

W odpowiedzi na pisma dotyczące pytań do postępowania na zakup przyczep transportowych przedstawiam stanowisko Gestora w przedmiotowej sprawie:

Dotyczy zadania nr 2 (PTŚŁ)

**Pytanie 1:**

„Część VIII pkt 2 tiret 1 Wymagań eksploatacyjno-technicznych (WET) na PTŚŁ: Zamawiający wymaga:

*Skrzynia ładunkowa „– musi umożliwiać sprawne załadowanie, mocowanie i przewóz minimum osiemnastu palet ...”*

*Czy chodzi o Europalety (o wymiarze 1 200 x 800 mm)? Jeśli nie, to palety o jakich wymiarach Zamawiający ma na myśli?”*

**Odpowiedź:**

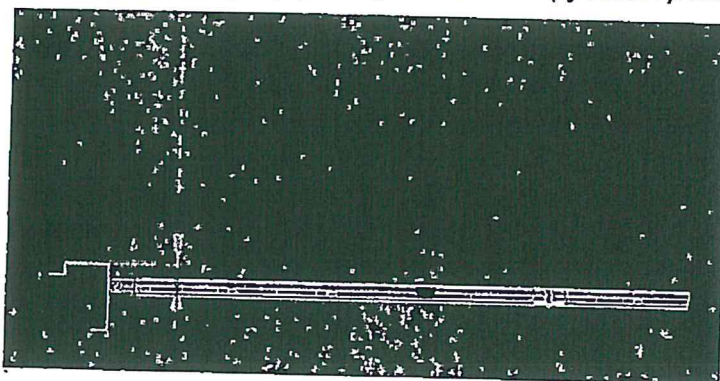
Poprzez przedmiotowe wymaganie należy rozumieć możliwość sprawnego załadowania, mocowania i przewozu minimum **dwunastu** europalet o wymiarach 1 200 x 800 mm.

**Pytanie 2:**

„Część VIII pkt 2 tiret 9 WET na PTŚŁ: Zamawiający wymaga:

*Skrzynia ładunkowa „– musi być wyposażona w łańcuchy, linki stalowe<sup>1</sup> lub pasy (np. z taśmy poliestrowej) do podwieszania burt bocznych, umożliwiające utrzymanie burt w pozycji poziomej otwartej (na poziomie podłogi skrzyni ładunkowej) podczas wykonywania prac załadunkowych i rozładunkowych;”*

*Chodzi o interpretację zapisu w nawiasie. Ze względu na konstrukcję burt oraz zawiasów, burta po otwarciu o 90 ° i zablokowaniu na np. łańcuszkach jest w poziomie, ale nie tworzy z podłogą jednej płaszczyzny. Jest opuszczona względem płaszczyzny podłogi ok. 3-4 cm (rysunek poniżej).*



Czy Zamawiający to dopuszcza?”

<sup>1</sup> Np. w osnowie polichloru winylu (PVC (PCW)).

**Odpowiedź:**

Nie dopuszczam.

**UZASADNIENIE:**

Zaproponowane rozwiązanie pogarsza i utrudnia możliwości załadowania jak i rozładowania pojazdów.

**Pytanie 3:**

*„Część VIII pkt 2 tiret 14 WET na PTŚŁ: Zamawiający wymaga:*

*Skrzynia ładunkowa „– stelaż skrzyni ładunkowej powinien być wykonany z profili stalowych, ...”*

*Czy Zamawiający dopuszcza zastosowanie burt oraz nadstawek aluminiowych w celu obniżenia masy i uzyskania lepszej estetyki?”*

**Odpowiedź:**

Nie dopuszczam.

**UZASADNIENIE:**

Poprzez zastosowanie profili stalowych uzyskuje się wymaganą sztywność stelaża, m.in. podczas przewozu ładunków, a przez to całej konstrukcji skrzyni ładunkowej, gdyż stal charakteryzuje się wyższą twardością i wytrzymałością na rozciąganie.

Powyższe istotnie wpływa na zapewnienie bezpieczeństwa w ruchu drogowym dla wszystkich jego uczestników, co jest bezwzględnym warunkiem do spełnienia dla PTŚŁ.

