



KOMENDA GŁÓWNA POLICJI
BIURO FINANSÓW
WYDZIAŁ ZAMÓWIEŃ PUBLICZNYCH I FUNDUSZY POMOCOWYCH
ul. Domaniewska 36/38; 02-672 Warszawa; tel. 22 60 120 44; fax 22 60 118 57
zamowieniakgp@policja.gov.pl

L.dz. FZF-4851 /17

Warszawa, 2 czerwca 2017 r.

Do wykonawców
ubiegających się
o udzielenie zamówienia

Dot. postępowania o udzielenie zamówienia publicznego prowadzonego w trybie przetargu nieograniczonego pn. „Dostawa 6 sztuk samochodów do przewozu materiałów wybuchowych wyposażonych w gazoszczelny pojemnik”, nr postępowania 22/Ctr/17/TJ/PMP

Zamawiający, działając na podstawie art. 38 ust. 4 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2015 r. poz. 2164 oraz z 2016 r. poz. 831, 1020 i 1265), poniżej przekazuje treść udzielonych wyjaśnień oraz zmiany treści SIWZ.

I. Wyjaśnienia treści SIWZ – odpowiedzi na pytania wykonawców

Pytanie nr 1:

Czy Zamawiający dopuści pojazd nie wyposażony w system zapobiegający poślizgowi kół podczas ruszania? Pragniemy zauważyć, iż z dostępnych na rynku polskim podwozi tylko MAN dysponuje podwoziem z napędem 4x4 wyposażonym w system zapobiegający poślizgowi kół podczas ruszania co można było zaobserwować w ofertach z ogłoszonego w 2016 r. przetargu nieograniczonego na dostawę 4 sztuk samochodów do przewozu ładunków wybuchowych wyposażonych w gazoszczelny pojemnik sprawa nr 97/Ctr/16/DG. Udzielenie pozytywnej odpowiedzi na nasze pytanie pozwoli na zaoferowanie w przetargu pojazdów zabudowanych na podwoziach innych producentów. Dodatkowym zagrożeniem dostrzeganym przez naszą firmę jest termin dostawy kompletnych pojazdów. Biorąc pod uwagę fakt, iż terminy dostawy nowych podwozi u polskich dostawców to na ten moment połowa września, a w momencie rozstrzygnięcia przetargu będą to okolice początku października niemożliwym wydaje się wyprodukowanie pojazdu oraz przebadanie go zgodnie z SIWZ do dnia 11.12.2017 r. Dopuszczenie do przetargu pojazdu nie wyposażonego w system zapobiegający poślizgowi kół podczas ruszania daje szansę skorzystania z podwozia już wyprodukowanego.

Odpowiedź na pytanie nr 1:

Zamawiający informuje, że podtrzymuje zapisy SIWZ.

Pytanie nr 2:

Czy Zamawiający dopuści zaoferowanie pojazdów z manualną skrzynią biegów?

Odpowiedź na pytanie nr 2:

Zamawiający informuje, że podtrzymuje zapisy SIWZ.

Pytanie nr 3:

Czy Zamawiający dopuści pojazd wyposażony w fotel kierowcy zawieszony pneumatycznie z regulacją w pionie i poziomie oraz regulacja pochylecia oparcia ale nie wyposażony w regulację podparcia lędźwiowego?

Odpowiedź na pytanie nr 3:

Zamawiający informuje, że podtrzymuje zapisy SIWZ.

Pytanie nr 4:

Czy Zamawiający dopuści zmianę położenia punktu 1.4.1 b) – układ zapobiegający poślizgowi kół w czasie ruszania, z Warunków technicznych dla układu hamulcowego (1.4) do Wymagań technicznych dla układu napędowego i zawieszenia (1.6).

Uzasadnienie:

Układ zapobiegający poślizgowi kół podczas ruszania w układzie hamulcowym jest układem ograniczającym znacząco dynamikę pojazdu.

Układ napędowy pojazdu zapewnia możliwości połączenia wszystkich kół poprzez blokowanie mechanizmów różnicowych skrzyni rozdzielczej tj. mechanizmu wzdluznego, oraz przez blokowanie mechanizmów różnicowych w obu osiach.

Układ taki przeciwdziała poślizgowi kół w trakcie ruszania z dodatkową zaletą – nie ogranicza momentu napędowego na żadnym z kół pojazdu.

Jest to w naszej opinii najbardziej doskonały trakcyjnie system.

Odpowiedź na pytanie nr 4:

Zamawiający informuje, że podtrzymuje zapisy SIWZ.

Pytanie nr 5:

Dot. Rozdziału V pkt 2 SIWZ (...)

Zamawiający wymaga by termin końcowy realizacji zamówienia:

1. Etap I – 1 pojazd – do dnia 11.12.2017 r.

2. Etap II – 5 pojazdów – do dnia 15.10.2018 r.

Pragniemy zwrócić uwagę na fakt, że rozpoczęcie etapu I obejmującego dostawę pojazdu będącego prototypem, w projektowaniu którego zamierza uczestniczyć sam Zamawiający, będzie możliwe dopiero po podpisaniu umowy. Pojazd będzie budowany od podstaw na podwoziu kompletowanym konkretnie pod tą dostawę, a termin jego dostarczenia na chwilę obecną nie jest możliwy wcześniej aniżeli na koniec września b.r. Mając zatem na uwadze najwcześniejszy możliwy termin dostawy podwozia bazowego oraz czas niezbędny na wykonanie zabudowy z uwzględnieniem akceptacji Zamawiającego oraz czas na przeprowadzenie badań, których okres trwania jednostka certyfikująca określiła wstępnie na 2,5-3 miesiące, niemożliwym jest by termin końcowy realizacji zamówienia dla etapu I wynosił 11.12.2017 r.

