

Godów, dnia 07 sierpnia 2014r.

Nr sprawy FZ-ZP.271.1.15.2014

**Pytania i odpowiedzi nr 1**  
**do przetargu na:**

**„Dostawę fabrycznie nowego średniego samochodu specjalnego, pożarniczego,  
ratowniczo –gaśniczego z napędem 4x4 typ GBA 3/16 dla OSP Łaziska”**

**Pytania Dostawcy 1**

**Pytanie nr 1**

Czy Zamawiający wyrazi zgodę na dostarczenie samochodu na fabrycznie nowym i nieużywanym podwoziu z 2013 roku?

**Pytanie nr 2**

Czy Zamawiający wyrazi zgodę na dostarczenie podwozia z tłokowym silnikiem spalinowym spełniającym europejską normę emisji spalin EURO 5?

**Pytanie nr 3**

Czy Zamawiający wyrazi zgodę na dostarczenie samochodu z silnikiem o mocy 205 kW?

**Pytanie nr 4**

Czy Zamawiający wyrazi zgodę na dostarczenie samochodu z ogumieniem pojedynczym na osi tylnej?

**Pytanie nr 5**

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

**Pytanie nr 6**

Czy Zamawiający wyrazi zgodę na dostarczenie samochodu wyposażonego w zbiorniki na środki gaśnicze wykonane z blachy nierdzewnej?

**Pytanie nr 7**

Czy Zamawiający wyrazi zgodę na dostarczenie samochodu, który ma mocowanie aparatów w minimalnym stopniu ograniczające powierzchnię siedziska tylnej ławki?

**Pytanie nr 8**

Czy Zamawiający wyrazi zgodę na dostarczenie samochodu o wysokości maksymalnej 3300 mm?

**Pytanie nr 9**

Czy Zamawiający wyrazi zgodę na dostarczenie samochodu z mocowaniami dla drabiny trzyprzęsłowej typu DNW 3080?

**Pytanie nr 10**

Czy Zamawiający wyrazi zgodę na dostarczenie samochodu wyposażonego w autopompę o wydajności 2723 dm<sup>3</sup>/min przy wydajności 8 bar?

**Pytanie nr 11**

Czy Zamawiający wyrazi zgodę na dostarczenie samochodu z instalacją elektryczną wykonaną w tradycyjny sposób, tzn. bez szyny typu CAN-BUS?

**UZASADNIENIE:**

- 1-2 Do końca pierwszego półrocza 2015 roku można rejestrować pojazdy wyprodukowane w 2013 roku z tłokowym silnikiem spalinowym spełniającym europejską normę emisji spalin Euro 5, których numery podwozia VIN zostały wpisane na listę Ministra Transportu dopuszczonych do rejestracji w okresie przejściowym. W przedmiotowym przetargu chcielibyśmy zaoferować Państwu średni samochód ratowniczo-gaśniczy zabudowany na podwoziu Iveco Eurocargo ML150E28WS D, który to jest dopuszczony do rejestracji w tym okresie przejściowym. Ponadto pojazdy wyposażone w nowe technologicznie rozwiązania silnikowe mogą posiadać „choroby wieku dziecięcego”, a co za tym idzie pojazdy wyposażone w silniki spełniające normę EURO 5 są sprawdzone i tańsze w eksploatacji.
3. 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 220 kW na 205 kW nie spowoduje odczuwalnej zmiany oraz nie będzie miała wpływu na warunki trakcyjne pojazdu i odczucia kierowcy co do dynamiki pojazdu.
4. Wyrażenie zgody i dopuszczenie pojazdów na ogumieniu pojedynczym nie niesie za sobą dla Zamawiającego żadnego zagrożenia. Sprawi, że Zamawiający otrzyma ofertę na samochody spełniające wszystkie wymagania SIWZ. Dodatkowym atutem będą zwiększone parametry terenowe samochodu, tj. kąt natarcia 36°, kąt zejścia 24° oraz prześwit pod osiami ponad 400 mm, a także opony z bieżnikiem terenowym. Nasze zapytanie o pojedyncze ogumienie jest spowodowane niedostępnością innych podwozi do zabudowy w terminie umożliwiającym dotrzymanie żądanego przez Zamawiającego terminu realizacji. Wynika to z wprowadzenia od 01 stycznia 2014r. silników



