

Wrocław 05.12.2023 r.

PLWSA 1409/2023

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. 137 ust. 2 Ustawy Prawo zamówień publicznych (dalej: „PZP”) informujemy o zamianach SWZ przeprowadzonych na podstawie art. 137 ust. 1 i 6 PZP rzutujących na treść ogłoszenia, dotyczących terminu składania i otwarcia ofert.

Jednocześnie informujemy, że Ogłoszenie zmian lub dodatkowych informacji w zakresie jw. zostało przekazane do publikacji w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej w dniu 1.12.2023 r. celem publikacji oraz, że otrzymanie ogłoszenia zostało potwierdzone przez Urząd Publikacji UE dn. 1.12.2023 o godz. 17:24 w związku z powyższym, na podstawie art. 137 ust. 5 PZP przekazujemy treść następujących zmian SWZ:

zmiana nr 1

W rozdziale 17 SWZ zmianie ulega nieprzekraczalny termin składania ofert.

Dotychczasowy termin:

„do dnia 07.12.2023 do godz. 11:00”

wykreśla się i zastępuje nowym:

„do dnia **12.12.2023** 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 07.12.2023 r. o godz. 12:00”

wykreśla się i zastępuje nowym:

„Otwarcie ofert planowane jest dnia 12.12.2023 r. o godz. 12:00”

- pozostałe bez zmian.

II.

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. Czy Zamawiający, może podać producenta wpustów deszczowych o wymiarach 800x300 przywołanych w projekcie ? Podane wymiary wpustów nie są rozwiązaniem standardowym proponowanym przez producentów.
2. Czy Zamawiający dopuszcza zmianę wymiarów wpustów z 800x300 na Ø500 ?
3. Czy Zamawiający dopuszcza, aby całość studni (dennica z kinetą) była z prefabrykowanych elementów betonowych z betonu klasy C35/C40 ?
4. Proszę o wyjaśnienie pozycji nr 1.1.3.1 z „Wstępnego kosztorysu rozliczeniowego” brzmiącej „Mechaniczne zdjęcie zadarnionej warstwy ziemi urodzajnej oraz nasypu niebudowlanego - niekontrolowanego na obszarze robót - humusu, wraz z odkładem materiału z rozbiórki lub wywozem” w zakresie określenia jaka część wskazanej ilości przeznaczona jest do odwozu i utylizacji a jaka do odkładu. Czy Zamawiający ma wytypowane miejsce na odkład tego materiały? Jeżeli tak to jaka jest lokalizacja tego miejsca.

