



Zadavatel:

STATUTÁRNÍ MĚSTO OSTRAVA

se sídlem **Prokešovo náměstí 8, 729 30 Ostrava**

IČO: **00845451**

„Zvýšení propustnosti křižovatek v Ostravě – rozšíření telematických systémů“

nadlimitní veřejná zakázka na dodávky zadávaná v otevřeném zadávacím řízení podle ust. § 56 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů
(dále jen „ZZVZ“)

VYSVĚTLENÍ, ZMĚNA NEBO DOPLNĚNÍ ZADÁVACÍ DOKUMENTACE

dle ust. § 98 a 99 ZZVZ

Zadavatel ve věci veřejné zakázky obdržel žádost dodavatele o vysvětlení, změnu nebo doplnění zadávací dokumentace, popřípadě poskytuje vysvětlení, změnu nebo doplnění zadávací dokumentace z vlastního podnětu.

Zadavatel vysvětlení, změnu nebo doplnění zadávací dokumentace uveřejnil včetně přesného znění žádosti na profilu zadavatele.

Vysvětlení zadávací dokumentace č. 1 ze dne 31. 3. 2021

Žádost č. 1 ze dne 12. 3. 2021:

Z jakého důvodu se zadavatel domnívá, že předmět veřejné zakázky 2021 se natolik odlišuje od předmětu dosud neukončené veřejné zakázky 2014, že by se na zadavatele neměl vztahovat zákonný zákaz zahajovat zadávací řízení veřejné zakázky 2021 ve smyslu § 51 odst. 4 ZZVZ?

Žádost č. 2 ze dne 12. 3. 2021:

Jak bude zadavatel postupovat v případě, kdy by došlo ke zrušení rozhodnutí zadavatele o zrušení zadávacího řízení veřejné zakázky 2014 (které správními soudy již bylo prohlášeno za nezákonné)? Jelikož budou existovat „vedle sebe“ dvě zadávací řízení s obdobným předmětem plnění, které ze zadávacích řízení bude zadavatel rušit a na jakém podkladu?



Žádost č. 3 ze dne 12. 3. 2021:

Je si zadavatel vědom, že nezrušení aktuálního zadávacího řízení by představovalo porušení § 51 odst. 4 ZZVZ? Provozní potřeby zadavatele totiž zjevně zadání zakázky nevyžadují, když zadavatel „chytré křižovatky“ v Ostravě soutěží bezmála již 10 let a naposledy zadávací řízení na zajištění těchto potřeb zrušil bez toho, aby k tomu existoval důvod hodný zvláštního zřetele, v roce 2019.

Žádost č. 4 ze dne 12. 3. 2021:

Obdržel by zadavatel dotaci na aktuální veřejnou u zakázku 2021 i v případě, že by bylo zjištěno porušení § 51 odst. 4 ZZVZ? Počítá zadavatel s možností, že by v takovém případě mohlo dojít ke krácení dotace? Je zajištěno financování veřejné zakázky 2021 i pro tuto eventualitu, nebo bude na místě zrušení i této veřejné zakázky?

Informace zadavatele:

Zadavatel konstatuje, že dotazy č. 1 až 4 nemají charakter žádosti o vysvětlení zadávací dokumentace ve smyslu ust. § 98 odst. 3 ZZVZ. Zadavatel nicméně sděluje následující informace:

Ad dotaz č. 1) Potřeby zadavatele se v čase vyvíjí, jakož i dostupné kofinancující dotační tituly. Zadavatel potvrzuje, že dle svého přesvědčení při zadávání veřejné zakázky postupuje v souladu se ZZVZ, vč. dotazovaného § 51 odst. 4 ZZVZ, když tyto skutečnosti má rovněž analyticky podložené.

Ad dotaz č. 2) Zadavatel konstatuje, že své potřeby realizuje prostřednictvím zahájeného zadávacího řízení, nikoliv prostřednictvím zadávacích řízení ukončeným v minulosti v důsledku rozhodnutí o zrušení. Zadavatel se nemůže vyjadřovat ke spekulativním scénářům tazatele, které nemají oporu v rozhodnutích Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže.

Ad dotaz č. 3) Předchozí zadávací řízení, která se týkala historických potřeb zadavatele, byla zrušena a ukončena v souladu s právní úpravou. Dále viz reakce na dotazy 1 a 2.

Ad dotaz č. 4) Zadavatel při zadávání veřejné zakázky postupuje tak, aby jeho postup byl souladný se ZZVZ, vč. dodržení podmínek poskytovatele dotace. K opakovaným procesním spekulacím tazatele se s ohledem na shora uvedené dále nevyjadřuje.

Žádost č. 5 ze dne 12. 3. 2021:

Jaká je předpokládaná hodnota veřejné zakázky 2021?

Informace zadavatele:



Zadavatel určil předpokládanou hodnotu veřejné zakázky postupem dle ust. § 16 a násl. ZZVZ, v souladu se svým oprávněním se rozhodl, že údaj o předpokládané hodnotě veřejné zakázky nebude uveřejněnou součástí zadávací dokumentace.

Žádost č. 6 ze dne 12. 3. 2021:

Z praktického hlediska považuje dodavatel za vhodné (a obvyklé) předpokládanou hodnotu do zadávací dokumentace uvést, už jen pro naplnění zásady transparentnosti, tj. s ohledem na oprávnění dodavatele vyhodnotit přiměřenost zadávacích podmínek, požadované jistoty nebo pojištění apod. Zadavatel stanovil předpokládanou hodnotu u zakázky na obdobný předmět plnění v roce 2014 i v roce 2018, z jakého důvodu tak nepostupoval i v tomto případě?

Informace zadavatele:

Zadavatel odkazuje na předchozí odpověď s tím, že další podmínky (např. výše požadované jistoty) byly rovněž stanoveny s ohledem na limity plynoucí ze ZZVZ. Zadavatel současně odmítá, že nezveřejnění předpokládané hodnoty veřejné zakázky představuje porušení zásady transparentnosti, naopak se jedná o právně přípustnou obchodní strategii zadavatele.

Žádost č. 7 ze dne 12. 3. 2021:

Existuje např. cenový strop, při jehož překročení bude nabídka pro zadavatele s ohledem na poskytnutou dotaci neakceptovatelná (např. nepřekročitelná cena), popřípadě kdy by zadavatel zadávací řízení zrušil pro ne hospodárnost? Provedl zadavatel v tomto ohledu jakýkoliv průzkum trhu, a když, tak s jakými výsledky?

Informace zadavatele:

Požadavky na předmět plnění veřejné zakázky, vč. cenových podmínek, učinil zadavatel součástí zadávací dokumentace. Podmínka „nepřekročitelné ceny“ není součástí zadávací dokumentace, když zadavatel očekává efektivní soutěž mezi účastníky zadávacího řízení (viz rovněž čl. 10 zadávací dokumentace - ekonomicky nejvýhodnější nabídkou bude nabídka s nejnižší nabídkovou cenou celkem).

Žádost č. 8 ze dne 12. 3. 2021:

Jakou nabídkovou cenu bude zadavatel považovat za mimořádně nízkou nabídkovou cenu?

Informace zadavatele:

Zadavatel nestanovil mimořádně nízkou nabídkovou cenu dle § 113 odst. 2 ZZVZ.

Žádost č. 9 ze dne 12. 3. 2021:



Předpokládá zadavatel možnost uzavření smlouvy i pokud bude podána jediná nabídka?

Informace zadavatele:

Zadavatel předpokládá, že zadávací podmínky veřejné zakázky umožní (i na tak specializovaném trhu) podání více nabídek, a tedy adekvátní soutěž o veřejnou zakázku.

Žádost č. 10 ze dne 12. 3. 2021:

Příloha č. 3

V bodu 6. se mj. uvádí, že Účastník musí připravit dodávanou DŘÚ tak, aby k ní bylo po její realizaci následně možné postupně připojit další řadiče SSZ v Ostravě, a zároveň musí vyhovovat i pro napojení nových budoucích SSZ. Zadavatel požaduje, aby dodaná DŘÚ byla schopná obsahovat licence pro ovládání minimálně 200 SSZ. Počet dodaných licencí v rámci této VZ bude odpovídat počtu připojených SSZ, tedy 27 ks. Pro účely rozšiřování systému (připojování dalších řadičů SSZ v budoucnu) je vybraný dodavatel povinen garantovat dodavatelům SSZ rovné podmínky přístupu k DŘÚ, tj. garantovat cenu licencí, na které postavil svou nabídku v zadávacím řízení. Účastník musí umožnit postupné rozšiřování počtu licencí s ohledem na další doplňovaná SSZ, která budou mít technické parametry v souladu se zadáním této VZ, po celou dobu životnosti DŘÚ. Součinnost dodavatele při budoucím připojování dalších řadičů SSZ do DŘÚ bude deklarována Přílohou č. 7 Smlouvy. Pokud jsou licence na připojení SSZ do DŘÚ časově 10 let omezeny, budou součástí dodávky licence na připojení všech 27 ks SSZ do DŘÚ pro celou deklarovanou dobu životnosti dodávaných řadičů SSZ, minimálně (deklarace životnosti řadičů musí být součástí Přílohy č. 1 Smlouvy).

Dotaz

Z jakého důvodu zadavatel přenáší svoje povinnosti na dodavatele dalších typů řadičů ve městě (připojovaných k DÚ později), kterým je nutnost jednání s dodavatelem DÚ, coby jejich konkurentem, jestliže veškerou součinnost, včetně vypořádání licencí může, respektive musí bezplatně zajistit zadavatel, respektive vlastník / správce celého systému?

Informace zadavatele:

Zadávací podmínky neobsahují žádnou informaci (požadavek) o tom, že by zadavatel měl přenášet své povinnosti na dodavatele řadičů SSZ připojovaných později; zcela jistě se tak jedná o dezinterpretaci zadávacích podmínek tazatelem. Rovněž neobsahují zmínku, že by dodavatel DŘÚ musel napřímo jednat s konkurencí, ani to zadavatel nepředpokládá (a do zadávacích podmínek závazně nevtělil). Připojení libovolného řadiče s DŘÚ se předpokládá přes otevřené rozhraní OCIT-O v2.0 a nutnost jednání se vždy předpokládá na úrovni „zadavatel – dodavatel“, ať už z hlediska dodavatele DŘÚ, tak z hlediska dodavatelů řadičů SSZ.



Žádost č. 11 ze dne 12. 3. 2021:

Příloha č. 3

V bodu 10. se uvádí, že *Účastník v nabídce popíše nabízenou technologii DŘÚ i řadičů SSZ (v souladu s Přílohou č. 5 ZD) a způsob komunikačního propojení jednotlivých řadičů SSZ a DŘÚ. Jedná se v zásadě o potvrzení využití odpovídající verze OCIT-O a uvedení přenosové technologie (optický či metalický kabel, bezdrátové spojení OVANET, GSM apod.).*

Dotaz

„Narovná“ zadavatel rozpor v tomto bodu, kde v první větě požaduje popis technologie DÚ a řadičů a způsob komunikačního propojení (což vyžaduje vysoké časové nasazení a úsilí), zatímco druhá věta umožňuje takto rozsáhlé dílo nahradit jakýmsi prostoduchým potvrzením?

Informace zadavatele:

Zadavatel rozpor nespatřuje. Požadován je technický popis uvedený v první větě, který by měl mimo jiné obsahovat potvrzení využití odpovídající verze OCIT-O a uvedení přenosové technologie, samozřejmě s odpovídajícím popisem. Slovním spojením „*Jedná se v zásadě*“ má zadavatel na mysli ze svého pohledu zásadní obsah požadovaného popisu technologie, nikoli zúžení popisu toliko na vyjmenované položky.

Žádost č. 12 ze dne 12. 3. 2021:

Příloha č. 3

V bodu 11. se uvádí, že *DŘÚ musí mít jasně popsany protokol pro přenos dopravních dat a informací mezi vyššími úrovněmi řízení: OCIT-C, XML, DATEX II či další popsaná API. Účastník popíše nabízené řešení v nabídkové dokumentaci. Součástí dodávky bude přesný popis protokolu. DŘÚ bude jako součást DC poskytovat data do dalších telematických systémů (ústředen), proto je vyžadován jasně definovaný a dokumentovaný protokol pro tato rozhraní na straně DŘÚ.*

Dotaz

Co přesně zadavatel myslí pojmem „dopravní data“?

Informace zadavatele:

Jedná se o veškerá data související s dopravou, se kterými pracuje DŘÚ. Směrem z DŘÚ ven se jedná o data sbíraná na křižovatkových detektorech a parametry řízení dopravy pomocí SSZ, včetně všech údajů, které ovlivnily řízení, včetně statistického zpracování. Směrem do DŘÚ musí



být možné přenášet data, která vstupují do řízení dopravy pomocí SSZ, resp. ovlivňují signální program nebo jeho volbu; zde se může jednat o data z dopravních detektorů mimo SSZ (např. strategické detektory), data FCD, data pro preferenci MHD, obecně data z backoffice C-ITS v souladu s aplikacemi C-ROADS, pokyny policistů pro řízení SSZ atd.

Žádost č. 13 ze dne 12. 3. 2021:

Příloha č. 3

V bodu 14. se uvádí, že Doba doručování řídicích povelů z DŘÚ do řadiče SSZ a jejich potvrzení zpět do DŘÚ musí být max. 2 sekundy. Max. zpoždění pro zobrazování aktuálních signálů ze signálních skupin na DŘÚ je 15 sekund (platí pro libovolné zobrazení na DŘÚ pro max. 5 SSZ současně v souladu s bodem 18 níže, tedy např. pro prosté zobrazení ve schématu křižovatky, pro zobrazení v pásovém diagramu i v diagramu dráha-čas). Doba doručování ostatních dat v obou směrech mezi řadičem a DŘÚ, stejně jako časová odezva od odeslání požadavku na data do návratu dat, musí být max. 60 sekund.

Dotaz č. 1

Může zadavatel sdělit, jak přišel ke všem uvedeným časovým hodnotám? Uvědomuje si, že např. nesmyslná hodnota 15 sec znemožňuje využívat DÚ v hodnotě několika milionů Kč k té nejzákladnější, nejdůležitější a nejceněnější funkci DÚ, kterou je **monitorování stavu signálních skupin na více SSZ současně**, a to vč. zobrazení diagramu dráha-čas, **v reálném čase**?

Dotaz č. 2

Skutečně zadavatel považuje za obhajitelné použít slovo „aktuální“ ve spojení se zpožděním až 15 sec, respektive 60 sec? Může zadavatel vysvětlit, proč zobrazení veškerých **aktuálních informací poskytovaných SSZ zcela logicky nepožaduje v reálném čase s přípustnou dobou zpoždění max. 2 sec**?

Informace zadavatele:

ad 1) Stanovení hodnot vychází z možností otevřeného rozhraní OCIT-O v2.0. Delší limitní hodnoty jsou pomyslnou daní za otevřenost systému a technologickou nezávislost zadavatele na dodavateli v otázce pořizování nových řadičů event. výměny DŘÚ. Tyto aspekty zadavatel upřednostnil před variantou proprietárního řešení s teoreticky okamžitou odezvou, která není pro potřeby zadavatele nezbytná. Stanovení zadávacích podmínek tímto způsobem tak umožňuje efektivní soutěž o veřejnou zakázku mezi více odborně zdatnými dodavateli. Předpokládá se, že dodavatel využije co nejkratší prodlevy, které mu technické řešení dovolí, a nebude uměle tyto prodlevy navyšovat, tedy reálné hodnoty v provozu mohou být výrazně kratší než zmíněných 15 sekund.



ad 2) Stanovení hodnot vychází z možností otevřeného rozhraní OCIT-O v2.0. Pojem „aktuální“ označuje data, která jsou v příslušnou dobu k dispozici a nejedná se o tzv. historická data. Jelikož se jedná o informace strategického a taktického významu a v některých případech pouze o informace dokumentačního typu, nemá jejich eventuální zpoždění 15 nebo 60 sekund žádný přímý vliv na řízení nebo kvalitu dopravy. Pro řídicí povely platí uvedený limit 2 sekundy, který definuje požadavek na řízení v reálném čase na operativní úrovni. Takto stanovené zadávací podmínky tedy dostatečně zohledňují potřeby zadavatele a současně umožní relevantní soutěž o veřejnou zakázku, která zadavateli může přinést sledované výhody (value for money).

Žádost č. 14 ze dne 12. 3. 2021:

Příloha č. 3

V bodu 16. se uvádí, že V nabídce bude uvedeno, jakými SW prostředky bude v době dodávky DŘÚ vybavena a jaké budou její možnosti v případě požadavků na budoucí nadstavbové funkce řízení. Součástí nabízeného technického řešení bude slovní popis a grafické znázornění dodavatelem navrhovaného řešení. Bude uvedeno, jaké budou možnosti obsluhy pro práci s dodanými řadiči SSZ.

Dotaz č. 1

Vysvětlí zadavatel, z jakého důvodu a k čemu vyžaduje jakýkoliv časově náročný popis svojí nabídky, svého řešení atd. a zbytečně zatěžuje tak uchazeče, když ZD obsahuje požadavky na systém, které je uchazeč povinen splnit?

Dotaz č. 2

Vysvětlí zadavatel svoje kroky pro případ, že by se mu v požadovaném popisu tzv. něco „nelíbilo“, byť jeho obsah spadá do nepovinných parametrů?

Informace zadavatele:

ad 1) Zadavatel požaduje příslušné popisy jako relevantní prokázání splnění zadávacích podmínek, nejedná se o excesivní požadavky, které by snad neměly vazbu na předmět plnění. Časová náročnost popisu je subjektivní a závisí na schopnostech a úsilí účastníka, které bude věnovat přípravě nabídky, což zadavatel zohlednil i v délce lhůty pro podání nabídek. S ohledem na rozsah a objem zakázky nejsou požadavky dle přesvědčení zadavatele nepřiměřené.

ad 2) Postupuje se vždy v souladu se ZZVZ. Zadavatel bude posuzovat soulad nabídky se zadávacími podmínkami. V případě podezření na rozpor může zadavatel požádat účastníka o



objasnění či provést vlastní ověření (§§ 39 odst. 5, 46 ZZVZ). V případě prokázaného rozporu nabídka nevyhoví zadávacím podmínkám a bude dán důvod pro vyloučení (pokud by se mělo jednat o nabídku účastníka v pozici vybraného dodavatele). Z dotazu není zadavateli zřejmé, co se myslí pod pojmem „nepovinné parametry“, nicméně platí, že zadavatel bude posuzovat splnění zadávacích podmínek, tedy nikoliv jiných podmínek, které nebyly / nebudou uveřejněny v zadávací dokumentaci či jejím vysvětlení.

Žádost č. 15 ze dne 12. 3. 2021:

Příloha č. 3

V bodu 18. se uvádí, že *DŘÚ musí umožňovat paralelně zobrazovat aktuální informace minimálně z 5 radičů SSZ.*

Dotaz

Vysvětlí zadavatel, co vlastně chce, jestliže bod 14. a 18. mají být v souladu, přičemž v bodu 14. používá pojem „aktuální signály ze signálních skupin“ a připouští časové zpoždění jejich zobrazení, zatímco v bodu 18. je použit pojem „aktuální informace“ bez možnosti časového zpoždění (což ve spojení se slovem „aktuální“ je logické)? Vzhledem k tomu, že do aktuálních informací patří i stav SSZ na mapě města (provoz, porucha atd.), chápe uchazeč správně, že pro zadavatele je dostačující zobrazení pouze 5 SSZ na této mapě? Může určit kterých?

Informace zadavatele:

Dle zadavatele body 14 a 18 nejsou v rozporu. Zpoždění informace (a tedy definici pojmu „aktuálnost“ v této souvislosti) řeší bod 14, zatímco množství paralelně zobrazovaných informací řeší bod 18. Zobrazování stavu SSZ v mapě pro dispečerské účely je řešeno v rámci funkce F2.1 DC, kde je požadováno zobrazení stavu všech technologií v mapě, viz Příloha č. 1 zadávací dokumentace bod č. 46 a další.

Žádost č. 16 ze dne 12. 3. 2021:

Příloha č. 3

V bodu 22. je uvedeno, že *Na DŘÚ musí být z radičů přenášena informace o stavu a poruchách SSZ, včetně poruch návěstidel a detektorů. DŘÚ musí být schopna tyto informace přehledně zobrazit, včetně časového razítka události. V případě odstávky napájení musí být možné přenést příslušnou informaci o odstávce při obnovení napájení.*

Dotaz



Jedná se o zobrazení typu poruch uvedených v Tabulce testování v Příloze č. 7, tedy rozlišení na proudookruh a parazitní (cizí) napětí? Jedná se o požadavek na okamžité zobrazení (nikoliv záznam z archivu), aby se zabránilo situaci, kdy několikamilionové zařízení zobrazí jen obecnou prostoduchou informací o tom, že SSZ je v poruše?

Informace zadavatele:

Příloha č. 7 zadávací dokumentace nestanovuje požadavky na DŘÚ, tento požadavek stanoví bod 22 Přílohy č. 3 zadávací dokumentace. Uvedený příklad řešení informací o poruše z Přílohy č. 7 zadávací dokumentace však vyhovuje zadávacím podmínkám. Požadavky na časovou prodlevu všech přenášovaných informací udává rovněž Příloha č. 3 zadávací dokumentace. Otázka ceny zařízení je subjektivním názorem tazatele a je odpovězena v rámci informace zadavatele k Žádosti č. 20 ze dne 12. 3. 2021.

Žádost č. 17 ze dne 12. 3. 2021:

Příloha č. 3

V bodu 30. je vedeno, že Součástí dodávky DŘÚ bude přizpůsobení zobrazování na DŘÚ objednateli; za tímto účelem je požadavkem jako součást díla nacenit 1000 hodin vývojářských prací. Jedná se o vývojářské práce týkající se změny způsobu zobrazování konkrétních skutečností souvisejících s provozem SSZ, např. může jít o tvar objektu, velikost, barvu, formát textu/čísla, umístění na obrazovce, zviditelnění/schování objektu apod.

Dotaz

Může zadavatel sdělit, co mu brání se s dodavatelem později dohodnout i na naprosto primitivním řešení, protože dodavatel nebude schopen dodané zařízení upravit (nebo taky na žádných úpravách), na což může některý uchazeč při zpracování nabídkové ceny i hřešit, neboť při takovém počtu hodin nejde o zanedbatelnou částku? A když nebude provádět žádné úpravy, tak bude dodavatel peníze zadavateli vrátet? Nehledě na to, že dodavatel nabídne něco, a to i s popisem v nabídce, co bude vzápětí měnit? Požadujeme zrušení tohoto bodu, stejně jako položky v rozpočtu.

Informace zadavatele:

Zadávací podmínky nevylučují případnou další dohodu zadavatele a dodavatele v mezích ZZVZ. Zadavatel však požaduje již jako součást plnění jistou vyšší součinnost dodavatele mimo jiné z důvodu návaznosti provozování nového systému na stávající zvyklosti, což přinese vyšší úroveň provozování díla stávajícími složkami zadavatele. Příslušný rozsah plnění je součástí realizace veřejné zakázky a je věcí zadavatele, aby ji náležitě využil. Tato koncepce zadávacích



podmínek smazává rozdíly mezi specifickými řešeními různých dodavatelů, znamená rovnou soutěž, při které jsou pro zadavatele minimalizována rizika související s výraznou změnou obsluhy oproti stávajícímu stavu.

Žádost č. 18 ze dne 12. 3. 2021:

Vysvětlí zadavatel, **proč se v názvu dopravní ústředny objevuje slovo „řídící“, když se žádné řízení nepožaduje** (zadavatel sice popsal spoustu místa **věťami v Příloze č. 1, které by měly jako řízení vypadat**, ale přitom se jedná **o prosté ovládání SSZ, které zvládne istávající GSM monitorovací pracoviště**)?

Informace zadavatele:

Jedná se o standardní a obecně užívaný název takového zařízení. Řídící funkce je zřejmá – DŘÚ umožňuje řadičům SSZ poskytovat informace, které budou potřebovat pro řízení dopravy, provádět zásahy do řízení, umožní do řadičů nahrávat nové signální programy nebo jejich modifikace, novou řídící logiku atd. Další požadované schopnosti DŘÚ z hlediska řízení dopravy jsou uvedeny v bodě č. 1 Přílohy č. 3 zadávací dokumentace.

Žádost č. 19 ze dne 12. 3. 2021:

Jak zadavatel zohlednil skutečnost, že **v nejbližších 10** (respektive 20) **letech DÚ nic ani řídit nebude**, protože Ostrava je město, kde řízení v reálném čase prostřednictvím špičkového DŘ v SW řadičů SSZ je (a dlouho ještě bude) nejefektivnějším způsobem, a že algoritmy řízení obsažené v DÚ určených pro obrovská evropská města (kam se zraky rádoby odborníků často upírají) Ostravě jenom ublíží, což lze prokázat velmi jednoduchou zkouškou?

Informace zadavatele:

O budoucím rozvoji systému řízení ve městě rozhoduje zadavatel, ne dodavatel (některý z potenciálních účastníků zadávacího řízení), přičemž platí, že zadavatel sám zná nejlépe své potřeby a je jeho výsostným právem tyto řádně promítnout do zadávací dokumentace. Domněnku dodavatele o budoucím rozvoji řízení dopravy v tuto chvíli nelze potvrdit. Systémy využívající DŘÚ se všemi funkcemi řízení se úspěšně realizují v řadě evropských i světových měst obdobné velikosti jako Ostrava. Dokonce existuje i řada měst, která se rozhodla jít cestou centralizovaného řízení bez nutnosti tradičních řídících algoritmů provozovaných v lokálních řadičích. Taková města lze najít dokonce i nedaleko Ostravy, např. v polském katovickém regionu.

Žádost č. 20 ze dne 12. 3. 2021:



Vysvětlí zadavatel, proč nepožaduje, aby drtivou většinou vlastností uvedených v bodech 26. – 40. Přílohy č. 5 disponoval i mnohamilionový systém honosně nazývaný „dopravní řídicí ústředna“ (kam tyto vlastnosti nepochybně patří), když existují DÚ, které těmito funkcionalitami disponují?

Informace zadavatele:

Uvedené funkcionality servisního počítače je možné realizovat lokálně i dálkově a jsou součástí servisních služeb a služeb dalšího rozvoje, které k řadiči SSZ zajišťuje dodavatel jako součást plnění a je vyžadována součinnost (bod 25 Přílohy č. 5 zadávací dokumentace). Integrace do DŘÚ není nutná ani žádoucí, neboť řada takových požadavků nemůže být technologicky nezávislá a vyžaduje proprietární SW dodavatele zohledňující veškerá specifika dodávané technologie. Zadávací podmínky veřejné zakázky v zásadě oddělují funkci technologicky nezávislé DŘÚ ve správě zadavatele (schopné ekvivalentně pracovat s řadiči více dodavatelů, zejména pro potřeby řízení dopravy a dohledu nad technickým stavem řadičů i připojených periférií) a proprietárního servisního počítače pro konkrétní technologii řadiče ve správě dodavatele jako součást servisních služeb a služeb dalšího rozvoje. Že se jedná o údajně drahé zařízení, je jen subjektivním názorem tazatele. Cena zařízení je věcí dodavatele, závisí na požadovaných funkcích, ale také na konkrétním použitém řešení, může se tedy u různých dodavatelů výrazně lišit, přičemž zadavatel se v souladu se zásadou zákazu diskriminace neomezil na jedno konkrétní řešení, ale toto nechává na dodavateli. Nad rámec uvedeného zadavatel opět připomíná, že je to on sám, kdo zná nejlépe své potřeby, které je oprávněn promítnout do zadávacích podmínek.

Žádost č. 21 ze dne 12. 3. 2021:

Vysvětlí zadavatel, z jakého důvodu degraduje mnohamilionový systém přesunem všeho, co se týká nejen monitorovacích, ale i provozních funkcí SSZ z DÚ (určité vlastnosti a informace by přitom využili i pracovníci OD MMO, PČR i DPO) na servisní PC, který navíc není schopen komunikace s více SSZ současně?

Informace zadavatele:

Nejedná se o degradaci, ale jasné vymezení funkce DŘÚ. Jedná se o otevřený technologicky nezávislý systém ve správě zadavatele schopný ekvivalentně pracovat s řadiči více dodavatelů. DŘÚ není určena k provádění servisu nad technologiemi. Komunikace servisního počítače s více SSZ současně není požadována, neboť si ji dodavatel zajišťuje v rámci servisních služeb dle vlastního uvážení. Paralelní zobrazování provozních stavů pro zadavatele zajišťuje DŘÚ a DC (funkce F2.1). Otázka ceny zařízení je subjektivním názorem tazatele a byla odpovězena v rámci informace zadavatele k Žádosti č. 20 ze dne 12. 3. 2021.



Žádost č. 22 ze dne 12. 3. 2021:

Vysvětlí zadavatel, z jakého důvodu vědomě neulehčuje práci pracovníkům provozu (není důvod, aby i tito neměli k DÚ přístup), jestliže jím požadované zařízení je ve skutečnosti jen drahé úložiště dat (případně jejich distributor do jiných systémů), protože ovládací a monitorovací funkce, které zadavatel požaduje, splní (respektive daleko víc) i stávající GSM dohledové pracoviště v řádech desítek tisíc korun?

Informace zadavatele:

Zadavatel je přesvědčen, že naopak ulehčí provozním pracovníkům přechod k novému systému díky přizpůsobení zobrazování v souladu s bodem 30 Přílohy č. 3 zadávací dokumentace a díky servisním službám a službám dalšího rozvoje k radičům zajištěným dodavatelem jako součást plnění. Otázka ceny zařízení je subjektivním názorem tazatele a byla odpovězena v rámci informace zadavatele k předchozím žádostem.

Žádost č. 23 ze dne 12. 3. 2021:

Vysvětlí zadavatel, jaký přínos bude mít mnohamilionové zařízení, označené názvem určeným pro systém obsahující mnoho užitečných a potřebných vlastností, pro dopravní inženýry, když zadavatel nepožaduje jediný smysluplný a přehledný monitorovací nástroj dopravně inženýrských projevů SSZ a namísto požadavku na zajištění schopnosti maximálního množství monitorovacích funkcí (uplatněných adekvátně i na radiče SSZ) se spokojí s primitivním zobrazením stavu signálních skupin (ovšem bez zobrazení chování vybraných signálních skupin v jednotlivých dopravních fázích, důvodů délek signálů Volno jednotlivých signálních skupin apod.), které ještě ani nejsou v reálném čase?

Informace zadavatele:

Zadavatel bude mít k dispozici dopravně inženýrský náhled na řízení dopravy pomocí SSZ, a to pomocí DC, DŘÚ i veškeré kompletní dokumentace dopravního řešení (včetně logiky řízení), kterou v souladu s bodem 8 Přílohy č. 5 zadávací dokumentace bude mít zadavatel trvale v aktualizovaném stavu. Naopak, zkušenosti se stávajícím stavem věci prokázaly, že je velmi obtížné až nereálné nahlížet ze strany zadavatele na podrobnosti provozovaného dopravního řešení SSZ. Otázka ceny zařízení je subjektivním názorem tazatele a byla odpovězena v rámci informace zadavatele k předchozím žádostem.

Žádost č. 24 ze dne 12. 3. 2021:

Příloha č. 4



U SSZ 1002 28. října x Mariánskohorská x Plzeňská zadavatel mj. uvádí:

Způsob řízení:

dynamický izolovaný režim s preferencí MHD (tramvaje), preference HZS (OPTICOM), provoz 24/7

Dotaz

Domnívá se uchazeč správně, že zadavatel striktně požaduje zachování úrovně stávajícího celočerveného režimu pro noční provoz SSZ, který v současné době přesně odpovídá požadavku v bodu 14. Přílohy č. 5?

Informace zadavatele:

Dodavatel navrhuje nové dopravní řešení jako součást díla, v souladu s pravidly uvedenými v Příloze č. 5 zadávací dokumentace. Příloha č. 4 zadávací dokumentace udává některé prvky současného stavu. Příloha č. 4 zadávací dokumentace neudává požadavky na režimy nebo logiku nového dopravního řešení.

Žádost č. 25 ze dne 12. 3. 2021:

Příloha č. 4

U SSZ 1018 Českobratrská x Poděbradova zadavatel mj. uvádí:

Způsob řízení:

dynamický koordinovaný režim

Dotaz

Toto SSZ je součástí koordinovaného tahu tvořeného 5 řadiči SSZ stejné technologie (ovládaného nadřízeným řadičem prostřednictvím proprietárního protokolu), kdy SSZ jsou řízena v pevných délkách cyklu pro obousměrnou koordinaci s dopravně závislým řízením, přičemž pro dosažení stávající úrovně preference MHD na lokalitách, které jsou poměrně blízko sebe, komunikují mezi sebou řadiče proprietárním protokolem.

Skutečně **zadavatel hodlá připustit zhoršení stávajícího stavu instalací řadiče jiné technologie do uceleného tahu takto navzájem svázaných lokalit, protože odlišný typ nebude schopen zajistit reakci jak na povely nadřízeného řadiče, tak na informace vysílané ze sousedních řadičů, ani možnost je pro ně vysílat?** Nezmění v tomto případě zadavatel ZD tak, že bude požadovat dodávku totožného typu technologie s tím, že v případě potřeby zajistí budoucímu dodavateli součinnost?

Informace zadavatele:



I v tomto případě dodavatel navrhuje nové dopravní řešení jako součást díla, v souladu s pravidly uvedenými v Příloze č. 5 zadávací dokumentace, včetně požadavků na koordinaci a zajištění součinnosti s ostatními řadiči na koordinovaném tahu. Zhoršení stávajícího stavu je subjektivním pocitem tazatele, přičemž platí, že zadavatel sám zná nejlépe své potřeby. Požadavky na tvorbu dopravního řešení i uvedení řízení do provozu obsahují řadu mechanismů pro zajištění kvalitního výsledku, který se bude stále zlepšovat v souvislosti s postupnou obnovou dalších řadičů a možnou postupnou realizací vyšších algoritmů řízení umožňujících využít data, která současné řízení ani nemá k dispozici, neboť sbírá pouze data z křižovatkových detektorů na koordinovaném tahu. Dodávka totožného typu technologie, jako je ta stávající, není požadována, neboť se jedná o otevřené zadávací řízení realizované v souladu se ZZVZ, ve kterém zadavatel nepožaduje jednu konkrétní technologii, ale naopak umožňuje maximálně efektivní hospodářskou soutěž. Strategickým cílem zadávacích podmínek je provozování koordinace SSZ bez technologické závislosti na jednotlivých řadičích a bez nutnosti fixovat koordinované tahy dlouhou řadu let ve stávající podobě.

Žádost č. 26 ze dne 12. 3. 2021:

Příloha č. 5

V bodu 7. je uvedeno, že Řadič musí mít schopnost nastavení režimů (fází/tras) pro průjezd IZS/VIP přes SSZ (formou fází v signálním programu nebo speciálních tras). Tyto režimy musí být možné spouštět z DRÚ (minimálně 3 režimy v souladu s OCIT-O tak, aby byl umožněn vjezd ze všech ramen křižovatky) nebo lokálně přes vstupy řadiče (takové množství režimů, aby bylo možné realizovat přednostní jízdu v každém směru jízdy i v případě směrových signálů). Lokální spouštění těchto speciálních režimů musí být možné automaticky po přihlášení vozidel IZS/VIP k řadiči, a to přes svorky řadiče nebo i pomocí technologie C-ITS, tedy přes RSU (viz dále).

Dotaz č. 1

Může zadavatel upřesnit souvislost požadavku na 3 režimy spouštěné z DÚ se souladem s OCIT-O?

Dotaz č. 2

Může zadavatel vysvětlit, jak chce pomocí 3 režimů obsloužit všechna 4 ramena lokality?

Dotaz č. 3

Požaduje zadavatel, aby řadič byl schopen současného připojení jak např. zařízení OPTICOM, tak RSU, a tedy byl schopen reagovat na požadavky od obou systémů?

Informace zadavatele:



ad 1) Smyslem uvedeného textu v bodě 7 Přílohy č. 5 zadávací dokumentace je, že požadavek zadávací dokumentace na 3 režimy spouštěné z DŘÚ není v rozporu s požadavkem na využití protokolu OCIT-O v2.0 pro komunikaci mezi řadičem a DŘÚ.

ad 2) Ruční obsluha požadavků IZS z DŘÚ není do budoucna uvažována jako prioritní a bude sloužit jen jako záložní varianta, i proto se (kromě důvodu uvedeného v odpovědi na dotaz č. 1 Žádosti č. 26) pro tento způsob zásahu do řízení v Ostravě počítá se základní variantou pro vozidla s modrým majákem, tedy s právem přednosti v jízdě, kterým k průjezdu křižovatkou stačí uvolnění fronty vozidel alespoň v jednom řadicím pruhu daného vjezdu, nikoli v konkrétním řadicím pruhu pro požadovaný směr jízdy. Pro obsluhu 4 ramen pak běžně stačí 2 režimy, jeden umožňuje jízdu od severu a jihu do všech směrů, druhý od východu a západu do všech směrů. Vyšší počet režimů je nutný akorát pro 5 a více ramenné křižovatky, případně směrově komplikované čtyřramenné křižovatky bez možnosti současné jízdy přímo v obou směrech. Realizace přednostní jízdy v každém směru jízdy je ale v Ostravě uvažována, a to pomocí lokálního zařízení přes vstupy řadiče, podle bodu 7 Přílohy č. 5 zadávací dokumentace. Očekává se v blízké budoucnosti využívání moderních automatizovaných systémů na bázi C-ITS, které umožní preferovat nejen vozidla s modrým majákem, ale libovolná jiná vozidla dle potřeby.

ad 3) Lokálně přes vstupy řadiče je možné připojit i více zařízení, ale není to zadavatelem požadováno. Zadávací podmínky počet připojených zařízení neomezuje, pouze požadují alespoň tolik vstupů, aby bylo možné provozovat odpovídající režimy při realizaci přednostní jízdy v každém směru jízdy i v případě směrových signálů (bod 7 Přílohy č. 5 zadávací dokumentace), jinak počet vstupů není omezen. Teoreticky je možné pro různé směry u jednoho řadiče používat různá zařízení. Zároveň není upraveno nebo omezeno, kolik různých zařízení může posílat signál na jeden vstup řadiče požadující konkrétní křižovatkový pohyb.

Žádost č. 27 ze dne 12. 3. 2021:

Příloha č. 5

V bodu 8. je uvedeno, že Součástí díla je zpracování nového dopravního řešení pro každé dodávané SSZ; dokumentace dopravního řešení musí být v souladu s platnou verzí Technických podmínek Ministerstva dopravy ČR, konkrétně TP 81 „Navrhování světelných signalizačních zařízení pro řízení provozu na pozemních komunikacích“. Zadavatel/správce SSZ neposkytuje současné dopravní řešení. Vypracováno bude nové dopravní řešení respektující všechny požadavky zadávací dokumentace, včetně řídicí logiky zpracované tak, aby byla srozumitelná pro zadavatele. Pro každé SSZ dodavatel zajistí nový schvalovací proces. Výsledné schválené a implementované dopravní řešení bude ve vlastnictví zadavatele, resp. zadavateli budou náležet veškerá práva k výhradnímu užití algoritmu/logiky řízení dopravy a všem souvisejícím záležitostem dopravního řešení. To se týká i jakýchkoli dalších aktualizací dopravního řešení.



a

následně v bodu 9., že *Navržené dopravní řešení musí obsahovat logiku dopravně závislého řízení s preferencí MHD pro izolovaný režim nebo koordinaci. Realizaci díla musejí být splněny zadavatelem stanovené požadavky (okrajové podmínky) na preferenci MHD pro jednotlivá SSZ, příp. na koordinaci, uvedená níže v bodě 12.*

Dotaz č. 1

Jak zadavatel ve svých požadavcích zohlednil fakt, že TP81 z roku 2015 vůbec nezohledňuje vývoj technologií SSZ a opírají se výhradně o dávno překonané neefektivní pevné fázové přechody a vývojové diagramy?

Dotaz č. 2

Z jakého důvodu zadavatel nepřipouští **stávající** pojetí zpracování **DŘ** (dopravní řešení), v němž **pracuje většina křižovatek v Ostravě** a je zpracováno ve **velmi progresivním programovém prostředí, které:**

- a) **není nijak omezováno požadovanými pevnými fázovými přechody**, majícími svoje nepříjemné hranice a často generujícími ztrátové časy, a to především při zajišťování preference MHD,
- b) **je mimo jiné postaveno výhradně na optimálních pružných fázových přechodech**, stejně jako na možnosti nepoužívat zbytečně fáze (protože není problém v již běžícím fázovém přechodu zrušit výběr signální skupiny ještě před jejím zahájením – **u pevných fázových přechodů nemyslitelná operace**) nebo přerozdělovat nevyužité délky zelených, ať už během právě probíhajícího cyklu nebo přes cyklus apod. (přičemž některé vlastnosti jsou dokonce součástí firmware řadiče),
- c) je postaveno **na funkcionalitách, bez kterých nelze dosáhnout toho nejvyššího dopravního komfortu** (přičemž některé křižovatky nejsou bez nich v podstatě smysluplně pomocí SSZ říditelné a i **nové naprogramování, ale bez nich, významně a viditelně sníží kapacitu některých lokalit**),
- d) umožňuje **vysoce operativní úpravy**, na které si **Ostrava** dávno **zvykla**,
- e) pracuje s **nástroji, které jsou podle TP81 de facto nenaprogramovatelné**,

a přitom **dává správci SSZ** veškeré potřebné **nástroje k jeho kontrole?**

Dotaz č. 3

Jak zadavatel ve svých požadavcích na předložení všech detailů DŘ zohlednil fakt, že např. v důsledku pružných fázových přechodů existují stovky jejich kombinací a podob (zejména na rozsáhlých SSZ s mnoha signálními skupinami a s preferencí MHD), a proto **neexistuje srozumitelná grafická či jiná forma, jak veškeré detaily popsat?**



Dotaz č. 4

Může zadavatel vysvětlit, z jakého důvodu požaduje předložit podrobný popis dopravního řešení, když **ZD** týkající se požadavků na vlastnosti řadičů ani **nepožaduje poskytnout jediný skutečně srozumitelný nástroj, jak přehledně zkontrolovat správnou funkci DŘ?**

Dotaz č. 5

Může zadavatel konkretizovat, komu přesně má být logika srozumitelná a jak má uchazeč vědět, jaká by měla být její forma, aby ji zadavatel prohlásil za srozumitelnou?

Dotaz č. 6

Jaké má uchazeč možnosti splnit požadavek, jestliže např. bude zadavatel stát za názorem, že předložené zpracování nepovažuje za srozumitelné?

Dotaz č. 7

Jak se zadavatel vypořádá s postojem uchazeče, podle něhož jsou **určité funkcionality považovány za jeho know how** a že způsob jejich využití a jejich kombinace, stejně jako další **details podstatné pro dosažení svých výsledků, nezveřejní?**

Dotaz č. 8

Jak zadavatel ve svých požadavcích zohlední skutečnost, že takové **podrobnosti jsou pro městské instituce naprosto zbytečné**, protože s ohledem na jejich specifičnost, značné množství a **především nepřehlednost, s nimi není schopen nikdo smysluplně pracovat?**

Dotaz č. 9

Jak by zadavatel zabránil tomu, aby se při zveřejnění know how (byť pouze pro městské instituce) **tyto cenné informace nedostaly ke konkurenci**, když uchazeč sleduje jeho až dojemnou vstřícnost v ZD v souvislosti s předáním maximálního množství podkladů od současného DŘ?

Dotaz č. 10

Jak zadavatel zohlední fakt, že při setrvání na svých požadavcích obdrží zadavatel sice kompletní dokumentaci, ale pouze „obyčejné“ dopravní řešení, protože svoje **know how uchazeč prostě nevyzradí?**

Dotaz č. 11

Může zadavatel jednoznačně sdělit, zda **změní nebo nezmění požadavky ZD tak, aby nebránily nabídnout a dosáhnout toho nejvyššího dopravního komfortu?**



Informace zadavatele:

ad 1) TP 81 jsou závazným dokumentem pro realizaci SSZ na pozemních komunikacích v ČR a výsledná realizace signálního plánu ve zpracovávaném dopravním řešení musí být i v Ostravě v souladu s nimi. Dle přesvědčení zadavatele není pravda, že by tento požadavek bránil využívání různých moderních podob dopravně závislého řízení. Naopak, soulad s TP 81 předchází variantám potenciálně ohrožujícím bezpečnost provozu a je v zájmu zadavatele (resp. jeho povinností) požadovat soulad s platnými technickými i legislativními dokumenty.

ad 2) Zadávací podmínky požadují vytvoření nového dopravního řešení, ke kterému bude mít zadavatel k dispozici veškerou dokumentaci. Nové dopravní řešení může obsahovat všechny uvedené funkcionality, které jsou dnes v Ostravě realizovány v proprietárních systémech. Programování musí splnit požadavky uvedené v Příloze č. 5 zadávací dokumentace, jinak není zadavatelem omezeno. Výsledná podoba signálního plánu musí být v souladu s TP 81.

ad 3) Obrovského množství kombinací výsledného signálního plánu lze v případě dynamického řízení dosáhnout téměř vždy. Jedná se ale o výsledek řídicí logiky, která (ve srovnání s uvedeným množstvím výstupních kombinací) tak složitá není a dodavatel ji musí v souladu s bodem 8 Přílohy č. 5 zadávací dokumentace zadavateli poskytnout ve srozumitelné formě a v plném rozsahu.

ad 4) Bod 8 Přílohy č. 5 zadávací dokumentace požaduje poskytnutí srozumitelné řídicí logiky, kterou bude v případě potřeby možné ověřit za provozu na základě chování systému pro konkrétní konstelace vstupů. Srozumitelnou logiku lze v případě potřeby přeměnit v logický model, jehož výstup (signální obraz) lze pro shodné vstupy snadno porovnat s chováním reálného programu v řadiči.

ad 5) Řídicí logika musí být srozumitelná odborně zdatným osobám s praxí v oblasti řízení dopravy nebo IT. Srozumitelná je taková podoba, která vysvětluje všechny potřebné konstanty a proměnné, logické operátory a příkazy (pracující s těmito konstantami, proměnnými a logickými operátory) a řídicí logiku popisuje na úrovni programovacího jazyka nebo pomocí vývojových logických diagramů. Veškeré použité symboly musejí být v dokumentaci dopravního řešení vysvětleny.

ad 6) Zadavatel v rámci realizace veřejné zakázky srozumitelně vysvětlí, kterým částem řešení případně nerozumí, a tím umožní zpracování řešení, které bude v souladu se smluvně zakotveným účelem smlouvy (viz též předchozí odpověď; cílem je získat formu řídicí logiky do podoby, které zadavatel zcela porozumí, tj. bude schopen ji používat).



ad 7) Zadavatel v oblasti dopravního řešení nepoptává žádné speciální utajené know-how dodavatele, ale dopravní řešení v souladu s TP 81 a další platnou legislativou, a má povinnost zajistit si přístup k veškeré dokumentaci včetně programové logiky řízení dopravy.

ad 8) Zadavatel nesdílí stejný názor s tazatelem. Jakýkoli odborně zdatný dodavatel, kterého zadavatel v budoucnu může pověřit zpracováním aktualizace dopravního řešení, bude s příslušnou logikou schopen pracovat. To se bude týkat zejména situace po skončení období poskytování servisních služeb a služeb dalšího rozvoje nebo v případě přerušení smluvního vztahu z libovolných důvodů. Znalost všech podrobností je pro zadavatele důležitá pro budoucí úsporu nákladů, kdy pro každou další veřejnou zakázku nebude již nutné požadovat zpracování nového dopravního řešení.

ad 9) Zadavatel nepoptává žádné speciální utajené know-how, jak již bylo uvedeno u žádosti č. 29, a proto se nejedná o informace s nutností utajení. Naopak se předpokládá, že v budoucnu bude možné libovolným zkušeným dodavatelem dopravní řešení aktualizovat/doplňovat bez potřeby jeho celkového přepracování, čímž bude zadavatel hospodárně nakládat s veřejnými prostředky.

ad 10) Zadavatel nepožaduje sdělení utajovaných skutečností, ale ani „obyčejné“ dopravní řešení, nýbrž dopravní řešení v souladu se zadávací dokumentací a platnou legislativou. Zadávací dokumentace obsahuje požadavky, které umožní vytvořit kvalitní výsledek s dosažením vysokého dopravního komfortu, bez nutnosti využití speciálního know-how.

ad 11) Zadavatel upřednostňuje vysoký dopravní komfort na základě současných zadávacích podmínek před potenciálně (nikoli zaručeně) vyšším komfortem, který by mu přineslo jiné řešení v rozporu s platnou legislativou.

Žádost č. 28 ze dne 12. 3. 2021:

Příloha č. 5

V bodu 10. se mimo jiné uvádí, že *V případě potřeby dalších informací zadavatel umožní dodavateli provádět záznam aktuálního průběhu signálů na návěstidlech, stejně tak měření aktuálního dopravního chování v jednotlivých lokalitách.*

Dotaz

Může zadavatel vysvětlit a přesně zkonkretizovat co tím míní, protože ke sledování SSZ na křižovatce uchazeč žádné umožňování ze strany zadavatele přece nepotřebuje?

Informace zadavatele:



Zadavatel umožní, aby dodavatel využíval příslušné jím vlastněné pozemky event. technická zařízení k instalaci měřicího zařízení, případně nabídne záznam získaný ze současných radičů, pokud ho má pro tyto účely k dispozici. Je na každém dodavateli, aby se rozhodl, zda potřebuje nebo nepotřebuje příslušné měření nebo informace, které je zadavatel připraven poskytnout.

Žádost č. 29 ze dne 12. 3. 2021:

Příloha č. 5

V bodu 12. se uvádí, že *Algoritmy řízení na úrovni SSZ budou navrhovány s ohledem na následující priority:*

- *Zajištění potřebné kapacity a doby zdržení (ÚKD v souladu s TP 81 MDČR) jednotlivých směrů pro špičkovou hodinu ranního a odpoledního zatížení při zachování obousměrné koordinace na koordinovaných tazích (s využitím intenzit uložených v paměti radiče),*
- *Co nejmenší možný podíl zastavených vozidel v koordinovaných směrech,*
- *Zajištění co největšího možného počtu časových úseků v rámci jednoho cyklu, v nichž MHD vyjede ze zastávky a projede řešenou lokalitou bez zastavení a přitom nebude narušena koordinace,*
- *Zajištění co nejkratších možných dob zdržení zastavených vozů MHD.*
- *Návrh dopravního řešení musí zároveň v maximální míře respektovat požadavky DPO na dopravní řešení SSZ (Příloha č. 9 ZD). Preference MHD ale zároveň nesmí podstatně negativně ovlivnit ani průjezd IAD přes řešené lokality.*

Je zřejmé, že výše uvedené požadavky mohou být ve vzájemném rozporu – v tom případě je zásadní první odrážka a následně hledání optima vyvážením všech zbývajících požadavků.

Dotaz č. 1

Může zadavatel upřesnit smysl tohoto bodu, když v důsledku znamená, že ať dodavatel udělá **jakkoliv špatné dopravní řešení, vždy bude v souladu s tímto bodem, protože bod jako celek vyznívá pouze jako zbožné přání zadavatele?**

Dotaz č. 2

Může zadavatel uvést do souladu zejména text pod poslední odrážkou (který je jakýmsi záchranným opatřením před důsledky jeho chaotických a rozporuplných požadavků stran navrhování algoritmů řízení SSZ pro DŘ s preferencí MHD, a dává největší váhu první odrážce, která však pro změnu upřednostňuje kapacitu křižovatky), s dogmatickými, avšak závaznými požadavky Přílohy č. 9, která se na IAD (individuální automobilovou dopravu) neohlíží vůbec?

Dotaz č. 3

Může zadavatel sdělit, jakými prostředky chce zabránit tomu, aby vybraný dodavatel nezhoršil svou neschopností již docílený dopravní komfort, který Ostrava dlouhodobě usilovně budovala



(ZD nikde neobsahuje požadavek, že nesmí dojít ke zhoršení úrovně dopravy oproti stávajícímu stavu), když **takto postavená ZD devaluje technickou i dopravní úroveň Ostravy dosaženou za posledních 20 let a znehodnocuje značné finanční prostředky do této úrovně vynaložené? Nebo-li jak se chce zadavatel vyhnout situaci, že výsledkem stomilionové investice bude zhoršení průjezdnosti lokalit se SSZ, navzdory tomu, že zvýšení propustnosti křižovatek je hlavním cílem celé zakázky, dokonce i obsaženým v samotném jejím názvu?**

Dotaz č. 4

Neupraví zadavatel ZD tak, aby tím **nejzákladnějším a nepřekročitelným startovacím minimem** bylo alespoň zachování dopravní úrovně současného stavu, tzn., že:

- **na SSZ, kde v současné době preference MHD není, nesmí dojít ke zhoršení situace, pokud se na novém pojetí DŘ preference MHD vypne,**
- **na SSZ, kde preference MHD již je (dosažená jakýmkoliv způsobem), nesmí nové pojetí DŘ situaci zhoršit v žádném ohledu?**

Informace zadavatele:

ad 1) Zadavatel v první řadě opět připomíná, že on sám zná nejlépe své potřeby a je přesvědčen, že uvedené priority v bodě 12 Přílohy č. 5 zadávací dokumentace neumožňují vytvořit jakkoliv špatné dopravní řešení. Vytvoří-li dodavatel jakkoliv špatné dopravní řešení, bude jeho řešení zjevně odporovat zadávacím podmínkám, přičemž soulad se zadávacími podmínkami bude zadavatel v nabídkách posuzovat (a v navazujícím smluvním vztahu bude zadavatel trvat na implementaci vhodného dopravního řešení).

ad 2) Priorita Přílohy č. 9 zadávací dokumentace je v rámci závazných podmínek vymezena a omezena bodem 12 Přílohy č. 5 zadávací dokumentace. Nejvyšší prioritu má v případě sporů zajištění potřebné kapacity a doby zdržení v souladu s TP 81. Rozpor v požadavcích na řídicí logiku je přirozený a plyne z koliznosti jednotlivých proudů v křižovatce, i proto jsou definovány priority a princip optimalizace.

ad 3) Nové řešení umožňuje získat kvalitní výsledek a vysokou úroveň dopravního komfortu. Zadavatel tím zabrání, aby na základě této veřejné zakázky provozoval dopravní řešení založené na dlouhodobém usilovném budování utajovaného know-how dodavatele, ke kterému sám nebude mít plný přístup. Zadávací dokumentace neobsahuje požadavek na srovnání nového řešení se stávajícím stavem v reálném provozu, blíže v odpovědi na následující dotaz.

ad 4) Zadavatel neupraví zadávací podmínky dotazovaným způsobem mimo jiné proto, že případné „zhoršení situace“ by nebylo možné objektivně prokázat. Objektivní prokazování



„zhoršení situace“ na reálném provozu je nemožné, neboť nelze zajistit identické vstupní podmínky pro obě srovnávaná dopravní řešení. K objektivnímu hodnocení se používá metrika stanovená v TP 81 založená na teoretických výpočtech, přičemž zadávací podmínky požadují soulad s TP 81. Zadavatel je přesvědčen, že při dodržení zadávacích podmínek nemůže dojít ke zhoršení situace.

Žádost č. 30 ze dne 12. 3. 2021:

Příloha č. 5

V bodu 13. se uvádí, že *Postup při implementaci vytvořeného dopravního řešení: Dodavatel má povinnost nejprve provést mikrosimulaci návrhu s dopravním provozem a předvést simulaci zadavateli. Následně má dodavatel jako součást realizační fáze díla povinnost doladit/upravit dopravní řešení na základě předvedené simulace a připomínek zadavatele, provést opětovné předvedení zadavateli a až následně spustit upravené dopravní řešení v reálném provozu. Během reálného provozu dopravního řešení v prvním roce od spuštění má dodavatel jako součást realizační fáze díla povinnost 2× doladit/upravit dopravní řešení na základě požadavku a připomínek zadavatele. Nabídka musí být naceněna tak, aby pro každý řadič SSZ obsahovala 1× optimalizaci na základě simulace a 2× optimalizaci na základě reálného provozu v období 1 roku od spuštění příslušného SSZ. Optimalizace na základě reálného provozu může být zadavatelem požadována i později než 15 měsíců od nabytí účinnosti smlouvy, vztahuje se na ni výjimka uvedená v čl. IV. odst. 4.1. smlouvy.*

Dotaz č. 1

Může zadavatel vysvětlit důvod požadavku na simulaci, když na složitých křižovatkách je rozdíl mezi simulací a realitou zásadní, zejména jde-li o lokalitu s preferencí MHD a s řízeným odjezdem ze zastávky, kde je návrh de facto neodsimulovatelný?

Dotaz č. 2

Může zadavatel vysvětlit **důvod mikrosimulace, když doposud jí nebylo zapotřebí a přesto je Ostrava** z hlediska kvality dopravy na světelně řízených křižovatkách (poměr úrovně preference MHD / negativnímu dopadu na IAD) **v porovnání s ostatními městy (majícími i TRAM trakci) na té nejvyšší příčce žebříčku srovnání?**

Dotaz č. 3

Může zadavatel upřesnit cíl a smysl provádění mikrosimulací, jestliže nemá nikde v ZD popsáno řešení situace, kdy předvedené výsledky nebudou podle představ zadavatele, a dodavatel prohlásí, že zlepšit to nejde (nebo to zkrátka neumí)?

Dotaz č. 4



Jak bude zadavatel postupovat, když výsledky mikrosimulace se sice budou jevit jako uspokojivé, ale následným výsledkem na SSZ bude zhoršení předchozího stavu (a nový dodavatel prohlásí, že lépe to nejde (nelze vyloučit možnost, že to neumí)), jestliže zadavatel nemá k dispozici jediný nástroj, jak dodavatele přinutit výsledky vylepšit, protože pouhá nespokojenost zadavatele k tomu nestačí?

Dotaz č. 5

Uchazeč díky své dlouholeté praxi v programování dopravně závislých řízení s preferencí MHD může s plnou odpovědností prohlásit, že řada křižovatek (zejména v Ostravě) vyžaduje poměrně velké množství úprav (těch menších i **několikanásobně větší množství**, než zadavatel požaduje), přičemž je uchazeč prováděl (dolaďoval detaily) nejen po převzetí díla, ale i po úhradě fakturované částky, neboť ta byla dohodnuta za zajištění maximální propustnosti křižovatky/tek. Proto se uchazeč táže, proč zadavatel nevychází z vlastních zkušeností, zda může zadavatel vysvětlit, jak přišel k číslu 2, a kde má záruku, že jím požadované množství optimalizací (2 ks) povede ke kýženému stavu - tedy jak bude postupovat, když se počet vyčerpá bez valného účinku? Pak se již další optimalizace budou objednávat jako vícepráce?

Dotaz č. 6

Nezruší zadavatel povinnost zpracovat zbytečnou, a v řadě případů nicneříkající mikrosimulaci (především ve věci testu na SSZ 1002), a nenahradí ji pouze **možností jejího použití** (přičemž rozhodnutí o jejím předvedení by bylo na uchazeči) s tím, že **povinnost předvedení mikrosimulace by byla uplatněna pouze na subjekt, u něhož se ukáže, že okamžité „ostré“ nasazení jeho DŘ do provozu vyvolává nepřijatelné dopravní problémy?**

Informace zadavatele:

ad 1) Simulace je stále častěji používanou metodou ověření vhodnosti řešení a simulační SW se za poslední desetiletí zlepšil natolik, že již poskytuje přijatelné výsledky ve většině případů. Zadavatel se neztotožňuje se subjektivním názorem tazatele na údajný zásadní rozdíl mezi simulací a realitou. Simulace také dodavateli umožní v případě potřeby před zadavatelem zdůvodnit, proč zrovna zvolil tu či onu variantu dopravního řešení, a to porovnáním výsledků dvou simulovaných variant s identickými vstupními provozními podmínkami (tzn. snadno tak i odpovědět na otázku zadavatele, „co by, kdyby...“ – což zadavatel považuje za velmi názorné a vhodné). Simulace také umožní zastavit případný nevhodný návrh dopravního řešení ještě ve fázi, kdy není implementován do reálného provozu. Simulace není navíc jediným zdrojem informací vedoucím k případné optimalizaci dopravního řešení, v bodě 13 Přílohy č. 5 zadávací dokumentace je požadována rovněž 2× optimalizace na základě reálného provozu v období 1 roku od spuštění příslušného SSZ.



ad 2) Přínos mikrosimulace byl uveden v odpovědi na předchozí dotaz. Umožňuje objektivní a nezávislý náhled na budoucí fungování dopravního řešení. Porovnání s dalšími městy nelze objektivně uvažovat, neboť jsou srovnávány vždy lokality s jiným objemem dopravy, jinými počátečními podmínkami a jiným dopravním řešením. Uváděný výsledek porovnání s jinými městy je tak jen subjektivním názorem tazatele a nelze jej nikterak věrohodně ověřit.

ad 3) Zadavatel bude v tomto případě konkretizovat důvod, proč předvedené výsledky neodpovídají jeho požadavkům. Na základě toho bude moci dodavatel pracovat na optimalizaci. Nebude podáno negativní stanovisko bez objektivního udání důvodu a zadavatel nehodlá šikanovat vybraného dodavatele coby smluvního partnera. Zadavatel není motivován klást dodavateli nespílitelné požadavky, proto ani neočekává, že by tento nebyl schopen zajistit požadované zlepšení.

ad 4) Tato situace se „zhoršením stavu“ se i celkem běžně může stávat, neboť v průběhu času postupně roste dopravní zátěž a chování dopravy se mění, když při narůstající dopravní zátěži či jiných okolnostech by se zhoršilo i dřívější řešení, a to pravděpodobně ještě významněji. Byl by to ovšem jen subjektivní pocit hodnotitele a nelze na základě toho dělat závěry o schopnostech dodavatele. Uvedené „zhoršení stavu“ totiž nelze objektivně v reálném provozu prokázat, viz odpověď na dotaz č. 4 Žádosti č. 29.

ad 5) Zadavatel má své bohaté zkušenosti s provozováním křižovatek na území města Ostravy a zohlední je mezi důvody pro případný požadavek na zlepšení dopravního řešení, tím nasměruje dodavatele požadovaným směrem úprav. Není pravda, že zadavatel nebude vycházet z vlastních zkušeností. Hodnota 2 právě vychází ze zkušeností zadavatele a je přiměřenou hodnotou pro stanovené období 1 roku od spuštění (dle bodu 13 Přílohy č. 5 zadávací dokumentace) a poměrně velké množství paralelně dodávaných řadičů. Zadavatel dále v rámci plnění poptává služby dalšího rozvoje, právě z důvodu předpokladu vývoje změn v dopravní situaci a nutného průběžného (nikoli jednorázového na počátku plnění) přizpůsobování dopravního řešení těmto změnám.

ad 6) Zadavatel stanovil předvedení mikrosimulace jako povinnou součást plnění mimo jiné pro výhody uvedené v odpovědi na dotaz č. 1 Žádosti č. 30 a nehodlá v této věci měnit zadávací podmínky. Posouzení skutečnosti, že zrovna konkrétní dopravní řešení vyvolává „nepříjemné dopravní problémy“ (a že jiné řešení by je také nevyvolalo) není v reálném provozu objektivně možné. Zadavatel však nehodlá tímto způsobem vytvářet z uživatelů dopravy „pokusné králíky“ a právě mikrosimulace je jedním z nástrojů včasného zamezení implementace nevhodných postupů.

Žádost č. 31 ze dne 12. 3. 2021:

Příloha č. 5



V bodu 17. se uvádí, že *Koordinace SSZ bude zajištěna s využitím řídicí logiky dílčích řadičů a požadavkem na výměnu dat s ostatními řadiči v koordinované skupině (např. pomocí koordinačního kabelu, nebo přes DŘÚ, nebo na základě přesného času). Požadavek na výměnu dat s okolními SSZ na koordinovaném tahu z důvodu řízení bude součástí dopravního řešení.*

Dotaz

Může zadavatel vysvětlit, jak a jakým způsobem si představuje výměnu dat mezi řadiči (a jakých dat) cestou přes DÚ (která využívá OCIT-O) pro zajištění koordinace?

Informace zadavatele:

Přes DŘÚ je možné vyměňovat veškerá data v souladu s protokolem OCIT-O v2.0. Za tímto účelem může dodavatel přizpůsobit dopravní řešení na jím dodávaných koordinovaných SSZ tak, aby bylo možné přenášet veškeré specifické výzvy nebo jiná data. Dílčí data lze mezi křižovatkami přenášet i jinak, např. data pro preferenci MHD (viz odpověď na žádost č. 32 ze dne 12. 3. 2021). Příklad řadičů propojených koordinačním kabelem dále ošetřuje bod 18 Přílohy č. 5 zadávací dokumentace.

Žádost č. 32 ze dne 12. 3. 2021:

Příloha č. 5

V bodu 19. se uvádí, že *Koordinace napříč různými technologiemi SSZ bude možná přes DŘÚ, nebo s využitím koordinačního kabelu v pulsním režimu, anebo na základě přesného času a volbou odpovídajícího signálního programu na všech SSZ v koordinovaném tahu. Zadavatel za tímto účelem zajistí vazbu na straně navazujících řadičů SSZ, které nejsou předmětem této veřejné zakázky – konkrétní technickou variantu koordinace je třeba projednat se zadavatelem, závisí na typu použitých řadičů, viz přehled všech řadičů v Tab. 2 v Příloze č. 4 ZD. V případě dynamické koordinace je možnost zaslání extra impulsu po koordinačním kabelu na vstup druhého řadiče (otevřená, tedy technologicky nezávislá možnost).*

Dotaz č. 1

Může zadavatel sdělit, co získá připuštěním možnosti zajistit koordinaci pomocí pulsního režimu, kterým zadavatel „odborně“ nazývá muzejní paralelní rozhraní BEFA8, jestliže budou řadiče připojeny k DÚ protokolem OCIT-O?

Dotaz č. 2

Je zadavatel natolik bláhový nebo neznalý, když se domnívá, že v případě obousměrné koordinace v plovoucí délce cyklu (neboť toto má zadavatel navzdory jeho nejasné terminologii zcela jistě na mysli) s preferencí MHD, kdy si spolu řadiče vyměňují řadu



nepostradatelných dopravně inženýrských informací o svých reakcích na požadavky z vozů MHD v reálném čase (příklad za všechny je dvojice SSZ 1037 a 1038), nahradí takovouto komunikaci mezi řadiči jím navrhovaným prehistorickým řešením (spočívajícím ve využití jednobitové hardwarové informace), které nepochybně a na první pohled přesně „zapadá“ do stomilionového systému?

Informace zadavatele:

ad 1) Zadavatel neočekává žádný speciální přínos, pouze umožňuje využít jím vlastněný kabel, který byl v minulosti instalován a stále je v dané lokalitě k dispozici. Dodavatel v tomto případě může použít i jiné rozhraní než BEFA8.

ad 2) Data potřebná pro preferenci MHD lze v dostatečném předstihu mezi vozidlem MHD a dodávaným řadičem SSZ posílat přes RSU v jiné křižovatce a zadavatelem vybudovanou datovou konektivitu křižovek, případně též přes C-ITS backoffice. To platí i pro případ řadiče, který je v obousměrné koordinaci v plovoucí délce cyklu. Za účelem preference MHD u konkrétního řadiče není nutné využívat řadič jiné křižovatky, koordinační kabel ani příslušnou obousměrnou koordinaci, ale využije se zadavatelem vybudovaná datová konektivita křižovek. Takové řešení umožňuje zachovat dosavadní komfort MHD a nově bude nezávislé na případné výměně jiného řadiče, než u kterého je preference řešena. Řadič jiné křižovatky lze pro přenos preferenčních dat použít v případě, že data budou vyhovovat protokolu OCIT-O pro přenos přes DŘÚ, anebo v případě koordinačního kabelu dle bodu 18 Přílohy č. 5 zadávací dokumentace. Otázka ceny zařízení („stomilionového systému“) je subjektivním názorem tazatele a je odpovězena v rámci informace zadavatele k předchozím žádostem.

Žádost č. 33 ze dne 12. 3. 2021:

Příloha č. 5

V bodu 20. se uvádí, že Výměna řadičů SSZ bude v jednotlivých lokalitách probíhat mimo období dopravní zátěže po vzájemné dohodě dodavatele a zadavatele. Před instalací nového řadiče bude v každé lokalitě stávající řadič demontován zadavatelem; odvoz rovněž zajistí zadavatel.

