



POMORSKIE PRZEDSIĘBIORSTWO MECHANICZNO-TOROWE SP. Z O.O.



Sąd Rejonowy Gdańsk-Północ w Gdańsku VII Wydział Gospodarczy KRS
KRS numer 0000039372
REGON 192547620
NIP 583-27-54-002
Kapitał zakładowy 372 183 500 zł (wypłacony w całości)

80-051 Gdańsk, ul. Sandomierska 19
tel./fax +48 (58) 721 55 78 w. 155
tel. +48 (58) 721 55 78 w. 150
e-mail ppmt@ppmt.pl
www www.ppmt.pl

MT/531/014.20/1145702

Gdańsk, dn. 25.06.2021 r.

Pomorskie Przedsiębiorstwo Mechaniczno – Torowe sp. z o.o. w Gdańsku informuje, że w związku z zaproszeniem do składania ofert na dostawę *fabrycznie nowych pojazdów kolejowych – żurawi kolejowych w zestawie: żuraw kolejowy, wagon przeciwwagi, wagon pomocniczy wraz z trawersem samopoziomującym*, zostały złożone następujące zapytania:

Pytanie nr 1:

do pkt. 3.1 Warunków Zamówienia: Przedmiotem zapytania jest dostawa fabrycznie nowego żurawia kolejowego, wagonu przeciwwagi i wagonu pomocniczego (match wagon). Nie możemy jednak zagwarantować dostępności faktycznie nowego wagonu pomocniczego (match wagon).

Czy dopuszczalne byłoby oferowanie używanego, ale odnowionego wagonu pomocniczego ?. Informacje cenowe, które przekazywaliśmy w przeszłości, zawsze nie obejmowały wagonu pomocniczego. Prosimy wziąć pod uwagę, że dostawa wagonu pomocniczego przez Wykonawcę podniesie cenę oferty. Alternatywnie, wagon pomocniczy może być dostarczony przez Zamawiającego (zwykły wagon platforma RES), po znacznie niższych kosztach, a specyfikacja mogłaby zostać odpowiednio zmieniona.

Odpowiedź: Posiadane przez naszą Spółkę Państwa oferty budżetowe, zawierają koszt dostarczenia wagonu pomocniczego (match wagon). Mając jednak na uwadze Państwa propozycje, wstępnie dopuszczamy możliwość dostarczenia wagonów typu 412Z (RES) przez Zamawiającego. Temat do uzgodnienia na etapie negocjacji handlowych po złożeniu oferty. Na obecną chwilę, prosimy o złożenie oferty uwzględniającej wagon (match wagon) – w tym używany po naprawie głównej, posiadający ważne dopuszczenie do eksploatacji na terenie RP. W takim przypadku cena jednostkowa wagonu pomocniczego (match wagon), spełniającego wymagania Warunków Zamówienia, powinna być wyodrębniona na ofercie.

Pytanie nr 2

do pkt. 3.6 (3.64): System radiotelefonu VHF/GSM-R z systemem alarmowym „Radio-Stop”. Wykonawca może zainstalować na żurawiu radiotelefon VHF/GSM-R z systemem alarmowym „Radio-Stop”, który klient musi zapewnić, tylko do celów komunikacyjnych. Ze względów bezpieczeństwa zalecamy nie łączyć funkcji GSM-R z układem hamulcowym lub „żurawowym”, ponieważ jeśli żuraw porusza się z ładunkiem niedopuszczalne jest nagłe zatrzymanie żurawia, z powodu zdarzenia zewnętrznego. Pragniemy zwrócić uwagę na fakt, że żuraw porusza się tylko z małą prędkością na placach budowy i nie trzeba go wyposażać w awaryjne wyposażenie jak lokomotywy. Prosimy o sprawdzenie możliwości zmiany specyfikacji w taki sposób, że VHF/GSM-R, będzie dostarczony przez klienta i że system nie będzie podłączony do hamulca lub innych funkcji żurawia.

Odpowiedź: Zgodnie z zapisami pkt. 3.6 oraz (3.64) Warunków zamówienia, Zamawiający oczekuje, że żuraw powinien być wyposażony w radiotelefon (VHF+GSM-R) lub dwusystemowy radiotelefon przewoźny (GSM-R/VHF) umożliwiający łączność pociągową i drogową z możliwością obsługi radiotelefonicznego systemu alarmowego (Radio-Stop); radiotelefon powinien pracować w sieci zgodnie z instrukcją Ie-14 (E-36).