Czy w związku z powyższym Zamawiający przedłuży termin końcowy realizacji zamówienia Etapu I (pojazd prototypowy) co najmniej do dnia 28.02.2018 r., co pozwoli realnie myśleć o możliwości przystąpienia do tego zadania i zrealizowaniu dostawy?

Odpowiedź na pytanie nr 5:

Zamawiający informuje, że zmienia terminy realizacji zamówienia:

1. Etap I – 1 pojazd – do dnia 28.02.2018 r.

2. Etap II – 5 pojazdów – do dnia 17.12.2018 r.

Pytanie nr 6:

Dot. pkt 3 załącznika nr 2 do SIWZ (Formularz ofertowy)

Zamawiający wymaga by oferowane w dostawie 6 sztuk pojazdów do przewozu ładunków wybuchowych wyposażonych w gazoszczelny pojemnik, zabudowane były na pojeździe bazowym którego rok produkcji dla pojazdu bazowego ma być zgodny z rokiem dostawy.

Tak postawione wymaganie Zamawiającego jest niemożliwe do zrealizowania – zważywszy na informacje przedstawione w pytaniu nr 1.

Czy w związku z powyższym Zamawiający dopuści by oferowane w dostawie pojazdy do przewozu ładunków wybuchowych wyposażonych w gazoszczelny pojemnik – 6 sztuk, zabudowane były na pojeździe bazowym którego rok produkcji dla pojazdu bazowego będzie 2017 lub 2018?

Odpowiedź na pytanie nr 6:

Zamawiający informuje, że pierwszy pojazd może zostać wyprodukowany na pojeździe bazowym z 2017 r.

Pytanie nr 7:

Dot. §2 załącznika nr 3 do SIWZ (Projekt umowy)

Zamawiający wymaga by:

Pojazdy objęte były nadzorem nad czynnościami związanymi z wyrobem wprowadzonym do użytku przez „organ upoważniony” tj. dyrektora Instytutu Technologii Bezpieczeństwa „MORATEX” z siedzibą w Łodzi, zwany dalej „organem upoważnionym” zgodnie z §2 ust. 1 rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 29 sierpnia 2007 roku w sprawie szczegółowego sposobu sprawowania nadzoru nad czynnościami związanymi z wyrobem wprowadzonym do użytku w komórkach i jednostkach organizacyjnych podległych lub nadzorowanych przez ministra właściwego do spraw wewnętrznych (Dz. U. z 2007 r., nr 170, poz. 1201).

Dyrektor Instytutu Technologii Bezpieczeństwa „MORATEX” w piśmie z dnia 26.05.2017 r. będącego odpowiedzią na nasze zapytanie, zaleca przeanalizować zakres akredytacji OiB innych jednostek naukowych, ponieważ Instytut jako jednostka badawcza nie posiada w zakresie akredytacji OiB metodyk badawczych określonych w Załączniku nr 1 do SIWZ spr. Nr 22/Ctr/17/TJ/PMP.

Czy w związku z powyższym Zamawiający dopuści inne jednostki certyfikujące i badawcze aniżeli Moratex, posiadające akredytację OiB do objęcia nadzorem nad czynnościami związanymi z wyrobem wprowadzanym do użytku przez „organ upoważniony”?

Odpowiedź na pytanie nr 7:

Zamawiający informuje, że podtrzymuje zapisy SIWZ.

Zamawiający jednocześnie wyjaśnia, że organem upoważnionym, zgodnie z §2 ust. 1 rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 29 sierpnia 2007 roku w sprawie szczegółowego sposobu sprawowania nadzoru nad czynnościami związanymi z wyrobem wprowadzonym do użytku w komórkach i jednostkach organizacyjnych podległych lub nadzorowanych przez ministra właściwego do spraw wewnętrznych (Dz. U. z 2007 r., nr 170, poz. 1201), jest Dyrektor Instytutu Technologii Bezpieczeństwa „MORATEX”, natomiast Minister Obrony Narodowej udziela akredytacji w zakresie OiB instytutom badawczym i certyfikującym.

Pytanie nr 8:

Dot. pkt 3.1.8 załącznika nr 1 do SIWZ (opis przedmiotu zamówienia)

Zamawiający wymaga, by pojazd spełniał dodatkowe warunki techniczne dla pojazdu EX III określone w części 9 „Wymaganie dotyczące konstrukcji i dopuszczenia pojazdów umowy ADR”.

Zgodnie z zapisami w/w wymagań cyt. „pojazd EX III lub EX II oznacza pojazd przeznaczony do przewozu MW i przedmiotów wybuchowych kl. 1).

Czy w przypadku gdy, zgodnie z umową ADR, pojemnik przeciwybuchowy przeznaczony do transportu materiałów niebezpiecznych będzie posiadał świadectwo ADR klasy 1.4S (a nie klasy 1), Zamawiający

odstąpi od wymagań zapisanych w pkt. 3.1.8?

Odpowiedź na pytanie nr 8:

Zamawiający informuje, że podtrzymuje zapisy SIWZ. Minimalne dodatkowe warunki techniczne dla pojazdu przeznaczonego do przewozu drogowego towarów niebezpiecznych zostały określone w Rozdziale 5 Rozporządzenia Ministrów: Spraw Wewnętrznych i Administracji, Obrony Narodowej, Rozwoju i Finansów oraz Sprawiedliwości z dnia 1 marca 2017 r. w sprawie pojazdów specjalnych i używanych do celów specjalnych Policji... (Dz. U. z dnia 1 marca 2017 r., poz. 450).

