

Gdańsk, 28 czerwca 2010r.

znak sprawy – 101/2010
Cp – 11/790/2010

.....
..... wg rozdzielnika
.....

dotyczy: postępowania o udzielenie zamówienia publicznego na dostawę 2 szt analizatorów spalin z dymomierzem, 2 szt. agregatów prądotwórczych, 2 szt sonometrów do samochodu marki Fiat Ducato na potrzeby Wydziału Ruchu Drogowego KWP w Gdańsku nr ogłoszenia 171732-2010 z dnia 17.06.2010r.

Zamawiający - Komenda Wojewódzka Policji w Gdańsku, działając na podstawie art. 38 Ustawy – Prawo zamówień publicznych informuje, że od potencjalnego Wykonawcy wpłynęły nw. pytania, na które poniżej udziela odpowiedź:

PYTANIA:

Sprawa 1.

(analizator z dymomierzem „kombajn” czy dwa samodzielne urządzenia).

W załączniku nr 1a do SIWZ „WYKAZ ASORTYMENTOWY” w części „**Analizator spalin**” są zapisy, z których wynika, że analizator spalin ma być urządzeniem, które ma „gabaryty i wagę umożliwiające stosowanie jako wyposażenie mobilnego stanowiska kontroli stanu technicznego pojazdów”. Oraz dodatkowo ma mieć „opcjonalnie możliwość pracy w zestawie z analizatorem zadymienia spalin”. Natomiast w części „**Dymomierz**” również jest zapis, z którego wynika, że również dymomierz ma być urządzeniem, które ma: „gabaryty i wagę umożliwiające stosowanie jako wyposażenie mobilnego stanowiska kontroli stanu technicznego pojazdów.” Zatem można by się domyślać, że zamawiającemu chodzi o samodzielne urządzenia. **Jednak nie jest to wyrażone jednoznacznie** np. przez użycie określeń „samodzielny” czy „autonomiczny”.

Pytanie 1.

Czy przez wyżej cytowane zapisy SIWZ należy rozumieć, że:

- zamawiający wymaga, aby były to dwa samodzielne, autonomiczne urządzenia w kompletacji zapewniającej samodzielną pracę każdego z nich również w tym samym czasie?
- niedopuszczalne jest zaoferowanie modułu do pomiaru zadymienia spalin sterowanego z analizatora spalin samochodowych (tzw. „kombajnu”)?

Zaoferowanie tzw. „kombajnu”, czyli analizatora spalin z modułem (przystawką) dymomierza umożliwia podanie niższej ceny przez wykonawcę. Jednak dla przyszłych użytkowników tj. załogi „mobilnego stanowiska kontroli stanu technicznego pojazdów” na bazie „samochodu marki FIAT Ducato”, kombajn będzie uciążliwy, ponieważ kompletnym urządzeniem pomiarowym, umożliwiającym przeprowadzenie kontroli zadymienia, jest dopiero „kombajn” tj. połączenie analizatora i przystawki dymowej - co w oczywisty sposób:

- Utrudnia przeprowadzanie kontroli zadymienia spalin w ogóle, a kontroli w warunkach drogowych w szczególności – w „kombajnie” wymagane jest wtedy stosowanie wielu dodatkowych połączeń (narażonych na uszkodzenia) a i masa całego urządzenia rośnie znacząco utrudniając transport i ochronę zestawu przed gwałtownymi zmianami pogody;

- Ogranicza przydatność urządzenia, gdyż – usterka analizatora czyni bezużytecznym również „dymomierz”;

- Ogranicza ilość możliwych do wykonania kontroli emisji składników toksycznych i zadymienia spalin. W „kombajnie” możliwe jest tylko częściowe jego wykorzystywanie, tzn. nie można jednocześnie wykorzystywać analizatora spalin i dymomierza; Dodatkowo utrudnienia w obsłudze wynikające ze „złożoności” „kombajnu” będą obniżały wydajność kontrolujących pojazdy policjantów.

Zatem dopuszczenie „kombajnu” byłoby działaniem na szkodę Zamawiającego.

Sprawa 2

(odporność urządzeń na warunki zewnętrzne podczas kontroli drogowej)

Wiadomym jest z wyżej cytowanych zapisów, SIWZ, że urządzenia mają być stosowane przez policjantów stanowiących **załogi „mobilnego stanowiska kontroli stanu technicznego pojazdów” na bazie „samochodu**

marki FIAT Ducato” [ETDiE(?)], zatem najprawdopodobniej głównie podczas kontroli pojazdów na drodze. Czyli trzeba się liczyć z tym, że mogą być one narażone na nagłe zmiany pogody. Nie jest dla nikogo tajemnicą, że:

-,wystawienie” na deszcz urządzeń zasilanych z sieci 230V, niesie ze sobą duże zagrożenie dla obsługujących te urządzenia;

-**zagrożenie takie nie istnieje** w przypadku urządzeń akumulatorowych.

Pytanie 2.

Czy urządzenia te mają być odporne na nagłe zmiany warunków atmosferycznych (np. deszcz)?

