

Vysvětlení zadávací dokumentace č. 2

VZ:

„Vývoj, provoz a rozvoj Intermodálního plánovače trasy“

zadávanou dle ust. § 56 a násl. zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, v platném znění (dále jen „ZZVZ“)

Identifikační údaje zadavatele

Zadavatel:	Operátor ICT, a.s.
Sídlo:	Dělnická 213/12, PSČ 17000 Praha 7
IČO:	02795281
DIČ:	CZ02795281

Zadavatel v rámci shora označené veřejné zakázky obdržel dne 9. 9. 2020 níže uvedené žádosti o vysvětlení zadávací dokumentace. V souladu s bodem 8. zadávací dokumentace (dále jen „ZD“) tedy zadavatel poskytuje vysvětlení zadávací dokumentace, které zveřejňuje na profilu zadavatele.

Dotaz č. 1

V souvislosti se shora uvedenou Veřejnou zakázkou si Vás dovoluji požádat o poskytnutí reakce zadavatele na níže vymezenou žádost o vysvětlení zadávací dokumentace (dále jen „žádost“). Nejprve mi však dovoluji zrekapitulovat ty zadávací podmínky Veřejné zakázky (dále jen „zadávací podmínky“), které jsou pro tuto žádost relevantní.

A. Relevantní zadávací podmínky

Dle čl. 1 zadávací dokumentace Veřejné zakázky (dále jen „zadávací dokumentace“) zadavatel v rámci plnění této zakázky požaduje vývoj a dodání, jakož i provozování a rozvoj software s názvem Intermodální plánovač trasy, tedy softwarového řešení, které zabezpečí vyhledávání a optimalizaci dopravní trasy v oblastech obsluhovaných spoji Pražské integrované dopravy, a to s možností kombinovat různé druhy osobní a veřejné dopravy i v rámci jedné trasy se zohledněním aktuální dopravní situace, možností parkování v modulární podobě, prokazatelně uzpůsobené postupnému rozšiřování vyhledávání o kombinaci dalších druhů dopravy, import dalších poskytovatelů služeb mobility a rozšiřování území pokrytého vyhledáváním (dále jen „software“, „předmět plnění“, „dodané řešení“ či „Intermodální plánovač trasy“).

Předmětem Veřejné zakázky je tedy:

- a) vývoj shora popsaného software včetně dodávky zdrojových kódů a dokumentace,*
- b) integrace datových sad do dodaného software,*
- c) služby provozu tohoto software,*
- d) rozvoj software, a*
- e) migrace software na infrastrukturu zadavatele a zaškolení jeho pracovníků v požadovaném rozsahu.*

Dle kapitoly 1.2.1, Přílohy č. 4 zadávací dokumentace - Specifikace požadavků na Intermodální plánovač trasy (dále jen „Technická specifikace“) mají být v rámci plnění Veřejné zakázky dodány rovněž zdrojové kódy dodaného řešení včetně související dokumentace, přičemž tato dokumentace musí být vypracována v detailu dostatečném pro plné pochopení a převzetí pro další vývoj a úpravu zdrojových kódů. Dále dle části A. odst. 5.1.4 zadávací dokumentace pak musí dodavatelé prokázat mj. svou technickou kvalifikaci k plnění Veřejné zakázky, a to prostřednictvím předložení referencí v podobě:

1. jedné významné dodávky jejímž předmětem byl vývoj backend vyhledávače dopravního spojení, který kombinuje minimálně 3 dopravní módy a který v rámci vyhledávání pracuje s real-time daty s frekvencí aktualizace min. 1x za 2 minuty, a

2. jedné významné zakázky (dodávky či služby) jejímž předmětem byl vývoj a následný provoz mobilní nebo webové aplikace určené pro vyhledávání nebo navigaci v rámci alespoň jednoho dopravního módu, a to v minimální souhrnné hodnotě obou zakázek 1.500.000,- Kč bez DPH,

Alternativně jsou dodavatelé v rámci prokázání technické kvalifikace dle části B. odst. 5.7.4 zadávací dokumentace povinni předložit vzorek funkčního vyhledávače dopravního spojení ve formě mobilní nebo webové aplikace, který kombinuje minimálně 3 dopravní módy a v rámci vyhledávání pracuje s real-time daty s frekvencí aktualizace minimálně 1x za 2 minuty.

Předpokládaná hodnota této Veřejné zakázky pak dle čl. 2 zadávací dokumentace dosahuje celkové hodnoty 12.790.000,- Kč bez DPH, přičemž maximální nabídková cena za vývoj intermodálního plánovače trasy je omezena částkou 5.000.000,- Kč bez DPH; rovněž ceny ostatních dílčích plnění Veřejné zakázky jsou odpovídajícím způsobem omezeny.

Konečně, dle harmonogramu uvedeného v kapitole 2 Technické specifikace má být předmět plnění předán zadavateli k akceptaci do 7 měsíců od uzavření příslušné smlouvy o dílo, přičemž v prvních dvou měsících má být vypracován tzv. Návrh realizace - na dodání požadovaného software je tedy ze strany zadavatele vyhrazeno období v délce max. 5 měsíců.

