

Pytania i odpowiedzi

Przetarg na dostawę platform kolejowych do obsługi przewozów Intermodalnych na terenie Polski i UE

CZĘŚĆ III. PARAMETRY TECHNICZNE WAGONÓW I ICH WYPOSAŻENIE

rozdział Wymagania ogólne

1. Zamawiająca strona precyzuje, że 40% wagonów każdej partii muszą być wyposażone mechanicznym ręcznym hamulcem. Odbiorca nie dopuszcza innych hamulców, t. j. elektrycznych, hydraulicznych i innych.

W związku z bezpieczną eksploatacją wagonów, praktyka pokazuje, że każdy wagon musi być wyposażony ręcznym hamulcem.

Proponujemy redakcję: Strona zamawiająca precyzuje, że 100% wagonów każdej partii muszą być wyposażone ręcznym mechanicznym hamulcem. Odbiorca nie dopuszcza innych hamulców, t. j. elektrycznych, hydraulicznych i innych.

Zamawiający określa w Specyfikacji, że 40% wagonów każdej partii należy wyposażyć w hamulec postojowy ręczny mechaniczny.

Zamawiający zmienia w/w zapis na następujący: „Zamawiający określa, że **przynajmniej 40% wagonów każdej partii należy wyposażyć w hamulec postojowy ręczny mechaniczny**. Dostawca w cenie jaką finalnie określi w toku aukcji zobowiązany jest dostarczyć przynajmniej 40% wagonów każdej partii wyposażonych w hamulec postojowy ręczny. Zamawiający dopuszcza możliwość, że w ramach złożonej ostatecznie w toku aukcji oferty Dostawca wyposaży wszystkie wagony w hamulec ręczny.

rozdział Wymagania i parametry techniczne związane z załadunkiem wagonów

2. Dostawca przedstawia stronie zamawiającej „kalkulator”, t. j. elektroniczny arkusz, który pozwala na wyliczenie rozkładu obciążenia dla oddzielnych osi wagonu w zależności od rozkładu towaru wagonu i w zależności rodzaju tych towarów, a również ich wagi brutto i wagi wagonu, w zależności od dopuszczalnego obciążenia na osi 20 ton/oś lub 22,5 tony/oś. Kalkulator taki musi być przedstawiony stronie zamawiającej przez Dostawcę w terminie dwóch miesięcy od daty zawarcia Umowy. Kalkulator określi możliwości załadunku dla oddzielnych typów wagonów z różnymi kontenerami (10', 20', 30', 40', 45' lub 23' do 29' w ramce 20') lub ze wymiennymi przyczepami C715, C745, C782 zgodnie z PN -EN 284. Zadaniem kalkulatora jest określenie optymalnego rozdzielenia obciążenia, przy założeniu, że maksymalna całkowita waga i maksymalne obciążenie na oś nie są przekroczone.

Przy certyfikacji każdego typu wagonu producent przygotowuje schemat obciążenia, który zawiera wszystkie kombinacje załadunku kontenerów. Schemat ten zostaje zatwierdzony przez NoBo, która bierze pod uwagę dopuszczalne odchylenie tary każdego wagonu do 2% zgodnie z GCU General Contract of Use (AVV - Allgemeine Vertrag für Verwendung).

Dlatego jest niedopuszczalne, aby użytkownik wagonu przeliczał tarę każdego wagonu i na bazie przeliczenia obciążeń wagon, aby uniknąć jakiegokolwiek możliwości błędu.

Mając na uwadze powyżej ukazano, proponujemy aby usunąć wymaganie przedstawiania kalkulatora (arkusza elektronicznego) i aby zostało zapisane, że schemat załadunku jest zgodny z GCU General Contract of Use (AVV- Allgemeine Vertrag für Verwendung).

Zamawiający wyjaśnia, że wymagany w specyfikacji kalkulator ma służyć tylko na wewnętrzne potrzeby Zamawiającego do określania sposobu załadunku różnych typów kontenerów na typ wagonu będący przedmiotem oferty. Wystarczy prosty model obliczeniowy spełniający wymagania przedstawione w Specyfikacji wykonany w arkuszu kalkulacyjnym (np. Excel).