Pytanie nr 9:

Dot. pkt 3.1.8 załącznika nr 1 do SIWZ (opis przedmiotu zamówienia)

Czy pojemnik przeciwybuchowy stanowi „przedział ładunkowy” opisany w pkt. 9.3.4.2 określony w części 9 wymagań dot. konstrukcji i dopuszczenia pojazdów ADR?

Odpowiedź na pytanie nr 9:

Zamawiający wyjaśnia, że w przedmiotowym pojeździe „przedziałem ładunkowym”, w myśl pkt. 9.3.4.2 z części 9 „Wymagania dotyczące konstrukcji i dopuszczenia pojazdów” umowy ADR, jest pojemnik przeciwybuchowy.

Pytanie nr 10:

Dot. SIWZ (opis przedmiotu zamówienia)

Czy przedmiot dostawy musi być wykonywany pod nadzorem koncesyjnym zgodnie z Ustawą z dnia 22 czerwca 2001 r. o wykonywaniu działalności gospodarczej w zakresie wytwarzania i obrotu materiałami wybuchowymi, bronią, amunicją oraz wyrobami i technologią o przeznaczeniu wojskowym lub policyjnym?

Odpowiedź na pytanie nr 10:

Zamawiający informuje, że przedmiotowy pojazd, zgodnie z SIWZ, nie podlega ustawie z dnia 22 czerwca 2001 r. o wykonywaniu działalności gospodarczej w zakresie wytwarzania i obrotu materiałami wybuchowymi, bronią, amunicją oraz wyrobami i technologią o przeznaczeniu wojskowym lub policyjnym.

Pytanie nr 11:

Dot. SIWZ (opis przedmiotu zamówienia)

Proszę o doprecyzowanie co Zamawiający rozumie poprzez zapis:

„Spełnienie wymogu musi być potwierdzone oświadczeniem Wykonawcy oraz pozytywnym wynikiem oględzin dokonanych przez przedstawicieli Zamawiającego w fazie oceny projektu modyfikacji pojazdu”.

Odpowiedź na pytanie nr 11:

Zamawiający informuje, że sposób przeprowadzenia oceny projektu modyfikacji pojazdu został określony w zapisach §5 projektu umowy, stanowiącego załącznik nr 3 do SIWZ.

Pytanie nr 12:

Dot. pkt VIII załącznika nr 1 do SIWZ (opis przedmiotu zamówienia)

Zamawiający wymaga by:

W celu potwierdzenia spełnienia przez wyrób zapisów specyfikacji technicznej należy przedstawić następujące dokumenty:

1. *certyfiakat zgodności wyrobu wystawiony przez jednostkę certyfikującą posiadającą akredytację OiB w zakresie wymagań zawartych w pkt 2., 3.1.4, 3.1.5, 3.1.6, 3.1.7, 3.1.8, 3.1.9, 3.1.10, 3.1.11, 3.1.12, 3.1.13, 3.4.6.*
2. *protokół zatwierdzenia projektu modyfikacji wystawiony przez upoważnionych przedstawicieli Zamawiającego w zakresie pozostałych wymagań specyfikacji technicznej nie wymienionych w pkt. 1.*
3. *Deklaracja zgodności OiB wyroku zgodnie z art. 11 Ustawy z dnia 17 listopada 2006 r., o systemie zgodności wyrobów przeznaczonych na potrzeby obronności i bezpieczeństwa państwa (Dz. U. Nr 235, poz. 1700 z późn. zm.).*

W odpowiedzi na zapytanie dotyczące powyższych zapisów uzyskaliśmy informację, że jednostki badawcze - laboratoria badawcze mają możliwość wykonania badań w zakresie wszystkich wymienionych punktów, jednak na dzień dzisiejszy:

- *w ramach metod akredytowanych w systemie zgodności OiB – w zakresie punktów 3.1.4, 3.1.5, 3.1.6, 3.1.7, 3.1.9, 3.1.10, 3.1.11, 3.1.12, 3.4.6 załącznika nr 1 do SIWZ,*
- *poza zakresem akredytacji – w zakresie punktów 2, 3.1.8, 3.1.13 załącznika nr 1 do SIWZ,*

Czy w związku z powyższym Zamawiający odstąpi od wymogu potwierdzenia spełnienia wymagań dla punktu 2, 3.1.8 oraz 3.1.13 przez akredytowaną w zakresie OiB jednostkę badawczą?

Odpowiedź na pytanie nr 12:

Zamawiający informuje, że w przypadku braku jednostki certyfikującej, która na dzień zatwierdzenia w formie pisemnej (przez przedstawicieli Zamawiającego) protokołu zatwierdzenia projektu modyfikacji pojazdu, posiada w swoim zakresie akredytacji OiB wyrób będący przedmiotem oceny zgodności, Zamawiający, na podstawie §10 Rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 18 marca 2013 r. w sprawie przeprowadzenia oceny zgodności wyrobów przeznaczonych na potrzeby bezpieczeństwa państwa oraz wykazu tych wyrobów (Dz. U. 2013 poz. 382 z późn. zm.), dopuszcza możliwość przeprowadzenia oceny zgodności w trybie I. W tym przypadku Zamawiający wymaga, aby deklaracja zgodności OiB wyrobu wystawiona była m.in. na podstawie świadectw wykonanych badań w zakresie wymagań zawartych w pkt 2, 3.1.4, 3.1.5, 3.1.6, 3.1.7, 3.1.8, 3.1.9, 3.1.10, 3.1.11, 3.1.12, 3.1.13, 3.4.6, przeprowadzonych przez jednostki badawcze posiadające akredytację lub uzyskały pozytywny wynik audytu akredytacyjnego przeprowadzonego przez Wojskowe Centrum Normalizacji, Jakości i Kodyfikacji w ramach systemu OiB.

