



Fiala Tejkal
A PARTNEŘI

VYSVĚTLENÍ ZADÁVACÍ DOKUMENTACE

22.4.2020 | Brno

Vysvětlení, změna nebo doplnění zadávací dokumentace č. 1

VEŘEJNÁ ZAKÁZKA:

Výběr autobusových dopravců od 2021 – část 35

spisová značka zadavatele: **JMKVAD0320**

evid. číslo veřejné zakázky: **Z2020-011037**

(dále jen „**veřejná zakázka**“)

ZADAVATEL:

Jihomoravský kraj

se sídlem Žerotínovo náměstí 449/3, 601 82 Brno

IČO: 70888337

(dále jen „**zadavatel**“)

ZÁSTUPCE ZADAVATELE:

Fiala, Tejkal a partneři, advokátní kancelář, s.r.o.

se sídlem Helfertova 2040/13, Brno, PSČ 613 00

IČO: 28360125

(dále jen „**zástupce**“)

Zástupce je v souladu s § 43 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „**zákon**“), pověřen prováděním úkonů podle zákona v tomto zadávacím řízení.

VYSVĚTLENÍ, ZMĚNA NEBO DOPLNĚNÍ ZADÁVACÍ DOKUMENTACE:

1)

Dotaz:

„V rámci nových upravených standardů Kordis JMK pro rok 2020 se v článku 4.20 v sekci Elektronický vizuální informační systém – vnitřní objevil zcela nový (resp. změněný) parametr poměru stran LCD zobrazovače:

4.20. Elektronický vizuální informační systém – vnitřní

Všechna vozidla provozovaná na základě Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících ve veřejné linkové osobní dopravě uzavřené na základě zadávacího či nabídkového řízení zahájeného po 1.1.2020 či uzavřené přímým zadáním po 1.1.2020 musí být vybavena funkčním Elektronickým vizuálním informačním systémem – LCD panelem o poměru stran 4:3 a úhlopříčce minimálně 17“.

Dovolujeme si upozornit na skutečnost, že požadavek na poměr stran 4:3 je zcela v rozporu se stávajícím zavedeným standardem poměru stran 16:10 resp. 16:9 případně 32:9 používaným od roku 2010 nejen v rámci IDS JMK, ale v podstatě v rámci celé Evropy včetně České republiky.

Tento širokoúhlý standard má své technické opodstatnění a to zejména z důvodu instalačních možností v rámci různých typů vozidel veřejné dopravy. Širokoúhlé LCD zobrazovače (s poměrem stran 16:10/16:9) lze umístit v podstatě do jakéhokoli typu vozidla na rozdíl od zobrazovačů s poměrem stran 4:3, která mají vyšší nároky na samotnou výšku zařízení a tím současně omezují možnosti instalací v různých typech vozů s ohledem na předepsanou podchodnou výšku pro cestující a zácloňování výhledu řidičů - a v tomto případě se již dostáváme do oblasti bezpečnostní charakteristiky prvků ve voze (kdy by verze s poměrem stran 4:3 měla přímý vliv na zhoršení bezpečnosti resp. bezpečnostní charakteristiky provozu vozidla - a to si jistě nikdo ze zúčastněných nepřeje).

Z technického hlediska neexistuje ani žádné omezení pro použití širokoúhlých formátů (16:10, 16:9) v těchto vozidlových aplikacích. Širokoúhlé formáty LCD zobrazovačů jsou běžně dostupné na trhu a jen v Evropě se používají řádově desetitisíce kusů každý rok v rámci aplikací ve vozech veřejné dopravy. A je to nejen z důvodu instalačních možností ve vozech, ale i z důvodu, že mnozí provozovatelé vnímají širokoúhlý formát jako vhodnější pro grafické členění zobrazení.

Samozřejmě i skutečnost, že v současné době jsou provozovány řádově tisíce kusů širokoúhlých zobrazovačů v rámci IDS JMK, by neměla být opomenuta.

