

DODATEČNÉ INFORMACE K ZADÁVACÍM PODMÍNKÁM č. 3 VYSVĚTLENÍ, DOPLNĚNÍ ČI ZMĚNA ZADÁVACÍ DOKUMENTACE

název: STATUTÁRNÍ MĚSTO KARVINÁ
sídlo: Fryštátská 72/1, 733 24 Karviná – Fryštát
zastoupený: Ing. Janem Wolfem, primátorem města
IČO: 00297534

Výše uvedený zadavatel Vám sděluje následující dodatečné informace k zadávacím podmínkám vztahujícím se k veřejné zakázce na dodávky, zadávané dle zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „ZZVZ“ nebo „zákon“).

VEŘEJNÁ ZAKÁZKA:

„Inteligentní dopravní systém na tř. 17. listopadu v Karviné“

Stav: Zveřejněno ve VVZ
Evidenční číslo zakázky: Z2020-042399

DOTAZY ZÁJEMCE Č. 1:

Vážení,
v souvislosti se zadávacím řízením veřejné zakázky „**Inteligentní dopravní systém na tř. 17. listopadu v Karviné – 2. vyhlášení**“, (dále jen „**veřejná zakázka**“) zadávanou zadavatelem Statutární město Karviná. (dále jen „**zadavatel**“) Vás žádáme o vysvětlení zadávacích podmínek veřejné zakázky a zodpovězení následujících dotazů.

Otázka č. 1

*Zadavatel ve smlouvě v čl. 3.1 uvádí „Smluvní strany se dohodly, že vlastníkem zhotovovaného předmětu díla je objednatel.“ Z tohoto ustanovení není jasné, zda je objednatel vlastníkem díla od počátku.
Uchazeč žádá Zadavatele o jasnou specifikaci, kdy se objednatel stává vlastníkem díla.*

Vyjádření zadavatele k dotazu č. 1:

Dle našeho názoru z ustanovení odst. 3.1 smlouvy vyplývá, že vlastníkem předmětu díla je od počátku objednatel (viz slovo: „zhotovovaného“).

Otázka č. 2

*Zadavatel ve smlouvě v čl. 4.2 uvádí „Zhotovitel je povinen zahájit práce na díle nejpozději do 15 dnů ode dne předání staveniště. Pokud zhotovitel nepřevzme ve stanovené lhůtě staveniště nebo práce na díle nezahájí ani ve lhůtě 15 dnů ode dne, kdy měl práce na díle zahájit, je objednatel oprávněn od této smlouvy odstoupit.“
Uchazeč žádá Zadavatele o informaci, jak bude postupováno, pokud k předání staveniště nedojde např. z důvodu nepříznivých klimatických podmínek.*

Vyjádření zadavatele k dotazu č. 2:

Máme za to, že staveniště může být předáno i při nevhodných klimatických podmínkách. Nevhodné klimatické podmínky mohou mít vliv na provádění prací nikoliv na samotné předání staveniště. Jak bude postupováno při nevhodných klimatických podmínkách během provádění prací, je řešeno v odst. 4.5 smlouvy. Podotýkáme rovněž, že dle odst. 4.1 smlouvy se objednatel a zhotovitel mohou dohodnout na předání staveniště i v jiném termínu než do 15 dnů ode dne doručení písemné výzvy k převzetí staveniště (viz formulace „nedohodnou-li se smluvní strany jinak“).

Otázka č. 3

Uchazeč se domnívá, že čl. 5.4 by měl být zahrnut do čl. 5.8, kde jsou uvedeny výjimky.

Vyjádření zadavatele k dotazu č. 3:

V odst. 5.4 smlouvy se uvádí: „Cena je stanovena jako cena nejvýše přípustná a platná až do termínu kompletního ukončení a převzetí díla objednatel. Případné změny cen v souvislosti s vývojem cen nemají vliv na celkovou sjednanou cenu díla.“ Odst. 5.8 řeší změnu ceny v případě víceprací či méněprací, způsob jejich ocenění. Domníváme se, že tyto odstavce není nezbytně nutné spojovat, jednalo by se pouze o formální úpravu, která nemá vliv na platnost těchto ustanovení smlouvy. Při tvorbě smlouvy bylo vycházeno ze smluv, které město v obdobných případech uzavírá i s jinými zhotoviteli, proto nebude změna smlouvy provedena.



EVROPSKÁ UNIE
Evropské strukturální a investiční fondy
Operační program Doprava



Otázka č. 4

Zadavatel ve smlouvě v čl. 5.5 uvádí „Zhotovitel je odpovědný za to, že sazba DPH je stanovena v souladu s platnými právními předpisy.“ Uchazeči se tento článek zdá nejasný, protože sazba DPH je stanovena zákonem a zhotovitel odpovídá za správný výpočet DPH.

Uchazeč žádá Zadavatele o úpravu článku.

Vyjádření zadavatele k dotazu č. 4:

Je samozřejmé, že sazba DPH je stanovena zákonem. Odstavec 5.5 smlouvy je myšlen tak, že zhotovitel odpovídá zejména za to, že bude správně zvolena sazba DPH, neboť sazby DPH jsou v zákoně různé.

