



Zadavatel:

Dopravní podnik Ostrava a.s.

se sídlem: Poděbradova 494/2, Moravská Ostrava, 702 00 Ostrava

IČO: 61974757

Název veřejné zakázky:

„Dodávka 40 ks nových nízkopodlažních středněkapacitních tramvají“

zadávaná v otevřeném řízení podle ust. § 27 zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách,
ve znění pozdějších předpisů

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, obdržela v níže uvedeném termínu žádost dodavatele o dodatečné informace k zadávacím podmínkám. V návaznosti na obdrženou žádost zadavatel níže uvádí přesné znění žádosti a připojuje k nim dodatečné informace.

Dodatečné informace zadavatel uveřejnil, včetně přesného znění žádosti, rovněž na profilu zadavatele.

Žádost o dodatečné informace č. 1 (obdržena dne 31. 8. 2016):

Ze zadávacích podmínek k Veřejné zakázce, zejména ze závazného vzoru návrhu kupní smlouvy se podává, že při předložení nabídky včetně podepsaného návrhu smlouvy by již součástí takového návrhu smlouvy měla být i příloha č. 3, která je označena jako „*Technické podmínky zpracované v členění dle vyhlášky č. 173/1995 Sb. v platném znění včetně příloh pro nízkopodlažní středněkapacitní tramvaje*“ (dále jen „**Technické podmínky**“). Předpokládáme, že se v tomto případě má jednat pouze o návrh příslušných Technických podmínek, jak je u předkládání nabídek ve veřejných zakázkách obvyklé, a to z toho důvodu, že řádné Technické podmínky schválené příslušným úřadem představují ve smyslu odst. 2.2 vzoru návrhu kupní smlouvy předmět dodávky.

Současně uvádíme, že s ohledem na skutečnost, že Technické podmínky obsahují vždy řadu ukazatelů, které vyplývají z provedených měření, není vůbec možné před výrobou příslušných vozidel dodat něco jiného, než právě návrh Technických podmínek, ledaže by uchazeč již měl příslušná vozidla k dispozici před datem podání nabídky. Současně jsme toho názoru, že Technické podmínky, resp. jejich návrh musí obsahovat celou řadu velice precizně specifikovaných parametrů konstrukčních celků a komponentů, které není ve fázi před samotným vývojem a dodávkou určit s naprostou jistotou (např. trakční a pomocné měniče).

V tomto směru se jeví jako vhodné poskytnout uchazečům určitou flexibilitu při následné dodávce vozidel (např. přípustnou odchylkou oproti návrhu Technických podmínek), neboť ve fázi zpracování nabídky nelze zcela s jistotou předjímat, jaké budou přesné parametry finálních Technických podmínek a současně není možné v této fázi zcela přesně specifikovat např. to, jaké

komponenty, jakého konkrétního dodavatele s jakými zcela přesnými parametry budou při výrobě vozidel použity. Tento požadavek se přirozeně netýká parametrů, které jsou předmětem hodnocení.

S ohledem na shora uvedené bychom si Vás tímto dovolili zdvořile požádat o:

- i. Potvrzení, že součástí návrhu smlouvy předloženého v nabídce má být právě **návrh** Technických podmínek, přičemž až následnou součástí dodávky budou řádně schválené Technické podmínky – předpokládáme, že ano.
- ii. Sdělení, zda je nutné při zpracování návrhu Technických podmínek uvádět již zcela přesnou specifikaci konstrukčních celků a komponentů (včetně uvedení výrobce) – předpokládáme, že nikoli.
- iii. Sdělení, zda je uchazečům umožněno, v rámci zachování technické specifikace poptávaných vozidel, se při samotné dodávce určitým způsobem odchýlit od návrhu Technických podmínek předložených jako součást nabídky, přičemž taková odchylka se nemůže dotýkat parametrů, které jsou předmětem hodnocení – pokud ano, jakým způsobem.

Informace zadavatele:

Ad i.)

Zadavatel potvrzuje, že součástí návrhu smlouvy předloženého v nabídce musí být mimo jiné také návrh Technických podmínek, které uchazeč zpracuje v souladu s nabízenými vozidly.

Ad ii.)

Zadavatel potvrzuje, že v technických podmínkách doložených v rámci nabídky nemusí být identifikování výrobců konstrukčních celků a komponentů. Zadavatel si je vědom skutečnosti, že technické podmínky nemusí být k okamžiku podání nabídky doposud schválené, a proto nelze bezpodmínečně trvat na naprosté neměnnosti technických podmínek. Zadavatel tedy připouští drobné odchylky technických podmínek poskytnutých jako součást plnění, tedy s dodávkou prvního vozidla, od těch uvedených v nabídce, ale pouze za předpokladu, že se údaje konstrukčních celků a komponentů v řádně schválených technických podmínkách Drážním úřadem ČR (viz. bod 2.2 návrhu smlouvy) nebudou od

těch uvedených v nabídce odlišovat v neprospěch zadavatele, tj. nabízené konstrukční celky a komponenty musí mít minimálně stejné, nebo lepší parametry, než bylo uvedeno v nabídce. Technické podmínky, které budou součástí nabídky, musí být zpracovány v souladu s vyhláškou MD 173/1995 Sb.; příloha 4 část II. V platném znění.

Ad iii)

Zadavatel v této souvislosti odkazuje na předchozí odpověď.

Zadavatel bez předchozí žádosti poskytuje dodavatelům podle ust. § 49 odst. 4 ZVZ následující dodatečné informace k zadávacím podmínkám.

Informace zadavatele:

Zadavatel upřesňuje bod 3.9 Přílohy č.3 ZD. „3.9 Vůz musí být vybaven zvedacími místy pro zvedání v údržbě i v případě mimořádné události (vykolejení) zvedacím zařízením provozovatele“ tak, že minimální výška zvedacího zařízení provozovatele v případě mimořádné události je 350 mm.

V souladu s ust. § 40 odst. 3 ZVZ přistoupil zadavatel s ohledem na povahu poskytnutých informací k přiměřenému prodloužení lhůty pro podání nabídek na plnění veřejné zakázky. Zadavatel ruší konec lhůty pro podání nabídek stanovený na 22. 9. 2016 do 10,00 hodin, jakož i původně stanovený termín otevírání obálek s nabídkami, a nově určuje lhůtu pro podání nabídek na **26. 9. 2016 do 10,00 hodin.**

Žádost o dodatečné informace č. 2 (obdržena dne 9. 9. 2016):

Dovolujeme si Vás požádat o dodatečné vyjasnění následujících bodů, týkajících se dokumentu Příloha 3 Zadávacích podmínek:

1. Kapitola 6.1

Pro každé vozidlo zadavatel dodá:

- **Palubní počítač (dále jen PP) - EPIS 4.0B**
- **Terminál EPT 4.08B vč. držáku, bez propojovací kabeláže s PP, -**
- **Radiostanice TAIT TM 8105 vč. propojovací kabeláže s PP,**
- **WiFi anténa EPW-58, vč. propojovací kabeláže s PP.**

Palubní počítač a radiostanice budou umístěny ve skříní elektroniky. Požadujeme dodání a instalaci antény radiostanice VA35 s kabelem a zkrácení antény na délku 425mm.

Zadavatel uvádí pouze typové označení, na jehož základě není možné identifikovat o jaké zařízení se přesně jedná. Pro jednoznačný výklad je třeba definovat výrobce zařízení spolu s potřebnými technickými parametry – datový list, komunikační protokol atd.

Z textu zadávacích podmínek není jasný pojem „skříní elektroniky“ .

Anténa radiostanice VA35 – jak bylo výše uvedeno – nelze přesně identifikovat výrobek.

2. Kapitola 6.3.3

LCD monitory musí být kompatibilní s palubním systémem vozidla a se systémem dálkového přenosu dat používaným v DPO, tj. musí být možné dálkově spolehlivě přehrávat firmware i data.

Znamená to tedy, že LCD monitory musí být schopny samostatné funkce dálkového přenosu dat bez vazby na ostatní prvky informačního systému (zvláště palubního počítače)?

3. Kapitola 6.4

- **zobrazovač času a pásma GTC24B umístěný za kabinou řidiče,**
- **mikrofon na tzv. „husím krku“ včetně kabeláže k palubnímu počítači,**
- **modulátor indukční smyčky (BSV-TR 12; „bezkontaktní stavění výhybek“) umístěný ve skříně elektroniky na přístupném místě,**
- **vysílací cívka systému BSV-TR 12 umístěná a zapojená dle specifikace zadavatele s kabelem vyvedeným s dostatečnou rezervou do skříně elektroniky,**
- **povelový přijímač pro nevidomé napojený do skříně elektroniky včetně napojení na palubní počítač a montáž antény s kabelem RGB 50 ohm koaxiál umístěný v prostoru nad prvními dveřmi.**

Z textu není jasné, zda výše uvedené komponenty dodá zadavatel, nebo dodavatel.

V případě nákupu dodavatelem je třeba uvést detailnější informace – tak jak požadujeme v bodě 1.

Informace zadavatele:

Skříně elektroniky je míněn uzamykatelný prostor pro umístění palubní elektroniky, svorkovnic apod. vybavený nosnými lištami a příslušnou elektroinstalací. Komponenty palubního systému (s výjimkou rdst) vyrábí firma Herman (resp. Ing. Ivo Herman, CSc.) a jejich základní popis potřebný pro fyzickou instalaci je obsažen v dokumentu „Soupis komponent palubního systému“, který zadavatel poskytuje současně s těmito dodatečnými informacemi. Komunikační protokoly nejsou pro fyzickou instalaci potřebné. Pro finalizaci umístění je zadavatel vybranému uchazeči připraveni poskytnout 1ks terminálu a 1ks antény EPW. Zadavatel požaduje dodání antény Tesla VA35, případně antény ekvivalentní pro fonickou a datovou komunikaci v pásmu 160 MHz.

