



VYSVĚTLENÍ ZADÁVACÍ DOKUMENTACE Č. 9

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
IČO:	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 6. 6. 2019 byla zadavateli v souladu s § 98 odst. 3 ZZVZ doručena prostřednictvím elektronického nástroje žádost o vysvětlení zadávací dokumentace následujícího znění:

Dotaz č. 190:

Ve vysvětlení ZD č. 6 jako odpověď na dotaz č 153 upřesňuje zadavatel kategorie vozidel. Požadované kategorie jsou ovšem spolehlivě rozlišitelné výhradně dotazem do registru vozidel. Do skupiny nákladních vozidel totiž patří mimo jiné kategorie N1. Ta je z hlediska videodetekce, (a to i s využitím přídatných senzorů) často nerozlišitelná od vozidel osobních kategorie M1. Existuje řada modelů vozidel, které existují jak v provedení N1, tak v provedení M1. Auta se liší například jen mřížkou uvnitř vozidla, někdy neprůhlednými okny. Rozlišení je potom možné výhradně z registru vozidel zjištěním kategorie vozidla. Poptávaný telematický systém však nemůže přistoupit do registru vozidel (neboť přístup do registru vozidel přísluší oprávněným osobám) a nelze tak zjistit tyto skutečnosti. Vyzýváme tedy zadavatele, aby znovu upřesnil kategorii nákladního vozidla. Příkladem může být definice tohoto typu „nákladním vozidlem se rozumí vozidlo nad 6t“.

K dotazu č. 190 zadavatel uvádí následující:

Zadavatel akceptuje nepřesnosti rozlišování kategorií vozidel způsobené technologií videodetekce. Primárním účelem penalizačního systému je přesné měření rychlosti. Stanovení kategorie vozidla vnímá zadavatel jako vedlejší a v rámci této funkce zadavatel stanovuje, že „nákladním vozidlem se rozumí vozidlo nad 6t“.

Dotaz č. 191:

Ve vysvětlení ZD č. 6 jako odpověď na dotaz č. 157 nestanovil svůj požadavek, ale ponechal jej na návrhu uchazeče. Návrh, resp. parametry navrženého systému však nejsou předmětem hodnocení. Namítáme, že tímto zadavatel vytvořil podmínky pro podání nesrovnatelných nabídek. Podle současného zadání můžeme nabídnout špičkový produkt s vysokou spolehlivostí (avšak vyšší cenou) nebo produkt, který některé ADR tabulky detekovat někdy bude, a někdy nebude. Spokojíte se například s detekcí jedné tabulky z deseti tisíc? Můžete zadavatel upravit zadání tak, aby definovalo nějaké parametry, které umožní podání porovnatelných nabídek?

K dotazu č. 191 zadavatel uvádí následující:

Zadavatel požaduje spolehlivost detekce tabulek ADR (rozpoznání tabulky bez čtení konkrétních hodnot) min. 90 % ze všech vozidel s ADR tabulkami. Spolehlivost čtení tabulek ADR včetně informací na nich obsažených musí být min. 80 % ze všech vozidel s ADR tabulkami.

Dotaz č. 192:

Ve vysvětlení ZD č. 6 jako odpověď na dotaz č. 158 požadavky na ukládání dat.

Dotaz č. 192.1:

Mají být data ukládána jen pro vozidla, která spáchala přestupek nebo pro všechna vozidla, která lokalitou projela?

Dotaz č. 192.2:

Pokud požaduje zadavatel ukládání všech průjezdů všech vozidel, pak pro všechna musí být na lokalitě při standardním provozu úložiště o velikosti cca 600 GB na dvě kamery. Takové úložiště sice lze z technického hlediska na lokalitě vyrobit, avšak daleko efektivnější z hlediska přístupu k datům, jejich zabezpečení i archivaci se v takovém případě jeví ukládání na server. Uvažuje zadavatel, že data pro pátrání budou ukládána na nějaký server v jeho datacentru?

Dotaz č. 192.3:

Policie ČR disponuje systémem pro sběr těchto dat. Jak pro provoz a dodávku měřidel, tak pro práci Policie ČR by bylo efektivní, pokud by se všechna data zasílala online do tohoto systému. Mohl by zadavatel toto prověřit a případně upravit zadání?

K dotazu č. 192.1 zadavatel uvádí následující:

Data mají být ukládána pro všechna vozidla, která projela lokalitou.

K dotazu č. 192.2 zadavatel uvádí následující:

Technické řešení zvolí zhotovitel, s ohledem na vhodné provozní náklady i další provozní podmínky. To se týká jak parametrů záznamu, tak systémové architektury této funkce IDS. Zadavatel preferuje centrální řešení, s možností dočasně ukládat čerstvě pořízená data v lokalitách. Ukládání v lokalitách je nutné pro případy výpadku telekomunikačního spojení, resp. dočasného omezení datového toku.

K dotazu č. 192.3 zadavatel uvádí následující:

Zadavatel trvá na původním znění požadavku a chce úložiště umístit do serverovny centrálního prvku IDS a zajistit přístup PČR pro účely pátrání po zájmových vozidlech v rozsahu dle platné legislativy a pro přestupky (data o vozidle).

Dotaz č. 193:

Požadavky na makety uvádí požadavek na čtení RZ pro makety MUR. Dle ZD však makety MUR nejsou zadavatelem požadovány.

Dotaz č. 193.1:

Platí požadavky na čtení RZ pro všechny makety?

Dotaz č. 193.2:

Existují v ZD dokumentaci makety MUR? Dle odpovědi na dotaz 161, bod b existují jen makety MOR.

