

Otázky k tendru DPMP

Vážený verejný obstarávateľ, dovoľte nám položiť otázky k verejnému obstarávaniu Dopravného podniku mesta Prešov a.s. Je v našom záujme sa zapojiť do verejného obstarávania, potrebujeme si však ozrejmiť niektoré požiadavky zo špecifikácie, resp. požiadať Vás o prehodnotenie a uznanie našich ponúkaných riešení. Nami navrhované zmeny a riešenia, z nášho pohľadu, nemajú vplyv na funkciu a účel vozidiel. Nižšie nájdete zoznam otázok. Očíslované sú podľa číselníkov zo špecifikácií.

Otázka č. 1:

MIDIBUS 8m

2.1.4 Pohon

Pripustí verejný obstarávateľ aj možnosť nižšieho, ako požadovaného, dojazdu? V rámci nášho riešenia môžeme ponúknuť autobus, ktorého dojazd (SORT-1) 373km.

Odpoveď č. 1:

Obstarávateľ stanovil požiadavku minimálneho dojazdu min. 500 km na jedno naplnenie palivovej nádrže ako záväzný technický parameter s priamou väzbou na zabezpečenie dopravnej obslužnosti a organizáciu prevádzky mestskej hromadnej dopravy.

Otázka č. 2:

Môže obstarávateľ zvážiť vozidlo bez elektrického odpojovača ovládaného z kabíny? V rámci nášho riešenia ponúkame len odpájanie batérie v priestore motora.

Odpoveď č. 2:

Obstarávateľ požaduje, aby vozidlo bolo vybavené zariadením na odpojenie akumulátorovej batérie, ktoré je ovládateľné aj z kabíny vodiča, a to z dôvodu bezpečnosti a prevádzkovej potreby umožniť bezprostredné odpojenie elektrickej sústavy v mimoriadnych situáciách.

Uvedené technické riešenie je bežne dostupné na trhu a obstarávateľ ho už aj dnes využíva na viacerých typoch vozidiel vo svojom vozidlovom parku a preto trváme na svojej požiadavke.

Otázka č. 3:

2.1.5 Prevodovka

V rámci nášho riešenia ponúkame automatickú prevodovku bez integrovaného retardéra. Retardér je ovládaný zvlášť servisnou brzdou umiestnenou pod volantom.

Odpoveď č. 3:

Obstarávateľ trvá na pôvodnej požiadavke automatickej prevodovky so zabudovaný retardérom ovládané pedálom prevádzkovej brzdy aj ručne.

Uvedené technické riešenie je bežne dostupné na trhu a obstarávateľ ho už aj dnes využíva na viacerých typoch vozidiel vo svojom vozidlovom parku a preto trváme na svojej požiadavke.

Otázka č. 4:**2.1.6 Pneumatický systém**

Pruženie sedadla vodiča nie je súčasťou pneumatického systému. Sedadlo vodiča má svoj nezávislý systém pruženia a nastavenia výšky. Bude takéto riešenie verejný obstarávateľ akceptovať?

Odpoveď č. 4:

Obstarávateľ trvá na pôvodnej požiadavke uvedenej v technickej špecifikácii.

Otázka č. 5:

Pneumatický systém hlási nízky tlak oleja – nie vyslovene nízku hladinu. Bude takéto riešenie verejný obstarávateľ akceptovať?

Odpoveď č. 5:

Obstarávateľ trvá na pôvodnej požiadavke signalizácie nízkej hladiny olejovej náplne kompresora.

Otázka č. 6:**2.1.7 Brzdový systém**

Zástavkovú brzdú nie je možné aktivovať automaticky pri stlačení tlačidla otvárania dverí. Funkcia zastávkovej brzdy sa aktivuje prepínačom na prístrojovej doske a zostáva aktivovaná do momentu jej deaktivácie prepínačom na prístrojovej doske.

Odpoveď č. 6:

Obstarávateľ trvá na pôvodnej požiadavke aby sa zastávková brzda aktivovala automaticky po otvorení ktorýchkoľvek dverí, resp. po aktivácii dopytového otvárania dverí vodičom v zastávke, pričom po zatvorení dverí má zostať aktívna až do okamihu zošliapnutia plynového pedála.

