

*Treść wyjaśnienia zapisów treści specyfikacji
istotnych warunków zamówienia*

~~1.Co oznaczają przekreślenia w tekście dokumencie Istotne Postanowienia Umowy znajdujące się między innymi na stronie 8 i 9 ?~~

Wszelkie przekreślenia tekstu oznaczają, że przekreślony zapis jest nieobowiązujący.

~~2.Zamawiający pisze o dokumencie pod nazwą Załącznik nr 3, jednak takiego dokumentu nie załącza, prosimy o wyjaśnienie.~~

~~**Do specyfikacji istotnych warunków zamówienia został dołączony Załącznik Nr 3 składający się z dwóch części odpowiadających podziałowi zamówienia na dwie części: Załącznik Nr 3.1 – Formularz ofertowy dla części 1 oraz Załącznik Nr 3.2 – Formularz ofertowy dla części 2.**~~

~~3.Dlaczego, na jakiej podstawie prawnej, Zamawiający zamieszcza na swojej stronie Biuletynu Informacji Publicznej informacje o postępowaniu z kilkudniowym opóźnieniem? Ogłoszenie i SIWZ zamieszczono około 19 października 2020 roku choć w Ogłoszeniu i SIWZ jest podana data rozpoczęcia postępowania o udzielenie zamówienia 16 października 2020 roku.~~

~~Publikując materiały postępowania (ogłoszenie o zamówieniu oraz SIWZ z załącznikami) na stronie internetowej w dniu 21.10.2020 r., a nie – jak twierdzi Wykonawca – w dniu 19.10.2020 r., Zamawiający wykonał dyspozycję art.42 ust.1 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r Prawo zamówień publicznych (tekst jedn. Dz. U. z 2019 r., poz. 1843, ze zm.) w brzmieniu, cyt.: *“Specyfikację istotnych warunków zamówienia udostępnia się na stronie internetowej od dnia zamieszczenia ogłoszenia o zamówieniu w Biuletynie Zamówień Publicznych albo publikacji w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej do upływu terminu składania ofert”.*~~

~~Postępowanie zostało wszczęte w dniu 16.10.2020 r. W tym dniu zostało przesłane do publikacji w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej “Ogłoszenie o zamówieniu”. Zarówno informacja o dacie opublikowania ogłoszenia w DUUE (21.10.2020 r.), jak też informacja o dacie jego przesłania (16.10.2020 r.) zamieszczone są w formularzu ogłoszenia (str. 1 oraz str.8 – część VI.5). Publikacja specyfikacji istotnych warunków zamówienia na stronie internetowej Zamawiającego przed dniem publikacji ogłoszenia o zamówieniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej stanowiłoby naruszenie cyt. wyżej ustawy.~~

~~4.Dlaczego, na jakiej podstawie prawnej Zamawiający zamieszcza z czterodniowym lub pięciodniowym opóźnieniem na swojej stronie Biuletynu Informacji Publicznych dane szczegółowe o zadaniu to znaczy pliki „Załączniki do SIWZ” jeśli postępowanie zostało ogłoszone 16 października a 19 października zamieszczono Ogłoszenie i SIWZ?~~

~~Uzasadnienie decyzji Zamawiającego jak w punkcie 3 powyżej.~~

~~Dodatkowo Zamawiający zauważa, że twierdzenie Wykonawcy, jakoby ogłoszenie o zamówieniu oraz SIWZ opublikowane zostały w dniu 19.10.2020 r., a załączniki do SIWZ dopiero w dniu 21.10.2020 r. jest nieprawdziwe. Wszystkie materiały postępowania zostały opublikowane łącznie na stronie internetowej Zamawiającego w dniu 21.10.2020 r. Zamawiający nie miał możliwości opublikowania ogłoszenia o zamówieniu w dniu 19.10.2020 r., gdyż go w tym dniu jeszcze nie posiadał, w DUUE ukazało się ono dopiero 2 dni później i dopiero od tej daty było ono widoczne zarówno dla Zamawiającego, jak też dla Wykonawców.~~

5.Jaki zakres prac wyznacza zamawiający w odniesieniu do układów biegowych, ciągłowo-zderzakowych i hamulcowych w wagonu pasażerskiego Ib oraz wagonów towarowych C-IX 870 203 i

870 204 gdy wagony mają posiadać możliwość „okazjonalnego przetaczania w obrębie stacji bądź też na niewielkie odległości”? Proszę o dokładną listę prac do wykonania.

Zamawiający wymaga przeprowadzenia następujących napraw przy wagonach Ci 13 234, 870 203 i 870 204.

Układ biegowy:

- wymontować zestawy kołowe z wagonu;
- zdemontować łożyska Pa2 oraz je rozmontować;
- zdemontować resory, oczyścić, uzupełnić brakujące elementy, pomalować;
- dokonać oględzin stanu zachowania kół bosych, obręczy, osi pod kątem pęknięć, odkształceń innych uszkodzeń;
- w przypadku wykrycia uszkodzeń dokonać napraw po zatwierdzeniu ich zakresu i metody przez Zamawiającego/Inspektora Nadzoru Inwestorskiego;
- dokonać koniecznych napraw w celu uzyskanie szczelności kadłubów łożysk

(wymiana uszczelek i uszczelnień wojłokowych);

- wymienić olej, przesmarować części wymagające takich czynności;- w przypadku wykrycia innych uszkodzeń – wszelkie uszkodzenia naprawić; - wszystkie wymagające tego elementy pomalować zgodnie ze specyfikacją.

Układ hamulcowy:

- zdemontować wszystkie elementy układu hamulcowego;
- zdemontowane elementy oczyścić ze rdzy, brudu, starej malatury itp.;
- przywrócić pełną sprawność i szczelność przewodu głównego 1 “ wraz z kurkami odcorurozrządczego. Zamontować nowe sprzęgi hamulcowe H701. W przypadku wykrycia wżerów korozyjnych, nieszczelności lub ubytków rury głównego przewodu – zamontować nowy. - w przypadku wagonu 870 203 uzupełnić brakujący fragmenty tablicy do przystawek zaworu rozrządczego układu hamulcowego;

-wszystkie pozostałe części układu hamulcowego zdemontować z wagonów, oczyścić ze rdzy, brudu, smarów itp., dokonać niezbędnych napraw i uzupełnień brakujących elementów zgodnie ze specyfikacją a następnie pomalować i zamontować powrotem na wagonie.

