

Wrocław 8.12.2023 r.

PLWSA 1425/2023

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 oraz po terminie przewidzianym w art. 135 ust. 2 PZP, na które Zamawiający udziela odpowiedzi:

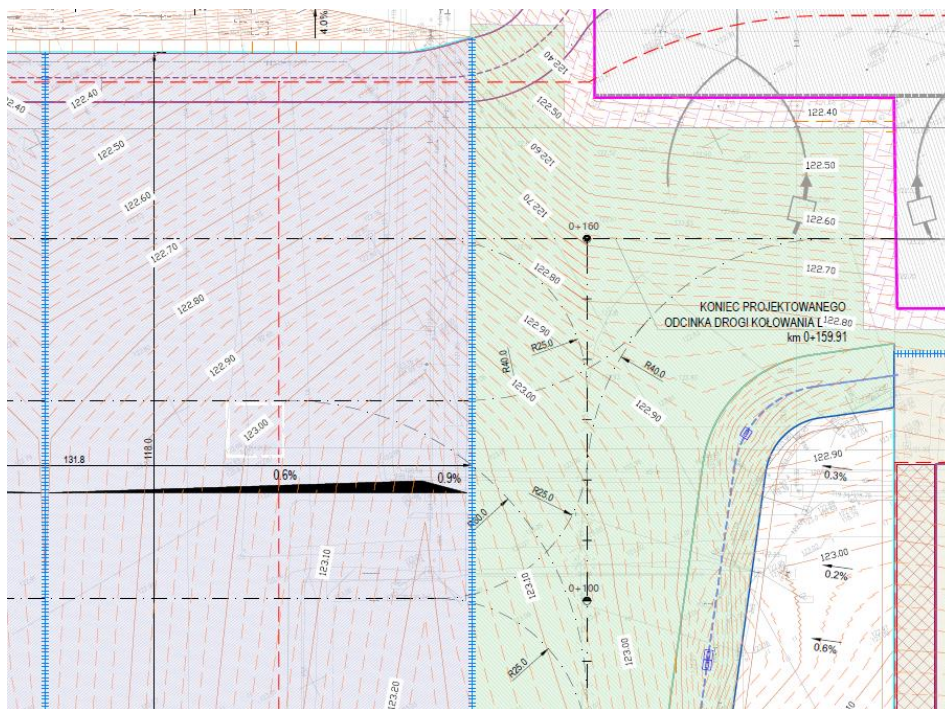
Pytania:

