



VYSVĚTLENÍ ZADÁVACÍ DOKUMENTACE Č. 14

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.

Ve dnech 26. 6. 2019 byly zadavateli v souladu s § 98 odst. 3 ZZVZ doručeny prostřednictvím elektronického nástroje žádosti o vysvětlení zadávací dokumentace následujícího znění:

Dotaz č. 216:

Zadavatel v odpovědi na dotaz č. 207.1 a 207.2 uvedl, že na stanovených lokalitách „Sledování jízdy na červenou v křižovatkách“ bude probíhat měření na jednom rameni, a to buď pouze MOR nebo MOR + detekce jízdy na červenou.

Dotaz:

Uchazeč žádá zadavatele o upřesnění, kde bude probíhat měření pouze MOR a kde MOR + detekce jízdy na červenou.

K dotazu č. 216 zadavatel uvádí následující:

Bližší specifikace výchozích lokalit je uvedena v PTS v kap. 3.3.2, konkrétně v bodě 2 je uvedeno 6 lokalit pro MOR, v bodě 3 jsou uvedeny 2 lokality pro detekci jízdy na červenou (+ MOR). Skutečnost, že společně s detekcí jízdy na červenou je instalován také systém MOR, je uvedena v PTS kap. 3.3.1, podkapitola „Průjezd na červenou a měření okamžité rychlosti přenosnými měřidly“. V případě MOR i detekce jízdy na červenou je realizováno vždy přemístitelné měřidlo a zadavatel může provádět jeho přemísťování mezi lokalitami kdykoli v období provozu díla.

Dotaz č. 217:

Zadavatel v Podrobné technické specifikace systému v kapitole 3.3. Penalizace požaduje mimo jiné rychloměry (měřidla) k zachytávání a zpracování dopravních přestupků. Každé zařízení určené k měření rychlosti a následné penalizaci musí mít typové schválení stanoveného měřidla.

Dotaz:

Uchazeč žádá zadavatele o informaci, kdy požaduje předložit certifikát stanoveného měřidla pro rychloměry, které budou instalované v rámci zakázky.

K dotazu č. 217 zadavatel uvádí následující:

Certifikát je nutné předložit před podpisem akceptačního protokolu zadavatelem před zahájením provozu díla. Certifikát není nutné předložit jako součást nabídky účastníka.

Dotaz č. 218:

K dotazu č. 171 zadavatel uvádí následující: „Zadavatel vysvětluje (ve shodě s kapitolou 3.2.5), že požaduje, aby zhotovitel provedl návrh celého systému a jeho detailních funkcí, přičemž objednatel předepisuje v kapitole uvedené systémové požadavky. Mezi tyto požadavky nepatří konkrétní počty zařízení uvedené v Příloze č. 2 Oblasti SSZ, ani jejich detailní technická specifikace.

- V návaznosti na vysvětlení výše, zadavatel netrvá na technické připojení kamer k nějakému konkrétnímu bodu.

- Viz 3.2.6. „Projekt musí obsahovat definici incidentů, které mají být detekovány. Projekt musí obsahovat i stanovení typu použitých kamer (ve smyslu pevná/otočná)“ Zadavatel, tedy předpokládá návrh umístění i konkrétních funkcí ze strany účastníka.

- Jak bylo zmíněno výše, zadavatel předpokládá návrh umístění ze strany účastníka a v tomto smyslu nejsou závazná umístění žádného z prvků v dokumentu Oblasti SSZ. V tomto duchu zadavatel nepovažuje za potřebné, ani jakkoliv přínosné dokreslovat do situace lokalizaci scházejícího bodu A.

- V kontextu výše uvedeného danou tabulku Zadavatel záměrně k ZD nepřiložil. Zadavatel se tak snaží o co největší otevřenost zadávacího řízení“.

