



## WYJAŚNIENIA TREŚCI SPECYFIKACJI ISTOTNYCH WARUNKÓW ZAMÓWIENIA

Dot. postępowania o udzielenie zamówienia publicznego prowadzonego w trybie przetargu nieograniczonego sektorowego na „Wykonanie pomiarów parametrów torów tramwajowych na terenie miasta Gdańska”.

Gdańskie Autobusy i Tramwaje Sp. z o. o. jako Zamawiający w niniejszym postępowaniu, prowadzonym w trybie przetargu nieograniczonego sektorowego, niepodlegającym przepisom ustawy z dnia 11 września 2019 roku Prawo zamówień publicznych (Dz.U. z 2023 roku, poz. 1605), na zasadach określonych w Regulaminie Zamówień Publicznych Sektorowych Część B stanowiącym Załącznik Nr 3 do Zarządzenia Nr 24/2017 Prezesa Zarządu Gdańskich Autobusów i Tramwajów Sp. z o. o. z dnia 10.08.2017 r. z późn.zm. – dalej jako „Regulamin” – działając na podstawie § 17 ust. 8 Regulaminu – w odpowiedzi na wniosek Wykonawcy z dnia 09.07.2024 r. o wyjaśnienie treści Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia – dalej „SIWZ” – udziela następującej odpowiedzi:

### PYTANIE 1

§ 2. Warunki wykonania umowy

Punkt 29.

Pytanie do następujących parametrów:

- pęknięta szyna lub złącze szynowe (z możliwością wygenerowania danych w postaci np. lokalizacji, ilości pęknięć na danym odcinku międzywęzłowym lub na węźle itp.),
- ubytek szyny (z możliwością wygenerowania danych w postaci np. lokalizacji, ilości ubytków na danym odcinku międzywęzłowym lub na węźle itp.),
- pęknięta oporowa (z możliwością wygenerowania danych w postaci np. lokalizacji, ilości pęknięć na danym odcinku międzywęzłowym, na węźle itp.),
- pęknięte podkłady (z możliwością wygenerowania danych w postaci np. ilości uszkodzonych podkładów na danym odcinku międzywęzłowym, na węźle itp.),
- luźne śruby stopowe (z możliwością wygenerowania danych w postaci np. ilości luźnych śrub stopowych oraz ich lokalizacja na danym odcinku międzywęzłowym, na węźle itp.),
- luźne śruby łubkowe (z możliwością wygenerowania danych w postaci np. ilości luźnych śrub łubkowych na danym odcinku międzywęzłowym, na węźle itp.),

- luźne wkręty (z możliwością wygenerowania danych w postaci np. ilości luźnych wkrętów oraz ich lokalizacji na danym odcinku międzywęzłowym, na węźle itp.),
- luźne poprzeczki (z możliwością wygenerowania danych w postaci np. ilości miejsc i ich lokalizacja).

W czasie pomiarów dokonujemy wizualnej inspekcji podkładów, lecz nie mamy możliwości automatycznej analizy obrazu, aby znaleźć miejsca pęknięć lub brakujących śrub. Dostarczymy materiał wizualny, który ewentualnie może być pomocny, by znaleźć takie miejsca. Na podstawie pomiarów drgań i przyspieszeń można przypuszczać, że w danych miejscach mamy do czynienia z pękniętymi szynami. Czy istnieje możliwość rezygnacji z wymagania dotyczącego rozpoznawania pękniętych szyn oraz brakujących i luźnych śrub?

- wychłapy (z możliwością wygenerowania danych w postaci np. lokalizacji, występowania wychłapów na danym odcinku międzywęzłowym, na węźle itp.).
- Czy metoda na stwierdzenie istnienia wychłapów, na podstawie krótkotrwałych zmian w przechyłce toru i wichrowatości jak również w nierówności toru, jest akceptowana?

### **Odpowiedź**

Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę SIWZ w tym zakresie.

Jednocześnie Zamawiający wyjaśnia, że inspekcja poszczególnych elementów nie musi być wykonywana automatycznie. Znaczące pęknięcia podkładów oraz szyn, wychłapy i brakujące elementy złączy które są wykryte powinny zostać wskazane na mapie. Jeśli system automatyczny nie umożliwia wykrywania tych usterek z odpowiednią niezawodnością, należy wykonać inspekcję odcinka przy użyciu innych metod. Jeżeli wykrycie danego typu usterki jest obiektywnie niemożliwe (na przykład na torowisku zabudowanym), Wykonawca jest zobowiązany wskazać Zamawiającemu taki odcinek.