Pozn. Dotaz č. 5 nebyl vznesen.

Otázka č. 6

Zadavatel ve smlouvě v čl. 11.3 uvádí „Záruční doba na stavbu se sjednává v délce 60 měsíců. Tato doba se nevztahuje na veškeré dodávky zařízení, technologie či předměty postupné spotřeby, kde je záruka shodná se zárukou poskytovanou výrobcem, přičemž zhotovitel však garantuje záruku nejméně 24 měsíců. Výše uvedené záruky platí za předpokladu dodržení všech pravidel provozu a údržby.“ Uchazeč v tomto ustanovení spatřuje rozpor, jelikož uchazeči není jasné, jakým způsobem má garantovat záruku nejméně 24 měsíců, pokud výrobce bude poskytovat záruku v délce 12 měsíců. Uchazeč žádá Zadavatele o vysvětlení a případnou nápravu ustanovení.

Vyjádření zadavatele k dotazu č. 6:

Ano, zadavatel opravdu požaduje, aby zhotovitel zajistil u dodávek zařízení, technologií či předmětů postupné spotřeby záruku v délce 24 měsíců. Pokud výrobce takovou záruku neposkytuje, bude muset zhotovitel v záruční době zajistit opravu na vlastní náklady. U dodávek zařízení, technologií a předmětů postupné spotřeby zadavatel trvá na záruce v délce 24 měsíců, neboť zadavatel hospodář s veřejnými prostředky a má tudíž zájem na tom, aby bylo dílo co nejdéle funkční. Toto ustanovení je běžně používáno ve vzorových smlouvách zadavatele.

Otázka č. 7

Zadavatel v smlouvě v čl. 12. Smluvní pokuty a úroky z prodlení požaduje velmi vysoké smluvní pokuty definované jak procentní sazbou, tak absolutní částkou. Na druhou stranu uvádí velmi nízký úrok z prodlení se zaplacením dlužné částky Zhotovitele. Z tohoto pohledu je smlouva nevyvážená.

Uchazeč žádá Zadavatele o nápravu.

Vyjádření zadavatele k dotazu č. 7:

Pokud jde o výši smluvní pokuty, tato musí být přiměřená. V případě porušení konkrétní povinnosti a vymáhání smluvní pokuty, posuzuje její přiměřenost soud, který může smluvní pokutu snížit.

Dle literatury (doc. JUDr. Dana Ondřejová Ph. D. Průvodce uzavíráním smluv, nakl. Wolters Kluwer, 2. vydání) kritéria přiměřenosti smluvní pokuty jsou odvislá od okolností konkrétního případu. Při zkoumání přiměřenosti smluvní pokuty je třeba zvážit funkce smluvní pokuty (preventivní, uhrazovací, sankční). Přiměřenost smluvní pokuty je třeba posoudit s přihlédnutím k celkovým okolnostem úkonu, jeho pohnutkám a účelu, který sledoval. Je nutno také zvážit důvody, které ke sjednání smluvní pokuty vedly, význam a hodnotu utvrzované povinnosti. Nelze vytvořit nějaký obecně přijímaný „sazebník“ smluvních pokut. Za hraniční sazbu u peněžitých procentuálních opakovaných sazeb smluvních pokut lze považovat smluvní pokutu ve výši 0,5% denně z dlužné částky za každý den prodlení. Nejčastější je výskyt smluvních pokut kolem 0,1% - 0,3% denně. Nutno však podotknout, že soudy v některých případech snížily i smluvní pokutu ve výši 0,05% denně z dlužné částky, v jiných případech však dle konkrétních okolností došly k závěru, že i smluvní pokuta ve výši 1% denně je přiměřená.

Výše smluvních pokut byla ověřována rovněž v registru smluv, kdy bylo zjištěno, že se smluvní pokuta za nedodržení termínu dokončení díla u 7 veřejných zadavatelů pohybovala v rozmezí 0,1 – 0,5% z ceny díla za každý den prodlení. Město je veřejným zadavatelem a hospodář s veřejnými prostředky, navíc musí být dodržen termín z důvodu pravděpodobného financování díla z dotace.

„Zadavatel nemá důvod nehradit cenu za řádně provedené dílo. Naopak zadavatel vzhledem ke skutečnosti, že hospodář s veřejnými prostředky a s ohledem na skutečnost, že dílo bude zřejmě financováno z dotace, potřebuje, aby zhotovitel splnil své povinnosti řádně a včas. Výše smluvních pokut se odvíjí od předpokládané hodnoty veřejné zakázky. Zadavatel má za to, že výše smluvních pokut je přiměřená.“

Otázka č. 8

Zadavatel v dokumentu PS 450 Dispečink SSZ v bodě 1.4.1 uvádí „Projektem realizovaný Dispečink SSZ musí zajistit komunikaci se všemi v projektu řešenými řadiči SSZ na třídě 17. listopadu i se stávajícími řadiči SSZ na území statutárního města Karviné, spadajícími do systému řízení dopravy ve městě.“ Ze Zadávací dokumentace není zřejmé, jaké jsou stávající SSZ, které mají být v rámci této zakázky připojeny na dispečink SSZ.