Účastník má za to, že v daném případě je zadavatel dotazován na informace týkající se incidentních kamer, jejich pozic a funkcí, kdy odpověď zadavatele je koncipována tak, že předpokládá návrh umístění i konkrétních funkcí kamer ze strany účastníka a dále že Příloha č. 2 Oblasti SSZ je nezávazná, tedy i umístění jednotlivých zařízení. Účastník nesouhlasí s tím, že Příloha č. 2 Oblasti SSZ je nezávazná, když je přílohou zadávací dokumentace jako takové. Účastník je zároveň toho názoru, že odpověď zadavatele odporuje zadání bodu 3.2.5. zadávací dokumentace.

Žádáme zadavatele o sdělení, zda je opravdu přesvědčen, že lze spravedlivě posoudit návrh systému strategických detektorů a incidentních kamer, aniž by definoval jejich přibližné pozice, přesné počty, požadované incidenty a na základě čeho tak má účastník učinit, když nejsou k dispozici podklady o intenzitách provozu, kolizních místech, místech s častými nehodami, místech s tvořícími se kolonami atd.?

K dotazu č. 218 zadavatel uvádí následující:

Zadavatel trvá na již dříve prezentovaném stanovisku, že Příloha č. 2 Oblasti SSZ je nezávazná. Jakkoliv je součástí Zadávací dokumentace, je dána jako součást představení poptávky Zadavatele a možný způsob řešení.

Dále Zadavatel vysvětluje, že záměrně poptává výslednou požadovanou funkčnost a ponechává na účastnících způsob, kterým funkčnosti dosáhnou.

Dotaz č. 219:

K dotazu č. 176 zadavatel uvádí následující: „Zadavatel nepožaduje plnit funkce související s kyberbezpečností výhradně sítě LoRaWAN. Zadavatel v PTS uvedl slovo „především“, nikoli „výhradně“ a pouze tím umožňuje účastníkům využít této možnosti, budou-li to považovat za vhodné. Zadavatel nemá námitek, pokud účastník uzná za vhodné funkce související s kyberbezpečností plnit jiným způsobem (jinou sítí), jak uvádí účastník. Sít' LoRaWAN je nezbytné použít pro naplnění požadavků uvedených v části „Aplicační server musí poskytovat minimálně níže uvedené informace:“ kapitoly 3.6.2 Nízkokapacitní datová síť (IoT LoRaWAN) v souladu s Přílohou „8 ZD_pts_ids_hk_zd_přiloha c. 1 VZD c. 3“, kapitola 3.6.2 Nízkokapacitní datová síť (IoT LoRaWAN)“.

Účastník je z předmětné odpovědi zadavatele přesvědčen, že síť IoT LoRaWAN nemá žádný specifický účel a spatřuje zde nejasné zadání a nesoulad zadávací dokumentace s předmětnou odpovědí zadavatele. Z pohledu účastníka je LoRaWAN pro účely naplnění a rozsahu požadavků na řešení Inteligentního dopravního systému v Hradci Králové nepotřebná. Požadavek nezávislosti LoRaWAN na vysokokapacitní síti nelze též shledat jako reálný, neboť i hlavní poskytovatelé služeb využívají služeb na páteřních bodech sítě, které mohou být totožného poskytovatele. U takto složitých a velkých projektů se účastník doposud nesetkal ani s řešením záložní sítě, neboť systémy pro řízení křižovatek jsou zcela autonomní a tudíž nezávislé na komunikační infrastruktuře. Ani zde tak není možnost zajistit nezávislost, neboť i velcí operátoři si sdílejí páteřní trasy, linky i některé technologie a výpadek jednoho může znamenat i ovlivnění fungování druhého. Takové podrobnosti není účastník objektivně schopen od poskytovatelů a provozovatelů jednotlivých sítí obdržet.

Žádáme zadavatele o sdělení, zda skutečně požaduje nízkokapacitní síť LoRaWAN? Pokud ano, žádáme tímto zadavatele o specifikaci jasného účelu využitelného v rámci rozsahu projektu a definování počtu základnových stanic.

Současně žádáme zadavatele o sdělení, zda skutečně vyžaduje pro všechna zařízení záložní (náhradní) konektivitu? Pokud ano, žádáme tímto zadavatele o specifikaci jasného (přesného) účelu v rámci rozsahu této veřejné zakázky.

