



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. № 1629 (01)
София 15.05.18

До
Всички заинтересовани лица

ОТНОСНО: Открита процедура по Закона за обществените поръчки за:

“Капитален ремонт и модернизация на метровагони от серия 81-717.4 - 24 вагона и серия 81-714.4 - 24 вагона (12 метровагона по 4 вагона)”

Във връзка с постъпили запитвания по условията за горната процедура, на основание чл.33, ал.2 от ЗОП, предоставяме следните разяснения:

• Писмено запитване с Вх.№ 1629/11.05.2018г.:

Първа група въпроси /04.05.2018 г./:

A. Документ –Основни технико-експлоатационни изисквания и параметри на модернизираните състави

1) Въпрос към точка 7.2.3 – Пожарна безопасност.

Въпрос:

- Не е специфицирано „Ниво на опасност“ („Hazard level“). Моля за спецификация за „Ниво на опасност“ (HL...).

1) Отговор на въпрос 1:

точка 7.2.3 – Пожарна безопасност - Такава точка в документацията няма.

Моля вижте в „Таблица за основните технико-експлоатационни изисквания и параметри на модернизираните влакове“, раздел Б, т.7 - Противопожарна безопасност, както и т.3.2 от Техническите спецификации.

2) Въпрос към точка 4.2.3 – Тип вентилация/отопление в кабината на машиниста

Въпрос:

- Изисква ли се аварийна вентилация?

2) Отговор на въпрос 2:

точка 4.2.3 – такава точка няма в документацията

В кабината на машиниста не е необходима аварийна вентилация. Има отварящо се прозорци на страничните врати.

3) Въпрос към точка 4.2.3 – Тип вентилация/отопление в кабината на машиниста

Въпрос:

- Специфициран ли е класа на филтрация?

3) Отговор на въпрос 3:

Класа на филтрация е по предложение на участника.

4) Въпрос към точка 4.2.3 – Тип вентилация/отопление в кабината на машиниста

Въпрос:

- Кой стандарт се предпочита – UIC или EN???

4) Отговор на въпрос 4:

Да се използва стандарта EN.

5) Въпрос към точка 4.2.3 – Тип вентилация/отопление в кабината на машиниста

Въпрос:

- Специфицирани ли са изискванията за начина на подмяна на филтъра (от кабината или от покрива)?

5) Отговор на въпрос 5:

Начина на подмяна на филтъра е по предложение на участника. За предпочитане е филтрите на климатика на кабината да се подменят отвътре (от кабината).

B. Документ – Техническа спецификация за основен ремонт на превозните средства.

1) Въпрос към точка 1.

- *Съединяване с други състави;*

Въпрос:

- Каква е минималната и максималната позволена тяга в захранващите тръбопроводи (парогнаја magistral) при състави с метровагони 81-717 и 81-714? Каква е минималната и максималната позволена тяга в захранващите тръбопроводи (парогнаја magistral) при състави с метровагони 81-740 и 81-741?

Отговор на въпрос по т.1:

Минималното налягане във въздушната магистрала е 6,2 atm, а максималното е 8,2 atm.

C. Общи въпроси

Стандарти

- стандарт EN 5566 не съществува – вероятно става въпрос за DIN5566 (Кабина на машиниста), тук е приложим само за седалката

- горимост съгласно EN 5510 (не съществува) – вероятно става въпрос за DIN5510, вече е невалиден, никой няма да ни предостави сертификати съгласно него, очевидно ще трябва да се използва EN45545, който е цитиран по-надолу в текста

Отговор – стандарти:

Цитираните от Вас стандарти са DIN. Да се ползват DIN 5566, EN 45545 или еквивалентни, както е посочено в Техническите спецификации.

Шум:

Не са дефинирани:

- оценявани параметри; посочено е само означение L_Am, евентуално L_AM, което може да е максимална стойност (означена като L_pA_Fmax), така и средна, еквивалентна стойност (m=middle, L_pA_{eq}); по време на стационарно измерване разликата между тези стойности може да бъде 2-5dB, която не е незначителна
- условия за измерване при движение (линия, коловоз, в тунел или извън него, тягова мощност и т.н.), всичко има влияние върху шума при движение
- общо стандарт, съгласно който трябва да се оценява шума

Отговор – шум:

Под L_Am да се разбира максимална стойност. Измерва се на равен път с траверсова скара на открито. Това са изискванията на стандарта EN ISO 3095 за измерване на външен шум и EN ISO 3381 за измерване на вътрешен шум.