Systém dálkového nahrávání je WiFi síť 5,4 GHz s funkcí dálkového zapínání a vypínání palubní elektroniky v pásmu 866 MHz metodou FHSS. Dálkové přenosy dat budou uskutečňovány prostřednictvím antény EPW-58F a palubního počítače, který data distribuuje do periférií. Proto LCD monitory budou schopny přijímat aktualizovaná data touto cestou a toto řešení zadavatel preferuje. Zadavatel připouští i nezávislý způsob, a to za podmínky dodržení úplné kompatibility a dosažení cílového stavu popsaného v zadávací dokumentaci, tj. možnost dálkově spolehlivě přehrávat firmware i data.

Všechny komponenty uvedené v bodě 6.4 přílohy č. 3 zadávací dokumentace musí být součástí dodávky. Zadavatel považuje stávající informace uvedené v příslušném bodě přílohy č. 3 zadávací dokumentace za postačující pro uskutečnění dodávky. Zadavatel současně připouští dodání ekvivalentních komponent jiného výrobce.

Přílohu tvoří „Soupis komponent palubního systému“

Žádost o dodatečné informace č. 3 (obdržena dne 15. 9. 2016):

Tyto dotazy se týkají přílohy č. 3 Zadávací dokumentace – Specifikace předmětu plnění:

- a) V bodě 1.3. je udána max. šířka vozidla 2,6 m. Vozidlo má splňovat platné normy, jak je uvedeno v bodě 1.2. platí norma ČSN, která umožňuje šířku vozidla až šířky 2,65 m. Jaká jsou omezení na straně infrastruktury, která neumožňují provoz normového vozidla v plné šířce? Jaká jsou infrastrukturní omezení např. šířka profilu v obloucích a křiženicích, je zaručen průjezd vozidla o šířce skříně 2,6 m bez omezení?
- b) Pro nízkopodlažní vozidla jsou relevantní zakružovací oblouky lomu nivelety. Jaké jsou limitní hodnoty na kolejové síti DP Ostrava?
- c) V bodě 1.9 je umožněna různá výška nástupní hrany, avšak nejsou uvedeny mezní rozměry nástupišť (vzdálenost od osy koleje, výška nad TK). Kromě zajištění funkčnosti nástupních systémů je toto relevantní také pro dodržení sklonu rampy resp. její délky apod.
- d) Podle bodu 3.9. je třeba vůz vybavit rozhraním pro zvedání, které bude kompatibilní se zařízením zadavatele. Můžete prosím uvést alespoň o jaký druh příp. typ zařízení se jedná (jeřáb, přenosné hydraulické válce, ...).
- e) V bodě 4.2. je požadováno vytažení podlahové krytiny až do výšky 15 cm. Je možné užít nižšího přesahu, pokud bude jinak technicky zabezpečeno, že nedojde k vnikání vody do bočnic?
- f) V bodě 1.18 jsme předepsáno splnění hlukových limitů podle normy ČSN 281300. Tato norma v aktuálním vydání neobsahuje žádné konkrétní hlukové limity. Je tedy třeba dodržet pouze limity uvedené v bodě 1.18?

Informace zadavatele:

Ad a)

V bodě 1.2 přílohy č. 3 zadávací dokumentace zadavatel uvádí obecnou podmínku, že vozidlo bude splňovat všechny předpisy, které se na něj vztahují. Tato podmínka se vztahuje i na soulad s požadavky ČSN 28 0318. Zadavatel maximální normou stanovenou hodnotu

šířky skříně snížil na 2600 mm z důvodu provedení nástupišť, jejichž hrana je v maximální hodnotě 1350 mm od osy tramvajové trati (proto byla šířka skříně oproti maximální šířce určené normou snížena o 50 mm- viz bod 4.5 normy ČSN 28 0318). Toto koresponduje se standardní šířkou obrysu vozidla (2700 mm) a průjezdného průřezu (3500 mm) v této normě uvedených.

Ad b)

Zadavatel upřesňuje, že lomy podélného sklonu a jeho zaoblení jsou na tratích zadavatele provedeny v souladu s normou ČSN 73 6412.

Ad c)

Zadavatel uvádí, že vše je uvedeno v bodě 4.4 přílohy č. 3 zadávací dokumentace. Výška uvedená v tomto bodě je výškou od temene kolejnice. Zadavatel potvrzuje, že všechna nástupiště v jeho tramvajové síti umožňují provoz tramvajového vozidla o šířce 2600 mm bez jakéhokoli omezení.

Ad d)

Toto již zadavatel upřesňoval v předcházejících dodatečných informacích poskytnutých z vlastního podnětu.

Zadavatel doplňuje, že pro zvedání používá hydraulické zařízení firmy Lukas s různými výškami zvedacích válců, které jsou v případě potřeby podkládány dřevěnými deskami různých rozměrů.

Ad e)

Zadavatel trvá na znění bodu 4.2 přílohy č. 3 zadávací dokumentace.

Ad f)

Zadavatel potvrzuje a trvá na znění bodu 1.18 přílohy č. 3 zadávací dokumentace.

Žádost o dodatečné informace č. 4 (obdržena dne 15. 9. 2016):



Dovolujeme si Vám zaslat několik technických dotazů, u kterých bychom Vás rádi požádali o dodatečné upřesnění zadání:

- a. Požadavek „Šířka uličky je minimálně 450 mm...“ Předpokládáme, že jde o minimální šířku uličky ve vozidle (uličky ve smyslu OSN EHK 107) měřenou horizontálně v rovině kolmé na osu vozidla v libovolné výšce od podlahy. Žádáme o potvrzení či jiné vysvětlení.
- b. Vzhledem k požadavkům týkajících se dveří a nájezdové rampy prosíme o uvedení rozsahu výšky nástupiště od temene kolejnice.
- c. Žádáme o upřesnění pojmu „samostatný kontejner pohonu“ – předpokládáme, že je míněn vlastní trakční měnič kvůli zajištění dále požadované možnosti odpojení vadné motorové skupiny (podvozku). Žádáme o potvrzení či jiné vysvětlení.
- d. Vzhledem k požadavku „Tramvaj pak musí být schopna z kteréhokoliv místa na tratích provozovaných zadavatelem vlastní silou bez cestujících pokračovat v jízdě do vozovny.“ žádáme o zadání relevantních údajů o síti provozovatele (popis tratí s kilometráží, sklony, poloměry oblouků apod.).
- e. Žádáme o upřesnění požadavku na „odolnost skříně železničních vozidel proti nárazu ČSN EN 15 227, kategorie V-IV“. Norma ČSN EN 15 227 používá pro tramvajová vozidla kategorii C-IV (viz. Tabulka 1 v odstavci 4) a nezná kategorii V-IV – předpokládáme, že jde

o překlep a správně má být uvedeno „odolnost skříně železničních vozidel proti nárazu ČSN EN 15 227, kategorie C-IV“. Žádáme o potvrzení či jiné vysvětlení.

- f. Žádáme o konkrétní požadavky na zvedací místa – minimální a maximální výšku nad temenem kolejnice apod.
- g. Žádáme o zadání barevného vzoru podlahové krytiny dle DP Ostrava.
- h. Žádáme o upřesnění požadavku na kamerový systém doplňující zpětná zrcátka – počet kamer a jejich požadovaný záběr.
- i. Vzhledem k požadavku na soustružení kol bez demontáže jakýchkoliv součástí žádáme o dokumentaci zobrazující příslušná rozhraní podúrovňového soustruhu.
- j. Předpokládáme, že kapacita vozidla má být určena v souladu s ČSN 28 1300. Žádáme o potvrzení či jiné vysvětlení.
- k. Žádáme o upřesnění zadané hodnoty – maximální dovolená hmotnost na nápravu dle ČSN 28 1300 neobnáší 11,0 t, ale 11,2 t (110 kN/9,81 m.s-2). Žádáme o potvrzení či jiné vysvětlení.
- l. Žádáme o vysvětlení požadavku na uváděnou hmotnost na nápravu – v textu je uvedeno „Hodnocen bude rozdíl mezi maximální možnou hmotností na nápravu dle čl. 4.1. ČSN 28 1300 (tj. 11 t) a hmotností na nápravu (dvojkolí) **bez cestujících** v tunách nabízeného vozidla uvedenou uchazečem v nabídce.“ A současně „**PŘÍKLAD VÝPOČTU:** V případě, že uchazeč nabídne vozidlo s **maximální možnou hmotností** na nápravu 8 t, uvede do sloupce „Hodnoty uchazeče“ číselný údaj 3 t (tj.: 3=11–8).“ Požaduje zadavatel údaj o hmotnosti na nápravu prázdného, nebo maximálně zatíženého vozidla? Má být uváděná hmotnost na nápravu aritmetickým průměrem hmotností na nápravu jednotlivých náprav, nebo zadavatel požaduje jinak definovanou hmotnost na nápravu?
- m. Předpokládáme výpočet užitečné plochy pro stojící cestující v souladu s ČSN 28 1300. Žádáme o potvrzení či jiné vysvětlení.
- n. Žádáme o definování „nizkopodlažní plochy“. Předpokládáme, že jde o podlahovou plochu vozidla, která nemá mezi nástupní hranou (o zadavatelem určené maximální výšce 240 do 360 mm nad temenem kolejnice) a jakýmkoliv dalším prostorem pro stojící cestující žádný schod, pouze podlahu o maximálním sklonu do 8%, v souladu s s předpisem OSN EHK č. 107. Žádáme o potvrzení či jiné vysvětlení.
- o. Předpokládáme, že šířkou dveří je míněna jejich světlá šířka po otevření, tedy šířka průchodu pro cestující. Žádáme o potvrzení či jiné vysvětlení.
- p. Žádáme o upřesnění, jak má být stanovena šířka uličky nad podvozky. Stejně jako v otázce k bodu 1.9 přílohy 3 předpokládáme, že jde o minimální šířku uličky ve vozidle (ve smyslu OSN EHK 107) měřenou horizontálně v rovině kolmé na osu vozidla v libovolné výšce od podlahy. Žádáme o potvrzení či jiné vysvětlení.
- q. Žádáme o upřesnění postupu stanovení podílu adhezni hmotnosti k celkové hmotnosti. Předpokládáme, že je míněn podíl součtu hmotností na nápravu hnacích náprav k celkové hmotnosti vozidla? Žádáme o potvrzení či jiné vysvětlení.
- r. Žádáme o upřesnění postupu stanovení podílu adhezni hmotnosti k celkové hmotnosti – má být posuzováno prázdné vozidlo? Žádáme o potvrzení či jiné vysvětlení.