-
5. Prosimy o potwierdzenie, że producenci systemów sterowania i monitorowania, zarówno oświetlenia nawigacyjnego jak i system sterowania i wizualizacji BMS muszą zapewnić, że system jest niezależny od dostawców sprzętu (np. zasilaczy, opraw nawigacyjnych itp.). Należy przez to rozumieć, że system zapewnia możliwość integracji urządzeń różnych producentów. W szczególności zapewnia możliwość integracji obecnego oświetlenia nawigacyjnego z urządzeniami innych producentów. Zapewnia możliwość integracji zasilaczy do statków powietrznych (GPU) oraz innej infrastruktury lotniskowej (stacja glikolu, masztów oświetlenia stanowisk postojowych, RVR, AWOS, AVDGS, ILS, BMS itp.). Zapewnia możliwość wymiany urządzeń sieciowych, serwerów, sterowników przemysłowych na urządzenia dowolnego producenta spełniającego minimalne wymagania techniczne dla zapewnienia wydajności i bezpieczeństwa systemu. W interesie Zamawiającego jest unikanie uzależnienia od jednego dostawcy poprzez monopol infrastrukturalny. W wielu Państwach jak na przykład Francja czy Holandia rozdzielanie dostawców systemów sterowania i monitorowania jest standardem.
 6. Czy system sterowania i monitorowania oświetlenia nawigacyjnego musi zapewniać możliwość przyszłej integracji z systemem A-SMGCS? Jest to wskazane jako, że projektowane oświetlenie nawigacyjne posiadając możliwość indywidualnej kontroli może w przyszłości umożliwić wdrożenia modułów umożliwiających prowadzenie statków powietrznych w polu manewrowym lotniska „follow the green” i innych funkcji zwiększających bezpieczeństwo oraz przepustowość lotniska.
 7. Prosimy o potwierdzenie czy dostawa i instalacja systemu wykrywania samolotów jest w zakresie niniejszego zamówienia.
 8. Pytanie dotyczy projektu wykonawczego branży drogowej. Wykonawca wnosi o wskazanie lokalizacji projektowanej samochodowej drogi technicznej SAM-4.
 9. Pytanie dotyczy projektu wykonawczego branży drogowej. Wykonawca wnosi o jednoznaczne wskazanie początku i końca dla DK-C6 oraz DK-L.
 10. Pytanie dotyczy projektu wykonawczego branży drogowej. Wykonawca wnosi o potwierdzenie, iż w ramach realizacji robót objętych zamówieniem nie jest wykonanie zakresowanego na „szaro” obszaru istniejącej płyty postojowej PPS1, a znajdującego się pomiędzy DK-B4 oraz DK-J2.
 11. Pytanie dotyczy projektu wykonawczego branży drogowej. Wykonawca wnosi o określenie zakresu prac do wykonania dla obszaru zaznaczonego „zielonym kolorem”, a znajdującego się pomiędzy płytą postojową PPS1, a płytą postojową PPS2? Której drogi jest to fragment?
 12. Pytanie dotyczy Załącznika 6.1 do SWZ punkt 3.2.2.7.2. Wykonawca wnosi o potwierdzenie poprawności zdania „- na odcinku od istniejącej drogi kołowania DK-B1 do skrzyżowania z projektowaną drogą kołowania DK-H – zmiana nazwy na DK-B4”. Czy zdanie nie powinno kończyć się „[...] zmiana nazwy na DK-B2/B3?
 13. Pytanie dotyczy Załącznika 6.1 do SWZ. Wykonawca wnosi o określenie statusu opisanego przez Zamawiającego etapowania robót. Czy jest to obowiązkowe dla Wykonawcy? Czy Wykonawca może wprowadzać zmiany do etapowania robót?
 14. Wykonawca wnosi o udostępnienie Szczegółowych Specyfikacji Technicznych dla wszystkich branż.
 15. Dotyczy SZCZEGÓŁ NR 2: ODODNIENIE LINIOWE PŁYTY DO ODLADZANIA POMIĘDZY NAWIERZCHNIĄ Z BETONU CEMENTOWEGO A BITUMICZNĄ Lokalizacja : pomiędzy PPS3 a DK-J2
Jak wynika z analizy opisu przedmiotu zamówienia w zakresie odwodnienia liniowych płyty do odladzania zostały zaprojektowane odwodnienia liniowe charakteryzujące się parametrami jednoznacznie wskazującymi na konkretny produkt tj.. Hauraton TRAFFIC GUGI BLOC+
Na możliwość zaofiarowania wyłącznie ww. rozwiązania wskazują następujące parametry wymagane nr str. 43 w pozycji 5.7.4 Odwodnienia liniowe, branża sanitarna PW
 1. koryto monolityczne zintegrowane z prefabrykowaną obudową z betonu na bazie cementu HSR o kl. C50/60 XF4, XA3 zbrojonego stalą
 2. korpus koryta wyposażony w nasadę wlotową w kl. F900, o parametrach żeliwo GJS-500 o wytrzymałości na ściskanie 800 N/mm² oraz wytrzymałości na rozciąganie 500 N/mm²)
 3. obwód zwilżony koryta wykonany z tworzywa PE-PP
 4. powierzchnia przekroju poprzecznego min. 1055 cm²
 5. szerokość całkowita 700 mm
 6. wysokość całkowita 575 mm
 7. długość 4000 mm lub 1000 mmKonieczność spełnienia wszystkich ww. wymogów wyklucza możliwość zastosowania jakiegokolwiek alternatywnego rozwiązania odwodnień liniowych płyty do odladzania, co stanowi naruszenie zasady uczciwej konkurencji.
W związku z tym Wykonawca wnosi o wyjaśnienie czy Zamawiający dopuści odwodnienia liniowe, które charakteryzują się następującymi parametrami a jednocześnie zapewnią spełnienie celu w jakim kanał ten się stosuje :
W związku z tym Wykonawca wnosi o uściślenie parametru :
 1. koryto monolityczne zintegrowane z prefabrykowaną obudową z betonu na bazie cementu HSR o kl.C50/60 XF4, XA3 zbrojonego stalą
-

2. obwód zwilżony koryta wykonany z tworzywa PE-PP

Wykonawca wnosi o zmianę parametrów na :