Dle názoru tazatele, jakožto etablovaného dodavatele plnění obdobných předmětů Veřejné zakázky, shora uvedené zadávací podmínky zcela ignorují situaci na trhu, a to zejména co se týká nastavených ekonomických podmínek ve vztahu k požadovanému plnění, jakož i harmonogramu plnění, tazatel si proto níže dovoluje zadavateli předložit několik svých výhrad k aktuálnímu nastavení zadávacích podmínek společně s Žádostí o jejich změnu tím způsobem, aby Veřejná zakázka obsahovala realistické a přiměřené zadávací podmínky, tedy aby byla pro dodavatele perspektivní a splnitelná, V opačném případě se zadavatel vystavuje riziku, že buď o plnění Veřejné zakázky žádný dodavatel neprojeví zájem, nebo že dodané plnění nebude s ohledem na zcela neadekvátní finanční podmínky dostatečně kvalitní, robustní a dlouhodobě udržitelné.

B. Neadekvátní finanční podmínky

Ze zadávací dokumentace je v první řadě zřejmé, že vybraný dodavatel má v rámci plnění Veřejné zakázky dodat zadavateli kompletní softwarové řešení tak, aby zadavatel disponoval veškerými právy (tj. Územně a Časově neomezenou licenci) k dodanému plnění pro jeho provoz, rozvoj, úpravy a jakékoli jiné nakládání (byť se jedná o licenci nevýhradní).

Za daných finančních podmínek reprezentovaných zejména omezením maximálních nabídkových cen jednotlivých dílčích plnění Veřejné zakázky přitom dle přesvědčení tazatele a dle jeho zkušeností z oboru není pro žádného renomovaného dodavatele Veřejná zakázka rentabilní. Za zvláště problematické tazatel v tomto ohledu považuje zejména omezení maximální výše nabídkové ceny za vývoj Intermodálního plánovače trasy na částku 5.000.000,- Kč bez DPH, neboť za těchto finančních podmínek se jakémukoli serióznímu dodavateli nevyplatí Veřejnou zakázku realizovat. S ohledem na skutečnost, že zadavatel poptává dodavatele, která již má řešení de facto vyvinuto (viz požadavek na předložení funkčního vzorku, resp. požadavek na předložení referenčních zakázek spočívajících v plnění obdobným poptávanému plnění), musí nabídková cena reflektovat nejen skutečné náklady na vývoj příslušného systému (k čemuž tazatel uvádí, že i tyto náklady samy o sobě zcela jistě převyšují částku 5 mil. Kč), ale také zejm. obchodní potenciál dodaného plnění, který vybraný dodavatel poskytnutím tohoto plnění zadavateli prakticky vyčerpá. Důvodem je především skutečnost, že předáním vyvinutého software zadavateli se dodavatel stane sám sobě konkurentem (k tomu dále viz níže), neboť výrazně omezí možnost komercializace svého řešení na úkor jeho provozování zadavatelem. Hodnota tohoto obchodního potenciálu je přitom u aplikací obdobných poptávanému plnění minimálně na úrovni řádově vyšší než činí maximální nabídková cena Intermodálního plánovače trasy.

Shora uvedené o to více nabývá na významu s ohledem na skutečnost, že Veřejná zakázka byla vyhlášena opakovaně, kdy v aktuálním zadávacím řízení zadavatel sice zvýšil předpokládanou

hodnotu o cca 2,5 mil. Kč bez DPH, maximální přípustnou nabídkovou cenu za vývoj Intermodálního plánovače trasy však ponechal na úrovni 5 mil. Kč bez DPH.

Tazatel proto uvádí, že za stanovených podmínek není možné Veřejnou zakázku v požadované kvalitě realizovat a tato tak není pro dodavatele atraktivní, o čemž se přitom zadavatel sám přesvědčil již při jejím prvním vyhlášení v dubnu 2020, kdy byl z důvodu nezájmu na straně dodavatelů nucen příslušné zadávací řízení zrušit. Tazatel tedy navrhuje zvýšit maximální limity dílčích nabídkových cen, a to alespoň tak, aby maximální cena za vývoj Intermodálního plánovače tras dosahovala nejméně úrovně 20.000.000,- Kč bez DPH.

C. Nesprávně nastavený obchodní model

Jak již tazatel uvedl výše, k účasti ve Veřejné zakázce jsou s ohledem na nastavení kvalifikačních podmínek připuštěni pouze dodavatelé, kteří již software obdobný předmětu plnění Veřejné zakázky vyvinuli (byť nejspíš v menším rozsahu, než jaký požaduje zadavatel), a pravděpodobně jej i v určité formě komerčně provozují (což je i případ tazatele). Tomu odpovídají jak požadavky na splnění technické kvalifikace dle části A. i dle části B. odst. 5.1.4 zadávací dokumentace. Aktuální nastavení zadávacích podmínek tak vybraného dodavatele fakticky nutí pro plnění Veřejné zakázky využít vlastní s největší pravděpodobností již provozované řešení (neboť by nebylo ekonomicky ospravedlnitelné programovat celé řešení „od nuly“) a k tomuto následně předat zadavateli veškeré zdrojové kódy, dokumentaci a další související plnění, to vše v rozsahu ničím neomezené licence. Je nabíledni, že vybraný dodavatel by tímto postupem „sám sobě vytvářel konkurenci“, což z obchodního hlediska rovněž není přijatelné. To platí tím spíše, pokud finanční rámec Veřejné zakázky zcela neodpovídá požadovanému plnění, když cena za dílo samotné (tj. za software Intermodální plánovač trasy) rámcově odpovídá toliko příjmům, které lze realizovat za několik málo měsíců provozu obdobné služby na komerční bázi.

