

Prípravné trhové konzultácie (PTK) k projektu Automatizovaný systém odhaľovania porušení pravidiel cestnej premávky 2. kolo

Verejný obstarávateľ sa v rámci týchto PTK zameril na možnosti detekcie aj iných porušení pravidiel cestnej premávky zariadeniami, ktoré sú predmetom hospodárskej súťaže (možná multifunkčnosť zariadení), aby tak zabezpečil čo najlepšiu hodnotu:

- prínos pre bezpečnosť cestnej premávky za vynaložené peniaze (maximalizovaná prevencia porušovania pravidiel cestnej premávky širokým rozsahom detegovaných porušení),
- eliminácia ďalších potenciálnych obstarávaní (obstará sa to najlepšie teraz a „navždy“),
- šetrenie financií štátneho rozpočtu.

Na základe dostupných informácií aj z predchádzajúcich PTK, verejný obstarávateľ spracoval formulár s 19 otázkami a čiastočne (oproti 1. kolu PTK) upravil aj návrh opisu predmetu zákazky. Položky pre štruktúrovaný rozpočet projektu neboli oproti 1. kolu PTK upravené; subjekty, ktoré sa 1. kola PTK nezúčastnili alebo sa im kalkulácia zmenila, boli požiadané o opätovné vyplnenie a zaslanie aj štruktúrovaného rozpočtu za účelom rovnakého zaobchádzania a zabezpečenia nediskriminačného prístupu.

Dňa 25. 06. 2024 bol v systéme verejného obstarávania Josephine – európsky vestník zverejnený oznam o PTK (<https://josephine.proebiz.com/sk/tender/53884/summary>). Do určeného termínu, t. j. do 02. 07. 2024 verejný obstarávateľ prijal 10 odpovedí od hospodárskych subjektov.

Dňa 03. 07. 2024 sa v priestoroch MV SR na Kopčianskej ulici v Bratislave od 09.00 h za účasti projektového manažéra Ing. Iva Krála (SITB), Mgr. Mariána Šinkoviča, MBA (SE) a pplk. JUDr. Kataríny Manduchovej (PPZ) konalo vyhodnotenie PTK týkajúce sa najmä štúdia, vyhodnotenia a zapracovania dohodnutých zmien do súťažných podkladov.

Pripomienky hospodárskych subjektov komisia buď akceptovala, neakceptovala alebo akceptovala čiastočne. Po zapracovaní pripomienok bude vyhotovená definitívna verzia súťažných podkladov, ktorá bude tvoriť podklad pre verejné obstarávanie.

Vyhodnotením doručených odpovedí bolo konštatované, že bolo prijatých 10 odpovedí, jedna z toho duplicitná, jedna odpoveď nebola vyhodnotená z dôvodu nesplnenia podmienky (nebol zaslaný dokument ani s cenovou ponukou ani formulár s odpoveďami), aj napriek tomu sa komisia oboznámila s obsahom tejto písomnosti a jedna odpoveď obsahovala len strohé predbežné oznámenie o stave ich pripravenosti na účasť v súťaži. Reálne vyhodnocované preto boli len odpovede od siedmich hospodárskych subjektov.

Väčšina hospodárskych subjektov (5) deklarovala, že na základe návrhu opisu predmetu zákazky je možné predložiť cenovú ponuku. Pripomienky dvoch subjektov nemajú zásadný charakter a na trhu je dostupné k použitiu alternatívne riešenie.

K námietke hospodárskeho subjektu (k bodu 3. otázok), že obstarávateľ predpisuje, že funkcie zariadení musia byť riešené jednou kamerou (konkrétne riešenie vyžaduje viac kamier) sa komisia stotožnila s návrhom a upraví súťažné podklady tak, aby nelimitovali hospodárske subjekty k počtu použitých kamier, avšak vždy len do stanoveného hmotnostného limitu pre jeden nosič (limit zostáva nezmenený).

K odpovediam k otázke č. 5 relevantné odpovede zaslalo len 5 hospodárskych subjektov; zväčša na všetky dodatočné funkcionality bola odpoveď, že tieto parametre je možné detegovať, či už zariadením alebo transakčným modulom. Niektorí členovia komisie sa domnievajú že následné detegovanie parametra alebo porušenia až transakčným systémom môže zásadným spôsobom zvýšiť počty prenesených dát a ich následné ukladanie v existujúcej HCI infraštruktúry, ktoré

neboli na toto navýšenie projektované.

