



EVROPSKÁ UNIE
Evropský fond pro regionální rozvoj
Integrovaný regionální operační program



MINISTERSTVO
PRO MÍSTNÍ
ROZVOJ ČR

VYSVĚTLENÍ ZADÁVACÍ DOKUMENTACE Č. 2

Název veřejné zakázky:	Preference městské hromadné dopravy města Třebíč – Křižovatky
Druh veřejné zakázky:	Stavební práce
Režim veřejné zakázky:	Podlimitní
Druh zadávacího řízení:	Otevřené řízení
Název zadavatele:	Město Třebíč
Sídlo zadavatele:	Karlovo nám. 104/55, 674 01 Třebíč
IČO zadavatele:	00290629
Právní forma zadavatele:	801 - obec nebo městská část hlavního města Prahy
Zastoupení zadavatele:	Vladimír Malý, místostarosta
Adresa profilu zadavatele:	https://zakazky.trebic.cz
Název projektu:	Preference městské hromadné dopravy města Třebíč
Registrační číslo projektu:	CZ.06.1.37/0.0/0.0/16_025/0001474

(„veřejná zakázka“, „zadavatel“, „projekt“)

V souladu s § 98 a § 99 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů, („**ZZVZ**“), sděluje zadavatel všem dodavatelům vysvětlení, změnu nebo doplnění zadávací dokumentace takto:

Vysvětlení, změna nebo doplnění č. 2:

Dotaz:

„Zadavatel v předmětu veřejné zakázky v bodě 5.1.1 uvedl: „Předmětem veřejné zakázky jsou stavební práce spočívající v provedení stavebních prací, zahrnujících montáž a instalaci nového světelně signalizačního zařízení (SSZ), rekonstrukci a rozšíření stávajícího veřejného osvětlení (VO) a provedení souvisejících prací a činností.“ Zároveň v příloze č. 5 ZD uvedl: „účastník předvede komunikaci řadiče SSZ s dopravní ústřednou“. V soupisu prací ani v Zadávací dokumentaci uchazeč nenašel požadavek ani technický popis na dodávku dopravní ústředny. Uchazeč pouze našel jako přílepek technické zprávy popis Dispečinku SSZ, který je nelogicky přiřazen k SSZ a svědčí o tom, že zpracovatel dokumentace nemá potřebné zkušenosti ani znalosti s přípravou dokumentace takto rozsáhlého telematického systému a pouze okopíroval požadavky z jiné veřejné zakázky, o čemž svědčí i požadavek na ovládání nových i stávajících řadičů řadičů SSZ na území města Vyškova (uvedeno v TZ jednotlivých SSZ strana 19). ZD je zpracována evidentně bez znalosti místních specifik a požadavků.

Žádáme Zadavatele o vysvětlení, zda je dopravní ústředna (DÚ) součástí této veřejné

zakázky.

Pokud ano, žádáme o úpravu Zadávací dokumentace tak, aby byla DÚ jako samostatný objekt. Byly přesně popsány funkční vlastnosti, byl k tomu připraven soupis prací a další požadavky tak, aby všichni uchazeči byli schopni podat technicky srovnatelné nabídky.

V případě, že není součástí veřejné zakázky dodávka dopravní ústředny, žádáme Zadavatele o vyškrtnutí a úpravu přílohy č. 5 - požadavku na testování komunikace s dopravní ústřednou jako částí technologie, která není součástí veřejné zakázky a Zadavatel ji nemůže z výše uvedeného důvodu požadovat. Dopravní ústředna je komplexní systém pro řízení dopravy a náklad na přípravu a testování jsou ve vyšších řádech statisíců a Zadavatel nemůže přenášet tyto náklady na uchazeče, když může vyhrát i několik uchazečů různé části. A dále žádáme o úpravu technických zpráv jednotlivých SSZ.“

Odpověď na dotaz:

Zadavatel uvádí, že Dopravní řídicí ústřednu (DŘÚ), coby komplexní systém pro řízení dopravy nepoptává a ani o funkce DŘÚ nemá zájem, protože hodlá zachovat řízení na úrovni řadičů SSZ. Záměrem zadavatele je však později takový dispečink pořídit s tím, že řadiče SSZ s dispečinkem musí tvořit funkční systém a celek, a proto komunikace řadičů SSZ a dispečinku je součástí testu nabízeného zařízení, aby si zadavatel ověřil plnou funkčnost na straně řadičů; z toho důvodu jsou vlastnosti dispečinku popsány v Technických zprávách jednotlivých objektů. Od dispečinku zadavatel vyžaduje základní monitorovací a ovládací funkce, a proto používá i obecný název DÚ (dopravní ústředna).