Co więcej rozwiązania wykorzystujące zasilanie akumulatorowe są zwykle projektowane jako urządzenia przenośne – co oznacza również zmniejszenie gabarytów i wagi tych urządzeń w porównaniu do urządzeń sieciowych. **A urządzenia lekkie oznaczają wyeliminowanie barier dla kobiet policjantów do pracy w charakterze kontrolera z pojazdu ETDiE.**

Sprawa 3.

(wyposażenie dymomierza a łatwość wykonywania kontroli zadymienia spalin).

W załączniku nr a do SIWZ „WYKAZ ASORTYMENTOWY” w części „Dymomierz” jest zapis „możliwość pomiaru temperatury pracy i prędkości obrotowej silnika”. Nie ma natomiast zapisu **wskazującego, że dopuszcza się rozwiązanie równoważne**. Z drugiej strony wymagania odnośnie sposobu przeprowadzania kontroli zadymienia spalin pojazdów z silnikami o zapłonie samoczynnym (diesla) regulują przepisy Rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 18.07.2008r r. (Dz.U. Nr 132, poz. 841) w sprawie kontroli ruchu drogowego. Z cytowanego zapisu wynika, że Zamawiający opisując przedmiot zamówienia wymaga, aby zaoferowane urządzenia posiadały przestarzałe rozwiązania technologiczne.

To znaczy, aby było to urządzenie o przestarzałej konstrukcji tj. wymagającej stosowania dodatkowego wyposażenia w postaci: miernika prędkości obrotowej silnika np. z czujnikiem zaciskowym (piezoelektrycznym); miernika temperatury oleju silnika. Obsługa dymomierzy, które muszą korzystać z w/w, wymaganego przez SIWZ, wyposażenia jest skomplikowana i uciążliwa; W przypadku nowszych pojazdów wykonanie kontroli zadymienia będzie niemożliwe bez dodatkowego wyposażenia [por. (***)]. **Z drugiej strony wymienione wyposażenie jest zbędne w nowoczesnych dymomierzach.**

a. W nowszych konstrukcjach wyeliminowano konieczność pomiaru temperatury oleju (**)

b. W najnowszych konstrukcjach wyeliminowano konieczność pomiaru prędkości obrotowej silnika (***)

(**) Z treści pkt. 2.3.1.5. lit d) zał. nr 3 do wyżej przywoływanego Rozporządzenia MSWiA- wynika, że określenie temperatury odnosi się jedynie do normalnej temperatury pracy silnika, która ma on osiągnąć przed wykonaniem pomiaru zadymienia spalin. Cytuję: „silnik powinien być nagrany do normalnej temperatury pracy (min 70 st C dla oleju silnikowego i min 80st C dla płynu chłodzącego)” koniec cytatu.

Co w praktyce oznacza, że podczas kontroli drogowej, można apriori przyjąć, że **zatrzymywany do kontroli pojazd ma silnik rozgrzany do normalnej temperatury pracy** (będą to przecież pojazdy, które przez dłuższy czas miały uruchomiony silnik w wyniku jazdy?). A to oznacza, że niezależnie od tego, jaka jest aktualna temperatura oleju w silniku czy płynu chłodniczego – będzie to normalna temperatura pracy tego silnika. Poza tym w razie wątpliwości najszybszym i najłatwiejszym pomiarem temperatury jest pomiar bezdotykowy np. temperatury chłodnicy przy użyciu pirometru.

(***) Jak wynika, z pkt 2.3.1.2. lit. a) zał. nr 3 do do wyżej przywoływanego Rozporządzenia MSWiA, metoda pomiaru zadymienia nie przewiduje konieczności pomiaru prędkości obrotowej silnika, mówi ono, że „podczas pracy silnika na biegu jałowym należy szybko, lecz niegwałtownie, nacisnąć pedał przyspieszenia, tak, aby uzyskać pełny wydatek pompy wtryskowej” - nigdzie w tym rozporządzeniu nie ma mowy o konieczności pomiaru prędkości obr.; Co więcej (najtańsze) czujniki zaciskowe (piezoelektryczne) umożliwiają pomiar prędkości obrotowej silnika tylko w pojazdach z silnikami diesla o starej technologii (z rurkami wysokiego ciśnienia). W przypadku dymomierzy (przestarzałej konstrukcji), których oprogramowanie wymaga pomiaru prędkości obrotowej silnika przy kontroli zadymienia spalin – bez dokupienia dodatkowych interfejsów umożliwiających pomiar prędkości silnika w inny sposób (niż przy pomocy czujnika zaciskowego (piezo) – będą bezużyteczne w przypadku pojazdów z pompo-wtryskiwaczami lub systemem common rail!

Pytanie 3.

(dotyczy Sprawa 3 pkt (a))

Czy Zamawiający dopuszcza możliwość zaoferowania urządzenia, które dla poprawności wykonania kontroli spalin nie wymaga jednoczesnej kontroli temperatury oleju silnikowego?

