

Wrocław 1.12.2023 r.

PLWSA 1398/2023

Do wszystkich zainteresowanych Wykonawców

Dot. przetargu na zadanie pod nazwą:

Budowa i przebudowa płaszczyzn lotniskowych w Porcie Lotniczym we Wrocławiu

Nr nadany sprawie: **3/2023/NZP**

I.

Na podstawie art. 135 ust. 6 Ustawy Prawo zamówień publicznych (dalej: „PZP”) przekazujemy niniejszym treść zapytań o wyjaśnienie treści SWZ wniesionych w terminie przewidzianym w art. 135 ust. 2 PZP wraz z wyjaśnieniami:

Pytania:

1. Wskazujemy, iż zgodnie z art. 103 ust. 1 ustawy z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych zamówienia na roboty budowlane opisuje się za pomocą dokumentacji projektowej oraz specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych. Tymczasem dokumentacja udostępniona przez Zamawiającego w ramach niniejszego postępowania o udzielenie zamówienia publicznego nie zawiera specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych. Specyfikacje techniczne wykonania i odbioru robót stanowią opracowania zawierające w szczególności zbiory wymagań dotyczących sposobu wykonania robót budowlanych, właściwości wyrobów budowlanych, oceny prawidłowości wykonania poszczególnych robót, które są niezbędne do określenia standardu i jakości wykonania robót (§ 12 Rozporządzenia Ministra Rozwoju i Technologii z dnia 20 grudnia 2021 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno-użytkowego). Bez powyższych Specyfikacji dokonanie wyceny przedmiotu zamówienia nie jest możliwe. Tym samym zdaniem Wykonawcy nie zostały spełnione wymogi dotyczące sposobu opisywania zamówienia na roboty budowlane w myśl art. 103 ust. 1 pzp. Mając powyższe na uwadze prosimy o uzupełnienie opisu przedmiotu zamówienia poprzez udostępnienie STWiORB oraz stosowne przesunięcie terminu składania ofert (analogicznie do okresu braku dostępności STWiORB).
2. Czy maszty mają być pomalowane? W kilku miejscach są sprzeczne informacje: „Maszty pomalowane zostaną w 7 pasów biało- czerwonych (w tym 4 czerwone)”; „Na podstawie EASA GM1 ADR-DSN.Q841 Inwestor zrezygnował z malowania przeszkodowego masztów na tym etapie, jeśli nie naruszają powierzchni przeszkodowej”.
3. W nowoczesnych oprawach zagłębionych pryzmaty są instalowane przy pomocy uszczelki co zapewnia odpowiednią szczelność oprawy a jednocześnie umożliwia szybką wymianę pryzmatów w przypadku ich uszkodzenia. Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający wymaga dostawy właśnie takich opraw zagłębionych a nie opraw z wklejanymi pryzmatami, których wymiana i proces wklejania są znacząco dłuższe i mogą wymagać zastosowania specjalistycznych narzędzi.
4. Czy w przypadku, gdyby Zamawiający zdecydował jednak o dopuszczeniu opraw nawigacyjnych z wklejanymi pryzmatami, to czy należy dostarczyć kompletne zestawy narzędzi koniecznych do wklejania pryzmatów do każdego typu opraw?
5. Czy urządzenia (produkty) używane w projekcie mają być oznaczone znakiem CE?
6. Czy zestawy naprawcze do zdemontowanych opraw powinny pochodzić od producenta tych opraw?
7. Prosimy o doprecyzowanie czy oprawy wskazane do demontażu i naprawy powinny zostać ponownie zamontowane przez Wykonawcę.
8. Prosimy o podanie liczby opraw, które należy zdemontować, naprawić i przekazać zamawiającemu jako części zapasowe.
9. Czy obecnie w Porcie Lotniczym jest używany system BMS? Jeśli tak to jaki jest to system i jaką ma funkcjonalność oraz jakie dokładnie zmiany należy wprowadzić w tym systemie? Które systemy mają zostać zintegrowane z systemem BMS?
10. W przypadku gdy na lotnisku jest zainstalowany system BMS prosimy o wskazanie protokołów komunikacyjnych dla każdego z podsystemów.
11. Czy w ramach projektu należy dostarczyć narzędzia do montażu i kalibracji opraw nawigacyjnych?