Informace zadavatele:

Ad a)

Zadavatel potvrzuje, že tento parametr je stanoven v souladu s předpisem EHK OSN č. 107.

Ad b)

Zadavatel uvádí, že vše je uvedeno v bodě 4.4 přílohy č. 3 zadávací dokumentace. Výška uvedená v tomto bodě je výškou od temene kolejnice. Zadavatel potvrzuje, že všechna nástupiště v jeho tramvajové síti umožňují provoz tramvajového vozidla o šířce 2600 mm bez jakéhokoli omezení.

Ad c)

Zadavatel upřesňuje, že kontejnerem pohonu je míněn trakční měnič.

Ad d)

Požadovaný plán tratí v souhrnném provedení nemá zadavatel k dispozici. Proto uvádí alespoň níže uvedené parametry tratí.

Plán tramvajové sítě zadavatele je umístěn na jeho internetových stránkách (viz <http://www.dpo.cz/soubory/jr/schema-tram-dopravy-2016-10-02.pdf>).

Z Úředního povolení k provozování dráhy zadavatele vyplývá, že minimální poloměr oblouku činí 22,0 m (smyčka Dubina). Ve smyčkách a kolej. rozvětveních se poloměry oblouků pohybují obvykle v rozmezích 25-30 m. Traťové úseky se sklony 70 ‰ se v současné době na tramvajové dráze zadavatele nenacházejí (jde o limitní hodnotu uvedenou ve vyhlášce č. 177/1995 Sb.). Maximální podélné sklony dráhy jsou:

- 62,5‰ v délce 85 m v úseku Nám. Republiky - Poděbradova;
- 52,5‰ v délce 311 m v úseku U Koupaliště - Nová Ves;
- 51,7‰ v délce 456 m v úseku Vřesinská - Nábřeží SPB;
- 50,0‰ v délce 91 m v části Dr. Martínka – podjezd.

Ad e)

Zadavatel potvrzuje, jedná se skutečně o písářskou chybu. Správné znění odstavce je „*Skříň vozidla musí splňovat požadavky normy ČSN EN 12 663-1, pro vozidla kategorie P-V, tramvajová vozidla. Dále požadavky na odolnost skříně železničních vozidel proti nárazu ČSN EN 15 227, kategorie C-IV.*“

Ad f)

Toto již zadavatel upřesňoval v předcházejících dodatečných informacích poskytnutých z vlastního podnětu.

Zadavatel doplňuje, že pro zvedání používá hydraulické zařízení firmy Lukas s různými výškami zvedacích válců, které jsou v případě potřeby podkládány dřevěnými deskami různých rozměrů.

Ad g)

Zadavatel za účelem sjednocení vizuálního vzhledu vozového parku požaduje podlahovou krytinu dle přiloženého vzoru. Tento vzor odpovídá podlaze Altro Transflor Figura TFFG 20 F Ostrava, kterou zadavatel při údržbě využívá.

Ad h)

Zadavatel toto nestanovuje, řešení je na dodavateli.

Ad i)

Zadavatel uvádí, že vše je uvedeno v bodě 7.8 přílohy č. 3 zadávací dokumentace.

Ad j)

Zadavatel uvedené potvrzuje.

Ad k)

Zadavatel si je vědom toho, že v dané normě je uvedeno 110kN. Zadavatel však trvá na tom, že vozidlo musí být dodáno s maximální hmotností na nápravu 11,0 t.

Ad l)

Zadavatel požaduje uvést rozdíl maximální hodnoty hmotnosti na nápravu vozidla bez cestujících, tedy nápravy, která má při prázdném vozidle nejvyšší hmotnost na nápravu.

Ad m)

Zadavatel uvedené potvrzuje.

Ad n)

Zadavatel potvrzuje, nízkopodlažní plocha vozidla je vypočtena z užitečné plochy vozidla pro stojící cestující dle ČSN 28 1300 a EHK OSN č. 107.

Ad o)

Zadavatel uvedené potvrzuje.

Ad p)

Zadavatel potvrzuje, že tento parametr je stanoven v souladu s předpisem EHK OSN č. 107.

Ad q)

Zadavatel uvedené potvrzuje.

Ad r)

Zadavatel uvedené potvrzuje.

Žádost o dodatečné informace č. 5 (obdržena dne 19. 9. 2016):

Dotaz č.1:

V zadávací dokumentaci – Příloze č. 3 – je uvedeno v bodu 1.28:

Uvést typ a základní parametry sběrače typu polopantograf s elektrickým pohonem a nouzovým ručním stahováním, torzní odpružení smykadel. Polopantograf musí být umístěn nad prvním podvozkem.

Dotaz: V případě formulace "polopantograf musí být umístěn nad prvním podvozkem" je nutné splnit podmínku, že např. podélná i příčná osa základny sběrače musí být umístěna přímo ve svislé ose otočného čepu podvozku? Nebo je postačující, pokud je polopantograf umístěn pouze částečně nad prostorem prvního podvozku?

Dotaz č.2:

V zadávací dokumentaci – Příloze č. 3 – je uvedeno v bodu 1.39:

Nouzové otevírání dveří musí být zvenku i zevnitř opatřeno ochranou proti neúmyslné manipulaci.

Dotaz: Postačuje jako ochrana proti neúmyslné manipulaci zakrytí ovládacího prvku průsvitnou folií doplněné zapečetěním ovládacího prvku v krajní poloze?

Dotaz č.3:

V zadávací dokumentaci – Příloze č.3 – je uvedeno v bodu 1.47:

Všechny mezery v konstrukci podlahy musí být trvanlivě zabezpečeny proti vnikání vody.

Dotaz: Připouští se instalace odtokových kanálků v podlaze pro odvod odpadní vody vzniklé při mokřém čištění podlahové krytiny?

Informace zadavatele:

Ad dotaz č. 1

V bodě 2.10 přílohy č. 3 zadávací dokumentace je uvedeno „Uvést typ a základní parametry sběrače typu polopantograf s elektrickým pohonem a nouzovým ručním stahováním, torzní odpružení smykadel. Polopantograf musí být umístěn nad prvním podvozkem.“. Zadavatel upřesňuje, že je nutné splnit podmínku, že podélná i příčná osa smykadel sběrače musí být umístěna přímo ve svislé ose otočného čepu podvozku. Osa základny sběrače může, ale nemusí být shodná s osou sběracích lišt.

Ad dotaz č. 2

V bodě 3.5 přílohy č. 3 zadávací dokumentace je uvedeno „*Nouzové otevírání dveří musí být zvenku i zevnitř opatřeno ochranou proti neúmyslné manipulaci.*“. Zadavatel potvrzuje, že jako ochrana proti neúmyslné manipulaci postačuje zakrytí ovládacího prvku průsvitnou fólií doplněnou zapečetěním ovládacího prvku v krajní poloze.

Ad dotaz č. 3

V bodě 4.3 přílohy č. 3 zadávací dokumentaci je uvedeno „*Všechny mezery v konstrukci podlahy musí být trvanlivě zabezpečeny proti vnikání vody.*“. Zadavatel potvrzuje, že připouští instalaci odtokových kanálků v podlaze pro odvod odpadní vody.

Zadavatel bez předchozí žádosti poskytuje dodavatelům podle ust. § 49 odst. 4 ZVZ následující dodatečné informace k zadávacím podmínkám.

Informace zadavatele:

Zadavatel upřesňuje tvary kolejnic použité na tratích následovně.

Žlábkové: NT3, NP4, 57R1 (Ph37).

Širokopatní: 49E1 (S49), R65, A.

Zadavatel upřesňuje přípustné opotřebení okolku. Mezní hodnoty stanovuje příloha č. 7 vyhlášky MD 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah. Nejmenší přípustné rozměry okolku jsou u kol s kuželovým profilem používaným u zadavatele:

výška: 18 mm,

šířka: 12 mm.

V souladu s ust. § 40 odst. 3 ZVZ přistoupil zadavatel s ohledem na povahu poskytnutých informací (2, 3, 4, 5) a dodatečným informacím poskytnutým z vlastního podnětu k přiměřenému prodloužení lhůty pro podání nabídek na plnění veřejné zakázky. Zadavatel ruší konec lhůty pro podání nabídek stanovený na 26. 9. 2016 do 10,00 hodin, jakož i původně stanovený termín otevírání obálek s nabídkami, a nově určuje lhůtu pro podání nabídek na **11. 10. 2016 do 10,00 hodin.**

Přílohu tvoří „DPO_Dodavka tramvaji_DI IV_priloha“

Žádost o dodatečné informace č. 6 (obdržena dne 19. 9. 2016):

1. V zadávacích podmínkách k Veřejné zakázce, konkrétně v závazném vzoru návrhu kupní smlouvy, požadujete předložit nabídku včetně podepsaného návrhu smlouvy by již součástí takového návrhu smlouvy měla být i příloha č. 2, která je označena jako „*Specifikace servisních přípravků a SW vybavení pro nízkopodlažní středněkapacitní tramvaj*“.

Předpokládáme, že s ohledem na odpověď na předchozí žádost o dodatečné informace, je uchazeč, který nemá poptávanou tramvaj k datu podání nabídky k dispozici oprávněn předložit pouze stručný návrh takové přílohy smlouvy, neboť konkrétní znění přílohy bude vždy závislé až na finálně zvoleném konstrukčním řešení. K datu podání nabídky tedy není možné zpracovat finální a neměnnou podobu přílohy č. 2 návrhu smlouvy.