Nie jest wymagana sprawność głównych elementów układu hamulcowego (zawór rozrządczy, zbiornik powietrza, cylinder hamulcowy itd., jednak ich stan wizualny musi być dobry, natomiast części mechaniczne hamulca muszą pozostać na tyle sprawne (ruchome), aby nie nastąpiło blokowanie kół przez klocki.

W przypadku wagonu Ci 13 234 wymagana jest sprawność hamulca ręcznego czyli możliwość zahamowania wagonu, oraz zwolnienia hamulca przy pomocy układu hamulca ręcznego obsługiwanego z pomostu.

Układ ciągłowo-zderzny:

- zdemontować z wagonu zderzaki;
- zdemontować z wagonu haki oraz sprzęgi;
- zdemontować pozostałe elementy układu;
- w przypadku wykrycia pęknięć wymienić haki lub sprzęgi;
- oczyścić wszystkie elementy ze rdzy, brudu, smarów itp., a następnie pomalować zgodnie ze specyfikacją i zamontować na wagonie.

6.Co oznacza, że „wskazana” metoda połączenia jest „na czop”? Czy połączenia takie mają być stosowane, czy można zastosować inne? Jeśli tak, to jakie?

Zamawiający wymaga metody połączenia „na czop” przy odbudowie wagonów Ci 13234 oraz 870 203 i 870 204. Zamawiający dopuszcza jednak zastosowanie dodatkowych (równoważnych) metod połączenia wzmacniających połączenie „na czop”. Oznacza to że można stosować wszelkie kątowniki wzmacniające (usztywniające) dane połączenie. Zamawiający wymaga też, aby połączenie na czop było wzmocnione odpowiednim dla danego rodzaju drewna klejem.

7.Czy zamawiający dopuszcza zastosowanie na dach blachy ocynkowanej o grubości większej niż 0,65mm na przykład ocynkowanej 0,8mm lub 1,0mm ?

Zamawiający dopuszcza zastosowanie na dach blachy ocynkowanej o grubości większej niż 0,65mm i nie grubszej niż 1,2mm. Zamawiający wymaga zastosowania blachy cynkowej.

8.Czy zamawiający dopuszcza zastosowanie w wagonie pasażerskim Ib innego rodzaju zamknięcia dla otworów rewizyjnych korytek odpływowych niż na klucz konduktorski?

Zamawiający dopuszcza w wagonie Ci 13234 zastosowanie innego rodzaju zamknięcia dla otworów rewizyjnych korytek odpływowych niż na klucz konduktorski. Propozycje zastosowania innych rodzajów zamknięć Wykonawca przedstawi Zamawiającemu/Inspektorowi Nadzoru Inwestorskiego, który podejmie decyzje o wyborze i zastosowaniu jednego z przedstawionych.

9.Jaki gatunek „blachy stalowej czarnej” należy zastosować do poszycia zewnętrznego wagonu pasażerskiego, jego drzwi itp.?

Zamawiający informuje że do poszycia zewnętrznego wagonu pasażerskiego, jego drzwi itp. należy zastosować blachy o odpowiedniej grubości i gatunku.

10.Czy zamawiający dopuszcza zastosowanie szkła do okien, drzwi zewnętrznych i pozostałych o innej (większej) grubości niż 3mm ?

Zamawiający dopuszcza zastosowanie szkła do okien, drzwi itp. o grubości większej niż 3mm.

11.Czy wsporniki do stopni, wsporniki sygnałowe muszą być wykonane jako kute czy też mogą zostać ukształtowane poprzez gięcie profilu (kształtownika czy pręta) o takiej samej grubości jak oryginalne?

Zamawiający dopuszcza zastosowanie giętych profili zamiast kutych o wymiarach zgodnych z oryginałami w przypadku stopni czy wsporników.

12.W jaki sposób należy przymocować wymienione elementy urządzeń zewnętrznych takich jak np.: uchwyty wejściowe, uchwyty dla spinacza?

Zamawiający wymaga stosowanie mocowań zgodnie z oryginalną dokumentacją techniczną wagonów. Oznacza to że elementy, które oryginalnie mocowane były ma śruby tak właśnie powinny być zamocowane. Nie dopuszcza się stosowania spawania zamiast łączenia na śruby.

W wyjątkowych sytuacja po uzyskaniu zgody Zamawiającego/Inspektora Nadzoru Inwestorskiego Wykonawca będzie mógł zastosować inną metodę montażu (połączenia).

13.Czy zamawiający wymaga stosowania nitowania do montażu poszczególnych części czy też dopuszcza spawanie jako metodę łączenia?

Zamawiający nie wymaga stosowania nitowania do montażu poszczególnych części. Dopuszczane jest stosowanie spawania. Wszystkie spawy muszą być wykonywane jako spawy ciągłe. Jednocześnie Zamawiający wymaga aby w przypadku stosowania spawania elementów np. ostojnicy wagonu w miejscu bardzo widocznym, Wykonawca szlifował spaw (zachowując jednak

jego wytrzymałość) oraz zamontował repliki główek nitów. Miejsca, w których taka operacja będzie musiała być zastosowana wskaże Zamawiający/Inspektor Nadzoru Inwestorskiego.

14. Przygotowania ilu rysunków warsztatowych dla wagonu pasażerskiego Ib oraz dla wagonów towarowych C-IX 870 203 i 870 204 wymaga zamawiający od wykonawcy? W jakiej skali mają one być wykonane?

Zamawiający określa, że Wykonawca będzie zobowiązany przygotować 20-50 rysunków technicznych warsztatowych uściślających konkretne rozwiązania. Rysunki mają być wykonane w skali 1:1, 1:2, 1:5, 1:10 w zależności od wielkości przedstawianego elementu (detalu).

15. Z jakiego materiału ma być odtworzona replika zbiornika gazu w wagonie pasażerskim Ib? **Zamawiający wymaga aby replika zbiornika gazu wykonana była ze stali. Należy zastosować blachy o odpowiedniej grubości. Zamawiający nie wymaga, aby replika posiadała cech użytkowe, była spawana zgodnie z rygorami spawania zbiorników ciśnieniowych itp. (jednak jego stan wizualny musi być dobry).**

16. Czy obecnie zamontowane nadwozie wagonu pasażerskiego Ib ma zostać zlikwidowane czy też zdemonstrowane w całości i przekazane zamawiającemu?