Uchazeč žádá Zadavatele o seznam všech SSZ, které by měly být připojeny na dispečink SSZ v rámci této zakázky. Dále seznam ostatních SSZ ve městě, které nemají být připojeny na dispečink. Zároveň o soupis jejich stávající výzbroje a výstroje, včetně konkrétního typu technologie (řadič, detekce, návěstidla a další periferie).

Vyjádření zadavatele k dotazu č. 8:

V rámci zakázky budou připojeny pouze řadiče SSZ, které jsou součástí stavby „Inteligentní dopravní systém na tř. 17. listopadu v Karviné“. Ostatní řadiče jsou typu CROSS RS 4.

Zadavatel přesto nad rámec nezbytnosti uvádí, že na stávajících křižovatkách jsou použity tyto typy technologie:

- řadiče HW doplňované typ CROSS RS 4,
- řadiče nahrazované typ CROSS RS-2,
- návěstidla se světelnými zdroji SWARCO, FUTURLED (AC 42 V s funkcí stmívání),
- indukční smyčkové detektory FEIG jsou součástí řadiče,
- chodecká tlačítka RTB, Eltodo, Langmatz.

Otázka č. 9

Zadavatel v dokumentu PS 450 Dispečink SSZ v bodě 1.4.1 uvádí „Dispečink musí reagovat na dopravní situaci v reálném čase a nastavit signální plány podle skutečné intenzity dopravy, reagovat na dopravní nehody apod.“ Z tohoto tvrzení nabývá Uchazeč dojmu, že součástí centrálního systému má být rovněž softwarový nástroj pro automatické dopravně závislé řízení. Nicméně výkaz výměr neobsahuje položku, kterou by mohl tento systém být naceněn. Uchazeč rovněž nenalezl potřebnou dokumentaci, která by definovala chování takového systému.

Uchazeč žádá Zadavatele o informaci, zda má být na straně dopravního dispečinku dodán systém pro automatické dopravně závislé řízení, nebo budou reakce na různé dopravní situace realizovány prostřednictvím dispečera a jím vybraného scénáře.

Pokud Zadavatel na straně dopravního dispečinku požaduje dodání systému pro automatické dopravně závislé řízení, Uchazeč žádá Zadavatele o informaci, zda je součástí zakázky rovněž nastavení tohoto systému a na základě jakých podkladů má být tento systém nastaven. Uchazeč rovněž žádá Zadavatele o poskytnutí kompletní technické specifikace takového centrálního dopravně závislého systému pro řízení SSZ.

Vyjádření zadavatele k dotazu č. 9:

Zadavatel sděluje, že se nejedná o plně automatické funkce (např. detekce dopravních nehod), ale o reakce na jejich důsledky (např. neočekávaná vzdutí, popřípadě kolony atd.) zobrazené na zátěžové mapě a následné vyvolání příslušného scénáře dispečerem na základě jím vybraného scénáře.

Otázka č. 10

V Zadávací dokumentaci je v PS450 Dispečink SSZ v článku 1.6 „Modul také musí disponovat otevřeným API pro poskytování otevřených dat.“

Uchazeč žádá Zadavatele, jakým způsobem bude data odebírat. Znamená to, že Uchazeč bude poskytovat data z dispečinku pomocí protokolu pro výměnu dopravních informací a dopravních dat?

Vyjádření zadavatele k dotazu č. 10:

Zadavatel požaduje možnost definovat nad pořízenými daty libovolný dataset včetně agregací a publikovat ho jako otevřená data.

Zadavatel sděluje, že OpenData budou předávána přes následující rozhraní

- rozhraní REST API – statické
- rozhraní OPEN API - on-line

Otázka č. 11

V Zadávací dokumentaci je v PS450 Dispečink SSZ v článku 1.9.4 „Požaduje se, aby data pořizovaná navrženým systémem sloužila jako otevřená – OpenData, a že bude umožněno jejich využití pro různé aplikace jiných správců.“

Ze Zadávací dokumentace v PS450 Dispečink SSZ v článku 1.9.4 není zřejmé, jaká data mají být přenášena (dopravní, technická, provozní....). Bez těchto jasných podkladů nemůže případný uchazeč připravit adekvátní nabídku, neboť právě od požadavků na dodávaný systém se odvíjí nabídková cena uchazečů.

Uchazeč žádá Zadavatele o informaci, jaká data bude Zadavatel v rámci realizace této zakázky požadovat. Jakým způsobem je bude odebírat? Znamená to, že Uchazeč bude poskytovat data z dispečinku pomocí protokolu pro výměnu dopravních informací a dopravních dat?

Vyjádření zadavatele k dotazu č.11:

Zadavatel požaduje možnost definovat nad pořízenými daty libovolný dataset včetně agregací a publikovat ho jako otevřená data.