Pytanie nr 13:

Z uwagi na fakt, że pojazd prototypowy będzie poddany badaniom certyfikacyjnym, będzie on posiadał przebieg wynikający z konieczności wykonywanych czynności badawczych, znacząco wyższy aniżeli pozostałe pojazdy dostarczane w ramach etapu II.

Czy zatem Zamawiający nie będzie z tego tytułu odmawiał odbioru pojazdu, jako że czynność ta jest standardowym wymogiem w procesie certyfikacyjnym?

Odpowiedź na pytanie nr 13:

Zamawiający informuje, że przedmiotową kwestię reguluje §5 ust. 27 projektu umowy, stanowiącego załącznik nr 3 do SIWZ.

Pytanie nr 14:

Czy Zamawiający dopuści ażeby dostarczony w 2017 roku pojazd był wyprodukowany na fabrycznie nowym podwoziu wyprodukowanym w roku 2016?

Uzasadnienie:

Składanie ofert przypada na drugą połowę czerwca 2017 r. – czas dostawy podwozia w przypadku normalnej produkcji to 2,5-3 miesiące. Natomiast w okresie wakacyjnym, na który przypada okres realizacji należy doliczyć przerwę produkcyjną tj. około 3-4 tygodni. Czas na integrację zabudowy, uzgodnienia z Zamawiającym to okres minimum 1-go miesiąca, kolejno badanie pojazdu w jednostce akredytacyjnej to okres 3 miesiące. Ponadto po badaniach niezbędne będzie doliczenie czasu

na doprowadzenie prototypu, tj. pojazdu wraz z zbiornikiem do stanu początkowej sprawności. Zgodnie z obecnymi cyklami produkcyjnymi podwozie może być gotowe w październiku co powoduje że kompletny pojazd byłby gotowy w pierwszym kwartale 2018 roku. Zastosowanie podwozia fabrycznie nowego wyprodukowanego w roku 2016 umożliwi spełnienie wszystkich wymagań Zamawiającego i skrócenie czasu realizacji umowy do bezpiecznego poziomu.

Odpowiedź na pytanie nr 14:

Zamawiający informuje, że podtrzymuje zapisy SIWZ i nie dopuszcza dostawy pojazdu wyprodukowanego na pojeździe bazowym z 2016 roku.

Pytanie nr 15:

Dotyczy punktu 1.2.5 opisu przedmiotu zamówienia „Dopuszczalna masa całkowita pojazdu nie większa niż 16 000 kg”. Czy Zamawiający dopuści zmianę zapisu na „Dopuszczalna masa całkowita pojazdu nie większa niż 18 000 kg przy Maksymalnej Masie Rzeczywistej nie przekraczającej 16 000 kg”.

Uzasadnienie:

Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu niezbędnego wyposażenia (Dz. U. z 2003 r. nr 32, poz. 262 ze zm.) §3.1. Dopuszczalna masa całkowita pojazdu, z zastrzeżeniem ust. 2-13, nie może przekraczać w przypadku: 6) dwuosobowego pojazdu samochodowego – 18 ton;

Im większej rezerwa masy na tylnej osi tym większa trwałość pojazdu zwłaszcza podczas wybuchu, który generuje krótkotrwały impuls działający na zawieszenie oraz ramę główną pojazdu. Większość pojazdów 4x4 posiada DMC 13T oraz 18T dlatego najbardziej prawdopodobnej jest, że zostanie zaoferowane podwozie 13T wiec mniejszej trwałości.

Odpowiedź na pytanie nr 15:

Zamawiający informuje, że podtrzymuje zapisy SIWZ.

Pytanie nr 16:

Czy Zamawiający dopuści ażeby pojazd dostarczony w 2017 był pojazdem, na którym przeprowadzone zostaną badania na zgodność wyrobu przez jednostkę certyfikującą posiadającą akredytację OiB?

Uzasadnienie:

Brak zgody powoduje konieczność wyprodukowania 7 egzemplarzy to znacząco podraża koszty realizacji umowy.

Odpowiedź na pytanie nr 16:

Zamawiający informuje, że odpowiedź na pytanie została udzielona w odpowiedzi na pytanie 13.

Pytanie nr 17:

Dotyczy punktu 1.6.4 opisu przedmiotu zamówienia „Skrzynia biegów – niemanualna.”

Czy Zamawiający dopuszcza zaoferowanie podwozia wyposażonego w skrzynię manualną?

Uzasadnienie:

W przypadku braku zgody na dopuszczenie podwozia wyprodukowanego w 2016 roku (a kompletny pojazd 2017 roku) zwracamy się z prośbą o dopuszczenie pojazdu wyposażonego w manualną skrzynię biegów. Umożliwi to zastosowanie pojazdów będącej w normalnej sprzedaży i uzyskanie bezpiecznego czasu dostawy w terminarzu przedmiotowego zadania.

Odpowiedź na pytanie nr 17:

Zamawiający informuje, że podtrzymuje zapisy SIWZ.

Pytanie nr 18:

Dotyczy punktu 3.1.6 opisu przedmiotu zamówienia „Pojazd do jazdy musi spełniać poniższe wymagania:

- a) szerokość nie większa niż 2 600 mm,
- b) długość nie większa niż 6 300 mm,
- c) [...]”

Zwracamy się z prośbą o doprecyzowanie zapisu, czy „szerokość nie większa niż 2 600 mm” dotyczy pojazdu bez lusterek czy z lusterkami?