Obecnie zamontowane nadwozie wagonu pasażerskiego ma zostać zutyliizowane we własnym zakresie przez Wykonawcę w uzgodnieniu z Zamawiającym/ Inspektor Nadzoru Inwestorskiego.

17. W dokumentacji wagonu pasażerskiego Ib projektant pisze o usunięciu dospawanych (prawdopodobnie podczas przeróbki wagonu socjalny) części ramy wagonu (czołownic). Czy należy zatem w ramach naprawy ramy wagonu dospawać właściwe elementy czy można pozostawić ramę w takim stanie jak jest?

Zamawiający wymaga przeprowadzenia naprawy ramy wagonu (podłużnic, czołownic, poprzecznic itd.) w celu doprowadzenia jej do formy i wymiarów zgodnych z oryginalnym (w przypadku ich złego stanu, stan wizualny musi być dobry). W przypadku konieczności Wykonawca jest zobowiązany do przeprowadzenia takich robót.

18. Czy zamawiający wymaga naprawy wsporników nadwozia wagonu pasażerskiego Ib, oraz wagonów towarowych C-IX 870 203 i 870 204?

Zamawiający wymaga naprawy (uzupełnienia) usuniętych końcówek wsporników nadwozia wagonu Ci 13234. Końcówki mogą zostać przymocowane do istniejących elementów metodą spawania.

19. Czy zamawiający dopuszcza zastosowanie w wagonach towarowych C-IX 870 203 i 870 204 śrub kłamrowych M10 zamiast M12?

Zamawiający nie dopuszcza zastosowania w wagonach śrub kłamrowych M10 (oraz M8) zamiast M12. Wykonawca jest zobowiązany do zastosowania śrub kłamrowych z łbem wypukłym M12 odmiany B o wymiarach kłamry 55mmx20mm i długości trzpienia dostosowanej do grubości desek poszycia ścian i drzwi właściwych dla danego umiejscowienia konkretnej deski.

20. Na rysunkach wagonów towarowych C-IX 870 203 i 870 204 wagony mają dach wykonany z materiału opisanego w dokumentacji (płótno). Na zdjęciach widać, że wagony mają dach z blachy.

Jakie konkretnie dachy mają być wykonane do jednego i drugiego wagonu – metalowe czy z impregnowanego płótna?

Zamawiający wymaga w przypadku wagonu 870 203 wykonanie całkowicie nowego poszycia dachu wagonu z nowej blachy cynkowej o grubości 0,65mm (lub 0,8 lub 1,0mm zgodnie z treścią odpowiedzi na pytanie numer 44). Blachy muszą być łączone ze sobą na podwójny rąbek leżący. Wymiary arkuszy blach muszą być takie same jak na obecnie zamontowanym wagonie. Demontaż obecnego poszycia musi zostać przeprowadzony z największą ostrożnością mającą na celu uniknięcie uszkodzeń oryginalnych, demontowanych blach poszycia ze względu na planowanie ich użycia do naprawy wagonu 870 204. Zdemontowane z wagonu 870 203 blachy dachu należy odpowiednio zmagazynować w sposób, który zapewni możliwość ich ponownego użycia w trakcie prac renowacyjnych.

Zamawiający wymaga w przypadku wagonu 870 204 wykonania renowacji obecnie zamontowanego poszycia dachu wagonu. Zamawiający wymaga aby Wykonawca dokonał wszystkich niezbędnych napraw obecnie zamontowanych na dachu blach stalowych ocynkowanych, zlikwidował wszystkie przecieki i nieszczelności, zaślepił nieoryginalne otwory. Jako wskazaną metodę naprawy Zamawiający określa lutowanie bądź spawanie blach. Należy wykonać też nowe pokrycie ocynkiem (wykorzystując np. ocynk w sprayu). Blachy muszą być łączone ze sobą na podwójny rąbek leżący. Wymiary arkuszy blach muszą być takie same jak na obecnie zamontowanym wagonie. W przypadku gdy stan zachowania poszczególnych arkuszy blach nie będzie pozwalać na ich naprawę, Wykonawca po uzyskaniu zgody Zamawiającego/Inspektora Nadzoru Inwestorskiego będzie zobowiązany do zamiany danego arkusza (arkuszy) na oryginalne arkusze blachy ocynkowanej pochodzące z dachu wagonu 870 203. Szczegółowy zakres koniecznych do wykonania przez Wykonawcę prac zostanie określony i zatwierdzony przez Zamawiającego/Inspektora Nadzoru Inwestorskiego po demontażu wewnętrznego poszycia dachu oraz szczegółowych oględzinach stanu zachowania dachu wagonu 870 204 i możliwości jego dalszego użytkowania.

21. Z jakich materiałów mają być wykonane repliki podciągów i śrub rzymskich w wagonach C-IX 870 203 i 870 204?

Zamawiający wymaga aby repliki podciągów i śrub rzymskich wykonane były ze stali (w przypadku rur) i ze stali bądź w formie odlewów z żeliwa lub staliwa (w przypadku śrub rzymskich). Zamawiający nie dopuszcza wykonania replik tych elementów z innych materiałów (np. drewna, tworzyw sztucznych itp.)

22. Jakie farby należy użyć do wykonania malatury podwozia wagonu pasażerskiego Ib i wagonów towarowych C-IX 870 203 i 870 204?

Zamawiający wymaga użycia farb typu epoksydowego jako podkład i farb typu poliuretanowego jako farba nawierzchniowa. Metoda nanoszenia farby: natrysk hydrodynamiczny a w przypadku małych detali i trudno dostępnych miejsc ręcznie przy pomocy pędzla lub wałka.

23. Z jakiej blachy wykonać stopnie na ścianach czołowych wagonów towarowych C-IX 870 203 i 870 204?

Zamawiający wymaga aby stopnie na ścianach czołowych wagonów wykonane były z nowej blachy ryflowanej leżkowej i właściwie uformowane. Dopuszcza się też wykonanie z nowej blachy ryflowanej romboidalnej.

24. Jaki stopień wysuszenia powinna mieć tarcica wagonowa do poszycia ścian wagonu pasażerskiego Ib i wagonów towarowych C-IX 870 203 i 870 204?