2. Ve vzoru návrhu kupní smlouvy v odst. 2.2 požadujete již v rámci nabídky uvést doporučený kilometrický proběh mezi jednotlivými údržbami. S ohledem na to, že návod k údržbě je předmětem samotné dodávky, máme za to, že k datu podání nabídky není možné tuto skutečnost s dostatečnou mírou jistoty specifikovat. S ohledem na tuto skutečnost si dovoluujeme požádat o odpověď na dotaz, zda je nutno tuto informaci do návrhu smlouvy doplňovat či nikoli. Za předpokladu, že by zadavatel i přes shora uvedené trval na doplnění této informace do návrhu smlouvy, ptáme se, zda je údržbou ve smyslu tohoto ustanovení myšlen základní stupeň údržby.

3. V čl. V. vzoru návrhu kupní smlouvy je pro uchazeče k doplnění tabulka s termíny dodávek. Ptáme se, zda je možno termíny vymezit rozmezím počtu měsíců (tedy např. 23-35), nebo zda je potřeba u dodávky každého vozidla uvést přesný počet měsíců od uzavření kupní smlouvy.

Informace zadavatele:

Ad 1)

Zadavatel má za to, že podklady pro specifikaci servisních přípravků, SW vybavení a zpracování přílohy č. 2 návrhu smlouvy jsou v dodatečné míře podrobnosti uvedeny v příloze č. 3 zadávací dokumentace. S ohledem na povahu plnění však zadavatel nemůže zcela vyloučit a připouští drobné odchylky ve finální specifikaci servisních přípravků a SW vybavení oproti nabídce, ale pouze za předpokladu, že se uvedené údaje nebudou od těch uvedených v nabídce odlišovat v neprospěch zadavatele, tj. nabízené servisní přípravky a SW vybavení musí mít minimálně stejné, nebo lepší parametry, než bylo uvedeno v nabídce. Tato změna nebude mít vliv na cenu uvedenou v nabídce.

Ad 2)

Zadavatel má za to, že dodavatelé, jakožto dostatečně zkušení výrobci tramvajů znají konstrukční řešení a mají tak přesnou představu o kilometrických probězích vozu a požadavcích na jednotlivé stupně údržby.

Zadavatel proto trvá na znění odstavce 2.2 návrhu smlouvy, kde je mimo jiné požadováno, že součástí dodávky prvního vozidla bude dodání technické dokumentace v českém jazyce, včetně návodu k obsluze a údržbě zahrnující – popis základních prvků tramvaje s uvedením jejich popisu, požadavky na údržbu a opravy, schémata zapojení, s doporučeným kilometrickým proběhem mezi jednotlivými údržbami km (určeno k doplnění uchazečem).

Zadavatel za základní stupně údržby považuje tzv. denní prohlídku dále DP (po ujetí 300 až 500 km), kontrolní prohlídku dále KP (10 000 až 20 000 km - cca 2 až 5 měsíců), střední prohlídku dále SP (150 000 až 200 000 km - cca 1 až 2 roky) a velkou prohlídku dále VP (450 000 až 600 000 km - cca 5 až 6 let). Stupně údržby i jejich počet i rozsah, popř. název si jednotliví výrobci stanovují sami včetně kilometrických proběhů mezi údržbami. Zadavatel požaduje v souladu s odst. 2.2. návrhu smlouvy zpracování výše uvedené technické dokumentace pro uvedené základní stupně údržeb (DP-denní prohlídka, KP-kontrolní prohlídka, SP-střední prohlídka a VP-velká prohlídka).

Ad 3)

Uchazeči v tabulkách č. 1 – 3 obsažených v odst. 5.1. návrhu smlouvy stanoví termín dodání každého jednotlivého vozidla počtem celých měsíců počítaných ode dne uzavření smlouvy (tj. nikoli rozmezím).

Žádost o dodatečné informace č. 7 (obdržena dne 19. 9. 2016):

Upozorňujeme, že všechny níže uváděné dotazy se týkají přílohy č. 2 zadávací dokumentace (vzor návrhu smlouvy).

1. V odst. 7.5 jsou popisovány možnosti změny ceny v tam vymezených případech. Pro vyjasnění pochybností si dovoluujeme se dotázat, zda lze očekávat, že v případě, že takové skutečnosti nastanou, bude dodavateli taková navýšená cena uhrazena, resp., zejména s ohledem na znění poslední věty předmětného odstavce, nebude bezdůvodně odepřen souhlas s uzavřením dodatku ke smlouvě, který by takové navýšení ceny reflektoval.

2. V odst. 9.11 je požadována určitá podpora, resp. technická pomoc ze strany dodavatele, a to i po uplynutí záruční doby. Uchazeči není zřejmé, jaký rozsah má tato podpora mít. Zejména, zda se předmětná podpora vztahuje pouze na komponenty vymezené v odst. 9.1 písm. b), tedy nosné části vozové skříně včetně podvozků, nebo na jakékoli komponenty. Dále pak není zcela zřejmé, v čem má ona technická pomoc spočívat, uchazeč se tedy ptá, zda jeho úlohou v tomto případě má být pouze obecné nastínění případných možností řešení, případně i něco dalšího.

3. V odst. 9.12 je uváděna definice tzv. hromadných vad. Uchazeč se pro vyloučení pochybností ptá, zda pro naplnění definice tzv. hromadné vady je zapotřebí, aby se shodná vada (tedy vada se stejnou příčinou) objevila na nejméně na 3 vozidlech.

4. Uchazeč se dále táže, jakkoli si uvědomuje, že nastavení obchodních podmínek je v zásadě zcela v kompetenci zadavatele, zda není možné zvážit možnost smluvního omezení odpovědnosti dodavatele za případnou škodu (včetně ohraničení smluvních pokut). Uchazeč uvádí, že obdobná ustanovení jsou v evropském prostředí obvyklá a umožňují přiměřené snížení nabídkové ceny. V této souvislosti pak uchazeč dává ke zvážení, zda neumožnit uchazečům předložení variantních nabídek zohledňujících právě shora uvedené.

5. V odst. 9.6 a 9.7 jsou fixně stanoveny nejzazší požadované termíny dodání náhradních dílů. Uchazeč je toho názoru, že není možné zajistit dostupnost všech náhradních dílů v tam požadovaných termínech. S ohledem na tuto skutečnost se ptá, zda není možné vyčlenit skupiny náhradních dílů, u nichž bude dodání vázáno na delší časový interval, a to do samostatné přílohy smlouvy, případně jiného obdobného dokumentu.

Informace zadavatele:

Ad 1)

Zadavatel trvá na znění odstavce 7.5. návrhu smlouvy. V uvedeném článku smlouvy zadavatel explicitně uvádí, že navýšení ceny musí být řádně odůvodněno. V takovémto případě zadavatel nemůže bezdůvodně odepřít uzavření dodatku ke smlouvě.

Ad 2)

Zadavatel v odstavci 9.11. návrhu smlouvy uvádí demonstrativní výčet nejpravděpodobnějších podob technické pomoci, přičemž věcný rozsah technické pomoci se neomezuje na komponenty uvedené v odst. 9.1. písm. b) návrhu smlouvy. Technická pomoc bude zahrnovat zejména poskytnutí technické dokumentace k opravám, závazný pokyn ke způsobu opravy konkrétní poruchy, nebo havárie, pomoc při specifikaci náhradních dílů potřebných pro opravu. Zadavatel má za to, že v příslušném odstavci jsou všechny informace uvedeny jasně a srozumitelně.

Ad 3)

Zadavatel potvrzuje, že za hromadnou vadu bude považována vada, která se objeví alespoň u 3 vozidel.

Ad 4)

Zadavatel v souvislosti s dotazem nebude přistupovat k limitaci náhrady škody, což je v souladu s právní úpravou, jakož i povinností zadavatele postupovat s péčí řádného hospodáře.

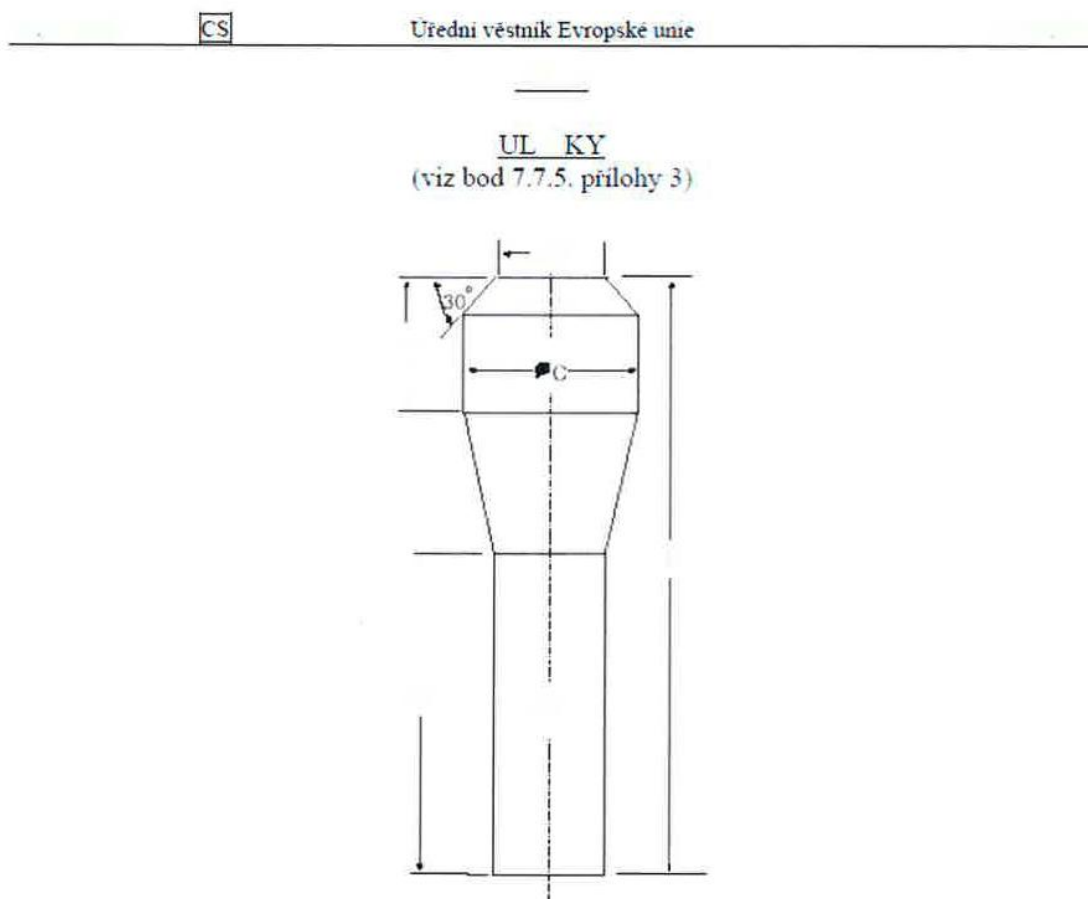
Ad 5)

Zadavatel dodací lhůty uvedené v odst. 9.6. a 9.7. návrhu smlouvy nepovažuje za nepřiměřeně krátké; lhůty jsou odvozeny od oprávněné provozní potřeby zadavatele.