1. Kanał monolityczny wykonany w całości z polimerbetonu o przekroju V
2. Wnętrze kanału wykonane z polimerbetonu
3. Powierzchnia przekroju poprzecznego min. 998 cm²
4. Szerokość całkowita 400 mm
5. Wysokość całkowita 595 mm
6. Długość całkowita 2000 mm

Wykonawca ACO od lat stosuje odwodnienia tego typu, oznaczone jako ACO Monoblock RD 300 na innych obiektach lotniskowych posiadających kod referencyjny 4D. Takim samym kodem jest, również oznaczony Port Lotniczy we Wrocławiu. Produkty te spełniają wymogi stawiane odwodnieniom tak w zakresie ich funkcjonalności jak i odporności na środki chemiczne stosowane przy odladaniu. Narzucenie przez Zamawiającego jednego typu odwodnienia liniowych wskazuje w sposób jednoznaczny na preferowanie wyłącznie jednego rozwiązania.

Ewentualnie, w przypadku odmowy dopuszczenia ww. rozwiązań wykonawca wnosi o wyjaśnienie czy Zamawiający posiada uzasadnione potrzeby, aby zastosować te konkretne systemy odwodnień, jak również wnosi o ich podanie.

16. Dotyczy SZCZEGÓŁ NR 3: ODWODNIENIE LINIOWE PŁTY POSTOJOWEJ Lokalizacja: pomiędzy PPS2 dla samolotów kodu C a DK-B4 i DK-C4

Jak wynika z analizy opisu przedmiotu zamówienia w zakresie odwodnienia liniowych płyty do odladania zostały zaprojektowane odwodnienia liniowe charakteryzujące się parametrami jednoznacznie wskazującymi na konkretny produkt tj. Hauraton RECYFIX HICAP

Na możliwość zaferowania wyłącznie ww. rozwiązania wskazują następujące parametry wymagane nr str. 42/43 w pozycji 5.7.4 Odwodnienia liniowe, branża sanitarna PW

- kanał z PE-PP o pojemności min. 171,4 l/mb, szczelina 28 mm, kl. F900
- powierzchnia przekroju poprzecznego min 1714cm²
- powierzchnia wlotowa rusztu szczelinowego żeliwnego min. 248cm²
- wysokość całkowita 950 mm
- szerokość całkowita 432 mm
- długość 1000 mm

Wymaganie konkretnego typu kanałów nie znajduje racjonalnego uzasadnienia i jest niecelowe, ze względu na fakt, iż każdy z producentów tego typu odwodnienia szczelinowych posiada swoje typoszeroki kanałów, zdolnych do odwadniania zlewni określonych w projekcie.

W ocenie wykonawcy, posiadającego wieloletnie doświadczenie jako producent tego typu rozwiązań wnoszą o zmianę opisu ww. parametrów i zastąpienie konkretnej wartości przekroju podaniem zakresu (przedziału) powierzchni przekroju poprzecznego kanału od wartości minimalnej 398 do maksymalnej 4130 wyrażonej w cm². Ewentualnie, w przypadku odmowy dopuszczenia ww. rozwiązań wykonawca wnosi o wyjaśnienie czy Zamawiający posiada uzasadnione potrzeby, aby zastosować te konkretne systemy odwodnień, jak również wnosi o ich podanie.

Uzdalniając ww. wnioski zarówno dla pytanie 1 jak i pytanie 2 wykonawca wskazuje co następuje.

Stosowanie do art. 99 ust. 4 ustawy Pzp w zw. z art. 16 ust. 1 ustawy Pzp z opisu przedmiotu zamówienia nie można sporządzać w sposób, który utrudnia uczciwą konkurencję, w szczególności przez wskazanie znaków towarowych, patentów lub pochodzenia, źródła lub szczególnego procesu, który charakteryzuje produkty lub usługi dostarczane przez konkretnego wykonawcę, co prowadzi do uprzywilejowania lub wyeliminowania niektórych wykonawców lub produktów.

