



Bratislava, 21.08.2026
Všetkým záujemcom

Vysvetlenie súťažných podkladov č. 5 - 13

Vo verejnom obstarávaní na predmet zákazky „**Dopravné prieskumy a rozbor, zhotovenie a kalibrácia dopravného modelu**“, vyhlásenom vo Vestníku verejného obstarávania č. 135/2026 zo dňa 08.07.2026 pod značkou **9501-MSS**, boli doručené nasledovné otázky:

Otázka č. 4:

Časť 1 „Dopravno-sociologické prieskumy“

Časové zosúladenie Časti 1 a Časti 2 a sezónne prerušenie realizácie prieskumov

V Opise predmetu zákazky, v časti „Časový rámec, kvalita a validácia prieskumov“, verejný obstarávateľ uvádza, že fáza zberu údajov zo všetkých dopravných prieskumov musí byť realizovaná v jednom časovom období s maximálnou dĺžkou štyri mesiace. Zároveň požaduje, aby zhotovitelia Časti 1 a Časti 2 logisticky zabezpečili súčasnú realizáciu všetkých požadovaných dopravných prieskumov.

V kapitole 7 OPZ sa však uvádza, že lehoty pre jednotlivé časti zákazky sú nezávislé a nie sú podmienené účinnosťou zmlúv o dielo pre ostatné časti. Súčasne je stanovené, že v mesiacoch júl až august a december až február nie je možné realizovať dopravné prieskumy a že pri vzniku takéhoto obdobia sa harmonogram automaticky preruší a lehota prestáva plynúť až do začiatku septembra alebo marca.

Napokon, v osobitnom opise DSP sa uvádza, že prieskum by mal byť ideálne koordinovaný s termínom ostatných dopravných prieskumov, avšak nejde o podmienku.

Uvedené ustanovenia neposkytujú jednoznačnú odpoveď, či:

- sa zber dát v Časti 1 a Časti 2 musí uskutočňovať v úplne totožnom kalendárnom období;
- sa vyžaduje iba čiastočný časový prekryv rozhodujúcich prieskumných dní;
- alebo môže každý zhotoviteľ realizovať prieskum vo vlastnom štvormesačnom období, pričom koordinácia má iba metodický a organizačný charakter.

Táto nejednoznačnosť má zásadný vplyv na prípravu ponuky, nábor a školenie anketárov, rezerváciu personálnych kapacít, prevádzku elektronického zberného systému, nastavenie subdodávateľských vzťahov, cenu plnenia a posúdenie rizika omeškania.

Ak by sa technické prieskumy v Časti 2 začali v septembri, počas septembra, októbra a novembra by uplynuli tri mesiace prípustné na ich realizáciu. Od decembra do februára by sa harmonogram automaticky prerušil a štvrtý mesiac by mohol pokračovať až v marci nasledujúceho roka.

Nie je zrejmé, či má zhotoviteľ Časti 1 postupovať rovnakým spôsobom a udržiavať personálne, organizačné a technické kapacity počas trojmesačného prerušenia, alebo či môže DSP a SP realizovať v ucelenom období marec až jún.

V prípade DSP navyše platia ďalšie obmedzenia: prieskumnými dňami majú byť utorok až štvrtok, prieskum sa nesmie uskutočňovať v obdobiach ovplyvňujúcich bežnú dennú mobilitu, najmä



počas školských prázdnin, sviatkov a predĺžených víkendov, a má sa začať najskôr dva týždne po skončení takéhoto obdobia.

Jednotlivé zmluvy pre Časť 1 a Časť 2 pritom môžu nadobudnúť účinnosť v rozdielnom čase. Zhotoviteľ Časti 1 nemá právny ani faktický dosah na termín uzatvorenia zmluvy s úspešným uchádzačom pre Časť 2, na schvaľovanie jeho Realizačného projektu ani na jeho pripravenosť začať technické prieskumy.

Zhotoviteľ Časti 1 preto nemôže niesť zodpovednosť za nedodržanie požiadavky na súčasnú realizáciu, ak je jej splnenie závislé od konania objednávateľa alebo od zhotoviteľa inej časti zákazky.

Na základe uvedeného žiadame verejného obstarávateľa o jednoznačnú odpoveď na nasledujúce otázky:

1. Vztahuje sa zákaz realizácie prieskumov v mesiacoch júl až august a december až február a automatické prerušenie harmonogramu výslovne aj na DSP a SP realizované v Časti 1?
2. Rozumie sa lehotou štyroch mesiacov štvorica po sebe nasledujúcich kalendárnych mesiacov od účinnosti Zmluvy o dielo alebo štyri mesiace, počas ktorých je podľa OPZ prípustné vykonávať terénny zber, pričom sezónne vylúčené obdobia sa do tejto lehoty nezapočítavajú?
3. Čo verejný obstarávateľ presne rozumie pod pojmami „v jednom časovom období“ a „súčasná realizácia“ prieskumov Časti 1 a Časti 2? Vyžaduje sa totožný začiatok a koniec zberu, časový prekryv určitého počtu týždňov alebo iba porovnateľné referenčné obdobie?
4. Ako sa požiadavka na súčasnú realizáciu zosúlaďuje s ustanovením osobitného opisu DSP, podľa ktorého je koordinácia s ostatnými prieskumami ideálna, ale nie je podmienkou?
5. Ak bude zber v Časti 2 realizovaný v období september až november a následne v marci nasledujúceho roka, je zhotoviteľ Časti 1 povinný realizovať DSP a SP v rovnakom, sezónne prerušenom období, alebo môže zvoliť súvislé obdobie marec až jún?
6. Počíta verejný obstarávateľ s realizáciou Časti 1 a Časti 2 v režime troch mesiacov na jeseň a jedného mesiaca na jar nasledujúceho roka, alebo preferuje ucelenú realizáciu prieskumov v období marec až jún?
7. Ktorý subjekt určí spoločný záväzný termín začatia zberu a akým spôsobom bude tento termín oznámený zhotoviteľom jednotlivých častí?
8. Ako verejný obstarávateľ zabezpečí koordináciu, ak Zmluva o dielo pre Časť 1 a Zmluva o dielo pre Časť 2 nadobudnú účinnosť v rozdielnom čase?
9. Potvrdí verejný obstarávateľ, že ak zhotoviteľ Časti 1 nemôže začať alebo pokračovať v zbere z dôvodu nepripravenosti zhotoviteľa Časti 2, neposkytnutia súčinnosti zhotoviteľom Časti 2 alebo z dôvodu rozhodnutia objednávateľa o spoločnom termíne, príslušný čas sa nezapočíta do lehoty Časti 1 a zhotoviteľ Časti 1 nebude v omeškaní?
10. Potvrdí verejný obstarávateľ, že automatické sezónne prerušenie harmonogramu nevyžaduje uzatvorenie dodatku k zmluve ani osobitnú žiadosť zhotoviteľa a že počas tohto obdobia neplynú lehoty, s nedodržaním ktorej by boli spojené zmluvné pokuty?
11. Začína štvormesačná lehota zberu plynúť už účinnosťou Zmluvy o dielo, alebo až schválením Realizačného projektu, metodiky, vzorkovacieho rámca, dopĺňujúcich otázok, pilotného prieskumu a ostatných podkladov, bez ktorých zhotoviteľ podľa OPZ nie je oprávnený začať hlavný zber dát?



12. Ak lehota začína plynúť už účinnosťou zmluvy, ako sa do nej započíta čas potrebný na predloženie Realizačného projektu, jeho posúdenie objednávateľom, zapracovanie pripomienok, realizáciu pilotného prieskumu a písomné schválenie finálnej metodiky a dotazníkov?

13. Vztahuje sa štvormesačný mŕľnik iba na terénny zber dát alebo aj na následné čistenie, anonymizáciu, váženie, expanziu, spracovanie databáz, vyhodnotenie DSP, matematické vyhodnotenie SP a vypracovanie záverečných správ?

14. Budú zmluvné sankcie za omeškanie uplatňované iba vo vzťahu k hlavnému štvormesačnému mŕľniku uvedenému v Prílohe č. 3 Zmluvy o dielo alebo aj vo vzťahu k interným termínom uvedeným v Realizačnom projekte a aktualizovanom harmonograme predloženom po kick-off meetingu?

Žiadame, aby verejný obstarávateľ uvedené vzťahy neupravoval iba formou všeobecného vysvetlenia, ale aby ich jednoznačne premietol do OPZ a Prílohy č. 3 Zmluvy o dielo.

Navrhujeme najmä doplniť, že:

- štvormesačná lehota zberu začne plynúť až odo dňa, keď sú schválené všetky podklady, ktorých schválenie je podmienkou začatia hlavného zberu, a zároveň nastane obdobie prípustné na realizáciu prieskumu;

- do lehoty sa nezapočítava sezónne vylúčené obdobie, čas čakania na schválenie podkladov a omeškanie spôsobené objednávateľom alebo zhotoviteľom inej časti;

- pojem „súčasná realizácia“ bude vymedzený konkrétnym minimálnym časovým prekryvom alebo spoločným referenčným obdobím;

- verejný obstarávateľ určí záväzný koordinovaný kalendár Časti 1 a Časti 2 tak, aby bolo možné objektívne určiť začiatok, prerušenie a skončenie lehôt každého zhotoviteľa;

- zhotoviteľ Časti 1 nebude znášať následky časového posunu, ktorý vznikne z dôvodu koordinácie s Časťou 2, rozdielnej účinnosti zmlúv alebo neposkytnutia súčinnosti objednávateľom či zhotoviteľom inej časti.

Odpoveď č. 4:

1. Áno, zákaz realizácie prieskumov v mesiacoch júl až august a december až február sa vzťahuje na všetky typy prieskumov, vrátane dopravno-sociologického prieskumu (DSP) a prieskumu deklarovaných preferencií (SP) realizovaných v rámci Časti 1. Verejný obstarávateľ však zdôrazňuje, že toto sezónne prerušenie sa týka výlučne fyzického terénneho zberu dát (samotnej realizácie dopytovania medzi respondentmi). Príprava prieskumu, ako aj následné spracovanie zozbieraných dát, ich čistenie, anonymizácia a vyhodnocovanie, môžu bez akéhokoľvek obmedzenia prebiehať aj počas týchto sezónne vylúčených mesiacov. Keďže na samotný čistý terénny zber dát pre DSP a SP je pri riadnom personálnom zabezpečení postačujúci časový úsek v trvaní približne dvoch až troch týždňov, zhotoviteľ má objektívne dostatok priestoru tento zber zrealizovať v prípustnom období (napr. do konca novembra). Po ukončení terénneho zberu už zhotoviteľ neodrží anketárske kapacity a samotné spracovanie a analytické vyhodnotenie výstupov môže plynule prebiehať aj počas obdobia sezónneho prerušenia terénnych meraní.

2. Lehotou štyroch mesiacov sa rozumejú 4 po sebe nasledujúce kalendárne mesiace, ktoré začínajú plynúť odo dňa nadobudnutia účinnosti Zmluvy o dielo. V tejto 4-mesačnej lehote je zahrnuté kompletne plnenie predmetu zmluvy pre danú časť zákazky, t. j. fáza prípravy (vrátane vypracovania Realizačného projektu a pilotného prieskumu), samotná fyzická realizácia terénneho zberu dát, ako aj následné analytické spracovanie dát (čistenie, anonymizácia, váženie, expanzia,



vyhodnotenie a odovzdanie záverečných správ). Sezónne vylúčené obdobia sa do tejto 4-mesačnej lehoty štandardne započítavajú, pretože obmedzenia v zmysle TP 102 sa vzťahujú výlučne na fyzickú realizáciu samotných terénnych prieskumov (dopytovanie/fyzické meranie v teréne). Príprava metodiky, ako aj následné analytické spracovanie a vyhodnocovanie dát môže a má plynule prebiehať aj počas týchto vylúčených mesiacov (napríklad v decembri). K automatickému prerušeniu plynutia lehoty a jej nezapočítavaniu by došlo iba v prípade, ak by objektívne prekážky nezavinené zhotoviteľom (napríklad dátum nadobudnutia účinnosti zmluvy) časovo neumožnili zrealizovať nevyhnutné dni čistého fyzického terénneho zberu pred začiatkom sezónnej výluky podľa TP 102.

3. Pojmami „v jednom časovom období“ a „súčasná realizácia“ verejný obstarávateľ rozumie porovnateľné referenčné obdobie, počas ktorého prebieha terénny zber dát, a nie nevyhnutne na deň totožný začiatok a koniec zberu. Vyžaduje sa, aby sa terénny zber dát pre Časť 1 aj Časť 2 uskutočnil v rovnakom ucelenom sezónnom bloku (napríklad spoločne v jesennom období september – november, alebo spoločne v jarom období marec – jún). Je metodicky vhodné, aby bol zabezpečený čo najväčší časový prekryv samotných prieskumných dní. Verejný obstarávateľ týmto sleduje zabezpečenie absolútnej konzistencie dát pre dopravný model. V meste kontinuálne prebiehajú a budú prebiehať významné infraštruktúrne projekty (napríklad rozsiahle modernizácie električkových radiál a iné stavebné uzávery), ktoré zásadným spôsobom menia organizáciu dopravy a ovplyvňujú dopravné správanie obyvateľov. Z tohto dôvodu je nežiadúce, aby sa napríklad dopravno-sociologický prieskum (Časť 1) realizoval na jeseň a automatické sčítanie dopravy (Časť 2) až na jar nasledujúceho roka. Takéto dáta by reprezentovali dve odlišné dopravné situácie (rôzny stav infraštruktúry) a nebolo by vhodné ich použiť na spoločnú kalibráciu modelu. Súčasťou realizáciou sa teda rozumie taký časový súbeh prieskumov, ktorý garantuje, že všetky zozbierané dáta odzrkadľujú rovnakú fyzickú a dopravnú realitu v meste.

4. Uvedené ustanovenia nie sú v rozpore, ale sa vzájomne dopĺňajú pri definovaní požiadaviek na makro-úrovni a flexibilitu na mikro-úrovni koordinácie. Požiadavka na „súčasnú realizáciu v jednom časovom období“ (uvedená vo všeobecnej časti OPZ) stanovuje záväzný rámec – teda podmienku, že všetky prieskumy musia byť zrealizované v rovnakom sezónnom bloku a pri rovnakej dopravnej a infraštruktúrnej realite v meste (ako je vysvetlené v odpovedi na otázku č. 3). Na druhej strane, ustanovenie v osobitnom opise pre DSP, podľa ktorého je presný kalendárny prienik „ideálny, ale nie je podmienkou“, poskytuje zhotoviteľovi nevyhnutnú logistickú flexibilitu. DSP domácností je proces trvajúci nepretržite niekoľko týždňov, zatiaľ čo smerové alebo križovatkové prieskumy sú bodové merania viazané na konkrétne vybrané dni. Z pohľadu verejného obstarávateľa je „ideálne“, ak jadro dopytovania domácností prebieha presne v tých istých týždňoch, kedy sa realizujú profilové sčítania dopravy (Časť 2). Ak to však z logistických alebo personálnych dôvodov na strane zhotoviteľov nie je možné na týždeň presne zosúladiť, „nie je to podmienkou“ pre akceptáciu prieskumu, a to za predpokladu, že je striktné dodržané základné pravidlo – oba prieskumy prebehli v tom istom ucelenom sezónnom období (napríklad v rámci rovnakej jarnej sezóny pred letnými prázdninami).

5. Zhotoviteľ Časti 1 nie je povinný, a z metodického hľadiska ani nesmie, umelo prerušovať realizáciu DSP a SP len z dôvodu, že by u zhotoviteľa Časti 2 teoreticky došlo k prerušeniu a fázovaniu technických prieskumov (napríklad z kapacitných dôvodov pri automatických sčítačoch dopravy). DSP a SP sa musia zrealizovať v jednom ucelenom a neprerušenom sezónnom období. Verejný obstarávateľ zároveň striktné stanovuje, že ak by bol technický zber v Časti 2 z objektívnych príčin rozdelený na viacero fáz (napríklad na jesennú a jarú časť), zhotoviteľ Časti 1 je povinný zrealizovať kompletný terénny zber pre DSP a SP v skoršom z týchto období (v tomto modelovom prípade teda už na jeseň, súbežne s prvou vlnou Časti 2). Zhotoviteľ Časti 1 v žiadnom prípade nesmie využiť prípadné fázovanie Časti 2 ako dôvod na odklad vlastného plnenia a účelové presunutie terénneho zberu až na jaré obdobie.