Verejný obstarávateľ predmetnú požiadavku uplatňuje z objektívnych bezpečnostných a prevádzkových dôvodov. Bezpečnostná funkcia sa viaže na udalosť (otvorenie dverí/dopyt), nie na dodatočný úkon vodiča, čím sa znižuje pravdepodobnosť ľudskej chyby pri rutinných a opakovaných zastávkových úkonoch v mestskej prevádzke.

Uvedené technické riešenie je bežne dostupné na trhu a obstarávateľ ho už aj dnes využíva na viacerých typoch vozidiel vo svojom vozidlovom parku a preto trváme na svojej požiadavke.

Otázka č. 7:

2.1.14 Mazanie

Naše riešenie neponúka funkciu spätného hlásenia poruchy. Bude takéto riešenie akceptované obstarávateľom?

Odpoveď č. 7:

Obstarávateľ trvá na pôvodnej požiadavke. Vozidlo musí byť vybavené centrálnym mazacím systémom s funkciou spätného hlásenia poruchového stavu. Mazací systém má zabezpečiť premazávanie napr. exponovaných častí podvozku. Prípustné je tiež riešenie nevyžadujúce mazanie niektorej alebo všetkých uvedených častí (podvozok).

Otázka č. 8:

2.2.3 Ďalšie požiadavky

Elektrický systém nášho autobusu disponuje len poistkami, nie ističmi. Bude takéto riešenie verejný obstarávateľ akceptovať?

Odpoveď č. 8:

Obstarávateľ trvá na pôvodnej požiadavke uvedenej v bode 2.2.3 technickej špecifikácie, t. j. aby jednotlivé elektrické obvody vozidla boli istené prednostne pomocou ističov, nie poistiek, a to v miestach, kde je to technicky možné, s ich jednoznačným popisom.

Požiadavka je odôvodnená najmä prevádzkovými a servisnými potrebami obstarávateľa. Použitie ističov umožňuje rýchle a štandardizované obnovenie prevádzky po zásahu ochrany bez výmeny prvku istenia. V praxi to skracuje čas diagnostiky aj samotného zásahu, keďže servisný pracovník okamžite identifikuje vybavený okruh a po odstránení príčiny poruchy vie bezpečne obnoviť funkčnosť obvodu. Zároveň sa tým znižuje riziko chýb pri údržbe, ktoré môžu vzniknúť pri výmene poistiek (nesprávna hodnota, nevhodná náhrada).

Z ekonomického hľadiska sa znižujú sa nároky na logistiku náhradných dielov a skracujú sa prestoje vozidiel, čo má priamy dopad na disponibilitu vozového parku a náklady na prevádzku.

Požiadavka vychádza zo súčasných skúseností obstarávateľa s prevádzkou vozidiel vybavených ističmi, kde sa tento spôsob istenia osvedčil ako efektívny z hľadiska údržby a prevádzkovej spoľahlivosti.

Uvedené technické riešenie je bežne dostupné na trhu a obstarávateľ ho už aj dnes využíva na viacerých typoch vozidiel vo svojom vozidlovom parku a preto trváme na svojej požiadavke.

Otázka č. 9:**2.3.5 Bočné a čelné sklá**

Je aplikácia dodatočnej ochrannej fólie z vnútornej strany skiel (proti vandalizmu) bezpečná z hľadiska toho, že sklá môžu v prípade potreby slúžiť ako únikový východ z vozidla?

Odpoveď č. 9:

Obstarávateľ trvá na pôvodnej požiadavke. Zároveň obstarávateľ uvádza, že ochranná fólia nesmie žiadnym spôsobom obmedziť alebo znemožniť funkciu skiel, ktoré sú konštrukčne a homologačne určené ako núdzové únikové východy, a musí byť v súlade s platnou legislatívou.

Otázka č. 10:**2.3.6 Vykurovanie, vetranie a klimatizácia**

Bude verejný obstarávateľ akceptovať kompresor klimatizácie so súhrnným objemom 330 cm³? Kompresor s týmto objemom je dostatočne výkonný a dokáže zabezpečiť tepelný komfort v autobuse v chladom ale aj teplom počasí.