-
12. Schemat sterowania (327-PW-AKPIA_PROJEKT.pdf) zawiera tylko po jednym serwerze dla: sterowania oświetleniem nawigacyjnym, monitoringu energetycznego, przepompowni wód deszczowych i ICE-ALERT. Jest to niezgodne z wymaganiami dla systemów CAT II. Czy należy zaoferować te serwery jako redundantne?
 13. Zgodnie z wymaganiami EASA i ICAO całość systemu oświetlenia nawigacyjnego musi być instalowana zgodnie z wymaganiami producenta. Oprawa zagłębiona musi być instalowana w podstawie przewidzianej przez producenta dla danego typu oprawy, lub producent musi wydać certyfikat potwierdzający, że dla nowego produktu istniejąca podstawa będzie spełniała wymagania ww. przepisów. W przypadku gdy do istniejącej podstawy zostanie zainstalowana oprawa innego producenta, producent podstawy ani oprawy nie jest w stanie zagwarantować, że zestaw oprawa-podstawa (na której montowana oprawa) będzie spełniał wymagania zawarte EASA CS ADR-DSN.M.615 (c). Proszę o potwierdzenie, że w przypadku instalacji oprawy innego producenta niż producent podstawy, będzie istniała konieczność wymiany istniejących podstaw opraw zagłębionych.
 14. Zgodnie z wymaganiami EASA i ICAO całość systemu (oraz jego poszczególne elementy) oświetlenia nawigacyjnego musi być instalowana zgodnie z wymaganiami producenta. Prosimy o potwierdzenie, czy w przypadku zastosowania produktów oświetlenia nawigacyjnego innego producenta niż producent obecnie zainstalowanego systemu, muszą być spełnione wymagania określone w EASA CS ADR-DSN.M.615 (c).
 15. Czy w przypadku zastosowania elementów systemu oświetlenia nawigacyjnego pochodzących od różnych producentów muszą one spełniać wymagania określone w ICAO Doc. 9137?
 16. Zgodnie z podręcznikiem projektowania lotnisk część 5 (Doc. 9157 ICAO – Aerodrome Design Manual part 5 – electrical systems) przywołanym w dokumentacji projektowej, w przypadku zastosowania opraw oświetlenia nawigacyjnego bez wbudowanych modułów indywidualnej kontroli istnieje konieczność wykonania nowej kalkulacji mocy regulatorów CCR z uwzględnieniem mocy modułów zewnętrznych. Przy zastosowaniu modułów zewnętrznych istnieje również konieczność zwiększenia ilości okablowania wtórnego, złączy wtórnych oraz przeprojektowania studni kanalizacji kablowych w których będzie trzeba umieścić zewnętrzne moduły indywidualnej kontroli i transformatory. Prosimy o potwierdzenie, że w przypadku zastosowania opraw z zewnętrznymi modułami indywidualnej kontroli w zakresie wykonawcy będzie korekta dokumentacji projektowej oraz jej ponowne uzgodnienie.
 17. Czy zamawiający wymaga dostarczenia testów fotometrycznych opraw przed ich dostawą, wykonanych zgodnie z wymaganiami EASA za pomocą przyrządu posiadającego legalizację niezależnego ośrodka?