6. Verejný obstarávateľ nepočíta s rozdelením terénneho zberu dát do dvoch oddelených sezón a určite nepreferuje ani odklad realizácie prieskumov až na obdobie marec až jún nasledujúceho roka. Verejný obstarávateľ preferuje a očakáva realizáciu fyzického terénneho zberu dát ešte v tomto kalendárnom roku, t. j. v ucelenom jesennom období (september – november). Následné spracovanie, čistenie, anonymizácia a analytické vyhodnocovanie dát (ktoré je súčasťou celkovej 4-mesačnej lehoty na dodanie) bude následne plynule prebiehať počas nasledujúcich zimných mesiacov, bez ohľadu na sezónnu výluku pre terénne merania. Tento preferovaný harmonogram (terénny zber na jeseň, spracovanie dát v zime) je pre verejného obstarávateľa strategicky dôležitý. Jeho cieľom je včasné odovzdanie validných dátových výstupov z Časti 1 a Časti 2 zhotoviteľovi Časti 3 tak, aby práce na samotnom dopravnom modeli mohli kontinuálne napredovať a model bol skompletizovaný a odovzdaný na prelome prvého a druhého štvrt'roka nasledujúceho kalendárneho roka.

7. Spoločný záväzný termín začatia terénneho zberu dát určí verejný obstarávateľ (Objednávateľ) v úzkej súčinnosti so zhotoviteľom Časti 3, ktorý v zmysle Opisu predmetu zákazky plní funkciu hlavného technického koordinátora a integrátora. Tento termín bude zhotoviteľom oznámený a záväzne dohodnutý na spoločnom Úvodnom stretnutí (Kick-off meeting), ktoré zvolá Objednávateľ bezodkladne po nadobudnutí účinnosti príslušných zmlúv o dielo. Takto určený spoločný termín sa následne stane záväznou súčasťou Realizačných projektov, ktoré zhotovitelia predkladajú Objednávateľovi na schválenie.

8. Koordinácia pri rozdielnej účinnosti zmlúv je plne v kompetencii zhotoviteľov, ktorí sú v rámci svojho 4-mesačného harmonogramu povinní riadiť si vlastné prípravné práce (Realizačný projekt, pilotný prieskum, metodiku, personálne kapacity) tak, aby boli pripravení na spoločný termín terénneho zberu určený verejným obstarávateľom. Skutočnosť, že zmluvy nadobudli účinnosť v rozdielnom čase, nemení dĺžku celkovej 4-mesačnej lehoty na dodanie diela. Zhotoviteľ, ktorého zmluva nadobudla účinnosť skôr, je povinný využiť tento čas na prednostné vypracovanie a schválenie všetkých potrebných podkladov (Realizačný projekt, pilotný prieskum, metodika), aby bol v momente spoločného určenia termínu zberu plne pripravený na jeho realizáciu. Verejný obstarávateľ neposkytuje dodatočné lehoty z dôvodu rozdielnej účinnosti zmlúv; zhotovitelia sú povinní manažovať svoje prípravné fázy tak, aby dodržali celkovú 4-mesačnú lehotu na plnenie diela.

9. Verejný obstarávateľ potvrdzuje, že zhotoviteľ Časti 1 nebude v omeškaní v prípadoch, kedy k prerušeniu alebo posunu začiatku terénneho zberu dôjde na základe výslovného písomného pokynu Objednávateľa. Ak Objednávateľ z dôvodu nutnej koordinácie alebo zmeny harmonogramu projektu (napr. z dôvodu posunu termínov v Časti 2 alebo Časti 3) písomne určí, že terénny zber Časti 1 sa musí začať v neskoršom termíne, než bolo pôvodne dohodnuté na Úvodnom stretnutí, doba, počas ktorej zhotoviteľ Časti 1 nesmie v zmysle tohto pokynu realizovať terénny zber, sa do zmluvnej lehoty na plnenie diela nezapočítava. Verejný obstarávateľ však nepotvrdzuje, že by bol zhotoviteľ Časti 1 oslobodený od zodpovednosti za omeškanie v prípade „nepripravenosti“ alebo „neposkytnutia súčinnosti“ zo strany zhotoviteľa Časti 2, ak Objednávateľ zároveň nevydal pokyn na zastavenie prác. Zhotovitelia jednotlivých častí zákazky sú povinní vzájomne kooperovať a v prípade prekážok na strane iného zhotoviteľa je povinnosťou zhotoviteľa Časti 1 bezodkladne informovať Objednávateľa a požiadať o súčinnosť.

10. Verejný obstarávateľ potvrdzuje, že ak nastane situácia, kedy je potrebné terénny zber z objektívnych dôvodov prerušiť, najmä v súvislosti s technickým predpisom (TP 102), toto prerušenie priamo vyplýva zo zmluvných podmienok. Na samotné uplatnenie tohto prerušenia nie je nutné uzatvárať písomný dodatok k zmluve. Verejný obstarávateľ však nepotvrdzuje, že by takýto postup nevyžadoval žiadnu súčinnosť zo strany zhotoviteľa. Zhotoviteľ je povinný vznik a potrebu sezónneho prerušenia Objednávateľovi bezodkladne písomne oznámiť (notifikovať) a



preukázať, že prerušenie sa priamo dotýka prebiehajúceho terénneho zberu. Po riadnom oznámení a akceptácii zo strany Objednávateľa platí, že počas tohto oficiálne vymedzeného obdobia zimnej/letnej výluky pre terénne merania príslušná lehota na terénny zber neplynie a zhotoviteľovi za toto obdobie nevzniká omeškanie ani s ním spojené zmluvné pokuty. To sa však nevzťahuje na kancelárske a analytické práce (príprava, spracovanie dát, tvorba výstupov), ktoré môžu a majú prebiehať bez prerušenia.

11. Štvormesačná lehota na dodanie predmetu diela začína plynúť dňom nadobudnutia účinnosti Zmluvy o dielo. Táto lehota nie je vyhradená výlučne na samotný hlavný terénny zber, ale predstavuje celkový časový rámec na kompletne splnenie zmluvného záväzku, vrátane celej prípravnej fázy (vypracovanie Realizačného projektu, schválenie metodiky, vzorkovacieho rámca, pilotného prieskumu a jeho vyhodnotenia) a následného analytického spracovania výstupov. Skutočnosť, že zhotoviteľ nesmie začať hlavný terénny zber pred formálnym schválením týchto podkladov objednávatelom, neznamenaá posunutie začiatku celej zmluvnej lehoty.

12. Čas potrebný na vypracovanie Realizačného projektu, jeho posúdenie objednávatelom, prípadné zapracovanie pripomienok, realizáciu pilotného prieskumu a finálne schvaľovanie metodiky je plne zahrnutý v celkovej 4-mesačnej lehote na dodanie predmetu diela. Tieto úkony predstavujú neoddeliteľnú súčasť prípravnej fázy projektu. Zhotoviteľ je povinný pri plánovaní projektu zohľadniť trvanie týchto procesov a dimenzovať svoje kapacity tak, aby predkladal podklady včas a kvalitne, čím minimalizuje čas potrebný na ich schvaľovanie zo strany objednávateľa. Všetky uvedené činnosti prebiehajú paralelne s plynutím zmluvnej lehoty, ktorá začína dňom nadobudnutia účinnosti Zmluvy o dielo.

13. Štvormesačný míľnik sa nevzťahuje výlučne na terénny zber dát, ale predstavuje celkovú lehotu na riadne dodanie a odovzdanie kompletného predmetu diela. Táto lehota zahŕňa nielen realizáciu terénneho zberu, ale aj všetky následné fázy – teda čistenie, anonymizáciu, váženie, expanziu, komplexné spracovanie databáz, vyhodnotenie DSP, matematické vyhodnotenie SP, ako aj vypracovanie a odovzdanie finálnych záverečných správ. Celý proces od účinnosti zmluvy až po odovzdanie hotových výstupov musí byť ukončený v rámci tohto 4-mesačného rámca.

14. Zmluvné sankcie za omeškanie budú uplatňované výlučne vo vzťahu k záväznému hlavnému štvormesačnému míľniku (resp. k finálnemu termínu riadneho odovzdania diela) uvedenému v Prílohe č. 3 Zmluvy o dielo. Interné termíny a čiastkové etapy uvedené v Realizačnom projekte a aktualizovanom harmonograme predloženom po úvodnom stretnutí (Kick-off meeting) slúžia ako nástroj operatívneho riadenia, priebežnej kontroly postupu prác a koordinácie medzi jednotlivými časťami zákazky. Nedodržanie týchto čiastkových interných termínov samo osebe nezakladá vznik nároku na uplatnenie zmluvnej pokuty.

Verejný obstarávateľ neakceptuje požiadavku uchádzača na premietnutie uvedených interpretačných záverov do OPZ alebo do Prílohy č. 3 Zmluvy o dielo formou zmeny zmluvných podmienok. Verejný obstarávateľ posúdil predložené otázky ako žiadosť o vysvetlenie súťažných podkladov, na ktoré verejný obstarávateľ poskytol vysvetlenie ich významu a spôsobu uplatňovania pri plnení predmetu zákazky. Poskytnuté vysvetlenie plne postačuje na správne pochopenie požiadaviek verejného obstarávateľa a na základe tohto výkladu sú požiadavky na predmet zákazky ako aj samotné zmluvné podmienky, nastavené transparentne a nediskriminačne pre všetkých uchádzačov. Verejný obstarávateľ nebude dodatočne upravovať znenie OPZ, posúvať začiatok štvormesačnej lehoty na dátum schválenia podkladov ani zavádzať inštitút nezapočítavania času z dôvodu koordinácie či rozdielnej účinnosti zmlúv. Zmluvné podmienky a nastavenie lehôt (vrátane celkovej 4-mesačnej lehoty plynúcej od účinnosti zmluvy) ostávajú v plnom rozsahu v platnosti tak, ako boli zverejnené v súťažných podkladoch.



Otázka č. 5:

Časť 1 „Dopravno-sociologické prieskumy“

Primeranosť zmluvnej pokuty za omeškanie

Podľa čl. XIV bodu 3 návrhu Zmluvy o dielo je objednávateľ pri omeškaní zhotoviteľa s odovzdaním Diela alebo Súčasti Diela bez väd oprávnený požadovať zmluvnú pokutu vo výške 1 % z Odmeny za každý aj začatý deň omeškania.

Odmenou sa podľa čl. IV Zmluvy o dielo rozumie celková cena za vykonanie celej Časti 1. Sankcia sa teda nepočíta z hodnoty konkrétnej oneskorenej etapy, ale z ceny celého diela, hoci môže byť oneskorená iba jedna čiastková položka alebo jeden výstup.

Matematický dôsledok uvedeného ustanovenia predstavuje pri 100 dňoch omeškania 100 % z celkovej ceny diela.

Zmluva súčasne neurčuje maximálny súhrnný limit tejto pokuty. Podľa čl. XIV bodu 19 sa zmluvné pokuty môžu vzájomne kumulovať, zaplatením pokuty nie je dotknutý nárok objednávateľa na náhradu škody v plnom rozsahu a omeškanie s odovzdaním celého diela o viac ako sedem kalendárnych dní sa podľa čl. XVI bodu 4 považuje za podstatné porušenie zmluvy.

Zhotoviteľ je teda pri relatívne krátkom omeškaní vystavený súčasne:

- zmluvnej pokute 1 % z celkovej ceny za každý začatý deň;
- ďalším kumulovateľným zmluvným pokutám;
- náhrade škody v plnom rozsahu;
- povinnosti naďalej dokončiť dielo;
- a možnosti odstúpenia objednávateľa od zmluvy.

Závislosť plnenia od účasti respondentov

Záujemca nespochybňuje legitímny záujem verejného obstarávateľa na včasnom plnení ani povinnosť zhotoviteľa zabezpečiť dostatočné personálne kapacity, náhradnú vzorku, priebežnú kontrolu kvót a korekčné opatrenia.

Časť 1 je však špecifická tým, že dosiahnutie 10 000 platných domácností a 1 300 platných SP respondentov nie je závislé iba od počtu anketárov alebo intenzity práce zhotoviteľa. Výsledok závisí aj od dobrovoľnej účasti obyvateľov, dostupnosti všetkých členov domácnosti, miery odmietnutia, úplnosti odpovedí a podielu rozhovorov, ktoré zostanú platné po logickej kontrole.

Verejný obstarávateľ vo Vysvetlení súťažných podkladov č. 2 sám uviedol, že podľa informácií z PTK môže reálna využiteľnosť vyplnených dotazníkov pre potreby modelu dosahovať iba 50 až 60 %. Ide teda o riziko, ktoré verejný obstarávateľ pozná a ktoré nemusí byť ani pri odborne, metodicky a kapacitne riadnom plnení úplne ovládateľné zhotoviteľom.

Uvedené neznamena, že nedostatočný počet respondentov má automaticky zbavovať zhotoviteľa zodpovednosti. Výška sankcie však musí zohľadňovať charakter zabezpečovanej povinnosti, hodnotu oneskorenej etapy, príčinu omeškania, možnosti zhotoviteľa ovplyvniť jeho vznik a ostatné zmluvné následky.

Pokuta sa počíta aj z povinných nákladov zhotoviteľa

Osobitne problematický je základ, z ktorého sa zmluvná pokuta počíta. Odmena podľa čl. IV Zmluvy o dielo nepredstavuje čistý ekonomický výnos alebo zisk zhotoviteľa. Ide o celkovú cenu diela, ktorá podľa zmluvy zahŕňa všetky ekonomicky oprávnené náklady na jeho vykonanie.



V podmienkach Časti 1 tvoria podstatnú časť Odmeny najmä:

- odmeny, mzdy a súvisiace odvody anketárov, supervízorov a kontrolného personálu;
- náklady na nábor, školenie a opakované inštrukcie anketárov;
- cestovné a logistické náklady terénneho zberu;
- náklady na opakované návštevy domácností a nahrádzanie neplatných rozhovorov;
- náklady na elektronický zber, zariadenia, licencie, dátové prenosy a technickú podporu;
- náklady na subdodávateľské metodické, analytické a technologické plnenia;
- náklady na čistenie, anonymizáciu, váženie, expanziu a spracovanie údajov.

Ide o nákladové zložky ceny, ktoré musí zhotoviteľ vynaložiť na splnenie predmetu zákazky a ktoré nepredstavujú jeho disponibilný ekonomický výnos. Zhotoviteľ ich použije na úhradu práce a služieb tretích osôb bez ohľadu na to, či objednávateľ neskôr uplatní zmluvnú pokutu.

Zmluvná pokuta vo výške 1 % denne sa však počíta aj z tých častí Odmeny, ktoré zhotoviteľ už vynaložil alebo je povinný vynaložiť na odmeny anketárov, odvody, cestovné náklady, technické zabezpečenie a subdodávateľské plnenia. Takto stanovený základ pokuty preto nie je ukazovateľom ekonomického prospechu zhotoviteľa ani hodnoty konkrétnej omeškanej povinnosti.

Ak by napríklad kalkulovaný zisk zhotoviteľa predstavoval 5 % z celkovej ceny diela, zmluvná pokuta za päť dní omeškania by zodpovedala celému predpokladanému zisku z projektu. Pri kalkulovanom zisku 10 % by celý predpokladaný zisk absorbovala pokuta za desať dní omeškania.

Zhotoviteľ by pritom naďalej zostal povinný dielo dokončiť, zaplatiť anketárov a subdodávateľov, odstrániť vady a znášať všetky ostatné náklady plnenia.