Dotaz č. 1

Protože kompletní výměna řadiče obvykle trvá 2 dny, chápe uchazeč první větu správně, když se domnívá, že výměna řadičů bude probíhat výhradně o víkendech? A pokud si práce vyžádají 3 dny, musí dodavatel vybrat tzv. prodloužený víkend?

Dotaz č. 2

Bude součástí demontáže stávajícího řadiče zadavatelem i naprosto přesné označení všech odpojených vodičů zadavatelem?



Informace zadavatele:

ad 1) Vždy bude třeba po vzájemné dohodě dodavatele a zadavatele zvolit období nižší dopravní zátěže, např. víkend, prodloužený víkend, prázdninový provoz, zpravidla zahájení prací hned v pátek po skončení odpolední špičky, práce přes noc, využití dopravních omezení při plánovaných uzavírkách pozemních komunikací nebo jiných akcích apod.

ad 2) Ano, zadavatel zajistí taková opatření, aby dodavateli bylo zřejmé, k jakému účelu má který vodič sloužit. Zadavatel provede označení všech žil v kabelech.

Žádost č. 34 ze dne 12. 3. 2021:

Příloha č. 5

V bodu 23. se uvádí, že Pro řadiče SSZ připojené na DŘÚ, které jsou v koordinaci, musí být koordinace řízena na základě přesného času, nebo jednotné časové báze řešené z DŘÚ, případně po koordinačním kabelu podle bodu 19 tohoto dokumentu (v tom případě alespoň jeden z řadičů koordinované skupiny bude též synchronizován s DŘÚ nebo přesným časem); pro případ výpadku spojení řadiče s DŘÚ musí být řadič SSZ vybaven lokálním zdrojem přesného času (např. pomocí DCF, GPS, apod. - zadavatel umožňuje výslovně použití i jiných, kvalitativně a technicky obdobných řešení, které naplní zadavatelem požadovanou či odborníkovi zřejmou funkcionality); dopravní řešení musí zohledňovat zvolený způsob koordinace.

Dotaz č. 1

Může zadavatel vysvětlit, z jakého důvodu požaduje, aby, v případě koordinace řešené pomocí koordinačního kabelu, byl alespoň jeden z řadičů též synchronizován s DÚ, když za těchto okolností není DÚ pro koordinaci zapotřebí vůbec (a to i v případě použití paralelního rozhraní BEFA8)? A pokud se zadavateli jedná o to, aby měl koordinovaný tah správně „posazenou“ časovou základnu, nespletl si zadavatel označení „alespoň jeden z řadičů“ s označením „nadrízený řadič“ („dirigent“), což není kterýkoliv? Může zadavatel sdělit, jak by mohl být řadič synchronizován s DÚ jinak než přesným časem (v textu závorky je použito slovo „nebo“)?

Dotaz č. 2

Nezruší zadavatel možnost použití rozhraní BEFA8, které pochází z dob, kdy zajištění jednotného (přesného) času v řadičích nebylo běžné jako dnes? Uznává zadavatel, že v případě připojení všech řadičů koordinovaného tahu k DÚ nepřinese toto rozhraní žádnou přidanou hodnotu oproti synchronizaci vypočítané od přesného času (kterým každý řadič disponuje i při ztrátě komunikace s DÚ - což je nakonec i požadavek ZD), takže je to jen technická komplikace, překážka a případný zdroj problémů či poruch?



Dotaz č. 3

Opravdu zadavatel připouští použití DCF? Zadavatel si neověřil u správce SSZ, jaké technické problémy musí pracovníci OK, a.s. s příjmem DCF zbytečně řešit?

Informace zadavatele:

ad 1) Důvodem je požadavek zadavatele na přesný čas ve všech řadičích. Nikoli jen z důvodu koordinace, ale z dalších důvodů, kdy se bude používat přesný čas (např. pro záznam událostí včetně poruch apod.). V závorce uvedené slovo „nebo“ propojuje dvě technologicky odlišné věci – přesný čas získaný z DŘÚ a přesný čas získaný z lokálního zdroje přesného času. Pod pojmem „přesný čas“ v bodě 23 Přílohy č. 5 zadávací dokumentace zadavatel rozumí lokálně určený přesný čas (přes speciální zařízení, nikoli z DŘÚ). Pod pojmem „alespoň jeden z řadičů koordinované skupiny“ se rozumí takový řadič, který po získání přesného času z DŘÚ bude následně distribuovat přesný čas do ostatních řadičů v koordinované skupině; obvykle to bude znamenat realizovat takový řadič jako skupinový, tedy rozesílající koordinační impuls.

ad 2) Zadavatel nebude bránit dodavateli využít jím vlastněný kabel, který byl vybudován k příslušnému účelu. Dodavatel nemá povinnost tento kabel využít. Blíže viz odpověď na dotaz k žádosti č. 32 ze dne 12. 3. 2021.

ad 3) Ano, zadavatel připouští použití DCF. Jedná se o běžně používanou technologii k určení přesného času a její omezení / vyloučení by mohlo znamenat diskriminační zadávací podmínku. Zajištění funkčnosti a odpovídající konfigurace zařízení je na straně dodavatele, nikoli u společnosti Ostravské komunikace, a.s.; domnělé technické problémy zmíněné tazatelem nemají s tímto požadavkem přímou souvislost.

Žádost č. 35 ze dne 12. 3. 2021:

Příloha č. 5

V bodu 27. se uvádí, že Na připojeném servisním PC musí být možnost zobrazení právě probíhajícího signálního plánu formou pásového diagramu, který bude obsahovat délky všech signálů na všech signálních skupinách, zejména pak přesné délky a časy začátků a konců červené, červenožluté, zelené a žluté. Na servisním PC musí být možné kontrolovat funkčnost provádění logických podmínek dynamického řízení včetně preference MHD.

Dotaz č. 1

Opravdu si zadavatel myslí, že u takto složité křižovatky je požadovaný způsob zobrazení pásového diagramu dostatečný? Jak bude zadavatel postupovat, jestliže kontrola funkčnosti provádění logických podmínek bude naprosto nepřehledná a nicneříkající, protože jeho požadavek je naprosto neurčitý a lze jej prohlásit za splněný téměř čímkoliv?



Dotaz č. 2

Nedoplní zadavatel požadavky na řadiče takovým způsobem, aby pásový diagram zobrazoval všechny **informace**, které **správce SSZ léta denně využívá** (jasný **důkaz** jejich **nepostradatelnosti**), a to způsobem, na který je za celou dobu používání zvyklý a se kterým je plná spokojenost?

Informace zadavatele:

ad 1) Jedná se o minimální požadavek zadavatele a nesouvisí se složitostí křižovatky ani složitostí dopravního řešení. Zadavatel tímto požadavkem vyjadřuje představu, jakým minimálním způsobem bude dodavatel v případě potřeby dokládat funkčnost realizovaného dopravního řešení, konkrétně pomocí pásového diagramu a náhledu na provádění všech logických podmínek v dopravním řešení. Zadavatel předpokládá, že dodavatel bude mít na svém servisním počítači veškeré další (i detailnější) prostředky ke kontrole vytvořeného dopravního řešení. Bližší specifikace nemůže být ani požadována, neboť servisní počítače různých dodavatelů se mohou výrazně lišit a mohlo by se jednat potenciálně o diskriminační podmínku.

ad 2) Zadavatel nebude doplňovat požadavky na pásový diagram, mohlo by se jednat o potenciálně diskriminační podmínku. Zadavatel po dodavateli požaduje schopnost kontroly funkčnosti provádění logických podmínek dynamického řízení včetně preference MHD. Tato formulace umožňuje dodavateli provádět takovou kontrolu libovolným způsobem, ne nutně pomocí speciálních značek v pásovém diagramu. Tazatel zde nepřísluší posuzovat zvyklosti zadavatele ani atributů postradatelnosti jeho pracovních prostředků, neboť se jedná o činnost, kterou bude zajišťovat dodavatel.

Žádost č. 36 ze dne 12. 3. 2021:

Příloha č. 5

V bodu 38. se uvádí, že Na připojeném servisním PC musí být jasná a zřetelná informace o tom, že návěstidla SSZ jsou ve ztlumeném stavu. V provozním deníku musejí být zobrazeny časové údaje o okamžiku ztlumení návěstidel a přepnutí do plného svitu.

Dotaz

To myslí zadavatel skutečně vážně, že okamžitá informace o ztlumeném svitu návěstidel bude zjistitelná pouze servisním PC a na DÚ nebude vidět?

Informace zadavatele:



Formulace bodu 38 Přílohy č. 5 zadávací dokumentace neznemožňuje zobrazování uvedeného stavu na DŘÚ. Tento bod se týká požadavku na servisní počítač. Požadavky a omezení DŘÚ jsou definovány v Příloze č. 3 zadávací dokumentace, konkrétně podle bodu 22 této přílohy musí být z řadičů SSZ do DŘÚ přenášena informace o stavu SSZ. Ztlumený svit návěstidel patří v tomto smyslu mezi stavy SSZ. Současně musí platit, že zobrazování na DŘÚ, resp. přenos dat je omezen protokolem OCIT-O v2.0 (bod 9 Přílohy č. 3 zadávací dokumentace).

Žádost č. 37 ze dne 12. 3. 2021:

Příloha č. 5

V bodu 46. se uvádí, že Komunikace mezi vozidlem MHD (IZS) a řadičem SSZ musí probíhat v reálném čase bez zbytečného zpoždění tak, aby vozidlo přihlašovalo a odhlašovalo své nároky na preferenci neprodleně v požadovaných pozicích a časech.

Dotaz č. 1

Může zadavatel vysvětlit, jak může nabízený systém SSZ ovlivnit palubní systém vozidla MHD (IZS) tak, aby „přihlášení svých nároků bylo v reálném čase bez zbytečného zpoždění a vozidlo přihlašovalo a odhlašovalo své nároky na preferenci neprodleně“?

Dotaz č. 2

Vzhledem k tomu, že se v tomto bodu objevuje slovo „komunikace“ a v bodu 45. je uveden požadavek na komunikaci obousměrnou, implicitně se tedy požadavek první věty tohoto bodu vztahuje i na směr komunikace z řadiče SSZ do vozu MHD (příjezd do zastávky, pokyn k odjezdu). Protože zadavatel v několika případech připustil naprosto nepochopitelné časové zpoždění zobrazovaných informací (aniž by k tomu byl čímkoliv nucen) a několikrát prokázal, že si s časovým zpožděním zobrazování informací příliš hlavu neláme, táže se uchazeč, zda tedy může zadavatel konkretizovat „vysoce odborné a jednoznačné“ pojmy jako „zbytečné zpoždění“ nebo „neprodleně“ a zda tedy např. půl minuty odpovídá jeho představám?

Informace zadavatele:

ad 1) Nejedná se o požadavek na palubní počítač vozidel MHD, ale jedná se o požadavek na dodávanou část technologie, tedy RSU, řadič SSZ, případně C-ITS backoffice (pokud se vozidlo MHD přihlašuje ze vzdálené lokality a není využito přímé spojení přes datovou síť města). V bodě 46 Přílohy č. 5 zadávací dokumentace se pod pojmem „požadovaná pozice a čas“ rozumí pozice vozidla a čas v momentě, kdy je z vozidlové jednotky OBU odeslán požadavek na přihlášení nebo odhlášení.

ad 2) Ano, hlavní věta v bodě 46 Přílohy č. 5 zadávací dokumentace se týká veškeré komunikace mezi vozidlem a řadičem, tedy i komunikace z řadiče do vozidla. Přínosem tedy není jen rychlé



přihlášení a odhlášení uvedené ve větě vedlejší, ale také promptní vysílání pokynu řadiče k odjezdu ze zastávky jednotkou RSU směrem k vozidlu. Termíny „neprodleně“ a „bez zbytečného zpoždění“ zde zadavatel používá ve smyslu, že veškeré informace jsou zpracovány okamžitě po jejich doručení, nedochází k ukládání do zásobníku a souvisejícího zdržení. Zadavatel předpokládá, že hodnoty pro oba termíny budou obvykle ležet v intervalu 0 až 2 sekundy. Překročení 2 sekund je již nepřijatelné zdržení, tj. nesplnění zadávacích podmínek. Cílem je zde zajistit funkčnost záměru dopravního řešení, obvykle plynulého průjezdu vozidla MHD přes SSZ.

Žádost č. 38 ze dne 12. 3. 2021:

Příloha č. 5

V bodu 48. se uvádí, že Součástí díla je realizace jednotek RSU, obousměrná výměna informací mezi RSU a řadičem SSZ, integrace vstupních i výstupních informací do signálního plánu a vytvoření řídicí logiky SSZ zohledňující preferenci MHD.

Dotaz

Může zadavatel vysvětlit, co vlastně tento bod od řídicí logiky požaduje, jestliže se v požadavku objevuje další „vysoce“ konkrétní pojem „zohledňující“, nehledě na to, že požadavky na řídicí logiku jsou uvedeny v jiné části ZD?

Informace zadavatele:

Bod 48 Přílohy č. 5 zadávací dokumentace shrnuje nezbytné součásti systému preference MHD jako součásti dodávaného plnění. Požadavky na řídicí logiku jsou uvedeny v jiných částech zadávací dokumentace.

Žádost č. 39 ze dne 12. 3. 2021:

Příloha č. 5

V bodu 58. se uvádí, že SW servisního PC řadiče nebo servisního PC RSU musí umět zobrazit všechny datové pakety zasílané v obou směrech komunikace mezi řadičem a vozidlovou OBU. SW servisního PC řadiče nebo servisního PC RSU musí umět zobrazit, kdy se do vozů MHD vysílá z řadiče potvrzení o přijetí informace o příjezdu do zastávky a výzva k opuštění zastávky. SW servisního PC řadiče nebo servisního PC RSU musí umět zobrazit veškeré informace odeslané z vozů MHD do řadiče ve smyslu komunikačního protokolu.

Dotaz

Text nevyžaduje **povinnost zaintegrovat do dat řadiče** ty přijaté datové pakety z vozu MHD, na nichž je „postavena“ preference MHD, což je pro hledání případných problémů a kontroly



správné funkce DŘ nezbytnost, přičemž zobrazení úplně všech paketů by způsobilo chaos. Upraví proto zadavatel v tomto smyslu text tak, aby PC určené pro servis řadiče muselo zobrazit preferencí MHD používané pakety?

Informace zadavatele:

Povinnost zaintegrovat přijaté datové pakety z vozu MHD do dat řadiče vyplývá z bodu 48 Přílohy č. 5 zadávací dokumentace, konkrétně „integrace vstupních i výstupních informací do signálního plánu a vytvoření řídicí logiky SSZ zohledňující preferenci MHD“. Součástí signálního programu a související logiky zohledňující preferenci MHD musí být přirozeně i registrace dat, na základě kterých je preference udělována. Dalším způsobem, jak se dostat k obsahu preferenčních telegramů, je přes C-ITS backoffice v souladu s bodem 66 Přílohy č. 5 zadávací dokumentace.

Žádost č. 40 ze dne 12. 3. 2021:

Může zadavatel vysvětlit, proč při zpracování požadavků na řadiče SSZ **nezahrnul do ZD funkcionality, kterými většina řadičů** na území Ostravy roky **disponuje**, (správce SSZ je velmi dobře zná), jako je za všechny např.:

- množina **kontrolních mechanismů** souvisejících se zobrazením klíčových informací v právě probíhajícím signálním plánu ve formě pásového diagramu (např. chování vybraných signálních skupin v dopravní fázi, důvod délek signálů Volno jednotlivých signálních skupin atd.) **v reálném čase** apod.,
- komunikace mezi řadiči SS (vzájemná výměna dat),

jestliže **jejich denní využívání svědčí o jejich nezbytnosti**, přičemž absence technických funkcionalit nedovolí zajistit maximální propustnost křižovatek, zatímco absence monitorovacích vlastností připraví dopravní inženýry o veškeré možnosti posoudit např. případný důvod rozdílů mezi zadáním v dopravním řešení a realitou?

Informace zadavatele:

Důvodem je otevřenost veřejné zakázky a nediskriminační zadávací podmínky, neboť různí dodavatelé toto zajišťují různým způsobem. Ani v současné době v tomto ohledu neexistuje v Ostravě jednotnost, neboť jsou provozovány systémy více dodavatelů. Jelikož se jedná o požadavek na servisní počítač a související činnost, kterou bude provádět dodavatel, nikoli zadavatel, tazatelé zde nepřísluší hodnotit, co zadavatel nebo jím pověřená společnost zná nebo nezná a co denně používá nebo nepoužívá. Zadavatel sám zná nejlépe své požadavky. Zadavatel bude mít díky DC, DŘÚ a C-ITS backoffice k dispozici nástroje, kterými bude kdykoli schopen posoudit funkčnost dopravního řešení, a to nejen na základě vyhodnocení samotného



výsledného signálního plánu a vlivu preference MHD, ale také na základě dopadu řešení na dopravní proud. Díky využívání servisních služeb a případně možnosti využití služeb dalšího rozvoje bude mít zadavatel v případě podezření na nefunkčnost možnost u dodavatele ověřit i ty největší detaily v podobně funkčnosti HW částí nebo funkčnosti konkrétních logických podmínek dopravního řešení odvozených z konkrétního SW vybavení.

Žádost č. 41 ze dne 12. 3. 2021:

Jak se zadavatel hodlá vypořádat s důsledkem svého nezájmu o tyto vlastnosti (což takto postavená ZD jasně deklaruje), který poškodí správce SSZ, jestliže **logickým krokem dodavatele** těchto řadičů (ke kterému jej **zadavatel svým postojem vlastně nutí**), nemůže nebýt **ukončení podpory těchto funkcí i v ostatních řadičích na území města?**

Informace zadavatele:

Odpověď na předchozí žádost budiž důkazem nepravdivosti tvrzení tazatele v tomto dotazu (týkající se údajného nezájmu zadavatele). Z důvodu zájmu na otevřenosti zadávacího řízení a připravenosti využívat v Ostravě technologie SSZ od velkého množství dodavatelů dochází ke změnám v organizační rovině, kdy detailní záležitosti týkající se konkrétní specifické a proprietární technologie HW/SW řadičů (typicky se lišící mezi jednotlivými dodavateli) bude pro zadavatele zajišťovat příslušný dodavatel formou servisních služeb, resp. služeb dalšího rozvoje. Díky DC, DRÚ a C-ITS backoffice zadavateli zůstane k dispozici řada nástrojů, kterými bude kdykoli schopen posoudit funkčnost dopravního řešení pro libovolnou technologii řadiče.

Žádost č. 42 ze dne 12. 3. 2021:

Příloha č. 7

V bodu 2. se uvádí, že Testována bude funkčnost dodávaného řadiče SSZ, DRÚ, jednotky RSU a centrálního prvku pro RSU (C-ITS back office), ve smyslu zadávacích podmínek, a to na jedné křižovatce (viz níže, testovací lokalita). Testovat se bude schopnost účastníka zajistit konkrétní předepsané funkcionality (technologické funkcionality a dopravní řešení včetně logiky řízení). Testována bude shoda funkčnosti zařízení s požadavky zadávací dokumentace a shoda funkčnosti realizace řízení dopravy pomocí dodaných zařízení se zadávacími podmínkami a se schváleným DR.

Dotaz

Jak zadavatel zohlední skutečnost, že podle tohoto bodu, byť i doplněného o další požadavky ZD, lze dodat jakkoliv špatné dopravní řešení (hlavně když bude odpovídat TP81), jestliže zadavatel nikde ani nepožaduje splnění alespoň současné úrovně dopravního komfortu, přestože cíl zakázky je zvýšení propustnosti křižovatek?



Informace zadavatele:

Požadavky zadávací dokumentace neumožňují dle přesvědčení zadavatele vytvořit jakkoliv špatné dopravní řešení; zadavatel nepoptává „špatné řešení“, ale takové řešení, které splní veškeré technické a funkční požadavky. Vytvoří-li dodavatel jakkoliv špatné dopravní řešení, bude jeho řešení zjevně odporovat zadávacím podmínkám. Příloha č. 7 zadávací dokumentace se netýká jen kvality dopravního řešení pro SSZ 1002, ale zejména testování schopností dodavatele.

Žádost č. 43 ze dne 12. 3. 2021:

Příloha č. 7

V bodu 5. se uvádí, že *Účastník má k dispozici následující údaje o testovací lokalitě (vše je součástí ZD):*

- *Požadavky na dopravní řešení v Příloze č. 5 ZD,*
- *Dílní požadavky DPO na dopravní řešení preference MHD v Příloze č. 9 ZD,*

Dotaz

Jak se zadavatel vypořádá se skutečností, že požaduje zpracovat DŘ podle vzájemně si odporujících a nesplnitelných požadavků?

Informace zadavatele:

Odlisný pohled v požadavcích na řídicí logiku z různých úhlů pohledu je přirozený a jeho ošetření je součástí zadávací dokumentace, zejména bodu 12 Přílohy č. 5 zadávací dokumentace, blíže viz odpověď na žádost č. 29 ze dne 12. 3. 2021.

Žádost č. 44 ze dne 12. 3. 2021:

Příloha č. 7

V bodu 6. se uvádí, že *V případě potřeby dalších informací zadavatel umožní účastníkovi (vybranému dodavateli) provádět záznam aktuálního průběhu signálů na návěstidlech v testovací lokalitě, stejně tak měření aktuálního dopravního chování v testovací lokalitě, a to kdykoli v době od zahájení přípravy na testování (časový limit pro začátek testování viz níže bod č. 29).*

Dotaz



Pokud se nejedná o stejný bod jako je bod 10. v Příloze č. 5, může zadavatel vysvětlit a přesně zkonkretizovat co tím míní, protože ke sledování SSZ na křižovatce uchazeč žádné umožňování ze strany zadavatele přece nepotřebuje?

Informace zadavatele:

Jedná o shodnou vstřícnost zadavatele jako v případě bodu 10 Přílohy č. 5 zadávací dokumentace. Zde je zdůrazněno, že ji lze využít již v rámci fáze testování (v případě osoby vybraného dodavatele) kdykoli v době od zahájení přípravy na testování. Obsah je součástí odpovědi na žádost č. 28 ze dne 12. 3. 2021.

Žádost č. 45 ze dne 12. 3. 2021:

Příloha č. 7

V bodu 11. se uvádí, že Autobusy se pohybují ze směru od ul. Mariánskohorské pouze vpravo. Zastávka je cca 140 metrů před křižovatkou a je v zálivu. Ve směru na ul. 28. října od centra jezdí autobusy rovně. Nejblíže zastávka před křižovatkou je mimo dosah bezdrátové komunikace. Ve směru od ulice Plzeňské ve standardním režimu autobusy nejezdí. Při výlukovém režimu je zde zavedena náhradní autobusová doprava za tramvaje a autobusy odbočují vlevo. V tomto případě mají zastávku cca 70 metrů před křižovatkou (před začátkem řadících pruhů). Ve směru na ul. 28. října od Poruby jezdí autobusy ve standardním režimu vlevo a rovně. V tomto případě je nejblíže zastávka mimo dosah V2X. Ve směru na ul. 28. října od Poruby je zde ve výlukovém režimu navíc také pohyb autobusu vpravo na ul. Plzeňskou a rovněž je zřízena zastávka pro náhradní autobusovou dopravu. Při výlukovém režimu z této provizorní zastávky autobusy pokračují v křižovatce rovně i vpravo. Provizorní zastávka je ve stejné vzdálenosti od křižovatky jako tramvajová zastávka ve stejném směru

Dotaz č. 1

Může zadavatel sdělit, které BUS pohyby využívají zastávku za křižovatkou na ulici 28. října ve směru na Porubu?

Dotaz č. 2

Může zadavatel sdělit, jak ví, že je zastávka mimo dosah V2X?

Dotaz č. 3

Může zadavatel sdělit, jak bude řešit situaci (na této či jiných lokalitách), kdy uchazeč bude potřebovat informaci z vozu MHD ve větší vzdálenosti, než je v možnostech V2X?

Informace zadavatele:



ad 1) Zastávku na ul. 28. října ve směru do Poruby za křižovatkou standardně využívá linka 57. V křižovatce se jedná o pohyb od centra rovně. Při výlukách zastávku využívají také linky náhradní autobusové dopravy (pohyby v křižovatce vlevo z ul. Plzeňské a rovně od centra). Při případných opravách v ul. Mariánskohorské zde může dojít také k přesunutí zastávky z ul. Mariánskohorské pro všechny autobusové linky na zastávku na ul. 28. října směr Poruba za křižovatkou.

ad 2) Termíny „mimo dosah bezdrátové komunikace“ a „mimo dosah V2X“ v tomto případě označují polohu zastávky vzdálenou minimálně ve stovkách metrů od SSZ 1002, kde se z důvodu velké vzdálenosti nepředpokládá přímá bezdrátová komunikace s jednotkou RSU pro SSZ 1002. V těchto místech může však být teoretická možnost bezdrátové komunikace s jinou jednotkou RSU.

ad 3) Běžně se předpokládá přihlášení vozidla MHD až v okamžiku, kdy bude v dosahu V2X. V případě potřeby větší vzdálenosti existuje více možností. Nejsnazší možností splňující zadávací podmínky je využití RSU u jiné křižovatky a data do příslušného řadiče doručit přes zadavatelem vybudovanou konektivitu křižovatek, a to buďto napřímo, nebo přes C-ITS backoffice. Další možností je instalace jiné RSU do míst, kde je potřeba přihlášení. Projekt umístění RSU v tomto případě zajistí dodavatel včetně všech vyjádření a souhlasů. Konektivita pak bude řešena napřímo s předmětnou křižovatkou, nebo přes C-ITS backoffice, a to prioritně přes městskou datovou síť, pokud tato síť bude v dané lokalitě k dispozici, eventuálně pomocí GSM s parametry v souladu s bodem 8 Přílohy č. 3 zadávací dokumentace.

Žádost č. 46 ze dne 12. 3. 2021:

Příloha č. 7

V bodu 16. se uvádí, že *Účastník vytvoří nové dopravní řešení (DŘ) pro testovací lokalitu v souladu s platnými TP 81 MDČR (aktuálně platné TP 81 ve verzi z roku 2015) zohledňující vstupy a požadavky zadávací dokumentace. Signální plány schválené k 6. 6. 2019 v Příkazu SSZ č. 738 v Příloze č. 11 ZD jsou z tohoto pohledu orientační pro zobrazení současné situace. Dopravní řešení musí obsahovat dopravně závislé řízení bez preference MHD i s ní (s využitím V2X), na němž bude účastník demonstrovat splnění požadavků zadavatele, tj. funkčnost preference MHD. Toto dopravní řešení musí obsahovat jak standardní provoz MHD, tak výlukový provoz uvedený v bodech č. 10 až 12 výše. Účastník dále musí připravit takový signální program, který by umožňoval začlenit křižovátku do koordinovaného tahu (bude třeba demonstrovat možnost začlenění SSZ do koordinace). Synchronizace bude v tomto případě řešena pomocí DŘÚ, nebo na základě přesného času. Součástí dopravního řešení musejí být také alespoň 4 režimy (trasy/fáze) pro průjezd IZS/VIP přes SSZ iniciované lokálně přes vstupy (svorky) řadiče. Systém musí mít dále schopnost nastavit z DŘÚ alespoň 3 režimy (trasy/fáze) pro průjezd IZS/VIP přes SSZ.*



Dotaz č. 1

Jak bude zadavatel postupovat, až zjistí pro něj nepříjemný fakt, že naprogramováním DŘ podle TP81 nelze dosáhnout ani současného stavu (spíš se stane lokalita neprovozovatelnou), natož dosáhnout zvýšení propustnosti křižovatek, což je cílem veřejné zakázky?

Dotaz č. 2

Zadavatel po tolika letech provozu tohoto SSZ neví, že tato lokalita je v dopravních špičkách bez preference TRAM neprovozovatelná, že požaduje zpracovat DŘ bez ní?

Dotaz č. 3

Může zadavatel vysvětlit, jaký konkrétní cíl sleduje demonstraci uvedenou v požadavku v textu „Účastník dále musí připravit takový signální program, který by umožňoval začlenit křižovatku do koordinovaného tahu (bude třeba demonstrovat možnost začlenění SSZ do koordinace)“?, když široko daleko není lokalita, se kterou by se měla testovaná křižovatka kdykoliv v budoucnu koordinovat?

Dotaz č. 4

Chápe uchazeč správně, že zadavatel ani po tolika letech provozu tohoto SSZ neví, že tato **lokalita není s ničím provozovatelně zkoordinovatelná**, a to ani v plovoucí délce cyklu, natož pak v pevné délce cyklu pro obousměrnou koordinaci, kterou v bodu 13) Tabulky testování požaduje)? Jak zadavatel zohlední skutečnost, že jakýkoliv pokus o toto není nic jiného, než plýtvání času a energie uchazeče?

Dotaz č. 5

ZD se v několika místech doslova „schovává“ za proces schvalování různými institucemi a tento stav chce zadavatel opravdu zkoušet na křižovatce?

Dotaz č. 6

Zadavatel si nevšiml, že testovaná lokalita má 4 ramena se směrovými signály (přičemž VIP trasa volená z DÚ může vést do kteréhokoliv ramene), že požaduje pouze 3 režimy? Může zadavatel uvést, které rameno je zbytečné do trasy zahrnovat, protože přes něj trasa určitě nikdy nepovede?

Informace zadavatele:

ad 1) Zadávací dokumentace obsahuje mechanismy, kterými je možné získat kvalitní výsledek a vysokou úroveň dopravního komfortu. V souladu s bodem 17 Přílohy č. 7 zadávací dokumentace má účastník povinnost mimo jiné nejprve předvést mikrosimulaci návrhu zadavateli a umožnit doladění/úpravy dopravního řešení na základě předvedené simulace a připomínek zadavatele. Takto pojaté dopravní řešení je jedním z faktorů zvyšujících kvalitu



výsledku. Až poté (a po schválení dopravního řešení Policií ČR v souladu s bodem 18 Přílohy č. 7 zadávací dokumentace) bude možné takové řešení testovat. Testované řešení navíc nemusí být konečné a může být v případě požadavku zadavatele dále v rámci zakázky doladěno na základě reálného provozu v souladu s bodem 13 Přílohy č. 5 zadávací dokumentace. Tvzení „nepříjemný fakt“ a „nelze dosáhnout ani současného stavu“ mohou být jen subjektivním názorem tazatele a je nemožné je na reálném provozu objektivně ověřit, neboť nelze zajistit identické vstupní podmínky pro srovnávaná dopravní řešení. Je v zájmu zadavatele (resp. jeho povinností) požadovat soulad s platnými technickými i legislativními dokumenty, mezi které patří i TP 81.

ad 2) Tazatel nemůže objektivně usuzovat, zda zadavatel něco ví či neví. Výraz „neprovozovatelná“ je vágní a nelze z něho dovozovat, co má tazatel přesně na mysli. Postup v souladu s TP 81 přitom znamená vytvoření kapacitně vyhovujícího dopravního řešení. Je třeba opět zdůraznit, že v zájmu zadavatele (resp. jeho povinností) je požadovat soulad s platnými technickými i legislativními dokumenty, mezi které patří i TP 81.

ad 3) Demonstrovat se má možnost, nikoli reálné začlenění. Konkrétně se jedná o taková opatření na straně SSZ 1002, aby příslušný signální program umožňoval řadiči být součástí koordinované skupiny, ačkoli fakticky v ní nebude. Konkrétní technické řešení je ponecháno na účastníkovi, který si sám s ohledem na jím dodávané řešení zvolí, zda k tomuto testování bude nebo nebude potřebovat i jiný (např. virtuální nebo reálný nezapojený) řadič. Cílem je, aby účastník při testování prokázal schopnost zařadit řadič do koordinované skupiny v souladu s bodem 12 „Tabulky – obsah testování“ v Příloze č. 7 zadávací dokumentace.

ad 4) Není cílem v lokalitě koordinovat více řadičů SSZ. Zadavatel pouze požaduje prokázat dílčí schopnost účastníka související s koordinací SSZ, kterou lze ukázat na jednom řadiči. Blíže vysvětleno v odpovědi předchozího dotazu. Bod 13 „Tabulky – obsah testování“ v Příloze č. 7 zadávací dokumentace nesouvisí s koordinací více SSZ, ale s koordinací odjezdu ze zastávky s průjezdem křižovatkou v rámci jednoho SSZ.

ad 5) Jedná se o nepodložené a neadresné nařčení. Zadávací podmínky byly naopak vytvořeny s cílem, aby sledovaly cestu otevřeného a transparentního řešení v souladu s platnými technickými dokumenty, postupy i platnou legislativou.

ad 6) Bod č. 16 Přílohy č. 7 zadávací dokumentace mimo jiné požaduje otestovat i 4 režimy (trasy/fáze) pro průjezd IZS/VIP přes SSZ iniciované lokálně přes vstupy (svorky) řadiče, což je vhodný počet režimů, aby byl umožněn přednostní průjezd IZS i VIP v libovolném směru. Postoj zadavatele ve věci ovládání tras pro IZS/VIP je blíže vysvětlen v rámci informace zadavatele k předchozím žádostem, stejně jako princip menšího počtu režimů pro vozidla s modrými majáky ovládaných z DRÚ. Není prioritou zadavatele zajišťovat v budoucnosti hladký průjezd VIP ručně z DRÚ. Shodné manuální řešení pro vozidla s modrými majáky zadávací



dokumentace umožňuje, i když bude do budoucna uvažováno jen jako záložní varianta, neboť pomocí moderních prostředků C-ITS (V2X) jej lze s výhodami řešit lokálně a zejména automaticky.

Žádost č. 47 ze dne 12. 3. 2021:

Příloha č. 7

V bodu 17. se uvádí, že *Účastník má povinnost nejprve provést mikrosimulaci návrhu s dopravním provozem, předvést simulaci zadavateli a umožnit doladění/úpravy dopravního řešení na základě předvedené simulace a připomínek zadavatele.*

a

v bodu 18. se uvádí, že *Navržené a doladěné DŘ je nutné schválit Policií ČR v době před testováním, lhůta je stanovena v bodě č. 29 níže. Za tímto účelem je možné využít pravidelná čtvrtetní setkání pracovní skupiny OŘD (Organizace a řízení dopravy) při odboru dopravy MMO (Magistrátu města Ostrava), která se konají na Ostravských komunikacích, a.s. Tato setkání jsou určena především k projednání návrhů přechodného a trvalého dopravního značení u staveb na komunikační síti v Ostravě (šetří čas projektantům, jelikož stabilně je členem této skupiny zástupce PČR-DI, Odboru dopravy MMO a Ostravských komunikací; lze přizvat zástupce městského obvodu, vlastníka komunikace, DPO apod. – jinak by si musel projektant tyto organizace obejít jednotlivě sám). Pokud má někdo ze stabilních členů jiné povinnosti, může se konání zrušit. Do této pracovní skupiny se předem telefonicky objednává, zasedá obvykle od 8:00 do 12:00 hodin. Vzhledem k počtu realizovaných staveb se může stát, že některý čtvrtek již nemusejí být volné termíny. Pokud by se výjimečně projednávalo SSZ, je nutno pozvat příslušného (jiného) zástupce Odboru dopravy MMO a Ostravských komunikací (majícího na starosti světelnou signalizaci).*

Dotaz č. 1

Trvá zadavatel na předvedení nesmyslné a nic neříkající mikrosimulace nebo připustí okamžité nasazení do ostrého provozu, pokud si toto uchazeč projedná a vykomunikuje výhradně s pracovníky legislativou určených institucí?

Dotaz č. 2

Jak bude zadavatel postupovat, když výsledky mikrosimulace budou nepřijatelné, ale ostré DŘ bude v ostrém provozu funkční?

Informace zadavatele:

ad 1) Zadavatel se v odpovědi na žádost č. 30 ze dne 12. 3. 2021 vyjádřil o nepřijatelnosti vytváření „pokusných králíků“ z uživatelů dopravy a shodný princip platí i pro testování účastníka, kdy zadavatel nedovolí nasadit do zkušebního provozu libovolné simulací neověřené



dopravní řešení. Postoj zadavatele k mikrosimulacím jako žádoucímu prostředku ověřování dopravních řešení je součástí odpovědí v rámci informace zadavatele k předchozím žádostem. Zde je podstatný především fakt, že mikrosimulace umožní zastavit případný nevhodný návrh dopravního řešení ještě ve fázi, kdy není implementován do reálného provozu. Projednání dopravního řešení s legislativou určenými institucemi je nezbytnou podmínkou zahájení zkušebního provozu dopravního řešení. Zadavatel je jednou z legislativou určených institucí, se kterou je třeba dopravní řešení projednat, a souhlasné stanovisko podmiňuje splněním všech zadávacích podmínek. Zadavatel požaduje provedení mikrosimulace i z důvodu, že vytvořené dopravní řešení bude ve zkušebním provozu v období testování (dle bodu 28 Přílohy č. 7 zadávací dokumentace), blíže viz odpověď na žádost č. 49 ze dne 12. 3. 2021.

ad 2) K takové situaci se pravděpodobně v souladu se zadávacími podmínkami nebude možné dostat. Uvedení do provozu je v zadávacích podmínkách podmíněno předvedením mikrosimulace a dodavatel má povinnost doladit/upravit návrh dopravního řešení na základě připomínek zadavatele ke shlédnuté simulaci (případ testované lokality SSZ 1002 je z tohoto pohledu ošetřen v bodě 17 Přílohy č. 7 zadávací dokumentace). Pokud zadavatel vyhodnotí výsledky mikrosimulace jako nepřijatelné, zcela jistě bude požadovat příslušné doladění/úpravy dopravního řešení tak, aby zadavatelem uváděná nepřijatelnost byla odstraněna. Prokázání přijatelnosti nového řešení pak bude možné pomocí nové mikrosimulace. Zadavatel předpokládá, že odborně zdatný dodavatel sám předem vyhodnotí, zda jím vytvořená mikrosimulace představuje funkční řešení, s tímto vědomím si teprve dovolí předstoupit k předvedení simulace zadavateli a bude se tak aktivně snažit předejít situaci, aby mikrosimulaci musel předvádět vícekrát. Teprve řešení odsouhlasené zadavatelem jako přijatelné bude možné v souladu s bodem 18 Přílohy č. 7 zadávací dokumentace podrobit dalšímu procesu, jako je schvalování Policií ČR a následné využití při testu. Zadavatel má za to, že jím schválené řešení bude vhodným předpokladem pro následné úspěšné schválení Policií ČR, neboť zadavatel má mnoho zkušeností s místními zvyklostmi a s předchozími schvalovacími postupy u dopravních řešení v Ostravě.

Žádost č. 48 ze dne 12. 3. 2021:

Příloha č. 7

V bodu 22. se uvádí, že Za součinnosti pracovníků správce SSZ se co nejjednodušeji odpojí kabeláž venkovní výstroje od stávajícího řadiče a provizorně se připojí k novému řadiči. K přepojení kabeláže na nový řadič dojde až v okamžiku, kdy bude mít účastník na místě sestaven a odzkoušen veškerý potřebný HW a SW, tedy řadič, RSU, propojení řadiče s RSU, připojení řadiče k DŘÚ přes GSM a OCIT-O v2.0, připojení RSU k centrálnímu prvku pro RSU přes GSM, připojení servisního PC k řadiči a k RSU, připojení ovládacího počítače k DŘÚ a centrálnímu prvku pro RSU.

Dotaz



K tomuto velmi jednoduše pojatému bodu se uchazeč táže, kde a jak má zadavatel vyřešeno alespoň dvoudenní vypnutí SSZ, neboť takový zásah vyžaduje kompletní oživení SSZ, včetně provedení testů?

Informace zadavatele:

Zadavatel plánuje nejprve 2 dny, kdy se SSZ vypne a proběhne příprava na test. Zadavatel zajistí dohled a řízení dopravy pomocí PČR během doby vypnutí řadiče. Během prvního dne zadavatel zajistí odpojení stávajícího řadiče, označení všech žil v kabelech a demontáž a odvoz stávajícího řadiče. Nový řadič následně účastník umístí na místo toho stávajícího. Zadavatel ponechá celý druhý den účastníkovi na instalaci a zapojení nového řadiče, včetně oživení a komplexních zkoušek (předpokládá se čas 6:00-22:00 hodin), s ohledem na to by účastník měl dimenzovat množství svých pracovníků. Pokud budou práce zadavatele první den hotovy dříve, může být zbývající čas (do 22:00 hodin) poskytnut dodavateli. Třetí den se uskuteční první termín testu dle zadávacích podmínek.

Žádost č. 49 ze dne 12. 3. 2021:

Příloha č. 7

V bodu 28. se uvádí, že Účastník má pro test k dispozici max. 3 pokusy v horizontu 14 dní. Jedním pokusem se rozumí cca čtyřhodinový test během jednoho dne s obsahem dle tabulky testování níže. Pokud se nepodaří splnit kterýkoli z požadavků tabulky s obsahem testování v rámci uvedených tří pokusů, výsledek testování nebude úspěšný a bude důvodem k vyloučení účastníka dle ust. § 122 odst. 7 ZZVZ a neuzavření smlouvy s takovým účastníkem.

Dotaz č. 1

Po neúspěšném pokusu se zase vrátí do provozu původní řadič?

Dotaz č. 2

Na kolik je doba 4 hodin závazná, nebo-li jak bude zadavatel postupovat, jestliže se ukáže potřeba prodloužení této lhůty?

Dotaz č. 3

Pouze nesplnění některého bodu tabulky je důvodem pro označení testu za neúspěšný, takže když uchazeč s novým řadičem nedosáhne na SSZ ani stávající úroveň dopravního komfortu, respektive provoz zkolabuje, i tak se jedná o „správného“ dodavatele?

Dotaz č. 4

Nedoplní zadavatel ZD tak, že do výsledku testu zahrne povinnost dosáhnout alespoň současné úrovně, a to prověřením nejméně v týdenním provozu, který by prověřil funkci



v nočním celočerveném režimu, dopravním sedle, stejně jako v ranní a odpolední špičce v různých dnech? Uchazeč žádá změnit ZD tak, aby se za úspěšný pokus považoval minimálně celotýdenní bezproblémový provoz.

Informace zadavatele:

ad 1) Bezprostředně po prvním termínu testu zadavatel požaduje uvedení řadiče SSZ do zkušebního provozu po období 14 dní ve smyslu bodu 28 Přílohy č. 7 zadávací dokumentace a následně až do nejbližšího víkendu pro případnou demontáž (preferována o víkendu) a provedení opětovného připojení a oživení původního řadiče. Účastník v tomto období zajistí z vlastní reže pro zadavatele veškerou potřebnou součinnost, zejména dohled nad funkčností SSZ ve smyslu Přílohy č. 1 a 3 zadávací dokumentace a provádění kompletního servisu ve smyslu Příloh č. 5 a 8 zadávací dokumentace. Zadavatel umožní ponechat řadič v provozu bez nutnosti demontáže v návazném období (navazujícím na výše uvedené „úvodní“ období a pokračujícím až do předání díla a zároveň do započetí poskytování servisních služeb), a to za předpokladu úspěšného testu a písemně stvrzené garance účastníka zajišťovat nadále uvedenou součinnost.

ad 2) Zadavatel uvedl pouze odhad („cca čtyřhodinový test“) a bude ochoten test dokončit, pokud po 4 hodinách testování bude již úspěšně otestována většina funkcionalit dle „Tabulky – obsah testování“ v Příloze č. 7 zadávací dokumentace. Dobu testování bude možné prodloužit, nejvýše však o další 2 hodiny, tj. celkem zadavatel poskytne až 6 hodin.

ad 3) Při testu se bude ověřovat splnění zadavatelem vybraných zadávacích podmínek. Předpokladem přijatelné úrovně dopravního komfortu je vytvoření dopravního řešení v souladu se zadávací dokumentací, úspěšné předvedení mikrosimulace zadavateli a schválení dopravního řešení Policií ČR. Objektivní prokazování „zhoršení situace“ na reálném provozu je nemožné, neboť nelze zajistit identické vstupní podmínky pro srovnávaná dopravní řešení, blíže vysvětleno rámci informace zadavatele k předchozím žádostem.

ad 4) Zadavatel nedoplní zadávací dokumentaci na základě tohoto dotazu. Zadavatel opakuje, že objektivní prokazování „zhoršení úrovně dopravního komfortu“ na reálném provozu je nemožné, neboť nelze zajistit identické vstupní podmínky pro srovnávaná dopravní řešení, blíže vysvětleno v odpovědích na předchozí žádosti o vysvětlení. Optimalizace dopravního řešení je proces, který je třeba provádět delší dobu (řádově déle než týdny), což zadavatel i zohledňuje v zadávacích podmínkách, viz např. bod 13 Přílohy č. 5 zadávací dokumentace. Zadavatel tedy důvodně očekává, že jím stanovené zadávací podmínky naopak ve výsledku přinesou lepší úroveň dopravního komfortu než současné dopravní řešení.

Žádost č. 50 ze dne 12. 3. 2021:



Příloha č. 7

V bodu 29. se uvádí, že *První pokus testu musí proběhnout nejpozději 60 dní od výzvy zadavatele k testování.*

Dotaz

Jak bude zadavatel postupovat, prokáže-li uchazeč svoje „kvality“, a již před zkouškou nebo v rámci ní (tedy ještě před uzavřením SoD) vyjde najevo, že uchazeč nezvládne ani do 2 měsíců naprogramovat do jím dodávaného řadiče:

- jak ani stávající kvalitu dopravního komfortu, který obsahuje i se současným detekčním systémem velmi vysokou úroveň preference TRAM, která je mimo jiné na této lokalitě podmínkou, jinak na této lokalitě dojde v dopravních špičkách ke zhroucení kolejového provozu,
- tak současný režim noční celočervené

a bude zřejmé, že ke stejné situaci může / bude docházet i na dalších SSZ?

Informace zadavatele:

Zadavatel v první řadě upozorňuje, že se nejedná o žádost o vysvětlení zadávací dokumentace, nýbrž jakousi polemiku nad budoucím procesním postupem zadavatele. Zadavatel však nad rámec své povinnosti uvádí, že požaduje úspěšný test v termínech dle bodů 28 a 29 Přílohy č. 7 zadávací dokumentace. V opačném případě se jedná o nesplnění zadávacích podmínek a s takovým účastníkem nebude moci být podepsána smlouva. Test proběhne pouze za stavu, kdy již bude schváleno dopravní řešení v souladu se zadávací dokumentací, tedy včetně kvalitního řešení nočního provozu i preference tramvají.

Žádost č. 51 ze dne 12. 3. 2021:

Příloha č. 7

V bodu 1) Tabulky testování ve sloupci Požadavek se uvádí, že *Hodnota měřeného příkonu každého výstupního obvodu k návěstidlu (v případě napájecího napětí návěstidel do 50 V) musí splňovat normu ČSN EN 12368.*

Dotaz

Může zadavatel sdělit, kde je taková hodnota v citované normě uvedena

Informace zadavatele:

Odkazem na normu ČSN EN 12368 v bodech č. 1 a 4 „Tabulky – obsah testování“ v Příloze č. 7 zadávací dokumentace zadavatel měl na mysli, že hodlá používat návěstidla splňující normu



ČSN EN 12368; návěstidla mohou být během provozu postupně měněna za jiná, avšak opět splňující normu ČSN EN 12368. Zadavatel tedy vysvětluje, že zněním sloupce „Požadavek“ v bodě č. 1 „Tabulky – obsah testování“ nemá na mysli jen prokázání konkrétní hodnoty (která ani v normě nemusí být uvedena), ale má na mysli prokázat schopnost řadiče přizpůsobit se (teoreticky libovolným) návěstidlům s napětím do 50 V s příslušným certifikátem od zkušebny prokazujícím shodu s ČSN EN 12368. Účastník za tímto účelem předvede, jakým způsobem se nastavuje napětí/příkony jednotlivých kanálů. Zadavatel poskytuje v příloze tohoto vysvětlení relevantní informace o jím používaných vozidlových i tramvajových návěstidlech v testovací lokalitě (fotografie štítků), tedy provozním napětí pro zkoušky a provozní toleranci této hodnoty, které v souladu s ČSN EN 12368 stanovuje výrobce návěstidla.

Žádost č. 52 ze dne 12. 3. 2021:

Příloha č. 7

V bodu 1) Tabulky testování ve sloupci Způsob prokázání se mimo jiné uvádí, že *Za dostatečně prokázané splnění zkoušky se považuje funkce s tramvajovými návěstidly, s nimiž musí řadič SSZ bezvadně pracovat*

Dotaz

Může zadavatel sdělit, co ho vede opírat zkoušku zrovna o TRAM návěstidla?

Informace zadavatele:

Cílem volby tramvajových návěstidel bylo právě zohlednit specifikum tramvají, neboť zadavatel jinak nemusí udávat reference přímo na systémy s tramvajovými návěstidly. Zadavatel opět připomíná, že je to on sám, kdo zná nejlépe své potřeby.

Žádost č. 53 ze dne 12. 3. 2021:

Příloha č. 7

V bodu 3) Tabulky testování ve sloupci Způsob prokázání se mimo jiné uvádí, že *Účastník bude lokálně simulovat 4 nadefinované režimy propojením příslušných svorek v řadiči, které jsou určeny pro připojení externího zařízení detekujícího vozidla IZS.*

Účastník dále spustí předem nadefinované 3 režimy z DŘÚ, včetně možnosti zadání různých délek jednotlivých režimů.

Dotaz č. 1

Vysvětlí zadavatel, proč se spokojí pouze s ukázkou režimu vyvolaného pouhou simulací požadavku na svorkách řadiče určených pro již nepodporované externí zařízení a nepožaduje



skutečné předvedení průjezdu vozidla IZS s využitím OBU, protože zkouška pomocí vstupů určených např. pro OPTICOM rozhodně nenahrazuje vyvolání VIP trasy prostřednictvím V2X?

Dotaz č. 2

Vysvětlí zadavatel požadavek pouze na 3 režimy, když testovaná lokalita má 4 ramena?

Informace zadavatele:

ad 1) Zadavatel uvažuje použití standardních svorek řadiče pro budoucí připojení zařízení V2X pro účely IZS, a to z důvodu otevřenosti rozhraní a univerzálnosti použití. Jelikož funkce využití OBU pro IZS není součástí plnění, není tato funkce ani součástí testování.

ad 2) Požadavek na počet režimů plyne z postoje zadavatele ve věci ovládání tras pro IZS, tedy z principu menšího počtu ručně (z DŘÚ) zadávaných režimů pro vozidla s modrými majáky. Blíže vysvětleno v odpovědi na žádost č. 26. V tomto konkrétním případě lze např. jeden režim užít pro uvolnění přímého směru od západu a východu, druhý režim pro uvolnění přímého směru od severu a jihu, a třetí „doplňkový režim“ využít např. pro uvolnění častěji využívaného levého odbočení apod.

Žádost č. 54 ze dne 12. 3. 2021:

Příloha č. 7

V bodu 4) Tabulky testování ve sloupci Požadavek se uvádí, že *Řadič SSZ musí disponovat funkcí „stmívání“ (pro návěstidla se světelným zdrojem LED splňující normu ČSN EN 12368). Stmívání musí být volitelné, takže musí být odvozeno od západu a východu Slunce a od reálného času.*

Dotaz

Vysvětlí zadavatel, proč nepožaduje test ztlumení svitu od externího zařízení (VO, soumračný spínač)?

Informace zadavatele:

Důvodem je snížit množství potřebných technologií instalovaných pro test (tedy minimalizovat nezbytné náklady vynakládané dodavatelem na testování nabízeného řešení). Tedy tato externí zařízení z důvodu testů nebude třeba instalovat.

Žádost č. 55 ze dne 12. 3. 2021:

Příloha č. 7



V bodu 9) Tabulky testování ve sloupci Požadavek se uvádí, že *Prokázání přenosu informací mezi vozidlem MHD a řadičem bez zbytečného prodlení.*

Dotaz

Sdělí zadavatel, jak bude zjišťovat či měřit „zbytečné prodlení“?

Informace zadavatele:

Termín „bez zbytečného prodlení“ je ve smyslu zadávací dokumentace ekvivalentní s termínem „bez zbytečného zpoždění“, který je vysvětlen jako součást odpovědi na žádost č. 37. Dodavatel musí prokázat přímé zpracování informací bez ukládání do zásobníku a souvisejícího zdržení (např. pomocí struktury řídicí logiky) a hodnota zpoždění přenosu informací bude ležet v intervalu 0 až 2 sekundy.

Žádost č. 56 ze dne 12. 3. 2021:

Příloha č. 7

V bodu 12) Tabulky testování ve sloupci Způsob prokázání se uvádí, že *Účastník na připojeném servisním PC řadiče vysvětlí, podle jakých údajů na monitoru lze zjistit, že SSZ čeká na synchronizaci časové osy signálního plánu, a jak lze průkazně ověřit, že již došlo k synchronizaci. Synchronizace bude řešena pomocí DŘÚ, nebo na základě přesného času.*

Dotaz č. 1

Může zadavatel vysvětlit, proč by mělo SSZ čekat na synchronizaci časové osy?

Dotaz č. 2

Zadavatel zná nějakou jinou synchronizaci pomocí DÚ, než pomocí přesného času?

Informace zadavatele:

ad 1) Synchronizace časové osy je nutná např. při přechodu z izolovaného do koordinovaného řízení, nebo při zapnutí signalizace přímo do koordinovaného režimu. Dokud synchronizace není provedena, SSZ na ni „čeká“ – samozřejmě může přitom provádět dílčí činnost.

ad 2) Pod pojmem „přesný čas“ v bodě 12 „Tabulky – obsah testování“ v Příloze č. 7 zadávací dokumentace, stejně jako v bodě 23 Přílohy č. 5 zadávací dokumentace, zadavatel rozumí lokálně určený přesný čas (přes speciální zařízení, nikoli z DŘÚ). Blíže vysvětleno též v odpovědích na předchozí žádosti o vysvětlení. Použití speciálního zařízení k určení přesného času není pro test nutné, pokud bude synchronizace řešena pomocí DŘÚ.

Žádost č. 57 ze dne 12. 3. 2021:



Příloha č. 9

DPO uvádí, že Úsek dopravní požaduje preferenci tramvajové dopravy v rozsahu, kdy vozy Dopravního podniku Ostrava budou projíždět světelně řízenými křižovatkami a přechody pro chodce bez zdržení nebo jen s minimálním zdržením. Míra zdržení je odvislá od trakce a závisí na konkrétní lokalitě. V místech, kde jsou v kolizi jednotlivé druhy dopravy, požadujeme upřednostnění tramvajové dopravy před autobusovou a trolejbusovou. V křižovatkách vybavenými BUS pruhy, požadujeme výrazně preferovat vozidla ve vyhrazeném jízdním pruhu. V ojedinělých případech je možné tento požadavek potlačit, pokud by mělo dojít k neúměrnému zdržení autobusové nebo trolejbusové dopravy.

Tramvajová doprava – průjezd SSZ zcela bez zdržení, nebo jen s minimálním zdržením. Při sjetí tramvají z více směrů a pokračujících za křižovatkou stejným směrem, upřednostnit tramvaj s největším zpožděním.

.....
Vjezd autobusu a trolejbusu do křižovatky z vyhrazeného jízdního pruhu bude řadič křižovatky vnímat na stejné úrovni, jako tramvaj přijíždějící na tramvajovém páse. Tímto se rozumí jak vyhrazený jízdní pruh na komunikaci, tak na tramvajovém tělese. Tj. autobus nebo trolejbus přijíždějící do křižovatky po tramvajovém páse bude preferován stejným způsobem jako tramvaj samotná.

Dotaz

Všimli si vůbec zástupci DPO, a.s. (v pozici zadavatele) při sepisování svých striktních, zadávací dokumentací požadovaných představ o míře preference MHD, že na veřejných komunikacích nejsou sami a že se na nich vyskytují i jiní účastníci silničního provozu, než jen vozidla DPO, a.s., a že i oni mají právo je rozumně užívat?

Informace zadavatele:

Zadavatel opět upozorňuje, že se nejedná o žádost o vysvětlení zadávací dokumentace a není jeho povinností na tuto náhrádku reagovat. Zadavatel však z důvodu snahy o maximální transparentnost uvádí, že bylo vysvětleno v rámci informace zadavatele k předchozím žádostem. Priorita Přílohy č. 9 zadávací dokumentace (koncipované čistě pro MHD) je v rámci závazných zadávacích podmínek vymezena a omezena bodem 12 Přílohy č. 5 zadávací dokumentace. Odlišný pohled v požadavcích je přirozený a plyne z různých kolizních aktérů v dopravním proudu a je tedy prakticky jisté, že nebude možné zajistit naplnění všech požadavků z Přílohy č. 9 zadávací dokumentace stejnou měrou.

Žádost č. 58 ze dne 12. 3. 2021:



DPO a.s. taktéž uvádí, že *Vybraný dodavatel bude konzultovat u každého SSZ aktuální linkové vedení MHD a charakteristiky průjezdu se zodpovědnými zaměstnanci dopravce – DPO (Dopravní podnik Ostrava, a.s.).*

Stupně preference:

- 1. průjezd bez snížení rychlosti*
- 2. bez zastavení, možno upravit rychlost jízdy, přibrzdit*
- 3. zastavení vozidla, následuje preferenční VOLNO*
- 4. bez preference*
- 5. odjezd ze zastávky, doba k vybavení signálu VOLNO musí zohlednit dobu staničení*

Dotaz

Může zadavatel uvést, co má být cílem takové konzultace (diskuse) a jaké povinnosti z ní pro dodavatele vyplývají?

Informace zadavatele:

Cílem konzultace je zejména povinnost přizpůsobení návrhu dopravního řešení aktuálnímu linkovému vedení, množství spojů a jízdnímu řádu, resp. očekávanému vývoji těchto parametrů MHD v krátkodobém horizontu. Zadavatel udává Přílohu č. 9 zadávací dokumentace ve znění požadavků k datu zahájení zadávacího řízení. Okolnosti ovlivňující provoz MHD, linkové vedení a jízdní řád nelze predikovat se 100% jistotou, provoz může být měněn na základě mnoha faktorů, které nelze dopředu garantovat. Zadavatel očekává max. jednotky procent úprav provozu MHD, a proto zařazuje konzultace jako vhodný způsob doladění požadavků.

Žádost č. 59 ze dne 12. 3. 2021:

Dále DPO, a.s. uvádí ke konkrétním SSZ svoje požadavky. Za všechny případy vybral uchazeč pro ilustraci příklad SSZ 1002.

Uzly SSZ:

1002	28. října x Mariánskohorská x Plzeňská
------	--

Průjezd tramvají ve směru od centra, stupeň preference 1.

Průjezd tramvají ve směru od ulice Plzeňské, zastávka v těsné blízkosti křižovatky, doba staničení 10s, stupeň preference 5.

Průjezd tramvají ve směru jízdy od Poruby, tramvaje v přímém směru, zastávka v blízkosti křižovatky, doba staničení 15s, stupeň preference 5.



Průjezd tramvají ve směru od Poruby, tramvaje odbočující vpravo do ulice Plzeňské, stupeň preference 2.

Průjezd autobusů ve směru z ulice Mariánskohorské vpravo, zastávka před křižovatkou, doba staničení 10s, stupeň preference 5.

Průjezd autobusů ve směru od Poruby vlevo, stupeň preference 3.

Autobusy ve směru od Poruby a od centra, stupeň preference 3.

Dotaz

Nerozšíří zadavatel realizační tým o pozici čaroděje nebo kouzelníka, když DPO, a.s. např. požaduje pro TRAM ze směru od centra stupeň preference 1, což přímo souvisí s mezičasem PB/TB, který je 13 sec a PB/VB, který je 23 sec (a to se nejedná o nejdelší mezičasy, které se na této lokalitě vyskytují), přitom jsou kladeny požadavky na preferenci i z jiných směrů a za těchto okolností nemá zkolabovat křižovatka?

Informace zadavatele:

Tvorba realizačního týmu včetně obsazení konkrétních pozic je záležitostí dodavatele. Zadávací podmínky (včetně bodu 12 Přílohy č. 5 zadávací dokumentace) zde implikují náročnější optimalizaci všech kolizních nároků účastníků dopravy, ať už z pohledu MHD, tak z pohledu ostatních účastníků provozu.

Žádost č. 61 ze dne 12. 3. 2021:

Jak zadavatel vyřeší přímý rozpor těchto požadavků s bodem 12. Přílohy č. 5?

Informace zadavatele:

Již bylo vysvětleno v rámci informace zadavatele k předchozím žádostem. Priorita Přílohy č. 9 zadávací dokumentace je v rámci závazných zadávacích podmínek vymezena a omezena bodem 12 Přílohy č. 5 zadávací dokumentace.

Žádost č. 62 ze dne 12. 3. 2021:

Může zadavatel prokázat dopravně inženýrskou reálnost a splnitelnost svých požadavků? Uvědomuje si zadavatel, že v případě jejich neprokázání se může jednat z důvodů dopravně nesplnitelných požadavků o neplatnou zadávací dokumentaci? Z výše uvedených důvodů uchazeč požaduje celou Přílohu č. 9 bez náhrady zrušit.



S ohledem na množství dotazů a jejich rozsah uchazeč žádá prodloužení lhůty pro podání nabídek o celou původní délku.

Informace zadavatele:

Cílem této veřejné zakázky je, aby dodavatel provedl optimalizaci zadaných kolizních vstupních požadavků. To znamená, že respektování dílčích požadavků může být částečně omezeno s cílem globálně optimálního řešení ve smyslu požadavků v bodě 12 Přílohy č. 5 zadávací dokumentace. Smyslem Přílohy č. 9 zadávací dokumentace je definování parciálních požadavků ze strany MHD, tato příloha je pro zadavatele důležitá a nebude zrušena (obzvlášť jen na základě obecných tvrzení či smyšlenek tazatele).

Žádost č. 63 ze dne 12. 3. 2021:

V Příloze č. 1 ZD (*POŽADAVKY NA SYSTÉM PRO DOPRAVNÍ CENTRUM (DC)*) v bodě 5. Zadavatel uvádí:

„DC musí obsahovat vazbu na následující další stávající telematické a jiné systémy, pro které bude zajišťovat technický dispečerský dohled a bude z nich čerpat data, případně do nich odesílat data/pokyny/nastavení; systémy uvedené s hvězdičkou (*) budou do DC integrovány (tedy datově začleněny, tzn., že data budou mj. součástí základního zobrazení pro dispečery), ostatní uvedené systémy budou připojeny pouze pomocí jejich externí aplikace bez další integrace technologií a dat do DC:“

Dotaz:

Co si Zadavatel představuje pod požadavkem připojení systémů pomocí externí aplikace? Jedná se o webový odkaz na danou aplikaci, nebo odkaz na ploše operátorského počítače, popřípadě nějaký jiný způsob?

Informace zadavatele:

„Připojení pouze pomocí externí aplikace“ znamená jednu z následujících variant:

- Webová aplikace v prohlížeči internetu,
- Softwarová aplikace (typicky klient) komunikující přes internet v odpovídajícím (i virtuálním) operačním systému, pro který je aplikace navržena,
- Mobilní aplikace, resp. GSM-SMS rozhraní; v tomto případě dodavatel zvolí vhodnou formu zobrazení sdělovaného obsahu v DC, SIM karty zajišťuje zadavatel.

Předmětem díla v tomto případě je pouze možnost spuštění okna aplikace na pracovišti operátora a práce s ní, a to i jako výsledek odkazu z interaktivní mapy při operaci s příslušným prvkem v mapě. Není zde nutná datová výměna s úložištěm DC, resp. funkcí F1.2 (zpracování,



vyhodnocení a archivace dat), pokud není uvedeno výslovně jinak. Odkaz na příslušnou specifikaci aplikace, resp. rozhraní je v bodě 5 Přílohy č. 1 zadávací dokumentace uveden u každé položky.

Žádost č. 64 ze dne 12. 3. 2021:

V Příloze č. 1 ZD (*POŽADAVKY NA SYSTÉM PRO DOPRAVNÍ CENTRUM (DC)*) v bodě 74. Zadavatel uvádí GIS jako jeden z výstupů pro publikování aktuálních dat, povelů a dopravních informací.

Dotaz:

Vlastní Zadavatel licenci na veřejné publikování mapových podkladů z GIS podle bodu č. 7 nebo je třeba tyto licence zahrnout do nabídky?

Informace zadavatele:

GIS podle bodu č. 7 Přílohy č. 1 zadávací dokumentace specifikovaný v bodě č. 74 je určen pro vnitřní použití v rámci DC. Pro veřejné publikování je určena webová a mobilní aplikace, jejíž součástí může být využití GIS podle bodu č. 7 Přílohy č. 1 zadávací dokumentace. Zadavatel disponuje licencí (uživatelskými právy) na veřejné publikování mapových podkladů, které vznikají a jsou udržovány v jeho režii. Jedná se o mapové podklady různé podrobnosti od generalizovaných mapových podkladů do měřítek 1 : 100 000 a 1 : 50 000, přes tzv. blokovou mapu do středních měřítek až po podrobnou technickou mapu do velkých měřítek. Toto platí i pro data územní identifikace – zejména adresní body a uliční síť. Všechny tyto podklady mohou být použity a umožňují veřejné publikování jak v mobilních, tak webových aplikacích. Kromě technické mapy jsou tato data zveřejněna na mapovém portálu zadavatele a jsou dostupné i formou otevřených dat (viz mapy.ostrava.cz). Zadavatel může vybranému dodavateli poskytnout případně data z pasportů vedených společnostmi Ostravské komunikace k těmto mapovým podkladům – např. údaje o SSZ, dopravní značení nebo data o dopravní nehodovosti aj., jakkoliv tyto podklady nejsou potřebné pro zpracování nabídky.

Žádost č. 65 ze dne 12. 3. 2021:

V Příloze č. 6 ZD *POŽADAVKY NA TECHNOLOGII STRATEGICKÝCH DETEKTORŮ (SD)* v bodě 10. Zadavatel uvádí:

„V místech, kde není zavedena elektrická energie, musí být možnost napájení z fotovoltaických článků a akumulátorů. Příkon zařízení musí umožnit připojení fotovoltaických článků ve velikosti odpovídající místu instalace s akumulátorem a musí mít dostatečnou kapacitu, aby byl zajištěn neustálý příkon elektrické energie, a to především v zimních měsících, kdy je sluneční intenzita nejslabší.“



V bodě 18. dále Zadavatel odkazuje na přílohu č.12 ZD, která obsahuje seznam doporučených sloupů pro instalaci strategických detektoru. Z této přílohy však není zřejmé, kolik sloupů umožní/neumožní přímé napájení detektoru/akumulátoru, tzn. Uchazeč není na základě přílohy č. 12. ZD schopen ani zhruba odhadnout případný počet lokalit napájených z fotovoltaických článků. Tato informace je pro Uchazeče důležitá pro určení konfigurace technologie pro každou lokalitu a má přímý dopad na cenu technologie pro jednotlivé lokality. Přestože je příloha č.12 pouze doporučením, její doplnění by uživateli pomohlo vytvořit si alespoň procentuální představu o možnostech napájení.

Dotaz:

Je Zadavatel schopen poskytnout informace o způsobu napájení pro jednotlivé sloupky, uvedené v příloze č. 12 ZD?

Informace zadavatele:

Všechny současné stožáry obsahují přípojku elektrické energie umožňující přímé napájení detektoru/akumulátoru v noci (z rozvodu VO). 4 místa s novými sloupky specifikovaná v bodě 6 Přílohy č. 6 zadávací dokumentace nemají přípojku elektrické energie; předpokládá se, že dodavatel zde osadí solární panely pro dobíjení akumulátorů.

Žádost č. 66 ze dne 12. 3. 2021:

V Příloze č. 6 ZD *POŽADAVKY NA TECHNOLOGII STRATEGICKÝCH DETEKTORŮ (SD)* v bodě 13. Zadavatel uvádí:

„Požadavkem je umístění detektoru na dříku stožáru, napájecího zdroje na spodní části dříku. V případě, kdy z této pozice nebude možné zajistit požadovanou přesnost dat, bude nutné umístit detektory na konzoly. Způsob uchycení a nosnost konzoly s detektorem je nutné projednat s příslušným správcem stožárů v rámci plnění veřejné zakázky. Dodávku konzol a projednání zajistí dodavatel.“

Dotaz č. 1:

Pokud to polohy stávající technologie umožní, bude Zadavatel akceptovat instalaci SD i mimo dřík stožáru? Instalaci detektoru na výložník často umožní detektoru výrazně lepší polohu pro sběr dat a s tím související úspěšnost měření.

Dotaz č. 2:

Připustí Zadavatel instalaci napájecího zdroje na horní část dříku? Tento zdroj bude s největší pravděpodobností součástí kabinetu, který by měl dle bodu 50. této přílohy být umístěn tak, aby byla zajištěna jeho ochrana polohou.