**Pytanie 4:**

*„Część VIII pkt 11 WET na PTŚŁ: Czy Zamawiający dopuszcza żeby rama podwozia była ocynkowana ogniowo, a pomalowane na kolor zielony zostało jedynie obrzeże (profil obwodowy do którego przykręcone zostaną zawiasy burt, zamocowane słupki i ściana przednia)?*

*Przy takim rozwiązaniu cały stelaż z burtami, nadstawkami i obrzeżem widoczny byłby jako zielony (zgodnie z warunkami w WET na PTŚŁ), natomiast rama stalowa podwozia przyczepy zachowałaby kolor ocynku (w przybliżeniu srebrny).”*

**Odpowiedź:**

Nie dopuszczam.

**UZASADNIENIE:**

Zaproponowana przez potencjalnego wykonawcę propozycja jest niekorzystna dla Sił Zbrojnych RP, gdyż obniża właściwości maskujące pojazdu.

Zgodnie z zapisem ujętym w części IV pkt 6 WET na PTŚŁ, elementy podwozia<sup>2</sup> lub elementy fabrycznie wykonane z tworzyw sztucznych w kolorze ciemnozielonym z palety kolorów RAL lub w kolorze czarnym<sup>3</sup> nie muszą być przemalowywane oraz oznakowanie marki, modelu (fabrycznie: srebrne i błyszczące).

<sup>2</sup> W tym elementy osprzętowe ramy, śruby i nakrętki w ramie, zderzaka, tarcz kół pojazdów oraz osi i/lub mostów napędowych.

<sup>3</sup> Dotyczy również odcieni koloru czarnego np. kolor grafitowy (opisywany jako „szaroczarny”).

**Pytanie 5:**

„Część VIII pkt 2 lit. c) WET na PTŚŁ: System ASR chroni koła napędzane przed poślizgiem. Przyczepy zgodnie z WET na PTŚŁ nie posiadają kół napędzanych. Czy można ten zapis uznać jako błędny i nie dotyczy tego przetargu?”

**Odpowiedź:**

Podtrzymuje wymagania ujęte w części VIII pkt 2 lit. c) WET na PTŚŁ.

**UZASADNIENIE:**

W tego typu przyczepach transportowych powszechnie stosowane są systemy kontrolujące trakcję do których zaliczyć można m.in. Electronic Braking System (EBS).

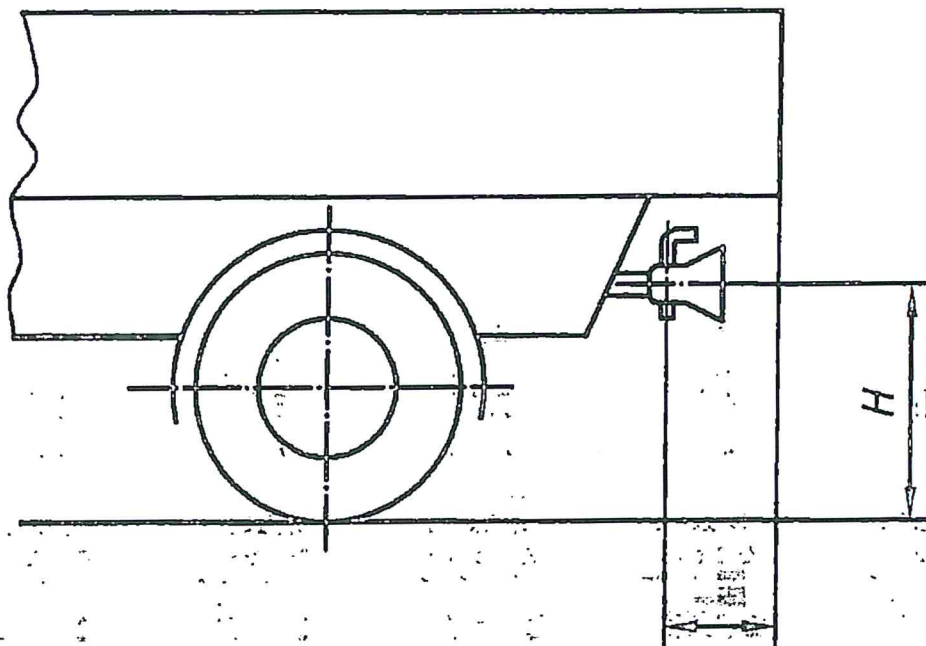
EBS jest zintegrowanym systemem wspomagającym elektronicznie pracę układu hamulcowego i zawiera w sobie m.in elementy:

1. Przeciwdziałające blokowaniu kół.
2. Stabilizujące tor jazdy.
3. **Kontrolujące trakcję.**
4. Sterujące rozdziałem siły hamowania w zależności od bieżącego rozkładu mas i obciążenia poszczególnych osi pojazdu.

Pozyskiwane w ostatnich latach na wyposażenie Sił Zbrojnych RP PTŚŁ są wyposażone w system kontrolujący trakcję.

**Pytanie 6:**

„Część VIII pkt 1 i 14 WET na PTŚŁ: Przywołane w WET na PTŚŁ akty prawne nie określają jednoznacznie zakresu wysokości położenia sprzęgu w pojeździe ciągnącym (mówiąc najprościej wymiar H mierzony w pionie między nawierzchnią, a środkiem sworznia sprzęgu zaczepowego do przyczepy – rysunek poniżej).



Czy Zamawiający w tym zakresie dopuszcza jako wiążące ustalenia normy ISO 11406-2001? Jeśli nie proszę, proszę o podanie właściwego aktu prawnego, który to reguluje (i dokładną lokalizację zapisu w danym akcie prawnym) lub zakresu wysokości położenia oczka sprzęgu (H wg poniższego rysunku) jaką, dyszel przyczepy powinien obsługiwać?"

**Odpowiedź:**

Zgodnie z postanowieniami pkt. 1 i 14 w części VIII WET na PTŚŁ, dyszel holowniczy musi spełniać wymagania norm europejskich<sup>4</sup> oraz przepisów prawa polskiego<sup>5</sup> i umożliwiać połączenie z pojazdem ciągnącym, w którym zastosowano sprzęg odpowiadający ww. wymaganiom.

Ponadto musi posiadać funkcję samopoziomowania<sup>6</sup> (np. sprężyny samopoziomujące) oraz możliwość połączenia ze sprzęgiem pojazdu holującego znajdującego się na innej wysokości niż dyszel pojazdu.

W zależności od zastosowanego dyszla holowniczego, musi on być zamocowany tak, aby mógł swobodnie poruszać się w płaszczyźnie pionowej, zgodnie z parametrami określonymi w ww. dokumentach.

Celowo nie podano wysokości położenia sprzęgu w pojeździe ciągnącym, gdyż znajduje się on na różnej wysokości w pojazdach Sił Zbrojnych RP, które były pozyskiwane również przed wejściem w życie ww. uregulowań prawnych.

Pozyskiwane w ostatnich latach pojazdy są wyposażone w urządzenia sprzęgające spełniające ww. unormowania.

Do celów projektowych można zastosować postanowienia Polskiej Normy PN-ISO 11406:2004/AC1:2020-02 „Ciężarowe pojazdy drogowe. Sprzęgi mechaniczne między pojazdami ciągnącymi z zaczepem tylnym a przyczepami z dyszlem. Zamienność.”, w której podano zakres wysokości na jakiej powinien znajdować się zaczep, w zależności od dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu lub przyczepy.

Dotyczy zadania nr 3 PTDŁ

**Pytanie 1:**

„Część VIII pkt 2 tiret 1 Wymagań eksploatacyjno-technicznych (WET) na PTDŁ: Zamawiający wymaga:

*Skrzynia ładunkowa „– musi umożliwiać sprawne załadowanie, mocowanie i przewóz minimum osiemnastu palet ...”*

Czy chodzi o Europalety (o wymiarze 1 200 x 800 mm)? Jeśli nie, to palety o jakich wymiarach Zamawiający ma na myśli?"

