



VYSVĚTLENÍ ZADÁVACÍ DOKUMENTACE Č. 2

dle § 98 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek

k nadlimitní veřejné zakázce na dodávky s názvem:

„Intelligentní dopravní systém v Hradci Králové“

zadávané v otevřeném řízení podle § 56 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek (dále jen „ZZVZ“), a v souladu s Pravidly pro žadatele a příjemce, pro všechny specifické cíle a výzvy v Operačním programu Doprava, verze 1.9 s platností od 24. 04. 2018, v rámci projektu s názvem „Intelligentní dopravní systém v Hradci Králové“, na který bude podáno žádost o dotaci z Operačního programu Doprava, prioritní osa PO 2: Silniční infrastruktura na síti TEN-T, veřejná infrastruktura pro čistou mobilitu a řízení silničního provozu, specifický cíl SC 2.3: Zlepšení řízení dopravního provozu a zvyšování bezpečnosti dopravního provozu, Integrovaný projekt ITI, výzva: 40, kolová.

Zadavatel:

Název:	Statutární město Hradec Králové
Sídlo:	Hradec Králové, Československé armády 408/51
Zastoupen:	prof. PharmDr. Alexandr Hrabálek, CSc., primátor
IČ:	00268810
DIČ:	CZ00268810
Právní forma:	801 - Obec nebo městská část hlavního města Prahy

(dále jen „zadavatel“).

Osoba zastupující zadavatele:

Obchodní firma:	Erste Grantika Advisory, a.s.
Sídlo:	Jánská 448/10, 602 00 Brno
IČO:	25597001
DIČ:	CZ25597001

Zapsaná v obchodním rejstříku vedeném Krajským soudem v Brně, oddíl B, vložka 4100.

Kontaktní osoba:	Ing. Radek Hlaváček
Telefon:	+ 420 731 131 684, + 420 515 917 653
Fax:	+ 420 515 917 660
E-mail:	hlavacek@grantika.cz

(dále jen „osoba zastupující zadavatele“).

V souladu s ustanovením čl. XVI. odst. 1 zadávací dokumentace a s § 98 ZZVZ si tímto zadavatel podává vysvětlení zadávací dokumentaci ke shora označené veřejné zakázce.

I.

Dne 22. 2. 2019 byla zadavateli v souladu s § 98 odst. 3 ZZVZ doručena prostřednictvím elektronického nástroje žádost o vysvětlení zadávací dokumentace následujícího znění:

Otázky ke kapitole 3.3 Penalizace v dokumentu „Podrobná technická specifikace“

Dotaz č. 17:

Centrální modul, bod A, bod rozsah zpracovaných přestupků v modulu pro penalizaci

- Modul musí zpracovávat následující typy přestupků
 - Jízda na signál „stůj“ na světelně řízených křižovatkách
 - Překročení maximální povolené rychlosti vozidla
 - **Překročení maximální povolené hmotnosti vozidla**
 - Porušení zákazu odbočení, otáčení nebo přikázaného směru jízdy
 - Porušení zákazu vjezdu
 - Zákaz zastavení nebo zákaz stání
 - Stání na vyhrazeném parkovišti
 - Porušení zákazu vjezdu vozidel s největší přípustnou celkovou hmotností vozidla nebo jízdní soupravy
 - **Nedodržování nejvyšší maximální hmotnosti vozidla nebo jízdní soupravy**

Dotaz: Jde o duplicitu, nebo se tím rozumí jiný druh přestupku? Detekce přestupků porušení zákazu vjezdu dle hmotnosti je specifikována samostatně, tedy je možné, že jde o duplicitní požadavek. Je-li tomu tak, předpokládáme správně, že jde o prvek vysokorychlostního vážení, kdy se detekuje, tudíž v přestupkovém řízení řeší?