K dotazu č. 219 zadavatel uvádí následující:

Ano, zadavatel skutečně požaduje nízkokapacitní síť LoRaWAN. Nízkokapacitní síť LoRaWAN je požadována za účelem poskytnutí informací uvedených v „Priloha_c._8_ZD_-_Podrobna_techicka_specifikace_IDS_vc._priloh.zip / pts_ids_hk_zd_fin.docx“ kapitola 3.6.2. Nízkokapacitní datová síť. Počet základnových stanic a jejich umístění je na rozhodnutí dodavatele tak, aby bylo pokryto požadované území „Priloha_c._8_ZD_-_Podrobna_techicka_specifikace_IDS_vc._priloh.zip / pts_ids_hk_zd_fin.docx“ kapitola 3.6.2. Nízkokapacitní datová síť a předchozích odpovědích.

Ano, zadavatel skutečně vyžaduje záložní (náhradní) konektivitu v souladu s „Priloha_c._8_ZD_-_Podrobna_techicka_specifikace_IDS_vc._priloh.zip / pts_ids_hk_zd_fin.docx“. Účelem tohoto požadavku v rámci rozsahu této veřejné zakázky je bezpečnost osob a majetku.

Dotaz č. 220:

K dotazu č. 182 zadavatel uvádí následující:

„Ad dotaz 182.1: Zmíněný chodecký přechod v ulici Víta Nejedlého je ovládán řadičem SSZ K16 společně s křižovatkou „Okružní - Víta Nejedlého“.

Ad dotaz 182.2: Nejedná se o samostatný řadič, viz odpověď na dotaz 182.1.

Ad dotaz 182.3: Jedná se o chodecký přechod vzdálený 90 m od SSZ K16 na východním rameni křižovatky „Okružní - Víta Nejedlého“, ulice Víta Nejedlého. Stožáry a návěstidla pro tento přechod nejsou součástí pasportizace SSZ, která je přílohou zadání VZ. Zadavatel zároveň nebude požadovat výměnu sloupků a návěstidel u tohoto chodeckého přechodu jako součást díla. Zadavatel však jako součást díla požaduje, aby k tomuto místu byly přivedeny nové kabely (kabelová trasa je součástí výkresu K16 v pasportizaci – příloze zadání VZ). Světelné signalizační zařízení uvedeného přechodu

bude dále po obnově řadiče v K16 a kabeláže zhotovitelem zpětně připojeno k řadiči K16 a bude zajištěna jeho funkčnost příslušným SW v tomto řadiči“.

Účastník má za to, že z odpovědi 182.3. je patrné, že zadavatel připustil výjimku v rozsahu rekonstrukce SSZ s tím, že v tomto konkrétním případě přechodu SSZ K16 požaduje pouze částečnou výměnu. V následné odpovědi na dotaz 183.1. zadavatel již ale požaduje kompletní výměnu bez této výjimky. Žádáme proto zadavatele o sdělení, zda v rámci této veřejné zakázky je toliko více případů obdobného charakteru, tedy s takovými nejrůznějšími výjimkami, pokud ano, žádáme o jejich konkrétní uvedení.

K dotazu č. 220 zadavatel uvádí následující:

Jak již bylo odpovězeno na dotaz č. 183.1, zadavatel požaduje výměnu všech sloupů a prvků SSZ uvedených v pasportizaci SSZ ve městě Hradec Králové, která je přílohou zadávací dokumentace. Žádné další sloupy SSZ ani návěstidla nebudou vyměňovány jako předmět díla. V odpovědi na dotaz č. 182.3 již také bylo uvedeno, že tato pasportizace neobsahuje zmíněný chodecký přechod vzdálený 90 m od SSZ K16 na východním rameni křižovatky „Okružní – Víta Nejedlého“. Zadavatel má za to, že toto je jediná výjimka, kdy sloupy a návěstidla tohoto chodeckého přechodu nejsou součástí pasportizace SSZ a nejsou tedy předmětem díla.

Dotaz č. 221:

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“.