**Odpowiedź:**

<sup>4</sup> Regulamin nr 55 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych – jednolite przepisy dotyczące homologacji mechanicznych elementów sprzęgających zespołów pojazdów; Dyrektywa 94/20/WE Parlamentu Europejskiego i Rady Unii Europejskiej z dnia 30.05.1994 r. odnosząca się do mechanicznych urządzeń sprzęgających pojazdów silnikowych i przyczep oraz systemów ich mocowania do tych pojazdów.

<sup>5</sup> Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 marca 2013 r. w sprawie homologacji typu pojazdów samochodowych i przyczep oraz ich przedmiotów wyposażenia lub części (tekst jednolity; Dz. U. z 2015 roku poz. 1475).

<sup>6</sup> Poprzez zapis przedmiotowego pkt. należy rozumieć zastosowanie takiego rozwiązania, które umożliwi samoczynne utrzymanie dyszla, po odłączeniu od pojazdu, nie powodujące jego styk z podłożem.

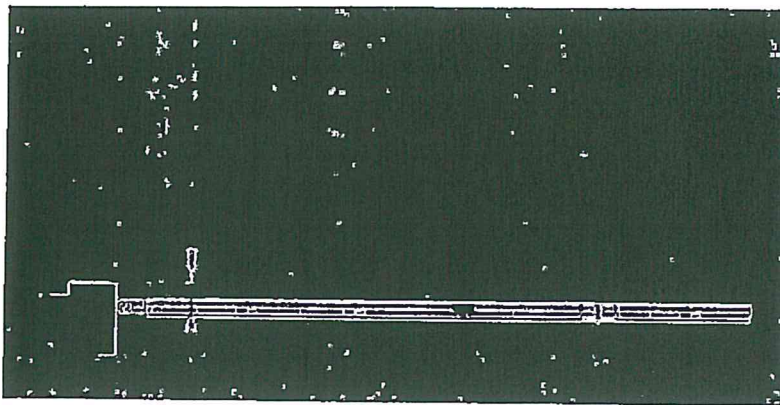
Poprzez przedmiotowe wymaganie należy rozumieć możliwość sprawnego załadowania, mocowania i przewozu minimum osiemnastu europalet o wymiarach 1 200 x 800 mm.

**Pytanie 2:**

„Część VIII pkt 2 tiret 9 WET na PTDŁ: Zamawiający wymaga:

*Skrzynia ładunkowa „– musi być wyposażona w łańcuchy, linki stalowe<sup>7</sup> lub pasy (np. z taśmy poliestrowej) do podwieszania burt bocznych, umożliwiające utrzymanie burt w pozycji poziomej otwartej (na poziomie podłogi skrzyni ładunkowej) podczas wykonywania prac załadunkowych i rozładunkowych;”*

*Chodzi o interpretację zapisu w nawiasie. Ze względu na konstrukcję burt oraz zawiasów, burta po otwarciu o 90 ° i zablokowaniu na np. łańcuszkach jest w poziomie, ale nie tworzy z podłogą jednej płaszczyzny. Jest opuszczona względem płaszczyzny podłogi ok. 3-4 cm (rysunek poniżej).*



*Czy Zamawiający to dopuszcza?”*

**Odpowiedź:**

Nie dopuszczam.

**UZASADNIENIE:**

Zaproponowane rozwiązanie pogarsza i utrudnia możliwości załadowania jak i rozładowania pojazdów.

**Pytanie 3:**

„Część VIII pkt 2 tiret 14 WET na PTDŁ: Zamawiający wymaga:

*Skrzynia ładunkowa „– stelaż skrzyni ładunkowej powinien być wykonany z profili stalowych, ...”*

*Czy Zamawiający dopuszcza zastosowanie burt oraz nadstawek aluminiowych w celu obniżenia masy i uzyskania lepszej estetyki?”*

**Odpowiedź:**

Nie dopuszczam.

**UZASADNIENIE:**

Poprzez zastosowanie profili stalowych uzyskują się wymaganą sztywność stelaża, m.in. podczas przewozu ładunków, a przez to całej konstrukcji skrzyni

<sup>7</sup> Np. w osnowie polichlorku winylu (PVC (PCW)).

ładunkowej, gdyż stal charakteryzuje się wyższą twardością i wytrzymałością na rozciąganie.