Czy Zamawiający dopuści długość całkowitą pojazdu nie przekraczającą 9 000 mm?

Zmieszczenie pojemnika do transportu niewybuchów oraz zabudowy do transportu wyposażenia w sposób ergonomiczny powoduje konieczność zastosowania pojazdu o rozstawie osi 3 900 mm co przekłada się na całkowitą długość pojazdu w zakresie 8 500-9 000 mm.

Odpowiedź na pytanie nr 18:

Zamawiający informuje, że podtrzymuje zapisy SIWZ.

Pytanie nr 19:

Dotyczy punktu 1.3.1 opisu przedmiotu zamówienia „Silnik o zapłonie samoczynnym ZS, spełniający co najmniej normę emisji spalin Euro V”. Według naszej wiedzy Zamawiający dokonał oczywistej omyłki pisarskiej wobec czego wnioskujemy o zmianę zapisu na „Silnik o zapłonie samoczynnym ZS, spełniający co najmniej normę emisji spalin Euro VI”.

W Polsce od 2014 roku na bazie Rozporządzenie 2007/715/EC[13] dla ciężkich pojazdów samochodowych obowiązuje norma spalin EURO VI. Prawo dopuszczało do pewnego momentu rejestracje pojazdów z silnikiem EURO V jako końcówki serii, jednak to obecnie już nie możliwe. Siły zbrojne posiadają możliwość rejestracji pojazdów z silnikiem o standardzie poniżej EURO VI, jednakże SZ RP posiadają własne wydziały rejestracji pojazdów. Obecny zapis stawia Zamawiającego w niebezpiecznym położeniu, w którym Wykonawca dostarczy produkt zgodny technicznie z wymaganiami lecz nie uzyska dopuszczenia do ruchu. W przypadku roszczeń od odstąpienia od umowy ze strony Zamawiającego - Wykonawca posiada silny argument.

Odpowiedź na pytanie nr 19:

Zamawiający informuje, że podtrzymuje zapisy SIWZ.

Pytanie nr 20:

Dotyczy punktu 1.9.17. opisu przedmiotu zamówienia „Immobiliser”. Czy Zamawiający dopuści dostarczenie pojazdu niewyposażonego w immobiliser?

Odpowiedź na pytanie nr 20:

Zamawiający informuje, że podtrzymuje zapisy SIWZ.

Pytanie nr 21:

Dotyczy punktu 3.3.3 opisu przedmiotu zamówienia „[...] Konstrukcja z profili musi być wyłożona elementami z blachy aluminiowej”.

Czy Zamawiający dopuści ażeby konstrukcja zabudowa wykonana z profili aluminiowych (anodowych) skręcanych miała pojedyncze obblachowanie, z którego zewnętrzna powierzchnia jest lakierowana a wewnętrzna anodowana.

Uzasadnienie:

Podwójne obblachowanie wpływa niekorzystnie na masę własną pojazdu. Brak zastosowania izolacji powodować będzie wysoki hałas podczas poruszania się oraz brak możliwości zmiany konstrukcji w przyszłości.

Odpowiedź na pytanie nr 21:

Zamawiający informuje, że zaproponowane przez wykonawcę rozwiązania konstrukcyjne będą podlegały ocenie na zgodność z SIWZ w fazie oceny projektu modyfikacji pojazdu.

Pytanie nr 22:

Dotyczy punktu 3.4.2. i 3.5.2. opisu przedmiotu zamówienia „Przedział III musi być zamykany z obu stron i z tyłu pojazdu systemem wodoszczelnych i pyłoszczelnych żaluzji wykonanych z materiału odpornego na korozję. Żaluzje muszą posiadać wspomagający system sprężynowy zabezpieczający jednocześnie przed ich samoczynnym zamknięciem. Żaluzje muszą posiadać zamknięcie typu rurkowego i być wyposażone w zamki zamykane na klucz. Jeden wzór klucza musi pasować do wszystkich zamków zastosowanych w żaluzjach w pojeździe. Żaluzje muszą posiadać taśmy ułatwiające ich zamykanie”, „Zastosowane rozwiązanie musi uniemożliwiać przedostawanie się wody do środka przedziału III”.

- a) *Czy w przedziale III prócz pojemnika ma być transportowane jeszcze jakieś wyposażenie?*
- b) *Czy Zamawiający dopuści zastosowanie klap pyłoszczelnych oraz bryzoszczelnych po bokach pojemnika zamiast żaluzji? Żaluzje pracują sprawnie wyłącznie przy szerokości nie przekraczającej 1 800 mm więc nie ma możliwości wykonania żaluzji na całą szerokość przedziału III.*
- c) *Czy Zamawiający dopuści ażeby żaluzje po bokach przedziału III były na 1/3 szerokości przedziału ale umożliwiały dostęp do newralgicznych elementów pojemnika?*
- d) *Czy Zamawiający dopuści ażeby przedział III (przedział operacyjny z pojemnikiem przeciwwybuchowym) składał się z pojemnika przeciwwybuchowego oraz dwóch niezależnych przedziałów zamykanych pyłoszczelnymi żaluzjami przeznaczonymi na wyposażenie dodatkowe? Pojemnik przeciwwybuchowy byłby zamontowany niezależnie od bocznych skrytek (przedziałów) co umożliwia jego ewentualny demontaż w przyszłości bez konieczności ingerencji w konstrukcję zabudowy.*

Odpowiedź na pytanie nr 22a-d:

Zamawiający informuje, że zaproponowane przez wykonawcę rozwiązania konstrukcyjne będą podlegały ocenie na zgodność z SIWZ w fazie oceny projektu modyfikacji pojazdu.

