

ZP.271.1.10.2013

WSZYSCY WYKONAWCY
ubiegający się o udzielenie zamówienia

WYJAŚNIENIE SPECYFIKACJI ISTOTNYCH WARUNKÓW ZAMÓWIENIA

W związku z otrzymanymi w dniu 18.07.2013r. zapytaniami do treści SIWZ dotyczącymi postępowania o udzielenie zamówienia pn. „**Zakup dwóch średnich samochodów ratowniczo-gaśniczych, Gmina Grabica, powiat piotrkowski woj. łódzkie**” działając na podstawie art. 38 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 29 stycznia 2004r. Prawo zamówień publicznych (t.j. Dz.U. z 2010 Nr 113 poz. 759 z póź. zm.) Urząd Gminy w Grabicy wyjaśnia, co następuje:

ZAPYTANIE NR 1:

Prosimy o udzielenie odpowiedzi na następujące pytania;

1. Czy Zamawiający wyrazi zgodę na dostarczenia samochodów z silnikiem o mocy 278KM?
2. Czy Zamawiający wyrazi zgodę na dostarczenie samochodów fabrycznie wyposażonych w klimatyzację ale bez wywietrznika dachowego?
3. Czy Zamawiający wyrazi zgodę na dostarczenie samochodów z autopompą o wydajności 2723 l/min. przy ciśnieniu 8 bar?
4. Czy Zamawiający wyrazi zgodę na dostarczenie samochodów z ogumieniem pojedynczym na osi tylnej?
5. Czy Zamawiający wyrazi zgodę na dostarczenie samochodów z zabudową wykonaną z różnych materiałów w pełni odpornych na korozję tzn. stal nierdzewna, aluminium i niektóre elementy z materiałów kompozytowych?
6. Czy Zamawiający wyrazi zgodę na dostarczenie samochodów z kabiną wyposażoną w mocowania do przewożenia aparatów oddechowych w oparciach tylnych siedzeń, jednak bez fabrycznego przetłoczenia w tylnej ścianie kabiny?
7. Czy Zamawiający wyrazi zgodę na dostarczenie samochodów ze zbiornikiem wody o pojemności 3500 litrów?
8. Czy Zamawiający wyrazi zgodę na dostarczenie samochodów ze stałym ABS-em bez możliwości jego odłączania?

Uzasadnienie:

1. Charakterystyka przyspieszenia pojazdów w ruchu drogowym jest uzależniona od momentu obrotowego silnika, który bezpośrednio pochodzi od jego pojemności, a nie od ilości koni mechanicznych. Moc silnika nie jest wykorzystywana w normalnej eksploatacji. Pojazdy z silnikami o większej mocy, a mniejszej pojemności silnika oraz mniejszym momencie obrotowym mają znacznie dłuższy czas przyspieszenia, tak więc zmiana mocy silnika z 280 KM na 278 KM nie spowoduje odczuwalnej zmiany oraz nie będzie miała wpływu na warunki trakcyjne pojazdu i odczucia kierowcy co do dynamiki pojazdu. Dodatkowo należy zwrócić uwagę na fakt, że proponowana zmiana, stanowi tylko 0,7% różnicy.
2. Wypieczony pojazd wyposażony jest w klimatyzację, tak więc załoga ma zapewniony komfort jazdy i przebywania w kabinie pojazdu bez konieczności otwierania okien w części brygadowej i używania wywietrznika dachowego. Zastosowanie wywietrznika nie jest powszechnie stosowanym rozwiązaniem na samochodach pożarniczych. Wiąże się to z pojawiającymi się przypadkami nieszczelności i przedostawania się wody do wnętrza kabiny. Jest to rozwiązanie nieskuteczne i obecnie dużo skuteczniejsze jest stosowanie klimatyzacji w pojeździe. Fabryczne wywietrzniki z powodu swojej konstrukcji nie mogą służyć również jako wyjście ewakuacyjne z powodu zbyt małych wymiarów.
3. Zamawiający wymaga autopompy o wydajności 3500 l/min, na stopniu niskiego ciśnienia. Ten wymóg jest zupełnie nieuzasadniony i wygląda tylko i wyłącznie na próbę ograniczenia dostępu do przetargu innym wykonawcom.
4. Nie ma badań wskazujących, że pojazdy na ogumieniu bliźniaczym bądź pojedynczym są bezpieczniejsze zwłaszcza, że głównym współczynnikiem (parametrem) bezpieczeństwa dla pojazdów jest stateczny kąt przechyłu bocznego i jeżeli jakkolwiek pojazd nie będzie bezpieczny dla użytkownika (bez względu na zastosowane ogumienie), to pojazd taki nie uzyska świadectwa dopuszczenia CNBOP przez co nie będzie mógł być wprowadzony do eksploatacji. Dodatkowo pragniemy zauważyć, że Zamawiający pragnie nabyć pojazd o napędzie na wszystkie osie, a zastosowanie ogumienia pojedynczego na tylnej osi zwiększy tylko możliwości trakcyjne pojazdu.
5. Zamawiający nie jest ekspertem w dziedzinie materiałoznawstwa, tak więc precyzując konkretny materiał ogranicza możliwość konkurencji oraz poziom zastosowanej technologii. Ograniczenie tylko do kompozytu narzuca konkretną i jedyną możliwą technologię wykonania zabudowy, a tym samym faworyzuje niektórych producentów. Zamawiający nie ma wiedzy ani żadnego obiektywnego opracowania wskazującego, że najkorzystniejszym materiałem do zastosowania w zabudowie pojazdów pożarniczych jest tylko kompozyt. Nie ma również żadnych badań ani opracowań co do wyższości konstrukcji kompozytowej nad konstrukcją wykonaną ze stopów aluminium, natomiast są badania wskazujące, że materiały kompozytowe są mniej żywotne niż aluminium i stal nierdzewna, bowiem kompozyty nie są odporne na promienie UV, kwaśne deszcze i mają średni okres przydatności 10 lat podczas gdy zabudowy wykonane z aluminium lub stali nierdzewnej nawet 20-30 lat. Ponadto konstrukcja zabudowy kompozytowa jest konstrukcją samonośną, w której ściany wewnętrzne oraz zewnętrzne pełnią rolę spinającą.