Zadavatel sděluje, že OpenData budou předávána přes následující rozhraní

- rozhraní REST API – statické
- rozhraní OPEN API - on-line



Otázka č. 12

V Zadávací dokumentaci je v PS450 Dispečink SSZ je v článku „1.9 C-Roads a zajištění provázanosti DIC s NDIC“ popis zákonů, ustanovení a vyhlášek. Z celého článku 1.9 není zřejmé, co je popis legislativy a co má být dodáno Uchazečem. Dále je v Zadávací dokumentaci v PS450 Dispečink SSZ v článku 1.9.7 „Požaduje se, aby systém DIC přijímal a zobrazoval dopravní informace dodané prostřednictvím NDIC ŘSD (tj. PČR, IZS, správců komunikací a další) do DIC.“ a

v článku 1.9.8 „Požaduje se, aby systém DIC umožnil jak funkci zobrazování dopravních informací, tak i jejich zadávání (např. uzavírky, dopravní nehody, atd.) a jejich předávání do NDIC.“ Ze Zadávací dokumentace není zřejmé, jaké má Zadavatel požadavky a očekávání na Dispečink DIC včetně jeho provázanosti se systémem NDIC. Návrh systému DIC je každému zákazníkovi připravován na míru dle jeho konkrétních požadavků, proto je nutné, aby zákazník jasně definoval své požadavky. V případě, kdy je jediným hodnotícím kritériem této soutěže nabídková cena je nutné, aby zadavatel jasně specifikoval technické požadavky na dodávaný systém tak, aby byly systémy a nabídky uchazečů vzájemně technicky porovnatelné. Bez těchto jasných podkladů nemůže případný uchazeč připravit adekvátní nabídku, neboť právě od požadavků na dodávaný systém se odvíjí nabídková cena uchazečů.

Uchazeč žádá Zadavatele o informaci, zda je součástí dodávky rovněž systém DIC (Dopravní Informační Centrum)?

Pokud ANO, Uchazeč žádá zadavatele, aby doplnil ZD o kompletní technickou specifikaci systému DIC.

Uchazeč žádá zadavatele, aby doplnil ZD o kompletní technickou specifikaci na provázanost mezi systémy DIC se systémem NDIC.

Vyjádření zadavatele k dotazu č. 12:

Zadavatel nesouhlasí s názorem či obavou tazatele, že je specifikace požadavků na provázanost DIC s NDIC nedostatečná pro stanovení nabídkové ceny a mohla by vést k znevýhodnění některého z dodavatelů. Zadavatel má zato, že zadávací dokumentace PS 450 Dispečink SSZ v článku 1.9. je detailní a víc než dostatečná.

Otázka č. 13

Zadavatel v technické zprávě v kapitole Požadavky na řadič SSZ uvádí: „v případě že se řadič nachází v koordinovaného tahu, je propojen koordinační kabelem (metalickým nebo optickým), musí vzájemně komunikovat s ostatními pomocí datové linky (v případě metalického kabelu vytvořené jediným párem) a systém musí být schopen ovládnutí celého tahu jedním (nadřazeným) řadičem (za splnění požadavku se nepovažuje přenos paralelních výstupů řadiče převáděných nezávislým HW na sériovou komunikaci); tato funkce musí být zachována bez ohledu na způsob i při připojení k jakémkoliv nadřazené úrovni.“ Uchazeč si dovoluje upozornit, že zadavatel požaduje zastaralé technické řešení, které se opírá o komunikaci pomocí datové linky mezi řídicím řadičem (Master) a podřízenými řadiči (Slave), kdy Master přebírá řízení nad jedním či více zařízeními Slave a tím defacto nahrazuje funkci dopravní ústředny. Toto řešení je z pohledu moderního řízení dopravy zastaralé a nepoužívané. V moderních městech disponujících dopravní ústřednou, která on-line komunikuje s řadiči, je tento druh řízení dopravy přežitkem. Zadavatel v zadávací dokumentaci popsal technické řešení řadičů společnosti CROSS Zlín, a.s.. Toto řešení považuje Uchazeč za tzv.

vendor lock nejen na tuto zakázku, ale i pro případné další rozšíření systému. Světoví výrobci technologií SSZ, kteří mohou být uchazeči o tuto veřejnou zakázku, nebudou schopni připojit svoji technologii řadičů na stávající řadiče společnosti CROSS Zlín, a.s. pomocí tohoto proprietárního protokolu. Zároveň Uchazeč upozorňuje na fakt, že k realizaci požadavku komunikovat s ostatními řadiči pomocí datové linky je nutná součinnost výrobce nebo dodavatele technologie Cross Zlín, který musí zpřístupnit a zveřejnit protokol.

Žádáme Zadavatele o úpravu dokumentace pro PS451 – PS457 tak, aby se mohli této soutěže zúčastnit i ostatní výrobci technologie pro řízení dopravy, a nejen výrobce technologie CROSS Zlín, a.s. případně prodejci této technologie.

Zajistí Zadavatel plnou součinnost stávajícího dodavatele technologie řadičů CROSS na práce související s úpravou stávajících řadičů (koordinační vazby) v návaznosti na nově dodávané řadiče?