Pytanie nr 23:

Dotyczy punktu 3.4.7 opisu przedmiotu zamówienia „Górna tylna krawędź półki transportowej pojemnika w pozycji przygotowanej do załadunku lub rozładunku musi znajdować się na wysokości mierzonej od poziomu gruntu nie większej niż 1750 mm. Zamawiający w celu spełnienia przedmiotowego wymogu dopuszcza zastosowanie dedykowanego elementu zapewniającego bezpieczny załadunek i rozładunek do/z pojemnika materiałów lub urządzeń wybuchowych przez pirotechnika z wykorzystaniem manipulatora”.

Czy Zamawiający dopuszcza ażeby jako poziom gruntu uznać poziom tylnej rampy załadowniczej (3.5.2)? Rampa załadownicza sterowana przewodowo podnosiłaby pirotechnika lub robota pirotechnicznego na wysokość umożliwiającą sprawny załadunek (1750 mm od poziomu platformy).

Odpowiedź na pytanie nr 23:

Zamawiający informuje, że podtrzymuje zapisy SIWZ i nie dopuszcza aby, jako poziom gruntu uznać poziom tylnej rampy załadowniczej.

Pytanie nr 24:

Dotyczy punktu 3.4.12. opisu przedmiotu zamówienia: „Pojemnik musi posiadać elementy służące do zamocowania zawiesi dźwigowych do demontażu pojemnika z pojazdu.”

Czy Zamawiający dopuści ażeby przed demontażem zbiornika z podwozia konieczny był demontaż obudowy przedziału III wyposażonego w żaluzje zgodnie z pkt. 3.4.2?

Uzasadnienie: zgodnie z opisem przedmiotu zamówienia pojemnik jest obudowany żaluzjami z trzech stron. Konstrukcja zbiornika oraz konieczny dostęp do elementów zbiornika narzuca, że nadbudowa w stosunku do zbiornika musi mieć konstrukcję samonośną.

Odpowiedź na pytanie nr 24:

Zamawiający informuje, że podtrzymuje zapisy SIWZ. Wymagania dotyczące konstrukcji przedziału III i pojemnika zostały m.in. określone w pkt. 3.4.5 opisu przedmiotu zamówienia, stanowiącego załącznik nr 1 do SIWZ.

Pytanie nr 25:

Dotyczy punktu 3.5.1 opisu przedmiotu zamówienia: „Z prawej i lewej strony na całej długości zabudowy pojazdu w celu zapewnienia łatwego dostępu do elementów zabudowy i wyposażenia muszą być umieszczone rozkładane stopnie nie wychodzące poza obrys pojazdu przygotowanego do jazdy. Wysokość powierzchni otwartego stopnia od podłoża nie może przekraczać 600 mm. Każdy ze stopni musi wytrzymać na całej długości obciążenie o wartości co najmniej 220 kg mierzone po środku powierzchni podestu. Konstrukcja stopni musi zabezpieczać je przed przypadkowym otwarciem. W pobliżu podestów muszą być umieszczone uchwyty/poręcze”.

Czy Zamawiający dopuści ażeby łączna długość stopni z prawej i lewej strony na całej długości zabudowy odpowiadała 80% długości zabudowy? Stopnie o ładowności 220 kg posiadają wsporniki podobnie jak nadkole pojazdu oraz elementy skrajnie odstające od ramy jak katalizator uniemożliwiają wykonanie stopni na całej długości zabudowy.

Czy Zamawiający dopuści ażeby w przedziale III znajdującym się nad tylną osią w zabudowie za żaluzją znajdował się uchylany stopień?

Odpowiedź na pytanie nr 25:

Zamawiający informuje, że zaproponowane przez wykonawcę rozwiązania konstrukcyjne będą podlegały ocenie na zgodność z SIWZ w fazie oceny projektu modyfikacji pojazdu.

Pytanie nr 26:

Dotyczy punktu 3.5.2 opisu przedmiotu zamówienia: „Z tyłu pojazdu musi być zamontowana rampa sterowana hydraulicznie umożliwiającą obsługę pojemnika przeciwwybuchowego przez robota pirotechnicznego. Udźwig rampy musi wynosić co najmniej 1000 kg. Rampa musi posiadać automatyczny system obsługi sterowany sposobem:

- a) przewodowym bezpośrednio przy pojeździe oraz na odległość nie mniejszą niż 50 m,*
- b) bezprzewodowym w terenie odkrytym na odległość nie mniejszą niż 100 m.”*

Czy Zamawiający dopuści ażeby istniało wyłącznie sterowanie przewodowe (a) oraz dodatkowe sterowanie zamocowane przy rampie przy jednoczesnej rezygnacji z sterowania bezprzewodowego (b)?

Uzasadnienie: wykonanie sterowania bezprzewodowego wiąże się ze specjalnym zamówieniem rampy co może znacząco podnieść koszt oraz wydłużyć czas realizacji. Ryzykiem jest również niezamierzone przez sterowanie platformy wysyłanie sygnałów które mogą spowodować detonację ładunku.

Odpowiedź na pytanie nr 26:

Zamawiający informuje, że podtrzymuje zapisy SIWZ.

Pytanie nr 27:

Dotyczy punktu 3.6.1 opisu przedmiotu zamówienia: „Pojazd musi być wyposażony w następujące instalacje oraz urządzenia elektryczne: dodatkowe 2 akumulatory (12V) o pojemności min. 200Ah każdy wraz z układem ładowania.”

Czy Zamawiający dopuści zaoferowanie akumulatorów o pojemności każdy min. 180 Ah.

Odpowiedź na pytanie nr 27:

Zamawiający informuje, że podtrzymuje zapisy SIWZ.