Odpoveď č. 10:

Obstarávateľ trvá na požiadavke uvedenej v technickej špecifikácii.

Otázka č. 11:**2.4.1 Kabína vodiča**

Veľkosť kabíny vodiča nie je v našom vozidle dostatočná na umiestnenie 2 fliaš s objemom 1,5 litra. Naše riešenie vie poskytnúť chladničku s objemom 1 liter.

Odpoveď č. 11:

Obstarávateľ trvá na požiadavke uvedenej v technickej špecifikácii.

Otázka č. 12:

Vzhľadom na vyššie spomínanú veľkosť kabíny, nie je možné umiestniť sieťku na zadnú stranu sedadla vodiča.

Odpoveď č. 12:

Obstarávateľ trvá na požiadavke uvedenej v technickej špecifikácii.

Otázka č. 13:

Je možné špecifikovať požadovanú veľkosť / objem schránky na čistiace prostriedky? Vzhľadom na veľkosť autobusu môže byť problém s umiestnením takejto schránky.

Odpoveď č. 13:

Obstarávateľ potvrdzuje požiadavku na uzamykateľnú schránku na čistiace prostriedky umiestnenú mimo kabíny vodiča, a to z dôvodu bezpečného a oddeleného uloženia prevádzkových chemikálií. Rozmery ani objem schránky nie sú pevne stanovené; požiadavka sa vzťahuje na funkciu a účel schránky, nie na konkrétne konštrukčné riešenie. Konkrétne umiestnenie a prevedenie ponecháva obstarávateľ na technickom návrhu výrobcu vozidla, za podmienky, že schránka bude v bežnej prevádzke prístupná oprávneným osobám a nebude obmedzovať bezpečnosť, prepravnú kapacitu ani obsluhu vozidla.

Otázka č. 14:

Náš autobus nemá možnosť regulácie hlasitosti hlásení prístrojovej dosky.

Odpoveď č. 14:

Obstarávateľ trvá na požiadavke uvedenej v bode 2.4.1, aby vozidlo umožňovalo reguláciu hlasitosti všetkých akustických signálov prístrojovej dosky. Regulácia hlasitosti musí byť softvérovo konfigurovateľná, t. j. aby bola nastaviteľná pri uvedení vozidla do prevádzky a zároveň zmeniteľná počas deklarovanej životnosti vozidla bez nutnosti hardvérových zásahov (bez výmeny komponentov).

Otázka č. 15:

2.5.1 Priestor pre cestujúcich

Bude verejný obstarávateľ akceptovať autobus vybavený dorozumievacím a signalizačným systémom využívajúcim akustickú a svetelnú signalizáciu ECE R28 namiesto požadovanej ES 2001/0085?

Odpoveď č. 15:

Obstarávateľ trvá na pôvodnej požiadavke. Vozidlo musí byť vybavené dorozumievacím a signalizačným systémom využívajúcim akustickú a svetelnú signalizáciu v súlade s ES 2001/0085.

Otázka č. 16:

2.5.5 Rámčeky pre informácie pre cestujúcich

Bude verejný obstarávateľ akceptovať aj nižší počet A4 rámčekov ako 12 v interiéri vozidla? Prípadne môže zväziť ich absenciu? Vzhľadom na veľkosť autobusu môže byť problém s ich umiestnením nad oknami autobusu.

Odpoveď č. 16:

Obstarávateľ trvá na požiadavke; bola stanovená s cieľom zabezpečiť trvalú a jednoducho dostupnú prezentáciu prepravných a tarifných informácií, bezpečnostných pokynov a ďalších oznamov súvisiacich s výkonom dopravných služieb.

Otázka č. 17:

2.6.4 Tempomat

Bude verejný obstarávateľ akceptovať aj riešenie bez tempomatu?

Odpoveď č. 17:

Obstarávateľ trvá na požiadavke, aby bolo vozidlo vybavené tempomatom s pamäťou poslednej zvolenej rýchlosti a so zreteľnou signalizáciou funkcie a nastavenej rýchlosti na prístrojovej doske, keďže ide o primeraný a odôvodnený technický parameter vyplývajúci z reálnych prevádzkových potrieb mestskej autobusovej dopravy.