Takéto nastavenie sankcie postihuje zhotoviteľa nielen prostredníctvom straty jeho predpokladaného zisku, ale aj prostredníctvom finančného základu tvoreného nákladmi, ktoré je povinný uhradiť tretím osobám. Sankcia tak môže v krátkom čase prevýšiť celý ekonomický prospech zhotoviteľa zo zákazky a zasiahnuť zdroje určené na úhradu anketárov, subdodávateľov a ostatných povinných nákladov realizácie.

Zvolený mechanizmus zároveň neprimerane znevýhodňuje personálne náročné služby. Čím vyššie a realistickejšie uchádzač ocení zákonné a odborné náklady na anketárov, kontrolu kvality, opakované návštevy a rezervné kapacity, tým vyššia bude absolútna hodnota jeho dennej pokuty.

Sankčný mechanizmus tak paradoxne zvyšuje riziko uchádzačovi, ktorý do ceny riadne premietne personálne a kvalitatívne zabezpečenie požadované verejným obstarávateľom.

Pokuta sa počíta aj z riadne splnených častí diela

Sankcia sa podľa aktuálneho znenia počíta z celej Odmeny aj vtedy, keď omeškanie postihuje iba jednu Súčasť Diela. Môže sa preto počítať aj z hodnoty už riadne vykonaného a prevzatého plnenia, ktoré s omeškanou povinnosťou vecne nesúvisí.

Ak by napríklad zhotoviteľ riadne a včas dokončil celý terénny zber, uhradil odmeny anketárom a odovzdal požadovaných 10 000 platných DSP domácností a 1 300 platných SP rozhovorov, ale následne by sa omeškal s čiastkovým analytickým výstupom, pokuta by sa napriek tomu počítala aj z ceny už vykonaného terénneho zberu.

Verejný obstarávateľ nevysvetlil, akú súvislosť má hodnota už riadne splneného a prevzatého zberu dať s výškou sankcie za omeškanie iného čiastkového výstupu.

Takto nastavený mechanizmus nezohľadňuje:



- cenu konkrétnej omeškanej etapy;
- rozsah a závažnosť omeškania;
- pomer medzi nákladovou a ziskovou zložkou ceny;
- skutočnosť, či ostatné časti diela boli riadne a včas splnené;
- mieru, v akej zhotoviteľ mohol príčinu omeškania ovplyvniť;
- ani reálny negatívny následok omeškania pre objednávateľa.

Zmluvná pokuta má zabezpečovať konkrétnu povinnosť a jej výška má zodpovedať hodnote a významu tejto povinnosti. Nemala by sa automaticky odvíjať od finančného objemu všetkých vstupov a personálnych nákladov celého projektu, ak tieto vstupy nesúvisia s omeškanou etapou.

Sadzba 1 % denne z celkovej ceny bez súhrnného limitu preto nie je diferencovaná podľa rozsahu ani významu omeškanej časti. Rovnaká pokuta môže vzniknúť pri omeškaní celého terénneho zberu aj pri omeškaní čiastkového analytického výstupu podstatne nižšej hodnoty.

Takto nastavené riziko musia uchádzači započítať do ceny ponuky. Výsledkom môže byť zvýšenie ponukových cien o rizikovú prirážku alebo odradenie hospodárskych subjektov od účasti, čo je v rozpore so záujmom verejného obstarávateľa na hospodárnej a efektívnej hospodárskej súťaži.

Podľa § 10 ods. 2 ZVO je verejný obstarávateľ povinný dodržiavať princíp proporcionality, hospodárnosti a efektívnosti. Podľa § 301 Obchodného zákonníka môže súd neprimerane vysokú zmluvnú pokutu znížiť s prihliadnutím na hodnotu a význam zabezpečovanej povinnosti. Možnosť následnej súdnej moderácie však nie je náhradou za primerané, transparentné a ekonomicky kalkulovateľné nastavenie zmluvných podmienok už vo verejnom obstarávaní.

Zároveň upozorňujeme, že podľa § 300 Obchodného zákonníka okolnosti vylučujúce zodpovednosť samy osebe nemajú vplyv na povinnosť zaplatiť zmluvnú pokutu. Ak majú byť sezónne prerušenie, omeškanie objednávateľa, nedostatok súčinnosti zhotoviteľa inej časti alebo iné objektívne prekážky dôvodom, pre ktorý pokuta nevznikne, musí to byť v zmluve upravené jednoznačne.

Na základe uvedeného žiadame verejného obstarávateľa o odpoveď na nasledujúce otázky:

1. Z akého odborného, ekonomického alebo trhového podkladu verejný obstarávateľ odvodil sadzbu 1 % z celkovej Odmeny za každý začatý deň omeškania?
2. Akú škodu alebo iný negatívny následok má uvedená sadzba paušalizovať a ako verejný obstarávateľ posudzoval jej primeranosť vo vzťahu k hodnote a významu zabezpečovanej povinnosti?
3. Akým spôsobom verejný obstarávateľ pri stanovení zmluvnej pokuty zohľadnil, že Odmena zahŕňa podstatný objem povinných personálnych, odvodových, technologických, logistických a subdodávateľských nákladov, ktoré nepredstavujú zisk zhotoviteľa?
4. Prečo sa má výška zmluvnej pokuty odvíjať aj od odmien anketárov, odvodov, cestovných nákladov, technického vybavenia a ostatných nákladov, ktoré zhotoviteľ musí vynaložiť na realizáciu diela a ktoré nemajú povahu jeho čistého ekonomického prospechu?
5. Ako verejný obstarávateľ zohľadnil pomer medzi predpokladaným ziskom zhotoviteľa a výškou pokuty, keď pokuta za niekoľko dní omeškania môže absorbovať celý predpokladaný zisk, pričom povinnosť dokončiť dielo a uhradiť všetky náklady zostáva zachovaná?
6. Prečo sa pokuta počíta z celkovej ceny Časti 1 a nie z ceny konkrétnej omeškanej etapy alebo položky podľa položkového rozpočtu?



7. Akú vecnú súvislosť má cena už riadne uskutočneného terénneho zberu s pokutou za omeškanie samostatnej následnej etapy, napríklad čiastkového analytického výstupu alebo záverečnej správy?
8. Potvrdí verejný obstarávateľ, že podľa aktuálneho znenia čl. XIV bodu 3 sa pokuta počíta z celej Odmeny aj vtedy, ak bola podstatná časť diela riadne a včas vykonaná a protokolárne prevzatá?
9. Prečo verejný obstarávateľ nepoužil ako základ pokuty cenu bez DPH tej etapy alebo Súčasti Diela, s ktorej odovzdaním je zhotoviteľ skutočne v omeškaní, keď položkový rozpočet pre Časť 1 jednotlivé etapy a ich ceny rozlišuje?
10. Prečo zmluva neurčuje maximálny súhrnný limit zmluvnej pokuty za omeškanie?
11. Ako verejný obstarávateľ zohľadnil kumuláciu pokuty 1 % denne, ďalších zmluvných pokút, náhrady škody v plnom rozsahu a práva odstúpiť od zmluvy po omeškaní presahujúcom sedem dní?
12. Bude pokuta podľa čl. XIV bodu 3 plynúť aj počas automatického sezónneho prerušenia harmonogramu?
13. Bude sa pokuta uplatňovať aj vtedy, ak bolo omeškanie spôsobené čakaním na rozhodnutie alebo schválenie objednávateľa, koordináciou s Časťou 2 alebo Časťou 3 alebo rozdielnou účinnosťou zmlúv jednotlivých častí?
14. Bude sa pokuta uplatňovať aj pri preukázanom mimoriadnom poklese návratnosti alebo platnosti rozhovorov oproti predpokladom schváleného Realizačného projektu, ak zhotoviteľ riadne a včas vykonal všetky schválené náborové, náhradné a korekčné opatrenia?
15. Bude sa pokuta vzťahovať iba na zmluvný míľnik štyroch mesiacov alebo aj na každý interný termín uvedený v Realizačnom projekte?
16. Akým spôsobom takto nastavená pokuta zohľadňuje hodnotu a význam zabezpečovanej povinnosti v zmysle kritérií uvedených v § 301 Obchodného zákonníka?
17. Ako verejný obstarávateľ posúdil vplyv sankcie na hospodársku súťaž a ponukové ceny, keď uchádzači musia riziko pokuty počítanej z celej ceny diela zahrnúť do cenovej ponuky?
18. Ak verejný obstarávateľ na sadzbe 1 % denne z celkovej Odmeny zotrúva, žiadame predložiť vykonaný test proporcionality, ktorý porovná sledovaný cieľ s ekonomickým dopadom sankcie a vysvetlí, prečo tento cieľ nemožno dosiahnuť miernejším sankčným mechanizmom.

Žiadame verejného obstarávateľa, aby sa zmluvná pokuta nepočítala z celej Odmeny, ale výlučne z ceny bez DPH tej etapy alebo Súčasti Diela, s ktorej odovzdaním je zhotoviteľ v omeškaní.

Zároveň žiadame znížiť dennú sadzbu na 0,05 % a stanoviť maximálny súhrnný limit zmluvnej pokuty vo výške 5 % z celkovej Odmeny bez DPH.

Navrhujeme preto čl. XIV bod 3 Zmluvy o dielo upraviť nasledovne:

„V prípade omeškania Zhotoviteľa z dôvodov na jeho strane s riadnym a včasným odovzdaním Diela alebo Súčasti Diela bez väd podľa Harmonogramu, je Objednávateľ oprávnený požadovať zmluvnú pokutu vo výške 0,05 % z ceny bez DPH tej etapy alebo Súčasti Diela, s ktorej odovzdaním je Zhotoviteľ v omeškaní, za každý aj začatý deň omeškania.

Cena omeškanej etapy alebo Súčasti Diela sa určí podľa položkového rozpočtu tvoriaceho Prílohu č. 2 Zmluvy. Do základu zmluvnej pokuty sa nezapočítava cena riadne a včas vykonaných a prevzatých etáp alebo Súčastí Diela. Súhrnná výška zmluvnej pokuty podľa tohto ustanovenia nesmie presiahnuť 5 % z celkovej Odmeny bez DPH.

Zhotoviteľ nie je v omeškaní a zmluvná pokuta neplynie počas obdobia sezónneho prerušenia podľa Prílohy č. 1, počas preukázaného omeškania Objednávateľa alebo zhotoviteľa inej časti s poskytnutím potrebnej súčinnosti, počas čakania na schválenie podkladov predložených



Zhotoviteľom riadne a včas ani počas trvania inej prekážky, ktorú Zhotoviteľ nespôsobil a nemohol ju pri vynaložení odbornej starostlivosti odvrátiť alebo prekonať.

Zhotoviteľ je povinný vznik prekážky bezodkladne písomne oznámiť Objednávateľovi, preukázať jej vplyv na Harmonogram a prijať primerané opatrenia na minimalizáciu omeškania.“

Alternatívne žiadame stanoviť primeranú pevnú dennú sadzbu viazanú na hodnotu a význam oneskoreného plnenia spolu s maximálnym súhrnným limitom sankcie.

Navrhovaná úprava nezabavuje zhotoviteľa zodpovednosti za riadne a včasné plnenie. Zachováva preventívnu a sankčnú funkciu zmluvnej pokuty, ale odstraňuje neprimeranú väzbu každej jednotlivej omeškanej etapy na cenu celého diela a umožňuje uchádzačom transparentne a porovnateľne oceniť zmluvné riziko.

Vzhľadom na to, že odpovede na uvedené otázky môžu mať zásadný vplyv na organizáciu prieskumu, počet anketárov, dobu rezervácie personálnych kapacít, subdodávateľské vzťahy, požadované finančné krytie a cenu ponuky, žiadame o konkrétnu a samostatnú odpoveď na každú položenú otázku.

Ak verejný obstarávateľ vykoná podstatnú zmenu harmonogramu alebo sankčných podmienok, žiadame v súlade s § 21 ods. 4 písm. b) ZVO primerane predĺžiť lehotu na predkladanie ponúk.

Odpoveď č. 5:

Verejný obstarávateľ preskúmal žiadosť o vysvetlenie súťažných podkladov týkajúcu sa nastavenia zmluvnej pokuty podľa čl. XIV bodu 3 návrhu Zmluvy o dielo pre Časť 1 (príloha č. 3 a) súťažných podkladov) a na základe uvedeného pristupuje k čiastočnej úprave predmetného ustanovenia, a to nasledovne, cit.:

"V prípade omeškania Zhotoviteľa z dôvodov na jeho strane s riadnym a včasným odovzdaním Diela alebo Súčasti Diela bez väd podľa Harmonogramu, je Objednávateľ oprávnený požadovať zmluvnú pokutu vo výške 0,1 % z ceny bez DPH tej etapy alebo Súčasti Diela, s ktorej odovzdaním je Zhotoviteľ v omeškaní, za každý aj začatý deň omeškania.

*Cena omeškanej etapy alebo Súčasti Diela sa určí podľa položkového rozpočtu tvoriaceho Prílohu č. 2 Zmluvy. Do základu zmluvnej pokuty sa nezapočítava cena riadne a včas vykonaných a prevzatých etáp alebo Súčasti Diela. Súhrnná výška zmluvnej pokuty podľa tohto ustanovenia nesmie presiahnuť **20 %** z celkovej Odmeny za Časť 1 bez DPH.*

Zhotoviteľ nie je v omeškaní a nárok na zmluvnú pokutu podľa tohto bodu nevzniká počas trvania omeškania Objednávateľa s poskytnutím súčinnosti potrebnej na plnenie záväzku Zhotoviteľa v zmysle § 370 Obchodného zákonníka."

1. Pôvodná sadzba vychádzala zo štandardného nastavenia sankcií pri obdobných zákazkách. Na základe žiadosti verejný obstarávateľ pristupuje k zníženiu sadzby na 0,1 % a k naviazaniu základu pokuty na cenu konkrétnej omeškanej etapy.

2. Zmluvná pokuta paušalizovane pokrýva najmä riziko oneskoreného poskytnutia podkladov nevyhnutných pre nadväzujúce fázy projektu závislé na harmonograme. Naviazaním základu pokuty na cenu konkrétnej omeškanej etapy namiesto celkovej Odmeny verejný obstarávateľ zohľadňuje požiadavku na primeranosť sankcie hodnote a významu konkrétnej zabezpečovanej povinnosti.

3. Verejný obstarávateľ túto námietku akceptuje a upravuje základ pokuty tak, aby sa neviazal na celkovú Odmenu (zahŕňajúcu všetky nákladové položky), ale výlučne na cenu tej etapy alebo Súčasti Diela, s ktorej odovzdaním je zhotoviteľ v omeškaní.

4. Vid'. odpoveď k bodu 3. Po úprave sa pokuta počíta z ceny konkrétnej omeškanej etapy podľa položkového rozpočtu, nie z celkovej Odmeny.



