODY.

Ad 10)

Hodnota prostupu světla 62 % u tónovaných bočních oken pro cestující vyhovuje požadavku zadavatele.

Ad 11)

Zadavatel trvá na původním znění technické specifikace v příloze č. 3 zadávací dokumentace.

Ad 12)
Zadavatel nestanovuje počet střešních oken, nicméně všechna střešní okna musí být elektricky ovládaná z místa řidiče.

Ad 13)
Zadavatel upravuje technickou specifikaci v bodu 4.16.1 (DISKY) přílohy č. 3 zadávací dokumentace.
Nové znění bodu 4.16.1:
Vozidlo preferujeme osadit disky kol, které se v současné době převážně používají u Kupujícího a to 7,5 - 8,25 x 22,5. Jedná se o disky pro pneumatiky uvedené v kap. 4.16.2.

Ad 14)
Zadavatel upravuje technickou specifikaci v bodu 4.20 (NÁDRŽE NA ZEMNÍ PLYN (CNG), PLNĚNÍ) přílohy č. 3 zadávací dokumentace.

Nové znění:
Jedno plnící hrdlo musí být umístěno v přední části na pravém boku nebo na předním čele v pravé části, druhé plnicí hrdlo musí být umístěno v zadní části na pravém boku vozidla. Pro plnění zemním plynem musí být použito hrdlo typ NGV2, které umožňuje naplnění prázdné nádrže vozidla do 8 minut.

Ad 15)
Zadavatel stanovil lhůtu pro podání nabídek nad rámec minimální lhůty určené zákonnou úpravou. Skutečnost, že u dodavatele probíhá v části lhůty pro podání nabídek celozávodní dovolená, nemůže být sama o sobě zákonným důvodem pro prodloužení lhůty pro podání nabídky.

Vzhledem k informacím poskytnutým zadavatelem k žádosti č. 2, prodlužuje zadavatel v souladu s ust. § 99 odst. 2 ZZVZ lhůtu pro podání nabídek o celou její původní délku, a to do 27. 9. 2017, 10:00. Zadavatel současně na profilu uveřejňuje aktualizovanou přílohu č. 3 zadávací dokumentace - Technická specifikace CNG autobusů – soupis požadavků a přílohu č. 6 zadávací dokumentace – Náklady na předepsanou údržbu.

Přílohy:

Zadávací dokumentace_oprava_9.8.2017
Příloha č. 3 - Technická specifikace CNG autobusů – soupis požadavků,
Příloha č. 6 - Náklady na předepsanou údržbu

Žádost o vysvětlení zadávací dokumentace č. 3 (obdržena dne 12. 9. 2017):

Dotaz č. 1

V příloze č. 3 ZD je v bodu 4.12. PŘEDNÍ NÁPRAVA A ŘÍZENÍ uvedeno:
Konstrukce nezávislé přední nápravy musí splňovat podmínky komfortní jízdy v náročném prostředí městského provozu s dostatečnou délkou životnosti.

Uchazeč nemá ve své nabídce nezávislé odpruženou přední nápravu pro městské autobusy. Umožní zadavatel uchazeči alternativní použití pevné přední nápravy avšak s charakteristikami, které požaduje zadavatel? Přední náprava je osazena 2 tlumiči naladěnými

pro městský provoz . Náprava je dále vybavena 2 torzními tyčemi v gumových pouzdrech s progresivní charakteristikou odpružení. Toto provedení zajišťuje maximální komfort pro řidiče a cestující, minimalizuje vibrace přenášené z nápravy do volantu a vyznačuje se dlouhou životností.