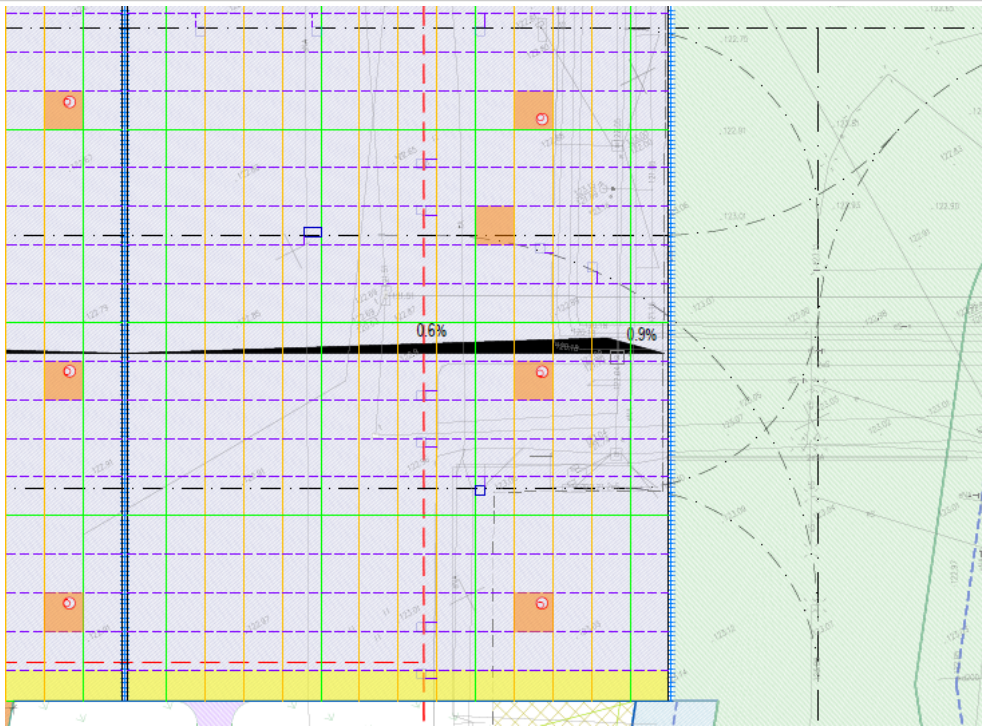
1. W związku z finansowaniem projektu ze środków europejskich przeznaczonych na projekty podwójnego zastosowania (cywilno-wojskowe), czy Zamawiający dopuszcza zastosowanie produktów, których producentem są firmy spoza UE lub nie będące członkami do NATO?
2. Czy Zamawiający dopuszcza zastosowanie produktów pochodzących od producentów, którzy prowadzą sprzedaż w sposób bezpośredni lub pośredni na terytoriach objętych sankcjami UE (art. 5k Rozporządzenia Rady (UE) 833/2014 w brzmieniu nadanym Rozporządzeniem Rady (UE)2022/576 z późn. zm.)?
3. Czy Zamawiający wymaga, aby serwis producenta systemu oświetlenia nawigacyjnego (lub jego wszystkich elementów) był zapewniony z Polski oraz był świadczony w języku polskim?
4. Specyfikacja przetargowa dopuszcza stosowanie produktów równoważnych do tych, które są w projekcie i ich pochodzenie od różnych producentów. W przypadku akceptacji przez zamawiającego zastosowania opraw i systemu ILCMS pochodzących od różnych producentów, czy oferent powinien wykazać kompatybilność opraw oświetleniowych z systemem ILCMS potwierdzonych raportami z przeprowadzonych testów wydanych przez producenta systemu ILCMS?
5. Zgodnie z wymaganiami EASA ADR.OR.D.015 osoby odpowiedzialne za utrzymanie lotniska powinny być przeszkolone, również w zakresie eksploatacji systemu oświetlenia nawigacyjnego. Czy w ramach prowadzonego postępowania konieczne jest przeszkolenie przez producenta dostarczanych urządzeń wybranej liczby personelu Zamawiającego z zakresu:
 - Obsługi i konserwacji opraw oświetlenia nawigacyjnego
 - Obsługi regulatorów stałej wartości prądu
 - Obsługi systemu sterowania i monitoringu technicznego (ALCMS/ILCMS)
 - Wykonywania czynności eksploatacyjnych dla kabli i złączyPotwierdzonych wydaniem stosownych certyfikatów producenta (lub producentów), zgodnie z EASA ADR.OR.D.015?
6. Czy Zamawiający wymaga przeprowadzenia audytu bezpieczeństwa informatycznego systemów sterowania i monitorowania oświetlenia nawigacyjnego oraz systemu sterowania i wizualizacji BMS jako elementów infrastruktury krytycznej państwa?
7. Prosimy o potwierdzenie, że producenci systemów sterowania i monitorowania oświetleniem nawigacyjnym oraz systemu sterowania i wizualizacji BMS musi zapewnić personel techniczny zapewniający wsparcie w razie wystąpienia problemów z działaniem systemu lub awarii biegle posługujący się językiem polskim i zlokalizowany na terenie Polski, w celu ograniczenia ryzyka utraty wsparcia w przypadku ograniczeń w przemieszczeniu się ze względu na kryzys jak np. stan epidemii. Personel wsparcia technicznego musi posługiwać się językiem polskim w stopniu umożliwiającym swobodną komunikację.
8. Prosimy o doprecyzowanie zakresu integracji systemu dokowania statków powietrznych w systemie sterowania i wizualizacji BMS.
9. W dokumentacji przetargowej Zamawiający wskazał na wykorzystanie oprawy czterokierunkowej koloru żółtego do wprowadzania samolotów na stanowisko postojowe, przy czym dla wprowadzania na stanowiska zwykle stosuje się oprawy dwukierunkowe, jednokierunkowe lub dookólne. Mając powyższe na uwadze zwracamy się z prośbą do Zamawiającego o dopuszczenie zastosowania opraw z optyką dookólną, która powszechnie stosowana jest na lotniskach na całym świecie dla przedmiotowych aplikacji.
10. Zamawiający w dokumentacji przetargowej wymaga, aby producent przetwornic 400 Hz był zatwierdzony przez renomowanego producenta samolotów takiego jak Boeing lub Airbus. Przedstawione powyżej wymaganie wydaje się być wymaganiem na wyrost, ponieważ producenci przetwornic 400 Hz zobligowani są do wytwarzania jednostek