Uvedené technické riešenie je bežne dostupné na trhu.

Otázka č. 18:

2.7.1 Nástupné dvere a súvisiace prvky

Bude verejný obstarávateľ akceptovať užšie predné dvere ako 1 100 mm? Náš autobus má šírku predných dverí 705 mm. Zadné dvere však môžu mať šírku až 1 200 mm.

Odpoveď č. 18:

Obstarávateľ trvá na požiadavke uvedenej v technickej špecifikácii..

ŠTANDARDNÝ 12m

Otázka č. 19:

2.1.4 Pohon

Môže obstarávateľ zväziť vozidlo bez elektrického odpojovača ovládaného z kabíny? V rámci nášho riešenia ponúkame len odpájanie batérie v priestore motora.

Odpoveď č. 19:

Obstarávateľ požaduje, aby vozidlo bolo vybavené zariadením na odpojenie akumulátorovej batérie, ktoré je ovládateľné aj z kabíny vodiča, a to z dôvodu bezpečnosti a prevádzkovej potreby umožniť bezprostredné odpojenie elektrickej sústavy v mimoriadnych situáciách.

Uvedené technické riešenie je bežne dostupné na trhu a obstarávateľ ho už aj dnes využíva na viacerých typoch vozidiel vo svojom vozidlovom parku a preto trváme na svojej požiadavke.

Otázka č. 20:

2.2.3 Ďalšie požiadavky

Môžeme dodať automatickú poistku, ktorá sa pri prepätí aktivuje ako istič. Bude obstarávateľ akceptovať takéto riešenie?

Odpoveď č. 20:

Obstarávateľ trvá na pôvodnej požiadavke uvedenej v bode 2.2.3 technickej špecifikácie, t. j. aby jednotlivé elektrické obvody vozidla boli istené prednostne pomocou ističov, nie poistiek, a to v miestach, kde je to technicky možné, s ich jednoznačným popisom.

Požiadavka je odôvodnená najmä prevádzkovými a servisnými potrebami obstarávateľa. Použitie ističov umožňuje rýchle a štandardizované obnovenie prevádzky po zásahu ochrany bez výmeny prvku istenia. V praxi to skracuje čas diagnostiky aj samotného zásahu, keďže servisný pracovník okamžite identifikuje vybavený okruh a po odstránení príčiny poruchy vie bezpečne obnoviť funkčnosť obvodu. Zároveň sa tým znižuje riziko chýb pri údržbe, ktoré môžu vzniknúť pri výmene poistiek (nesprávna hodnota, nevhodná náhrada).

Z ekonomického hľadiska sa znižujú sa nároky na logistiku náhradných dielov a skracujú sa prestoje vozidiel, čo má priamy dopad na disponibilitu vozového parku a náklady na prevádzku.

Požiadavka vychádza zo súčasných skúseností obstarávateľa s prevádzkou vozidiel vybavených ističmi, kde sa tento spôsob istenia osvedčil ako efektívny z hľadiska údržby a prevádzkovej spoľahlivosti.

Uvedené technické riešenie je bežne dostupné na trhu a obstarávateľ ho už aj dnes využíva na viacerých typoch vozidiel vo svojom vozidlovom parku a preto trváme na svojej požiadavke.

Otázka č. 21:

2.3.6 Vykurovanie, vetranie a klimatizácia

Môže obstarávateľ akceptovať aj jednu klimatizačnú jednotku pre autobus s tým, že sú definované dva samostatné okruhy (zóny) pre vodiča a pre pasažierov. V oboch je možné regulovať teplotu samostatne.

Odpoveď č. 21:

Obstarávateľ stanovil požiadavku, aby klimatizácia kabíny vodiča bola napájaná zo samostatnej klimatizačnej jednotky, z dôvodu zabezpečenia prevádzkovej nezávislosti a spoľahlivosti systému a možnosti účinnej samostatnej regulácie teploty v kabíne vodiča. Kabína vodiča predstavuje pracovisko využívané počas celej zmeny a jej tepelný komfort má priamy vplyv na sústredenie a bezpečné vedenie vozidla, pričom požiadavky na klimatizáciu kabíny sa v praxi môžu líšiť od požiadaviek priestoru pre cestujúcich, ktorý je ovplyvňovaný meniacou sa obsadenosťou a častým otváraním dverí na zastávkach. Samostatná klimatizačná jednotka pre vodiča zároveň znižuje riziko, že porucha alebo obmedzenie hlavnej klimatizačnej jednotky pre cestujúcich negatívne ovplyvní pracovné podmienky vodiča a prevádzkovú použiteľnosť vozidla.