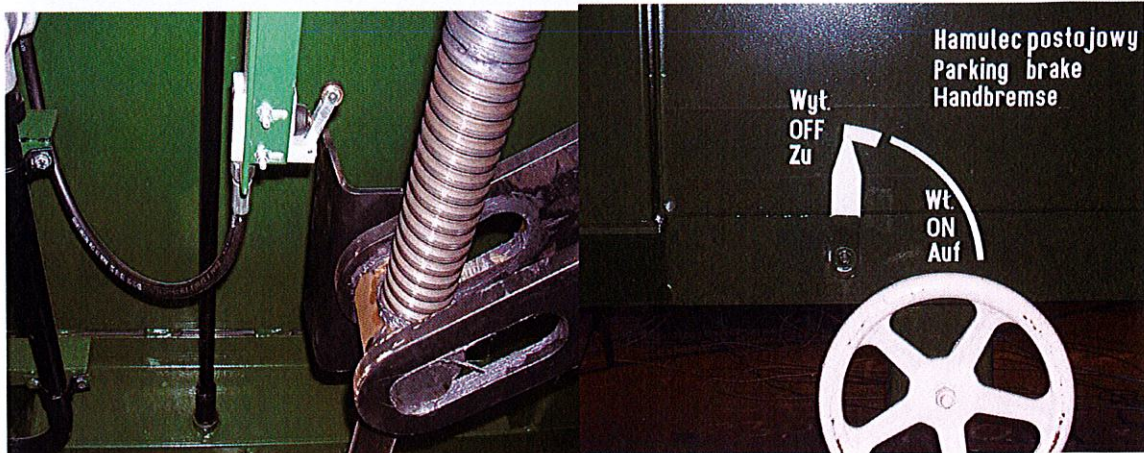
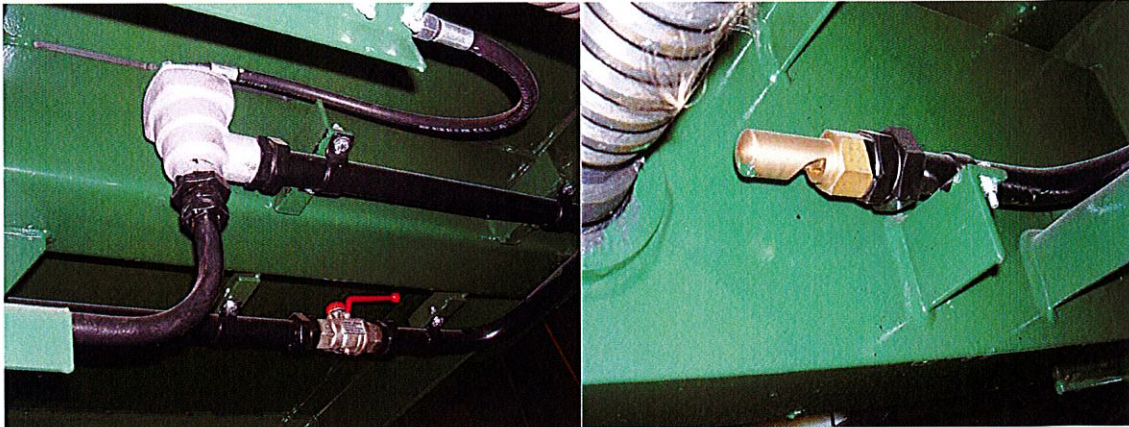
rozdział System hamulcowy

3. pkt.2 „Ochrona przed uszkodzeniami zestawów kołowych w rezultacie ruchu przy zamkniętym hamulcu dla parkowania poprzez wykorzystanie zaworu odprowadzającego, zapobiegającego zapewnienie zestawu ciśnieniem 5 bar, aby zatrzymać i uruchomić pociąg. Może być wykorzystany sygnał dźwiękowy aby sygnalizować wykorzystanie zaworu odprowadzającego. Wykorzystanie indykatora, widzialnego z zewnętrznej strony wagonu, informującego o włączonym lub wyłączonym hamulcu ręcznym.