Důvodem nutné součinnosti je fakt, že komunikace mezi řadiči různých výrobců není řešena otevřeným protokolem, jako například komunikace mezi řadičem a DÚ prostřednictvím OCIT-O V2.0. Součinnost zajištěná zadavatelem je nutná pro zaručení rovných podmínek pro všechny uchazeče (různé technologie) tak, aby výrobce řadičů CROSS Zlín, a.s. neblokoval možnost zúčastnit se dalším výrobcům.

Předem děkujeme za Vaši součinnost.

Vyjádření zadavatele k dotazu č. 13:

Komunikace mezi řadiči pomocí datové linky (pro všechna použití) je požadována pro řadiče stejné technologie.

Z toho důvodu není žádnému dodavateli bráněno (při dlčí spolupráci s třetí stranou) podat nabídku, splní-li požadavek na datovou komunikaci mezi řadiči dodaného typu.

K ovládnutí celého tahu z jednoho řadiče zadavatel upřesňuje, že se jedná požadavek na takovou schopnost, který platí v kontextu první věty, tedy v případě jednotné technologie na celém tahu; v případě rozdílných technologií budou tyto řešeny odděleně, přičemž ovládnutí řadičů prostřednictvím datové linky je pouze jedním nikoliv jediným, jejím využitím.

Ke svému požadavku Zadavatel dále doplňuje, že se vůbec nejedná o jakémkoliv suplování funkcí dispečinku a Zadavatel hodlá plně využít všech jeho možností; proto funkci nadřazeného řadiče vyžaduje Zadavatel jako schopnost, neboť je výhodná pro jednoduché ovládnutí více řadičů v případě mimořádných událostí při nefunkčním dispečinku či ztrátě spojení s ním. Tazatel se tedy nemusí obávat z používání zastaralého systému řízení v Karviné.

Nadto však Zadavatel tazatele odkazuje na Technickou zprávu, a to na požadavky v následující odrážce (za tou, na kterou zájemce poukazuje), které zahrnují další využití komunikace datovou linkou mezi řadiči. Tam Zadavatel

vyžaduje mít k dispozici zásadní funkcionalitu pro zajišťování preference MHD na té nejvyšší úrovni při minimálních



negativních dopadech na ostatní směry, přičemž se opět jedná o požadavek na přenos informací mezi řadiči stejné technologie SSZ. Proto ani v tomto případě není ve smyslu první věty žádnému dodavateli bráněno podat nabídku.

DOTAZY ZÁJEMCE Č. 2:

Vysvětlení zadávací dokumentace dle § 98 odst. 1 písm. a) zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek
Vážení

Jako zadavatele Statutární město Karviná (dále jen „zadavatel“) Vás žádáme o vysvětlení zadávací dokumentace veřejné zakázky Inteligentní dopravní systém na tř. 17. listopadu v Karviné – 2. vyhlášení (dále jen „veřejná zakázka“).

Zadavatel zveřejnil v zadávací dokumentaci v příloze č. 5 soupis prací, který obsahuje vyplněné položky s cenami za úpravu stávajících řadičů společnosti CROSS Zlín, a.s. (dále Preliminář), pro připojení řadičů na nově dodávaný dopravní dispečink. Preliminář bude v rámci stávajících zakázek realizovat dodavatel stávajících řadičů technologie CROSS Zlín. Celková hodnota tohoto prelimináře činí 4 662 230,00 Kč bez DPH.

Jedná se o následující položky

PS451 – SSZ třída 17. listopadu – částka prelimináře celkem 1 137 700 Kč bez DPH

162	M	404611212	Doplnění HW stávajícího řadiče	kus	1,000	190 000,00	190 000,00	Zadavatelem stanovená cena
163	M	404611203	Základový rám pod řadič - plastový	kus	1,000	11 000,00	11 000,00	Zadavatelem stanovená cena
164	M	404611217	Doplnění HW a SW mikroprocesorového řadiče o rozhraní pro C2X	kus	1,000	85 000,00	85 000,00	Zadavatelem stanovená cena
165	K	220960192	Regulace a aktivace jedné signální skupiny mikroprocesorového řadiče	kus	1,000	26 460,00	26 460,00	Zadavatelem stanovená cena
166	K	220960196	Regulace a aktivace každé další signální skupiny s použitím montážní plošiny	kus	5,000	5 460,00	27 300,00	Zadavatelem stanovená cena
167	K	220960199	Regulace a aktivace každé další signální skupiny mikroprocesorového řadiče bez použití plošiny	kus	14,000	2 700,00	37 800,00	Zadavatelem stanovená cena
168	K	220960222	Programování řadiče MR přes deset světelných skupin	kus	5,000	45 040,00	225 200,00	Zadavatelem stanovená cena
170	K	220960225	Programování řadiče MR na celočervenou do čtyř světelných skupin	kus	1,000	14 110,00	14 110,00	Zadavatelem stanovená cena
171	K	220960226	Programování řadiče MR na celočervenou za každou další světelnou skupinu	kus	16,000	2 860,00	45 760,00	Zadavatelem stanovená cena
172	K	220960301	Příprava ke komplexnímu vyzkoušení křižovatky s mikroprocesorovým řadičem MR za první signální skupinu	kus	1,000	30 320,00	30 320,00	Zadavatelem stanovená cena
173	K	220960302	Příprava ke komplexnímu vyzkoušení křižovatky s mikroprocesorovým řadičem MR za každou další signální skupinu	kus	19,000	9 520,00	180 880,00	Zadavatelem stanovená cena
174	K	220960311	Komplexní vyzkoušení křižovatky s mikroprocesorovým řadičem MR před uvedením zařízení do provozu do pěti signálních skupin	kus	1,000	64 960,00	64 960,00	Zadavatelem stanovená cena
175	K	220960312	Komplexní vyzkoušení křižovatky s mikroprocesorovým řadičem MR před uvedením zařízení do provozu za každých dalších pět signálních skupin	kus	3,000	62 470,00	187 410,00	Zadavatelem stanovená cena
177	K	220960444	Kontrola silničního signalizačního zařízení včetně kontroly přicházejících koordinačních povelů a impulsů, kontroly reakce zařízení na příslušné povely, prověření obvodů pro volby programu, prověření obvodů pro výběr impulsů v podřízeném koordinovaném režii	kus	1,000	11 500,00	11 500,00	Zadavatelem stano