Jak wskazano powyżej w obecnym kształcie OPZ w niniejszym postępowaniu nie jest zgody z ww. przepisem. Już sama potencjalna możliwość wystąpienia sytuacji utrudnienia uczciwej konkurencji może uzasadniać stwierdzenie naruszenia ww. przepisu (por. Wyrok Krajowej Izby Odwoławczej z dnia 9 września 2021 r., KIO 2130/21). Podstawowym celem zamówień publicznych jest zaspokojenie potrzeb szerszej zbiorowości. Zasady udzielania zamówień publicznych, w szczególności te wyrażone w art. 16 ustawy Pzp mają sprzyjać temu, aby te potrzeby były zaspokojone w jak najwyższym stopniu, czemu sprzyja uczciwe konkurowanie wykonawców o zamówienie. Wskazany cel zamówień publicznych nie jest więc spełniony wtedy, gdy zamawiający dopuszcza złożenie oferty z każdym produktem rodzajowo podobnym do opisanego przez siebie w SWZ, aby umożliwić udział w postępowaniu wszystkim wykonawcom działającym w danym obszarze rynku. Jednak powinnością zamawiającego jest udowodnienie, że neruchome ograniczenie konkurencji, wynikające z precyzyjnego opisu swoich wymagań, jest uzasadnione (por. Wyrok Krajowej Izby Odwoławczej z dnia 1 września 2021 r. KIO 2074/21). W ocenie wykonawcy w niniejszej sytuacji Zamawiający nie może wykazać uzasadnionych potrzeb dla żądania konkretnych kanałów odwodnienia.

Zamawiający winien w pierwszej kolejności dokonywać opisu przedmiotu zamówienia poprzez wskazanie efektu, celu które chciałby osiągnąć (bez ograniczania konkurencji poprzez wskazywanie konkretnych parametrów).

Istotą zamówień publicznych jest stworzenie transparentnego, jasnego i przejrzystego modelu gospodarowania

środkami publicznymi. Zamawiający w ramach zamówień publicznych nie rozporządzają własnym mieniem, wedle własnych osobistych preferencji czy powiązań, ale mieniem publicznym. Ustawodawca wyraźnie wskazuje, iż takie dysponowanie mieniem publicznymi, środkami publicznymi powinno mieć na celu dążenie do uzyskania zamówienia reprezentującego najlepszy stosunek jakości do ceny z perspektywy zaspokojenia potrzeb leżących w interesie publicznym. Konieczne jest przy tym zapewnienie, aby przy zaspokajaniu potrzeb publicznych zachowana była zasada wolności gospodarczej i możliwości dostępu do wykonywania zadań publicznych na niedyskryminacyjnych warunkach przez przedsiębiorców działających na rynku. Nie ulega również wątpliwości, że zamawiający może dopasować zamówienie do swoich obiektywnych potrzeb, ale te obiektywne potrzeby czy wymagania nie mogą sprowadzać się do określenia parametrów, które wskazują na jeden konkretny produkt. Takie działanie wypaczałoby istotę postępowania przetargowego, a więc konkurencji wykonawców na rynku (wyrok KIO 1527/22 z dnia 23.06.2023r.)

Podsumowując rozważania, należy wskazać za orzecznictwem, że każde z wymagań zamawiającego w większym lub mniejszym stopniu ogranicza konkurencję, jednak tak długo, jak wymagania te są podyktowane obiektywnie uzasadnionymi potrzebami zamawiającego, a ich celem nie jest jedynie zawężeniu kręgu wykonawców mogących je wykonywać, zamawiający jest uprawniony do ich sformułowania. Pogląd ten ukształtowany został w orzecznictwie Izby na gruncie art. 29 ust. 1 i 2 dawnego Pzp, jest dobrze ugruntowany w orzecznictwie i zachowuje aktualność pod rządami art. 99 Pzp (przykładowo wyroki w sprawach KIO 802/20, KIO 1592/20, KIO 1873/20, KIO 2041/20, KIO 71/21, KIO 350/21). W niniejszym postępowaniu zaś Zamawiający nie ma uzasadnionych potrzeb dla wymagań wskazanych wyżej, a co z tym idzie sporządzenie OPZ wydaje się niezgodne z przepisami ustawy Pzp. Naruszenie to może być wyeliminowane pod warunkiem, że do upływu terminu składania ofert Zamawiający dopuści inne również produkty, o co niniejszym zarówno w zakresie pytania 1 i pytania nr 2 wykonawca wnosi.