Niejasne jest co dokładnie wymaga się i w związku z jakim normatywnym dokumentem /UIC. TSI, EN/ się montuje. Konieczne jest abyśmy otrzymali dodatkowe wyjaśnienia

Zamawiający informuje, że powyższe wymaganie określone w Specyfikacji jest rozwiązaniem stosowanym dla wagonów towarowych. Załączamy zdjęcia poglądowe przedstawiające przykładowe rozwiązanie. Jest to rozwiązanie indywidualne wdrożone przez producentów wagonów. Zasada działania polega na tym, że po zakręceniu hamulca postojowego wskaźnik mechaniczny na wagonie (widoczny z zewnątrz wagonu bez konieczności wchodzenia pod wagon) sygnalizuje, że hamulec jest włączony. Równolegle hamulec ręczny mechanicznie steruje zaworem na przewodzie głównym, który w przypadku zakręcenia hamulca ręcznego rozszczelnia przewód główny uniemożliwiając napełnienie go powietrzem do poziomu 5 bar (tj. 0,5Mpa). Na wylocie powietrza z zaworu dodatkowo stosuje się gwizdek sygnalizujący ubytek powietrza z przewodu głównego. Oczekujemy, że Dostawca wykona wagony z zapewnieniem takiego lub równorzędnego rozwiązania.





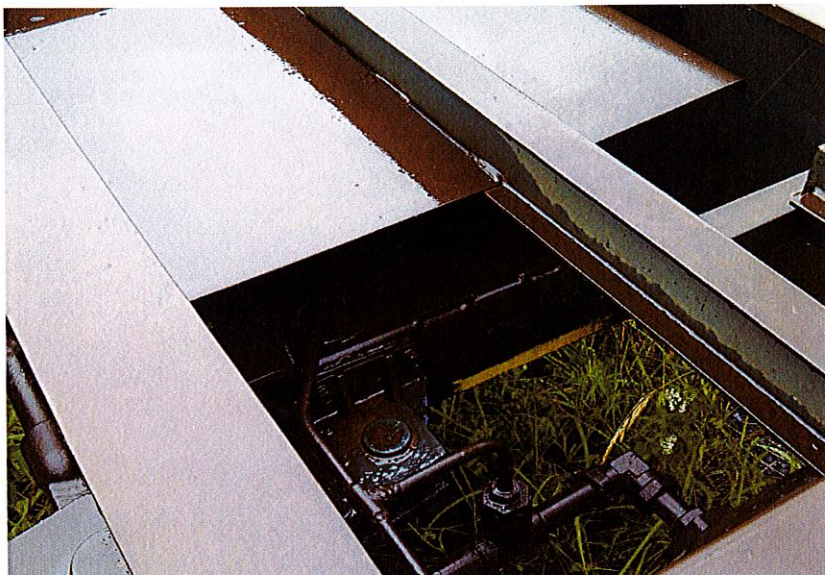
4. pkt. 3 „Cylinder hamulcowy, wyposażony pokrywą zamontowaną śrubą, zabezpieczający tłok od opadów. Schronienie musi być wyposażone otworem rewizyjnym, pozwalającym pomiar skoku tłoka bez wchodzenia pod wagon.

Nie mamy nic przeciwko wymaganiu, aby cylindry hamulcowe były wyposażone w osłony, zabezpieczające tłoki od warunków atmosferycznych, a wobec przewidywaniu otworu rewizyjnego dla pomiaru ruchu tłoka. Jesteśmy zdania, że ten otwór będzie nieefektywny nawet bezużyteczny.

Proponujemy: przy pomiarze skoku chwilowo zdemontować osłony.