Pytanie nr 28:

Dotyczy punktu 3.6.2 opisu przedmiotu zamówienia: „Dodatkowe 2 bezobsługowe żelowe akumulatory (12V) o pojemności min. 200 Ah każdy muszą zasilać przy wyłączonym silniku pojazdu bazowego, co najmniej następujące elementy zabudowy pojazdu:

Pojemnik przeciwwybuchowy, podest ruchomy załadowniczy, oświetlenie wnętrza zabudowy pojazdu, oświetlenie zewnętrzne pojazdu, urządzenia łączności radiowej, urządzenie sygnalizacji uprzywilejowania, 2 sztuki gniazd 12V DC (10 A każde) oraz 2 szt. gniazd 230 V AC (3 A każde) w przedziale II, inne odbiorniki elektryczne stanowiące wyposażenie pojazdu.

Przy włączonym silniku pojazdu bazowego urządzenia łączności radiowej i urządzenia sygnalizacji uprzywilejowania muszą być zasilane z akumulatora fabrycznego (rozruchowego).”

Czy Zamawiający dopuści ażeby urządzenia łączności radiowej i urządzenia sygnalizacji były zasilane wyłącznie z akumulatorów podwozia?

Uzasadnienie:

Zapis „Przy włączonym silniku pojazdu bazowego urządzenia łączności radiowej i urządzenia sygnalizacji uprzywilejowania muszą być zasilane z akumulatora fabrycznego (rozruchowego).” Oraz „Dodatkowe 2 bezobsługowe żelowe akumulatory (12V) o pojemności min. 200 Ah każdy muszą zasilać przy wyłączonym silniku pojazdu bazowego, co najmniej następujące elementy zabudowy pojazdu: (...)

e) urządzenia łączności radiowej,

f) urządzenie sygnalizacji uprzywilejowania”

sugerują że powinno następować automatyczna zmiana źródła zasilania przy włączeniu pojazdu. Takie rozwiązanie powoduje konieczność stosowania dodatkowych układów sterowania na bazie szyny CAN, które nie są przeznaczone do pracy przy -30 stopniach.

Odpowiedź na pytanie nr 28:

Zamawiający informuje, że podtrzymuje zapisy SIWZ.

Pytanie nr 29:

Dotyczy punktu 3.6.8 opisu przedmiotu zamówienia: „Pojazd musi posiadać zabezpieczenie uniemożliwiające rozruch silnika pojazdu przy podłączonym zasilaniu zewnętrznym 230V AC.”

Czy Zamawiający uzna za spełnienie zapisu system pneumatycznego wypięcia wtyczki 230 V AC w przypadku przekręcenia kluczyka pojazdu do pozycji rozruchu? Wykonanie systemu ingerującego w zapłon pojazdu nie uzyska akceptacji producenta podwozi oraz jego ewentualna awaria może wykluczać uruchomienie pojazdu.

Odpowiedź na pytanie nr 29:

Zamawiający informuje, że nie określa rozwiązań konstrukcyjnych realizujących postawiony wymóg.

Pytanie nr 30:

Dotyczy punktu 3.6.18 opisu przedmiotu zamówienia: „Szczegółowe miejsca montażu i transportu poszczególnych elementów instalacji elektrycznej zostaną określone przez przedstawicieli Zamawiającego.

Prosimy o zmianę zapisu, że miejsce montażu i transportu poszczególnych elementów instalacji elektrycznej zostaną przedstawione do akceptacji do Zamawiającego. Miejsce montażu i transportu poszczególnych elementów instalacji elektrycznej powinno leżeć w gestii producenta pojazdu oraz wynikać z przepisów oraz posiadanego doświadczenia i nie każde rozwiązanie narzucone przez Zamawiającego co w przypadku obecnego zapisu jest obligatoryjne dla wykonawcy, jest rozwiązaniem dobrym i właściwym. Obecny zapis umożliwi wykonawcy kwestionowania roszczeń gwarancyjnych instalacji elektrycznej jako konsekwencja wykonania instalacji zgodnie z wymaganiami przedstawicielami Zamawiającego.

Odpowiedź na pytanie nr 30:

Zamawiający informuje, że podtrzymuje zapisy SIWZ.

Pytanie nr 31:

Dotyczy punktu 3.7.13 opisu przedmiotu zamówienia: „Szczegółowe miejsca montażu i transportu poszczególnych elementów wyposażenia pojazdu zostaną określone przez przedstawicieli Zamawiającego.”

Prosimy o zmianę zapisu na „Szczegółowe miejsca montażu i transportu poszczególnych elementów wyposażenia pojazdu zostaną przedstawione do akceptacji Zamawiającego.”

Odpowiedź na pytanie nr 31:

Zamawiający informuje, że podtrzymuje zapisy SIWZ.

Pytanie nr 32:

Czy Zamawiający dopuści zmianę skrajnych warunków pracy z $-30^{\circ}\text{C}/+50^{\circ}\text{C}$ na $-20^{\circ}\text{C}/+40^{\circ}\text{C}$?

Uzasadnienie:

Zgodnie z klasyfikacją Köppena, obszar Polski leży w strefie wilgotnego klimatu kontynentalnego (DFA), inaczej klimatu przejściowego, pomiędzy klimatem umiarkowanym oceanicznym na zachodzie a klimatem umiarkowanym kontynentalnym na wschodzie. Nad obszarem Polski ścierają się różne masy powietrza, co jest wynikiem położenia w centrum Europy oraz równoleżnikowego układu krain geograficznych. Średnia temperatura w lecie waha się pomiędzy $16,5^{\circ}\text{C}$ a 20°C , w zimie – między -6°C a 0°C . Średnia roczna temperatura odnotowana w Polsce wynosi $7-9^{\circ}\text{C}$ (poza obszarami górskimi). Najwyższa temperatura odnotowana w Polsce to $+40,2^{\circ}\text{C}$ – Prószków k. Opola, 29 lipca 1921 r. oraz $+39,5^{\circ}\text{C}$ na terenie Ślubic (30 lipca 1994 r.).