Informace zadavatele:

Ad dotaz č. 1) Jak udává bod 13 Přílohy č. 6 zadávací dokumentace, zadavatel bude akceptovat instalaci SD mimo dřík (např. na výložník) v případě, kdy z pozice na dříku nebude možné zajistit požadovanou přesnost dat. Pokud bude detektor funkční (v souladu se zadávacími podmínkami) na dříku, není důvod instalace výložníku.

Ad dotaz č. 2) Ano, zadavatel připouští instalaci napájecího zdroje na horní část dříku jako součást kabinetu z důvodu ochrany napájecího zdroje polohou.

Žádost č. 67 ze dne 12. 3. 2021:

V Příloze č. 6 ZD *POŽADAVKY NA TECHNOLOGII STRATEGICKÝCH DETEKTORŮ (SD)* v bodě 29. Zadavatel uvádí:

„Při zkušebním provozu bude ověřena požadovaná přesnost výsledků měření pomocí videozáznamu z měřicího místa – srovnáním výsledků u veličin intenzita a skladba dopravního proudu naměřených systémem s výsledky odvozenými z videozáznamu. Je třeba provést testovací měření alespoň na 5 měřicích profilech, na každém alespoň 30 minut měření, alespoň v jednom jízdním pruhu profilu, v různých provozních podmínkách (dopravní špička, sedlo, volný proud), v různých denních dobách.“

Dotaz:

Kdo zajistí dodávku a obsluhu technologie pro kontrolní měření?

Informace zadavatele:

Testovací měření při zkušebním provozu SD podle bodů 28 až 30 Přílohy č. 6 zadávací dokumentace bude kompletně zajištěno dodavatelem. Zadavatel musí mít možnost dozorovat všechna příslušná měření a musí získat přístup ke všem nahrávkám z měření a odvozeným datům a informacím.

Žádost č. 68 ze dne 12. 3. 2021:

V Příloze č. 6 ZD *POŽADAVKY NA TECHNOLOGII STRATEGICKÝCH DETEKTORŮ (SD)* v bodě 27. Zadavatel uvádí:

„Detektor musí zaznamenat jednak pomalu jedoucí nebo stojící provoz a naopak i rychle jedoucí vozidla (do 200 km/h)“

Dotaz:



Jakým způsobem hodlá Zadavatel ověřit u strategických detektorů splnění podmínky záznamu stojícího vozidla nebo záznamu vozidla jedoucí rychlostí třeba 190km/hod?

Informace zadavatele:

Tento požadavek nebude ověřován testovacím měřením. Rozsah rychlostí udávaný výrobcem detektoru musí pokrývat rozsah požadovaný v bodě 27 Přílohy č. 6 zadávací dokumentace. Pokud výrobce rozsah rychlostí event. neudává, musí dodavatel provést test mimo veřejné pozemní komunikace prokazující požadovanou funkčnost v souladu se zadávacími podmínkami.

Žádost č. 69 ze dne 12. 3. 2021:

V Příloze č. 3 ZD *POŽADAVKY NA TECHNOLOGII DOPRAVNÍ ŘÍDÍCÍ ÚSTŘEDNY (DŘÚ)* v bodě 6. *Zadavatel mimo jiné uvádí:*

„Pro účely rozšiřování systému (připojování dalších řadičů SSZ v budoucnu) je vybraný dodavatel povinen garantovat dodavatelům SSZ rovné podmínky přístupu k DŘÚ, tj. garantovat cenu licencí, na které postavil svou nabídku v zadávacím řízení.“

Zadavatel požaduje stanovit po účastníkovi vlastní textaci podmínek v příloze č.7 Smlouvy o dílo.

Dotaz:

Jakým způsobem Zadavatel hodlá porovnat vyváženost těchto podmínek od jednotlivých Uchazečů?

Informace zadavatele:

Podle bodu 6 Přílohy č. 3 zadávací dokumentace účastníci musejí pro nové licence garantovat cenu, na které postavili svou nabídku v zadávacím řízení. Zadavatel bude v rámci zadávacího řízení porovnávat nabídky účastníků dle kritérií uvedených v zadávací dokumentaci. Zadavatel v zadávací dokumentaci nestanovil, že bude srovnávat cenu budoucích licencí, neboť mohou/nemusejí u různých dodavatelů být časově omezené a zadavatel nemá (a ani nemůže mít, s ohledem na vnější podmínky) v současnosti přesnou představu, v jakém časovém období bude potřebovat využívat jaký konkrétní počet licencí. Vzájemné porovnávání licencí mezi sebou ZZVZ ostatně nevyžaduje.

Žádost č. 70 ze dne 12. 3. 2021:

V Příloze č. 3 ZD *POŽADAVKY NA TECHNOLOGII DOPRAVNÍ ŘÍDÍCÍ ÚSTŘEDNY (DŘÚ)* v bodě 4. *Zadavatel uvádí:*



„DŘÚ bude postupně zajišťovat komunikaci se všemi řadiči SSZ na území města Ostravy a spadajících do systému řízení dopravy ve městě. V této VZ bude realizováno připojení 27 řadičů SSZ, které jsou rovněž součástí díla, dle Přílohy č. 4 ZD. Ostatní řadiče budou připojovány postupně. Požadavky na funkcionality připojovaných řadičů SSZ jsou součástí Přílohy č. 5 ZD“

Dotaz:

Proč je vybráno k napojení do dopravní ústředny jen 27 řadičů, když Ostrava disponuje moderním vybavením u řady křižovatek a připojení dalších křižovatek se nabízí provést v rámci uvedené zakázky a sníží se tím počet křižovatek, které se budou napojovat – viz. předchozí dotaz.

Informace zadavatele:

Zvolené množství řadičů i forma zakázky vychází ze strategických záměrů města, rozpočtových a dotačních možností. Není zřejmé, co je tazatelem myšleno pod pojmem „uvedená zakázka“. Pokud měl tazatel na mysli rozšíření jedné ze zakázek, které byly využity pro pořízení některých z posledních řadičů v Ostravě, nejednalo by se o aktuálně preferovanou formu veřejné zakázky a výsledek by pro zadavatele představoval riziko technologické závislosti na dodavateli. Volba způsobu, jakým mají být zajištěny veřejnou zakázkou sledované potřeby zadavatele, náleží výlučně zadavateli.

Žádost č. 71 ze dne 12. 3. 2021:

V Příloze č. 3 ZD *POŽADAVKY NA TECHNOLOGII DOPRAVNÍ ŘÍDÍCÍ ÚSTŘEDNY (DŘÚ) v bodě 5. Zadavatel mimo jiné uvádí:*

„Zadavatel stanovuje umístění DŘÚ do městského ICT centra, kam dodavatel dodá příslušný hardware; volba, zda řešení DŘÚ bude fyzické (standardní server) nebo virtuální (appliance) řešení, se ponechává na dodavateli.“

Dotaz:

Uvědomuje si Zadavatel, že ponechat takové rozhodnutí na dodavateli má významný vliv na cenu a že taková nejednoznačnost je v rozporu se ZVZ a připouští variantní řešení?

Informace zadavatele:

Zadavatel se v souladu s aktuálními trendy odpovědného zadávání orientuje především na cíl a umožňuje dodavatelům, aby nabídli co nejširší okruh možných řešení, které naplní potřeby zadavatele. Cenová konkurence je přirozená, když varianty nabídek zadavatel v zadávacích podmínkách vyloučil. Různorodost dodávaných fyzických komponent a systémových řešení u



různých dodavatelů je přirozená, stejně jako je přirozené, že i konkrétní dodavatelé sami budou mít k dispozici více technologických možností, jak naplnit potřeby zadavatele. Upřednostněním konkrétní varianty fyzických prvků by naopak mohlo vést k nedůvodné diskriminaci některého řešení a prodražení plnění.

Žádost č. 72 ze dne 12. 3. 2021:

V Příloze č. 4 ZD *VÝBĚR A PARAMETRY LOKALIT SSZ* Zadavatel mimo jiné uvádí lokality SSZ, kde je požadováno provést výměnu řadičů SSZ.

Dotaz:

Proč se Zadavatel rozhodl vyměnit i relativně nedávno vyměněné řadiče, když v Ostravě je řada starších křižovatek, které výměnu potřebují a přitom některé řadiče navržené v ZD na výměnu umožňují splnění požadavků VZ bez výměny nebo dalšího rozšíření?

Informace zadavatele:

Zadavatel v první řadě upozorňuje, že je to on sám, kdo zná nejlépe své potřeby a je jeho výsostným právem tyto promítnout do zadávací dokumentace. Zvolené množství řadičů i forma zakázky vychází ze strategických záměrů zadavatele, rozpočtových a dotačních možností. Všechny vyměňované řadiče jsou starší minimálně 10 let, jde o období okolo konce morální i technické životnosti. Pouze tři výjimky z let 2013, 2014 a 2018 jsou vyměněny z důvodu současné výměny sousedních řadičů SSZ v těsné koordinaci. Zadavatel z důvodu hospodárnosti novější vyřazené řadiče nebude likvidovat, ale využije je pro zvýšení plynulosti dopravy a spolehlivosti řízení, např. jako dočasné SSZ při rekonstrukcích pozemních komunikací, nebo jako studenou zálohu pro případ vážné poruchy některého z ostatních řadičů, případně realizuje instalaci řadiče z roku 2018 na nové místo s izolovaným provozem SSZ, např. pro samostatně řízený přechod pro chodce.

Žádost č. 73 ze dne 12. 3. 2021:

V Zadávací dokumentaci v bodě 11.4 Zadavatel mimo jiné požaduje zpracovat plán realizace díla (který bude obsahem Přílohy č. 3 Smlouvy). Tento plán realizace díla musí obsahovat časové milníky pro jednotlivé realizační fáze. Časová prodleva mezi sousedními milníky pro první rok realizace díla nesmí překročit 2 měsíce, totéž platí i pro čas mezi počátkem plnění a prvním milníkem.

Dotaz:



Má Zadavatel představu, které konkrétní milníky má Uchazeč neopomenout použít pro jednotlivé realizační fáze?

Informace zadavatele:

Zadavatel předpokládá, že dodavatel má vlastní procesní zkušenosti s postupy realizace obdobných zakázek, a přizpůsobí harmonogram svým pracovním zvyklostem a možnostem. Z toho důvodu není zadavatelem definován konkrétní seznam milníků. Lze obecně předpokládat, že pro každou část zakázky dle odst. 3.1 zadávací dokumentace a pro každou lokalitu realizace (nebo soubor lokalit) mohou být milníky okolo následujících činností:

- zahájení a ukončení projektové části,
- termín podání žádosti o povolení/souhlasů (týká se např. osazení nových sloupů pro SD dle bodu 6 Přílohy č. 6 zadávací dokumentace),
- termín projednání nového dopravního řešení s Policií ČR případně dalšími orgány,
- termín předvedení mikrosimulace SSZ,
- termín získání všech povolení,
- zahájení a ukončení etap realizace,
- termín uvedení do zkušebního provozu,
- termín testů při zkušebním provozu,
- termín ukončení a vyhodnocení zkušebního provozu,
- termín zpracování dokumentace skutečného provedení,
- zahájení a ukončení ladění programové logiky SSZ.
- termín předání a převzetí díla.

Žádost č. 74 ze dne 12. 3. 2021:

Ve smlouvě /Čl.III./Předmět smlouvy/ odstavec 3.10/ je uvedeno: "*Součástí díla je také zajištění dvou opatření propagace (publicity) projektu ve vztahu k podpoře z prostředků EU v rámci OPD: A) Zhotovitel zajistí výrobu a staticky stabilní instalaci dočasného billboardu (dále jen "Billboard") v počtu 1 kus o rozměrech požadovaných podmínkami OPD. Billboard bude umístěn na viditelném místě v místě realizace projektu, nejpozději do 5 dnů ode dne nabytí účinnosti Smlouvy*".

Dotaz

Mohl by Objednatel/Zadavatel zvážit prodloužení lhůty u termínu instalace Billboardu pro zajištění propagace OPD, s ohledem na to, že ustanovení Smlouvy v Čl. XV Účinnost smlouvy, odst. 15.1, odkládá nabytí účinnosti smlouvy až do "Nabytí účinnosti smlouvy o poskytnutí dotace/ rozhodnutí o poskytnutí dotace z OPD"? Žadatel se domnívá, že Zadavatel nemůže Zhotovitele zavazovat dodávkou (jedná se zejména výrobu konstrukce Billboardu a vlastní tisk oznámení na Billboardu) a to ještě před účinností smlouvy? Žadatel se domnívá, že lhůta 5 dní pro výrobu a instalaci Billboardu je k výše uvedenému nepřiměřeně nízká a nelze ji za standardních podmínek splnit.



Informace zadavatele:

V podmínkách OP Doprava týkající se publicity projektu spolufinancovaného z prostředků EU (u něhož výše dotační podpory přesahuje 500 tisíc EUR) je stanoveno, že dočasný billboard musí být umístěn na místě dobře viditelném pro veřejnost, například v místě realizace projektu, po dobu fyzické realizace projektu až do doby ukončení fyzické realizace projektu (tj. termín, ve kterém je ukončena realizace aktivit / činností, které jsou obsahem operace a naplňují cíle projektu). Zadavatel předpokládá, že fyzická realizace projektu započne několik dnů (maximálně do 1 týdne) po nabytí účinnosti Smlouvy s vybraným dodavatelem (Zhotovitelem). To je důvod stanovení oné pětidenní lhůty na instalaci billboardu od nabytí účinnosti Smlouvy, přičemž tato lhůta se Zadavateli jeví jako přiměřená. Dále lze výše uvedenou část odpovědi doplnit informací, že dotační titul (Rámcová smlouva o financování projektu) již byla mezi statutárním městem Ostrava a poskytovatelem dotace uzavřena a tato smlouva již nabyla účinnosti.

Žádost č. 75 ze dne 12. 3. 2021:

Ve Smlouvě/Čl. 4/ odst. 4.2.1, je Objednatelem požadováno: *"Servisní služby budou poskytovány po dobu neurčitou od podpisu akceptačního protokolu Díla Objednatelem s výsledkem „Akceptováno bez výhrad“ dle čl. VI Smlouvy; Objednatel dále v rámci Servisních služeb požaduje zajistit životnost komponent Díla v délce minimálně 10 let od předání Díla, tj. od podpisu akceptačního protokolu díla Objednatelem s výsledkem „Akceptováno bez výhrad“ dle čl. VI Smlouvy; Nabídnul-li Zhotovitel v zadávacím řízení na Veřejnou zakázku dílčí komponenty s nižší než s uvedenou životností (např. servery a další HW a SW, akumulátory/baterie, jiné zboží spotřební povahy apod.), je v ceně Servisních služeb zahrnuta i cena za všechny nutné výměny (za stejný kus či adekvátní vylepšení) během desetiletého období životnosti.*

Dotaz a

Je smyslem výše uvedeného požadavku Objednatele/Zadavatele, aby Zhotovitel do ceny Servisní služby promítl pouze cenu práce spojené s vlastní výměnou dílčích komponent s nižší než s 10letou životností? Nebo Zadavatel požaduje, aby do ceny Servisní služby byla promítnuta jak cena spojená s výměnou, tak i cena vlastního HW, dílčích komponent s nižší životností než 10 let?

Dotaz b

Jak koresponduje požadavek Objednatele/Zadavatele, uvedený ve Smlouvě /Čl. IV./odst. 4.2.1, zejména požadavek Objednatele/Zadavatele, aby Dodavatel zahrnul do celkové ceny nabízených Servisních služeb započítal i cenu za výměnu komponent s životností kratší než 10 let, citace: *"Objednatel dále v rámci Servisních služeb požaduje zajistit životnost komponent Díla*



v délce minimálně 10 let od předání Díla, tj. od podpisu akceptačního protokolu díla Objednatel s výsledkem „Akceptováno bez výhrad“ dle čl. VI Smlouvy; Nabídnul-li Zhotovitel v zadávacím řízení na Veřejnou zakázku dílčí komponenty s nižší než s uvedenou životností (např. servery a další HW a SW, akumulátory/baterie, jiné zboží spotřební povahy apod.), je v ceně Servisních služeb zahrnuta i cena za všechny nutné výměny (za stejný kus či adekvátní vylepšení) během desetiletého období životnosti", s ustanovením Smlouvy, Čl.XIII.,odst.13.1 , citace uvedeného článku: "Ve vztahu k poskytování Služeb lze Smlouvu dále po uplynutí 5 (slovy: pěti) let poskytování Služeb ukončit výpovědí ze strany Objednatele a po uplynutí 10 (slovy: deseti) let poskytování Služeb výpovědí ze strany Zhotovitele, a to i bez udání důvodu". Pokud Zhotovitel, na základě výše uvedeného požadavku Objednatele/Zadavatele rozpustí náklady na výměnu komponent s kratší životností do servisní ho rozpočtu na 10 let a Objednatel /Zadavatel po 5 letech smlouvu vypoví, jak dojde k vyrovnání nákladů, které byl Zhotovitel nucen realizovat a rozpočíst do 10 let a které se mu "nevrátí" formou servisního poplatku od Objednatele za zbývající období?

Informace zadavatele:

ad a) Zadavatel požaduje, aby dodavatel nacenil jak výměnu, tak i cenu vlastního HW, dílčích komponent s nižší životností než 10 let. Zadavatel současně přistupuje k úpravě zadávací dokumentace, ceníku (příloha č. 20 zadávací dokumentace) a návrhu smlouvy (příloha č. 19 zadávací dokumentace) tak, aby cena za výměnu komponent s nižší životností než 10 let od akceptace díla s výsledkem „Akceptováno bez výhrad“ byla vyčleněna z ceny servisních služeb, přičemž výměna komponent bude fakturována jednorázově vždy po výměně příslušné komponenty (vše však bude součástí nabídkové ceny účastníka).

ad b) Zadavatel přistupuje k úpravě zadávací dokumentace, ceníku (příloha č. 20 zadávací dokumentace) a návrhu smlouvy (příloha č. 19 zadávací dokumentace) tak, aby výměna komponent byla naceněna v samostatné položce a nebyla zahrnuta v ceně servisních služeb. Součástí nabídkové ceny – rozpočtu (příloha č. 20 ZD) tedy bude nacenění servisních prací na 12 a na 48 měsíců bez výměny komponent a samostatné nacenění výměny komponent s nižší než požadovanou životností.

Servisní služby budou hrazeny na měsíční bázi z nabídkové ceny za servisní služby, ve které není zahrnuta výměna komponent, zatímco výměna komponent bude uhrazena po jejím uskutečnění za cenu konkrétní komponenty při respektování celkové nabídkové ceny za výměnu komponent s nižší životností. Zadavatel současně požaduje, aby dodavatel učinil součástí nabídky seznam komponentů, cenu jednotlivých komponent a harmonogram výměny.



Zadavatel poskytuje aktuální znění zadávací dokumentace, ceníku a návrhu smlouvy v příloze tohoto vysvětlení zadávací dokumentace, přičemž změny jsou barevně vyznačeny v režimu sledování změn.

Žádost č. 76 ze dne 12. 3. 2021:

Ve Smlouvě/ Čl. V/ odst. 5.2/ je uvedeno: "*Detailní specifikace ceny Plnění je obsažena v Příloze č. 4 Smlouvy. Ceny uvedené v tomto článku Smlouvy jsou uvedeny jako maximální, nejvýše přípustné, nepřekročitelné a zahrnující veškeré náklady Zhotovitele nutné k řádnému splnění předmětu Smlouvy (např. správní a místní poplatky, vedlejší náklady, náklady spojené s dopravou do místa plnění, náklady na seznámení se s obsluhou, včetně nákladů souvisejících apod.). Zhotovitel nese veškeré náklady nutně nebo účelně vynaložené při plnění závazku ze Smlouvy včetně správních poplatků. Cenu Díla a Služeb je možné upravit pouze za níže specifikovaných podmínek*".

Dotaz

Může Objednatel/Zadavatel specifikovat o jaké "místní poplatky" se jedná, kdo tyto poplatky bude pro Zhotoviteli požadovat a v jaké výši?

Informace zadavatele:

Zadavatel předpokládá, že dodavatel jako odborně zdatná osoba zná poplatky související s realizací díla a tyto promítne do své nabídkové ceny. Zadavatel sděluje, že statutární město Ostrava nemá žádné zvláštní místní poplatky, které by se týkaly realizaci této veřejné zakázky na území města Ostrava; cílem uvedeného smluvního ustanovení je vyjádřit nezbytnost zahrnutí veškerých nezbytných nákladů do ceny Plnění.

Žádost č. 77 ze dne 12. 3. 2021:

Ve Smlouvě/ Čl.5/ odst.5.2, druhý odstavec je uvedeno: "*Ceny Servisních služeb musejí být konstantní (neměnné) dle hodnot v Příloze č. 4 Smlouvy po dobu prvních 5 let trvání smluvního vztahu. Pro účely úhrady ceny Servisních služeb na měsíční bázi bude vždy kalkulována 1/12 roční paušální hodnoty. Objednatel umožní navyšování roční ceny servisních služeb od 6. roku trvání smluvního vztahu maximálně o meziroční míru inflace v České republice oficiálně publikovanou Českou národní bankou*".

Dotaz

Zamýšlí Objednatel/Zadavatel výše uvedenou formulaci, že je Zhotovitel oprávněn 6. rokem zvýšit ceny Servisních služeb o meziroční míru inflace za dobu předchozích 5. let nebo o meziroční míru inflace vyhlášenou Českou národní bankou za 5. rok trvání platnosti a účinnosti smluvního vztahu?



Informace zadavatele:

Navýšení ceny servisních služeb v 6. roce trvání smluvního vztahu je požadováno maximálně o meziroční míru inflace vyhlášenou ČNB za 5. rok trvání smluvního vztahu.

Žádost č. 78 ze dne 12. 3. 2021:

Ve Smlouvě/ Čl. V./odst. 5.2/ třetí odstavce: "Ceny za 1 hodinu poskytování služeb rozvoje (Služby školení, Konzultační služby a Programátorské služby) musejí být konstantní (neměnné) dle hodnot v Příloze č. 4 Smlouvy po dobu prvních 5 let trvání smluvního vztahu. Objednatel umožní navyšování roční ceny služeb rozvoje od 6. roku trvání smluvního vztahu maximálně o meziroční míru inflace v České republice oficiálně publikovanou Českou národní bankou".

Dotaz

Zamýšlí Objednatel/Zadavatel výše uvedenou formulaci, že je Zhotovitel oprávněn 6. rokem zvýšit ceny služeb rozvoje o meziroční míru inflace za dobu předchozích 5. let nebo o meziroční míru inflace vyhlášenou Českou národní bankou za 5. rok trvání platnosti a účinnosti smluvního vztahu?

Informace zadavatele:

Zadavatel odkazuje na informaci k předchozí žádosti o vysvětlení (Žádost č. 77 ze dne 12. 3. 2021).

Žádost č. 79 ze dne 12. 3. 2021:

Ve Smlouvě / Čl. V./ odst.5.4.4, je uvedeno: "cenu za poskytování Servisních služeb na základě Faktur, které je Zhotovitel oprávněn vystavit vždy zpětně za každý kalendářní měsíc poskytovaného plnění, nejdříve však po odsouhlasení výkazu (reportu) o poskytnutých Službách dle Smlouvy ze strany Objednatele, a to za podmínek uvedených v čl. VI Smlouvy. Pro účely úhrady ceny Servisních služeb na měsíční bázi bude vždy kalkulována 1/12 roční paušální hodnoty. V případě, že plnění nebude poskytováno po celou dobu kalendářního měsíce, sníží se fakturovaná částka poměrným způsobem s ohledem na dobu, po kterou bylo plnění skutečně poskytováno.

Dotaz

Může zadavatel vysvětlit co uvedenými smluvními podmínkami zamýšlel a v jakém případě se uvedené ustanovení uplatní, ve vztahu k předchozímu závazku zhotovitele (Smlouvě /Čl. 4/ odst. 4.2.1), kdy je uvedeno že v ceně Servisních služeb musí být zahrnuta/ rozpuštěna cena za všechny nutné výměny během desetiletého období životnosti komponent (Smlouva/Čl. 4/ odst.



4.2.1), a cena Servisních služeb je stanovena neměnným měsíčním paušálem z roční / 4leté ceny?

Informace zadavatele:

Zadavatel odkazuje na informaci zadavatele k žádosti č. 75 ze dne 12. 3. 2021.

Žádost č. 80 ze dne 12. 3. 2021:

Smlouva/Čl. V/ odst. 5.15.1/ Zadržné, citace ustanovení: "*Objednatel si vyhrazuje právo na zádržné ve výši 15 % (slovy: patnáct procent) z fakturované částky za jakoukoliv Část Díla (Část 1 až Část 4) do doby akceptace Díla jako celku Objednatelem, a to na základě příslušného akceptačního protokolu ve smyslu čl. VI Smlouvy*".

Dotaz

Zamýšlí Objednatel/ Zadavatel uplatnit zádržné jen na některou/některé Části 1-4 díla nebo na dílo jako celek? V případě že Objednatel / Zadavatel bude vybírat na kterou část díla se zádržné uplatní, může pak vysvětlit, podle jakého klíče/ na základě jakých parametrů bude o části díla na které uplatní Zádržné rozhodovat?

Informace zadavatele:

Zadavatel zamýšlí uplatnit zádržné na Dílo jako celek, tzn. zádržné uvolnit po předání celého Díla.

Žádost č. 81 ze dne 12. 3. 2021:

Ve Smlouvě/Čl. IX/ odst. 9.1/ je uvedeno: "*Zhotovitel prohlašuje, že vlastnické právo a nebezpečí škody na věci ke všem hmotným součástem plnění předmětu Smlouvy předaným Zhotovitelem Objednateli v souvislosti s plněním předmětu Smlouvy přechází na Objednatele dnem jejich řádného předání Objednateli*".

Dotaz

Může Objednatel / Zadavatel upřesnit jaké "řádné předání" v tomto kontextu Objednatel/Zadavatel zamýšlí? Jedná se o dílčí předání části jednotlivých Celků nebo komplexní předání v rámci podepsání akceptačního protokolu na celé dílo?

Informace zadavatele:

Zadavatel odkazuje na ustanovení čl. VI odst. 6.1.2 smlouvy, ve kterém je uvedeno, že povinnost zhotovitele týkající se provedení díla je splněna až v okamžiku akceptace díla jako celku



objednatel. Řádným předáním je tedy míněno komplexní předání v rámci podepsání akceptačního protokolu na celé dílo.

Žádost č. 82 ze dne 12. 3. 2021:

Ve Smlouvě /Čl. IX/ odst. 9.3/ je uvedeno: "*Není-li ve Smlouvě a jejích přílohách stanoveno jinak, Zhotovitel poskytuje licenci jako: c) licenci neomezenou územním či množstevním rozsahem a rovněž tak neomezenou způsobem nebo rozsahem užití*"

Dotaz

V předmětném ustanovení smlouvy požaduje Objednatel/Zadavatel po Zhotoviteli mimo jiné udělení "licence" s neomezeným územním rozsahem nebo rozsahem užití. Co vede Objednatele k tomuto požadavku? Zamýšlí dílo použít i pro jiné lokality, než je území statutárního města Ostravy a jiným způsobem, než je uvedeno v předmětu veřejné zakázky?

Informace zadavatele:

Zadavatel považuje toto ujednání za standardní a smyslem je předejít situaci, kdy by byl v budoucnu při užívání díla omezen menším rozsahem licence. Účastníci jsou oprávněni zadavatelem požadovaný rozsah licenčního oprávnění zohlednit v rámci nabídkové ceny.

Žádost č. 83 ze dne 12. 3. 2021:

Smlouva/Čl. XIII/ odst. 13.2/ d), citace (odst. 2/ citace ustanovení: " Smluvní strany sjednávají právo Objednatele odstoupit od Smlouvy v případě, kdy Zhotovitel poruší Smlouvu podstatným způsobem. Za podstatné porušení povinností Zhotovitelem se považuje zejména: d) nedodrží-li Zhotovitel požadovanou kvalitu plnění a případnou vadu v dodatečně poskytnuté přiměřené lhůtě neodstraní (v pochybnostech se má za to, že dodatečně poskytnutá lhůta je přiměřená, pokud činila alespoň 5 (slovy: pět) pracovních dnů ode dne doručení písemného upozornění na porušení povinností Objednatel);"

Dotaz

Zájemce se domnívá, že Objednatel / Zadavatelem stanovená "přiměřená dodatečně poskytnutá lhůta 5 pracovních dní", na odstranění nedostatků spojených s kvalitou plnění Zhotovitele, je vzhledem k možným důsledkům (výpověď smlouvy Objednatel/Zadavatelem) zcela nedostačující. Žádáme proto zdvořile Objednatele/Zadavatele o přiměřené prodloužení lhůty minimálně na 15 dní.

Informace zadavatele:

Zadavatel na základě opakovaného zvážení přistupuje k úpravě citovaného ustanovení návrhu smlouvy a prodlužuje lhůtu na 10 pracovních dnů.



Zadavatel poskytuje v příloze tohoto vysvětlení upravený návrh smlouvy, přičemž změny jsou barevně vyznačeny v režimu sledování změn.

Žádost č. 84 ze dne 12. 3. 2021:

Smlouva/Čl. XIII. /odst. 13.5/ citace ustanovení: " V případě platného odstoupení z důvodu připuštěného zákonem či Smlouvou, Smlouva zaniká okamžikem doručení písemného oznámení o odstoupení druhé Smluvní straně s tím, že Objednatel má právo si ponechat a užívat již pořízené plnění (a to i s využitím příslušných zdrojových kódů), pokud provede jeho úhradu do 30 dnů po odstoupení, nebylo-li již uhrazeno."

Dotaz

Vzhledem ke komplexnosti požadavků Objednatele/Zadavatele, nevyváženosti povinností a sankcí ve smlouvě, které zavazují Zhotovitele, je toto ustanovení velice problematické a Žadatel žádá zdvořile Objednatele/ Zadavatele, aby jej doplnil tak, aby byl Zhotovitel oprávněn požadovat po Objednateli/Zadavateli náhradu vzniklé škody a ušlého zisku.

Informace zadavatele:

Zadavatel trvá na znění odstavce 13.5 čl. XIII smlouvy, když jako osoba jednájící s povinností péče řádného hospodáře musí povinnosti zhotovitele náležitě zajistit a utvrdit, což nelze považovat za „nevyváženost“. Zadavatel ve zbytku odkazuje na obecnou právní úpravu týkající se povinnosti vydat bezdůvodné obohacení či nahradit újmu dle zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „OZ“). Nicméně znění smlouvy nebude dále upravováno.

Žádost č. 85 ze dne 12. 3. 2021:

Smlouva/Čl. XIV/ odst. 14.3/14.3.2, citace ustanovení: " Oznámení správně adresovaná se považují za doručená, dnem fyzického předání oznámení, je-li oznámení zasíláno prostřednictvím kurýra nebo doručováno osobně;

Dotaz

Žádáme zdvořile Objednatele/Zadavatele o vypuštění možnosti doručení oznámení osobním způsobem, vzhledem k tomu, že dokument nemusí převzít na straně Zhotovitele oprávněná osoba, nebo bude z důvodu epidemiologické situace uzavřena podatelna...

Informace zadavatele:



Zadavatel předpokládá, že v případě trvání stávající epidemiologické situace a souvisejících omezení bude primárně využívat elektronické komunikace (odst. 14.3.1 návrhu smlouvy) či komunikace prostřednictvím provozovatele poštovních služeb (odst. 14.3.3 návrhu smlouvy).

Zadavatel současně předpokládá, že v případě uzavření podatelny (či jiné kontaktní adresy) zhotovitele bude o takové skutečnosti neprodleně informován. Zadavatel ponechává stávající znění návrhu smlouvy.

Žádost č. 86 ze dne 12. 3. 2021:

Smlouva/Čl. XIV/ odst. 14.3.4, citace ustanovení: " dnem, kdy bude, v případě, že doručení výše uvedeným způsobem nebude z jakéhokoli důvodu možné, oznámení zasláno doporučenou poštou na adresu Smluvní strany, avšak k jeho převzetí z jakéhokoli důvodu nedojde, a to ani ve lhůtě 3 (slovy: tři) pracovních dnů od jeho uložení na příslušné pobočce pošty.

Dotaz

Žádáme zdvořile Objednatele / Zadavatele o navýšení počtu dní pro doručení fikcí z ve smlouvě uvedených 3 dní na 7 dní. Máme za to že lhůta 3 dní je nedostatečná.

Informace zadavatele:

Zadavatel v první řadě uvádí, že vycházel z § 573 OZ, ve kterém je stanoveno následující: „Má se za to, že došlá zásilka odeslaná s využitím provozovatele poštovních služeb došla třetí pracovní den po odeslání“. Zadavatel dále upozorňuje, že se jedná o lhůtu 3 pracovních, nikoliv kalendářních dní. Zadavatel ponechává stávající znění návrhu smlouvy.

Žádost č. 87 ze dne 12. 3. 2021:

V Zadávací dokumentaci/ Čl.3/ odst. e)/ je uvedeno: "Poskytování servisních služeb ve vztahu k plnění dle písm. a) až d) shora; pro hlášení závad a incidentů bude dodavatel jako součást servisních služeb pro zadavatele provozovat help-desk dostupný z internetu oprávněným pracovníkům zadavatele; zadavatel bude veškeré závady hlásit prostřednictvím tohoto systému, který zaznamená min. informace o čase hlášení, osobě ohlašující závadu, předmětu závady; dále tento systém umožní reakci dodavatele a rovněž umožní akceptaci odstranění problému zadavatelem; běžná údržba všech dodaných zařízení není součástí servisních služeb a budou ji provádět proškolení pracovníci správci, které určí zadavatel; servisní služby dále zahrnují update dodaného software a dostupnost náhradních dílů; součástí servisních služeb je rovněž případná výměna komponent s nižší životností než 10 let k zajištění 10 leté životnosti veškerých komponent;

Dotaz



V Zadávací dokumentaci, ve výše uvedené citaci je uvedeno, že běžná údržba všech Zhotovitelem dodaných zařízení není součástí servisních služeb a budou ji provádět proškolení pracovníci správců, které určí Zadavatel/Objednatel. Jak si Zadavatel / Objednatel představuje určování odpovědnosti ve vztahu k záruce s odkazem na smluvní ujednání (Smlouva/ ČL. XI/ odst. 11.15 a 11.16) a dalších ujednání Čl. XI, odstavce 11.18, 11.19, 11.20, 11.21 a 11.22? Jak se bude postupovat v případě závady zařízení způsobené pracovníkem správce, zejména ve vztahu k Čl. XII. Smlouvy (Smluvní sankce a náhrada škody), zejména u odst. 12.1, 12.2b, 12.2d, 12.2e. Jak se bude postupovat v takovém případě s oceněním vzniklé škody na zařízení, kdo bude v takovém případě opravu škody hradit a v jakém režimu dojde k opravě dílu, opravě SW, výměně poškozeného dílu?

Informace zadavatele:

Pod pojmem „běžná údržba“ se rozumí aktualizace dopravního řešení nebo pravidelné prohlídky bez nutnosti výměny materiálu dodávky. Může se jednat např. o úpravu dopravního řešení a správu SW přes DŘÚ dle bodů 24-25 Přílohy č. 3 zadávací dokumentace, připojení nových návěstidel, detektorů nebo jiných prvků k řadiči SSZ, čištění technologických skříní a kabinetů včetně odstraňování prachu, pavouků a hmyzu, odstraňování projevů vandalizmu (pokud nevyžaduje instalaci nové komponenty), výměnu napájecích kabelů a jističe, kontrolu funkčnosti zařízení, nátěr a označení technologických skříní, apod. Dodavatel zadavateli poskytne podmínky takové činnosti včetně všech skutečností, které by mohly ohrozit záruku.

Pakliže bude závada způsobená neodbornou činností pracovníka na straně zadavatele, nebude tato závada odstraňována jako záruční a oprava škody bude na vrub zadavatele. Právě proto zadavatel požaduje proškolení zmíněných pracovníků, aby předešel vadám způsobeným neodborným zásahem svých pracovníků.

Žádost č. 88 ze dne 12. 3. 2021:

Dle Přílohy č. 5 Zadávací dokumentace, čl. 3, "*budou řadiče SSZ připojeny ke stávající venkovní výstroji, přičemž návěstidla si v době výměny řadiče Objednatel vymění za návěstidla se světelným zdrojem v provedení LED s napětím do 50 V*".

Dotaz

Může Objednatel / Zadavatel vysvětlit, pokud bude výměnu řadiče SSZ realizovat vybraná firma/ Zhotovitel a výměnu návěstidel Objednatel, jakým způsobem bude řešena záruka a záruční servis?

Informace zadavatele:



Dodavatel poskytuje záruku pouze na jím dodané plnění, tedy nenese záruku za návěstidla. Pokud bude případná závada způsobena neodbornou výměnou ze strany zadavatele, nebude se jednat o záruční vadu, resp. nebude řešena v rámci záručního servisu poskytovaného dodavatelem této veřejné zakázky.

Žádost č. 89 ze dne 12. 3. 2021:

Dle Přílohy č. 6 zadávací dokumentace čl.7., "*bude nutné stožáry VO, na kterých budou umístěny detektory vyměnit za nové oboustranně žárově zinkované, dimenzované statickým výpočtem i na doplňkové zatížení SD*".

Dotaz

Je zpracována k těmto sloupům, které bude nutné vyměnit, jejich přesná specifikace nebo existuje k nim technická dokumentace. Žádáme zdvořile Objednatele/Zadavatel o doplnění Zadávací Dokumentace o tuto technickou specifikaci.

Informace zadavatele:

Světelná místa pro osazení detektory jsou již na hranici vyčerpání technické životnosti nebo se k ní blíží. Pro jejich využití je nezbytná jejich výměna včetně výložníku pro nesení svítidla a detektoru tak, aby svítidlo svým světelným tokem neovlivňovalo nežádoucím způsobem funkci detektoru.

Jedná se o standardní osvětlovací stožáry pro různé závěsné výšky svítidel podle jednotlivých míst. Stožáry VO jsou specifikovány v ZTKP (odkaz v příloze č. 6 ZD na www.okas.cz/dalsi-informace/dokumenty.html, dokument ZTKP, příloha 5.4, silniční stožáry dle příloh 5.4.1, 5.4.2).

Tyto stožáry jsou dimenzovány na nesení výložníků se svítidly. Zhotovitel musí posoudit, zda standardní stožár vyhovuje pro další přídatné zatížení nebo bude nutné zesílení dřívku stožáru, a toto doložit statickým výpočtem správci VO.

Žádost č. 90 ze dne 12. 3. 2021:

Příloha č. 12 Zadávací Dokumentace, tabulka SD je přehled rozmístění strategických detektorů. Zde je uvedeno: "*SD č. 101 na ul. Rudná u ul. Družstevní bude umístěn na portálu nebo na novém sloupu*".

Dotaz

Žádáme zdvořile Objednatele/ Zadavatele, aby Zadávací Dokumentaci doplnil o technické parametry portálu nebo v Zadávací Dokumentaci uvedeném sloupu.

Informace zadavatele:



Je na Zhotoviteli, zda použije stávající portál DZ, který je majetkem ŘSD (v tomto případě si Zhotovitel musí vyřídit povolení ŘSD a pokud jej dostane, tak požádá o specifikaci portálu jeho majitele – tedy ŘSD), nebo se rozhodne pro osazení nového sloupu a pro tento sloup platí to stejné, co je uvedené v odpovědi předchozí žádost o vysvětlení zadávací dokumentace.

Žádost č. 91 ze dne 12. 3. 2021:

Dle Přílohy č. 6, Zadávací Dokumentace, je uvedeno: "*strategické detektory budou umístěny na stožárech veřejného osvětlení ve správě Ostravských komunikací a.s. a na trakčních stožárech Dopravního podniku Ostrava a.s. V místech, kde se tyto stožáry nenacházejí, budou detektory umístěny na nově osazené stožáry – 4 ks, které zajistí dodavatel. V místech, kde není zavedena elektrická energie, musí být možnost napájení z fotovoltaických článků a akumulátorů*".

Dotaz

Žádáme zdvořile Objednatele/Zadavatele, aby do ZD doplnil, do kterých z těchto čtyř lokalit je již elektrická energie zavedena a poskytl technickou dokumentaci.

Informace zadavatele:

Do míst, kde budou osazeny nové sloupy (4 ks) elektrická energie zavedena není.

Žádost č. 92 ze dne 12. 3. 2021:

Příloha 1, celý text Přílohy

Dotaz

Uchazeč se táže, zda ZD je někde uveden seznam použitých zkratk, pokud ne, žádá o jeho zaslání.

Informace zadavatele:

Zadavatel poskytuje v příloze tohoto vysvětlení zadávací dokumentace seznam zkratk použitých v příloze č. 1 zadávací dokumentace.

Žádost č. 93 ze dne 12. 3. 2021:

Příloha č.1 Bod 4.

Dotaz

Uchazeč se táže, zda DŘÚ a C-ITS back office je součástí DC? Pokud ano, prosíme o aktualizaci/úpravu schématu v bodě 3 Přílohy č. 1



Informace zadavatele:

Zadavatel sděluje, že schéma je již aktuální, znázorňuje referenční, nikoli fyzickou architekturu. DŘÚ je součástí položky „Řízení dopravy“ v DC, C-ITS back office je součástí položky „V2X“ v DC. Oba tyto centrální systémy mohou tvořit i část položek „Data, modely“ a „Aplikace“ jakožto součástí DC, pokud jde o SW. Fyzická architektura bude odvislá od konkrétního řešení dodavatele, při splnění zadávacích podmínek.

Žádost č. 94 ze dne 12. 3. 2021:

Příloha č. 1 Zadávací Dokumentace, Bod 90 a dále.

Dotaz

Uchazeč se táže, jaký vztah má zde uvedený popis současného stavu technologií k požadavkům zadávací dokumentace Objednatele/Zadavatele na systém pro dopravní centrum (DC), když u ostatních technologií je odkaz na specifikaci řešení odkazem na odkazy na poměrně obsáhlé dokumenty mj. i v AJ (např. PKI, CA a IP). Uchazeč se žádá zdvořile, aby tato trojice zkratk (PKI, CA a IP) byla jednoznačně Objednatelem/Zadavatelem objasněna.

Informace zadavatele:

Popis v Příloze č. 1 zadávací dokumentace, bod 90 a dále je informativní položkou, která účastníky uvádí do problematiky rozsahu a stavu současných systémů, se kterými bude DC mít společné rozhraní. Forma integrace s DC je uvedena v bodě 5 Přílohy č. 1 zadávací dokumentace. Zadavatel pro tyto systémy zajistí součinnost za účelem požadované integrace. Systémy PKI, CA a IP nejsou součástí uvedené části Přílohy č. 1 zadávací dokumentace, týkají se interoperability C-ITS, i proto jsou uvedeny odkazy na zahraniční dokumenty (Příloha č. 5 zadávací dokumentace, bod č. 59).

Žádost č. 95 ze dne 12. 3. 2021:

Příloha č. 2, Zadávací Dokumentace

Dotaz

Uchazeč žádá zdvořile Objednatele/Zadavatele o poskytnutí nákresu, (půdorysů a vybraných řezů místností), tzn. doplnění Zadávací Dokumentace, tak aby bylo zřejmé umístění/rozmístění dodávek, spolu s předpokládaným (požadovaným) rozmístěním technologií.



Informace zadavatele:

Zadavatel přikládá v příloze tohoto vysvětlení zadávací dokumentace předpokládané řešení interiéru dispečinku.

Technický půdorys pro dokreslení velikosti prostoru a serverovny pro zapojení videostěny je v pdf a jpg.

Důležitá je tato část půdorysu – obr. Velký dispečink_půdorys.jpg



Žádost č. 96 ze dne 12. 3. 2021:

Příloha č. 2 Zadávací Dokumentace, Bod 2 zde jsou uvedeny tyto požadavky: "Velkoplošná zobrazovací stěna bude poskytovat přehledné informace:

1. stavu jednotlivých SSZ a bude poskytovat obsluhu schéma silniční sítě města
2. dále umožní tato stěna zobrazení minimálně následujících stavů SSZ: (1) SSZ v bezporuchovém provozu napojeno na dopravní ústřednu; (2) SSZ vypnuto; (3) SSZ v poruše (výpadek při poruše apod.) a (4) Přerušení linky mezi SSZ a řadičem aj.
3. přehled o stavu detektorů
4. zátěžová mapa silniční dopravy
5. kamerový systém křižovatek – přenos z IP kamer"
6. přehled o pohybu sledovaných vozidel MHD na linkách "

Dotaz

Žádáme zdvořile Objednatele/Zadavatele o zodpovězení následujících otázek:



1. jaké stavy SSZ bude stěna poskytovat? Pozice, aktuální signály, nároky vozidel, chodců, signální program, vypnuto/zapnuto, poruchy atd.?
2. jaké stavy jakých detektorů bude stěna poskytovat? Jedná se o vozidlové detektory v rámci SSZ, strategické detektory? Požaduje zadavatel stavy vypnuto, zapnuto? Obsazeno/ volno? Dopravní informace jako je intenzita?
3. Jaký přenos z IP kamer zadavatel požaduje? Diagnostická data, obraz, události?
4. Jaké informace mají být videostěnou poskytovány o pohybu sledovaných vozidel? Rychlost, překročení povolené rychlosti, poloha, zpoždění, předjetí?

Informace zadavatele:

Požadavky na okruh zobrazovaných stavů jsou uvedeny v Příloze č. 1 zadávací dokumentace u funkce F2, tedy v bodech 38-68. Předmětem díla je stanovení přiměřenosti množství zobrazovaných informací. Některé informace se zobrazí přímo v mapě, další informace po kliknutí na příslušnou položku. V mapě může být možné zobrazovat různé vrstvy informací, které je možno jednotlivě zapínat nebo vypínat. Zobrazit by mělo být možné veškeré informace uvedené v dotazu, pokud s nimi příslušné telematické zařízení dokáže pracovat. Např. v případě řadiče SSZ zobrazit stav vypnuto/zapnuto/poruchy přímo v mapě, aktuální signály nebo nároky nebo důvod poruchy po kliknutí na příslušný řadič případně další volbu v obslužném okně. Zadavatel zajistí součinnost budoucích provozovatelů, kteří budou mít své dispečery v DC, za účelem stanovení preferované formy zobrazování stavů na velkoplošné zobrazovací stěně.

Žádost č. 97 ze dne 12. 3. 2021:

Příloha č. 2, Bod 2, zde jsou uvedeny Minimální požadavky na LCD pro videostěnu:

Dotaz a

Žádáme zdvořile Objednatele/Zadavatele o doplnění Zadávací Dokumentace o minimální a maximální (hloubku) požadovaný rozměr na LCD videostěnu, konkrétně v. š, h.?

Dotaz b

Uchazeč žádá zdvořile Objednatele/Zadavatele o vysvětlení/upřesnění v Zadávací Dokumentaci uvedenému pojmu "FailSafe PC", kdy systém Failsafe znamená bezpečný proti selhání např. u drážní dopravy a společnost Siemens komerčně označuje Failsafe jednu řadu PLC Simatic. Níže uvedený popis záložního PC ani s jedním vysvětlením nekoresponduje?

Informace zadavatele:



ad a) V příloze číslo 2 zadávací dokumentace jsou rozměry uvedeny v odstavci 2.1., kde je popsána stavební připravenost:

„Velkoplošná zobrazovací stěna se skládá z 12 LCD obrazovek a musí umožnit spojitou práci s otevřenými okny jednotlivých zobrazovaných aplikací nezávisle na přechodech mezi jednotlivými obrazovkami, dále rozdělení do 4 (čtyř) nebo libovolného počtu segmentů, ve kterých je možné pracovat se stejnou logikou práce. Zobrazování na celé ploše či v jednotlivých segmentech bude realizovat požadavky na zobrazení informací na vyžádání dispečera v jeho klientské aplikaci, např. výstupy z kamer, náhled konkrétních signálních plánů, zátěžovou mapu dopravy apod. Je požadována možnost nastavení scénářů a zobrazovacích schémat pro typické pracovní potřeby umožňující rychlou volbou jedním tlačítkem definovat sestavu a rozložení zobrazovaných oken jednotlivých aplikací. Přibližný rozměr zobrazovací stěny cca **8 x 1,5 m**. **Výška místnosti je 3,2 m**. Celkové rozlišení velkoplošné zobrazovací stěny musí odpovídat pohledové vzdálenosti dispečerů, kteří budou mít nejbližší pracoviště vzdálená minimálně cca 2,5 m od videostěny a musí být minimálně 11.520 x 2160 px.“

Zde je tedy popsána velikost stavebního otvoru pro připravovanou videostěnu a výška místnosti pro představu Dodavatele.

V další části textu bodu 2.1. jsou ještě tyto upřesňující informace, a to v části „Minimální požadavky na LCD pro videostěnu“, kde pod popisem technických požadavků je toto upřesnění:

„Pro velkoplošnou zobrazovací stěnu je nachystán stavební otvor s rozměrem 7 394 mm x 1 473 mm.

Navrhovaná zobrazovací stěna musí svým celkovým rozměrem respektovat stavební připravenost.“

Jelikož je předpoklad, že stavební otvor je větší než předpokládaný rozměr videostěny, zbytek stavebního otvoru je povinen dodavatel vyplnit a uzavřít, aby nebyl narušen prostor dispečinku a přilehlé serverovny a po montáži videostěny nezůstal zde žádný volný otvor.

ad b) Jedná se o standardní počítač dle definice „FailSafe PC“ v Příloze č. 2 zadávací dokumentace, str. 7. Není uvažován průmyslový počítač typu PLC. Sestava řeší výpadek jednoho Control PC a nepředpokládá se, že paralelně dojde i k výpadku FailSafe PC. FailSafe PC zde znamená též „bezpečné proti selhání“. Tzn. toto zařízení zaručuje/umožňuje bezztrátový provoz při výpadku jednoho z řídicích pracovišť systému, a také zajišťuje okamžitou aktualizaci dat mezi řídicími pracovišti.

Žádost č. 98 ze dne 12. 3. 2021:

Zadávací dokumentace, Čl.3.1, odst. c), citace znění: "*Dopravní řídicí ústředna (dále jen „DŘÚ“);- vybudování DŘÚ; DŘÚ umožní monitorování stavu SSZ včetně poruch, provádění zásahů do řízení SSZ týkající se jednotlivých uzlů, získávání a distribuci dopravních dat z křižovatkových*



detektorů SSZ, získávat dopravní data z externích systémů potřebná pro řízení dopravy pomocí SSZ, zajišťování synchronizace pro koordinaci více řadičů SSZ nebo realizaci algoritmů řízení na úrovni DŘÚ; postupně (později) zcela nahradí již nevyhovující stávající dva dohledové systémy a bude tak zajišťovat komunikaci se všemi řadiči SSZ na území statutárního města Ostravy;"

Dotaz

Objednatel/Zadavatele ve výše uvedeném textu informuje Záměrníka o stávajících dvou dohledových systémech, které nová DŘÚ postupně nahradí. Může Objednatel/ Zhotovitel doplnit Zadávací Dokumentaci o technický popis těchto dvou stávajících dohledových systémů?

Informace zadavatele:

Jedná se o dohledové ústředny Sitraffic Watch a CROSS MP GSM 01, které jsou v provozu již téměř 20 let. Na Sitraffic Watch jsou napojeny všechny řadiče SIEMENS (výrobce SIEMENS AG Mnichov), na CROSS MP GSM 01 pak všechny řadiče CROSS (výrobce CROSS Zlín, a.s.).

Obě ústředny poskytují prakticky stejné možnosti. Systém dodaný společností SIEMENS je již zcela zastaralý a nevhodný pro dopravně-inženýrskou činnost.

Ústředna Sitraffic Watch dodaná pro město Ostrava byla ve své době prototyp, bohužel žádné jiné město v ČR si již další podobnou ústřednu nepořídilo. Společnost SIEMENS ji již dávno nevyrábí ani nedodává. Nelze tedy provést ani potřebný upgrade. Během provozu došlo pouze k výměně již zastaralého PC a monitoru, částečně se aktualizoval software s přechodem na jiný operační systém (původní programy byly pro Windows XP).

Ústředna nyní slouží ke zjištění případných poruch na řadičích SIEMENS, ukládají se zde i různá provozní hlášení.

Spojení ústředny Sitraffic Watch s řadiči přes GSM je problematické, jakákoliv činnost při ověřování (např. on-line záznam signálního plánu) je zdlouhavá, navazování spojení trvá několik minut nebo se v průběhu spojení přeruší.

Ústředna CROSS během svého provozu prošla několika vylepšeními, v současné době je schopna spolehlivě monitorovat i nejmodernější dodávané řadiče typu RS 4. Řadiče SIEMENS však nepřipojí.

Nevýhodou obou ústředen je možnost komunikace pouze s jedním SSZ.

Nová dopravní ústředna obě stávající nahradí.

Žádost č. 99 ze dne 12. 3. 2021:

Zadávací dokumentace, Příloha č. 1, Čl.2, F3.3 a F3.4 + Čl. 6, citace znění: "o F3.3: nouzového ovládání závorových systémů na parkovištích (budoucí funkce, která není určena pro realizační



část díla), F3.4: ovládání systémů plateb za parkování (budoucí funkce, která není určena pro realizační část díla)."

Dotaz

Vzhledem k tomu, že Objednatel/Zadavatel požaduje, aby budoucí Dopravní Centrum umožňovalo provozovat i budoucí funkce, které nejsou aktuálně určena k realizaci Zhotovitelem, žádáme zdvořile Objednatele / Zadavatele o doplnění Zadávací Dokumentace i o předpokládaný rozsah těchto funkcí/aplikací.

Informace zadavatele:

Definovaný Standard komunikace parkovišť (příloha tohoto vysvětlení) má dvě úrovně:

1. První úroveň vyžaduje zasílání stavových informací z parkoviště do centrály, tj. metadat, obsazenosti a kapacity, provozního stavu zařízení, platného ceníku, provedených transakcí a zjištění ceny parkovného. První úroveň poskytuje potřebné údaje pro pracovníky správy parkovišť.
2. Druhá úroveň požaduje dokumentovaný otevřený datový protokol pro základní operace (ceníky a jejich aktualizace, komunikace pro zobrazení uživatelům, nouzové otevírání závor a obraz z kamer parkovacího systému). Druhá úroveň poskytuje vybrané funkce pro dohled pracovníků Centrálního dopravního dispečinku, tedy nadřazeného systému (dohlíží na celou mobilitu včetně parkování).

Funkce platebních systému (včetně cenotvorby s návazností na MHD) je popsána ve Funkčním konceptu parkovacího systému na parkovištích typu P+R v Ostravě (příloha tohoto vysvětlení). Odbavovací systémy parkovišť mají umožnit moderní způsoby bezkontaktní úhrady parkovného (dopravními i bankovními kartami) a mají umožnit zvýhodnění zákazníku parkovišť P+R při následném využití MHD (tato funkce, stejně jako požadavek na „bezlistkový“ systém, je vyžadovaná jen na parkovištích typu P+R).

Žádost č. 100 ze dne 12. 3. 2021:

Zadávací dokumentace, Příloha č. 1, Čl.9, citace znění: "DC musí umožnit definovat role jednotlivým dispečerům i ostatním pracovníkům DC, a také odběratelům dopravních informací, a na základě toho zpřístupnit/znepřístupnit některá data/zobrazení/úkony, v souladu s platnou a účinnou legislativou a dle požadavků zadavatele.



Dotaz

Uchazeč žádá zdvořile Objednatele/Zadavatele o doplnění Zadávací Dokumentace o informaci, jaký bude předpokládaný počet rolí/ přístupů do DC?

Informace zadavatele:

Může se jednat až o desítky skupin uživatelů/rolí a až o tisíce jednotlivých uživatelů.

Žádost č. 101 ze dne 12. 3. 2021:

Zadávací dokumentace, Příloha č. 1, Čl.34, citace znění: "DC zajistí statistické zpracovávání historických dat a informací o nehodovosti na dopravní síti na území města Ostravy. Způsoby zpracování vstupních dat z PČR budou nastaveny tak, aby bylo umožněno filtrování a zpracování výstupních datových sestav minimálně v závislosti na názvu úseku, geografické oblasti, časovém období (od – do) s parametry: hodina, den, měsíc, rok; příčině vzniku nehody, závažnosti nehody, povětrnostních podmínkách nebo viditelnosti."

Dotaz

V jakém rozsahu Objednatel/Zadavatel požaduje zpracování Historických dat a informací o nehodovosti na dopravní síti SM Ostravy? Může Objednatel/Zadavatel definovat datum, od kdy požaduje tato data do DC importovat?

Informace zadavatele:

Zadavatel požaduje zpracování údajů o dopravní nehodovosti od 1. 1. 2020.

Žádost č. 102 ze dne 12. 3. 2021:

Zadávací dokumentace, Příloha č. 1, Čl.49, citace znění: "Každému typu informace o stavu telematických zařízení bude příslušet jasně odlišitelná grafická symbolika, ikona nebo textový kód. Každá informace bude mít k dispozici identifikaci a lokalizaci zařízení a časová razítka dílčích operací s informací (vznik/měření, přenos, editace apod.), jsou-li tyto časové údaje dostupné. Systém musí být připraven na doplnění nových zařízení nebo nových pozemních komunikací bez významných zásahů do systému."

Dotaz

Má Objednatel/ Zadavatel představu/ plán, vzhledem k tomu, že požaduje, aby DC byl připraven na doplnění nových zařízení nebo nových pozemních komunikací bez významných zásahů do systému, dalšího rozšiřování systému?

Informace zadavatele:



Zvažované další systémy k připojení v nejbližší době jsou uvedeny v bodě 6 Přílohy č. 1 zadávací dokumentace. Plán na doplňování ITS systémů ve městech bude v souladu s dokumenty na národní úrovni, konkrétně

- Dopravní politika České republiky pro období 2021 – 2027 s výhledem do roku 2050
- Strategický plán rozvoje inteligentních dopravních systémů 2021 – 2027
- Akční plán inteligentních dopravních systémů 2021 – 2024

Tedy dílo bude připraveno na začlenění příslušných zařízení v souladu s těmito dokumenty.

Žádost č. 103 ze dne 12. 3. 2021:

Zadávací dokumentace, Příloha č. 1, Čl. 79, citace znění: " Specifickým způsobem poskytování dopravních dat a informací pro veřejnost bude webová a mobilní aplikace statutárního města Ostrava pro dopravní informace realizovaná jako součást díla. Obě aplikace (webová i mobilní) budou obsahovat ekvivalentní množství a hloubku dopravních informací. Zadavatel musí mít možnost stanovit a průběžně upravovat, jaké druhy informací a jaké konkrétní informace bude DC touto formou poskytovat".

Dotaz

Může Objednatel/Zadavatel Uchazeči poskytnut preferovanou vizuální podobu webové a mobilní aplikace, v případě že již webovou a mobilní aplikaci provozuje?

Informace zadavatele:

V současnosti jsou provozovány webové stránky <http://www.doprava.ostrava.cz/>, avšak současná vizuální podoba není zadavatelem nutně preferována. Mobilní aplikace provozována není.

Žádost č. 104 ze dne 12. 3. 2021:

Zadávací dokumentace, Příloha č. 1, Čl. 79, citace znění: "K prohlížení záběrů z kamerového dohledového systému slouží program Security Desk, momentálně verze 5.6, tento software vyvinula společnost Genetec Inc. Security Desk je unifikované bezpečnostní uživatelské rozhraní pro platformu Security Center. Používá se pro sledování, reportování a správu kamerového systému. Pomocí jednoduchého rozhraní je možné sledovat reálné události, vytvářet reporty, sledovat a přehrávat video. Budování a provozování kamerových systémů zajišťuje společnost OVANET a.s."

Dotaz



Zajistí Objednatel / Zadavatel možnost využívání SW Security Desk pro účel Zadávací Dokumentace? Jakým způsobem bude zajištěna součinnost se společností OVANET a.s. Zajistí požadavky na součinnost Objednatel/ Zadavatel?

Informace zadavatele:

Pořízení příslušného počtu SW klientů je součástí díla dle bodu 5 Přílohy č. 1 zadávací dokumentace. Společnost OVANET je připravena dodavateli poskytnout součinnost na vyžádání. Součinnost společnosti OVANET je v poskytování obrazu z kamer, který budou mít k dispozici dispečeri a který bude zobrazován na velkoplošné stěně. Pro zobrazení je potřeba mít instalovaného kamerového klienta, kterého zadavatel může pro dodavatele zajistit. V průběhu času došlo rovněž k povýšení verze systému Security Desk, aktuálně je používána verze 5.9.

V souvislosti s vysvětlením, změnou nebo doplněním zadávací dokumentace zadavatel prodlužuje lhůtu pro podání nabídek, a to následovně:

Konec lhůty pro podání nabídek:

Datum: 26. 4. 2021

Hodina: 10:00

Vysvětlení zadávací dokumentace č. 2 ze dne 12. 4. 2021

Žádost č. 105 ze dne 15. 3. 2021:

Příloha 1, bod 5: V příloze 1 v bodě 5 se píše, že se DC má oboustranně napojit na servery DPO. Protokol uvedený v příloze 17 ale obousměrnou komunikaci nenabízí.

Dotaz tedy zní: Očekává se, že DC bude odesílat informace na servery DPO, nebo bude jen přijímat data o poloze vozů?

Informace zadavatele:

Protokol uvedený v Příloze č. 17 zadávací dokumentace a odkazovaný z bodu 5 Přílohy č. 1 zadávací dokumentace je protokolem, který bude v rámci veřejné zakázky využit v době realizace DC. Data mezi DPO a DC mohou v budoucnosti putovat oběma směry pomocí dalších protokolů. Začlenění těchto protokolů do DC bude možné díky otevřené integrační platformě (OIP, body č. 12-14 Přílohy 1 zadávací dokumentace) a může být zajištěno pomocí služeb dalšího rozvoje.



Žádost č. 106 ze dne 15. 3. 2021:

V příloze 1 v bodě 5 se píše, že DC má být napojeno na Integrační platformu s odkazem na přílohu 5, bod 59. Příloha 5 ovšem napojení na integrační platformu nijak nezmiňuje.

Dotaz zní: Je tedy napojení na integrační platformu požadované?

Informace zadavatele:

Požadavky na integrační platformu DC jsou definovány v bodech č. 12-14 Přílohy 1 zadávací dokumentace. Odkaz na bod č. 59 Přílohy 5 zadávací dokumentace z bodu 5 Přílohy 1 zadávací dokumentace se týká dokumentace C-ROADS. Ano, součástí požadavku na DC je jeho napojení na centrální prvky C-ITS infrastruktury včetně integrační platformy C-ITS, v souladu s bodem č. 5 Přílohy č. 1 zadávací dokumentace – tyto prvky C-ITS jsou popsány v dokumentaci C-ROADS, na kterou je odkazováno v bodě č. 59 Přílohy 5 zadávací dokumentace, nikoli přímo textem Přílohy č. 5 zadávací dokumentace.

Žádost č. 107 ze dne 15. 3. 2021:

Pokud je opravdu požadováno napojení na integrační platformu projektu C-ROADS CZ, pak máme dva dotazy:

1) Má Zadavatel zajištěnu součinnost konsorcia C-ROADS CZ a tedy poskytnutí přístupu k Integrační platformě?

2) Ve specifikacích C-ROADS CZ ale dle našeho názoru žádný veřejně dostupný popis komunikace s integrační platformou není. Uvedeno je pouze (str. 56 systémové specifikace C-ROADS), že popis je v dokumentu "ESB_InterfaceContract_BO2BO". Žádáme tedy o zveřejnění popisu komunikace s integrační platformou C-ROADS CZ.

Informace zadavatele:

ad 1) Projekt C-ROADS Czech Republic je koordinován MD ČR, prováděcím subjektem je dále ŘSD a dalším členem konsorcia je také Dopravní podnik Ostrava a.s. (DPO), blíže viz <https://c-roads.cz/partneri/>. S ohledem na to, že služby C-ITS budou v rámci plnění zajišťovány právě pro preferenci MHD zajišťovanou DPO, a že v projektu C-ROADS CZ hraje dominantní roli stát, který vazbou na tento projekt podmiňuje i většinu dotačních titulů, není důvod se domnívat, že by nebylo možné se napojit na Integrační platformu C-ROADS CZ. Zadavatel pro potřeby plnění zajistí potřebnou součinnost konsorcia C-ROADS CZ.

ad 2) Popis komunikace s integrační platformou C-ROADS CZ bude k dispozici vybranému dodavateli pro potřeby plnění, když tento popis není relevantní pro sestavení nabídky.



Zadavatel nedisponuje právy na zveřejnění libovolné části projektu C-ROADS CZ. Zadavatel pro potřeby plnění zajistí potřebnou součinnost konsorcia C-ROADS CZ.

Žádost č. 108 ze dne 15. 3. 2021:

Příloha 5 ZD: body 60, 72: V bodě 60 je psáno: „Zařízení RSU musí být schopno integrace do PKI infrastruktury C-ROADS CZ, a naplňovat tak bezpečnostní podmínky uvedené ve specifikacích výše v bodě 59.“ Dále v bodě 72: „... Centrální prvek pro RSU musí být schopen integrace do PKI infrastruktury C-ROADS CZ“.

Naše dotazy k těmto bodům zní:

- 1) Má zadavatel zajištění součinnost konsorcia C-ROADS tak, aby byl umožněn přístup do PKI a registrace a autorizace všech RSU?
- 2) Má zadavatel zajištění součinnost konsorcia C-ROADS tak, aby pro centrální prvek RSU byl umožněn přístup do PKI a jeho registrace a autorizace?

Informace zadavatele:

ad 1) Zadavatel pro potřeby plnění zajistí potřebnou součinnost konsorcia C-ROADS CZ v otázce připojení RSU k centrální PKI pro C-ITS. Kdo bude mít v této otázce přístup do PKI a na jaké úrovni, je věcí správce PKI.

ad 2) Zadavatel pro potřeby plnění zajistí potřebnou součinnost konsorcia C-ROADS CZ v otázce připojení centrálního prvku RSU k centrální PKI pro C-ITS. Kdo bude mít v této otázce přístup do PKI a na jaké úrovni, je věcí správce PKI.

Žádost č. 109 ze dne 15. 3. 2021:

Příloha 5 ZD: bod 60: V tomto bodě se píše: „Zařízení RSU musí být schopno integrace do PKI infrastruktury C-ROADS CZ, a naplňovat tak bezpečnostní podmínky uvedené ve specifikacích výše v bodě 59.“

Dle informací uchazeče v současnosti Dopravní podnik Ostrava zabezpečenou komunikaci nepoužívá – jednotky OBU nejsou integrovány do PKI C-ROADS. Pokud bude zabezpečení na straně RSU zapnuto, budou za současné situace veškeré požadavky na preferenci z OBU zamítnuty na straně RSU z důvodů nedostatečných práv.

Dotaz tedy zní: Má zadavatel zajištění součinnost Dopravního podniku Ostrava, který zajistí nasazení zabezpečení na své vozy?

Informace zadavatele:



Zadavatel pro potřeby plnění zajistí potřebnou součinnost MD ČR v otázce připojení vozidlových jednotek OBU DPO k centrálnímu prvku PKI pro zajištění bezpečnosti C-ITS systému. DPO v roce 2021 zabezpečenou komunikaci pro své jednotky OBU nemá a nebude mít nasazenu z důvodu avizovaného ukončení platnosti PKI C-ROADS koncem roku 2021 (v souvislosti s ukončením pilotního projektu C-ROADS CZ). Podle informací studie proveditelnosti – vrstvy „C-ITS – bezpečnost“, vypracované pro MD ČR společností Deloitte, ŘSD ČR bylo již ze strany MD ČR pověřeno k realizaci nezbytných kroků pro zajištění provozu C-ITS po ukončení pilotního projektu C-ROADS CZ. Lze tedy v návaznosti (po konci roku 2021) očekávat spuštění nového celostátního centrálního prvku PKI pro zajištění bezpečnosti C-ITS systému a následné připojení OBU DPO i dodávaného systému C-ITS do tohoto centrálního prvku. Požadavky na preferenci MHD mohou být po přechodnou dobu, než vznikne uvedené finální celostátní PKI, provozovány jako nezabezpečené, stejně jako je tomu u vozidel Dopravního podniku města Brna a RSU provozovaných společností Brněnské komunikace. DPO zajistí zabezpečení na svých vozech, jakmile bude dostupné.