Žádost o dodatečné informace č. 8 (obdržena dne 27. 9. 2016):

1)

Žádáme o informaci, jakým způsobem má uchazeč udávat šířku uličky nad podvozky při zadávání údajů do "Specifikace tramvají středněkapacitních" (Příloha č. 3 Zadávací dokumentace) a do "Úroveň technických podmínek středněkapacitních tramvají" (Příloha č. 6 Zadávací dokumentace). Zadavatel v odpovědi na "Žádost o dodatečné informace č. 4 (obdržena dne 15. 9. 2016)" odpověděl, že „tento parametr je stanoven v souladu s předpisem EHK OSN č. 107“. Předpis EHK OSN č. 107 definuje v bodě 2.15 „uličku“ jako takovou, v příloze 3 bodě 7.7.6 stanovuje její přípustný sklon a v příloze 3 bodě 7.7.5 s odkazem na přílohu 4 obrázek 6 (viz. níže) pak prostřednictvím předepsaného válcového kalibru minimální šířku uličky. Pro vozidla kategorie I (tedy i poptávanou tramvaj) je to ve výšce O až 900 mm minimálně 450 mm.



Tři						
Rozmě mm)						

* viz příslušnou poznámku pod čarou („*“) v bodě 7.7.5.1. přílohy 3.

Předpis tedy podle našeho názoru nedává odpovědi na dvě podstatné otázky:

Požaduje zadavatel uvedení minimální, maximální či průměrné šířky uličky v prostoru nad podvozky?

Předpokládáme, že zadavatel požaduje uvedení nejmenší šířky uličky prostoru nad podvozky, která se ve vozidle vyskytuje.

Prosíme o potvrzení či jiné upřesnění.

Jakou metodiku měření šířky uličky zadavatel požaduje?

Předpokládáme, že odkazem na EHK OSN č. 107 zadavatel předpokládá, že šířka uličky uvedená uchazečem bude zadána tak, aby ji bylo možné ověřit válcovým kalibrem dle přílohy 4 obrázek 6, kde průměr spodní části zkušebního válce (označen jako "A") bude odpovídat uchazečem uvedené hodnotě, ostatní rozměry zůstanou dle, v předpise uvedených, minimálních rozměrů.

Prosíme o potvrzení či jiné upřesnění.

2)

Žádáme o specifikování lomů podélného sklonu a jejich zaoblení – zadavatel se v odpovědi na dotaz z 15. 9. 2016 odvolává na ČSN 73 6412, která toto řeší v bodě 9.2 "Lomy podélného sklonu a jeho zaoblení":

9.2.5 Poloměr zaoblení lomu sklonu je zpravidla 2 000 m nebo alespoň 30 V.

9.2.6 Vyžaduje-li to podélný sklon vozovky, lze užít poloměr zaoblení lomu sklonu menší, nejméně však 500 m, zcela mimořádně 300 m.

9.2.7 Zmčna podélného sklonu a velikost poloměru zaoblení lomu sklonu musí vždy odpovídat dovolenému sklonu trolejového drátu⁴).

9.2.7 se odvolává na ČSN 33 3516, která udává pouze mezní hodnoty sklonu troleje.

Odkaz na normu ČSN 73 6412 podle našeho názoru konkrétně nespecifikuje lomy podélného sklonu a jejich zaoblení v kolejové síti zadavatele. Prosíme o konkrétní zadání těchto parametrů:

- Minimální poloměr zaoblení sklonu vypuklý.
- Minimální poloměr zaoblení sklonu vydutý.

Informace zadavatele:

Ad 1)

Zadavatel potvrzuje, že požaduje uvedení nejmenší šířky uličky prostoru nad podvozky. Pro vozidla kategorie I (tedy i poptávanou tramvaj) se jedná o rozměr ve výšce 0 až 900 mm, který musí být minimálně 450 mm.

Pro účely hodnocení tedy uchazeč uvede hodnotu nejmenší šířky uličky prostoru nad podvozky, která se ve vozidle vyskytuje, tedy šířku uličky do výše 900 mm nad úrovní podlahy.

Zadavatel potvrzuje a uvádí, že měření šířky uličky bude provedeno kalibrovaným měřidlem.

Ad2)

Zadavatel uvádí, že požaduje vozidla, která budou vyhovovat zaoblení sklonu vypuklého i vydutého o minimálním poloměru 500 m.

Zadavatel v rámci odpovědi na Žádost o dodatečné informace č. 4 ze dne 15. 9. 2016 odpověděl na dotaz pod odrážkou „n“ takto „Zadavatel potvrzuje, nízkopodlažní plocha vozidla je vypočtena z užitečné plochy vozidla pro stojící cestující dle ČSN 28 1300 a EHK OSN č. 107“. Zadavatel tím potvrdil definici nízkopodlažní plochy vozidla, která je vypočtena z užitečné plochy vozidla pro stojící cestující dle čl. 4.4.3 ČSN 28 1300 s tím, že výška nástupní hrany vozidla je stanovena v příloze č. 3 ZD, čl. 1.9 (výška nástupní hrany je od 240 mm do 360 mm nad TK). V souladu s bodem 2.1.4. EHK OSN 107 zadavatel upřesnil minimální nízkopodlažnost v příloze č. 3 ZD, čl. 1.8 na minimálně 70%. Záměrem zadavatele nebylo rozšíření požadavků uvedených v dotazu ze dne 15. 9. 2016 odrážka „n“, jejichž aplikace se vztahuje na silniční vozidla – např. autobusy.

Zadavatel v rámci odpovědi na Žádost o dodatečné informace č. 5 ze dne 19. 9. 2016 odpověděl na dotaz č. 2) takto „V bodě 3.5. přílohy č 3 zadávací dokumentace je uvedeno „nouzové otevírání dveří musí být zvenku i zevnitř opatřeno ochranou proti neúmyslné manipulaci“. Zadavatel potvrzuje, že ochrana proti neúmyslné manipulaci postačuje zakrytí ovládacího prvku průsvitnou folií doplněnou zapečetěním ovládacího prvku v krajní poloze.“ K tomuto zadavatel ještě doplňuje, že tímto okomentoval dostatečnost ochrany proti neúmyslné manipulaci vhodnou pro vnitřní nouzové otevírání dveří. Vnější nouzové otevírání dveří může být realizováno také standardním provedením pod pevným krytem, nebo skrytou polohou, např. pod podvozkovým krytem.

Žádost o dodatečné informace č. 9 (obdržena dne 29. 9. 2016):

Z textu přílohy č. 3 zadávací dokumentace Veřejné zakázky, tedy z dokumentu "SPECIFIKACE předmětu plnění obnovy vozového parku 40 ks nových nízkopodlažních středněkapacitních tramvají do délky 25m pro Dopravní podnik Ostrava a.s." vyplývá požadavek, aby dodávaná vozidla splňovala požadavky platných právních předpisů a technických norem (srov. bod 1.2).

S ohledem na množství a rozsah případně aplikovatelných norem (zejména technických) si dovoluujeme požádat o specifikaci, jaké konkrétní technické normy (české, případně jiné) mají být dodrženy. Zejména bychom Vás chtěli požádat o provedení specifikace v oblasti požadavků na funkci a výkon brzdového systému, bezpečnosti a spolehlivosti provozu vozidel.

Máme za to, že shora uvedené je nutné postavit najisto z toho důvodu, aby mohl zadavatel vůbec obdržet vzájemně srovnatelné nabídky, neboť je zřejmé, že dodržení požadavků vybraných technických norem, jejichž použití není v České republice obvyklé či běžné, může mít zásadní dopad na nabídkovou cenu uchazeče.

Žádáme Vás explicitní vyjádření, zda zadavatel vyžaduje dodržení následujících, popřípadě uvedení dalších či jiných technických norem:

EN 13 452

EN 50 126

EN 50 128

EN 50 129

Informace zadavatele:

Zadavatel dodavatelům poskytl dostatečné množství informací definujících požadovaná vozidla. Pokud jde o technické normy, jejichž naplnění je, z pohledu zejména schválení k provozu, obligatorní, zadavatel předpokládá dostatečnou erudici dodavatelů (tj. dodavatelé jsou schopni dodat vozidlo odpovídající požadavkům zadavatele, které bude schválené k provozu). V případě nejistoty ohledně výčtu norem jsou dodavatelé oprávněni se obrátit na drážní úřad.

