



Zadavatel:

**Statutární město Ostrava**

se sídlem: Prokešovo náměstí 8, 729 30 Ostrava

IČ: 00845451

Veřejná zakázka:

**„Podpora veřejné dopravy“**

veřejná zakázka na služby zadávaná v otevřeném řízení podle ust. § 27 zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, ve znění pozdějších předpisů, jejíž oznámení bylo ve Věstníku veřejných zakázek uveřejněno dne 17. 9. 2014 pod ev. č. 493190

### **DODATEČNÉ INFORMACE K ZADÁVACÍM PODMÍNKÁM**

dle ust. § 49 zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, ve znění pozdějších předpisů  
(dále jen „ZVZ“)

MT Legal s.r.o., advokátní kancelář, sídlem Jakubská 1, 602 00 Brno, jako zástupce výše uvedeného zadavatele v předmětném zadávacím řízení, obdržel v níže uvedeném termínu žádosti dodavatelů o dodatečné informace k zadávacím podmínkám. V návaznosti na obdržené žádosti zadavatel níže uvádí přesné znění žádostí a připojuje k nim dodatečné informace.

Dodatečné informace zadavatel uveřejnil, včetně přesného znění žádosti, rovněž na profilu zadavatele <https://verejnezakazky.ostrava.cz/detail/6271>.

#### **Dotaz č. 1 (obdržen dne 9. 10. 2014):**

*Zadávací dokumentace - Příloha č. 3, stránka 3, bod 10*

*Z důvodu mikrosimulace provozu a kompatibility dat musí být nově dodávané řadiče SSZ1 schopny pracovat s výstupním formátem generovaným dopravně inženýrským programem Lisa+ (jednu licenci Ostravské komunikace, a.s. vlastní); jedná se o dopravně-inženýrský software spol. Schlothauer & Wauer, která je v České republice zastoupena spol. EDIP s.r.o. V případě dodávky jiného software, musí být veškerá stávající data převoditelná bez jakýchkoliv ztrát či dodatečných úprav (uvedené musí zajistit dodavatel).*

*Znění dotazu:*

*Za účelem přípravy nabídky a ověření bezztrátové převoditelnosti stávajících dat žádáme o poskytnutí či zpřístupnění licence k programu Lisa+ a poskytnutí těchto dat pro účely testování. Jako přiměřenou dobu, kterou potřebujeme k provedení řádného ověření v rámci přípravy nabídky, odhadujeme cca 15 pracovních dnů, proto žádáme a poskytnutí licence a dat minimálně 15 pracovních dnů před koncem lhůty pro podání nabídek.*

### **Informace zadavatele:**

Zadavatel nemá oprávnění k poskytování licence programu Lisa+ třetí osobě (program funguje pouze se speciálním SW klíčem); veškeré informace potřebné pro podání nabídky a požadavky zadavatele byly vymezeny v zadávacích podmínkách. Pokud dodavatel nad rámec zadávacích podmínek zvažuje, že před podáním své nabídky provede vlastní testování, má možnost toto provést ve vlastní režii mimo Ostravské komunikace, a.s. Zadavatel zdůrazňuje, že v případě nabídky a dodávky jiného software dle vlastní volby dodavatele, musí uchazeč svou nabídkou zajistit splnění zadávacích podmínek, vč. potvrzení závazku na provedení převodu dat bez jakýchkoliv ztrát či dodatečných úprav (uvedený převod je tedy součástí plnění veřejné zakázky vybraným uchazečem a nebude předmětem testování zadavatele).

### **Dotaz č. 2 (obdržen dne 9. 10. 2014):**

*Zadávací dokumentace - Příloha č. 3, stránka 3, bod 16*

*DÚ2 bude disponovat možností vkládání nových SSZ se všemi standardními parametry (např. počet ramen, počet jízdních pruhů, směry jízdy, osazení návěstidly, detekční proky, intenzity dopravy atd.).*

*Znění dotazu:*

*V tomto bodě uvádí zadavatel 6 proků, které považuje za standardní parametry. Pro vyloučení pochybností prosíme o upřesnění, zda a jaké další parametry považuje zadavatel za standardní, u nichž bude požadovat možnost jejich vkládání do DÚ. Pokud má zadavatel zvláštní požadavky na jejich vkládání, prosíme o jejich specifikaci a odůvodnění.*

### **Informace zadavatele:**

Zadavatel uvedl minimální množství zadávaných parametrů, avšak požaduje, aby uchazeč deklaroval, že dodaný SW umožní rozšíření množiny vyjmenovaných parametrů podle postupně se rozšiřujícího se systému. Neboli zadavatel požaduje, aby byl sám kdykoliv schopen vlastními silami a bez účasti dodavatele (a tedy dalších nákladů) zadávat nově vzniklé parametry dle aktuálních potřeb.