Uvedené technické riešenie je bežne dostupné na trhu a obstarávateľ ho už aj dnes využíva na viacerých typoch vozidiel vo svojom vozidlovom parku a preto trváme na svojej požiadavke.

Otázka č. 22:**2.4.1 Kabína vodiča**

Je možné špecifikovať požadovanú veľkosť / objem schránky na čistiace prostriedky? Vzhľadom na veľkosť autobusu môže byť problém s umiestnením takejto schránky.

Odpoveď č. 22:

Obstarávateľ potvrdzuje požiadavku na uzamykateľnú schránku na čistiace prostriedky umiestnenú mimo kabíny vodiča, a to z dôvodu bezpečného a oddeleného uloženia prevádzkových chemikálií. Rozmery ani objem schránky nie sú pevne stanovené; požiadavka sa vzťahuje na funkciu a účel schránky, nie na konkrétne konštrukčné riešenie. Konkrétne umiestnenie a prevedenie ponecháva obstarávateľ na technickom návrhu výrobcu vozidla, za podmienky, že schránka bude v bežnej prevádzke prístupná oprávneným osobám a nebude obmedzovať bezpečnosť, prepravnú kapacitu ani obsluhu vozidla.

Otázka č. 23:

Náš autobus nemá možnosť regulácie hlasitosti hlásení prístrojovej dosky.

Odpoveď č. 23:

Obstarávateľ trvá na požiadavke uvedenej v bode 2.4.1, aby vozidlo umožňovalo reguláciu hlasitosti všetkých akustických signálov prístrojovej dosky. Regulácia hlasitosti musí byť softvérovo konfigurovateľná, t. j. aby bola nastaviteľná pri uvedení vozidla do prevádzky a zároveň zmeniteľná počas deklarovanej životnosti vozidla bez nutnosti hardvérových zásahov (bez výmeny komponentov).

Otázka č. 24:**2.5.1 Priestor pre cestujúcich**

Bude verejný obstarávateľ akceptovať autobus vybavený dorozumievacím a signalizačným systémom využívajúcim akustickú a svetelnú signalizáciu ECE R28 namiesto požadovanej ES 2001/0085?

Odpoveď č. 24:

Obstarávateľ trvá na pôvodnej požiadavke. Vozidlo musí byť vybavené dorozumievacím a signalizačným systémom využívajúcim akustickú a svetelnú signalizáciu v súlade s ES 2001/0085.

Otázka č. 25:

Pre signalizáciu nástupu / výstupu s detským kočíkom alebo invalidným vozíkom je jeden spoločný signál. Bude verejný obstarávateľ akceptovať takéto riešenie?

Odpoveď č. 25:

Z technického a prevádzkového hľadiska je oddelená signalizácia nevyhnutná pre okamžité a jednoznačné rozpoznanie typu požadovanej asistencie zo strany vodiča a pre

voľbu správneho postupu obsluhy. Pri invalidnom vozíku sa štandardne vyžaduje pripravenie a použitie plošiny pre nástup invalidného vozíka, zabezpečenie vyhradeného priestoru a bezpečné zafixovanie vozíka, kým pri detskom kočíku ide spravidla o odlišný spôsob nastupovania, manipulácie a priestorových nárokov; tieto situácie majú rozdielne časové a bezpečnostné súvislosti a vyžadujú rozdielny režim obsluhy na zastávke. Spoločný signál by v praxi znižoval kvalitu komunikácie medzi cestujúcim a vodičom, predlžoval prestoje na zastávkach a zvyšoval riziko nesprávneho postupu obsluhy alebo zbytočných manipulácií, čo negatívne vplýva na plynulosť prevádzky, dodržiavanie cestovných poriadkov a bezpečnú prepravu všetkých cestujúcich.

