

Určeno všem dodavatelům

Vyřizuje / linka: Kodýtková / +420 378 037 535  
Naše spis. značka: VZ/4/2022  
Naše č.j.: 545/ÚGRŽ/ZKO/PMDP/2022

Plzeň 31. 5. 2022

## **Věc: VYSVĚTLENÍ A ZMĚNA ZADÁVACÍ DOKUMENTACE č. 1**

**Název veřejné zakázky:** Dodávka 12m a 18m městských trolejbusů s trakčními bateriemi

**Evidenční číslo:** Z2022-018171

**Zadavatel:** **Plzeňské městské dopravní podniky, a.s.**  
se sídlem Denisovo nábřeží 920/12, Východní Předměstí, 301 00  
Plzeň, IČO: 25220683  
zápis v OR: Krajský soud v Plzni, oddíl B, vložka 710  
osoba oprávněná k zastupování Zadavatele při vyřizování žádostí  
o vysvětlení ZD: Mgr. Petra Šindelářová, vedoucí právního oddělení

Zadavatel tímto v souladu s ust. § 98 a § 99 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek (dále jen „ZZVZ“), vysvětluje, resp. mění zadávací dokumentaci ve věci předmětné veřejné zakázky, a to na základě obdržené žádosti o vysvětlení zadávací dokumentace doručené Zadavateli dne 25. 5. 2022.

### **Dotaz č. 1:**

V příloze č. 1 Zadávací dokumentace – Technická specifikace na dodávku 12 metrových i 18 metrových nízkopodlažních (bezbariérových) trolejbusů (platí pro oba typy), je shodně v bodech 2.1.11 uveden požadavek na „Konstrukční rychlost min. 80 km/h v režimu jízdy pod trolejí i na baterie“.

**Dotaz:** bude zadavatel akceptovat řešení, kdy při jízdě na trolej bude maximální konstrukční rychlost 65 km/h a současně při jízdě na baterii bude maximální konstrukční rychlost 75 km/h? Maximální konstrukční rychlost trolejbusu je limitována bezpečnou funkcí trolejbusového sběrače proudu, který má výrobcem definovanou maximální rychlost jízdy 65 km/h. Současně je konstrukční rychlost limitována otáčkami čerpadla posilovače řízení, které umožňuje maximální rychlost 75 km/h.

### **Odpověď Zadavatele:**

Zadavatel akceptuje navržené řešení. Upravená Příloha č. 1 – Technická specifikace je součástí tohoto vysvětlení a změny zadávací dokumentace. V podrobnostech viz upravený bod 2.1.11 – Konstrukční rychlost vozidla.

### **Dotaz č. 2:**

V příloze č. 1 Zadávací dokumentace – Technická specifikace na dodávku 12 metrových nízkopodlažních (bezbariérových) trolejbusů, jsou v bodě 2.2.3 mimo jiné požadavky na „prostor min. 600 mm před sedadly

určenými pro invalidní cestující“ a dále na „min. 26 sedících cestujících, z toho minimálně 6 ks pevných (nesklonných) sedadel v nízkopodlažní části čelem nebo zády ke směru jízdy (bez umístění na stupínku)“.

**Dotaz:** bude zadavatel akceptovat řešení, kdy prostor před sedadly určenými pro invalidní cestující bude v souladu s příslušným předpisem (EHK107)? Současně bude zadavatel akceptovat řešení, kdy do celkového počtu sedadel budou započítána i sklopná sedadla, umístěná v prostoru místa pro cestujícího s dětským kočárkem, případně v prostoru pro cestujícího na invalidním vozíku?

#### **Odpověď Zadavatele:**

Zadavatel akceptuje návrh změny v souvislosti s minimálním prostorem před sedadly určenými k přepravě osob se sníženou možností pohybu v souladu s legislativou EHK. Upravená Příloha č. 1 – Technická specifikace na dodávku 12 metrových nízkopodlažních (bezbariérových) trolejbusů je součástí tohoto vysvětlení a změny zadávací dokumentace. Sklopná sedadla lze započítat do celkového počtu sedadel. V podrobnostech viz upravený bod 2.2.3 - Požadavky na obsaditelnost vozidla.