Uwaga - doprecyzowanie: ze względu na charakter pracy żurawia, Zamawiający informuje, że obsługa systemu alarmowego Radio-Stop ma polegać na wysyłaniu sygnału ALARM do innych pojazdów posiadających taki system. Odbiornik na żurawiu może odebrać sygnał ALARM nadany przez inny pojazd ale nie ma przekazywać sygnału STOP na własny układ hamulcowy.

Jednocześnie informujemy, że radiotelefon (VHF+GSM-R) lub dwusystemowy radiotelefon przewoźny (GSM-R/VHF) umożliwiający łączność pociągową i drogową, musi zostać dostarczony przez Wykonawcę.

Pytanie nr 3

do pkt. 3.7: *Fakultatywnie urządzenia Automatyki Bezpieczeństwa Pociągu: ta sama uwaga co dla punktu 3.6. Żuraw porusza się tylko z małą prędkością na placach budowy i nie musi być wyposażony w awaryjne wyposażenie jak lokomotywy. Zwracamy uwagę, że żaden z istniejących żurawi kolejowych – także tych pracujących w Polsce, nie posiada żadnego urządzenia automatyki Bezpieczeństwa.*

Odpowiedź: Zgodnie z zapisami pkt. 3.7 Warunków zamówienia, Zamawiający informuje, że żuraw **może być fakultatywnie wyposażony** w urządzenia Automatyki Bezpieczeństwa Pociągu [SHP + CA]. Jednocześnie informujemy, że wyposażenie pojazdu w system ABP, **nie jest obligatoryjne** ale będzie dodatkowo punktowane w ramach kryterium oceny ofert pn. Automatyka bezpieczeństwa pociągu „ABP”.

Uwaga: ze względu na charakter pracy żurawia, Zamawiający przychyliła się do przedstawionej sugestii i informuje, że nie będzie wymagał wyposażenia pojazdu w system ABP [SHP + CA].

Pytanie nr 4

do pkt. 3.9.2: *Udźwig 30 [T] przy 17,5 [m] poza zderzakiem: prosimy sprawdzić wymagany udźwig w kontekście ciężaru największego bloku rozjazdowego.*

Odpowiedź: Zgodnie z zapisami pkt. 3.9.2 Warunków zamówienia, Zamawiający informuje, że Zestaw żurawia powinien spełniać minimalne warunki techniczne określone poniżej:

3.1.1. minimalny udźwig dla wysięgu poza sprzęg (zderzak) 17,5 m powinien być nie mniejszy jak 43,5 [T] (wprowadzono korektę do wcześniejszego zapisu – dodatkowo uwzględniono masę trawersy).

Pytanie nr 5

do pkt. 3.17: *Zezwolenie TSI: Zgodnie z artykułem 7.1.1.3 TSI LOC&PAS stosowanie TSI nie jest obowiązkowe. Wszystkie nasze żurawie kolejowe zostały homologowane zgodnie z normą EN 14033 przez lokalne urzędy (np. EBA, BMVIT). Żurawie, które pracują w Polsce, uzyskały zezwolenia na podstawie takiej homologacji. Proces homologacji TSI znacznie zwiększyłby koszt i czas, dlatego sugerujemy odpowiednią zmianę specyfikacji.*

Odpowiedź: Zgodnie z zapisami pkt. 3.17 Warunków zamówienia, Zamawiający oczekuje, że Zestaw żurawia powinien spełniać wszystkie wymagania dla pojazdów kolejowych specjalnych wynikające z przepisów prawa krajowego (polskiego) i prawa Unii Europejskiej dotyczących spełnienia zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei zawartych w TSI lub liście Prezesa.

Używając spójnika lub daliśmy wykonawcy możliwość wyboru ścieżki uzyskania zezwolenia – pozwalając na to cytowane w pytaniu zapisy punktu 7.1.1.3 TSI LOC&PAS .