17. Jednym z podstawowych parametrów warunkujących prawidłowe świecenie oprawy jest wartość prądu zasilającego, która powinna wynosić 6,6 A dla uzyskania maksymalnej wartości światłości. Przy prądzie niższym od 6,6 A, oprawy nie będą świeciły znamionowym strumieniem świetlnym, a nawet najmniejsze spadki prądu (rzędu kilku dziesiątych Ampera) będą stanowiły znaczny spadek intensywności (rzędu kilku-kilkunastu procent intensywności). W konwencjonalnych systemach tj. bez indywidualnej kontroli i monitoringu oprawy trudno jest sprawdzić, do których opraw dopływa prąd mniejszy niż znamionowy (ponieważ w takich przypadkach należałoby odkręcać każdą z opraw oddzielnie, i mierzyć, czy prąd który płynie w obwodzie wtórnym wynosi faktycznie 6,6 A dla maksymalnej intensywności, co przy znacznej ilości opraw jest czasochłonne). Warto zauważyć, że zastosowanie nowoczesnych systemów umożliwiłoby ciągłą analizę parametrów zasilania, m. in. czy wartość prądu w obwodzie wtórnym jest równa wartości zadanej na regulatorze, a innymi słowy czy oprawa świeci z zadaną intensywnością. Mając powyższe na uwadze zwracamy się z prośbą o informację, czy Zamawiający będzie wymagał dostawy systemu indywidualnej kontroli ILCMS, który będzie monitorował prąd w obwodzie wtórnym, co będzie istotnym wskazaniem dla personelu technicznego
18. Podręcznik do projektowania lotnisk, Część 5 – Systemy elektryczne DOC9157, do którego Zamawiający odwołuje się w specyfikacji przetargowej wskazuje, że zasadne jest wykorzystywanie najnowszych technologii w zakresie zasilania opraw oświetlenia nawigacyjnego, w tym w szczególności wykorzystanie regulatorów opartych na tranzystorach, które charakteryzują się m. in. szybszym działaniem od starszych konstrukcji opartych na tyrystorach. Dodatkowo regulatory oparte na tranzystorach generują na wyjściu prawie idealną sinusoidę i ograniczają generowanie harmonicznych do sieci w porównaniu z rozwiązaniami opartymi na tyrystorach. Istotnym jest również fakt, że w regulatorach opartych na tranzystorach nie ma potrzeby ustawiania odczepów na transformatorze, co ma przełożenie na wysoką sprawność regulatora, w szczególności w przypadku w którym jedynie kilka opraw pracuje na obwodzie (np. aktywne tylko jedno stanowisko postojowe dla samolotu). Tymczasem z dokumentacji nie wynika, że Zamawiający uwzględnił nowoczesne regulatory oparte na tranzystorach. Mając na uwadze dobro Zamawiającego, w tym wiele korzyści płynących z wykorzystania regulatorów opartych na konstrukcjach tranzystorowych, zwracamy się z pytaniem, czy Zamawiający dopuści zastosowanie regulatorów CCR w oparciu o konstrukcje działające na tranzystorach, które używane są z powodzeniem na całym świecie, a rekomendacja dla ich stosowania zawarta w Podręczniku do projektowania lotnisk (załącznik do Aneksu 14 ICAO i EASA) wydaje się być właściwym uzasadnieniem.
19. (lit. c pytania zawartego w piśmie 1376 z dn. 27.11 pod nr 38)
c) czy Zamawiający dopuści zastosowanie prefabrykowanych ram betonowych w miejsce stalowych? Żelbeton odpowiedniej jakości spełni wszelkie wymagania wytrzymałościowe, jakie mogą się pojawić w stosunku do przypuszczalnego zastosowania, zaś zastosowanie takiego materiału wiąże się z niższymi kosztami oraz jest mniej problematyczne.
20. Na rysunku 0372-e-101_102 w tabelce rysunkowej podano, że na odcinkach od drogi startowej do poprzeczek zatrzymania należy dostarczyć oprawy zielono-żółte. Zgodnie z przepisami EASA kodowanie żółte powinno być w obu kierunkach i taki też symbol został zastosowany w liniach środkowych dróg kołowania. Brak jest zaś symbolu oprawy zielono-żółtej w części rysunkowej. Prosimy o wskazanie miejsc, w których należy zainstalować oprawy linii środkowej dróg kołowania zielono-żółte.

