



СТОЛИЧНА ОБЩИНА  
"МЕТРОПОЛИТЕН" ЕАД

Изпълнителен директор - тел. +359 2 987-63-94, факс +359 2 988-22-44, e-mail: metro@metropolitan.bg София 1000, ул. "Княз Борис I" № 121

Изх. № 2255/01  
София, 06.06.16 г.

До  
Всички заинтересовани лица

**ОТНОСНО:** Участие в открита процедура по Закона за обществените поръчки за:  
**ПРОЕКТ ЗА РАЗШИРЕНИЕ НА МЕТРОТО В СОФИЯ, ТРЕТА МЕТРОЛИНИЯ -"БУЛ. „БОТЕВГРАДСКО ШОСЕ” - БУЛ. „ВЛАДИМИР ВАЗОВ” - ЦЕНТРАЛНА ГРАДСКА ЧАСТ - ЖК „ОВЧА КУПЕЛ”, ПЪРВИ ЕТАП - ПРОЕКТИРАНЕ И ИЗПЪЛНЕНИЕ НА МЕТРОДЕПО „ЗЕМЛЯНЕ” ЗА ТЕХНИЧЕСКА ПОДДРЪЖКА И ПРЕСТОЙ НА ПОДВИЖНИЯ СЪСТАВ ЗА ТРЕТА МЕТРОЛИНИЯ**

Във връзка с постъпили запитвания по документацията за горната процедура, на основание чл.29 от ЗОП, предоставяме следните разяснения:

**• Писмено искане вх.№ 2255 /31.05.2016г.:**

**Въпрос №1:** Какъв е очакваният експлоатационен период на депо?

**Отговор №1:** Минималните проектно-експлоатационни срокове са посочени в Том 4Б: Функционални изисквания на Възложителя: т.5 и т.6.

**Въпрос №2:** Какъв е очакваният експлоатационен живот на влакчетата Siemens?

**Отговор №2:** Минималния проектно-експлоатационен живот на влакчетата Siemens е минимум 30 години.

**Въпрос №3:** Какви са изискванията на Възложителя по отношение на надеждността, разполагаемостта и поддръжката на оборудването (стандартно и нестандартно)?

**Отговор №3:** Разположението на оборудването е дадено в Идеен проект, Част: технологична от документацията за обществената поръчка. Относно надеждността на оборудването да се спазват изискванията на Възложителя, посочени в Том 5, Част 5.7 - променена. Извънгаранционната поддръжка е ангажимент на оператора.

**• Писмено искане вх.№ 2311 / 02.06.2016 г.:**

**Въпрос №1:** За „Крикове” – поз.ІІІ.22 (Том 5, част 5.7 Технологична)

Какви системи за сигурност и безопасност е необходимо да притежават отделните крикове и в комплект от 16 бр. за повдигане на част или целия подвижен състав?

**Отговор №1:** Криковете трябва да имат следните системи за сигурност и безопасност:

- Синхронизация на 16-те крика;
- Контрол на лапата на крика при допир с повдигания товар;
- Контрол и защита при задържане на товара;
- Защита от претоварване на крика;
- Контрол и защита за износена гайка;
- Индикация на таблото за възникнал проблем при някой от криковете;
- Избор на режим за синхронизирано повдигане на група от крикове (4,8,...) или на всички крикове;
- Управлението да се осъществява от самостоятелно табло с дисплей на български език.

**Въпрос №2:** За „Работно дизелово возило” – поз.Ш.38 (Том 5, част 5.7 Технологична)

Като сменни съоръжения са записани „..... снежен плуг, снежна фреза”.

2.1 Моля да уточните кое от двете съоръжения следва да се предвиди.

2.2 Допустимо ли е отклонение от посочените параметри „максимална експлоатационна скорост 80 km/h, номинална мощност  $\approx 100 \text{ kW}$ ” ?

**Отговор №2:** Да се предвиди снежен плуг или снежна фреза.

Скоростта е посочена като максимално допустима.

Посочената мощност да се разглежда като минимална.

**Въпрос №3:** За „Подлокомотивен (канален) бандажен струг–поз.23 (Том 1, Приложение 2, Образец18)

Необходимо ли е измерване на профила на колелата на колооста преди и след престъргване или само на конкретните параметри: диаметър по кръга на търкаляне; височина на реборда; дебелина на реборда;  $Q_r$  на реборда?

**Отговор №3:** Необходимо е измерване на целия профил на колелата, както и да се показва графично на пулта за управление.