Tazatel se v tomto ohledu cítí být zvláště dotčen, neboť zadavatel aktuálně využívá jeho služeb, které hodlá plněním dodaným na základě Veřejné zakázky nahradit, to však ve vztahu k požadovanému rozsahu plnění za zcela nesrovnatelných finančních podmínek. Zadavatel si tedy musí být vědom, že při stávajícím nastavení finančních podmínek Veřejné zakázky je účast v zadávacím řízení a plnění Veřejné zakázky pro relevantní dodavatele obchodně zcela beze smyslu.

Tazatel proto s ohledem na shora uvedené žádá zadavatele, aby:

a) buď zásadně změnil finanční podmínky Veřejné zakázky tak, aby reflektovaly rozsah zadavatelem požadovaného plnění, nebo aby

b) upustil od požadavku na předání zdrojových kódů k poptávanému softwarovému řešení.

V opačném případě dle přesvědčení tazatele zadavatel neobdrží relevantní nabídky od solidních dodavatelů a bude nucen Veřejnou zakázku opětovně zrušit.

D. Závěr

S ohledem na shora uvedené si proto tazatel dovoluje zdvořile požádat zadavatele o opětovné zvážení zadávacích podmínek Veřejné zakázky a jejich následnou úpravu tak, aby plnění veřejné zakázky bylo pro dodavatele rentabilní a aby tak zadavatel obdržel požadované plnění v náležité kvalitě. Tazatel je přitom přesvědčen, že v případě provedení navrhovaných úprav by se značně rozšířil okruh potenciálních zájemců o plnění Veřejné zakázky a došlo by tak k posílení soutěže s možným pozitivním vlivem na konečnou kvalitu poptávaného plnění.

Vysvětlení zadávací dokumentace poskytnuté zadavatelem

Zadavatel konstatuje, že předpokládaná hodnota veřejné zakázky byla stanovena v souladu s ust. § 16 ZZVZ.

Zadavatel je přesvědčen o tom, že současné znění ZD, které vzniklo úpravou zadávací dokumentace původní veřejné zakázky na základě předběžných tržních konzultací, vytváří předpoklady pro širší účast dodavatelů v zadávacím řízení. Na základě předběžných tržních konzultací došlo mimo jiné na základě podnětů jednotlivých dodavatelů působících na daném trhu ke zmírnění licenčních podmínek.

V tuto chvíli tedy zadavatel neuvažuje o změně ZD.

Dotaz č. 2

[Požadavky na dynamické plánování] Ze specifikace nejsou zcela zřejmé požadavky na dynamičnost plánování s ohledem na aktuální stav dopravního systému, zejména s ohledem na kongesci na silniční síti (a následně delší čas dojezdu než při volném provozu) a zpoždění spojů VHD. V principu lze uvažovat dva způsoby, jak prodloužení dojezdových časů vyvolané aktuální dopravní situací do itinerářů promítnout: 1) trasy jsou optimalizovány vůči situaci bez kongescí/zpoždění a ve výsledných itinerářích se pouze podle kongescí/zpoždění prodlouží dojezdové časy, nebo 2) trasy jsou optimalizovány vůči skutečnému aktuální stavu zpoždění/kongescí, a jsou tedy navrženy trasy, které jsou při zohlednění zpoždění/kongescí časově optimální (tzv. plně dynamické plánování). Způsob č.1 je technicky jednodušší, ale může vést k tomu, že navržené itineráře nejsou vzhledem k aktuální situaci časově optimální a mohou existovat itineráře, které by uživatele do cíle dopravily rychleji. Způsob č.2 je technicky složitější, ale je schopen uživateli doporučit itineráře, které jsou vzhledem k aktuální situaci časově optimální. Který z výše uvedených (či případně jiných) způsobů zohlednění informací o aktuální stavu dopravního systému v navrhovaných itinerářích Objednatel požaduje?

Vysvětlení zadávací dokumentace poskytnuté zadavatelem

Zadavatel neuvádí konkrétní způsob technického provedení dynamického plánování dopravy a ponechává technické řešení na dodavateli. Zadavatel pouze definuje kritérium kvality zaměřené na optimálnost navrhovaného výsledku. S toho vyplývá že dojezdové časy mají být optimalizovány vůči skutečnému aktuální stavu zpoždění/kongescí, respektive jejich datové reprezentaci.

Dotaz č. 3

[Uvažované intermodální kombinace] Specifikace požadavků v sekci 4.2 hovoří o požadované kombinaci dopravních módů, v textu však vidíme určitý rozpor a chceme se ujistit, že jsme požadavky přesně pochopili. Rozumíme tomu dobře, že Objednatel chce, aby intermodální plánovač navrhnul veškeré itineráře, které smysluplně (ve smyslu optimalizačních kritérií -- viz dotaz na kritéria optimality / suboptimality itinerářů) kombinují centrální (core) část realizovanou veřejnou hromadnou dopravou (VHD) s první a/nebo poslední milí realizovanou kterýmkoliv z vyjmenovaných dopravních módů použitelných pro první/poslední míli, tj. chůzi, kolo, bike sharing, auto, car sharing, taxi (a případně jeho ride hail a ride pooling alternativy)? Tj. má plánovač např. uvažovat i kombinaci auto + VHD + bike sharing nebo bike + VHD + taxi, která jinak v kombinacích vyjmenovaných ve Specifikaci není explicitně uvedena? Nebo má plánovač uvažovat pouze šest explicitně vyjmenovaných kombinací?