5. Znížením dennej sadzby z 1 % na 0,1 % a naviazaním základu výpočtu na cenu omeškanej etapy namiesto celkovej Odmeny verejný obstarávateľ podstatne znižuje absolútnu hodnotu pokuty pri porovnateľnom omeškaní.
 6. Tejto požiadavke verejný obstarávateľ vyhovuje – upravené znenie čl. XIV bodu 3 viaže základ pokuty na cenu bez DPH konkrétnej omeškanej etapy alebo Súčasti Diela určenú podľa položkového rozpočtu (Príloha č. 2 Zmluvy).
 7. Po úprave znenia sa cena riadne a včas vykonaných a prevzatých etáp alebo Súčastí Diela do základu zmluvnej pokuty nezapočítava.
 8. Po úprave znenia čl. XIV bodu 3 sa pokuta počíta výlučne z ceny konkrétnej omeškanej etapy alebo Súčasti Diela.
 9. Verejný obstarávateľ tejto požiadavke vyhovuje – vid'. upravené znenie čl. XIV bodu 3.
 10. Verejný obstarávateľ tejto požiadavke vyhovuje – vid'. upravené znenie čl. XIV bodu 3.
 11. Verejný obstarávateľ ponecháva pôvodné znenie so zachovaním všetkých uvedených inštitútov a právnych následkov.
 12. Nie. Počas obdobia, počas ktorého zhotoviteľ v súlade s Harmonogramom a jeho prílohami nie je povinný plniť (vrátane obdobia sezónneho prerušenia), zhotoviteľ nie je v omeškaní a zmluvná pokuta neplynie.
 13. Nie, pokiaľ uvedená okolnosť zakladá omeškanie objednávateľa (veriteľa) so súčinnosťou potrebnou na plnenie zo strany zhotoviteľa. Na tento účel verejný obstarávateľ dopĺňa do čl. XIV bodu 3 všeobecné pravidlo, podľa ktorého zhotoviteľ nie je v omeškaní a nárok na zmluvnú pokutu nevzniká počas trvania omeškania objednávateľa v zmysle § 370 Obchodného zákonníka. Splnenie podmienok tohto pravidla sa posudzuje individuálne podľa okolností konkrétneho prípadu.
 14. Táto okolnosť sama osebe nezakladá automatické vylúčenie zmluvnej pokuty. Jej posúdenie závisí od toho, či v konkrétnom prípade ide o okolnosť zakladajúcu omeškanie objednávateľa (veriteľa) v zmysle § 370 Obchodného zákonníka. Verejný obstarávateľ nepristupuje k osobitnému vymenovaniu tejto alebo iných konkrétnych okolností nad rámec všeobecného pravidla doplneného do čl. XIV bodu 3.
 15. Zmluvná pokuta sa viaže na omeškanie s odovzdaním Diela alebo Súčasti Diela podľa Harmonogramu, teda na zmluvne záväzné termíny. Interné, výlučne plánovacie termíny uvedené v Realizačnom projekte, ktoré nie sú súčasťou záväzného Harmonogramu, nezakladajú vznik nároku na zmluvnú pokutu.
 16. Znížením sadzby na 0,1 % a naviazaním základu pokuty výlučne na cenu konkrétnej omeškanej etapy alebo Súčasti Diela namiesto celkovej Odmeny verejný obstarávateľ zohľadňuje hodnotu a význam konkrétnej zabezpečovanej povinnosti.
 17. Úpravou čl. XIV bodu 3 (zníženie sadzby, naviazanie základu pokuty na cenu omeškanej etapy, určenie maximálnej výšky zmluvnej pokuty) verejný obstarávateľ znižuje riziko, ktoré musia uchádzači premietnuť do cenovej ponuky, a reflektuje tak jeho vplyv na hospodársku súťaž.
 18. Verejný obstarávateľ na pôvodnej sadzbe nezotrváva – pristupuje k úprave čl. XIV bodu 3 spôsobom uvedeným v bode 1 vyššie. Samostatný test proporcionality k pôvodnému zneniu preto nepredkladá; podľa verejného obstarávateľa upravené znenie zohľadňuje požiadavku primeranosti sankcie k hodnote a významu zabezpečovanej povinnosti.
- Verejný obstarávateľ zároveň pristúpil k úprave ustanovenia týkajúcu sa zmluvnej pokuty podľa čl. XIV bodu 3 návrhu Zmluvy o dielo pre Časť 2 (príloha č. 3b) súťažných podkladov) a Časť 3 (príloha č. 3 c) súťažných podkladov) nasledovne, cit.:



Časť 2

„V prípade omeškania Zhotoviteľa z dôvodov na jeho strane s riadnym a včasným odovzdaním Diela alebo Súčasti Diela bez väd podľa Harmonogramu, je Objednávateľ oprávnený požadovať zmluvnú pokutu vo výške 0,1 % z ceny bez DPH tej etapy alebo Súčasti Diela, s ktorej odovzdaním je Zhotoviteľ v omeškaní, za každý aj začatý deň omeškania.

Cena omeškanej etapy alebo Súčasti Diela sa určí podľa položkového rozpočtu tvoriaceho Prílohu č. 2 Zmluvy. Do základu zmluvnej pokuty sa nezapočítava cena riadne a včas vykonaných a prevzatých etáp alebo Súčasti Diela. Súhrnná výška zmluvnej pokuty podľa tohto ustanovenia nesmie presiahnuť 20 % z celkovej Odmeny za Časť 2 bez DPH.

Zhotoviteľ nie je v omeškaní a nárok na zmluvnú pokutu podľa tohto bodu nevzniká počas trvania omeškania Objednávateľa s poskytnutím súčinnosti potrebnej na plnenie záväzku Zhotoviteľa v zmysle § 370 Obchodného zákonníka.“

Časť 3

„V prípade omeškania Zhotoviteľa z dôvodov na jeho strane s riadnym a včasným odovzdaním Diela alebo Súčasti Diela bez väd podľa Harmonogramu, je Objednávateľ oprávnený požadovať zmluvnú pokutu vo výške 0,1 % z ceny bez DPH tej etapy alebo Súčasti Diela, s ktorej odovzdaním je Zhotoviteľ v omeškaní, za každý aj začatý deň omeškania.

Cena omeškanej etapy alebo Súčasti Diela sa určí podľa položkového rozpočtu tvoriaceho Prílohu č. 2 Zmluvy. Do základu zmluvnej pokuty sa nezapočítava cena riadne a včas vykonaných a prevzatých etáp alebo Súčasti Diela. Súhrnná výška zmluvnej pokuty podľa tohto ustanovenia nesmie presiahnuť 20 % z celkovej Odmeny za Časť 3 bez DPH.

Zhotoviteľ nie je v omeškaní a nárok na zmluvnú pokutu podľa tohto bodu nevzniká počas trvania omeškania Objednávateľa s poskytnutím súčinnosti potrebnej na plnenie záväzku Zhotoviteľa v zmysle § 370 Obchodného zákonníka.“

Uvedené zmeny sú v prílohe č. 3 a), 3 b) a 3 c) farebne odlišené.

Otázka č. 6:

Verejný obstarávateľ sa na viacerých miestach opisu zákazky, súvisiacej s výpočtom hodnôt fyzikálnych veličín opisujúcich hlukovú záťaž z pôsobenia cestnej dopravy, odvoláva na metodiky CNOSSOS EU a odkazuje na smernice EU, resp. EK. Dôrazne upozorňujeme, že odkazy sú nesprávne uvedené, resp. je odkaz na predpis, ktorý bol upravený a vydaný nový, z dôvodu, že hodnoty stanovené podľa neho boli nesprávne. Tiež upozorňujeme, že podľa oficiálnych legislatívnych údajov, nikde nie je uvedená a popísaná metodika CNOSSOS EU. Upozorňujeme, že uvedený výraz sa používa na obecné pomenovanie, veľakrát len v obchodnom styku, postupov na výpočet hodnôt fyzikálnych veličín opisujúcich hlukovú záťaž z rôznych zdrojov zvuku (hluku) podľa postupov vyvíjaných a stanovených na výpočet hodnôt indikátorov hluku pre účely hlukového mapovania v súlade so smernicou EP a Rady 2002/49. Uvedené postupy sa ale v priebehu času menili a aktuálne platné sú presne definované v príslušnej legislatíve EU a implementované v aktuálne platnej slovenskej legislatíve. Pre jednoznačné a presné (nespochybniteľné) je potrebné uviesť presný údaj o požadovanej použitej metodike, postupu na stanovenie hodnôt fyzikálnych veličín pre opis hlukovej záťaže z pôsobenia cestnej dopravy. Na základe uvedeného predkladáme nasledovnú otázku.

Požaduje Verejný obstarávateľ použiť postup výpočtu hodnôt fyzikálnych veličín na opis hlukovej záťaže z cestnej dopravy podľa popisu v Prílohe č.1 – Opis predmetu zákazky, časť 3, bod 2.3 alebo podľa požiadaviek stanovených v aktuálne platnej slovenskej legislatíve, ktorá sa zaoberá mapovaním hlukovej záťaže (zákon NR SR č. 2/2005 Z.z., v platnom znení a súvisiace legislatívne predpisy, napr. NV SR č. 43/2005 Z.z., v platnom znení) a aktuálne platných predpisov vydaných Komisiou EU, ktoré sa zaoberajú mapovaním hluku v súlade so znením smernice 2002/49/EC Európskeho parlamentu a Rady?



Verejný obstarávateľ v Prílohe č.1 – Opis predmetu zákazky, časť 3, bod 2.3 uvádza, že pre výpočet hodnôt veličín opisujúcich hlukovú záťaž z pôsobenia cestnej dopravy na definovanom území, poskytne 3D model reliéfu a 3D model budov. Uvedené prvky poskytnutého modelu sú nedostatočné na dôveryhodné výpočty v súlade s požiadavkami aktuálne platnej legislatívy zaoberajúcej sa mapovaním hluku v súlade so smernicou 2002/49/EC Európskeho parlamentu a Rady a súvisiacich predpisov (vydaných Komisiou EÚ) a ich transpozíciou do slovenskej legislatívy, na ktoré sa Verejný obstarávateľ odvoláva?

Odpoveď č. 6:

K prvej časti otázky (Metodika a legislatívny rámec): Verejný obstarávateľ požaduje vykonať výpočet hodnôt fyzikálnych veličín na opis hlukovej záťaže v striktnom súlade s aktuálne platnou legislatívou Slovenskej republiky a Európskej únie.

Pojem „CNOSSOS-EU“ (Common NOise ASSESSment MethOdS) uvedený v OPZ slúži ako štandardizovaný a v odbornej praxi zaužívaný termín pre spoločné metodiky hodnotenia hluku, ktoré boli zavedené Smernicou Komisie (EÚ) 2015/996.

Pre absolútnu jednoznačnosť verejný obstarávateľ spresňuje, že zhotoviteľ je povinný postupovať podľa smernice 2002/49/ES v znení neskorších predpisov (vrátane príslušných delegovaných smerníc Komisie EÚ, ktoré metodiku aktualizujú). Táto európska legislatíva je do právneho poriadku Slovenskej republiky transponovaná zákonom č. 2/2005 Z. z. o posudzovaní a kontrole hluku vo vonkajšom prostredí v znení neskorších predpisov a vykonávacím nariadením vlády SR č. 43/2005 Z. z. v znení neskorších predpisov. Odkazy v OPZ je preto nevyhnutné interpretovať výlučne v kontexte tohto aktuálne platného a účinného legislatívneho rámca.

K druhej časti otázky (Dostatočnosť poskytnutých 3D modelov): Poskytnutý 3D model reliéfu a 3D model budov predstavujú základné vstupné priestorové dáta (geometrickú reprezentáciu terénu a prekážok), ktoré má verejný obstarávateľ k dispozícii a ktoré bezodplatne poskytne zhotoviteľovi na uľahčenie plnenia predmetu zákazky.

Verejný obstarávateľ netvrdí, že tieto priestorové dáta sú samy osebe absolútne postačujúce na finálny výpočet šírenia hluku bez akejkoľvek ďalšej odbornej nadstavby. V zmysle požiadaviek na vysokú odbornú spôsobilosť zhotoviteľa sa explicitne očakáva, že úspešný uchádzač tieto základné vstupné modely analyticky spracuje a vo vlastnej réžii doplní o všetky ďalšie nevyhnutné atribúty a parametre, ktoré vyžaduje vyššie uvedená platná legislatíva (ako napríklad akustická pohltivosť povrchov, meteorologické údaje, špecifické vlastnosti protihlukových bariér a pod.).

Zabezpečenie týchto chýbajúcich alebo dopĺňajúcich údajov, ich korektná implementácia do výpočtového softvéru a celková zodpovednosť za metodickú a legislatívnu správnosť finálneho hlukového modelu je plne na strane zhotoviteľa. Zhotoviteľ tieto úkony a náklady na získanie dopĺňajúcich dát musí zohľadniť pri cenotvorbe svojej ponuky.

Otázka č. 7:

Aké konkrétne prvky bude obsahovať 3D model reliéfu, aké budú mať geodetické vlastnosti ohľadom tvarovej a polohovej presnosti a aká bude jeho časová aktuálnosť?

Odpoveď č. 7:

Verejný obstarávateľ poskytne 3D model reliéfu v podobe samostatného digitálneho modelu terénu (DMT). Dáta budú poskytnuté priamo vo forme zdrojových súborov, aby s nimi mohol zhotoviteľ plynule vykonávať offline výpočty v špecializovanom simulačnom softvéri.



- Prvky modelu a geodetické vlastnosti: K dispozícii je mestský digitálny model terénu (DPMT), ktorý je tvorený výškovými bodmi terénu (v hustote min. 20 x 20 m) a terénnymi hranami (všetky zlomové línie a hrany s výškovým rozdielom väčším ako 0,5 m). Výšková presnosť výškopisu v rovinatej/údolnej časti a na odkrytom teréne je do 25 cm, v kopcovitých partiách na odkrytom území je presnosť výškopisu cca 50 cm. Taktiež bude poskytnutý model terénu z leteckého laserového skenovania (LIDAR) z produkcie Geodetického a kartografického ústavu (GKÚ).
- Časová aktuálnosť: Mestský digitálny model terénu (DPMT) zachytáva stav aktuálny k roku 2021. Model LIDAR z produkcie GKÚ zachytáva stav aktuálny k roku 2024.

Verejný obstarávateľ v nadväznosti na odpoveď č. 6 tohto vysvetlenia opätovne zdôrazňuje, že tieto dáta poskytuje bezodplatne výlučne ako východiskový podklad. Je výlučnou odbornou zodpovednosťou zhotoviteľa posúdiť ich dostatočnosť pre zvolenú metodiku. V prípade, ak zhotoviteľ pre špecifické lokality (napríklad terénne úpravy alebo nové protihlukové valy vybudované po zbere predmetných dát) identifikuje potrebu vyššej priestorovej presnosti alebo aktualizácie, je povinný tieto dáta vo vlastnej réžii zamerať či interpolovať. Doplnené alebo aktualizované dáta musia kvalitatívne dosahovať minimálne rovnakú úroveň a presnosť ako údaje poskytnuté verejným obstarávateľom. Náklady s tým spojené musia byť zahrnuté v ponukovej cene.

Otázka č. 8:

Aké konkrétne prvky bude obsahovať 3D model budov, aké budú mať geodetické vlastnosti ohľadom tvarovej presnosti, rozmerovej presnosti, polohovej presnosti a aká bude jeho časová aktuálnosť?

Odpoveď č. 8:

Verejný obstarávateľ poskytne 3D model budov vo forme zdrojových dát pre offline výpočty.

- Prvky modelu a geodetické vlastnosti: Model budov bude poskytnutý v úrovni detailu LOD 1 (Level of Detail 1, t. j. blokové modely budov bez špecifikácie tvaru strechy). Model je tvorený obrysami budov a najvyššími bodmi budov (výškový apex). Súčasťou sú aj osi horných hrán protihlukových stien. Presnosť prvkov 3D modelu je $RMSE_z \leq 1,5m$ a $RMSE_{xy} \leq 1,5m$. Verejný obstarávateľ upozorňuje, že spojený digitálny model povrchu (DSM – zahrňajúci spoločne terén, budovy aj vegetáciu/stromy) nie je plošne za celé územie Bratislavy k dispozícii v jednom celku. Zhotoviteľ si v prípade potreby tieto priestorové vrstvy spojí a parametrizuje sám v rámci svojho modelovacieho softvéru.
- Časová aktuálnosť: 3D model budov zachytáva stav aktuálny k roku 2021.

Rovnako ako pri modeli reliéfu platí, že ide o východiskový podklad. Ak zhotoviteľ pre špecifické lokality identifikuje absenciu novej zástavby (budovy a iné podstatné prekážky postavené po roku 2021), ktorá má vplyv na šírenie hluku a presnosť výpočtu, je povinný tieto objekty do modelu doplniť vo vlastnej réžii tak, aby v plnom rozsahu splnil legislatívne požiadavky na presnosť a validitu finálneho hlukového modelu. Taktiež platí, že akékoľvek takto doplnené objekty a priestorové dáta musia kvalitatívne dosahovať minimálne rovnakú úroveň a presnosť ako údaje poskytnuté verejným obstarávateľom.