-
21. Czy zamawiający wymaga zaoferowania zasilaczy CCR, które są kompatybilne z istniejącymi, aby zminimalizować liczbę części zamiennych i czynności konserwacyjnych?
 22. Prosimy o wyjaśnienie co oznaczają wielkości 1566,35 w pkt 4.3.2.5 a także 4.3.2.11 kosztorysu oraz jak należy rozumieć niecałkowite liczby transformatorów, obwodów i złącz (pkt 4.3.2.12 oraz 4.3.2.13)?
 23. Czy system sterowania i monitorowania oświetlenia nawigacyjnego musi zapewniać możliwość przyszłej rozbudowy do CAT III?
 24. Czy Zamawiający wymaga od dostawców urządzeń i systemów, zarówno nowych jak i rozbudowywanych, przekazania szczegółowych specyfikacji protokołów komunikacyjnych w celu umożliwienia ich późniejszych integracji?

Wyjaśnienia:

ad. pytanie 1

Wyjaśniamy, że w dokumentacji projektowej przedstawiono stosowne rysunki i szczegóły umożliwiające wykonanie wpustu. Wpusty tego typu stosowane na lotniskach nie są rozwiązaniami standardowymi z uwagi na wielkości odwadnianych powierzchni.

ad. pytanie 2

Zamawiający nie dopuszcza zmiany SWZ w tym zakresie.

ad. pytanie 3

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

ad. pytanie 4

Wyjaśniamy, że materiał pochodzący z poz. „Mechaniczne zdjęcie zadarnionej warstwy ziemi urodzajnej oraz nasypu niebudowlanego - niekontrolowanego na obszarze robót - humusu, wraz z odkładem materiału z rozbiórki lub wywozem” ze względu na jego niejednorodny skład przeznaczony jest w całości do wywozu i utylizacji.

Wyjaśniamy, że skład gruntów tworzących warstwę wierzchnią wchodzi: gleba, grunty spoiste, niespoiste i organiczne, kamienie, żwir oraz lokalnie okruszywa cegiel. Materiał ten z uwagi na niejednorodny skład i znaczną zawartość części organicznych, w tym gleby nie nadaje się do posadowienia projektowanych płaszczyzn lotniskowych.

ad. pytanie 5

Wyjaśniamy, że SWZ nie zawiera ograniczenia w tym zakresie.

ad. pytanie 6

Wyjaśniamy, że nie jest to w zakresie przedmiotowego postępowania.

ad. pytanie 7

Wyjaśniamy, że nie jest to w zakresie przedmiotowego postępowania.

ad. pytanie 8

Wyjaśniamy, że projektowane samochodowe drogi techniczne D-SAM3 oraz D-SAM4 zostały w całości przedstawione na rysunku D-219 Plan sytuacyjny zagospodarowania lotniska, arkusz 9.

ad. pytanie 9

Wyjaśniamy, że w odniesieniu do konstrukcji płaszczyzn/dróg, podstawą jest kilometraż – zgodnie z SWZ, co za tym idzie określenie lokalizacji połączenia dróg kołowania DK-C6 oraz DK-L nie ma znaczenia dla określenia rodzaju konstrukcji danego odcinka/elementu infrastruktury, szczególnie że granica operacyjna tych dróg nie odzwierciedla faktycznego ich połączenia.

ad. pytanie 10

Wyjaśniamy, że wykonanie istniejącej płyty postojowej PPS1 (przedstawionej na rysunku za pomocą obszaru zakresowanego, opisanego w legendzie jako „istniejące drogi kołowania i płyty postojowe”) nie jest przedmiotem zamówienia w zakresie branży drogowej.

ad. pytanie 11

Wyjaśniamy, że zakres powyższych prac został opisany w legendzie, jest to fragment przebudowywanej drogi kołowania DK-B4. Szczegóły rozwiązań projektowych w tej lokalizacji można znaleźć na Detalu nr 1 na rysunku D-279 Szczegóły połączeń nawierzchni lotniskowych – arkusz 2 – zgodnie z SWZ.

ad. pytanie 12

Wyjaśniamy, że zapis jest poprawny.

ad. pytanie 13

Wyjaśniamy, że Zamawiający nie wyraża zgody na modyfikację głównego podziału zakresu robót tzw. etapowania (por § 4 ust. 3 w Załączniku 5.1 do SWZ), natomiast dopuszcza wprowadzenie zmian w realizacji poszczególnych części i/lub wyznaczonych rodzajów robót w ramach etapów z uwzględnieniem przez Wykonawcę terminów przewidywanych zamknięć dróg kołowania i drogi startowej (por § 8 ust. 53 w Załączniku 5.1 do SWZ- w OPZ zwanego również „etapem”). Wyjaśniamy, że zgodnie z SWZ, szczegóły dotyczące realizacji etapów – ich części i/lub wyznaczonych rodzajów robót zawierał będzie przygotowywany przez Wykonawcę harmonogram rzeczowo- terminowy.