 18. Konstrukcje znaków podświetlanych poszczególnych producentów znacząco się różnią. Określenie minimalnej wartości IP dla całego znaku na poziomie 66 (lub 65 w niektórych częściach SWZ) powoduje znaczne ograniczenie konkurencji i nie ma uzasadnienia technicznego. Czy zamawiający dopuszcza zastosowanie znaków z minimum IP 54 dla całego znaku oraz IP min 65 dla części elektronicznych, przyłączeniowych oraz pasków LED?
 19. Na rysunku 0372-e-101_102 w tabelce rysunkowej wskazano oprawy krawędzi drogi startowej zagłębione biało-białe jako projektowane. Brak jest tego typu opraw w zestawieniu materiałów. Czy należy zaoferować te oprawy?
 20. Prosimy o weryfikację czy w miejscu styku projektowanej drogi kołowania DK-L i drogi startowej oprawa krawędzi drogi startowej która ma być zagłębiona nie powinna być koloru biało-żółtego.
 21. Znaki identyfikacji stanowisk postojowych zasilane są 230V AC. W projekcie zastosowano transformatory izolacyjne dla tych znaków. Czy Zamawiający dopuszcza zastosowanie znaków zasilanych z sieci 230V AC bez zewnętrznych transformatorów?
 22. Zgodnie z dokumentacją projektową należy przenieść dwa istniejących obwody indywidualnej kontroli i monitoringu z istniejącej stacji do nowej stacji energetycznej. Czy nadal jest wykorzystywana szafa z dwoma wolnostojącymi modemami SCM, które będzie można wykorzystać?
 23. W okresie zimowym często występują mechaniczne uszkodzenia opraw oświetlenia nawigacyjnego spowodowane odśnieżaniem nawierzchni lotniskowych. Dochodzi wówczas do ich rozszczelnienia, a w konsekwencji całkowitego uszkodzenia. Obecnie na rynku dostępne są rozwiązania, które monitorują wilgotność wewnątrz opraw zagłębionych, co usprawnia konserwację i zapobiega całkowitemu uszkodzeniu opraw. Czy Zamawiający wymaga, aby informacje o wilgotności wewnątrz opraw były dostępne dla personelu odpowiedzialnego za eksploatację?
 24. Zakres projektu jest bardzo obszerny i złożony. Z tego powodu zwracamy się z prośbą o przedłużenie terminu na dopracowanie oferty na podstawie ofert wszystkich podwykonawców o dodatkowe 30 dni.
 25. Czy znaki pionowe zasilane z obwodów 6.6A mają mieć funkcję monitorowania przepalonych źródeł światła?
 26. Czy znaki pionowe zasilane z obwodów 6.6A mają być wyposażone w indywidualną kontrolę i monitoring?
 27. Ile pokryw (zaślepek) dla podstaw zagłębionych 8" i 12" ma być dostarczonych w ramach projektu.
 28. We wstępnym kosztorysie rozliczeniowym w pkt 4.3.1.2 wyspecyfikowane jest wklejenie 1379 szt. podstaw zagłębionych do opraw 8". Tymczasem w pkt 4.3.1.5 w rozliczeniu jest montaż „tylko” 1352 szt. opraw zagłębionych 8". Prośba o potwierdzenie ww. ilości oraz informację do czego ew. mają służyć podstawy wklejone bez instalacji na nich opraw.
-