- Překročení maximální povolené hmotnosti motorového vozidla
- Překročení maximální povolené hmotnosti přípojného vozidla
- Překročení maximální povolené hmotnosti soupravy
- Překročení maximální povolené hmotnosti na nápravu
- Překročení maximální povolené hmotnosti na skupinu náprav

K dotazu č. 17 zadavatel uvádí následující:

Nejedná se o duplicitu, ale jedná se o obdobné položky. V prvním případě jde o hmotnost vozidla, zatímco ve druhém případě také o hmotnost soupravy. V každém případě bude zadavatel v rámci modulu pro oblast vážení požadovat funkce pro řešení přestupků v souladu s platnou legislativou. Senzory vážení vozidel nejsou součástí dodávky, nicméně centrální modul penalizačního systému musí být připraven i na pozdější začlenění tohoto druhu přestupku, proto jsou v PTS uvedeny příslušné dílčí požadavky. Jejich podobnost není z hlediska zadání relevantní.

Dotaz č. 18:

Centrální modul, bod A, bod statistiky nad dopravními přestupky

- Modul eviduje všechny zachycené dopravní přestupky a počty průjezdů vozidel

Do přestupkové agendy se z logiky věci dostanou pouze data přestupková, tedy pouze to co měřicí zařízení, či MP, nebo PČR předá na správní orgán jako podnět. Tudíž přestupková agenda jako taková nemá data o počtech průjezdu všech vozidel, ale pouze o datech týkajících se přestupků, tedy podmnožiny ze všech projíždějících vozidel.

Dotaz: Požaduje zadavatel, aby i přestupková agenda ve statistickém modulu zobrazovala celkové počty průjezdů vozidel, nebo pouze data spojená s řešením přestupků?

K dotazu č. 18 zadavatel uvádí následující:

Zadavatel požaduje, aby centrální modul penalizace (nikoli přestupková agenda, která má vazbu na správní řízení) pracoval i s celkovými počty průjezdů vozidel. Tyto údaje jsou určeny pro statistické zpracování informací o přestupcích, nesouvisí s agendou výběru pokut a nejsou součástí dat zasílaných do správního procesu. Součástí centrálního modulu penalizace je v souladu s PTS totiž i funkce zaměřená na statistické zpracování přestupků, mj. s cílem získat procentuální podíl přestupků vzhledem k celkovému množství projetých vozidel.

3.3.1 Měřidla umístěné na dopravní infrastruktuře

Dotaz č. 19 a 20:

U bodových instalací se požaduje vybudovat více míst a mezi těmito profily měřidla během roku přesouvat. Přitom místa neosazená certifikovaným měřidlem jsou osazena věrohodnými maketami a detektory, které sbírají statistická data o dopravě. Přísun statistických dat je tak ze všech vytvořených míst kontinuální a využitelný i pro účely strategického řízení dopravy.

Zadavatel vyžaduje přesouvání měřících zařízení mezi vybudovanými měřícími místy a současně zachování sběru informací o dopravním proudu. Jelikož v současné době je v ČR certifikováno výhradně přenosné měření na bázi Doppler, které poskytuje pouze jeden dodavatel a současně je takové zařízení z principu měření a použité technologie ne zcela vhodné do husté zástavby či do oblastí s vysokým průjezdem vozidel ve více proudech.

Dotaz č. 19: Lze požadavek zadavatele splnit níže uvedeným způsobem?

Budou vybudována stacionární měřící stanoviště osazená technologií umožňující detekci přestupků a současně monitoring dopravního proudu v souladu s dalšími požadavky VZ vyjma přenositelnosti zařízení. Mezi stanovišti nebude měřící technologie přenášena, ale dálkovým způsobem bude možné nastavit pro každé zařízení (měřené místo) dobu provozu a formu provozu, tedy buď detekce přestupků, nebo jen sběr dopravních dat. Místo přenášení zařízení a jeho nastavení po každém přenosu tak MP pouze na dálku aktivuje či deaktivuje zařízení a zvolí režim provozu zařízení. Ve výsledku půjde o zajištění požadovaného provozu dle VZ, jen ne formou přenosu zařízení, ale formou která bude z pohledu práce MP jednodušší a lépe kontrolovatelná, než fyzický přesun zařízení z místa A do místa B. Toto by navíc umožnilo shodný přístup v nastavení provozu ke všem zařízením pro automatickou detekci přestupků, nikoli jen pro podmnožinu měřených lokalit kde by se instalovali přenosné měřiče a makety. Navíc by na lokalitách nebyla v době, kdy je provoz přepnut na statistická data, umístěna maketa zařízení, ale funkční zařízení, u kterého řidič nedokáže určit, zda je či není v přestupkovém režimu. Shora uvedené řešení navíc umožní zadavateli získat více nabídek více výrobců zařízení a nebude tak celá zakázka ovlivněna zcela minoritní částí z pohledu ceny, kdy při současném zadání může zakázku v této části splnit pouze jeden dodavatel na trhu ČR.