„W przypadku gdy wnioskodawca postanowi nie stosować niniejszej TSI, tabor kolejowy specjalny przeznaczony do budowy i utrzymania infrastruktury kolejowej może być dopuszczony zgodnie z art. 21 dyrektywy (UE) 2016/797 w oparciu o przepisy krajowe w odniesieniu do podstawowych parametrów określonych w niniejszej TSI.”.

Przepisy krajowe, o których mowa powyżej to „Lista Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w sprawie właściwych krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwi spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei” nazywana potocznie listą Prezesa.

Zgodnie z punktem 2.3.1. litera C podpunkt 3 TSI LOC&PAS, maszyny robocze nie podlegają ocenie w konfiguracji roboczej.

Pytanie nr 6

do pkt. 3.19: *Wyposażenie wspomagające ostrzeganie o zbliżaniu się pociągu: urządzenia te powinien dostarczyć Zamawiający lub Zamawiający powinien przesłać listę homologowanych urządzeń i możliwych dostawców.*

Odpowiedź: Zgodnie z zapisami pkt. 3.19 Warunków zamówienia, Zamawiający oczekuje, że Zestaw żurawia powinien posiadać wyposażenie wspomagające ostrzeganie o zbliżaniu pociągu, którego pracę sygnalista może inicjować drogą radiową. Jest to wymóg obligatoryjny i Zamawiający nie przewiduje żadnych odstępstw w tym zakresie.

Jednocześnie informujemy, że wyposażenie wspomagające ostrzeganie o zbliżaniu pociągu, którego pracę sygnalista może inicjować drogą radiową, musi zostać dostarczone przez Wykonawcę.

Pytanie nr 7

do pkt. 3.70: *Dokumentacja: w załączeniu przesyłamy przykładową dokumentację naszych żurawi i prosimy o potwierdzenie, że spełni ona wymagania.*

Odpowiedź: Zgodnie z zapisami pkt. 3.70 Warunków Zamówienia, Zamawiający oczekuje od Wykonawcy dostarczenia wszystkich wymaganych dokumentów wyszczególnionych w ww. punktach - Zamawiający w tym zakresie nie przewiduje odstępstwa.

Uwaga: informujemy, że przesłana przez Wykonawcę dokumentacja, stanowi część dokumentacji wymaganej przez Zamawiającego zgodnie z zapisami pkt. 3.70.

Pytanie nr 8

do załącznika nr 4 do Warunków Zamówienia: Belka podnosząca (trawers): Prosimy o sprawdzenie wymaganego udźwigu i długości w związku z wagą i długością największego bloku rozjazdu.

Odpowiedź: Zamawiający oczekuje od Wykonawcy dostarczenia trawersy samopoziomującej, umożliwiającej podwieszenie najdłuższego bloku rozjazdowego o długości 34,200 [m] oraz masie 33,634 [T] – tj. bloku zwrotnicy rozjazdu Rz 60E1-2500 (STRUNOBETON).

TSI LOC&PAS

Rozporządzenie Komisji (UE) NR 1302/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Tabor — lokomotywy i tabor pasażerski” systemu kolei w Unii Europejskiej

7.1.1.3. Zastosowanie do pojazdów specjalnych , takich jak maszyny torowe

1) Stosowanie niniejszej TSI w odniesieniu do taboru kolejowego specjalnego przeznaczonego do budowy i utrzymania infrastruktury kolejowej (jak określono w pkt 2.2 i 2.3) nie jest obowiązkowe.

2) Proces oceny zgodności opisany w pkt 6.2.1 może być stosowany przez wnioskodawców dobrowolnie w celu sporządzenia deklaracji weryfikacji WE na podstawie niniejszej TSI; taka deklaracja weryfikacji WE jest uznawana przez państwa członkowskie.

3) W przypadku gdy wnioskodawca postanowi nie stosować niniejszej TSI, tabor kolejowy specjalny przeznaczony do budowy i utrzymania infrastruktury kolejowej może być dopuszczony zgodnie z art. 21 dyrektywy (UE) 2016/797 w oparciu o przepisy krajowe w odniesieniu do podstawowych parametrów określonych w niniejszej TSI

DYREKTOR
Wydziału Zastępcy Technicznego
Lubuski

Eugeniusz Dąbek
PROKURENT