-
29. We wstępnym kosztorysie rozliczeniowym w pkt 4.3.1.8, 4.3.1.9 oraz 4.3.1.10 Zamawiający podał konkretną liczbę nóg jaką powinny posiadać znaki pionowe w zależności od ich długości. Czy Zamawiający dopuszcza instalację znaków z inną liczbą nóg niż określone w SWZ i zgodnie z przepisami EASA/ICAO?
 30. Czy podana w kosztorysie w pkt 4.3.2.1 ilość kabla strony pierwotnej to całkowita długość kabla jaki należy dostarczyć?
 31. Czy dopuszczalny jest kabel strony pierwotnej z innym ekranem niż 4 mm² (np. 2,5 mm²)?
 32. Prosimy o wyjaśnienie jak należy rozumieć zapis dotyczący złącz: „przekrój znamionowy 6mm²” w pkt 4.3.2.12 i 4.3.2.13 kosztorysu.
 33. W dokumentacji projektowej występują różnice w treściach i ilościach podświetlanych znaków pionowych jakie należy dostarczyć w ramach zadania. Dodatkowo zgodnie z wymaganiami EASA CS ADR-DSN-N.775 znaki startu intersekcyjnego powinny mieć wysokość napisu 300mm a nie 400mm. Prosimy o podanie zbiorczej tabeli podświetlanego oznakowania pionowego pokazującej parametry (przynajmniej wysokość, treść i sposób zasilania).
 34. W dokumentacji projektowej podano parametry dla znaków zasilanych z CCR, brak jest zaś wymagań technicznych dla znaków zasilanych z 230V AC. Prosimy o uzupełnienie wymagań.
 35. Zgodnie z przedstawioną dokumentacją projektową oświetlenie nawigacyjne istniejącej drogi kołowania DK-A1, B3, B4, D1, D4, E1, E2, E3, E4 oraz płyty do odładowania w rejonie progu 29 nie podlega przebudowie. Prosimy o potwierdzenie, że po stronie zamawiającego będzie zapewnienie pełnej sprawności opraw przed uruchomieniem nowego systemu sterowania oświetleniem nawigacyjnym oraz ponowną kalibracją CCR.
 36. W opisie technicznym punkt 5.3 Ad b) podano informację, że „W związku z przebudową nawierzchni lotniskowych, istniejące oprawy na DK-A, DK-B, DK-J (dawna C), zostaną zdemontowane. Zamontowane zostaną nowe oprawy oraz obwody pierwotne, wtórne i transformatorki.”. W części rysunkowej wskazano, że wymianie będą podlegały jedynie oprawy drogi kołowania DK-A1. Oświetlenie nawigacyjne istniejącej drogi kołowania DK-A2 zgodnie z rysunkiem pozostaje bez zmian. Prosimy o wskazanie jednoznacznie czy również na drodze kołowania DK-A2 należy wymienić oprawy oświetlenia nawigacyjnego wraz przewodami i transformatorami?
 37. Czy w ofercie należy uwzględnić kontrolę z powietrza świateł dróg kołowania np. dronem?
 38. Dodatkowy system monitorowania doziemienia instalowany jako odrębne urządzenie nie jest wymagany przepisami EASA. Pomiar rezystancji izolacji obwodów jest wykonywany w sposób ciągły przez regulator CCR, który informuje o możliwości powstania doziemienia w obwodzie. Dla nowych obwodów, gdzie po wykonaniu pomiarów rezystancji izolacji wartości wychodzą prawidłowo, dużo powyżej min. wskazań i wykonawca prawidłowo wykonał złącza, doziemienia nie powinny występować przez okres wielu lat. Dodatkowy system monitorowania doziemień jest produkowany tylko przez jednego producenta i może doprowadzić do zachwiania konkurencji, ponieważ jest on oferowany przez przedstawiciela w Polsce, który oferuje również system oświetlenia nawigacyjnego. Czy zamawiający podtrzymuje, że należy dostarczyć ten system?
 39. Brak świateł RGL w załączniku 2.2. Prosimy o sprawdzenie i ewentualne skorygowanie załącznika 2.2.
 40. Brak świateł miejsca oczekiwania na drodze ruchu kołowego w załączniku 2.2. Prosimy o sprawdzenie i ewentualne skorygowanie załącznika.
 41. Czy Zamawiający dopuszcza możliwość budowy tymczasowej wytwórni mieszanek mineralno – bitumicznych na terenie wyznaczonego zaplecza budowy. Jeżeli tak, to czy Zamawiający przewidział na etapie uzyskiwania wszelkich zgód oraz zatwierdzeń projektu o stosowne zapisy w dokumentacji umożliwiające montaż takowej wytwórni?
 42. Czy Zamawiający dopuszcza zastosowanie destruktu asfaltowego do produkcji mieszanek mineralno-bitumicznych dla warstw podbudów oraz wiążącej z betonu asfaltowego.