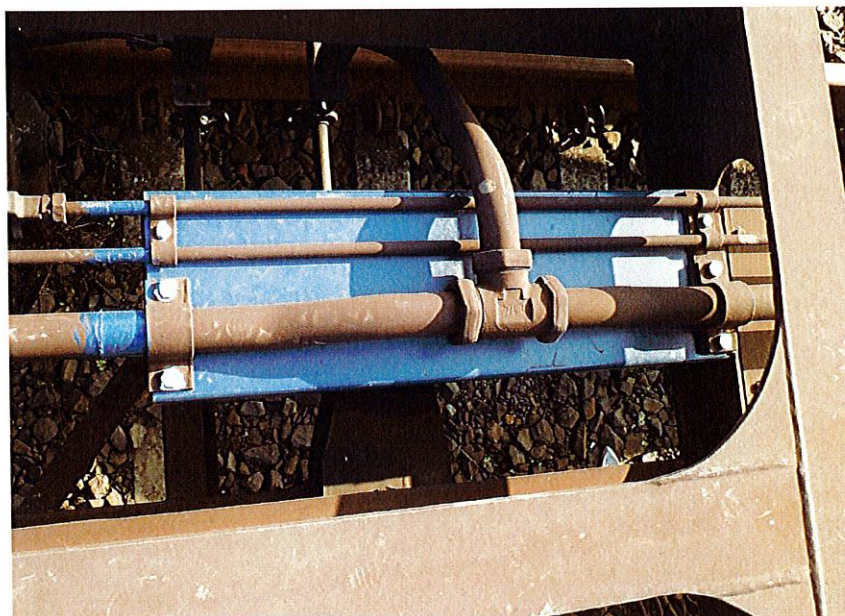
Zamawiający informuje, że powyższe wymaganie określone w Specyfikacji jest rozwiązaniem typowym dla wagonów intermodalnych, mającym na celu zabezpieczenie tłoka cylindra przed opadami atmosferycznymi. Załączamy zdjęcia poglądowe przedstawiające przykładowe rozwiązanie. Oczekujemy, że Dostawca wykona wagony z zapewnieniem takiego lub równorzędnego rozwiązania.



5. pkt.4 „Prowadnice nakładek hamulcowych muszą być wyposażone w osłony zabezpieczające od opadów atmosferycznych.”

Wymaganie jest niejasne w części „Prowadnice nakładek hamulcowych...” Konieczne są dodatkowe wyjaśnienia.

Zamawiający informuje, że powyższe wymaganie określone w Specyfikacji jest rozwiązaniem typowym dla wagonów intermodalnych. Załączamy zdjęcia poglądowe przedstawiające przykładowe rozwiązanie. Oczekujemy, że Dostawca wykona wagony z zapewnieniem takiego lub równorzędnego rozwiązania.



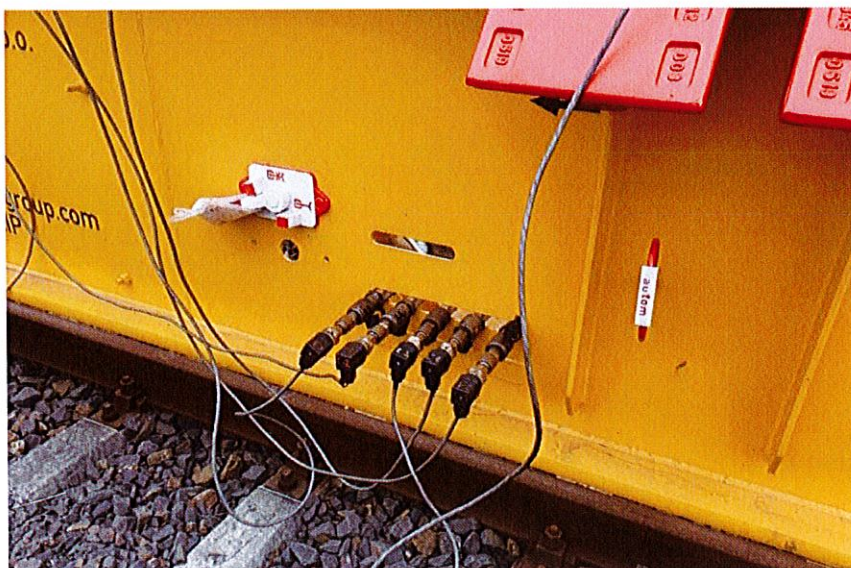
6. pkt.6 „Łącza pneumatyczne dla kontroli hamulców, wykorzystywane dla diagnostyki, muszą być usytuowane na takim miejscu na wagonie, aby były dostępne bez wchodzenia pod wagon. Łącza muszą odpowiadać UIC 543-1.”