Powoduje to, że jest ograniczona możliwość jej naprawy w stosunku do innych typów zabudów w przypadku np. kolizji drogowej. Naprawa zabudowy kompozytowej możliwa jest wyłącznie u producenta zabudowy (ze względu na tajemnicę składu kompozytu), natomiast zabudowa z poszyciem zewnętrznym aluminiowym może być serwisowana w każdym zakładzie blacharskim. Zastosowanie zabudowy kompozytowej może się przekładać na wyższe koszty obsługi pojazdu po okresie gwarancji.

6. Wymagane przez Zamawiającego fabryczne przetłoczenie ściany tylnej w kabinie jest stosowane tylko i wyłącznie w pojazdach marki Mercedes Benz. Zapis taki jest próbą ograniczenia dostępu do przetargu innym producentom podwozi. Reasumując, pragniemy zwrócić uwagę, że postawione przez Zamawiającego wymagania spełnia tylko i wyłącznie pojazd jednej firmy, tj. P.U.H. Bocar. W związku z powyższym nasuwa się pytanie w jakim celu Zamawiający ogłasza przetarg, skoro i tak z góry wiadomo, że wystartować w nim może tylko i wyłącznie jedna firma. Poniżej link do strony internetowej, na której znajduje się pojazd opisany w przetargu przez Zamawiającego:
<http://www.bocar.com.pl/product/mercedes-benz-atego-1629-af-gba-4516/>

ODPOWIEDZI:

Ad. 1. Tak, Zamawiający wyraża zgodę na dostarczenie samochodów z silnikiem o mocy 278 KM.

Ad. 2. Tak, Zamawiający wyraża zgodę na dostarczenie samochodów fabrycznie wyposażonych w klimatyzację ale bez wywietrznika dachowego.

Ad. 3. Nie, Zamawiający nie wyraża zgody i podtrzymuje zapisy w SIWZ.

Zamawiający wymaga autopompy o wydajności min. 3 500 l/min przy ciśnienia 8 bar. Samochody będące przedmiotem zamówienia mogą uczestniczyć w akcjach ratowniczych, w których będzie konieczne równoczesne użycie linii tłocznej oraz działka dachowego (specyfika działań opisana w pkt. 7). W tym przypadku wymagana jest maksymalna możliwa wydajność autopompy. Spełnienie warunków przez potencjalnego dostawcę jest niezbędne ze względu na charakter zdarzeń na terenie Gminy Grabica w poprzednich latach.

Ad. 4. Nie, Zamawiający nie wyraża zgody i podtrzymuje zapisy w SIWZ.

Nie jest wskazane ogumienie tylne pojedyncze na przedmiotowym pojazdach. Zamawiane wozy bojowe będą uczestniczyły w akcjach nie tylko na drogach asfaltowych, ale i po drogach nieutwardzonych oraz po bezdrożach typu łąki, las. Należy zauważyć, iż przy pełnym załadunku obsługi i środków gaśniczych, tylna oś w pojazdach

jak przedmiotowy jest bardziej obciążona niż oś przednia. W każdym przypadku zastosowanie tylnej osi z ogumieniem podwójnym powoduje dwukrotne zmniejszenie tzw. nacisków jednostkowych, na powierzchni styku opony z podłożem (nacisk jednostkowy – to siła nacisku na jednostkę powierzchni styku). Zmniejszenie nacisków jednostkowych na podłoże przekłada się na lepszą zdolność operowania w terenie miękkim (pojazd nie zapada się w miękkim gruncie). Dodatkowo ma to znaczenie przy podtrzymaniu warunku aby pojazd „zabierał” min. 4 500 litrów wody. Inaczej mówiąc: przejazd przez tereny grząskie wymaga małych nacisków jednostkowych pod kołami jezdny. Dodatkowo oprócz powyższego zastosowania kół bliźniaczych w pojazdach ratowniczo – gaśniczych:

- znacznie poprawia stabilność w zakrętach i na pochyłościach;
- zwiększa siłę uciągu. Co jest bardzo istotne podczas ruszania na śliskich nawierzchniach zwłaszcza po poróżnieniu zbiornika ze środkiem gaśniczym;
- znacznie poprawia właściwości tradycyjne w grząskim terenie.

W związku z powyższym nie zalecane jest ze względów operacyjnych aby pojazd posiadał na tylnej osi ogumienie pojedyncze. Pojazd powinien posiadać na osi tylnej ogumienie typu „bliźniak”.

Ad. 5. Nie, Zamawiający nie wyraża zgody i podtrzymuje zapisy w SIWZ.

Wybór kompozytu na konstrukcję nadwozia wynika z właściwości tego materiału oraz zalet w stosunku do właściwości metali. Podstawowe właściwości, które zdecydowały o wyborze kompozytu to:

- wytrzymałość cieplna nawet do 300 °C;
- odporność chemiczna znacznie większa niż metali;
- wydłużenie cieplne (tzw. rozszerzalność cieplna około 7 krotnie mniejsza od metali).

Bardzo ważną zaletą kompozytu jest to, że kabiny wykonane w pełni z tego materiału są lżejsze o około 125 kg w stosunku do kabiny stalowej, co ma wpływ na dopuszczalną

masę pojazdu¹. Jest to szczególnie ważne z uwagi na potrzebę posiadania pojazdu ze zbiornikiem o pojemności min. 4500 litrów.