Dále platí, že zadavatel při přípravě ZD čerpal ze zkušeností z jiných měst, připravujícími nebo majícími zkušenosti s podobnými zakázkami (např. Vyškov, Olomouc, Ostrava, Jihlava aj.), což způsobilo uvedení nežádoucího omylu. Z uvedeného tedy není důvod textaci ZD měnit.

Dotaz:

„Zadavatel v předmětu veřejné zakázky v bodě 5.1.2 a technických zprávách jednotlivých SSZ v bodě A.1 uvádí konkrétní požadavek na typ řadiče RS-4 výrobce CROSS Zlín. Uchazeč je celosvětovým výrobcem a dodavatelem technologií pro řízení dopravy pomocí světelného signalizačního zařízení a hodlá nabídnout technické řešení, které je kompatibilní s technologií od společnosti CROSS Zlín. Obě tyto technologie jsou v současné době nainstalovány a připojeny na DÚ v mnoha městech ČR – například Brno, Ostrava, Olomouc a vzájemně spolu kooperují pomocí otevřených komunikačních protokolů a rozhraní. Tímto požadavkem Zadavatel zároveň uzavírá veřejnou zakázku pro ostatní uchazeče, kteří nenabízejí technologii společnosti CROSS Zlín, a to i přes proklamaci v ZD ohledně poskytnutí součinnosti, když 2/3 jednotlivých souborů tvoří technologie a s tím spojené práce a hodnotícím kritériem je ekonomická výhodnost nabídky.

Umožní Zadavatel dodání technologie řadičů SSZ jiných výrobců než CROSS Zlín, které splňuje veškeré české i mezinárodní normy a předpisy?

V případě, že Zadavatel nevyhoví uchazeči a neupraví Zadávací dokumentaci tak, aby u této nadlimitní veřejné zakázky byla Zadavatelem dodržena zásada transparentnosti a přiměřenosti a dále dodržovat zásadu rovného zacházení a zákazu diskriminace dle § 6 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, v platném znění, bude muset uchazeč bránit svá práva a podat v této veřejné zakázce námitku Zadavateli proti Zadávacím podmínkám a poté příp. i návrh Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže.“

Odpověď na dotaz:

Požadavky na technologii SSZ respektují situaci ve městě, navazují na ni (jak dopravně, tak ekonomicky z hlediska následné údržby) a jsou řádně zdůvodněny v ZD. K názoru uchazeče zadavatel uvádí, že svoje požadavky a stanoviska opírá o výsledky průzkumu trhu, z něhož např. vyplynulo, že ve vyjmenovaných městech současně existuje kooperace žádané technologie CROSS s jinou technologií, nicméně platí, že v Olomouci nejsou nikde obě technologie součástí ani jednoho koordinovaného tahu; v Brně i Ostravě takové kombinace jsou, ale ve všech případech se jedná o prostou koordinaci v pevné délce cyklu (na což postačuje jednotná časová základna reálného času), kde tím pádem nelze rozvinout dopravní možnosti naplno, respektive nelze dopravně požadovat navíc vůbec nic. Tento typ koordinace byl v Třebíči před lety taktéž použit, přičemž se ve městě bez obchvatu a s průtahem bez omezení tonáže ukázal jako vysoce nedostatečný (řízené lokality poměrně blízko sebe a tím pádem s krátkými řadícími pruhy omezujícími délku cyklu, a se SSZ „u Jihlavské brány“ v plošné koordinaci), a proto musel být doplněn datovou komunikací mezi řadiči SSZ, v níž dochází k výměně potřebných informací pro maximální efektivitu využití každé vteřiny signálního plánu. Průzkum trhu zadavatele přesvědčil, že tento druh komunikace je provozován na požadované technologii (pouze na ní) i ve jmenovaných městech a jen díky jemu se dosahuje preference MHD (která se v Třebíči buduje) na té nejvyšší úrovni a bez viditelného omezení individuální automobilové dopravy (IAD). Porovnáním dosažených výsledků a úrovně preference MHD u obou technologií ve jmenovaných městech se zadavatel přesvědčil nejen o tom, že vzájemná datová komunikace mezi řadiči nejenže není zastaralým systémem, ba naopak jde o velice progresivní, spolehlivou a moderní funkcionalitu, která je pro docílení toho nejvyššího dopravního komfortu (zejména při provozování preference MHD) nezbytná. Proto je povinnost prokázat využití této vlastnosti i součástí testu.

