

Odpowiedzi na pytania dotyczące przetargu nieograniczonego na : **„Dostawa fabrycznie nowego średniego samochodu ratowniczo – gaśniczego na podwoziu uterenowanym z napędem 4x4 dla OSP w Marcinowicach”**

Pyt. 1: W pkt.3.2 załącznika nr 5 do SIWZ Zamawiający wymaga by pojazd był wyposażony w hamulce bębnowe przedniej i tylnej osi.

W związku z powyższym wnioskujemy o zmianę SIWZ poprzez rezygnację z zapisu „hamulce bębnowe”.

Odp. na pyt. 1: Zamawiający podtrzymuje zapis specyfikacji, by pojazd był wyposażony w hamulce bębnowe przedniej i tylnej osi.

Pojazd między inny będzie przeznaczony do pracy w ciężkim terenie. Z posiadanego długotrwałego doświadczenia i nabytej wiedzy Zamawiającego wynika, że lepszym rozwiązaniem jest zastosowanie hamulców bębnowych ze względu na osłonięcie elementów hamujących i większą pewność że nie dojdzie do ich uszkodzenia.

Dodatkowo koszt eksploatacji hamulców bębnowych jest zdecydowanie tańszy niż hamulców tarczowych co ma duże znaczenie przy długotrwałym użytkowaniu pojazdu.

Pyt. 2: W pkt. 3.2 załącznika nr 5 do SIWZ Zamawiający wymaga: napęd stały osi przedniej.

Wnioskujemy o dopuszczenie do udziału w postępowaniu pojazdy posiadające dodatkowo możliwość odłączenia napędu osi przedniej.

Odp. na pyt. 2: Zamawiający podtrzymuje zapis specyfikacji, by samochód był wyposażony w napęd stały osi przedniej.

Rozwiązanie stałego napędu osi daje większą pewność nie popełnienia ewentualnego błędu przez kierowcę i nie będzie zmuszało prowadzącego pojazd do przeprowadzania dodatkowych czynności kontrolnych załączonych systemów w czasie jazdy alarmowej. Jest to bardzo ważne, gdyż nie ma czasu na takie decyzje w czasie stresującej sytuacji. Rozwiązanie to jest stosowane w większości samochodów na świecie ze względu na niezawodność i poprawę właściwości jezdnych, co przekłada się na zwiększenie bezpieczeństwa użytkowników pojazdu. Pojazdy które posiadają możliwość dołączania/rozłączania napędu osi przedniej nie są wyposażone w mechanizm różnicowy między osiowy (między mostowy).

W pojazdach takich załączenie napędu osi przedniej musi nastąpić po zatrzymaniu lub zwolnieniu i jakikolwiek błąd może spowodować uszkodzenie napędów wozu bojowego a co za tym idzie całkowite zatrzymanie i nie dotarcie do miejsca zdarzenia.

Pyt. 3: W pkt. 3.4 załącznika nr 5 do SIWZ Zamawiający wymaga, by skrzynia biegów była wyposażona w chłodnicę oleju.

Czy w świetle wyżej przedstawionych argumentów Zamawiający dopuści zaproponowanie podwozia ze skrzynią biegów bez chłodnicy oleju, której konstrukcja zapewni nie przekraczanie maksymalnych wartości temperatury określonych przez producenta ?

Odp. na pyt. 3: Zamawiający podtrzymuje zapis specyfikacji, by skrzynia biegów wyposażona była w chłodnicę oleju.

Zamawiający celowo podkreślił warunki pracy jakie będzie musiał spełniać silnik jak i skrzynia biegów. Zamawiający na podstawie dotychczasowych doświadczeń oraz zebranych informacji uważa, że w przypadku pojazdów pracujących w trudnych warunkach niezbędnym jest wyposażenie skrzyni biegów w chłodnicę oleju. Chłodnica oleju wydatnie poprawia warunki dla długotrwałej pracy przystawki odbioru mocy, często przy wysokich obrotach silnika, nie pozwalając na przegrzanie się oleju w skrzyni.

