

VYSVĚTLENÍ ZADÁVACÍ DOKUMENTACE Č. 6

SPECIFIKACE VEŘEJNÉ ZAKÁZKY	
Zadavatel:	KORDIS JMK, a.s., IČ: 262 98 465, se sídlem Nové Sady 946/30, Staré Brno, 602 00 Brno (dále jen „Zadavatel“)
Název veřejné zakázky:	Elektronické odbavování cestujících – fáze 1: Modernizace odbavovacích zařízení v regionálních autobusech (dále jen „Veřejná zakázka“)
Druh veřejné zakázky a zadávací řízení:	Veřejná zakázka na dodávky zadávaná v otevřeném řízení

Vážení dodavatelé,

dne 14. 12. 2017 jsme obdrželi dotaz týkající se zadávací dokumentace, se kterým nakládáme ve smyslu § 98 odst. 3 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázkách, v platném znění (dále jako „ZZVZ“), jako s žádostí o vysvětlení zadávací dokumentace.

V souladu s ustanovením § 98 odst. 1 ZVZ tímto zadavatel poskytuje k uvedené žádosti následující vysvětlení:

Dotaz č. 1:

Zadávací dokumentace – „Příloha č. 1 ZD veřejné zakázky „Elektronické odbavování cestujících – fáze 1: Modernizace odbavovacích zařízení v regionálních autobusech“ TECHNICKÁ ČÁST ZADÁVACÍ DOKUMENTACE“ str. 12, čl. 4.2.2. Zadávání dopravních a reklamních informací LCD:

Je-li vůz dle TPS vybaven LCD tablem pro cestující musí PP OIS umožnit přehrávání souborů pro tyto tabla bez jakéhokoli vlivu řidiče. Přenos souborů musí být uživatelsky konfigurovatelné pomocí vstupních dat pro zařízení

***DOTAZ:** Myslí tím Zadavatel i stávající LCD ve vozidlech nebo pouze nově dodávané v budoucnu? Jaké je komunikační rozhraní a jaký je komunikační protokol? Jaké soubory pro tabla má Zadavatel namysli (typ, velikost atd.)?*

Odpověď:

Jedná se o LCD tabla a tabla obecně, která jsou již v systému IDS JMK provozována. Veškerá tabla jsou již certifikována zadavatelem a účastníkům jsou tak všechny parametry a technické údaje potřebné pro účely plnění předmětu veřejné zakázky poskytnuty v zadávací dokumentaci. Úpravy tabel za účelem řádné komunikace s PP OIS budou zajištěny zadavatelem, resp. přímo dodavateli těchto tabel. Ti budou povinni spolupracovat s vybraným dodavatelem PP OIS právě na tvorbě příslušného nového protokolu a rozhraní, především s vazbou na LCD. Zadavatel pro vyloučení pochybností doplňuje, že úpravy tabel nejsou součástí plnění této veřejné zakázky a náklady spojené s potřebnými úpravami tabel a jejich implementací tak nenese účastník, nýbrž zadavatel.

Současně zadavatel k dotazu účastníka upřesňuje, že v případě požadovaného přehrávání souborů se má jednat o soubory již dnes běžně využívaných v LCD, a to soubory typu jpg, gif, avi, wmv a podobně. .

Dotaz č. 2:

Zadávací dokumentace – „Příloha č. 1 ZD veřejné zakázky „Elektronické odbavování cestujících – fáze 1: Modernizace odbavovacích zařízení v regionálních autobusech“ TECHNICKÁ ČÁST ZADÁVACÍ DOKUMENTACE“ str. 12, čl. 4.2.5. Zobrazení okolních vozidel na LCD řidiče:

PP OIS musí umožnit řidiči zobrazení na LCD řidiče okolních vozidel nad mapou. Volba vozidel či linek bude na základě vstupních dat o návaznostech linkospoje nebo ručním zadáním. Přenos informací o vozidlech bude na základě API rozhraní SW CEDu a mapového podkladu, jenž bude existovat v off-line verzi v PP OIS (cca 250MB), tak možnosti On-line otevřených mapových podkladů například Google mapy.

DOTAZ: Může Zadavatel definovat konečný výčet online map a dále formát off-line map?

Odpověď:

Zadavatel k dotazu účastníka upřesňuje, že postačuje pouze jedno řešení ON-LINE map a jedno řešení OFF-LINE map. Výběr řešení ON-LINE mapových podkladů je ponechán na účastnících z volně dostupných rozhraní. V případě OFF-LINE map zadavatel v tuto chvíli žádným způsobem neomezuje jejich formát - ten může být zadavatelem vybrán a dodán jak ve formě jednoduchých obrázkových dlaždic mapového podkladu, tak např. v podobě systému typu ESRI Shapefile (jenž vychází z ISO 148225:2011). Záleží na dodavateli PP OIS, jaký formát pro své řešení bude potřebovat.