Wykonanie tego wymagania prowadzi do zmiany utwierdzonej /zatwierdzonej/ dokumentacji konstruktywnej i konieczności ewentualnej dodatkowej /nowej/ oceny zgodności przez NoBo i przejście przez nowe procedury na dopuszczenie/wprowadzenie w eksploatację.

Zapewnienie lepszego dostępu dla kontrolnych dysz pomiarowych /bez kanału/ prowadzi do zwiększenia ryzyka nieprawomocnego dostępu i ewentualnych kradzieży.

Proponujemy: Zamawiający ponownie niech oceni włączenie tego wymagania do niniejszych wymagań technicznych

Zamawiający informuje, że powyższe wymaganie określone w Specyfikacji jest rozwiązaniem typowym dla wagonów intermodalnych. Załączamy zdjęcia poglądowe przedstawiające przykładowe rozwiązanie. Oczekujemy, że Dostawca wykona wagony z zapewnieniem takiego lub równorzędnego rozwiązania.



7. pkt.7 „System hamulcowy wagonu musi być adoptowany do trybu hamulcowego „SS” w próżnym i załadowanym stanie.

Proponujemy redakcję:

„System hamulcowy wagonu musi odpowiadać trybowi hamulcowemu „SS” w próżnym i załadowanym stanie.

Zamawiający potwierdza, iż system hamulcowy wagonu ma być w reżimie „SS” zarówno dla stanu próżnego, jak i ładownego.

8. pkt.10 Elementy gumowe muszą być wykonane z materiału gwarantującego co najmniej 12 lat trwałości.

To wymaganie niech będzie zamienione na 6 lat, tak jak wszyscy producenci systemów hamulcowych dają 6 lat gwarancji.

Zamawiający wyjaśnia, że w niniejszym zapisie chodzi o **trwałość** elementów gumowych, a nie o gwarancję producentów.

9. pkt.14 „Węże hamulcowe muszą być pokryte ochroną antykorozyjną. Odbiorca preferuje cynkowanie gorące minimum 275 g/m² powierzchni lub malowanie zgodnie z wymaganiami ramy wagonu.”

Wymagane jest wyjaśnienie. Prawdopodobnie ma się na uwadze końcówki węży hamulcowych.

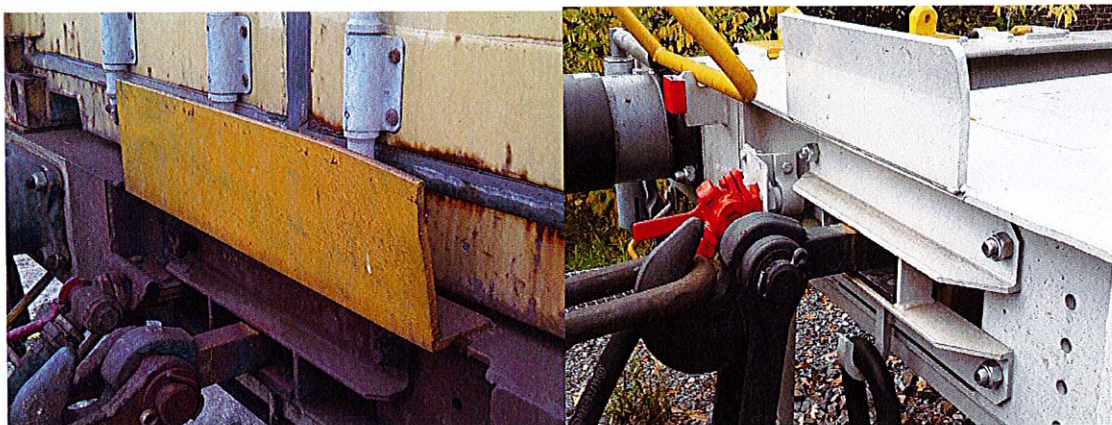
Zamawiający wyjaśnia, że w punkcie 14 chodzi o **przewody hamulcowe stalowe / rury a nie węże**.

