



03-10-204/28.09.2018

## “БДЖ – ПЪТНИЧЕСКИ ПРЕВОЗИ” ЕООД ЦЕНТРАЛНО УПРАВЛЕНИЕ

ул. "Иван Вазов" № 3, София 1080, България  
тел.: (+359 2) 987 88 69  
bdz\_passengers@bdz.bg  
www.bdz.bg



### НА ВНИМАНИЕТО НА ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ ЛИЦА

**Относно:** *Разяснения във връзка с открита процедура с предмет: „Закупуване и поддръжка на 42 броя нови мотрисни влака за нуждите на „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД, открита с Решение №23/14.08.2018 г. на Управителя на „БДЖ - Пътнически превози“ ЕООД, публикувана в Регистъра на обществените поръчки към АОП с УНП № 01605-2018-0014 на дата 17.08.2018 г.*

### УВАЖАЕМИ ДАМИ И ГОСПОДА,

На основание чл. 33, ал. 2 от Закона за обществените поръчки (ЗОП) и във връзка с постъпило в „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД в законоустановения срок искане за разяснение по условията на горесцитираната процедура за възлагане на обществена поръчка от 25.09.2018 г., Ви предоставяме следните разяснения:

**Въпрос № 1:** *Доколкото се отнася за платформата на модела превозно средство и подреждането на оборудването, 70 % от равен под може да бъде намален до 60 %, както се изисква за да бъде оптимизиран дизайнът на превозното средство?*

**Отговор:** Съгласно Раздел III, т.8.3. от Техническата спецификация, озаглавена „Височина на пода и входната врата за пътници“, Възложителят е поставил изискване относно процента на пространството с равен под. Процентът на пространството с равен под е съотношението между дължината на пътническите салони с равен под и общата дължина на пътническите салони и трябва да бъде най-малко 70 %. Не се допуска намаляване на изискваното съотношение до 60 %.

**Въпрос № 2:** *При нормални условия, предвидената скорост трябва да бъде 1.1 пъти по-голяма от устойчивата скорост на превозното средство, но предвидената скорост, изисквана в тръжните документи достига 200 км/ч. Може ли да уточните основните фактори за това?*

**Отговор:** В Техническата спецификация в раздел III, т. 1.2. „Скорост“ се предвижда, че доставяните ЕМВ трябва да бъдат конструирани за скорост на продължителна експлоатация от 160 км/ч (конструктивна скорост до 200 км/ч). Това означава, че доставяните влакове трябва да могат да се движат с продължителна скорост от минимум 160 км/ч на местата, където железопътната инфраструктура позволява това. Конструктивната скорост на мотрисите следва да бъде до 200 км/ч.

**Въпрос № 3:** *Разбираме, че стандартния текст тук е грешен. Може ли той да се разбира като БС EN 15227-2008+A1-2010?*

**Отговор:** В техническата спецификация в раздел II, т. 1.5. „Стандарти, цитирани в Техническа спецификация за оперативна съвместимост /ТСОС/ по отношение на подсистемата „Подвижен състав“ — „Локомотиви и пътнически подвижен състав“ на

трансевропейската конвенционална железопътна система“ са цитирани различни видове стандарти, с които потенциалните изпълнители следва да се съобразяват.

В посочения стандарт БДС EN 15227:2009+A1:10 е допусната техническо несъответствие относно годината и следва да се разбира като „БДС EN 15227-2008+A1:10“ или еквивалентен на него.

**Въпрос № 4:** *Разбираме, че кутията трябва да бъде оборудвана с изолиран калъф за съхранение на студени или топли напитки. Това наше разбиране правилно ли е или е грешно?*

**Отговор:** В раздел III, т. 7 „Изисквания към кабината за управление и контролния панел, отнасящи се за всички видове мотрисни влакове“ от Техническата спецификация, е посочено, че „и в двете кабинни за управление трябва да се монтира кутия за охлаждане или загряване на напитки“. Дали това охлаждане/загряване ще се осъществи посредством изолиран калъф или друг тип техническо решение е изцяло решение на потенциалния участник стига да бъде постигнато заложеното изискване.