Otázka č. 9:

Bude 3D model reliéfu a 3D model budov spĺňať požiadavky na jeho tvorbu stanovené v slovenskej legislatíve (zákon NR SR č. 215/1995 o geodézii a kartografii, v platnom znení; vyhláška Úradu geodézie, kartografie a katastra SR, v platnom znení; geodézii a kartografii; zákona NR SR



č. 185/2015 Z. z. autorský zákon, v platnom znení; prípadne ak zdrojové dáta budú z leteckého snímkovania zákona NR SR č. 215/2004 Z. z. o ochrane utajovaných skutočností a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov; vyhláškou Ministerstva obrany Slovenskej republiky č. 194/2007 Z. z. o podrobnejšej úprave vykonávania geodetických a kartografických činností pre potreby obrany štátu, v platnom znení)?

Odpoveď č. 9:

Verejný obstarávateľ potvrdzuje, že poskytnuté priestorové dáta (3D model reliéfu a 3D model budov) predstavujú oficiálne údaje z priestorovej infraštruktúry mesta a GKÚ, ktoré boli vytvorené a sú spravované v súlade so všeobecne záväznými právnymi predpismi Slovenskej republiky pre oblasť civilnej geodézie a kartografie, predovšetkým v zmysle zákona NR SR č. 215/1995 Z. z. o geodézii a kartografii a príslušných vykonávacích predpisov ÚGKK SR.

Z hľadiska zákona č. 185/2015 Z. z. (Autorský zákon) verejný obstarávateľ uvádza, že k dátam z roku 2021 (3D model a ortofotomapy) disponuje licenciou, avšak ich poskytnutie tretej strane podlieha formálnemu súhlasu (sublicencii) od pôvodného zhotoviteľa dát. Verejný obstarávateľ tento súhlas pre úspešného uchádzača bezodplatne administratívne zabezpečí. Úspešný uchádzač bude povinný s týmito dátami nakladať výlučne na účely plnenia tejto Zmluvy a v súlade s podmienkami udelennej sublicencie (najmä zákaz komerčného využitia, povinnosť dáta po ukončení diela vymazať/vrátiť). Dáta LIDAR z produkcie GKÚ budú poskytnuté v súlade s ich verejne dostupnými licenčnými podmienkami.

Pokiaľ ide o zákon č. 215/2004 Z. z. o ochrane utajovaných skutočností a vyhlášku Ministerstva obrany SR č. 194/2007 Z. z., verejný obstarávateľ zdôrazňuje, že ním poskytované modely predstavujú štandardné, neutajované priestorové údaje určené pre potreby civilného dopravného a environmentálneho inžinierstva a rozvoja mesta. Na poskytnutie týchto otvorených civilných dát sa režim ochrany utajovaných skutočností nevzťahuje.

Verejný obstarávateľ však zároveň upozorňuje, že v nadväznosti na odpovede č. 7 a 8 tohto vysvetlenia je povinnosťou zhotoviteľa chýbajúce lokálne údaje do modelu doplniť. Ak sa zhotoviteľ pre účely dopĺňajúceho mapovania a geodetických prác rozhodne využiť metódy vlastného leteckého snímkovania, leteckého laserového skenovania alebo využitia bezpilotných lietadiel (UAV), prechádza povinnosť plniť náležitosti zákona č. 215/2004 Z. z. a vyhlášky MO SR č. 194/2007 Z. z. (vrátane získania súhlasu Ministerstva obrany SR na letecké snímkovanie), ako aj požiadavky Dopravného úradu, v plnom rozsahu výlučne na zhotoviteľa.

Otázka č. 10:

V bode 2.2 OPZ verejný obstarávateľ požaduje výpočet emisií podľa metodiky HBEFA a zároveň uvádza, že funkcionality a výstupy emisného modelu majú byť rovnocenné alebo lepšie ako tie, ktoré sú dostupné v PTV Visum.

V rovnakom bode sa však uvádza aj požiadavka na „modelovanie koncentrácií znečisťujúcich látok“. Samotný výpočet podľa HBEFA stanovuje množstvo emisií produkovaných cestnou dopravou, ale nezahŕňa výpočet ich šírenia v ovzduší a výsledných imisných koncentrácií. Aj OPZ následne uvádza, že bez rozptylového modelovania nie je možná priama konverzia emisií na imisie.

Žiadame preto jednoznačne potvrdiť, či je možné celý požadovaný emisný model podľa bodu 2.2 OPZ spracovať v PTV Visum s a či verejný obstarávateľ považuje takéto riešenie za úplné splnenie požiadaviek súťažných podkladov.



Ak áno, žiadame potvrdiť, že samostatné rozptyľové modelovanie a výpočet imisných koncentrácií znečisťujúcich látok v ovzduší nie sú predmetom zákazky. Ak PTV Visum nepostačuje, žiadame jednoznačne uviesť, aké ďalšie výpočty a výstupy sa požadujú.

Najmä žiadame uviesť, či sa požaduje aj samostatný rozptyľový model na výpočet koncentrácií znečisťujúcich látok v ovzduší. Ak áno, žiadame uviesť požadovanú metodiku, rozsah výpočtu a právny rámec Slovenskej republiky, podľa ktorého má byť takéto hodnotenie spracované, najmä vo vzťahu k zákonu č. 146/2023 Z. z. o ochrane ovzdušia a súvisiacim vykonávacím predpisom.

Odpoveď č. 10:

Verejný obstarávateľ potvrdzuje správnosť technického predpokladu uchádzača a akceptuje navrhovanú interpretáciu.

1. Verejný obstarávateľ jednoznačne potvrdzuje, že požadovaný emisný model podľa bodu 2.2 OPZ je možné v plnom rozsahu spracovať v softvéri PTV Visum (alebo v inom modelovacom softvéri s rovnocennými funkcionalitami), ktorý implementuje štandardizovanú metodiku HBEFA (Handbook Emission Factors for Road Transport). Takéto riešenie, spočívajúce vo výpočte produkcie emisií priamo z výstupov makroskopického dopravného modelu, považuje verejný obstarávateľ za úplné splnenie požiadaviek OPZ pre túto časť zákazky.

2. Verejný obstarávateľ explicitne potvrdzuje, že samostatné plošné rozptyľové modelovanie a s ním spojený výpočet imisných koncentrácií znečisťujúcich látok v ovzduší (najmä v kontexte zákona č. 146/2023 Z. z. o ochrane ovzdušia) nie sú predmetom plnenia tejto zákazky.

3. Pre vylúčenie akýchkoľvek pochybností verejný obstarávateľ spresňuje, že zmienka o modelovaní koncentrácií v OPZ definovala širší kontext využitia výstupov diela. Výsledkom činnosti zhotoviteľa musí byť presná a detailná kvantifikácia vyprodukovaných emisií na jednotlivých hranách/úsekoch dopravnej siete (emisná záťaž). Tieto štruktúrované údaje následne poslúžia verejnému obstarávateľovi ako kvalitný východiskový podklad (emisný inventár) pre prípadné nezávislé spracovanie plnohodnotných rozptyľových a imisných štúdií v budúcnosti. Od zhotoviteľa sa však realizácia samotnej rozptyľovej štúdie nepožaduje.

Otázka č. 11:

Kybernetická bezpečnosť v Časti 3

Verejný obstarávateľ v rámci určovania predpokladanej hodnoty zákazky oslovil potenciálnych uchádzačov o ocenenie predmetu zákazky v štruktúre, ktorá nezahrňala požiadavky na informačnú a kybernetickú bezpečnosť v rozsahu aktuálne uvedenom na stranách 61 až 65 Prílohy č. 1 – Opis predmetu zákazky. Aktuálny opis predmetu zákazky však ukladá Zhotoviteľovi Časti 3 nielen povinnosť vypracovať bezpečnostnú dokumentáciu, ale aj povinnosť navrhnuť, implementovať, testovať a počas trvania zmluvy a záručnej doby prevádzkovo zabezpečovať rozsiahly súbor bezpečnostných opatrení. Ide najmä o:

- analýzu rizík, register rizík, compliance matrix, BCP a DRP,
- MFA, riadenie prístupov, šifrovanie a správu kryptografických kľúčov,
- centralizované logovanie a integráciu do SIEM/SOC,
- riadenie zraniteľností a patch management so záväznými SLA,
- vulnerability scan, penetračné testovanie a SAST/SCA minimálne raz ročne,
- geograficky oddelené a imutabilné zálohovanie a pravidelné testovanie obnovy,
- sieťovú segmentáciu, firewall a prípadnú ochranu webových rozhraní,



- bezpečný mechanizmus zdieľania dát s tretími stranami,
- incident management, RCA a súvisiacu personálnu a organizačnú bezpečnosť,
- aktualizáciu dokumentácie a implementovaných opatrení pri legislatívnych zmenách bez nároku na dodatočnú odmenu.

Takto definované plnenie nemožno považovať iba za vedľajšiu dokumentačnú povinnosť v rámci vytvorenia dopravného modelu. Ide o samostatný, technicky, personálne a finančne významný blok plnenia, ktorého cena môže podľa odbornej analýzy dosahovať rádovo stovky tisíc eur.

Napriek tomu Príloha č. 2 c) – Ponuka Časť 3 neobsahuje žiadnu samostatnú položku kybernetickej bezpečnosti. Cenový list obsahuje iba položky dopravného modelu a softvéru, externých dát, environmentálnych modelov, analýzy priepustnosti a školení. Zároveň sa od uchádzača vyžaduje, aby predložil cenu konečnú, maximálnu a neprekročiteľnú, zahŕňajúcu všetky náklady na splnenie predmetu zákazky.

V tejto súvislosti žiadame verejného obstarávateľa o zodpovedanie nasledujúcich otázok:

1. Zahrnutie kybernetickej bezpečnosti do PHZ

Boli požiadavky na informačnú a kybernetickú bezpečnosť v rozsahu uvedenom na stranách 61 až 65 aktuálneho opisu predmetu zákazky zahrnuté do predmetu plnenia, na základe ktorého verejný obstarávateľ určoval PHZ?

Ak áno, žiadame uviesť:

- v akej konkrétnej podobe boli tieto požiadavky predložené subjektom osloveným pri určovaní PHZ,
- ktoré bezpečnostné činnosti a technické opatrenia boli predmetom ocenenia,
- aká časť PHZ bola určená na jednorazovú implementáciu bezpečnostných opatrení,
- aká časť PHZ bola určená na opakované bezpečnostné činnosti počas záručnej doby.

Ak požiadavky kybernetickej bezpečnosti neboli pri určovaní PHZ zahrnuté, žiadame vysvetliť, ako verejný obstarávateľ zabezpečil, že PHZ zodpovedá celému aktuálne požadovanému predmetu zákazky.

2. Rozdiel medzi rozsahom použitým na určenie PHZ a aktuálnym predmetom zákazky

Ako verejný obstarávateľ vyhodnotil finančný vplyv dodatočne zaradeného bezpečnostného projektu, technickej implementácie, každoročného testovania, patch managementu, incidentného manažmentu a legislatívnych aktualizácií?

Považuje verejný obstarávateľ pridanie týchto požiadaviek za zmenu, ktorá môže mať podstatný vplyv na výšku PHZ, okruh potenciálnych uchádzačov a ekonomiku ponúk?

Ak nie, žiadame toto stanovisko vecne a výpočtovo odôvodniť.

3. Aktualizácia PHZ

Vykoná verejný obstarávateľ s ohľadom na doplnený rozsah kybernetickej bezpečnosti nové určenie, prípadne aktualizáciu PHZ na základe plnenia zodpovedajúceho aktuálnemu opisu predmetu zákazky?

Ak verejný obstarávateľ PHZ aktualizovať nebude, žiadame uviesť dôvody, pre ktoré považuje pôvodne získané cenové údaje za porovnateľné s aktuálnym, podstatne rozšíreným predmetom zákazky.

4. Samostatné ocenenie kybernetickej bezpečnosti

Z akého dôvodu cenový list neobsahuje samostatnú položku alebo skupinu položiek na ocenenie kybernetickej bezpečnosti, hoci opis predmetu zákazky obsahuje pre túto oblasť samostatnú rozsiahlu kapitolu a ukladá zhotoviteľovi samostatne overiteľné implementačné a prevádzkové povinnosti?

Do ktorej konkrétnej existujúcej položky cenového listu má uchádzač zahrnúť náklady na kybernetickú bezpečnosť?



Žiadame zároveň potvrdiť, či zahrnutie týchto nákladov napríklad do položky 3.1.2 alebo 3.1.3 nebude verejným obstarávateľom považované za nesprávne ocenenie alebo zmenu štruktúry ponuky.

5. Doplnenie cenového listu

Doplní verejný obstarávateľ cenový list minimálne o samostatnú skupinu „Kybernetická a informačná bezpečnosť“, rozdelenú napríklad na:

- bezpečnostnú dokumentáciu, analýzu rizík, BCP/DRP a compliance matrix,
- technickú implementáciu bezpečnostných opatrení,
- integráciu s bezpečnostnou infraštruktúrou objednávateľa,
- bezpečnostné testovanie a odstránenie zistení,
- patch management, monitoring a incident management,
- opakované plnenia počas jednotlivých rokov záruky,
- aktualizácie vyvolané zmenami právnych predpisov?

Jednorazové implementačné náklady a opakované ročné náklady žiadame umožniť oceniť oddelene.

6. Rozsah infraštruktúry poskytovanej objednávateľom

Žiadame pri každej z nasledujúcich technológií jednoznačne uviesť, či ju poskytne objednávateľ zo svojej existujúcej infraštruktúry, alebo ju má na svoje náklady zabezpečiť Zhotoviteľ Časti 3:

- Active Directory/SSO a MFA,
- VPN, jump host a PAM,
- SIEM a služby SOC,
- sieťový segment, firewall a prípadný WAF,
- PKI a správa kryptografických kľúčov,
- zálohovacie a imutabilné úložisko,
- geograficky oddelené zálohovacie úložisko,
- vulnerability scanner,
- nástroje SAST/SCA,
- NTP a ďalšie spoločné bezpečnostné služby.

Ak uvedené služby poskytne objednávateľ, žiadame doplniť ich technické parametre, integračné rozhrania, kapacitné obmedzenia, licenčné podmienky a rozsah súčinnosti objednávateľa.

7. Architektúra a spôsob prevádzky MDM 2.0

Žiadame jednoznačne určiť cieľovú architektúru a spôsob prevádzky MDM 2.0, najmä:

- či pôjde o lokálny analytický systém prevádzkovaný na pracovných staniciach alebo o serverové či cloudové riešenie,
- či bude systém obsahovať webové rozhranie, aplikačný server, databázový server alebo API,
- počet používateľov, prostredí a pracovných staníc,
- predpokladaný spôsob vzdialeného prístupu,
- či sa vyžaduje samostatné testovacie, akceptačné a produkčné prostredie.

Bez uvedených údajov nemožno objektívne určiť rozsah sieťovej ochrany, logovania, penetračného testovania ani ďalších bezpečnostných opatrení.

8. Rozsah bezpečnostného testovania

Na ktoré konkrétne komponenty sa má vzťahovať každoročný vulnerability scan, penetračný test a SAST/SCA?

Vzťahuje sa SAST/SCA výlučne na zdrojové kódy, skripty, makrá a doplnkové nástroje vytvorené zhotoviteľom, alebo aj na proprietárny softvér PTV Visum a ďalší softvér tretích strán, ku ktorého zdrojovému kódu zhotoviteľ nemá prístup? Koľko riadnych testov, opakovaných testov po odstránení zistení a akceptačných cyklov má byť zahrnutých v cene?

9. Patch management a záručná prevádzka



Počas akého presného obdobia má Zhotoviteľ Časti 3 zabezpečovať monitoring CVE, bezpečnostné aktualizácie, patch management, každoročné testovanie, podporu pri incidentoch a legislatívne aktualizácie?

Vzťahujú sa stanovené SLA aj na proprietárne produkty tretích strán, pri ktorých zhotoviteľ nemôže ovplyvniť termín vydania bezpečnostnej opravy?