Komisia preto navrhuje:

1. kategóriu vozidla s možnosťou nastavenia rozdielneho limitu – **požadovať**,
2. továrenskú značku vozidla - **požadovať**,
3. typ vozidla - **požadovať**,
4. farbu vozidla - **požadovať**,
5. vozidlo bez evidenčného čísla - **požadovať**,
6. ADR s možnosťou nastavenia odlišných porušení – **požiadavku zadefinovať ako ďalšie detegovateľné porušenie pravidiel cestnej premávky**,
7. porušenie zákazu počas vedenia vozidla držať v ruke alebo iným spôsobom obsluhovať telefónny prístroj alebo iné telekomunikačné, audiovizuálne alebo obdobné zariadenia – **požiadavku zadefinovať ako ďalšie detegovateľné porušenie pravidiel cestnej premávky**,
8. porušenie povinnosti osoby sediacej na sedadle povinne vybavenom bezpečnostným pásom tento pás použiť –**požiadavku zadefinovať ako ďalšie detegovateľné porušenie pravidiel cestnej premávky**,
9. porušenie zákazu jazdy vozidla v protismere - **požiadavku zadefinovať ako ďalšie detegovateľné porušenie pravidiel cestnej premávky**,
10. porušenie zákazu predchádzania iného vozidla - **požiadavku zadefinovať ako ďalšie detegovateľné porušenie pravidiel cestnej premávky**,
11. porušenie zákazu vojdenia na križovatku, ak mu situácia nedovoľuje pokračovať za križovatkou v jazde - **požiadavku zadefinovať ako ďalšie detegovateľné porušenie pravidiel cestnej premávky**.

Pri dodatočných parametroch s uvedením „požadovať“ sa uvedený parameter zapracuje do návrhu opisu predmetu zákazky.

Pri parametroch s uvedením „**požiadavku zadefinovať ako ďalšie detegovateľné porušenie pravidiel cestnej premávky**“ sa tento ponechá v súťažných podmienkach – v Opise predmetu zákazky k Technickým zariadeniam s tým, že sa určia podmienky pre tieto funkcionality, ktoré sa označia ako „Ďalšie detegovateľné porušenia pravidiel cestnej premávky/funkcie“ a vyslovene sa uvedie, že ich dodanie je povinné len v prípade, ak hospodársky subjekt v kritériách na vyhodnotenie ponúk a pravidlách ich uplatňovania uvedie, že ich spĺňa a teda si nárokuje na uplatnenie príslušného počtu bodov za splnenie príslušného kritéria. Tieto parametre budú zahrnuté do kritérií pre vyhodnotenie ponúk (pozitívne body).

Z odpovedí bolo zistené, že detegovanie niektorých dodatočných funkcionalít si v niektorých prípadoch môže vyžadovať dodatočné, prídavné zariadenia, ktoré by inak pôvodné zariadenie nepotrebovalo (a to v rozmedzí 3 kg až do 25 kg). Uchádzači indikujú aj zvýšenú veľkosť dôkazového materiálu pre jednotlivé typy zariadení s dodatočnými funkcionalitami. Pri zmene kamery cestného rýchlomeru niektoré subjekty indikujú aj možnú potrebu recertifikácie zariadenia Slovenským metrologickým ústavom (ďalej len „SMÚ“). Na základe uvedeného sa upraví položka najmä v štruktúrovanom rozpočte, týkajúca sa požadovaného prenosu dát na požiadavku zabezpečenia prenosu údajov bez limitu. Ponechá sa na Poskytovateľovi, ktorý pozná veľkosť prenášaných súborov s ohľadom na obstarávateľom predpokladané počty prejazdov a z toho porušení, aby navrhol a zohľadnil veľkosť dát a prispôbil ich ostatným podmienkam uvedeným v súťažných podkladoch.