Dotaz č. 3:

Zadávací dokumentace – „Příloha č. 1 ZD veřejné zakázky „Elektronické odbavování cestujících – fáze 1: Modernizace odbavovacích zařízení v regionálních autobusech“ TECHNICKÁ ČÁST ZADÁVACÍ DOKUMENTACE“ str. 13, čl. 4.2.7. Modul bezpečnosti řidiče:

Modul řidiči musí umožnit v případě nenadálé situace kontaktovat dispečera CED a to pomocí extérního tlačítka Emergency jenž odešle informační zprávu na CED a současně volá na CED bez zapnutého poslechu řidiče. Zařízení musí také umožňovat řidiči spustit nahrávání prostoru u řidiče do zvukových formátů po předem stanovenou dobu a ty následně odeslat do SW-BO. Přístup k těmto souborům musí být zabezpečen. Takovýto záznam může vyvolat jen administrátorem povolená obsluha SW-BO.

DOTAZ: Dodá si externí tlačítka Zadavatel nebo má být předmětem dodávky? Pokud má být součástí dodávky, požadujeme specifikovat požadavky: délka kabelu, odolnost tlačítka a další parametry.

Odpověď:

Externí tlačítko není součástí dodávky vybraným dodavatelem v rámci plnění předmětu této veřejné zakázky.

Dotaz č. 4:

Zadávací dokumentace – „Příloha č. 1 ZD veřejné zakázky „Elektronické odbavování cestujících – fáze 1: Modernizace odbavovacích zařízení v regionálních autobusech“ TECHNICKÁ ČÁST ZADÁVACÍ DOKUMENTACE“ str. 15, čl. 5.2 DEFINICE HW A SW, PP OIS:

SW či HW trojnásobný nezávislý digitální hlásič zastávek založený na MPEG3 pro hlášení do vozu, vně vozu a k řidiči. Systém musí umožnit současné různé hlášení do tří směrů.

DOTAZ: Uchazeč má v provozu více než 2 000 odbavovacích zařízení v regionálních autobusech s tříkanálovým výstupem hlásiče, ale v jeden okamžik je možné přehrávat zvuk pouze do dvou kanálů. Z praxe jednoznačně vyplývá, že nikdy není použito současné hlášení do venkovního reproduktoru a příposlechu řidiče. Plně tedy postačuje hlášení do dvou různých směrů v jeden okamžik. Požadavek se na hlášení do tří směrů současně prodraží dodané řešení a dle dostupných informací jím disponuje pouze jedna firma na trhu. Může uchazeč nabídnout odzkoušené řešení hlášení do dvou směrů současně?

Odpověď:

Zadavatel trvá na svém požadavku uvedeném v příloze č. 1 zadávací dokumentace (tj. současné hlášení do vozu, vně vozu a fónického spojení na příposlechu řidiče), který považuje za zcela standardní, běžně řešený již nyní ve vozidlech IDS. Zadavatel ponechává na účastnících pouze to, zda zvolí SW či HW řešení digitálního hlásiče umožňující tento třísměrný model hlášení a komunikace zároveň.

Dotaz č. 5:

Zadávací dokumentace – „Příloha č. 1 ZD veřejné zakázky „Elektronické odbavování cestujících – fáze 1: Modernizace odbavovacích zařízení v regionálních autobusech“ TECHNICKÁ ČÁST ZADÁVACÍ DOKUMENTACE“ str. 13, čl. 4.4.1 Modul komunikace s dispečinkem CED (MSP):

MSP (modul sledování polohy) je zařízení, které odesílá informace o poloze vozidla na SW CED. MSP umí také komunikovat s dispečerem CED a řidičem a to pomocí zpráv (obdoba SMS na mobilním telefonu) a hlasově. Dispečer na základě takto získaných dat může lokalizovat vozidlo s přesností na cca 5 m a řídit tak dopravu v IDS JMK. Protokol je součástí zadávací dokumentace. Modul musí umožnit rychlou volbu komunikace s dispečerem CED a to textovou a hlasovou – telefonní hovor. Textové informace jsou předem prefabrikovány a jsou součástí protokolu. Telefonní čísla, jež PP OIS umožní vytáčet, budou součástí nastavovacích dat. PP OIS musí umožnit příjem hovorů bez omezení.