Wyjaśnienia:

ad. pytanie 1

Patrz wyjaśnienie do pytania nr 3 (ad. pytanie 3) w piśmie 1376 z dn.27.11.2023.
Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę terminu.

ad. pytanie 2

Wyjaśniamy, że zgodnie z EASA GM1 ADR-DSN.Q841 Inwestor zrezygnował z malowania przeszkodowego masztów.
Patrz również zmiana nr 5 w cz. II. na pisma.

ad. pytanie 3

Wyjaśniamy, że Zamawiający dopuszcza oba sposoby montażu pryzmatów. SWZ nie zawiera ograniczenia w przedmiocie pytania.

ad. pytanie 4

Wyjaśniamy, że zgodnie ze standardem w tej dziedzinie, przy zastosowaniu opraw z pryzmatem wklejanym ręcznie – narzędzia przeznaczone do wklejania ręcznego dostarcza się, przy zastosowaniu opraw z pryzmatem wklejanym w warunkach laboratoryjno-przemysłowych – narzędzi nie dostarcza się.
Patrz też wyjaśnienie ad. pytanie 3.

ad. pytanie 5

Wyjaśniamy, że oznaczenia powinny być zgodne z obowiązującymi przepisami.

ad. pytanie 6

Wyjaśniamy, że zestawy naprawcze do zdemontowanych opraw nie muszą pochodzić od producenta tych opraw.

ad. pytanie 7

Wyjaśniamy, że zgodnie z SWZ, oprawy wskazane w dokumentacji projektowej do demontażu i naprawy, w ilości podanej w dokumentacji przeznaczone są do ponownego montażu przez Wykonawcę, natomiast pozostałe należy przekazać Zamawiającemu jako części zamienne.

ad. pytanie 8

Wyjaśniamy, że liczba opraw w zakresie pytania podana jest w zestawieniu materiałów, w załączniku do części elektrycznej.

ad. pytanie 9

Wyjaśniamy, że w ramach realizacji zamówienia Wykonawca tworzy nowy system BMS dla budowanej infrastruktury – patrz pkt. 5.6. w opisie technicznym branży elektrycznej w dokumentacji projektowej.

ad. pytanie 10

Wyjaśniamy, że Zamawiający nie posiada systemu BMS do zarządzania powierzchniami.

ad. pytanie 11

Wyjaśniamy, że zestawienie narzędzi znajduje się w załączniku nr 7 do części elektrycznej dokumentacji projektowej.

ad. pytanie 12

Wyjaśniamy, że redundantne serwery są wymagane dla oświetlenia nawigacyjnego i są ujęte na oddzielnych schematach w części elektrycznej. Dla monitoringu energetycznego oraz przepompowni wód deszczowych nie ma takiego wymogu, oczywiście zastosowanie redundantnych serwerów jest dopuszczalne. Wyjaśniamy, że ICE-Alert korzysta z zupełnie innego rozwiązania.

ad. pytanie 13

Wyjaśniamy, że zapisy EASA CS ADR-DSN.M.615c nie potwierdzają takiej interpretacji.

Wyjaśniamy, że idea systemu 6,6A, dąży do tego, by większość elementów była zamienna. Rolą Wykonawcy jest tak dobrać nowe elementy, by „pasowały” do istniejących (w tych przypadkach gdzie nie mamy do czynienia z budową od podstaw nowej instalacji/dostarczeniem kompletnego elementu w ramach budowanej infrastruktury). Wyjaśniamy, że zgodnie z ICAO 9157 wymiary komponentów - lamp i otworów są aktualnie ustandaryzowane i umożliwiają dobór materiałów pozwalający na wykorzystanie istniejących elementów/otworów.

W przeciwnym wypadku koszty związane z wymianą np. odwiercenie i wymiana puszek na kompatybilne pozostaje w kwocie wynagrodzenia Wykonawcy - patrz zmiana nr 4 w piśmie 1376.

Wyjaśniamy dodatkowo, że nowe puszki muszą być zgodne z EASA i ICAO i standardem 8 lub 12”.

ad. pytanie 14

Wyjaśniamy, że producenci opraw przedstawiają tabele kompatybilności opraw z poszczególnymi elementami. Patrz również zdanie pierwsze w wyjaśnieniu ad. pytanie 13.

ad. pytanie 15

Wyjaśniamy, że wymagane jest spełnienie wymagań zawartych w EASA nr 139/2014.

ad. pytanie 16

Wyjaśniamy, że na etapie składania ofert należy wycenić ofertę wg dokumentacji projektowej - jednocześnie patrz zmiana nr 4 w piśmie 1376.

ad. pytanie 17

Wyjaśniamy, że Zamawiający potwierdza wymóg dostarczenia testów fotometrycznych dla każdej oprawy, przed ich montażem wykonanych zgodnie z wymaganiami EASA przy pomocy przyrządów posiadających aktualną legalizację.

ad. pytanie 18

Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę SWZ.