Shora uvedené by pak plně zajistilo všechny požadavky kladené na měření a to primárně kapitulu:

Okamžité měření rychlosti přemístitelnými měřidly

Zadavatel dále uvádí, že:

- Výhodou z hlediska účinnosti zachytávání neukázněných řidičů je technologie, která není detekovatelná tzv. antiradary.

Spolu se shora uvedeným je potřeba upřesnit, že technologie přenositelných měřičů na bázi Doppler (je certifikováno pro ČR) a na bázi Lidar (prozatím není certifikováno pro ČR) je vždy z logiky principu měřiče detekovatelná tzv. antiradary (jde o aktivní technologii) a tedy pak tento požadavek zadavatele ve vztahu k požadavku na přenositelnost technologie měření postrádá relevanci (nelze splnit, či zajistit výhodu).

Dotaz č. 20: Může zadavatel ujasnit, zda jde o nutný požadavek, či pouze výhodu? Pokud pouze o výhodu, jak se taková výhoda projeví na hodnocení podaných nabídek?

K dotazu č. 19 zadavatel uvádí následující:

Ano, v kapitole "Okamžité měření rychlosti přemístitelnými měřidly" požadavek na přenositelnost lze též naplnit pomocí přístupu osazení všech měřících bodů takovou technologií, která zajistí všechny požadované funkce a četnost a rozsah provozu stacionárních zařízení bude možné nastavit tak, jak by odpovídalo rozsahu měření při využití přenositelné technologie.

K dotazu č. 20 zadavatel uvádí následující:

Zadavatel netrvá na požadavku technologie, která není detekovatelná tzv. antiradary. Nejedná se o nutný požadavek ani o výhodu při posuzování jednotlivých nabídek. Jedná se o výhodu z hlediska účinnosti zachytávání neukázněných řidičů, kdy výhodná je technologie, která není detekovatelná tzv. antiradary, což je pouze konstatování faktu.

3.3.1 Měřidla umístěné na dopravní infrastruktuře

Dotaz č. 21:

Průjezd na červenou a měření okamžité rychlosti přenosnými měřidly

- Požadujeme využít přemístitelné měřidlo v rámci více měřících míst.
- Požaduje se přesouvat měřidlo mezi rameny křižovatek.
- Požadavkem je vzájemná zaměnitelnost měřidla pro okamžité měření rychlosti, které je popsáno v předešlé kapitole s měřidlem pro průjezd na červenou a měření okamžité rychlosti. (stejná měřidla a obě dvě umí jak měření okamžité rychlosti, tak detekci jízdy na červenou).
- Zachytávání přestupků průjezdu na červenou se na všech lokalitách měří pouze v jednom směru. Pokud se jedná o vícepruhovou dopravní komunikaci, pokrývá zachycení jízdy na červenou celou šíři jízdního pásu v daném směru.
- Na dvoupruhových dopravních komunikacích se měří okamžitá rychlost v obou směrech.
- Na vícepruhových dopravních komunikacích se měří okamžitá rychlost v jednom směru na více jízdních pruzích.
- Požadavkem je technologie pro měření rychlosti, která není detekovatelná tzv. antiradary.
- Vedle měření okamžité rychlosti budou sbírány údaje o počtu projetých vozidel s rozlišením jejich kategorií.
- Měřidlo umožňuje zachytávání a rozpoznávání nebezpečného nákladu dle specifikace ADR.