Žádost č. 110 ze dne 15. 3. 2021:

Příloha 5 ZD: bod 61. V tomto bodě je napsáno: „...RSU musí být vyrobeno v antivandal provedení, uzamykatelné a s ochranou proti násilnému vniknutí s minimální odolností proti mechanickým rázům IK8.“

Pro veškerá RSU, umístěné mimo řadič (jak je uvedeno v bodě 50), plánujeme využít ochranu polohou. Navíc naše RSU má antény přímo na sobě. Antény jsou požadovány antény se ziskem 12 dBi. Tyto antény ale nebývají v antivandal provedení (často jsou z kompozitních materiálů). Celé RSU by se tak muselo umístit do vnějšího (dosti velkého) plastového krytu. To jednak sníží dosah RSU, jednak bude RSU zbytečně nápadné.

Náš dotaz tedy zní: Trvá zadavatel v situaci, kdy všechna RSU včetně antén budou využívat ochranu polohou, na antivandal provedení a na uzamykatelnosti RSU?

Informace zadavatele:

Požadavek na antivandal provedení a ochranu proti násilnému vniknutí s minimální odolností proti mechanickým rázům IK8 v bodě 61 Přílohy č. 5 zadávací dokumentace se netýká jakýchkoli fyzických částí jednotek RSU za předpokladu, že bude využita jejich ochrana polohou. Požadavek na uzamykatelnost v bodě 61 Přílohy č. 5 zadávací dokumentace se netýká antén RSU za předpokladu, že bude využita jejich ochrana polohou. Zadavatel zde tímto podporuje snahu o co nejvyšší zisk antény a esteticky co nejméně rušivé řešení.

Žádost č. 111 ze dne 15. 3. 2021:



Příloha 5 ZD: bod 64: V tomto bodě je uvedeno: „Centrální prvek RSU zajišťuje služby C-ITS back office pro RSU, centrální správu jednotek RSU, jejich dohled a umožňuje obousměrnou datovou komunikaci (výměnu provozních dat a povelů) s každou z jednotek RSU.“

V bodě je uvedeno, že Centrální prvek RSU má zajistit i centrální správu jednotek RSU. V dalších bodech, týkajících se Centrálního prvku RSU, se ale mluví jen o vztahu k C-ITS zprávám, nikoliv o chování a nastavení RSU jako takového – například aktualizace SW, nastavení atd.

Náš dotaz tedy zní: Musí Centrální prvek zajistit i kompletní nastavení a aktualizaci RSU, nebo stačí, aby se tyto akce prováděly přes Servisní PC pro RSU, jak je uvedeno v bodě 57 přílohy 5?

Informace zadavatele:

Nastavení a aktualizace SW v RSU musí být možná jak z místa pomocí servisního PC, tak dálkově pomocí centrálního prvku pro RSU, v souladu s body 57 a 64 Přílohy č. 5 zadávací dokumentace. Zadavatel tímto požaduje, aby veškeré změny SW týkající se RSU mohly proběhnout bez nutnosti fyzicky objíždět jednotlivé RSU, čímž zajistí nezávislost úpravy SW na vnějších podmínkách a výrazné urychlení libovolného update SW. Zadavatel dále tímto požaduje, aby i on měl přístup k dílčí práci se SW RSU, např. v souvislosti se změnami dopravního řešení. To bude právě možné prostřednictvím centrálního prvku pro RSU, nikoli pomocí servisního PC pro RSU (se kterým bude pracovat dodavatel v rámci servisních služeb a služeb dalšího rozvoje). Aktualizace samotného firmware RSU nemusí být součástí centrálního prvku pro RSU za předpokladu, že bude k tomuto účelu možné využít vzdálené připojení k RSU pomocí servisního PC.

Žádost č. 112 ze dne 15. 3. 2021:

Příloha 5 ZD: bod 67: V tomto bodě je psáno: „Centrální prvek pro RSU musí umět sloužit také ke generování C-ITS zpráv na základě vstupů z ostatních modulů DC nebo externích zdrojů a jejich distribuci do jednotlivých RSU.“

Z popisu není jasné, jaké vstupy z DC se mají využít, jak je zpracovat pro tvorbu C-ITS zpráv a v jakých situacích se má zpráva C-ITS vytvořit. Není ani popsáno, jaký typ C-ITS zprávy těmito zdroji odpovídá.

Žádáme tedy zadavatele, aby konkretizoval situace, vstupy a zprávy, které mají být generovány.

Informace zadavatele:

Jedná se o připravenost centrálního prvku pro RSU na budoucí generování C-ITS zpráv tak, jak je v bodě 67 Přílohy č. 5 zadávací dokumentace popsáno. Nejedná se o implementaci v realizační fázi plnění. Příslušná činnost může být zadavatelem poptána v rámci služeb dalšího rozvoje, konkrétní situace, vstupy a zprávy dodá zadavatel až v případě potřeby. Zadavatel mimo jiné zvažuje budoucí doplnění systému C-ITS o nové funkce, např. takové, které jsou



uvedeny v bodě 62 Přílohy č. 5 zadávací dokumentace, a v této souvislosti je možné, že bude třeba nově generovat zprávy C-ITS pomocí centrálního prvku pro RSU.

Žádost č. 113 ze dne 15. 3. 2021:

Příloha 5 ZD: bod 68: Dle tohoto bodu: „Řešení SW v centrálním prvku pro RSU musí odpovídat požadavkům na integrační platformu projektu C-ROADS dle standardů C-ITS uvedených v bodě 59 výše.“

Ve specifikacích C-ROADS (např. str. 56 systémové specifikace C-ROADS) jsou základní požadavky na integrační platformu uvedeny. Ty jsou ale v některých bodech v přímém rozporu s požadavky na Centrální prvek RSU (např. Integrační platforma nemá grafické rozhraní a má jen technické uživatele). Navíc Centrální prvek RSU má jiné úkoly než Integrační platforma – v hierarchii C-ITS je na úrovni C-ITS back office, nikoliv na úrovni integrační platformy.

Náš dotaz tedy zní: může zadavatel ujasnit, zda opravdu má SW řešení Centrálního prvku RSU odpovídat integrační platformě? Pokud ano, pak žádáme o ujasnění, v jakých bodech má SW řešení integrační platformě odpovídat.

Informace zadavatele:

Výrazem „musí odpovídat požadavkům na integrační platformu C-ROADS“ v bodě 68 Přílohy č. 5 zadávací dokumentace má zadavatel na mysli požadavek, aby centrální prvek pro RSU bylo možné napojit na integrační platformu projektu C-ROADS CZ. Centrální prvek pro RSU jakožto součást DC (viz bod 4 Přílohy č. 1 zadávací dokumentace) musí dále umožňovat integraci s jinými systémy díky otevřené integrační platformě (OIP) DC (viz body 12-14 v Příloze č. 1 zadávací dokumentace). Centrální prvek pro RSU musí plnit i další funkce v souladu se zadávací dokumentací a není to rozpor s požadavky na integrační možnosti.

Žádost č. 114 ze dne 15. 3. 2021:

Příloha 8, Tabulka – Obsah testování, bod 9). V tomto bodě má být prokázáno uplatnění preference MHD. Do detailu je popsána kontrola zobrazení informací, ale v popisu hodnocení testu nám chybí některé informace. Máme tedy následující dotazy:

- 1) Při preferenci MHD dle této ZD jednotka OBU posílá požadavek na preferenci a řadič/RSU posílá odpověď. V popisu způsobu prokázání ale nikde není uvedeno, jestli se bude hodnotit i korektní zpracování odpovědi z RSU na straně OBU. Počítá se tedy s kontrolou zpracování na straně vozu nebo stačí jen prokázat odeslání zprávy z RSU?
- 2) Bude se hodnotit i zobrazení informací na palubním počítači vozu MHD? Jedná se zejména o korektní zobrazení pokynu k sečkáni v zastávce a následně pokynu k odjezdu



ze zastávky v situaci, kdy je zastávka před křižovatkou. Ačkoliv nástroj pro zpracování odpovědi z RSU není dle bodu 49 přílohy 5 součástí zakázky, je korektní zpracování na voze nutnou podmínkou fungující preference.

- 3) Pokud by se nepočítalo s ověřením na jednotce OBU ve voze MHD, předpokládá se alespoň ověření toho, že zprávy opravdu přes C-ITS rozhraní opravdu odešly a že odešly včas (s minimálním zpožděním od vyslání požadavku)? Toto lze realizovat například jejich přijetím na jiné C-ITS jednotce.
- 4) Bude se hodnotit i kvalita preference MHD? Tedy například to, jestli vůz MHD, který odjede ze zastávky v momentě výzvy z řadiče k odjezdu, opravdu projede na „zelenou“ a tedy bez zastavení?
- 5) Bude pro tento test požadováno zabezpečení komunikace V2X, tedy podpisy zpráv apod.?

Informace zadavatele:

Zadavatel sděluje, že dotaz se zřejmě týká Přílohy č. 7 zadávací dokumentace, nikoli č. 8, nicméně níže odpovídá na dílčí otázky.

ad 1) Stačí jen prokázat odeslání zprávy z RSU. Požadavek zadavatele je zde, aby účastník na servisním počítači RSU předvedl zobrazení veškerých informací přenášovaných mezi vozy MHD a RSU v obou směrech, které se přenášejí za účelem zajištění preference MHD, tedy včetně odpovědi z RSU směrem k OBU. Funkčnost příjmu informace na straně OBU z hlediska zadávacích podmínek testována nebude, neboť se nejedná o poptávané plnění, nicméně pro potřeby DPO být neformálně sledována může, bez vlivu na výsledek testu. Zadavatel zajistí požadovanou funkčnost ve vozidlech MHD nezávisle na této veřejné zakázce.

ad 2) Opět platí, že funkčnost zobrazení informace na palubním počítači vozu MHD z hlediska zadávacích podmínek testována nebude, neboť se nejedná o poptávané plnění, nicméně pro potřeby DPO být neformálně sledována může, bez vlivu na výsledek testu. Zadavatel zajistí požadovanou funkčnost ve vozidlech MHD nezávisle na této veřejné zakázce.

ad 3) Ano, požadavek zadavatele je zde, aby účastník na servisním počítači RSU předvedl zobrazení veškerých informací přenášovaných mezi vozy MHD a RSU v obou směrech, které se přenášejí za účelem zajištění preference MHD, tedy včetně výstupních dat z RSU směrem k vozidlu MHD. Předvedení s využitím jiné C-ITS jednotky by rovněž prokázalo požadovanou funkcionalitu, nicméně není požadováno, neboť dodávka vozidlových C-ITS jednotek není předmětem plnění.



ad 4) Hodnocení bude probíhat podle „Tabulky – obsah testování“ v Příloze č. 7 zadávací dokumentace. Tazatelem uváděná skutečnost se testovat nebude, neboť je závislá na schopnostech konkrétního řidiče a vozidla MHD a nelze tak v období testu zaručit objektivní výsledek. Kvalitní preference MHD vzniká postupným laděním dopravního řešení na základě dlouhodobějších zkušeností řádově týdnů až měsíců provozu – zadávací dokumentace tuto skutečnost zohledňuje jak v realizační fázi (prodloužením období ladění dopravního řešení), tak v podobě servisních služeb a služeb dalšího rozvoje. Předpokladem přijatelného řešení již ve fázi testování bude provedení mikrosimulace dopravního řešení včetně preference MHD jakožto povinnost účastníka plynoucí ze zadávacích podmínek (bod 17 Přílohy č. 7 zadávací dokumentace).

ad 5) Pro test v souladu s Přílohou č. 7 zadávací dokumentace nebude požadováno zabezpečení komunikace V2X, neboť jednotky OBU vozidel DPO v současné době toto zabezpečení také nevyužívají. Související informace jsou uvedeny výše v odpovědi na žádost č. 109 ze dne 15. 3. 2021.

V souvislosti s vysvětlením, změnou nebo doplněním zadávací dokumentace zadavatel prodlužuje lhůtu pro podání nabídek, a to následovně:

Konec lhůty pro podání nabídek:

Datum: 18. 5. 2021

Hodina: 10:00

Vysvětlení zadávací dokumentace č. 3 ze dne 16. 4. 2021

Žádost č. 115 ze dne 18. 3. 2021:

Zadavatel uvádí v zadávací dokumentaci, Příloha č. 8 – Požadavky na servisní služby a služby dalšího rozvoje požadavky na servisní služby a služby dalšího rozvoje. V této příloze jsou definovány požadavky na servisní služby, reakce při definovaných typech incidentů a také požadavky pravidelné provádění aktualizací při změnách prováděných výrobcem (dohrávání support packages, kernelů) apod. Není však uvedena možnost vzdálených přístupů k serverovým částem systému pro Dodavatele pro možnost podpory a servisu.

Bude umožněn vzdálený přístup k serverovým částem systému ve správě Zadavatele / jím pověřených subjektů pro Dodavatele pro provádění podpory a servisu? Jak bude tento vzdálený přístup zajištěn – např. VPN, RDP?

Informace zadavatele:



Provádění servisních služeb a služeb dalšího rozvoje bude realizováno prostřednictvím vzdáleného přístupu – VPN.

Žádost č. 116 ze dne 18. 3. 2021:

Zadavatel uvádí v zadávací dokumentaci, Příloha č. 5 – Požadavky na technologii SSZ a V2X, požadavky na vlastnosti dodávaných systémů. V případě požadavků na systém Preference MHD (a IZS) je v bodě 53. uvedeno:

„53. Protokol přenosu dat mezi RSU a OBU je otevřený a popsáný v katalogu případů užití C-ROADS CZ verze 1.52 (odkaz viz níže v bodě 59) nebo v dokumentu Ing. Ivo Herman, CSc.: Preference vozidel MHD přes V2X (návrh standardu protokolu) „Technický popis – V1.03“ z 31. 7. 2019, který je Přílohou č. 13 ZD.“

a zároveň je v bodě 59. uvedeno:

„59. Dodávaný systém preference MHD (IZS) řešený pomocí technologie C-ITS musí být v souladu se všemi standardy C-ITS, kterými se podle MD ČR mají řídit všechny systémy C-ITS nasazované v ČR, a dále v souladu se všemi standardy projektu C-ROADS CZ...“

Je si Zadavatel vědom, že dokument „Preference vozidel MHD přes V2X protokol“ od Ing. Ivo Herman, CSc., na který se odkazuje v Technické specifikaci, není dle závěrů projektu C-ROADS CZ v souladu s platnými technickými standardy C-ITS, konkrétně ISO TS 19091 a SAE J2735?

Skutečně umožní Zadavatel u dodaného systému dodržení technických podmínek uvedených v tomto dokumentu, přestože jsou v rozporu s platnými standardy ISO TS 19091 a SAE J2735, a tím i mezinárodními specifikacemi C-Roads?

Informace zadavatele:

Zadavatel zde potvrzuje, že požadovaný soulad se standardy C-ROADS podle poslední odrážky v bodě 59 Přílohy č. 5 zadávací dokumentace znamená i nutnost souladu řešení protokolu V2X s normami ISO TS 19091 a SAE J2735. Zadavatel si není vědom údajného rozporu Přílohy č. 13 zadávací dokumentace s výše uvedenými normami, neboť:

- a) Dokument v Příloze č. 13 zadávací dokumentace v sobě obsahuje tvrzení, že vychází z dokumentu C-ROADS CZ PTP 1.52 tak, jak byl schválen na Řídicím výboru konsorcia C-ROADS CZ;
- b) Dokument v Příloze č. 13 zadávací dokumentace v sobě dále obsahuje tvrzení, že specifikované hodnoty telegramu v Tabulce 2 tohoto dokumentu jsou převzaty z popisu chování preference ve městě Brně; přičemž v Brně se právě tímto způsobem realizovala preference MHD v rámci C-ROADS CZ;



c) Zadavatel má informace ze statutárního města Hradec Králové, kde vybraný dodavatel jako podmínku pro podpis smlouvy v zadávacím řízení na nadlimitní veřejnou zakázku „Inteligentní dopravní systém v Hradci Králové“ potvrdil v roce 2019 soulad komunikačního protokolu V2X řešeného na bázi dokumentu „Herman: Preference vozidel MHD přes protokol V2X – verze 1.03 (V2X101_190731)“ s normou ISO TS 19091, která se odkazuje na SAE 2735.

Tazatel aktuálně v kontrastu s výše uvedenými body upozorňuje na údajný rozpor dokumentu Přílohy č. 13 zadávací dokumentace se standardy C-ROADS podle bodu 59 Přílohy č. 5 zadávací dokumentace. To by mimo jiné znamenalo, že Příloha č. 13 zadávací dokumentace sama o sobě obsahuje údajný rozpor, neboť údajně sporná část tohoto dokumentu by byla v rozporu s výše uvedenými položkami a) nebo b). Zadavatel zde upřesňuje, že v případě libovolné neshody mezi standardy C-ROADS odkazovanými z bodu 59 Přílohy č. 5 zadávací dokumentace a Přílohou č. 13 zadávací dokumentace mají přednost standardy C-ROADS; dodavatel vždy bude muset příslušnou část plnění řešit přednostně v souladu se standardy C-ROADS, a teprve až poté s ohledem na další požadavky. Tazatel ve svém tvrzení upozorňuje na předmětný nesoulad v závěrech projektu C-ROADS CZ, ačkoli své tvrzení nikterak nedokládá.

Zadavatel dále vysvětluje, že požadavkem na dodávku veškeré technické dokumentace realizovaného díla v souladu s čl. 3.1 zadávací dokumentace se rovněž rozumí podrobný a kompletní popis/specifikace použitých rozhraní, kde zadávací dokumentace požaduje otevřenost a standardizaci (to se týká i rozhraní V2X pro preferenci MHD). To znamená, že pomocí těchto rozhraní musí být možné připojit další zařízení (i jiných dodavatelů). Zadavatel musí mít pro taková rozhraní k dispozici přesný formát komunikace na všech úrovních ISO/RM OSI a veškeré potřebné přístupové údaje k přenosům. Zadavatel bude moci požadovanou otevřenost rozhraní v dodávaném plnění ověřit testem připojení zařízení jiného dodavatele před podpisem akceptačního protokolu. V případě neúspěchu nebude možné dodávku akceptovat, neboť se jedná o nesplnění zadávacích podmínek. Tímto způsobem lze ověřit, že dodavatel nedodává proprietární řešení tam, kde existuje požadavek na standardizované a otevřené rozhraní (tedy i pro případ V2X).

Žádost č. 117 ze dne 18. 3. 2021:

Zadavatel v zadávací dokumentaci požaduje u vybraného účastníka ověření splnění parametrů nabídky, které je definováno v Příloze č. 7 – Požadavky na testování funkčnosti nabízeného plnění. V případě systému V2X se bude vítězný uchazeč nutně integrovat technologie, které jsou již u Zadavatele přítomny (zejména OBU). Na nově definované dodávky jsou kladeny jednoznačné požadavky na splnění standardů a norem.

S ohledem na předchozí Dotaz č. 2, je Zadavatel schopen prokázat, že stávající technologie také odpovídají požadavkům na tyto standardy a normy a nemůže být test ovlivněn nekompatibilitou / nedodržením standardů na straně již instalovaných technologií? Pokud dojde k neúspěšnému testu V2X komunikace, jak bude prokázáno, že tento výsledek je / není



způsoben vadou na straně vítězného uchazeče, respektive již dodaných technologií, u nichž má být zaručeno dodržení platných standardů (ISO, SAE)?

Může Zadavatel pro tento test zajistit nezávislou autoritu, která bude schopna potvrdit u dodávaných / již dodaných systémů kompatibilitu s požadovanými standardy, dodržení požadavků Zadavatele a potvrdit úspěšné provedení testu a zároveň v případně neúspěšného testu jednoznačně označit příčinu?

Informace zadavatele:

Zadavatel potvrzuje, že OBU jednotky instalované ve vozidlech Dopravního podniku Ostrava a.s. (DPO) splňují standardy C-ROADS včetně norem ISO TS 19091 a SAE 2735. DPO je členem konsorcia C-ROADS CZ a je tedy vhodnou autoritou k potvrzení kompatibility u svých systémů. Jinou nezávislou autoritu pro tuto činnost ani nelze objektivně zajistit, neboť možnost certifikace zařízení pro tyto účely prozatím neexistuje. V období před testem dle Přílohy č. 7 zadávací dokumentace zadavatel umožní vybranému dodavateli případnou konzultační/testovací činnost s DPO v roli provozovatele jednotek OBU za účelem ověření kompatibility těchto jednotek se standardy C-ROADS pro účely testu. Součástí testů však nejsou testy samotných jednotek OBU; výsledky testu tedy nebudou závislé na tom, zda jednotka OBU příslušné informace zasílané z RSU zpracuje nebo nikoli.

Žádost č. 118 ze dne 18. 3. 2021:

Zadavatel uvádí v zadávací dokumentaci, zejména v Příloze č. 1 – Požadavky na systém pro DC a Příloze č. 5 – Požadavky na technologii SSZ a V2X, požadavky na integraci a vlastnosti centrálního prvku pro RSU (C-ITS back office) provozovaného jako součást DC. Centrální prvek pro RSU musí být schopen integrace do PKI infrastruktury C-ROADS CZ, a naplňovat tak bezpečnostní podmínky uvedené ve specifikacích výše v bodě 59. Přílohy č. 5 – Požadavky na technologii SSZ a V2X. Dle těchto požadavků musí být v systému integrován modul bezpečnosti a soukromí. Modul bezpečnosti je založen na standardech infrastruktury veřejných klíčů, založených na principu správy a distribuce veřejných klíčů pomocí asymetrické kryptografie (PKI). V rámci této infrastruktury musí být C-ITS back office vybaven Hardware Security Modulem (HSM). Tento HW však chybí v požadavcích na dodávaný HW v příloze č. Příloha č. 2 – Požadavky na technické prostředky pro DC. Systém musí být schopen podepisovat předpokládaný počet zpráv a dle toho dostatečně dimenzován (s dostatečnou rezervou pro rozvoj využití systému).

Chápe uchazeč správně, že HW technologie HSM musí být součástí dodávky tak, aby byly naplněny všechna standardy a specifikace dle projektu C-Roads, konkrétně dokumentu C-ROADS CZ Specifikace systému, verze 1.5, 12/2018? Pokud ano, může Zadavatel definovat základní parametry pro návrh této součástí systému a jeho správné ocenění pro potřeby nabídky (např. předpokládaný počet zpráv)?



Informace zadavatele:

Příloha č. 2 zadávací dokumentace sice stanovuje požadavky na HW položky DC, ale neobsahuje veškeré hardwarové položky – zejména položky související s backoffice C-ITS, DRÚ nebo centrálním prvkem pro strategické detektory jsou součástí dalších částí zadávací dokumentace. Dodávané hardwarové položky DC jsou závislé mimo jiné na požadavcích Přílohy č. 1 zadávací dokumentace. Jedním z požadavků (bod 5 Přílohy č. 1 zadávací dokumentace) je napojení DC na centrální PKI infrastrukturu C-ITS v ČR v souladu s dokumenty odkazovanými bodem 59 Přílohy č. 5 zadávací dokumentace. Pokud je podle těchto dokumentů jedinou možností realizace této funkcionality nutnost vybavit DC (resp. C-ITS backoffice zadavatele) hardwarovým bezpečnostním modulem HSM, musí být tento modul součástí dodávky bez ohledu na jeho absenci v Příloze č. 2. Tento modul pak bude umístěn do ICT centra zadavatele. Dimenzování C-ITS backoffice (včetně případného modulu HSM) musí být takové, aby pro dodávané funkce preference MHD vytěžovalo dodávané hardwarové prostředky (CPU, RAM, LAN, interní sběrnice, řadiče a kapacitu diskového pole) všech částí na úrovni max. 15 %. Zadavatel zde počítá s postupným rozšiřováním pro případné další křižovatky (dodavatel to bude zajišťovat formou služeb dalšího rozvoje) a rozšiřitelnost bude zajištěna shodou řešení se standardy C-ROADS. Množství přenášených zpráv C-ITS je odvislé od dopravního řešení, které vytvoří dodavatel.

Žádost č. 119 ze dne 18. 3. 2021:

Zadavatel uvádí v zadávací dokumentaci, v Příloze č. 8 – Požadavky na servisní služby a služby dalšího rozvoje, odstavec Služba update softwarových produktů v rámci servisních služeb, bod 21. až 23. požadavky na provedení aktualizace SW na platnou legislativu, a to do 1 měsíce před datem účinnosti legislativních změn.

V případě centrálního prvku pro RSU (C-ITS back office) mohou být požadovanou aktualizací SW a standardů implementovány takové změny SW (protokolů apod.), které nutně vyžadují aplikaci shodných standardů dle legislativních změn i na již v současnosti přítomnou infrastrukturu (OBU v prostředcích MHD). Pokud nedojde k implementaci takových standardů v celém systému C-ITS, může dojít k jeho částečné nebo plné nefunkčnosti. Vzhledem k tomu, že část systému, na který se tedy legislativní změny musí implementovat, leží mimo dodávku vítězného uchazeče, musí tyto změny probíhat ve vzájemné technické a časové součinnosti, včetně funkčních testů nového řešení.

Jakým způsobem bude zajištěno, že stejné standardy budou v požadovaných (shodných) termínech nasezeny i na infrastrukturu mimo poptávané řešení? Jakým způsobem bude zajištěno testování nových standardů v celém C-ITS systému?

Informace zadavatele:



Zadavatel zajistí ve věci update SW v souvislosti s aktualizací standardů C-ITS vzájemnou technickou a časovou součinnost na straně OBU i RSU, tedy součinnost dodavatele a DPO v otázce ekvivalentního postupu na obou stranách, včetně testování změn před uvedením do provozu. Pokud z libovolného důvodu nebude možné provést požadovaný update na straně OBU a má-li to způsobit ztrátu funkčnosti preference MHD, zadavatel bude požadovat zachování funkčnosti preference MHD, tedy odpovídající zachování SW (bez update) i na straně dodavatele, a to tak dlouho, dokud nebude možná změna na straně OBU. Za tohoto stavu, kdy bude příčina způsobena nezajištěním aktualizací ze strany zadavatele, se nebude jednat o porušení smluvních podmínek dodavatelem.

Žádost č. 120 ze dne 18. 3. 2021:

V Příloze č.8 zadávací dokumentace a přílohy č.2 smlouvy - "Bližší specifikace Služeb a záruky" je uvedeno:

Základní požadavky na servisní služby:

4.Veškerý HW dodaného díla musí splňovat podmínku servisu na místě **NBD** (next business day). následně v:

Definice pojmu incident a související reakce v rámci servisních služeb je uvedeno:

19. Požadované maximální **reakční doby dodavatele na nahlášený incident** (platné pro pracovní dny od 6 hod. do 18 hod.):

- 1) Priorita 1 – Kritický incident: odezva Zhotovitele na přijatý incident Objednatele nejpozději **do 4 hodin** vč. zahájení prací.
- 2) Priorita 2 – Závažný incident: odezva Zhotovitele na přijatý incident Objednatele nejpozději **do 12 hodin** vč. přijetí opatření na eliminaci důsledku incidentu a zahájení prací.
- 3) Priorita 3 – Běžný incident: odezva Zhotovitele na přijatý incident Objednatele nejpozději **do 48 hodin** vč. zahájení prací

Žádáme zadavatele o objasnění a jednoznačné určení požadavku.

Informace zadavatele:

Požadavek na zahájení servisních prací je z pohledu zadavatele dostatečný a jednoznačný, nicméně níže poskytuje další objasnění ohledně vztahu mezi jednotlivými požadavky. Bod 4 Přílohy č. 8 zadávací dokumentace se týká servisu HW na místě NBD, tedy schopnosti dodavatele zajistit přítomnost servisních techniků přímo v lokalitě daného HW a souvisejících servisních prací nejpozději následující pracovní den po nahlášení incidentu. Bod 19 Přílohy č. 8 zadávací dokumentace se týká rychlosti reakce na konkrétní druhy všech nahlášených incidentů, tedy nejen hardwarových, kdy s ohledem na závažnost incidentu definovanou v bodě 17 Přílohy č. 8 zadávací dokumentace je stanovena maximální doba (v hodinách) reakce dodavatele včetně zahájení servisních prací. Jedná se o dva odlišné požadavky na zajištění



servisních služeb, které je třeba splnit zároveň. V případě hardwarových incidentů priorit 1 a 2 a libovolných SW incidentů bude limitujícím požadavkem bod 19 Přílohy č. 8 zadávací dokumentace, v případě hardwarového incidentu priority 3 může být limitujícím požadavkem bod 4 Přílohy č. 8 zadávací dokumentace, a to tehdy, jestliže následující den po incidentu je pracovní den.

Žádost č. 121 ze dne 18. 3. 2021:

Ve Smlouvě o dílo Příloha č. 19 v bodě 5.1.2 je uvedeno:

5.1.2 cena za poskytování Servisních služeb, včetně nezbytné výměny komponent s nižší, než desetiletou životností, činí _____ Kč (slovy: _____ korun českých) bez DPH, tj. _____ Kč (slovy: _____ korun českých) včetně DPH ve výši _____ % (slovy: _____ procent) za kalendářní měsíc poskytovaného plnění dle Smlouvy (po celou dobu trvání Smlouvy v konstantní výši, s výjimkou inflace dle níže uvedeného).

Dotaz:

V Příloze č. 20 Specifikace nabídkové ceny jsou uvedeny servisní služby za 12 měsíců a za 48 měsíců (Kč bez DPH). Rozumí Uchazeč správně, že do bodu 5.1.2 Smlouvy vyplní cenu za servisní služby jako součet položek pro Servisní služby ve vztahu k plnění dle odst. 3.1 písm. a), b), c) a d) Zadávací dokumentace?

Bude poté tato částka uvedená v bodě 5.1.2. Smlouvy pouze ve výši za 1 kalendářní měsíc? Tzn. Rozdílně oproti příloze č. 20 Specifikace nabídkové ceny ZD.

Informace zadavatele:

Zadavatel v první řadě odkazuje na vysvětlení zadávací dokumentace č. 1, ve kterém přistoupil k úpravě nacenění servisních služeb a výměny komponent. Zadavatel potvrzuje, že ve smlouvě bude uvedena cena za Servisní služby za 1 kalendářní měsíc, která bude vycházet z nabídkové ceny uvedené v ceníku (tj. poměrná část z ceny za 12, resp. 48 měsíců), a to ve vztahu k Dílu, tj. k plnění dle odst. 1 písm. a), b), c) a d) zadávací dokumentace.

Žádost č. 122 ze dne 18. 3. 2021:

V Příloze č. 5 zadávací dokumentace Požadavky na technologii SSZ a V2X je uvedeno:

3. Řadiče SSZ budou připojeny ke stávající venkovní výstroji, přičemž návěstidla si v době výměny řadiče objednatel vymění za návěstidla se světelným zdrojem v provedení LED s napětím do 50 V s funkcí stmívání a splňující normu ČSN EN 61508 na úrovni bezpečnosti SIL

Dotaz:



Žádáme Zadavatele o dodání certifikátů (včetně doložení SIL3), datasheetu (prospekt) a kompletní specifikace návěstidel, které budou Objednatelem vyměňovány, aby Uchazeč mohl správně nacenit technologii řadičů. Bude Objednatel vyměňovat i návěstidla pro tramvaje?

Informace zadavatele:

Dodavatel musí být schopen připojit k řadiči libovolná návěstidla se světelným zdrojem v provedení LED s napětím do 50 V s funkcí stmívání a splňující normu ČSN EN 61508 na úrovni bezpečnosti SIL 3. Zadavatel nemůže v současné době vědět, jaká konkrétní návěstidla budou pořizována po dobu účinnosti smlouvy, limity jsou uvedeny výše. Parametry (štítky) návěstidel realizovaných v současné době v lokalitě pro testování dle Přílohy č. 7 zadávací dokumentace (SSZ 1002) jsou k dispozici v příloze Vysvětlení zadávací dokumentace č. 1, včetně tramvajového návěstidla. Ke všem stávajícím LED návěstidlům používaným v lokalitách realizace dodávky řadičů SSZ dle zadávací dokumentace jsou v Příloze tohoto vysvětlení doplněny certifikáty, prohlášení o shodě a schválení MD. Jiná než LED návěstidla nebudou pro potřeby plnění využita, v souladu s bodem 3 Přílohy č. 5 zadávací dokumentace.

Žádost č. 123 ze dne 18. 3. 2021:

V Příloze č. 3 Požadavky na technologii dopravní řídicí ústředny (DŘÚ) je uvedeno:

Základní požadavky

DŘÚ musí být schopna pracovat s řadiči SSZ za účelem monitorování jejich stavu včetně poruch, zobrazovat signální plán s přesným časovým záznamem, získávat a distribuovat dopravní data z křižovatkových detektorů SSZ, získávat dopravní data z externích systémů potřebná pro řízení dopravy přes definované API, provádět zásahy do řízení SSZ týkající se jednotlivých uzlů, zajišťovat koordinaci SSZ nebo v budoucnu realizovat vyšší algoritmy řízení na úrovni DŘÚ. Algoritmy řízení na úrovni DŘÚ nebo jiné obdobné vyšší algoritmy řízení pomocí nadstavbového SW nejsou předmětem této veřejné zakázky.

Dotaz:

Zadavatel soutěží systém, který bude město aktivně využívat po dobu minimálně 10 let pro řízení dopravy ve městě Ostrava. Z tohoto důvodu, by měl nabízený systém splňovat moderní technické specifikace a technické standardy a funkcionality. Z jakého důvodu Zadavatel nepožaduje v rámci této zakázky vyšší algoritmy řízení? V dnešní době je běžným standardem tuto funkcionalitu v rámci DŘÚ dodávat a poskytnout uživatelům dopravní sítě lepší komfort, příkladem jsou tomu i nedávné soutěže na dodávky dopravních systémů.

Informace zadavatele:

Zadavatel počítá s realizací vyšších algoritmů řízení v budoucí době, kdy bude mít k DŘÚ připojenu většinu řadičů SSZ, resp. jejich souvislou oblast (v rámci této veřejné zakázky bude



připojeno pouze 27 řadičů z celkového počtu 93, a to v různých oblastech města). Z toho důvodu je odpovídající schopnost DŘÚ požadována v bodě 1 Přílohy č. 3 zadávací dokumentace. Až to bude přínosné, zadavatel bude mít možnost realizovat vyšší algoritmy řízení, a to např. s využitím služeb dalšího rozvoje, anebo jiným způsobem, např. jako samostatnou veřejnou zakázku.

Žádost č. 124 ze dne 18. 3. 2021:

V Příloze č. 3 Požadavky na technologii dopravní řídicí ústředny (DŘÚ) je uvedeno:

9. Řadiče připojované v rámci VZ i později připojované řadiče budou pro komunikaci s DŘÚ využívat rozhraní OCIT-O verze 2.0. DŘÚ tedy musí být vybavena otevřeným komunikačním protokolem OCIT-O verze 2.0 pro vytvoření transparentního konkurenčního prostředí pro budoucí napojování dalších řadičů SSZ libovolného dodavatele splňujících požadavky OCIT-O verze 2.0.

Dotaz:

Zadavatel soutěží systém, který bude město aktivně využívat po dobu minimálně 10 let pro řízení dopravy ve městě Ostrava. Z tohoto důvodu, by měl nabízený systém splňovat moderní technické specifikace a technické standardy a funkcionality i s ohledem na systémy SSZ a V2X, které protokol OCIT podporuje. Pokud Zadavatel požaduje deklarovat minimálně 10 let dobu životnosti, proč není požadavkem v rámci realizace zakázky komunikační protokol OCIT-O verze 3.0, který je aktuální platnou verzí?

Informace zadavatele:

Zadavatel v současné době nemůže požadovat využití OCIT-O verze 3.0, neboť s tímto rozhraním nejsou v prostředí ČR prozatím odpovídající zkušenosti, ačkoli verze je již vyvinuta. Cílem zadavatele je mimo jiné zajistit transparentní zadávací podmínky pro větší množství účastníků, kdy požadavkem na vyšší verzi by nedůvodně omezil hospodářskou soutěž. Co se týče komunikace V2X, zadávací podmínky zde vyžadují moderní technické specifikace a technické standardy založené na projektu C-ROADS, se kterými (na rozdíl od OCIT-O verze 3.0) v ČR širší zkušenosti jsou, mimo jiné díky zapojení ČR do uvedeného evropského projektu.

Žádost č. 125 ze dne 18. 3. 2021:

Dle Přílohy č. 7 požaduje Zadavatel testování funkčnosti nabízeného plnění. Předmětem testování a dodání je rozsáhlé technické řešení v oblasti IT, ITS a C-ITS, které zároveň musí splňovat různé mezinárodní otevřené standardy. Jakým způsobem bude probíhat testování funkčnosti a finální předání nabízeného řešení? Budou při testování a předání díla přítomni nezávislí odborníci ve výše uvedených oblastech například komunikační protokol OCIT a dílčí



části ITS (komunikace V2X, C-Roads, C-ITS)? Z důvodu ověření, že jsou dodržovány požadované standardy OCIT (dle ODG) , C-Roads a C-ITS CZ.

Informace zadavatele:

Zadavatel dle potřeby využije všech svých možností za účelem ověření, že dodávané dílo splňuje požadavky zadávací dokumentace, zejména s ohledem na požadovanou otevřenost a standardizaci rozhraní. Je v zájmu zadavatele v budoucnosti přes tato rozhraní připojovat do systému další řadiče SSZ, jednotky RSU, jiné periferie nebo celé subsystémy ITS, a proto zadavatel má v úmyslu zajistit korektní ověření požadované otevřenosti řešení. Příloha č. 7 zadávací dokumentace se ale netýká testování dodávaného plnění, nýbrž testování ještě před popisem smlouvy.

Žádost č. 126 ze dne 18. 3. 2021:

V Příloze č. 20 Specifikace nabídkové ceny Zadavatel požaduje výměnu 33 ks sloupů pro instalaci strategických detektorů.

Požaduje Zadavatel výměnu 33 ks sloupů VO nebo je toto množství na uvážení Uchazeče v souvislosti s hmotností, rozměry detektorů a statickými vlastnostmi konkrétního sloupu?

Informace zadavatele:

Požadavky na sloupy jsou stanoveny Přílohou č. 6 zadávací dokumentace, zejména body 6 a 7. Celkový počet profilů je 37, tedy 33 vyměňovaných stožárů + 4 ks nově osazovaných stožárů VO. Účastník nacení výměnu všech 33 ks stožárů VO. Bod 6 Přílohy č. 6 zadávací dokumentace umožňuje také instalaci SD na trakční stožáry (TS), pokud budou v dané lokalitě k dispozici. V tom případě k výměně stožáru nedojde a fakturovaná cena díla se sníží o poměrnou částku uvedenou dodavatelem v nabídce v Příloze č. 20 zadávací dokumentace na řádku 163 za odpovídající počet lokalit, kde se výměna stožáru VO neprovede, avšak platí, že účastník v nabídce nacení výměnu všech stožárů dle zadávací dokumentace, neboť okolnosti vedoucí k případnému snížení rozsahu plnění a fakturované ceny (méněpráce) budou zřejmé až v průběhu realizace. Totéž platí v případě umístění SD na portál nebo sloup SSZ (v souladu s tabulkou v Příloze č. 12 zadávací dokumentace) – opět dojde k poměrnému snížení rozsahu plnění a fakturované ceny o počet lokalit, kde se nebude měnit sloup VO s tím, že platí, že tyto okolnosti budou zřejmé až v průběhu realizace.

Žádost č. 127 ze dne 18. 3. 2021:

V Příloze č. 6 Požadavky na technologii strategických detektorů (SD) je uvedeno:

Umístění SD, technické řešení



6. Detektory budou instalovány na stožárech veřejného osvětlení (VO) ve správě Ostravských komunikací, a.s. (OK) a na trakčních stožárech (TS) ve správě Dopravního podniku Ostrava, a.s. (DPO). V místech, kde se tyto stožáry nenacházejí, budou detektory umístěny na nově osazené stožáry – 4 ks, které zajistí dodavatel, a to vč. zpracování potřebné dokumentace a vyřízení povolení na jejich osazení.

Dotaz:

Jakým způsobem bude Zadavatel přistupovat k situaci, kdy vznikne problém s projednáním povolení ze strany DOSS pro nově osazované stožáry? Udělení stavebního povolení nelze ze strany Uchazeče nijak garantovat a toto může to mít vliv na plnění termínu zakázky.

Informace zadavatele:

Zadavatel stanovil polohy detektorů do míst, kde nepředpokládá problém s projednáním povolení ze strany DOSS. V případě obtížně řešitelného problému s projednáním ze strany DOSS zadavatel umožní realokaci pozice příslušného detektoru do zadavatelem odsouhlasené polohy, kde problém s projednáním povolení ze strany DOSS nevznikne. Může se jednat o posun polohy nového stožáru, nebo změnu umístění SD, např. na portál, na mostní konstrukci, na objekt apod. Zadavatel v tomto případě musí odsouhlasit novou polohu. V případě, že touto změnou nebude nutné realizovat nový stožár, výsledná cena dodávky se sníží o poměrnou částku uvedenou dodavatelem v nabídce v Příloze č. 20 zadávací dokumentace na řádku 164 za odpovídající počet lokalit, kde se instalace nového stožáru neprovede, avšak platí, že účastník v nabídce nacení instalaci všech stožárů dle zadávací dokumentace, přičemž případné snížení rozsahu plnění a fakturované ceny bude zřejmé až v průběhu realizace.

Žádost č. 128 ze dne 18. 3. 2021:

Dle Přílohy č. 12 Lokality strategických detektorů jsou uvedeny jednotlivé profily a Uchazeč se táže na následující profily:

č. profilu 1 - Je již projednáno umístění detektoru na portál s jeho vlastníkem? Pokud ne, bude Zadavatel projednávat umístění s vlastníkem? Jaký bude postup, pokud neudělí správce souhlas s umístěním?

č. profilu 5 - Umožní Zadavatel umístit detektor na stožár VO SVO 302 v dělicím pásu?

č. profilu 9 - Je vlastník pozemků informován o záměru Zadavatele umístit na jeho pozemek sloup pro detektor? Jak bude Zadavatel postupovat, pokud nebude udělen souhlas vlastníka a z toho důvodu nebude možné provést stavební řízení a realizaci stavby? Bylo by možné umístit strategický detektor na blízký most přes I/11, senzor by byl uchycen k zábradlí mostu?



č. profilu 35 - Je vlastník pozemků informován o záměru Zadavatele umístit na jeho pozemek sloup pro detektor? Jak bude Zadavatel postupovat, pokud nebude udělen souhlas vlastníka a z toho důvodu nebude možné provést stavební řízení a realizaci stavby?

č. profilu 36 - Je vlastník pozemků informován o záměru Zadavatele umístit na jeho pozemek sloup pro detektor? Jak bude Zadavatel postupovat, pokud nebude udělen souhlas vlastníka a z toho důvodu nebude možné provést stavební řízení a realizaci stavby? Bylo by možné umístit strategický detektor na blízký most přes I/56, senzor by byl uchycen k zábradlí mostu?

Umožní Zadavatel Uchazečům upravit umístění detektorů na jiné sloupy, které jsou z dopravního hlediska pro umístění strategického detektoru v lokalitě vhodnější?

Informace zadavatele:

Zadavatel umožní dodavateli v případě potřeby upravit umístění detektorů na jiné stožáry, které jsou z dopravního hlediska pro umístění strategického detektoru v lokalitě vhodnější. Zadavatel v tomto případě musí odsouhlasit novou polohu i nutnost výměny sloupu VO (v případě, že půjde o jiný sloup VO). Pokud ve výsledku nebude nutné měnit sloup VO, platí snížení rozsahu plnění a fakturované ceny (méněpráce) dle odpovědí na předchozí žádosti o vysvětlení.

Zadavatel níže odpovídá na dílčí otázky směřované ke konkrétním lokalitám (dle čísel profilu).

Č. profilu 1, 9, 35: Vlastník pozemků byl v roce 2017 informován o záměru zadavatele umístit na jeho pozemek sloup pro detektor. Dne 19. 9. 2017 bylo předběžně odsouhlaseno ze strany ŘSD umístění nových sloupů:

Ředitelství silnic a dálnic ČR Správa Ostrava, z hlediska příslušnosti hospodaření a jako majetkový správce pozemků parc. č. 2104/8 v k.ú. Krásné Pole, parc. č. 2083/37 v k.ú. Bartovice a parc. č. 3819/13 v k.ú. Stará Bělá souhlasí s umístěním stožárů detektorů dle předložené dokumentace za těchto podmínek:

- Akce bude odsouhlasena Policií ČR-DI.
- Veškeré náklady hradí zhotovitel akce.
- Ředitelství silnic a dálnic ČR, Správa Ostrava si vyhrazuje právo doplnění svého vyjádření.
- V případě změny dokumentace předloží investor dokumentaci k novému vyjádření.

Toto vyjádření má platnost 1 rok.



S pozdravem,

Bc. Michal Kovář

Technický pracovník

Provozní úsek

Ředitelství silnic a dálnic ČR, Správa Ostrava

Mojmírovců 5, 709 81 Ostrava-Mariánské Hory

Tel.: 596 663 426, 725 065 155 Fax: 596 625 113

e-mail: michal.kovar@rsd.cz web: www.rsd.cz

Č. profilu 1: Umístění na portál není projednáno. Pokud vlastník (ŘSD) souhlas neudělí, zadávací dokumentace uvádí, že zhotovitel osadí nový sloup v místě profilu (viz tabulka Přílohy č. 12 zadávací dokumentace). Osazení sloupu na místě profilu je předběžně projednáno s ŘSD. Jedná se o pozemek parc. č. 2104/8 v k.ú. Krásné Pole. Pokud by se stanovisko ŘSD změnilo, sloup ani SD se neosadí a dojde ke snížení rozsahu plnění a fakturovaná cena dodávky se sníží o čtvrtinu částky uvedené dodavatelem v nabídce v Příloze č. 20 zadávací dokumentace na řádce 164, a dále položka na řádce 126 v Příloze č. 20 zadávací dokumentace bude při fakturaci rovna nule, nicméně opět platí, že účastník do nabídky nacení plnění v plném rozsahu dle zadávací dokumentace, když případné snížení rozsahu plnění (méněpráce) a související ponížení fakturované ceny bude zřejmě až v průběhu realizace.

Č. profilu 5: Umístění na sloup VO č. 302 je možné.

Č. profilu 9: Osazení nového sloupu na místě profilu je předběžně projednáno s ŘSD. Jedná se o pozemek parc. č. 2083/37 v k.ú. Bartovice. Pokud by se stanovisko ŘSD změnilo, sloup ani SD se neosadí a dojde ke snížení rozsahu plnění a fakturovaná cena dodávky se sníží o čtvrtinu částky uvedené dodavatelem v nabídce v Příloze č. 20 zadávací dokumentace na řádce 164, a dále položka na řádce 134 v Příloze č. 20 zadávací dokumentace bude při fakturaci rovna nule, nicméně opět platí, že účastník do nabídky nacení plnění v plném rozsahu dle zadávací dokumentace, když případné snížení rozsahu plnění (méněpráce) a související ponížení fakturované ceny bude zřejmě až v průběhu realizace. Umístění na zábradlí zadavatel nepřipouští, požaduje umístění na sloup.

Č. profilu 35: Osazení nového sloupu na místě profilu je předběžně projednáno s ŘSD. Jedná se o pozemek parc. č. 3819/13 v k.ú. Stará Bělá. Pokud by se stanovisko ŘSD změnilo, sloup ani



SD se neosadí a dojde ke snížení rozsahu plnění a fakturovaná cena dodávky se sníží o čtvrtinu částky uvedené dodavatelem v nabídce v Příloze č. 20 zadávací dokumentace na řádku 164, a dále položka na řádku 160 v Příloze č. 20 zadávací dokumentace bude při fakturaci rovna nule, nicméně opět platí, že účastník do nabídky nacení plnění v plném rozsahu dle zadávací dokumentace, když případné snížení rozsahu plnění (méněpráce) a související ponížení fakturované ceny bude zřejmé až v průběhu realizace.

Č. profilu 36: Osazení nového sloupu je umístěno na pozemek, jehož vlastníkem je Statutární město Ostrava. Umístění na zábradlí zadavatel nepřipouští, požaduje umístění na sloup.

Žádost č. 129 ze dne 18. 3. 2021:

V Příloze č. 5 Požadavky na technologii SSZ a V2X je uvedeno:

53. Protokol přenosu dat mezi RSU a OBU je otevřený a popsán v katalogu případů užití C-ROADS CZ verze 1.52 (odkaz viz níže v bodě 59) nebo v dokumentu Ing. Ivo Herman, CSc.: Preference vozidel MHD přes V2X (návrh standardu protokolu) „Technický popis – V1.03“ z 31. 7. 2019, který je Přílohou č. 13 ZD.

Potencionální uchazeč upozorňuje na skutečnost, že protokol uvedený v dokumentu Ing. Ivo Herman, CSc.: Preference vozidel MHD přes V2X (návrh standardu protokolu) „Technický popis – V1.03“ z 31. 7. 2019, který je Přílohou č. 13 ZD je v rozporu s požadavky C-ROADS a jeho standardy. Pro příklad uchazeč uvádí:

**SRM/requests/request/
signalRequest/requestID**

Typ telegramu dle tabulky Tabulka 2. Tímto způsobem je možné do řadiče doručit stav vozu, případně typ oblasti. Tuto informaci dostane OBU od palubního počítače. Ve shodě se standardem bude pro změnu požadavku vždy jiné RequestID, jen nebude číslováno sekvenčně.

Tabulka 2 - Typy zpráv ve stávajícím systému

Událost	Kód typu paketu (hexadecimálně)
1=průjezd přihlašovací místem	0H, 10H, 20H, 30H
2=odjezd ze zastávky před křižovatkou	1H
3=první zavření dveří v zastávce před křižovatkou	2H
4=neprvní zavření dveří v zastávce před křižovatkou	3H
5=příjezd do zastávky (za ní následuje křižovatka)	4H
6=průjezd odhlašovací místem	80H
7=příjezd do zastávky těsně za křižovatkou (pokud nebyl rozeznán průjezd odhlašovací místem)	84H
8=odjezd ze zastávky za křižovatkou	89H
9=stisk tlačítka šipek na PP v režimu linka/cíl v tramvaji (nouzový paket)	40H
10=testovací paket, neovlivňuje řadič (ten ale posílá odpověď)	C0H



Zmiňované řešení zprávy SRM (popsané v Příloze č. 13 ZD) využívá Request ID v rozporu se standardy C-ROADS z toho důvodu, že REQUEST ID je plněno daty z tabulky 2. Standard C-ROADS však tyto části řeší v jiných částech zprávy SRM. Jedná se tedy o proprietární řešení konkrétního výrobce jednotek OBU a v případě jiného dodavatele těchto OBU (splňující standard C-ROADS), nebudou dodané jednotky RSU na standardní zprávy SRM reagovat korektně. REQUEST ID je využíváno dle standardů C-ROADS pouze jako identifikátor transakce. Uchazeč žádá Zadavatele, aby byl dokument Ing. Ivo Herman, CSc.: Preference vozidel MHD přes V2X (návrh standardu protokolu) „Technický popis – V1.03“ z 31. 7. 2019 uvedený v je Příloze č. 13 ZD vypuštěn ze zadávací dokumentace nebo, aby byl přepracován v souladu s platnými Standardy C-ROADS CZ a to zvláště, kdy se jedná o telematický projekt s plánovanou životností 10 let.

Informace zadavatele:

Tazatel se patrně domnívá, že rozhraní popsané v Příloze č. 13 zadávací dokumentace je údajně proprietární a není v požadovaném souladu se standardy C-ROADS podle bodu 59 Přílohy č. 5 zadávací dokumentace. Důvodem má být údajně odlišné řešení zprávy SRM, konkrétně položky REQUEST ID, která je plněna daty z tabulky 2 tohoto dokumentu, což je údajně v rozporu se standardy C-ROADS, neboť standard C-ROADS údajně tyto části řeší v jiných částech zprávy SRM (tazatel ale neuvádí, kde a jak) a položka REQUEST ID je údajně dle standardů C-ROADS využívána pouze jako identifikátor transakce. Odpověď na tento dotaz je parciálně součástí odpovědi na dřívější dotaz v rámci tohoto vysvětlení zadávací dokumentace, na kterou odkazuje. Zadavatel si není vědom údajného rozporu Přílohy č. 13 zadávací dokumentace se standardy C-ROADS z důvodů uvedených dříve v tomto vysvětlení.

Tazatel dále uvádí: „Jedná se tedy o proprietární řešení konkrétního výrobce jednotek OBU a v případě jiného dodavatele těchto OBU (splňující standard C-ROADS), nebudou dodané jednotky RSU na standardní zprávy SRM reagovat korektně“. Zadavatel zde vysvětluje, že dopravce DPO používá jednotky OBU splňující standardy C-ROADS včetně norem ISO TS 19091 a SAE 2735. Proprietární řešení komunikace V2X na základě výše uvedeného vysvětlení akceptováno nebude a zadavatel bude mít možnost testovat otevřenost protokolu přenosu V2X před podpisem akceptačního protokolu, blíže v předchozích odpovědích v rámci tohoto vysvětlení zadávací dokumentace.

Žádost č. 130 ze dne 18. 3. 2021:

Podle zadávací dokumentace má budoucí Dodavatel poskytovat servisní služby po dobu 10 let. Jakým způsobem bude budoucímu Dodavateli umožněn vzdálený přístup do dodávaných systémů pro jejich vzdálenou správu, servis a řešení případných poruch?

Informace zadavatele:



Zadavatel v první řadě uvádí, že servisní služby budou v souladu se zadávací dokumentací poskytovány po dobu neurčitou (nikoliv po dobu 10 let), a současně odkazuje na dřívější vysvětlení zadávací dokumentace, ve kterém upravil nacenění servisních služeb a výměnu komponent. Provádění servisních služeb a služeb dalšího rozvoje bude realizováno prostřednictvím vzdáleného přístupu – VPN. Dodavatel díky tomu bude moci použít vzdálený přístup pomocí servisního PC/SW ke konkrétnímu spravovanému prvku.

Žádost č. 131 ze dne 18. 3. 2021:

Zadavatel požaduje zajistit životnost komponent Díly v délce minimálně 10 let od předání díla. Doba plnění díla je 15 měsíců od nabytí účinnosti smlouvy.

Rozumí uchazeč správně, že životnost některých komponent, které musí zaručit dodavatel, může být více než 11 let vzhledem k postupu jednotlivých fází projektu?

Žádáme Zadavatele, aby změnil smlouvu tak, že servisní služby budou poskytovány od předání dílčí části Zadavateli.

Informace zadavatele:

Ano, dodavatel požaduje zajištění životnosti v délce minimálně 10 let od předání díla, přičemž tato zařízení budou uváděna do provozu během předcházejícího období 15 měsíců. Zadavatel nepožaduje, aby životnost všech dodávaných komponent se rovnala tomuto období. Naopak, zadavatel předpokládá, že dílčí dodávané komponenty s kratší životností bude třeba obměňovat. V této souvislosti zadavatel požaduje deklarovat životnost všech dodávaných komponent v souladu se zadávacími podmínkami (viz čl. 11.4 zadávací dokumentace). V souladu s tímto odstavcem účastník může nabídnout dílčí komponenty s nižší životností – v tomto případě bude v nabídce uvedena i cena za všechny nutné výměny (za stejný kus) během uvedeného desetiletého období od předání díla.

Žádost č. 132 ze dne 18. 3. 2021:

Zadavatel uvádí v Zadávací dokumentaci, že bude provádět běžnou údržbu všech dodaných zařízení svými proškolenými pracovníky.

Žádáme Zadavatele o specifikování pojmu běžná údržba ve vztahu k jednotlivým částem plnění. Dopravní centrum SW a HW, řadiče světelného signalizačního zařízení SW a HW, RSU, dopravní řídicí ústředna SW a HW a strategické detektory SW a HW.

Informace zadavatele:

Zadavatel v rámci běžné údržby zařízení jako příklad uvádí:

- kontrola stavu poškození a čištění skříní SSZ,



- funkční zkoušky SSZ,
- kontrola stavu poškození a čištění technologií RSU,
- kontrola stavu poškození a čištění strategických detektorů pro zajištění funkčnosti,
- zajišťování revizí přívodu elektrické energie včetně jističů,
- zajišťování funkčnosti kabelových tras (napájení, data, koordinační kabely),
- monitoring funkčnosti a provozu dodaného HW a SW v DC (v celém rozsahu DC dle Příloh č. 1 a 2 zadávací dokumentace, tedy včetně dispečinku, DŘÚ, centrálního prvku pro RSU a centrálního prvku pro SD).

Za účelem zajišťování této běžné údržby dodavatel jako součást dodávky provede školení odpovědných správců, které určí zadavatel v souladu s čl. 3.1 zadávací dokumentace.

U výpočetní techniky, která bude součástí dodávky DC, zadavatel požaduje v případě závad HW zařízení servisní podporu dodavatele. V případě vad a nedostatků SW v DC rovněž požaduje servisní podporu dodavatele. Tuto podporu nelze vyjmout ze servisních služeb.

Žádost č. 133 ze dne 18. 3. 2021:

Zadavatel jako část plnění veřejné zakázky požaduje výměnu 27 ks vybraných řadičů SSZ podle přílohy č. 4 Zadávací dokumentace a zároveň podle přílohy č. 10 Situace jednotlivých SSZ.

Při zpracování podkladů ze Zadávací dokumentace zjistil uchazeč rozpor mezi těmito dvěma přílohami a u některých SSZ i se skutečným stavem SSZ na křižovatce. Pro uchazeče v některých případech vznikají tři různé konfigurace řadičů s rozdílnou cenou a nedokáže stanovit správnou verzi pro nabídku a úspěšné splnění požadavků Zadavatele.

Pro příklad u SSZ 1007 dle Přílohy č. 4 je 26 smyček, dle Přílohy č. 10 je jich 30. U SSZ 1014 dle Přílohy č. 4 je 21 detektorů, dle Přílohy č. 10 je jich 9. U SSZ 1103 dle Přílohy č. 4 je 0 trolejových kontaktů, dle Přílohy č. 10 jsou 4.

Dále v Příloze č. 4 nejsou uvedeny počty tlačítek pro chodce nebo cyklisty a počty tramvajových klíčů. Pro příklad u SSZ 1014 dle Přílohy č. 4 jsou použita tlačítka, dle Přílohy č. 10 nejsou. U SSZ 2024 dle Přílohy č. 4 jsou použita tlačítka, dle Přílohy č. 10 nejsou. U SSZ 3012 dle Přílohy č. 4 nejsou použity tramvajové klíče, dle Přílohy č. 10 jsou 4.

Dále jsou rozdílné počty signálních skupin u různých SSZ. Pro příklad u SSZ 3075 dle Přílohy č. 4 není doplňkové žluté světlo ve tvaru chodce, dle Přílohy č. 10 je použito doplňkové žluté světlo ve tvaru chodce ZVB1, ZVB2, ZVD1 a ZVD2 a také blikač HAA. U SSZ 1018 dle Přílohy č. 4 není doplňkové žluté světlo ve tvaru chodce, dle Přílohy č. 10 je použito doplňkové žluté světlo ve tvaru chodce ZVB1, ZVB2, ZVD1 a ZVD2. U SSZ 1103 je dle Přílohy č. 4 celkový počet 11 signálních skupin, dle Přílohy č. 10 je pouze 5 signálních skupin.

Popis SSZ 3095 není v Příloze č. 4 vůbec, ač se má dle seznamu měnit.

Dle výše uvedeného výčtu některých příkladů je zřejmé, že Zadávací dokumentace je neúplná, nejasná a navzájem si rozporující. Vzhledem k vlivu na nabídkovou cenu žádáme Zadavatele o opravu Přílohy č. 4 a Přílohy č. 10 tak, aby informace (podklady) z obou příloh byly stejné a



uchazeči mohli stanovit nabídkovou cenu. Vzhledem k tomu, že řadiče SSZ jsou konfigurovány na míru konkrétní křižovatce, což má vliv na cenu řadiče, žádáme Zadavatele o doplnění Přílohy č. 4 o veškeré počty jednotlivých technologií, které mají jednotlivé SSZ obsahovat. Dále Přílohu č. 4 doplnit o chybějící SSZ 3095, chybějící počty chodeckých a cyklistických tlačítek, počty tramvajových klíčů a doplnit informace o způsobu řízení hasičů a vliv na SSZ. Dále žádáme o doplnění dokumentace o schématický kabelový plán ke každému řadiči SSZ.

Informace zadavatele:

Příloha č. 4 obsahuje vždy výhledový stav, tedy stav, kterého je v blízké budoucnosti (cca do 3 let) plánováno dosáhnout. Proto jej dodavatel správně vyhodnotil jako odlišný od současného stavu. Výhledový stav se od současného stavu obvykle liší v tom, že řadič může obsahovat větší množství periférií. Z hlediska zadávacích podmínek je podstatné, že pro investice dodavatele jsou relevantní údaje v Příloze č. 4 zadávací dokumentace. Řadiče SSZ tedy musejí být fyzicky připraveny na výhledový počet periférií dle Přílohy č. 4 zadávací dokumentace s tím, že prozatím budou k řadiči připojeny pouze stávající periférie a dodané dopravní řešení bude vycházet ze současného stavu. Zadavatel v této souvislosti níže uvádí veškeré odlišnosti uvedeného výhledového stavu v Příloze č. 4 zadávací dokumentace od současného stavu, zároveň opravuje parciální překlepy v Příloze č. 4 zadávací dokumentace a vysvětluje související specifické záležitosti v odlišnosti současného a výhledového stavu. Zadavatel dále vysvětluje, že záměrem Přílohy č. 10 zadávací dokumentace je doplnit výhledový stav uvedený v Příloze č. 4 zadávací dokumentace o větší podrobnost, nicméně může se vyskytnout jistý nesoulad mezi Přílohou č. 4 a č. 10 zadávací dokumentace. V tomto případě je v otázce výhledového stavu platným údajem údaj z Přílohy č. 4 zadávací dokumentace, resp. přednost má údaj z níže uvedeného vysvětlení.

Zadavatel na základě informací od správce SSZ (Ostravské komunikace, a.s.) níže uvádí následující odlišnosti Přílohy č. 4 zadávací dokumentace od současného stavu, zároveň tímto opravuje parciální překlepy v Příloze č. 4 zadávací dokumentace a vysvětluje odlišnosti současného a výhledového stavu. Početní hodnoty jsou vždy uvedeny ve smyslu „současnost/výhled“:

- SSZ 1018 Českobratrská x Poděbradova:
 - Počet signálních skupin: 10/10 vozidlových, 0/1 cyklisté, 6/5 chodci, 0/1 cyklisté a chodci, 2/2 žluté světlo. V případě nemožnosti dodavatele realizovat 6 současných chodeckých skupin pomocí konfigurace výhledového stavu platí hodnota 6 chodeckých skupin i pro výhledový stav.
 - Detekce: 11/11 indukčních smyček pro vozidla; 8/10 tlačítek pro chodce (ve výhledu tlačítka pro chodce a cyklisty).
- SSZ 1103 28. října – Oborného (budoucí křižovatka 28. října x Mařátkova):



- Počet signálních skupin: 2/2 tramvajové, 2/3 vozidlové, 0/1 cyklisté, 1/4 chodci, 0/1 žluté světlo.
- Detekce: 4/0 trolejové kontakty, 2/3 indukční smyčky pro vozidla, 0/1 videodetekce, 2/8 tlačítek pro chodce (ve výhledu tlačítka pro chodce a cyklisty).
- Současný způsob řízení: izolovaný přechod s výzvou chodců.
- Výhledový způsob řízení: výzva chodců/cyklistů, liniová koordinace s budoucí křižovatkou 28. října x Železárenská x Sokola Tůmy.
- SSZ 3006 Rudná x Lidická:
 - Počet signálních skupin: 9/9 vozidlových, 4/4 chodci, 3/4 žluté světlo.
 - Detekce: 11/13 indukčních smyček pro vozidla, 0/5 videodetekce; 4/4 tlačítka pro chodce.
- SSZ 3039 Ruská x Výstavní – v roce 2020 realizovány udržovací práce, řadič je stávající:
 - Počet signálních skupin: 2 tramvajové, 8 vozidlových, 1 cyklisté a chodci, 3 chodci, 4 žluté světlo.
 - Detekce: 10 indukčních smyček pro vozidla, 6 videodetekce, 2 tlačítka pro chodce, 2 pro chodce a cyklisty.
- SSZ 3094 Rudná – Tavičská:
 - Počet signálních skupin: 2/4 vozidlových, 1/2 chodci, 1/0 žluté světlo.
 - Detekce: 4/9 indukčních smyček pro vozidla, 2/4 tlačítka pro chodce.
 - Nedochází ke změně polohy řadiče ani ke sloučení se SSZ 3095. Případná změna polohy nebo sloučení se bude řešit v rámci služeb dalšího rozvoje po uplynutí doby udržitelnosti projektu.
- SSZ 3095 Rudná – Ocelářská:
 - Počet signálních skupin: 2/2 vozidlových, 1/1 chodci, 1/0 žluté světlo.
 - Detekce: 4/4 indukční smyčky pro vozidla, 2/2 tlačítka pro chodce.
 - Nedochází ke změně polohy řadiče ani ke sloučení se SSZ 3094. Případná změna polohy nebo sloučení se bude řešit v rámci služeb dalšího rozvoje po uplynutí doby udržitelnosti projektu.

Zadavatel upřesňuje i stávající počty tlačítek pro chodce a cyklisty a kontaktních zámků („tramvajové klíče“) pro MHD v Příloze č. 4 zadávací dokumentace na dalších řešených SSZ:

- SSZ 1002 28. října x Mariánskohorská x Plzeňská
 - tlačítka pro chodce (13 ks), pro cyklisty (2 ks), pro chodce a cyklisty (4 ks)
 - tramvajové klíče (6 ks)
- SSZ 1006 Mariánskohorská x Nádražní
 - tlačítka pro chodce (10 ks)
 - tramvajové klíče (3 ks)
- SSZ 1007 Muglinovská x Sokolská třída
 - tlačítka pro chodce (6 ks), pro chodce a cyklisty (2 ks)



- tramvajové klíče (2 ks), snímání tramvaje a autobusu na tram. tělese
- SSZ 1014 28. října x 1. máje x Přemyslovců
 - tlačítka pro chodce (nejsou žádná)
 - tramvajové klíče (6 ks)
- SSZ 1015 28. října x Výstavní x Novinářská
 - tlačítka pro chodce (10 ks), pro chodce a cyklisty (2 ks)
- SSZ 1016 28. října x Vítkovická
 - tramvajové klíče (2 ks)
- SSZ 1023 28. října x Na Jízdárně
 - tlačítka pro chodce (12 ks) a pro cyklisty (2 ks)
- SSZ 2024 Rudná x Vratimovská
 - tlačítka pro chodce (4 ks)
- SSZ 3005 Rudná x Závodní
 - tlačítka pro chodce (10 ks)
- SSZ 3012 Plzeňská x Horní x Moravská
 - tlačítka pro chodce (12 ks)
 - tramvajové klíče (4 ks)
- SSZ 3034 Výškovická x Jugoslávská x rampa Plzeňská
 - tlačítka pro chodce (16 ks)
- SSZ 3036 Ruská x Závodní x Palkovského
 - tlačítka pro chodce (10 ks)
 - tramvajové klíče (11 ks)
- SSZ 3074 Výškovická x Obchodní centrum AVION (vjezd)
 - tlačítka pro chodce (8 ks)
- SSZ 3075 Výškovická x U Studia
 - tlačítka pro chodce (8 ks)
- SSZ 3107 Ruská – Sport aréna
 - tlačítka pro chodce (4 ks)
- SSZ 4022 Opavská x Porubská x Sokolovská
 - tlačítka pro chodce (4 ks)
 - tramvajové klíče (6 ks)
- SSZ 4024 Opavská – Třebovická
 - tlačítka pro chodce (5 ks) a pro cyklisty (2 ks)
- SSZ 4065 Opavská – Kozinova
 - tlačítka pro chodce (4 ks)
- SSZ 4067 Opavská – Telekomunikační škola
 - tlačítka pro chodce (8 ks)
- SSZ 4082 Opavská – Poliklinika
 - tlačítka pro chodce (5 ks)



- SSZ 4089 Opavská x Sjízdna
 - tlačítka pro chodce (9 ks), pro cyklisty (2 ks)

Zadavatel dále vysvětluje způsob řízení hasičů u SSZ 1016 a SSZ 3075, kdy je k dispozici ovládání u dispečera v budově (spouští příslušné naprogramované trasy).