#### **Dotaz č. 3:**

V příloze č. 1 Zadávací dokumentace – Technická specifikace na dodávku 12 metrových nízkopodlažních (bezbariérových) trolejbusů, je v bodě 2.5.3 mimo jiné požadavek na „místo na vozík proti druhým dveřím s minimální délkou 2.100mm“.

**Dotaz:** bude zadavatel akceptovat řešení, kdy délka plošiny pro invalidní vozík bude v souladu s příslušným předpisem (EHK107) 1.350mm? Požadovanou délku plošiny pro invalidní vozík nelze zajistit, nejen s ohledem na požadované množství sedaček.

#### **Odpověď Zadavatele:**

Zadavatel akceptuje navrhované řešení u 12 metrových trolejbusů v souladu s legislativou EHK. Upravená Příloha č. 1 – Technická specifikace na dodávku 12 metrových nízkopodlažních (bezbariérových) trolejbusů je součástí tohoto vysvětlení a změny zadávací dokumentace. V podrobnostech viz upravený bod 2.5.3 - Plošina pro kočárky a invalidní vozíky.

#### **Dotaz č. 4:**

V příloze č. 1 Zadávací dokumentace – Technická specifikace na dodávku 18 metrových nízkopodlažních (bezbariérových) trolejbusů, jsou v bodě 2.2.3 mimo jiné požadavky na „prostor min. 600 mm před sedadly určenými pro invalidní cestující“ a dále na „min. 40 sedících cestujících, z toho minimálně 6 ks pevných (nesklonných) sedadel v nízkopodlažní části čelem nebo zády ke směru jízdy (bez umístění na stupínku)“.

**Dotaz:** bude zadavatel akceptovat řešení, kdy prostor před sedadly určenými pro invalidní cestující bude v souladu s příslušným předpisem (EHK107)? Současně bude zadavatel akceptovat řešení, kdy do celkového počtu sedadel budou započítána i sklopná sedadla, umístěná v prostoru místa pro cestujícího s dětským kočárkem, případně v prostoru pro cestujícího na invalidním vozíku?

#### **Odpověď Zadavatele:**

Zadavatel akceptuje navrhované řešení v souvislosti s minimálním prostorem před sedadly určenými k přepravě osob se sníženou možností pohybu v souladu s legislativou EHK. Upravená Příloha č. 1 – Technická specifikace na dodávku 18 metrových nízkopodlažních (bezbariérových) trolejbusů je součástí tohoto vysvětlení a změny zadávací dokumentace. Sklopná sedadla lze započítat do celkového počtu sedadel. V podrobnostech viz upravený bod 2.2.3 - Požadavky na obsaditelnost vozidla.

**Dotaz č. 5:**

V příloze č. 1 Zadávací dokumentace – Technická specifikace na dodávku 12 metrových i 18 metrových nízkopodlažních (bezbariérových) trolejbusů (platí pro oba typy), je shodně v bodech 2.2.5 uveden požadavek „funkce zvukové a světelné výstražné signalizace není vázána na ovládání předních dveří.“

**Dotaz:** bude zadavatel akceptovat řešení v souladu s platnou legislativou? Stávající legislativní nařízení pro trolejbusy neumožňuje, aby byly jakékoliv dveře zavírány bez akustické a optické signalizace.

**Odpověď Zadavatele:**

Zadavatel akceptuje navrhované řešení. Upravená Příloha č. 1 – Technická specifikace je součástí tohoto vysvětlení a změny zadávací dokumentace. V podrobnostech viz upravený bod 2.2.5 - Bezpečnost dveří.