Dotaz:

„Zadavatel v bodě 5.1.5 Zadávací dokumentace uvedl: „Účastník je oprávněn podat nabídku na jednu nebo více částí této veřejné zakázky, a to vždy jako samostatnou nabídku dle podmínek stanovených elektronickým nástrojem.“

Rozumí uchazeč správně, že pokud bude podávat nabídku např. na 4 části, které si zvolí, zpracuje jednu nabídku, kde na titulní straně označí části, na které podává nabídku?

Jakým způsobem uchazeči vyplní výkaz výměr, pokud se nebudou účastnit všech částí, když je pouze jeden na celou zakázku a tím tam budou nulové hodnoty u částí, kde se neúčastní, a to dle bodu 9.1.5 nesmí být?

Jakým způsobem má uchazeč doložit kvalifikaci (základní a profesní způsobilost, technickou kvalifikaci)? Bude stačit např. předložení 1x Výpisu ze seznamu kvalifikovaných dodavatelů pro všechny části?

Rozumí uchazeč správně technické kvalifikaci, že pokud by se účastnil všech částí veřejné zakázky předloží pouze 1x 3 stavební práce ve finanční objemu minimálně 2 000 000 Kč bez DPH?

Rozumí uchazeč správně, že teoreticky může být 10 vítězných společností v této veřejné zakázce?“

Odpověď na dotaz:

Účastník může podat nabídku na jednu nebo více částí zakázky a vždy se musí jednat o

samostatnou nabídku na příslušnou část. Nelze tedy podat jednu nabídku na více částí najednou.

Pokud jde o soupis prací, účastník vyplní tu jeho část, na kterou podává nabídku. Zbývající části účastník nevyplňuje, neboť na ně nabídku nepodává. Požadavek na ocenění všech položek částkou vyšší než 0 platí u soupisu prací, kterým účastník dokládá nabídkovou cenu, tedy u soupisu prací v části, na kterou účastník podává nabídku.

Pokud jde o dokládání kvalifikace, v návaznosti na odpověď na první část dotazu zadavatel konstatuje, že kvalifikace musí být doložena v každé nabídce pro příslušnou část zakázky samostatně, není tedy možné podat nabídky na více částí zakázky a kvalifikaci doložit pouze u jedné z nich. To samozřejmě neznamená, že dodavatel nemůže použít např. tytéž referenční zakázky ve více nabídkách v rámci více částí zakázky, pokud splňují požadavky v každé z dotčených částí zakázky, nebo tytéž doklady k prokázání základní či profesní způsobilosti.

K poslednímu dotazu zadavatel uvádí, že teoreticky může být tolik vybraných dodavatelů, kolik je částí veřejné zakázky.

Dotaz:

„Zadavatel v bodě 6.2.1 Zadávací dokumentace uvedl: „Předpokládaná hodnota se neuveřejňuje“.

S ohledem na transparentnost veřejné zakázky, která je financovaná z dotací Evropské unie, žádáme o zveřejnění předpokládané hodnoty veřejné zakázky.“

Odpověď na dotaz:

Zadavatel řádně stanovil předpokládanou hodnotu veřejné zakázky. Její neuveřejnění není porušením zásady transparentnosti. Zadavatel nemá povinnost předpokládanou hodnotu veřejné zakázky uveřejnit a je věcí obchodní taktiky zadavatele, zda předpokládanou hodnotu veřejné zakázky uveřejní či nikoli. Obchodní taktikou zadavatele je v tomto případě předpokládanou hodnotu nezveřejňovat.

Dotaz:

„Zadavatel v technické zprávě k jednotlivým SSZ uvádí Vlastnosti jednotky RSU. Vzhledem k tomu, že jednotky RSU komunikují s řadičem pomocí proprietárního protokolu, je soupis vlastností jednotky RSU okopírovaný z manuálu jednotky Herman. Odkaz na popis jednotky konkrétního výrobce https://www.herman.cz/cs/produkty/isrd/komunikace-v2x/rsu_5-0_lvg-jednotku-v2x/. Odkaz na konkrétní vlastnosti nabízené jednotky konkrétního dodavatele je nepřipustný.