Účastník má za to, že v rámci dotazu č. 200 byl položen dotaz, kde a jak se mají realizovat průjezdy na červenou. V odpovědi zadavatel uvádí, že požaduje lokality dle zadání s tím, aby se tzv. průjezd na červenou měřil jen v jednom směru. Účastník dále uvádí, že Křižovatka Pouchovská x Okružní vůbec neexistuje a pokud bychom uvážili, že se jedná o křižovatku Buzulucká x Okružní x Pilnáčova, pak i tato křižovatka má dva směry na hlavní ulici. Lze tak poukázat na skutečnost, že zadání i odpověď jsou nejasné a zavádějící. Dva hlavní směry má i druhá uvedená křižovatka Rašínova x Veverkova.

Pokud zadavatel požaduje měřit pouze jeden směr, účastník tímto žádá vysvětlení, o který konkrétní směr se jedná.

K dotazu č. 221 zadavatel uvádí následující:

S ohledem na fakt, že zařízení detekce jízdy na červenou bude přemístitelné, z hlediska zadavatele není podstatné, který konkrétní směr hlavní komunikace měření účastník zvolí k první (výchozí) instalaci. Pro křižovatku „Rašínova x Veverkova“ půjde o jedno z ramen Rašínovy třídy, v případě křižovatky „Pouchovská x Okružní“ resp. „Buzulucká x Okružní“ půjde o jedno z ramen městského okruhu. Zadavatel předpokládá, že účastník zvolí jedno z ramen hlavní komunikace, neboť tam lze zachycení přestupku a tedy funkčnost systému předpokládat. Vedlejší ramena s nižší intenzitou dopravy, kde všechna vozidla projedou na první signál „Volno“, nejsou k realizaci vhodná, neboť zde prakticky nedochází k přestupku jízdy na červenou.

Dotaz č. 222:

K dotazu č. 201 zadavatel uvádí následující: „Zadavatel požaduje sběr dat o intenzitách cyklo dopravy, a to bez preference konkrétní technologie, kterou bude dodavatel schopen využít. Cílem přístupu zadavatele je maximální kvalita sbíraných dat a dále maximální otevřenost k jednotlivým technologiím a přístupům dodavatelů na trhu“.

Účastník má za to, že zadavatel odpovídá úsečně tak, že požaduje informace o cyklistické dopravě a jejich intenzitách, při současně obecném zadání a absenci sdělení konkrétních míst a lokalit, kde jsou tyto informace zadavatelem požadovány. Tím dává účastníkům nejasné zadání v rozsahu a zejména počtu takových lokalit, kdy takový postup může vést, dle názoru účastníka, ke zvýhodnění některých účastníků, nebo naopak následně vést k vyloučení některého z nich s tím, že nesplnil požadované zadání.

Žádáme zadavatele o sdělení, zda zadavatel je skutečně schopen spravedlivě posoudit technická řešení účastníků, která mohou být a budou v předmětné věci diametrálně odlišná? Dále pak žádáme zadavatele o upřesnění konkrétních míst a požadavků.

K dotazu č. 222 zadavatel uvádí následující:

Zadavatel trvá na již dříve prezentovaném stanovisku, že chce mít ze systému znalost o intenzitách cyklo dopravy.

Dále Zadavatel vysvětluje, že záměrně poptávkou specifikuje výslednou požadovanou funkčnost a ponechává na účastnících způsob, kterým funkčnosti dosáhnou. Zadavatel trvá na tom, že přesnou specifikací konkrétních míst k osazení detekčních technologií by zbytečně mohl preferovat jednotlivé technologie.

Dotaz č. 223:

K dotazu č. 204 zadavatel uvádí následující: „Dotaz: Jaký bude maximální uvažovaný počet kamer, ze kterých se bude ukládat záznam a jak dlouho do minulosti by se záznam měl ukládat a udržovat?