Втора група въпроси /09.05.2018г./

D. Документ – Техническа спецификация за основен ремонт на превозните средства.

1) Въпрос към точка 9.12. Акумулаторна батерия:

В междинния метровагон М(м) трябва да бъдат разположени две нови акумулаторни батерии с модерна конструкция за приложение в железниците. Батериите трябва да бъдат разположени в акумулаторния шкаф върху подвижна рама за изваждане. Акумулаторният шкаф трябва да има антикорозионно покритие. Непосредствено до акумулаторния шкаф трябва да бъдат разположени две независими зарядни устройства за хранване на веригите за управление и за зареждане на акумулаторната батерия.

По наше мнение, посоченото изискване в точка 9.12. не отговаря на изискването в документа ТАБЛИЦА НА ОСНОВНИТЕ ТЕХНИКО-ЕКСПЛОАТАЦИОННИ ИЗИСКВАНИЯ. Точка D.10 Акумулаторни батерии—/—експлоатационен живот , където е посочено:

Оптимално 2 бр. алкални батерии на състав върху рамата с достъп до всички клетки.

Въпрос:

Искаме да се уточни броят акумулаторни батерии за един моторен вагон М(м) и общият брой за състава. Трябва да има 2 батерии за вагон М(м), което какво означава: 4 батерии на състав или 1 батерия на вагон М(м) и съответно 2 на състав?

Отговор на въпрос по т.9.12:

На един влак от 4 вагона е достатъчно да има 2 акумулаторни батерии. Всяка акумулаторна батерия може да се разположи в един или в два сандъка.

2) Въпрос към точка С.5 ТАБЛИЦИ НА ОСНОВНИТЕ ТЕХНИКО-ЕКСПЛОАТАЦИОННИ ИЗИСКВАНИЯ:

а) в точка С.5 е посочено изискване:

Намаляването на скоростта при експлоатационно спиране на равно трасе, сухи релси) - Мах. $1,2 \text{ m/s}^2$ – смесено спиране, електродинамична спирачка ($1,0 \text{ m/s}^2$).

Въпрос:

Възможно ли е максималното забавяне $1,2 \text{ m/s}^2$ да се реализира само с електродинамична спирачка?

1) Отговор на въпрос пот. С.5:

Да допустимо е отрицателно ускорение от $1,2 \text{ m/s}^2$, да се реализира само с електродинамична спирачка.

Трета група въпроси /09.05.2018г./

Е. Документ – Техническа спецификация за основен ремонт на превозните средства.

1) Въпрос към точка 5.6.

- Възможно ли е седалките да бъдат проектирани като група от една седалка?
- Определена ли е ширината на седалката?

Отговор на въпрос по т.5.6:

Седалките да се проектирани като група от единични седалки. Ширината на една седалка е съгласно стандартните изисквания.

2) Въпрос към точка 5.7.

- *В пространството на вратите трябва да има вертикална дръжка в средата между лявата и дясната редица врати.*

Въпрос:

- Има ли изискване за броя на разклоненията на тези ръкохватки?

Отговор на въпрос по т.5.7

Броят на разклоненията на вертикалната ръкохватка между левия и десния ред врати да бъдат две или три по преценка на участника.

3) Въпрос към точка 5.11.1.

- Има ли изискване за размера и съотношението на страните на външния дисплей?
- Има ли изискване за размера и съотношението на страните на вътрешния дисплей?

Отговор на въпрос по т.5.11.1:

Размера и съотношението на страните на външния и вътрешния дисплей са по предложение на участника. Те трябва да са такива, че да се виждат и четат ясно и добре и да са в хармония с външния и вътрешен дизайн на вагона.

На основание чл.33, ал.4 от Закона за обществените поръчки настоящите разяснения се публикуват в "Профил на купувача", достъп до който имат всички лица – <https://metropolitan.nit.bg/proceduri-po-zop/remont-i-modernizacziya-na-metrovagoni/>.

ИЗП. ДИРЕКТОР:

/проф. д-р инж. Ст. Братоев/