Vysvětlení zadávací dokumentace poskytnuté zadavatelem

Zadavatel v kapitole 4.2. přílohy č. 4 ZD - Specifikace požadavků na Intermodální plánovač trasy uvádí šest explicitně vyjmenovaných kombinací dopravních módů, které jsou předmětem plnění veřejné zakázky. Tyto kombinace zadavatel stanovil jako minimální a na jejich zapracování tedy trvá. Při dodržení stávajících podmínek je však možno zapracovat i další možné kombinace.

Dotaz č. 4

[Kritéria optimality resp. suboptimality itinerářů] Ve Specifikaci požadavků (dále Specifikace) se v sekci 5.3.3 hovoří o tom, že vyhledávač na základě vstupních parametrů spočítá optimální trasu; v sekci 4.2 se pak hovoří o tom, že vyhledaný itinerář cesty musí být logický, fyzicky proveditelný a nesmí být prokazatelně suboptimální. Optimální, resp. suboptimální itinerářů lze obecně vyhodnocovat vůči různým kritériím. Základním kritériem je doba jízdy resp. čas příjezdu do cílového místa. Ve Specifikaci se ale často objevuje jako atribut i cena, kterou musí uživatel za realizaci itineráře poskytovatelům služeb mobility zaplatit, a která by tak zřejmě měla být dalším kritériem, vůči kterému jsou itineráře

hodnoceny. V případě intermodálních kombinací (např. taxi + veřejná hromadná doprava, dále VHD) mohou nastat situace, kdy lze přestup z dopravního módu první části itineráře na core VHD část itineráře realizovat na různých přestupních bodech, přičemž každý přestupní bod vede na jiný poměr mezi cenou a časem příjezdu (tj. cestující se do cíle může dostat dříve/rychleji, protože se taxíkem svezu dále, ale bude to dražší; a nebo se uživatel taxíkem přiblíží pouze na kratší vzdálenost, bude to levnější, ale cesta VHD bude delší, protože např. bude vyžadovat ještě o přestup více). Podobné situace mohou nastat i pro další kombinace módů a žádáme, aby v této souvislosti Objednatel vyjasnil

- o Vůči kterým kritériím bude Objednatel optimalitu resp. suboptimalitu itinerářů hodnotit: čas příjezdu, doba jízdy, cena, případně další kritéria?
- o Jakým způsobem řešit situace, kdy jde více kritérií, typicky čas a cena, proti sobě -- má v tom případě plánovač vrátit i) variantu nejrychlejší (bez ohledu na cenu), ii) variantu s nejlepším poměrem cena/čas nebo iii) několik variant s různým poměrem cena/čas (příklad: 1h 13min čistě VHD za 40 Kč, 49min VHD + krátká jízda taxi celkem za 120 Kč a nebo 34min VHD + dlouhá jízda taxi za 200 Kč)?

Vysvětlení zadávací dokumentace poskytnuté zadavatelem

Zadavatel ve druhé odrážce kapitoly 5.2. přílohy č. 4 ZD - Specifikace požadavků na Intermodální plánovač trasy uvádí požadavek na vysokou míru vysokou míru personalizace výběru trasy podle zadaných kritérií (cena, rychlost, vzdálenost, vybrané dopravní prostředky, bezbariérovost, počet přestupů, maximální délka a čas pěších přesunů apod.). Vůči těmto kritériím pak bude zadavatel optimalitu, resp. suboptimalitu dané trasy hodnotit.

Situace popsaná tazatelem výše, kdy by proti sobě stála kritéria času a ceny v praxi nenastane, jelikož tyto situace budou vyloučeny úpravou UX front-endu mobilní aplikace, kde si uživatel následně volbou vstupních parametrů svojí preferenci zvolí. Front-end mobilní aplikace není předmětem plnění této veřejné zakázky. V kontextu dotazu Dodavatele tedy back-end musí umět optimalizovat trasu jak dle kritéria ceny, tak i dle kritéria času, nikoli však jejich vzájemné kombinace.

Dotaz č. 5

[Chůze v případě bike sharing] V případě bike sharingových systémů s fyzickými/virtuálními stanicemi a povolenými/zakázanými zónami na parkování, případně pohyb, není vždy možné cestu zahájit a ukončit v bodě, kde lze kolo vypůjčit, resp. vrátit (analogicky se sdílenými auty či koloběžkami). V takové situaci je potřeba, aby uživatel nejdříve pro sdílené kolo došel pěšky a následně, po jeho vrácení, došel opět pěšky do cíle své cesty. Jakým způsobem má v tomto případě plánovač itineráře konstruovat? Má i) jako bod výpůjčky / vrácení jízdního kola vybrat vždy bod nejbližší počátku / konci cesty nebo má ii) tyto body zvolit logicky/inteligentně tak, aby se minimalizovala doba jízdy, případně se i maximalizovala vhodnost trasy pro jízdní kolo (je lepší jít pro sdílené kolo 200m směrem, kterým uživatel potřebuje jet, než 180m směrem opačným; stejně tak je lepší jít 200m pro sdílené kolo, které je parkováno u cyklostezky, po které se pak uživatel bezpečně dostane do cíle, než 100m pro kolo, se kterým pak uživatel bude muset jet 500m po rušné ulici).