Zadavatel dále vysvětluje tazatelem uváděný dílčí nesoulad Příloh č. 4 a č. 10 zadávací dokumentace:

- SSZ 1007 – počet smyček 26 (24+2) z Přílohy č. 4 je správný, v situaci v Příloze č. 10 jsou další 4 smyčky ze sousedního SSZ 1006 (v pasportu SSZ to nešlo vypnout a vytisknout situaci zvlášť).
- SSZ 1014 – správně je 10 vozidlových indukčních smyček (ne 9), pak je uvedeno 21 vstupů pro tramvaje (trolejové kontakty, signály z ovládání výhybky, ze spínače), přihlášení ze SSZ 1015; chodecká tlačítka zde nejsou (v souladu s Přílohou č. 10).
- SSZ 1103 – v Příloze č. 10 v situaci z pasportu je mimořádně uveden současný (nikoli výhledový) stav. Hodnoty počtů signálních skupin a detektorů jsou upřesněny v přehledu výše.
- SSZ 2024 – chodecká tlačítka jsou na obou přechodech přes ul. Rudná, v pasportu zadavatele chybí a byla již doplněna.
- SSZ 3075 – signální skupiny ZVB1 a ZVB2 jsou základním a opakovacím signálem ZVB, v signálním plánu jsou součástí vozidlové skupiny VB (takto to používají třeba staré řadiče SIEMENS); ZVD1 a ZVD2 je to samé pro VD; signál HAA bliká při výjezdu hasičů z budovy HZS (vozidla tak ví, že mají zabezpečen vjezd do křižovatky Výškovická x U Studia z pátého ramene).
Dodavatel si může určit, zda bude předpokládat 2 signální skupiny (vozidlovou a žluté světlo), nebo pouze 1 signální skupinu.

SSZ 1018 – je uplatněno žluté světlo ZA a ZK; pro ZVB a ZVD platí předchozí – jsou opět součástí vozidlových skupin VB a VD. Dodavatel si může určit, zda bude předpokládat 2 signální skupiny (vozidlovou a žluté světlo), nebo pouze 1 signální skupinu.

Plány kabelových tras účastníků nepotřebuje, neboť kabelové trasy až do místa řadiče zajistí a řádně označí zadavatel, nikoli dodavatel, nejsou předmětem poptávaného plnění.

Žádost č. 134 ze dne 18. 3. 2021:

Součástí smlouvy o dílo má být „Příloha č. 7 – Deklarace součinnosti Zhotovitele při budoucím připojování dalších řadičů SSZ do DŘÚ“.

Uvede Zadavatel jako součást Zadávací dokumentace vzor deklarace součinnosti? Pokud ne, co má obsahovat tato požadovaná deklarace, aby byla v souladu se Zadávací dokumentací?



Informace zadavatele:

Obsahem deklarace musí být účastníkem podepsaná součinnost dodavatele obsahující prohlášení o dodržování zadávacích podmínek po celou dobu životnosti DŘÚ, jmenovitě ve smyslu obsahu bodu 7 Přílohy č. 3 zadávací dokumentace. Konkrétně musí být v deklaraci uvedena možnost postupně připojovat další řadiče SSZ k DŘÚ, které budou mít technické parametry v souladu se zadávací dokumentací k této veřejné zakázce, schopnost DŘÚ obsahovat počet požadovaný počet licencí, garance rovných podmínek přístupu různých dodavatelů řadičů k DŘÚ pro účely rozšiřování systému (připojování dalších řadičů SSZ v budoucnu), garance ceny licencí, na kterých je postavena nabídka, umožnění postupného rozšiřování počtu licencí s ohledem na další doplňovaná SSZ, která budou mít technické parametry v souladu se zadávací dokumentací k této veřejné zakázce.

Zadavatel zde upozorňuje, že obdobná součinnost (již bez nutnosti deklarace) se také týká rozšiřitelnosti centrálního prvku pro RSU (C-ITS backoffice), toto vyplývá z požadavku na soulad se standardy C-ROADS uvedenými v bodě 59 Přílohy č. 5 zadávací dokumentace a již bylo vysvětleno v předchozích odpovědích v rámci tohoto vysvětlení zadávací dokumentace.

V souvislosti s vysvětlením, změnou nebo doplněním zadávací dokumentace zadavatel prodlužuje lhůtu pro podání nabídek, a to následovně:

Konec lhůty pro podání nabídek:

Datum: 14. 6. 2021

Hodina: 10:00

Vysvětlení zadávací dokumentace č. 4 ze dne 30. 4. 2021

Žádost č. 135 ze dne 22. 3. 2021:

V dokumentu „01 Priloha c. 1 ZD_DC_20200921_final.docx“ v požadavku č. 5 je uvedeno:

„• Dopravní podnik města Ostrava – DPO (*) – obousměrná komunikace v datové rovině a v API rovině z důvodu výměny informací o provozu MHD – poloha a zpoždění vozidel MHD příp. další informace. Dokumentace protokolu je k dispozici v Příloze č. 17 ZD,“.

Dále je v požadavku č. 54. „Systém bude zajišťovat vizualizaci:

...

- *situace MHD – informace o aktuální poloze a zpoždění vozidel hromadné dopravy – interval aktualizace zobrazení bude odpovídat vstupním datům; na základě předdefinované doby zpoždění (např. více jak 5 minut, 10 minut) se budou informace barevně rozlišovat nad*



mapovým podkladem i v tabulce; v mapě budou vyjádřeny barvou ikony vozidla MHD, v tabulce barvou podbarvení jednotlivých řádků; operací s ikonou v mapě bude možné zobrazit tyto parametry:

- o číslo linky,
- o číslo spoje,
- o aktuální odchylka od jízdního řádu,
- o název výchozí zastávky,
- o název cílové zastávky."

Dotaz:

Z jakého zdroje budou poskytovány informace požadované v bodech č. 5 a č. 54, když dle odkazované Přílohy č. 17 ZD je z API DPO poskytováno jen:

- systémové ID zařízení
- pozice vozidla
- číslo vozidla
- poslední rychlost
- poslední směr jízdy
- status vozidla - typ statusu: OK, TIMEOUT?

Informace zadavatele:

Data z DPO do DC mohou v budoucnosti putovat mnoha způsoby a dalšími protokoly. Požadavek č. 54 v Příloze č. 1 zadávací dokumentace se týká možností zobrazování, bez ohledu na aktuálně používaný protokol. V době realizace DC v rámci této veřejné zakázky bude využit uvedený protokol, který umožňuje omezený přenos informací, a některé položky požadované k zobrazení budou na zobrazovací straně vypnuty. Systém DC však zároveň musí být připraven jednoduše doplnit všechny ostatní informace uvedené v bodě 54 Přílohy č. 1 zadávací dokumentace, jakmile se objeví v DC a bude možné je načítat. Začlenění nového protokolu může být zajištěno pomocí služeb dalšího rozvoje.

Žádost č. 136 ze dne 22. 3. 2021:

V dokumentu „01 Priloha c. 1 ZD_DC_20200921_final.docx“ v požadavku č. 22 je uvedeno:

„Vstupní údaje o uzavírkách a plánech údržby ze Správy a údržby silnic Moravskoslezského kraje (MSK) budou získávány prostřednictvím webového rozhraní a do systému DC ručně/poloautomaticky importována. Zdroj informací viz URL:

<https://www.msk.cz/cz/doprava/prehled-planovanych-akci-na-silnicni-siti-v-moravskoslezskem-kraji-86658/>“

Uvedené URL však není platné, žadatel našel URL:



<https://www.msk.cz/cs/temata/doprava/prehled-planovanych-akci-na-silnicni-siti-v-moravskoslezskem-kraji-516/>, kde je ale jen tabulkové zobrazení informací s různou podrobností a často i s chybějící bližší lokalizací.

Dotaz:

Je žadatelem nalezené URL správným zdrojem? Pokud ano, jak si Zadavatel představuje ruční / poloautomatický import – je tím myšleno ruční zadávání informací do příslušného modulu DC s využitím copy-paste údajů z webových tabulek?

Informace zadavatele:

Žadatelem nalezená adresa <https://www.msk.cz/cs/temata/doprava/prehled-planovanych-akci-na-silnicni-siti-v-moravskoslezskem-kraji-516/> je správná. V průběhu stavební sezony se tabulka aktualizuje a doplňuje o potřebné informace o omezení dopravy vlivem uzavírek a o objízdné trasy vč. map. Ručním zadáváním se rozumí manuální otevření webu operátorem a využití copy-paste pro přenos údajů z webových tabulek do databáze DC. Poloautomatický import znamená parciální pomoc automatizovaného procesu, např. systém pravidelně automaticky načítá web a promptně informuje operátora v případě změny obsahu webu, případně web na žádost operátora automaticky otevře, nebo také může automaticky vyčítat konkrétní změnu webu a nabízet dílčí nové informace operátorovi k doplnění a potvrzení před umístěním do databáze DC.

Žádost č. 137 ze dne 22. 3. 2021:

V dokumentu „01 Priloha c. 1 ZD_DC_20200921_final.docx“ v požadavku č. 56 je uvedeno:

„Pro zobrazení dopravní zátěže v mapě musí dodavatel zajistit vytvoření logických úseků dopravní zátěže tak, aby bylo zajištěno souvislé pokrytí města a celistvost sítě a zároveň aby byl dodržen požadavek na vypovídající hodnotu vypočteného stupně provozu vzhledem k zobrazovanému úseku.“

Zajistit "souvislé pokrytí města a celistvosti sítě" v obecně chápaném smyslu slova by znamenalo dopočítávat pomocí detailních modelů dopravní zátěž na velké části komunikací, které nebudou pokryty žádným zdrojem dat a jsou z pohledu dopravní významnosti marginální. Vytvoření kompletního modelu na celé síti komunikací města a nasazení odpovídajících simulačních nástrojů by znamenalo výrazné zvýšení ceny zakázky s minimálním přínosem.

Požadované strategické profilové dopravní detektory spolu s křižovatkovými detektory SSZ a s daty FCD z NDIC pokrývají dopravně významnou část sítě komunikací města. Jedná se v principu o rozsah sítě TMC, která je definována s ohledem na významnost, souvislost a celistvost.



Dotaz:

Předpokládáme, že zadavatel tímto vyjadřuje požadavek na spojení informací z jednotlivých zdrojů poskytujících informace o dopravní zátěži (FCD, detektory...) do jednoho logického celku na jimi pokryté síti komunikací města, primárně síti TMC. Principiálně tedy pokrytí dopravně významné části komunikací města, pro které jsou dostupná dopravní data. Rozumíme tomu dobře?

Pokud není odpověď na předchozí otázku ano, má zadavatel uvedeným požadavkem na mysli vytvoření detailního dopravního online modelu na celé síti komunikací ve městě a implementaci makro a mikro simulačních nástrojů pro kontinuální výpočty dopravních zátěží, a to i za cenu navýšení nabídkové ceny o řádově vyšší desítky milionů Kč?

Informace zadavatele:

Ano, zadavatel požaduje spojení informací z jednotlivých zdrojů poskytujících informace o dopravní zátěži (detektory, FCD apod.) do jednoho logického celku a zobrazení informací takovým způsobem, aby bylo názorné a nedocházelo k omylu čtení takové informace. Pod pojmem „souvislé pokrytí města a celistvost sítě“ se zejména rozumí roztažení informace měřené bodovým detektorem na celý reprezentativní úsek. Pokud v některém souvislejší úseku nejsou k dispozici data, může zůstat zobrazení v neutrální podobě; není cílem do tohoto úseku zanášet informaci z odlehlého detektoru s nepřímou dopravní souvislostí. Nemusí být vždy žádoucí využívat síť TMC, zejména pokud hustota detektorů je vyšší než hustota úseků TMC. Zadavatel požaduje, aby byl systém založen na GIS zadavatele (v souladu s bodem 53 Přílohy č. 1 zadávací dokumentace) s možností úpravy konkrétního zobrazení při odstranění/doplnění detektoru příp. umožnění okamžitého přidání nového úseku pozemní komunikace v případě jeho realizace (nelze spoléhat na aktualizaci kódů a map TMC externím subjektem).

Žádost č. 138 ze dne 22. 3. 2021:

Zadavatel uvedl v kapitole 1.3. zadávací dokumentace výčet částí zadávací dokumentace vypracované odlišnou osobou. Společnost VARS BRNO a.s. je v této části označena, společně s další osobou, jako autor přílohy č. 2, kap. 2 a 3 a přílohy č. 18 zadávací dokumentace. Společnost VARS BRNO a.s. je přitom toliko autorem přílohy č. 18: Národní dopravně informační centrum – specifikace XML struktury pro příjem dopravních informací ze dne 23. 10. 2007.

Žádost: Prosíme zadavatele, aby zvážil vypuštění společnosti VARS BRNO a.s. ze seznamu osob, které se podílely na vypracování kapitoly 2 a 3 přílohy č. 2 zadávací dokumentace.

Informace zadavatele:



Zadavatel bere uvedenou skutečnost na vědomí, nicméně uvádí, že při tvorbě této části zadávací dokumentace vycházel z verzí předchozích zadávacích dokumentací vztahujících se k v minulosti zadávaným veřejným zakázkám, u kterých je společnost VARS uvedena jako spoluautor příslušného textu. Kap. 2 a 3 Přílohy č. 2 zadávací dokumentace jsou v rámci této veřejné zakázky aktualizovány zadavatelem v souvislosti s technickým pokrokem a jejich původní znění bylo modifikováno, přičemž do tohoto procesu již společnost VARS nezasahovala. Společnost VARS je tedy autorem předlohy, jejíž principiální podoba ale zůstává nadále nosnou částí těchto kapitol, proto by měla být dle přesvědčení zadavatele označena jako osoba podílející se na vypracování zadávací dokumentace v souladu s § 36 odst. 4 ZZVZ, když smyslem a účelem tohoto ustanovení je snaha o zajištění transparentního zadávacího řízení.

Žádost č. 139 ze dne 22. 3. 2021:

Z technické specifikace DC – servery, úložiště, uvedené v příloze č. 2, kapitole 5, vyplývá, že dodavatel dodá zadavateli HW, kterým budou doplněny kapacity stávajícího ICT centra SMO, přičemž parametry a vlastnosti stávajícího prostředí ICT centra nijak nespecifikuje.

S výše uvedeného vyvozujeme že:

1. Předmětem plnění je pouze dodávka HW bez implementačních služeb.
2. Dodaný HW zadavatel začlení do stávající infrastruktury a její prostředky poskytne dodavateli pro plnění veřejné zakázky.

Dotaz:

Rozumíme tomu správně? Pokud ne, žádáme o upřesnění požadavků zadavatele, zejména rozsahu implementačních služeb, mimo jiné ve vztahu k LAN, SAN, managementu serverů a diskového pole apod. Zdvořile prosíme o pochopení a akceptaci skutečnosti, že definice „veškeré potřebné“ a podobné formulace jsou neurčité, a to obzvláště za situace, kdy dodavateli není poskytnuta detailní specifikace stávající infrastruktury zachycující veškeré potřebné technické souvislosti.

Informace zadavatele:

ad 1) Ano, předmětem je dodávka HW bez implementačních služeb.

ad 2) Ano, dodané prostředky začlení zadavatel a tyto následně dodavateli poskytne.

Žádost č. 140 ze dne 22. 3. 2021:

Zadavatel v kapitole 5 přílohy č. 2 dále požaduje, že „dodávané řešení musí být do této infrastruktury (ICT centra SMO – pozn. účastníka) plně integrovatelné“.



Zadavatel nikterak nespecifikuje stávající infrastrukturu, požaduje však konkrétní server konkrétního výrobce v konkrétních minimálních parametrech. Zadavatel tím fakticky vzal na sebe odpovědnost za „integrovatelnost“, když jasně specifikoval co chce dodat za účelem budoucí integrace, ale nespecifikoval do jakého prostředí to chce integrovat. I z dotazu č. 1 lze vyvodit, že toto si ponechal zadavatel výlučně ve své kompetenci.

Žádost: Prosíme o vypuštění požadavku na garanci integrovatelnosti ze strany dodavatele, nebo doplnění detailní specifikace prostředí, do kterého má být dodávaný HW integrovatelný.

Informace zadavatele:

Zadavatel trvá na integrovatelnosti dodávaného řešení do ICT centra SMO, což však dodavatel zajistí pořízením konkrétního typu HW (dodržením požadavků zadávací dokumentace) a zadavatel zajistí součinnost v otázce fyzické integrace HW v městském ICT centru. Formulace dotazu „Zadavatel nikterak nespecifikuje stávající infrastrukturu, požaduje však konkrétní server konkrétního výrobce v konkrétních minimálních parametrech“ není dle přesvědčení zadavatele pravdivá. Zadavatel dostatečně specifikuje infrastrukturu popisem základních komponent, které serverovou infrastrukturu tvoří a stanovuje minimální konfiguraci pro rozšíření tohoto systému, který je ze svého principu škálovatelný.

Žádost č. 141 ze dne 22. 3. 2021:

Další požadavek uvedený v kapitole 5 přílohy č. 2 je definován takto: „počet serverů nad rámec zadavatelem specifikovaných minimálních požadavků upřesní účastník. Zadavatel požaduje, aby veškeré účastníkem nabízené aplikace saturovaly max. 60 % dodaných zdrojů DC (CPU, RAM, LAN, interní sběrnice, řadiče a kapacitu diskového pole...)“.

Dotaz:

Předpokládáme, že tím zadavatel myslí průměrnou, nikoliv špičkovou utilizaci dodaných zdrojů DC. Rozumíme tomu správně?

Informace zadavatele:

Ano, zadavatel má na mysli průměrnou utilizaci.

Žádost č. 142 ze dne 22. 3. 2021:

Další požadavky uvedené v kapitole 5 přílohy č. 2 definují požadavky na virtualizaci serverů: „Z důvodu zachování jednotného managementu a dohledu serverové infrastruktury požadujeme umístění serverů do stávajících HPE Synergy šasi a jejich virtualizaci technologií VMware.“, „Licence pro virtualizaci musí pokrýt celé navrhované serverové řešení a jeho funkční začlenění do virtualizační infrastruktury pro zajištění funkcionality vysoké dostupnosti.“



Dotaz č. 1:

Z uvedeného vyplývá, že dodavatel dodá toliko licence VMware a implementaci a začlenění do távající virtualizační infrastruktury, včetně systémů pro její management, zajistí zadavatel. Rozumíme tomu správně? Pokud ne, prosíme o detailní popis stávající virtualizační infrastruktury a definici rozsahu požadovaných implementačních služeb.

Dotaz č. 2:

Nebo bude dodaných licencí využito k vytvoření samostatné virtualizační infrastruktury dedikované toliko aplikace dodané v rámci VZ „Zvýšení propustnosti křižovatek v Ostravě – rozšíření telematických systémů“.

Dotaz č. 3:

Pokud bude odpověď na otázku 4.2 „ANO“, žádáme o upřesnění, jestli bude za implementaci zodpovědný dodavatel, nebo ji zajistí zadavatel.

Dotaz č. 4:

Pokud bude odpověď na otázku 4.2 „ANO“, žádáme o informaci, jestli má být předmětem plnění i vCenter Server - nástroj pro centralizovanou správu dodané virtualizační infrastruktury.

Dotaz č. 5:

Pokud je součástí plnění dodávka licencí pro rozšíření stávající virtualizační infrastruktury VMware, prosíme o informaci jaká edice a v jaké verzi je implementována v ICT centru SMO. Upozorňujeme na skutečnost, že pokud bude rozšiřována stávající infrastruktura, musí být dodané licence stejné, nebo vyšší edice, aby mohly být do stávající infrastruktury začleněny, přičemž volba edice má zásadní vliv na nabídkovou cenu této části plnění.

Informace zadavatele:

ad 1) Ano, implementaci a začlenění licencí do virtualizační infrastruktury zajistí zadavatel.

ad 2) – ad 4) S ohledem na odpověď 4.1 jsou tyto dotazy nyní bezpředmětné a vypořádané.

ad 5) Aktuální používaná verze je VMware vSphere 7 Enterprise Plus.

Žádost č. 143 ze dne 22. 3. 2021:

V příloze č. 8 zadávací dokumentace – požadavcích na servisní služby..., je dle bodu 4. požadován servis na místě NBD (next business day), přičemž dle bodu 6 musí být opravy HW centrálních prvků dokončeny do 5 dnů od nahlášení. Standardní servisní podmínky (NBD) výrobců, jejichž produkty jsou explicitně požadovány, garantují pouze reakční dobu, nikoliv



opravu. Například HPE nabízí za výrazný příplatek garanci opravy do 6 hodin, což je ale drahá a vysoce nadstandardní služba, s ohledem na míru redundance ICT centra SMO i nadbytečná. Navíc předpokládáme, že servisní podmínky na HW doplnění ICT centra SMO by mělo odpovídat servisní úrovni celého centra, zejména komponent do kterých budou začleněny, například blade šasi, do kterého budou servery instalovány, diskového pole, které bude rozšiřováno apod. Z uvedeného dovozujeme, že požadavek na opravu 5 dnů se na HW - doplnění ICT centra SMO, nevztahuje.

Dotaz:

Rozumíme tomu dobře? Stačí garance reakce do dalšího pracovního dne (NBD?). Pokud ne, prosíme o upřesnění servisní úrovně tak, aby odpovídala existujícím servisním úrovním nabízenými výrobci, jejichž produkty zadavatel explicitně požaduje.

Informace zadavatele:

Ano, pro doplnění HW do ICT centra SMO postačuje garance reakce NBD.

Žádost č. 144 ze dne 22. 3. 2021:

Disponuje zadavatel systémem pro zálohování a obnovu dat a celých virtuálních serverů? Jestli ano, budou tyto prostředky k dispozici dodavateli, ať už přímo, nebo prostřednictvím správce ICT centra SMO tak, aby je mohl využít při plnění SLA – požadavku na odstranění nahlášeného incidentu?

Informace zadavatele:

Ano, zadavatel disponuje systémem pro zálohu i obnovu celých virtuálních serverů a tento systém bude k dispozici i pro požadované plnění v rámci této veřejné zakázky.

Žádost č. 145 ze dne 22. 3. 2021:

Disponuje zadavatel, rámci ICT centra SMO, vlastním časovým serverem?

Informace zadavatele:

Ano, v rámci ICT centra je NTP server.

Žádost č. 146 ze dne 23. 3. 2021:

V dokumentu „01 Příloha c. 1 ZD_DC_20200921_final.docx“ je formulace požadavku č. 41 „Velkoplošné zobrazení zajistí zobrazení požadovaných informací v jednotné, přehledné a uživatelsky přívětivé formě na velkoplošné obrazovce dispečinku. Budou k dispozici předdefinované (konfigurovatelné) pohledy. Pohledy na velkoplošném zobrazení neslouží pro



interaktivní přístup, ale slouží spíše pro celkový přehled všech dispečerů. Na velkoplošnou projekci musí být možné promítnout i lokální obrazovku libovolného dispečera."

Uchazeč z uvedené formulace usuzuje, že běžný pohled na dopravní situaci na velkoplošné obrazovce nebude promítnutím aktuální pracovní plochy některého z dispečerů, ale že se bude jednat o zobrazení připravené zvlášť pro velkoplochu.

Dotaz:

Protože způsob zobrazování zdrojových dat na velkoplochu poptávaný v Příloze č. 2 Zadávací dokumentace je založen na připojení fyzických zdrojů (běžně přes IP adresy) a tomu odpovídá i licencování senderů / streamerů, má uchazeč za to, že v požadavcích na vybavení DC chybí jednak pracovní stanice pro běh vizualizací nakonfigurovaných speciálně pro velkoplošnou obrazovku a také vysílací licence pro tuto stanici. Je tomu tak?

Informace zadavatele:

Pro řízení zobrazování na velkoplošné stěně budou v souladu se zadávací dokumentací využity 2 ks Control PC, 1 ks FailSafe PC (vše viz Příloha č. 2 zadávací dokumentace, strana 7), 1 ks Zobrazovací PC (viz Příloha č. 2 zadávací dokumentace, strana 7-8) a set řídicího systému včetně řídicího počítače s dotykovým displejem (viz Příloha č. 2 zadávací dokumentace, strany 5 a 8-9). Uvedený HW bude využit i pro tazatelem zmíněný běh a konfiguraci vizualizací pro velkoplošnou obrazovku. Zobrazení na velkoplošné stěně musí umožňovat zobrazení nezávislé na dispečerovi tak, aby dispečer nemusel pro libovolné zobrazení blokovat jeden z výstupů svého počítače; k tomuto účelu lze využít např. zmíněného Zobrazovacího PC. Není zřejmé, odkud tazatel usuzuje, že pro zobrazení je nutné připojení pouze fyzických zdrojů; zadavatel zde vysvětluje, že řada zdrojů může běžet ve virtuálním prostředí ICT centra Ostravy v souladu se zadávací dokumentací. Zdrojová data mohou být čerpána ze samotného DC, tedy centrálních prvků ITS, ze vstupních rozhraní DC včetně internetu, případně ze zdrojových stanic popisovaných na str. 7 v Příloze č. 2 zadávací dokumentace; zdrojové stanice tedy nebudou jediným zdrojem dat pro velkoplošnou stěnu, naopak, bude se jednat o doplňkové zdroje pouze v případě potřeby (např. obrazovky operátorských pracovišť, obrazovky servisních počítačů apod.). SW pro zobrazování zdrojových dat na velkoplošné obrazovce zajišťuje dodavatel, a to s pomocí GIS, webového prohlížeče, SW klientů případně dalšího vlastního řešení. SW licence pro kamerové klienty počítají s jedním klientem pro velkoplošnou stěnu, dle bodu 5 Přílohy č. 1 zadávací dokumentace, klient je popsán v bodě 92 Přílohy č. 1 zadávací dokumentace. Pro napojení dílčích dat zadavatel poskytuje protokoly jako součást zadávací dokumentace (bližší informace a odkazy jsou uvedeny v Příloze č. 1 zadávací dokumentace) a začlenění těchto dat do vizualizace provádí dodavatel pomocí vlastního SW řešení s využitím výše uvedeného HW. Není jasné, co tazatel rozumí pod pojmem „vysílací licence“ v případě velkoplošné stěny. Vysílací licence se budou týkat zdrojových stanic a nejsou součástí této veřejné zakázky (jak je uvedeno na straně 7 Přílohy č. 2 zadávací dokumentace).



Žádost č. 147 ze dne 23. 3. 2021:

Součástí plnění Zhotovitele při implementaci díla je také provedení školení uživatelů.

Dotaz:

Poskytne Objednatel v rámci součinnosti prostory a technické vybavení pro provedení školení Zhotovitelem?

Informace zadavatele:

Ano, zadavatel poskytne součinnost. Zadavatel požaduje, školení v prostorách pracovišť školených osob (nebo budoucích pracovišť – např. operátorské pracoviště DC), případně na Magistrátu města Ostrava. Dodavatel musí zadavateli v této věci předem poskytnout požadavky na technické vybavení prostor na školení.

Žádost č. 148 ze dne 23. 3. 2021:

Zadavatel v návrhu smlouvy – závazných obchodních podmínkách (dále jen „Smlouva“) v bodě 6.1.5 uvádí následující:

„Podle své závažnosti se vady dělí do těchto kategorií, přičemž v případě pochybností má právo o kategorii vady rozhodnout Objednatel:

Vada kategorie A – vážné vady s nejvyšší prioritou, které mají kritický dopad do funkčnosti Díla nebo jeho části a dále vady, které znemožňují užívání Díla nebo jeho části Objednatelem nebo způsobují vážné provozní problémy;

Vada kategorie B – znamená vážné vady způsobující zhoršení výkonnosti a funkčnosti Díla nebo jeho části. Dílo nebo jeho část má omezení nebo je částečně nefunkční. Jedná se o odstranitelné vady, které způsobují problémy při užívání a provozování Díla nebo jeho části Objednatelem, ale umožňují provoz;

Vada kategorie C – vada, která svým charakterem nespadá do kategorie A nebo kategorie B. Znamená snadno odstranitelné vady s minimálním dopadem na funkcionalitu či funkčnost Díla nebo jeho části.“

V bodě 6.1.6 je pak stanoveno:

„V závislosti na kategorii zjištěných vad může být výsledkem akceptačního řízení:

a) "Akceptováno bez výhrad" – v případě, že Objednatel v průběhu akceptačního řízení nenalezne v předaném plnění žádnou vadu ani nedodělky (dle výše uvedené kategorizace vad), uvede Objednatel do akceptačního protokolu, že předané plnění bylo akceptováno bez výhrad a akceptační protokol potvrdí svým podpisem. Tím se považuje plnění za řádně předané;

b) "Neakceptováno" – v případě stavu nesplňujícího podmínky pro „Akceptováno bez výhrad“, tj. zjištění určitých vad, nebude předané plnění akceptováno a akceptační řízení bude skončeno s výsledkem „Neakceptováno“. Plnění není předáno a Zhotoviteli nevzniká nárok na platbu za toto plnění.“



Dle dodavatele kategorizace vad postrádá smysl, neboť existence jakékoli vady je důvodem pro výsledek „Neakceptováno“ a plnění tak nebude předáno. Takové ustanovení považuje zadavatel za nepřiměřené, když existence jakékoli vady, byť s minimálním dopadem na funkcionality či funkčnost díla nebo jeho části může vést k tomu, že zadavatel **bude muset odmítnout převzetí** díla nebo jeho části, aniž by pro to byl dán jakýkoli věcný důvod. Toto ustanovení je nestandardní, přičemž z návětí bodu 6.1.6 vyplývá, že zadavatel chtěl výsledek akceptačního řízení vázat na kategorii zjištěných vad, tj. dle kategorií zjištěných vad chtěl diferencovat výsledek akceptačního řízení na „Akceptováno bez výhrad“, „Akceptováno s výhradami“ a „Neakceptováno“, nikoli pouze zavést stav akceptováno bez vad nebo neakceptováno.

Upraví zadavatel Smlouvu tak, aby bylo možné dílo nebo jeho část převzít i s vadami kategorie C, příp. i kategorie B?

Takový postup je standardní, přičemž dodavatel zadavatele upozorňuje, že za stávající situace i drobná vada nezpůsobující žádné provozní nebo funkční komplikace bude znamenat pro zadavatele povinnost dílo nebo jeho část odmítnout převzít. Na převzetí díla je přitom vázána možnost účtování ceny, jež má být financována z dotačních prostředků. I drobná vada tak může bránit tomuto čerpání, což může zadavateli přinést vážné obtíže při čerpání. Netřeba přitom poukazovat na to, že dotační orgán bude při následných kontrolách důsledně přezkoumávat, zda dílo nebo jeho část bylo opravdu předáno bez jakýchkoli vad.

Informace zadavatele:

Zadavatel přistupuje k úpravě předmětného ustanovení v návrhu smlouvy tak, že bude možné akceptovat s drobnými výhradami, tj. převzít s vadami kategorie C, které bude dodavatel povinen odstranit ve stanovené lhůtě. Zadavatel současně přistupuje k úpravě zadávací dokumentace a přílohy č. 20 zadávací dokumentace (Ceník) tak, aby byla požadovaná životnost komponent stanovená od akceptace bez výhrad či s drobnými výhradami (vadami kategorie C).

Zadavatel poskytuje v příloze tohoto vysvětlení aktualizované znění návrhu smlouvy, zadávací dokumentace a přílohy č. 20 zadávací dokumentace (Ceník), přičemž změny jsou vyznačeny v režimu sledování změn.

Žádost č. 149 ze dne 23. 3. 2021:

Zadavatel v bodě 14.3 zadávací dokumentace stanovil následující:

„V rámci ověření nabídky z pohledu, zda nabídka účastníka splňuje vybrané parametry funkčnosti dle požadavků zadavatele, je vybraný dodavatel povinen předvést vzorek nabízeného plnění, který hodlá zadavateli dodat a prokázat, že nabízené řešení je funkční. Testování bude



probíhat v Ostravě, podrobnosti jsou uvedeny v Příloze č. 7 zadávací dokumentace. Úspěšný výsledek testu vzorku je podmínkou pro uzavření smlouvy podle ust. § 104 odst. 1 písm. b) ZZVZ.” Dodavatel s ohledem na zásadu transparentnosti a skutečnost, že předmětem součinnosti před uzavřením smlouvy má být předvedení funkčnosti vzorku nabízeného řešení, jež bude zpětně velmi obtížně přezkoumatelné, požaduje, aby zadavatel umožnil ostatním účastníkům zadávacího řízení účast při předvedení vzorku vybraným dodavatelem.

Dodavatel tak vznáší dotaz, zda zadavatel umožní ostatním účastníkům zadávacího řízení účast při předvedení vzorku vybraným dodavatelem? Pokud ano, za jakých podmínek?

Informace zadavatele:

Zadavatel neumožní účast jiných dodavatelů na testování, avšak dle potřeby využije všech svých možností za účelem transparentního ověření, že dodávané dílo splňuje požadavky zadávací dokumentace, zejména s ohledem na požadovanou otevřenost a standardizaci rozhraní.

Žádost č. 150 ze dne 23. 3. 2021:

V souvislosti se shora uvedeným dotazem dodavatel uvádí, že předvedení vzorku nabízeného plnění vybraným dodavatelem bude třeba odborně posoudit specialisty v daném oboru.

Má dodavatel k dispozici specialisty v příslušném oboru, kteří budou předvedení vzorku nabízeného plnění vybraným dodavatelem posuzovat? Pokud ano, žádá dodavatel o sdělení jejich identifikace, odbornosti a informace, zda budou členy hodnotící komise nebo v jakém vztahu budou k zadavateli.

Informace zadavatele:

Zadavatel dle potřeby využije všech svých možností za účelem transparentního ověření, že dodávané dílo splňuje požadavky zadávací dokumentace, zejména s ohledem na požadovanou otevřenost a standardizaci rozhraní. Zadavatel nebude identifikovat jednotlivé osoby, a to v souladu s ust. 218 odst. 2 písm. a) ZZVZ

Žádost č. 151 ze dne 23. 3. 2021:

Dodavatel chová obecné informace, že v jiné obdobné zakázce došlo k situaci, kdy se o veřejnou zakázku ucházel výrobce zařízení a dále rovněž prodejce těchto zařízení s výrobcem úzce spolupracující, a to tak, že každý z nich podal samostatnou nabídku a stal se účastníkem zadávacího řízení. Výrobce zařízení přitom nabídl nižší cenu než prodejce. V průběhu zadávacího řízení se však výrobce nechal vyloučit ze zadávacího řízení a veřejnou zakázku získal



prodejce zařízení za vyšší cenu. Dodavatel je těmito informacemi značně znepokojen, a proto vznáší na zadavatele následující dotazy.

Jak bude zadavatel reagovat na situaci, kdy účastník, jenž nabídne nejlevnější cenu bude vyloučen ze zadávacího řízení a dalším v pořadí bude jiný účastník zadávacího řízení nabízející technologie (zejm. řadiče) od stejného výrobce jako vyloučený účastník? Zruší zadavatel zadávací řízení? Podá zadavatel trestní oznámení nebo podnět Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže?

Informace zadavatele:

Zadavatel v první řadě upozorňuje, že dotaz nemá charakter žádosti o vysvětlení zadávací dokumentace, když zadavatel nemůže předjímat procesní postup, nicméně s ohledem na maximální transparentnost uvádí, že pokud bude mít důvodné podezření o tom, že došlo k nedovoleným kartelovým dohodám, může o tom uvědomit příslušné authority. Zadavatel pro úplnost upozorňuje, že stanovil požadavek na jistotu, kterou je oprávněn si ponechat za podmínek dle § 41 odst. 8 ZZVZ, což může přispět k odrazení dodavatele od záměrného porušování povinností.

Žádost č. 152 ze dne 23. 3. 2021:

Dodavatel v žádném z veřejně dostupných zdrojů informací nenalezl údaj o předpokládané hodnotě veřejné zakázky a vznáší tak následující dotazy.

Jaká je předpokládaná hodnota celé veřejné zakázky?

Jaká je předpokládaná hodnota části díla dopravní centrum?

Jaká je předpokládaná hodnota části díla řadiče světelné signalizace?

Jaká je předpokládaná hodnota části díla dopravní řídicí ústředna?

Jaká je předpokládaná hodnota části díla strategické detektory?

Informace zadavatele:

Zadavatel odkazuje na vysvětlení zadávací dokumentace č. 1. Zadavatel určil předpokládanou hodnotu veřejné zakázky postupem dle ust. § 16 a násl. ZZVZ, v souladu se svým oprávněním se rozhodl, že údaj o předpokládané hodnotě veřejné zakázky nebude uveřejněnou součástí zadávací dokumentace.

Žádost č. 153 ze dne 23. 3. 2021:

Prosíme zadavatele o vysvětlení rozdílu mezi požadovanou desetiletou životností komponent a záruční podporou v délce trvání 60 měsíců. Uchazeč chápe jako životnost komponent dobu, po kterou může komponenta vydržet provozuschopná a jako záruční podporu dobu, během



kteří je možné komponenty bezplatně reklamovat. Zadavatel však v bodě 4.2.1 návrhu smlouvy požaduje bezplatnou výměnu během desetiletého období životnosti a zároveň v článku 11.15 záruční podporu 60 měsíců.

Informace zadavatele:

Zadavatel uvádí, že požadovaná desetiletá životnost komponent od akceptace díla, je stanovena zejm. pro účely porovnatelnosti nabídek, aby nedošlo ke zvýhodnění dodavatele, který nabídne levnější komponenty s nižší životností. Pokud totiž dodavatel nabídne komponenty s nižší než požadovanou životností, musí současně nacenit (a provést) jejich výměnu v průběhu deseti let od akceptace díla – blíže viz předchozí vysvětlení zadávací dokumentace. Záruka v délce 60 měsíců je požadována na všechny části Díla s tím, že v průběhu 60 měsíců dodavatel odpovídá za jakoukoliv vadu Díla, jež se vyskytne v době trvání záruky, pokud není způsobena zaviněním Objednatele z důvodu porušení jeho povinností, běžným mechanickým poškozením Díla anebo v důsledku zaviněného jednání třetí strany, za které dodavatel neodpovídá (např. vandalismem).

Žádost č. 154 ze dne 25. 3. 2021:

Zadavatel v zadávací dokumentaci Příloze č. 6 ZD_SD_20200921_final.xls požaduje v bodě 31. „Přenos dat mezi detektorem a centrálním prvkem pro SD (místem pro zpracování dat, viz níže) bude zajištěn bezdrátově pomocí GSM – datové přenosy na úrovni EDGE nebo LTE a zároveň přenosy nebudou zajišťovány „vytáčeným internetem“ neboli CSD přenosy. Potřebný počet SIM karet dodá zadavatel, modemy dodá dodavatel.“ Zadavatel dále uvádí v bodě 53 následující „Zadavatel stanovuje umístění centrálního prvku pro SD do městského ICT centra“.

Dotaz Zadavatele požaduje přenosu dat z nově instalovaných strategických detektorů prostřednictvím internetového připojení mobilního operátora do městského ICT centra. Jakou formou je v současné době zabezpečeno ICT centrum pro připojení z vnější sítě mobilního operátora (internetu)?

Informace zadavatele:

ICT centrum je do Internetu připojeno prostřednictvím bezpečnostního prvku typu NGFW (New Generation Firewall), který umožňuje komunikaci prostřednictvím standardních služeb a protokolů sítě Internet včetně zabezpečeného připojení prostřednictvím VPN.

Žádost č. 155 ze dne 26. 3. 2021:

Zadavatel v příloze č. 2 zadávací dokumentace – požadavky na technické prostředky pro dopravní centrum, uvádí:



V kapitole 5.1 požadavek na dodávku „min. 2 ks serverů...pro každou ze dvou lokalit...každý osazený dvěma procesory.

Jinými slovy zadavatel požaduje servery osazené min. 8 procesory celkem.

Základní a nejlacinější procesor osaditelný do tohoto serveru, Intel Xeon-Silver 4208, má 8 jader.

Nejvýkonější Intel Xeon-Platinum 8280L má 28 jader.

Každé jádro má 2 thready, který ve virtualizované infrastruktuře představují 2 virtuální procesory.

Protože zadavatel požaduje rozšíření stávající virtualizační infrastruktury datového centra SMO, bude virtuální serverům, v nejúspornější konfiguraci, k dispozici 128 virtuálních CPU (nad 64 procesorovými jádry).

Pokud na takovéto virtualizované infrastruktuře musí být operační systém Microsoft Windows Server licencován podle počtu všech virtuálních procesorů v serverech (min 128 licencí) + se ještě licencují jednotlivé virtuální servery – na každý virtuální server musí být zakoupeno 16 procesorových licencí. V praxi tedy vystoupá počet potřebných licencí na stovky a náklady budou činit, pokud má být součástí ceny podpora s právem upgrade na nejnovější verzi na 5 let, řádově miliony Kč.

Navíc je nutné zakoupit každý pro každé zařízení typu řadič, detektor, PC atd. tzv. Device CAL – licenci pokrývající uživatelský přístup, jinak toto zařízení komunikuje se serverem nelegálně.

Podobné to bude s databázovými servery, které je vzletem k nepočitatelnému množství externích klientů všeobecně také nutné licencovat na počet procesorových jader.

Virtualizační SW VMware, který zadavatel požaduje, se taktéž licencuje na počet procesorů a náklady budou v řádu milionů Kč.

Správné a legální zalicencování není jednoduchá věc. Za správné zalicencování nese zodpovědnost provozovatel. Špatné zalicencování je = de facto provozování nelegálního SW se všemi potencionálními právními důsledky.

Z naší praxe víme, že společnosti podnikající v oblasti telematiky nemají se správným licencováním zkušenosti a často volí nejlacinější cestu. Se správným licencováním si hlavu nelámou, hlavně že je jejich nabídková cena o miliony nižší, než cena konkurence. Na tomto místě je nutné podotknout, že když provozovatel nemá zalicencované klientské přístupy, nebo koupí operační systém Windows server ale nezalicencuje odpovídajícím způsobem celou virtualizační infrastrukturu, tak to technicky funguje. Jen je to nelegální.

Dotaz č. 1: Požaduje zadavatel v nabídce detailně popsat, jakým způsobem dodavatel licenčně pokryje nabízené řešení, včetně virtualizační infrastruktury, operačních systémů a databází?



Dotaz č. 2: Vyloučí zadavatel nabídku uchazeče, který nebude mít nabízené řešení řádně licenčně pokryté, jinými slovy, jehož nabídka bude neúplná?

Informace zadavatele:

ad 1) Účastník je dle odst. 11.4 zadávací dokumentace v nabídce povinen uvést podrobnou technickou specifikaci díla, která bude tvořit přílohu č. 1 návrhu smlouvy. Součástí této technické specifikace musí být řešení konkrétního nabízeného HW a SW včetně způsobu licencování. Způsob licencování zajistí dodavatel, v jehož kompetenci je dodržení nabízené ceny plnění. Cena za licence v DC (včetně komponent umístěných v městském ICT centru) bude uvedena v Příloze č. 4 návrhu smlouvy (Příloha č. 20 zadávací dokumentace) na řádce č. 17. Zadavatel nebude bránit dodavateli použít konfiguraci s nejnižší cenou, pokud tato konfigurace zajistí požadovanou funkčnost, soulad se zadávací dokumentací a současně soulad se ZZVZ. Naopak, taková konfigurace umožní řádné nakládání s finančními prostředky zadavatele.

ad 2) Zadavatel může vyloučit účastníka, který nebude mít nabízené řešení řádně licenčně pokryté, resp. jehož nabídka licencí bude v rozporu s právními předpisy či zadávací dokumentací (dle ZZVZ musí být takový účastník vyloučen, pokud se jedná o vybraného dodavatele). Úplností nabídky z tohoto pohledu se rozumí uvedení příslušných položek (způsobu licencování a ceny za licence) v nabídce v souladu s odpovědí na předchozí dotaz.

Žádost č. 156 ze dne 26. 3. 2021:

V odst. 3.1 ZD zadavatel uvádí, že webová a mobilní aplikace pro dopravní informace nebude spolufinancováno z OPD. Dle odst. 8.15 Smlouvy je Zhotovitel povinen opatřit všechny písemné zprávy, písemné výstupy či případné prezentace a elektronické aplikace vizuální identitou projektů spolufinancovaných z OPD.

Vztahuje se tato povinnost i na webovou a mobilní aplikaci?

Pokud nikoliv, může zadavatel v tomto smyslu upravit odst. 8.15 Smlouvy?

Informace zadavatele:

Zadavatel doplňuje odst. 8.15 smlouvy následovně:

Všechny písemné zprávy, písemné výstupy či případné prezentace a elektronické aplikace (elektronickou aplikací se rozumí webová aplikace, nikoliv mobilní aplikace), dovoluje-li to jejich charakter, opatřit vizuální identitou projektů spolufinancovaných z OPD (tj. opatřit je číslem projektu, názvem projektu, symboly dle předchozího odstavce, bude-li to jejich charakter umožňovat). Zhotovitel prohlašuje, že je s těmito pravidly řádně seznámen. V případě, že v



průběhu plnění Smlouvy dojde ke změně těchto pravidel, je Objednatel povinen o této skutečnosti Zhotovitele bezodkladně informovat.

Zadavatel poskytuje upravené znění návrhu smlouvy v příloze tohoto vysvětlení zadávací dokumentace, přičemž změny jsou vyznačeny v režimu sledování změn.

Žádost č. 157 ze dne 26. 3. 2021:

Zhotovitel je povinen uspořádat za dobu plnění dle Smlouvy exkurze týkající se realizace veřejné zakázky a jejího účelu pro veřejnost a/nebo žáky/studenty, a to alespoň 2 exkurze. Do jaké části nabídkové ceny mají být zahrnuty náklady na tuto část předmětu plnění? Nebo jde o Konzultační služby hrazené hodinovou sazbou?

Informace zadavatele:

Zadavatel sděluje, že ponechává na dodavateli, v jaké položce požadovanou exkurzi zohlední. Exkurze nebude hrazena v rámci konzultačních služeb hodinovou sazbou, ale v rámci ceny za realizaci vlastního díla.

Žádost č. 158 ze dne 26. 3. 2021:

Zadavatel v odst. 6.4 písm. a) ZD uvádí, že významná zakázka může být nahrazena souborem = součtem zakázek o menším objemu. Musí jít o zakázky u téhož objednatele? Uzná zadavatel jako referenci, pokud tyto menší zakázky odpovídající například významné dodávce dle bodu v odst. 6.4 písm. a) bod1 ZD byly plněny průběžně kdykoliv v posledních 3 letech (tedy jde například o více menších zakázek plněných průběžně)?

Bude uznáno, pokud se bude jednat o menší zakázky odpovídající například významné dodávce dle bodu v odst. 6.4 písm. a) bod1 ZD, které byly plněny u více objednatelů? Pokud nikoliv, požadujeme objasnění a adekvátní úpravu zadávacích podmínek.

Informace zadavatele:

Zadavatel uvádí, že sčítané referenční zakázky menšího objemu realizované v posledních 3 letech před zahájením zadávacího řízení mohou být pro účely prokázání splnění tohoto bodu technické kvalifikace realizované u téhož objednatele i u různých objednatelů. Současně však zadavatel upozorňuje na dále uvedené požadavky v odst. 6.4 zadávací dokumentace, a to zejm. že nejméně 1 významná zakázka v odst. 6.4 písm. a) nebo b) zadávací dokumentace musí dosahovat finančního objemu nejméně 20 mil. Kč bez DPH / zakázka.



Žádost č. 159 ze dne 26. 3. 2021:

Zadavatel v odst. 6.4 písm. a) ZD uvádí, že za předpokladu, že některé významné referenční zakázky dodavatele budou naplňovat parametry více výše (tj. pod písm. a) v tomto odstavci) uvedených požadavků zadavatele dle jednotlivých bodů (pozn. dodavatele: rozuměno tedy v rámci odst. 6.4 písm. a) ZD), budou zadavatelem uznány v rozsahu prokazatelného splnění těchto více významných referenčních zakázek.

Zadavatel v odst. 6.4 písm. b) ZD uvádí, že za předpokladu, že některé významné referenční zakázky budou naplňovat parametry více uvedených požadavků zadavatele dle jednotlivých bodů odst. 6.4 písm. a) nebo b) zadávací dokumentace, zadavatel připouští, že splnění shora uvedených bodů pod odst. 6.4 písm. a) nebo b) kvalifikace lze v rámci příslušné významné (referenční) zakázky kombinovat, tzn. lze použít při naplnění všech podmínek určitou referenci pro naplnění více kritérií technické kvalifikace současně.

Lze tedy ve světle obou uvedených podmínek jedinou referencí prokázat např. všechny požadované významné zakázky jak pod odst. 6.4 písm. a) ZD tak zároveň pod odst. 6.4 písm. b) ZD?

Pokud nikoliv, může zadavatel objasnit pravidla obsažená v odst. 6.4 písm. a) a b) ZD týkající se možnosti naplnění parametrů požadovaných významných zakázek a případně upravit zadávací podmínky jednoznačně a srozumitelně?

Informace zadavatele:

Ano, zadavatel v odst. 6.4 zadávací dokumentace nestanovil požadavek na minimální počet referencí, pokud bude předložená reference splňovat parametry více významných zakázek dle odst. 6.4 písm. a) či b), tedy je možný případ, kdy jedinou referencí splňující všechny požadavky v bodech č. 1-7 v odst. 6.4 písm. a) a b) zadávací dokumentace bude prokázána technická kvalifikace jak dle odst. 6.4 písm. a) zadávací dokumentace, tak zároveň dle odst. 6.4 písm. b) zadávací dokumentace...

Žádost č. 160 ze dne 26. 3. 2021:

Zadavatel v odst. 6.4 písm. c) ZD požaduje předložit osvědčení o odborné kvalifikaci fyzických osob, mimo jiné také u vedoucího realizačního týmu – projektového manažera.

Zadavatel požaduje, aby projektový manažer disponoval odbornou způsobilostí ve smyslu zákona č. 360/1992 Sb., o výkonu povolání autorizovaných architektů a o výkonu povolání autorizovaných inženýrů a techniků činných ve výstavbě, ve znění pozdějších předpisů (autorizační zákon) v oboru „technologická zařízení staveb“.



S ohledem na předmět veřejné zakázky a zejména běžnou praxi je zřejmé, že projektový manažer se bude podílet na veřejné zakázce tak, že bude vykonávat dohled či řízení projektu (projektový management), avšak nikoliv vlastní projekční práce.

Požadavek na osvědčení o autorizaci pro projektového manažera je proto nepřiměřený, neboť neodpovídá předmětu veřejné zakázky a povaze prací vykonávaných tímto členem realizačního týmu.

Upraví zadavatel technickou kvalifikaci tak, aby byla přiměřená vzhledem k předmětu veřejné zakázky ve smyslu § 73 odst. 6 ZZVZ a tento požadavek u projektového manažera odstraní?

Informace zadavatele:

Zadavatel trvá na svých požadavcích na technickou kvalifikaci. Zadavatel tímto požaduje, aby vedoucí realizačního týmu neměl pouze manažerské schopnosti, ale i určitý technický background a dokázal tak adekvátně porozumět veškerým (i technickým) požadavkům a připomínkám zadavatele v průběhu testování i plnění, což má dle přesvědčení zadavatele dopad na kvalitu plnění.

Žádost č. 161 ze dne 26. 3. 2021:

U vedoucího realizačního týmu - projektového manažera zadavatel v odst. 4.6 písm. c) ZD požaduje, aby disponoval praxí minimálně 5 let v řízení projektů v oblasti dopravy za období posledních 7 let před zahájením zadávacího řízení (tato praxe musí vyplynout z profesního životopisu, kdy v každém příslušném roce dokládané praxe musela osoba vykázat alespoň jednu zkušenost spočívající v řízení projektu; v případě, že řízení projektu zasahovalo do více let, lze tuto praxi uznat ve smyslu shora uvedeného pro každý rok výkonu činnosti řízení projektu).

Pokud bude projektový manažer na dané pozici např. 11 měsíců, tj. bude disponovat alespoň jednou zkušeností spočívající v řízení projektu v příslušném roce – bude dané období počítáno jako jeden rok ve smyslu textu v závorce? Pokud nikoliv, jak má být ustanovení vykládáno?

Pokud bude příslušný projektový manažer vykonávat za 1 rok pozici na více projektech, například 4 projekty trvající každý 1,5 roku, bude kvalifikační požadavek splněn?

Požadujeme jednoznačné a srozumitelné vysvětlení a případnou úpravu ZD.

Informace zadavatele:

Požadavek na praxi minimálně 5 let za období posledních 7 let znamená, že tato osoba prováděla požadovanou činnost nejméně v průběhu pěti kalendářních let. Bude-li tazatelem uváděna 11-měsíční činnost rozložena do 2 kalendářních let, započítá se praxe 2 roky. Pokud bude příslušný projektový manažer vykonávat svoji pozici na více projektech souběžně, například na 4 projektech trvající každý 1,5 roku, v období 2019-2020, budou pro účely



splnění kvalifikace relevantní 2 roky praxe k započítání. Nezáleží tedy na počtu projektů, ale záleží na (kalendářních) letech, v nichž osoba vykonávala činnost.

Žádost č. 162 ze dne 26. 3. 2021:

U vedoucího realizačního týmu – projektového manažera zadavatel v odst. 6.4 písm. c) ZD uvedl požadavek, aby tento člen týmu vedl (byl v pozici vedoucího/projektového manažera) v posledních 3 letech před zahájením zadávacího řízení minimálně 1 zakázku, která naplňuje požadavky zadavatele dle odst. 6.4 písm. a) nebo b) ZD (tj. kterákoliv významná zakázka v odst. 6.4 písm. a) nebo b) ZD).

V odst. 6.4 písm. b) ZD jsou však uvedeny zakázky, které mohly být zahájeny více než před 7 lety, pokud byly v posledních 7 letech dokončeny.

Jakým způsobem lze tedy využít referenční zakázky dle odst. 6.4 písm. b) ZD za účelem splnění tohoto požadavku? Pokud bude daný člen týmu zastávat danou pozici na významné zakázce dle odst. 6.4 písm. b) ZD, je irelevantní, zda tomu tak bylo v posledních 3 letech?

Informace zadavatele:

Zadavatel odkazuje na zadávací dokumentaci, ve které je u požadavků na vedoucího realizačního týmu výslovně uvedeno následující: *„vedl (byl v pozici vedoucího/projektového manažera) v posledních 3 letech před zahájením zadávacího řízení minimálně 1 zakázku, která naplňuje požadavky zadavatele dle odst. 6.4 písm. a) nebo b) zadávací dokumentace (tj. kterákoliv významná zakázka v odst. 6.4 písm. a) nebo b) zadávací dokumentace), **vyjma požadavku na dobu realizace** (nemusí se však jednat o identickou referenční zakázku, prostřednictvím které prokazuje účastník kvalifikaci).“*

Žádost č. 163 ze dne 26. 3. 2021:

Zadavatel v odst. 6.4 písm. c) ZD požaduje předložit osvědčení o odborné kvalifikaci fyzických osob, mimo jiné také u zástupce vedoucího realizačního týmu – projektového manažera.

Zadavatel požaduje, aby zástupce vedoucího – projektového manažera disponoval odbornou způsobilostí ve smyslu zákona č. 360/1992 Sb., o výkonu povolání autorizovaných architektů a o výkonu povolání autorizovaných inženýrů a techniků činných ve výstavbě, ve znění pozdějších předpisů (autorizační zákon) v oboru „technologická zařízení staveb“.

S ohledem na předmět veřejné zakázky a zejména běžnou praxi je zřejmé, že zástupce vedoucího – projektový manažer se bude podílet na veřejné zakázce tak, že bude vykonávat



zástup dohledu či řízení projektu (zástup projektového managementu), avšak nikoliv vlastní projekční práce.

Požadavek na osvědčení o autorizaci pro zástupce projektového manažera je proto nepřiměřený, neboť neodpovídá předmětu veřejné zakázky a povaze prací vykonávaných tímto členem realizačního týmu.

Upraví zadavatel technickou kvalifikaci tak, aby byla přiměřená vzhledem k předmětu veřejné zakázky ve smyslu § 73 odst. 6 ZZVZ a tento požadavek u zástupce projektového manažera odstraní?

Informace zadavatele:

Zadavatel odkazuje na svou předchozí odpověď v rámci tohoto vysvětlení zadávací dokumentace, kde uvedené objasnil ve vztahu k vedoucímu realizačního týmu.

Žádost č. 164 ze dne 26. 3. 2021:

U zástupce vedoucího realizačního týmu - projektového manažera zadavatel v odst. 6.4 písm. c) ZD požaduje, aby disponoval praxí minimálně 5 let v řízení projektů v oblasti výstavby a rekonstrukcí SSZ za období posledních 7 let před zahájením zadávacího řízení (tato praxe musí vyplynout z profesního životopisu, kdy v každém příslušném roce dokládané praxe musela osoba vykázat alespoň jednu zkušenost spočívající v řízení projektu); v případě, že řízení projektu zasahovalo do více let, lze tuto praxi uznat ve smyslu shora uvedeného pro každý rok výkonu činnosti řízení projektu).

Pokud bude zástupce projektového manažera na dané pozici např. 4 měsíce, tj. bude disponovat alespoň jednou zkušeností spočívající v řízení projektu v příslušném roce – bude dané období počítáno jako jeden rok ve smyslu textu v závorce? Pokud nikoliv, jak má být tento požadavek zadavatele vykládán?

Pokud bude příslušný zástupce projekt. manažera vykonávat za 1 rok tuto pozici na více projektech, například 4 projekty trvající každý 1,5 roku, bude tento kvalifikační požadavek splněn a zadavatelem uznán?

Informace zadavatele:

Zadavatel odkazuje na informaci zadavatele k dřívějšímu dotazu v rámci tohoto vysvětlení zadávací dokumentace, kde uvedené objasnil.

Žádost č. 165 ze dne 26. 3. 2021:

U zástupce vedoucího realizačního týmu – projektového manažera zadavatel v odst. 6.4 písm. c) ZD uvedl požadavek, aby tento člen týmu realizoval v posledních 3 letech před zahájením zadávacího řízení na pozici člena realizačního týmu minimálně 1 zakázku, která naplňuje



požadavky zadavatele dle odst. 6.4 písm. a) nebo b) ZD (tj. kterákoliv významná zakázka v odst. 6.4 písm. a) nebo b) ZD).

V odst. 6.4 písm. b) zadávací dokumentace jsou však uvedeny zakázky, které mohly být zahájeny více než před 7 lety, pokud byly v posledních 7 letech dokončeny.

Jakým způsobem lze tedy využít referenční zakázky dle odst. 6.4 písm. b) ZD za účelem splnění tohoto požadavku? Pokud bude daný člen týmu zastávat danou pozici na významné zakázce dle odst. 6.4 písm. b) ZD, je irelevantní, zda tomu tak bylo v posledních 3 letech?

Informace zadavatele:

Zadavatel odkazuje na informaci zadavatele k dřívějšímu dotazu v rámci tohoto vysvětlení zadávací dokumentace, kde uvedené objasnil.

Žádost č. 166 ze dne 26. 3. 2021:

Zadavatel odst. 6.4 písm. c) ZD požaduje přeložit osvědčení o vzdělání a odborné kvalifikaci ve vztahu k jednotlivým členům tzv. realizačního týmu, mimo jiné také u člena týmu dopravní inženýr (specialista).

Zadavatel požaduje, aby dopravní inženýr disponoval dokladem ve smyslu zákona č. 360/1992 Sb., o výkonu povolání autorizovaných architektů a o výkonu povolání autorizovaných inženýrů a techniků činných ve výstavbě, ve znění pozdějších předpisů (autorizační zákon), a to v oboru „technologická zařízení staveb“ nebo „dopravní stavby“,

S ohledem na předmět veřejné zakázky a zejména běžnou praxi je zřejmé, že dopravní inženýr se bude podílet na veřejné zakázce tak, že bude vytvářet signální plány, avšak nikoliv provádět vlastní projekční práce.

Požadavek na osvědčení o autorizaci pro dopravního inženýra je tedy nepřiměřený, neboť neodpovídá předmětu veřejné zakázky. Činnost dopravního inženýra v předmětné veřejné zakázce žádné autorizaci nepodléhá.

Upraví zadavatel technickou kvalifikaci tak, aby byla přiměřená vzhledem k předmětu veřejné zakázky ve smyslu § 73 odst. 6 ZZVZ a tento požadavek u dopravního inženýra odstraní?

Informace zadavatele:

Zadavatel trvá na svých požadavcích na technickou kvalifikaci, neboť požaduje mj. projekční praxi i u dopravního inženýra. Zadavatel tímto požaduje, aby alespoň jeden dopravní inženýr v týmu měl také určitý background projektování a dokázal tak v rámci týmu zajišťovat vazbu mezi projektováním a dopravním řešením, neboť projekční práce jsou předmětem zakázky (např. umístění jednotek RSU a jejich antén, umístění senzorů SD, umístění některých stožárů pro SD apod.).



Žádost č. 167 ze dne 26. 3. 2021:

Členové týmu dopravní inženýr (specialista) i systémový administrátor v oblasti provozu IT systémů musí disponovat za posledních 7 let před zahájením zadávacího řízení min. 3 (resp. 5 lety) praxe v té které oblasti. U obou pozic musí tato praxe musí vyplynout z profesního životopisu, kdy v každém příslušném roce dokládané praxe musela osoba vykázat alespoň jednu zkušenost spočívající dané činnosti; v případě, že požadovaná praxe zasahovala do více let, lze tuto praxi uznat ve smyslu shora uvedeného pro každý rok výkonu činnosti implementace IT projektu).

Pokud bude příslušný člen týmu na dané pozici např. 9 měsíců, tj. bude disponovat alespoň jednou zkušeností spočívající v dané činnosti v příslušném roce – bude toto období počítáno jako jeden rok ve smyslu textu v závorce? Pokud nikoliv, jak má být tento požadavek zadavatele vykládán? Požadujeme vysvětlení a úpravu ZD tak, aby byla jednoznačná.

Informace zadavatele:

Zadavatel odkazuje na informaci zadavatele k dřívějšímu dotazu v rámci tohoto vysvětlení zadávací dokumentace, kde uvedené objasnil.

Žádost č. 168 ze dne 26. 3. 2021:

Dle odst. 11.11 Smlouvy platí, že pokud je uplatnění reklamace vad plnění v záruční době oprávněné, má Objednatel právo na bezplatnou opravu vady či jiný nárok z vadného plnění dle volby Objednatele.

Chápe dodavatel správně, že o oprávněnosti nároku z reklamace rozhoduje Zhotovitel? Jakým způsobem budou hrazeny činnosti, které vzejdou z neoprávněně reklamovaných vad?

Informace zadavatele:

O oprávněnosti nároku z reklamace nerozhoduje Zhotovitel. Ten může pouze při uplatnění reklamace namítnout, že ji nepovažuje za oprávněnou, ale konečné rozhodnutí je po zvážení námítky Zhotovitele a příslušných smluvních ujednání na Objednateli; v případě sporu pak na příslušném soudu. Náklady na odstranění nezáručních vad nese Objednatel, pokud nejde o plnění zajišťované dodavatelem v rámci dalších podmínek smlouvy - servisního plnění.

Žádost č. 169 ze dne 26. 3. 2021:

Zadavatel v Příloze 2 Smlouvy (odst. 21) požaduje v rámci Služeb automatickou dodávku všech vyšších verzí dodaných softwarových produktů. Je možné tento požadavek konkretizovat? V rámci dodávky je nutné dodat softwarové produkty 3 stran (Microsoft Windows, Microsoft SQL server, modelační software a další). Pokud by mělo k upgrade docházet automaticky u všech SW produktů, může dojít k neřešitelným situacím, například nová verze MS Windows nebude



možná pro dodaný hardware nebo upgrade jednoho SW nebude podporovat upgrade jiného SW, a tudíž nebude možné tuto podmínku dodržet nebo ji v některých případech dodržet za cenu vysokých nákladů.

Stávající požadavek je formulován tak, že předmětem dodávky je něco, co bude teprve existovat v budoucnosti. Může zadavatel zadávací podmínky upravit tak, aby byly technicky proveditelné a zejména aby bylo možné stanovit cenu za Servisní služby?

Informace zadavatele:

Zadavatel zde požaduje zabezpečení kontinuálního vývoje SW dodávaného dodavatelem. To znamená, aby nedocházelo ze strany dodavatele k ustrnutí vývoje SW na určité verzi, která již nebude vyhovovat legislativě a novým verzím a aktualizacím základního podpůrného SW (např. operačního a databázového systému) a nebude s ním kompatibilní. Např. tazatelem zmíněné Windows nebo SQL v průběhu let mohou zaznamenat zásadní vývoj a původní verze z doby instalace přestanou být podporovány např. z důvodu nízké bezpečnosti původního softwarového řešení, struktury databáze, zrušení podpory vyvinutého řešení v době instalace vzhledem k vývoji a trendům, které jsou v neustálém pohybu. Dojde-li k vyvinutí nové verze dodávaného SW, není nutné, aby dodavatel ihned pořizoval novou verzi tohoto SW, ale tento SW nesmí zastarat natolik, aby rozvoj souvisejících informačních technologií znemožnil jeho funkce a rozvoj. Dodavatel může mít za tímto účelem u výrobců zajištěnu podporu vývoje maintenance a jiných licenčních programů. Dodavatel musí zabezpečit vývoj jím dodaného software tak, aby reagoval na změny a vývoj IT v průběhu jeho podpory, tj. dodávání update software komunikujícího i s vyššími verzemi podpůrných SW (např. operačních a databázových systémů). Požadavek bodu 21 Přílohy č. 8 zadávací dokumentace rozhodně neznámá, že je třeba okamžitá výměna operačního systému Windows nebo databázového systému SQL ihned při vydání jeho nové verze, ale jeho smyslem je, aby veškerý dodávaný SW sledoval trendy souvisejícího podpůrného SW platné v daném čase. Např. SAP využívá při svém řešení podporu Windows a SQL a reaguje v rámci svých „service packů“ na okolní trendy a legislativní změny a software pravidelně updatuje včetně databází a verzí jader systému včetně navyšování a aktualizací Windows a SQL. O to jde zadavateli. Shora uvedené tedy vyjadřuje potřebu zadavatele mít v čase aktuální a funkční systém.

Žádost č. 170 ze dne 26. 3. 2021:

Dle odst. 3.4 Smlouvy platí, že dokumentace bude vyhotovena vždy nejméně v jednom originále v tištěné a elektronické podobě v českém jazyce (s možností elektronického vyhledávání textu) a bude předána Objednateli.

Pokud je originál dokumentace pouze anglicky, bude zadavatel požadovat skutečně vždy překlad?

Je opravdu nezbytné vše předávat také v tištěné podobě?



Informace zadavatele:

Ano, zadavatel trvá na požadavku, že veškerá dokumentace bude v českém jazyce a rovněž v listinné podobě.

Žádost č. 171 ze dne 26. 3. 2021:

Dle odst. 11.15 Smlouvy platí, že Zhotovitel poskytuje záruku, po kterou bude poskytována záruční podpora v délce trvání 60 měsíců od akceptace Díla. Dle odst. 11.16 platí, že záruka se vztahuje na všechny části Díla. Chápe Zhotovitel správně, že k výsledkům Služeb záruka poskytována není?

Informace zadavatele:

Ano, žádná speciální záruka za výstupy servisních služeb není sjednávána, když požadavky zadavatele budou zabezpečeny prostřednictvím kontinuálního trvání těchto služeb.

Žádost č. 172 ze dne 26. 3. 2021:

Zadávací podmínky naprosto nedostatečně vymezují, kdy jde o služby rozvoje a kdy o Servisní služby. Dle Přílohy č. 2 Smlouvy platí, že každému požadavku je Objednatelem přiřazena kategorie požadavku – tzv. priorita, zejména identifikace toho, zda požadavek spadá do kompetence řešení Zhotovitele. V rámci Servisních služeb mají být řešeny incidenty. Incidentem se rozumí jakékoli rozdílné chování modulu nebo submodulu či jeho komponenty oproti standardním vlastnostem (bod. 16 v Příloze č. 2 Smlouvy).

Služby dalšího rozvoje jsou pak v Příloze č. 2 Smlouvy definovány mimo jiné jako úpravy nastavení dle potřeb zadavatele, což je nanejvýš vágní vymezení a zahrnuje také situace, které lze kvalifikovat jako incident. Rozdílné chování modulu může jistě spočívat také v nesprávném nastavení.

Zadavatel je tedy zcela oprávněn rozhodnout o tom, kdy jde o Servisní služby nebo služby rozvoje, protože dle uvedených definic tyto kategorie se minimálně v nějakém rozsahu překrývají a poskytují volnost zadavateli objednávat rozvoj dle potřeby a bez jakéhokoliv limitu (stropu) poskytovaných služeb.

Může zadavatel upravit zadávací podmínky a tyto nejasnosti odstranit, zejména jednoznačně specifikovat předmět plnění tak, aby bylo možné stanovit nabídkovou cenu?