V souladu s ust. § 40 odst. 3 ZVZ přistoupil zadavatel s ohledem na povahu poskytnutých informací č. 8 k přiměřenému prodloužení lhůty pro podání nabídek na plnění veřejné zakázky. Zadavatel ruší konec lhůty pro podání nabídek stanovený na 11. 10. 2016 do 10,00 hodin, jakož i původně stanovený termín otevírání obálek s nabídkami, a nově určuje lhůtu pro podání nabídek na **13. 10. 2016 do 10,00 hodin.**

Žádost o dodatečné informace č. 10 (obdržena dne 3. 10. 2016):

1. Přílohy č. 3 Zadávací dokumentace - SPECIFIKACE předmětu plnění obnovy vozového parku 40 ks nových nízkopodlažních středněkapacitních tramvají do délky 25m pro Dopravní podnik Ostrava a. s.:
- a) 1.11: „Vozidlo musí být schopné provozu na tramvajové dráze zadavatele. Rozchod 1435 mm, rozkolí 1375 mm, napájecí napětí 600V, minusový pól v troleji.“
Dotaz: Vycházíme z toho, že hodnota rozkolí 1375 mm, by měla udána s tolerancí např. +/- 10mm. Prosíme o doplnění tolerance k nominální hodnotě rozkolí.
- b) 2.2: „Každý podvozek musí být napájen samostatnými kontejnery pohonu.“
Dotaz: Předpokládáme, že jsou míněny samostatné pohonné jednotky, které mohou být provozovány nezávisle.
Je tedy možné umístit dvě samostatné části el. výzbroje pohonu obou podvozků do jednoho trakčního kontejneru za předpokladu, že bude dodržen požadavek na nezávislost regulace jednotlivých podvozků?
- c) 2.14: „Všechny svorkovnice a skříně pro elektrická zařízení na vozidle provést z materiálů odolných proti korozi (nerez) – včetně bateriové skříně a kaloriferu.“

Dotaz: Svorkovnice se běžně nevyrábí z nerezové oceli. Rovněž je stav techniky, vyrábět rozvaděče z korozivzdorné oceli s odpovídající ochranou proti korozi, jako v případě vozidlové skříně. Žádáme zadavatele o odpovídající změnu požadavku.

- d) 3.4: „Na pravé straně karoserie minimálně 4 provozní dveře s elektrickým ovládním, s ochranou proti sevření dle platných právních předpisů.“

(dle Přílohy č. 6 Zadávací dokumentace - Úroveň technických podmínek středněkapacitních tramvají je hodnotící kritérium počet dveří s šířkou minimálně 1 300 mm tzn. počet dvoukřídlých dveří)

Dotaz: Z našeho pohledu není relevantní počet jednotlivých dveří, nýbrž suma světlých šířek (otvorů) dveří, rovně i umístění dveří, pokud možno dvoukřídlé dveře na koncích vozidla.

Z tohoto důvodu navrhuje tento požadavek upravit takto:

Na pravé straně karoserie musí být provozní dveře s elektrickým ovládním, s ochranou proti sevření dle platných právních předpisů. Suma světlých šířek (otvorů) dveří musí být minimálně 3500 mm. Dvoukřídlé dveře budou umístěny na koncích vozidla.

Žádáme Vás o potvrzení tohoto návrhu.

- e) 4.12: „Větrání tramvaje v prostoru pro cestující zajistit posuvnými okny s možností zajištění standardním způsobem (např. čtyřhranem), (výška min. 1/3) u všech bočních oken, kde nejsou umístěny informační panely.“

Dotaz: Norma ČSN 28 1300 v aktuálním vydání vyžaduje okna, ze kterých se nelze vyklánět (bod 4.2.9.1).

Při výšce min. 1/3 výšky okna lze tento požadavek realizovat pouze výrazným zúžením oken nebo obdobným opatřením s negativním vlivem jak na vzhled, tak na funkci větrání.

Jelikož se jedná pouze o nouzové větrání, navrhuje přehodnocení požadavku.

- f) 6.1: Palubní systém, 6.5: Odbavovací systém

Přípomínka: U obou bodů je ze strany zadavatele uveden detailní seznam zařízení, které zájemce musí implementovat. Z důvodu zaručení rovnosti nabídek, příp. z důvodu vyloučení nestejněho přístupu dodavatelů těchto zařízení k jednotlivým zájemcům, žádáme zadavatele, aby ceny uvedených zařízení v těchto bodech komunikoval s potenciálními zájemci.

2. Přílohy č. 6 Zadávací dokumentace - Úroveň technických podmínek středněkapacitních tramvají:

- a) Bod 4. / „Průměr nových kol“

Přípomínka: vycházíme z toho, že zde musí být zadán nejmenší průměr kola v případě, že zájemce budete nabízet podvozky s rozdílnými průměry kol. Celosvětové porovnání provozovaných nízkopodlažních tramvají ukazuje, že průměr kola leží většinou u cca 600 mm. Navíc praktické ukazují zkušenosti, že není vhodné požadovat pro nízkopodlažní vozidlo tak velký průměr kola. V tomto případě je důležitá tloušťka obrysu kola, příp. rozdíl

průměrů u nového a použitého kola. Proto bychom doporučili použít tento rozměr - tloušťka obruče jako hodnotící kritérium se spodním limitem 30 mm.

S ohledem na rozsah a předpokládanou hodnotu veřejné zakázky a zejména z důvodů posílení hospodářské soutěže i umožnění účasti co nejširšímu okruhu zájemců, a s tím související potřebu poskytnutí nutné doby k zajištění požadovaných dokumentů i zpracování technických informací vycházejících mimo jiné z již podaných a zodpovězených dotazů, příp. dotazů uvedených výše, považujeme i nadále lhůtu k odevzdání nabídek tj. 11.10.2016 za velice krátkou.

Žádáme Vás proto tímto o prodloužení lhůty na podání nabídek do 15. 11. 2016

Informace zadavatele:

Ad 1a)

Zadavatel odkazuje na odst. 7 a 8 přílohy č. 7 vyhlášky č. 173/1995 Sb., podle nichž platí, že:

- vzdálenost mezi vnitřními plochami obručí nebo věnců kol vozidel musí odpovídat rozdílu stanovených měř rozchodu dvojkolí u kol v neopotřebeném stavu a dvojnásobné šířky okolků nových kol. Přípustná odchylka může být + 3 mm nebo - 3 mm,
- hodnoty rozkolí naměřené na jednom dvojkolí ve třech rovinách procházejících osou dvojkolí a svírajících navzájem úhel 120 stupňů + 5 stupňů nebo - 5 stupňů se nesmí od sebe lišit o více než 0,5 mm.

Ad 1b)

Zadavatel potvrzuje, že při dodržení požadavku na nezávislost regulace jednotlivých podvozků je možné umístit dvě samostatné části el. výzbroje pohonu obou podvozků do jednoho trakčního kontejneru. V odstavci 2.2. přílohy č. 3 zadávací dokumentace je dále požadováno „V případě poruchy pohonu musí být možné odpojení vadné motorové skupiny. Tramvaj pak musí být schopna z kteréhokoliv místa na tratích provozovaných zadavatelem vlastní silou bez cestujících pokračovat v jízdě do vozovny.“.

Ad 1c)

Všechny svorkovnice a skříně pro elektrická zařízení na vozidle je nutné provést z materiálů odolných proti korozi (nerez) – včetně bateriové skříně a kaloriféru. Pod pojmem svorkovnice jsou zde rozuměny kryty svorkovnic, pokud je jimi vozidlo vybaveno. Vlastní svorkovnice (konektory) mohou být ze standardních materiálů odolných proti korozi (plast, různé slitiny kovů, ...).

Ad 1d)

Zadavatel trvá na naplnění dostatečně konkrétního znění odstavce 3.4 přílohy č. 3 zadávací dokumentace:

„Na pravé straně karoserie minimálně 4 provozní dveře s elektrickým ovládním, s ochranou proti sevření dle platných právních předpisů. Křídla dveří prosklená nejméně ve 2/3 výšky. Minimálně

dvoje dveře musí mít min. šířku vstupního otvoru 1300 mm při otevřených dveřích a je jedním z hodnotících kritérií. Jízda tramvaje musí být před zavřením dveří blokována. Osa proních dveří musí být umístěna ve vzdálenosti 2200±600 mm od čela vozu (bez spřáhla). Dveře musí splňovat relevantní body normy ČSN EN 14 752 Železniční aplikace – Boční vstupní systémy vozidel.“

Ad 1e)

Zadavatel trvá na naplnění dostatečně konkrétního znění odstavce 4.12 přílohy č. 3 zadávací dokumentace.

Ad 1f)

V bodech 6.1 a 6.5 přílohy č. 3 zadávací dokumentace je uveden přesný výčet komponentů, které má zadavatel v provozu na stávajících vozidlech a tyto dodavateli dodá. Všechny tyto komponenty zadavatel pořídil z prostředků poskytnutých v rámci dotačních projektů, ve kterých má povinnost udržitelnosti a budou tedy zadavatelem demontovány a použity i v nově dodávaných vozidlech.

Ad 2)

V příloze č. 6 zadávací dokumentace - úroveň technických podmínek středněkapacitních tramvají je uvedeno:

„Za vozidlo s průměrem nových kol 610 mm a méně získá uchazeč 0 bodů; za vozidlo s průměrem nových kol nad 610 mm uchazeč za každých 9 mm nad 610 mm získá 10 bodů; za vozidlo s průměrem nových kol 700mm a více získá uchazeč 100 bodů.“

Zadavatel tedy umožňuje dodat vozidlo s menšími koly než 610 mm, dodavatel s menším průměrem kol tedy nebude vyřazen z hodnocení. Zadavatel nebude v tomto směru zadávací podmínky upravovat.

Zadavatel považuje již prodlouženou lhůtu pro podání nabídek do 13. 10. 2016, 10:00 za dostatečnou a v souvislosti s těmito dodatečnými informacemi nebude přistupovat k jejímu dalšímu prodloužení. Vzhledem k tomu, že nebyly naplněny předpoklady stanovené v ust. 40 odst. 3 ZVZ nebude zadavatel v souvislosti se žádostí dodavatele o prodloužení lhůty přistupovat k jejímu prodloužení.