Na otázku o odporúčanej a maximálnej možnej výške umiestnenia zariadení s dodatočnými funkcionalitami, najmä vo vzťahu ku kombinácii cestného rýchlomera s detekciou porušenia Pávy a Telefón viacero hospodárskych subjektov upozornilo, že kamera pre detekciu Pávov a Telefónu má doporučený iný uhol pohľadu, ako cestný rýchlomer. Pokiaľ má systém fungovať s maximálnou

kvalitou, pri niektorých zvolených technológiách, nie však pri všetkých, môže byť potrebné mať viac kamier v rôznych výškach s rôznym uhlom sklonu. Ak je nutné riešiť všetko len jednou kamerou v definovanej výške, znižuje to výslednú kvalitu funkcie (dodatočné náklady na personál).

Všeobecne k výške umiestnenia technických zariadení subjekty ako odporúčanú (optimálnu) výšku umiestnenia zariadení uviedli minimálne 3 metre až 6 metrov (zvyčajne vedľa až do výšky 9-10 m) tak, aby neprichádzalo k prekryvaniu vozidiel kvôli ich výške. V opačnom prípade (alebo v prípade umiestnenia zariadení vo výške menej ako 3 m) nemožno zaručiť 92% celkovú detekciu všetkých vozidiel. Jeden z argumentov prečo minimálna výška osadenia by mala byť 3 metre bol, že iba táto poloha pri registrácii nezapnutých bezpečnostných pásov a/alebo nelegálneho používania mobilného telefónu zabezpečí potrebné uhly záznamu pre zvýšenie koeficientu rozpoznania pásov, používania mobilných telefónov vrátane toho, aby boli viditeľné tváre vodiča a spolujazdca. V prípade osadenia vyššie je pravdepodobné, že sa relatívne zníži počet úspešných záznamov s viditeľnosťou tváre vodiča a spolujazdca.

S ohľadom na primárny zámer projektu, ktorým je detegovanie porušenia prekročenia rýchlosti, povinnosti zastaviť vozidlo na príkaz dopravnej značky „Stoj, daj prednosť v jazde!“ alebo na signál so znamením „Stoj!“ bolo rozhodnuté, že výška a spôsob osadenia zariadenia v konkrétnom mieste budú stanovené vždy primárne za účelom zabezpečenia riadnej detekcie uvedených (primárne sledovaných) porušení a sekundárne na zabezpečenie plnenia doplnkových funkcií.

Niektoré zariadenia ešte navyše oproti dopytovaným dodatočným funkciám dokážu detegovať aj napríklad používanie núdzového alebo vyhradeného pruhu neoprávnenými vozidlami, detegovať vozidlá vchádzajúcich alebo prechádzajúcich cez zakázanú oblasť, nesprávne odbočenie, otočenie, prejazd vozidla cez čiaru, zákaz vjazdu konkrétnej kategórie vozidla, zastavenie na diaľnici, nepoužitie stretávacích svetiel, nezastavenie na priechode pre chodcov, ak sa tam chodci nachádzajú alebo aj detegujú majáky, taxi a pod.

Zariadenia dokážu vyhotoviť obrazový záznam (fotografiu) tak, aby boli viditeľné tváre vodiča a spolujazdca, viaceré subjekty ale upozorňovali na faktory ovplyvňujúce viditeľnosť tváre vodiča a usporiadanie v lokalite (osadenie). Kamery majú rozlíšenie od 2 až 12 Mpix a počet snímkov typicky 25 až 60 FPS.

Hospodárske subjekty deklarovali skúsenosti so zariadeniami s možnosťou detekcie dodatočných funkcionalít zo zahraničia.

Vo vzťahu k možnosti vykonania funkčného testu na základe odpovedí hospodárskych subjektov nie je absolútna zhoda, či funkčný test je či nie je realizovateľný, pretože viaceré subjekty poukázali na nepripravenosť transakčného modulu (ktorý sa má na mieru vyrobiť pre obstarávateľa) v čase testovania, na potrebné veľký časový priestor na prípravu testu, na možnú nedostatočnú prípravu na vykonanie skúšok zo strany verejného obstarávateľa; subjekty predpokladajú, že testy budú vykonané v uzavretom úseku cesty, napr. na prenajatom letisku, dostihovej dráhe, ktoré zabezpečí obstarávateľ. S ohľadom aj na tieto tvrdenia bolo rozhodnuté o nerealizovaní funkčného testu.

Hospodárske subjekty nenamietali zamýšľaný návrh úpravy konceptu šifrovania.