Uvedené technické riešenie je bežne dostupné na trhu a obstarávateľ ho už aj dnes využíva na viacerých typoch vozidiel vo svojom vozidlovom parku a preto trváme na svojej požiadavke.

Otázka č. 26:

2.6.4 Tempomat

Bude verejný obstarávateľ akceptovať aj riešenie bez tempomatu?

Odpoveď č. 26:

Obstarávateľ trvá na požiadavke, aby bolo vozidlo vybavené tempomatom s pamäťou poslednej zvolenej rýchlosti a so zreteľnou signalizáciou funkcie a nastavenej rýchlosti na prístrojovej doske, keďže ide o primeraný a odôvodnený technický parameter vyplývajúci z reálnych prevádzkových potrieb mestskej autobusovej dopravy.

Uvedené technické riešenie je bežne dostupné na trhu.

KÍLBOVÝ 18m

Otázka č. 27:

2.1.4 Pohon

Pripustí verejný obstarávateľ aj možnosť nižšieho, ako požadovaného, dojazdu? V rámci nášho riešenia môžeme ponúknuť autobus, ktorého dojazd (SORT-1) 442 km.

Odpoveď č. 27:

Obstarávateľ stanovil požiadavku minimálneho dojazdu min. 500 km na jedno naplnenie palivovej nádrže ako záväzný technický parameter s priamou väzbou na zabezpečenie dopravnej obslužnosti a organizáciu prevádzky mestskej hromadnej dopravy.

Otázka č. 28:

Môže obstarávateľ zväziť vozidlo bez elektrického odpojovača ovládaného z kabíny? V rámci nášho riešenia ponúkame len odpájanie batérie v priestore motora.

Odpoveď č. 28:

Obstarávateľ požaduje, aby vozidlo bolo vybavené zariadením na odpojenie akumulátorovej batérie, ktoré je ovládateľné aj z kabíny vodiča, a to z dôvodu bezpečnosti a prevádzkovej potreby umožniť bezprostredné odpojenie elektrickej sústavy v mimoriadnych situáciách. Uvedené technické riešenie je bežne dostupné na trhu a obstarávateľ ho už aj dnes využíva na viacerých typoch vozidiel vo svojom vozidlovom parku a preto trváme na svojej požiadavke.

Otázka č. 29:**2.3.6 Vykurovanie, vetranie a klimatizácia**

Môže obstarávateľ akceptovať aj jednu klimatizačnú jednotku pre autobus s tým, že sú definované dva samostatné okruhy (zóny) pre vodiča a pre pasažierov. V oboch je možné regulovať teplotu samostatne.

Odpoveď č. 29:

Obstarávateľ stanovil požiadavku, aby klimatizácia kabíny vodiča bola napájaná zo samostatnej klimatizačnej jednotky, z dôvodu zabezpečenia prevádzkovej nezávislosti a spoľahlivosti systému a možnosti účinnej samostatnej regulácie teploty v kabíne vodiča. Kabína vodiča predstavuje pracovisko využívané počas celej zmeny a jej tepelný komfort má priamy vplyv na sústredenie a bezpečné vedenie vozidla, pričom požiadavky na klimatizáciu kabíny sa v praxi môžu líšiť od požiadaviek priestoru pre cestujúcich, ktorý je ovplyvňovaný meniacou sa obsadenosťou a častým otváraním dverí na zastávkach. Samostatná klimatizačná jednotka pre vodiča zároveň znižuje riziko, že porucha alebo obmedzenie hlavnej klimatizačnej jednotky pre cestujúcich negatívne ovplyvní pracovné podmienky vodiča a prevádzkovú použiteľnosť vozidla.

Uvedené technické riešenie je bežne dostupné na trhu a obstarávateľ ho už aj dnes využíva na viacerých typoch vozidiel vo svojom vozidlovom parku a preto trváme na svojej požiadavke.

Otázka č. 30:**2.4.1 Kabína vodiča**

Je možné špecifikovať požadovanú veľkosť / objem schránky na čistiace prostriedky? Vzhľadom na veľkosť autobusu môže byť problém s umiestnením takejto schránky.