Powyższe istotnie wpływa na zapewnienie bezpieczeństwa w ruchu drogowym dla wszystkich jego uczestników, co jest bezwzględny warunkiem do spełnienia dla PTDŁ.

**Pytanie 4:**

*„Część VIII pkt 11 WET na PTDŁ: Czy Zamawiający dopuszcza żeby rama podwozia była ocynkowana ogniowo, a pomalowane na kolor zielony zostało jedynie obrzeże (profil obwodowy do którego przykręcone zostaną zawiasy burt, zamocowane słupki i ściana przednia)?*

*Przy takim rozwiązaniu cały stelaż z burtami, nadstawkami i obrzeżem widoczny byłby jako zielony (zgodnie z warunkami w WET na PTDŁ), natomiast rama stalowa podwozia przyczepy zachowałaby kolor ocynku (w przybliżeniu srebrny).”*

**Odpowiedź:**

Nie dopuszczam.

**UZASADNIENIE:**

Zaproponowana przez potencjalnego wykonawcę propozycja jest niekorzystna dla Sił Zbrojnych RP, gdyż obniża właściwości maskujące pojazdu.

Zgodnie z zapisem ujętym w części IV pkt 6 WET na PTDŁ, elementy podwozia<sup>8</sup> lub elementy fabrycznie wykonane z tworzyw sztucznych w kolorze ciemnozielonym z palety kolorów RAL lub w kolorze czarnym<sup>9</sup> nie muszą być przemalowywane oraz oznakowanie marki, modelu (fabrycznie: srebrne i błyszczące).

**Pytanie 5:**

*„Część VIII pkt 2 lit. c) WET na PTDŁ: System ASR chroni koła napędzane przed poślizgiem. Przyczepy zgodnie z WET na PTDŁ nie posiadają kół napędzanych. Czy można ten zapis uznać jako błędny i nie dotyczy tego przetargu?”*

**Odpowiedź:**

Podtrzymuje wymagania ujęte w części VIII pkt 2 lit. c) WET na PTDŁ.

**UZASADNIENIE:**

W tego typu przyczepach transportowych powszechnie stosowane są systemy kontrolujące trakcję do których zaliczyć można m.in. Electronic Braking System (EBS).

EBS jest zintegrowanym system wspomagającym elektronicznie pracę układu hamulcowego i zawiera w sobie m.in elementy:

1. Przeciwdziałające blokowaniu kół.
2. Stabilizujące tor jazdy.
3. **Kontrolujące trakcję.**
4. Sterujące rozdziałem siły hamowania w zależności od bieżącego rozkładu mas i obciążenia poszczególnych osi pojazdu.

<sup>8</sup> W tym elementy osprzętowe ramy, śruby i nakrętki w ramie, zderzaka, tarcz kół pojazdów oraz osi i/lub mostów napędowych.

<sup>9</sup> Dotyczy również odcieni koloru czarnego np. kolor grafitowy (opisywany jako „szaroczarny”).

Pozyskiwane w ostatnich latach na wyposażenie Sił Zbrojnych RP PTDŁ są wyposażone w system kontrolujący trakcję.

**Pytanie 6:**

*„Część VIII pkt 2 tiret 9 WET na PTDŁ: Jeśli założymy, że wymaganie WET na PTDŁ dotyczące możliwości załadunku 18 palet, dotyczy europalet o wymiarze 1 200 x 800 mm, to długość zewnętrzna stelaża, który spełni ten warunek wyniesie 7 450 mm. Stelaż o tej długości można wykonać na dwa sposoby: z jednym słupkiem środkowym lub z dwoma słupkami środkowymi. W przypadku stelaża z jednym słupkiem środkowym otrzymujemy dwie długie burty boczne/stronę (długość jednej burty to ok. 3,5 m i masa ok. 44 kg – burta aluminiowa. Można założyć, że operator przy otwieraniu/zamykaniu dźwiga około połowy tego ciężaru). Rozwiązanie z dwoma słupkami środkowymi jest rozwiązaniem droższym, ale bardziej przyjaznym jeśli chodzi o podnoszenie i opuszczanie burt i montaż/demontaż nadstawek.*

*Czy Zamawiający dopuszcza oba opisane sposoby wykonania stelaża?”*

**Odpowiedź:**

W WET na PTDŁ nie określono szczegółowego sposobu wykonania stelaża lecz określono jakie ma on spełniać warunki. Sposób zaprojektowania stelaża i jego wykonanie leży w gestii potencjalnego wykonawcy, przy spełnieniu wymagań określonych w WET na PTDŁ, przy zachowaniu zasad ergonomii ale przede wszystkim zasad bezpieczeństwa dla załogi pojazdu ciągnącego oraz innych użytkowników i uczestników ruchu drogowego.