PS452 – SSZ třída 17. listopadu – třída Osvození – částka celkem 1 117 100 Kč bez DPH

158	M	404611212	Doplnění HW stávajícího řadiče	kus	1,000	250 000,00	250 000,00	Zadavatelem stanovená cena
159	M	404611203	Základový rám pod řadič - plastový	kus	1,000	11 000,00	11 000,00	Zadavatelem stanovená cena
160	M	404611217	Doplnění HW a SW mikroprocesorového řadiče o rozhraní pro C2X	kus	1,000	85 000,00	85 000,00	Zadavatelem stanovená cena
161	K	220960192	Regulace a aktivace jedné signální skupiny mikroprocesorového řadiče	kus	1,000	26 460,00	26 460,00	Zadavatelem stanovená cena
162	K	220960196	Regulace a aktivace každé další signální skupiny s použitím montážní plošiny	kus	5,000	5 460,00	27 300,00	Zadavatelem stanovená cena



EVROPSKÁ UNIE
Evropské strukturální a investiční fondy
Operační program Doprava



163	K	220960199	Regulace a aktivace každé další signální skupiny mikroprocesorového řadiče bez použití plošiny	kus	21,000	2 700,00	56 700,00	Zadavatelem stanovená cena
164	K	220960222	Programování řadiče MR přes deset světelných skupin	kus	5,000	45 040,00	225 200,00	Zadavatelem stanovená cena
166	K	220960225	Programování řadiče MR na celočervenou do čtyř světelných skupin	kus	1,000	14 110,00	14 110,00	Zadavatelem stanovená cena
167	K	220960226	Programování řadiče MR na celočervenou za každou další světelnou skupinu	kus	23,000	2 860,00	65 780,00	Zadavatelem stanovená cena
168	K	220960301	Příprava ke komplexnímu vyzkoušení křižovatky s mikroprocesorovým řadičem MR za první signální skupinu	kus	1,000	30 320,00	30 320,00	Zadavatelem stanovená cena
169	K	220960302	Příprava ke komplexnímu vyzkoušení křižovatky s mikroprocesorovým řadičem MR za každou další signální skupinu	kus	26,000	9 520,00	247 520,00	Zadavatelem stanovená cena
170	K	220960311	Komplexní vyzkoušení křižovatky s mikroprocesorovým řadičem MR před uvedením zařízení do provozu do pěti signálních skupin	kus	1,000	64 960,00	64 960,00	Zadavatelem stanovená cena
171	K	220960312	Komplexní vyzkoušení křižovatky s mikroprocesorovým řadičem MR před uvedením zařízení do provozu za každých dalších pět signálních skupin	kus	5,000	62 470,00	312 350,00	Zadavatelem stanovená cena
173	K	220960444	Kontrola silničního signalizačního zařízení včetně kontroly přicházejících koordinačních povelů a impulsů, kontroly reakce zařízení na příslušné povely, prověření obvodů pro volby programu, prověření obvodů pro výběr impulsů v podřízeném koordinovaném režimu (zelená vlna)	kus	1,000	11 500,00	11 500,00	Zadavatelem stanovená cena