Oraz zaoferowania w miejsce sond pomiaru temperatury oleju silnikowego, innego rozwiązania technicznego umożliwiającego dokonanie sprawdzenia czy silnik kontrolowanego pojazdu osiągnął swoją temperaturę pracy (np. pirometru do bezdotykowego pomiaru temperatury)?

Takie rozwiązanie znacząco upraszcza obsługę dymomierza.

Pytanie 4.

(dotyczy Sprawy 3 pkt (b))

Czy zamawiający dopuszcza możliwość zaoferowania urządzenia, które poprawność wykonywania swobodnego przyspieszania kontroluje oceniając zmiany zadymienia spalin podczas testu, a nie, jak to jest robione w starych technicznie dymomierzach na podstawie zmian prędkości obrotowej silnika?

Pytanie 5

(łącznie do Sprawy 1, Sprawy 2 oraz Sprawy 3 pkt. (a) (b))

Czy zamawiający dopuszcza możliwość zaoferowania urządzenia, które w komplecie nie będzie miało wyposażenia wymaganego na podstawie zapisów wymienionego w sprawie 3, a dzięki temu będzie:

- łatwiejsze w eksploatacji, transporcie i utrzymaniu,
- odporniejsze na trudne warunki eksploatacji (podczas testów drogowych);
- szybsze i prostsze w obsłudze od urządzeń, które ze względów konstrukcyjnych wymagają takiego wyposażenia);

A pomimo braku tego wyposażenia będzie gwarantowało możliwość przeprowadzania urzędowego pomiaru zadymienia spalin silników z zapłonem samoczynnym zgodnie z przywoływanym w SIWZ rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 18 lipca 2008 r. w sprawie kontroli ruchu drogowego (Dz. U. z dnia 24 lipca 2008 r. Nr 132 poz. 841)? Co więcej uwzględniające również zmianę wymagań dotyczących kontroli uciążliwości dla środowiska pojazdów wprowadzane Dyrektywą PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY 2009/40/WE z dnia 6 maja 2009 r. w sprawie badań zgodności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep. Urządzenia takie stosowane są już przez Straż Graniczną i Inspekcję Transportu Drogowego oraz trafiły na wyposażenie Policji jako wyposażenie pojazdów ETDiE w ramach przetargu nieograniczonego na dostawę 14 szt. samochodów typu furgon w policyjnej wersji Ekipy Techniki Drogowej i Ekologii „ETDiE”; sprawa nr: 118/Ctr/09/AS/FA, przeprowadzonego przez Komendę Główną Policji.

Sprawa 4.

(klasa dokładności analizatora spalin a łatwość wykonywanie kontroli na drodze oraz odporność na usterki w związku z pracą urządzenia w warunkach kontroli na drodze)

Jak wynika z zapisów SIWZ „Przedmiotem zamówienia jest dostawa 2 szt. analizatora spalin z dymomierzem, 2 szt. agregatów prądotwórczych, 2 szt. sonometrów do samochodu marki FIAT Ducato na potrzeby Wydziału Ruchu Drogowego KWP w Gdańsku” Natomiast w rozdziale VII. SIWZ „KRYTERIA OCENY OFERT” Zamawiający wyjaśnia, że „Przy wyborze i ocenie złożonych ofert, Zamawiający kierować się będzie wyłącznie ceną.” oraz „Zamawiający udzieli zamówienia Wykonawcy, który zaoferował najniższą cenę za zadanie 1a, 1b lub 1c.” A w załączniku nr 1a do SIWZ „WYKAZ ASORTYMENTOWY” w części „**Analizator spalin**” jest zapis „urządzenie musi spełniać wymogi Ustawy Prawo o Miarach lub Ustawy o Ocenie Zgodności wraz ze stosownymi rozporządzeniami **w najwyższej klasie dokładności „0”**”. Dodatkowo są zapisy, z których wynika, że analizator spalin ma być urządzeniem, które ma być stosowane „jako wyposażenie mobilnego stanowiska kontroli stanu technicznego pojazdów” oraz, że wykonawca ma udzielić „gwarancji min. 24 miesiące”

Z drugiej strony nie ma nigdzie w SIWZ odniesienia do konieczności posiadania takich cech, które będą użytkownikom gwarantowały możliwość w wykonywania kontroli pojazdów zgodnie z przepisami Rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 18.07.2008r r. (Dz.U. Nr 132, poz. 841) w sprawie kontroli ruchu drogowego, które reguluje działania m.in. funkcjonariuszy Policji podczas kontroli drogowej. Przepisy z zał. nr 3 do tego Rozporządzenia tj. „ZASADY PRZEPROWADZANIA KONTROLI UKŁADU HAMULCOWEGO, EMISJI SPALIN I OGRANICZNIKA PRĘDKOŚCI ORAZ WARUNKI, JAKIM MUSZĄ ONE ODPOWIADAĆ”, w odniesieniu do oceny stanu technicznego pojazdu (wielkości emisji składników toksycznych spalin samochodowych silnika z zapłonem iskrowym) mówią w zał. nr, że „Niedopuszczalne jest, aby końcowe wyniki pomiarów zawartości tlenku węgla, (CO) i węglowodorów (CH) w spalinach oraz współczynnika nadmiaru powietrza (lambda) przekraczały wielkości ustalone odpowiednio w § 9 ust. 1 pkt 2 i § 45 ust. 2 rozporządzenia o warunkach technicznych.” (pkt. 2.2.3.1).