Zamawiający wymaga, aby zabudowa przedmiotowych pojazdów wykonana została w przeważającej części z materiałów kompozytowych, jednakże dopuszcza się zastosowanie stali nierdzewnej i stopów lekkich w istotnych węzłach konstrukcyjnych zabudowy oraz w miejscach występowania naprężeń o wartości przekraczającej wytrzymałość materiałów kompozytowych.

Ad. 6. Tak, Zamawiający wyraża zgodę na dostarczenie samochodów z kabiną wyposażoną w mocowania do przewożenia aparatów oddechowych w oparciach tylnych siedzeń bez fabrycznego przetłoczenia w tylnej ścianie kabiny.

Ad. 7. Nie, Zamawiający nie wyraża zgody i podtrzymuje zapis w SIWZ.

Wybór zbiornika wody o pojemności min. 4500 litrów nie był przypadkowy. Samochód będący przedmiotem zamówienia będzie działał na terenie wiejskim, gdzie mimo że istnieje sieć hydrantowa jest ona często zawodna, zaś specyfika zdarzeń (stosunkowo duża liczba pożarów zbóż, które w Gminie Grabica zajmują obszar blisko 7.700 ha) wymaga użycia znacznej ilości środka gaśniczego. Znaczna odległość najdalej położonych wsi od Komendy Powiatowej PSP w Piotrkowie (około 40 km) powoduje, że w pierwszych minutach akcji jednostki OSP Grabica i Lubanów będą liczyły tylko na własne środki i posiadany sprzęt gaśniczy. Dopuszczenie w postępowaniu pojazdów nie spełniających oczekiwań Zamawiającego doprowadzi do obniżenia poziomu zabezpieczenia terenu naszej Gminy.

Wymóg ten wynika również z przyjętego na terenie Gminy Grabica sposobu wyposażenia w pojazdy pożarnicze oraz konieczności doposażenia tych jednostek OSP włączonych do Krajowego Systemu Ratowniczo – Gaśniczego w kolejne ciężkie lub średnie samochody ratowniczo – gaśnicze w kierunku spełnienia wymogu Rozporządzenia MSWiA *„w sprawie szczegółowych warunków i trybu włączenia jednostek ochrony przeciwpożarowej do krajowego systemu ratowniczo – gaśniczego”*. Obecnie obydwie jednostki posiadają na wyposażeniu po jednym średnim samochodzie

¹ mł. bryg. mgr inż. Gontarz A., mł. bryg. mgr inż. Stural Z., „Pojazdy pożarnicze – podwozia i nadwozia wymagania i rozwiązania konstrukcyjne”, Zakład – Laboratorium Technicznego Wyposażenia Straży Pożarnej (artykuł dostępny na stronie www.cnbop.pl)

ratowniczo – gaśniczym o oznaczeniu GBA 2,5/16, dlatego też realizując zadanie związane z doposażeniem jednostek OSP włączonych do KSRG zasadnym jest posiadanie kolejnego wozu o wyższych parametrach układu wodno-pianowego.

Dopuszczenie pojazdów ze zbiornikiem o pojemności mniejszej niż zamawiany spowodowałoby, że przedmiotowe postępowanie stałoby się bezprzedmiotowe. Zamawiający posiada już pojazdy pożarnicze o pojemności mniejszej, które są niewystarczające.

W związku z powyższym Zamawiający wymaga, aby Wykonawca przedstawił świadectwo dopuszczenia CNBOP na dzień ostatecznego terminu wykonania zamówienia, przyjmując na etapie składania ofert oświadczenia takich wykonawców, którzy świadectwa jeszcze nie posiadają albo są w trakcie jego uzyskiwania, dając im również możliwość wykonania pojazdu pożarniczego spełniającego wymogi Zamawiającego w tym zakresie.

Ad. 8. Nie, Zamawiający nie wyraża zgody i podtrzymuje zapisy SIWZ.

Układ ABS działa w ten sposób, że nie dopuszcza do zablokowania się (zatrzymania) kół jezdnych pojazdu podczas hamowania. Parametry działania układów ABS zostały zaprojektowane dla typowych warunków jazdy (asfalt, mokry lub oblodzony asfalt). Warunki ruchu w terenie wymagają aby istniała możliwość wyłączenia układu ABS.

W grząskich warunkach wyłączamy systemy typu ASR czy ESP, które mogą tylko przeszkadzać w wydobyciu się z kopnego śniegu czy piachu.

Jazda pojazdem wyposażonym w ABS może powodować wydłużenia drogi hamowania na nawierzchniach nierównych, w terenie. Tzw. "efekt tarki" potrafi wydłużyć drogę hamowania nawet o 50%. Każda nierówność powodująca podbijanie koła podczas hamowania jest przyczyną wadliwej pracy czujników ABS, co skutkuje osłabieniem efektywności hamowania.

Droga hamowania autem z ABS na nawierzchni lodowej, gołoledzi czy błocie pośniegowym może być dłuższa niż hamowanie np. przez zablokowanie kół.

W związku z powyższym przedmiotowy pojazd powinien być wyposażony w możliwość wyłączenia układu ABS ręcznie lub automatycznie podczas jazdy w terenie z włączonymi blokadami.

ZAPYTANIE NR 2:

W związku z określeniem kryteriów wyboru oferty w sposób faworyzujący tylko jednego producenta, chcemy usilnie zwrócić Państwu uwagę na kilka aspektów umożliwiających wzięcie udziału w przedmiotowym postępowaniu tylko i wyłącznie jednej firmie.

1. Zamawiający wymaga żeby samochód był wyposażony w hamulce bębnowe przedniej i tylnej osi (punkt 3.2 załącznika nr 2.1 do SIWZ).