Pojazdy cywilne przygotowane są do pracy w warunkach -20°C co wiąże się i tak z szeregiem modyfikacji jak dodatkowe grzałki, dodatki do paliw czy olej arktyczny. Problem jest dla tak niskich oraz wysokich temperatur jest układ hydrauliczny zasilający tylną rampę który jest wyłącznie do -20 stopni $+40$ stopni. Podobnie z wysoką temperaturą – praca w tak wysokich temperaturach wymaga zastosowania kilkakrotnie większej chłodnicy do oleju hydraulicznego dla platformy oraz zamówienie pojazdu w dodatkowym ukończeniu arktycznym oraz tropikalnym. Histeria temperatur w Polsce wskazuje że jest znikome prawdopodobieństwo pracy pojazdu w takich skrajnych warunkach klimatycznych.

Odpowiedź na pytanie nr 32:

Zamawiający informuje, że podtrzymuje zapisy SIWZ.

Pytanie nr 33:

Dotyczy punktu 7.1 opisu przedmiotu zamówienia: „Badania skuteczności hamulca roboczego przeprowadzić w warunkach drogowych zgodnie z metodyką opisaną w Regulaminie 13 EKG ONZ, dla hamulców zimnych (próba typu 0) oraz rozgrzanych przez cykliczne użycie (próba typu I). Skuteczność powinna zostać wyznaczona jak dla pojazdów kategorii N2. Podczas hamowania pojazd powinien zachować prostoliniowy kierunek jazdy. Zarejestrowane odchylenie od zadanego toru ruchu nie powinno przekraczać 20% szerokości pojazdu w obie strony. Podczas badania kierowca nie powinien korygować toru ruchu kierownicą. Całkowita niepewność pomiaru drogi hamowania nie powinna przekraczać 0,5 m. Całkowita niepewność pomiaru opóźnienia hamowania nie powinna przekraczać 0,5m/s². Dodatkowo podczas badań sprawdzić czy ładunek w pojemniku nie wypadł z półki transportowej.”

Prosimy o doprecyzowanie czy skuteczność powinna zostać wyznaczona jak dla pojazdów kategorii N2 czy N3?

Uzasadnienie:

Zgodnie z opisem przedmiotu zamówienia – Pojazd jest o DMC 16 000 kg tak więc kategorii N3 natomiast badania mają być przeprowadzone jak dla pojazdów kategorii N2.

Odpowiedź na pytanie nr 33:

Zamawiający informuje, że podtrzymuje zapisy SIWZ.

Pytanie nr 34:

Czy Zamawiający dopuści przygotowanie do pracy w skrajnie niskiej temperaturze poprzez wymianę akumulatorów na wygrzane w 90% naładowania zgodnie z metodykami badawczymi stosowanymi dla pojazdów wojskowych?

Odpowiedź na pytanie nr 34:

Zamawiający informuje, że nie dopuszcza przedstawionego rozwiązania.

Pytanie nr 35:

Dotyczy punktu 3.6.14 opisu przedmiotu zamówienia: „Przedział II musi być wyposażony w wyłącznik główny służący do odłączania wszystkich odbiorników elektrycznych wchodzących w skład zabudowy pojazdu.”

Prosimy o doprecyzowanie czy Zamawiający ma na myśli również wyłączenie akumulatorów dodatkowych wskazanych w pkt. 3.6.3?

Odpowiedź na pytanie nr 35:

Zamawiający wyjaśnia, że wymóg ładowania akumulatorów dodatkowych, określony w pkt. 3.6.3 załącznika nr 1 do SIWZ (opis przedmiotu zamówienia), musi być realizowany przy odłączonych, poprzez wyłącznik główny, o którym mowa w pkt. 3.6.14, wszystkich odbiornikach elektrycznych wchodzących w skład zabudowy pojazdu.

Pytanie nr 36:

Czy w związku z brakiem akredytacji na przeprowadzenie stosownych badań przez żadną jednostkę w Polsce w zakresie punktów 2, 3.1.8 oraz 3.1.13 załącznika nr 1 do SIWZ, Zamawiający wyrazi zgodę na przedstawienie certyfikatu zgodności wyrobu OiB tylko w zakresie punktów: 3.1.4, 3.1.5, 3.1.6, 3.1.7, 3.1.9, 3.1.10, 3.1.11, 3.1.12 oraz 3.4.6 tego załącznika?

Odpowiedź na pytanie nr 35:

Zamawiający informuje, że odpowiedź na pytanie została udzielona w odpowiedzi na pytanie 12.

II. Zmiana treści SIWZ

Było:

I. TERMIN WYKONANIA ZAMÓWIENIA

Termin końcowy realizacji zamówienia:

1. Etap I – 1 pojazd – do dnia 11.12.2017 r.
2. Etap II – 5 pojazdów – do dnia 15.10.2018 r.

Jest:

I. TERMIN WYKONANIA ZAMÓWIENIA

Termin końcowy realizacji zamówienia:

1. Etap I – 1 pojazd – do dnia 28.02.2018 r.
2. Etap II – 5 pojazdów – do dnia 17.12.2018 r.

Powyższe zmiany treści SIWZ są wiążące dla stron postępowania.