W/w rozporządzenie o warunkach technicznych – aktualnie jest to Rozp. Ministra Infrastruktury z dnia 30 kwietnia 2004r. (poz 1085)) zmieniające Rozp. MI z dnia 31.12.2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. nr.32 poz.262 ze zm.). nawiązują do tabeli. „POZIOM EMISJI ZANIECZYSZCZEŃ GAZOWYCH I WSPÓLCZYNNIKA NADMIARU POWIETRZA LAMBDA” będącej załącznikiem do tego rozporządzenia.

Wartości podanych tam limitów podawane są jako konkretne wartości progowe. Rozporządzenie to nie bierze pod uwagę dokładności pomiarów. (zatem i klasy dokładności urządzenia)

Zatem wyżej wymienione przepisy dotyczące pomiarów poziomu emisji zanieczyszczeń gazowych, nie stawiają wymogu, aby badanie było przeprowadzone z określoną dokładnością.

Przyjęcie limitów emisji zanieczyszczeń gazowych w postaci pojedynczych wartości z jednoczesnym zignorowaniem dokładności pomiarów było spowodowane względami praktycznymi.

Ze względów praktycznych branie **pod uwagę błędów pomiarowych podczas kontroli pojazdów jest pozbawione sensu.**

1. Ponieważ przedmiotem kontroli pojazdu nie jest określenie jak dobrze czy jak źle działa konkretny silnik konkretnego pojazdu (ciągły eksperyment) tylko stwierdzenie czy przy wrywkowej kontroli (pojedynczej) wskazania analizatora spalin nie przekroczą przyjętych limitów dopuszczalnej emisji.

2. Skład spalin silnika pojazdu ulega ciągłym fluktuacjom. **I w związku z tym używając do jego badania urządzenia o wysokiej klasie dokładności odczytanie wyniku pomiaru może być bardzo kłopotliwe w związku z fluktuacją składu spalin** (ulega on ciągłym zmianom).

3. Stosowanie analizatorów klasy „0” ma sens w odniesieniu do kontroli działania analizatora spalin klasy „1” do weryfikacji czy urządzenia te działają poprawnie i czy nie należy poddać ich kalibracji na gazach wzorcowych.

Lub do określania składu mieszanki gazowej (tworzonej we własnym zakresie) przy pomocy, która będzie wykorzystywana jako gaz wzorcowy do kalibracji analizatora klasy „1”.

Dlatego różnice między klasą „0” i klasą „1” OIML **sprowadzają się tylko do różnicy w dopuszczalnych wartości błędu bezwzględnego** (niezależnego od ilości gazu) dla pomiaru tylko dwóch gazów mających znaczenie dla diagnostyki działania silników spalinowych o zapłonie iskrowym, czyli CO i HC. Błąd bezwzględny, dla CO₂ i O₂ jak i do obliczania Lambdy jest identyczny dla obu klas pomiarowych. Podobnie określone przepisami wartości **błędu względnego** w obu dopuszczalnych klasach dokładności są identyczne i dla wszystkich badanych gazów są wynoszą **+/- 5% wartości wskazania.**

Błędy bezwzględne dla klasy "0" i "1" dla CO i KC wynoszą tam odpowiednio

- CO (tlenku węgla) +/- 0,03% obj i +/- 0,06% obj.

- HC (węglowodorów) +/- 10 ppm obj. oraz +/- 12 ppm obj.

Natomiast najostrożniejsze limity wg przepisów w/w Rozp. MI w sprawie warunków technicznych pojazdów dla CO wynoszą 0,2 %obj. A dla HC 100 ppm.

Z drugiej strony

4. Wartość mierzonego parametru, pokazywana przez urządzenie pomiarowe, jest zawsze obciążona błędem pomiaru. Błąd to różnica pomiędzy rzeczywistą wartością wielkości mierzonej a wartością zmierzoną. Jednak **nigdy nie znamy wartości błędu danego pomiaru**, dlatego nigdy nie poznamy rzeczywistej wartości wielkości mierzonej. Producenci urządzenia pomiarowego podają tylko maksymalny błąd pomiaru: górny i dolny.

Jeśli pomiar wykonywany jest prawidłowo, a urządzenie sprawne, to na pewno różnica pomiędzy wartością rzeczywistą a wartością zmierzoną (pokazywaną przez przyrząd pomiarowy) nie jest większa niż błąd pomiarowy górny lub dolny. Tak, więc rzeczywista wartość wielkości mierzonej na pewno znajduje się w zakresie tolerancji. Z wyżej przytoczonych zapisów SIWZ w niniejszym postępowaniu wynika jednoznacznie, że głównym przeznaczeniem zamawianych urządzeń ma być wykorzystywanie ich podczas kontroli drogowej pojazdów oraz będą wyposażeniem samochodów marki FIAT Ducato.