**• Писмено искане вх.№ ЕП-0441 / 03.06.2016 г.:**

**Въпрос №1:** В отговора във Ваше писмо изх. №1955 (01)/05.05.2016г. в отговора Ви на Въпрос 7, относно осигуряване на взаимодействието с „транспортни системи“ става ясно, че изисквате от участника в тръжната процедура да достави и монтира обръщателни апарати за стрелките, броячи на оси, светофарни уредби, както и помещение за монтаж на апаратурата за управление, включително резервен команден пункт, климатизиран и с двоен под.

В техническите изисквания към тръжната документация са заложили ясни изисквания към стрелковите обръщателни апарати, но такива относно цитираните по-горе позиции няма. Като се има предвид, че това са елементи от системата за безопасност, специфицират се по типове, количества и параметри с проекта за нея и не се изчерпват единствено с цитираните във Вашият отговор, задаваме следните въпроси:

1. Можете ли да ни предоставите количества и технически изисквания за броячи за оси, светофори, параметри на апаратурата за управление и контрол (тегло, габарити, специфични изисквания към помещението и неговото разположение)?
2. Изчерпват ли се с цитираните във Вашият отговор елементи задълженията на участника относно „транспортни системи“?

Според нас това оборудване влиза в обхвата на договора на „Сименс“ за доставка на „Метровлакове“ и системите към тях.

**Отговор №1:** В отговора на Въпрос 7 от Разяснения изх. №1955 (01)/05.05.2016г. е уточнено, че

изпълнителят на настоящата поръчка трябва да заложи необходимите материали за закладни части и за хранене на съответните светофори, броячи на оси и обръщателни апарати. Това означава да има кабелен канал и тръби, заложи в бетона до съответните съоръжения, чийто места ще бъдат определени с разработването на работните проекти на депото и системите. Изискванията към помещенията са посочени в отговор на въпрос №2 на писмо наш вх.№ 2090/14.05.2016 г. от Разяснение изх.№ 2070/16.05.2016 г. По въпрос 2 отговорът е да.

**Въпрос №2:** Съгласно БДС EN 12845 „Автоматично пожарогасене“, приложение А класа за паркинги /гаражи/ е ОН2, проектантът е приравнил обекта именно с гаражи, но е написал ОН3, което не е вярно. За депа на автобуси и тролейбуси класа е ННР2, също и за железопътни вагони, следователно и за метровакове. Това е приложение А3 стр.136. от Стандарта.

По нашата Наредба Из автоматично гасене се изисква за хангари на самолети. Категорията по Наредбата за транспортни депа е Ф5В, както за самолети и може би затова е предвидена спринклерна инсталация и за метровакове.

Гараж за влакове трябва ли да се третира като „метродепо“?

Оттам всички промени спрямо идейния проект: максимална площ 9000м<sup>2</sup> за един КСК, интензивност 10мм/ мин, брой действащи спринклери 260 бр. и 325 /мокри и сухи/.

Налягането в първия спринклер е 10м (съгласно промяната в пожарната наредба), а в идейния е дадено 3.5м.

Резервоара ще има по-голям обем защото времето за гасене е 90 мин. и дебитът на инсталациите е доста по-голям.

Спринклерите ще бъдат до 4 на един клон с минимален диаметър ф25.

Самите спринклери ще бъдат не К 80, а К 115, тоест по – големи за по-голям дебит. Оттам самите тръбни мрежи ще бъдат с по-големи диаметри.

В идейния проект има отделна инсталация за противопожарните кранове. Съгласно правилника крановете се свързват с главните диаметри на самата спринклерна инсталация. Отделни тръби трябва да има само във втория етаж, на администрацията, за крановете в него. Чл.199, табл.19 т.7.

Не е предвидена външна противопожарна мрежа. Категория Ф5В го изисква, като не се изисква за Ф5Г и Ф5Д.

Ако се оферира по горните изисквания, то разликата спрямо идейния проект ще доведе до поне два до три пъти по-скъпа инсталация.

В идейния проект са предвидени спринклери мокри и сухи (в халето сухи), а в техническите помещения мокри. Не трябва ли всички да са сухи?

При мокрите спринклери има опасност от замръзване през зимата и ниски температури.

В идейния проект за сухите спринклери липсват компресорите и резервоарите им, датчиците и т.н. за помпите.

Моля за Вашият отговор дали да се придържаме към идейния проект или да се съобразим с действащият стандарт?

### **Отговор №2:**

Моля, спазвайте идейния проект.

На основание чл.29,ал.2 от Закона за обществените поръчки настоящите разяснения се публикуват в "Профил на купувача", достъп до който имат всички лица - <http://metropolitan.nit.bg/obshhestveni-porchki/depo-zemlyane/>.

ИЗП. ДИРЕКТОР:

чл.2 от ЗЗЛД

/проф. д-р инж. Ст. Вратоев/