spełniających normę emisji spalin Euro VI. Oznacza to zakończenie produkcji samochodów z silnikami Euro V i koniecznością zaprojektowania i wdrożenia do produkcji nowych konstrukcji (zmiany dotyczą silników, kabin załogowych, ramy podwozia). Po przeprowadzonym rozeznaniu rynku, okazuje się, że podwozia wiodących producentów, spełniające wymagania Zamawiającego, będą dostępne dopiero w III kwartale 2014 roku. Jedynym realnym rozwiązaniem, które daje szansę na skuteczne przeprowadzenie przetargu, jest zaoferowanie zamówionych już przez nas podwozi. Chcieliśmy zaoferować Państwu w tym przetargu średnie samochody ratowniczo-gaśnicze na podwoziu Iveco Eurocargo ML150E28WS. Jest to samochód spełniający wszystkie wymagania Zamawiającego za wyjątkiem ogumienia bliźniaczego na osi tylnej. Dodatkowo, informujemy że te samochody posiadają świadectwo dopuszczenia w wariancie ze zbiornikiem wody 2500 oraz 3500 litrów i są już użytkowane przez blisko 70 jednostek w całej Polsce. Jest to zatem produkt pewny i sprawdzony w użytkowaniu przez wiele jednostek Ochotniczej, Państwowej i Wojskowej Straży Pożarnej. Takie rozwiązanie pozwoli na skuteczne przeprowadzenie przetargu w efekcie którego zamawiający otrzyma jakąkolwiek ofertę. Zamówienie nowych podwozi (bez względu na to jakiej byłyby one marki), będzie skutkowało niedotrzymaniem żądanego przez Zamawiającego terminu realizacji przedmiotu umowy.

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. Zbiorniki wykonane ze stali nierdzewnej charakteryzują się następującymi cechami:
  - są w pełni odporne na korozję,
  - są bardzo łatwe w naprawie w przypadku jakichkolwiek uszkodzeń,
  - są odporne na agresywne substancje,
  - są odporne na wysokie temperatury,



- umożliwiają transport wody pitnej,
- całkowicie podlegają recyklingowi,
- są neutralne biologicznie (niepowstawanie flory biologicznej i bardzo niskie przenikanie mikroelementów do transportowanej wody),
- są żaroodporne.

Wszystkie powyższe cechy sprawiają, że zbiorniki wykonane ze stali nierdzewnej są rozwiązaniem w pełni równoważnym, a przy niektórych cechach nawet przewyższającym, w stosunku do zbiorników wykonanych z kompozytu.

7. Wymagane przez Zamawiającego rozwiązanie, sprawia że koniecznym jest zastosowanie podwozia posiadającego specjalnie wyprofilowaną (wytłoczoną) ścianę tylną kabiny. Takie fabryczne przetłoczenie ściany tylnej w kabinie jest stosowane tylko i wyłącznie w pojazdach marki Mercedes Benz w efekcie jest to jedyne podwozie jakie można zaoferować w przedmiotowym przetargu. Zapis taki jest próbą ograniczenia dostępu do przetargu innym producentom podwozi.
8. Mocowanie drabiny dwuprzęsłowej, która w złożeniu ma długość 5m żądanej przez Zamawiającego sprawi, że drabina ta będzie wystawać ponad dach kabiny. W efekcie podniesie to wysokość całkowitą samochodu o około 10 cm. Alternatywą dla tego rozwiązania jest zastosowanie drabiny trzyprzęsłowej typu DNW 3080. Drabina ta ma długość całkowitą po rozłożeniu wynoszącą 8 m, a w złożeniu 3,3 m i dzięki temu mieści się cała na dachu zabudowy i nie podnosi wysokości całkowitej pojazdu. Na uwagę zasługuje również fakt, że właśnie trzyprzęsłową drabinę Zamawiający zakupuje wraz z samochodem.

### **Odpowiedzi Zamawiającego**

#### **Odpowiedź do pytania nr 1**

Zamawiający podtrzymuje zapisy SIWZ. Zamawiający planuje zakup pojazdu z podwoziem i zabudową wyprodukowanymi w 2014r., a co za tym idzie spełniającego normę emisji spalin EURO 6.