K dotazu č. 193.1 zadavatel uvádí následující:

Požadavek na čtení RZ platí pro všechny makety.

K dotazu č. 193.2 zadavatel uvádí následující:

Makety se týkají pouze MOR (profilového měření).

Dotaz č. 194:

Ve vysvětlení ZD č. 6 jako odpověď na dotaz č. 161a nestanovil svůj požadavek, ale ponechal jej na návrhu uchazeče. Návrh, resp. parametry navrženého systému však nejsou předmětem hodnocení. Namítáme, že tímto zadavatel vytvořil podmínky pro podání nesrovnatelných nabídek. Podle

současného zadání můžeme nabídnout špičkový produkt s vysokou spolehlivostí (avšak vyšší cenou), nebo produkt, který počítá vozidla víceméně náhodně. Můžete zadavatel upravit zadání tak, aby definovalo určité parametry, které umožní podání porovnatelných nabídek?

K dotazu č. 194 zadavatel uvádí následující:

Zadavatel specifikoval technické podmínky celého předmětu veřejné zakázky v souladu s § 89 odst. 1 písm. a) ZZVZ prostřednictvím parametrů vyjadřujících požadavky na výkon nebo funkci, popisu účelu nebo potřeb, které mají být naplněny. Tento způsob vymezení předmětu veřejné zakázky se týká mj. i problematiky spolehlivosti sčítání vozidel. Zadavatel očekává, že od různých účastníků obdrží různé nabídky, všechny však musí splňovat jím vymezené technické podmínky předmětu veřejné zakázky a všechny tak budou mezi sebou porovnatelné. Zadavatel je přesvědčen, že v zadávací dokumentaci předložil technické podmínky předmětu veřejné zakázky, ve kterých jsou srozumitelně a jasně popsány všechny požadavky na výkon nebo funkci.

Zadavatel požaduje min. 80 % spolehlivost počítání vozidel.

Dotaz č. 195:

Ve vysvětlení ZD č. 6 jako odpověď na dotaz č. 162 zadavatel připouští navržený přístup. Co přesně znamená slovo připouštět – zřejmě se jedná o souhlas s nějakou možností, nikoli o nařízení či striktní definici.

Jaké jiné možnosti existují, je-li navrhovaná varianta pouze připouštěna?

K dotazu č. 195 zadavatel uvádí následující:

Jedná se o jednu z možných variant. Skladbu dopravního proudu lze sbírat i v jiné podobě než jako počty vozidel. Obdobně jako u předchozího dotazu zadavatel opakuje, že specifikoval technické podmínky celého předmětu veřejné zakázky v souladu s § 89 odst. 1 písm. a) ZZVZ – požadavky na výkon nebo funkci. Zadavatel očekává, že od různých účastníků obdrží různé nabídky, s různými přístupy k návrhu řešení. Platí, že všechny nabídky musí splňovat jím vymezené technické podmínky předmětu veřejné zakázky.

Dotaz č. 196:

Ve vysvětlení ZD č. 6 jako odpověď na dotaz č. 140 upravuje vysvětluje svoje požadavky na fotografie. Uvádí se také požadavek na obsah fotografie zředu.

Připouští zadavatel pro některá měřidla pořizovat jako dokumentaci fotografie pouze zezadu? Na kterých měřidlech?

K dotazu č. 196 zadavatel uvádí následující:

Zadavatel trvá na odpovědi na dotaz č. 140 a nepřipouští pro žádná z měřidel pořizovat fotodokumentaci pouze zezadu, a to proto, že nemohou být naplněny funkční požadavky v odpovědi na otázku č. 140.

Dotaz č. 197:

Ve vysvětlení ZD č. 6 jako odpověď na dotaz č. 166 vysvětluje svoje požadavky na dokumentaci průjezdu na červenou. Chápe uchazeč správně, že postačuje dokumentace (tedy sada fotografií či video s daty) vytvořená pouze zezadu?

K dotazu č. 197 zadavatel uvádí následující:

Zadavatel požaduje též zachycení řidiče vozidla. Z toho důvodu zadavatel požaduje oba pohledy fotodokumentace.

Dotaz č. 198:

Kapitola 3.2.2. specifikace předmětu plnění v bodě 2 definuje umístění bodového měření. Jedná se o okamžité měření rychlosti, tak jak je uvedeno v kapitole 3.3.1.?

K dotazu č. 198 zadavatel uvádí následující:

Pozor, jedná se o dotaz k 3.3.2 (nikoliv jak tazatel uvádí 3.2.2). Ano, terminologicky je bodové měření rychlosti totožné s měřením okamžité rychlosti (MOR).

Dotaz č. 199:

Lze okamžité měření rychlosti realizovat také jako měření úsekové rychlosti, které je definované minimální délkou 100 metrů?

K dotazu č. 199 zadavatel uvádí následující:

Nelze. Měření úsekové rychlosti musí zachytit okamžitou aktuální rychlost vozidla v konkrétním místě (prostor v řádu metrů), nikoli jako průměr za úsek dlouhý řádově stovky metrů.

Dotaz č. 200:

Požaduje zadavatel realizaci systému detekce průjezdu na červenou pro všechny směry jízdy a všechny pruhy na všech křižovatkách?

K dotazu č. 200 zadavatel uvádí následující:

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. Zadavatel požaduje detekci průjezdu na červenou na všech křižovatkách uvedených v seznamu křižovatek pro implementaci této funkce.

V Brně, dne 11. 6. 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