Odpověď: V této věci účastník navrhne sám řešení (počet kamer) při návrhu dle požadavků kap. 3.2.5. a dále dle požadavků dokumentu PŘÍLOHA Č. 7 ZADÁVACÍ DOKUMENTACE, POŽADAVKY NA POPIS NÁVRHU TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ NABÍDKY ÚČASTNÍKA. Délku historie záznamu jednotlivých kamer, podle jejich druhu a způsobu využití, požaduje zadavatel navrhnout v souladu s dokumentem PŘÍLOHA Č. 7 ZADÁVACÍ DOKUMENTACE, POŽADAVKY NA POPIS NÁVRHU TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ NABÍDKY ÚČASTNÍKA“.

Účastník má za to, že odpověď zadavatel je opět koncipována ve smyslu, že předmětný návrh je plně v režii účastníka, který sám navrhne řešení (počet kamer) a délku historie záznamu v souladu s Přílohou č. 7 zadávací dokumentace. Účastník tímto zdvořile upozorňuje zadavatele, že hodnotícím kritériem je pouze cena.

Žádáme zadavatele o sdělení, zda je opravdu přesvědčen, že lze spravedlivě posoudit návrh počtu a umístění kamer, aniž by definoval jejich přibližné pozice a přesné počty. Na základě jakého parametru zadavatel rozhodne?

K dotazu č. 223 zadavatel uvádí následující:

Zadavatel uplatňuje zákonný postup na principu Design & Build, přičemž pro Zadavatele je podstatné naplnění funkčních požadavků daných Zadávací dokumentací.

Způsob hodnocení nabídek je popsán Zadávací dokumentací a postup akceptace díla je dán přílohou č. 9 smlouvy o dílo – Podmínky předání a převzetí Díla (příloha č. 10 zadávací dokumentace). Zadavatel tak při rozhodování bude vycházet jen z těchto popsaných kritérií, postupů a metod.

Dotaz č. 224:

Ve výše uvedených dotazech je jasně poukazováno na nesrovnalosti v zadávací dokumentaci a v odpovědích zadavatele, které vedly k tomu, že i definované počty byly zneplatněny. Není tak vůbec jasné, jak tedy bude zadavatel přistupovat ke dvěma odlišným řešením, kdy např. 1 účastník navrhne 5 kamer a druhý 30 kamer? Účastník předpokládal, že si zadavatel na technické požadavky najal odbornou společnost (firmu), aby navrhla jednotlivá zařízení na základě znalosti místních poměrů,

dopravních intenzit, míst, kde dochází ke kongescím, nehodám, případně dalším incidentům. Tyto informace účastníci řízení nemají k dispozici, a proto některé požadované návrhy nelze provést.

Účastník konstatuje, že dle jeho názoru je v rámci předmětné veřejné zakázky žádoucí a nezbytné upřesnit zadávací dokumentaci s jasně definovanými počty a vymezenými požadavky, aby bylo zadání jako takové srozumitelné a jasně měřitelné pro všechny účastníky, aby i zadavatel tak mohl v rámci předmětné veřejné zakázky obdržet srovnatelné a konkurenceschopné nabídky a tyto řádně posoudit. Při takto nejednoznačném zadání, jak jest popsáno výše pod jednotlivými body, není možné, aby jednotliví účastníci podali vzájemně porovnatelné nabídky. Žádáme zadavatele o vysvětlení shora uvedeného a stanovení jednoznačných požadavků tak, aby účastník mohl zpracovat relevantní nabídku. Dále účastník doporučuje, aby u takto rozsáhlé veřejné zakázky nebyla hodnotícím parametrem pouze cena, ale případně další posuzované parametry, jako je technické řešení, technická kvalita týmu atd.

Účastník současně považuje předchozí vysvětlení zadávací dokumentace (zejména č. 7 - 12) za tak rozsáhlá a zásadní, že jimi dochází ke změně původních zadávacích podmínek a z toho důvodu je zadavatel povinen s ohledem na takovou změnu zadávacích podmínek přistoupit k prodloužení lhůty pro podání nabídek.