#### **Odpowiedź do pytania nr 2**

Zamawiający podtrzymuje zapisy SIWZ.

#### **Odpowiedź do pytania nr 3**

Zamawiający dopuści do udziału w przetargu pojazdy posiadające silnik o mocy min. 200 kW spełniający wymogi normy EURO 6.

#### **Odpowiedź do pytania nr 4**

Zamawiający podtrzymuje zapisy SIWZ. Podwójne koła zapewniają mniejszy nacisk na podłoże oraz zwiększą płaszczyznę styku opon z podłożem, co zdecydowanie wpłynie na bezpieczeństwo jazdy w terenie i na drodze utwardzonej. Brak zamontowanego koła

zapasowego na pojeździe na stałe, czego Zamawiający nie wymaga może pojazd unieruchomić.

**Odpowiedź do pytania nr 5**

Zamawiający podtrzymuje zapisy SIWZ.

**Odpowiedź do pytania nr 6**

Zamawiający podtrzymuje zapisy SIWZ.

**Odpowiedź do pytania nr 7**

Zamawiający dopuszcza zaproponowane rozwiązanie.

**Odpowiedź do pytania nr 8**

Zamawiający podtrzymuje zapisy SIWZ.

**Odpowiedź do pytania nr 9**

Zamawiający podtrzymuje zapisy SIWZ.

**Odpowiedź pytania nr 10**

Zamawiający dopuści autopompę o wydajności min. 3200 l/min. przy ciśnieniu 8 bar oraz min 400 l/min przy ciśnieniu 40 bar.

**Odpowiedź do pytania nr 11**

Zamawiający podtrzymuje zapisy SIWZ.

**Pytania Dostawcy 2**

**Pytanie nr 12**

Zamawiający wymaga dostarczenia samochodu fabrycznie nowego, wyprodukowanego w roku 2014 na podwoziu spełniającym wymogi odnośnie czystości spalin zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami normy EURO-6; (punkt II.2.3 i 2.5 załącznika nr 4 do SIWZ).

Wszystkie podwozia wyprodukowane po 1 stycznia 2014r. obligatoryjnie muszą być wyposażone w silniki EURO VI, znacznie droższe i znacznie bardziej kłopotliwe, tym bardziej biorąc pod uwagę specyfikę użytkowania w jednostkach Straży Pożarnej. Nadto dostawy takich podwozi większość producentów realizować będzie nie wcześniej niż w miesiącu wrześniu.

Czy mając powyższe na uwadze, Zamawiający dopuści dostawę pojazdu skompletowanego w 2014 roku na bazie fabrycznie nowego podwozia z roku 2013 spełniającego normę emisji spalin EURO V z możliwością rejestracji w 2014 roku, co niewątpliwie wpłynie na obniżenie cen ofertowej, a argument ten powinien mieć znaczenie zważywszy na fakt, że Zamawiający określił najniższą cenę jako jedyne kryterium wyboru



oferty. Pojazdy z silnikami Euro 5 są zdecydowanie tańsze w zakupie i późniejszej eksploatacji oraz, co szczególnie ważne w pojazdach dla Straży Pożarnych, są zdecydowanie bardziej niezawodne i mniej kłopotliwe w codziennej obsłudze.

#### **Pytanie nr 13**

Zamawiający wymaga by pojazd posiadał silnik o mocy min. 220 kW (punkt II. 2.2 załącznika nr 4 do SIWZ).

Czy Zamawiający dopuści pojazd z silnikiem o mocy 217 kW, a więc różniący się od wymaganego jedynie o 3 kW, co nie będzie miało istotnego wpływu na walory użytkowe pojazdu, a pozwoli za to na złożenie ofert przez większą liczbę producentów?

#### **Pytanie nr 14**

Zamawiający wymaga by na dachu kabiny zamontowana była nadbudowa z zamontowaną lampą zespoloną z napisem „STRAŻ” – z głośnikiem i dwie profilowane lampy niebieskie LED oraz zamontowane dwie lampy dalekosiężne (punkt II.2.11 załącznika nr 5 do SIWZ).