Aktuálně definovaný nový standard pro rok 2020 by dopravcům vzal možnost použít širokoúhlé zobrazovače z vyřazovaných vozidel a instalovat je do nově nakupovaných vozů od roku 2020 nebo je dále používat ve stávajících vozidlech.

Z tohoto pohledu se tedy tato úprava jeví jako nesystémová a nutila by dopravce zbytečně měnit fungující zařízení a investovat finanční prostředky do nákupu zcela nových zařízení.

Domníváme se tedy, že změna tohoto parametru (poměr stran 4:3) se dostala do upravených standardů nějakým nedopatřením („omylem“) a z výše uvedených důvodů žádáme o zachování tohoto parametru na standardně zavedený širokoúhlý formát poměru (16:10).“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že s ohledem na skutečnosti výše uvedené se zadavatel rozhodl svůj požadavek na poměr stran LCD panelu upřesnit tak, že zadavatel akceptuje i LCD panely o jiném poměru stran. Zadavatel tak odstranil konkrétní požadavek na poměr stran LCD panelu.

V tomto smyslu upravená příloha č. 3 dokumentace zadávacího řízení, tj. Technické a provozní standardy (ve formátu režimu změn s vyznačenou změnou v bodě 3.19, 4.20 a 5.20 tohoto dokumentu), je přílohou tohoto Vysvětlení, změny nebo doplnění zadávací dokumentace.

2)

Dotaz:

„V příloze č.7 dokumentace zadávacího řízení (pravidla pro hodnocení nabídek) je v článku 3.26 popsáno, jak má vypadat bezplatné sociální zázemí pro řidiče. Žádáme o vysvětlení, zda je skutečně myšleno dostupností sociálního zázemí v každém okamžiku smlouvy = dostupnost 24 hodin denně, 7 dní v týdnu?

Dále se chceme zeptat, zda je tento bod považován za splněný, pokud bude sociální zázemí dostupné pro řidiče po dobu, kdy v tomto konkrétním dopravním uzlu probíhají odjezdy a příjezdy vozidel, což nemusí být 24/7?

Žádáme o vysvětlení pojmu „řidič“ u tohoto kritéria. Nabízí se několik možností vysvětlení tohoto pojmu. Zda toto sociální zázemí musí být bezplatně dostupné pouze pro všechny řidiče uchazeče, nebo pro jakéhokoliv řidiče autobusu nebo pro jakéhokoliv řidiče tj. i řidiče osobního automobilu/motocyklu tj. reálně pro kohokoliv.

Dále se ptáme, zda je možné považovat toto kritérium za splněné, pokud se bude jednat o uzamčené zázemí a všechny osoby (všichni řidiči), které mohou mít přístup do tohoto sociálního zázemí, budou vybaveni klíčem, tj. i pracovníkům Kordis JMK a.s. a zadavateli budou na začátku realizace smlouvy předány řekněme 2 kusy klíčů od tohoto sociálního zázemí?“

Odpověď:

Termínem „bezplatné sociální zázemí pro řidiče“ se rozumí zázemí vybavené WC (včetně záchodové mísy) a umyvadlem s tekoucí vodou pro řidiče a řidičky autobusových spojů zařazených do IDS JMK bez ohledu na dopravce, pro zaměstnance zadavatele a pro zaměstnance

KORDIS JMK, a.s., kteří se prokáží kontrolním průkazem. V čase, kdy v daném uzlu není plánován žádný příjezd či odjezd spojů, a v přiměřené době před prvním příjezdem či odjezdem a po posledním příjezdu či odjezdu v daném dnu, tj. v době, kdy se na místě řidiči nenacházejí, není zapotřebí provoz sociálního zázemí zabezpečovat.