Czyli, że:

1. Będą one wykorzystywane w warunkach „terenowy”, tj. będą narażone na warunki zewnętrzne (zmiany temperatur, słońce, wiatr ewentualnie opady atmosferyczne);
2. Będą one często przewożone samochodem marki FIAT Ducato do miejsc wykonywania kontroli – zatem będą narażone na wstrząsy podczas transportu.
3. Będą narażone na nietypowe dla urządzeń pomiarowych tego typu uszkodzenia wynikające z nietypowych warunków eksploatacji.
4. **Jeżeli nie będą miały konstrukcji specjalnej dla wykonywania kontroli na drodze, to po upływie okresu gwarancji mogą być one źródłem ciągłych kosztów związanych z naprawami lub będą wycofane z eksploatacji.**

Analizatory spalin samochodowych odporne na wyżej wymienione warunki nie są produkowane w klasie dokładności OIML „0”.

Pytanie 6

(do Sprawy 4 – klasa dokładności analizatora spalin a łatwość wykonywanie kontroli na drodze oraz odporność na usterki w związku z pracą urządzenia w warunkach kontroli na drodze).

Czy Zamawiający dopuszcza możliwość zaofiarowania urządzenia „1” klasy dokładności OIML, a w związku z tym będzie lepiej przystosowane do wykorzystywania podczas kontroli pojazdów na drodze oraz prostsze w obsłudze?

Sprawa 5.

(długość przewodu doprowadzającego spalinę w dymomierzu a możliwość wykonania kontroli lub uciążliwość wykonywania kontroli zadymienia spalin).

A w załączniku nr 1a do SIWZ „WYKAZ ASORTYMENTOWY” w części „Dymomierz” jest zapis „przewód doprowadzający spalinę do dymomierza musi mieć długość powyżej 3m, aby można było pobierać spalinę przy górnym wylocie spalin w samochodach ciężarowych”. Tymczasem w/w Rozporządzenie MSWiA w sprawie kontroli ruchu drogowego, w załączniku nr 3 w pkt. 2.3.1.2. mówi, że „Pomiar powinien odbywać się przy zachowaniu następujących warunków: g) przewody łączące sondę z dymomierzem powinny być oryginalne o tej samej długości, bez ostrych zagięć mogących powodować zaleganie sadzy lub ograniczenie przepływu spalin.”. Co więcej długi przewód doprowadzający spalinę do dymomierza:

- może być **źródłem błędów pomiarowych ze względu na osadzanie się w nim cząsteczek sadzy,**
- może być powodem uciążliwości dla użytkowników w związku z uzyskiwaniem podczas pomiarów mającej sekwencji odczytów (nie dopuszczalnej ze względu na przepisy w/w Rozporządzenie MSWiA (z pkt. 2.3.2.3) -w związku z w/w osadzaniem się w nim cząsteczek sadzy.**
- może być **powodem uciążliwości dla użytkowników związanych z koniecznością częstego czyszczenia tego przewodu przez przedmuchiwanie** (zwykle do tego wykorzystuje się sprężone powietrze).

Pytanie 7

(do Sprawy 5).

Czy Zamawiający wymaga, aby dostarczone urządzenie gwarantowało możliwość kontroli na drodze pojazdów z pionową rurą wydechową bez niedogodności wymienionych powyżej?

Sprawa 6.

(zakres temperatur pracy analizatora spalin i dymomierza)

W załączniku nr 1a do SIWZ „WYKAZ ASORTYMENTOWY” zarówno w części „Analizator spalin” jak w części „Dymomierz” jest zapis: „temperatura pracy: -5° do 40°C”. Tymczasem w/w Rozporządzenie MSWiA w sprawie kontroli ruchu drogowego, w załączniku nr 3 w pkt. 2.2.1.2. w odniesieniu do analizatorów spalin samochodowych oraz w pkt. 2.3.1.2. mówi, że „**temperatura otoczenia powinna wynosić, co najmniej +5°C**”.

Pytanie 8

(do Sprawy 6).

Czy należy przyjąć, że zapisy SIWZ z zał. 1a o treści „temperatura pracy: -5° do 40°C” są wynikiem pomyłki pisarskiej, a w związku z tym powinien on mieć treść „temperatura pracy: +5° do 40°C”?

Sprawa 7.