Vysvětlení zadávací dokumentace poskytnuté zadavatelem

Zadavatel neuvádí konkrétní způsob technického provedení plánování dopravy a ponechává technické řešení na dodavateli. Zadavatel pouze definuje kritérium kvality zaměřené na optimálnost, resp. suboptimálnost navrhovaného výsledku. Viz vysvětlení zadávací dokumentace poskytnuté zadavatelem k dotazu č. 4. Nad rámec výše uvedené odpovědi zadavatel dodává, že v konkrétním případě bude vždy jako kritérium optimalizace použita uživatelská volba (preferenze) jako vstupní parametr zadání vyhledávání.

Dotaz č. 6

[Monitoring itinerářů a nabízení alternativ] Technická specifikace v části 5.3.3 předpokládá, že intermodální plánovač bude uživateli poskytovat aktualizace jeho plánů formou push notifikací. Jakým způsobem se back-end plánovače dozví, že si uživatel vybral a následuje jeden z mnoha itinerářů, který plánovač uživateli dříve nabídnul? Bez toho, aby back-end plánovače věděl, který itinerář uživatel následuje, nelze poskytovat aktualizace tohoto itineráře.

Vysvětlení zadávací dokumentace poskytnuté zadavatelem

Zadavatel neuvádí konkrétní způsob technického provedení aktualizace plánů formou push notifikací a ponechává technické řešení na dodavateli.
Nad rámec ZD zadavatel uvádí, že dojde k úpravě UX front-endu mobilní aplikace, která zabezpečí funkce: „potvrzení trasy uživatelem“ a „odesílání geolokace“ a odeslání tohoto potvrzení trasy a geolokace na back end dodavatele. Front-end mobilní aplikace není předmětem plnění této veřejné zakázky.

Dotaz č. 7

[Náklady na budoucí rozšíření pokrytí a počtů požadavků] Dle technické specifikace by plánovač měl umožnit, bez úprav, rozšíření podporované oblasti na vyjmenované kraje a navýšení výkonu až na dvojnásobek velikosti datových toků (tj. na 400.000 požadavků denně a špičkovou propustnost 100 vyhledávání za vteřinu). Jak rozšíření na další kraje, tak především zvýšení výkonu zvyšuje požadavky na hardware a následně tedy i náklady na provoz. Předpokládáme, že cenová nabídka má být koncipována na aktuální územní rozsah PID a výkon 200.000 tisící požadavků denně, resp. špičkovou propustnost 50 vyhledání za vteřinu a že dodatečné náklady nutné pro další navýšení výkonu budou řešeny nad rámec této veřejné zakázky. Žádáme Objednatele, aby toto potvrdil, případně explicitně uvedl na jaký územní rozsah a zátěž má být hardware kalkulován.

Vysvětlení zadávací dokumentace poskytnuté zadavatelem

Zadavatel potvrzuje že cenová nabídka má být koncipována na aktuální územní rozsah PID čítající území hl. m. Prahy, Středočeského kraje a sousedních okresů v dalších krajích uvedený v kapitole 1.3 přílohy č. 4 ZD - Specifikace požadavků na Intermodální plánovač trasy a výkon se špičkovou propustností 50 vyhledání za vteřinu a kapacitu 200.000 požadavků denně uvedený v kapitole 8.5 přílohy č. 4 ZD - Specifikace požadavků na Intermodální plánovač trasy.

Dotaz č. 8

[Zohledňování výškového profilu trasy] Rychlost pohybu u vybraných dopravních módů (zejména jízdních kol, koloběžek, ale např. na mechanickém invalidním vozíku) závisí do značné míry na výškovém profilu trasy, kdy do kopce je typicky jízda výrazně pomalejší než jízda z kopce. Zanedbání výškového profilu trasy může zejména v případě kopcovitého města jako je Praha vést k nepřesným odhadům dojezdových časů. Má plánovač závislost dojezdových časů na výškovém profilu trasy v navrhovaných itinerářích zohlednit?

Vysvětlení zadávací dokumentace poskytnuté zadavatelem

Výšková profilace trasy není součástí předmětu plnění veřejné zakázky.

Dotaz č. 9

[Zohledňování restrikcí pohybu pro car sharing / bike sharing] Specifikace v sekci 5.3.2.1 požaduje, aby vyhledaný itinerář trasy využívající car sharing nebo bike sharing zohledňoval i restrikce pohybu dané provozovatelem a/nebo veřejnou autoritou. Podporu jakých typů restrikcí pohybu prostředků sdílené mobility Objednatel požaduje v intermodálním plánovači požaduje: i) zóny, ze kterých nesmí uživatel vyjet (v Praze např. Freebike), ii) zóny, ve který se uživatel může pohybovat pouze omezenou rychlostí (využíváno pro mikromobilitu -- ovlivňuje čas dojezdu a může ovlivnit i optimální trasu) nebo

iii) zóny, ve kterých se uživatel nemůže pohybovat vůbec, případně nějaké další?