Odpoveď č. 30:

Obstarávateľ potvrdzuje požiadavku na uzamykateľnú schránku na čistiace prostriedky umiestnenú mimo kabíny vodiča, a to z dôvodu bezpečného a oddeleného uloženia prevádzkových chemikálií. Rozmery ani objem schránky nie sú pevne stanovené; požiadavka sa vzťahuje na funkciu a účel schránky, nie na konkrétne konštrukčné riešenie. Konkrétne umiestnenie a prevedenie ponecháva obstarávateľ na technickom návrhu výrobcu vozidla, za podmienky, že schránka bude v bežnej prevádzke prístupná

oprávneným osobám a nebude obmedzovať bezpečnosť, prepravnú kapacitu ani obsluhu vozidla.

Otázka č. 31:

Náš autobus nemá možnosť regulácie hlasitosti hlásení prístrojovej dosky.

Odpoveď č. 31:

Obstarávateľ trvá na požiadavke uvedenej v bode 2.4.1, aby vozidlo umožňovalo reguláciu hlasitosti všetkých akustických signálov prístrojovej dosky. Regulácia hlasitosti musí byť softvérovo konfigurovateľná, t. j. aby bola nastaviteľná pri uvedení vozidla do prevádzky a zároveň zmeniteľná počas deklarovanej životnosti vozidla bez nutnosti hardvérových zásahov (bez výmeny komponentov).

Otázka č. 32:

2.5.1 Priestor pre cestujúcich

Bude verejný obstarávateľ akceptovať autobus vybavený dorozumievacím a signalizačným systémom využívajúcim akustickú a svetelnú signalizáciu ECE R28 namiesto požadovanej ES 2001/0085?

Odpoveď č. 32:

Obstarávateľ trvá na pôvodnej požiadavke. Vozidlo musí byť vybavené dorozumievacím a signalizačným systémom využívajúcim akustickú a svetelnú signalizáciu v súlade s ES 2001/0085.

Otázka č. 33:

Pre signalizáciu nástupu / výstupu s detským kočíkom alebo invalidným vozíkom je jeden spoločný signál. Bude verejný obstarávateľ akceptovať takéto riešenie?

Odpoveď č. 33:

Z technického a prevádzkového hľadiska je oddelená signalizácia nevyhnutná pre okamžité a jednoznačné rozpoznanie typu požadovanej asistencie zo strany vodiča a pre voľbu správneho postupu obsluhy. Pri invalidnom vozíku sa štandardne vyžaduje pripravenie a použitie plošiny pre nástup invalidného vozíka, zabezpečenie vyhradeného priestoru a bezpečné zafixovanie vozíka, kým pri detskom kočíku ide spravidla o odlišný spôsob nastupovania, manipulácie a priestorových nárokov; tieto situácie majú rozdielne časové a bezpečnostné súvislosti a vyžadujú rozdielny režim obsluhy na zastávke. Spoločný signál by v praxi znižoval kvalitu komunikácie medzi cestujúcim a vodičom, predlžoval prestoje na zastávkach a zvyšoval riziko nesprávneho postupu obsluhy alebo zbytočných manipulácií, čo negatívne vplyva na plynulosť prevádzky, dodržiavanie cestovných poriadkov a bezpečnú prepravu všetkých cestujúcich.

Uvedené technické riešenie je bežne dostupné na trhu a obstarávateľ ho už aj dnes využíva na viacerých typoch vozidiel vo svojom vozidlovom parku a preto trváme na svojej požiadavke.

Otázka č. 34:

2.6.4 Tempomat

Bude verejný obstarávateľ akceptovať aj riešenie bez tempomatu?

Odpoveď č. 34:

Obstarávateľ trvá na požiadavke, aby bolo vozidlo vybavené tempomatom s pamäťou poslednej zvolenej rýchlosti a so zreteľnou signalizáciou funkcie a nastavenej rýchlosti na prístrojovej doske, keďže ide o primeraný a odôvodnený technický parameter vyplývajúci z reálnych prevádzkových potrieb mestskej autobusovej dopravy.

Uvedené technické riešenie je bežne dostupné na trhu.