GPU w oparciu o obowiązujące standardy zasilania dla statków powietrznych jak np. MIL-STD-704-F, a na swoje zajmujący się wytwarzaniem jednostek GPU i systemów PIT posiadają stosowne certyfikaty ISO zaświadczające, że produkowane przez nich urządzenia wytwarzane są w oparciu o obowiązujące standardy. Mając powyższe na uwadze zwracamy się z prośbą do Zamawiającego o dopuszczenie do zastosowania rozwiązań producentów, którzy posiadają certyfikaty ISO 9001:2015, ISO140001:2015, ISO45001:2018 w zakresie badań i rozwoju, projektowania, produkcji, instalacji, obsługi posprzedażowej i uruchomienia sprzętu obsługi naziemnej (GSE), systemowych studni (PIT), standardowych i dostosowanych jednostek GPU i posiadają referencje z min. 3 międzynarodowych lotnisk.

11. Proszę o jednoznacznie określenie prędkości wiatru, która ma zostać przyjęta dla kalkulacji wytrzymałości masztów oświetleniowych z opuszczanymi koronami. Brak jednoznacznej informacji w dokumentacji przetargowej.
12. W ramach zadania w opisie technicznym branży elektrycznej występują zapis o zintegrowaniu istniejących 4 obwodów 2A (TCL-1,2,3,4) oraz o przeprogramowaniu układu sterowania ze względu na „zapięciu w pętlę” obwodów 2A STB1 i STB2 czy też innych istniejących obwodach 6.6A. Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający zapewni kody dostępowe oraz protokoły istniejącego systemu 2A dla Wykonawcy w celu zintegrowania z nowo realizowanym systemem świateł nawigacyjnych.
13. Prosimy o potwierdzenie, że projektowana „stalowa konstrukcja wsporcza” znaków pionowych ma mieć wysokość zgodną z rysunkiem „0372-K-118 Konstrukcja wsporcza znaków” oraz że konstrukcje te nie muszą być łamliwe/rozpryskowe.
14. Prosimy o jednoznaczne określenie, dla ilu opraw oświetlenia nawigacyjnego osi drogi kołowania i stanowisk postojowych, wraz z wskazaniem ich lokalizacji, Wykonawca ma przewidzieć oprawy z selektywnym załączaniem kierunku świecenia, a dla ilu bez selektywnego wyboru kierunku świecenia.
15. Prosimy o potwierdzenie, iż Zamawiający dla opraw zagłębionych nawigacyjnych nie wymaga zastosowania pryzmatów ze szkieł szafirowych.
16. W dokumentacji projektowej Projektant wskazuje, iż nowo instalowane lampy nawigacyjne zagłębione muszą posiadać indywidualną kontrolą i sterowanie wbudowane w oprawę. Powyżej wskazane rozwiązania co do sposobu wyposażenia danej oprawy w moduły indywidualnej kontroli tj. integracji takiego modułu wewnątrz oprawy dla opraw zagłębionych i braku takowego rozwiązania dla opraw wyniesionych są charakterystyczne tylko dla jednego producenta tj. ADB SAFEGATE tym samym dyskryminuje się innych producentów systemów oświetlenia nawigacyjnego spełniających wymagania ICAO, EASA jaki i Normy Obronnej, których lampy mają wyłącznie zewnętrzne moduły indywidualnej kontroli co ogranicza i zaburza konkurencyjność w przedmiotowym przetargu. Prosimy o dopuszczenie rozwiązań innych producentów systemów oświetlenia nawigacyjnego, których produkty spełniają wymagania przepisów ICAO, EASA i norm obronnych.
17. Szanowni Państwo, w opisie Projektu Wykonawczego Instalacji Elektrycznych jest zapis: "Na istniejącej płycie postojowej PPS, przed terminalem istniejące oświetlenie nawigacyjne naprowadzania na stanowisko postojowe zostanie zdemontowane. Oprawy zostaną podane renowacji (wymienione pryzmaty i uszczelki, korpusy wyczyszczone). Prosimy o wskazanie ilości lamp do renowacji, konkretnego typu/modelu/oznaczenia tych lamp i wskazanie producenta.