**Въпрос № 5:** *Тук от тръжните документи разбираме, че област с равен под обхваща област със същата височина като тази на входната област за пътници и област за преминаване без стълби. Това наше разбиране правилно ли е или е грешно?*

**Отговор:** В раздел III, т. 8.3. „Височина на пода и входна врата за пътници“ е описано, че „пътническият салон се счита за такъв с равен под на места, където височината на пода е същата като при входните врати за пътниците и между всички проходи между салоните/частите без стъпала на мотрисите“.

Възложителят желае да поясни посоченото изискване по следния начин. Възложителят е въвел задължително изискване подът да бъде равен при входните врати, т.е. височината на пода над нивото на релсата при входните врати не трябва да бъде по-голяма от 780 мм. За равен под ще се счита цялото пространство в мотрисата, чиято височина е равна на височината при входната врата. При връзките между отделните части/вагони/салони на влаковата мотриса, където се намират талигите е допустимо минимално повишение спрямо височината при входните врати. За равен под ще се считат и такива пространства между отделните части/вагони/салони на влаковата мотриса, където съществува минимално повишение спрямо височината при входните врати, но това повишение не е реализирано чрез поставяне на стъпала. В тази зона са разрешени само рампи, които са в съответствие с TCOC PRM 1300/2014.

**Въпрос № 6:** *Предполагаме, че изискването за монтиране на въздушна завеса може да бъде отменено поради следната причина: налягането в стаята за гости е от 30 Па до 50 Па, което е по-голямо от външното налягане. Следователно, когато входната врата е отворена, въздухът ще духа навън от стаята за гости, поради въздушното налягане. Затова външният въздух не засяга много вътрешната температура.*

**Отговор:** Изискването за организиране на климатизация на вагоните посредством въздушна загряваща завеса, описано в т. 8.3. от Техническата спецификация следва да бъде спазено.

**Въпрос № 7:** *Поради различни езици, моля пояснете точното значение на  $A_m$  в  $L_{Am}$  за избягване на недоразумения. Също молим да ни кажете, какъв стандарт се използва, когато се изчислява  $L_{Am}$ .*

**Отговор:** Изчисленията на шума се извършват в съответствие със стандарти: EN ISO 3095: 2005 – „Измерване на шум излъчван от железопътни превозни средства“ и EN ISO 3381:2011 – „Измерване на вътрешния шум в железопътни превозни средства“ или еквивалентни. Значението на  $A_m$  в  $L_{Am}$  е пояснено в посочените стандарти.

**Въпрос № 8:** А: Ние мислехме, че максимум  $0.9 \text{ m/s}^2$  не е параметърът на закъснение при спиране при авария. Моля, укажете параметърът на закъснение при служебно спиране.

Б: Исканото закъснение при служебно спиране достига най-малко  $1,0 \text{ m/s}^2$ .  $1,0 \text{ m/s}^2$  не съответства на максимум  $0.9 \text{ m/s}^2$ . Моля, уточнете точната стойност закъснение при служебно спиране.

**Отговор:** Стойност закъснение при служебно спиране - максимум  $0.9 \text{ m/s}^2$  да се счита при използването само на пневматична спирачка. Стойността на закъснение при служебно спиране - максимум  $1,0 \text{ m/s}^2$  да се счита при използването, съвместно на пневматична и електродинамична спирачки.

**Въпрос № 9:** Поради различните езици, моля уточнете точното значение на „Закъснение при служебно спиране“, за да бъде избегнато недоразумение.

**Отговор:** Да се има в предвид автоматично (едновременно задействане) взаимодействие на пневматична и електродинамична спирачни системи.

**Въпрос № 10:** Поради различните езици, моля уточнете точното значение на „Взаимодействие на системата на спирачната уредба“, за да бъде избегнато недоразумение.

**Отговор:** Да се има в предвид отрицателното ускорение при служебно спиране само с пневматична спирачка.

С уважение,

Пламен Пешаров  
Управител на „БЪЛГАРСКИ ПНЕВМАТИЧЕСКИ ПРЕВОЗИ“ ЕООД



Подписът е заличен на основание чл.2 от  
ЗЗЛД и във връзка с чл.42, ал.5 от ЗОП.