Nie ma logicznego ani technicznego uzasadnienia dla tak postawionych wymagań, gdyż takie rozwiązanie w żaden sposób nie poprawia walorów użytkowych pojazdu pożarniczego, a ma na celu jedynie ograniczenie ilości wykonawców mogących złożyć ofertę w przedmiotowym postępowaniu.

Czy w związku z powyższym Zamawiający uzna za układ równoważny zamontowanie belki zespolonej z napisem STRAŻ bezpośrednio na dachu kabiny, bez dodatkowej nadbudowy?

Prosimy również Zamawiającego o doprecyzowanie, w którym miejscu mają być zamontowane wymagane lampy dalekosiężne?

#### **Pytanie nr 15**

Zamawiający wymaga by na ścianie tylnej pojazdu były zamontowane dwie wyprofilowane lampy oraz fala świetlna wbudowana w nakładkę kompozytową (punkt II.2.11 załącznika nr 4 do SIWZ).

Czy Zamawiający dopuści zamontowanie na ścianie tylnej nadwozia dwóch lamp, jednakże niewyprofilowanych oraz fali świetlnej umieszczonej na zabudowie, nie wbudowanej w nakładkę kompozytową?

#### **Pytanie nr 16**

Zamawiający wymaga by pojazd posiadał pomiędzy kabiną a zabudową pożarniczą osłonę ochronno-maskującą (punkt III 3.1 załącznika nr 4 do SIWZ).

Rozwiązanie takie nie ma praktycznego zastosowania i nie wpływa na walory użytkowe pojazdu, a jest jedynie elementem estetycznym, podnoszącym dodatkowo koszt pojazdu, co nie może pozostać bez znaczenia wobec jedynego kryterium oceny ofert przez Zamawiającego jakim jest cena.

W związku z powyższym czy Zamawiający dopuści pojazd bez osłony ochronno-maskującej?

#### **Pytanie nr 17**

Zamawiający wymaga by konstrukcja i poszycie zewnętrzne zabudowy pożarniczej były wykonane w kompozycie (punkt III.3.1 załącznika nr 4 do SIWZ).

Czy Zamawiający dopuści wykonanie zabudowy pożarniczej z innych materiałów odpornych na korozję takich jak aluminium i stal nierdzewna?

#### **Pytanie nr 18**

Zamawiający wymaga żeby oświetlenie pola pracy składało się z lamp bocznych do oświetlenia dalszego pola pracy (min. 3 szt. na stronę) i zewnętrznych listew LED zamontowanych nad żaluzjami, do oświetlenia pola przy pojeździe (punkt III.3.5 załącznika nr 5 do SIWZ).

Według normy PN-EN 1846-2 p. 5.1.3.3. powinno być zapewnione oświetlenie pola pracy o natężeniu min. 5 lx w odległości 1m od pojazdu na poziomie podłoża.

Ta sama norma nie wskazuje ilości oraz typu oświetlania jakie powinno być zastosowane w celu spełnienia wymagań normy.

Czy w związku z powyższym Zamawiający dopuszcza zaoferowanie pojazdu, który nie posiada zewnętrznych listew LED zamontowanych nad żaluzjami, jest natomiast wyposażony w światła robocze zgodne z obowiązującymi w tym zakresie przepisami a wynoszącymi min. 5 luksów w odległości 1m od pojazdu?

#### **Pytanie nr 19**

Zamawiający wymaga by pojazd posiadał zbiornik wody o pojemności 3m<sup>3</sup>, wykonany z materiałów kompozytowych (punkt III.3.14 załącznika nr 4 do SIWZ).

Czy Zamawiający dopuści samochód ze zbiornikiem wykonanym z materiałów kompozytowych o pojemności 2,5 m<sup>3</sup>, co pozwoli na złożenie ofert przez większą liczbę producentów, a co za tym idzie obniżenie ceny zakupu pojazdu?

#### **Pytanie nr 20**

Zamawiający wymaga autopompy dwuzakresowej o wydajności min. 3500 l/min przy ciśnieniu 8 bar oraz 400 l/min przy ciśnieniu 40 (punkt 4.22 załącznika nr 1 do SIWZ).