Ponadto uwzględniając odpowiedź udzieloną na pytanie nr 3, nie dopuszczam zastosowania burt aluminiowych.

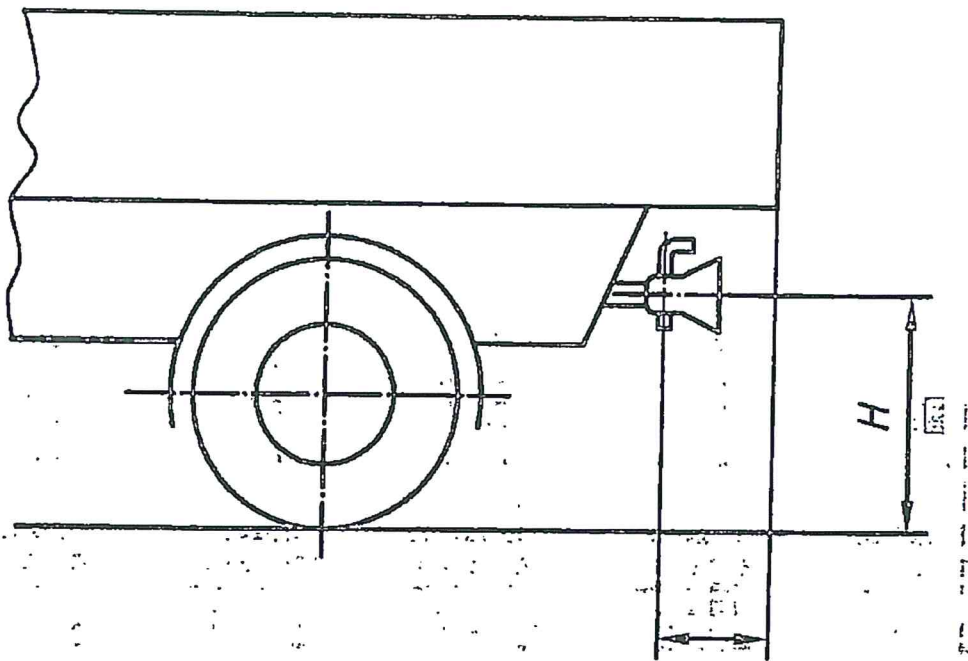
**UZASADNIENIE:**

Burty stalowe charakteryzują się większą sztywnością, twardością i wytrzymałością na rozciąganie, co jest bardzo istotne w zakresie załadunku a także samego przewozu ładunków.

Powyższe istotnie wpływa na zapewnienie bezpieczeństwa w ruchu drogowym dla wszystkich jego uczestników, co jest bezwzględnym warunkiem do spełnienia dla PTDŁ.

**Pytanie 7:**

*„Część VIII pkt 1 i 14 WET na PTDŁ: Przywołane w WET na PTDŁ akty prawne nie określają jednoznacznie zakresu wysokości położenia sprzęgu w pojeździe ciągnącym (mówiąc najprościej wymiar H mierzony w pionie między nawierzchnią, a środkiem sworznia sprzęgu zaczepowego do przyczepy – rysunek poniżej).*



Czy Zamawiający w tym zakresie dopuszcza jako wiążące ustalenia normy ISO 11406-2001? Jeśli nie proszę, proszę o podanie właściwego aktu prawnego, który to reguluje (i dokładną lokalizację zapisu w danym akcie prawnym) lub zakresu wysokości położenia oczka sprzęgu (H wg poniższego rysunku) jaką, dyszel przyczepy powinien obsługiwać?"