DOTAZ: Vytáčená čísla budou pouze v mobilní síti nebo i na pevnou linku? Příjem hovorů bez omezení-co to znamená? Může do vozidla volat kdokoliv? Může zadavatel upřesnit tuto kapitolu?

Lze využít pro telefonování aplikace typu Skype apod.? Je myšlena hlasová a datová komunikace s dispečinkem nebo kamkoliv?

Odpověď:

Veškeré telefonní hovory ze zařízení PP OIS budou realizovány klasickým fónickým spojením, nikoli aplikačním - datovým. Není tedy třeba nijak specifikovat kam, a odkud může být spojení uskutečněno. Pouze odchozí hovory ze zařízení budou možné jen pro telefonní čísla povolená nastavovacím předpisem.

Dotaz č. 6:

Zadávací dokumentace – „Příloha č. 1 ZD veřejné zakázky „Elektronické odbavování cestujících – fáze 1: Modernizace odbavovacích zařízení v regionálních autobusech“ TECHNICKÁ ČÁST ZADÁVACÍ DOKUMENTACE“ str. 14, čl. 4.4.2 Modul preference průjezdů křižovatek SSZ):

PP OIS a SW-BO musí umožnit připojit, nastavit a provozovat externí radiomodem (USB, RS 485), pro řízení preference světelného signalizačního zařízení na křižovatkách (SSZ). Tyto křižovatky jsou vybaveny radiomodemem pro komunikaci s vozidly na vyhrazené frekvenci v pásmu 450 MHz nebo 170 MHz, pomocí protokolů firmy TAIT. Samotné radiomodemy nejsou součástí zakázky.

DOTAZ: Zadavatel zmiňuje protokol TAIT. Pro stanovení cenové nabídky je nutné znát protokol TAIT - může zadavatel tento protokol poskytnout? PP OIS musí umožnit připojit, nastavit a provozovat externí radiomodem na sběrnici USB nebo RS 485? Nebo jsou vyžadovány obě sběrnice?

Odpověď:

Zadavatel pouze požaduje implementaci modulu nikoli implementaci samotného protokolu TAIT. V současné době není známo, jakou technologií bude řízení křižovatek provozováno, ani jakým typem radiomodemu bude řízení probíhat. Uchazeč musí pouze konstrukčně připravit PP OIS na případnou budoucí komunikaci po USB či RS 485. Samotná implementace protokolů, nastavení a radiomodemů bude řešena v budoucnosti v rámci samostatné dodávky.

Dotaz č. 7:

Zadávací dokumentace – „Příloha č. 1 ZD veřejné zakázky „Elektronické odbavování cestujících – fáze 1: Modernizace odbavovacích zařízení v regionálních autobusech“ TECHNICKÁ ČÁST ZADÁVACÍ DOKUMENTACE“ str. 15, čl. 5.2 DEFINICE HW A SW, PP OIS:

Komunikační rozhraní vysokorychlostní WiFi 5,8 (2,4) GHz. Vysokorychlostní rozhraní WiFi bude určeno pro přenos souborů do a z vozidel při stání ve vozovkách, v režimu jízdy s cestujícími může sloužit k připojení cestujících k Internetu – WiFi point, pro minimálně 30 současně připojených zařízení.

DOTAZ: WiFi pro cestující bude ve stejné síti jako komunikace palubního počítače nebo budou použity 2 SIM karty – jedna v APN a druhá pro připojení cestujících do internetu?

Odpověď:

Zadavatel odkazuje na vysvětlení zadávací dokumentace č. 5, odpověď k dotazu 3.1.

Dotaz č. 8:

Zadávací dokumentace – „Příloha č. 1 ZD veřejné zakázky „Elektronické odbavování cestujících – fáze 1: Modernizace odbavovacích zařízení v regionálních autobusech“ TECHNICKÁ ČÁST ZADÁVACÍ DOKUMENTACE“ str. 15, čl. 5.2 DEFINICE HW A SW, PP OIS:

Dotykový LCD terminál – minimálně 10“, svítivost LCD displeje min. 500 cd/m² – podmínkou je dobrá viditelnost na přímém slunci, rozlišení minimálně 800 x 600 v provedení s kapacitní dotykovou obrazovkou, současný dotyk minimálně dvou prstů pro tzv. zoom, s krycím sklem o šířce min. 2 mm. Min. 16mil. barev.

DOTAZ: Skutečně Zadavatel požaduje 16 mil barev? Dle zkušeností Uchazeče plně postačuje 262k barev. 16mil barev je dle názoru uchazeče pro specifikovaný provoz PP OIS nevyužitelné a dodané řešení výrazně prodraží.