Jednotky RSU, které jsou dodávány uchazečem, splňují platné standardy a normy C-ROADS a C-ITS. Tyto standardy definují, jaké zprávy a v jakém formátu se mají vysílat nebo přijímat, aby byly kompatibilní s jednotkami OBU různých výrobců.

Žádáme Zadavatele o úpravu dokumentace tak, že bude požadovat funkční vlastnosti jednotlivých RSU jednotek dle standardů a norem C-ROADS a C-ITS a ne RSU jednotku dle manuálu jednoho výrobce.“

Odpověď na dotaz:

Konkrétní odkaz na jednotky RSU není v PD uveden stejně tak není v PD uveden výrobce. V

PD jsou uvedeny požadované minimální vlastnosti jednotky RSU, jak je požaduje zadavatel na základě předvedených vlastností v praxi.

Zadavatel do průzkumu trhu zahrnul i tuto oblast a zjistil, že přesná představa zadavatele o principu preference MHD v Třebíči je provozována pouze v několika městech v ČR a SR a vždy je to s využitím technologie CROSS, přičemž Ostrava je součástí oné malé množiny měst, která takovou preferenci MHD jako jediné město již provozuje s využitím technologie C2X; Zadavateli je taktéž známo, že tato kombinace je v Ostravě funkční již řadu měsíců. Proto se zadavatel inspiroval městem Ostrava, a to jak provozovaným stavem, tak požadavky ZD probíhající vypsanou zakázkou v Ostravě, která taktéž spojuje požadavek na využití standardů C2X při zachování stávajícího principu preference MHD v plné míře. Obdobný princip preference MHD zadavatel požaduje dodat do Třebíče, přičemž konkrétní jednotka RSU je vždy periferií konkrétního typu řadiče, což potvrzuje i sám uchazeč svým konstatováním, že jednotky RSU komunikují s řadičem proprietárním protokolem; pouze požadovaná kombinace řadiče a jednotky RSU je zadavateli zárukou zajištění chtěného stavu.

Dotaz:

„Zadavatel v technické zprávě k jednotlivým SSZ uvádí nová návěstidla SSZ (dopravní i chodecké), která budou vybavena LED zdroji (42 V, AC), které umožní stmívání. Nespornou výhodou bude i nižší spotřeba elektrické energie.“

Uchazeč v rámci výše uvedené soutěže uvažuje nabídnout nejmodernější technologii dopravních řadičů a návěstidel SSZ. Tato technologie je navržena na napájecím napětí 24V DC, kde spotřeba elektrické energie samotného řadiče je typicky 30 W a návěstidel 1-2 W, čímž dohromady vynikají mimořádně nízkou spotřebou elektrické energie, bezpečností a vysokou spolehlivostí tak, jak Zadavatel v dokumentaci požaduje.

Pro řadiče společně s návěstidly, díky optickým vlastnostem světelného zdroje, odpadá nutnost funkce stmívání návěstidel v nočních hodinách, čímž odpadá nutnost instalace dodatečného hardwaru a zjednodušuje servis zařízení.

Zároveň tato technologie jako jediná splňuje požadavky na úroveň integrity bezpečnosti SIL 3 pro systém řízení dopravy SSZ jako celek řadič – návěstidla (ne pouze pro řadič jako 42/40 V technologie), a to díky unikátnímu systému dohlížení světelného zdroje LED.

Řadiče a návěstidla splňují veškeré požadavky a předpisy dané normami ČSN EN, včetně schválení návěstidel Ministerstvem dopravy pro použití na pozemních komunikacích.

Umožní Zadavatel uchazeči nabídnout a případně dodat tuto nejmodernější a úspornou nízkonapěťovou technologii?“

Odpověď na dotaz:

Zadavateli je známa tazatelem nabízená technologie, nicméně nemožnost užití funkce stmívání u těchto návěstidel zadavatel považuje za zásadní nedostatek v souvislosti s bezpečností silničního provozu, který nemůže být kompenzován zanedbatelným rozdílem ve spotřebě elektrické energie mezi návěstidly nabízenými tazatelem a těmi požadovanými zadavatelem (a v Třebíči na některých křižovatkách již provozovanými). Zadavatel proto trvá na požadovaném řešení.