18. Wykonawca zwraca się z prośbą o przekazanie szczegółu drenażu wraz z podaniem wymiarów.
19. Wykonawca zwraca się z zapytaniem czy jest możliwość zamiany szczeliny skurczowej pełnej na skurczową pozorną. Wykonanie w/w szczelin wymusza technologia układania (szerokość maszyny). Układanie nawierzchni maszyną szerokości 10m wymusza zastosowanie szczeliny skurczowej pozornej w połowie szerokości maszyny.
20. Czy Zamawiający wyraża zgodę na zmianę charakteru szczeliny (szczelina skurczowa/rozszerzania) nie zmieniając lokalizacji poprzez przesunięcie o jedną działkę roboczą (5m). W przypadku zastosowania maszyny szerokości 10m wykonujemy wielokrotność pasów 10m. Optymalny rozkład szczelin rozszerzania jest taki, aby przypadły one na krawędzi działki roboczej, a nie w środku układanego pasa.
21. Czy Zamawiający wyraża zgodę na rezygnację z dybli w dylatacjach rozszerzania i wykonanie ich jako szczelin rozszerzania swobodnych, a tym samym dyble umieścić zamiennie w podbudowie lub wykonać w podbudowie belki żelbetowe w śladzie szczelin rozszerzania?
22. Czy można zamienić warstwę poślizgową z skropienia emulsją na folię lub geowłókninę?
23. Czy jest możliwość zamiany warstwy ulepszanego podłoża C1,5/2 na warstwę gruntu stabilizowanego spoiwem hydraulicznym o $R_m=2,5-5$ MPa. Wykonanie podłoża klasy C1,5/2 praktycznie wymaga wymiany całego gruntu nie spełniającego wymagań co do uziarnienia.
24. Czy jest możliwe wykonanie ulepszanego podłoża w jednej warstwie (mieszanie na miejscu) grubości minimum 40 cm o wartości $R_m=2,5$ MPa – 5MPa.
25. Brak zbrojenia skośnego w rejonie komór włązów, czy należy takie dozbrojenie wykonać?

26. Budowa typowej maszyny do wykonania nawierzchni betonowej pozwala na stosowanie poniższych parametrów co do rozmiaru i rozstawu dybli:
- rozstaw dybli co 25cm i zmiany skokowo co 5 cm,
 - długość dybla max 55 cm
 - średnica dybla w zakresie 20-30 mm
- Czy jest możliwe korekta rozstawu dybli i ich rozmiaru w ramach nadzoru autorskiego i dostosowanie do możliwości maszyn układających beton?
27. Prosimy o przekazanie wytycznych do projektowania Mieszanek Mineralno-Asfaltowych
28. Prosimy o wskazanie dokładnej lokalizacji montażu oraz ilości odbojnic stalowych (Plik 0372_K_215).
29. Zgodnie z opisem technicznym branży konstrukcyjnej, jeden z załączników stanowi rysunek 0372-K-202 – Fundament stacji TRAF0 zbrojenie. Dokument nie został jednak dodany do dokumentacji przetargowej udostępnionej przez Zamawiającego. Uprzejmie prosimy o uzupełnienie.
30. Czy Zamawiający posiada dokumentację projektową dotyczącą oznakowania pionowego? Z danych udostępnionych nie ma możliwości realnej wyceny zakresu. Prosimy o podanie ilości oraz rysunków zawierających zwymiarowane tarcze znaków (analogicznie jak dla oznakowania poziomego)
31. Czy w ramach nadzoru autorskiego Projektant jest w stanie skorygować zachodnie pochylenie płaszczyzny odladzania. Przeciw spadek o wartości 0,9%. Proponuje się jednostajne pochylenie o wartości 0,45% z zachowaniem wypadkowej spadków minimum 0,7% (z obliczeń wychodzi najbardziej niekorzystny spadek wypadkowy 0,758%). Korekta taka pozwoli wykonać całość płyty PPS3 maszyną do układania betonu. W przypadku braku akceptacji projektanta do rozwiązania j.w. zaleca się wykonać korektę pochyleń z założeniem (załom wysokościowy – szczelina dylatacyjna)