ad. pytanie 14

Patrz wyjaśnienie do pytania nr 3 (ad. pytanie 3) w piśmie 1376 z dn.27.11.2023.

ad. pytanie 15 I 16

Patrz zmiana nr 3 w cz. III pisma.

ad. pytanie 17

Wyjaśniamy, że wymagany jest pomiar prądu w obwodzie wtórnym w module wewnętrznym lub zewnętrznym oprawy, w zależności od systemu oprawy. Wyjaśniamy, że w załączniku 6 „Wymagania odnośnie zastosowanych materiałów” (rew. C), zawarta została informacja o dopuszczeniu jednostek zewnętrznych, oraz warunki dopuszczenia - patrz SWZ.

ad. pytanie 18

Patrz zmiana nr 4 w cz. III pisma.

Jednocześnie w związku z wprowadzoną zmianą wyjaśniamy, że dopuszczalne są oba typy CCR.

Nadrzędnym celem Zamawiającego jest zachowanie kompatybilności CCR z zaproponowanym systemem indywidualnej kontroli i sterowania opraw, potwierdzona przez producenta systemu sterowania. Dodatkowo, jeżeli istniejące zasilacze nie są kompatybilne, należy przewidzieć ich wymianę a koszt wymiany ująć w ofercie. Pozostałe wymagania dla CCR - zgodnie z SWZ/dokumentacją projektową.

ad. pytanie 19

Patrz zmiana nr 5 w cz. III pisma.

Jednocześnie w związku z wprowadzoną zmianą wyjaśniamy, że w przypadku, gdy istniejąca studnia będzie wymagała regulacji wysokościowej do 35 cm, należy wycenić podniesienie całej studni i osadzenie jej na ławie z betonu C12/15. Natomiast gdy regulacja będzie wynosiła więcej niż 35 cm należy w wycenie uwzględnić nadbudowę wykonaną z ramy betonowej zapewniającą utrzymanie tej samej klasy wytrzymałości co regulowana, istniejąca studnia kablowa. Zamawiający dopuszcza wykorzystanie istniejących włączów.

ad. pytanie 20

Wyjaśniamy, że lampa wskazana w legendzie rysunku jako zielono-zółta nie ma zastosowania.

ad. pytanie 21

Wyjaśniamy, że Zamawiający wymaga dostawy zasilacza współpracującego z zastosowanym systemem oświetlenia nawigacyjnego. Nie wymaga aby były to te same zasilacze co istniejące.

ad. pytanie 22

Patrz zmiana nr 6 w cz. III pisma.

ad. pytanie 23

Wyjaśniamy, że nie jest to w zakresie przedmiotowego postępowania.

ad. pytanie 24

Wyjaśniamy, że Zamawiający wymaga przekazania przez Wykonawcę szczegółowych specyfikacji protokołów komunikacyjnych urządzeń dla nowych i rozbudowywanych systemów.

III.

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

zmiana nr 3

W projekcie wykonawczym, BRANŻA SANITARNA – INSTALACJE ZEWNĘTRZNE dotychczasowy zapis w 5.7.4. zastępuje się nowym w brzmieniu:

„ 5.7.4 ODWODNIENIA LINIOWE

Do odprowadzania wód opadowych z obszaru płyt postojowych dobrano wielofunkcyjne kanały retencyjno - odwodnieniowe z korpusem z PE-PP, rusztem szczelinowym żeliwnym o szczelinie wlotowej o szerokości ok. 28 mm. Spadek podłużny ciągów odwodnienia liniowego zgodnie z niweletą drogi/płyty. Dobre kanały mają za zadanie odprowadzać wodę z projektowanych powierzchni utwardzonych oraz zapewniać możliwość retencji w sytuacji wystąpienia deszczy nawalnych. Zakłada się stosowanie odwodnienia o powierzchni retencyjnej ok. 150 l/mb

Do odprowadzania wód opadowych z obszaru płyt do odladzania dobrano odwodnienia liniowe z rusztem koryta dostosowanymi do obciążeń kl. F900 wg. PN-EN 1433. Materiały konstrukcyjne koryta winny być odporne na działanie środków odladzania nawierzchni i samolotów np. powinny posiadać wkładkę z PE-PP w celu ich zabezpieczenia przed środkami stosowanymi do odladzania. Dopuszcza się inne sposoby zabezpieczenia obwodu zwilżonego odwodnienia liniowego przed działaniem takich środków.