Dotaz:

„Zadavatel v technické zprávě k jednotlivým SSZ uvádí následující:

- Pro komunikaci mezi řadiči SSZ a návěstidly s napájením návěstidel AC 40/42 V se požaduje protokol OCIT LED*
- Návěstidla budou mít jednotné světelné zdroje v provedení LED s napájecím napětím 42 V, AC*
- Řadič musí umožňovat funkci stmívání*

Uchazeč si dovoluje upozornit na fakt, že je OCIT LED standard, nikoliv protokol. Dále definice standardu OCIT LED tak, jak je uvedena na jeho oficiálních stránkách https://www.ocit.org/media/ocit-led_v1.0_a01.pdf, funkci stmívání neumožňuje, a je tudíž v rozporu s tímto standardem. Také standard uvádí nominální hodnotu napětí 40V AC a nikoliv hodnotu 42V AC, která je požadována v ZD.

Uchazeč žádá Zadavatele o informaci, zda požaduje funkci stmívání, případně zda požaduje dodržení standardu OCIT LED, kde tyto požadavky jsou navzájem v rozporu. Dále v rozporu je hodnota napětí 42V. V souvislosti s dotazem žádáme Zadavatele o úpravu dotčené části Zadávací dokumentace všech SSZ.“

Odpověď na dotaz:

Zadavatel vychází ze zkušenosti s objednáváním těchto návěstidel, kdy někteří světoví výrobci hodnotou 42 V jednoznačně rozlišují, zda se jedná o LED návěstidla s funkcí stmívání či nikoliv. S ohledem na stanovené napěťové meze pro hodnoty plného a ztlumeného svitu není hodnota 40 V AC nebo 42 V AC podstatná. Zadavatel trvá na funkci stmívání svitu návěstidel s evropsky uznávanými napěťovými hodnotami, (jsou všem subjektům působících v oblasti SSZ známy), které se již v Třebíči používají (bez ohledu na výrobce) a byla tak dodržena jednotnost pro usnadnění následné údržby a servisu.

Dotaz:

„Zadavatel v technické zprávě k jednotlivým SSZ uvádí: „v případě, že se řadič nachází v koordinovaného tahu, je propojen koordinačním kabelem (metalickým nebo optickým), musí vzájemně komunikovat s ostatními pomocí datové linky (v případě metalického kabelu vytvořené jediným párem) a systém musí být schopen ovládání celého tahu jedním (nadríženým) řadičem (za splnění požadavku se nepovažuje přenos paralelních výstupů řadiče převáděných nezávislým HW na sériovou komunikaci); tato funkce musí být zachována bez ohledu na způsob i při připojení k jakékoliv nadřízené úrovni, v případě koordinovaného tahu, kdy jsou řadiče propojeny koordinačním kabelem (metalickým nebo optickým), řadiče spolu musí vzájemně komunikovat pomocí datové linky (stejně jako pro koordinaci) za účelem přenosu informací (za splnění požadavku se nepovažuje přenos paralelních výstupů řadiče převáděných nezávislým HW na sériovou komunikaci) důležitých pro přenos míry preference MHD z různých směrů na jednotlivých křižovatkách (datová komunikace mezi řadiči musí být napřímo – nikoliv přes jakoukoliv nadřízenou úroveň),“.

Uchazeč si dovoluje upozornit, že Zadavatel požaduje zastaralé technické řešení, které se opírá o komunikaci pomocí datové linky mezi řídícím řadičem (Master) a podřízenými řadiči (Slave), kdy Master přebírá řízení nad jedním či více zařízeními Slave a tím defacto nahrazuje funkci dopravní ústředny. Toto řešení je z pohledu moderního řízení dopravy zastaralé a