Większość opracowań na ten temat jednoznacznie wskazuje, że zastosowanie hamulców tarczowych na obydwu osiach przekłada się bezpośrednio na skuteczność hamowania pojazdu w warunkach drogowych. Ma to bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo użytkowników pojazdu oraz innych użytkowników drogi zwłaszcza w trakcie szybkiego dojazdu wozu bojowego do akcji. Zastosowanie hamulców bębnowych na przedniej osi, poprzez wyższą wagę, ma wpływ na pogorszenie kierowności pojazdem, a w związku z ich zamkniętą konstrukcją hamulce takie wykazują tendencje do przegrzewania się, co z kolei prowadzi do spadku ich skuteczności.

Podstawową zaletą hamulców tarczowych jest nieosłonięta struktura. Taka konstrukcja sprawia, że nie pojawia się problem przegrzania hamulców. Ponadto dzięki styczności z opływającym tarczę powietrzem i wodą ulegają one nie tylko schłodzeniu ale i procesowi samooczyszczania.

Na uwagę zasługuje również fakt, że wymóg zaoferowania hamulców bębnowych przy jednoczesnym określeniu minimalnej mocy silnika na poziomie 280KM powoduje, że w przedmiotowym postępowaniu może być zaoferowane tylko i wyłącznie podwozie marki Mercedes-Benz Ateao. Pozostałe pojazdy tej klasy mają albo mniejsza moc silnika (Iveco) albo też posiadają hamulce tarczowe (MAN, Renault).

Czy zatem Zamawiający, mając na uwadze zapewnienie zasad równego traktowania wykonawców i konkurencyjności, dopuści zaproponowanie pojazdów z hamulcami tarczowymi na obu osiach?

2. Zamawiający wymaga żeby samochód był wyposażony w system ABS z możliwością odłączenia podczas jazdy w terenie (punkt 3.3 załącznika nr 2.1 do SIWZ).

Oferowany samochód jest pojazdem uterenowionym zaliczanym do grupy 2, który Przeznaczony jest do poruszania się po drogach utwardzonych, gdzie system ABS jest wymagany odrębnymi przepisami, które mówią iż każdy samochód musi być wyposażony w system ABS i nie określają możliwości chociażby chwilowego jego wyłączenia w warunkach drogowych.

Rozumiemy zatem, że wymóg ten zamawiający odniósł jedynie do używania podczas jazdy w warunkach terenowych, gdzie system ABS z założenia nie spełnia swojego zadania.

Czy wobec powyższego zamawiający uzna za spełnione zaoferowanie podwozia z układem ABS automatycznie odłączanym podczas jazdy w terenie z włączonymi blokadami?

3. Zamawiający wymaga m.in. regulacji pochylenia i odległości samego siedziska fotela kierowcy oraz pochylenia siedziska fotela pasażera (punkt 3.6 załącznika nr 2.1 do SIWZ). Czy zamawiający dopuści zaproponowanie podwozia bez wymienionych powyżej rozwiązań, jednakże z regulacją pochylenia oparcia i odległości całego fotela co pozwoli na dobranie optymalnej pozycji do jazdy zarówno dla kierowcy jak i dowódcy?
4. Zamawiający wymaga żeby zabudowa była wykonana w całości z materiałów kompozytowych (punkt 4.1 załącznika nr 2.1 do SIWZ). Zapis taki może mieć jedynie na celu ograniczenie ilości wykonawców mogących starać się o zamówienie w przedmiotowym postępowaniu. Produujemy zabudowy pożarnicze zarówno w technologii tradycyjnej (stal nierdzewna, aluminium) oraz w technologii kompozytowej. Z naszego doświadczenia wynika, że zabudowy wykonane ze stali nierdzewnej oraz aluminium w niczym nie ustępują zabudowom wykonanym z kompozytu. Zapewniają pełną odporność na korozję, a jednocześnie charakteryzują się mniejszą wagą co ma z kolei przełożenie na mniejsze obciążenie zawieszenia pojazdu pożarniczego - po za tym odpowiednie dobranie materiałów do zabudowy oraz najwyższa jakość wykonania, gwarantują przyszłemu użytkownikowi, bezproblemową eksploatację samochodu pożarniczego przez wiele lat.
Czy w związku z powyższym zamawiający dopuści zabudowę nadwozia wykonaną z materiałów typu stal nierdzewna oraz aluminium?
5. Zamawiający wymaga otwierane lub wysuwne podesty pod wszystkimi schowkami bocznymi zabudowy, w tym otwierane lub wysuwne podesty nad kołami tylnymi po obu stronach zabudowy (punkt 4.2 załącznika nr 2.1 do SIWZ).
Czy zamawiający dopuści rozwiązanie zabudowy pojazdu bez otwieranych nadkoli tylnych, jednakże z podestami bocznym tak rozwiązanymi, by umożliwiły ergonomiczny i zgodny z przepisami dostęp do sprzętu ulokowanego na górnych półkach zabudowy? Rozwiązanie takie ma swoje zalety, a główną z nich jest brak problemów z częstymi wymianami elementów amortyzujących i blokujących (siłowniki, amortyzatory, zamki), które z racji narażenia na ciągłe oddziaływanie wilgoci, błota, kurzu, soli, śniegu zużywają się ponad przeciętnie szybko. Dopuszczenie takiego rozwiązania spowoduje, że kosztów utrzymania samochodu po okresie gwarancji (szczególnie ważne jeśli użytkownikiem jest OSP) nie będą podnosiły wydatki związane z częstymi, kłopotliwymi i niestety koniecznymi wymianami uszkodzonych elementów otwieranego nadkola,
6. Zamawiający wymaga by w przedziale pracy autopompy zamontowane były włączniki do uruchamiania silnika pojazdu i załączenia pompy (punkt 4.24 załącznika Nr 2.1 do SIWZ). Chcielibyśmy zwrócić uwagę, że włączanie i wyłączenie silnika pojazdu, ze względu na nagłe obciążenie mechanizmów pracujących, powinno odbywać się za pomocą stacyjki pojazdu, po uprzednim rozłączeniu elementów napędowych. O ile wyłączenie silnika pojazdu w przedziale obsługi autopompy tłumaczyć można koniecznością sytuacji nagłej (np. konieczność natychmiastowego zaprzestania podawania środków gaśniczych), o tyle ponowne jego uruchomienie z uwagi na obciążenie mechaniczne sprzęgniętych już ze sobą elementów nie powinno się odbywać się z tyłu. Umieszczenie w tylnym przedziale włącznika startu silnika powodować będzie, że obsługujący będą, zgodnie z założeniem, że skoro jest,

używać go znacznie częściej niż wymagałaby tego sytuacja nagła, co skutkować może uszkodzeniem układu napędowego autopompy.