Tak określony wymóg wydaje się zupełnie niemożliwy do logicznego wyjaśnienia i, jak mniemamy wynika wyłącznie z faktu utrudnienia dostępu do uzyskania zamówienia innym firmom. Wedle normy autopompy klasyfikuje się jako A16, A24 lub A32, co w najprostszym tłumaczeniu oznacza nominalną wydajność na poziomie odpowiedni 1600, 2400 lub 3200 l/min, tak więc określenie wymogu na poziomie 3500 l/min wydaje się niczym innym jak celową manipulacją w celu utrudnienia uczciwej konkurencji. Wymagana wydajność autopompy przekracza nawet normę dotyczącą pojazdów klasy ciężkiej mówiącą o pompie z wydajnością 3200 l/min., tymczasem Zamawiający zamierza nabyć pojazd klasy średniej. Kolejnym zapisem świadczącym o tym, że wymagana wydajność pompy na poziomie 3500



l/min. nie ma praktycznego zastosowania, a jest jedynie próbą ograniczenia dostępu konkurencji jest wymagane przez Zamawiającego działko o wydajności 1600 l/min., która w odniesieniu do wydajności pompy jest znacznie mniejsza. Dlaczego Zamawiający nie wymaga zatem działka o większej wydajności dostosowanej do wydajności pompy?

Czy Zamawiający mając powyższe na uwadze dopuści zaproponowanie autopompy o wydajności na stopniu niskiego ciśnienia wynoszącej min. 2550 l/min.?

Zwracam uwagę na fakt, że zaproponowana wydajność z nadatkiem spełnia wymagania Rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 20 czerwca 2007r. w sprawie wykazu wyrobów służących zapewnieniu zasad 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) z późn. zmianami i w zupełności wystarcza do zasilania wymaganej przez Zamawiającego 1 linii szybkiego natarcia i skutecznego prowadzenia akcji gaśniczej.

### **Pytanie nr 21**

Zamawiający wymaga by w przedziale pracy autopompy zamontowane było odpowiednio: załączenie/wyłączenie autopompy, włącznik/wyłącznik silnika pojazdu, (punkt III.3.25 załącznika nr 5 do SIWZ)

Czy Zamawiający dopuszcza rozwiązanie, w którym w przedziale autopompy zamontowany jest tylko wyłącznik silnika oraz autopompy bez włącznika autopompy i włącznika silnika pojazdu? Chcielibyśmy zwrócić uwagę, że włączanie i wyłączanie 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 oraz autopompy w przedziale obsługi tłumaczyć można koniecznością sytuacji nagłej (np. konieczność natychmiastowego zaprzestania podawania środków gaśniczych), o tyle ponowne uruchomienie z uwagi na obciążenie mechaniczne sprzęgniętych już ze sobą elementów nie powinno się odbywać z tyłu. Umieszczenie w tylnym przedziale włącznika startu silnika oraz włącznika autopompy 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. Dodatkowo zdublowanie tego rozwiązania do przedziału autopompy wymaga zamontowania skomplikowanego systemu sterowania co jest bardzo trudne ze względu na rozwiązania techniczne, a jednocześnie nie pozostanie bez wpływu na ostateczną cenę proponowanego samochodu.

### **Pytanie nr 22**

Zamawiający wymaga aby maszt oświetleniowy wyposażony był w głowicę z czterema lub dwoma reflektorami, wyposażonymi w lampy LED o mocy strumienia światła min. 12 000 lumenów, zasilany z instalacji elektrycznej pojazdu napięciem 24V.(punkt III.3.29 załącznika nr 5 do SIWZ).

Zgodnie z wytycznymi standaryzacji dla pojazdu klasy średniej moc strumienia masztu oświetleniowego powinna wynosić 30 000 lumenów.



Czy w związku z powyższym Zamawiający wymaga masztu oświetleniowego o mocy strumienia świetlnego zgodnej ze standaryzacją, wynoszącej 30 000 lumenów?

Czy Zamawiający dopuści sterowanie masztem za pomocą pilota przewodowego?

### **Odpowiedzi Zamawiającego**

#### **Odpowiedź do pytania nr 12**

Zamawiający podtrzymuje zapisy SIWZ. Zamawiający planuje zakup pojazdu z podwoziem i zabudową wyprodukowanymi w 2014r., a co za tym idzie spełniającego normę emisji spalin EURO 6.