Vysvětlení zadávací dokumentace poskytnuté zadavatelem

Zadavatel uvádí, že restrikcemi pohybu a parkování dané provozovatelem a/nebo veřejnou autoritou se rozumí polygon restrikce pohybu, anebo parkování prostředku následujících typů:

- Povolení jízdy (polygon ve kterém poskytovatel povoluje jízdu svých prostředků)
- Povolení vrácení s poplatkem (polygon ve kterém poskytovatel povoluje vrácení svých prostředků za poplatek)
- Povolení vrácení bez poplatku (polygon ve kterém poskytovatel povoluje vrácení svých prostředků bez poplatku)
- Restrikce pohybu (polygon ve kterém veřejná autorita zakazuje pohyb či parkování dopravního prostředku)

Dále zadavatel uvádí, že zóny, ve který se uživatel může pohybovat pouze omezenou rychlostí jsou dány dopravním značením v mapových podkladech.

Dotaz č. 10

[Časy odezvy externích APIs] Určení vybraných atributů itineráře (např. cena služby nebo čas příjezdu) může vyžadovat dotazy na externí API poskytovatelů služeb mobility (např. dotaz na poskytovatele taxi na očekávanou dobu příjezdu nebo cenu jízdy); tyto externí API pak intermodální plánovač musí před vrácením výsledků zahrnující příslušné dopravní módy zavolat. Rychlost odezvy takových externích API tak může ovlivnit rychlost odezvy intermodálního plánovače, přičemž rychlost odezvy externích API není v ZD nikde limitována a Dodavatel nemá možnost ji ovlivnit. Žádáme proto Objednatele, aby čekání na odezvu externích API explicitně vyloučil z vyhodnocování časových limitů na odezvu plánovače stanovených sekci 8.5 Specifikace požadavků (4s pro 100% a 1s pro 80%), či jiným způsobem zajistil, aby nutné volání externích API nediskvalifikovalo intermodální plánovač z hlediska splnění požadavků na dobu odezvy. Obdobný problém se týká i propustnosti externích API poskytovatelů služeb mobility. Zpracování jednoho plánovacího požadavku může vyžadovat i několik volání externích API poskytovatelů služeb mobility, a tyto externí API by tak měly zvládat i násobky špičkové zátěže 50 požadavků za vteřinu. Budou zvládnutí takové špičkové zátěže externí API garantovat? Pokud ne, tak požadujeme, aby byl způsob vyhodnocování zvládnutí špičkové zátěže upraven taky, aby snížena propustnost externích API nebyla důvod k nesplnění požadavku na zvládnutí špičkové zátěže 50 požadavků za vteřinu.

Vysvětlení zadávací dokumentace poskytnuté zadavatelem

Provozní požadavek uvedený ve druhé odrážce kapitoly 8.5 přílohy č. 4 ZD - Specifikace požadavků na Intermodální plánovač trasy (max. doba vyhledání výsledku spojení) se týká pouze předmětu plnění veřejné zakázky samotného a nelze je tedy vztahovat k externím API poskytovatelů mobility a parkování. Pro odstranění pochybností zadavatel předmětnou odrážku kapitoly 8.5 přílohy č. 4 ZD - Specifikace požadavků na Intermodální plánovač trasy doplňuje tak, aby bylo zřejmé, že dané objektivní skutečnosti se neprojeví v posouzení provozních požadavků.

Přílohou tohoto vysvětlení je aktuální znění přílohy č. 4 ZD - Specifikace požadavků na Intermodální plánovač trasy. Zadavatel upozorňuje dodavatele, aby při sestavování nabídek použili tuto aktualizovanou verzi tohoto dokumentu.

Provozní požadavek uvedený ve třetí odrážce kapitoly 8.5 přílohy č. 4 ZD - Specifikace požadavků na Intermodální plánovač trasy (min. kapacita zpracovávaných požadavků) je explicitně vztažen k dílu samotnému a je tedy zřejmé, že nedostatky v kapacitě API externích dodavatelů se ve světle výše uvedeného vysvětlení ve splnění daného provozního parametru neprojeví.

Dotaz č. 11

[Trasa spojení pro vykreslení do mapy] Specifikace požadavků v sekci 5.3.2.4 obsahuje požadavky na vykreslování trasy spojení do mapy. Způsob vykreslení trasy do mapy a interakce uživatelem s vykreslenou trasou považujeme za čistě front-endovou funkcionalitu a nerozumíme, proč je součástí požadavků na backend intermodálního plánovače. Pakliže nechce Objednatel zakázku rozšířit tak, aby zahrnovala i koncové aplikace pro uživatele, tak Objednatele žádáme, aby veškeré požadavky na front-endovou funkcionalitu ze Specifikace odstranil.

Vysvětlení zadávací dokumentace poskytnuté zadavatelem

Zadavatel uvádí, že požadavky uvedené v kapitole 5.3.2.4. přílohy č. 4 ZD - Specifikace požadavků na Intermodální plánovač trasy mají vliv na podobu back-endu, proto je Zadavatel v ZD uvádí. Ačkoli se jedná o popis frond-endových funkcí, back-end, který je předmětem plnění této veřejné zakázky musí tyto funkce podporovat. V tomto konkrétním příkladě se jedná o zasílání všech dat potřebných pro zabezpečení uvedených funkcí vyobrazení itineráře trasy v mapě uvedených v kapitole 5.3.2.4. přílohy č. 4 ZD - Specifikace požadavků na Intermodální plánovač trasy.