Dotaz č. 2

V příloze č. 3 ZD je v bodu 4.5 SEDADLA uvedeno:

Standardní sedadlo:

- ergonomicky tvarované dřevěné sedadlo (dřevěné materiály - překližka, atd...) s kovovým trubkovým rámem;
- ohýbaný trubkový rám (celý rám včetně úchytů z kartáčované nerezové oceli), který viditelně ohraničuje vložené dřevěné sedadlo po obvodu sedadla;

Verze trubkového rámu:

- úprava pro možnost levostranné i pravostranné instalace svislého madla u vybraných sedadel ve vozidle (uchycení svislého madla k trubkovému rámu tvořícímu držadlo nad opěradlem);
- úprava pro autobusové verze sedadla s jednostranným účelovým vyhnutím trubkového rámu pro vytvoření boční opory směrem do uličky vozidla (platí jen pro sedadla na podestě, nebo zvýšené podlaze);
- sedák (sedací část sedadla) s jednodílným nízkým odnímatelným polstrováním:
  - ergonomické tvarování sedáku;
  - polstrování tvoří: dřevěný nosič, měkčená výplň z molitanu tloušťky 20 mm, která je potažená odolnou modrou koženkou určenou pro vysokou zátěž (finální odstín koženky např. RAL 5015, podléhá schválení kupujícího);
  - úprava polstrování pro zjednodušenou výměnu poškozených polstrování (rychlá montáž a demontáž);
- sklon hlavní části sedáku činí + 6 stupňů od vodorovné osy (sedák stoupá ve směru od opěradla k okraji);
- sklon hlavní (horní) části ergonomicky tvarovaného opěradla činí +15 až 16 stupňů od svislé osy (záklon sedadla);
- uchycení sedačky - materiál nerezová kartáčovaná ocel.

Může uchazeč, mající zájem o účast v tomto výběrovém řízení, nabídnout sedadla, která se skládají z plastového korpusu a sedací část je tvořena polstrovanou výplní o tloušťce 20 mm a je potažena odolnou koženkou? Sedadlo je opatřeno trubkovým rámem, který viditelně ohraničuje celé sedadlo. Plastová skořepina je provedena v designu dřeva.

Ilustrativní obrázek sedadla je uveden níže, sedadlo bude vybaveno sedákem popsaným výše.

<u>Informace zadavatele k žádosti č. 3 (poskytnuty dne 15. 9. 2017)</u>

Ad 1)

Zadavatel připouští použití pevné přední nápravy za předpokladu splnění požadavku zadavatele uvedeného v příloze č. 3 zadávací dokumentace bod 4.12. PŘEDNÍ NÁPRAVA A ŘÍZENÍ.

Zadavatel stanoví toto nové znění bodu 4.12. PŘEDNÍ NÁPRAVA A ŘÍZENÍ přílohy č. 3 zadávací dokumentace:

„Konstrukce přední nápravy musí splňovat podmínky komfortní jízdy v náročném prostředí městského provozu s dostatečnou délkou životnosti (viz bod 3.5. tohoto dokumentu). Je požadováno hydraulické servořízení s dostatečným posilujícím účinkem, který zajistí, aby ovládací síla na volantu byla dle platné legislativy".

Ad 2)

Zadavatel nepřipouští v případě provedení sedadel žádné odchylky od požadavků uvedených v příloze č. 3 zadávací dokumentace.

Vzhledem k informacím poskytnutým zadavatelem k žádosti č. 3, prodlužuje zadavatel v souladu s ust. § 99 odst. 2 ZZVZ lhůtu pro podání nabídek o celou její původní délku, a to do 03. 11. 2017, 10:00. Zadavatel současně na profilu uveřejňuje aktualizovanou zadávací dokumentaci a přílohu č. 3 zadávací dokumentace - Technická specifikace CNG autobusů – soupis požadavků.

Přílohy:
Zadávací dokumentace_oprava 15. 9. 2017
Příloha č. 3 – Technická specifikace CNG autobusů – soupis požadavků_oprava 15. 9. 2017

V Brně dne 15. 9. 2017

.....
Dopravní podnik Ostrava a.s.
zastoupený MT Legal s.r.o.,advokátní kancelář
Mgr. David Mareš, Ph.D., advokát