Dodatkowo charakterystyka terenu chronionego przez OSP to spore obszary rolnicze co w okresie letnim wiąże się z akcjami gaśniczymi przy bardzo wysokich temperaturach (pożary ściernisk czy zboża na pniu) a więc zastosowanie w/w chłodnicy jest dodatkowym zabezpieczeniem pojazdu przed awarią.

Pyt. 4: W pkt.3.4 załącznika nr 5 do SIWZ Zamawiający wymaga: Samochód wyposażony w silnik o zapłonie samoczynnym spełniający normę emisji spalin - Euro 5, w technologii selektywnej redukcji katalitycznej - SCR, poprzez zastosowanie płynu Ad Blue. Skrzynia biegów wyposażona w chłodnicę oleju.

Wnioskujemy o wykreślenie tych zapisów jako bezzasadnych i dopuszczenie do udziału pojazdów uzyskujących normę czystości spalin EURO5 bez konieczności jego stosowania lub rozwiązania równorzędne.

Odp. na pyt. 4: Zamawiający podtrzymuje zapis specyfikacji, by samochód wyposażony był w silnik o zapłonie samoczynnym spełniający normę emisji spalin - Euro 5, w technologii selektywnej redukcji katalitycznej - SCR, poprzez zastosowanie płynu Ad Blue. Skrzynia biegów wyposażona w chłodnicę oleju.

Zaletami rozwiązania systemu SCR jest wyższa wydajność silnika oraz brak ingerencji w jego pracę. Zamawiający opisując przedmiot zamówienia wskazał na technologię budowy silnika (nie podwozia). Zamawiający miał prawo wybrać taką technologię, która w jego opinii jest w danej chwili bardziej mu potrzebna i przydatna. Fakt, że Pytający z różnych względów nie może dostarczyć sprzętu w danej technologii nie oznacza, że Zamawiający musi dopuścić inne technologie nie spełniające jego oczekiwania.

Odpowiedź co do podtrzymania zapisu *Skrzynia biegów wyposażona w chłodnicę oleju* – patrz odpowiedź na pyt. nr 3

Pyt. 5: W pkt.3.5 załącznika nr 5 do SIWZ Zamawiający wymaga: Zawieszenie osi przedniej: mechaniczne, resory paraboliczne, amortyzatory teleskopowe, stabilizator przechyłów.

Zawieszenie osi tylnej: mechaniczne, resory paraboliczne, amortyzatory teleskopowe, stabilizator przechyłów.

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 zawieszenia.

Odp. na pyt. 5: Zamawiający podtrzymuje zapis specyfikacji, by samochód wyposażony był w: Zawieszenie osi przedniej: mechaniczne, resory paraboliczne, amortyzatory teleskopowe, stabilizator przechyłów.

Zawieszenie osi tylnej: mechaniczne, resory paraboliczne, amortyzatory teleskopowe, stabilizator przechyłów.

Zawieszenie mechaniczne jest praktycznie jedynym stosowanym rozwiązaniem w pojazdach z układem napędowym 4x4. Niezawodność zawieszeń na resorach jest podstawowym argumentem stosowania takich rozwiązań do trudnego terenu i eksploatacji pojazdu w różnych warunkach terenowych. Dużo większa jest odporność resorów na uszkodzenia mechaniczne i przeciążenia pojazdu. Ponadto poduszki są narażone na uszkodzenia, szczególnie jeśli pojazd ma być użytkowany w dużej mierze po bezdrożach. Podczas ewentualnego uszkodzenia nawet jednej poduszki powoduje to eliminację pojazdu z dalszego udziału w akcji ratowniczej (następuje ubytek ciśnienia w układzie pneumatycznym pojazdu a co za tym idzie całkowite jego zablokowanie). Zawieszenie pneumatyczne w warunkach terenowych zakłamuje odczucia kierowcy, co może spowodować niewłaściwą ocenę sytuacji i przewrócenie pojazdu.

Pyt. 6: W pkt. 4.20 załącznika nr 5 do SIWZ Zamawiający wymaga: Autopompa dwuzakresowa ze stopniem wysokiego ciśnienia

- wydajność min.: 2800 l/min, przy ciśnieniu 8 bar i głębokości ssania 1,5m,
- wydajność stopnia wysokiego ciśnienia min.: 400 l/min przy ciśnieniu 40 bar,

Należy podać rzeczywiste parametry ze świadectwa dopuszczenia CNBOP.