Zamawiający informuje, że tarcica wagonowa do poszycia ścian wagonów towarowych musi być wysuszona zgodnie z wytycznymi opisanymi w normie PN-77/D-94006.

25. Jakie badania i jakie naprawy części biegowych, ciąglowo-zderznych i hamulcowych należy konkretnie wykonać przy wagonie pasażerskim Ib i wagonach towarowych C-IX 870 203 i 870 204?

Zamawiający wymaga przeprowadzenia następujących badań i napraw.

Układ biegowy:

- wymontować zestawy kołowe z wagonu;
- zdemontować łożyska Pa2 oraz je rozmontować;
- zdemontować resory, oczyścić, uzupełnić brakujące elementy, pomalować;
- dokonać oględzin stanu zachowania kół bosych, obręczy, osi pod kątem pęknięć, odkształceń innych uszkodzeń;
- w przypadku wykrycia uszkodzeń dokonać napraw po zatwierdzeniu ich zakresu i metody przez Zamawiającego/Inspektora Nadzoru Inwestorskiego;
- dokonać koniecznych napraw w celu uzyskania szczelności kadłubów łożysk (wymiana uszczelki i uszczelnienia wojłokowych);
- wymienić olej, przesmarować części wymagające takich czynności; - w przypadku wykrycia innych uszkodzeń, wszelkie uszkodzenia naprawić; - wszystkie wymagające tego elementy pomalować zgodnie ze specyfikacją.

Układ hamulcowy:

- zdemontować wszystkie elementy układu hamulcowego;
- zdemontowane elementy oczyścić ze rdzy, brudu, starej malatury itp.;
- przywrócić pełną sprawność i szczelność przewodu głównego 1'' wraz z kurkami odcinającymi (końcowymi) oraz zaworem (kurkiem) zamykającym dopływ powietrza do zaworu rozrządczego. Zamontować nowe sprzęgi hamulcowe H701. W przypadku nieszczelności zaworów – wymienić na nowe bądź staroużyteczne lecz w pełni funkcjonalne. W przypadku wykrycia wżerów korozyjnych, nieszczelności lub ubytków rury głównego przewodu – zamontować nowy. - w przypadku wagonu 870 203 uzupełnić brakujące fragmenty tablicy do przystawek zaworu rozrządczego układu hamulcowego;
- wszystkie pozostałe części układu hamulcowego zdemontować z wagonów, oczyścić ze rdzy, brudu, smarów itp., dokonać niezbędnych napraw i uzupełnień brakujących elementów zgodnie ze specyfikacją a następnie pomalować i zamontować powrotem na wagonie.

Nie jest wymagana sprawność głównych elementów układu hamulcowego (zawór rozrządczy, zbiornik powietrza, cylinder hamulcowy itd.), jednak ich stan wizualny musi być dobry, natomiast części mechaniczne hamulca muszą pozostać na tyle sprawne (ruchome), aby nie nastąpiło blokowanie kół przez klocki.

W przypadku wagonu Ci 13 234 wymagana jest pełna sprawność hamulca ręcznego czyli możliwość zahamowania wagonu oraz zwolnienia hamulca przy pomocy układu hamulca ręcznego obsługiwanego z pomostu.

Układ ciąglowo-zderzny:

- zdemontować z wagonu zderzaki;
- zdemontować z wagonu haki oraz sprzęgi;
- zdemontować pozostałe elementy układu;
- w przypadku wykrycia pęknięć wymienić haki lub sprzęgi;
- oczyścić wszystkie elementy ze rdzy, brudu, smarów itp., a następnie pomalować zgodnie ze specyfikacją i zamontować na wagonie.

26.Czy zamawiający potwierdza, że stan techniczny, wagonu pasażerskiego Ib i wagonów towarowych C-IX 870 203 i 870 204 jest na tyle dobry, że wykonawca może transportować je w składzie pociągu?

Zamawiający nie potwierdza, że stan techniczny wagonu pasażerskiego i wagonów towarowych jest obecnie na tyle odpowiedni, że Wykonawca może transportować je w składzie pociągu. Zamawiający informuje, że naprawa może być wykonana loco stacja Basznia Dolna. Transport w składzie pociągu Wykonawca dokona na koszt własny i na własną odpowiedzialność.

27.Jaką dokładnie metodę konserwacji desek poszycia metodę konserwacji drewna wymaga zamawiający w odniesieniu do desek poszycia wagonu towarowego C-IX870 204? Jakie należy użyć środki chemiczne, jakie prace należy wykonać?

Zamawiający nie może obecnie określić dokładnych metod konserwacji desek poszycia wagonu 870 204, ponieważ nie do końca jest znany faktyczny stan zachowania desek. Po stronie Wykonawcy jest wykonanie dokładnej oceny stanu zachowania zarówno poszczególnych desek jak i całych wykonanych z nich elementów (ściany boczne, ściany czołowe, poszycie wewnętrzne dach, drzwi, podłogi itd.) oraz zaproponowanie zastosowania odpowiednich do ich stanu metod prac konserwatorskich, oraz doboru właściwych materiałów w celu wykonania odpowiednich prac renowacyjnych. Zamawiający jest zobowiązany zatwierdzić u Zamawiającego/Inspektora Nadzoru Inwestorskiego zaproponowanej metody zabezpieczenia desek poszycia wagonu 870 204 oraz zatwierdzić materiały jakie zostaną do tych prac zastosowane.

Jednocześnie Zamawiający wymaga, aby Wykonawca w wagonie 870 204 pozostawił w stanie nienaruszonym jak największą ilość obecnie istniejącej na wewnętrznych ścianach wagonu malatury, którą należy poddać właściwej konserwacji.

28.Jakie będą kryteria odnośnie decyzji o zamianie na nowe lub pozostawieniu starych śrub klamrowych na wagonach towarowych C-IX 870 203 i 870 204?

Zamawiający wymaga aby wymianie na nowe podlegały wszystkie śruby klamrowe M12 na wagonie 870 203. Wszystkie zdemontowane śruby należy w odpowiedni sposób zmagazynować w celu ewentualnego wykorzystania ich do renowacji wagonu 870 204

W przypadku wagonu 870 204 wymianie podlegać będą nieoryginalne śruby mocujące deski poszycia (na przykład zastosowane śruby zamkowe) a także te które mają uszkodzone gwinty, nadłamane, pęknięte, uszkodzone przez korozję, innych wymiarów niż M12 odmiana B). W miejsce usuniętych śrub Wykonawca zobowiązany jest w pierwszej kolejności zamontować staroużyteczne, będące w odpowiednim stanie zachowania śruby klamrowe M12 odmiany B pozyskane z wagonu 870 203 a w przypadku gdy ilość śrub staroużytecznych będzie niewystarczająca – nowych śrub M12 odmiana B.