ad. pytanie 19

Wyjaśniamy, że są to oprawy istniejące. Natomiast należy przewidzieć ich demontaż i ponowny montaż, w zależności od zakresu robót drogowych z puszką montażową lub bez.

ad. pytanie 20

Wyjaśniamy, że istniejące oprawy krawędzi DS są zagłębione zatem ich kolorystyka nie ma znaczenia przy wycenie. Na skrzyżowaniu DK-L i DS zamontowana jest puszka rewizyjna, która może być mylnie interpretowana jako oprawa krawędzi DS biało-biała.

ad. pytanie 21

Wyjaśniamy, że na etapie składania ofert należy wycenić ofertę wg dokumentacji projektowej - jednocześnie patrz zmiana nr 4 w piśmie 1376.

ad. pytanie 22

Wyjaśniamy, że zamawiający wymaga dostawy i montażu nowej szafy dla modułów SCM – zgodnie z SWZ.

ad. pytanie 23

Wyjaśniamy, że dodatkowy system przekazujący informacje o wilgotności wewnątrz opraw nie jest wymagany przepisami EASA. Zamawiający nie wymaga jego stosowania.

ad. pytanie 24

Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę SWZ wskazaną pytaniem.

ad. pytanie 25

Wyjaśniamy, że Zamawiający nie wymaga, aby znaki pionowe zasilane z obwodów 6.6A, miały mieć funkcję monitorowania przepalonych źródeł światła.

ad. pytanie 26

Wyjaśniamy, że Zamawiający nie wymaga aby znaki pionowe zasilane z obwodów 6.6A miały być wyposażone w indywidualną kontrolę i monitoring.

ad. pytanie 27

Wyjaśniamy, że w projekcie ilość pokryw i zaślepek znajduje się w zestawieniach materiałów.

ad. pytanie 28

Wyjaśniamy, że na etapie składania ofert należy wycenić ofertę wg dokumentacji projektowej. Wyjaśniamy dodatkowo, że podstawy wklejone bez instalacji na nich opraw służyć mają jako rewizje.

ad. pytanie 29

Wyjaśniamy, że na etapie składania ofert należy wycenić ofertę wg dokumentacji projektowej. - jednocześnie patrz zmiana nr 4 w piśmie 1376.

ad. pytanie 30

Wyjaśniamy, że podana w pkt 4.3.2.1 ilość kabla nie jest całkowitą długością kabla jaką należy dostarczyć jest to – zgodnie z SWZ – długość kabla pierwotnego.

Wyjaśniamy, że na etapie składania ofert należy wycenić ofertę wg dokumentacji projektowej.

ad. pytanie 31

Wyjaśniamy, że na etapie składania ofert należy wycenić ofertę wg dokumentacji projektowej. - jednocześnie patrz zmiana nr 4 w piśmie 1376.

ad. pytanie 32

Wyjaśniamy, że w pozycji 4.3.2.12 dla obwodu pierwotnego, kabel przyłączeniowy ma przekrój żyły roboczej 6 mm² (opis z karty katalogowej złącza), natomiast w pozycji 4.3.2.13 - nie występuje w/w opis, jest to złącze wtórne, czyli przewidziane dla kabla 2x4 mm² (lub 2x2,5).

ad. pytanie 33

Wyjaśniamy, że podstawowym rysunkiem jest plan sytuacyjny, należy przyjąć – zgodnie z SWZ – wysokość napisu 400 mm.

ad. pytanie 34

Wyjaśniamy, że do wyceny należy przyjąć wymagania analogiczne jak dla znaków 6,6A, lecz zasilane z 230V.

ad. pytanie 35

Wyjaśniamy, że wskazany w pytaniu zakres przebudowy jest błędny – por. dokumentacja postępowania.

Wyjaśniamy, że Zamawiający zapewni pełną sprawność opraw przed uruchomieniem nowego systemu sterowania oświetleniem nawigacyjnym oraz ponowną kalibracją CCR.

ad. pytanie 36

Wyjaśniamy, że wymianie podlegają wszystkie oprawy w modernizowanych drogach kołowania (tam gdzie będzie wymieniana nawierzchnia). Wyjaśniamy, że na drodze DK-A2 oprawy oświetlenia nawigacyjnego wraz z przewodami i transformatorami nie będą wymieniane.

ad. pytanie 37

Wyjaśniamy, że należy uwzględnić kontrolę z powietrza oraz, że zgodnie z aktualnymi przepisami EASA jest to kontrola dronem.

ad. pytanie 38

Wyjaśniamy, że na etapie składania ofert należy wycenić ofertę wg dokumentacji projektowej.