K dotazu č. 224 zadavatel uvádí následující:

Zadavatel nemůže v zadávací dokumentaci jasně definovat počty a typy kamer nebo jiných fyzických komponent, protože by tím mohl uměle a zbytečně omezit počet dodavatelů. Pro zadavatele je podstatné naplnění funkčních požadavků daných zadávací dokumentací. Jakékoli technické řešení, které naplní funkční požadavky, je pro zadavatele akceptovatelné, ať už obsahuje 5 nebo 30 kamer. Takové nabídky budou vzájemně porovnatelné, srovnávacím kritériem bude splnění zadání, zejména v oblasti funkčního hlediska. Zadavatel zohledňuje technickou kvalitu účastníka, resp. jeho zkušenosti, nikoli

formou hodnoticího kritéria, ale formou povinných požadavků. Zadavatel má za to, že i takovým způsobem lze naplnit cíl získat kvalitního dodavatele. Dále není pravdou, že je hodnocena pouze nejnížší nabídková cena, nýbrž jsou hodnoceny náklady životního cyklu, v rámci nichž jsou zachyceny náklady na pořízení a provoz celého IDS po dobu 6 let vč. tzv. ad hoc (rozvojových) služeb. Zadavatel se dále nedomnívá, že by

Dotaz č. 225:

V textu nejsou definovány principy komunikace mezi vozidlem MHD a řadičem křižovatky. Předpokládá zadavatel oboustrannou komunikaci mezi vozidlem a řadičem křižovatky tak, aby byl řidič vozidla informován o stavu řadiče a dle toho mohl reagovat během jízdy a na zastávkách?

K dotazu č. 225 zadavatel uvádí následující:

Zadavatel nestanovuje oboustranný způsob komunikace mezi vozidlem MHD a řadičem křižovatky. Zadavatel požaduje, aby konkrétní technickou podobu komunikace navrhl účastník, dle požadavků dokumentu PŘÍLOHA Č. 7 ZADÁVACÍ DOKUMENTACE, POŽADAVKY NA POPIS NÁVRHU TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ NABÍDKY ÚČASTNÍKA.

Dotaz č. 226:

Má být komunikace s řadičem křižovatky nějakým způsobem indikována řidiči vozidla MHD – přihláška, odhláška, staničení, apod...? Je možno použít externí displej nebo lze využít zobrazení na palubním počítači informačního systému vozidla MHD?

K dotazu č. 226 zadavatel uvádí následující:

Zadavatel nestanovuje požadavky na indikaci řidiči jednotlivých kroků v systému preference. Indikaci lze do díla zahrnout, a to na základě informací odeslaných z vozidla do řadiče, anebo lépe na základě zpětné vazby z řadiče, pokud účastník zvolí oboustrannou komunikaci vozidla s řadičem. Indikace může být obrazová nebo i zvuková ve vozidle, nebo prostřednictvím výzvového návěstidla atd., zadavatel nepožaduje konkrétní technické řešení.

Dotaz č. 227:

V popisu zadání je popsán inframaják a způsob jeho použití. Jednotlivé odstavce si navzájem dle našeho názoru odporují nebo z nich není zřejmý způsob použití. Funkci inframajáku může plně zastat radiomodem a modul GNSS. Proto naše dotazy jsou:

- a. zda je nutno použít tento inframaják v rámci řešení projektu? Pokud ano, prosíme o přesnější popis použití.
- b. Je možno použití inframajáku vynechat, pokud uchazeč plně splní podmínky na fungování preference vozidel MHD?
- c. I když uchazeč nebude pro své řešení využívat inframaják, je nutno jej do vozidla instalovat vždy? A pokud ano, má zadavatel představu o jeho umístění?

K dotazu č. 227 zadavatel uvádí následující:

Viz odpověď na otázku 149: „...Dále zadavatel netrvá na IR technologii, jako jediné možné a připouští i řešení postavené na jiných technologiích...“. Zadavatel tudíž nestanovuje způsob komunikace mezi vozidlem MHD a řadičem křižovatky.

Ad a) není nutné použít inframaják.

Ad b) ano, použití inframajáku lze vynechat, pokud účastník plně splní podmínky na fungování preference vozidel MHD.