32. Studnie wypadające w szczelinach dylatacyjnych – czy jest możliwość korekty w ramach nadzoru autorskiego poprzez dopasowanie krawędzi studni do krawędzi dylatacji.
33. Jaki system CCTV (producent, ew. nazwa rozwiązania) jest obecnie na obiekcie? kamery muszą być z nim kompatybilne zatem potrzebna informacja.
34. Prosimy o bardziej szczegółową specyfikację dla pozycji "Wykonanie i montaż lotniskowego znaku pionowego o konstrukcji łamliwej. Znak o powierzchni 1,5-2,0m²"
35. Prosimy o więcej informacji dotyczących pozycji "1.1.23.2 Przepust z rury karbowanej HDPE $\text{R}40\text{cm}$ z prefabrykowanymi ściankami czołowymi na ławach fundamentowych z betonu C12/15; fundament z kruszywa łamanego zagęszczony do wskaźnika zagęszczenia $I_s=1.00$; zasypka z kruszywa łamanego zagęszczona do wskaźnika zagęszczenia $I_s=1.00$; umocnienie ścian i dna rowu prefabrykowanymi płytami betonowymi ażurowymi na podsypce cementowo piaskowej 1:4 " - Gdzie znajduje się ten przepust, jakiego wymiaru mają zostać założone ławy fundamentowe, ile będzie potrzebnego umocnienia z prefabrykowanych płyt ażurowych.
36. Prosimy o więcej informacji odnośnie pozycji: 1.1.23.3 Zakup, montaż i oznakowanie pojemników FOD oraz 1.1.23.4 Wykonanie rusztów wytrząsających (FOD) z kątowników. Ile pojemników typu FOD oraz rusztów wytrząsających oczekuje Zamawiający?
37. Prosimy o udostępnienie obliczeń statycznych komór studni PER i PIT.
38. Czy Zamawiający dopuści komory PER i PIT w wariantcie wykonanym z elementów prefabrykowanych, na podstawie projektu zamiennego?
39. Czy istnieje możliwość zmiany schematów statycznych komór przy równoczesnej niezmiennej nośności?
40. Wykonawca wnosi o podanie informacji o konstrukcji istniejącej nawierzchni dla dróg, które według nowego nazewnictwa przyjmą nazwę: DK-A1, DK-A2, DK-J1 oraz DK-J2.
41. W opisie technicznym 372-PW-AKPiA_Projekt w kilku punktach jest stwierdzenie: "Specyfikację serwera i stacji roboczych ujęto w zestawieniu materiałowym, załącznik nr 1." W załączniku nr 1 jest tylko wyszczególniona ilość osprzętu komputerowego bez dokładnej specyfikacji. Wykonawca wnosi o podanie specyfikacji serwera i stacji roboczych.
42. Wykonawca wnosi o wskazanie prawidłowej ilości kamer. Według dokumentacji (załącznik nr 1 - lista materiałowa oraz rysunku nr A502 - Schemat systemu monitoringu wizyjnego CCTV) jest 25 kamer, natomiast według udostępnionego przedmiaru jest ich 34.
43. Prosimy o potwierdzenie, że oznakowanie poziome od numeru 20 do numeru 37 musi zostać wykonane na czarnym tle według rysunku „Szczegóły oznakowania poziomego – arkusz 1.