Verejný obstarávateľ bol upozornený hospodárskym subjektom na

1. dodatočnú úpravu najmenej minimálnej dĺžky meracieho úseku cesty pri cestných úsekových meradlách rýchlosti (z PTK vzišla dĺžka 300 m, následne zmenená na 500 m),
2. požiadavku na kvalitu fotografie cez deň aj v noci pre účely rozpoznávania tváre napriek tomu, že aktuálny projekt je zameraný primárne na zvýšenie bezpečnosti na cestách a to nemá s identifikáciou tváre nič spoločné,
3. časté zmeny v čase predloženia certifikátu typu meradla; verejný obstarávateľ ako ústredný orgán štátnej správy bol upozornený na to, že má v úmysle podpísať zmluvu o dielo s úspešným

uchádzačom, ktorý v tom momente nemusí mať certifikát typu meradla vydaného SMÚ, bez ktorého nemôže v SR určené meradlo používať. Podľa platného zákona o metrológii nemá požiadavka na predloženie schválenia meradla aspoň v jednej krajine EÚ v SR žiadnu relevanciu, je to len podklad pre rozhodnutie SMÚ; oblasť cestných rýchlomerov nie je harmonizovaná s právnymi predpismi EÚ. Má vôbec verejný obstarávateľ vedomosť, do akých problémov sa môže dostať takto naformulovanou požiadavkou? Navrhuje preto, aby certifikát typu meradla bol vyžadovaný v čase podania ponuky, príp. v čase podpisu zmluvy o dielo.

Upozornenia komisia dôsledne vyhodnotila, pričom nedošlo k úplnej zhode na lehote, kedy predloženie certifikátu požadovať; na základe stanoviska odborných kapacít z oblasti verejného obstarávania v rezorte MV SR bolo vedením MV SR rozhodnuté, že z dôvodu neobmedzovania hospodárskej súťaže bude predloženie certifikátov SMÚ podmienkou až pre úplné dokončenie Fázy vybudovania Transakčného modulu, t. j. v okamihu, keď meradlo prvýkrát prechádza do etapy používania.

Hospodárske subjekty poukázali aj na

- flexibilitu zariadení umožňujúcich detekciu priemernej a okamžitej rýchlosti súčasne, navrhuje požiadavku uviesť aspoň do kritérií na vyhodnotenie ponúk; touto funkcionalitou však nedisponujú všetky zariadenia, ktoré majú dnes platné typové schválenie vydané SMÚ,
- úpravu požadovaných referencií.

Komisia tieto návrhy vyhodnotila, avšak trvá na pôvodnom návrhu tak, ako je to uvedené v súťažných podkladoch; úprava by neprímerane zvýhodnila niektoré subjekty v hospodárskej súťaži.

Hospodársky subjekt poukázal aj na rozdielnosť požiadaviek na synchronizáciu času v prípade technických zariadení prostredníctvom NTP servera a pri cestnom úsekovom meradle rýchlosti prostredníctvom GPS. Komisia sa zhodla, že dôjde k úprave súťažných podkladov a zjednoteniu týchto spôsobov synchronizácie času. Súťažné podmienky sa upravujú aj na základe upozornenia na nesúlad bunky B15 k bodu 3 a C22 časť 1A opisu predmetu zákazky vo vzťahu k minimálnemu rozsahu údajov o kategórii vozidla, konkrétne autobus.

Na základe analýzy odpovedí komisia dospela k záveru, že získala adekvátny odborný názor, v dostatočnej miere identifikovala ponuku trhu, odstránila zbytočné diskriminačné faktory a na základe takéhoto záveru, po rozhodnutí vedenia MV SR k niektorým vyššie uvedeným skutočnostiam, kde komisia nedospela k jednoznačnej zhode, je možné spracovať predmet zákazky jednoznačne, úplne a nestranne, preto nie je potrebné realizovať ďalšie individuálne ani hromadné stretnutia s hospodárskymi subjektmi.

Za správnosť:

Ing. Ivo Král

14.8.2024
.....
(dátum)

Mgr. Marián Šinkovič, MBA

14.8.2024
.....
(dátum)

pplk. JUDr. Katarína Manduchová

14.8.2024
.....
(dátum)