29.Jaki typ śrub klamrowych należy zastosować do podłogi wagonów towarowych C-IX 870 203 i 870 204?

Zamawiający wymaga zastosowania do podłogi wagonów:

- śrub klamrowych z łbem płaskim M12 o wymiarach klamry 55mmx20mm i długości trzpieniadostosowanej do grubości desek podłogowych; lub
- śrub klamrowych wypukłych z łbem wypukłym M12 odmiany B o wymiarach klamry 55mmx20mm i długości trzpienia dostosowanej do grubości desek podłogowych.

30. Jakie prace zamienne wykonawca ma wykonać w przypadku, gdy po demontażu desek poszycia wagonu towarowego C-IX 870 204 okaże się że wszystkie bądź część z nich są w tak złym stanie, że nie nadają się do konserwacji a następnie ponownego montażu na wagonie?

Ocenę stanu zachowania desek i ich przydatności do ponownego wykorzystania zobowiązany jest przeprowadzić Wykonawca. Wnioski z tej oceny muszą zostać zatwierdzone przez Zamawiającego/ Inspektora Nadzoru Inwestorskiego, który musi wyrazić zgodę na zastąpienie poszczególnych oryginalnych elementów odeskowania i/lub całych ścian innymi materiałami (nowymi deskami).

W przypadku gdy stan desek poszycia wagonu 870 204 uniemożliwi ich ponowny montaż Wykonawca jest zobowiązany użyć staroużytecznych desek pochodzących z wagonu 870 203. Z tego powodu po demontażu oryginalnych desek z poszycia wagonu 870 203 Wykonawca jest zobowiązany do ich zmagazynowania w miejscu zapewniającym właściwe przechowywanie. W przypadku gdy stan zachowania desek poszycia wagonu 870 203 nie będzie odpowiedni do ich zastosowania na wagonie 870 204 Wykonawca jest zobowiązany do uzyskania zgody Zamawiającego/Inspektora Nadzoru Inwestorskiego na zastosowanie nowych desek poszycia. Przy zastosowaniu nowych desek poszycia należy je zabezpieczyć farbami o kolorze i fakturze jak najbardziej zbliżonej do koloru i faktury oryginalnych desek powtórnie zamontowanych po konserwacji (renowacji) na wagonie.

31. Jakie prace zamienne ma wykonać wykonawca w przypadku, gdy po demontażu z wagonu blachy poszycia dachu wagonów towarowych C-IX 870 203 i 870 204 okaże się że ich stan nie pozwala na ponowny montaż lub po ich zamontowanie dach nie będzie szczelny?

W przypadku gdy stan zachowania poszczególnych arkuszy blach nie będzie pozwalać na ich naprawę, Wykonawca po uzyskaniu zgody Zamawiającego/Inspektora Nadzoru Inwestorskiego będzie zobowiązany do zamiany danego arkusza (arkuszy) na oryginalne arkusze blachy ocynkowanej pochodzące z dachu wagonu 870 203. Szczegółowy zakres koniecznych do wykonania przez Wykonawcę prac zostanie określony i zatwierdzony przez Zamawiającego/Inspektora Nadzoru Inwestorskiego po demontażu wewnętrznego poszycia dachu oraz szczegółowych oględzinach stanu zachowania dachu wagonu 870 204.

(Patrz odpowiedź na pytanie nr 20).

32. Czy zamawiający posiada rysunki techniczne czy warsztatowe połączeń desek poszycia ścian wagonów towarowych C-IX 870 203 i 870 204?

Zamawiający nie posiada rysunków technicznych połączeń desek poszycia ścian wagonów towarowych. Wykonawca jest zobowiązany do wykonania rysunków technicznych warsztatowych w skali 1:1 takiego połączenia dla każdej z grubości desek, zgodnego w przepisami kolejowymi dla ścian polskich wagonów towarowych z połowy XX wieku oraz zatwierdzeniu projektu połączenia, które dokona Zamawiający/Inspektor Nadzoru Inwestorskiego. Wymiary poszczególnych desek muszą być zgodne z zamieszczonymi w dokumentacji rysunkami wagonów.

33. Na jakich warunkach zamawiający przewiduje przedłużenie terminu realizacji zamówienia?

Zamawiający przewiduje przedłużenie terminu realizacji zamówienia na warunkach określonych w Załączniku Nr 4 do SIWZ – Istotne postanowienia umowy.

34. Czy po zrealizowaniu części robót zgodnie z zatwierdzonym przez zamawiającego harmonogramem finansowo-terminowo-rzeczowym i po odbiorze danego etapu robót przez inspektora nadzoru albo

zakończeniu prac przy jednym z wagonów, wykonawca będzie mógł wystawić fakturę zamawiającemu przed pierwszym kwartałem 2021 roku na przykład w grudniu 2020 roku?

Warunki rozliczeń za wykonany przedmiot zamówienia opisano w Rozdziale IV SIWZ oraz w § 3 Załącznika Nr 4 do SIWZ – Istotne postanowienia umowy.

35.Czy po zakończeniu danego etapu prac i odbiorze dokonanym przez inspektora nadzoru inwestorskiego (zgodnie z harmonogramem finansowoterminowo-rzeczowym), protokół odbioru prac będzie traktowany jako dokument zobowiązujący zamawiającego do wypłaty - po wystawieniu faktury VAT - wynagrodzenia za wykonane do tego czasu prace, których odbiór został potwierdzony przez inspektora?

Odpowiedź jak w punkcie 34 powyżej.

36.Czy zamawiający posiada Specyfikację Techniczną Wykonania i Odbioru Robót lub Warunki Techniczne Wykonania i Odbioru dla wagonu pasażerskiego Ib i wagonów towarowych C-IX 870 203 i 870 204?

37.Czy Zamawiający wymaga aby wszyscy pracownicy wykonujący prace przy renowacji wagonu pasażerskiego Ib i wagonów towarowych C-IX 870 203 i 870 204 byli zatrudnieni przez wykonawcę na umowę o pracę na czas nieokreślony?

