

Dotyczy przetargu na realizację zamówienia p.n.

**„Dostawa fabrycznie nowego średniego samochodu ratowniczo – gaśniczego na podwoziu uterenowionym z napędem 4x4 dla OSP w Zebrzydowie”**

W związku z prowadzonym postępowaniem przetargowym na **„Dostawa fabrycznie nowego średniego samochodu ratowniczo – gaśniczego na podwoziu uterenowionym z napędem 4x4 dla OSP w Zebrzydowie”** Ochotnicza Straż Pożarna w Zebrzydowie informuje, że w w/w postępowaniu wpłynęły następujące pytania:

**Pytanie nr 1;**

**Napęd stały 4x4**

Czy dopuszcza zastosowanie napędu bardziej ekonomicznie i eksploatacyjnie uzasadnionego tj. z możliwością odłączania napędu osi przedniej?

W 90% samochód porusza się po drodze utwardzonej więc o wiele korzystniej - ekonomiczniej odłączyć oś przednią. Wnioskujemy o dopuszczenie do udziału w postępowaniu pojazdy posiadające dodatkowo możliwością odłączenia napędu osi przedniej.

**Odpowiedź na pytanie nr 1:** Zamawiający podtrzymuje zapisy w specyfikacji

Z uwagi na trudne warunki oraz ukształtowanie terenu w jakim działa jednostka rozwiązanie z stałym napędem osi przedniej jest bardziej korzystne. Rozwiązanie to daje większą pewność pokonania trudnych fragmentów terenu w jakich działa jednostka i jest mniej podatne na błędy kierowcy. Takie rozwiązanie jest też praktyczne, samochód stabilniej zachowuje się na drogach. Pojazdy które posiadają możliwość dołączania/rozłączania napędu osi przedniej nie są wyposażone w mechanizm różnicowy międzyosiowy (międzymostowy). W pojazdach takich załączenie napędu osi przedniej musi nastąpić po zatrzymaniu lub zwolnieniu najwyżej do kilku kilometrów. I jakkolwiek błąd może spowodować awarię pojazdu lub jego chwilowe ugrzęźnięcie.

**Pytanie nr 2;**

Samochód wyposażony w hamulce bębnowe na obu osiach

Zamawiający nie jest Konstruktorem układów hamulcowych — a zatem nie jest uprawniony do stawiania warunków w tym zakresie. Sprawę tą reguluje homologacja pojazdu i 13 Regulamin EKG ONZ. Ponadto informujemy, iż obecnie produkowane pojazdy posiadają bardziej powszechne, nowoczesne i skuteczniejsze rozwiązania układów hamulcowych tj. hamulce tarczowe, które od kilkunastu lat skutecznie wypierają hamulce bębnowe w pojazdach ciężarowych. Wszyscy najwięksi producenci samochodów ciężarowych w Europie stosują w produkowanych przez siebie nowych modelach pojazdów niemal w 100 proc. hamulce tarczowe. Owszem, hamulce bębnowe takie są jeszcze spotykane, jednak tylko i wyłącznie na tylnej osi. Przednia oś nieprzerwanie od kilkunastu już lat zarezerwowana jest dla układu tarczowego, który zapewnia przede wszystkim stabilniejszą pracę i większą skuteczność działania. Podstawową zaletą hamulców tarczowych, która zdecydowała o ich sukcesie jest nieodslonięta struktura. Taka konstrukcja hamulców tarczowych sprawia, że nie pojawia się tutaj podstawowy problem współczesnych układów hamulcowych, czyli problem przegrzania hamulców na taką skalę, jak ma to miejsce w przypadku hamulców bębnowych. Dzięki styczności z opływającym tarczę powietrzem i wodą ulegają one nie tylko schłodzeniu, ale i procesowi samooczyszczenia, co nie jest takie proste w przypadku hamulców bębnowych.

Przewaga hamulców tarczowych nad bębnowymi to m.in. wyższa skuteczność hamowania, mniejszy fading temperaturowy i prędkościowy oraz dużo mniejsza waga kompletnego hamulca do hamulca bębnowego.