Dopuszcza się zastosowanie innych typów odwodnienia liniowego w klasie F900 z zastrzeżeniem konieczności spełnienia poniższych wymagań.

Wymiary koryt odwodnienia liniowego z rusztem i odwodnienia szczelinowego jeżeli będą odmiennie od przedstawionych w dokumentacji projektowej powinny być przedmiotem szczegółowego projektu technologicznego podlegającego akceptacji Zamawiającego i Projektanta. Projekt technologiczny powinien uwzględniać powierzchnie zlewni ciężące do przedmiotowego odcinka odwodnienia, natężenia opadu wskazane w pkt. 5.2 (lub wyższe), napelnienie w kanale odwodnienia liniowego nie powinno być większe niż 65% w celu zapewnienia prawidłowego odbioru wód opadowych z nawierzchni lotniskowych. Sposób zabudowy odwodnienia liniowego powinien uwzględniać warunki gruntowe, układ płyt nawierzchniowych i dylatacji. Lokalizacja i ilość przykanalików musi zostać skoordynowana z pozostałymi sieciami uzbrojenia terenu przedstawionymi w projekcie”.

- pozostałe bez zmian.

zmiana nr 4

Zmianie ulega zapis w projekcie wykonawczym w części elektrycznej w załączniku nr 6 pn. „Wymagania odnośnie zastosowanych materiałów” (rew. C) lit. „a” w sekcji „Regulator CCR”, zapis w brzmieniu:

„Generowanie prądu pierwotnego: Tyrystorowe”

wykreśla się i zastępuje nowym w brzmieniu:

„Generowanie prądu pierwotnego: Tyrystorowe lub tranzystorowe”.

- pozostałe bez zmian.

zmiana nr 5

Zmianie ulega zapis w dokumentacji projektowej w załączniku 1A pn. ZESTAWIENIE MATERIAŁÓW w pozycji 48 w kolumnie pn. „Wyszczególnienie, typ, katalog, norma producent”, zapis w brzmieniu:

„Rama dystansowa stalowa do regulacji wysokościowej istniejących studni kablowych”

wykreśla się i zastępuje nowym w brzmieniu:

„Regulacja wysokościowa studni”

- pozostałe bez zmian.

zmiana nr 6

Zmianie ulega zapis we wstępnym kosztorysie rozliczeniowym w pozycji 4.3.2.11 „Montaż transformatorów izolujących do stosowania w szeregowych obwodach systemów oświetlenia lotnisk wraz z podłączeniem ekranu ochronnego w studniach” gdzie:

jest: 1566,350

powinno być: 1566

oraz w pozycji 4.3.2.12 „Montaż złącz - Złącze obwodu pierwotnego (wtyczka i gniazdo) odporne na typowe związki chemiczne występujące na lotniskach oraz promieniowanie UV i oraz o prądzie znamionowym 25A, napięciu znamionowym 5kV, przekrój znamionowym 6mm²” gdzie:

jest: 783,175

powinno być: 837

oraz w pozycji „Montaż złącz strony wtórnej - Złącze obwodu wtórnego (wtyczka i gniazdo) odporne na typowe związki chemiczne występujące na lotniskach oraz promieniowanie UV i ozon o prądzie znamionowym 20A, napięciu znamionowym 600V” gdzie:

jest: 1566,35

powinno być: 1730.

Dodatkowo wyjaśniamy, że należy uwzględnić złącza zapasowe przekazywane Użytkownikowi zgodnie z załącznikiem 7 tj. 20 kpl złączy wtórnych oraz 20 kpl pierwotnych.

Ponadto przekazany wraz z dokumentacją projektową wstępny kosztorys rozliczeniowy jest jedynie dokumentem pomocniczym, mającym na celu ułatwienie Wykonawcy wykonania własnych obliczeń i kalkulacji niezbędnych do rzetelnej wyceny wszelkich robót niezbędnych do wykonania zadania.

- pozostałe bez zmian

IV.

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

ZAMAWIAJĄCY