Cena za služby rozvoje pak není hodnocena jako samostatné hodnotící subkritérium – výše ceny za tyto jednotlivě a zcela volně objednávané služby nijak nevypovídá v uvedeném způsobu hodnocení o celkové ekonomické výhodnosti nabídky. Zadavatel může objednávat služby rozvoje volně a sám určit, kdy jde o Servisní službu a kdy o rozvoj. Tato možnost pak může vést ke spekulativnímu stanovení nabídkových cen, kdy jsou ceny za záruku (v rámci ceny



za Dílo), Servisní služby a služby rozvoje stanoveny s pozdější vyhlídkou na rozsáhlé objednávání služeb rozvoje – neboť rozvojem je jakákoliv změna nastavení ve vazbě na kterékoli plnění dodané v rámci Díla.

Může zadavatel jednoznačně definovat co je předmětem Servisních služeb a služeb rozvoje tak, aby bylo zřejmé, jaké konkrétní činnosti spadají do rozvojových požadavků?

Upraví zadavatel způsob hodnocení tak, aby vypovídal o skutečné ekonomické výhodnosti nabídek, tj. rozdělí hodnocení na subkritéria odpovídající potřebám zadavatele při využívání toho kterého druhu Rozvojových služeb?

Informace zadavatele:

Servisní služby i služby dalšího rozvoje jsou jasně specifikované v zadávací dokumentaci ve znění předchozích vysvětlení zadávací dokumentace včetně Přílohy č. 8 zadávací dokumentace a zadávací podmínky nepřipouští, aby si zadavatel libovolně vybral, kam danou činnost zařadí, jak dezinterpretuje tazatel.

Zadavatel nad rámec uvedeného vysvětluje, že servisní služby obsahují standardní servisní činnost, tedy udržování funkčnosti dodávky v souladu s požadavky zadávací dokumentace (pokud se nebude jednat o činnost zadavatele charakterizovanou jako běžnou údržbu zařízení uvedenou v informacích zadavatele k žádosti č. 132 Vysvětlení zadávací dokumentace č. 3.) Jedná se zejména o odstraňování vad a jiných nefunkčností. Oproti tomu služby dalšího rozvoje znamenají činnost spojenou s pozdějšími změnami funkčnosti – úpravou SW (školení, konzultační služby a programátorské služby) oproti zadávací dokumentaci, případně dodatečnými požadavky zadavatele na další plnění and rámec servisních služeb. Zadavatel v zadávací dokumentaci jasně stanovuje, jak služby dalšího rozvoje nacenit a jakým způsobem je zamýšlí využívat. Nacenění (pro účely hodnocení nabídek) tak není volné a spekulativní, ale obsahuje konkrétní požadovaný počet hodin práce.

Žádost č. 173 ze dne 26. 3. 2021:

Součástí servisních služeb není dle čl. 3.1 ZD běžná údržba všech dodaných zařízení. Tyto budou provádět proškolení pracovníci správců, které určí zadavatel. Zadavatel však vyžaduje záruku 60 měsíců a garantovanou živostnost zařízení 10 let. Dodavatel není objektivně schopen poskytnout takovéto záruky zadavateli, pokud nebude mít výhradní kontrolu nad dodávanými zařízeními. Dodavatel proto žádá o úpravu zadávacích podmínek.

Informace zadavatele:

Záruka se v souladu s čl. 11.16 smlouvy nevztahuje na důsledky činnosti běžné údržby, pokud tímto zadavatel při provádění běžné údržby poruší své povinnosti, mezi které bude patřit i provádění takové činnosti podle postupu stanoveného dodavatelem, se kterým dodavatel



seznámí pracovníky zadavatele formou návodů a školení. Dodavatel tedy má možnost stanovit podmínky provádění takových prací tak, aby nedošlo k ohrožení záruky na dodávané části plnění. Zadavatel nad rámec uvedeného uvádí, že běžné mechanické poškození nepředstavuje nárok na uplatnění záruky ve smyslu čl. 11.16 smlouvy.

Žádost č. 174 ze dne 26. 3. 2021:

Čl. 6 Smlouvy upravuje podmínky akceptace Díla, přičemž je zřejmé, že Dílo musí být akceptováno bez výhrad, jediné tak je řádně splněno. Objednatel je také dle odst. 6.1.7 Smlouvy povinen Dílo převzít pouze v případě, že je akceptováno bez výhrad. Dílo musí být dle odst. 4.1 Smlouvy provedeno v určitém termínu, přičemž prodlení je stíženo smluvní pokutou 100.000 Kč za den prodlení

Z ustanovení Smlouvy je zřejmé, že ke odmítnutí akceptace Díla Objednatelem a vzniku prodlení mohou vést jakékoliv vady, tedy i ty zcela nepodstatné, nebránící užití Díla jako celku (tedy i vady kategorie C) nebo například drobné marginální vady v dokumentaci apod.

Uvedené ustanovení je ve spojení se smluvní pokutou vůči dodavateli nepřiměřeně přísné, neodpovídá běžné praxi a je zcela netransakční. Zejména když platí, že ani po dokončení Díla nebude mít výpadek celého DIC za většinu investice žádný negativní dopad na provoz SSZ a tím vlastně ani na dopravu ve městě. Zhotovitel žádá úpravu zadávacích podmínek tak, aby bylo možné Dílo akceptovat v případě, že vykazuje také případné vady neovlivňující řádnou funkčnost Díla, a stanovení lhůt k odstranění vad.

Informace zadavatele:

Zadavatel odkazuje na informaci zadavatele k předchozí žádosti v rámci tohoto vysvětlení zadávací dokumentace, kdy přistupuje k úpravě možnosti akceptovat dílo s výhradami, tj. převzít s vadami kategorie C.

Žádost č. 175 ze dne 26. 3. 2021:

Dle odst. 8.15 Smlouvy platí, že všechny písemné zprávy, písemné výstupy či případné prezentace a elektronické aplikace, dovoluje-li to jejich charakter, je nutné opatřit vizuální identitou projektů spolufinancovaných z OPD (tj. opatřit je číslem projektu, názvem projektu, symboly dle předchozího odstavce, bude-li to jejich charakter umožňovat). Zhotovitel prohlašuje, že je s těmito pravidly řádně seznámen. Může zadavatel upřesnit, o jaká pravidla se jedná? O pravidla uvedená v daném odstavci Smlouvy nebo jde o závaznou dokumentaci poskytovatele dotace?

Informace zadavatele:

Zadavatel sděluje, že v tomto odstavci jsou myšlena pravidla tohoto odstavce (8.15), avšak zadavatel současně upozorňuje na ujednání obsažené v odst. 2.3 návrhu smlouvy, dle kterého



Zhotovitel bere na vědomí, že předmětem Smlouvy jsou aktivity a výstupy, které budou tvořit součást projektu spolufinancovaného Evropskou unií v rámci OPD, a zavazuje se dodržovat příslušné podmínky uvedeného programu v aktuálním platném znění.

Žádost č. 176 ze dne 26. 3. 2021:

Dle odst. 9.2 Smlouvy platí, že pokud je výsledkem činnosti Zhotovitele podle Smlouvy plnění, které naplňuje znaky díla ve smyslu zákona č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „Autorský zákon“), poskytuje Zhotovitel Objednateli a Objednatel od Zhotovitele získává veškerá práva související s ochranou duševního vlastnictví vztahující se k takovému dílu. Další ustanovení Smlouvy však upravují pouze právo užívat případné autorské dílo (licence).

O jaká jiná práva, která má Zhotovitel dle Smlouvy „získat“ se jedná? Pokud má zadavatel na mysli konkrétní ochranu práv duševního vlastnictví, dodavatel požaduje výslovné uvedení ve Smlouvě dle aktuální právní úpravy.

Informace zadavatele:

Zadavateli není zřejmé, jaká „jiná“ práva má tazatel na mysli. Zadavatel v odst. 9.2 návrhu smlouvy požaduje zejm. oprávnění k výkonu práva užívat takové autorské dílo nejpozději ke dni jeho předání, a dále veškerá majetková práva, a to formou licenčního ujednání. Z hlediska vymezení požadavků je tedy určující to, jaké licence jsou konkretizovány ve smlouvě a jejich přílohách.

Žádost č. 177 ze dne 26. 3. 2021:

Dle odst. 9.3 Smlouvy platí, že Zhotovitel poskytuje licenci jako:

„a) nevýhradní licenci k veškerým známým způsobům užití autorského díla jako celku, a to v rozsahu minimálně nezbytném pro řádné užívání Díla Objednatelem;

g) licenci, která umožňuje Objednateli užívání díla všemi známými způsoby pro svou vlastní, výhradně interní potřebu a užívat dílo pro vnitřní potřebu bez omezení.“

Dle písm. a) citovaného ustanovení je licence poskytnuta k veškerým známým způsobům užití autorského díla. Dle písm. g) je licence poskytnuta k užívání díla všemi známými způsoby pro svou vlastní výhradně interní potřebu Objednatele. Zdá se, že jde o duplicitní úpravu. Může zadavatel případně objasnit způsoby užití, které má licence pokrývat?

Dle bodu c) téhož ustanovení je pak licence poskytnuta k neomezenému způsobu užití. Toto ujednání se pak zdá být redundantní k předchozím dvěma bodům. Dle § 2372 Občanského zákoníku platí, že autor může poskytnout oprávnění k výkonu práva užití autorské



dílo jen způsobem, který je v době uzavření smlouvy znám. Neomezený způsob užití je proto ujednáním v rozporu s daným ustanovením Občanského zákoníku. Dodavatel proto žádá o upřesnění také ve světle výše uvedeného a vyžaduje odstranění rozporu se zákonem.

Informace zadavatele:

Zadavatel sděluje, že v případě sjednání způsobu užití díla je třeba rozsah takového užití vykládat s ohledem na způsoby užití, které byly známy v době uzavření licenční smlouvy, tj. citované ustanovení § 2372 občanského zákoníku míří na situaci, kdy v budoucnu vznikne nový způsob užití, například v případě objevení nových technologií. Nabyvatel pak může dílo platně užít novým způsobem, jedině když sjedná s autorem licenci na tento nový způsob užití, což však neznamená, že sjednání neomezeného způsobu užití, který je v dané chvíli znám, je v rozporu s právní úpravou. Zadavatel nespatřuje rozpor s právní úpravou, když zejména poukazuje na návěť odst. 9.3 smlouvy („*Není-li ve Smlouvě a jejích přílohách stanoveno jinak*“), které smluvní strany odkazuje na bližší konkretizaci vyplývající z příloh smlouvy.

Žádost č. 178 ze dne 26. 3. 2021:

Dle odst. 9.4 Smlouvy platí, že Zhotovitel uděluje Objednateli oprávnění Dílo (nebo jeho dílčí část), které podléhá ochraně podle Autorského zákona bez omezení zveřejnit, upravovat, zpracovávat, překládat, či měnit jeho název, a že je též oprávněn dílo spojit s dílem jiným a zařadit jej do díla souborného. Oprávnění dle tohoto odstavce Smlouvy se rovněž vztahuje na třetí osobu, kterou Objednatel určí k realizaci oprávnění zde uvedených, a to pro Objednatelovu vlastní, výhradně interní potřebu.

Je si zadavatel vědom, že součástí díla může být proprietární SW, u něhož nelze oprávnění v tomto rozsahu udělit? Požadujeme nápravu.

Informace zadavatele:

Úprava toho, co tazatel označuje za proprietární SW, je obsažena v odst. 9.12 smlouvy. Zadavatel si je vědom, že u takového SW nelze poskytnout oprávnění v rozsahu překračujícím užívání (např. nikoliv oprávnění dle odst. 9.11 smlouvy či zásahová oprávnění dle odst. 9.4 smlouvy), proto zadavatel požaduje, aby rozsahu nevýhradního práva k proprietárnímu SW zahrnoval nezbytná užívací práva, jak vyplývá právě z odst. 9.12 smlouvy.

Žádost č. 179 ze dne 26. 3. 2021:

Dle odst. 9.8 Smlouvy platí, že Zhotovitel je povinen zajistit pro Objednatele licence k autorským dílům svým i třetích osob. Smlouva neřeší případ, kdy je součástí plnění proprietární SW Zhotovitele a licenci nelze v rozsahu stanoveném Smlouvou udělit.

Jak má dle zadavatele dodavatel postupovat v takových případech?



Může zadavatel upravit Smlouvu tak, aby odpovídala běžným ujednáním v ICT odvětví se zohledněním specifik tohoto oboru?

Informace zadavatele:

K problematice proprietárního SW se zadavatel vyjádřil v předchozí odpovědi. Smlouva tedy již nyní obsahuje příslušné zohlednění specifik.

Žádost č. 180 ze dne 26. 3. 2021:

V odst. 9.12 Smlouvy se zadavatel patrně snaží zohlednit případné dodávky proprietárního SW. Zapomíná ovšem, že proprietární SW může být zhotoven také přímo Zhotovitelem, nejen třetími osobami. Může zadavatel provést adekvátní úpravu odst. 9.12 Smlouvy tak, aby zahrnovalo také proprietární SW dodavatele?

Dále doporučujeme zpracovat, že udělení podlicence nebo postoupení nejsou jedinými způsoby, jakými lze zadavateli zajistit právo k SW zhotovenému třetí osobou (může dojít k udělení licence přímo třetí osobou zadavateli, kdy dodavatel toto poskytnutí dle licenční politiky výrobce pouze „zajistí“).

Zadavatel navíc nesmyslně požaduje, aby bylo oprávnění užít takový SW zajištěno po dobu trvání majetkových práv autorských. Jak bude řešena situace, kdy dojde k předčasnému ukončení Smlouvy? V odst. 13.8 Smlouvy je uvedeno, že zánikem Smlouvy nejsou dotčeny již Objednateli udělené licence, které trvají i nadále. Pokud tak Smlouva zanikne z důvodu na straně Objednatele, zadavatel má skutečně představu, že dodavatel za něj bude hradit veškeré licence po dobu trvání majetkových práv autorských? Nepřipadá toto ujednání zadavateli nepřiměřené? Žádáme úpravu.

Konečně, je vyžadováno, aby právo Objednatele k užití takových produktů (pozn. SW třetích stran) bylo zajištěno nejméně v rozsahu, který je obvyklý pro daný typ produktu, a v rozsahu, který je především nezbytný pro naplnění účelu Smlouvy. Jaký z těchto rozsahů má být tedy aplikován? Může zadavatel poskytnout množstevní rozsah licence, který požaduje a který má dodavatel ocenit?

Informace zadavatele:

Zadavatel předpokládá, že SW samotného dodavatele nenaplnuje definici toho, že není ani při vynaložení veškerého úsilí ze strany zhotovitele možné udělení příslušné licence objednateli, proto je dotazovaná situace vyloučena z definice proprietárního SW. Zadavatel v rámci předcházení vendor lock-in situace naopak požaduje, aby se v případě SW zhotoveného zhotovitelem uplatnila úprava obsažená v odst. 9.11 smlouvy.



Pokud jde o poddotaz v druhém odstavci, zadavatel potvrzuje, že se jedná jen o příkladný výčet způsobů zajištění užívání produktu zadavatelem.

Ve vztahu k třetímu odstavci zadavatel uvádí, že v souladu s ust. § 2376 odst. 2 občanského zákoníku požaduje, aby licence byla poskytnuta k takovým způsobům užití a v takovém rozsahu (i časovém), jak to je nutné k dosažení účelu smlouvy. Jelikož lze připustit, že časový rozsah licence je omezen dobou užívání (servisní podporou) díla, zadavatel potvrzuje, že užívací práva musejí trvat nejméně po dobu trvání smlouvy.

Zadavatel současně přistupuje k úpravě odst. 9.12 návrhu smlouvy tak, že nově zní následovně:

*„V případě, kdy u dodávaných softwarových produktů, které mají povahu autorského díla třetích osob, není ani při vynaložení veškerého úsilí Zhotovitele možné udělení podlicence Zhotovitelem Objednateli, je Zhotovitel povinen zajistit pro Objednatele právo užívat takovéto produkty v potřebném a ve Smlouvě předpokládaném rozsahu jiným způsobem (např. dodat Objednateli takové produkty s povahou autorského díla třetích osob, jejichž licenční podmínky umožní takovéto dodávané produkty užívat Objednatelem bez dalších finančních nároků Zhotovitele vůči Objednateli), a to **nejméně** po dobu trvání **Smlouvy**, popř. postoupit jemu udělenou licenci k takovým produktům na Objednatele, vždy však musí být právo Objednatele k užití takových produktů zajištěno nejméně v rozsahu, který je obvyklý pro daný typ produktu, a **to alespoň** v rozsahu, který je především nezbytný pro naplnění účelu Smlouvy. Ustanovení odst. **9.4 a 9.11** Smlouvy se na případy popsané v tomto odstavci Smlouvy nepoužije.“*

Zadavatel poskytuje v příloze tohoto vysvětlení zadávací dokumentace aktuální znění smlouvy, přičemž změny jsou vyznačeny v režimu sledování změn.

K poslednímu poddotazu zadavatel uvádí, že se dle jeho mínění nevylučují stanovené principy, tedy užití SW produktů musí být zajištěno nejméně v rozsahu, který je obvyklý pro daný typ produktu, a to alespoň v rozsahu, který je nezbytný pro naplnění účelu smlouvy. Zadavatel zde současně nepředepisuje množstevní rozsah licencí, který je odvislý od nabídky každého účastníka, aby pokryl požadavky zadavatele obsažené v zadávacích podmínkách.

Žádost č. 181 ze dne 26. 3. 2021:

Dle odst. 9.4 Smlouvy zadavatel vyžaduje právo zasahovat do díla, upravovat jej či dílo měnit. Toto je však možné pouze se souhlasem autora, který není automaticky dán udělením licence. Musí se jednat o výslovný souhlas k provádění změn na autorském díle.

V souladu s uvedeným požadavkem se dle odst. 9.11 stává Objednatel také uživatelem zdrojových kódů. V tomto ustanovení však souhlas ke změnám kódů dán není.

Odst. 9.12 Smlouvy pak upravuje udělení práv v případě proprietárního SW třetích osob. Odst. 9.12 je tedy speciální úpravou, na základě níž je možné udělit licenci k proprietárnímu SW v



užším rozsahu. Odst. 9.12 Smlouvy však výslovně neupravuje, že v případě takovýchto proprietárních SW není vyžadován souhlas autora k provádění změn. Na tuto problematiku se dle Smlouvy stále aplikuje odst. 9.4, neboť speciální úprava byla zapracována pouze co do podmínek udělení licence, nikoliv už souhlasu k provádění změn.

Smlouvy tak trpí zásadní právní vadou. Může zadavatel upravit Smlouvu tak, aby bylo jednoznačně postaveno najisto, že u proprietárního SW jak dodavatele, tak třetích stran se nevyžaduje udělení souhlasu k provádění změn či zásahů do díla, a tudíž v tomto rozsahu také není možné předat zdrojový kód?

Informace zadavatele:

Zadavatel potvrzuje výklad, že v případě SW dle odst. 9.12 smlouvy nepožaduje předání zdrojového kódu, z povahy tohoto SW nepožaduje ani oprávnění k zásahu dle odst. 9.4 smlouvy. Zadavatel dále odkazuje na shora poskytnutá vysvětlení.

Žádost č. 182 ze dne 26. 3. 2021:

V odst. 9.14 Smlouvy je sjednána smluvní pokuta vztahující se k licenčním ustanovením. Doslova je uvedeno, že jestliže se jakékoliv prohlášení Zhotovitele v tomto článku ukáže nepravdivým nebo Zhotovitel poruší jinou povinnost dle tohoto článku Smlouvy, jde o podstatné porušení Smlouvy.

Smluvní pokuta se dle § 2048 Občanského zákoníku sjednává pouze pro případ porušení smluvní povinnosti. Pravdivost prohlášení však nepředstavuje smluvní povinnost. Odstraní zadavatel tuto část Smlouvy, která nedává smysl a odporuje Občanskému zákoníku?

Informace zadavatele:

Zadavatel toto považuje za standardní ujednání, které je v souladu s právní úpravou (resp. neodporuje kogentním ustanovením občanského zákoníku, jak se zřejmě domnívá tazatel). Zadavatel takové utvrzení považuje za nutné v daném smluvním vztahu, nepřistupuje proto k úpravě zadávacích podmínek.

Žádost č. 183 ze dne 26. 3. 2021:

Dle odst. 10.5 Smlouvy platí, že Zhotovitel je oprávněn zpracovávat osobní údaje pouze za účelem plnění účelu Smlouvy. Toto ustanovení nelze splnit – Zhotovitel bude nucen pracovat s osobními údaji také pro vlastní určené účely, tj. za účelem ochrany svých oprávněných zájmů nebo plnění zákonných povinností. Požadujeme úpravu Smlouvy, protože odporuje veřejnému pořádku.

Informace zadavatele:



Zadavatel sděluje, že není zřejmé, o jaké vlastní účely dodavatele má jít a nelze bez dalšího udělit takový souhlas se zpracováním. Plnění zákonných povinností dle přesvědčení zadavatele neodporuje návrhu smlouvy a není zřejmé, v čem tazatel spatřuje rozpor s veřejným pořádkem.

Žádost č. 184 ze dne 26. 3. 2021:

Dle odst. 10.10 Smlouvy platí, že Zhotovitel je povinen dodržovat ustanovení interních předpisů Objednatele týkajících se ochrany důvěrných informací/obchodního tajemství, pokud byl s takovými předpisy seznámen.

Může zadavatel poskytnout relevantní předpisy tak, aby byl dodavatel schopen odhadnout administrativní náročnost plnění této povinnosti a zohlednit ji v ceně plnění (obzvláště pokud má být vztah na dobu neurčitou).

Informace zadavatele:

Zadavatel sděluje, že tyto interní předpisy nemají dopad do ceny plnění, ani vliv na sestavení nabídky. Vybraný dodavatel bude s těmito interními předpisy seznámen.

Žádost č. 185 ze dne 26. 3. 2021:

Dle odst. 10.11 Smlouvy Zhotovitel bere na vědomí, že Objednatel podléhá režimu zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů. Zhotovitel výslovně prohlašuje, že je s touto skutečností obeznámen, že pokud by potenciálně některé informace měly povahu obchodního tajemství, je povinen je konkrétně označit a uvést důvody, pro které mají být za obchodní tajemství považovány; může se však jednat jen o informace technického charakteru.

Je si zadavatel vědom, že právní úprava ponechává obchodní tajemství výhradně na určení podnikatele? Na základě jakých důvodů potřebuje zadavatel vědět, proč označuje dodavatel tu kterou část za obchodní tajemství?

Informace zadavatele:

Zadavatel upozorňuje tazatele na nesprávný výklad obchodního tajemství, kdy obchodní tajemství musí splňovat rovněž další podmínky vedle toho, že jej dodavatel takto označí. Blíže srov. § 504 občanského zákoníku a případně související judikaturu (tj. vlastník skutečností chráněných obchodním tajemstvím musí vyvíjet aktivní přístup k jejich ochraně).

Žádost č. 186 ze dne 26. 3. 2021:

Dle odst. 11.3 Smlouvy platí, že žádná ze Smluvních stran není odpovědná za škodu vzniklou porušením povinností ze Smlouvy, prokáže-li, že mu ve splnění povinností ze Smlouvy dočasně nebo trvale zabránila mimořádná nepředvídatelná a nepřekonatelná překážka vzniklá nezávisle na jeho vůli. Překážka vzniklá ze škůdcových osobních poměrů nebo vzniklá až v době, kdy byl



škůdce s plněním povinnosti ze Smlouvy v prodlení, ani překážka, kterou byl škůdce podle Smlouvy povinen překonat, ho však povinnosti k náhradě nezprostí. Smluvní strany se zavazují upozornit druhou Smluvní stranu bez zbytečného odkladu na vzniklé překážky bránící řádnému plnění Smlouvy a dále se zavazují k vyvinutí maximálního úsilí k jejich odvrácení a překonání.

Může zadavatel upřesnit, jak se bude toto ustanovení aplikovat v případě dalšího kola pandemické situace? Budou tyto skutečnosti odůvodňovat možné posunutí milníků plnění? V případě, že nikoliv, dodavatel žádá zohlednění dopadů pandemie vyvolanou onemocněním SARS-CoV-2 (nebo obdobným) do Smlouvy.

Informace zadavatele:

Zadavatel sděluje, že pandemie nemoci COVID-19 aktuálně nenaplnuje podmínky mimořádné a nepředvídatelné a nepřekonatelné překážky. Je na dodavateli, aby uvedené riziko promítl do své nabídky. Zadavatel nepřistupuje k úpravě návrhu smlouvy.

Žádost č. 187 ze dne 26. 3. 2021:

Dle odst. 12.1 Smlouvy platí, že smluvní strany si pro případ jakéhokoliv porušení smluvní povinnosti, mimo zvláštních ustanovení uvedených dále, sjednávají smluvní pokutu ve výši 5.000,- Kč (slovy: pět tisíc korun českých) za každý jednotlivý případ porušení povinnosti vyplývající ze Smlouvy, není-li dále stanovena specifická sankce. Výše ve Smlouvě u licenčních ujednání je smluvní pokuta navázána také na nepravdivost prohlášení (nikoliv na porušení povinnosti, což vyžaduje Občanský zákoník). Jak má dodavatel chápat ustanovení odst. 12.1 Smlouvy? Bude jej zadavatel vykládat obdobně, tedy tak, že porušením povinnosti vlastně myslí také různá prohlášení dodavatele, které ve Smlouvě sám stanovil?

Informace zadavatele:

Zadavatel odkazuje na ustálenou judikaturu (např. rozsudek Nejvyššího soudu ze dne 28. 2. 2017, sp. zn. 23 ICdo 22/2015), dle které je možné sjednat smluvní pokutu pro případ porušení jakékoliv povinnosti dle dané smlouvy. K nepravdivému prohlášení zadavatel odkazuje na informaci zadavatele k dřívější žádosti v rámci tohoto vysvětlení zadávací dokumentace, kdy zadavatel i nepravdivé prohlášení považuje za porušení povinnosti.

Žádost č. 188 ze dne 26. 3. 2021:

V odst. 13.2 Smlouvy jsou stanoveny důvody pro odstoupení od Smlouvy Objednatelem, mimo jiné, pokud se ukáže jakékoliv prohlášení Zhotovitele ve Smlouvě nepravdivým nebo kdykoliv, kdy není dodržena kvalita plnění. Tyto důvody umožňující okamžité ukončení Smlouvy jsou v případě takového dlouhodobého závazku nepřiměřeně tvrdé a hlavně nevyvážené.



Zhotovitel je např. oprávněn odstoupit až v případě, kdy Objednatel neuhradí fakturu po dobu cca čtvrt roku apod.

Požadujeme jejich odstranění nebo zmírnění tak, aby byly vyvážené ve vztahu k připravované spolupráci.

Informace zadavatele:

Zadavatel trvá na sjednaných důvodech pro odstoupení, které považuje za standardní ochranu svých práv a oprávněných zájmů, a nepřistupuje k jejich úpravě.

Žádost č. 189 ze dne 26. 3. 2021:

Dle odst. 14.3 Smlouvy platí, že oznámení správně adresovaná se považují za doručená dnem, kdy bude, v případě, že doručení výše uvedeným způsobem nebude z jakéhokoli důvodu možné, oznámení zasláno doporučenou poštou na adresu Smluvní strany, avšak k jeho převzetí z jakéhokoli důvodu nedojde, a to ani ve lhůtě 3 (slovy: tři) pracovních dnů od jeho uložení na příslušné pobočce pošty.

Uvedené ustanovení dle názoru dodavatele obsahuje právní domněnku doručení. Stanovení domněnek nebo fikcí je však dle konstantní judikatury nemožné (např. rozsudek Nejvyššího soudu sp. zn. 32 Cdo 2536/2007 nebo Nejvyššího soudu sp. zn. 23 Cdo 5508/2007), neboť zasahuje do dokazování skutkového stavu. Modifikace důkazního břemena, tj. institutu veřejnoprávního civilního práva procesního, by proto bylo možné pouze tehdy, pokud by takovou možnost občanský soudní řád připouštěl, což však nečiní. Dodavatel žádá o úpravu, resp. odstranění tohoto ujednání.

Informace zadavatele:

Zadavatel odkazuje na (kogentní) ustanovení § 573 občanského zákoníku, ze kterého zadavatel vychází a které stanoví domněnku doby dojití zásilky odeslané prostřednictvím provozovatele poštovních služeb.

Žádost č. 190 ze dne 26. 3. 2021:

Dle odst. 15.1 Smlouvy platí, že s ohledem na skutečnost, že plnění Smlouvy je podmíněno získáním dotace na Projekt z OPD, sjednávají Smluvní strany v souladu s ust. § 548 OZ odkládací podmínku nabytí účinnosti Smlouvy. Smlouva nabude účinnosti dnem doručení písemného oznámení Objednatele Zhotoviteli o nabytí účinnosti Smlouvy o poskytnutí dotace/rozhodnutí o poskytnutí dotace z OPD na Projekt.

Může zadavatel potvrdit, že dosud nenabyla účinnosti smlouva o poskytnutí dotace ani nebylo vydáno rozhodnutí o poskytnutí dotace z OPD na Projekt? Může být vydáno obojí? Pokud ano,



kdy Smlouva nabude účinnosti v takovém případě? Může zadavatel upravit Smlouvu tak, aby nebyla vázána na plnění třetí strany?

Existuje časový rámec, do kdy má být Smlouva uzavřena? Pokud ano, žádáme o sdělení nejzazšího termínu.

Pokud zadavatel dotaci neobdrží, hodlá přistoupit ke zrušení zadávacího řízení?

Informace zadavatele:

Smlouva o poskytnutí dotace již nabyla účinnosti, tj. tato odkládací podmínka je již fakticky splněna a zadavatel k naplnění odst. 15,1 smlouvy oznámí tuto skutečnost vybranému dodavateli.

Žádost č. 191 ze dne 26. 3. 2021:

Dle odst. 11.12 Smlouvy Zhotovitel výslovně prohlašuje, že odpovídá v plné výši za škodu na nemovitém či movitém majetku Objednatele při plnění Smlouvy. Toto prohlášení nelze akceptovat, protože naznačuje, že Zhotovitel odpovídá ze jakoukoliv újmu v průběhu plnění Smlouvy bez ohledu na původ či zavinění. Může zadavatel přeformulovat znění tak, že Zhotovitel odpovídá výhradně za škodu způsobenou Zhotovitelem?

Informace zadavatele:

Zadavatel upozorňuje, že výklad tazatele je nesprávný, neboť dodavatel nepochybně nebude odpovědný bez naplnění zákonných předpokladů odpovědnosti za škodu, kdy například musí existovat příčinná souvislost mezi jednáním dodavatele (porušením smluvní povinnosti) a škodou. Dodavatel bude odpovídat mj. i za škody způsobené svými poddodavateli.

Žádost č. 192 ze dne 26. 3. 2021:

Dle odst. 11.21 Smlouvy platí, že záruční opravy provádí Zhotovitel v místě plnění a v časech dle Smlouvy.

Jaké časy má zadavatel na mysli? Dle přílohy č. 2 Smlouvy? Platí tedy, že termíny pro odstranění záručních vad jsou shodné jako pro termíny poskytování Servisních služeb?

Pokud o oprávněnosti reklamované vady rozhoduje Zhotovitel, platí, že veškeré lhůty začínají běžet teprve od okamžiku, kdy je reklamáce uznána/akceptována Zhotovitelem?

Jak mají být rozlišeny záruční vady a Servisní služby v helpdesku? Uvedené je relevantní zejména z důvodu, že o oprávněnosti reklamáce rozhoduje Zhotovitel, kdežto každému incidentu (v rámci Servisních služeb) přiřazuje kategorie požadavku – tzv. priorita Objednatel.

Informace zadavatele:



Zadavatel v první řadě upozorňuje, že o oprávněnosti reklamace nerozhoduje dodavatel (v případě sporu může rozhodnout příslušný soud). A současně potvrzuje, že platí termíny uvedené v příloze č. 2 smlouvy. Rozlišení, zda se jedná o záruční nebo jiné plnění, vyplývá z povahy incidentu popsaného písemnou formou v helpdesku a následně řešeného dodavatelem formou servisních služeb. Osoba, která incident do helpdesku zadává, nepotřebuje vědět, jaké jsou podmínky záruky. Dále rovněž viz informace zadavatele k následujícímu dotazu.

Žádost č. 193 ze dne 26. 3. 2021:

Dle Přílohy č. 2 Smlouvy je Zhotovitel povinen zřídit helpdesk, ve kterém bude zadavatel nahlašovat všechny problémy – incidenty a požadavky k software, které jsou součástí Díla.

Platí tedy, že prostřednictvím helpdesku budou hlášeny pouze incidenty, přičemž incidentem se rozumí jakékoli rozdílné chování modulu nebo submodulu, tj. SW vybavení? Jakým způsobem mají být hlášeny vady HW?

Pokud by byla hlášena závada projevující se jako závada SW, ale po root cause analýze bude zjištěno, že jde o závadu na straně HW, začne běžet lhůta k odstranění vady na HW teprve po zjištění skutečné příčiny/povahy vady? Pokud ano, může zadavatel v tomto smyslu Smlouvu upřesnit?

Informace zadavatele:

Podle bodu 16 Přílohy č. 8 zadávací dokumentace se incidentem rozumí jakékoli rozdílné chování modulu nebo submodulu či jeho komponenty. Může se zde jednat o hardwarový nebo softwarový modul, submodul nebo komponentu. Ačkoli bod 8 Přílohy č. 8 zadávací dokumentace požaduje zřídit helpdesk pro incidenty a požadavky k SW, osoba nahlašující výskyt libovolného incidentu nemůže přesně vědět, co všechno je příčinou incidentu, proto přes helpdesk budou nahlašovány veškeré nefunkčnosti a vady díla, včetně vad HW, a to písemnou formou v souladu s odst. 11.17 Smlouvy. Lhůta k odstranění vady HW platí od nahlášení incidentu správcem zařízení, resp. zadavatelem (pomocí helpdesku) v souladu s body 5 a 6 Přílohy č. 8 zadávací dokumentace. Helpdesk musí obsahovat evidenci data a času nahlášení všech incidentů a musí zajišťovat zpětnou vazbu při zadání incidentu zadavatelem, pro účely potvrzení nahlášení incidentu a pro případnou potřebu zadavatele prokazatelným způsobem deklarovat správné datum a čas nahlášení incidentu. To je možné např. formou potvrzujícího e-mailu odeslaného zadavateli při nahlášení incidentu. V případě neobdržení zpětné vazby musí dodavatel umožnit ostatní formy komunikace (především tel.) pro zjištění příčiny neobdržení této zpětné vazby.

Žádost č. 194 ze dne 26. 3. 2021:



Dle odst. 3.1 Smlouvy platí, že předmětem plnění jsou komplexní servisní služby k Dílu včetně případné výměny komponent s nižší životností než 10 let k zajištění požadované 10leté životnosti komponent. Příloha č. 2 Smlouvy uvádí, že požadovaná doba poskytování servisních služeb: na dobu neurčitou od podpisu akceptačního protokolu Díla. Záruční doba je 60 měsíců.

Dle odst. 11.16 Smlouvy platí, že Zhotovitel odpovídá za jakoukoliv vadu Díla, jež se vyskytne v době trvání záruky, pokud není způsobena zaviněním Objednatele z důvodu porušení jeho povinností, běžným mechanickým poškozením Díla anebo v důsledku zaviněného jednání třetí strany, za které Zhotovitel neodpovídá (např. vandalismem).

Jaká je obsahová náplň záruky a Servisních služeb po dobu 60 měsíců od akceptace Díla? Existují nějaké vady, které po dobu prvních 60 měsíců nespádají pod záruku, ale pod Servisní služby ano? Může zadavatel provést adekvátní úpravu v zadávacích podmínkách a tato plnění jednoznačně a srozumitelně odlišit?

Cena za výměnu komponent s nižší životností než 10 let (k zajištění požadované 10leté životnosti komponent) je součástí ceny za Servisní služby? Jde tedy o jakousi rozšířenou záruku? Jak má dodavatel nacenit výměnu komponent po dobu 10 let, když nedokáže předvídat nutnost jejich obměny (poškození může nastat z četných důvodů spadajících mimo sféru Zhotovitele, součástí servisních služeb navíc není dle čl. 3.1 ZD běžná údržba všech dodaných zařízení, tyto budou provádět proškolení pracovníci správců, které určí zadavatel). Toto neumožňuje podat vzájemně porovnatelné nabídky – odhad nákladů na zajištění životnosti je pro každého dodavatele naprostá loterie.

Chápe dodavatel správně, že pokud dojde k jakékoliv vadě po dobu prvních 60 měsíců, jde o plnění, které spadá pod záruku? Tedy cena za toto plnění musí být zohledněna v ceně Díla, a nikoliv jako cena za Servisní služby, která je pro účely hodnocení násobena počtem 48 měsíců?

Může zadavatel poskytnout jednoznačné rozdělení činností spadajících pod záruku a pod Servisní služby po celou dobu trvání Smlouvy a určit, do které cenové položky to které plnění spadá, aby bylo možné podat vzájemně porovnatelné nabídky?

Informace zadavatele:

Obsahová náplň servisních služeb je uvedena v zadávací dokumentaci včetně její Přílohy č. 8 zadávací dokumentace, a tím je jednoznačně vymezena pro účely zpracování nabídky. Rozdíl obsahu servisních služeb od služeb dalšího rozvoje byl vysvětlen výše v rámci tohoto vysvětlení zadávací dokumentace.

Rozdělení činností spadajících pod záruku a pod servisní služby není na místě – servisní služby jsou činnosti popsány v zadávací dokumentaci, zatímco poskytování záruky je právním nárokem na zajištění určité úrovně těchto služeb po určitou dobu včetně nároku na bezplatné odstraňování vad (srov. § 2113 občanského zákoníku). Ano, existují vady, na které nelze záruku



uplatnit. Jedná se o případy zmíněné v odst. 11.16 Smlouvy, vše za slovy „pokud není způsobena“.

Cena za výměnu komponent s nižší životností než 10 let je samostatnou položkou rozpočtu, je součástí nabídkové ceny, ale není součástí ceny za servisní služby. Blíže v informacích v rámci předchozích vysvětlení zadávací dokumentace.

Žádost č. 195 ze dne 26. 3. 2021:

Dle odst. 11.16 Smlouvy platí, že v rámci záruky Zhotovitel odpovídá za jakoukoliv vadu Díla, jež se vyskytne v době trvání záruky, pokud (a) není způsobena zaviněním Objednatele z důvodu porušení jeho povinností, (b) běžným mechanickým poškozením Díla anebo v důsledku (c) zaviněného jednání třetí strany, za které Zhotovitel neodpovídá (např. vandalismem).

Dle bodu 24. Přílohy č. 2 Smlouvy zadavatel požaduje, aby plnění, ke kterému Zhotovitel poskytuje Servisní služby dle odst. 3.1. písm. e) zadávací dokumentace, zahrnovalo po celou dobu minimální životnosti všech částí Díla rovněž dostupnost všech nezbytných komponent nebo náhradních dílů. S výjimkou případu

- a) odcizení (krádeže) či
- b) vandalismu

nebude dodavatel oprávněn požadovat úhradu jakýchkoli nákladů nad rámec paušální ceny za poskytování Servisních služeb po celou záruční dobu a po dobu sjednaného servisu NBD.

Pokud tedy dojde v době trvání záruky k poškození Díla a uvedené způsobí Objednatel, chápe dodavatel správně, že se bude jednat o plnění odpovídající záruce a Objednatel bude tedy povinen náhradní komponentu uhradit?

Informace zadavatele:

Ano, objednatel bude v takovém případě povinen náhradní komponentu uhradit.

Žádost č. 196 ze dne 26. 3. 2021:

Dle bodu 24. Přílohy č. 2 Smlouvy platí, že dodavatel musí garantovat a zajišťovat dodávku nezbytných komponent a náhradních dílů po dobu minimální životnosti (10 let). Nejde-li o situaci, kdy dodání náhradních dílů je pokryto trvalou záruční dobou a/nebo záručním balíčkem NBD (a tedy v takovém případě jsou náhradní díly dodávány již v ceně uvedeného plnění Zhotovitele), Objednatel bude oprávněn náhradní díly a komponenty odebrat postupem odpovídajícím právní úpravě v oblasti zadávání veřejných zakázek v době pořízení náhradního dílu / komponenty, a pokud se bude jednat o cenu v místě a čase obvyklou. Za účelem ověření ceny v místě a čase obvyklé je zadavatel rovněž oprávněn provést průzkum relevantního trhu.



Co se rozumí záručním balíčkem NBD? Pod kterou součást předmětu plnění tato činnost spadá?

Jaký je vztah záruky, Servisních služeb a minimální živostnosti? Může zadavatel přesně uvést, v rámci jakých položek v tabulce pro stanovení nabídkové ceny má být plnění spadající pod jednotlivé termíny uvedeno?

Může zadavatel sjednotit případně sjednotit terminologii?

Informace zadavatele:

Záruční balíček NBD se týká požadavku NBD při výměně HW v souladu s bodem 4 Přílohy č. 8 zadávací dokumentace, pokud je na tuto činnost uplatněna záruka. Vztah záruky, servisních služeb a minimální živostnosti je kompletně uveden v zadávací dokumentaci a jejich vysvětleních. Nacenění výměny komponent zadavatel již zadavatel vysvětloval opakovaně v rámci vysvětlení zadávací dokumentace a na tato svá vysvětlení v plném rozsahu odkazuje.

Žádost č. 197 ze dne 26. 3. 2021:

Dle odst. 6.2 Smlouvy platí, že: Zhotovitel poskytuje záruku, po kterou bude poskytována záruční podpora, v délce trvání 60 měsíců od akceptace Díla s výsledkem „Akceptováno bez výhrad“ dle čl. VI Smlouvy, na to, že předané Dílo jako celek bude mít vlastnosti stanovené Smlouvou, bude plně funkční a způsobilé pro použití ke smluvenému účelu, bude odpovídat sjednané funkční a technické specifikaci a parametrům uvedeným ve Smlouvě a v Zadávací dokumentaci a bude bez jakýchkoliv nedodělků či vad. Záruka se vztahuje na všechny části Díla včetně jeho příslušenství a pokrývá všechny součásti dodávky plnění předmětu Smlouvy, včetně produktů třetích stran, které byly využity při realizaci Díla

Dodavatel požaduje úpravu Smlouvy tak, aby byl schopen tuto podmínku reálně splnit, tj. aby se záruka vztahovala na produkty třetích stran pouze v tom rozsahu, v jakém je poskytována třetími stranami.

Informace zadavatele:

Zadavatel očekává, že dodavatel přijme taková opatření, aby požadovanou záruku v délce 60 měsíců zadavateli garantoval i v případě produktů třetích stran. Zadavatel toto považuje za standardní požadavek, přičemž se nejedná o nepřiměřeně dlouhou dobu.

Žádost č. 198 ze dne 26. 3. 2021:

Dle odst. 12.1 Smlouvy platí, že smluvní strany si pro případ jakéhokoliv porušení smluvní povinnosti, mimo zvláštních ustanovení uvedených dále, sjednávají smluvní pokutu ve výši 5.000,- Kč (slovy: pět tisíc korun českých) za každý jednotlivý případ porušení povinnosti



vyplývající ze Smlouvy, není-li dále stanovena specifická sankce. Co je „každý jednotlivý případ“ pokud jde o povinnosti mlčenlivosti v čl. 10 Smlouvy?

S ohledem na textaci smluvní pokuty dodavatel prosí o specifikaci ke všem jednotlivým odstavcům tohoto článku Smlouvy.

Informace zadavatele:

Zadavatel odkazuje na dřívější informaci zadavatele v rámci tohoto vysvětlení zadávací dokumentace. Dle konstantní judikatury je sjednání smluvní pokuty pro případ porušení jakékoliv povinnosti dle smlouvy dostatečně určité. Každý jednotlivý případ porušení povinnosti mlčenlivosti znamená přesně to, co lze zjistit už prostým jazykovým výkladem, tj. každé jednotlivé porušení dané povinnosti.

Žádost č. 199 ze dne 26. 3. 2021:

Dle odst. 8.4 Smlouvy platí, že Zhotovitel se zavazuje řídit se při poskytování plnění dle Smlouvy pokyny Objednatele a jeho interními předpisy souvisejícími s předmětem plnění Smlouvy, které Objednatel Zhotoviteli poskytne, nebo pokyny Objednatelem pověřených osob.

Požadujeme poskytnutí interních předpisů relevantních pro plnění Smlouvy, jimiž Objednatel aktuálně disponuje.

Informace zadavatele:

Zadavatel odkazuje na dřívější informaci zadavatele v rámci tohoto vysvětlení zadávací dokumentace.

Žádost č. 200 ze dne 26. 3. 2021:

Dle odst. 8.16 Smlouvy platí, že Objednatel je oprávněn spolupracovat při provádění dohledu nad stavem plnění dle Smlouvy s vybranou, nezávislou, odborně erudovanou třetí osobou pro zajištění odborné garance projektu na straně Objednatele. Zhotovitel je povinen plně respektovat postavení takové třetí osoby, spolupracovat s ní a poskytnout jí maximální součinnost dle pokynů **Objednatele**.

Může zadavatel specifikovat požadovanou součinnost a uvést o jaké další osoby se bude jednat a jaké konkrétní plnění budou v rámci projektu provádět? Tyto informace považuje dodavatel za nezbytné pro řádné zpracování nabídkové ceny, jakož i pro možnost dodat včas požadované plnění.

Pokud zadavatel nehodlá poskytnout bližší informace, dodavatel žádá, zda může upravit Smlouvu tak, aby obsahovala hranici počtu člověkohodin, která bude na takovéto plnění maximálně ze strany vybraného dodavatele alokována.



Informace zadavatele:

Zadavatel v tuto chvíli nesdělí, o jaké osoby se může jednat, přičemž současně upozorňuje, že je to pouze možnost zadavatele angažovat dalšího odborníka, který například bude spolupůsobit při akceptaci nabízeného plnění. Zadavatel sděluje, že ze strany zhotovitele případně půjde o standardní součinnost spojenou s prokázáním řádného splnění jeho závazků, kterou si nepochybně umí promítnout do své nabídky.

Žádost č. 201 ze dne 26. 3. 2021:

Dle odst. 8.9.2 platí, že bez souhlasu Objednatele nelze vyměnit poddodavatele. Poddodavatele je pak možné nahradit pouze z objektivních důvodů.

Co se rozumí objektivními důvody? Budou těmito důvody také důvody obchodní či interní na straně dodavatele? Předpokládáme dle běžné praxe, že ano.

Z jakého důvodu je toto ustanovení ve Smlouvě obsaženo? Tato podmínka je relevantní pouze pro zadávací řízení, v případě podání nabídek, nikoliv pro samotné plnění Smlouvy. Tato podmínka je navíc v rozporu se ZZVZ, který neumožňuje jiné omezení využití poddodavatelů jinak, než jaké je stanoveno v § 105 ZZVZ.

Dodavatel požaduje odstranění uvedeného ustanovení.

Informace zadavatele:

Zadavatel v první řadě upozorňuje, že citované ustanovení smlouvy se týká vztahu k výměně poddodavatelů, prostřednictvím kterých dodavatel prokazoval kvalifikaci. Právě absence tohoto ujednání by mohla vést k porušení ZZVZ. Důvodem je, aby se na realizaci veřejné zakázky podílely osoby, prostřednictvím kterých účastník prokazoval kvalifikaci a prokázání kvalifikace nezůstalo jen „na papíře“. Dle zadavatele je toto naprosto standardní a navíc zcela nezbytné z pohledu řádného výkonu práva veřejných zakázek. Objektivním důvod může být i obchodní či interní, smyslem je zabránit libovůli dodavatele. Současně je však potřeba dodržet další podmínky pro změnu poddodavatele dle návrhu smlouvy.

Žádost č. 202 ze dne 26. 3. 2021:

Dle odst. 8.10 Smlouvy platí, že v případě změny těchto osob (členů realizačního týmu) je Zhotovitel povinen vyžádat si předchozí písemný souhlas Objednatele, tento souhlas je oprávněna vydat odpovědná oprávněná osoba Objednatele. Nová osoba Zhotovitele musí splňovat příslušné požadavky na kvalifikaci stanovené v Zadávací dokumentaci, což je Zhotovitel povinen Objednateli doložit odpovídajícími dokumenty; Objednatel si vyhrazuje právo na odmítnutí nebo akceptaci významných změn ve složení Realizačního týmu v době plnění Smlouvy. Současně si Objednatel vyhrazuje právo požádat o výměnu člena Realizačního týmu pro opakovanou nespokojenost s kvalitou jím odváděné práce nebo pro nedostatečnou



komunikaci s Objednatel. Veškeré případné náklady související s výměnou člena Realizačního týmu nese výlučně Zhotovitel.

Jaké jsou důvody odmítnutí souhlasu se změnou člena realizačního týmu? Může je zadavatel do Smlouvy jednoznačně doplnit?

Informace zadavatele:

Objednatel souhlas neudělí zejm. pro případ, že nová osoba nebude disponovat stejnou kvalifikací jako původní osoba.

Žádost č. 203 ze dne 31. 3. 2021:

V příloze č.2 zadávací dokumentace „POŽADAVKY NA TECHNICKÉ PROSTŘEDKY PRO DOPRAVNÍ CENTRUM (DC)“ se v části 5.1 na straně 18 uvádí požadavky na diskové pole takto: *Minimálně dva kusy expanzních diskových shelfů (jeden do každé ze dvou lokalit) včetně disků (výkonově odpovídající minimálně diskům typu SATA 10k) a příslušenství pro diskový systém NetApp FAS8200, který je provozovaný v režimu Metrocluster, s čistou kapacitou alespoň 18 TB.* Zadavatel uvádí požadovanou čistou kapacitu, ale není zcela zřejmé, zda má jít o čistou kapacitu nabízenou každým expanzním shelfem, nebo všemi shelfy dohromady, nebo nabízenými shelfy zapojenými do zrcadlení v metroclusteru.

Ohledně požadované výkonostní úrovně disků „SATA 10k“ se zřejmě jedná po chybu v psaní, protože disky SATA se v tomto diskovém poli nepoužívají, zřejmě byly myšleny disky SAS 10k. Dále je důležité zmínit, že řada diskových polí včetně NetApp sice při určitém osazení disky a zprovoznění základní ochrany dat nabízí nějaký systémový úložný prostor na data, ale tento prostor se nepředpokládá plně využívat, protože pro standardní běh systému a zabezpečovacích procesů (např. snapshotů) je doporučováno, aby tato čistá kapacita obsahovala rezervu pro plnou výkonnost pole a dostatečné zabezpečení uložených dat. Tato rezerva se může lišit podle doporučení výrobce, konkrétního dotčeného hardware nebo podle předpokládaného způsobu nakládání s daty, a pohybuje se v desítkách procent čisté kapacity.

Dotaz č.1a:

Rozumíme správně, že 18 TB je maximální předpokládaný objem dat ukládaných v systému, tudíž nabízená „systémová“ čistá kapacita dat uložitelná do disků musí být vyšší, protože musí rovněž obsahovat rezervu pro zajištění výkonu a ochrany dat? Pokud ano, jakou rezervu nad uvedenou hodnotu zadavatel požaduje?

Dotaz č.1b:



Rozumíme správně, že požadovaná čistá kapacita nabízená úložným systémem je po zapojení nabízených shelfů do obou lokalit a zprovoznění jejich zrcadlení v režimu metrocluster?

Dotaz č.1c:

Rozumíme správně, že mají být dodány pouze diskové boxy plně osazené, a to stejnými disky?

Dotaz č.1d:

Rozumíme správně, že výkonnostní požadavek znamená nutnost použití minimálně disků SAS 10k?

Informace zadavatele:

ad 1) Ano, 18 TB je maximální požadovaný objem dat ukládaných v systému, a tedy nabízená „systémová“ čistá kapacita dat uložitelná do disků musí být vyšší. Zadavatel požaduje rezervu v desítkách procent čisté kapacity, a to v souladu s doporučeními výrobce pro konkrétní dotčený hardware a podle předpokládaného způsobu nakládání s daty. Dodavatel tento soulad deklaruje před podpisem akceptačního protokolu.

ad 2) Ano, požadovaná čistá kapacita nabízená úložným systémem je po zapojení nabízených shelfů do obou lokalit a zprovoznění jejich zrcadlení v režimu metrocluster.

ad 3) Součástí zadávacích podmínek je požadavek na plně osazené diskové boxy a současně nutnost jejich osazení stejnými disky.

ad 4) Pod označením „SATA 10k“ se rozumí disky SAS 10k. Ano, výkonnostní požadavek znamená nutnost použití minimálně disků SAS 10k.

Žádost č. 204 ze dne 9. 4. 2021:

V žádosti a ve vysvětlení je uvedeno:

Žádost č. 10 ze dne 12. 3. 2021:

Příloha č. 3

V bodu 6. se mj. uvádí, že Účastník musí připravit dodávanou DŘÚ tak, aby k ní bylo po její realizaci následně možné postupně připojit další řadiče SSZ v Ostravě, a zároveň musí vyhovovat i pro napojení nových budoucích SSZ. Zadavatel požaduje, aby dodaná DŘÚ byla schopná obsahovat licence pro ovládání minimálně 200 SSZ. Počet dodaných licencí v rámci této VZ bude odpovídat počtu připojených SSZ, tedy 27 ks. Pro účely rozšiřování systému (připojování dalších řadičů SSZ v budoucnu) je vybraný dodavatel povinen garantovat dodavatelům SSZ rovné podmínky přístupu k DŘÚ, tj. garantovat cenu licencí, na které postavil svou nabídku v zadávacím řízení. Účastník musí umožnit postupné rozšiřování počtu licencí s ohledem na další doplňovaná



SSZ, která budou mít technické parametry v souladu se zadáním této VZ, po celou dobu životnosti DŘÚ. Součinnost dodavatele při budoucím připojování dalších řadičů SSZ do DŘÚ bude deklarována Přílohou č. 7 Smlouvy. Pokud jsou licence na připojení SSZ do DŘÚ časově 10 let omezeny, budou součástí dodávky licence na připojení všech 27 ks SSZ do DŘÚ pro celou deklarovanou dobu životnosti dodávaných řadičů SSZ, minimálně (deklarace životnosti řadičů musí být součástí Přílohy č. 1 Smlouvy).

Dotaz

Z jakého důvodu zadavatel přenáší svoje povinnosti na dodavatele dalších typů řadičů ve městě (připojovaných k DÚ později), kterým je nutnost jednání s dodavatelem DÚ, coby jejich konkurentem, jestliže veškerou součinnost, včetně vypořádání licencí může, respektive musí bezplatně zajistit zadavatel, respektive vlastník / správce celého systému?

Informace zadavatele:

Zadávací podmínky neobsahují žádnou informaci (požadavek) o tom, že by zadavatel měl přenášet své povinnosti na dodavatele řadičů SSZ připojovaných později; zcela jistě se tak jedná o dezinterpretaci zadávacích podmínek tazatelem. Rovněž neobsahují zmínku, že by dodavatel DŘÚ musel napřímo jednat s konkurencí, ani to zadavatel nepředpokládá (a do zadávacích podmínek závazně nevtělil). Připojení libovolného řadiče s DŘÚ se předpokládá přes otevřené rozhraní OCIT-O v2.0 a nutnost jednání se vždy předpokládá na úrovni „zadavatel – dodavatel“, ať už z hlediska dodavatele DŘÚ, tak z hlediska dodavatelů řadičů SSZ.

ZD požaduje:

V souladu s bodem 6 Přílohy č. 3 Zadávací dokumentace platí následující: Zadavatel požaduje, aby dodaná DŘÚ byla schopná obsahovat licence pro ovládání minimálně 200 SSZ. Počet dodaných licencí v rámci této VZ bude odpovídat počtu připojených SSZ, tedy 27 ks. Pro účely rozšiřování systému (připojování dalších řadičů SSZ v budoucnu) je vybraný dodavatel povinen garantovat dodavatelům SSZ rovné podmínky přístupu k DŘÚ, tj. garantovat cenu licencí, na které postavil svou nabídku v zadávacím řízení. Účastník musí umožnit postupné rozšiřování počtu licencí s ohledem na další doplňovaná SSZ, která budou mít technické parametry v souladu se zadáním této VZ, po celou dobu životnosti DŘÚ. Součinnost dodavatele při budoucím připojování dalších řadičů SSZ do DŘÚ bude deklarována Přílohou č. 7 Smlouvy. Pokud jsou licence na připojení SSZ do DŘÚ časově 10 let omezeny, budou součástí dodávky licence na připojení všech 27 ks SSZ do DŘÚ pro celou deklarovanou dobu životnosti dodávaných řadičů SSZ, minimálně (deklarace životnosti řadičů musí být součástí Přílohy č. 1 Smlouvy).

Dotaz č. 1

Může zadavatel konkretizovat, jakým způsobem má dodavatel garantovat cenu licencí, na kterých postavil svou nabídku? Dodavatel žádá o uvedení přesného způsobu (nebo jednotlivých variant), jak má zajistit cenu licencí. Těžko si lze představit, že výrobci daného SW



budou ochotni uzavírat dohodu o zachování ceny pro určitý množstevní rozsah licencí, které dodavatel možná odebere, možná neodebere v budoucnu. Požadavek na garanci ceny na neurčitou dobu je matoucí a bez objasnění zadavatele může vést k podání neporovnatelných nabídek.

Dotaz č. 2

V případě, že daný SW je tzv. proprietárním SW, je udělení licence k takovému SW upraveno v odst. 9.12 Smlouvy. Množstevní rozsah licence je pak specifikován jako udělení oprávnění „v potřebném a ve Smlouvě předpokládaném rozsahu“ a „v rozsahu, který je obvyklý pro daný typ produktu, a v rozsahu, který je především nezbytný pro naplnění účelu Smlouvy“. V bodě č. 6 Přílohy č. 3 ZD je pak uvedeno, že pro naplnění Smlouvy bude nezbytné počítat s připojením minimálně 200 ks SSZ. Tedy může to být i více. Žádáme jednoznačné uvedení maximálního počtu licencí (a připojovaných SSZ) tak, aby bylo možné přesně určit množstevní rozsah licence proprietárního SW resp. počet licencí, které mají být dodány nebo garantovány. V opačném případě jsou zadávací podmínky diskriminující vůči dodavatelům, kteří hodlají použít proprietární SW a nemají možnost splnit požadavky zadavatele.

Dotaz č. 3

Pokud dodavatel není zároveň výrobcem SW, k němuž je poskytována licence, platí, že další licence nad rámec 27 ks je nucen pořídit před zahájením plnění smlouvy, neboť jinak patrně nebude schopen dodržet shora stanovenou cenovou garanci licencí. Zároveň bude v tom případě nucen započíst tyto náklady do nabídkové ceny. Dodavatel žádá uvedení, do které položky nabídkové ceny má tyto náklady zahrnout. Žádáme o uvedení konkrétního řádku v tabulce pro stanovení nabídkové ceny.

Dotaz č. 4

Dodavatel má za to, že Smlouva se uzavírá na dobu neurčitou (viz odst. 4.2.1 Smlouvy). Je pravda, že výše uvedená podmínka tedy znamená, že dodavatel je povinen garantovat cenu licencí po tuto neurčitou dobu (kdy mohou být poskytovány Servisní služby nebo Služby rozvoje a může tedy docházet k připojování dalších SSZ)? Pokud nikoliv, po jakou dobu má být cena garantována?

Dotaz č. 5

Pokud jsou licence na připojení SSZ do DŘÚ časově 10 let omezeny, budou součástí dodávky licence na připojení všech 27 ks SSZ do DŘÚ pro celou deklarovanou dobu životnosti dodávaných řadičů SSZ. Tato podmínka je pak v přímém rozporu s ustanoveními ZD týkající se doby poskytování Služeb a doby trvání licence (licence má být dle odst. 9.12 poskytnuta „po dobu trvání majetkových práv autorských“). Prosíme o jednoznačné objasnění tohoto rozporu.



Dotaz č. 6

V případě, že dojde k připojení dalších SSZ k DÚ, platí, že tedy zadavatel zajistí licence od dodavatele této veřejné zakázky, a tedy dodavatel SSZ licence pro ovládání připojovaných SSZ zajišťovat nebude? Žádáme o jednoznačné uvedení, jak budou v budoucnu vypadat veškeré úkony na straně vlastníka SSZ, dodavatele DÚ a dodavatele SSZ vedoucí k připojení nového SSZ k DÚ tak, aby byl dodavatel schopen vymezit součinnost do Přílohy č. 7 Smlouvy. Popřípadě, jaký požaduje zadavatel obsah deklarace dodavatele při budoucím připojování dalších řadičů SSZ do DÚ v Příloze č. 7 Smlouvy? Bude vyhovující, pokud dodavatel jednoduše uvede, že součinnost poskytne v souladu se zadávacími podmínkami?

Dotaz č. 7

Pokud má být předmětem zakázky dodávka licencí při připojování dalších SSZ za garantovanou cenu, ale není stanoven předem celkový rozsah této dodávky, jedná se dle našeho názoru o plnění rámcové smlouvy. Byť rozumíme, že předmětná veřejná zakázka má části, které nevykazují znaky rámcové smlouvy, neplatí to pro část týkající se dodávky licencí pro dodatečná SSZ. V takovém případě však zadávací podmínky postrádají vymezení maximálního množství plnění poptávaného dle této rámcové smlouvy a chybí i zákonem vyžadované omezení trvání rámcové smlouvy (a tedy i cenové garance dodavatele) na maximálně 4 roky. Odstraní zadavatel tento rozpor zadávacích podmínek se zákonem?

Informace zadavatele:

ad 1) Zadavatel požaduje garanci ceny licencí tak, jak je uvedeno v zadávací dokumentaci a v jejím vysvětlení. Dodavatel za tímto účelem musí dané podmínky splnit. Pokud je dodavatel výrobcem řadičů, resp. SW, je toto plně v jeho kompetenci. Pokud dodavatel není výrobcem, pravděpodobnou možností splnění podmínek bude smlouva mezi výrobcem a dodavatelem za účelem splnění podmínek této veřejné zakázky. Zadavatel požaduje garantovat cenu licencí proto, aby zamezil budoucím neočekávaným a nežádoucím změnám ceny licencí, které by nebyly poptány v rámci zadávacího řízení, což by mohlo vést k deformaci ceny a hospodářské soutěže. Právě požadavek na garanci ceny licencí do budoucna zajistí obdržení vzájemně porovnatelných nabídek, vč. možnosti zhodnocení celkové nákladovosti nabídek vzájemně mezi sebou. K požadavku na dobu garance zadavatel odkazuje na informaci zadavatele níže k poddotazu 4 a 5.

ad 2) Pro rozsah počtu licencí DŘÚ na připojení řadičů SSZ musejí platit všechny podmínky zadávací dokumentace, kterou je potřeba vykládat jako celek. V tomto případě „předpokládaným rozsahem“, resp. „rozsahem, který je především nezbytný pro naplnění účelu Smlouvy“, je počet licencí pro 200 ks připojených SSZ, v souladu s bodem 6 Přílohy č. 3 zadávací dokumentace. Bod 6 Přílohy č. 3 není tedy v rozporu s odst. 9.12 smlouvy, naopak pro případ



„proprietárního SW“ přímo udává konkrétní hodnoty referencované bodem 9.12 smlouvy. Zadavatel tímto potřebuje mít dostatečnou smluvně pokrytou rezervu na rozšiřování systému SSZ ve městě pro následujících minimálně 10 let. Zadavatel má za to, že uvedenou podmínkou nepřipustně nezvýhodňuje či naopak nediskriminuje žádného výrobce, přičemž dodavatel (pokud není výrobcem) zřejmě bude limitován smlouvou s výrobcem – do těchto vztahů zadavatel ani nemůže zasahovat. Dodavatel současně může nabídnout budoucí licence pro více než 200 ks SSZ, nicméně pro splnění zadávacích podmínek postačuje hodnota 200.

ad 3) Účastník uvede cenu licencí v Příloze č. 20 zadávací dokumentace na řádek č. 92 „Licence připojení na DŘÚ (**27 ks**)“, ze kterého vyplyne garantovaná cena za licenci (jednotku) pro připojení dalších řadičů ve smyslu bodu 6 Přílohy č. 3 zadávací dokumentace. Režijní náklady týkající se DŘÚ budou zahrnuty na řádce č. 123 „Dopravní řídicí ústředna (DŘÚ) – HW a SW“. Zadavatel však nepředpokládá, že by dodavatel nacenil licence pro všech min. 200 SSZ, nýbrž že u výrobce jejich odebrání za předem sjednanou cenu zajistí např. budoucím závazkem.

ad 4) Uvedená podmínka se týká DŘÚ a bude aplikována po dobu používání DŘÚ realizované v této veřejné zakázce, tedy i po vypršení teoretické životnosti DŘÚ. Z hlediska jednotlivých řadičů SSZ budou licence využívány po dobu používání těchto řadičů a zároveň po dobu používání DŘÚ, tedy i po vypršení teoretické životnosti řadiče nebo DŘÚ. Cena za licenci na připojení jednoho řadiče je odvislá od deklarované životnosti řadičů, a to minimálně 10 let, v souladu s bodem 6 Přílohy č. 3 zadávací dokumentace. Pokud bude řadič provozován i po skončení jeho deklarované životnosti (tj. po 10 či více letech), zadavatel v případě časově omezené licence licenci prodlouží tak, že za každý další rok využití licence bude dodavatel moci nárokovat poměrnou část ceny licence pro období deklarované životnosti řadiče uvedené dodavatelem v nabídce. Uvedená změna může být provedena v režimu § 222 ZZVZ.

ad 5) Podmínka v bodě 6 Přílohy č. 3 zadávací dokumentace se týká ceny za licenci, nikoli délky využívání dodávaných licencí. Licence budou využívány po celou dobu provozování řadičů a DŘÚ, blíže vysvětleno v odpovědi na předchozí poddotaz č. 4.

ad 6)

Ano, pro další připojované řadiče bude licence na připojení do DŘÚ zajišťovat zadavatel objednávkou licence od dodavatele této veřejné zakázky, a to za jednotkovou cenu licence vyplývající z nabídky dodavatele této veřejné zakázky (viz odpovědi na předchozí poddotazy). Komunikace bude vždy mezi zadavatelem a dodavatelem, nikoli mezi dodavatelem DŘÚ a dodavatelem dalších řadičů SSZ. Za tímto účelem dodavatel musí deklarovat součinnost Přílohou č. 7 smlouvy, v souladu s bodem 6 Přílohy č. 3 zadávací dokumentace. Obsah deklarace zadavatel uvedl jako odpověď na žádost č. 134 ze dne 18. 3. 2021 v rámci předchozího vysvětlení zadávací dokumentace. Deklarace musí obsahovat i součinnost dodavatele po



skončení deklarované životnosti řadičů a DŘÚ ve smyslu odpovědi výše na poddotaz č. 4. Tedy, že dodavatel se zavazuje k součinnosti i po vypršení deklarované životnosti DŘÚ a jím dodaných řadičů SSZ tak, aby zadavatel mohl systém nadále provozovat s tím, že dodavatel je v případě časově omezené licence na deklarovanou životnost řadiče oprávněn nárokovat poměrnou část ceny licence pro období deklarované životnosti řadiče uvedené dodavatelem v nabídce.

ad 7) Poskytnutí licencí je vázáno na jeden konkrétní dodávaný SW (DŘÚ) a nemá charakter rámcové smlouvy. Zadavatel stanovil požadované množství plnění na 200 ks řadičů.

Žádost č. 205 ze dne 9. 4. 2021:

V žádosti a ve vysvětlení je uvedeno:

Žádost č. 13 ze dne 12. 3. 2021:

Příloha č. 3

V bodu 14. se uvádí, že Doba doručování řídicích povelů z DŘÚ do řadiče SSZ a jejich potvrzení zpět do DŘÚ musí být max. 2 sekundy. Max. zpoždění pro zobrazování aktuálních signálů ze signálních skupin na DŘÚ je 15 sekund (platí pro libovolné zobrazení na DŘÚ pro max. 5 SSZ současně v souladu s bodem 18 níže, tedy např. pro prosté zobrazení ve schématu křižovatky, pro zobrazení v pásovém diagramu i v diagramu dráha-čas). Doba doručování ostatních dat v obou směrech mezi řadičem a DŘÚ, stejně jako časová odezva od odeslání požadavku na data do návratu dat, musí být max. 60 sekund.

Dotaz č. 1

Může zadavatel sdělit, jak přišel ke všem uvedeným časovým hodnotám? Uvědomuje si, že např. nesmyslná hodnota 15 sec znemožňuje využívat DÚ v hodnotě několika milionů Kč k té nejzákladnější, nejdůležitější a nejcenější funkci DÚ, kterou je monitorování stavu signálních skupin na více SSZ současně, a to vč. zobrazení diagramu dráha-čas, v reálném čase?