nepoužívané. V moderních městech disponujících dopravní ústřednou, která on-line komunikuje s řadiči, je tento druh řízení dopravy přežitkem. Zadavatel v Zadávací dokumentaci popsal technické řešení řadičů společnosti CROSS Zlín, a.s. Toto řešení považuje Uchazeč za tzv. vendor lock nejen na tuto zakázku, ale i pro případné další rozšíření systému v dalších letech. Světoví výrobci technologií SSZ, kteří mohou být uchazeči o tuto veřejnou zakázku, nebudou schopni připojit svoji technologii řadičů na stávající řadiče společnosti CROSS Zlín, a.s. pomocí tohoto proprietárního protokolu. Zároveň Uchazeč upozorňuje na fakt, že k realizaci požadavku komunikovat s ostatními řadiči pomocí datové linky je nutná součinnost výrobce nebo dodavatele technologie CROSS Zlín, který musí zpřístupnit a zveřejnit protokol. Zároveň v Technických podmínkách pro systémy řízení dopravy je uvedeno, že systémy mají používat otevřené komunikační rozhraní pro možnost komunikace systémů různých výrobců.

Žádáme Zadavatele o úpravu dokumentace pro SSZ tak, aby se mohli této soutěže zúčastnit i ostatní výrobci technologie pro řízení dopravy, a nejen výrobce technologie CROSS Zlín, a.s. případně prodejci této technologie.

Zajistí Zadavatel plnou součinnost stávajícího dodavatele technologie řadičů CROSS na práce související s úpravou stávajících řadičů (koordinální vazby) v návaznosti na nově dodávané řadiče? Důvodem nutné součinnosti je fakt, že komunikace mezi řadiči různých výrobců není řešena otevřeným protokolem, jako například komunikace mezi řadičem a DÚ prostřednictvím OCIT-O V2.0. Součinnost zajištěná Zadavatelem je nutná pro zaručení rovných podmínek pro všechny uchazeče (různé technologie) tak, aby výrobce řadičů CROSS Zlín, a.s. a jím vybraní dodavatelé neblokovali možnost zúčastnit se dalším výrobcům.“

Odpověď na dotaz:

Využití, důvody a nesporné přednosti vzájemné komunikace mezi řadiči, byly popsány v předchozích vysvětleních s tím, že toto propojení nezakládá povinnost ani nezbytnost využívat funkci nadřazeného řadiče, a to ani v případě, že volba signálních plánů nebude z dispečinku (DÚ), což v případě vzájemné komunikace mezi řadiči by nebylo ani praktické; funkce nadřazeného řadiče však bude i navzdory názoru uchazeče zachována. Důvody pro dodávku konkrétní technologie jsou uvedeny v ZD, a ty zadavatel ještě doplňuje o fakt, že výměna řadičů neproběhne naráz, ale musí z dopravního hlediska probíhat postupně, takže dojde k tomu, že v koordinovaném tahu (který musí bezpodmínečně stále fungovat) zastaralých řadičů bude instalován řadič nový – je pochopitelné, že musí být schopen komunikovat i s ostatními (prozatím nevyměněnými) řadiči, které synchronizaci jiným způsobem, než prostřednictvím datového propojení, neznají a navíc si vzájemně předávají určité, pro kapacitu křižovatek důležité, informace. Zadavatel sám nejlépe zná svoje potřeby a situaci ve městě, a proto na svých požadavcích trvá.

Dále zadavatel upozorňuje, že k situaci označované uchazečem jako vendor lock nedojde (k tomu by došlo použitím nabízeného druhu návěstidel s příkonem 2 W), neboť později vyměňované řadiče mimo stávající koordinované tahy, nebo řadiče pro nové lokality (u nichž nebude nezbytná vzájemná datová komunikace), se budou taktéž k dispečinku (DÚ) připojovat prostřednictvím otevřeného protokolu OCIT-O, kterým musí všechny řadiče na území města s dispečinkem komunikovat.

K údajné diskriminaci zadavatel uvádí, že zajištěním součinnosti a rovných podmínek v rámci řadičů doplňovaných a dodávky jednotné technologie řadičů nových, je umožněno podat nabídku jakémukoliv subjektu, mající o takovou zakázku zájem. Technologicky stanovený rozsah dodávky je minoritní částí celkové ceny celé zakázky.

Změna lhůty pro podání nabídky:

Zadavatel tímto prodlužuje lhůtu pro podání nabídek:

Lhůta pro podání nabídek končí dne 3. 6. 2021 v 10:00 hodin.

Způsob a místo podání nabídek, ani způsob a místo otevírání nabídek se nemění.

V Třebíči dne 12. 5. 2021

Za město Třebíč
PMA tender s.r.o., smluvní zástupce zadavatele
Jakub Špeta