Průjezd na červenou a měření okamžité rychlosti přenosnými měřidly – odrážka 1 a 2

Uchazeči není jasné, jak má docházet k přenosu měření průjezdu na červenou mezi více místy měření. Z principu detekce, která není certifikovaným měřením (v ČR není detekce jízdy na červenou otázkou metrologického ověření), pouze záznamem důkazních prostředků pro situaci, kdy vozidlo vjede do křižovatky na červenou, se nikde v ČR nevyužívá přenositelná technologie. Respektive vždy jde technologii odmontovat, přemístit a znovu oživit na jiném místě, ale jedná se o neekonomické chování a přenos technologie znamená více než „vyjmout a přenést měřící jednotku/radar, jako je to možné u

technologie Doppler a radarů pro rychlost. Systém se skládá z kamerového setu monitorujícího průjezd křižovatkou a stav světelné signalizace. Nikoli z radaru.

Dotaz č. 21: Může uchazeč nabídnout řešení takové, kdy křižovatka bude osazena klasickým stacionárním měřením a toto bude podobně jako detekce rychlosti zapínatelné a vypínatelné na dálku?

K dotazu č. 21 zadavatel uvádí následující:

Ano, na přenositelnosti zadavatel netrvá. Funkci lze zajistit stacionární technologií disponující stejnými funkcemi (dle technické specifikace), jako jsou kladené na přenositelné zařízení (vyjma požadavku mobility). Podmínkou je, že četnost a rozsah provozu stacionárních zařízení bude možné nastavit tak, jak by odpovídalo rozsahu měření při využití přenositelné technologie.

Dotaz č. 22 a 23:

Průjezd na červenou a měření okamžité rychlosti přenosnými měřidly – odrážka 3

Uchazeči není jasné, jak si zadavatel představuje vzájemnou zaměnitelnost měření rychlosti a detekce jízdy na červenou. V reálu nejde o shodné technologie a ani nejde o stav, kdy obě zařízení jsou metrologicky ověřována a certifikována. Pro detekci rychlosti musí být využito certifikované a metrologicky ověřené zařízení, ale pro detekci jízdy na červenou jde o záznamové zařízení se sběrem důkazních prostředků bez metrologického ověření. Tedy zaměnitelnost není možná, v ČR není certifikována technologie, která by tomuto požadavku mohla vyhovět.

V prostředí ČR se kombinace měření rychlosti a detekce jízdy na červenou vždy sestává z dvou a více měření, kdy jedno je pro rychlost a je ověřené a druhé je záznamový set pro červenou. Je potřeba si navíc uvědomit, že pohled kamer pro rychlost je obvykle proti směru jízdy vozidla, ale kamery pro červenou se obvykle umísťují tak, aby zachytili vozidlo i zezadu společně s dopravní signalizací, aby bylo na jisto, že vozidlo vjelo do křižovatky v době, kdy již svítí červená. Tedy ani z toho pohledu není možné uvažovat o zaměnitelnosti zařízení a využití jednoho zařízení pro souběh měření.

Dotaz č. 22: Trvá zadavatel na svých požadavcích na přenositelnost, nebo lze dodat stacionární měření s možností dálkové aktivace a deaktivace při zachování funkčních požadavků na zařízení obecně?

Požadavkem je technologie pro měření rychlosti, která není detekovatelná tzv. antiradary.

V jiné části technické specifikace zadavatel definuje nedetekovatelnost zařízení pro měření rychlosti jako výhodu (viz otázka č. 4 (zde dotaz č. 20 – poznámka autora vysvětlení)), ale u detekce průjezdu křižovatkou již jde o povinnost.

Dotaz č. 23: Může zadavatel ujasnit své požadavky na radary z pohledu detekovatelnosti antiradary a to zda jde o povinné či nepovinné řešení?

K dotazu č. 22 zadavatel uvádí následující:

Ne, na přenositelnosti zadavatel netrvá. Funkci lze zajistit stacionární technologií disponující stejnými funkcemi (dle technické specifikace), jako jsou kladené na přenositelné zařízení (vyjma požadavku mobility). Podmínkou je, že četnost a rozsah provozu stacionárních zařízení bude možné nastavit tak, jak by odpovídalo rozsahu měření při využití přenositelné technologie.