Wyjaśniamy, że dowolny Wykonawca może zakupić w/w system u polskiego przedstawiciela, przez hurtownię lub bezpośrednio od producenta lub zlecić podwykonawcy jego montaż.

ad. pytanie 39

Wyjaśniamy, że w tabeli podano prawidłowe wartości, światła RGL i zjazdu z DS są sumowane, jest ich 68+6=74, w kolumnie 2 oprawa 2, obwody TCL5 i TCL6 jest ich 37+37=74.

ad. pytanie 40

Wyjaśniamy, że w tabeli podano prawidłowe wartości, światła oczekiwania i WIG-WAG-i są sumowane, jest ich 6+9=15, w kolumnie 2 oprawa 2, obwody STB3 i STB 4 jest ich 12+3=15.

ad. pytanie 41

Patrz zmiana nr 6 w cz. II. pisma.

ad. pytanie 42

Wyjaśniamy, że dopuszczalne jest zastosowanie granulatu/destruktu asfaltowego z odzysku do produkcji mieszanek mineralno-bitumicznych dla warstw podbudów oraz wiążącej z betonu asfaltowego nawierzchni lotniskowych pod warunkiem spełnienia wymagań dla granulatu asfaltowego przedstawionych w STWiORB.

Wyjaśniamy, że należy również zapewnić, że parametry wytrzymałościowe i zmęczeniowe warstw bitumicznych będą nie niższe niż w przypadku zastosowania mieszanek bez dodatku granulatów, z jednoczesnym zachowaniem wymaganych krzywych uziarnienia i spełnieniem pozostałych wytycznych określonych w specyfikacji technicznej.

Patrz również zmiana nr 6 w cz. II pisma.

II.

Na podstawie art. 137 ust. 2 PZP informujemy o zmianach SWZ dokonanych na podstawie art. 137 ust.1 oraz ust. 1 i 6 PZP:

zmiana nr 1

W rozdziale 17 SWZ zmianie ulega nieprzekraczalny termin składania ofert.

Dotychczasowy termin:

„do dnia 04.12.2023 do godz. 11:00”

wykreśla się i zastępuje nowym:

„do dnia **07.12.2023** do godz. **11:00**”

- pozostałe bez zmian.

zmiana nr 2

W rozdziale 18 SWZ zmianie ulega planowany termin otwarcia ofert.

Zdanie drugie w brzmieniu:

„Otwarcie ofert planowane jest dnia 04.12.2023 r. o godz. 12:00”

wykreśla się i zastępuje nowym:

„Otwarcie ofert planowane jest dnia 07.12.2023 r. o godz. 12:00”

- pozostałe bez zmian.

zmiana nr 3

W związku z pominięciem pliku wskazanego w wyjaśnieniu do paragrafa 1 w piśmie 1376 z dn. 27.11.2023 przewidzianego do dodania w ramach zmiany nr 3 w piśmie 1376, niniejszym pismem uzupełnia się dokumentację o obliczenia oświetlenia:

- 1) plik „20230307_calc_pps_rozbudowa lotniska wroclaw v3.pdf”

plik dostępny jest do pobrania pod linkiem:

<https://chmura.airport.wroclaw.pl/index.php/s/3yrr3n9W1rcPOFA>

- pozostałe bez zmian.

zmiana nr 4

W załączniku nr 6.1. do SWZ [Szczegółowy opis przedmiotu zamówienia (OPZ)] w cz. II, w pkt. 3 uzupełnia się regulacje obowiązujące w PLW S.A. w zakresie realizacji inwestycji i dodaje się treść w brzmieniu:

„Załącznik nr 5

Wyciąg z dokumentu: Instrukcja Operacyjna Portu Lotniska Wrocław- Strachowice [EPWR] w zakresie realizacji inwestycji (w aktualnym brzmieniu) dostępny jest pod linkiem:

<https://chmura.airport.wroclaw.pl/index.php/s/F6ePX4yntgIftZl>

Jednocześnie udostępnienie uczestnikom postępowania regulacje stanowią własność Portu Lotniczego Wrocław S.A. Zakazuje się korzystania z udostępnionej dokumentacji i materiałów w innych celach niż przygotowanie ofert, w tym szczególnie ich rozpowszechniania”

- pozostałe bez zmian

zmiana nr 5

Zmianie ulega zapis w specyfikacji technicznej branży elektrycznej.