Czy wobec powyższego Zamawiający dopuści zaproponowanie pojazdu bez możliwości włączania silnika i załączania autopompy z przedziału tylnego?

7. Zamawiający wymaga by na dachu kabiny zamontowana była wyprofilowana nadbudowa wykonana z materiałów kompozytowych 2 zamontowaną lampą zespoloną z napisem „STRAŻ”, umieszczoną w nakładce kompozytowej dachu kabiny i dwie wyprofilowane lampy niebieskie LED, wbudowane w nakładkę kompozytową lub układ równoważny.

Dodatkowo zamontowane dwie lampy dalekosiężne.

Pomiędzy kabiną a zabudową pożarniczą zamontowana osłona ochronno-maskująca, połączona w jednolitą całość z nadbudową na dachu kabiny.

W przypadku zabudowy kompozytowej wykonana ze specjalnych profilowanych materiałów kompozytowych jako nierozłączna część z nadbudową pożarniczą z elementami bariery rurowej.

Na ścianie tylnej pojazdu wbudowane w naroża, wyprofilowane dwie specjalne lampy niebieskie lub układ równoważny oraz „fala świetlna” LED wbudowana w nakładkę kompozytową, umieszczona na tylnej ścianie nadwozia (punkt 3,9, 4.1 oraz 4.11 Załącznika nr 6 do SIWZ).

Opisany powyżej wymóg wykonania elementów zabudowy wskazuje jednoznacznie na produkt jednego wykonawcy - firmy Bocar Sp. z o.o.

Co prawda pozostali producenci pojazdów pożarniczych w Polsce dysponują technologią pozwalającą na spełnienie tych konkretnych wymagań Zamawiającego, jednakże zaznaczyć należy, że zbliżająca się sierpniowa przerwa produkcyjna, przesunie termin dostawy podwozi najwcześniej na koniec października 2013r. Biorąc to pod uwagę oraz fakt, że samochody trzeba jeszcze zabudować i podstawić do certyfikacji w CNBOP powoduje, że w przedmiotowym postępowaniu ważną ofertę będzie mógł złożyć tylko jeden wyżej wymieniony wykonawca.

Dysponując wiedzą i materiałami dla pojazdu Mercedes Atego produkcji firmy BOCAR Sp. z o.o. nie sposób odnieść wrażenia, że wymagania opisane w zał. nr 2.1 do SIWZ idealnie wpasowują się w parametry, które widnieją w przedmiotowym opisie, i tak:

- a) w punkcie. 4.15 zamawiający wymaga zbiornika wody o pojemności min. $4,5\text{m}^3$, wymieniony powyżej wykonawca posiada zbiornik o pojemności 4500 dm^3 . Czy zamawiający dopuści zbiornik wody o pojemności nie mniej niż 4000 dm^3 ?
- b) w punkcie. 4.20 zamawiający wymaga autopompy o wydajności min. 3500 l/min i 400 l/min , wymieniony powyżej wykonawca posiada pompę o wydatku $3500\text{ dm}^3/\text{min}$ i $400\text{ dm}^3/\text{min}$.

Czy Zamawiający dopuści autopompę o wydajności nie mniej niż $2550\text{ dm}^3/\text{min}$ przy ciśnieniu 8 bar i $547\text{ dm}^3/\text{min}$ przy ciśnieniu 40 bar?

Firma BOCAR Sp. z o.o. Parametry te podaje również na swojej stronie internetowej: <http://www.bocar.com.pi/prqduct/mercedes-benz-ategg-j^29-af-gba-4516/>

Podane powyżej parametry techniczne są skrajnie tendencyjne i ograniczające krąg wykonawców do jednego, mogącego ubiegać się o zamówienie publiczne. W związku z tym nasuwa się pytanie czy zamawiający nie powinien wybrać trybu zamówienia z wolnej ręki skoro już wcześniej tak opisał przedmiot zamówienia, że praktycznie

zaden z pozostałych producentów za wyjątkiem wymienionego powyżej nie będzie mógł złożyć ważnej oferty?

W związku z powyższym, zapis ten stanowi jawne naruszenie art. 29 ust. 2 ustawy z dnia 29 stycznia 2004r. Prawo zamówień publicznych mówiący, iż „przedmiotu zamówienia nie można opisywać w sposób, który mógłby utrudniać uczciwą konkurencję”, a niewątpliwie z takim zapisem mamy do czynienia w tym przypadku. Przypominamy, że zamawiający dysponuje środkami publicznymi, a praktyki, które stosuje są niedopuszczalne i karalne! Chcielibyśmy zwrócić uwagę, że dopuszczenie przez zamawiającego rozwiązań, o które zapytujemy w niniejszym piśmie, pozwoli na złożenie większej ilości ofert, a co za tym idzie wpłynie na zmniejszenie ceny ofertowej pojazdu - co nie jest bez znaczenia zważywszy na fakt, że Zamawiający sam określił najniższą cenę jako jedyne kryterium wyboru oferty!

ODPOWIEDZI:

Ad. 1. Tak, Zamawiający dopuszcza pojazdy z hamulcami tarczowymi na obu osiach.