Dotaz č. 12

[Topologická kompatibilita tras] V sekci 5.3.3 Objednatel požaduje, aby spočítané trasy byly při vykreslení do mapy topologicky kompatibilní s vykreslovanou mapou itineráře trasy. V této souvislosti bychom rádi podotkli, že současná verze aplikace Lítačka používá jako podkladové mapy Google Maps, zatímco intermodální plánovač by měl dle specifikace používat jako mapové podklady OpenStreetMaps. Odchytky mezi těmito mapovými podklady sice typicky nejsou tak velké, aby znemožňovaly zobrazování tras vypočtených na OpenStreetMaps nad mapami Google Maps, ale Objednatel by si měl být vědom, že perfektní topologická kompatibilita nemůže být v této konfiguraci dosažena (muselo by dojít k výměně mapového SDK v aplikaci Lítačka na SDK využívající jako mapy podklady právě OpenStreetMaps). Požadujeme tedy, aby Objednatel formulaci ZD upravil a požadoval topologickou kompatibilitu spočítaných tras pouze do míry, která je při používání rozdílných mapových podkladů pro výpočet a pro zobrazení naplánovaných tras technicky možná.

Vysvětlení zadávací dokumentace poskytnuté zadavatelem

Zadavatel jsi je vědom že využití daných vstupních a výstupních mapových podkladů může vést k nepatrným odchylkám topologie. Tyto odchylky budou korigovány úpravou mapových podkladů ve front-endu mobilní aplikace. Front-end mobilní aplikace není předmětem plnění této veřejné zakázky

Dotaz č. 13

[Bezbariérová spojení] Objednatel v části 5.3.1.2 požaduje schopnost vyhledat pouze bezbariérová spojení. Vzhledem k tomu, že intermodální plánovač je koncipován jako door-to-door a navržené itineráře tak mohou zahrnovat i počáteční a koncový pěší segment, vzniká otázka, jakým způsobem se má vyhodnocovat bezbariérovost právě těchto počátečních a koncových segmentů. K vyhodnocení sjízdnosti trasy pro vozíčkáře je např. potřeba znát šířkové a sklonové poměry silniční a chodníkové sítě, výšky obrubníku, což jsou informace, které jsou v mapových podkladech obsaženy pouze ve značně omezené míře. Žádáme proto Objednatele, aby požadavek na vyhledání bezbariérových spojení upravil v tom smyslu, že intermodální plánovač má vyhodnocovat a optimalizovat bezbariérovost trasy v maximální možné míře, kterou umožňují informacemi obsažené v datových zdrojích.

Vysvětlení zadávací dokumentace poskytnuté zadavatelem

Zadavatel v páté odrážce kapitoly 7.1. přílohy č. 4 ZD - Specifikace požadavků na Intermodální plánovač trasy uvádí, že „Pro vyloučení všech pochybností za finální zpracování dat, jejich

konzistenci, formáty, odstranění duplicit a transformaci do datové reprezentace pro potřeby vyhledávacích algoritmů zodpovídá Dodavatel a jednotlivé kroky zpracování dat jsou plně zahrnuty v ceně Řešení. Tato zodpovědnost se netýká objektivně prokazatelných případů, kdy po dodavateli nelze spravedlivě požadovat odpovědnost za úplnost a správnost dat, které nemohl opatřeními na své straně (např. výběr vhodnějšího dostupného zdroje, zpracování dat, čištění dat, transformaci dat aj.) ovlivnit.“

Nad rámec ZD zadavatel uvádí, že limitovaného množství dat o bezbariérovosti infrastruktury v mapových podkladech si je vědom a považuje jej za objektivně prokázaný případ, kdy dodavatel nemůže ovlivnit úplnost vstupních dat. Tím však není vyloučena povinnost dodavatele implementovat funkcionalitu, která umožní zohlednění bezbariérovosti.

Dotaz č. 14

[Sběr vstupní dat poskytovatelů služeb mobility] Specifikace v sekci 5.4.1 požaduje sběr a ukládání tzv. vstupních dat, kterými se rozumí data poskytovaná poskytovateli mobilitních služeb. Tento požadavek by mohl být extenzivně interpretován tak, že intermodální plánovač má ukládat a archivovat veškerá data, která intermodální plánovač kdy od poskytovatelů služeb mobility přijme. Tento požadavek považujeme za technicky velmi obtížně realizovatelný (mohl by vést na terabytové objemy už za období týdnů a desítky terabytů ročně); podobný způsob ukládání dat může být navíc v rozporu se smluvními podmínkami použití API poskytovatelů mobilitních služeb. Žádáme tedy Objednatele o úpravu požadavků na ukládání dat poskytovatelů mobilitních služeb tak, aby byly po technické i obchodní stránce realizovatelné.

Vysvětlení zadávací dokumentace poskytnuté zadavatelem

Zadavatel v odrážce 8 kapitoly 5.4.1 přílohy č. 4 ZD Specifikace požadavků na Intermodální plánovač trasy uvádí, že „Data budou šifrovaným způsobem zasílána k ukládání na infrastrukturu Objednatele“. Nad rámec ZD Zadavatel uvádí, že z výše uvedeného vyplývá, že odpovědnost za zajištění kapacity diskových polí pro historizaci vstupních i výstupních dat a náklady na její pořízení a provoz nese Zadavatel. Zadavatel nese rovněž odpovědnost za nastavení smluvních podmínek použití API externích poskytovatelů mobility.

