

Chorzów, dnia 31.07.2012r.

Sygn. DF/FZ/2294/12

Dotyczy: przetargu nieograniczonego o numerze sprawy UE/ZUR/440/2012.

W związku z pytaniami Wykonawców odnośnie treści SIWZ do postępowania pn.: „Dostawa napędów asynchronicznych oraz elektrycznych przetwornic statycznych do wagonów tramwajowych typu 105 N” w ramach realizacji Projektu „Modernizacja infrastruktury tramwajowej i trolejbusowej w Aglomeracji Górnośląskiej wraz z infrastrukturą towarzyszącą”, POIS.07.03.00-00-012/11 współfinansowanego przez Unię Europejską ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, wyjaśniamy:

ZESTAW PYTAŃ 1

Wymagania dotyczące asynchronicznego układu napędowego wraz z przetwornicą statyczną wagonu silnikowego sterującego.

1.1. Zestawienie podstawowych podzespołów dla wagonu silnikowego sterującego:

Pytanie do punktu 11) – Prosimy o wyjaśnienie celowości zastosowania przekształtnika 40/26V, w sytuacji gdzie przetwornica statyczna posiada wyjście 26 V DC.

ODPOWIEDŹ 1.

Wymagany jest osobny przekształtnik 40/26V gdyż wyjście 24V z przetwornicy służyć ma jedynie do zasilania zespołu klimatyzatora (szczegóły są zawarte w pkt. 1.4 podpunkt a).

1.2. Wymagania dotyczące układu napędowego i przetwornicy statycznej wagonu silnikowego sterującego:

Pytanie do punktu c) – Prosimy o wyjaśnienie co rozumie się przez „standardowe przestrzenie montażowe wagonu 105N”.

ODPOWIEDŹ 2.

Są to przestrzenie w których producent tramwaju (KONSTAL) zabudował aparaturę i przetwornicę podczas produkcji tramwaju 105N. Istnieje możliwość pomiaru tych przestrzeni w dni robocze od 6:00 do 13:30 w siedzibie Zamawiającego.

Pytanie do punktu d)- Ile gniazd serwisowych jest planowane na jeden wagon. Czy jedno gniazdo wystarczy?

ODPOWIEDŹ 3.

W wagonie należy umieścić tyle gniazd ile wymaga zastosowany układ napędowy (minimum 1 szt.).

Pytanie do punktu g) - Prosimy o podanie producentów złączek w kolorach żółtym oraz czerwonym, które nie występują w handlu.

ODPOWIEDŹ 4.

Złączki w tych kolorach występują w handlu u wielu producentów. Zamawiający między innymi stosuje od wielu lat w wagonach tramwajowych złączki typu WAGO.

Pytanie do punktu h) - Uważamy za niewłaściwe rozwiązanie połączenia mas opisanych w tym punkcie. Prosimy o dodatkowe wyjaśnienie.

ODPOWIEDŹ 5.

Rozdział mas jest dokonywany wyłącznie podczas prac naprawczych (spawanie) prowadzonych w tramwaju. Podczas eksploatacji tramwaju masy WN i NN są połączone.

Pytanie do punktu i) – W punkcie „i” napisano że „wszystkie oznaczenia przewodów mają być trzycyfrowe, z zachowaniem analogi do wagonów 105Na” Czy w związku z tym zostanie udostępniona dokumentacja elektryczna wagonu 105N i kiedy.

ODPOWIEDŹ 6.

Zamawiający przekaże dokumentację zgodnie z zapisami w pkt. 1.3 podpunkt n).

Pytanie do punktu l) - Prosimy o wyjaśnienie zapisu „właściwych dla trakcji elektrycznej przepięć”. Czy oznacza to zgodnie z obowiązującymi normami?

ODPOWIEDŹ 7.

Zgodnie z obowiązującymi normami, oraz posiadanym przez Wykonawcę doświadczeniem.

Pytanie do punktu n) - Jak wymaganie tego punktu ma się do sposobu połączenia mas opisanych w punkcie h)

ODPOWIEDŹ 8.

Wymagane styczniki mają być podłączone zgodnie ze schematem elektrycznym, sterowanie z wykorzystaniem masy NN.

1.3 Opis układu napędowego wagonu silnikowego sterującego:

Pytanie do punktu i) - Z jaką dokładnością powinna być mierzona energia zużytej i oddanej do sieci?

ODPOWIEDŹ 9.

Zamawiający nie precyzuje dokładności urządzenia pomiarowego. Odczyt energii potrzebny jest Zamawiającemu do sprawdzenia rzeczywistej ilości zużycia energii danego wagonu. Pożądanym jest odczyt z dokładnością do 1kWh.