**Dotaz č. 6:**

V příloze č. 1 Zadávací dokumentace – Technická specifikace na dodávku 12 metrových i 18 metrových nízkopodlažních (bezbariérových) trolejbusů (platí pro oba typy), je shodně v bodech 2.2.6 uveden požadavek „b) Pokud je použita ručně ovládaná staniční brzda, musí být zabrzdění staniční brzdy podmínkou pro otevření i zavření dveří (s výjimkou předních dveří).“ A dále požadavek „c) Nouzové otevírání dveří zvenku (s výjimkou prvních dveří).“

**Dotaz:** bude zadavatel akceptovat řešení v souladu s platnou legislativou? Stávající legislativní nařízení pro trolejbusy neumožňuje, aby byla umožněna jízda vozidla s otevřenými dveřmi a dále aby jakékoliv dveře nebyly vybaveny možností jejich nouzového otevření.

**Odpověď Zadavatele:**

Zadavatel akceptuje navrhované řešení. Upravená Příloha č. 1 – Technická specifikace je součástí tohoto vysvětlení a změny zadávací dokumentace. V podrobnostech viz upravený bod 2.2.6 – Ovládání dveří.

**Dotaz č. 7:**

V příloze č. 1 Zadávací dokumentace – Technická specifikace na dodávku 12 metrových i 18 metrových nízkopodlažních (bezbariérových) trolejbusů (platí pro oba typy), je shodně v bodech 2.3.11 uveden požadavek „Staniční brzda ovládaná ručně nebo automaticky otevřením dveří s výjimkou 1. poloviny předních dveří“.

**Dotaz:** bude zadavatel akceptovat řešení v souladu s platnou legislativou? Stávající legislativní nařízení pro trolejbusy neumožňuje rozjezd vozidla s otevřenými dveřmi.

**Odpověď Zadavatele:**

Zadavatel akceptuje navrhované řešení. Upravená Příloha č. 1 – Technická specifikace je součástí tohoto vysvětlení a změny zadávací dokumentace. V podrobnostech viz upravený bod 2.3.11 – Staniční brzda.

**Dotaz č. 8:**

V příloze č. 1 Zadávací dokumentace – Technická specifikace na dodávku 12 metrových i 18 metrových nízkopodlažních (bezbariérových) trolejbusů (platí pro oba typy), je shodně v bodech 2.3.21 uveden požadavek „První dva vozy z dodávky budou vybaveny automatickým systémem postřiku trolejové sítě roztokem nemrznoucí směsi za účelem prevence námrazy“.

**Dotaz:** bude zadavatel akceptovat řešení, kdy vozy vybavené automatickým systémem postřiku trolejové sítě budou mít standardní provedení tyčí (s kabelem)? Bez kabelové tyče sběračů nelze osadit postřikovým zařízením.

**Odpověď Zadavatele:**

Zadavatel akceptuje návrh změny pro vozy s instalovaným zařízením prevence proti námraze. Upravená Příloha č. 1 – Technická specifikace je součástí tohoto vysvětlení a změny zadávací dokumentace.

**Dotaz č. 9:**

V příloze č. 1 Zadávací dokumentace – Technická specifikace na dodávku 12 metrových i 18 metrových nízkopodlažních (bezbariérových) trolejbusů (platí pro oba typy), je shodně v bodech 2.3.20 uveden požadavek na „Funkci e-pedálu“.

**Dotaz:** bude zadavatel akceptovat řešení, kdy trolejbusy budou vybaveny standardním řešením ručního retardéru, jak je znám například u běžných autobusů se spalovacím motorem? Ruční retardér umožňuje aktivaci čistě elektrické brzdy, přičemž umožňuje řidiči volbu z více stupňů. Tím je zajištěno maximální využití elektrické brzdy na úkor brzd vzduchové. Dobrzdnění do zastavení pak probíhá standardně pomocí brzdového pedálu. Spolupráce mezi brzdovým pedálem a ručním retardérem je již implementována jako standardní funkce EBS, což zajišťuje potřebnou bezpečnost, která je v oblasti brzd zcela klíčová.