Wnioskujemy o zmianę zapisu na zgodny z Rozporządzeniem MSWiA.

Odp. na pyt. 6: Zamawiający podtrzymuje zapis specyfikacji, by samochód wyposażony był w: Autopompę dwuzakresową ze stopniem wysokiego ciśnienia

- wydajność min.: 2800 l/min, przy ciśnieniu 8 bar i głębokości ssania 1,5m,
- wydajność stopnia wysokiego ciśnienia min.: 400 l/min przy ciśnieniu 40 bar,

Należy podać rzeczywiste parametry ze świadectwa dopuszczenia CNBOP.

W rozporządzeniu MSWiA są podane minimalne wymagania. Zamawiający może zawsze zwiększyć wymagania parametrów w stosunku do podanych w Rozporządzeniu. Zamawiający wymaga nowoczesnej autopompy o wyższych parametrach. Doprecyzowanie parametrów na poziomie wyższym od minimalnych jest obowiązkiem Zamawiającego. Pojazdy Straży Pożarnej z uwagi na specyfikę działania oraz na warunki powinny posiadać odpowiednie wysokie parametry, które nie powinny ich ograniczać. Sprzęt ma służyć Zamawiającemu, to on będzie eksploatował przez wiele lat sprzęt będący przedmiotem zamówienia.

Pyt. 7: W pkt. 4.20 załącznika nr 5 do SIWZ Zamawiający wymaga: Autopompa dwuzakresowa ze stopniem wysokiego ciśnienia

- wydajność min.: 2800 l/min, przy ciśnieniu 8 bar i głębokości ssania 1,5m,
- wydajność stopnia wysokiego ciśnienia min.: 400 l/min przy ciśnieniu 40 bar,

Należy podać rzeczywiste parametry ze świadectwa dopuszczenia CNBOP.

Czy zamawiający dopuszcza zaoferowanie pojazdu wyposażonego w autopompę o wydajności 2700 l/min przy ciśnieniu 8 bar i głębokości ssania 1.5m ?

Odp. na pyt. 7: Zamawiający podtrzymuje zapis specyfikacji, by samochód wyposażony był w: Autopompę dwuzakresową ze stopniem wysokiego ciśnienia

- wydajność min.: 2800 l/min, przy ciśnieniu 8 bar i głębokości ssania 1,5m,
- wydajność stopnia wysokiego ciśnienia min.: 400 l/min przy ciśnieniu 40 bar,

Należy podać rzeczywiste parametry ze świadectwa dopuszczenia CNBOP.

Zamawiający nie dopuszcza do zamontowania autopompy o niższych parametrach niż podane w specyfikacji. Zamawiający wymaga nowoczesnej autopompy o wyższych parametrach. Pojazdy Straży Pożarnej z uwagi na specyfikę działania oraz na warunki powinny posiadać odpowiednie parametry, które nie powinny ich ograniczać. Sprzęt ma służyć Zamawiającemu, to on będzie eksploatował przez wiele lat sprzęt będący przedmiotem zamówienia.

Pyt. 8: W pkt.3.2 załącznika nr 5 do SIWZ Zamawiający wymaga by pojazd był wyposażony w hamulce bębnowe przedniej i tylnej osi.

Czy Zamawiający dopuści zaproponowanie podwozia z hamulcami tarczowymi, tak, więc rozwiązania lepsze od wymaganego, które oprócz krótszej drogi hamowania i lepszego odprowadzania ciepła charakteryzuje się również zdolnością samooczyszczenia po jeździe terenowej ?Zgodnie z ustawą Prawo Zamówień Publicznych (Art. 30 ustawy z dnia 29 stycznia 2004r.). Zamawiający ma obowiązek dopuścić rozwiązania, co najmniej równoważne, a tym bardziej lepsze od wymaganych, a z takimi niewątpliwie mamy tu doczynienia.

Odp. na pyt. 8: Zamawiający podtrzymuje zapis specyfikacji, by pojazd był wyposażony w hamulce bębnowe przedniej i tylnej osi.

Patrz odpowiedź na pyt. nr 1.

Prezes
OSP Marcinowice
Czesław Wawro