10. pkt.15 Wagony muszą być wyposażone w zabezpieczenia przeciw kradzieży zawartości kontenerów, t. j. elementy, które nie pozwalają na otwarcie drzwi konteneru zgodnie z decyzją uzgodnioną z Odbiorcą.

Konstrukcja wagonu nie pozwala na montaż elementów /nawet przenośnych/ które przekraczają płaszczyznę załadunkową wagonu. Z drugiej strony takie rozwiązanie powinno by przedstawione przez producentów kontenerów a nie przez producentów wagonów. To wymaganie musi odpaść.

Zamawiający informuje, że powyższe wymaganie określone w Specyfikacji jest rozwiązaniem typowym dla wagonów intermodalnych. Załączamy zdjęcia poglądowe przedstawiające przykładowe rozwiązanie. Oczekujemy, że Dostawca wykona wagony z zapewnieniem takiego lub równorzędnego rozwiązania.

Minimalna wysokość blokady to 200 mm, a długość 600 mm.



rozdział System sprzęgowo - zderzakowy

11. pkt.2 Prowadnica belki ciągnącej ma być wyposażona w dwa ślizgacze, wykonane ze samosmarującego poliamidu.

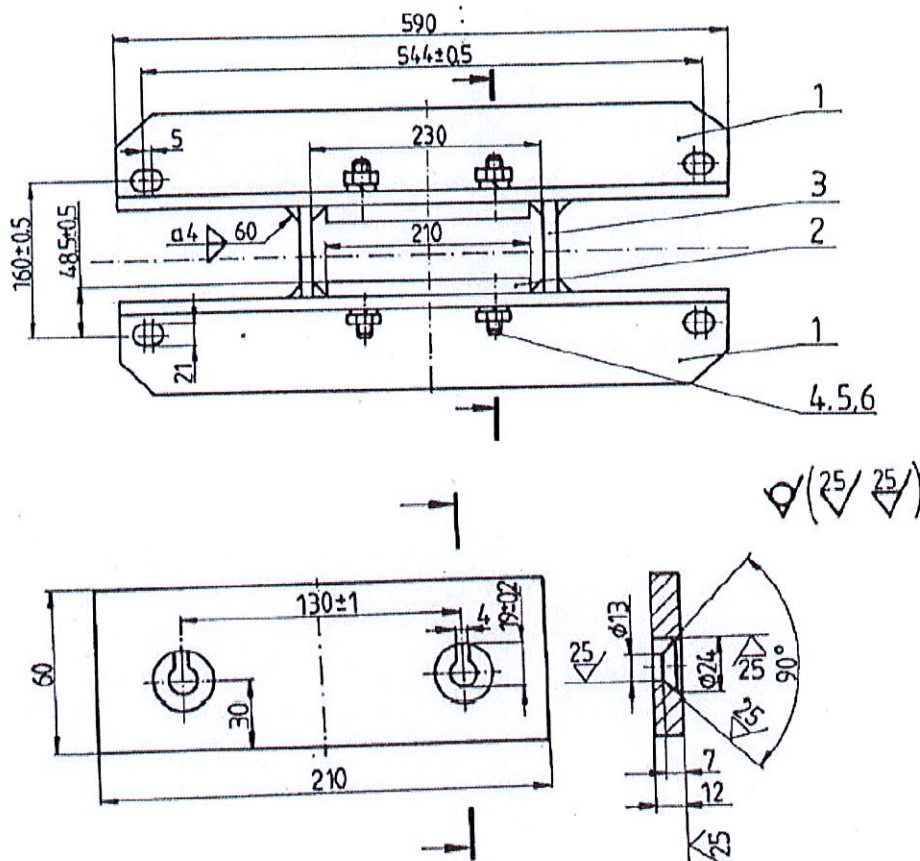
Niezbędne jest wyjaśnienie:





- Czy dwa ślizgacze są jeden nad drugim? - Jaka jest rola tego drugiego? - Jaka jest grubość ślizgacza?