### **Dotaz č. 3 (obdržen dne 9. 10. 2014):**

*Zadávací dokumentace - Příloha č. 5, stránka 2*

*Řadiče SSZ – požadavky na nově dodávané řadiče*

*✦ hodnota měřeného příkonu každého výstupního obvodu k návěstidlu v případě napájecího napětí návěstidel AC 42 V musí být nastavitelná od 4 W; hodnota musí být nastavitelná pro každý kanál (výstup) samostatně*

*Znění dotazu:*

*Na více místech přílohy 5 a 10 zadavatel pracuje s předpokladem, že návěstidla mají napětí AC 42 V*

*a stanoví pro tato návěstidla požadavek na stmívání a na hodnotu měřeného příkonu od 4 W. Naše návěstidla mají napětí AC 40 V tak, jak odpovídá běžnému standardu i OCIT-LED. Předpokládáme správně, že výše uvedené požadavky (stmívání a hodnota měrného příkonu) zadavatel stanoví i pro návěstidla AC 40 V?*

### **Informace zadavatele:**

Zadavatel vychází z vlastních zkušeností s objednáváním návěstidel se světelným zdrojem LED, kdy uvedením hodnoty napětí AC 42V je dána i funkce stmívání. Vzhledem k napěťovému rozsahu ve smyslu požadavků OCIT-LED je hodnota AC 42V pouze orientační, neboť rozsah zahrnuje i hodnotu AC 40V.

### **Dotaz č. 4 (obdržen dne 9. 10. 2014):**

*Zadávací dokumentace - Příloha č. 5, stránka 3*

*Komfort monitorování a ovládání SSZ pomocí on line připojeného PC*

*✎ zobrazení právě probíhajícího signálního plánu formou pásového diagramu včetně zobrazení oblasti prodlužování u signálních skupin majících prodlužovací detektor (odlišným označením v pásu signální skupiny ve vazbě na číslo prodlužovacího kroku) - zobrazením oblasti prodlužování se rozumí, aby v pásovém diagramu u každé signální skupiny, která může v rámci dopravně závislého řízení prodloužit svůj signál Volno, bylo graficky jednoznačně odlišeno, do kterého okamžiku pásového diagramu trvá pasivní doba signálu Volno (ve své zadané délce nebo tím, že je závislá na nějaké jiné signální skupině) a od jakého okamžiku signální skupina aktivně prodlužuje od nějaké komponenty (detektor, zařízení pro komunikaci s vozy MHD v rámci preference apod.) - současně se požaduje, aby v oblasti prodlužování signálu Volno byly taktéž graficky znázorněny jednotlivé úseky podle vazeb na parametry prodlužování (prodlužovací krok, obsazenost detektoru, délka kolony, velikost kongesce, kombinace parametrů apod.)*

*Znění dotazu:*

*V pásovém diagramu zobrazujeme probíhající signální program. Oblast prodlužování je také zobrazována, a to formou textových parametrů. Způsob zobrazení textovým parametrem je svou výpovědní hodnotou plně adekvátní způsobu zobrazení grafickým výstupem a navíc umožňuje zobrazení i dalších relevantních informací. Předpokládáme správně, že tento způsob je pro zadavatele akceptovatelný? Pokud by zadavatel trval na zobrazení grafickou podobou i u tohoto parametru, žádáme o uvedení konkrétních důvodů.*

### **Informace zadavatele:**

Zadavatel grafickou formu léta používá a na základě vlastních i cizích zkušeností při mapování situace i v jiných městech považuje grafickou formu za maximálně přehlednou. Nejedná se tedy jen o poskytnutí požadovaných informací, ale o maximální komfort při

posuzování funkce dopravně závislého řízení. Z tohoto důvodu zadavatel na svém požadavku trvá.