PS456 - SSZ třída 17. listopadu – Kosmonautů – částka celkem 979 230 Kč bez DPH

167	M	404611212	Doplnění HW stávajícího řadiče	kus	1,000	190 000,00	190 000,00	Zadavatelem stanovená cena
168	M	404611203	Základový rám pod řadič - plastový	kus	1,000	11 000,00	11 000,00	Zadavatelem stanovená cena
169	M	404611217	Doplnění HW a SW mikroprocesorového řadiče o rozhraní pro C2X	kus	1,000	85 000,00	85 000,00	Zadavatelem stanovená cena
170	K	220960192	Regulace a aktivace jedné signální skupiny mikroprocesorového řadiče	kus	1,000	26 460,00	26 460,00	Zadavatelem stanovená cena
171	K	220960196	Regulace a aktivace každé další signální skupiny s použitím montážní plošiny	kus	3,000	5 460,00	16 380,00	Zadavatelem stanovená cena
172	K	220960199	Regulace a aktivace každé další signální skupiny mikroprocesorového řadiče bez použití plošiny	kus	10,000	2 700,00	27 000,00	Zadavatelem stanovená cena
173	K	220960222	Programování řadiče MR přes deset světelných skupin	kus	5,000	45 040,00	225 200,00	Zadavatelem stanovená cena
175	K	220960225	Programování řadiče MR na celočervenou do čtyř světelných skupin	kus	1,000	14 110,00	14 110,00	Zadavatelem stanovená cena
176	K	220960226	Programování řadiče MR na celočervenou za každou další světelnou skupinu	kus	10,000	2 860,00	28 600,00	Zadavatelem stanovená cena
177	K	220960301	Příprava ke komplexnímu vyzkoušení křižovatky s mikroprocesorovým řadičem MR za první signální skupinu	kus	1,000	30 320,00	30 320,00	Zadavatelem stanovená cena
178	K	220960302	Příprava ke komplexnímu vyzkoušení křižovatky s mikroprocesorovým řadičem MR za každou další signální skupinu	kus	13,000	9 520,00	123 760,00	Zadavatelem stanovená cena
179	K	220960311	Komplexní vyzkoušení křižovatky s mikroprocesorovým řadičem MR před uvedením zařízení do provozu do pěti signálních skupin	kus	1,000	64 960,00	64 960,00	Zadavatelem stanovená cena
180	K	220960312	Komplexní vyzkoušení křižovatky s mikroprocesorovým řadičem MR před uvedením zařízení do provozu za každých dalších pět signálních skupin	kus	2,000	62 470,00	124 940,00	Zadavatelem stanovená cena
182	K	220960444	Kontrola silničního signalizačního zařízení včetně kontroly přicházejících koordinačních povelů a impulsů, kontroly reakce zařízení na příslušné povely, prověření obvodů pro volby programu, prověření obvodů pro výběr impulsů v podřízeném koordinovaném režimu (zelená vlna)	kus	1,000	11 500,00	11 500,00	Zadavatelem stanovená cena



Uchazeč je dlouhodobým dodavatelem technologie SSZ na českém trhu. Dle jeho odborného názoru jsou částky za úpravu řadičů nadhodnocené a za uvedenou cenu může zadavatel pořídit kompletní nové SSZ a ne pouze upgrade staré technologie.

Pro příklad může být zakázka z loňského roku Dopravní telematika ZR2018 ve městě Žďár nad Sázavou (smlouva s cenami je uveřejněná v registru smluv <https://smlouvy.gov.cz/smlouva/9738987>), kde v otevřené soutěži byly nabídkové ceny poloviční.

Preliminář ve veřejné zakázce u SSZ PS452 – SSZ třída 17. listopadu – třída Osvození – je 1 117 100 Kč bez DPH. Shodná SSZ, dle počtu signálních skupin, byla ve výše uvedené otevřené soutěži nabídnuta za cenu 556 598,21 Kč bez DPH což je o více než polovinu méně než u výše uvedeného prelimináře.

Ve veřejné zakázce se prakticky jedná o kompletní rekonstrukci SSZ (sloupy, kabely, návěstidla, podstavec pod řadič a dalších položek). Jedinou položkou, která nesmí být nahrazena je stávající řadič SSZ což v uchazeči vyvolá dojem, že Zadavatel chce zamezit účasti ve veřejné zakázce uchazečům, kteří nedodávají technologie společnosti CROSS Zlín, a.s.

Dále výše uvedené výkazy výměr Zadavatele obsahují nadbytečné a účelově vygenerované položky, které budou realizovány stávajícím dodavatelem. Jako příklad Uchazeč uvádí ceny z PS456, kde cena za software řadiče (položky 173, 175, 176) je stanovena na cenu 267 910 Kč bez DPH a cena za Komplexní vyzkoušení a kontrolu řadiče (170, 171, 172, 177-180,182) stanovena na cenu 425 320 Kč bez DPH. Příkladem pro nadbytečné položky, které mají navýšit cenu Prelimináře Uchazeč uvádí například zpracování dopravního řešení v počtu 5 kusů a rovněž vytvoření programu řadiče MR ve stejném počtu. Uchazeč uvádí, že pro každé SSZ se standartně zpracovává jednou dopravní řešení, které se poté odsouhlasují dotčené orgány státní správy (DOSS). Toto dopravní řešení obsahuje veškeré potřebné způsoby řízení včetně programů pro řízení i v tzv. režimu celočervená. Rovněž software řadiče „Programování řadiče MR přes deset světelných skupin (položka 173)“ je zpracováván vždy pouze jedenkrát (nikoli 5x jak je uvedeno ve výkazu výměr) a obsahuje veškeré způsoby řízení tak, jak je uvedeno v dopravním řešení (pro přiblížení situace uchazeč uvádí příklad, že v počítači nemá zadavatel 5 x operační systém Windows). Z tohoto důvodu shledává Uchazeč položky Programování řadiče MR na celočervenou do čtyř světelných skupin (175) a Programování řadiče MR na celočervenou za každou další světelnou skupinu (176) jako nadbytečné a uměle navyšují cenu Prelimináře protože již toto obsahuje položka „Programování řadiče MR přes deset světelných skupin“ a tím se tyto položky dublují.