Ad. 2. Tak, Zamawiający wyraża zgodę na układ ABS odłączany automatycznie podczas jazdy w terenie.

Ad. 3. Tak, Zamawiający wyraża zgodę i ogranicza wymagania jedynie do regulacji pochylenia oparcia i odległości całego fotela zarówno dla kierowcy jak i pasażera (dowódcy).

Ad. 4. Nie, Zamawiający nie wyraża zgody i podtrzymuje zapis w SIWZ.

Wybór kompozytu na konstrukcję nadwozia wynika z właściwości tego materiału oraz zalet w stosunku do właściwości metali. Podstawowe właściwości, które zdecydowały o wyborze kompozytu to:

- wytrzymałość cieplna nawet do 300 ° C;
- odporność chemiczna znacznie większa niż metali;
- wydłużenie cieplne (tzw. rozszerzalność cieplna około 7 krotnie mniejsza od metali).

Bardzo ważną zaletą kompozytu jest to, że kabiny wykonane w pełni z tego materiału są lżejsze o około 125 kg w stosunku do kabiny stalowej, co ma wpływ na dopuszczalną

masę pojazdu². Jest to szczególnie ważne z uwagi na potrzebę posiadania pojazdu ze zbiornikiem o pojemności min. 4500 litrów.

Zamawiający wymaga, aby zabudowa przedmiotowych pojazdów wykonana została w przeważającej części z materiałów kompozytowych, jednakże dopuszcza się zastosowanie stali nierdzewnej i stopów lekkich w istotnych węzłach konstrukcyjnych zabudowy oraz w miejscach występowania naprężeń o wartości przekraczającej wytrzymałość materiałów kompozytowych.

Ad. 5. Tak, Zamawiający dopuszcza brak otwieranych lub wysuwanych podestów nad kołami tylnymi, jednakże z podestami bocznymi umożliwiającymi ergonomiczny i zgodny z przepisami dostęp do sprzętu ulokowanego na górnych półkach zabudowy.

Ad. 6. Tak, Zamawiający dopuszcza pojazd bez zamontowanych w przedziale autopompy włączników do uruchamiania silnika pojazdu i załączania i wyłączania autopompy. Zamawiający wymaga jednak, żeby w przedziale autopompy znalazł się wyłącznik silnika pojazdu. Wymóg ten jest zgodny z pkt. 4.3.1.2.2. Załącznika do Rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 20 czerwca 2007 r. w sprawie wykazu wyrobów służących zapewnieniu bezpieczeństwa publicznego lub ochronie zdrowia i życia oraz mienia, a także zasad wydawania dopuszczenia tych wyrobów do użytkowania (Dz. U. z 2007r. Nr 143 poz. 1002) zmienionego Rozporządzeniem z dnia 27 kwietnia 2010 r. (Dz. U. z 2010r. Nr 85 poz. 553), gdzie wymienione zostały co najmniej urządzenia kontrolno – sterownicze, które mają się znaleźć na pulpicie sterowniczym pompy, w tym m.in. właśnie wyłącznik silnika pojazdu.

Ad. 7. Mając na uwadze argumenty pytającego Zamawiający zmodyfikuje zapisy dotyczące wyposażenia sygnalizacji świetlnej i jej rozmieszczenia. Podkreślić również należy, że Zamawiający dopuścił w opisie przedmiotu zamówienia układ równoważny zapewniający opisaną funkcjonalność. Obowiązek udowodnienia równoważności leży po stronie Wykonawcy.

Ad. a) Nie, Zamawiający nie wyraża zgody i podtrzymuje zapis w SIWZ.

² mł. bryg. mgr inż. Gontarz A., mł. bryg. mgr inż. Stural Z., „Pojazdy pożarnicze – podwozia i nadwozia wymagania i rozwiązania konstrukcyjne”, Zakład – Laboratorium Technicznego Wyposażenia Straży Pożarnej (artykuł dostępny na stronie www.cnbop.pl)

Wybór zbiornika wody o pojemności min. 4500 litrów nie był przypadkowy. Samochód będący przedmiotem zamówienia będzie działał na terenie wiejskim, gdzie mimo że istnieje sieć hydrantowa jest ona często zawodna, zaś specyfika zdarzeń (stosunkowo duża liczba pożarów zbóż, które w Gminie Grabica zajmują obszar blisko 7.700 ha) wymaga użycia znacznej ilości środka gaśniczego. Znaczna odległość najdalej położonych wsi od Komendy Powiatowej PSP w Piotrkowie (około 40 km) powoduje, że w pierwszych minutach akcji jednostki OSP Grabica i Lubanów będą liczyły tylko na własne środki i posiadany sprzęt gaśniczy. Dopuszczenie w postępowaniu pojazdów nie spełniających oczekiwań Zamawiającego doprowadzi do obniżenia poziomu zabezpieczenia terenu naszej Gminy.

Wymóg ten wynika również z przyjętego na terenie Gminy Grabica sposobu wyposażenia w pojazdy pożarnicze oraz konieczności doposażenia tych jednostek OSP włączonych do Krajowego Systemu Ratowniczo – Gaśniczego w kolejne ciężkie lub średnie samochody ratowniczo – gaśnicze w kierunku spełnienia wymogu Rozporządzenia MSWiA *„w sprawie szczegółowych warunków i trybu włączenia jednostek ochrony przeciwpożarowej do krajowego systemu ratowniczo – gaśniczego”*. Obecnie obydwie jednostki posiadają na wyposażeniu po jednym średnim samochodzie ratowniczo – gaśniczym o oznaczeniu GBA 2,5/16, dlatego też realizując zadanie związane z doposażeniem jednostek OSP włączonych do KSRG zasadnym jest posiadanie kolejnego wozu o wyższych parametrach układu wodno-pianowego.