-
44. Wykonawca zwraca się z prośbą o wskazanie lokalizacji „mechanicznej rozbiórki podbudowy bitumicznej gr. 9 cm” zgodnie z opisem pozycji 1.1.2.7 wstępnego kosztorysu rozliczeniowego oraz „mechanicznej rozbiórki podbudowy z kruszywa gr. 25 cm” zgodnie z opisem pozycji 1.1.2.8 wstępnego kosztorysu rozliczeniowego.
 45. Wykonawca zwraca się z prośbą o informację dotyczącą budowy konstrukcji istniejącej nawierzchni drogi kołowania DK-A.
 46. Wykonawca wnosi o potwierdzenie, iż pozycja 1.2.2.5 wstępnego kosztorysu rozliczeniowego pn. Wykonanie wykopów liniowych i punktowych pod rurociągi, studnie i inne elementy jak opisano w dokumentacji projektowej, umocnienie i odwodnienie wykopów w razie potrzeby. Transport i składowanie materiałów wzdłuż wykopów lub na odkład w miejscu wyznaczonym wraz z utylizacją, której ilość wynosi około 135 tys. m³, uwzględnia wykopy pod zbiorniki.
 47. Wykonawca wnosi o potwierdzenie, iż dla pozycji 1.1.15.4 wstępnego kosztorysu rozliczeniowego pn. Siatka włókna szklanego 100/100 kN pokryta powłoką bitumiczną związana natryskiem emulsją asfaltową modyfikowaną polimerami w ilości 300 g/m², jednostką jest „m²”, zamiast aktualnie podanego „m”.
 48. Zgodnie z zapisami Planu prowadzenia robót pkt 6.1 „...Prace nocne będą rozpoczynane w wyznaczonych godzinach po ostatniej rozkładowej operacji...”. Prosimy o bardziej precyzyjne określenie wymiaru „wyznaczonych godzin”. Czy będzie to 5,6 lub może 8 godzin ? Prosimy również o określenie czasu „ostatniej rozkładowej operacji” czy będzie to 22:00,00:00 lub 03:00?
 49. Prosimy o potwierdzenie, że zamontowanie świateł na ogrodzeniu strefy ogólnodostępnej koloru czerwonego, o intensywności nie mniejszej niż 10 cd w rozstawie 7,5 m dotyczy całego ogrodzenia terenu budowy w części operacyjnej niezależnie czy jest to ogrodzenie od strony DS,PPS lub DK.
 50. Zamawiający dla kabla pierwotnego stawia wymagania (Załącznik 6 wymagane parametry urządzeń) np. izolacja XLPE, ekran min. 4mm², bez warstwy półprzewodzącej na izolacji, certyfikat do zastosowań lotniskowych. Wg wiedzy oferenta nie ma na rynku kabla spełniającego wszystkie powyższe wymagania. W związku z powyższym proszę o podanie co najmniej trzech procentów mogących zaproponować kabel spełniający powyższe wymagania. W przypadku braku możliwości podania co najmniej trzech producentów spełniających powyższe wymagania wnioskujemy o dopuszczenie również innych typów lotniskowych kabli pierwotnych, pod warunkiem kompatybilności pomiędzy kablem strony pierwotnej a dostarczonym systemem indywidualnej kontroli.
 51. W przypadku kabla strony wtórnej oświetlenia nawigacyjnego podano wymóg (Załącznik 6 wymagane parametry urządzeń) zgodności z EASĄ oraz załącznikiem 9157 part 5. Natomiast nie określono jaki certyfikat wymagany jest dla kabla stron pierwotnej, prosimy o dookreślenie.

Wyjaśnienia:

ad. pytanie 1

Wyjaśniamy, że Zamawiający jest tzw. zamawiającym sektorowym realizującym zamówienie w ramach projektu „Zwiększenie możliwości operacyjnych części lotniczej lotniska pod potrzeby operacji wojskowych w Porcie Lotniczym Wrocław S.A.” ale w dalszym ciągu jest lotniskiem cywilnym. W SWZ nie zostały przewidziane uprawnienia Zamawiającego wskazane w art. 393 ust 1 pkt 4 PZP (wdrażające postanowienia art. 85 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/25/UE z 26.02.2014 r.(...) tj. preferencje wspólnotowe (dla dostaw) oraz nie zostały określone w SWZ zasady według których badanie zostałyby przeprowadzone.