Žádost o dodatečné informace č. 11 (obdržena dne 4. 10. 2016):

V zadávací dokumentaci – Příloze č. 3 – je uvedeno v bodu 1.91:

Všechny podvozky musí být otočné. Zadavatel uvádí, že „otočný podvozek“ má mechanickou volnost podle svislé osy, např. kolem čepu. Podvozky mohou být otočné kolem čepu, popř. je možno využít i jiný způsob otáčení podvozku vůči skříni (článku) tramvaje. Skříň vozidla je na podvozcích uložena otočně, aby bylo minimalizováno silové působení mezi kolem a kolejnicí. Otočnost uložení skříně na podvozku při průjezdu vozidla všemi provozními směrovými oblouky až do minimálního poloměru 20 m, nesmí být jakýmkoliv způsobem pomocí dodatečných konstrukčních prvků omezena. Musí být zajištěna možnost servisního otočení a provozování podvozku o 180° vůči směru jízdy.

Dotaz: Je možné nabídnout vozidlo, které je vybaveno podvozky, jež mají mechanickou volnost podle svislé osy a jsou otočné v rozsahu 5°, přičemž v tomto rozsahu není otočnost podvozku omezena, je minimalizováno silové působení mezi kolem a kolejnicí a je zajištěna možnost servisního otočení a provozování podvozku o 180° vůči směru jízdy? Daný podvozek má individuální pohon každého kola, což umožňuje regulaci otáček při průjezdu oblouky, čímž dochází k významnému snížení opotřebení obručí kol, tedy ke snížení provozních nákladů vlivem možnosti vyššího kilometrického proběhu obručí oproti řešení podvozku s klasickými nápravami. Toto konstrukční řešení podvozku navíc dovoluje v souladu se *Zadávací dokumentací, bod 3.1, část e)* nabídnout zadavateli lepší užitné vlastnosti, neboť umožňuje nabídnout vozidlo se 100 % podílem nízké podlahy, tedy takové řešení, kdy je podstatně zvýšena bezpečnost a komfort přepravy cestujících, protože cestující již v interiéru takového vozidla nemusí překonávat žádná vyvýšená místa a hrany (schody), případně zvýšená místa, na kterých se nacházejí sedadla (podesty).

Informace zadavatele:

Zadavatel trvá na dodržení požadavku odstavce 7.1 přílohy č. 3 zadávací dokumentace „Všechny podvozky musí být otočné. Zadavatel uvádí, že „otočný podvozek“ má mechanickou volnost podle svislé osy, např. kolem čepu. Podvozky mohou být otočné kolem čepu, popř. je možno využít i jiný způsob otáčení podvozku vůči skříni (článku) tramvaje. Skříň vozidla je na podvozcích uložena otočně, aby bylo minimalizováno silové působení mezi kolem a kolejnicí. Otočnost uložení skříně na podvozku při průjezdu vozidla všemi provozními směrovými oblouky až do minimálního poloměru 20 m, nesmí být jakýmkoliv způsobem pomocí dodatečných konstrukčních prvků omezena. Musí být zajištěna možnost servisního otočení a provozování podvozku o 180° vůči směru jízdy.“

Není tak možné nabídnout vozidlo, které je vybaveno podvozky, jež mají mechanickou volnost podle svislé osy a jsou otočné v rozsahu 5°. Vlastní řešení individuálního pohonu každého kola zadávací podmínky připouští, avšak nelze je považovat za náhradu výše popsané požadované vlastnosti otočného podvozku ve smyslu zadávací dokumentace.

Žádost o dodatečné informace č. 12 (obdržena dne 5. 10. 2016):

Dotazy a zpřesnění k Příloze č. 3 ZD "SPECIFIKACE předmětu plnění obnovy vozového parku 40 ks nových nízkopodlažních středněkapacitních tramvají do délky 25m pro Dopravní podnik Ostrava, a.s.

1. Bod 1.8. Minimální nízkopodlažní plocha vozidla je 70% z užitečné plochy vozidla pro stojící cestující dle ČSN 28 1300 a EHK OSN č. 107 a je jedním z hodnotících kritérií.

Dotaz:

Žádáme o jednoznačné stanovení pomocí popsaného matematického vztahu (vzorce) jelikož norma

ČSN 281300 tento vztah neuvádí a aplikace článku 2.1.4 předpisu EHK OSN č. 107 pro autobusy aplikovaná pro tramvaje není obvyklá (např. u kloubových vozidel je pro výpočet procenta nízkopodlažnosti uvažován prostor pro stojící cestující pouze v jeho přední části, tj. v prvním článku tramvaje).

Přesto byly s největší důkladností obě normy podrobně nastudovány a vytvořen vztah (vzorec) pro jednoznačný výpočet. Potvrďte prosím správnost interpretace znění bodu 1.8, kde:

- užitečná plocha pro stojící cestující je definována v ČSN 281300, článek 4.1.3.2 (dle EHK č. 107, čl. 7.2.2.2 je definována pouze plocha pro stojící cestující)
- výpočet procent nízkopodlažní plochy je definován dle EHK č. 107, odst. 2.1.4 (norma ČSN 281300 nedefinuje), přičemž i v případě kloubových vozidel je uvažováno celé vozidlo

a potom bod 1.8, přílohy 3 ZD je splněn (tj. odpověď ANO) pokud platí následující vztah: Minimální nízkopodlažní plocha vozidla $70\% \leq$ (plocha prostoru pro stojící cestující

bez schodů s přístupem k nejméně jednomu provoznímu dveřím dle EHK č. 107, odst. 2.1.4 /

užitečná plocha pro stojící cestující dle ČSN 281300, článek 4.1.3.2) * 100

Jelikož procento nízkopodlažní plochy vozidla je hodnotícím kritériem č. 3 dle přílohy č. 6

ZD, potvrďte prosím správnost výpočtového vzorce procenta nízkopodlažní plochy:

Procento nízkopodlažní plochy = (plocha prostoru pro stojící cestující bez schodů

s přístupem k nejméně jednomu provoznímu dveřím dle EHK č. 107, odst. 2.1.4 / užitečná plocha pro stojící cestující dle ČSN 281300, článek 4.1.3.2) * 100

- V případě chybné interpretace předpisu EHK č. 107 platného pro motorová vozidla kategorie M2, M3 ("autobusy"), specifikujte prosím konkrétní odstavce a parametry, u kterých je vyžadováno plnění dle tohoto předpisu.

Následně v dotazu uchazeče ze dne 15.9.2016, písmeno n. :

n. Žádáme o definování „nízkopodlažní plochy“. Předpokládáme, že jde o podlahovou plochu

vozidla, která nemá mezi nástupní hranou (o zadavatelem určené maximální výšce 240 do

360 mm nad temenem kolejnice) a jakýmkoliv dalším prostorem pro stojící cestující žádný schod, pouze podlahu o maximálním sklonu do 8%, v souladu s předpisem OSN EHK č. 107. Žádáme o potvrzení či jiné vysvětlení.

je uveden maximální sklon podlahy, který ale není součástí definice vztahu pro výpočet nízkopodlažnosti podle výše uvedené interpretace.

Vzhledem k tomu, že výpočet užitečné plochy pro stojící má být proveden dle ČSN EN 281300

(100%) a definice nízkopodlažnosti dle EHK OSN č.107 žádné omezení ve vztahu ke sklonu podlahy neuvádí. viz.:

„2.1.4 „Nízkopodlažním vozidlem“ se rozumí vozidlo třídy I, II nebo A, ve kterém alespoň 35% prostoru pro stojící cestující (v jeho přední části v případě kloubových vozidel, nebo v dolní podlaží v případě dvoupodlažních vozidel) tvoří plocha bez schodů a má přístup k nejméně jednomu provoznímu dveřím.“

Chápeme vaši odpověď na výše uvedený dotaz n/ ve smyslu toho, že zmiňovaný maximální sklon podlahy není parametrem pro výpočet nízkopodlažnosti.

2. Bod 2.16 Tramvaj vybavit tachografem, jehož součástí bude kolizní kamera se záznamem.

Samostatná zobrazovací jednotka umístěna na panelu řidiče s analogovým zobrazením. Záznamová jednotka s paměťovou SD kartou, s připojeným čidlem a elektrickým napájením, s možností zadávání průměru kola a převodového poměru, která bude vybavena minimálně jedním komunikačním rozhraním IBIS, RS-485 (popř. CAN), ETHERNET a USB. Záznamová jednotka bude na palubní počítač napojena pomocí ETHERNETového kabelu, který bude součástí dodávky. Stavové signály mohou být do záznamové jednotky přenášeny pomocí sběrnice CAN. Jednotlivé konkrétní signály, které budou zaznamenávány budou odsouhlaseny kupujícími.

Kolizní kamera bude s rozlišením min. 1920x1080 (full HD), FPS 60, s možností snížení rozlišení a FPS. Záznam bude propojen s hodnotami měřeními tachografem a stavovými signály.

Dotazy:

- K tachografu je požadována zobrazovací jednotka. Uveďte prosím, jaké základní údaje má tato jednotka zobrazovat?
- Kolizní kamera je požadována s 60 FPS. Podle informací potenciálních dodavatelů je tato hodnota neobvykle vysoká. Uveďte prosím, zadavatel troá na hodnotě 60 FPS pro záznam obrazu z kolizní kamery, nebo zda postačuje obvyklých 30 FPS.

3. Bod 3.4 Na pravé straně karoserie minimálně 4 provozní dveře s elektrickým ovládáním, s ochranou proti sevření dle platných právních předpisů. Křídla dveří prosklená nejméně ve 2/3 výšky. Minimálně dvoje dveře musí mít min. šířku vstupního otvoru 1300 mm při otevřených dveřích a je jedním z hodnotících kritérií. Jízda tramvaje musí být před zavřením dveří blokována. Osa prvních dveří musí být umístěna ve vzdálenosti 2200±600 mm od čela vozu (bez spřáhla). Dveře musí splňovat relevantní body normy ČSN EN 14 752 Železniční aplikace - Boční vstupní systémy vozidel.