**Dotaz č. 5 (obdržen dne 9. 10. 2014):**

*Zadávací dokumentace - Příloha č. 5, stránka 5*

*Preference MHD – obousměrný přenos informací mezi řadiči SSZ a vozy MHD3*

*↪ informace ze sériového portu radiomodemu umístěného v řadiči (datové pakety vysílané z vozů MHD) nesmí být znehodnoceny jejich převodem do formy využívané jednobitovými vstupy řadiče, určenými k připojení externích detektorů; musí být zachována sériová komunikace mezi modemem a řadičem, a to bez ohledu na komunikační protokol*

*Znění dotazu:*

*Používáme zařízení, které převádí sériovou komunikaci na jednotlivé binární povely kompatibilní se všemi řadiči SSZ a dochází k plnohodnotnému přenosu preferenčních povelů do SSZ. Takovéto zařízení je úspěšně používáno v několika městech ČR a na několika stech křižovatkách. Jednobitové vstupy zároveň umožňují jednoduchou diagnostiku, simulaci a vyhodnocení. Současné moderní řadiče SSZ disponují dostatečným počtem vstupů a výstupu a proto připojení preferenčních nároků pomocí binárních vstupů umožňuje jednoduchou diagnostiku, simulaci a údržbu daného systému.*

*V případě tohoto řešení nedochází k žádnému znehodnocování informací, neboť jsou přenášeny veškeré informace potřebné pro řádnou funkci řadiče a stejně tak jsou veškeré informace archivovány pro následné vyhodnocení. Předpokládáme správně, že tento způsob je pro zadavatele akceptovatelný? Pokud by zadavatel troval na vyloučení interface a pokládal by výše uvedený způsob jiného technicky obdobného řešení za nepřijatelný, žádáme o uvedení konkrétních důvodů.*

**Informace zadavatele:**

Zadavatel opět vychází z vlastních negativních zkušeností s obdobným propojením dvou systémů pomocí jednobitových informací, a proto se chce vyhnout zavádění a vkládání dalších zbytečných HW komponent (potenciálního zdroje poruch, čímž výstupní obvody interface a jednobitové vstupy řadičů jsou) mezi radiodemem a řadič, zejména když tyto všechny vysílané informace jsou součástí komunikačního protokolu. Zadavatel nesouhlasí ani s názorem uchazeče, že navrhované řešení umožňuje jednoduchou diagnostiku systému – v případě problémů by bylo nezbytné řešit, zda interface vydal příslušnou jednobitovou informaci, zda byla řádně přenesena na vstup řadiče, zda se jedná o problém SW či nespolehlivost některé HW části. Jedná se o řešení stejného typu problémů, které provází např. trolejové kontakty, coby stejné jednobitové informace. Současně zadavatel upozorňuje na požadavek, kdy veškeré informace vysílané z vozů MHD musí být integrovány do paměti řadiče a musí být dálkově dostupné z dopravní ústředny v rámci komunikačního protokolu mezi dopravní ústřednou a řadičem, což by v případě externího interface datově nepropojeného s řadičem nebylo splněno. Vzhledem ke dnešním možnostem komunikačních technologií zadavatel nepovažuje svůj požadavek za problematický, zejména když taková

řešení jsou v některých městech provozována k plné spokojenosti uživatelů a správce. V některých městech jsou využita obě řešení a z porovnání jednoznačně vyplývá výhodnost přímé datové komunikace. Z uvedených důvodů na svém požadavku zadavatel trvá jako na optimálním řešení, které je schopno zajistit splnění potřeb zadavatele.

#### **Dotaz č. 6 (obdržen dne 9. 10. 2014):**

*Zadávací dokumentace - Příloha č. 5, stránka 5*

*Indukční smyčky*

- ↘ přilnavost záливkové hmoty drážky k betonovým a živičným povrchům (ke kamenivu obsaženému v živici) musí být min. 1,5 MPa*
- ↘ pevnost záливkové hmoty v tahu ohybem musí být min 15 MPa*
- ↘ odolnost záливkové hmoty proti působení vody a chemických rozmrazovacích látek - odpad po 150 cyklech musí být max. 60 g/m<sup>2</sup>*
- ↘ hloubka ukládání indukčních smyček musí být min. 12 cm*

*Znění dotazu:*

*Používáme smyčky, které jsou instalovány v počtu tisíců ks na různých místech v ČR. Pro spolehlivou detekci a funkčnost indukční smyčky nemusí být podmínkou právě požadovaná specifikace záливkové hmoty.*