(zadanie 1c - Agregat prądotwórczy)

W załączniku nr 1c do SIWZ „WYKAZ ASORTYMENTOWY” „Agregat prądotwórczy” jest zapis, z którego wynika, że urządzenie to musi „generować prąd o znormalizowanym napięciu sieciowym (230V) i mocy oraz natężeniu umożliwiającym podłączenie urządzeń typu analizator spalin, dymomierz, drukarka lub urządzenie wielofunkcyjne, komputer, lampy oświetleniowe – używanych jednocześnie (min. 2 kW), oraz musi posiadać „gabaryty i wagę umożliwiające stosowanie jako wyposażenie mobilnego stanowiska kontroli stanu technicznego pojazdów”

Ponieważ:

- Zamawiający dopuszcza możliwość składania oferty jedynie na zadanie 1c. tj. agregat prądotwórczy,
- jedynym kryterium oceny oferty jest cena – a ceny agregatów prądotwórczych;
- moc, którą dostarcza urządzenie wpływa na cenę – im wyższa moc tym wyższa cena;
- gabaryty urządzenia przy podobnej mocy wpływają na cenę – im mniejsze gabaryty tym wyższa cena;
- Zamawiający nie podaje, jaki pobór mocy mają wymienione w wyżej cytowanym zapisie SIWZ drukarka lub urządzenie wielofunkcyjne, komputer, lampy oświetleniowe a generator ma dostarczać moc zapewniającą jednoczesne używanie w/w urządzeń oraz analizatora i dymomierza;
- Zamawiający nie podaje informacji, jaka przestrzeń „ładunkowa” samochodów marki FIAT Ducato, na wyposażeniu których ma być oferowany agregat prądotwórczy, może być przeznaczona na ten właśnie agregat.
- Zamawiający nie podaje czy oferowane agregaty prądotwórcze będą zamontowane w samochodach marki FIAT Ducato (zabezpieczony przed opadami, ale musi zapewniać odprowadzanie spalin), czy tylko będą w nim przewożone do miejsca kontroli i będą pracowały pod gołym niebem.

W związku z powyższymi wątpliwościami wykonawca prosi o udzielenie następujących wyjaśnień:

Pytanie 9

(do Sprawy 7 – agregat prądowórczy – sprawa mocy agregatu).

Jaką moc będą pobierały urządzenia niebędące przedmiotem przetargu, tj. drukarka lub urządzenie wielofunkcyjne, komputer, lampy oświetleniowe? W szczególności, jaką moc będą pobierały lampy oświetleniowe oraz urządzenie wielofunkcyjne, podczas rozruchu?

Pytanie 10

(do Sprawy 7 – agregat prądowórczy – sprawa mocy agregatu).

Jaką moc będą pobierały urządzenia będące przedmiotem przetargu, tj. analizator spalin, dymomierz oraz sonometr?

Pytanie 11

(do Sprawy 7 – agregat prądowórczy – sprawa gabarytów agregatu).

Jaką przestrzeń ładunkową samochodów marki FIAT Ducato będzie przeznaczona na przewożenie agregatu prądowórczego? Wykonawca prosi o podanie wymiarów tej przestrzeni?

Pytanie 12

(do Sprawy 7 – agregat prądowórczy – sprawa gabarytów agregatu).

Czy agregat będzie miał pracować wewnątrz pojazdów?

Czy też może agregat będzie tylko przewożony ma miejsce wykonywania kontroli i będzie pracował pod gołym niebem? A jeżeli tak to czy przedmiotowe samochodów marki FIAT Ducato są lub będą wyposażone w rampę rozładunkową umożliwiającą wyładunek agregatu?

Sprawa 8.

(zadanie 1a – zakres pomiarów węglowodorów)

Zamawiający udzielając w piśmie Cp-11/767/2010, umieszczonym na stronie www Zamawiającego, udzielając odpowiedzi na pytania jakiegoś wykonawcy użył sformułowania "Zamawiający potwierdza prawidłowość zawartych parametrów opisanych w punkcie „c” tj. pomiaru węglowodorów (HC) w granicach od 0 do 20 000ppm". Jak wynika z zapisów SIWZ „Przedmiotem zamówienia jest dostawa 2 szt. analizatora spalin z dymomierzem, 2 szt. agregatów prądowórczych, 2 szt. sonometrów do samochodu marki FIAT Ducato na potrzeby Wydziału Ruchu Drogowego KWP w Gdańsku”. Z innych zapisów SIWZ wynika, że urządzenia będące przedmiotem niniejszego postępowania będą stosowane, jako „wyposażenie mobilnego stanowiska kontroli stanu technicznego pojazdów”

Zasady wykorzystywania analizatorów spalin samochodowych podczas kontroli drogowej m.in. przez Policję, są sformułowane nr 3 do Rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 18.07.2008r r. (Dz.U. Nr 132, poz. 841) w sprawie kontroli ruchu drogowego.

Przepisy te w odniesieniu **do oceny stanu technicznego pojazdu (wielkości emisji składników toksycznych spalin samochodowych silnika z zapłonem iskrowym)** mówią, że „Niedopuszczalne jest, aby końcowe wyniki pomiarów zawartości tlenu węgla, (CO) i węglowodorów (CH) w spalinach oraz współczynnika nadmiaru powietrza (lambda) przekraczały wielkości ustalone odpowiednio w § 9 ust. 1 pkt 2 i § 45 ust. 2 rozporządzenia o warunkach technicznych.” (pkt. 2.2.3.1). W/w rozporządzenie o warunkach technicznych – aktualnie jest to Rozp. Ministra Infrastruktury z dnia 30 kwietnia 2004r. (poz 1085) zmieniające Rozp. MI z dnia 31.12.2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. nr.32 poz.262 ze zm.) nawiązują do tabeli. „POZIOM EMISJI ZANIECZYSZCZEŃ GAZOWYCH I WSPÓŁCZYNNIKA NADMIARU POWIETRZA LAMBDA” będącej załącznikiem do tego rozporządzenia.