Pytanie do punktu l) - Prosimy o sprecyzowanie czy każdy układ napędowy musi zawierać rejestrator zdarzeń czy też - każdy tramwaj musi zawierać rejestrator zdarzeń? Czy rejestrator zdarzeń ma być w zakresie wykonawcy czy zamawiającego? Czy rejestrator zdarzeń musi być tzw. Urządzeniem prawnym?

ODPOWIEDŹ 10.

W każdym wagonie w układzie napędowym ma być zawarty przez Wykonawcę rejestrator zdarzeń, może od być w sterowniku napędu. Nie jest wymagane urządzenie „prawne”.

Pytanie do punktu m) - Czy wykonawca jest odpowiedzialny także za współpracę obwodów których nie dostarczył, np. obwodu klimatyzacji?

ODPOWIEDŹ 11.

Wykonawca odpowiada za współpracę wszystkich urządzeń gdyż zasilanie w energię elektryczną i schematy są po stronie Wykonawcy.

Pytanie do punktu r) - Kto dostarcza elementy pulpitu manewrowego?

ODPOWIEDŹ 12.

Elementy pulpitu manewrowego zakupi i zamontuje Zamawiający.

1.4 Opis przetwornicy statycznej wagonu silnikowego sterującego:

Pytanie do punktu d) – Według normy napięcie zasilające może być o 30% niższe i 25% wyższe od napięcia znamionowego. Podany zakres napięć wejściowych rozszerza napięcie zasilające do + 50%. Czy rzeczywiście napięcie zasilające może wzrosnąć tak dużo? Jeżeli jest to efekt krótkotrwały to prosimy o podanie czasu trwania oraz częstotliwości występowania.

ODPOWIEDŹ 13.

Podany zakres napięciowy określa możliwe w sieci poziomy napięcia zasilania. Górny poziom napięcia może wystąpić bardzo rzadko w nocy na nieobciążonym odcinku sieci trakcyjnej. Po wjechaniu tramwaju na taki odcinek następuje szybkie obniżenie napięcia do poziomu zgodnego z normą.

Pytanie do punktu f) - Prosimy o wyjaśnienie zapisu – „Przetwornice do wagonu sterującego i doczepnego mają być ze sobą zmienne (połączenie elektryczne i mechaniczne) przy ograniczeniu braku zasilania do klimatyzatora w przypadku założenia przetwornicy z doczepy do wagonu sterującego” – zwłaszcza fragmentu zaznaczonego kolorem zielonym z podkreśleniem.

ODPOWIEDŹ 14.

Przetwornica w wagonie doczepnym nie ma być wyposażona w wyjście 24V do klimatyzatora, jeżeli więc taką przetwornicę zamontujemy do wagonu sterującego to nie będzie w tym przypadku zasilany agregat klimatyzacyjny.

ZESTAW PYTAŃ 2

Wymagania dotyczące asynchronicznego układu napędowego wraz z przetwornicą statyczną wagonu doczepowego czynnego.

1.1 zestawienie podzespołów dla wagonu doczepnego czynnego:

Pytanie do punktu dotyczącego przetwornicy: - Jak rozumieć zapis o przetwornicy statycznej 600/40V z wentylatorami, gdzie we wcześniejszych zapisach umieszczono wymóg zamienności przetwornic statycznych w wagonach sterującym oraz zaczepnym.

ODPOWIEDŹ 15.

Przetwornice mają być zamienne (z wyłączeniem wyjścia 24V do klimatyzatora), zostało to opisane w pytaniu dotyczącym punktu 1.3 podpunkt f).

ZESTAW PYTAŃ 3

Wykonawca zobowiązany jest dostarczyć przed pierwszą dostawą:

Zasadą przekazywania dokumentacji jest przekazywanie jej w plikach PDF. Zawierają one wystarczające informacje do zmontowania urządzeń oraz ich obsługi. Z czego wynika konieczność przekazywania jej w plikach DWG?

ODPOWIEDŹ 16.

Pliki DWG są wymagane i będą wykorzystywane przez Zamawiającego do opracowania dokumentacji technicznej wagonu.

Dokumentacja techniczna nie zawiera długości przewodów. Informacje o długościach przewodów umieszcza się dopiero w dokumentacji montażowej sporządzonej po zmontowaniu pierwszego wagonu.

ODPOWIEDŹ 17.

Zamawiający w celu realizacji zakupu przewodów wymaga podania długości przewodów. Przedstawione długości mogą się nieznacznie różnić po zmontowaniu wagonu.

Pytanie dotyczące przekształtnika 40/26V – Czy przekształtnik 40/26V musi być zabudowany osobno w wagonie, czy też może być umieszczony wewnątrz przetwornicy statycznej. W takiej sytuacji przetwornik miałby dwa osobne wyjścia 26V DC.

ODPOWIEDŹ 18.

Przekształtnik musi być osobnym urządzeniem które Zamawiający umieści w tylnej szafce.