W punkcie 2.4.6 Maszyny oświetleniowe usuwa się tiret w brzmieniu „pomalowane w pasy biało-czerwone, zgodnie z wymaganiami EASA”

oraz

w Wstępnym kosztorysie rozliczeniowym usuwa się się zapis w poz. 4.2.1.4:

„4.2.1.4 Dwukrotne malowanie słupów oświetleniowych”.

- pozostałe bez zmian

zmiana nr 6

W Załączniku 6.1 do SWZ [OPZ], na końcu cz. II dodaje się punkt 4 oraz ppkt. 4.1. i 4.2. w brzmieniu:

„4. Informacje dodatkowe

- 4.1. Zamawiający nie ingeruje w sposób zabezpieczenia przez Wykonawcę dostaw mieszanek mineralno- bitumicznych do realizacji robót. Bez względu na wybór sposobu zabezpieczenia tych dostaw przez Wykonawcę (np. zakup z innych wytwórni czy budowa własnej wytwórni tymczasowej) Wykonawca ma obowiązek wykonania zamówienia w terminach wyznaczonych w dokumentacji przetargowej.

Jeżeli Wykonawca zamierza wybudować tymczasową wytwórnię mieszanek mineralno- bitumicznych i/lub węzła betoniarskiego na terenie zaplecza budowy to Zamawiający dopuszcza taką możliwość, pod warunkiem uzgodnienia z Zamawiającym miejsca ich posadowienia tak aby nie zagrażały bezpieczeństwu funkcjonowania lotniska oraz decyzja o ich budowie nie może wpływać na termin realizacji zamówienia (w tym etapów).

Zamawiający informuje również, że nie posiada stosownych zgód i decyzji administracyjnych niezbędnych do montażu wytwórni, czy też węzła.

W obowiązku Wykonawcy jest uzyskanie niezbędnych uzgodnień i/lub decyzji budowy wraz z poniesieniem wszystkich kosztów w szczególności związanych z ich uzyskaniem, budową, utrzymaniem i demontażem tymczasowej wytwórni mieszanek mineralno- bitumicznych lub węzła betoniarskiego.

Zamawiający informuje, że przy organizacji zaplecza należy uwzględnić obszary bezpieczeństwa i ograniczenia wysokościowe wynikające z: „Planu Powierzchni ograniczających wysokość zabudowy i obiektów naturalnych”, „Planu strefy wolnej od przeszkód”, „Planu powierzchni zabezpieczenia przeszkodowego PAPI” oraz „Płaszczyzny podejścia i wznoszenia”.

Zamawiający dodatkowo informuje, że nie dysponuje przyłączami niezbędnymi do zasilania tego typu wytwórni lub węzła.

- 4.2. Destrukt asfaltowy w ilości 25 000 Mg, powstały w wyniku frezowania nawierzchni lotniskowych, należy pozostawić w obrębie parkingu długoterminowego (proponowana lokalizacja zaplecza Wykonawcy nr 1). W cenie ofertowej należy uwzględnić transport oraz hałdowanie przedmiotowego materiału w miejscu wskazanym przez Zamawiającego”.

III.

1. Wyjaśnienia i zmiany zawarte w niniejszym piśmie są wiążące dla Wykonawców.
2. Wyjaśnienia i zmiany wprowadza się przez uznanie – niniejszym piśmie.
3. **Informujemy**, że nn. pismo nie zawiera wszystkich odpowiedzi na złożone pytania, w związku z czym dokonywane będą dalsze publikacje oraz nastąpi zmiana terminu składania ofert.

ZAMAWIAJĄCY