Zamawiający informuje, że powyższe wymaganie określone w Specyfikacji jest rozwiązaniem typowym dla wagonów intermodalnych. Załączamy rysunki pogładowe przedstawiające przykładowe rozwiązanie. Oczekujemy, że Dostawca wykona wagony z zapewnieniem takiego lub równorzędnego rozwiązania.



Poniżej przykładowe zdjęcie wagonu, gdzie nie ma górnego ślizgu w prowadniku haka. Wtedy hak trze o prowadnik i go uszkadza (wyciera). Wyciera się również sam hak. Zastosowane ślizgi powinny być z tworzywa samosmarującego.



CZĘŚĆ IV. DOKUMENTY, POTWIERDZAJĄCE ZATWIERDZENIE POJAZDU DO EKSPLOATACJI, KOMISJA TECHNICZNA I ODBIÓR W MIEJSCU DOSTAWY

12. pkt.6 „Dokumentacja konstrukcji pojazdu. Należy przedstawić dwa komplety dokumentacji, włącznie z rysunkami wykonawczymi w wersji papierowej i co najmniej dwa w wersji elektronicznej, włącznie z jedną edytowalną wersją (na CD lub innym elektronicznym nośniku danych) z pierwszym wagonem danego typu, najpóźniej w dniu otrzymania wagonu. Przeniesienie dokumentacji jest związane z przeniesieniem do PCC Intermodal S.A. prawa na jej wykorzystanie dla eksploatacji, modernizacji, remontu lub rekonstrukcji oddzielnych części wagonów, zakupionych na bazie niniejszego przetargu.

W przypadku wymagania przez Was dokumentacji w edytowalnej wersji oznacza to że my musimy wliczyć w cenę pełną wartość całkowitej dokumentacji wagonu.

Proponujemy: pkt.6 zmienić jak następuje: „Wymaga się przedstawienie dokumentacji konstruktywnej w elektronicznej wersji formatu pdf razem z niezbędnymi pozwoleniami i licencją na nagrywanie, odtwarzanie i rozpowszechnianie oryginału do stopnia niezbędnego dla prawidłowej eksploatacji i utrzymania Wagonów.

Zamawiający nie zamierza budować wagonów ani wykorzystywać dokumentacji w celach innych niż eksploatacja. Zmieniamy ten zapis na: „**Wymaga się przedstawienia dokumentacji konstruktywnej w elektronicznej wersji formatu pdf razem z niezbędnymi pozwoleniami i licencją na nagrywanie, odtwarzanie i rozpowszechnianie oryginału w zakresie niezbędnym dla prawidłowej eksploatacji i utrzymania wagonów**”.

13. Do pkt.10 „... Producent wagonów przedstawi rysunki techniczne i edytowalną wersję niestandardowych elementów takich jak: zespawanych elementów ramki, mechanicznie i plastycznie obrobionych elementów. Te rysunki będą wykorzystywane tylko dla ułatwienia prac przy wymianie lub remoncie pojazdów – rysunki będą dostarczone najpóźniej z pierwszą partią wagonów.

Proponujemy: pkt.10 zmienić jak następuje: „Wymaga się przedstawienie dokumentacji konstruktywnej w elektronicznej wersji formatu pdf razem z niezbędnymi pozwoleniami i licencją na nagrywanie, odtwarzanie i rozpowszechnianie i oryginału do stopnia niezbędnego dla prawidłowej eksploatacji i utrzymania Wagonów.

Zamawiający nie zamierza budować wagonów ani wykorzystywać dokumentacji w celach innych niż eksploatacja. Zmieniamy ten zapis na: „**Wymaga się przedstawienia dokumentacji konstruktywnej w elektronicznej wersji formatu pdf razem z niezbędnymi pozwoleniami i licencją na nagrywanie, odtwarzanie i rozpowszechnianie oryginału w zakresie niezbędnym dla prawidłowej eksploatacji i utrzymania wagonów**”.