



СТОЛИЧНА ОБЩИНА
"МЕТРОПОЛИТЕН" ЕАД

Изпълнителен директор - тел. +359 2 987-63-94, факс +359 2 987-22-44, e-mail: metro@metropolitan.bg

София 1000, ул. "Княз Борис I" № 121

Изм. № 1633/101/
София 27.04. 2015г.

До
всички потенциални участници

ОТНОСНО: Участие в открита процедура по Закона за обществените поръчки за:
„Проект за разширение на метрото в София, трета метролиния, първи етап - от км 4+950 до км 11+966, 34 - Доставка на метровакове и изпълнение на системи за управление”

На основание чл.29, ал.2 от ЗОП и Раздел VI, т.3 от Документацията за участие, даваме разяснения на постъпили въпроси с писмо Вх.№1633/23.04.15г.
Разясненията са достъпни на Профила на купувача на „Метрополитен”ЕАД:
<http://metropolitan.nit.bg/obshhestveni-porchki/00423-2015-0002-dostavka-na-metrovlakove-i-izplnenie-na-sistemi-za-upravlenie/>

Въпрос 1:

Свързан с Том 1, Приложение 1.4: Методи на оценка, индикатор 4

Показател 4- Система за поддържане на влака - Пробег между прегледите и ремонтите в цикъл на прегледите и ремонтите, съотнесени към изминатите километри - **P**

ТП - технически преглед

МПР - малък периодичен ремонт

ГПР - голям периодичен ремонт

ПР - подемен ремонт

СрР - среден ремонт

КР - капитален ремонт

Моля обяснете точния обхват и разликите между тези три нива на преглед или ремонт:

MRR (ГПР) преглед,

РГПР- брой точки за пробег между ремонти **ГПР**, изчислена с точност до два знака след запетаята.

LR (ПР) ремонти

P_{пр}— брой точки за пробег между ремонти **ПР**, изчислена с точност до два знака след запетаята. MeR(СрР) ремонти

P_{СрР}- Брой точки за пробег между ремонти **СрР**, изчислена с точност до два знака след запетаята.

Както разбираме, описанието на тръжния документ за тези три отделни раздела е еднакво и между тях няма разлики, както следва:

а) само в рамките на контролните действия по ремонтната поддръжка, които се извършват в предприятия, притежаващи техническа база и измерителни стендове.

б) обхват:

61. - подробна оценка на техническото състояние на предвидените в документацията възли и подвъзли (например при използване на система за мониторинг), която може да бъде съчетана с техния демонтаж от влака:

62. - планирани подмени на подвъзли и възли;

63. - ремонти на подвъзлии възли, извършени в специализирани сервиси.

Отговор №1:

Точния обхват на различните прегледи и ремонти на метроваковете се задава от завода производител. Отговора на зададения от вас въпрос прочетете в том 2, част 2.2, т.т. 7; 7.1; 7.2;7.4;7.7 и 7.8.

Въпрос 2:

Предвид факта, че българският лев и еврото имат фиксиран обменен курс през последните години и за да не се включват никакви разходи за обезпечаване на риска от обмяна курс при офериранияте цени, с настоящото любезно молим Възлагащият орган да вземе предвид следното:

- В случай, че съществуващият фиксиран обменен курс между евро и български лев се промени, оставащите плащания съгласно договора във всеки един момент ще се извършат в български лева в сума, равняваща се на цената в евро за съответното плащане за етап; сумата за етап в евро ще се изчислява с помощта на текущия обменен курс 1,95583 BGN/EUR.

- В случай, че България евентуално приеме еврото по време на срока на този договор и обменният курс в евро е различен от настоящия, договорната цена се деноминира отново, използвайки първоначалния обменен курс.

От първостепенно значение е тези условия да се прилагат и за основната поръчка, и за опциите, тъй като опциите евентуално ще се изпълняват и доставят за по-дълъг период от време от основната поръчка, следователно се предполага по-голяма експозиция на евентуални промени на обменния курс.

Оферентът твърдо вярва, че тези допълнителни условия ще имат положителен ефект върху цената на потенциалните оферти, с поемането на нисък допълнителен риск от Възлагащия орган. В този смисъл, любезно молим Възлагащият орган да потвърди, че този подход е приемлив и може да бъде взет под внимание от оферентите за целите на подготовката на офертата.

Отговор №2:

- Съгласно действащото законодателство и обявените условия за обществената поръчка в обявлението и документацията, ценовото предложение се оферира в български лева.
- В случай на промени, плащанията ще бъдат съобразени с официалното решение за тези промени.

Въпрос №3: Приложение - таблица

ИЗП. ДИРЕКТОР:

/проф. д-р инж. Ст. Братоев/



Въпрос	Тръжна документация	част	Абзац/текст	Въпрос	Отговор
3	ТОМ 2 част 2.2 Технически характеристики и на подвижния състав	3.2 9.1.4 10.1.7	<p>3.2 Разпределение на основните компоненти на оборудването Оборудването трябва да бъде монтирано, както следва: § Покрив: Климатична инсталация за кабината на шофьора, климатична инсталация за купето за пътници, спирачно съпротивление, пантограф, главен прекъсвач, изход за вода с вентил, закрит стояем предпазител. Двата крайни пътнически вагона се оборудват идентично.</p> <p>9.1.4 Покрив Покривната конструкция трябва да поеме конзолите и стендовете за монтаж на електрическото оборудване като спирачен резистор, шкафове за оборудване, пантограф и климатична инсталация.</p> <p>10.1.7 Спирачни резистори Резисторите трябва да имат конвенционално охлаждане и не изискват задължителна вентилация. Те трябва да са с размер, при който сервизната спирачка отговаря на изискванията, дори без рекуперация и</p>	<p>В някои раздели на документ 2.2 е посочено, че спирачните резистори и основният прекъсвач трябва да бъдат разположени на покрива на съставната единица. Поради изискване за ниво на под (1100mm), вътрешна височина (2130mm) и горни части на хоризонтала на измервателния уред (3700mm), няма достатъчно пространство за разполагане на спирачните резистори и основния прекъсвач на покрива. Имайки предвид, че вътрешният таван на вагона ще бъде 3230mm, остават само 470mm за монтажа на тавана, полагането на тръби на система за отопление, вентилация и климатизация (HVAC), изолационните елементи и конструкцията на вагона. Според съвременното технологично равнище в този вид приложения спирачните резистори и главните прекъсвачи се поставят в долната част на рамата на съставната единица. Моля потвърдете, че офертата на оферента е приета.</p>	<p>Цитирания от Вас текст в колона "абзац/текст" е неточно преведен и се получават абсурдни грешки!</p> <p>В том2, част 2.2, т.8.3 е дадено, че максималната височина на покрива на вагона е 3900 мм от глава релса. При височина на тавана в салона за пътници 2130 мм и височина на пода на вагона 1100мм от глава релса се получава височина на тавана на вагона 3230 мм от глава релса. До 3900мм височината на покрива остават 670 мм за вентилация и климатизация, както и спирачни съпротивления, пантограф, главн изключвател и други. Главния прекъсвач трябва да бъде максимално близо до пантографа, за да има колкото се може по-малка част незащитени електрически вериги и части на влака, които се намират преди главния прекъсвач. Не е допустимо да се променят параметрите на влака и изискванията на Възложителя. Не приемаме вашето предложение.</p>