Dotaz:

- ČSN EN 14 752 Železniční aplikace, stanoví obecně pro drážní vozidla minimální šířku jednokřídlých dveří 800mm. Vyhláška č. 173/1995, na kterou odkazuje ČSN 28 1300, v sekci určené speciálně pro drážní vozidla dráhy tramvajové, stanoví minimální šířku otevřených dveří, určených pro jeden proud cestujících na 650mm.

Potvrdte prosím, že požadovaná minimální šířka otevřených dveří určených pro jeden proud je 650 mm.

4. Bod 4.9 Elektricky vyhřívání skla křídel předních dveří.

Dotaz:

- Ze stanoviště řidiče je sklo předních dveří viditelné jen skrz sklo dveří kabiny, jehož propustnost je stanovena zadávacími podmínkami na 20%., čímž je viditelnost omezena natolik, že vyhřívání skel předních dveří se jeví jako nadbytečné.

Uveďte prosím, zda zadavatel trvá na splnění této podmínky.

5. *Bod 4.16 Vozidlo vybavit kamerovým systémem se záznamem v délce 5 kalendářních dnů, který bude chráněn proti zneužití, v automatickém režimu přepínání kamer dveří a exteriéru s možností ručního přepnutí na interiér (min. rozlišení záznamu 800x600 bodů).*

Počet kamer:

- *1ks nad každými dveřmi (záběr kamery na celý prostor pro nástup cestujících včetně nástupní hrany a přiměřené plochy nástupiště),*
- *4 ks exteriér (levá i pravá strana na prvním článku a za posledním kloubem),*
- *7 ks interiér (umístění dle dohody s kupujícím).*

Zobrazení na jeden LED, nebo LCD displej o velikosti min. 15" (min. rozlišení monitoru

1024x768 bodů, možnost regulace jasu). Ochranu kamer zajistit instalací v ochranných krytech (provedení antivandal). Záznamové zařízení bude umístěno v každém vozidle do vhodného uzamykatelného boxu s bezpečnostním zámek mimo dosah cestujících. Vnější kamery umístěné v externím krytu, který zajistí odmlžení a odtátí námrazy s krytím IP66. Min. citlivost vnitřních kamer 1 Lux, venkovních kamer 0,2 Lux.

Dotaz:

- *Vycházíme-li z předpokladu, že kamery, umístěné v interiéru vozidla, mají dávat přehled o dění uvnitř vozidla, je zřejmé, že počet kamer je závislý na počtu článků vozidla. Zadávací podmínky nestanoví počet článků.*

Uveďte prosím, počet interiérových kamer vztažený na jeden článek vozidla, nebo specifikujte požadavek jiným parametrem, než je absolutní počet kamer na vozidlo.

6. *Bod 4.18 Všechny boční plenty u podvozků, je-li jimi vozidlo vybaveno v odklopném, nebo zvednutém provedení s plynovými vzpěrami. Ostatní boční plenty v odklopném, nebo zvednutém provedení s plynovými vzpěrami.*

Dotaz:

- *Není známa definice pojmu plenta.*

Potvrd'te prosím výklad pojmu plenta jako díl, spojený se skříní vozu.

7. *Bod 5.17 Levé okno na stanovišti řidiče musí mít v horní třetině posuvné větrací okno.*

Dotaz:

- *Je běžným zvykem vybavit levé přední sklo kabiny posuvnou částí tak, aby byla umožněna komunikace řidiče s osobou vně vozu, včetně případného předání drobných předmětů (listin), umístění posuvné části do horní třetiny okna by tuto funkci znemožnilo.*

Uveďte prosím, zda je možno považovat za splnění tohoto bodu, také umístění posuvné části okna do jeho spodní nebo střední zóny?

8. *Bod 5.19 Kabinu řidiče vybavit elektricky ovládanou nastavitelnou nožní opěrkou.*

Dotaz:

- *Uveďte prosím, zda zadavatel trvá na podmínce elektrického ovládání, nebo zda je možno realizovat nastavení podnožky jiným, než elektrickým ovládáním. Je přípustné nastavení výšky podnožky bez jakékoli potřeby napájení elektrickým či jiným zdrojem energie způsobem, kdy se podnožka po odjištění aretace výšky nášlapným tlačítkem na podnožce automaticky zvedá a při zatlačení nohou na podnožku klesá a po zvolení požadované výšky se uvolní nášlapné tlačítko a výška je znovu aretována?*

9. *Bod 5.20 V kabině řidiče je požadována jedna zásuvka (12 V) pro připojení nabíječky mobilního telefonu a jedna zásuvka (24 V, s min. napájecím proudem 5A) pro připojení přenosné autochladničky, pro kterou bude v kabině vyčleněn prostor o minimálních rozměrech 500x300x200mm, vybavený oky pro uchycení.*

Dotaz:

- *Požadované zásuvky, 12V pro nabíječku a 24V pro autochladničku, jsou konstrukčně shodné, nelze vyloučit jejich záměnu.*

Uveďte prosím, zda zadavatel trvá na dvou konstrukčně shodných zásuvkách pro různá napětí, nebo zda je možné řešit nabíjení mobilu v kabině řidiče stejným způsobem, jako v salonu cestujících, tedy USB konektorem?

Informace zadavatele:

Ad 1.

Zadavatel uvádí, že podíl nízkopodlažní plochy na užitečné ploše pro stojící cestující nabízeného vozidla v % bude v souladu s bodem č. 3 přílohy č. 6 zadávací dokumentace dán takto (plocha prostoru pro stojící cestující bez schodů s přístupem k nejméně jednomu provoznímu dveřím dle EHK č. 107, odst. 2.1.4) / (užitečná plocha pro stojící cestující dle ČSN 281300, článek 4.1.3.2) * 100.

Zadavatel potvrzuje, maximální sklon podlahy není parametrem pro výpočet nízkopodlažnosti.

Ad 2.

Zobrazovací jednotka musí zobrazovat okamžitou rychlost a celkovou ujetou vzdálenost. Dále mohou být zobrazovány údaje o spotřebované a rekuperované energii, jak je uvedeno v bodě 2.8 přílohy č. 3 zadávací dokumentace, pokud tyto údaje nebudou zobrazovány na jiném vhodném displeji.

Zadavatel tímto u kolizní kamery snižuje hodnotu záznamu obrazu na 30 FPS. Odstavec 2.16 přílohy č. 3 zadávací dokumentace po této změně zní následovně „*Tramvaj vybavit tachografem, jehož součástí bude kolizní kamera se záznamem. Samostatná zobrazovací jednotka umístěna na panelu řidiče s analogovým zobrazením. Záznamová jednotka s paměťovou SD kartou, s připojeným čidlem a elektrickým napájením, s možností zadávání průměru kola a převodového poměru, která bude vybavena minimálně jedním komunikačním rozhraním IBIS, RS-485 (popř.*

CAN), ETHERNET a USB. Záznamová jednotka bude na palubní počítač napojena pomocí ETHERNETového kabelu, který bude součástí dodávky. Stavové signály mohou být do záznamové jednotky přenášeny pomocí sběrnice CAN. Jednotlivé konkrétní signály, které budou zaznamenávány, budou odsouhlaseny kupujícím. Kolizní kamera bude s rozlišením min. 1920x1080 (full HD), FPS 30, s možností snížení rozlišení a FPS. Záznam bude propojen s hodnotami měřenými tachografem a stavovými signály.“.

Ad 3.

Zadavatel dodavatelům poskytl dostatečné množství informací definující požadovaná vozidla. Pokud jde o technické normy, jejichž naplnění je, z pohledu zejména schválení k provozu, obligatorní, zadavatel předpokládá dostatečnou erudici dodavatelů (tj. dodavatelé jsou schopni dodat vozidlo odpovídající požadavkům zadavatele, které bude schválené k provozu).

Ad 4.

Zadavatel trvá na dodržení požadavků vyplývajících z bodu 4.9 přílohy č. 3 zadávací dokumentace.

Ad 5.

Zadavatel trvá na dodržení požadavků vyplývajících z bodu 4.16 přílohy č. 3 zadávací dokumentace.

Ad 6.

Plenta představuje díl (kryt), zakrývající přístup na komponenty ve spodní části vozidla.

Zadavatel trvá na dodržení všech požadavků vyplývajících z bodu 4.18 přílohy č. 3 zadávací dokumentace.

Ad 7.

Zadavatel trvá na dodržení požadavků vyplývajících z bodu 5.17 přílohy č. 3 zadávací dokumentace.

Ad 8.

Zadavatel trvá na dodržení požadavků vyplývajících z bodu 5.19 přílohy č. 3 zadávací dokumentace.

Ad 9.

Zadavatel trvá na dodržení požadavků vyplývajících z bodu 5.20 přílohy č. 3 zadávací dokumentace. Zadavatel trvá na dvou konstrukčně shodných zásuvkách pro různá napětí.

V souladu s ust. § 40 odst. 3 ZVZ přistoupil zadavatel s ohledem na povahu informací poskytnutých k žádosti o dodatečné informace č. 12 k přiměřenému prodloužení lhůty pro podání nabídek na plnění veřejné zakázky. Zadavatel ruší konec lhůty pro podání nabídek stanovený na 13. 10. 2016 do 10,00 hodin, jakož i původně stanovený termín otevírání obálek s nabídkami, a nově určuje lhůtu pro podání nabídek, jakož i lhůtu pro zahájení otevírání obálek s nabídkami, na **17. 10. 2016 do 15,00 hodin.**

V Ostravě dne 7. 10. 2016



Dopravní podnik Ostrava a.s.
v zastoupení MT Legal s.r.o., advokátní kancelář
Mgr. David Mareš, Ph.D., advokát