Zamawiający podtrzymuje postanowienia SIWZ oraz informuje, że w żadnym dokumencie postępowania nie nakłada na Wykonawcę obowiązku zatrudnienia pracowników w oparciu o umowę na czas nieokreślony.

38.Jaką wilgotność (wyrażoną w procentach) muszą mieć deski i bale drewna przeznaczonego do odbudowy wagonu pasażerskiego zgodnie z wymaganiami Zamawiającego, mówiącymi o stosowaniu sezonowanego drewna do odbudowy wagonu?

Zamawiający informuje, że tarcica wagonowa powinna mieć wilgotność zgodnie z warunkami określonymi w normie PN-77/D-94006. Taki sam poziom wilgotności powinny mieć bale i inne elementy drewniane wchodzące w skład konstrukcji wagonu pasażerskiego Ib i wagonów towarowych C-IX.

39.W poprzednich postępowaniach o udzielenie zamówienia na renowację wagonu pasażerskiego Ib oraz wagonów towarowych C-IX 870 203 i 870 204, które prowadził Zamawiający w I i II kwartale 2020 roku i które zostały unieważnione podany był termin zakończenia prac wrzesień 2021 roku – czyli wykonawca otrzymywał na realizację zadań co najmniej 12 albo 18 miesięcy. W obecnie prowadzonym postępowaniu Zamawiający podaje wymagany termin zakończenia taki sam jak we wcześniejszych postępowaniach – czyli wrzesień 2021 roku. Oznacza to, że Wykonawca będzie musiał zrealizować zadanie w przeciągu około 8 miesięcy jeśli Zamawiający podpisze umowę z wykonawcą około 1 stycznia 2021 roku. Czy Zamawiający wziął pod uwagę znaczący wzrost kosztów, które będzie musiał ponieść Wykonawca podczas prowadzenia renowacji wagonu w tak krótkim czasie? **Zamawiający przedłuży odpowiednio termin realizacji zamówienia dokonując modyfikacji SIWZ (Patrz “Modyfikacja SIWZ”).**

40.Czy w związku z bardzo krótkim czasem wskazanym przez Zamawiającego na realizację zadania, Zamawiający dopuszcza na etapie podpisywania umowy przesunięcie ostatecznego terminu odbioru prac? Jeżeli tak to o jaki termin może wnioskować wykonawca?

Zamawiający podtrzymuje zapisy SIWZ dotyczące możliwości przedłużenia terminu realizacji zamówienia, określone w § 11 Załącznika Nr 4 do SIWZ – Istotne postanowienia umowy.

41. Na jak długi okres wykonawca może przedłużyć termin związania z ofertą? **Wykonawca może przedłużyć termin związania ofertą o dowolny okres.**

42. Czy zamawiający dopuszcza możliwość oczyszczania powierzchni za pomocą metody ścierno-strumieniowej wagonów przed ich demontażem – czyli gdy są w całości?

Oczyszczanie musi odbyć się ręcznie lub przy użyciu narzędzi mechanicznych. Zamawiający dopuszcza stosowania metody ścierno-strumieniowej do oczyszczania wagonów w przypadku uzyskania efektów jak czyszczenie ręczne decyzja Zamawiającego/Inspektora Nadzoru Inwestorskiego.

43. Czy do wykonania powłok antykorozyjnych elementów zewnętrznych wagonu pasażerskiego Ib i wagonów towarowych C-IX 870 203 i 870 204 oraz elementów stale wystawionych na działanie czynników zewnętrznych zamawiający dopuszcza użycie jedynie podkładu epoksydowego oraz poliuretanowej powłoki nawierzchniowej nakładanych metodą hydrodynamiczną?

Zamawiający wymaga zgodnie z zapisami programu konserwatorskiego zastosowania farb podkładowych typu epoksydowego i farb nawierzchniowych typu poliuretanowego. Metoda nanoszenia powłok antykorozyjnych to natrysk hydrodynamiczny w przypadku dużych powierzchni i ręcznie za pomocą wałka lub pędzla w przypadku detali i niewielkich, trudno dostępnych miejsc.

44. Co ma zrobić wykonawca jeżeli po zdemontowaniu odeskowania z wagonu C-IX nr 870 204 nie będzie się ono nadawało do ponownego montażu? **Patrz odpowiedź na pytanie nr 30.**

45. W jakim terminie od daty podpisania umowy wykonawca powinien rozpocząć operację transportu wagonu pasażerskiego Ib oraz wagonów towarowych C-IX 870 203 i 870 204? na miejsce prowadzenia prac?

Zamawiający podtrzymuje postanowienia SIWZ I nie określa terminu dla w/w czynności. Prace konserwatorskie można prowadzić loco stacja Basznia Dolna po podpisaniu umowy.

46. Co robi zamawiający w przypadku, gdy odbiór ostateczny na miejscu docelowego postoju wagonu pasażerskiego Ib i wagonów towarowych C-IX 870 203 i 870 204 będzie niemożliwy ze względu na opóźniające się prace budowlane?

Miejsce postoju wagonów nie koliduje z terenem prowadzenia robót budowlanych.

47. W związku z zapisem w Ogłoszeniu brzmiącym: „Zamawiający dopuszcza zastosowanie replik brakujących części wykonanych ze stali, w miejsce mosiężnych czy żeliwnych, zalecanych w szczegółowym opisie przedmiotu zamówienia” prosimy o dokładne wskazanie z jakiego gatunku stali mają zostać wykonane repliki, czy ma być to stal jaka została użyta pierwotnie przy produkcji wagonu pasażerskiego Ib i wagonów towarowych C-IX 870 203 i 870 204?

Zamawiający informuje, że zapis dotyczący zastępowania elementów żeliwnych stalowymi jest rozszerzeniem katalogu materiałów, jakie Wykonawca może wykorzystywać przy pracach renowacyjnych wagonów. Oznacza to, że elementy – repliki, które w programie konserwatorskim wskazano jako możliwe do wykonania z żeliwa bądź staliwa mogą także być wykonane ze stali.