Ak výrobca príslušnú opravu v stanovenej lehote nevydá, aký postup sa bude považovať za riadne splnenie povinnosti zhotoviteľa?

10. Známa legislatívna zmena – vyhláška č. 184/2026 Z. z.

Vyhláška č. 184/2026 Z. z. už bola vyhlásená a nadobudne účinnosť 1. januára 2027. Nejde preto o nepredvídateľnú budúcu legislatívnu zmenu.

Zapracuje verejný obstarávateľ požiadavky tejto vyhlášky priamo do aktuálneho opisu predmetu zákazky a jednoznačne určí rozsah opatrení, ktoré majú byť zahrnuté v ponukovej cene?

Zohľadnil verejný obstarávateľ náklady na dosiahnutie súladu s vyhláškou č. 184/2026 Z. z. pri určovaní PHZ?

11. Kategorizácia a rozsah opatrení

Na základe akého konkrétneho ustanovenia a vykonaného posúdenia bol systém MDM 2.0 predbežne zaradený iba do kategórie II?

Ako je toto zaradenie zosúladené s pravidlom, podľa ktorého sa na mesto, ktoré je sídlom kraja, vzťahujú minimálne bezpečnostné opatrenia kategórií I, II a III?

Žiadame jednoznačne určiť záväznú kategorizáciu a rozsah opatrení, podľa ktorých majú uchádzači spracovať a oceniť svoje ponuky. Nie je prípustné ponechať na jednotlivých uchádzačoch, či ocenia opatrenia kategórie II alebo konzervatívne opatrenia kategórie III, pretože výsledné ponuky by neboli obsahovo ani cenovo porovnateľné.

12. Postavenie objednávateľa ako kritického subjektu

Žiadame jednoznačne potvrdiť, či a v akom rozsahu systém MDM 2.0 súvisí s činnosťou, pre ktorú bol objednávateľ identifikovaný ako kritický subjekt v sektore Doprava, podsektor Cestná doprava. Ktoré konkrétne povinnosti podľa zákona o kybernetickej bezpečnosti, vyhlášky NBÚ č. 227/2025 Z. z. a zákona o kritickej infraštruktúre má v rámci predmetu zákazky splniť Zhotoviteľ Časti 3?

Všeobecný odkaz na všetky povinnosti vyplývajúce z uvedených predpisov bez ich vecného vymedzenia neumožňuje uchádzačom určiť rozsah ani cenu plnenia.

13. Budúce legislatívne zmeny bez dodatočnej odmeny

Ako majú uchádzači objektívne oceniť neobmedzenú povinnosť implementovať všetky budúce zmeny právnych predpisov počas trvania zmluvy a záručnej doby bez nároku na dodatočnú odmenu?

Žiadame túto povinnosť ohraničiť minimálne:

- konkrétnym obdobím,
- vecným rozsahom,
- maximálnym rozsahom prác alebo finančným limitom,
- mechanizmom zmenového konania pri legislatívnej zmene, ktorá podstatne rozšíri požadované plnenie.

14. Akceptácia bezpečnostného projektu

Kto bude vykonávať akceptáciu bezpečnostného projektu a technických opatrení a podľa akého presného kontrolného zoznamu?

Koľko kôl pripomienkovania, odstraňovania zistení, opakovaných testov a opakovaných akceptácií je uchádzač povinný zahrnúť do ceny?

Bude možné na základe analýzy rizík odôvodniť neuplatnenie technického opatrenia, ktoré nie je vzhľadom na reálnu architektúru a spôsob používania MDM 2.0 relevantné?

Predĺženie lehoty na predkladanie ponúk



Ak verejný obstarávateľ doplní alebo spresní rozsah kybernetickej bezpečnosti, kategorizáciu systému, rozdelenie zodpovedností za technickú infraštruktúru alebo cenový list, predĺži primerane lehotu na predkladanie ponúk tak, aby uchádzači mohli zabezpečiť odborné kapacity, získať ponuky špecializovaných subdodávateľov a spracovať porovnateľnú cenovú kalkuláciu?

S ohľadom na uvedené žiadame verejného obstarávateľa najmä:

1. preveriť a podľa potreby aktualizovať PHZ o celý rozsah informačnej a kybernetickej bezpečnosti,
2. jednoznačne rozdeliť technické a prevádzkové povinnosti medzi objednávateľa a zhotoviteľa,
3. doplniť do cenového listu samostatné položky kybernetickej bezpečnosti vrátane oddelenia jednorazových a opakovaných nákladov,
4. zosúladiť regulačný rámec s vyhláškou č. 184/2026 Z. z.,
5. primerane predĺžiť lehotu na predkladanie ponúk.

Odpoveď č. 11:

Verejný obstarávateľ na úvod spresňuje kontext a interpretáciu požiadaviek na informačnú a kybernetickú bezpečnosť (IKB) uvedených v OPZ. Tieto požiadavky je nevyhnutné aplikovať primerane a výlučne v rozsahu, ktorý zodpovedá povahe, architektúre a spôsobu prevádzky požadovaného diela (MDM 2.0).

MDM 2.0 (Multimodálny dopravný model) nie je verejne dostupnou cloudovou službou, ani transakčným webovým portálom. Ide o vysoko špecializovaný lokálny/serverový analytický nástroj (založený na štandardnom proprietárnom COTS softvéri, napr. PTV Visum/Vissim), ktorý bude nainštalovaný, prevádzkovaný a chránený v rámci internej infraštruktúry a vnútornej siete verejného obstarávateľa. Z tohto faktu vyplývajú nasledovné odpovede na otázky uchádzača:

K bodom 1., 2. a 3. (Zahrnutie do PHZ a jej aktualizácia):

Verejný obstarávateľ zastáva názor, že predpokladaná hodnota zákazky (PHZ) bola stanovená správne a plne zodpovedá aktuálnemu predmetu zákazky. Verejný obstarávateľ pripúšťa, že požiadavky na kybernetickú bezpečnosť neboli explicitne a samostatne oceňované v rámci prípravných trhových konzultácií. Avšak, ako je definované vyššie, požadovaná architektúra nevyžaduje rozsiahlu implementáciu extenzívnych technických opatrení zo strany zhotoviteľa (ako napr. budovanie SIEM, návrh podnikových DRP, rozsiahle penetračné testovanie infraštruktúry), ktoré uchádzač mylne vyvodil z OPZ a ktoré by reálne stáli rádovo stovky tisíc eur. Zabezpečenie bezpečného „krabicového“ softvéru a dodržiavanie základnej dokumentácie predstavuje štandardnú integrálnu súčasť dodávky takéhoto diela a nezvyšuje jeho reálnu hodnotu spôsobom, ktorý by mal podstatný vplyv na výšku PHZ. Z uvedených dôvodov verejný obstarávateľ nepovažuje za potrebné upravovať predpokladanú hodnotu zákazky.

Verejný obstarávateľ pri určovaní PHZ postupoval plne v súlade s § 6 ZVO na základe údajov získaných prieskumom trhu. PHZ sa určuje primárne na účely stanovenia postupu verejného obstarávania a verejný obstarávateľ určil, že postupuje nadlimitným, čiže najprísnejším postupom. Verejný obstarávateľ považuje PHZ za určenú v súlade so zákonom a nemá dôvod na jej úpravu.

Zároveň verejný obstarávateľ upozorňuje, že PHZ nepredstavuje maximálnu prípustnú cenu ponuky. Uchádzači sú povinní naceniť predmet zákazky v rozsahu požiadaviek uvedených v súťažných podkladoch, pričom predloženie ponuky s cenou vyššou ako PHZ nie je dôvodom pre vylúčenie ponuky uchádzača z procesu verejného obstarávania.

K bodom 4. a 5. (Cenový list a jeho doplnenie):

Vzhľadom na fakt, že ťažisko technických kybernetických opatrení je prenesené na internú infraštruktúru verejného obstarávateľa, činnosti zhotoviteľa v oblasti bezpečnosti (napr. aplikácia patchov dodaného softvéru, dodržiavanie pravidiel pri práci s dátami) predstavujú štandardnú



integrálnu súčasť dodávky diela a jeho údržby. Tieto obvyklé náklady má uchádzač rozpustiť do relevantných položiek v Prílohe č. 2 – Ponuka Časť 3 (napr. do položiek týkajúcich sa dodávky softvéru, implementácie modelu alebo technickej podpory). Verejný obstarávateľ nedoplní samostatnú skupinu položiek pre informačnú bezpečnosť, keďže pre túto architektúru nepredstavuje samostatný, finančne dominantný blok.

K bodu 6 (Rozsah infraštruktúry poskytovanej objednávateľom):

Technológie uvedené v otázke č. 6 poskytne verejný obstarávateľ zo svojej existujúcej infraštruktúry, s výnimkou nástrojov SAST/SCA, ktoré si na analýzu vlastných komponentov (skripty, makrá, nadstavby) zabezpečuje Zhotoviteľ Časti 3 na vlastné náklady. Technické parametre a integračné rozhrania poskytovaných služieb (najmä formát exportu logov do SIEM a parametre VPN prístupu) poskytne verejný obstarávateľ úspešnému uchádzačovi na úvodnom stretnutí. Rozsah súčinnosti verejného obstarávateľa zodpovedá poskytnutiu a prevádzke uvedených technológií; od zhotoviteľa sa v týchto oblastiach očakáva výlučne inštalčná a konfiguračná súčinnosť.

K bodu 7. (Architektúra a spôsob prevádzky MDM 2.0):

Pôjde o analytický systém prevádzkovaný na virtuálnych VMware pracovných staniciach v internej infraštruktúre verejného obstarávateľa, bez prístupu z internetu. Systém nebude obsahovať webové rozhranie, aplikačný server, databázový server ani API. Počet používateľov: 3, počet pracovných staníc: 3, počet prostriedí: 1 Vzdialený prístup: VPN s MFA a RDP (RDP výlučne v rámci VPN tunela). Samostatné testovacie, akceptačné a produkčné prostredie sa nevyžaduje.

K bodu 8. (Rozsah bezpečnostného testovania):

Požiadavka na testovanie zdrojového kódu (SAST/SCA) sa nevzťahuje na uzavretý proprietárny zdrojový kód softvéru tretích strán (napr. PTV Visum, PTV Vissim), ku ktorému zhotoviteľ logicky nemá prístup. Požiadavka SAST/SCA sa primerane vzťahuje výlučne na špecifické vlastné nadstavby, skripty (napr. Python skripty pre automatizáciu výpočtov) alebo makrá, ktoré zhotoviteľ priamo vyvinie v rámci plnenia zmluvy pre potreby MDM 2.0, vrátane ich softvérových závislostí. Keďže systém bude prevádzkovaný výlučne v internej infraštruktúre verejného obstarávateľa a nebude verejne vystavený do siete Internet, penetračné testovanie zo strany zhotoviteľa sa nevyžaduje.

Sken zraniteľností (vulnerability scan) prostredia, v ktorom bude dielo nasadené, vykoná verejný obstarávateľ vlastnými nástrojmi pred odovzdaním diela do produkcie a následne v rámci svojich pravidelných cyklov; jeho výstup poskytne zhotoviteľovi ako podklad do Bezpečnostného projektu.

V cene ponuky je zahrnutá SAST/SCA analýza vlastných komponentov zhotoviteľa pred odovzdaním do produkcie, jedno opakované overenie po odstránení zistení a jedna analýza ročne počas záručnej doby pri aktualizácii týchto komponentov. Výstupy SAST/SCA analýzy a výstup skenu zraniteľností poskytnutý verejným obstarávateľom zaradí zhotoviteľ do Bezpečnostného projektu; tým sa akceptačné kritérium OPZ týkajúce sa výstupov bezpečnostného testovania považuje za splnené.

K bodu 9. (Patch management a záručná prevádzka):

V rámci Patch managementu sa od zhotoviteľa vyžaduje inštalácia bezpečnostných záplat (patchov/updatov), ktoré oficiálne vydá výrobca dodaného proprietárneho softvéru. Povinnosť trvá počas realizácie diela a plynutia záručnej doby; jej skončením zaniká. Lehoty na nasadenie záplat podľa opisu predmetu zákazky sa pri softvéri tretích strán počítajú odo dňa sprístupnenia opravy výrobcom, nie od publikácie zraniteľnosti. Zhotoviteľ z objektívnych príčin nezodpovedá za termín vydania opravy samotným výrobcom. Riadnym splnením povinnosti sa rozumie sledovanie dostupnosti týchto aktualizácií a ich včasná aplikácia/inštalácia na pracovné stanice



Magistrátu bezodkladne po ich sprístupnení výrobcom (v dohodnutom servisnom okne). Ak výrobca opravu nevydá, riadnym splnením povinnosti je bezodkladné oznámenie tejto skutočnosti verejnému obstarávateľovi spolu s návrhom dočasných zmierňujúcich opatrení, ak sú dostupné. Zraniteľnosti vo vlastných komponentoch zhotoviteľa (skripty, makrá, nadstavby) odstraňuje zhotoviteľ na vlastné náklady v lehotách podľa opisu predmetu zákazky.

K bodu 10 (Vyhláška č. 184/2026 Z. z.):

Verejný obstarávateľ potvrdzuje, že vyhláška MIRRI SR č. 184/2026 Z. z., ktorou sa ustanovuje spôsob kategorizácie a obsah bezpečnostných opatrení informačných technológií verejnej správy, bola vyhlásená a nadobúda účinnosť 1. januára 2027, pričom nahrádza vyhlášku č. 179/2020 Z. z. Verejný obstarávateľ o tejto skutočnosti vie a pri koncipovaní požiadaviek OPZ ju zohľadnil nasledovne:

1. Vyhláška č. 184/2026 Z. z. zachováva kategorizáciu ITVS v kategóriách I, II a III; nejde o novú kategorizáciu, ale o aktualizovaný rámec opatrení. Záväzná kategorizácia je určená v odpovedi k bodu 11.

2. Vyhláška č. 184/2026 Z. z. obsahuje prechodné ustanovenie, podľa ktorého sa do 30. júna 2027 minimálne bezpečnostné opatrenia podľa novej vyhlášky považujú za prijaté aj vtedy, ak sú prijaté opatrenia podľa vyhlášky č. 179/2020 Z. z. Uchádzač preto spracuje a ocení ponuku podľa požiadaviek v opise predmetu zákazky v aktuálnom znení v spojení s odpoveďou k bodu 11; Bezpečnostný projekt odovzdaný v prechodnom období sa považuje za súladný.

3. Deklarovaným cieľom vyhlášky č. 184/2026 Z. z. je zosúladienie bezpečnostných opatrení ITVS s vyhláškou NBÚ č. 227/2025 Z. z. bez zavádzania zásadne nových opatrení. Keďže opis predmetu zákazky už v súčasnom znení vyžaduje uplatnenie bezpečnostných opatrení v súlade s vyhláškou NBÚ č. 227/2025 Z. z., prechod na vyhlášku č. 184/2026 Z. z. nepredstavuje vecné rozšírenie predmetu plnenia nad rámec požiadaviek OPZ. K otázke PHZ sa vyjadruje verejný obstarávateľ v odpovediach k bodom 1 až 3.

4. Zosúladienie Bezpečnostného projektu s vyhláškou č. 184/2026 Z. z. po skončení prechodného obdobia spadá pod povinnosť aktualizácie pri legislatívnych zmenách podľa OPZ (lehota do 6 mesiacov od účinnosti zmeny) a vzťahuje sa naň spresnenie uvedené v odpovedi k bodu 13 — t. j. ide o aktualizáciu dokumentácie a opatrení v rozsahu, ktorý nemení fundamentálnu architektúru diela; predloženie Bezpečnostného projektu orgánu vedenia prostredníctvom Vládneho informačného systému verejnej správy zabezpečuje verejný obstarávateľ.