**Odpověď Zadavatele:**

Zadavatel akceptuje navrhované řešení. Upravená Příloha č. 1 – Technická specifikace je součástí tohoto vysvětlení a změny zadávací dokumentace. V podrobnostech viz upravený bod 2.3.20 - Funkce e-pedál popřípadě retardér.

**Dotaz č. 10:**

V příloze č. 1 Zadávací dokumentace – Technická specifikace na dodávku 12 metrových nízkopodlažních (bezbariérových) trolejbusů, je v bodě 2.6.1 mimo jiné požadavek na „f) Minimální požadovaná využitelná kapacita trakční baterie je 40 kWh. Využitelnou kapacitou se rozumí energie dostupná pro jeden cyklus jízdy na trakční baterii“ a dále je „požadována akcelerace z nulové rychlosti na 40 km/h do 10 sekund a z nulové rychlosti na 65 km/h do 25 sekund“.

**Dotaz:** bude zadavatel akceptovat řešení, kdy trolejbusy budou vybaveny trakční baterií s nižší využitelnou energií, která bude plnit a garantovat všechny požadavky zadavatele na jízdní cyklus? Uvedený požadavek v porovnání s dalšími (např. dojezd 16 km) vede ke zbytečnému předimenzování trakční baterie. To se projeví vyšší hmotností trolejbusu, nižší než požadovanou obsaditelností apod.. Bude dále zadavatel akceptovat řešení, kdy požadovaná akcelerace platí pro prázdné vozidlo? Zadání to nedefinuje jednoznačně a předpokládáme, že tento požadavek platí pro vozidlo bez cestujících.

**Odpověď Zadavatele:**

Zadavatel akceptuje navrhované řešení. Upravený požadavek v Příloze č. 1 – Technická specifikace na dodávku 12 metrových nízkopodlažních (bezbariérových) trolejbusů je součástí tohoto vysvětlení a změny zadávací dokumentace. V podrobnostech viz upravený bod 2.6.1 - Požadavky na výkon pohonu napájeného z TB.

Požadovaná akcelerace platí pro plně obsazený vůz (zadavatel upravil požadovaný čas pro dosažení rychlosti).

**Dotaz č. 11:**

V příloze č. 1 Zadávací dokumentace – Technická specifikace na dodávku 18 metrových nízkopodlažních (bezbariérových) trolejbusů, je v bodě 2.6.1 mimo jiné požadavek na „f) Minimální požadovaná využitelná kapacita trakční baterie je 55 kWh. Využitelnou kapacitou se rozumí energie dostupná pro jeden cyklus jízdy na trakční baterii“ a dále je „požadována akcelerace z nulové rychlosti na 40 km/h do 10 sekund a z nulové rychlosti na 65 km/h do 25 sekund“.

**Dotaz:** bude zadavatel akceptovat řešení, kdy trolejbusy budou vybaveny trakční baterií s nižší využitelnou energií, která bude plnit a garantovat všechny požadavky zadavatele? Uvedený požadavek v porovnání s dalšími (např. dojezd 13 km) vede ke zbytečnému předimenzování trakční baterie. To se projeví vyšší hmotností trolejbusu, nižší než požadovanou obsaditelností apod.. Bude dále zadavatel akceptovat řešení, kdy požadovaná akcelerace bude pro prázdné vozidlo akcelerace z nulové rychlosti na 40 km/h do 13 sekund a z nulové rychlosti na 65 km/h do 33 sekund? Požadovaná shodná akcelerace pro 12m i 18m trolejbus není obvyklá.

**Odpověď Zadavatele:**

Zadavatel akceptuje navrhované řešení. Upravená Příloha č. 1 – Technická specifikace na dodávku 18 metrových nízkopodlažních (bezbariérových) trolejbusů je součástí tohoto vysvětlení a změny zadávací dokumentace. V podrobnostech viz upravený bod 2.6.1 - Požadavky na výkon pohonu napájeného z TB.