W związku z powyższym w postępowaniu może zostać zastosowana druga odmiana preferencji wspólnotowych przewidziana w art. 393 ust. 2 Pzp, która polega na preferencyjnym przeliczaniu cen ofert w przypadkach tam określonych.

ad. pytanie 2

Wyjaśniamy, że zakres sankcji na terytoriach państw UE (w tym w Polsce) związanych z działaniami Rosji destabilizującymi sytuację na Ukrainie został określony w cz. 6.9 SWZ pkt. 2 SWZ - przesłanki wskazane w art. 5k Rozporządzenia Rady (UE) 2023/1214 (zmieniającego rozporządzenie 833/2014) oraz w cz. 6.9 SWZ pkt. 1 SWZ dotyczący Ustawy z dnia 13 kwietnia 2022 r. o szczególnych rozwiązaniach w zakresie przeciwdziałania wspieraniu agresji na Ukrainę oraz służących ochronie bezpieczeństwa narodowego wskazane zostały w art. 7 ust. 1 tej ustawy.

Co za tym idzie wyjaśniamy, że jeśli zajdą w stosunku do wykonawcy jakiegokolwiek przesłanki zawarte w ww. art. 5k podmiot taki nie może brać udziału w realizacji zamówienia natomiast w przypadku ww. art. 7 ust 1 wykonawca zostanie wykluczony z postępowania

ad. pytanie 3

Wyjaśniamy, że zgodnie z SWZ to Wykonawca udziela gwarancji na przedmiot Umowy, a w okresie gwarancji jakości i rękojmi za wady przedmiotu umowy Wykonawca przejmuje na siebie obowiązki w zakresie wymaganych przez producentów serwisu i konserwacji zabudowanych lub dostarczonych w ramach realizacji zamówienia urządzeń, instalacji, przedmiotów i materiałów (mających wpływ dla gwarancji tych urządzeń, instalacji, przedmiotów i materiałów). Jedną z instalacji realizowanych w ramach projektu jest/będzie systemu oświetlenia nawigacyjnego. Wyjaśniamy, że koordynacją wykonania Umowy, w tym obowiązków wynikających z udzielonej przez Wykonawcę gwarancji odbywać się będzie w języku polskim i w tym języku Wykonawca ma komunikować się z Zamawiającym również w zakresie obsługi wykonywanych serwisów i konserwacji.

Zamawiający nie ingeruje w sposób w jaki Wykonawca zorganizuje się do wykonania obowiązków związanych z udzielaną gwarancją, jednak z uwagi na newralgiczny charakter budowanej infrastruktury (i jej systemów) oczekuje skuteczności i należytego wykonania.

Patrz również zmiana nr 3 w cz. III pisma

ad. pytanie 4

Patrz zmiana nr 4 w cz. II pisma

ad. pytanie 5

Patrz zmiana nr 10 w cz. II pisma

ad. pytanie 6

Patrz zmiana nr 5 w cz. II pisma

ad. pytanie 7

Patrz wyjaśnienie do pytania nr 3.

ad. pytanie 8

Wyjaśniamy, że nie jest to w zakresie przedmiotu zamówienia.

ad. pytanie 9

Patrz zmiana nr 11 w cz. II pisma.

Jednocześnie wyjaśniamy, że zastosowanie oprawy dookólnej wymaga zachowania ochrony mechanicznej pryzmatów przed zniszczeniem podczas odśnieżania. Pryzmat musi być chroniony poprzez odpowiednie wyprofilowanie metalowego korpusu oprawy, tak aby lemięsz pługa nie dotykał pryzmatu. Przykładową oprawę należy dostarczyć Inwestorowi do testów przed złożeniem zamówienia i akceptacji materiałów.

ad. pytanie 10

Patrz zmiana nr.6 w cz. II pisma

ad. pytanie 11

Wyjaśniamy, że do obliczeń wytrzymałości masztów przyjęto prędkość wiatru 41 m/s.

ad. pytanie 12

Wyjaśniamy, że Zamawiający nie posiada kodów dostępowych oraz protokołów istniejącego systemu 2A.