#### **Odpowiedź do pytania nr 13**

Zamawiający dopuści do udziału w przetargu pojazdy posiadające silnik o mocy min. 200 kW spełniający wymogi normy EURO 6.

#### **Odpowiedź do pytania nr 14**

Zamawiający uzna za układ równoważny zamontowanie belki zespolonej z napisem „STRAŻ” bezpośrednio na dachu kabiny bez dodatkowej nadbudowy. Lamy dalekosiężne zamontowane po obu stronach belki z napisem „STRAŻ”.

#### **Odpowiedź do pytania nr 15**

Zamawiający uzna za układ równoważny dwie lamy zamontowane na tylnej ścianie zabudowy jednak nie wyprofilowane, jednakże podtrzymuje zapisy w specyfikacji dotyczące fali świetlnej wbudowanej w nakładkę kompozytową.

#### **Odpowiedź do pytania nr 16**

Zamawiający podtrzymuje zapisy SIWZ.

#### **Odpowiedź do pytania nr 17**

Zamawiający podtrzymuje zapisy SIWZ.

#### **Odpowiedź do pytania nr 18**

Zamawiający dopuszcza zaoferowane rozwiązanie.

#### **Odpowiedź do pytania nr 19**

Zamawiający podtrzymuje zapisy SIWZ.

#### **Odpowiedź do pytania nr 20**

Zamawiający dopuści autopompę o wydajności min. 3200 l/min przy ciśnieniu 8 bar oraz min 400 l/min przy ciśnieniu 40 bar.

### **Odpowiedź do pytania nr 21**

Zamawiający podtrzymuje zapisy SIWZ.

Rozwiązanie wskazane w punkcie III.3,25 załącznika nr 5 do SIWZ zamawiający uważa jako ułatwienie i przyspieszenie działania w akcji ratowniczej. Zgodnie z zapisem SIWZ wykonawca po dostarczeniu pojazdu zobligowany jest do przeszkolenia użytkowników w zakresie prawidłowej eksploatacji pojazdu i zamontowanego wyposażenia.

### **Odpowiedź do pytania nr 22**

Zamawiający podtrzymuje zapisy SIWZ. Zamawiający określił minimalne parametry strumienia świetlnego i dopuszcza o większych parametrach.

Zamawiający podtrzymuje zapisy SIWZ dotyczące sterowania bezprzewodowego pilotem.

### **Pytania Dostawcy 3**

#### **Pytanie nr 23**

Zamawiający wymaga dostarczenia samochodu wyposażonego w silnik wysokoprężny o mocy min. 220 kW. Czy Zamawiający dopuści samochód wyposażony w silnik wysokoprężny o mocy min 210 kW który nie spowoduje żadnej istotnej zmiany dynamiki jazdy?

#### **Pytanie nr 24**

Zamawiający wymaga skrzynię biegów manualną, 6 biegową czym ogranicza udział w postępowaniu Wykonawcom spełniającym wymagania Zamawiającego w stopniu równym. Informujemy, że realizowanie założonych celów postawionych przez Zamawiającego w zakresie wymaganym dla kategorii 2 pojazdów układów napędowych jest spełniane również przez inne równoważne i bardziej przyjazne w zakresie obsługi rozwiązania sterujące układem napędowym. W związku z powyższym wnioskujemy o wykreślenie zapisu dotyczącego ilości biegów i dopuszczenie do udziału w postępowaniu rozwiązań spełniających wymagania Zamawiającego w stopniu równym tj. pojazdy posiadające skrzynie 9-biegowe.

#### **Pytanie nr 25**

Zamawiający wymaga Zawieszenia mechanicznego osi przedniej i tylnej: Czy zamawiający dopuści zawieszenie pneumatyczne na osi tylnej? Rozwiązania te gwarantują bezpieczniejszą eksploatację pojazdu (potwierdzają to badania w zakresie kąta przechyłu bocznego – parametr lepszy od tradycyjnych zawieszek resortowych o 5°). Zwiększają poprzez możliwość regulacji wartość kąta zejścia i kąta rampowego. Powyższe również potwierdzają producenci i użytkownicy (około kilkuset użytkowników jednostek ochrony przeciwpożarowej). Zawieszenie pneumatyczne: zapewnia wysoki poziom komfortu kierowcy i ochrony zabudowy. Funkcja automatycznego poziomowania umożliwi zachowanie stałej wysokości pojazdu i kompensację nierównomiernego rozkładu obciążeń. Ręczna regulacja wysokości ułatwia dopasowanie wysokości tylnej osi do terenu. Połączenie zawieszenia resortowego 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.