**Dotaz č. 12:**

V příloze č. 1 Zadávací dokumentace – Technická specifikace na dodávku 12 metrových i 18 metrových nízkopodlažních (bezbariérových) trolejbusů (platí pro oba typy), je shodně v bodech 2.6.2 uveden požadavek „a) Dodavatel garantuje životnost trakčních baterií minimálně v délce kilometrického proběhu 150 tis. km při jízdě na trakční baterie.“

**Žádost:** žádáme o úpravu uvedeného bodu tak, aby bylo doplněno ještě druhé kritérium, kterým bude kalendářní záruční lhůta (např. Dodavatel garantuje životnost trakčních baterií v minimální délce kilometrického proběhu při jízdě na trakční baterie 150 tis. Km anebo 7 let od okamžiku převzetí vozidla, podle toho, co nastane dříve). Podle našeho názoru není možné garantovat životnost baterie pouze na základě kilometrického proběhu, protože uchazeč nemá žádnou informaci o předpokládaném ročním nájezdu na trakční baterie. Při nízkých nájezdech by tak mohla být záruka téměř po neomezenou dobu. Pokud bude zadavatel aplikovat funkci „Úsporného režimu“ tak, jak je uvedeno v bodě 2.6.5, pak bude trakční baterie cyklicky nabíjena a vybíjena i po dobu provozu v režimu trolej. Uchazeč v tomto případně upozorňuje na fakt, že v závislosti na konkrétním nastavení funkce má být „úsporný režim“ vzhledem k množství energie čerpané z TB úměrně zahrnut do kilometrického proběhu určujícího garantovanou životnost trakční baterie protože reálně tuto životnost ovlivňuje. Při aktivaci „úsporného režimu“ může dojít k nezanedbatelnému množství nabíjecích cyklů trakční baterie a to musí být promítnuto také do kilometrického proběhu definujícího garantovanou životnost trakční baterie.

**Odpověď Zadavatele:**

Zadavatel vyhověl požadavku na úpravu bodů 2.6.2. Přílohy č. 1 zadávací dokumentace. Upravená Příloha č. 1 – Technická specifikace je součástí tohoto vysvětlení a změny zadávací dokumentace. V podrobnostech viz upravený bod 2.6.2 písm. a) - Požadavky na záruční dobu TB.

### Dotaz č. 13:

V příloze č. 1 Zadávací dokumentace – Technická specifikace na dodávku 12 metrových i 18 metrových nízkopodlažních (bezbariérových) trolejbusů (platí pro oba typy), je shodně v bodech 2.6.4 uveden požadavek „V servisním módu bude možné nastavovat lokality, kde je povolena vyšší hodnota proudu při nabíjení během stání vozidla a hodnota tohoto proudu (místa, kde bude trakční síť přizpůsobena vyšším odběrům proudu během stání)“.

**Žádost:** žádáme o kompletní odstranění uvedeného bodu. Tuto funkci považujeme za vysoce rizikovou z pohledu chybného nastavení lokality anebo výkonu, který má být uživatelsky nastavitelný zadavatelem, případně může být omylem aktivován při chybném vyhodnocení polohy vozidla. Není definováno, kolik lokalit má být předdefinováno ani jak bude zadavatel lokality měnit anebo doplňovat. Dobré zkušenosti nejsou také s oteplením při opotřebeném uhlíkovém smyku. Z těchto důvodů uchazeč takovou funkci nenabízí, protože ohrožuje bezpečnost provozu z pohledu poškození trolejového vedení anebo hlavice sběračů. Zvýšený výkon nabíjení by měl být aktivován pouze vědomě řidičem a za zvýšeného dohledu.

### Odpověď Zadavatele:

Zadavatel **neakceptuje** návrh změny v plném rozsahu, pouze upravuje popis dané funkce. Upravený popis funkce v Příloze č. 1 – Technická specifikace je součástí tohoto vysvětlení a změny zadávací dokumentace. V podrobnostech viz upravený bod 2.6.4 - Uživatelsky nastavitelné hodnoty, poslední odrážka.