Ad c) Případné inframajáky jsou vždy instalovány na stožáry, nikoli do vozidel.

Dotaz č. 228:

Aby systém preference vozidel MHD dobře fungoval, je nutné napojení na palubní informatiku vozidla. Může nám zadavatel sdělit:

Dotaz č. 228.1:

Jakým způsobem předpokládá zadavatel napojení na palubní informatiku, tj. způsob poskytnutí dat, komunikační protokol a rozhraní na palubní počítač?

Dotaz č. 228.2:

Jak je zajištěna součinnost s výrobcem palubního počítače vozidel MHD, případně s kým má uchazeč komunikovat, aby bylo možno tuto činnost zajistit a dále ocenit? Od způsobu komunikace s palubním počítačem taktéž souvisí návrh řešení celého systému a v praxi jsou možné minimálně tři způsoby, přičemž každý z nich vyžaduje velmi odlišné náklady na integraci, způsob použití a následně na provozní náklady celého systému.

Dotaz č. 228.3:

Má systém preference fungovat v závislosti na jízdním řádu, tj. na velikosti zpoždění vozidla vůči jízdnímu řádu – má-li vozidlo zpoždění, bude mu dána vyšší priorita preference?

Dotaz č. 228.4:

Radiomodem musí být součástí vozidla MHD. V textu zadávací dokumentace jsme nenašli počet vozidel a typy, na které má být systém montován. Bez těchto údajů není možno opětovně zodpovědně ocenit zakázku.

Dotaz č. 228.5:

Jednotky preference ve vozidlech bude nutno občas aktualizovat. Je možno za tímto účelem použít „nějakých“ prostředků dopravního podniku (např. WiFi síť) nebo se tato aktualizace bude řešit přes LTE síť?

Dotaz č. 228.6:

Musí mít jednotka preference ve vozidle za účelem aktualizace modemem LTE nebo je možno využít komunikačních prostředků vozidla, které nám budou v rámci realizace projektu zpřístupněny?

K dotazu č. 228.1 zadavatel uvádí následující:

Zadavatel předpokládá napojení preferenční jednotky ve vozidle na palubní sběrnici vozidla prostřednictvím standardních rozhraní IPIS (IBIS) nebo Ethernet. Konkrétní komunikační protokol není v tuto chvíli známý, účastník použije vlastní řešení. Dokumentace datového formátu a protokolu přenosu mezi systémem preference a palubním počítačem dopravního podniku bude součástí díla a předání této dokumentace zadavateli proběhne před podpisem akceptačního protokolu před zahájením provozu díla. Funkčnost řešení preference bude před zahájením provozu díla testována pomocí testovací vozidlové jednotky, která bude mít vlastní počítač nezávislý na palubním počítači dopravního podniku.

K dotazu č. 228.2 zadavatel uvádí následující:

Cena použitého technologického řešení je na zvoleném způsobu komunikace preferenční jednotky ve vozidle s palubním počítačem závislá pouze minimálně. Stěžejní je celkový způsob řešení preference, tj. zda bude využita IR technologie, nebo GNSS, nebo případná jiná technologie. Tato volba je na samotném dodavateli (viz výše).

K dotazu č. 228.3 zadavatel uvádí následující:

Jedná se o standardní vlastnost preference vozidel MHD. Priorita požadované preference je pro nižší hodnoty zpoždění běžně přímo úměrná velikosti zpoždění daného vozidla, rozsah odstupňování priorit je na technickém řešení dodavatele.

K dotazu č. 228.4 zadavatel uvádí následující:

Zadavatel požaduje pro VHD dodat jednu testovací vozidlovou jednotku a pro vozidla MHD 140 ks preferenčních vozidlových jednotek (viz odpověď na dotaz č. 181).

K dotazu č. 228.5 zadavatel uvádí následující:

Způsob aktualizace bude navržena dodavatelem. Jednou z možností je využití LTE sítě.

K dotazu č. 228.6 zadavatel uvádí následující:

Způsob aktualizace bude navržena dodavatelem. Jednou z možností je využití LTE modemu.

V Brně, dne 1. 7. 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