Rozporządzenie to podaje dopuszczalne poziomy emisji zanieczyszczeń gazowych, czyli limity zawartości wymienionych tam gazów w spalinach badanego pojazdu odczytanej podczas pomiaru analizatorem spalin samochodowych. Limity te dotyczą tylko zawartości w spalinach tlenu węgla (CO) oraz węglowodorów (HC), oraz określają dopuszczalną wartość parametru Lambda.

Maksymalny limit dla tlenu węgla, (CO) to 5, 5 % obj., w odniesieniu do badania motocykli zarejestrowanych po raz pierwszy do 30 września 1986r.

Natomiast w odniesieniu do węglowodorów, (HC) to jest podany tylko jeden limit i jest to 100ppm.

Z drugiej strony Obowiązujące w Polsce przepisy formułujące zasadnicze wymagania wobec analizatorów spalin samochodowych, to Załącznik nr 10 do Rozporządzenia Ministra Gospodarki z dnia 18 grudnia 2006r, w sprawie zasadniczych wymagań dla przyrządów pomiarowych (Dz.U. Nr 3 poz 27). Rozporządzenie to było wydane na podstawie art. 9 ustawy z dnia 30.08.2002r o systemie zgodności (Dz.U. Z 2004r Nr 204, poz 2087, z późn. zm.).

Przepisy te określają m.in. minimalne zakresy pomiarowe dla analizatorów spalin samochodowych.

W tab. 1 z tego załącznika (do w/w rozporządzenia) są podane minimalne zakresy pomiarowe dla klasy O i I. I tak w odniesieniu do:

- ułamka CO jest to od 0 do 5% obj.;
- ułamka CO₂ jest to od 0 do 16% obj.
- ułamka HC jest to od 0 do 2000 ppm obj.**
- ułamka O₂ jest to od 0 do 21% obj.

Natomiast w SIWZ w Zał 1a wymga spełniania przez analizator m.in. wyżej wymienionych przepisów a z drugiej precyzuje wymagania odnośnie zakresów odmiennie niż wyżej cytowane rozporządzenie.

I tak jest zapis, z którego wynika, że analizator spalin ma zapewnić możliwość wykonania pomiaru gazów:

- a/ tlenu węgla, (CO) w granicach zawierających 0-10% objętości spalin,
- b/ dwutlenku węgla, (CO₂) w granicach od 0 do 15%,
- c/ węglowodorów (HC) w granicach od 0 do 20.000ppm,
- d/ tlenu (O₂) w granicach od 0 do 20%.”

Czyli SIWZ odmiennie od w/w Rozporządzenia w sprawie zasadniczych wymagań dla przyrządów pomiarowych reguluje wymagania odnośnie analizatora spalin, i tak:

- w odniesieniu do ułamka, CO zakres wymagań SIWZ jest o 100% większy niż wymaga tego przepis w/w Rozporządzenia;
- w odniesieniu do ułamka, HC zakres wymagań SIWZ jest 1000% (tj. o 1 rząd wielkości (10- krotnie) większy niż wymaga tego przepis w/w Rozporządzenia);
- a w odniesieniu do ułamka, CO₂ i O₂ zakres wymagań SIWZ jest mniejszy od wymagań obowiązujących przepisów w/w Rozporządzenia.

W świetle wyżej cytowanych przepisów - minimalny zakres pomiarowy dla ułamka HC to 0- 2000ppm obj. W związku z przedstawionym w SIWZ przeznaczeniem analizatora spalin będącego przedmiotem niniejszego postępowania – urządzenie musi umożliwiać stwierdzenie przekroczenia w spalinach badanego samochodu dopuszczalnego przepisami dla węglowodorów (HC) limitu 100ppm.

Zatem nie ma racjonalnych przesłanek do żądania, aby zaoferowany przez Wykonawcę analizator spalin umożliwiał pomiar węglowodorów (HC) o wartościach 10-krotnie wyższych niż wynikające z minimalnego zakresu pomiarowego określonego obowiązującymi w Polsce przepisami oraz 2000 razy większych niż wartości limitów, których ewentualne przekroczenie ma być wykrywane podczas kontroli drogowej pojazdu wykonywanej m.in. przez Policję, czyli przyszłych użytkowników urządzenia będącego przedmiotem niniejszego postępowania.

Wobec powyższego wykonawca prosi o wyjaśnienie następującej kwestii.

Pytanie 13.

Czy należy przyjąć, że znajdujący się w SIWZ „c/ węglowodorów (HC) w granicach od 0 do 20.000ppm” zawiera pomyłkę pisarską tj. „20.000” zamiast „2.000”, a w związku z tym poprawny zapis SIWZ powinien mieć następującą treść „c/ węglowodorów (HC) w granicach od 0 do 2.000ppm”?