### **Pytanie nr 26**

Wnioskujemy o dopuszczenie do udziału w postępowaniu pojazdów posiadających lepsze rozwiązania konstrukcyjne – hamulce tarczowe. W tym miejscu informujemy, że od kilkunastu lat hamulce tarczowe skutecznie wypierają hamulce bębnowe w pojazdach ciężarowych. Wszyscy najwięksi producenci samochodów ciężarowych w Europie stosują w produkowanych przez siebie pojazdach niemal w 100 proc. hamulce tarczowe. Owszem, hamulce bębnowe także są jeszcze spotykane, jednak w większości 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 nieosłonięta struktura. Taka konstrukcja hamulców tarczowych sprawia, że nie pojawia się tutaj podstawowy problem współczesnych układów hamulcowych, czyli problem przegrzania hamulców na taką skalę, jak to ma 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 od hamulca bębnowego.

### **Pytanie nr 27**

Zamawiający wymaga: „Na dachu kabiny zamontowana nadbudowa z zamontowaną lampą zespoloną z napisem „STRAŻ” z głośnikiem i dwie wyprofilowane lampy niebieskie LED”. Informujemy, że powyższe rozwiązanie dotyczy opisu produktu oferowanego tylko przez jednego producenta i nie ma nic wspólnego z właściwościami użytkowymi pojazdu. Czy zatem Zamawiający dopuszcza zastosowanie rozwiązania równoważnego tj. zamontowanie na dachu lampy zespolonej LED z napisem „STRAŻ” z głośnikiem, zabezpieczonej dodatkową osłoną? Zaproponowane rozwiązania spełniają w stopniu równoważnym wymagania Zamawiającego.

## **Odpowiedzi Zamawiającego**

### **Odpowiedź do pytania nr 23**

Zamawiający dopuści do udziału w przetargu pojazdy posiadające silnik o mocy min. 200 kW spełniającej wymogi EURO 6.

### **Odpowiedź do pytania nr 24**

Zamawiający podtrzymuje zapisy SIWZ, samochód trafią do OSP, z uwagi na rozwiązanie techniczne i praktyczne oraz kwalifikacje strażaków – ochotników skrzynia 6 biegowa jest prosta w eksploatacji.

### **Odpowiedź do pytania nr 25**

Zamawiający podtrzymuje zapisy SIWZ.

Zaletą zawieszonych na resorach jest ich niezawodność w trudnych warunkach eksploatacyjnych, dużo większa jest odporność na przeciążenie pojazdu jak i uszkodzenia mechaniczne resorów, w przypadku uszkodzenia poduszki pojazd zostaje unieruchomiony.

### **Odpowiedź do pytania nr 26**

Zamawiający podtrzymuje zapisy SIWZ.

Hamulce bębnowe są lepiej chronione i zabezpieczone przed dostaniem się ciał obcych na część roboczą. Lepiej są osłonięte elementy hamujące, co ma znaczenie podczas akcji na terenach powodziowych, co jest bardziej praktycznym rozwiązaniem. Zamawiający nie odnosi się do skuteczności hamowania, która jest zagwarantowana zgodnie z określonymi normami.

### **Odpowiedź do pytania nr 27**

Zamawiający uzna za układ równoważny zamontowanie na dachu kabiny belki zespolonej z napisem „STRAŻ” bez dodatkowej nadbudowy lampy dalekosiężne zamontowane po obu stronach belki z napisem „STRAŻ”.

**W związku z zadanymi pytaniami przesunięciu ulega termin składania ofert na dzień 14.08.2014r. godz. 10:00 oraz termin otwarcia ofert na dzień 14.08.2014r. godz. 10:30**

z up. WÓJTA  
mgr inż. Tomasz Kasperuk  
Zastępca Wójta