Odpověď:

Zadavatel trvá na svém požadavku. Vzhledem k zobrazování předplatných jízdenek včetně fotografie cestujícího na dotykové obrazovce PP OIS, proto požaduje rozlišení LCD minimálně 16 mil. barev.

Dotaz č. 9:

Zadávací dokumentace – „Příloha č. 1 ZD veřejné zakázky „Elektronické odbavování cestujících – fáze 1: Modernizace odbavovacích zařízení v regionálních autobusech“ TECHNICKÁ ČÁST ZADÁVACÍ DOKUMENTACE“ str. 52, čl. 12.4.3 Rozvržení LCD pro řidiče:

DOTAZ: Jedná se o návrh nebo je rozvržení ovládacích prvků závazné?

Odpověď:

Jedná se pouze o návrh řešení pro potřeby popisu předmětu dodávky účastníkům zadávacího řízení, zadavatel v průběhu realizace zakázky návrh vybranému dodavateli dále upřesní.

Dotaz č. 10:

Zadávací dokumentace – „Příloha č. 1 ZD veřejné zakázky „Elektronické odbavování cestujících – fáze 1: Modernizace odbavovacích zařízení v regionálních autobusech“ TECHNICKÁ ČÁST ZADÁVACÍ DOKUMENTACE“ str. 16, čl. 5.2 DEFINICE HW A SW, PP OIS:

Systém musí mít integrováno tlačítko „Emergency“ pro nouzové volání na dispečink či pro případ napadení řidiče (terminál řidiče či ukryté v kabině řidiče).

DOTAZ: *Dle názoru Uchazeče je zde rozpor s bodem 4.2.7. Modul bezpečnosti řidiče na straně 13, kde se hovoří o externím tlačítku. Může Zadavatel toto dopřesnit?*

Odpověď:

Nejedná se o rozpor, ale o další, doplňkové řešení pro případ, že následný provozovatel PP OIS (tj. dopravce) nebude mít zájem o implementaci a využití externího tlačítka Emergency. Pro tyto případy musí být PP OIS vybaven funkcí, jež umožní hlášení „Emergency“ vyvolat stisknutím tlačítka na dotykové obrazovce PP OIS. V případě, že se provozovatel vozidla rozhodne pro krizové situace zabudovat ve vozidle externí tlačítko, učiní tak následně, na vlastní náklady.

Dotaz č. 11:

Zadávací dokumentace – „Příloha č. 1 ZD veřejné zakázky „Elektronické odbavování cestujících – fáze 1: Modernizace odbavovacích zařízení v regionálních autobusech“ TECHNICKÁ ČÁST ZADÁVACÍ DOKUMENTACE“ str. 30, čl. 8.6 SPRÁVA KARET:

Správa BČK spravuje sady klíčů, díky kterým lze pracovat s kartami a karetními aplikacemi v odbavovacích zařízeních. Jedná se především o zahrnutí současných BČK v systému IDSJMK na „malých“ městských dopravách: Kyjov, Blansko, Břeclav, Vyškov a Znojmo. Dále je předpoklad využití karet pro servisní účely k otevření například servisního menu pro nastavení PP-OIS. Součástí bude také dodání 100 servisních karet.

DOTAZ: *Je předmětem dodávky také akceptace BČK na malých městských dopravách: Kyjov, Blansko, Břeclav, Vyškov a Znojmo?*

Odpověď:

PP OIS musí být dodáno tak, aby bylo možné karty malých městských doprav akceptovat a to i pro placení jízdného s případným použitím SAM modulu. Tato akceptace však není součástí dodávky, ale může se stát součástí dalších objednávek třetích stran. Stávající karty malých městských doprav budou akceptovány pouze jako identifikátor cestujícího. Součástí dodávky tedy není naprogramování PP OIS tak, aby bylo možné těmito kartami platit nebo číst na nich uložené údaje o předplatních jízdenkách.

Dotaz č. 12:

Zadávací dokumentace – „Příloha č. 1 ZD veřejné zakázky „Elektronické odbavování cestujících – fáze 1: Modernizace odbavovacích zařízení v regionálních autobusech“ TECHNICKÁ ČÁST ZADÁVACÍ DOKUMENTACE“ str. 21, čl. 5.5 MAXIMÁLNÍ DOBY POTŘEBNÉ NA ZOBRAZENÍ PLATNOSTI JÍZDENKY:

Při dodržení všech požadavků na PP IOS musí být doba mezi přiložením bankovní karty (nebo vysílače NFC, případně nebankovní karty využité jen jako identifikátor) ke čtečce a zobrazením údajů o cestujícím a o jeho platných jízdenkách přidělených ke kartě (případně o neuznání karty) na displeji PP OIS kratší než 1 sekunda. Během této doby musí dojít k přečtení karty, vyhledání údajů v databázi v PP

OIS, k zobrazení na displeji a k vyhodnocení platnosti jízdenky včetně odpovídajícího zvukového signálu.