Dopuszczenie pojazdów ze zbiornikiem o pojemności mniejszej niż zamawiany spowodowałoby, że przedmiotowe postępowanie stałoby się bezprzedmiotowe. Zamawiający posiada już pojazdy pożarnicze o pojemności mniejszej, które są niewystarczające.

W związku z powyższym Zamawiający wymaga, aby Wykonawca przedstawił świadectwo dopuszczenia CNBOP na dzień ostatecznego terminu wykonania zamówienia, przyjmując na etapie składania ofert oświadczenia takich wykonawców, którzy świadectwa jeszcze nie posiadają albo są w trakcie jego uzyskiwania, dając im również możliwość wykonania pojazdu pożarniczego spełniającego wymogi Zamawiającego w tym zakresie.

Ad. b) Nie, Zamawiający nie wyraża zgody i podtrzymuje zapisy w SIWZ.

Zmawiający wymaga autopompy o wydajności min. 3 500 l/min przy ciśnienia 8 bar. Samochody będące przedmiotem zamówienia mogą uczestniczyć w akcjach ratowniczych, w których będzie konieczne równoczesne użycie linii tłocznej oraz działka dachowego (specyfika działań opisana w pkt. 7 litera a). W tym przypadku wymagana jest maksymalna możliwa wydajność autopompy. Spełnienie warunków przez potencjalnego dostawcę jest niezbędne ze względu na charakter zdarzeń na terenie Gminy Grabica w poprzednich latach.

Powyższe informacje należy traktować, jako integralną część specyfikacji istotnych warunków zamówienia.

WOJT
Edwards Wojsik
101. Edwards Wojsik

W załączeniu:

1. orzeczenie techniczne nr 05/08/13

mgr inż. Krzysztof Grobelny
biegły sądowy Sądu Okręgowego w Piotrkowie Tryb.
ul. Targowa 10d.m.5, 97 – 300 Piotrków Tryb.
tel. 601 205 260
Certyfikat PZMot nr 170/III
Numer uprawnień Ministra Infrastruktury RS 000912

Orzeczenie techniczne nr 05/08/13

Cel orzeczenia: Analiza szczegółowego opisu przedmiotu zamówienia dotyczącego zakupu dwóch średnich samochodów ratowniczo – gaśniczych dla Gmina Grabica pod kątem rozszerzenia warunków spełnianych przez pojazdy.

Data orzeczenia 14 sierpień 2013r
Opracował Krzysztof Grobelny
Miejscowość Piotrków Tryb.

Zleceniodawca : Urząd Gminy GRABICA , Grabica 66 , 97-306 Grabica

Poniższe orzeczenie powstało po analizie: szczegółowego opisu przedmiotu zamówienia dotyczącego zakupu dwóch średnich samochodów ratowniczo – gaśniczych dla Gmina Grabica, zapytań ewentualnych oferentów , infrastruktury środowiskowej w Gminie Grabica.

Oferent pyta :

Czy zamawiający wyrazi zgodę na dostarczenie samochodów z autopompą o wydajności 2 727 l/min przy ciśnieniu 8 bar ?

Przedmiotowe wozy bojowe mogą w przyszłość uczestniczyć w akcjach ratowniczych w których konieczne będzie użycie równocześnie linii tłocznej oraz działka dachowego. W taki przypadku wymagana jest maksymalna możliwa wydajność autopompy. Na rynku polskim istnieje wielu dostawców autopomp pożarniczych o wydajności równej i wyższej niż 3 500 l / min np. A40 / 8 firmy honda Koshin , WT4010 firmy GODIVA, Rosenbauer R 600.
Spełnienie warunku tego przez potencjalnego dostawcę nie przysporzy nadmiernych trudności.



Oferent pyta :

Czy zamawiający wyrazi zgodę na dostarczenie samochodów z ogumieniem pojedynczym na osi tylnej ?

Nie jest wskazane ogumienie tylne pojedyncze na przedmiotowym pojeździe. Zamawiane wozy bojowe będą uczestniczyły w akcjach nie tylko na drogach asfaltowych, ale i po drogach nieutwardzonych oraz po bezdrożach typu łąki, las.

Należy zauważyć, iż przy pełnym załadunku obsługi i środków gaśniczych, tylna oś w pojazdach jak przedmiotowy jest bardziej obciążona niż oś przednia.

W każdym przypadku zastosowanie tylnej osi z ogumieniem podwójnym powoduje dwukrotne zmniejszenie tzw. nacisków jednostkowych, na powierzchni styku opony z podłożem (nacisk jednostkowy – to siła nacisku na jednostkę powierzchni styku). Zmniejszenie nacisków jednostkowych na podłożu przekłada się na lepszą zdolność operowania w terenie miękkim. (pojazd nie zapada się w miękki grunt). Dodatkowo ma to znaczenie przy podtrzymaniu warunku aby pojazd „zabierał” min. 4 500 litrów wody. Inaczej mówiąc: przejazd przez tereny grząskie wymaga małych nacisków jednostkowych pod kołami jezdnyimi.

Dodatkowo oprócz powyższego, zastosowanie kół bliźniaczych w pojazdach ratowniczo – gaśniczych:

- znacznie poprawia stabilność w zakrętach i na pochyłościach;
- zwiększa siłę uciągu. Co jest bardzo istotne podczas ruszania na śliskich nawierzchniach zwłaszcza po poróżnieniu zbiornika ze środkiem gaśniczym;
- znacznie poprawia właściwości tradycyjne w grząskim terenie;

W związku z powyższym nie zalecane jest ze względów operacyjnych aby pojazd posiadał na tylnej osi ogumienie pojedyncze. Pojazd powinien posiadać na osi tylnej ogumienie typu „bliźniak”.