K dotazu č. 23 zadavatel uvádí následující:

U bodového měření zadavatel netrvá na podmínce, viz dotaz č. 20, u úsekového měření rychlosti zadavatel trvá na podmínce dodat zařízení, které není detekovatelné antiradary (resp. použití technologie nedetekovatelné antiradary zadavatel požaduje, jako povinné řešení).

Dotaz č. 24:

3.3.2 Návrh umístění

1. Úsekové měření (resp. měření rychlosti na dlouhém úseku):

Požadavek na měření radiály na Jičín (silnice č.35) v ulicích Koutníkova a A. Dvořáka (v konečném řešení možné realizovat toto jedno úsekové měření, až jako 4 dílčí měřicí úseky). Jedná se o hlavní radiální trasu tranzitní dopravy s vysokým podílem řidičů neznajících, že je úsek měřený. Přestupců lze očekávat o dost více než na běžných měřených úsecích v intravilánu města.

Důležitým faktorem je dostatečná míra upozornění na měřené úseky a přímo v jejich průběhu. Cílem má být maximálně řidiče informovat a ukázat je, nikoliv skrytě chytit a pokutovat. Vhodné je barevně zvýraznit měřicí kamerové sety na začátku i na konci úseku. Vhodné je i v průběhu úseku opakovat informační tabule s výstrahou.

2. Bodové měření (resp. měření rychlosti na krátkém úseku) v lokalitách (přemístitelné bodové měření 2 detektory průběžně umístěvaných do boxů):

- Pouchovská (dle doporučení Mě. Policie, příp. dle vlastního zvážení)
- třída SNP (poblíž křižovatky s ul. Ječná)
- Úprkova (dle doporučení Mě. Policie, příp. dle vlastního zvážení)
- Lhotecká (dle doporučení Mě. Policie, příp. dle vlastního zvážení)
- Pražská u hřbitova (Denisovo nám)
- Zborovská (mezi Sekaninova a Svatojánská)

3. Sledování jízdy na červenou v křižovatkách (Zachytávání přestupku průjezdu vozidla na červený signál „stůj“):

- Rašínova x Veverkova
- Pouchovská x Okružní

Uchazeč je toho názoru, že technická specifikace má být jednoznačná z pohledu definice požadavků. Bez toho nelze stanovit cenu zakázky a to srovnatelně při následném zhodnocení nabídek. Zadavatel ale nedefinuje umístění měření ani jednoznačně co do určení konkrétních lokalit (dokonce uvádí „dle vlastního uvážení dodavatele“), ani jednoznačně co do rozsahu měření (libovůle v počtu po sobě jdoucích úseků, bez určení počtu pruhů v křižovatkách a míst měření a podobně). Ze zadání není jasné, jak je v daných místech řešeno napájení, datové připojení, kdo je vlastníkem pozemků na kterých se má případně budovat měření, zda jsou v místech měření nosné konstrukce a podobně. Uchazeč si dovoluje upozornit, že v prostředí ČR je obvyklé a žádoucí, aby zadavatel více ujasnil místa instalací, rozsah instalací, informace o lokalitách a jeho součinnosti při budování měření. Obvykle se do VZ přikládá studie proveditelnosti s mapami lokalit, vyznačením měřičů, napájení, konstrukcí, pohledů kamer a podobně.

Dotaz: Může zadavatel, pro zabránění pochybností a možného napadení VZ z důvodu neurčitosti požadavků, upřesnit běžnou studií proveditelnosti rozsah požadovaného penalizačního měření tak, jak je u podobných zakázek v ČR běžné?

K dotazu č. 24 zadavatel uvádí následující:

V souladu s čl. XIII písm. e) zadávací dokumentace účastníci zpracují a ve svých nabídkách předloží podrobný popis návrhu technického řešení předmětu veřejné zakázky (dále jako „**návrh technického řešení**“), ze kterého musí být jednoznačně a srozumitelně patrný způsob splnění všech požadavků zadavatele uvedených v **příloze č. 7** zadávací dokumentace – požadavky na popis návrhu technického řešení nabídky účastníka. Tento požadavek zadavatele se vztahuje i na návrh konkrétního řešení penalizačního systému. Zadavatel v současnosti nedisponuje studií proveditelnosti pro penalizační systém, kterou by mohl poskytnout.