### Dotaz č. 14:

V příloze č. 1 Zadávací dokumentace – Technická specifikace na dodávku 12 metrových i 18 metrových nízkopodlažních (bezbariérových) trolejbusů (platí pro oba typy), je shodně v bodech 2.6.5 uveden požadavek „Funkci úsporného režimu“.

**Žádost:** žádáme o kompletní odstranění uvedeného bodu. Tato funkce, tak, jak je popsána a očekávána, je podle našeho názoru nad rámec dodávky trolejbusů. Vyžaduje detailní znalost jednotlivých linek a další detailní informace o topografii linek a požadavcích zadavatele, která není součástí zadávací dokumentace. Logika dále zřejmě nebude implementována na straně vozidla a není ani známo, kdo bude dodavatelem této technologie a jaké jsou požadavky na rozhraní s vozidlem a jaké parametry vozidla má tato funkce ovlivnit.

Vozidlo je schopné plnit externí požadavek na aktivaci úsporného režimu na základě povelu od:

- řidiče (vozidlo vybaveno tlačítkem pro aktivaci a deaktivaci funkce řidičem, manuální volbu řidičem bude možné v servisním módu povolit / zakázat)

- palubního počítače (informace o automatické aktivaci funkce od palubního počítače informačního systému).  
Přičemž dodavatel se nebude nijak podílet na definování podmínek pro aktivaci funkce, což bude zcela v odpovědnosti zadavatele.

### Odpověď Zadavatele:

Zadavatel **neakceptuje** návrh změny v plném rozsahu, daný bod pouze upravuje (odstraněna byla poslední věta). Upravené znění v Příloze č. 1 – Technická specifikace je součástí tohoto vysvětlení a změny zadávací dokumentace. V podrobnostech viz upravený bod 2.6.5 – Funkce úsporného režimu.

### Dotaz č. 15:

V příloze č. 1 Zadávací dokumentace – Technická specifikace na dodávku 12 metrových nízkopodlažních (bezbariérových) trolejbusů, je v bodě 3.4.3 mimo jiné požadavek na „LCD (jednostranné provedení) umístěné ve druhém článku vozidla“.

**Dotaz:** žádáme o potvrzení, že se jedná o překlep a bude pouze LCD (jednostranné provedení) umístěné v ose interiéru vozidla za kabinou řidiče, čelem do salonu pro cestující.

**Odpověď Zadavatele:**

Zadavatel potvrzuje, že požaduje LCD (jednostranné provedení) umístěné v ose interiéru vozidla za kabinou řidiče, čelem do salonu pro cestující. Upravená Příloha č. 1 – Technická specifikace na dodávku 12 metrových nízkopodlažních (bezbariérových) trolejbusů je součástí tohoto vysvětlení a změny zadávací dokumentace. V podrobnostech viz upravený bod 3.4.3 – Umístění LCD systému.

**Dotaz č. 16:**

V příloze č. 2 Zadávací dokumentace – Smlouva o dodávkách vozidel je v bodě 10.3 uveden požadavek na dodávky náhradních dílů po dobu garantované provozuschopnosti a provozní spolehlivosti trolejbusů, a to ve lhůtě max. do 10 kalendářních dnů ode dne odeslání objednávky (e-mailem), u trolejbusů v záruce odstavených z provozu se tato lhůta zkracuje na 3 kalendářní dny. Současně je v bodě 21.4 požadavek na dodávky náhradních dílů po celou dobu garantované provozuschopnosti a provozní spolehlivosti nejpozději do dvou (2) pracovních dnů od okamžiku doručení písemné objednávky (e-mailem).

**Žádost:** žádáme o upřesnění, který z požadovaných termínů je platný s ohledem na případnou sankci dle ustanovení bodu 13.1.g) smlouvy.