K bodu 11 (Kategorizácia a rozsah opatrení):

Verejný obstarávateľ spresňuje a koriguje referenciu uvedenú v opise predmetu zákazky nasledovne: Kategorizácia podľa vyhlášky č. 179/2020 Z. z. sa v zmysle § 3 tejto vyhlášky viaže na správcu informačných technológií verejnej správy, nie na jednotlivé informačné systémy. Keďže verejný obstarávateľ je obcou, ktorá je aj krajským mestom, vzťahujú sa na jeho informačné technológie verejnej správy vrátane systému MDM 2.0 minimálne bezpečnostné opatrenia Kategórie I, Kategórie II a Kategórie III podľa § 3 ods. 4 písm. a) vyhlášky č. 179/2020 Z. z. Záväznou kategorizáciou pre spracovanie a ocenenie ponúk je teda súhrn opatrení Kategórií I, II a III.

Verejný obstarávateľ zároveň jednoznačne určuje rozdelenie zodpovednosti za implementáciu týchto opatrení:

a) Opatrenia viazané na organizáciu správcu (najmä bezpečnostný výbor, manažér kybernetickej bezpečnosti, centrálna správa identít, bezpečnostný dohľad v režime 24/7, detekcia a prevencia prieniku na perimetri a serveroch infraštruktúry, fyzická bezpečnosť, záložné kapacity a



vzdelávanie zamestnancov) zabezpečuje verejný obstarávateľ vo vlastnej réžii; nie sú predmetom plnenia ani ocenenia zhotoviteľa.

b) Opatrenia viazané na dodávané dielo zabezpečuje Zhotoviteľ Časti 3 v rozsahu technických bezpečnostných požiadaviek už definovaných v opise predmetu zákazky (časť „Minimálne technické bezpečnostné požiadavky“ a nadväzujúce časti), ktoré požiadavky Kategórie III na úrovni systému pokrývajú, v niektorých parametroch prísnejšie (najmä viacfaktorová autentifikácia, recertifikácia privilegovaných oprávnení každých 6 mesiacov, ochrana integrity záznamov a ich export, lehoty odstraňovania zraniteľností, bezpečnostné testovanie a vypracovanie Bezpečnostného projektu, ktoré je opatrením Kategórie III).

Toto spresnenie preto nerozširuje rozsah povinností zhotoviteľa nad rámec požiadaviek už uvedených v opise a nemá vplyv na PHZ ani na spôsob ocenenia ponuky.

K bodu 12 (Postavenie objednávateľa ako kritického subjektu):

Verejný obstarávateľ potvrdzuje, že bol rozhodnutím Ministerstva dopravy SR identifikovaný ako kritický subjekt v sektore Doprava, podsektor Cestná doprava, podľa zákona č. 367/2024 Z. z. Systém MDM 2.0 je analytickým a plánovacím nástrojom, ktorý v reálnom čase neriadi ani neovláda prvky dopravnej infraštruktúry; s činnosťou, pre ktorú bol verejný obstarávateľ identifikovaný ako kritický subjekt, súvisí ako podporný nástroj strategického plánovania a jeho výstupy môžu slúžiť ako podklad pre plnenie povinností verejného obstarávateľa podľa uvedeného zákona.

Verejný obstarávateľ zároveň spresňuje, že povinnosti podľa zákona č. 69/2018 Z. z. v znení zákona č. 366/2024 Z. z., vyhlášky NBÚ č. 227/2025 Z. z. a zákona č. 367/2024 Z. z. sú povinnosťami verejného obstarávateľa ako regulovaného subjektu. Zhotoviteľ Časti 3 sa realizáciou zákazky nestáva prevádzkovateľom základnej služby ani kritickým subjektom a nevznikajú mu priame ohlasovacie ani registračné povinnosti voči Národnému bezpečnostnému úradu alebo iným orgánom. Na Zhotoviteľa Časti 3 sa uvedené predpisy vzťahujú sprostredkované, ako na tretiu stranu v zmysle riadenia bezpečnosti dodávateľského reťazca (§ 19 a § 20 zákona č. 69/2018 Z. z. v znení neskorších predpisov), a to výlučne v rozsahu povinností výslovne uvedených v opise predmetu zákazky.

V rámci predmetu zákazky má Zhotoviteľ Časti 3 z uvedených predpisov splniť výlučne tieto vecne vymedzené povinnosti:

1. implementovať technické bezpečnostné opatrenia pri dodávke diela a pri spracúvaní dát objednávateľa vo vlastnom prostredí v rozsahu časti „Minimálne technické bezpečnostné požiadavky“ v OPZ, s rozdelením zodpovedností podľa odpovedí k bodom 6, 7 a 11;
2. vykonať bezpečnostné testovanie v rozsahu podľa odpovede k bodu 8 a aplikovať bezpečnostné opravy v rozsahu podľa odpovede k bodu 9;
3. vypracovať Bezpečnostný projekt a súvisiacu bezpečnostnú dokumentáciu v rozsahu podľa OPZ;
4. dodržiavať požiadavky personálnej bezpečnosti (zoznam osôb, NDA, matica prístupov, revokácia prístupov do 24 hodín, písomný súhlas so zmenou subdodávateľa) a realizovať vzdialený prístup výlučne prostriedkami určenými objednávateľom (VPN s MFA, prípadne jump host/PAM);
5. oznámiť verejnému obstarávateľovi (Manažérovi kybernetickej bezpečnosti) bezpečnostný incident alebo dôvodné podozrenie naň bezodkladne, najneskôr do 4 hodín od zistenia, poskytnúť súčinnosť pri jeho riešení a odovzdať správu z koreňovej analýzy do 15 pracovných dní od uzavretia incidentu; kritérium významnosti vplyvu podľa § 14 ods. 3 zákona č. 367/2024 Z. z. predstavuje dodatočný dôvod tohto interného hlásenia, pričom prípadné hlásenie incidentu príslušným orgánom vykonáva verejný obstarávateľ;



6. implementovať bezpečný mechanizmus zdieľania výstupov modelu v rozsahu podľa OPZ;
7. poskytnúť verejnému obstarávateľovi súčinnosť a podklady o diele potrebné na zapracovanie do posúdenia rizika a bezpečnostného plánu kritického subjektu podľa § 10 a § 11 zákona č. 367/2024 Z. z.; vypracovanie týchto dokumentov nie je predmetom zákazky a zabezpečuje ho verejný obstarávateľ.

K bodu 13 (Budúce legislatívne zmeny):

Verejný obstarávateľ spresňuje rozsah povinnosti aktualizácie pri legislatívnych zmenách nasledovne:

Obdobie: Povinnosť trvá počas realizácie diela a plynutia záručnej doby; skončením záručnej doby zaniká.

Vecný rozsah: Povinnosť sa vzťahuje výlučne na: 1. aktualizáciu bezpečnostnej dokumentácie vypracovanej zhotoviteľom (Bezpečnostný projekt a súvisiaca dokumentácia); 2. konfiguračné úpravy dodaného diela a vlastných komponentov zhotoviteľa (nastavenia, bezpečnostné politiky, parametre skriptov a nadstavieb), ktoré nemenia fundamentálnu architektúru diela a sú realizovateľné v rámci bežnej technickej podpory. Povinnosť sa vzťahuje na zmeny právnych predpisov v oblasti informačných technológií verejnej správy, kybernetickej bezpečnosti a kritickej infraštruktúry v rozsahu, v akom sa priamo dotýkajú dodaného diela.

Zmenové konanie: Legislatívna zmena, ktorej implementácia by vyžadovala dodanie nového hardvéru, obstaranie nových licencií, zásah do softvéru tretích strán alebo jeho preprogramovanie, zmenu architektúry diela alebo rozšírenie jeho funkčného rozsahu, nespadá do povinnosti podľa predchádzajúceho odseku a bude riešená postupom podľa § 18 zákona č. 343/2015 Z. z. o verejnom obstarávaní, so samostatným ocenením.

K finančnému limitu: Verejný obstarávateľ samostatný finančný limit ani limit rozsahu prác neurčuje, pretože vyššie uvedené vecné ohraničenie robí povinnosť objektívne oceneľnou — jej obsahom sú výlučne dokumentačné a konfiguračné činnosti v rámci bežnej technickej podpory diela. Verejný obstarávateľ zároveň poukazuje na to, že jediná v súčasnosti známa relevantná legislatívna zmena (vyhláška č. 184/2026 Z. z.) je vyriešená v odpovedi k bodu 10 a vzhľadom na prechodné ustanovenia a jej obsahové zosúladenie s vyhláškou NBÚ č. 227/2025 Z. z., ktorej požiadavky OPZ už obsahuje, nepredstavuje pre zhotoviteľa dodatočné plnenie nad rámec OPZ.

K bodu 14 (Akceptácia Bezpečnostného projektu):

Akceptáciu Bezpečnostného projektu a technických opatrení vykonáva verejný obstarávateľ prostredníctvom Manažéra kybernetickej bezpečnosti. Kontrolným zoznamom sú akceptačné kritériá Bezpečnostného projektu uvedené v OPZ, s tým, že matica súladu sa v nadväznosti na odpoveď k bodu 11 vzťahuje na opatrenia Kategórií I, II a III, pričom opatrenia zabezpečované verejným obstarávateľom zhotoviteľ nedokladuje; výstupy bezpečnostného testovania sa preukazujú spôsobom podľa odpovede k bodu 8.

V cene je zahrnuté jedno predloženie Bezpečnostného projektu, najviac dve kolá zapracovania pripomienok a jedna opakovaná akceptácia. Verejný obstarávateľ sa k predloženému Bezpečnostnému projektu vyjadrí do 10 pracovných dní; zhotoviteľ zapracuje pripomienky do 10 pracovných dní od ich doručenia. Ďalšie kolá z dôvodov na strane zhotoviteľa idú na jeho náklady.

Zhotoviteľ môže v Bezpečnostnom projekte na základe analýzy rizík navrhnúť neuplatnenie opatrenia, ktoré nie je pre architektúru MDM 2.0 relevantné; neuplatnenie platí až po písomnom schválení Manažérom kybernetickej bezpečnosti verejného obstarávateľa; bez tohto schválenia sa považuje za nesplnenie akceptačných kritérií.

K požiadavke na predĺženie lehoty:



Verejný obstarávateľ týmto vysvetlením nekladie na uchádzačov nové ani prísnejšie požiadavky; naopak, exaktne potvrdzuje, že podstatnú časť kybernetickej bezpečnosti zabezpečuje na svojej infraštruktúre verejný obstarávateľ, čím sa rozsah prác na strane zhotoviteľa zásadne redukuje.

Otázka č. 12:

Tento dokument nepredkladáme ako štandardnú žiadosť o vysvetlenie, ale ako urgentné upozornenie na riziká. Naša analýza finálnych súťažných podkladov ukázala, že aktuálne technické obmedzenia, najmä vnútorné rozpory v metodike modelovania a nereálne stlačený harmonogram, naznačujú, že úspešné plnenie tejto zmluvy môže byť pre akéhokoľvek potenciálneho dodávateľa objektívne nemožné.

Túto technickú spätnú väzbu poskytujeme v dobrej viere, aby malo Hlavné mesto SR Bratislava možnosť vyhodnotiť tieto riziká a prípadne z vlastnej iniciatívy upraviť dokumentáciu ešte pred uplynutím lehoty na predkladanie ponúk.

Konkrétne musíme upozorniť na nasledujúce fatálne obmedzenia týkajúce sa harmonogramu a technických požiadaviek:

1) „Harmonogram realizácie“

Navrhované čiastkové termíny (míľniky) ponechávajú len veľmi málo priestoru na samotný vývoj modelu. Konkrétne, vyhradiť iba tri mesiace medzi ukončením prieskumov a odovzdaním kompletného strategického modelu Bratislavy – vrátane emisných a hlukových modelov – je jednoducho nepostačujúce. Vzhľadom na komplexnú štruktúru dát a náročnú kalibráciu a validáciu, ktorú si model takejto veľkosti vyžaduje, nie je reálne dosiahnuť požadované štandardy kvality v takomto časovom rámci. Takýto harmonogram je absolútne bezprecedentný v porovnaní s dodávkami iných strategických modelov pre územia podobného významu a s takto prísnyimi a detailnými požiadavkami.

Okrem toho je zmluvná pokuta vo výške 1 % za každý deň omeškania neštandardne vysoká, obzvlášť v kombinácii s takto napätým harmonogramom. Takáto miera rizika výrazne odrádza od účasti v súťaži na Časť 3. Z tohto dôvodu si dovoľujeme navrhnúť: predĺžiť lehotu dodania pre Časť 3 (Úlohy 2.1 - 2.4) na 12 mesiacov od dátumu začatia projektu (kickoff), pričom čiastkové míľniky by mali definovať odovzдание počiatkových výsledkov s ponechaním priestoru na ďalšie úpravy, korekcie a jemné doladenie modelu, a zároveň požadujeme zníženie dennej sadzby sankcie za omeškanie.

2) Miera zhody modelu (Goodness-of-fit)

Navrhované požiadavky na mieru zhody predstavujú extrémne prísnu a pravdepodobne nedosiahnuteľnú úroveň kvality pre model takéhoto rozsahu a komplexnosti.

Model dopytu po osobnej doprave (Passenger travel demand model):

Keďže skutočné miery produkcie a atrakcie ciest sa výrazne líšia na základe lokálnych charakteristík mesta, lineárna reprezentácia používaná v kroku tvorby ciest (Trip Generation) je prirodzene spriemerovaná na obyvateľstvo. Dosiahnutie SQV > 0,85 pre Bratislavu a SQV > 0,80 pre zvyšok územia modelu bude extrémne náročné, ak nie matematicky nemožné. V Európe (a najmä v Poľsku) sa táto hranica zvyčajne stanovuje na úrovni > 0,70.

Požadovaná zhoda pre distribúciu dĺžok ciest (km) a cestovných časov (min) je pre strategický model takisto príliš vysoká. Navrhujeme znížiť aj túto hranicu na 0,70.

Pre priemernú dĺžku cesty (km) a cestovný čas (min) – čo sú silnejšie indikátory celkovej kvality modelu – navrhujeme stanoviť prahové

hodnoty na SQV > 0,80 pre Bratislavu a > 0,75 pre oblasti mimo Bratislavu.

Taktiež dôrazne navrhujeme úplne odstrániť test kvality pre distribúciu deľby prepravnej práce (modal split), ktorý je momentálne stanovený na relatívnu absolútnu odchýlku < 2 %.

Pridelenie na sieť (Assignment):



Aktuálna technická špecifikácia obsahuje zásadný vnútorný rozpor: explicitne zakazuje postupy matematickej korekcie matíc a prispôsobovania tokov (flow fitting), no zároveň stanovuje cieľ $GEH < 5,0$ pre minimálne 85 % sčítacích bodov. Bez nástrojov na odhad matíc (matrix estimation) je dosiahnutie tohto cieľa prakticky nevidané. Z našich rozsiahlych skúseností sú požiadavky stanovené pre špičkovú hodinu aj pre 24-hodinový model – s prijateľným rozdielom len 5 % – nespĺniteľné.

Na medzinárodnej úrovni sú takéto prísne pravidlá pre mieru zhody viazané na matematické spracovanie matíc po ich pridelení na sieť (postassignment matrix processing), čo je však v tomto tendri priamo zakázané. Napríklad na trhu vo Veľkej Británii sa využívajú zavedené postupy (ako napr. odhad matíc SATME2 v softvéri SATURN, ktoré sú priamo vyžadované v národných smerniciach) na to, aby model umelo dosiahol zhodu s reálnymi maticami vytvorenými z dát FCD, mobilných sietí a prieskumov domácností. Parametre navrhované vo vašej špecifikácii (vrátane prísnych cieľov pre kordóny a sčítacie profily – screenlines) sa zdajú byť prevzaté priamo z tohto britského prístupu alebo sprostredkované skopírované z iných krajín. Britský trh však len zriedkavo pracuje s čisto syntetickými maticami vytvorenými na základe funkcií. Bratislavský model je navrhnutý ako syntetický 4-stupňový model s funkciou reťazenia ciest (trip-chain). Ide o dva fundamentálne odlišné a vzájomne sa vylučujúce modelovacie prístupy.