Vzhledem k tomu, že mají účastníci ve svých nabídkách předložit podrobný popis návrhu technického řešení předmětu veřejné zakázky, vč. návrhu konkrétního řešení penalizačního systému, je zadávací dokumentace tomuto požadavku uzpůsobena.

Z tohoto důvodu zadavatel:

- i. nepovažuje za možné srovnávat specifikaci poptávky v této dokumentaci s popisovanou obvyklou poptávkou samotného penalizačního systému (tak, jak je v dotazu poukazováno).
- ii. bude (na základě požadavků Mě. Policií a DI PČR) subjektem určujícím přesné umístění měřících bodů a detektorů v jednotlivých místech. Toto určení proběhne akceptací „Návrhu technického řešení“ (dle čl. XIII písm. e) zadávací dokumentace).

Zadavatel nemůže v současné době upřesnit technický rozsah požadovaného měření pro penalizační systémy. Zadavatel tímto umožňuje nediskriminační podmínky pro účastníky, nezávislé na technologii, kterou účastník nabízí. Zadání přesných pozic je s ohledem na přenositelnost (resp. univerzálnost v případě použití stacionární technologie) měřící technologie irelevantní. Proto zadavatel udává rámcové vymezení pomocí ulic a křižovatek, které je z tohoto pohledu jednoznačné a dostatečné. Účastník zvolí takovou konfiguraci (a cenu) dodávky, která umožní instalovat zařízení do uvedených ulic a křižovatek. Bude se jednat o takové technické řešení, které je možné umístit na více bodů či úseků uvedených ulic nebo křižovatek. Projekt na instalaci konkrétní technologie bude součástí dodávky.

Dotaz č. 25:

Rozpočet předmětu veřejné zakázky

V příloze č. 9 Zadávací dokumentace - Rozpočet předmětu veřejné zakázky, je na listu Dispečink systému i na listu Centrální systém uvedena shodná položka "SW integrace dispečinků a interface pro společné moduly".

Dotaz: Jde o chybu a tato položka má být uvedena jen v jednom z listů nebo zadavatel očekává nacenění této položky v obou těchto listech/kapitolách? Jde nám o zamezení případné duplicity v kalkulaci celkové ceny.

K dotazu č. 25 zadavatel uvádí následující:

Ne, nejedná se o duplicitu. První položka se týká opatření v SW a interface systémů pro funkci dispečinku, zatímco druhá položka se týká SW a interface systémů pro funkci centrálního prvku. V případě, že dodavatel hodlá dodat jeden společný systém (produkt) pokrývající funkce dispečinku i centrálního prvku, je třeba náklady formálně rozdělit mezi obě položky.

II.

V souvislosti s poskytnutím tohoto vysvětlení zadávací dokumentace a vzhledem ke zmeškání lhůty pro poskytnutí vysvětlení zadávací dokumentace se zadavatel v souladu s § 98 odst. 4 a 5 ZZVZ rozhodl prodloužit lhůtu pro podání nabídek a čl. XIV odst. 8 zadávací dokumentace se nahrazuje zněním:

XIV. POŽADAVKY NA ZPŮSOB ZPRACOVÁNÍ A PODÁNÍ NABÍDKY

- 8) Dodavatel je povinen podat nabídku **výhradně elektronicky**, a to nejpozději **do 24. 4. 2019, 10:00 hodin**. Pro podání nabídky v elektronické podobě bude použit certifikovaný elektronický nástroj dostupný na internetové adrese <https://www.tenderarena.cz/profil/hradeckralove>, kde je rovněž dostupný podrobný návod na jeho použití a kontakty na uživatelskou podporu.

V Brně, dne 7. 3. 2019

Za zadavatele – Statutární město Hradec Králové:

podepsáno uznávaným elektronickým podpisem

.....

Ing. Radek Hlaváček

Erste Grantika Advisory, a.s.

Poradce pro výběrová řízení

v zastoupení zadavatele