Informace zadavatele:

ad 1) Stanovení hodnot vychází z možností otevřeného rozhraní OCIT-O v2.0. Delší limitní hodnoty jsou pomyslnou daní za otevřenost systému a technologickou nezávislost zadavatele na dodavateli v otázce pořizování nových řadičů event. výměny DŘÚ. Tyto aspekty zadavatel upřednostnil před variantou proprietárního řešení s teoreticky okamžitou odezvou, která není pro potřeby zadavatele nezbytná. Stanovení zadávacích podmínek tímto způsobem tak umožňuje efektivní soutěž o veřejnou zakázku mezi více odborně zdatnými dodavateli. Předpokládá se, že dodavatel využije co nejkratší prodlevy, které mu technické řešení dovolí, a nebude uměle tyto prodlevy navyšovat, tedy reálné hodnoty v provozu mohou být výrazně kratší než zmíněných 15 sekund.



Dotaz

Může zadavatel vysvětlit, proč do ZD uvádí nepravdy týkající se možností protokolu OCIT? Narovná svoje požadavky tak, aby nepoškozoval budoucí uživatele DÚ tím, že je připraví o možnost sledovat stav signálních skupin v reálném čase (resp. se zpožděním max. 2 sec), což je klíčová informace pro každého skutečného dopravního inženýra, jestliže OCIT-O žádná časová omezení nezpůsobuje, takže zobrazení přijatých dat v reálném čase je pouze věci schopností dodavatele?

Informace zadavatele:

Zadavatel vychází ze zkušeností s provozováním rozhraní OCIT-O v2.0 v univerzálním smyslu využití, tedy v případech, kdy tento protokol není dodavatelem proprietárně upraven nebo doplněn. Umožňuje tak shodné podmínky pro provoz řadičů SSZ většího množství výrobců. Zadavatel nemá potřebu sledovat stav signálních skupin v reálném čase, neboť taková funkce nepřispívá k žádné zadavatelem požadované ani do budoucna uvažované funkcionalitě řízení dopravy. Myšlenka, že dispečer bude ručně reagovat na on-line informaci o jedné konkrétní signální skupině, je pro zadavatele aktuálně nepotřebná, přičemž související požadavek na on-line přenos by mohl způsobit nežádoucí zvýšení ceny této veřejné zakázky. Informace o jednotlivých signálech a jejich změnách bude na DŘÚ k dispozici se zpožděním do 15 sekund v souladu s bodem 14 Přílohy č. 3 zadávací dokumentace. Zadavatel sám zná nejlépe své potřeby a je jeho výsostným právem tyto řádně promítnout do zadávací dokumentace a zajistit tak hospodárné nakládání s veřejnými prostředky.

Žádost č. 206 ze dne 9. 4. 2021:

V žádosti a ve vysvětlení je uvedeno:

Žádost č. 18 ze dne 12. 3. 2021:

Vysvětlí zadavatel, proč se v názvu dopravní ústředny objevuje slovo „řídící“, když se žádné řízení nepožaduje (zadavatel sice popsal spoustu místa větami v Příloze č. 1, které by měly jako řízení vypadat, ale přitom se jedná o prosté ovládání SSZ, které zvládne i stávající GSM monitorovací pracoviště)?

Informace zadavatele:

Jedná se o standardní a obecně užívaný název takového zařízení. Řídící funkce je zřejmá – DŘÚ umožňuje řadičům SSZ poskytovat informace, které budou potřebovat pro řízení dopravy, provádět zásahy do řízení, umožní do řadičů nahrávat nové signální programy nebo jejich modifikace, novou řídící logiku atd. Další požadované schopnosti DŘÚ z hlediska řízení dopravy jsou uvedeny v bodě č. 1 Přílohy č. 3 zadávací dokumentace.

Ten zní:



1. DŘÚ musí být schopna pracovat s řadiči SSZ za účelem monitorování jejich stavu včetně poruch, zobrazovat signální plán s přesným časovým záznamem, získávat a distribuovat dopravní data z křižovatkových detektorů SSZ, získávat dopravní data z externích systémů potřebná pro řízení dopravy přes definované API, provádět zásahy do řízení SSZ týkající se jednotlivých uzlů, zajišťovat koordinaci SSZ nebo v budoucnu realizovat vyšší algoritmy řízení na úrovni DŘÚ. Algoritmy řízení na úrovni DŘÚ nebo jiné obdobné vyšší algoritmy řízení pomocí nadstavbového SW nejsou předmětem této veřejné zakázky.

Dotaz

Odborně zdatnému zadavateli je nepochybně známo, že protokol **OCIT-O** byl navržen na nátlak sdružení těch nejvýznamnějších evropských měst jako otevřený komunikační prostředek **pro decentralizované řízení** silničního provozu, takže slouží **k ovládání řadičů SSZ** obsahující dopravně závislé řízení. To platí stejně tak, jako že **ostravská síť SSZ je pro centralizované řízení naprosto nevhodná**, a nepochybně proto se taky Ostrava pro protokol OCIT-O správně rozhodla.

Když tedy zadavatel připustil, že slovo „řídící“ se v názvu zařízení objevuje jen z jakési tradice a jde o pojem výhradně abstraktní (**vyjmenované funkce nemají s pojmem „řízení“ nic společného**), může zadavatel upravit název DŘÚ na příznačnější DÚ a sdělit, jaké konkrétní nadstavbové SW a vyšší algoritmy řízení pro Ostravu má na mysli a co budou provádět, respektive, kde bere uchažeč jistotu, že tím dosáhne kvalitnějšího výsledku?

Informace zadavatele:

Využití protokolu OCIT-O umožňuje decentralizované řízení, to znamená využití jak lokální, tak centrální úrovně řídicích algoritmů, a zadavatel je si vědom správnosti svého rozhodnutí zahrnout tento protokol do zadávacích podmínek, jakkoliv dodavateli toto nepřísluší hodnotit. V současné době, kdy k DŘÚ bude připojeno prvních 27 ks řadičů SSZ v různých a nespojitých lokalitách, zadavatel nepožaduje realizovat algoritmy řízení na centrální úrovni. O tom, pro jakou úroveň algoritmů bude budoucí ostravská síť se všemi řadiči připojenými k DŘÚ vhodná nebo nevhodná, rozhodne vývoj dopravy i technologií. S nárůstem získávaných dat z dopravy pomocí mnoha metod lze čím dál více očekávat potřebnost i dostupnost využití algoritmů na centrální úrovni. Moderní řízení dopravy bezpochyby běžně reaguje na dopravu v širších souvislostech, než jen na základě detektorů v nejbližším okolí řadiče nebo koordinované skupiny. Důvod použití termínu „řídící“ byl dostatečně vysvětlen v rámci dřívějšího vysvětlení zadávací dokumentace. Nejedná se o tradici ani abstraktní pojem. Zadavatel nebude vysvětlovat, jaké konkrétní nadstavbové SW a vyšší algoritmy řízení lze v budoucnosti v Ostravě využít, neboť se svým charakterem nejedná o vysvětlení zadávací dokumentace a je pravděpodobné, že konkrétní odpověď bude známa až na základě technologického vývoje a výsledků případných soutěží o další veřejné zakázky. Zadavatel



vnímá, že dotazy tohoto typu jsou spíše obstrukcí tazatele a jeho snahou do zadávacích podmínek prosadit své představy o tom, co by zadavatel měl poptávat.

Žádost č. 207 ze dne 9. 4. 2021:

V žádosti a ve vysvětlení je uvedeno:

Žádost č. 19 ze dne 12. 3. 2021:

Jak zadavatel zohlednil skutečnost, že v nejbližších 10 (respektive 20) letech DÚ nic ani řídit nebude, protože Ostrava je město, kde řízení v reálném čase prostřednictvím špičkového DŘ v SW řadičů SSZ je (a dlouho ještě bude) nejefektivnějším způsobem, a že algoritmy řízení obsažené v DÚ určených pro obrovská evropská města (kam se zraky rádoby odborníků často upírají) Ostravě jenom ublíží, což lze prokázat velmi jednoduchou zkouškou?

Informace zadavatele:

O budoucím rozvoji systému řízení ve městě rozhoduje zadavatel, ne dodavatel (některý z potenciálních účastníků zadávacího řízení), přičemž platí, že zadavatel sám zná nejlépe své potřeby a je jeho výsostným právem tyto řádně promítnout do zadávací dokumentace. Domněnku dodavatele o budoucím rozvoji řízení dopravy v tuto chvíli nelze potvrdit. Systémy využívající DŘÚ se všemi funkcemi řízení se úspěšně realizují v řadě evropských i světových měst obdobné velikosti jako Ostrava. Dokonce existuje i řada měst, která se rozhodla jít cestou centralizovaného řízení bez nutnosti tradičních řídicích algoritmů provozovaných v lokálních řadičích. Taková města lze najít dokonce i nedaleko Ostravy, např. v polském katovickém regionu.

Dotaz č. 1

Uchazeč souhlasí, že o budoucím rozvoji si rozhodne zadavatel, nicméně ke správnému rozhodnutí musí mít správné a především pravdivě podložené a nezavádějící informace, které budou respektovat ostravskou dopravní situaci a její potřeby, za což nelze považovat kopírování modelu řízení z jiného města, které někdo prohlásí za podobné Ostravě. Pro rozhodnutí o způsobu řízení dopravy ve městě musí být vlastník těchto systémů přesvědčen prokazatelným ověřením v Ostravě, zatímco jediné co pro tuto chvíli má ověřeno, je, že dopravně závislá řízení v řadičích současnou dopravní situaci bezvadně zvládají a o jiném systému způsobu řízení nebyl podán jediný důkaz (je pouze zadavateli zjevně našeptáván v teoretické úrovni, co „mají jinde“ a co se kde „dá vidět“).

Proto k vysvětlení zadavatele uchazeč uvádí, že centralizované řízení tu již bylo – v dobách, kdy HW výpočetní techniky nebyl na takové úrovni, aby byl schopen instalace do řadičů SSZ, kde by navíc pracoval v tak náročném prostředí. To však již dávno neplatí a léta se používají inteligentní řadiče SSZ, což umožňuje srovnání obou systémů (centralizovaného a decentralizovaného), které ukázalo, že decentralizovaný systém má oproti centralizovanému celou řadu výhod (které odborně zdatný zadavatel nepochybně zná), což dokladuje i koncepce otevřeného protokolu OCIT-O. To platí stejně tak, jako že **ostravská síť SSZ je pro**



centralizované řízení naprosto nevhodná, a nepochybně proto se taky Ostrava pro protokol OCIT-O správně rozhodla.

Ve vysvětlení na Žádost č. 30 ze dne 12. 3. 2021: v bodu ad 2) zadavatel mimo jiné uvádí *Porovnání s dalšími městy nelze objektivně uvažovat, neboť jsou srovnávány vždy lokality s jiným objemem dopravy, jinými počátečními podmínkami a jiným dopravním řešením. Uváděný výsledek porovnání s jinými městy je tak jen subjektivním názorem tazatele a nelze jej nikterak věrohodně ověřit. V tomto případě tento postoj zadavatele neplatí, jestliže argumentuje způsobem řízení v blízkém polském regionu?*

Dotaz č. 2

Uchazeč je vcelku dobře obeznámen se situací v Polsku, neboť tam na některých obchodních případech se svým partnerem spolupracoval, a proto se domnívá, že argumentace polským regionem je dosti scestná, neboť v Polsku se protokol OCIT-O používá velmi výjimečně. Může zadavatel pro vyjasnění sdělit, jaký typ DÚ a zejména jaký komunikační protokol se v tomto rádobu Ostravě vzorovém regionu používá?

Informace zadavatele:

ad 1) Zadavatel bude rozhodovat o budoucím vývoji svých dopravních systémů a nepochybně k tomu využije pravdivě podložené a nezávadějící informace respektující vývoj dopravní situace v Ostravě. Zadavatel také bezpochyby bude naslouchat zkušenostem z jiných měst, kdy pochopitelně skutečný přínos těchto metod pro Ostravu se prokáže až po jejich případném nasazení v Ostravě, neboť v dopravě na pozemních komunikacích neexistují identické podmínky v prostoru ani čase. Potřebou zadavatele není zakonzervovat stav řízení dopravy na úrovni lokálního dopravně závislého řízení; to ovšem rozhodně neznamená, že tato prospěšná funkcionalita bude muset být v budoucnosti nahrazena centralizovanou inteligencí. Vhodnost nebo nevhodnost metod řízení dopravy pro potřeby budoucí dopravní sítě v Ostravě byla vysvětlena v dřívějším vysvětlení zadávací dokumentace a nelze ji popsat tak snadno, jak ji tazatel uvádí tučným textem dotazu.

ad 2) Odkaz na Polsko zadavatel využil pouze pro demonstraci realizovatelnosti centralizovaného řízení bez nutnosti tradičních řídicích algoritmů provozovaných v lokálních řadičích. Odkaz na Polsko zadavatel neuváděl v libovolné souvislosti s protokolem OCIT-O, jak je mu tazatelem podsouváno. Jelikož se jedná o metodu řízení, která není požadována v zadávací dokumentaci, resp. nejedná se svým charakterem o žádost o vysvětlení zadávací dokumentace, zadavatel na tento dotaz nebude dále odpovídat (veškeré relevantní informace již poskytl).

Žádost č. 208 ze dne 9. 4. 2021:



V žádosti a ve vysvětlení je uvedeno:

Žádost č. 24 ze dne 12. 3. 2021:

Příloha č. 4

U SSZ 1002 28. října x Mariánskohorská x Plzeňská zadavatel mj. uvádí:

Způsob řízení:

dynamický izolovaný režim s preferencí MHD (tramvaje), preference HZS (OPTICOM), provoz 24/7

Dotaz

Domnívá se uchazeč správně, že zadavatel striktně požaduje zachování úrovně stávajícího celočerveného režimu pro noční provoz SSZ, který v současné době přesně odpovídá požadavku v bodu 14. Přílohy č. 5?

Informace zadavatele:

Dodavatel navrhuje nové dopravní řešení jako součást díla, v souladu s pravidly uvedenými v Příloze č. 5 zadávací dokumentace. Příloha č. 4 zadávací dokumentace udává některé prvky současného stavu. Příloha č. 4 zadávací dokumentace neudává požadavky na režimy nebo logiku nového dopravního řešení.

Dotaz

Může zadavatel odpovědět, nač se uchazeč opravdu ptal, tedy zodpovědět jednoduchou otázku - zda SSZ 1002 v novém pojetí musí bezpodmínečně splňovat požadavek bodu 14. Přílohy č. 5, který zní, že v případě využití celočerveného režimu musí být řadič SSZ schopen pracovat tak, aby se realizovala pouze ta signální skupina, která má požadavek detektoru; nekolizní signální skupina s dodatečným požadavkem musí mít možnost okamžitého doplnění do právě probíhající dopravní fáze (SSZ nesmí produkovat neefektivní skladbu signálního plánu), čímž vlastně musí splnit současný stav?

Informace zadavatele:

Pokud dodavatel využije celočervený režim, bude muset SSZ 1002 pro tento režim splňovat požadavek bodu 14 Přílohy č. 5 zadávací dokumentace. To platí pro všechna období, kdy celočervený režim bude využit, teoreticky i ve dne. Zda se tím splní současný stav, nelze v tuto chvíli jednoznačně odpovědět, neboť:

- 1) není zcela jisté, že dodavatel bude moci použít celočervený režim (výsledná verze dopravního řešení vyplyne až z procesu schvalování dopravního řešení s Policií ČR a dalšími subjekty),*
- 2) není zcela jasné, co tazatel rozumí pod pojmem „úroveň stávajícího celočerveného režimu“, kterým chce srovnávat současný a budoucí stav; tento pojem byl tazatelem*



použit v souvisejícím předchozím dotazu v žádosti č. 24 o vysvětlení zadávací dokumentace,

- 3) dodavatel nebude pracovat se současnou řídicí logikou, ale vytvoří novou řídicí logiku s novým rozvrhem pro případný celočervený režim, tedy bez ohledu na jakkoli chápanou „úroveň stávajícího celočerveného režimu“,
- 4) zadavatel nebude ověřovat, zda stávající dopravní řešení SSZ 1002 je v souladu s požadavky zadávací dokumentace nebo ne; v případě, že ne, půjde jistě o změnu současného stavu.

Žádost č. 209 ze dne 9. 4. 2021:

V žádosti a ve vysvětlení je uvedeno:

Žádost č. 26 ze dne 12. 3. 2021:

Příloha č. 5

V bodu 7. je uvedeno, že Řadič musí mít schopnost nastavení režimů (fází/tras) pro průjezd IZS/VIP přes SSZ (formou fází v signálním programu nebo speciálních tras). Tyto režimy musí být možné spouštět z DRÚ (minimálně 3 režimy v souladu s OCIT-O tak, aby byl umožněn vjezd ze všech ramen křižovatky) nebo lokálně přes vstupy řadiče (takové množství režimů, aby bylo možné realizovat přednostní jízdu v každém směru jízdy i v případě směrových signálů). Lokální spouštění těchto speciálních režimů musí být možné automaticky po přihlášení vozidel IZS/VIP k řadiči, a to přes svorky řadiče nebo i pomocí technologie C-ITS, tedy přes RSU (viz dále).

Dotaz č. 2

Může zadavatel vysvětlit, jak chce pomocí 3 režimů obsloužit všechna 4 ramena lokality?

Informace zadavatele:

ad 2) Ruční obsluha požadavků IZS z DRÚ není do budoucna uvažována jako prioritní a bude sloužit jen jako záložní varianta, i proto se (kromě důvodu uvedeného v odpovědi na dotaz č. 1 Žádosti č. 26) pro tento způsob zásahu do řízení v Ostravě počítá se základní variantou pro vozidla s modrým majákem, tedy s právem přednosti v jízdě, kterým k průjezdu křižovatkou stačí uvolnění fronty vozidel alespoň v jednom řadicím pruhu daného vjezdu, nikoli v konkrétním řadicím pruhu pro požadovaný směr jízdy. Pro obsluhu 4 ramen pak běžně stačí 2 režimy, jeden umožňuje jízdu od severu a jihu do všech směrů, druhý od východu a západu do všech směrů. Vyšší počet režimů je nutný akorát pro 5 a více ramenné křižovatky, případně směrově komplikované čtyřramenné křižovatky bez možnosti současné jízdy přímo v obou směrech. Realizace přednostní jízdy v každém směru jízdy je ale v Ostravě uvažována, a to pomocí lokálního zařízení přes vstupy řadiče, podle bodu 7 Přílohy č. 5 zadávací dokumentace. Očekává se v blízké budoucnosti využívání moderních automatizovaných systémů na bázi C-ITS, které umožní preferovat nejen vozidla s modrým majákem, ale libovolná jiná vozidla dle potřeby.



Dotaz č. 1

Doba do spuštění systému C2X pro zajišťování průjezdu složkám IZS světelně řízenými křižovatkami není nikde dána ani garantována a může trvat i několik let, než k tomu dojde. Vysvětlí zadavatel, proč po celou tuto dobu budou složky IZS zbytečně omezovány pouze 3 režimy volenými z DÚ, jestliže zcela jednoduše je dosažitelný logický počet režimů 4?

Dotaz č. 2 Zadavatel svůj přístup k takto pojatým preferenčním trasám s HZS, coby největším uživatelem preferenčních průjezdů světelně řízenými křižovatkami, nepochybně projednal. Může sdělit jejich stanovisko k takto významnému a přitom neopodstatněnému a zbytečnému omezení množství režimů volených z DÚ, a tedy k zásadnímu plošnému snížení bezpečnosti na křižovatkách řízených SSZ při průjezdu vozidel s právem přednosti v jízdě? A pokud snad k projednání nedošlo, žádáme zadavatele, aby tak učinil dodatečně a stanovisko HZS poskytl v rámci odpovědi na tento dotaz.

Informace zadavatele:

ad 1) Zadavatel bude schopen obsloužit veškeré požadavky IZS na plynulý průjezd lokalitou i pomocí 3 režimů ručně volených z DŘÚ. Z pohledu zadavatele se nejedná o zbytečné omezení; opatření naopak umožňuje, aby více dodavatelů bylo schopno dodat požadovanou funkčnost pomocí rozhraní OCIT-O, a tedy zajišťuje nediskriminační zadávací podmínky veřejné zakázky. Opatření bude mít vazbu pouze na 27 ks radičů v Ostravě, takže se nebude jednat o majoritní a plošnou záležitost, jak tazatel v dotazu uvádí. Lze předpokládat, že v době připojení všech radičů SSZ v Ostravě k DŘÚ již bude k dispozici preference IZS zajišťovaná automaticky pomocí C-ITS.

ad 2) Projednání dopravního řešení pro konkrétní lokality včetně reakcí na požadavky HZS bude předmětem schvalování dopravního řešení té které lokality a stanovisko HZS není možno získat dříve, než bude předložen celý návrh dopravního řešení. Navržené řešení umožňuje obsloužit veškeré požadavky HZS na plynulý průjezd lokalitou a případné nadstandardní požadavky HZS v tomto ohledu nejsou nadřazeny požadavkům zadavatele na nediskriminační zadávací podmínky veřejné zakázky. Zadavatel nesouhlasí s tvrzeními tazatele, že by se mělo jednat o neopodstatněné a zbytečné omezení, nebo také, že by se mělo jednat o zásadní plošné snížení bezpečnosti.

Žádost č. 210 ze dne 9. 4. 2021:

V žádosti a ve vysvětlení je uvedeno:

Žádost č. 32 ze dne 12. 3. 2021:

Příloha č. 5

V bodu 19. se uvádí, že Koordinace napříč různými technologiemi SSZ bude možná přes DŘÚ, nebo s využitím koordinačního kabelu v pulsním režimu, anebo na základě přesného času a



volbou odpovídajícího signálního programu na všech SSZ v koordinovaném tahu. Zadavatel za tímto účelem zajistí vazbu na straně navazujících řadičů SSZ, které nejsou předmětem této veřejné zakázky – konkrétní technickou variantu koordinace je třeba projednat se zadavatelem, závisí na typu použitých řadičů, viz přehled všech řadičů v Tab. 2 v Příloze č. 4 ZD. V případě dynamické koordinace je možnost zaslání extra impulsu po koordinačním kabelu na vstup druhého řadiče (otevřená, tedy technologicky nezávislá možnost).

Dotaz č. 2

Je zadavatel natolik bláhový nebo neznalý, když se domnívá, že v případě obousměrné koordinace v plovoucí délce cyklu (neboť toto má zadavatel navzdory jeho nejasné terminologii zcela jistě na mysli) s preferencí MHD, kdy si spolu řadiče vyměňují řadu nepostradatelných dopravně inženýrských informací o svých reakcích na požadavky z vozů MHD v reálném čase (příklad za všechny je dvojice SSZ 1037 a 1038), nahradí takovouto komunikaci mezi řadiči jím navrhovaným prehistorickým řešením (spočívajícím ve využití jednobitové hardwarové informace), které nepochybně a na první pohled přesně „zapadá“ do stomilionového systému?

Informace zadavatele:

ad 2) Data potřebná pro preferenci MHD lze v dostatečném předstihu mezi vozidlem MHD a dodávaným řadičem SSZ posílat přes RSU v jiné křižovatce a zadavatelem vybudovanou datovou konektivitu křižovatek, případně též přes C-ITS backoffice. To platí i pro případ řadiče, který je v obousměrné koordinaci v plovoucí délce cyklu. Za účelem preference MHD u konkrétního řadiče není nutné využívat řadič jiné křižovatky, koordinační kabel ani příslušnou obousměrnou koordinaci, ale využije se zadavatelem vybudovaná datová konektivita křižovatek. Takové řešení umožňuje zachovat dosavadní komfort MHD a nově bude nezávislé na případné výměně jiného řadiče, než u kterého je preference řešena. Řadič jiné křižovatky lze pro přenos preferenčních dat použít v případě, že data budou vyhovovat protokolu OCIT-O pro přenos přes DŘÚ, anebo v případě koordinačního kabelu dle bodu 18 Přílohy č. 5 zadávací dokumentace. Otázka ceny zařízení („stomilionového systému“) je subjektivním názorem tazatele a je odpovězena v rámci informace zadavatele k předchozím žádostem.

Dotaz

Zadavatel zjevně nechápe dotaz, ani přínos ani způsob řešení vzájemné komunikace tohoto druhu mezi řadiči a podle obsahu vysvětlení jej ani nezná. Uchazeč považuje tento dotaz za nezodpovězený, znovu žádá o odpověď, přičemž s využitím svých bohatých zkušeností s preferencí MHD jej doplňuje, zda zadavatel může sdělit, k čemu bude informace v pořadí druhému řadiči SSZ (ve směru jízdy vozu MHD), tzv. „přes křižovatku“, jestliže se nedozví od prvního řadiče nic o jeho dopravních projevech a zda vůz MHD vůbec projede (protože za první křižovatkou odeslat zprávu do druhé je již pozdě, jsou-li křižovatky blízko sebe), neboť z důvodu např. reakce na požadavek jiného vozu MHD tento nemusí první křižovatkou projet a



druhá by na něj reagovala zbytečně (dopravní důsledky snad není třeba popisovat). Už chápe zadavatel, že tato proprietární komunikace mezi řadiči napřímo je nenahraditelná jeho nepoužitelnými představami, a že zadavatel na straně „navazujících řadičů“ z výše uvedeného nezajistí vůbec nic? Nezmění zadavatel ve světle rozšíření jeho obzoru svůj postoj?

Informace zadavatele:

Zadavatel velmi dobře rozumí dotazu tazatele a připomíná, že cílem zadávacích podmínek není vytvořit proprietární řešení závislé na jednom konkrétním dodavateli technologií, které by bylo výsledkem návrhu tazatele. Z tohoto důvodu nebude akceptováno tazatelem uváděné technické řešení, nebude-li prokázáno splnění zadávacích podmínek. Zadávací podmínky umožňují v případě potřeby technicky vyřešit tazatelem zmíněnou funkčnost i její přínos jinak, a to mimo jiné tak, jak je uvedeno v informacích zadavatele na žádost č. 32 o vysvětlení zadávací dokumentace. Pro potřeby předání informací z prvního do druhého řadiče SSZ (např. o tom, zda a kdy řídicí logika chystá průjezd vozidla MHD přes první křižovatku směřujícího následně k druhému řadiči) je požadováno rovněž využít řešení bez proprietárního protokolu, např. využít DŘÚ a protokol OCIT-O, nebo využít RSU a protokol kompatibilní s C-ROADS. Otevřenost rozhraní je v navrhovaném řešení vždy nadřazena nad proprietární řešení přenosu. Cílem je mimo jiné schopnost řídicího systému zajišťovat požadovanou funkčnost i na dvojici řadičů různých výrobců či dodavatelů, s možností vyměnit kterýkoli z nich kdykoli za nový, což řešení navrhované tazatelem jednoznačně znemožňuje. Výhledově (formou služeb dalšího rozvoje nebo jiné zakázky) k tomuto účelu zadavatel bude moci využít i moderní algoritmy řízení na centrální úrovni, které budou moci např. koordinovat všechna vozidla MHD na lince a celou její trasu s různými řadiči SSZ a přidávat do souvislosti s preferencí MHD i snahu o vyrovnání intervalu na lince a předcházení souběhům vozidel, což by řešení navrhované tazatelem neumožnilo.

Žádost č. 211 ze dne 9. 4. 2021:

V žádosti a ve vysvětlení je uvedeno:

Žádost č. 35 ze dne 12. 3. 2021:

Příloha č. 5

V bodu 27. se uvádí, že Na připojeném servisním PC musí být možnost zobrazení právě probíhajícího signálního plánu formou pásového diagramu, který bude obsahovat délky všech signálů na všech signálních skupinách, zejména pak přesné délky a časy začátků a konců červené, červenožluté, zelené a žluté. Na servisním PC musí být možné kontrolovat funkčnost provádění logických podmínek dynamického řízení včetně preference MHD.

Dotaz č. 2



Nedoplní zadavatel požadavky na řadiče takovým způsobem, aby pásový diagram zobrazoval všechny informace, které správce SSZ léta denně využívá (jasný důkaz jejich nepostradatelnosti), a to způsobem, na který je za celou dobu používání zvyklý a se kterým je plná spokojenost?

Informace zadavatele:

ad 2) Zadavatel nebude doplňovat požadavky na pásový diagram, mohlo by se jednat o potenciálně diskriminační podmínku. Zadavatel po dodavateli požaduje schopnost kontroly funkčnosti provádění logických podmínek dynamického řízení včetně preference MHD. Tato formulace umožňuje dodavateli provádět takovou kontrolu libovolným způsobem, ne nutně pomocí speciálních značek v pásovém diagramu. Tazatel zde nepřísluší posuzovat zvyklosti zadavatele ani atributů postradatelnosti jeho pracovních prostředků, neboť se jedná o činnost, kterou bude zajišťovat dodavatel.

Dotaz

Může zadavatel sdělit, v čem přesně spatřuje diskriminaci?

Informace zadavatele:

O potenciálně diskriminační podmínku by se jednalo v případě, kdy by zadavatel jako součást zadávacích podmínek po dodavateli požadoval kontrolu provádění logických podmínek dynamického řízení SSZ konkrétním technickým způsobem, např. pomocí speciálních značek v pásovém diagramu signálního plánu. Diskriminace by spočívala v tom, že zatímco jeden konkrétní potenciální dodavatel (či malá skupina potenciálních dodavatelů) by měl tento způsob již vyvinut, tak ostatní by potřebovali čas i zvýšené náklady na realizaci požadovaného řešení, přičemž ale oni sami by byli schopni nabízet ekvivalentní plnění jiným technickým způsobem – pomocí svého specifického řešení, které mají vyvinuto. Čili by se jednalo o neopodstatněnou diskriminaci, která by mohla vést i k bezdůvodnému zvýšení ceny zakázky a přirozeně také k porušení ZZVZ. Zadavatel je v souladu se ZZVZ povinen takové nedůvodné diskriminaci předcházet.

Žádost č. 212 ze dne 9. 4. 2021:

V žádosti a ve vysvětlení se uvádí:

Žádost č. 46 ze dne 12. 3. 2021:

Příloha č. 7

V bodu 16. se uvádí, že Účastník vytvoří nové dopravní řešení (DR) pro testovací lokalitu v souladu s platnými TP 81 MDČR (aktuálně platné TP 81 ve verzi z roku 2015) zohledňující vstupy a požadavky zadávací dokumentace. Signální plány schválené k 6. 6. 2019 v Příkazu SSZ č. 738 v Příloze č. 11 ZD jsou z tohoto pohledu orientační pro zobrazení současné situace. Dopravní řešení musí obsahovat dopravně závislé řízení bez preference MHD i s ní (s využitím V2X), na němž bude účastník demonstrovat splnění požadavků zadavatele, tj. funkčnost preference MHD. Toto



dopravní řešení musí obsahovat jak standardní provoz MHD, tak výlukový provoz uvedený v bodech č. 10 až 12 výše. Účastník dále musí připravit takový signální program, který by umožňoval začlenit křižovatku do koordinovaného tahu (bude třeba demonstrovat možnost začlenění SSZ do koordinace). Synchronizace bude v tomto případě řešena pomocí DŘÚ, nebo na základě přesného času. Součástí dopravního řešení musejí být také alespoň 4 režimy (trasy/fáze) pro průjezd IZS/VIP přes SSZ iniciované lokálně přes vstupy (svorky) řadiče. Systém musí mít dále schopnost nastavit z DŘÚ alespoň 3 režimy (trasy/fáze) pro průjezd IZS/VIP přes SSZ.

Dotaz č. 1

Jak bude zadavatel postupovat, až zjistí pro něj nepříjemný fakt, že naprogramováním DŘ podle TP81 nelze dosáhnout ani současného stavu (spíš se stane lokalita neprovozovatelnou), natož dosáhnout zvýšení propustnosti křižovatek, což je cílem veřejné zakázky?

Dotaz č. 2

Zadavatel po tolika letech provozu tohoto SSZ neví, že tato lokalita je v dopravních špičkách bez preference TRAM neprovozovatelná, že požaduje zpracovat DŘ bez ní?

Dotaz č. 3

Může zadavatel vysvětlit, jaký konkrétní cíl sleduje demonstrací uvedenou v požadavku v textu „Účastník dále musí připravit takový signální program, který by umožňoval začlenit křižovatku do koordinovaného tahu (bude třeba demonstrovat možnost začlenění SSZ do koordinace)“?, když široko daleko není lokalita, se kterou by se měla testovaná křižovatka kdykoliv v budoucnu koordinovat?

Dotaz č. 4

Chápe uchazeč správně, že zadavatel ani po tolika letech provozu tohoto SSZ neví, že tato lokalita není s ničím provozovatelně zkoordinovatelná, a to ani v plovoucí délce cyklu, natož pak v pevné délce cyklu pro obousměrnou koordinaci, kterou v bodu 13) Tabulky testování požaduje)? Jak zadavatel zohlední skutečnost, že jakýkoliv pokus o toto není nic jiného, než plýtvání času a energie uchazeče?

Informace zadavatele:

ad 1) Zadávací dokumentace obsahuje mechanismy, kterými je možné získat kvalitní výsledek a vysokou úroveň dopravního komfortu. V souladu s bodem 17 Přílohy č. 7 zadávací dokumentace má účastník povinnost mimo jiné nejprve předvést mikrosimulaci návrhu zadavateli a umožnit doladění/úpravy dopravního řešení na základě předvedené simulace a připomínek zadavatele. Takto pojaté dopravní řešení je jedním z faktorů zvyšujících kvalitu výsledku. Až poté (a po schválení dopravního řešení Policií ČR v souladu s bodem 18 Přílohy č. 7 zadávací dokumentace) bude možné takové řešení testovat. Testované řešení navíc nemusí být konečné a může být v



případě požadavku zadavatele dále v rámci zakázky doladěno na základě reálného provozu v souladu s bodem 13 Přílohy č. 5 zadávací dokumentace. Tvrzení „nepříjemný fakt“ a „nelze dosáhnout ani současného stavu“ mohou být jen subjektivním názorem tazatele a je nemožné je na reálném provozu objektivně ověřit, neboť nelze zajistit identické vstupní podmínky pro srovnávaná dopravní řešení. Je v zájmu zadavatele (resp. jeho povinnosti) požadovat soulad s platnými technickými i legislativními dokumenty, mezi které patří i TP 81.

ad 2) Tazatel nemůže objektivně usuzovat, zda zadavatel něco ví či neví. Výraz „neprovozovatelná“ je vágní a nelze z něho dovozovat, co má tazatel přesně na mysli. Postup v souladu s TP 81 přitom znamená vytvoření kapacitně vyhovujícího dopravního řešení. Je třeba opět zdůraznit, že v zájmu zadavatele (resp. jeho povinnosti) je požadovat soulad s platnými technickými i legislativními dokumenty, mezi které patří i TP 81.

ad 3) Demonstrovat se má možnost, nikoli reálné začlenění. Konkrétně se jedná o taková opatření na straně SSZ 1002, aby příslušný signální program umožňoval řadiči být součástí koordinované skupiny, ačkoli fakticky v ní nebude. Konkrétní technické řešení je ponecháno na účastníkovi, který si sám s ohledem na jím dodávané řešení zvolí, zda k tomuto testování bude nebo nebude potřebovat i jiný (např. virtuální nebo reálný nezapojený) řadič. Cílem je, aby účastník při testování prokázal schopnost zařadit řadič do koordinované skupiny v souladu s bodem 12 „Tabulky – obsah testování“ v Příloze č. 7 zadávací dokumentace.

ad 4) Není cílem v lokalitě koordinovat více řadičů SSZ. Zadavatel pouze požaduje prokázat dílčí schopnost účastníka související s koordinací SSZ, kterou lze ukázat na jednom řadiči. Blíže vysvětleno v odpovědi předchozího dotazu. Bod 13 „Tabulky – obsah testování“ v Příloze č. 7 zadávací dokumentace nesouvisí s koordinací více SSZ, ale s koordinací odjezdu ze zastávky s průjezdem křižovatkou v rámci jednoho SSZ.

Dotaz č. 1 (pozn. zadavatele pro snadnější orientaci dodavatelů: jedná se o poddotazy v rámci žádosti č. 212)

Zadavatel v několika případech opakoval, že on sám zná nejlépe své potřeby, stejně jako i v tomto označuje názory uchazeče na SSZ jako subjektivní a nepodložené, popř. odmítá úsudek uchazeče o tom, zda zadavatel něco ví nebo neví. Uchazeč k tomu dodává, že na rozdíl od zadavatele celou řadu křižovatek v Ostravě programoval, a proto jejich nároky velmi dobře zná do těch nejmenších detailů, stejně jako i ví, co nestačí k dosažení stávající úrovně. Může zadavatel vysvětlit, kde bere on svoje přesvědčení o možném naprogramování např. tohoto SSZ pomocí pevných fázových přechodů (jediná možnost, která odpovídá jeho požadavkům), když jeho „odborný poradce“ nejenže podle některých názorů na ostravské křižovatky zjevně není místní, a tedy ostravské křižovatky patřičně nezná, ale podle některých odpovědí zadavatele nemá ani žádné odpovídající praktické zkušenosti se skutečným programováním tak složitých SSZ, a co hůř, ani nerozpozná jejich obtížnost (jestliže např. zpochybňuje tvrzení uchazeče o nereálné koordinaci SSZ 1002)?



Dotaz č. 2

Takže prokázat schopnost dodavatele začlenit SSZ do koordinovaného tahu, což v mnoha případech je až nadlidsky obtížný úkol (má-li tah správně fungovat), hodlá zadavatel odbýt předvedením primitivní synchronizace, tedy splněním funkce, kterou disponovaly řadiče už v osmdesátých letech? A tuto zbytečnou parodii na test koordinace SSZ hodlá zadavatel uskutečnit na takové lokalitě, jako je SSZ 1002?

Dotaz č. 3

Může zadavatel sdělit, ze které části textu tohoto požadavku je zřejmé, že se jedná o koordinovaný odjezd ze zastávky, jak uvádí ve vysvětlení?

Informace zadavatele:

ad 1) Z dotazu není zřejmé, co tazatel rozumí pod pojmem „dosažení stávající úrovně“. Jak již bylo uvedeno v informaci zadavatele k žádosti č. 46 o vysvětlení zadávací dokumentace, zadávací dokumentace obsahuje mechanismy, kterými je možné získat kvalitní výsledek a vysokou úroveň dopravního komfortu. Zadávací dokumentace nepožaduje vytvoření pevných fázových přechodů, ale soulad dopravního řešení (výsledného signálního plánu jakožto produktu řídicí logiky) s technickými a legislativními podmínkami platnými pro všechna dopravní řešení SSZ v ČR. Programování a způsob řešení řídicí logiky závisí na zkušenostech dodavatele s tím, že kompletní výslednou řídicí logiku bude mít zadavatel k dispozici ve srozumitelném formátu v souladu se zadávací dokumentací (jak již bylo vysvětleno dříve). Zadavatel nepožaduje mít SSZ 1002 v koordinaci, nezpochybňuje tvrzení dodavatele směrem k (ne)reálnosti koordinace SSZ 1002; testovat se má pouze schopnost řadiče pro koordinaci (kterou ale reálně dodavatel v rámci zakázky využije v jiných lokalitách). Za tímto účelem se SSZ 1002 dočasně přepne do požadovaného režimu k testování (za účasti Policie ČR) a následně lze tento režim vystřídat režimem běžného provozu v souladu se schváleným dopravním řešením (blíže rozvedeno v odpovědi na poddotaz č. 3 níže). Impertinentní poznámky tazatele směrem k (ne)odbornosti pracovníků zadavatele jsou jen nemístnou subjektivní provokací a nemají nic společného se žádostí o vysvětlení zadávací dokumentace. Zadavatel má dlouhodobé zkušenosti s provozováním SSZ v Ostravě, má bohaté místní znalosti a zkušenosti a za účelem realizace otevřeného a nediskriminačního zadání veřejné zakázky spolupracuje s fundovanými nezávislými institucemi a profesionálními odborníky. Příslušné vynikající technické zkušenosti s programováním složitých SSZ zadavatel požaduje po dodavateli mj. formou kvalifikačních kritérií v zadávací dokumentaci. Zadavatel rovněž očekává vzájemný respekt s dodavatelem v podobě smluvního partnera, a to včetně kultivovaného projevu.

ad 2) Zadavatel sám nejlépe zná své potřeby, včetně složení testovaných vlastností plnění před podpisem smlouvy. Skladba testu, případná jeho omezení nebo složení netestovaných funkcí nemají žádný vliv na parametry výsledného plnění požadované v zadávací



dokumentaci. Ironické a další narážky typu „nadlidsky obtížný úkol“, „odbýt“, „primitivní“ nebo „parodie na test“ v tazatelem uvedených souvislostech nepřispívají do slovníku pro kultivovaná vystupování smluvních partnerů a současně nemají charakter žádosti o vysvětlení zadávací dokumentace.

ad 3)

Není zřejmé, co tazatel v tomto dotazu myslí pod pojmem „text tohoto požadavku“. Zadavatel zde uvažuje, že tazatel míří na text požadavku zadávací dokumentace v bodě č. 13 „Tabulky – obsah testování“ v Příloze č. 7 zadávací dokumentace (viz odkaz na tento bod v textu dotazu č. 4 v žádosti č. 46 o vysvětlení zadávací dokumentace). Zadavatel zde vysvětluje, že konkrétně ve druhém sloupci tabulky je uvedeno, že se jedná o předvedení koordinovaného odjezdu vozu MHD ze zastávky. V textu tohoto řádku tabulky se nic nepíše o koordinaci mezi více řadiči SSZ. Zadavatel dále vysvětluje, že testování schopnosti koordinace SSZ požaduje v bodě č. 12 „Tabulky – obsah testování“ v Příloze č. 7 zadávací dokumentace a příslušný režim včetně doby cyklu a offsetu může být aktivován pouze pro potřeby testu (prováděného za přítomnosti Policie ČR) a následně pro běžný provoz může být v souladu se schváleným dopravním řešením deaktivován. To bude platit pro libovolné požadavky na předvedení v testu, pokud jejich realizace nebude součástí schváleného dopravního řešení SSZ 1002. Zadavatel přizpůsobí harmonogram testu tak, aby tyto případy nebyly testovány v období plné dopravní špičky na SSZ 1002 a nebyla tak vyvolána případná nežádoucí (byť krátkodobá) ztráta kapacity křižovatky při dílčí části testu.

Žádost č. 213 ze dne 9. 4. 2021:

V žádosti a ve vysvětlení je uvedeno:

Žádost č. 53 ze dne 12. 3. 2021:

Příloha č. 7

V bodu 3) Tabulky testování ve sloupci Způsob prokázání se mimo jiné uvádí, že Účastník bude lokálně simulovat 4 nadefinované režimy propojením příslušných svorek v řadiči, které jsou určeny pro připojení externího zařízení detekujícího vozidla IZS. Účastník dále spustí předem nadefinované 3 režimy z DŘÚ, včetně možnosti zadání různých délek jednotlivých režimů.

Dotaz č. 1

Vysvětlí zadavatel, proč se spokojí pouze s ukázkou režimu vyvolaného pouhou simulací požadavku na svorkách řadiče určených pro již nepodporované externí zařízení a nepožaduje skutečné předvedení průjezdu vozidla IZS s využitím OBU, protože zkouška pomocí vstupů určených např. pro OPTICOM rozhodně nenahrazuje vyvolání VIP trasy prostřednictvím V2X?

Informace zadavatele:



ad 1) Zadavatel uvažuje použití standardních svorek řadiče pro budoucí připojení zařízení V2X pro účely IZS, a to z důvodu otevřenosti rozhraní a univerzálnosti použití. Jelikož funkce využití OBU pro IZS není součástí plnění, není tato funkce ani součástí testování.

Dotaz č. 1

Budoucí zařízení V2X, nebo-li jednotka RSU se standardně k řadiči připojuje prostřednictvím rozhraní Ethernet. Může zadavatel sdělit, jak přesně si představuje využití svorek (vodičů) Ethernetu pro předmětnou zkoušku?

Vysvětlí zadavatel, z jakého důvodu nepožaduje otestovat funkčnost zásahových tras pomocí technologie V2X (jedna z klíčových funkcí využití V2X), jestliže jednotka RSU k řadiči kvůli preferenci MHD, tak či tak připojená bude?

Dotaz. č. 2

Vysvětlí zadavatel existenci slova „uvažuje“ v ZD, zejména pak v oblasti testování SSZ?

Informace zadavatele:

ad 1) Zadavatel prozatím nestanovil způsob, jakým se bude budoucí zařízení V2X (jednotka RSU) pro účely preference IZS připojovat k řadičům SSZ. Možné je např. rozšíření funkce dodaných RSU a úprava dopravního řešení v rámci služeb dalšího rozvoje, nebo využití jiné technologie RSU připojené k řadiči prostřednictvím svorek řadiče (binárních vstupů). Použití binárních vstupů je cestou, jak s jistotou a bez závislosti na vývoji rozhraní (vč. rozhraní Ethernet) a zejména bez závislosti na souvisejícím (proprietárním) komunikačním protokolu (který na Ethernetu následně běží) zajistit otevřenost rozhraní a možnost připojování systémů různých výrobců, dokonce i bez nutnosti pozdější úpravy dopravního řešení (do kterého budou příslušné pokyny ze svorek začleněny již během realizace této veřejné zakázky). Pro požadavek na prioritní trasu není třeba znát nic víc než aktuální binární informaci v daném čase – zda je nebo není aktivní požadavek na konkrétní směrový průjezd křižovatkou, resp. příslušnou prioritní fází. Prioritní trasy tak mohou být realizovány bez ohledu na technologii řadiče, jednotky RSU dodávané v této zakázce a bez nutnosti dodatečných úprav SW v řadičích SSZ a mohou být zajišťovány pomocí nezávislých systémů, což by umožnilo otevřené budování a provozování těchto systémů nezávislé na rozvoji SSZ včetně nezávislosti na budoucích výměnách řadičů SSZ.

ad 2) Slovo „uvažuje“ se objevuje v žádosti č. 53 o vysvětlení zadávací dokumentace směrem k budoucím aktivitám zadavatele, které nesouvisejí se zadávacími podmínkami této zakázky. Slovo „uvažuje“ se zde neaplikuje na testování ani realizaci ve vztahu k této veřejné zakázce. Zadávací podmínky, na základě kterých mají dodavatelé zpracovat své nabídky, zadavatel považuje za dostatečně určité a srozumitelné i přes opakované dotazy, kterými se tazatel zjevně snaží rozporovat potřeby zadavatele.



Žádost č. 214 ze dne 9. 4. 2021:

V žádosti a ve vysvětlení je uvedeno:

Žádost č. 54 ze dne 12. 3. 2021:

Příloha č. 7

V bodu 4) Tabulky testování ve sloupci Požadavek se uvádí, že Řadič SSZ musí disponovat funkcí „stmívání“ (pro návěstidla se světelným zdrojem LED splňující normu ČSN EN 12368). Stmívání musí být volitelné, takže musí být odvozeno od západu a východu Slunce a od reálného času.

Dotaz

Vysvětlí zadavatel, proč nepožaduje test ztlumení svitu od externího zařízení (VO, soumračný spínač)?

Informace zadavatele:

Důvodem je snížit množství potřebných technologií instalovaných pro test (tedy minimalizovat nezbytné náklady vynakládané dodavatelem na testování nabízeného řešení). Tedy tato externí zařízení z důvodu testů nebude třeba instalovat.

Dotaz

Bude zadavatel hodně překvapený sdělením, že na takový test nepotřebuje žádné externí zařízení, ale že na to stačí „kus drátu“? Nerozšíří zadavatel ani na základě této „novinky“ svoje požadavky o tento test?

Informace zadavatele:

Zadavatel nepožaduje test ztlumení svitu od externího zařízení, ačkoli svorky pro připojení externího zařízení musí dodávaný řadič SSZ obsahovat v souladu s třetí odrážkou v bodě 5 Přílohy č. 5 zadávací dokumentace. Zadavatel sám nejlépe zná své potřeby, kdy test stmívání požaduje pomocí dvou dalších požadovaných metod (dle prvních dvou odrážek bodu 5 Přílohy č. 5 zadávací dokumentace), blíže v bodě č. 4 „Tabulky – obsah testování“ v Příloze č. 7 zadávací dokumentace. Reakci řadiče SSZ na propojení příslušných svorek může vybraný účastník při testu předvést volitelně bez vlivu na výsledek testu, čímž posílí svoji důvěryhodnost, v kontrastu se souvislostmi nárazek typu „hodně překvapený“ nebo „novinka“ adresovanými zadavateli v této žádosti na vysvětlení zadávací dokumentace.

Žádost č. 215 ze dne 9. 4. 2021:

V žádosti a ve vysvětlení je uvedeno:

Žádost č. 56 ze dne 12. 3. 2021:

Příloha č. 7



V bodu 12) Tabulky testování ve sloupci Způsob prokázání se uvádí, že Účastník na připojeném servisním PC řadiče vysvětlí, podle jakých údajů na monitoru lze zjistit, že SSZ čeká na synchronizaci časové osy signálního plánu, a jak lze průkazně ověřit, že již došlo k synchronizaci. Synchronizace bude řešena pomocí DRÚ, nebo na základě přesného času.

Dotaz č. 1

Může zadavatel vysvětlit, proč by mělo SSZ čekat na synchronizaci časové osy?

Informace zadavatele:

ad 1) Synchronizace časové osy je nutná např. při přechodu z izolovaného do koordinovaného řízení, nebo při zapnutí signalizace přímo do koordinovaného režimu. Dokud synchronizace není provedena, SSZ na ni „čeká“ – samozřejmě může přitom provádět dílčí činnost.

Dotaz

Vzhledem tomu, že zadavatel neodpověděl (uchazeč se neptal na důvody synchronizace, ale důvod čekání), klade uchazeč znovu stejný dotaz, rozšířený žádostí o vysvětlení, co má zadavatel na mysli „prováděním dílčí činnosti“?

Informace zadavatele:

Synchronizací SSZ zadavatel rozumí vzájemnou činnost řadičů SSZ v jednotné časové ose v souladu s koordinačním schématem, resp. logickými podmínkami řízení, pro konkrétní režim koordinace SSZ. Do takové činnosti se nelze dostat okamžitě při zapnutí SSZ, nebo při změně režimu z izolovaného na koordinovaný, nebo při změně délky cyklu koordinace, nebo při libovolné jiné změně ovlivňující koordinaci SSZ. Důvodem nemožnosti okamžité změny jsou přechodové jevy, jako např. začátky a konce signálů, minimální doby volna, dodržení mezičasů, různý stav aktuálních fází při požadavku na změnu režimu, doběhnutí preferenčních nároků MHD, čekání na příjem impulsu po koordinačním kabelu atd. – cílem je zde zejména zajistit bezpečnou a plynulou změnu mezi režimy SSZ, případně při zapnutí SSZ. Takové procesy jsou v předchozím vyjádření zadavatele označeny jako „dílčí činnosti“ a čekání na konec těchto přechodových procesů (tedy na zahájení všech funkcionalit souvisejících s daným koordinovaným režimem) z pohledu konkrétního řadiče SSZ je v zadávací dokumentaci označeno jako „čekání na synchronizaci“.

Žádost č. 216 ze dne 9. 4. 2021:

V žádosti a ve vysvětlení je uvedeno:

Žádost č. 72 ze dne 12. 3. 2021:

V Příloze č. 4 ZD VÝBĚR A PARAMETRY LOKALIT SSZ Zadavatel mimo jiné uvádí lokality SSZ, kde je požadováno provést výměnu řadičů SSZ.



Dotaz:

Proč se Zadavatel rozhodl vyměnit i relativně nedávno vyměněné řadiče, když v Ostravě je řada starších křižovatek, které výměnu potřebují a přitom některé řadiče navržené v ZD na výměnu umožňují splnění požadavků VZ bez výměny nebo dalšího rozšíření?

Informace zadavatele:

Zadavatel v první řadě upozorňuje, že je to on sám, kdo zná nejlépe své potřeby a je jeho výsostným právem tyto promítnout do zadávací dokumentace. Zvolené množství řadičů i forma zakázky vychází ze strategických záměrů zadavatele, rozpočtových a dotačních možností. Všechny vyměňované řadiče jsou stáří minimálně 10 let, jde o období okolo konce morální i technické životnosti. Pouze tři výjimky z let 2013, 2014 a 2018 jsou vyměněny z důvodu současné výměny sousedních řadičů SSZ v těsné koordinaci. Zadavatel z důvodu hospodárnosti novější vyřazené řadiče nebude likvidovat, ale využije je pro zvýšení plynulosti dopravy a spolehlivosti řízení, např. jako dočasné SSZ při rekonstrukcích pozemních komunikací, nebo jako studenou zálohu pro případ vážné poruchy některého z ostatních řadičů, případně realizuje instalaci řadiče z roku 2018 na nové místo s izolovaným provozem SSZ, např. pro samostatně řízený přechod pro chodce.

zatímco ve vysvětlení k Žádosti č. 25 ze dne 12. 3. 2021 je uvedeno:

Informace zadavatele:

I v tomto případě dodavatel navrhuje nové dopravní řešení jako součást díla, v souladu s pravidly uvedenými v Příloze č. 5 zadávací dokumentace, včetně požadavků na koordinaci a zajištění součinnosti s ostatními řadiči na koordinovaném tahu. Zhoršení stávajícího stavu je subjektivním pocitem tazatele, přičemž platí, že zadavatel sám zná nejlépe své potřeby. Požadavky na tvorbu dopravního řešení i uvedení řízení do provozu obsahují řadu mechanismů pro zajištění kvalitního výsledku, který se bude stále zlepšovat v souvislosti s postupnou obnovou dalších řadičů a možnou postupnou realizací vyšších algoritmů řízení umožňujících využít data, která současné řízení ani nemá k dispozici, neboť sbírá pouze data z křižovatek detektorů na koordinovaném tahu. Dodávka totožného typu technologie, jako je ta stávající, není požadována, neboť se jedná o otevřené zadávací řízení realizované v souladu se ZZVZ, ve kterém zadavatel nepožaduje jednu konkrétní technologii, ale naopak umožňuje maximálně efektivní hospodářskou soutěž. Strategickým cílem zadávacích podmínek je provozování koordinace SSZ bez technologické závislosti na jednotlivých řadičích a bez nutnosti fixovat koordinované tahy dlouhou řadou let ve stávající podobě.

Dotaz

*Vysvětlí zadavatel, z jakého důvodu neuplatňuje svůj postoj ke koordinovanému tahu na ulici Českobratrské (slovy zadavatele „**se jedná o otevřené zadávací řízení realizované v souladu se ZZVZ, ve kterém zadavatel nepožaduje jednu konkrétní technologii, ale naopak umožňuje maximálně efektivní hospodářskou soutěž**“) shodně i pro koordinovaný tah na*



ulici 28. října a Výškovické, jestliže se ve **všech případech** jedná o **totožnou situaci**? Vysvětlí zadavatel, proč na ulici Českobratrské přehlíží vysoké a podrobně popsané riziko narušení stávající koordinace a preference MHD případnou dodávkou odlišné technologie na SSZ 1018, zatímco na ulici Výškovické a 28. října požaduje úplně zbytečně zdemontovat nové řadiče (uvedené jejich další využití je pouze často používaný rádobý ekonomický argument pro argument) s odvoláním na výměnu okolních řadičů a z důvodu koordinace lokalit v těsné blízkosti, když:

- **na ulici Českobratrské je situace podstatně těsnější, než na ulici 28. října či Výškovické),**
- podle slov zadavatele je koordinace naprosto běžným režimem, který nijak nepodmiňuje konkrétní typ technologie,
- na ulici Výškovické i Českobratrské je k dispozici koordinační kabel, který taktéž podle slov zadavatele umožní zajistit koordinaci napříč různými technologiemi,
- podle zadavatele přece lze využít funkce DÚ, kterým zadavatel přisuzuje možnost zajištění koordinace i jinak než přesným časem), nebo se opět uchýlí k okřídlené větě, že „Zadavatel v první řadě upozorňuje, že je to on sám, kdo zná nejlépe své potřeby“, za kterou vždy schová svá nevysvětlitelná a neodůvodnitelná rozhodnutí?

S ohledem na množství dotazů a jejich rozsah uchazeč žádá prodloužení lhůty pro podání nabídek o celou původní délku.

Informace zadavatele:

Zadavatel vysvětlil důvody i limity volby lokalit SSZ pro potřeby plnění v této zakázce, včetně relace na stáří vyměňovaných řadičů SSZ, blíže v informacích zadavatele k žádosti č. 72 o vysvětlení zadávací dokumentace. Zadávací dokumentace uplatňuje shodný postoj ke všem koordinovaným tahům, které jsou součástí zakázky – platí jednotná pravidla definovaná zadávací dokumentací. Dílčí odlišnost možností koordinace SSZ přirozeně plyne z lokálních specifik, jako je stavební a dopravní konfigurace křižovatek a mezilehlých úseků, dopravní provoz, nebo také přítomnost či nepřítomnost koordinačního kabelu, jehož instalace není součástí plnění. Zadavatel neplánuje přerušit současnou koordinaci SSZ, ale v souladu s bodem 19 Přílohy č. 5 zadávací dokumentace zajistí vazbu na straně navazujících řadičů SSZ, které nejsou předmětem této veřejné zakázky, za účelem zajišťování koordinace SSZ (dodavatel musí v těchto případech intenzivněji projednávat návrh dopravního řešení se zadavatelem, ve smyslu bodu 19 Přílohy č. 5 zadávací dokumentace). Zadavatel v návaznosti na tuto zakázku uvažuje o postupné výměně dalších řadičů SSZ s ohledem na svůj strategický záměr a budoucí rozpočtové a dotační možnosti tak, aby DŘÚ postupně pokrývala kompletní koordinované tahy resp. kompletní město. Tím bude možná i případná rekonfigurace a rozšíření koordinovaných tahů s ohledem na strategické potřeby budoucího řízení dopravy v celém městě včetně řešení typických střetů zájmů koordinace pro IAD versus preference MHD. Čili snaha trvat na zachování dosavadních koordinovaných tahů může být dlouhodobě neudržitelná, na což i reaguje zadávací dokumentace k této veřejné zakázce.



V souvislosti s vysvětlením, změnou nebo doplněním zadávací dokumentace zadavatel prodlužuje lhůtu pro podání nabídek, a to následovně:

Konec lhůty pro podání nabídek:

Datum: 20. 7. 2021

Hodina: 10:00

Vysvětlení zadávací dokumentace č. 5 ze dne 3. 5. 2021

Žádost č. 217 ze dne 20. 4. 2021:

V příloze 1, v bodě 54 je uvedeno: "... situace MHD – informace o aktuální poloze a zpoždění vozidel hromadné dopravy ... operací s ikonou v mapě bude možné zobrazit tyto parametry:

- číslo linky,
- číslo spoje,
- aktuální odchylna od jízdního řádu,
- název výchozí zastávky,
- název cílové zastávky."

V příloze 17 ale data o lince ani spoji nejsou uvedena. Máme tedy dotaz: **Odkud se budou brát uvedené informace, když v protokolu se serverem DPO uvedeny nejsou?**

Informace zadavatele:

Zadavatel odkazuje na informaci zadavatele k žádosti č. 135 ze dne 22. 3. 2021, ve které byl uvedený dotaz zodpovězen.

Žádost č. 218 ze dne 20. 4. 2021:

V příloze 5 v bodě 51 je uvedeno: "Pro komunikační spojení mezi řadičem SSZ a RSU je možné využití stávajících kabelových přístupů nebo bezdrátový přenos; preferováno bude kabelové řešení. Protokol přenosu mezi řadičem a RSU není předepsán a může být proprietární."

Není, ale specifikováno, jaké médium pro komunikaci se má použít. Máme proto následující dotazy:

- IP protokol pro komunikaci RSU s dalšími prvky se jeví jako velice vhodný, ne-li nezbytný. RSU by pak mělo mít centrálně přístupnou IP adresu. Dalšími prvky myslíme např. řadič, centrální prvek RSU nebo PKI. Jedině přes IP komunikaci je dle našeho názoru možné zajistit pohodlný dálkový dohled pro RSU (jak bylo explicitně uvedeno ve vysvětlení ZD č. 2 v odpovědi na otázku 111) a budoucí rozšiřitelnost systému (např. zasílání velkého množství zpráv z integrační platformy či komunikaci s PKI).



Dotaz tedy zní: **Je explicitně požadováno, aby spojení mezi RSU a dalšími prvky bylo na bázi IP protokolu?**

• **Je povoleno použít sběrnici nižší kvality, např. RS-485 s tím, že by řadič zajistil překlad požadavků z centrálních systémů?**

• V bodě 51 je uvedeno, že je preferován kabelový přenos. Kabelový přenos je ale výrazně dražší než bezdrátový, protože pokud je nutnost použít IP komunikaci, typicky je nutné instalovat komunikační převodníky nebo protáhnout úplně nový kabel. Dotazy jsou:

o **Je kabelový přenos vyžadován všude tam, kde je to jen trochu možné? Nebo je možné použít bezdrátové připojení vždy?**

o **Pokud zadavatel vyžaduje kabelové připojení, ale na některých křižovatkách není kabelové připojení možné, může zadavatel uvést, na kolika z nich?**

o **Může zadavatel garantovat dostupnost alespoň 4 volných vodičů ke sloupu SSZ, z něž bude zajištěna dobrá "viditelnost" do všech směrů, u nichž se předpokládá provoz MHD? Případně může zadavatel garantovat možnost protažení nového komunikačního kabelu?**

Informace zadavatele:

IP protokol je požadován pro spojení k centrálnímu prvku RSU a k centrálním prvkům C-ITS ČR včetně PKI (konektivitu lokality zadavatel zajišťuje městskou datovou sítí na bázi Ethernetu). Pro protokol přenosu mezi řadičem SSZ a jednotkou RSU platí bod 51 Přílohy č. 5 zadávací dokumentace, tedy protokol není předepsán a může být proprietární. Dodavatel zde může využít i sběrnici RS-485 s tím, že pro spojení RSU s centrálním prvkem RSU a s PKI musí proběhnout příslušná konverze v řadiči tak, aby v navazující lince městské datové sítě byl využit IP protokol. Prioritou je propojení jednotky RSU s řadičem SSZ kabelem (např. v rámci udržovacích prací, které nevyžadují povolení). V této souvislosti zadavatel uvádí, že u všech lokalit dodávaných SSZ je v blízkosti řadiče buď trakční stožár DPO, nebo výložníkový stožár SSZ, nebo případně stožár VO. SSZ 3039 má připravenou HDPE chráničku od řadiče ke stožáru č. 3. Bezdrátové spojení mezi řadičem SSZ a jednotkou RSU je možné využít tehdy, pokud nebude snadná instalace kabelů a nebude docházet ke ztrátě funkčnosti oproti kabelové variantě (způsobené např. rušením, nedostatečným vysílacím výkonem apod.). Dostupnost kabelového připojení je odvislá od počtů jednotek RSU a jejich poloh, které navrhuje a projektuje dodavatel, tedy v současné době nelze stanovit počet případů, kdy nebude možné kabelové připojení. Odhadem může být 10 % případů bez kabelu a 90 % případů s kabelovým připojením jednotek RSU, což však zadavatel v tuto chvíli neumí jednoznačně potvrdit a jedná se toliko o jeho odhad. Zadavatel z výše uvedených důvodů nemůže vždy garantovat dostupnost kabelového připojení, a pro případy nedostupnosti kabelového připojení bude po dodavateli požadovat bezdrátové spojení řešené tak, aby byla zajištěna funkčnost RSU požadovaná v zadávacích podmínkách.



Žádost č. 219 ze dne 20. 4. 2021:

V příloze 5, v bodu 66 je uvedeno: "SW v centrálním prvku pro RSU musí umět zpracovat, poskytovat a exportovat data, která jsou přenášena v obou směrech mezi OBU vozidel a jednotkami RSU řadičů SSZ". Například jen ve vztahu k preferenci může průměrné RSU přijmout desítky až stovky tisíc preferenčních pokynů za měsíc (bez opakování zpráv SRM/SSM). Se započtením aktualizace stavu ("odjed' ze zastávky" / "počkej na pokyn") se může jednat o stovky tisíc odchozích a stovky tisíc přichozích zpráv za měsíc na každé RSU. Nemluvě o zprávách DENM.

Naše dotazy tedy zní:

- **Jedná se o zobrazení a export na vyžádání (při volbě konkrétního RSU spustit real-time komunikaci, logování a export), nebo o trvalé sledování a ukládání veškerých těchto dat do databáze?**
- **Potřebují dispečeri trvale vidět každou jednu zprávu na každém jednom RSU, nebo stačí zobrazit a uložit statistiky pro jednotlivá RSU (s periodickou aktualizací)?** Tímto nemusí být dotčena možnost sledování v reálném čase a na vyžádání.

Informace zadavatele:

Není třeba trvalé sledování a ukládání veškerých dat ze všech RSU do databáze v centrálním prvku pro RSU. Jedná se o zobrazení a export detailních dat na vyžádání (a to v reálném čase nebo i zpětně do období 1 měsíce) plus průběžné periodické ukládání statistických údajů o chodu jednotek RSU (které umožní identifikovat případný problém s přenosem dat nebo poskytováním preferenčního nároku pro jednotlivé linky MHD; může se jednat např. o počty telegramů v čase podle typu telegramu, linky MHD, úspěšnosti přenosu apod.). Cílem je zde možnost kontroly dat zadavatelem za účelem odstranění případného problému, tedy možnost zadavatele sledovat detailní provoz konkrétních jednotek RSU a odhalit tak případy nefunkčnosti preference ve vztahu k požadavkům dopravního řešení. Zadavatel bude mít dále možnost průběžně sledovat funkčnost preference na všech RSU, a dále možnost získat data pro ladění dopravního řešení s cílem optimalizace řízení dopravy.

Žádost č. 220 ze dne 20. 4. 2021:

V příloze 5, v bodě 72 je uvedeno: "Centrální prvek pro RSU musí být schopen integrace do PKI infrastruktury C-ROADS CZ, a naplňovat tak bezpečnostní podmínky uvedené ve specifikacích výše v bodě 59." Nutnost integrovat se do PKI a podepisovat zprávy v Centrálním prvku ale má smysl pouze v situaci, kdy Centrální prvek bude generovat C-ITS zprávy a odesílat je přes Integrovanou platformu C-ROADS CZ nebo přes RSU. Naproti tomu ve Vysvětlení ZD č. 2 v odpovědi na dotaz č. 112 se píše "Jedná se o připravenost centrálního prvku pro RSU na budoucí generování C-ITS zpráv tak, jak je v bodě 67 Přílohy č. 5 zadávací dokumentace



popsáno. Nejedná se o implementaci v realizační fázi plnění.". V realizační fázi tedy nebude Centrální prvek vůbec nic vysílat, nepotřebuje tedy napojení ani na PKI, ani schopnost podepisovat zprávy. Proto se nám jeví jako vhodnější, když veškeré funkcionality spojené s tvorbou zpráv a PKI nebudou součástí realizační fáze projektu, ale Centrální prvek jen bude muset garantovat, že je možné jej o tyto funkce rozšířit.

Naše dotazy tedy zní:

- **Je nutná integrace do PKI v rámci realizační fázi plnění, když tato funkcionality nemůže být využita a není ani jistá životnost PKI C-ROADS (viz odpověď na dotaz 109)?**
- **Je nutné vybavit Centrální prvek RSU i tzv. HSM modulem (Hardware Security Module – viz dotaz 118 ve Vysvětlení č. 3) v rámci realizační fázi plnění, když Centrální prvek v realizační fázi žádnou zprávu vysílat nebude?** Dokud nebude známý počet vysílaných zpráv, těžko se odhadují požadavky na HSM a tedy i jeho cena.