**Odpověď Zadavatele:**

Zadavatel upravil návrh Smlouvy o dodávkách vozidel tak, aby byly zohledněny požadavky zadavatele uvedené v Příloze č. 1 – Technické specifikaci.

Zadavatel tedy požaduje dodávku náhradních dílů po dobu garantované provozuschopnosti a provozní spolehlivosti trolejbusů ve lhůtě max. do 10 pracovních dnů od objednání, pro vozidla v záruce pak platí lhůta do 2 pracovních dnů od objednání.

Nad rámec vypořádání dotazů od dodavatele Zadavatel ještě z vlastní iniciativy provedl následující změnu zadávacích podmínek:

- 1) Zadavatel upravil bod 2.3.13 Přílohy č. 1 – Technická specifikace na dodávku 12 metrových i 18 metrových nízkopodlažních (bezbariérových) trolejbusů (platí pro oba typy), a doplnil požadavek na synchronizaci záznamu kamery na sběrače s tachografem. V podrobnostech viz upravený bod 2.3.13 – Sběrací soustava.
- 2) Zadavatel změnil bod 2.3.15 Přílohy č. 1 – Technická specifikace na dodávku 18 metrových nízkopodlažních (bezbariérových) trolejbusů (Elektrická pohonná jednotka), a to tak, že nově požaduje **jednomotorové provedení** pohonu při vstupním napětí 600 V DC. Po úpravě SW parametrů lze provozovat i na síti 750 V DC.
- 3) Zadavatel mění, resp. upřesňuje bod 3.4.1 zadávací dokumentace (Technická kvalifikace), který nově zní tak, aby byl zachován původní smysl požadavku zadavatele na doložení referenčních zakázek, a to jak pro dodávku 12 m trolejbusů, tak pro dodávku 18 m trolejbusů.

V souladu s ust. § 79 odst. 2 písm. b) ZZVZ požaduje Zadavatel, aby účastníci ve svých nabídkách předložili seznam významných dodávek dokončených za posledních pět (5) let před zahájením zadávacího řízení. Ze seznamu významných dodávek musí vyplývat, že dodavatel realizoval dodávku celkem alespoň **šesti (6) ks** městských trolejbusů s trakčními bateriemi, konkr. alespoň 4 kusy 12 m trolejbusů a alespoň 2 kusy 18m trolejbusů. Vždy se musí jednat o trolejbusy, které byly schváleny pro provoz s cestujícími v nízkopodlažní (bezbariérové) úpravě s alternativním bezemisním pohonem na trakční baterie jako vozidlo městské hromadné přepravy.

Zadavatel přílohou tohoto oznámení uveřejňuje upravenou Přílohu č. 1 zadávací dokumentace – Technickou specifikaci, a to jak pro 12 m trolejbusy, tak pro 18 m trolejbusy, a dále pak upravenou Přílohu č. 2 – Smlouva o dodávkách vozidel.

**Účastníci zadávacího řízení jsou povinni pro podání nabídek použít tyto upravené verze.**

### **Prodloužení lhůty pro podání nabídek – změna čl. 4.3 zadávací dokumentace:**

V návaznosti na provedenou změnu a doplnění zadávací dokumentace, mění Zadavatel lhůtu pro podání nabídek následujícím způsobem:

**Lhůta pro podání nabídek na Veřejnou zakázku končí dne 7. 7. 2022 v 10:00 hodin.**

Ostatní ustanovení zadávací dokumentace tímto oznámením nedotčená zůstávají nadále v platnosti beze změny.

Prodloužení lhůty činí celou její původní délku, s ohledem na povahu změn technické specifikace předmětu Veřejné zakázky, a zohledňuje i pozdní uveřejnění vysvětlení zadávací dokumentace o dva pracovní dny.

Plzeňské městské dopravní podniky, a.s.  
Mgr. Petra Šindelářová  
vedoucí právního oddělení