**Odpowiedź:**

Zgodnie z postanowieniami pkt. 1 i 14 w części VIII WET na PTDŁ, dyszel holowniczy musi spełniać wymagania norm europejskich<sup>10</sup> oraz przepisów prawa polskiego<sup>11</sup> i umożliwiać połączenie z pojazdem ciągnącym, w którym zastosowano sprzęg odpowiadający ww. wymaganiom.

Ponadto musi posiadać funkcję samopoziomowania<sup>12</sup> (np. sprężyny samopoziomujące) oraz możliwość połączenia ze sprzęgiem pojazdu holującego znajdującego się na innej wysokości niż dyszel pojazdu.

W zależności od zastosowanego dyszla holowniczego, musi on być zamocowany tak, aby mógł swobodnie poruszać się w płaszczyźnie pionowej, zgodnie z parametrami określonymi w ww. dokumentach.

<sup>10</sup> Regulamin nr 55 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych – jednolite przepisy dotyczące homologacji mechanicznych elementów sprzęgających zespołów pojazdów; Dyrektywa 94/20/WE Parlamentu Europejskiego i Rady Unii Europejskiej z dnia 30.05.1994 r. odnosząca się do mechanicznych urządzeń sprzęgających pojazdów silnikowych i przyczep oraz systemów ich mocowania do tych pojazdów.

<sup>11</sup> Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 marca 2013 r. w sprawie homologacji typu pojazdów samochodowych i przyczep oraz ich przedmiotów wyposażenia lub części (tekst jednolity; Dz. U. z 2015 roku poz. 1475).

<sup>12</sup> Poprzez zapis przedmiotowego pkt. należy rozumieć zastosowanie takiego rozwiązania, które umożliwi samoczynne utrzymanie dyszla, po odłączeniu od pojazdu, nie powodujące jego styk z podłożem.



Celowo nie podano wysokości położenia sprzęgu w pojeździe ciągnącym, gdyż znajduje się on na różnej wysokości w pojazdach Sił Zbrojnych RP, które były pozyskiwane również przed wejściem w życie ww. uregulowań prawnych.

Pozyskiwane w ostatnich latach pojazdy są wyposażone w urządzenia sprzęgające spełniające ww. unormowania.

Do celów projektowych można zastosować postanowienia Polskiej Normy PN-ISO 11406:2004/AC1:2020-02 „Ciężarowe pojazdy drogowe. Sprzęgi mechaniczne między pojazdami ciągnącymi z zaczepem tylnym a przyczepami z dyszlem. Zamienność.”, w której podano **zakres wysokości** na jakiej powinien znajdować się zaczep, w zależności od dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu lub przyczepy.

**Pytanie (dot. zadania nr 1, 2, 3);**

Zamawiający wymaga

Zgodnie z § 7 pkt. 10 wzoru umowy (załącznik nr 4 do SIWZ

Wykonawca ma obowiązek wystąpienia o wyznaczenie klasy MLC pojazdu.

Celem złożenia formularza danych pojazdu wojskowego do wyznaczenia wojskowej klasy obciążeń (MLC) do Wojskowego Instytutu Techniki Pancernej i samochodowej należy podać dane dot. pojazdu (ciągnika) dedykowanego do przedmiotowej przyczepy.

W związku z powyższym prosimy o przedstawienie danych dedykowanych ciągników do przyczepy małej średniej i dużej ładowności tj:

1. marka;
2. typ;
3. model;
4. rok produkcji;
5. masa własna pojazdu bez ładunku;
6. dopuszczalna masa całkowita w stanie pełnego załadunku lub masa bojowa;
7. obciążenie na 1 osi (MWP/DMC)
8. parametr "L" – odległość między osiami 1 a 2 (rysunek – załącznik nr 2)
9. parametr "I" – odległość między 2 osią a hakiem holowniczym (rysunek – załącznik nr 2)
10. parametr "h" – wysokość haka holowniczego (rysunek – załącznik nr 2)
11. szerokość pojazdu mierzona pomiędzy zewnętrznymi krawędziami opon najwęższej osi pojazdu.

**Odpowiedź:**

Ww zapis został omyłkowo wprowadzony do wzoru umowy dlatego zostaje on wykreślony.