Termínem „v každém okamžiku plnění smlouvy“ se rozumí jakýkoli okamžik po dobu trvání závazku ze smlouvy na veřejnou zakázku. Není vyžadováno, aby bylo zázemí trvale obsazeno personálem, tj. 24 hodin 7 dní v týdnu. Nicméně v případě neobsazení zázemí personálem musí být zajištěno, aby všichni jeho potenciální uživatelé měli např. prostřednictvím svých zaměstnavatelů přístup ke klíčům k tomuto zázemí. V každém případě však musí být dopravcem zajištěn úklid a údržba tohoto zařízení.

3)

Dotaz:

„V příloze č.7 dokumentace zadávacího řízení (pravidla pro hodnocení nabídek) je v článku 3.23 popsáno kritérium uzavřené kabiny řidiče. Jelikož zde chybí popis, jak je třeba chápat pojem „uzavřené kabiny řidiče“, žádáme o jeho vysvětlení.

Současní výrobci autobusů nabízení obvykle 3 typy zasklení. První je zasklení za sedačkou řidiče ve směru do vozu. Druhým je zasklení na otvíracích dvířkách kabiny řidiče. A třetím je zasklení až k čelnímu sklu navazující na zasklení kabiny dveří řidiče.

Domníváme se, že v případě požadavku na všechna tři výše uvedená zasklení, bude v souvislosti s novým odbavovacím zařízením firmy Herman nutné, aby ve skleněné zástěně byly 2 otvory, kdy jeden (menší) bude pro příjem a výdej hotovosti a druhý (větší) bude u odbavovacího zařízení, aby mohl cestující pohodlně odebrat jízdní doklad z tiskárny, nebo přiložit bankovní kartu na bezhotovostní platbu.

Z výše uvedených důvodů se domníváme, že bude při dodržení pohodlnosti/vstřícnosti pro cestující technicky velmi obtížné realizovat všechny tři typy zasklení a žádáme o vyjádření, zda by pro splnění tohoto kritéria stačilo zasklení kabiny řidiče ve směru do vozu a současně na dveřích kabiny řidiče, tj. bez poslední třetí části zasklení k čelnímu sklu.“

Odpověď:

Zadavatel uvádí, že jak již z pojmu „uzavřená kabina řidiče“ vyplývá, zadavatel požaduje, aby byla kabina řidiče zcela uzavřená od čelního skla až po prostor za řidičem.

Zasklení musí umožňovat převzetí hotovosti od cestujícího, převzetí jízdenky cestujícím a přiložení karty, resp. mobilního telefonu k zařízení pro cestující. Tzn. zasklení musí být opatřeno odpovídajícími otvory, aby bylo odbavovací zařízení dostupné pro řidiče i pro cestující.

PRODLOUŽENÍ LHŮTY PRO PODÁNÍ NABÍDEK

Zadavatel uvádí, že prodloužil lhůtu pro podání nabídek. Prodloužená lhůta pro podání nabídek je uvedena mj. v tomto směru upravené verzi dokumentace zadávacího řízení uveřejněné na profilu zadavatele spolu s tímto Vysvětlením, změnou nebo doplněním zadávací dokumentace, ve Věstníku veřejných zakázek, Úředním věstníku Evropské unie, či na profilu zadavatele.

DOKUMENTY

Zadavatel spolu s tímto Vysvětlením, změnou nebo doplněním zadávací dokumentace uveřejnil na profilu zadavatele dle výše uvedeného upravené následující dokumenty:

- **Technické a provozní standardy**
 - *08_NS_Priloha_3_Technicke a provozni standardy IDS JMK - ver210420*

Zadavatel uvádí, že výše uvedené dokumenty jsou pro dodavatele závazné a požaduje, aby dodavatelé v rámci zpracování své nabídky nadále vycházeli z výše uvedených dokumentů uveřejněných na profilu zadavatele spolu s tímto Vysvětlením, změnou nebo doplněním zadávací dokumentace.

PODPIS

Jihomoravský kraj
v. z. Fiala, Tejkal a partneři,
advokátní kancelář, s.r.o.
Mgr. Jan Tejkal, advokát
(elektronicky podepsáno)