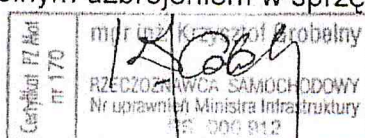
Oferent pyta :

Czy zamawiający wyrazi zgodę na dostarczenie samochodów z zabudową wykonaną z różnych materiałów w pełni odpornych na korozję tzn. stal nierdzewna, aluminium, niektóre elementy z materiałów kompozytowych ?

Współczesne konstrukcje nadwozi pojazdów użytkowych wykonywane są z materiałów powstałych z zastosowaniem nowoczesnych technologii materiałowych. Do materiałów takich zaliczamy materiały kompozytowe, włókna węglowe, odlewy wysokociśnieniowe cienkościenne. Jednakże należy zachować podstawowe warunki wytrzymałościowe na zginanie, skręcanie, rozerwanie. Główne węzły konstrukcyjne lub miejsca występowania największych naprężeń złożonych powinny być wykonane ze stali nierdzewnej a podesty np. ze stopów lekkich. Szkielety konstrukcyjne powinny być wykonane ze spawanych, stalowych profili nierdzewnych, natomiast poszycie zewnętrzne zrobione z blachy aluminiowej klejonej do niego lub z materiałów kompozytowych.

W związku z powyższym wskazane jest aby zabudowa pojazdu składała się nie tylko z materiałów kompozytowych, ale także ze stali nierdzewnej i stopów lekkich na bazie aluminium lub magnezu.

Należy zachować tu jednakże warunek nie przekroczenia Dopuszczalnej Masy Całkowitej pojazdu z pełną obsadą oraz z pełnym uzbrojeniem w sprzęt i środki gaśnicze.



Podstawowe właściwości, które zdecydowały o wyborze kompozytu do konstrukcji zabudowy to:

- wytrzymałość cieplna nawet do 300⁰ C;
- odporność chemiczna znacznie większa niż metali;
- wydłużenie cieplne (tzw. rozszerzalność cieplna około 7 krotnie mniejsza od metali).

Zastosowanie materiałów kompozytowych na zabudowy wozów ratowniczo – gaśniczych pozwala zmniejszyć masę własną wozu bojowego o około 130 kg , co przekłada się na większą ładowność przy zachowaniu stałej DMC (dopuszczalnej masy całkowitej)

Jest to szczególnie istotne przy podtrzymaniu warunku pojemności zbiornika na wodę min 4500 litrów.

W związku z powyższym zabudowa przedmiotowych pojazdów powinna być wykonana w przeważającej części z materiałów kompozytowych , jednakże dopuszcza się zastosowanie stali nierdzewnej i stopów lekkich w istotnych węzłach konstrukcyjnych zabudowy oraz w miejscach występowania naprężeń o wartości przekraczającej wytrzymałość materiałów kompozytowych.

Oferent pyta :

Czy zamawiający wyrazi zgodę na dostarczenie samochodów ze zbiornikiem wody o pojemności 3 500 litrów ?

Analiza infrastruktury technicznej w Gminie Grabica pokazuje , iż istnieją obszary w których nie istnieje sieć hydrantów czerpalnych lub odległości od hydrantów czerpalnych do ewentualnych miejsc zarzewia pożaru są duże.

W związku z powyższym wskazane jest aby przedmiotowe wozy bojowe posiadały zbiornik na wodę o pojemności min. 4 500 litrów.

Należy także zauważyć , iż zbiornik o pojemności min. 4 500 litrów został uzgodniony z Zarządem Jednostek OSP z terenu Gminy Grabica jako minimalna pojemność zbiornika wymagana. Wymóg ten wynika jeszcze z faktu, iż przedmiotowe wozy bojowe będą włączone do Krajowego systemu Ratowniczo – Gaśniczego i jako kolejne wozy bojowe na terenie Gminy powinny posiadać parametry wyższe od już posiadanych przez Gminę pożarniczych wozów bojowych.

Oferent pyta :

Czy zamawiający uzna za spełnione zaoferowanie podwozia z układem ABS automatycznie odłączanym podczas jazdy w terenie z włączonymi blokadami?

Układ ABS działa w ten sposób , że nie dopuszcza do zablokowania się (zatrzymania) kół jezdnych pojazdu podczas hamowania. Parametry działania układów ABS zostały zaprojektowane dla typowych warunków jazdy (asfalt , mokry lub oblodzony asfalt)
Warunki ruchu w terenie wymagają aby istniała możliwość wyłączenia układu ABS.

W grząskich warunkach wyłączamy systemy typu ASR czy ESP, które mogą tylko przeszkadzać w wydobyciu się z kopnego śniegu czy piachu.



Jazda pojazdem wyposażonym w ABS może powodować wydłużenia drogi hamowania na nawierzchniach nierównych, w terenie. Tzw. "efekt tarki" potrafi wydłużyć drogę hamowania nawet o 50%. Każda nierówność powodująca podbijanie koła podczas hamowania jest przyczyną wadliwej pracy czujników ABS, co skutkuje osłabieniem efektywności hamowania.

Droga hamowania autem z ABS na nawierzchni lodowej, gołoledzi czy błocie pośniegowym może być dłuższa niż hamowanie np. przez zablokowanie kół.

W związku z powyższym przedmiotowy pojazd powinien być wyposażony w możliwość wyłączenia układu ABS ręcznie lub automatycznie podczas jazdy w terenie z włączonymi blokadami.

Rzecznawca podpisując niniejsze orzeczenia techniczne nie bierze odpowiedzialności za ukryte uszkodzenia, wady tworzywa lub wadliwy montaż badanego pojazdu oraz za wady orzeczenia spowodowane przez wprowadzenie rzeczoznawcy w błąd przez zleceniodawcę i podanie nieprawdziwych danych co do stanu i historii pojazdu. Rzecznawca nie bierze odpowiedzialności za uszkodzenia oraz braki zespołów, podzespołów i części powstałe po przeprowadzeniu oględzin pojazdu.



Piotrków Trybunalski 14 sierpień 2013r.