Dotaz č. 15

[Dostupnost datových zdrojů] Mezi datovými zdroji uvedenými v sekci 7.2 Specifikace jsou uvedeny i takové, které v tuto chvíli nejsou dostupné. Dostupnost některých datových zdrojů může být pro realizaci projektu klíčová už v raných fázích vývoje intermodálního plánovače (např. přesná podoba a obsah dat mohou ovlivnit zvolené technické řešení). Kdy budou veškeré uvedené datové zdroje Objednatelem zpřístupněny a jak bude ošetřena situace, kdy datové zdroje k dispozici nebudou a Dodavatel tak nebude schopen ve vývoji intermodálního plánovače pokračovat?

Vysvětlení zadávací dokumentace poskytnuté zadavatelem

Problematiku předání datových sad, které nejsou Zadavateli k dispozici při podpisu smlouvy upravuje čl. 6 přílohy č. 3 ZD - Vzorový návrh smlouvy a kapitoly 5.5.2.2, 5.5.2.3 a 5.5.2.4 přílohy č. 4 ZD - Specifikace požadavků na Intermodální plánovač trasy. Výše zmíněná smluvní úprava postupu byla zvolena s ohledem na svobodnou vůli jednotlivých poskytovatelů mobility zpřístupnit svá data a služby. Z tohoto důvodu nelze okamžik zpřístupnění veškerých datových zdrojů určit.

Integrace dat dle kapitol 5.5.2.2, 5.5.2.3 a 5.5.2.4 přílohy č. 4 ZD - Specifikace požadavků na Intermodální plánovač trasy předpokládá jejich předání dodavateli. V případě, že k tomuto předání nedojde, povinnost dodavatele tyto datové sady integrovat nevznikne.

Dodavatel je v každém případě povinen předat dílo k akceptaci, jakož i realizovat další části předmětu plnění veřejné zakázky v termínech uvedených v harmonogramu plnění uvedeného v kapitole 2. přílohy č.4 ZD - Specifikace požadavků na intermodální plánovač trasy.

Nad rámec výše uvedených skutečností zadavatel dodává, že ZD umožňuje předání díla k akceptaci a jeho otestování i v případě, že by nedošlo k integraci žádných datových sad dle kapitol 5.5.2.2, 5.5.2.3 a 5.5.2.4 přílohy č. 4 ZD - Specifikace požadavků na Intermodální plánovač trasy. K situaci popsané tazatelem tedy dojít nemůže.

Dotaz č. 16

Zadávací dokumentace zakázky připouští možnost podání společné nabídky více dodavateli (ve sdružení dodavatelů). V této souvislosti zadavatele zdvořile žádáme o vysvětlení, jakým způsobem by v takovém případě probíhala fakturace ceny za realizaci předmětu zakázky, zejména zda by tuto cenu mohli fakturovat různí účastníci sdružení po částech (tj. zda lze vycházet z interní dohody těchto dodavatelů o tom, kdo z nich bude konkrétní částky fakturovat), popřípadě zda zadavatel požaduje, aby cenu fakturoval pouze jeden určený dodavatel (např. dodavatel označený jako vedoucí účastník sdružení). V takovém případě zároveň prosíme o vysvětlení, zda by v odůvodněných případech mohl namísto určeného dodavatele vystavit příslušnou fakturu jiný dodavatel ze sdružení dodavatelů (např. pokud by z nějakého důvodu určený dodavatel nebyl schopen fakturu vystavit).

Vysvětlení zadávací dokumentace poskytnuté zadavatelem

Bod 4.1 ZD stanoví, že „Podává-li nabídku více dodavatelů společně (jako sdružení dodavatelů), návrh smlouvy musí být podepsán statutárními orgány nebo jinými osobami prokazatelně oprávněnými jednat za všechny dodavatele, kteří tvoří sdružení, nebo dodavatelem, který byl ostatními členy takového sdružení k tomuto úkonu výslovně zmocněn (vedoucí účastník sdružení).“

Uzavřít smlouvu na plnění veřejné zakázky tedy mohou uzavřít všichni účastníci sdružení nebo jeden účastník sdružení, který byl ostatními účastníky zmocněn smlouvu uzavřít.

Pokud jde o fakturaci, zadavatel stanovil své požadavky v ZD, resp. v čl. 12 její přílohy č. 3 – Vzorový návrh smlouvy. V případě, že smlouvu uzavře vícero účastníků sdružení dodavatele a budou splněny výše uvedené požadavky zadavatele, není vyloučeno, aby jednotlivé faktury byly vystaveny různými účastníky sdružení dodavatelů, kteří smlouvu uzavřeli.

Zadavatel v souvislosti s výše uvedenými úpravami ZD prodlužuje lhůtu pro podání nabídek, a to do 23. 9. 2020 do 10:00 hodin.

Přílohy Aktualizovaná specifikace požadavků na Intermodální plánovač trasy

V Praze

Operátor ICT, a.s.
 JUDr. Matej Šandor, Ph.D.
 místopředseda představenstva