Pre syntetický model, akým je ten bratislavský, musia byť požiadavky na mieru zhody realistickejšie. Na základe 25-ročných skúseností s vývojom strategických modelov v Poľsku sú typické národné smernice pre syntetické modely nasledovné: 24h modely: $GEH < 15$ pre 85 % úsekov; maximálna odchýlka objemu 15 % pre cesty štátneho významu a 20 % pre regionálne cesty; žiadne požiadavky na smerové pohyby na križovatkách.

1h modely: $GEH < 15$ (ideálne < 7) a $\$R^2 > 0.6$ (ideálne > 0.8) pre úseky; maximálna odchýlka ± 25 % (ideálne ± 10 %) pre kľúčové smerové pohyby.

(Zdroj okrem iných: <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/wr-d - pozri dokument WRD-13>)

Navyše, výsledky pre cyklistickú dopravu je takmer nemožné dosiahnuť v požadovaných toleranciách bez kalibrácie matíc. Pre verejnú dopravu (MHD) sa na základe osvedčenej praxe odporúča testovať prepravné prúdy cestujúcich na medzistaničných úsekoch pomocou štatistiky $\$R^2$, a nie nástupy/výstupy pomocou hodnoty GEH, keďže súčasné požiadavky sú v strategickom modelovaní takmer nespĺniteľné.

Náš návrh:

Sčítacie profily/kordóny: 24h: $GEH < 10$, 1h: $GEH < 5$.

Cyklisti: 24h: $R^2 > 0.7$.

Verejná doprava (PT): $\$R^2 > 0.75$ \$ pre medzistaničné úseky pre 24h model.

Odhad matíc (Matrix Estimation):

Súčasný tender explicitne zakazuje matematické spracovanie matíc po pridelení (odhad matíc), a to napriek tomu, že ide o vysoko validný a všeobecne uznávaný nástroj v strategickom dopravnom modelovaní (s už spomínaným príkladom britského trhu). Pri správnej aplikácii – s primeranými obmedzeniami kladenými na tvorbu ciest, distribučné krivky, celkové súčty matíc a výsledky sčítania dopravy – ide nielen o štandardnú prax, ale často o absolútnu nevyhnutnosť.

Odhad matíc vedie k falošne presným výsledkom (a umelo „znásilnenému“ modelu) iba vtedy, ak sa používa nezodpovedne. Pri správnom použití slúži korekcia matíc dôležitému účelu: zachytáva cesty, ktoré jednoducho unikli alebo neboli identifikované počas počiatkových fáz zberu dát. Ide o štandardnú matematickú úpravu, nie o nástroj používaný v „zlej viere“ na falšovanie kvality modelu.

Pre vyriešenie tohto problému navrhujeme nahradiť absolútny zákaz korekcie/odhadu matíc podmieneným prístupom. Navrhujeme upraviť požiadavku nasledovne:

"Odhad matíc je povolený len v špecifických situáciách a striktne po konzultáciách s Objednávateľom. Tento proces musí zahŕňať porovnávacie posúdenie kvality modelu s



aplikovanou korekciou a bez nej, s jasnou identifikáciou konkrétnych matíc, účelov ciest alebo skupín obyvateľstva ovplyvnených touto úpravou."

Záver ku kvalite modelu:

Z pohľadu modelovania nemôže verejné obstarávanie zakazovať matematickú korekciu matíc a zároveň očakávať úroveň presnosti, ktorú je možné dosiahnuť iba prostredníctvom post-maticovej kalibrácie pomocou reálnych dát. Keďže celá štruktúra modelu predstavuje syntetický 4- stupňový prístup, dôrazne odporúčame zmierniť požiadavky na mieru zhody modelu tak, aby boli v súlade s vyššie uvedenými poľskými smernicami (vrátane úpravy požiadaviek pre sčítacie profily, cyklistov a verejnú dopravu), ktoré dokonale zodpovedajú tejto špecifickej metodike modelovania. Zároveň odporúčame zmeniť odsek o odhade matíc podľa nášho návrhu.

3) „Model statickej dopravy“

"Súčasťou dopravného modelu musí byť detailný model statickej dopravy, ktorý umožní realisticky simulovať vplyv parkovacej politiky (vrátane systému PAAS) na voľbu dopravného módu a cieľa cesty. Zhotoviteľ Časti 3 je povinný implementovať modelovanie parkovania s využitím kapacitne nezávislého výpočtu. Zhotoviteľ Časti 3 je povinný po podpise Zmluvy o dielo Objednávateľovi predložiť na schválenie metodiku modelovania statickej dopravy. Táto metodika musí zohľadňovať nasledujúce parametre: kapacitu verzus dopyt, charakteristiku zóny, cenu za parkovanie (cost) a čas hľadania parkovacieho miesta (search time) s rozlíšením na rezidentov a návštevníkov."

Radi by sme upozornili na možný rozpor v tomto odseku. Text špecifikuje, že postup modelovania by mal byť kapacitne nezávislý, no zároveň vyžaduje, aby metodika zahŕňala vzťah „kapacita verzus dopyt“. Navrhujeme odstrániť parameter „kapacita verzus dopyt“, čím sa explicitne vyjasní, že sa použije prístup nezávislý od kapacity.

Záverom konštatujeme, že kombinácia extrémne stlačeného harmonogramu a matematicky nedosiahnuteľných obmedzení pre mieru zhody robí úspešné dodanie tohto projektu v jeho súčasnej podobe takmer nemožným. Dôrazne apelujeme na prehodnotenie harmonogramu aj technických požiadaviek, aby sa zabezpečilo, že tento tender bude skutočne realizovateľný a dodateľný skúsenými modelárskymi tímami.

Odpoveď č. 12:

Verejný obstarávateľ na úvod zdôrazňuje, že si plne uvedomuje vysokú náročnosť a komplexnosť predmetu zákazky. Súťažné podklady vrátane technickej špecifikácie OPZ a harmonogramu boli pripravované v spolupráci s internými a externými odborníkmi na dopravné modelovanie. Cieľom verejného obstarávateľa nie je získať štandardný sub-optimálny model, ale **špičkový nástroj strategického plánovania**, ktorý bude bezvýhradne slúžiť ako spoľahlivý podklad pre infraštruktúrne investície v Hlavnom meste SR Bratislave. Tomu zodpovedajú aj mimoriadne vysoké (ale v medzinárodnom prostredí preukázateľne dosiahnuteľné) nároky na kvalitu.

K jednotlivým bodom upozornenia uchádzača uvádzame nasledovné záväzné vysvetlenie:

1) K Harmonogramu realizácie a zmluvným pokutám: Verejný obstarávateľ trvá na zmluvne definovanom harmonograme a **neakceptuje** návrh na paušálne predĺženie lehoty dodania Časti 3 na 12 mesiacov od kickoff meetingu. Záujemca pri svojej úvahe o „troch mesiacoch“ ignoruje kľúčový fakt: práca na štruktúre modelu, **dopravnej sieti**, zónovaní, tvorbe a kódovaní liniek verejnej dopravy a implementácii demografických dát prebieha **paralelne a v plnom prúde už od nadobudnutia účinnosti zmluvy**, teda dávno pred odovzdaním výsledkov terénnych prieskumov z Častí 1 a 2. Samotná kalibrácia matíc (po odovzdaní dát z prieskumov) je finálnou fázou projektu, na ktorú sú vyhradené mesiace v záverečnej tretine celkovej lehoty dodania. Pri nasadení adekvátneho seniorského expertného tímu je tento harmonogram reálny. *(Poznámka k sankciám: V nadväznosti na revíziu zmluvných podmienok k otázke č. 5 verejný obstarávateľ úmerne upravil sadzbu zmluvnej pokuty a zaviedol jej maximálny finančný limit.).*



2) K Miere zhody modelu a zákazu „Matrix Estimation“: Verejný obstarávateľ po odbornej konzultácii so softvérovými vývojármi a nezávislými medzinárodnými expertmi na makroskopické dopravné modelovanie čiastočne akceptuje technickú pripomienku uchádzača k realizovateľnosti požadovanej zhody pri striktnom syntetickom prístupe bez akejkolvek korekcie.

- SQV a distribučné parametre: Hranice SQV > 0,85 pre Bratislavu a 0,80 pre región, ako aj požiadavky na test distribúcie dĺžok ciest a času, zostávajú v platnosti. Tieto hodnoty sú pri správnej segmentácii obyvateľstva (napríklad rozdelenie na špecifické demografické skupiny a zohľadnenie indexu motorizácie na úrovni zón) dosiahnuteľné a nevyhnutné. Verejný obstarávateľ však akceptuje návrh na vypustenie požiadavky na relatívnu absolútnu odchýlku dĺžby prepravnej práce (modal split) na úrovni < 2 %, ktorú z OPZ vypúšťa.
- Parameter GEH: Verejný obstarávateľ upravuje požiadavku na Parameter GEH s cieľom odlišiť nároky pre modely špičkovej hodiny a 24-hodinový model v súlade s medzinárodnou praxou. Nové, platné znenie podmienky pre sčítacie profily je:
 - Pre model špičkovej hodiny (1h): $GEH < 5,0$ pre minimálne 85 % sčítacích profilov.
 - Pre celodenný model (24h): $GEH < 10,0$ pre minimálne 85 % sčítacích profilov. Návrh uchádzača znížiť GEH až na hodnotu 15 verejný obstarávateľ odmieta.
- Zákaz odhadu matíc (Matrix Estimation / Correction): S cieľom predísť netransparentnej skrytej manipulácii dát verejný obstarávateľ upravuje podmienku absolútneho zákazu korekcie matíc a pripúšťa jej kontrolované použitie. Post-maticová korekcia (na báze napr. Least Squares alebo iných exaktných matematických metód) je povolená výlučne podmienene, pričom zhotoviteľ musí dodržať nasledovný postup (vychádzajúci z obdobných rakúskych smerníc): Ak zhotoviteľ identifikuje podoblasť alebo úseky, kde syntetický model preukázateľne systematicky podhodnocuje alebo nadhodnocuje dopravu voči hodnotám sčítania (**čo musí byť preukázané na viacerých sčítacích bodoch v rámci definovanej ucelenej oblasti, napr. v mestskej štvrti alebo satelitnej obci**), musí najprv exaktne zdokumentovať všetky kroky (vrátane kalibrácie odporových funkcií), ktoré vykonal na nájdenie primárnej príčiny týchto odchýlok. Ak tieto štandardné postupy nevedú k cieľu, zhotoviteľ môže po konzultácii s Objednávateľom pristúpiť k plošnej korekcii matice (napr. s využitím zoskupovania - "Grouping"), pričom je povinný explicitne doložiť rozdiel medzi korigovaným a pôvodným dopytom (odhalenie skrytého generátora). Skrytá, nedokumentovaná korekcia na úrovni jednotlivých relácií zostáva zakázaná.
- Cyklisti a MHD: V otázke verejnej dopravy a cyklistickej dopravy verejný obstarávateľ trvá na stanovených hodnotách a postupoch hodnotenia.

K návrhu pre MHD: Hodnotenie prepravných prúdov na medzistaničných úsekoch prostredníctvom štatistiky R^2 (namiesto GEH nástupov/výstupov) poskytuje skreslený obraz, nakoľko zlyháva pri identifikácii lokálnych chýb v dopyte na konkrétnych zastávkach. Pre strategické plánovanie obslužnosti územia je pre Objednávateľa kritické poznať presnú generáciu a trakciu z konkrétnych uzlov (nástupy/výstupy na zastávkach overené GEH testom), a nielen agregovaný tok na linke.

K návrhu pre cyklistov: Získanie požadovanej zhody bez priamej kalibrácie matíc je technicky realizovateľné prostredníctvom detailnej kalibrácie parametrov odporových funkcií, zohľadnením výškových profilov siete a využitím reálnych vzorcov správania z prieskumov domácností, ktoré sú predmetom Časti 1 tejto zákazky. Hranica $R^2 > 0,7$ navrhovaná uchádzačom neposkytuje dostatočnú garanciu kvality modelu pre plánovanie novej infraštruktúry.



3) K „Modelu statickej dopravy“: V tomto bode verejný obstarávateľ akceptuje technickú pripomienku uchádzača. Je pravdou, že požiadavka na modelovanie vzťahu „kapacity verzus dopyt“ de facto vylučuje plne „kapacitne nezávislý“ prístup. Keďže cieľom OPZ v tomto bode bolo zavedenie skôr kapacitne nezávislého parkovacieho modelu (kde parkovacia politika pôsobí primárne cez funkcie užitočnosti ako *cost* a vopred definovaný paušálny *search time*, nie dynamicky cez obsadenosť miest), verejný obstarávateľ **upravuje** predmetnú vetu v OPZ a vypúšťa požiadavku na dynamické vyhodnocovanie kapacity.

Pôvodné znenie v OPZ: „Táto metodika musí zohľadňovať nasledujúce parametre: kapacitu verzus dopyt, charakteristiku zóny, cenu za parkovanie (cost) a čas hľadania parkovacieho miesta (search time)...“

Nové, platné znenie: „Táto metodika musí zohľadňovať nasledujúce parametre: charakteristiku zóny, cenu za parkovanie (cost) a čas hľadania parkovacieho miesta (search time)...“

Otázka č. 13:

Licencia PTV Visum (Komerčná doprava)

„Model dopytu po komerčnej doprave“ (Časti 3)

Chceli by sme si overiť, či sa pre túto časť požiadaviek vyžaduje „Tour-based freight demand model“ – čo je samostatne dokupovaný rozširujúci modul pre softvér PTV Visum? Ak áno, je súčasná licencia Bratislavy už vybavená týmto konkrétnym modulom? Ak nie, malo by toto verejné obstarávanie zahŕňať aj rozšírenie (upgrade) licencie pre Bratislavu?

Odpoveď č. 13:

Verejný obstarávateľ na úvod zdôrazňuje, že v zmysle OPZ pripúšťa zhotovenie dopravného modelu v akomkoľvek štandardnom makroskopickom dopravno-plánovacom softvéri a neviaže plnenie výlučne na softvér PTV Visum.

K samotným otázkam uchádzača verejný obstarávateľ uvádza nasledovné:

1. Verejný obstarávateľ pre „Model dopytu po komerčnej doprave“ exaktne nevyžaduje použitie špecifickej metodiky „Tour-based freight demand model“ (model založený na reťazení ciest pre nákladnú dopravu). Uchádzač môže na modelovanie komerčnej dopravy zvoliť iný, štandardný metodický prístup (napríklad prístup založený na maticiach, gravitačný model a pod.), pokiaľ ním dosiahne požadované výstupy a mieru zhody definovanú v OPZ.
2. Verejný obstarávateľ potvrdzuje, že jeho súčasná licencia analytického nástroja (PTV Visum) týmto špecifickým rozširujúcim modulom nedisponuje.
3. Keďže metodika „Tour-based freight“ nie je povinne predpísaná, nákup (upgrade) tohto konkrétneho modulu nie je povinnou súčasťou zákazky a verejný obstarávateľ nepožaduje jeho automatické zahrnutie do ponukovej ceny.

Verejný obstarávateľ však upozorňuje, že ak sa uchádzač na základe vlastného uváženia a ním zvolenej metodiky rozhodne postaviť model komerčnej dopravy s využitím tohto (alebo akéhokoľvek iného špecifického rozširujúceho modulu), je povinný v rámci svojej konečnej a neprekročiteľnej ponukovej ceny dodať Objednávateľovi všetky potrebné trvalé licencie a ich rozšírenia tak, aby mohol Objednávateľ odovzdaný model po jeho prevzatí plnohodnotne, samostatne a bez akýchkoľvek obmedzení prevádzkovať a editovať.



Neoddeliteľnou prílohou ZoD je OPZ v znení zverejnených vysvetlení poskytnutých počas procesu verejného obstarávania.

S pozdravom

Mgr. Eva Grambličková, v. r.
vedúca referátu č. 1
oddelenie verejného obstarávania

Prílohy:

Príloha č. 3 a) – Zmluva o dielo Časť 1 Aktuálna

Príloha č. 3 b) - Zmluva o dielo Časť 2 Aktuálna

Príloha č. 3 c) - Zmluva o dielo Časť 3 Aktuálna