W związku z powyższym wnioskujemy rezygnację z zapisu „hamulce bębnowe” i dopuszczeniem do udziału postępowania wykonawców oferujących rozwiązanie technologiczne w stopniu wyższym spełniające wymagania zamawiającego.

**Odpowiedź na pytanie nr 2:** Zamawiający podtrzymuje zapisy w specyfikacji. Powszechnie wiadomo że zastosowanie układu z hamulcami tarczowymi, jest rozwiązaniem dużo droższym w trakcie późniejszej eksploatacji i serwisowania, co ma znaczenie przy długotrwałym użytkowaniu pojazdu. W związku z tym Zamawiający nie zamierza ponosić w przyszłości wyższych kosztów.

**Pytanie nr 3;**

Zawieszenie osi tylnej mechaniczne

Dlaczego zamawiający nie dopuszcza rozwiązań uznanych powszechnie za lepsze tj. mające np. pneumatyczne zawieszenie osi tylnej? Rozwiązania te gwarantują bezpieczniejszą eksploatację pojazdu / potwierdzają to badania w zakresie kąta przechyłu bocznego – parametr lepszy od tradycyjnych zawiesznień resorowych o 5<sup>o</sup>/ zwiększenie poprzez możliwość regulacji kąta zejścia i kąta rampowego. Powyższe również potwierdzają producenci i użytkownicy / około kilkuset użytkowników jednostek ochrony przeciwpożarowej /. Ponadto zawieszenie pneumatyczne zapewnia wysoki poziom komfortu kierowcy i ochrony zabudowy. Funkcja automatycznego poziomowania umożliwia zachowanie stałej wysokości pojazdu i kompensację nierównomiernego rozkładu obciążeń. Ręczna regulacja wysokości ułatwia dopasowanie wysokości tylnej osi do terenu, Połączenie zawiesznień resorowego z przodu oraz pneumatycznego z tyłu (BL) łączy stabilność z komfortem jazdy. Zawieszenie pneumatyczne oferuje komfort, chroni nadwozie. Progresywna charakterystyka amortyzowania zapewnia takie same warunki podczas jazdy bez obciążenia i z pełnym obciążeniem. Wnioskujemy o dopuszczenie do udziału w postępowaniu wykonawców oferujących pojazdy spełniające w stopniu wyższym wymagania zamawiającego, pojazdy wyposażone w tylne zawieszenie pneumatyczne z możliwością regulacji jego zawieszienia.

**Odpowiedź na pytanie nr 3:** Zamawiający podtrzymuje zapisy w specyfikacji.

Zawieszienia mechaniczne na resorach są niezawodne i jest to podstawowym argumentem stosowania takich rozwiązań do trudnego terenu i eksploatacji pojazdu w różnych warunkach terenowych. Odporność resorów na przeciążenia pojazdu i uszkodzenia mechaniczne jest dużo większa od rozwiązań proponowanych przez Pytającego. Jest to rozwiązanie uznane za dużo lepsze od innych. Poduszki pneumatyczne są narażone na uszkodzenia, jeśli pojazd jest użytkowany w dużej mierze po bezdrożach. Awaryjne poduszki są zdecydowanie droższe do usunięcia w porównaniu z rozwiązaniem mechanicznym. Stawiając takie rozwiązania Zamawiający kierował się specyfiką terenu po którym będzie się poruszał przedmiotowy pojazd.

**Pytanie nr 4:**

Autopompa – wydajność, min 2800 l/min, przy ciśnieniu 8 bar i głębokość ssania 1,5m wydajność stopnia wysokiego ciśnienia, min. 400 l/min przy ciśnieniu 40 bar

Tak postawione wymaganie jest ograniczeniem dostępu do udziału w postępowaniu producentom spełniającym wymagania rozporządzenia MSWiA i posiadającym ważne świadectwo dopuszczenia. Wnioskujemy o określenie tak sprecyzowanego wymagania oraz podanie zgodnie z normą i rozporządzeniem wielkości wymaganej autopompy np. A16/8...; A24/8...; A32/8... lub A40/8...