Należy przez to rozumieć, że Wykonawca może wykonać (wykorzystując odpowiednie dla danych materiałów metody produkcji i obróbki), te elementy, które zastępują oryginalne części wykonane w specjalnych procesach i przy użyciu gatunkowych materiałów jak itp. podciągi, wsporniki (oryginalnie produkowane w procesie kucia) zarówno przy zastosowaniu odlewów żeliwnych czy

staliwnych jak i ze stali zarówno oryginalnego gatunku czyli stale konstrukcyjne przeznaczone do takiej obróbki jak również ze stali konstrukcyjnej węglowej zwykłej jakości ogólnego przeznaczenia.

48.W związku z zapisem w Ogłoszeniu brzmiącym: „Zamawiający dopuszcza zastosowanie replik brakujących części wykonanych ze stali, w miejsce mosiężnych czy żeliwnych, zalecanych w szczegółowym opisie przedmiotu zamówienia” prosimy o wskazanie jaką metodę spajania nakazuje Zamawiający w przypadku złożonych pod względem kształtu czy budowy elementów, które zamiast metody odlewania mają być wykonane ze stali.

Zamawiający nie wskazuje konkretniej metody spajania poszczególnych elementów. Wybór odpowiedniej technologii należy do Wykonawcy i musi być dostosowany do użytego materiału, przeznaczenia i wyglądu danej części itp. Po określeniu jaki rodzaj łączenia danego elementu ma zostać zastosowany, Wykonawca zatwierdza metodę u Zamawiającego/ Inspektora Nadzoru Inwestorskiego.

49.W związku z zapisem w Ogłoszeniu brzmiącym: „Zamawiający dopuszcza zastosowanie replik brakujących części wykonanych ze stali, w miejsce mosiężnych czy żeliwnych, zalecanych w szczegółowym opisie przedmiotu zamówienia” prosimy o wskazanie jakie zdaniem Zamawiającego elementy były wskazane jako „odlewy mosiężne” w wagonie pasażerski Ib (nie dotyczy oryginalnie wykonanych klamek i sztyldów przy klamkach oraz uchwytów do podnoszenia okien)?

Zamawiający informuje, że nie wymaga stosowania odlewów mosiężnych w wagonie pasażerskim Ib. Jednakże Zamawiający wymaga aby z mosiądzu (tutaj rozumianego jako stop miedzi i cynku) wykonane były repliki tabliczek firmowych na wagonach C-IX. Natomiast w wagonie pasażerskim wymienione powyżej klamki i sztyldy muszą być powleczone mosiądzem lub brązem (na przykład metodą galwanizacji) w celu nadania im właściwego wyglądu i barwy.

50.Czy Zamawiający będzie wymagał od Wykonawcy wykonania instalacji oświetleniowej i gniazdek prądowych w wagonach towarowych C-IX 870 203 I 870 204 w takim zakresie jak w poprzednio ogłoszonym postępowaniu w lecie 2020 roku? **Tak.**

51.Czy Zamawiający wymaga, pozostawienia starych desek poszycia podłóg w wagonach towarowych C-IX 870 203 i 870 204 czy nakazuje ich wymianę na nowe?

Zamawiający wyjaśnia, że w przypadku desek poszycia podłóg w wagonach C-IX 870 203 i 870 204 należy postępować analogicznie jak w przypadku poszycia ścian bocznych i czołowych. Opis postępowania znajduje się w odpowiedzi na pytanie nr 30.

52.W związku z żądaniami Zamawiającego dotyczącymi renowacji wagonów towarowych C-IX 870 203 i 870 204 i odnoszącymi się do zapisu „Zamawiający wymaga, aby oszalowanie ścian bocznych i czołowych poddać w pierwszej kolejności renowacji z zachowaniem istniejącego odeskowania” prosimy o wskazanie, w którym miejscu zamieszczonej przez Zamawiającego dokumentacji naprawczej dla wagonu C-IX 870 203 jest opisany taki zakres prac czyli renowacja ścian bocznych i czołowych z zachowaniem istniejącego odeskowania”.

Zamawiający informuje, że opis procesu naprawczego polegającego na renowacji istniejącego poszycia wagonu towarowego serii C-IX znajduje się w dokumentacji konserwatorskiej wagonu 870 204.

53. W związku z żądaniami Zamawiającego dotyczącymi renowacji wagonu towarowego C-IX 870 203 i odnoszącymi się do zapisu „Zamawiający wymaga, aby oszalowanie ścian bocznych i czołowych poddać w pierwszej kolejności renowacji z zachowaniem istniejącego odeskowania” prosimy o informację jak należy rozumieć inny zapis SIWZ mówiący, że wagon ma być odtworzony do stanu z 1937 roku czyli praktycznie do stanu w jakim opuścił fabrykę zbudowany z sezonowanych, nowych, równych desek będących poszyciem ścian wagonu, a obecne odeskowanie jest w bardzo złym stanie technicznym i wizualnym? Czy w związku z tym Zamawiający wymaga od wykonawcy dokonania też prac polegających między innymi na szpachlowaniu poszycia ścian bocznych w celu poprawy ich wyglądu aby uzyskać efekt „nowego wagonu z 1937 roku”?

Zamawiający wyjaśnia, że przytoczony wyżej zapis jest rozszerzeniem katalogu metod stosowanych przy wykonywaniu prac renowacyjnych wagonu C-IX 870 203. Należy przez to rozumieć, że Zamawiający wymaga aby po renowacji wygląd wagonu C-IX 870 203 był jak najbardziej zbliżony do stanu z lat 1937-1939 (wyjątki takie jak sprzęgi pojedyncze czy poszycie dachu są opisane w programie konserwatorskim). Zamawiający więc dopuszcza wykorzystanie przez Wykonawcę obecnie zamontowanego poszycia wagonu jednakże pod warunkiem, iż zostanie on poddany właściwym zabiegom konserwatorskim, których efektem będzie odpowiednia jakość, właściwości i wygląd desek poszycia, który ma być odwzorowaniem stanu fabrycznego. Jednocześnie musi zostać spełniony warunek, że takim samym procesom konserwatorskim poddane będą wszystkie elementy poszycia wagonu 870 204 (który ma mieć wygląd z roku 1967) i nie będzie konieczności pozyskiwania desek z wagonu 870 203 do renowacji drugiego wagonu wersji powojennej.