Uchazeč shledává velikost rozpočtu Prelimináře ve výši 4 662 230,00 Kč bez DPH za násobně nadhodnocenou, převyšující cenu dodání nových řadičů včetně jeho naprogramování, instalace a odzkoušení (s odvoláním na zakázku Dopravní telematika ZR2018 ve městě Žďár nad Sázavou). Hodnota Prelimináře umožní stávajícímu dodavateli (výrobci technologie) konkurenční výhodu v podobě finanční rezervy, kterou bude moci využít ke kompenzaci marže ve veřejné zakázce. Tím dochází k znevýhodnění dalších případných výrobců technologie a omezení otevřenosti veřejné zakázky.

Dotaz: Uchazeč v návaznosti na výše uvedené žádá Zadavatele o vysvětlení zadávací dokumentace a následnou úpravu technické dokumentace tak, aby soutěž v rámci veřejné zakázky byla otevřená a umožňovala účast co nejširšímu spektru uchazečů, kteří jsou dodavatelé technologie pro řízení dopravy a mohou zajistit nižší cenu pro Zadavatele.

Žádáme o zajištění kompletní součinnosti včetně poskytnutí protokolu stávajícího dodavatele technologie pro řízení dopravy, pokud Zadavatel bude chtít zachovat stávající technologii.

Žádáme Zadavatele o úpravu celého výkazu výměr tak, aby položky byly ve správných počtech a nebyly dublované.

Vzhledem ke způsobu hodnocení nabídky – ekonomická výhodnost nabídky žádáme Zadavatele pro zachování rovných podmínek této veřejné zakázky, aby umožnil potencionálním uchazečům výměnu všech stávajících řadičů. Uchazeč by měl mít možnost si sám rozhodnout, která z variant bude pro něj výhodnější, aby uspěl v této veřejné zakázce.

V případě, že Zadavatel nevyhoví uchazeči a neupraví zadávací dokumentaci tak, aby u této nadlimitní veřejné zakázky byla Zadavatelem dodržena zásada transparentnosti a přiměřenosti a dále dodržovat zásadu rovného zacházení a zákazu diskriminace dle § 6 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, v platném znění, bude muset uchazeč bránit svá práva a podat v této veřejné zakázce námitku Zadavateli proti zadávacím podmínkám a poté příp. i návrh Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže.

Vyjádření zadavatele k dotazům zájemce:

K poznámce tazatele o nadbytečnosti počtu dopravních řešení porovnáním se zakázkou „Dopravní telematika ZR2018 ve městě Žďár nad Sázavou“, zadavatel uvádí, že zakázka ve městě Žďár n/Sázavou řešila rekonstrukci tří SSZ křižovatek a tří SSZ přechodů pro chodce (z nichž dva mají společný řadič). Na všech pěti lokalitách jsou izolovaná SSZ v dynamickém režimu řízení, avšak bez vzájemné koordinace. Zadavatel na požadavku zpracování pěti dopravních řešení pro jednotlivá SSZ, při zajištění vzájemné koordinace SSZ v rámci celého tahu na tř. 17. listopadu, trvá. Počet dopravních řešení požadovaných v zadávací dokumentaci odpovídá současnému stavu a není důvod jejich počet měnit. Pro úplnost zadavatel uvádí, že v rámci liniové koordinace v dopravně závislém řízení s pevnou délkou cyklu, nelze vystačit s jedním signálním plánem v průběhu celého dne a bude nutné je na základě aktuálního dopravního zatížení v průběhu dne měnit (přepínat).

K podmínce zachování stávající technologie, k zajištění transparentního prostředí pro všechny dodavatele, a především k výši cenové hladiny prelimináře se již zadavatel vyjádřil v dříve uveřejněných dodatečných informacích a na tyto zadavatel uchazeče odkazuje. Předchozí odpověď zadavatel pouze rozšiřuje o sdělení, že u porovnávací zakázky použité v argumentaci v minulé odpovědi se zadavatel seznámil i s dalšími detaily, včetně typu technologie SSZ, kterou srovnávací zakázka obsahuje.

Zadavatel trvá na tom, že nároky zadavatele plně odpovídají jeho potřebám a zkušenostem, přičemž požadavky v zadávací dokumentaci plně respektují zákaz diskriminace a nebrání žádnému dodavateli podat nabídku.



PRODLOUŽENÍ LHŮTY PRO PODÁNÍ NABÍDEK

Zadavatel prodlužuje lhůtu pro podání nabídek, a to do 08. 02. 2021 v 09:00 hodin.

V Karviné dne 13. 01. 2021

S pozdravem

.....
Miroslav Švancar, administrátor VZ



EVROPSKÁ UNIE
Evropské strukturální a investiční fondy
Operační program Doprava

Ministerstvo
dopravy 