DOTAZ: Ze zkušeností Uchazeče vyplývá, že doba mezi přiložením bankovní karty a zobrazením údajů o cestujícím v obdobně rozsáhlých systémech se pohybuje kolem 2,5 vteřiny. Požadavek doby do 1 vteřiny není na současných technologiích reálný. Může Uchazeč nabídnout řešení s dobou 2,5 vteřiny?

Odpověď:

Z reálného a rutinního provozu provádění kontroly ve městě Brně při databázi více než 50.000 uživatelů je v praxi potvrzena doba potřebná na provedení kontroly v délce maximálně 1 sekunda. V tom je zahrnuta iniciace mPOS, tokenizace bankovní karty prostřednictvím mPOS, předání dat do mobilního kontrolního zařízení, nalezení údaje v databázi a zobrazení údaje o platnosti všech jízdenek vydaných k danému tokenu na displeji. Zadavatel proto nepřipouští prodloužení doby potřebné na provedení kontroly.

Dotaz č. 13:

Zadávací dokumentace – „Příloha č. 1 ZD veřejné zakázky „Elektronické odbavování cestujících – fáze 1: Modernizace odbavovacích zařízení v regionálních autobusech“ TECHNICKÁ ČÁST ZADÁVACÍ DOKUMENTACE“ str. 16, čl. 5.2 DEFINICE HW A SW, PP OIS:

Termo tiskárna lístků s ořezávačem – předpokládaná šířka papíru je 80 mm. Rychlostí tisku minimálně 170 mm/s, podpora tisků 2D kódů, čárových kódů, životnost tiskové hlavy a mechaniky minimálně 120 km, životnost ořezu minimálně 1,2 mil. Musí být možné nastavit rozsah ořezu jízdenky od úplného ořezu až po částečný ořez. Papír pro termotiskárnu je následujících základních parametrů:

- Šíře kotouče: 80,0 mm
- Vnější průměr kotouče: max. 80,0 mm
- Vnitřní průměr dutinky: 1 inch = 25,4 mm
- Vnější průměr dutinky: 28,70 mm
- Materiál dutinky: plast
- Strana určená k termotisku: vnější
- Plošná hmotnost papíru: 70-80 g / m²
- Tloušťka papíru: 75-90 mikrometrů

DOTAZ: Zadavatel požaduje vnitřní průměr dutinky 25,4mm. Uchazeč disponuje řešením s vnitřním průměrem dutinky 12,5mm. Může toto řešení Uchazeč nabídnout?

Odpověď:

Zadavatel trvá na svém požadavku na vnitřní průměr dutinky 25,4 mm. Zároveň však upřesňuje, že ponechává plně na účastníkovi, jakým způsobem toho docílí. Zadavatel pouze upozorňuje, že pokud využije např. jakoukoliv redukci ke svému aktuálnímu řešení, nesmí v důsledku toho docházet ke komplikacím při instalaci kotoučku papíru. Toto musí účastník prokázat již při testování prototypu.

Dotaz č. 14:

Zadávací dokumentace – „Příloha č. 1 ZD veřejné zakázky „Elektronické odbavování cestujících – fáze 1: Modernizace odbavovacích zařízení v regionálních autobusech“ TECHNICKÁ ČÁST ZADÁVACÍ DOKUMENTACE“ str. 28, čl. 8 SPRÁVA ČÍSELNÍKŮ TARIFŮ A TARIFNÍ POLITIKY

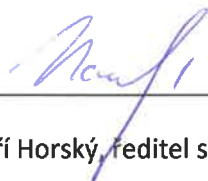
DOTAZ: Je potřeba, aby součástí backoffice byla konstrukce jízdních řádů, konstrukce turnusů a výstupy pro vyhodnocení jízdenek?

Odpověď:

Ano součástí dodávky musí být plnohodnotný SW-BO s jednotlivými moduly dle zadávací dokumentace a charakteristikou dle bodu 6.2.1. přílohy č. 1 zadávací dokumentace.

V Brně dne 19. 12. 2017

za **KORDIS JMK, a.s.**



Ing. Jiří Horský, ředitel společnosti

kordis <i>jmk</i>	KORDIS JMK, a.s. Nové sady 946/30 602 00 Brno
IČ: 26 29 84 65 DIČ: CZ26298465 Registrováno u Krajského soudu v Brně, odd. B, vložka 6753	
3	