54. W związku z żądaniami Zamawiającego dotyczącymi renowacji wagonu towarowego C-IX 870 203 i odnoszącymi się do zapisu „Zamawiający wymaga, aby oszalowanie ścian bocznych i czołowych poddać w pierwszej kolejności renowacji z zachowaniem istniejącego odeskowania” prosimy o informacje, czy Zamawiający posiada pisemną zgodę autora dokumentacji na wprowadzanie takich bardzo istotnych zmian do projektu renowacji wagonu towarowego C-IX 870 203 ? **Kwestia posiadania przez Zamawiającego zgody autora dokumentacji na wprowadzanie do niej zmian nie jest przedmiotem niniejszego postępowania.**

55. W związku z żądaniami Zamawiającego dotyczącymi renowacji wagonu towarowego C-IX 870 203 i odnoszącymi się do zapisu „Zamawiający wymaga, aby oszalowanie ścian bocznych i czołowych poddać w pierwszej kolejności renowacji z zachowaniem istniejącego odeskowania” oraz dookreśleniem opisanym w taki sposób „w miejscach całkowitego zniszczenia istniejącego poszycia, np. w przypadku jego przegnicia”, prosimy o informację według jakich parametrów Zamawiający będzie wskazywał, które deski są „całkowicie zniszczone” i należy je wymienić na nowe a które należy pozostawić. Jako parametry prosimy o wskazanie poziomu wilgotności, podatności na łamliwość, rozciąganie, zginanie co pozwoli na łatwą kwalifikację poszczególnych desek poszycia.

Decyzję co do pozostawienia danych desek lub ich wymiany na inne będzie podejmować Wykonawca/Inspektor Nadzoru Inwestorskiego, który musi uwzględnić przydatność danej deski, jej odporność w odniesieniu do warunków zapewnienia właściwej sztywności konstrukcji, szczelności poszycia, trwałości poszczególnego elementu jak i całej konstrukcji, tak aby bez usterkowo można było wykorzystywać wagon w okresie gwarancji jak i po jej ustaniu. Decyzje o pozostawieniu lub wymiany danych elementów ostatecznie musi zatwierdzić Zamawiający/Inspektor Nadzoru Inwestorskiego.

56.W związku z żądaniami Zamawiającego dotyczącymi renowacji wagonu towarowego C-IX 870 203 i odnoszącymi się do zapisu „Zamawiający wymaga, aby oszalowanie ścian bocznych i czołowych poddać w pierwszej kolejności renowacji z zachowaniem istniejącego odeskowania” oraz zapisem dotyczącym użycia nowych desek tylko w określonym przypadku prosimy o informację jak należy wykonać proces ich „postarzania” zgodnie ze sztuką konserwacji drewna. Prosimy o podanie jakie czynności należy wykonać jakie substancje (materiałów) należy zastosować.

Zamawiający wymaga aby wykonawca wykonał w razie potrzeby proces postarzania desek zgodnie ze sztuką konserwatorską. Zamawiający nie wskazuje konkretnej metody, która powinna zostać właściwie dobrana przez Wykonawcę.

57.W związku z żądaniami Zamawiającego dotyczącymi renowacji wagonu towarowego C-IX 870 203 i odnoszącymi się do zapisu „Zamawiający wymaga, aby oszalowanie ścian bocznych i czołowych poddać w pierwszej kolejności renowacji z zachowaniem istniejącego odeskowania” prosimy o szczegółowe informację w jaki sposób zgodny ze sztuką konserwatorską należy wykonać proces konserwacji drewna na wagonie. Prosimy o podanie jakie czynności należy wykonać jakie substancje (materiałów) należy zastosować.

Zamawiający nie wskazuje preparatów do specjalistycznej konserwacji drewna. Sposoby użycia środków zgodnie z kartą produktów oraz procedurami przy działaniach konserwatorskich.

58.W związku z żądaniami Zamawiającego dotyczącymi renowacji wagonu towarowego C-IX 870 203 i odnoszącymi się do zapisu „Zamawiający wymaga, aby oszalowanie ścian bocznych i czołowych poddać w pierwszej kolejności renowacji z zachowaniem istniejącego odeskowania” oraz zapisem dotyczącym użycia nowych desek tylko w określonym przypadku prosimy o informację jak należy wymienić obecnie zamontowane w wagonie okna typu mieszkaniowego na otwory załadunkowe z klapami otwory wentylacyjne z żaluzjami co wymusza wymianę dużej ilości desek poszycia ścian bocznych w górnej części na nowe ze względu na ich szerokość?

Zamawiający informuje, że w przypadku wykorzystania desek obecnie zamontowanego poszycia ścian bocznych w wagonie C-IX 870 203, Wykonawca jest zobowiązany do wykorzystania nowych desek, postarzonych w odpowiednich procesach i zamontowania ich w miejscu obecnych okien typu mieszkaniowego.

59.Czy w związku z informacją zamawiającego, że dopuszcza zastosowanie zamiennych elementów w miejsce obecnie nie wytwarzanych na skalę masową, oznacza to, że Wykonawca będzie mógł zastosować inne niż w dokumentacji konserwatorskiej na przykład elementy połączeniowe (śruby, połączenia typu czop-wpust itp.) mimo, że ich wymiary, zastosowany materiał, wytrzymałość, metody umocowań a co za tym idzie rodzaj i jakość pełnionych funkcji jest mniejsza bądź gorsza od oryginalnie użytych?

Zamawiający informuje, że wszystkie elementy łączące muszą spełniać wszelkie normy i być zgodne z dokumentacją konstrukcyjną i konserwatorską wagonu. Zamawiający nie dopuszcza stosowania materiałów niższej klasy lub jakości niż oryginalnie zastosowane, mogą być stosowane rozwiązania równoważne.

Wykonawcy są zobowiązani uwzględnić udzielone odpowiedzi na pytania podczas sporządzania i składaniu oferty.

Zamawiający wyjaśnia dodatkowo, że prace renowacyjne przy wagonach kolejowych mają na celu jedynie zabezpieczenie przed dalszym niszczeniem, odtworzenie brakujących elementów wyposażenia,

w postaci kopii (replik) lub przy wykorzystaniu części staro użytecznych, przywrócenie stanu wizualnego, wyglądu z okresu służby oraz przygotowanie do funkcji eksponatu w tworzonej Galerii Kolejnictwa w Baszni Dolnej. Zamawiający informuje, że wagony nie będą natomiast wykorzystywane w ruchu kolejowym do transportu osób, czy towarów (wagony są jedynie eksponatami, które będą zlokalizowane w jednym miejscu).