Jeżeli odpowiedź na pytanie 13 brzmi NIE, to w związku z zapisami SIWZ z rozdziału VIII, pkt. 12, ponieważ procedury oceny zgodności analizatorów spalin samochodowych nie przewidują badania dokładności pomiarów powyżej zakresów minimalnych wymaganych przepisami, wykonawca prosi o wyjaśnienie

Pytanie 14.

W jaki sposób Zamawiający będzie weryfikował to, czy analizator spełnia wymóg dotyczący możliwości dokonywania pomiarów zawartości węglowodorów powyżej 2000 ppm.obj.?

ODPOWIEDZI:

SPRAWA 1

W odpowiedzi dotyczącej sprawy 1 pytanie nr 1 – wymaga się aby były dwa samodzielne urządzenia umożliwiające oddzielną pracę każdego z nich w tym samym czasie.

Pytanie nr 2 – nie dopuszczalne jest zaoferowanie modułu do pomiaru zadymienia spalin sterowanego z analizatora spalin samochodowych (tzw. kombajnu).

SPRAWA 2

Nawiązując do sprawy 2 zamawiający potwierdza, że urządzenie będzie wykorzystywane przez policjantów podczas kontroli pojazdów na drodze. W związku z tym musi być odporne na zmiany warunków atmosferycznych. Powinni być przystosowane do bezpiecznego użytkowania podczas kontroli pojazdów.

Wydaje się zatem rozsądnym zastosowanie zasilania akumulatorowego, pozwalającego wyeliminować zagrożenie porażenia prądem podczas obsługi urządzenia.

SPRAWA 3

Pytanie nr 3 – Zamawiający dopuszcza możliwość zaoferowania urządzenia, które dla poprawności wykonania kontroli spalin nie wymaga jednoczesnej kontroli temperatury oleju silnikowego oraz zaoferowanie innego rozwiązania technicznego umożliwiającego dokonanie sprawdzenia silnika kontrolowanego pojazdu pod względem osiągniętej swojej temperatury pracy.

Pytanie nr 4 Zamawiający dopuszcza możliwość zaoferowania urządzenia, badając poprawność wykonania swobodnego przyspieszenia poprzez zmianę zadymienia spalin podczas testu.

Pytanie nr 5 – Zamawiający dopuszcza możliwość zaoferowania urządzenia, które w komplecie nie będzie miało wyposażenia wymaganego na podstawie zapisów wymienionych w sprawie 3.

SPRAWA 4

Pytanie 6 – Wymaga się aby analizator spalin posiadał klasę „0” OIML.

SPRAWA 5

Pytanie nr 7 – Zamawiający wymaga aby urządzenie gwarantowało możliwość kontroli na drodze z pionową rurą wydechową bez niedogodności wymienionych w tej sprawie.

SPRAWA 6

Pytanie 8 – Zamawiający wymaga aby zakres temperatury pracy urządzeń wynosił -5° do 40° C.

SPRAWA 7

Pytanie nr 9 – Podczas rozruchu potrzebna jest moc ok. 850W.

Pytanie nr 10 – Agregat prądotwórczy powinien mieć moc minimalną 2 kW. Pobór mocy przez analizator spalin, dymomierz oraz sonometr będzie wynosił poniżej 0,8kW.

Pytanie nr 11 – Maksymalne wymiary agregatu prądotwórczego to 650x450x490 (DxSxW).

Pytanie nr 12 – Zamierzeniem zamawiającego agregat prądotwórczy ma pracować podczas kontroli na zewnątrz pojazdu. Pod gołym niebem. Samochody nie będą posiadały rampy rozładunkowej.

Pytanie nr 13/14 – Zakres pomiaru HC będzie weryfikowany w granicach 0-2000 ppm. Zamówienie przewiduje urządzenie, którego zakres pomiarowy to 0 – 20.000 ppm ze względu na jakość zamawianego urządzenia.

Jednocześnie Zamawiający informuje, że przedłuża:

- termin składania ofert do dnia 05.07.2010r. do godz. 10.50

- termin otwarcia ofert – 05.07.2010r. o godz. 11.00

Pozostałe zapisy specyfikacji pozostają bez zmian.

ST. SPECJALISTA
Sekcji Zamówień Publicznych
KWP w Gdańsku

Ewa Samulak - Augustyn

Prosimy o niezwłoczne potwierdzenie otrzymania czytelnego pisma faksem na nr tel. 058 3214810

Wyk. w 1 egz.:

Przesłano faksem Wykonawcom biorącym udział w postępowaniu, oraz strona internetowa: ww.pomorska.policja.gov.pl

Komenda Wojewódzka Policji w Gdańsku
Sekcja Zamówień Publicznych
80-875 Gdańsk ul. Biskupia 23, tel. (058) 3214817, (058) 3214945, (058) 3214946 fax (058) 3214810
e-mail zamowienia-kwp@pomorska.policja.gov.pl