Informace zadavatele:

Zadavatel požaduje integraci dodávaných RSU i centrálního prvku pro RSU do PKI ČR již v realizační fázi plnění tak, aby bylo možné zajistit zabezpečenou komunikaci V2X mezi vozidly MHD a řadiči SSZ, a také, aby Centrální prvek RSU (C-ITS back office) mohl generovat C-ITS zprávy pro potřeby preference MHD a zároveň i pro budoucí projekty. Centrální prvek RSU může již v době realizace generovat C-ITS zprávy pro potřeby preference MHD, pokud se bude jednat o zprávy zajišťující koordinaci preference MHD na více řadičích SSZ v koordinované skupině. Tedy, generování C-ITS zpráv centrálním prvkem pro RSU může být využito pro zajištění poptávané funkčnosti a nemusí se jednat jen o zajišťování externích vstupů popisovaných v informacích zadavatele k žádosti č. 112 ze dne 15. 3. 2021. Návaznost centrálních prvků ČR pro C-ITS s ohledem na ukončení projektu C-ROADS CZ byla vysvětlena v předchozích vysvětleních zadávací dokumentace (zejm. žádost č. 109 ze dne 15. 3. 2021). Rovněž nutnost vybavit C-ITS back office systémem HSM byla vysvětlena v předchozích vysvětleních zadávací dokumentace (zejm. žádost č. 118 ze dne 18. 3. 2021). Množství přenášených zpráv C-ITS je odvislé od dopravního řešení, které vytvoří dodavatel, a z toho je odvislé i dimenzování dodávaných technologií. Dodavatel by zde měl vyjít z vlastních zkušeností s provozováním C-ITS. Dimenzování C-ITS backoffice s ohledem na budoucí rozvoj je součástí informací zadavatele k žádosti č. 118 ze dne 18. 3. 2021.

Žádost č. 221 ze dne 20. 4. 2021:

Ve Vysvětlení ZD č. 2 v bodě 106 je uvedeno, že integrace do Integrační platformy je povinná. Dále v odpovědi na dotaz 107 je uvedeno, že napojení na Integrační platformu není relevantní pro nacenění. Uchazeč si ale přesto myslí, že alespoň základní údaje i protokolu s Integrační platformou jsou potřeba i pro nacenění. Jedná se zejména o tyto informace:



- **Jaký komunikační protokol je použit? Jedná se např. o HTTP, MQTT, AMQP? Nebo o něco vyloženě proprietárního?**
- **Jakým způsobem jsou přenášena data? Jak XML, JSON, binární data?**
- **Jaké je očekávané množství zpráv přenesených z Integrovaní platformy za hodinu?** Jedná se o desítky, stovky, statisíce? Četnost zpráv následně určuje výbavu, a tedy i cenu serveru.

Informace zadavatele:

Zadavatel nestanovuje konkrétní komunikační protokol na propojení Centrálního prvku pro RSU s národními systémy C-ITS pro ČR, stejně tak nestanovuje konkrétní formát přenášených dat. Požadavkem zadavatele je v obou případech soulad se standardy C-ROADS podle bodu 59 Přílohy č. 5 zadávací dokumentace. Množství přenášených zpráv C-ITS je odvislé od dopravního řešení, které vytvoří dodavatel, a z toho je odvislé i dimenzování dodávaných technologií. Dodavatel by zde měl vyjít z vlastních zkušeností s provozováním C-ITS. Dimenzování C-ITS backoffice s ohledem na budoucí rozvoj je součástí informací zadavatele k žádosti č. 118 ze dne 18. 3. 2021.

Žádost č. 222 ze dne 20. 4. 2021:

Ve Vysvětlení ZD č. 2 v bodě 106 je uvedeno, že integrace do Integrovaní platformy je povinná. K tomuto máme tyto dotazy:

- **Požaduje se přenos C-ITS zpráv z Integrovaní platformy až do jednotlivých RSU přes Centrální prvek RSU? Na základě jakého klíče pak bude Centrální prvek RSU rozhodovat, do kterých RSU se má zpráva odeslat?**
- **Pokud se přenos do RSU požaduje, jaké je očekávané množství zpráv za hodinu?** Toto množství určuje požadavek na komunikační linku do RSU, a tedy podstatným způsobem ovlivňuje i cenu zařízení.

Informace zadavatele:

Zadavatel nepředepisuje konkrétní technický způsob přenosu dat mezi centrálními systémy C-ITS ČR a jednotkami RSU, požaduje soulad se standardy C-ROADS podle bodu 59 Přílohy č. 5 zadávací dokumentace. Možné je využití komunikace přes Centrální prvek pro RSU, ale možná je též přímá komunikace RSU s centrálním systémem ČR; v obou případech bude využita městská datová síť zadavatele. Množství přenášených zpráv C-ITS je odvislé od dopravního řešení, které vytvoří dodavatel, a z toho je odvislé i dimenzování dodávaných technologií. Dodavatel by zde měl vyjít z vlastních zkušeností s provozováním C-ITS.

Žádost č. 223 ze dne 20. 4. 2021:



Ve Vysvětlení ZD číslo dvě je uvedeno v odpovědi na žádost č. 110: "Požadavek na uzamykatelnost v bodě 61 Přílohy č.5 zadávací dokumentace se netýká antén RSU za předpokladu, že bude využita jejich ochrana polohou." Z odpovědi není úplně jasné, jestli musí být RSU uzamykatelné i v případě ochrany polohou. Dotaz tedy zní: Je požadováno uzamykatelné RSU i v případě využití ochrany polohou?

Informace zadavatele:

Ano, je požadováno uzamykatelné RSU (kromě antén) i v případě využití ochrany polohou. Důvodem je mimo jiné zamezení neoprávněné manipulace s RSU z důvodu záruční ochrany tak, aby k jednotkám RSU přistupovali v rámci běžné údržby pouze pověřeni a proškolení pracovníci zadavatele.

Žádost č. 224 ze dne 21. 4. 2021:

Zadavatel v Příloze č. 5 – Požadavky na technologii SSZ a V2X, konkrétně v bodě 72, uvádí, že „Centrální prvek pro RSU musí být schopen integrace do PKI infrastruktury C-ROADS CZ, a naplňovat tak bezpečnostní podmínky uvedené ve specifikacích výše v bodě 59.“

Zároveň v Příloze č. 1 - Požadavky na systém pro DC, konkrétně v bodě 5 uvádí:

„DC musí obsahovat vazbu na následující další stávající telematické a jiné systémy, pro které bude zajišťovat technický dispečerský dohled a bude z nich čerpat data, případně do nich odesílat data/pokyny/nastavení; systémy uvedené s hvězdičkou () budou do DC integrovány (tedy datově začleněny, tzn., že data budou mj. součástí základního zobrazení pro dispečery), ostatní uvedené systémy budou připojeny pouze pomocí jejich externí aplikace bez další integrace technologií a dat do DC:*

- *napojení na centrální prvky C-ITS infrastruktury – především se jedná o centrální PKI infrastrukturu (Public Key Infrastructure), Certifikační autoritu (CA) a Integrovanou platformu (IP)*
- *nástroj pro výměnu C-ITS zpráv mezi C-ITS back offices implementovaných v rámci CROADS apod., odkazy na dokumenty blíže v Příloze č. 5 ZD, konkrétně v bodě č. 59“*

Chápe uchazeč správně, že napojení DC/centrální části RSU na PKI infrastrukturu a Integrovanou platformu C-ROADS bude součástí dodávky tohoto systému a funkčnost tohoto propojení bude vyžadována a při předání díla ověřována?

Informace zadavatele:

Otázka zapojení systému do centrálních systémů C-ITS ČR (PKI, CA a IP) byla částečně zodpovězena informací zadavatele k žádostem č. 108 a 109 ze dne 15. 3. 2021. Dodavatel musí



v první řadě zajistit připravenost dodávané technologie RSU i centrálního prvku pro RSU (C-ITS backoffice) na připojení k centrálním prvkům C-ITS ČR (ve shodě se standardy C-ROADS) pro zajištění bezpečnosti C-ITS systému. Podle informací studie proveditelnosti – vrstvy „C-ITS – bezpečnost“, vypracované pro MD ČR společností Deloitte, ŘSD ČR bylo již ze strany MD ČR pověřeno k realizaci nezbytných kroků pro zajištění provozu centrálních systémů C-ITS ČR po ukončení pilotního projektu C-ROADS CZ. Lze tedy návazně (na přelomu let 2021/2022) očekávat spuštění nových prvků pro zajištění bezpečnosti systému C-ITS ve shodě se standardy C-ROADS. Zadavatel v této věci předpokládá plynulý přechod centrálních prvků ČR z projektu C-ROADS na nové navazující řešení tak, že v roce 2022 resp. v době předání díla (výstupu plnění této veřejné zakázky) bude připojení do centrálních systémů C-ITS ČR možné, a v tom případě bude požadovat připojení dodávaného díla k centrálním prvkům C-ITS ČR a zajišťování odpovídající bezpečnostní úrovně komunikace V2X v předávaném díle. V případě, že na straně ČR vzniknou potíže a centrální prvky státu nebudou zprovozněny v době 1 měsíce před předáním díla, zadavatel bude akceptovat předání díla bez požadované vazby s tím, že dodavatel musí doplnit tuto vazbu později, jakmile to bude možné, a to na pokyn zadavatele v rámci služeb podpory (bez nároku na jakoukoli dodatečnou úhradu ze strany zadavatele). Zadavatel v této věci zajistí koordinovaný postup i na straně vozidlových jednotek OBU Dopravního podniku Ostrava, které rovněž bude třeba do centrálních systémů C-ITS ČR připojit.

V souvislosti s vysvětlením, změnou nebo doplněním zadávací dokumentace zadavatel prodlužuje lhůtu pro podání nabídek, a to následovně:

Konec lhůty pro podání nabídek:

Datum: 29. 7. 2021

Hodina: 10:00

Vysvětlení zadávací dokumentace č. 6 ze dne 25. 6. 2021

Žádost č. 225 ze dne 22. 6. 2021:

Zadavatel v příloze č. 1 ZD v bodu 21. uvádí: „Vstupní data (dopravní události, uzavírky, plány údržby) z JSDI/NDIC budou získávána prostřednictvím nabízených zdrojů dopravních informací NDIC. Problematika čerpání dat z NDIC je přehledně k dispozici na URL: <http://portal.dopravniinfo.cz/servis-medium-a-odberatelum/odber-dopravnich-informaci>, kde je možné stáhnout popis datového formátu i typovou smlouvu na odběr informací z JSDI/NDIC.“

Dotaz: Prosíme o objasnění, kdo bude uzavírat smlouvu na odběr informací JSDI/NDIC. Předpokládáme, že to bude zadavatel.

Informace zadavatele:



Zadavatel uvádí, že smlouvu na odběr informací JSDI/NDIC bude uzavírat zadavatel.

Žádost č. 226 ze dne 22. 6. 2021:

Zadavatel v příloze č. 2 ZD v kapitole 5.1 uvádí: „Z důvodu zachování jednotného managementu a dohledu serverové infrastruktury požadujeme umístění serverů do stávajících HPE Synergy šasi.....“

Dotaz: Z důvodu zajištění kompatibility mezi stávající a nabízenou technologií, prosíme Zadavatele o doplnění sériových čísel stávajících HP Synergy šasi tak, abychom jako Uchazeč mohli nabídnout kompa-tibilní technologii a zároveň získali potřebnou informaci pro kalkulaci nákladů této položky.

Informace zadavatele:

U výrobce bylo ověřeno, že pro zajištění kompatibility mezi stávající a nabízenou technologií je postačující znalost Product Number těchto komponent:

- | | |
|---------------------------------------|------------|
| • HPE Synergy 12000 CTO Frame 10x Fan | P06011-B21 |
| • HPE Synergy 6820C 25/50Gb CAN | P02054-B21 |
| • HPE VC SE 100Gb F32 Module | 867796-B21 |
| • HPE SY 480 Gen10 CTO Cmpt Mdl | 871940-B21 |

Vysvětlení zadávací dokumentace č. 7 ze dne 16. 7. 2021

Žádost č. 227 ze dne 13. 7. 2021:

Zadavatel ve vysvětlení zadávací dokumentace žádost č. 65 ze dne 12. 03. 2021 odpověděl „Všechny současné stožáry obsahují přípojku elektrické energie umožňující přímé napájení detektoru/akumulátoru v noci (z rozvodu VO). 4 místa s novými sloupy specifikovaná v bodě 6 Přílohy č. 6 zadávací dokumentace nemají přípojku elektrické energie; předpokládá se, že dodavatel zde osadí solární panely pro dobíjení akumulátorů.“

Dotaz:

Můžou si dodavatelé rozhodnout při přípravě nabídky a umístit do lokality s přípojkou elektrické energie strategický detektor s napájením ze solárního panelu?

Informace zadavatele:



Zadavatel s ohledem na své potřeby nepřipouští tuto možnost. Důvodem je snazší údržba zařízení a menší vizuální zásah do městského veřejného prostoru.

Žádost č. 228 ze dne 13. 7. 2021:

Zadavatel ve vysvětlení zadávací dokumentace žádost č. 223 ze dne 20. 04. 2021 odpověděl „Ano, je požadováno uzamykatelné RSU (kromě antén) i v případě využití ochrany polohou. Důvodem je mimo jiné zamezení neoprávněné manipulace s RSU z důvodu záruční ochrany tak, aby k jednotkám RSU přistupovali v rámci běžné údržby pouze pověřeni a proškolení pracovníci zadavatele.“

Dotaz:

Uchazeč hodlá nabídnout v rámci veřejné zakázky kompaktní uzavřené řešení RSU jednotky, která je umístěna na sloupu v bezpečné výšce. Nejedná se o řešení některých výrobců, kdy technologii V2X umísťují do konvenčních na zámek uzamykatelných rozvaděčů.



Uzavřenou zabezpečenou variantu RSU, jednotek včetně antén má řešeno většina světových výrobců např. Commsignia, Cohda Wireless, Yunex/Siemens, Swarco Traffic a další. Hlavním



přínosem tohoto řešení je nízká hmotnost, malé rozměry a zabezpečení. Pro příklad obrázky níže.



Zároveň Uchazeč tento kompaktní typ RSU jednotek v současnosti dodává a je provozován na infrastruktuře světelné signalizace Zadavatele.

Dotaz:

Umožní Zadavatel dodání této kompaktní verze RSU jednotky, u které bude využívat ochranu polohou a je standardně dodávána i do města Ostrava?

Informace zadavatele:

Ačkoli smyslem poskytování vysvětlení zadávací dokumentace není posuzování konkrétních záměrů nabídky, kterou dodavatelé hodlají podat (posouzení splnění podmínek účasti bude úkolem hodnotící komise v další fázi zadávacího řízení), zadavatel obecně sděluje, že umožní dodání uzavřené zabezpečené varianty RSU, která v principu splňuje stejné požadavky jako uzamykatelná varianta, tj. zamezení neoprávněné manipulace.

Žádost č. 229 ze dne 13. 7. 2021:

Zadavatel ve smlouvě o dílo požaduje v článku 3.10 „*Součástí díla je také zajištění dvou opatření propagace (publicity) projektu ve vztahu k podpoře z prostředků EU v rámci OPD: a) Zhotovitel zajistí výrobu a staticky stabilní instalaci dočasného billboardu (dále jen „Billboard“)*“

Dotaz:



Kdo určí umístění billboardu v případě, že např. na začátku projektu budou probíhat projekční práce a nebude probíhat fyzická realizace na dopravní infrastruktuře?? Bude billboard umístěn na pozemku Zadavatele? Kdo bude platit případný pronájem prostoru či zábor prostranství?

Informace zadavatele:

Umístění billboardu určí zadavatel. Místo instalace bude upřesněno před zahájením realizace projektu. Dodavatel nebude v souvislosti s umístěním billboardu nucen hradit žádné dodatečné poplatky.

Žádost č. 230 ze dne 13. 7. 2021:

Zadavatel ve smlouvě o dílo uvádí v článku 12.2 d) v případě nedodržení požadované reakční doby dle bodu č. 19 Přílohy č. 2 Smlouvy se Zhotovitel zavazuje Objednateli uhradit následující smluvní pokuty:

- u Kritického incidentu: 5.000,- Kč (slovy: pět tisíc korun českých) za každou i započatou hodinu prodlení a jednotlivý incident;
- u Závažného incidentu: 1.000,- Kč (slovy: jeden tisíc korun českých) za každou i započatou hodinu prodlení a jednotlivý incident;
- u Běžného incidentu: 5.000,- Kč (slovy: pět tisíc korun českých) za každý i započatý den prodlení a jednotlivý incident.

Dotaz:

Vzhledem k ostatním uvedeným sankcím se Dodavatel domnívá, že u běžného incidentu by měl být pokuta 500,- Kč případně nižší než u Kritického a Závažného incidentu, který má na fungování systému větší vliv než běžný incident. Žádáme Zadavatele o úpravu smlouvy o dílo a poskytnutí její opravené verze uchazečům.

Informace zadavatele:

Výše smluvní pokuty u běžného incidentu je 5.000,- Kč za každý **započatý den** prodlení, kdežto v případě Kritického incidentu a Závažného incidentu je časovou jednotkou započatá hodina. V přepočtu na hodiny je tedy sazba nižší než u kritického či závažného incidentu. Zadavatel výši smluvních pokut měnit nebude.

Žádost č. 231 ze dne 13. 7. 2021:

Zadavatel ve vysvětlení zadávací dokumentace č. 3 žádost č. 122 ze dne 18.03.2021 odpověděl „Ke všem stávajícím LED návěstidlům používaným v lokalitách realizace dodávky radičů SSZ dle



zadávací dokumentace jsou v Příloze tohoto vysvětlení doplněny certifikáty, prohlášení o shodě a schválení MD."

Dotaz:

Uchazeč prošel celé vysvětlení zadávací dokumentace č. 3 a znovu zkontroloval profil zadavatele kde jsou uvedené veškeré podklady včetně příloh k předmětné zakázce a nenalezl odkazované certifikáty prohlášení o shodě a schválení MD. Uchazeč se domnívá, že vysvětlení zadávací dokumentace č. 3 je nekompletní. Žádáme zadavatele o doplnění chybějících příloh z vysvětlení zadávací dokumentace č. 3 zveřejněné dne 19. 04. 2021.

Informace zadavatele:

Zadavatel se domnívá, že dříve poskytnuté informace jsou pro přípravu a podání nabídky dostatečné, přesto k žádosti dodavatele poskytuje v příloze vysvětlení zadávací dokumentace ještě přílohu č. 3.

Žádost č. 232 ze dne 14. 7. 2021:

Z některých vysvětlení zadavatele plyne, že uvažuje i o použití více RSU pro jednu lokalitu (např. odpověď na dotaz 45 či 218), avšak umístění dalšího RSU jsou podstatné dodatečné náklady, přičemž nikde v ZD není uvedeno, že je požadováno kompletní pokrytí signálem V2X pro veškeré zájmové oblasti preference MHD.

Dotaz č. 1:

Požaduje tedy Zadavatel explicitně, že celá zájmová oblast musí být pokryta signálem V2X nebo postačí pokrytí zájmové oblasti tak, aby pokrylo požadavky v dopravním řešení dle návrhu uchazeče?

Dotaz č. 2:

Jaká musí být spolehlivost příjmu požadavků na preferenci z vozů, např. v procentech z počtu vyslaných požadavků?

Informace zadavatele:

ad 1) Zadavatel požaduje, aby byla zajištěna funkčnost pokrytí signálem V2X dle zvoleného dopravního řešení, které bude splňovat zadávací podmínky.

ad 2) Zadavatel nestanovuje minimální spolehlivost příjmu požadavků na preferenci z vozů, požaduje však zajištění funkčnosti dodávky (která musí vyhovovat zadávacím podmínkám



a schválenému dopravnímu řešení). Zadavatel garantuje zajištění součinnosti Dopravního podniku Ostrava a.s.

Žádost č. 233 ze dne 14. 7. 2021:

V žádosti a ve vysvětlení je mimo jiné uvedeno:

Žádost č. 114 ze dne 15. 3. 2021:

Kvalitní preference MHD vzniká postupným laděním dopravního řešení na základě dlouhodobějších zkušeností řádově týdnů až měsíců provozu – zadávací dokumentace tuto skutečnost zohledňuje jak v realizační fázi (prodloužením období ladění dopravního řešení), tak v podobě servisních služeb a služeb dalšího rozvoje.

a

Žádost č. 45 ze dne 12. 3. 2021:

Další možností je instalace jiné RSU do míst, kde je potřeba přihlášení. Projekt umístění RSU v tomto případě zajistí dodavatel včetně všech vyjádření a souhlasů.

Dotaz:

Vysvětlí zadavatel, kdo bude nést dodatečné náklady, když se až v rámci ladění dopravního řešení preference MHD a posunu přihlašovacích bodů ukáže, že dosah V2X pro dopravní řešení je nedostatečný a že tedy bude třeba instalovat další RSU?

Informace zadavatele:

Náklady, vzniklé v rámci ladění dopravního řešení považuje zadavatel za standardní realizační náklady, hrazené dodavatelem (dodavatel má možnost na jejich promítnutí do nabídkové ceny).

Žádost č. 234 ze dne 14. 7. 2021:

V žádosti a ve vysvětlení je mimo jiné uvedeno:

Žádost č. 220 ze dne 20. 4. 2021:

Centrální prvek RSU může již v době realizace generovat C-ITS zprávy pro potřeby preference MHD, pokud se bude jednat o zprávy zajišťující koordinaci preference MHD na více řadičích SSZ v koordinované skupině.

Dotaz č. 1:

Sdělí zadavatel, zda je intervence Centrálního prvku RSU do řízení preference požadovaná, a tedy nutná funkce, nebo jen volitelná (na základě uvážení dodavatele)?

Dotaz č. 2:



Uvede zadavatel, je-li funkce povinná, postupy, jak se v tomto ohledu má Centrální prvek chovat?

Informace zadavatele:

ad 1) Případná intervence Centrálního prvku pro RSU do řízení preference závisí na dopravním řešení a dodávané technologii zvolené dodavatelem.

ad 2) Odpověď viz dotaz č. 1.

Žádost č. 235 ze dne 14. 7. 2021:

V žádosti a ve vysvětlení je mimo jiné uvedeno:

Žádost č. 220 ze dne 20. 4. 2021:

Množství přenášených zpráv C-ITS je odvislé od dopravního řešení, které vytvoří dodavatel, a z toho je odvislé i dimenzování dodávaných technologií.

Uchazeč má zato, že pro řízení preference Centrální prvek ale žádnou zprávu podepisovat nemusí (pokud ano, pak je třeba vyjasnění dle dotazu výše). Množství přenášených a podepisovaných zpráv tedy nijak nezávisí na dopravním řešení jednotlivých křižovatek, a tedy není pod kontrolou dodavatele. Závisí pouze na požadavcích zadavatele, zejména na tom, které dopravní události požaduje zadavatel vysílat jako C-ITS zprávy a jak často je požaduje podepisovat. U těchto požadavků ale zadavatel ve vysvětlení č. 112 uvádí, že takové generování zpráv bude až součástí služeb dalšího rozvoje, z čehož uchazeč předpokládá, že zadavatel tyto požadavky ještě nezná. Zadavatel tedy požaduje, aby uchazeč odhadl, jak sám zadavatel bude systém používat a jaké zprávy a kdy bude zadavatel požadovat.

Dotaz 1:

Uchazeč tedy musí předjímat, co bude Zadavatel zamýšlet v budoucnu?

Stejně tak není možné odhadovat požadavky na připojení na integrační platformu, protože není známo, v jakých situacích se zprávy pro IP mají generovat, a tedy není možné odhadnout správné navržení prvků systémů, které se o tuto funkci starají.

Dotaz 2:

Určí zadavatel počet zpráv, které bude zadavatel požadovat vysílat nebo raději vypustí požadavek na HSM?

Dotaz 3:



Vyspecifikuje zadavatel, co vše se do IP má odesílat a jak často se mají zprávy přijímat nebo raději vypustí požadavek na IP?

V Příloze 5 zadavatel mimo jiné požaduje:

Komunikace mezi vozidlem MHD (IZS) a řadičem SSZ musí probíhat v reálném čase bez zbytečného zpoždění tak, aby vozidlo přihlašovalo a odhlašovalo své nároky na preferenci neprodleně v požadovaných pozicích a časech.

A na dalších místech v ZD zadavatel specifikuje různé požadované časové údaje.

Dotaz 4:

Určí zadavatel maximální časovou prodlevu (která je při zajišťování preference naprosto zásadní) od přijetí požadavku na RSU (zpráva SRM) do odeslání odpovědi v podobě zprávy SSM?

Informace zadavatele:

ad 1) Zadavatel uvádí, že ne.

ad 2) Požadavek na HSM je standardní a je vyžadován. Další parametry jsou odvislé od zvoleného dopravního řešení a použité technologie.

ad 3) Zadavatel trvá na integraci v rámci platformy C-ITS ČR, další parametry jsou odvislé od zvoleného dopravního řešení a použité technologie.

ad 4) Dotaz na maximální časovou prodlevu od přijetí požadavku na RSU do odeslání odpovědi v podobě zprávy SSM závisí na konkrétním úkonu a může trvat řádově i desítky sekund (jedná-li se např. o odeslání pokynu k odjezdu ze zastávky). Relevantní složkou odezvy je prodleva komunikace mezi vozidlem a řadičem (v obou směrech), která byla již upřesněna v rámci Vysvětlení ZD č. 1.

Žádost č. 236 ze dne 14. 7. 2021:

Ve vysvětlení č. 221 a č. 222 zadavatel uvedl, že množství zpráv je odvislé na dopravním řešení a je třeba využít vlastní zkušenosti dodavatele s C-ITS systémy. V ČR je ale integrační platforma C-ROADS dostupná jen členům konsorcia C-ROADS; jedná se tedy o uzavřený systém dostupný jen některým potenciálním dodavatelům. Zadavatel na mnoha místech svých vysvětlení argumentuje, že požaduje co nejvíce otevřenou nediskriminační soutěž, kvůli čemuž odstoupil od řady užitečných požadavků, ovšem v tomto případě mu zjevně nevádí požadavek, aby



dodavatel znal chování jednoho konkrétního uzavřeného systému, čímž jednoznačně zvýhodňuje některé potenciální dodavatele oproti jiným.

Dotaz:

Uvede zadavatel počet zpráv a dalších parametrů, tedy zveřejní to, jak má komunikace s integrační platformou probíhat nebo raději vypustí požadavek na integraci Integrační platformy?

Informace zadavatele:

Zadavatel trvá na integraci v rámci platformy C-ITS ČR, další parametry jsou odvislé od zvoleného dopravního řešení a použité technologie.

Žádost č. 237 ze dne 14. 7. 2021:

V žádosti a ve vysvětlení je mimo jiné uvedeno:

Žádost č. 223 ze dne 20. 4. 2021:

Zadavatel požaduje uzamykatelné RSU.

Pokud je uchazeči známo, RSU připojované k řadiči obecně uzamykatelné nejsou (tedy ani RSU uchazečova dodavatele). Pro splnění požadavku by Uchazeč musel navrhnout nové RSU, což by pro něj znamenalo další náklady, přičemž zadavatel na mnoha místech ve Vysvětlení ZD argumentuje, že se snaží o co nejvíce otevřenou soutěž a podle vysvětlení č. 211 zadavatel nechce dodatečný vývoj pro splnění podmínek této ZD.

Dotaz:

Vysvětlí zadavatel, z jaké neoprávněné manipulace má obavy, které má zámek zabránit, jestliže lze jednoduše odmontovat celou jednotku RSU (prostě ji odříznout ze sloupu) i se zámkem, (zejména bude-li mít neoprávněná osoba prostředky pro práci ve výškách) nebo raději zruší požadavek na uzamykatelnost skříně RSU?

Informace zadavatele:

Zadavatel umožní dodání uzavřené zabezpečené varianty RSU, která v principu splňuje stejné požadavky jako uzamykatelná varianta, tj. zamezení neoprávněné manipulace.

Žádost č. 238 ze dne 14. 7. 2021:

V žádosti a ve vysvětlení je uvedeno:

Žádost č. 111 ze dne 15. 3. 2021:



Příloha 5 ZD: bod 64: V tomto bodě je uvedeno: „Centrální prvek RSU zajišťuje služby C-ITS back office pro RSU, centrální správu jednotek RSU, jejich dohled a umožňuje obousměrnou datovou komunikaci (výměnu provozních dat a povelů) s každou z jednotek RSU.“

V bodě je uvedeno, že Centrální prvek RSU má zajistit i centrální správu jednotek RSU. V dalších bodech, týkajících se Centrálního prvku RSU, se ale mluví jen o vztahu k C-ITS zprávám, nikoliv o chování a nastavení RSU jako takového – například aktualizace SW, nastavení atd.

Náš dotaz tedy zní: Musí Centrální prvek zajistit i kompletní nastavení a aktualizaci RSU, nebo stačí, aby se tyto akce prováděly přes Servisní PC pro RSU, jak je uvedeno v bodě 57 přílohy 5?

Informace zadavatele:

Nastavení a aktualizace SW v RSU musí být možná jak z místa pomocí servisního PC, tak dálkově pomocí centrálního prvku pro RSU, v souladu s body 57 a 64 Přílohy č. 5 zadávací dokumentace. Zadavatel tímto požaduje, aby veškeré změny SW týkající se RSU mohly proběhnout bez nutnosti fyzicky objíždět jednotlivé RSU, čímž zajistí nezávislost úpravy SW na vnějších podmínkách a výrazné urychlení libovolného update SW. Zadavatel dále tímto požaduje, aby i on měl přístup k dílčí práci se SW RSU, např. v souvislosti se změnami dopravního řešení. To bude právě možné prostřednictvím centrálního prvku pro RSU, nikoli pomocí servisního PC pro RSU (se kterým bude pracovat dodavatel v rámci servisních služeb a služeb dalšího rozvoje). Aktualizace samotného firmware RSU nemusí být součástí

centrálního prvku pro RSU za předpokladu, že bude k tomuto účelu možné využít vzdálené připojení k RSU pomocí servisního PC.

Dotaz:

Může zadavatel uvést, jaké dílčí práce se SW RSU chce od dodavatele umožnit v souvislosti se změnami dopravního řešení? Nebo-li která konkrétní část dopravního řešení souvisí podle zadavatele se SW RSU?

Informace zadavatele:

Požadována je funkcionality prohlížení dat a zpráv z RSU např. pro potřeby ověřování funkčnosti preference pro případnou optimalizaci dopravního řešení.

Žádost č. 239 ze dne 14. 7. 2021:

V žádosti a ve vysvětlení je uvedeno:

Žádost č. 114 ze dne 15. 3. 2021:

Příloha 8, Tabulka – Obsah testování, bod 9). V tomto bodě má být prokázáno uplatnění preference MHD. Do detailu je popsána kontrola zobrazení informací, ale v popisu hodnocení testu nám chybí některé informace. Máme tedy následující dotazy:



1) Při preferenci MHD dle této ZD jednotka OBU posílá požadavek na preferenci a řadič/RSU posílá odpověď. V popisu způsobu prokázání ale nikde není uvedeno, jestli se bude hodnotit i korektní zpracování odpovědi z RSU na straně OBU. Počítá se tedy s kontrolou zpracování na straně vozu nebo stačí jen prokázat odeslání zprávy z RSU?

2) Bude se hodnotit i zobrazení informací na palubním počítači vozu MHD? Jedná se zejména o korektní zobrazení pokynu k sečkání v zastávce a následně pokynu k odjezdu ze zastávky v situaci, kdy je zastávka před křižovatkou. Ačkoliv nástroj pro zpracování odpovědi z RSU není dle bodu 49 přílohy 5 součástí zakázky, je korektní zpracování na voze nutnou podmínkou fungující preference. 3) Pokud by se nepočítalo s ověřením na jednotce OBU ve voze MHD, předpokládá se alespoň ověření toho, že zprávy opravdu přes C-ITS rozhraní opravdu odešly a že odešly včas (s minimálním zpožděním od vyslání požadavku)? Toto lze realizovat například jejich přijetím na jiné C-ITS jednotce.

4) Bude se hodnotit i kvalita preference MHD? Tedy například to, jestli vůz MHD, který odjede ze zastávky v momentě výzvy z řadiče k odjezdu, opravdu projede na „zelenou“ a tedy bez zastavení?

5) Bude pro tento test požadováno zabezpečení komunikace V2X, tedy podpisy zpráv apod.?

Informace zadavatele:

Zadavatel sděluje, že dotaz se zřejmě týká Přílohy č. 7 zadávací dokumentace, nikoli č. 8, nicméně níže odpovídá na dílčí otázky.

ad 1) Stačí jen prokázat odeslání zprávy z RSU. Požadavek zadavatele je zde, aby účastník na servisním počítači RSU předvedl zobrazení veškerých informací přenášných mezi vozy MHD a RSU v obou směrech, které se přenášejí za účelem zajištění preference MHD, tedy včetně odpovědi z RSU směrem k OBU. Funkčnost příjmu informace na straně OBU z hlediska zadávacích podmínek testována nebude, neboť se nejedná o poptávané plnění, nicméně pro potřeby DPO být neformálně sledována může, bez vlivu na výsledek testu. Zadavatel zajistí požadovanou funkčnost ve vozidlech MHD nezávisle na této veřejné zakázce.

ad 2) Opět platí, že funkčnost zobrazení informace na palubním počítači vozu MHD z hlediska zadávacích podmínek testována nebude, neboť se nejedná o poptávané plnění, nicméně pro potřeby DPO být neformálně sledována může, bez vlivu na výsledek testu. Zadavatel zajistí požadovanou funkčnost ve vozidlech MHD nezávisle na této veřejné zakázce.

ad 3) Ano, požadavek zadavatele je zde, aby účastník na servisním počítači RSU předvedl zobrazení veškerých informací přenášných mezi vozy MHD a RSU v obou směrech, které se přenášejí za účelem zajištění preference MHD, tedy včetně výstupních dat z RSU směrem k vozidlu MHD. Předvedení s využitím jiné C-ITS jednotky by rovněž prokázalo požadovanou funkcionalitu, nicméně není požadováno, neboť dodávka vozidlových C-ITS jednotek není předmětem plnění.

ad 4) Hodnocení bude probíhat podle „Tabulky – obsah testování“ v Příloze č. 7 zadávací dokumentace. Tazatelem uváděná skutečnost se testovat nebude, neboť je závislá



na schopnostech konkrétního řidiče a vozidla MHD a nelze tak v období testu zaručit objektivní výsledek. Kvalitní preference MHD vzniká postupným laděním dopravního řešení na základě dlouhodobějších zkušeností řádově týdnů až měsíců provozu – zadávací dokumentace tuto skutečnost zohledňuje jak v realizační fázi (prodloužením období ladění dopravního řešení), tak v podobě servisních služeb a služeb dalšího rozvoje. Předpokladem přijatelného řešení již ve fázi testování bude provedení mikrosimulace dopravního řešení včetně preference MHD jakožto povinnost účastníka plynoucí ze zadávacích podmínek (bod 17 Přílohy č. 7 zadávací dokumentace).

Celá flotila vozů MHD DPO, a.s. je již vybavena funkčními jednotkami OBU, a to už jen z toho prostého důvodu, že výroba používaných radiomodemů TAIT byla před víc jak rokem ukončena, a proto nově budovaná SSZ musela a musí již být pro preferenci MHD vybavena jednotkami RSU. Z výše uvedeného není jediný důvod, aby zobrazení pokynu ke staničení a k odjezdu ze zastávky nebylo zahrnuto do zkoušky, coby součást funkčního systému.

Dále platí, že obě informace na terminálu PP (staničení i pokyn k odjezdu) jsou v Ostravě dlouhodobě používány a řidiči MHD je nejenže velmi dobře znají, ale dokonce mají v pokynech, jak na ně reagovat. Z toho důvodu argumentace týkající se schopností toho kterého řidiče je zcela lichá.

Z výše uvedeného tedy není jediný důvod, aby na SSZ 1002 neproběhla plnohodnotná zkouška nejen systému, ale i dopravně inženýrských schopností předvádějícího uchazeče (dodavatele), zejména bude-li tomu předcházet odladěné dopravní řešení pomocí mikrosimulace (na kterou zadavatel tolik spoléhá) a doba 60 dnů, po kterou je možné zpracovávat dopravní řešení. To platí o to víc, jestliže zadavatel v Žádosti č. 42 ze dne 12. 3. 2021 mimo jiné uvedl, že *Testovat se bude schopnost účastníka zajistit konkrétní předepsané funkcionality (technologické funkcionality a dopravní řešení včetně logiky řízení). Testována bude shoda funkčnosti zařízení s požadavky zadávací dokumentace a shoda funkčnosti realizace řízení dopravy pomocí dodaných zařízení se zadávacími podmínkami a se schváleným DŘ.*

Dotaz č. 1:

Vysvětlí zadavatel, co přesně tedy bude z dopravně inženýrského hlediska testovat, aby to mělo smysluplnou konkrétní vypovídající schopnost a do budoucna poskytlo zadavateli záruky vedoucí ke zlepšení průjezdnosti křižovatkami?

Dotaz č. 2:

Vysvětlí zadavatel jak jinak, než v rámci plnohodnotného testu, chce poznat, že testovaný řidič neodesílá do vozu z hlediska časových souvislostí naprostý nesmysl, jestliže platí, že stanovit v dopravně závislém signálním plánu pravdivou, platnou a reálnou dobu, tedy časovou polohu a její délku, kdy se má do toho kterého vozu MHD vysílat pokyn k odjezdu ze zastávky, je velmi složitá záležitost?



Dotaz č. 3:

Hodlá zadavatel setrvat ve svém postoji, že není třeba testovat úroveň dopravně závislého řízení s preferencí MHD, protože čas je dostatečná záruka dosažení toho nejvyššího dopravního komfortu? Uvědomuje si zadavatel, že sám již připouští výsledek, kterým může být pouze přijatelné řešení, které bude muset přijmout, pokud jeho neduhy zpracovatel „vysvětlí“, jak uvádí ve svých předchozích vysvětleních?

Dotaz č. 4:

Podle zadavatele je doba 2 měsíce dostatečná ke zpracování pouze přijatelného dopravního řešení?

Informace zadavatele:

ad 1) Testována bude nabízené plnění v rámci veřejné zakázky, jak již bylo vysvětleno v odpovědi na žádost č. 42 ze dne 12. 3. 2021. Zadavatel garantuje zajištění součinnosti Dopravního podniku Ostrava a.s.

ad 2) Požadavky na testování považuje zadavatel za dostatečně vysvětlené, jejich nastavení odpovídá potřebám zadavatele a nepovažuje je za nesmyslné, což je jen subjektivní názor dodavatele.

ad 3) Zadavatel nebude měnit požadavky na testování.

ad 4) Doba 2 měsíce je dostatečná na zpracování přijatelného řešení. Optimální řešení bude následně výsledkem doladění testované verze.

Žádost č. 240 ze dne 14. 7. 2021:



Příloha č. 4 ZD – Výběr a parametry lokalit SSZ

Tabulka č. 1: Přehled lokalit pro výměnu řadičů SSZ v rámci VZ.

Č.	Uzel	Název SSZ	Stávající řadič SSZ	Rok výroby řadiče	Komentář stěžovatele
1	1002	28. října x Mariánsko-horská x Plzeňská	CROSS RS 4	2011	Ačkoliv se jedná o izolovanou křižovatku, její propustnost pro IAD je dána (je přímo závislá) množstvím TRAM; zvýšení propustnosti nelze dosáhnout ani omezením preference MHD, neboť by došlo ke vzdutí čekajících TRAM (v dopravní špičce by přijelo víc TRAM než by odjelo). Lokalita je řízená pomocí pružných fázových přechodů s využitím funkcí, kterými podle znalostí uchazeče nedisponuje jiná technologie; doplnění technologie V2X, nahrazující pasivní detekci TRAM, pomůže pouze MHD, avšak propustnost se nezvýší.
2	1006	Mariánsko-horská x Nádražní	CROSS RS 4	2011	SSZ v koordinaci, kdy kapacita lokality je dána šířkou koordinovaného svazku ve zkoordinovaných cyklech, svázaného s ostatními lokalitami koordinovaného tahu; zvýšení propustnosti lze dosáhnout vzájemnou datovou komunikací mezi řadiči, o kterou nemá zadavatel podle jeho reakcí zájem; doplnění technologie V2X, nahrazující pasivní detekci TRAM, pomůže pouze MHD, avšak propustnost se nezvýší. Tah nedisponuje koordinačním kabelem, přičemž z prozatím neznámé topologie datové sítě nelze garantovat plnohodnotnou náhradu fyzického propojení řadičů (metalickým kabelem).
3	1007	Muglínovská x Sokolská třída	CROSS RS-3	2009	Viz komentář k SSZ 1006 doplněný o skutečnost, že i pouhá náhrada již zastaralého řadiče může přinést vylepšení (ne každý řadič s ne každým dopravním řešením je toho zárukou); doplnění technologie V2X nahrazující pasivní detekci TRAM, které je se stávajícím řadičem nerealizovatelné, pomůže pouze MHD, avšak propustnost se nezvýší.
4	1014	28. října x 1. máje x Přemyslovců	CROSS RS 4	2009	Viz komentář k SSZ 1015 s tím, že výměnou řadiče se v tom nejlepším případě docílí použití řadiče stejných kvalit; náhrada pasivní detekce TRAM technologií V2X přinese zlepšení pro TRAM, kapacitu lokality však nezvýší.
5	1015	28. října x Výstavní x Novinářská	CROSS RS-2	2006	Součástí koordinovaného tahu se SSZ 1023 a 1014, který je sice jako celek předmětem zakázky, nicméně platí, že: - v současné době používané koordinované cykly se nezmění, tedy kapacita lokality je dána šířkou koordinovaného svazku ve zkoordinovaných cyklech, svázaného s ostatními lokalitami koordinovaného tahu; zvýšení propustnosti lze dosáhnout vzájemnou datovou komunikací mezi řadiči, o kterou nemá zadavatel podle jeho reakcí zájem. Tah mezi SSZ 1015 a 1014 nedisponuje koordinačním kabelem, přičemž z prozatím neznámé topologie datové sítě nelze garantovat plnohodnotnou náhradu fyzického propojení řadičů (metalickým kabelem). - náhrada již zastaralého řadiče může přinést vylepšení (ne každý řadič s ne každým dopravním řešením je toho zárukou); doplnění technologie V2X nahrazující pasivní detekci TRAM, které je se stávajícím řadičem nerealizovatelné, pomůže pouze MHD, avšak propustnost se nezvýší.
6	1016	28. října x Vítkovická	CROSS RS-2	2007	Lokalita, která je především o řízení provozu TRAM a s propustností nemá problém; doplnění technologie V2X nahrazující pasivní detekci TRAM, které je se stávajícím řadičem nerealizovatelné, pomůže pouze MHD, avšak propustnost se nezvýší.
7	1018	Česko-bratrská x Poděbradova	CROSS RS-2	2008	SSZ v koordinaci, kdy kapacita lokality je dána šířkou koordinovaného svazku ve zkoordinovaných cyklech, svázaného s ostatními lokalitami koordinovaného tahu; zvýšení propustnosti nelze dosáhnout. SSZ využívá vzájemnou datovou komunikaci mezi řadiči, o kterou nemá zadavatel podle jeho reakcí zájem. Pokud nedojde k zachování této funkcionality, dojde ke zhoršení dopravního komfortu pro MHD i na okolních křižovatkách a ke snížení propustnosti na této lokalitě; doplnění technologie V2X, které je se stávajícím řadičem nerealizovatelné, pomůže pouze MHD, avšak propustnost se nezvýší.
8	1023	28. října x Na Jizdárně	CROSS RS 4	2013	Viz komentář k SSZ 1014
9	1103	28. října - Oborného	SIEMENS C800VK	2001	Ačkoliv se jedná o lokalitu s konkurenční technologií, lze konstatovat, že na takto jednoduché lokalitě již nelze vyšší propustnosti dosáhnout.
10	2024	Rudná x Vratimovská	CROSS RS-3	2008	Bude-li na tuto lokalitu dodán řadič disponující lepšími vlastnostmi, než řadič stávající, existuje šance na mírné zvýšení propustnosti; doplnění V2X nahrazující pasivní detekci TRAM, které je se stávajícím řadičem nerealizovatelné, pomůže pouze MHD, avšak propustnost se nezvýší.



Příloha č. 4 ZD – Výběr a parametry lokalit SSZ

11	3005	Rudná x Žabovřetí	SIEMENS CB00V	2001	Ačkoliv se jedná o lokalitu vybavenou konkurenční technologií, platí, že na SSZ v koordinaci, kdy kapacita lokality je dána šířkou koordinovaného svazku ve zkoordinovatelných cyklech, svázaného s ostatními lokalitami koordinovaného tahu, nelze zvýšení propustnosti dosáhnout. Náhrada pasivní detekce TRAM technologií VZX přinese zlepšení pro TRAM, kapacitu lokality však nezvýší.
12	3006	Rudná x Lidická	SIEMENS MS	1998	Ačkoliv se jedná o lokalitu vybavenou konkurenční technologií, platí, že na SSZ v koordinaci, kdy kapacita lokality je dána šířkou koordinovaného svazku ve zkoordinovatelných cyklech, svázaného s ostatními lokalitami koordinovaného tahu, nelze zvýšení propustnosti dosáhnout. Využití technologie VZX přinese mírné zlepšení pro BUS, kapacitu lokality však nezvýší.
13	3012	Plešenská x Horní x Moravská	SIEMENS CB00V	2004	SSZ v koordinaci, kdy kapacita lokality je dána šířkou koordinovaného svazku ve zkoordinovatelných cyklech, svázaným s ostatními lokalitami koordinovaného tahu jak po ulici Plešenské, tak po ulici Horní; zvýšení propustnosti na ulici Plešenské lze dosáhnout pouze vzájemnou komunikací mezi řadiči SSZ, o kterou nemá zadavatel podle jeho reakcí zájem.
14	3034	Výžkovická x Jugoslávská x rampa Plešenská	CROSS RS-2	2003	SSZ v koordinaci, kdy kapacita lokality je dána šířkou koordinovaného svazku ve zkoordinovatelných cyklech, svázaného s ostatními lokalitami koordinovaného tahu; zvýšení propustnosti nelze dosáhnout. SSZ využívá vzájemnou datovou komunikaci mezi řadiči, o kterou nemá zadavatel podle jeho reakcí zájem. Pokud nedojde k zachování této funkcionality, dojde ke zhoršení dopravního komfortu na ulici Výžkovické; náhrada pasivní detekce TRAM přinese zlepšení pro TRAM, kapacitu lokality však nezvýší.
15	3036	Ruská x Žabovřetí x Palčkovského	CROSS RS-2	2003	Jedná se o křižovatku pracující v koordinaci jak v pevné, tak v plovoucí délce cyklu, její propustnost pro IAD je dána (je přímo závislá) množstvím TRAM. Zvýšení propustnosti nelze dosáhnout ani omezením preference MHD, neboť by došlo ke vzdutí čekajících TRAM (v dopravní špičce by přijelo víc TRAM než by odjelo). Lokality je řízena pomocí pružných fázových přechodů s využitím funkcí, kterými podle znalostí uchažeče nedisponuje jiná technologie; doplnění technologie VZX nahrazující pasivní detekci TRAM, které je se stávajícím řadičem nerealizovatelné, pomůže pouze MHD, avšak propustnost se nezvýší.
16	3039	Ruská x Výstavní	SIEMENS MS	1995	Ačkoliv se jedná o lokalitu s konkurenční technologií, lze konstatovat, že se jedná o tak jednoduchou lokalitu se SSZ pracující v izolovaném režimu s pasivní preferencí TRAM, že dalšího zvýšení propustnosti již nelze dosáhnout. Doplnění technologie VZX nahrazující pasivní detekci TRAM, které je se stávajícím řadičem nerealizovatelné, propustnost nezvýší, a nepomůže ani TRAM.
17	3074	Výžkovická x Obchodní centrum AVION (vjezd)	CROSS RS 3	2008	Viz komentář k SSZ 3034.
18	3075	Výžkovická x U Studia	CROSS RS 4	2018	Viz komentář k SSZ 3034 doplněný o skutečnost, že výměnou řadiče se v tom nejlepším případě docílí použití řadiče stejné kvality. Doplnění technologie VZX nepřinese vůbec nic, protože na této lokalitě je provozována plnohodnotná aktivní preference MHD s využitím radiomodu TAIT.
19	3094	Rudná - Tavířská	SIEMENS MSF	1996	Ačkoliv se jedná o lokalitu s konkurenční technologií, lze konstatovat, že na SSZ poptávkového přechodu pracujícím v koordinaci v pevné délce cyklu, dalšího zvýšení propustnosti již nelze dosáhnout.
20	3095	Rudná - Ocelářská	SIEMENS MSF	1996	Ačkoliv se jedná o lokalitu s konkurenční technologií, lze konstatovat, že na SSZ poptávkového přechodu pracujícím v koordinaci v pevné délce cyklu dalšího zvýšení propustnosti již nelze dosáhnout.
21	3107	Ruská - Sport aréna	CROSS RS-2	2003	SSZ dvojitého poptávkového přechodu pracujícím v koordinaci jak v pevné, tak v plovoucí délce cyklu se SSZ 3036 – dalšího zvýšení propustnosti již nelze dosáhnout.
22	4022	Opavská x Porubská x Sokolovská	SIEMENS CB40ES	2014	Ačkoliv se jedná o lokalitu vybavenou konkurenční technologií, platí, že na SSZ v koordinaci, kdy kapacita lokality je dána šířkou koordinovaného svazku ve zkoordinovatelných cyklech, svázaného s ostatními lokalitami koordinovaného tahu, nelze zvýšení propustnosti dosáhnout. Doplnění technologie VZX přinese mírné zlepšení pro TRAM, kapacitu lokality však nezvýší.
23	4024	Opavská - Třebovická	SIEMENS MS	1996	Ačkoliv se jedná o lokalitu s konkurenční technologií, lze konstatovat, že na SSZ dvojitého poptávkového přechodu pracujícím v koordinaci v pevné délce cyklu, dalšího zvýšení propustnosti již nelze dosáhnout.



Příloha č. 4 ZD – Výběr a parametry lokalit SSZ

24	4065	Opavská - Kozinova	SIEMENS MSF	1997	Ačkoliv se jedná o lokalitu s konkurenční technologií, lze konstatovat, že na SSZ dvojitého poptávkového přechodu pracujícím v koordinaci v pevné délce cyklu, dalšího zvýšení propustnosti již nelze dosáhnout.
25	4067	Opavská - komunikační	SIEMENS C800VK	2007	Ačkoliv se jedná o lokalitu s konkurenční technologií, lze konstatovat, že na SSZ dvojitého poptávkového přechodu pracujícím v koordinaci v pevné délce cyklu, dalšího zvýšení propustnosti již nelze dosáhnout.
26	4082	Opavská - Poliklinika	SIEMENS MS	2000	Ačkoliv se jedná o lokalitu s konkurenční technologií, lze konstatovat, že na SSZ poptávkového přechodu pracujícím v koordinaci v pevné délce cyklu dalšího zvýšení propustnosti již nelze dosáhnout.
27	4089	Opavská x Iná	SIEMENS C800V	2007	Ačkoliv se jedná o lokalitu vybavenou konkurenční technologií, platí, že na SSZ v koordinaci, kdy kapacita lokality je dána šířkou koordinovaného svazku ve zkoordinovatelných cyklech, svázaného s ostatními lokalitami koordinovaného tahu, nelze zvýšení propustnosti dosáhnout. Doplnění technologie V2X přinese mírné zlepšení pro TRAM, kapacitu lokality však nezvýší.

Z výše uvedeného vyplývá, že dosáhnout na většině lokalit zvýšení propustnosti není nemožné, přičemž na ostatních lokalitách dosáhnout zvýšení propustnosti není samozřejmost!!!

Informace zadavatele:

Z obsahu tabulky i závěru uvedeného pod tabulkou plyne, že realizací projektu může dojít ke zvýšení propustnosti křižovatek. Zadavatel v této části neidentifikoval žádnou žádost o vysvětlení, tudíž zadávací podmínky dále nevysvětluje.

V souvislosti s vysvětlením, změnou nebo doplněním zadávací dokumentace zadavatel prodlužuje lhůtu pro podání nabídek, a to následovně:

Konec lhůty pro podání nabídek:

Datum: 30. 7. 2021

Hodina: 10:00

Vysvětlení zadávací dokumentace č. 8 ze dne 22. 7. 2021

Žádost č. 241 ze dne 19. 7. 2021:

U veřejné zakázky zadavatele Statutární město Ostrava s názvem „Zvýšení propustnosti křižovatek v Ostravě – rozšíření telematických systémů“ bylo uveřejněno Vysvětlení zadávací dokumentace č. 7, kterým byla posunuta Lhůta pro podání nabídek na 30. 7. 2021 - prosíme o ujištění, že tento posun není administrativní chybou a opravdu mělo být posunuto pouze o jeden pracovní den.

Informace zadavatele:

Zadavatel potvrzuje, že lhůta pro podání nabídek uplyne dne 30. 7. 2021 v 10 hod.



Vysvětlení zadávací dokumentace č. 9 ze dne 23. 7. 2021

Žádost č. 242 ze dne 20. 7. 2021:

1. Zadavatel v příloze č. 2 zadávací dokumentace, *Požadavky na technické prostředky pro dopravní centrum (DC)*, část 4, Požadavky na LCD monitory uvádí:

„8. Interní kompenzátor signálu v displeji příjem DVI signálu DVI kabelem až o délce 33 m bez ztráty kvality“

Ve stejné části u minimálních požadavků na pracovní stanice dispečerského pracoviště jsou však uvedeny pouze grafické výstupy typu Display Port a HDMI.

2. Vzhledem ke skutečnosti, že pracovní stanice nemusí být k monitoru připojena přes DVI port, zvyšuje tento požadavek zbytečně minimální konfiguraci a tedy výslednou nabídnutou cenu všech Účastníků. Může Zadavatel tento požadavek odstranit?

Informace zadavatele:

Požadován je digitální grafický výstup (rozhraní Display Port/HDMI) z pracovní stanice k LCD monitorům v souladu s bodem č. 6 minimálních požadavků na pracovní stanici, strana 16 Přílohy 2 zadávací dokumentace. LCD monitor musí být možné připojit kabelem až o délce 33 m bez ztráty kvality obrazu. Označení „příjem DVI“ resp. „signál DVI“ v bodě č. 8 požadavků na LCD monitory (na téže straně Přílohy č. 2 zadávací dokumentace) se vztahuje na obecné rozhraní pro digitální obrazový signál (Digital Visual Interface) a není zde myšlen konkrétní port/konektor ve smyslu dedikovaného spoje vyvinutého uskupením Digital Display Working Group (DDWG). Zadavatel zde má na mysli realizaci rozhraní Display Port/HDMI odpovídající výše uvedenému požadavku na výstup z pracovní stanice.

Žádost č. 243 ze dne 20. 7. 2021:

1. Zadavatel v odpovědi na žádost č. 100 ze dne 12. 3. 2021 odpovídá na dotaz o předpokládaném počtu rolí/přístupů do DC následovně *„Může se jednat až o desítky skupin uživatelů/rolí a až o tisíce jednotlivých uživatelů.“*

2. Jelikož jeden ze způsobů zalicencování operačních systémů je na základě uživatelů, tzv. „User CAL licenci“, může Zadavatel upřesnit počet uživatelů, kteří budou přistupovat k aplikacím na serverech DC? Tato informace je nezbytná, aby Zadavatel mohl získat vzájemně porovnatelné nabídky.

Informace zadavatele:

User CAL licence je jednou z variant licencování, kterou je možno použít. Zadavatel požaduje, aby účastník do nabídky zahrnul vhodnou variantu řešení licencování a dodavatele SW tak, aby toto byl schopen promítnout do nabídkové ceny. Zadavatel má za to, že existují řešení bez



nutnosti významného prodražení veřejné zakázky. Zadavatel požaduje zajištění přístupu pro desítky zaměstnanců (jedná se pracovníky Ostravských komunikací, a.s.) a tisíce jednotlivých uživatelů (jedná se o ostatní odběratele dopravních informací).

Žádost č. 244 ze dne 20. 7. 2021:

1. Zadavatel uvádí v příloze č. 2 zadávací dokumentace, *Požadavky na systém pro dopravní centrum (DC)*, bod 5 požadavek na sběr a poskytování dat pro JSDI/NDIC. Tento požadavek je v souladu s § 124, odstavec 3, zákona č. 361/2000 Sb, v platném znění, který uděluje správci pozemní komunikace poskytovat ministerstvu dopravy aktuální informace, které mají vliv na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích.
2. Zadavatel v příloze č. 1 zadávací dokumentace, *Požadavky na systém pro dopravní centrum (DC)*, bod 29 uvádí, že model dopravní sítě bude založen na dvou již existujících dílčích modelech: model dopravní sítě založený na městském GIS a model sítě Global Network.
3. Pro správnou synchronizaci dopravních událostí mezi NDIC a budoucím DC Ostrava je nezbytně nutné udržovat datovou sadu Global Network aktuální, jinými slovy, musí být na NDIC a DC Ostrava nainstalována stejné verze Global Network. Na NDIC probíhá aktualizace Global Network dvakrát ročně. Aktualizace Global Network obsahují jak nově vystavené komunikace, tak dochází i průběžnému zpřesňování silniční sítě (rozdělení jednoho úseku na dva). Nelze tedy spoléhat na to, že pokud ve sledované oblasti nedošlo k žádné změně v síti poz. komunikací, není potřeba datovou sadu Global Network aktualizovat. Neaktuální datová sada Global Network může způsobovat, že dopravní události na změněných úsecích budou zahazovány jako nevalidní a to jak při posílání na NDIC, tak při stahování do DC Ostrava.
4. Může Zadavatel, pro vyloučení jakýchkoliv pochybností, potvrdit, že požaduje pravidelné aktualizace datové sady Global Network v intervalu 2x ročně v rámci servisní smlouvy?

Informace zadavatele:

Zadavatel požaduje dodávku a servis datové sady Global Network v plném rozsahu, tedy včetně všech potřebných aktualizací. Informace o skutečnosti, že model sítě Global Network je 2x ročně aktualizován, je uvedena v bodě č. 29 Přílohy č. 1 zadávací dokumentace.

Žádost č. 245 ze dne 20. 7. 2021:

1. Pro zajištění servisu centrálních prvků dodávaného systému, hodlá účastník využít vzdáleného přístupu.
2. Může Zadavatel specifikovat parametry routeru, který v současnosti využívá pro zabezpečený přístup z prostředí veřejného internetu?

Informace zadavatele:



Zabezpečený přístup bude řešen přes standardní rozhraní SSL VPN. Konkrétní dílčí parametry rozhraní dle požadavku vybraného dodavatele budou řešeny v součinnosti se zadavatelem.

Žádost č. 246 ze dne 20. 7. 2021:

Umožní Zadavatel Dodavateli umístění fyzického či virtuálního serveru do DMZ?

Informace zadavatele:

ANO; je zde nutná součinnost se zadavatelem z důvodu bezpečnosti informačních systémů.

Žádost č. 247 ze dne 20. 7. 2021:

Zadavatel v rámci vypořádání žádosti č. 169 ze dne 26.03.2021 odpovídal na situaci, kdy v rámci služeb servisu a rozvoje požaduje službu update softwarových produktů. Dle názoru dodavatele není ani samotný zadavatel schopen přesně definovat, co by mohl tento požadavek obnášet. V takové situaci není dodavatel schopen tyto požadavky zadavatele nacenit, protože se de facto zavazuje k neurčitému počtu změn vyvolaných neurčitými skutečnostmi, na které nemusí smluvní strany mít vůbec vliv, případně které mohou vznikat zcela nezávisle na vůli dodavatele. Situace je o to absurdnější v kontextu odst. 16.8 návrhu smlouvy, kdy na sebe zhotovitel přebírá nebezpečí změny okolností ve smyslu § 1765 odst. 2 občanského zákoníku. Při uzavření smlouvy na 10 let (dříve nemá dodavatel možnost se ze smlouvy vyvázat) se kombinace těchto požadavků jeví jako značně nepřiměřená, a tedy rozporná se zásadami zadávání veřejných zakázek ve smyslu § 6 ZZVZ. Dle § 36 odst. 3 ZZVZ je zadavatel povinen stanovit zadávací podmínky v podrobnostech nezbytných pro účast dodavatele v zadávacím řízení, přičemž zadavatel nesmí přenášet odpovědnost za správnost a úplnost zadávacích podmínek na dodavatele.

Ani poukázání na možnost sjednání licenčních programů či vyšší úrovně podpory ze strany výrobců/distributorů v této situaci nemůže obstát, když rámec trvání smlouvy (10 let) velmi významně přesahuje jakékoliv závazky tohoto typu v běžném obchodním styku, kdy ani případní obchodní partneři dodavatele nemohou tušit, jakým programovým vybavením budou disponovat za 5 či 10 let, případně jaké budou jejich licenční podmínky, nároky na hardware a podobně.

Odstraní zadavatel tuto podmínku z požadavků na služby? Případně zkrátí dobu poskytování této služby na dobu, kde lze vývoj trhu v oblasti IT v rozumné míře předvídat a nabídku reálně ocenit? Tj. např. maximálně 5 let?

Informace zadavatele:

Zadavatel s ohledem na své potřeby trvá na splnění podmínek pro poskytování služeb servisu a rozvoje dle zadávací dokumentace. Důvodem je mimo jiné dlouhodobé provozování



funkčního díla po celou dobu trvání smlouvy. Případná obchodní rizika, ať už jsou jakákoli, mohou účastníci zohlednit při přípravě nabídky v rámci nabídkové ceny.

Žádost č. 248 ze dne 20. 7. 2021:

Tato žádost o upřesňující informace se specificky týká systémového SW jako je MS Windows Server, nebo či VMware vSphere. Z technických požadavků zadávací dokumentace a odpovědi na žádost č. 142 vyplývá, že Dodavatel musí rozšířit stávající virtualizační infrastrukturu a dodat licence VMware vSphere 7 Enterprise Plus. Pokud bude účastník využívat platformu Microsoft a bude tedy ve virtuálních serverech instalovat operační program Windows Server a bude garantovat Zadavatelem požadovanou funkcionalitu včetně HA, bude nucen zvolit edici Windows Data Center Server a nevyhne se poměrně komplikovanému licencování na počet virtuálních CPU. Nabídková cena za takto zalicencovaný systémový SW se bude pohybovat v úrovni vyšších jednotek až nižších desítek milionů Kč, dle zvoleného typu CPU (počtu CPU jader – každé jádro = 2 therady = 2 vCPU). Podotýkáme, že v případě nesprávně zalicencovaného systémového SW takový SW funguje, přičemž za správné zalicencování systémového SW / dodržování autorského zákona nese plnou odpovědnost Zadavatel. Na Dodavatele může přenést toliko zodpovědnost za škodu, která mu vznikne případným postihem. Příklad: Dodavatel dodá Windows Server v nějakém základním multilicenčním programu a ušetří řádově miliony. Tato licence nebude pokrývat například právo provozu ve virtualizovaném prostředí, či změny HW v rámci migrace VM či HA, to ale neznamená, že daný Windows Server nebude fungovat. Bude. Jen se bude jednat o špatně zalicencovaný SW, fakticky o nelegální licenci. Fungovat to bude, dodavatel ušetří (vyhraje), Zadavatel nic nepozná, než přijde audit. Pak nastane problém.

Zadavatel ve své odpovědi na žádost č. 155 uvádí:

„Zadavatel nebude bránit dodavateli použít konfiguraci s nejnižší cenou, pokud tato konfigurace (A) zajistí požadovanou funkčnost, (B) soulad se zadávací dokumentací a současně (C) soulad se ZZVZ. Naopak, taková konfigurace umožní (D) řádné nakládání s finančními prostředky zadavatele.“ Z výše uvedeného vyplývá, že špatně zalicencovaný SW zajistí (A) požadovanou funkčnost, (B) soulad se zadávací dokumentací, protože ta toto nespecifikuje, (C) soulad se ZZVZ, protože ten se toho vůbec netýká jako ZVZ, ten se licencováním nezabývá a (D) řádné nakládání s finančními prostředky Zadavatele, protože nesprávně „odrbaně“ zalicencovaný systémový SW bude nejlacinější.

Požaduje Zadavatel nesprávně, ekonomicky a „odrbaně“ zalicencovaný systémový SW v souladu s předchozí odpovědí, nebo jednoznačně požaduje řádně zalicencovaný SW, tedy soulad s autorským zákonem?

Může zadavatel potvrdit, že souladem se zadávací dokumentací se rozumí mimo jiné soulad s článkem IX. návrhu smlouvy, ve kterém jsou upravena práva duševního vlastnictví? Dodavatel pouze upozorňuje, že návrh smlouvy uvádí např. následující:



i. „9.7 Zhotovitel je povinen zajistit, aby výsledkem jeho plnění nebo jakékoliv jeho části nebyla porušena práva třetích osob. Pro případ, že užíváním předmětu plnění nebo jeho dílčí části nebo prostou existencí předmětu plnění nebo jeho dílčí části budou v důsledku porušení povinností Zhotovitele dotčena práva třetích osob, nese Zhotovitel vedle odpovědnosti za takovéto vady plnění i odpovědnost za veškeré škody, které tím Objednateli vzniknou.“

ii. „9.14 ... Jestliže se jakékoliv prohlášení Zhotovitele v tomto článku ukáže nepravdivým nebo Zhotovitel poruší jinou povinnost dle tohoto článku Smlouvy, jde o podstatné porušení Smlouvy a Zhotovitel je povinen uhradit Objednateli smluvní pokutu ve výši 500.000,- Kč (slovy: pět set tisíc korun českých) za každé jednotlivé porušení povinnosti. Zaplacením smluvní pokuty není nijak dotčeno ani omezeno právo Objednatele na náhradu škody, kterou lze vymáhat vedle smluvní pokuty v plné výši.“

Dále Zadavatel ve své odpovědi uvádí: „Zadavatel může vyloučit účastníka, který nebude mít nabízené řešení řádně licenčně pokryté, resp. jehož nabídka licencí bude v rozporu s právními předpisy či zadávací dokumentací (dle ZZVZ musí být takový účastník vyloučen, pokud se jedná o vybraného dodavatele).“.

Rozumí se rozporem s právními předpisy nesoulad s licenčními podmínkami výrobce systémového SW, tedy porušení autorského zákona?

Může zadavatel vysvětlit, zda bude aktivně žádat vysvětlení po dodavateli, který nabídne v rámci příslušné položky nabídkové ceny mimořádně nízkou nabídkovou cenu ve vztahu k licencím?

Může zadavatel vysvětlit, zda bude aktivně vyžadovat již v rámci zadávacího řízení splnění požadavků na licence ve smyslu návrhu smlouvy tak, aby již preventivně a v průběhu zadávacího řízení předcházel případným škodám vzniklým po uzavření smlouvy s dodavatelem, jehož licenční model bezpodmínečně povede k porušování autorských práv třetích osob?

Ve vztahu k dotazu č. 2 v rámci žádosti č. 155 se dotazujeme, co zadavatel myslí rozporem s právními předpisy ve vztahu k nabídce licencí. Nepředpokládáme, že by nabídka jako taková porušovala právní předpisy. Až akceptací takové nabídky (podpisem smlouvy) a její realizací bude případně docházet k porušování autorského zákona, případně dalších souvisejících právních předpisů, včetně občanského zákoníku. Uzavře zadavatel smlouvu s dodavatelem, jehož licenční model bezpodmínečně povede k porušování autorských práv třetích osob, i když po technické stránce dané řešení bude funkční?

Informace zadavatele:

Zadavatel požaduje poskytnutí SW v souladu s platnou legislativou, kdy zadavateli budou poskytnuta licenční oprávnění odpovídající zadávacím podmínkám a zadavatel bude mít



v průběhu zadávacího řízení možnost zkontrolovat splnění všech platných právních předpisů i podmínek zadávací dokumentace. Zadavateli v rámci vysvětlení zadávací dokumentace nepřísluší předjímat, jaké nabídky (s jakým typem licencování) budou podány, když primárním zájmem každého dodavatele je, aby podal nabídku vyhovující zadávacím podmínkám a ZZVZ. Zadavatel v případně nejasností či pochybností může využít nástroje, které mu ZZVZ poskytuje k ověření splnění jeho požadavků (např. postup dle 39 odst. 5 ZZVZ, § 46 odst. 1 ZZVZ, § 113 odst. 4 ZZVZ apod.). Smyslem je vybrat nabídku takového dodavatele, který v plném rozsahu prokáže splnění podmínek účasti v zadávacím řízení, tj. dodavatele, u něhož budou existovat předpoklady řádné realizace předmětu veřejné zakázky.

Pokud se jedná o část dotazu, co zadavatel myslí rozporem s právními předpisy při nabídce licencí, zadavatel v obecné rovině sděluje, že se jedná o jakékoli situace, které by představovaly vady licencí, a tedy nemožnost plnit veřejnou zakázku v souladu se zadávacími podmínkami. Každý dodavatel by se měl ujistit, že nabízí licenční pokrytí v souladu se zadávacími podmínkami, což zadavatel může ověřit jak ve fázi zadávacího řízení při posuzování nabídky (viz shora uvedené odkazy na instituty ZZVZ), jakož i ve fázi vlastního plnění smlouvy na veřejnou zakázku.

V Brně dne dle elektronického podpisu

Statutární město Ostrava

právně zastoupené

MT Legal s.r.o., advokátní kancelář