**Odpowiedź na pytanie nr 4:** Zamawiający dopuszcza autopompę o wydajności 2500l/min, przy ciśnieniu 8 bar i głębokości ssania 1,5m oraz o wydajności 400 l/min przy ciśnieniu 40 bar na stopniu wysokiego ciśnienia.

**Wniosek nr 1;**

Mając na uwadze powyższe wnioskujemy o dopuszczenie do udziału w postępowaniu pojazdu który w stosunku do opisanego przez zamawiającego oprócz wymienionych tam wymogów, charakteryzuje się dodatkowo następującymi parametrami technicznymi:

- 1) Silnik o mocy 290KM,
- 2) napęd 4x4 z możliwością odłączenia ( w 90% samochód porusza się po drodze utwardzonej więc o wiele korzystniej – ekonomiczniej odłączyć oś przednią),
- 3) hamulce obu osi tarczowe,
- 4) samochód spełniający normę spalin EURO5 bez konieczności stosowania Ad-Blue ( nie generuje niepotrzebnych kosztów związanych z koniecznością jego zakupu, Obsługi i przechowywania). Wiele wyprodukowanych pojazdów pożarniczych stosując nowocześniejsze rozwiązania – bez konieczności stosowania dodatkowych płynów typu AdBlue – jest eksploatowanych w jednostkach straży pożarnej przez lata pracują w tym zakresie bezawaryjnie,
- 5) zawieszeni tylnej osi na poduszkach pneumatycznych z systemem samopoziomującym i możliwością regulacji wysokości tylnego zawieszenia,
- 6) kabinę wyprodukowaną fabrycznie na bazie jednej płyty podłogowej (bez konieczności jej sztukowania, doklejania) posiadającą oryginalne stopnie wejściowe,
- 7) kabinę zawieszoną na poduszkach pneumatycznych (poprawia bezpieczeństwo i komfort),
- 8) autopompę o parametrach zgodnych z rozporządzeniem MSWiA klasy A16/8-2,5/40.

**Odpowiedź na wniosek nr 1 pkt 1-8:** Zamawiający podtrzymuje zapisy w specyfikacji.

Jeżeli w wyżej wymienionych odpowiedziach nie było wyjaśnień Zamawiający podtrzymuje zapisy SIWZ.

Wybrany tryb postępowania tj. przetarg nieograniczony pozwala na złożenie ofert przez wszystkich wykonawców spełniających warunki w SIWZ.

Sprzęt ma służyć Zamawiającemu, to on będzie eksploatował przez wiele lat sprzęt będący przedmiotem zamówienia. Zadaniem Wykonawcy jest oferowanie produktów, które spełniają wymagania Zamawiającego, a nie żądanie zmiany przedmiotu zamówienia w sposób odpowiadający potrzebom danego wykonawcy. Jednocześnie zamawiający informuje, że ma prawo sformułować warunki techniczne przedmiotu zamówienia w taki sposób, by spełniał on optymalne potrzeby i oczekiwania użytkowników oraz by jego eksploatacja nie stwarzała problemów technicznych i nie generowała dodatkowych kosztów. Zachowanie uczciwej konkurencji nie polega bowiem na dopuszczeniu do udziału w postępowaniu przetargowym wszystkich produktów istniejących na rynku, a jedynie takich, które spełniają oczekiwania Zamawiającego.

Ponadto z wiedzy jaką posiada Zamawiający, w chwili obecnej jest kilku Wykonawców samochodu pożarniczego będącego przedmiotem zamówienia, którzy spełniają stawiane wymagania.

Istota udzielonych wyjaśnień nie zmienia zarówno treści ogłoszenia o przetargu jak i w sposób istotny treści postanowień SIWZ. W takim stanie nie zachodzi konieczność zmiany ogłoszenia o przetargu oraz przedłużenia terminu składania ofert. Zamawiający nie widzi potrzeby unieważnienia w/w przetargu jak wnioskuje Pytający.

Powyższą informację należy traktować jako integralną część SIWZ.

*Prezes OSP Zebrzydów  
( - ) Grzegorz Lato*