*Na základě čeho stanovil zadavatel tyto konkrétní požadavky na přilnavost, pevnost a odolnost záливkové hmoty (např. norma, technické požadavky, metodika apod.)?*

*Pokud jsou tyto požadavky odůvodněné a přiměřené, předpokládáme, že je splňují i běžně dostupné materiály, které jsou používány jako záливkové hmoty v obdobných případech. Tyto konkrétní požadavky však výrobci u běžně dostupných materiálů neuvádí a pro uchazeče tak nejsou v rámci přípravy nabídky ověřitelné. Předpokládáme, že zadavatel si v rámci přípravy zadávacích podmínek provedl průzkum, které běžně dostupné hmoty tyto požadavky splňují. Prosíme proto o uvedení běžně dostupných materiálů, které výše stanovené požadavky na záливkovou hmotu podle Vašich zjištění splňují.*

#### **Informace zadavatele:**

Vzhledem k tomu, že v případě indukčních smyček se jedná o zásah do komunikace, vyžaduje správce komunikace parametry ohledně používané hmoty, aby měl jistotu, zda záливková hmota nezpůsobí poškození povrchu okolní vozovky např. v mrazech. Proto každý zhotovitel musí vědět, jaké vlastnosti a parametry záливková hmota má. Současně zadavatel vychází ze svých zkušeností při srovnání životnosti indukčních smyček, a proto preferuje technologický postup zajišťující maximální odolnost proti poškození vodiče indukční smyčky. Podle vlastních zkušeností zadavatele splnění požadovaných vlastností umožní běžné frézování povrchu vozovky bez poškození indukční smyčky.

**Dotaz č. 7 (obdržen dne 9. 10. 2014):**

*Zadávací dokumentace - Příloha č. 5, stránka 5*

*Komunikace vozidel MHD s řadiči SSZ*

*Žádáme zadavatele o poskytnutí radiového modemu pro komunikaci vozidel MHD s řadiči SSZ a o zajištění součinnosti ze strany dodavatele radiových modemů tak, aby bylo možné simulovat vozidlo MHD a jeho preferenční nároky. Tato dispozice s radiovým modemem a součinnost dodavatele radiových modemů je nezbytná pro řádnou přípravu nabídky, zejm. odzkoušení a případné přizpůsobení námi nabízené technologie. Z tohoto důvodu žádáme o poskytnutí radiového modemu v co nejbližším termínu minimálně 45 dnů před koncem lhůty pro podání nabídek.*

**Informace zadavatele:**

Vzhledem k podrobnému popisu (součást přílohy č. 10 zadávací dokumentace) komunikačního protokolu na portu radiomodemu v řadiči SSZ nepovažuje zadavatel požadavek za opodstatněný. Testování proběhne v rozsahu vymezeném v zadávacích podmínkách a v pozvánce na testování, která bude zaslána uchazečům, kteří prokážou splnění kvalifikace.

**Dotaz č. 8 (obdržen dne 9. 10. 2014):**

*Zadávací dokumentace - Příloha č. 5, stránka 9*

*Obr.: Ukázka histogramu komunikace vozidla s řadičem křižovatky.*

*Znění dotazu:*

*Žádáme o upřesnění, co je to modul MCU. Jedná se o součást radiostanice, a nebo jde o samostatnou jednotku mezi modemem a řadičem?*

**Informace zadavatele:**

MCU je řídicí část radiostanice (radiomodemu) v řadiči SSZ obsahující mimo jiné sériové rozhraní RS-485 pro datovou komunikaci s řadičem SSZ na bázi zveřejněného komunikačního protokolu. Schéma má uchazeče pouze informovat o architektuře a kompletním popisu přenosu dat mezi vozidlem MHD a řadičem SSZ. Pro uchazeče je toto toliko schematické, neboť zásadní je popis komunikačního protokolu, který přenáší veškerá zadavatelem požadovaná data. Ostatní datové toky před rozhraním RS-485 jsou již věci výhradně systému společnosti Dopravní podnik Ostrava, a.s.

V Brně dne 15. 10. 2014



---

Statutární město Ostrava  
i.s. MT Legal s.r.o., advokátní kancelář  
Mgr. David Mareš, Ph.D., advokát