Wyjaśniamy jednocześnie, że Wykonawca we własnym zakresie musi zintegrować część obwodów nie podlegających przebudowie z nowym nadrzędnym oprogramowaniem.

ad. pytanie 13

Patrz wyjaśnienie do pytania nr 23 w piśmie nr 1376.

Wyjaśniamy dodatkowo, że zgodnie z SWZ, Zamawiający nie wymaga aby, konstrukcje znaków znajdujących się w strefach PER (punkt elektryczny rozdzielczy)/AON były podatne.

ad. pytanie 14

Wyjaśniamy, że Zamawiający nie wymaga dostawy wszystkich opraw z selektywnym załączeniem kierunku świecenia. Selektywne załączanie kierunku świecenia zgodnie z wymaganiami EASA, np. oprawy pomiędzy poprzeczkami zatrzymania, a drogą startową – na drogach kołowana DK-L,DK-J1,DK-A1.

ad. pytanie 15

Wyjaśniamy, że Zamawiający wymaga zastosowania pryzmatów ze szkła szafirowych, wzmocnionych - zgodnie z SWZ.

ad. pytanie 16

Wyjaśniamy, że w dokumentacji projektowej znajdują się zapisy, umożliwiające zastosowanie alternatywnych rozwiązań dotyczących doboru i zastosowania sprzętu oświetlenia nawigacyjnego (na przykład Załącznik 1 do opracowania branży elektrycznej: w zestawieniu materiałów, w pozycji 60).

Jednocześnie wyjaśniamy, że nie jest wymagane spełnienie wymagań Normy Obronnej. Należy spełnić wymagania EASA jako priorytetowe oraz ICAO, w miejscach, w których EASA nie przedstawia szczegółowych rozwiązań lub wymogów.

ad. pytanie 17

Wyjaśniamy, że oprawy te zostały oznaczone na rysunku E-101 jako „DM”.

Są to oprawy SafeLED Gen.1 TC-IQ1-YY oraz TC-IQ1-R 6.6A w 2 wersjach – Y/Y i R.

Liczba opraw zgodnie z rysunkiem E-101:

– wersja R: 19 szt.

– wersja Y/Y: 226 szt.

Informacje o lampach można także znaleźć w załączniku 2 do opracowania branży elektrycznej.

ad. pytanie 18

Wyjaśniamy, że szczegółowe wytyczne dotyczące drenażu znajdują się w rozdziale 04 Specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych branży sanitarnej. Parametry obsypki drenażu znajdują się na odpowiednich rysunkach branży drogowej, tj. D-275 „Szczegóły odwodnienia liniowego” oraz D-276 „Szczegóły krawędzi nawierzchni lotniskowej”.

ad. pytanie 19 i 20

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

- jednocześnie patrz zmiana nr 4 w piśmie 1376.

ad. pytanie 21

Wyjaśniamy, że nie dopuszcza się takich rozwiązań - zgodnie z SWZ.

ad. pytanie 22

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

- jednocześnie patrz zmiana nr 4 w piśmie 1376.

ad. pytanie 23 i 24

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

- patrz również zmiana nr 4 w piśmie 1376.

Jednocześnie wyjaśniamy, że pod warstwą ulepszonego podłoża, niezależnie od technologii jej wykonania, należy osiągnąć minimalną nośność gruntu rodzimego, zgodnie z parametrami określonymi w Specyfikacji technicznej wykonania i odbioru robót branży drogowej, tj. $E2 \geq 25 \text{MPa}$ (G4) przy $I_0(E2/E1) \leq 3,0$, a nie jak omyłkowo podano w opisie technicznym branży drogowej $E2 \geq 15 \text{MPa}$.

Zamawiający przypomina, że niezależnie od ewentualnych zmian wprowadzonych do konstrukcji nawierzchni muszą one jako całość docelowo spełnić wymagania dotyczące wskaźnika PCN dla założonego natężenia ruchu samolotów referencyjnych, określone w Specyfikacji technicznej wykonania i odbioru robót budowlanych branży drogowej, działy D-05.03.04 i D-05.03.05b.

Patrz zmiana nr 7 w cz. II pisma.

ad. pytanie 25

Zamawiający dołącza zaktualizowany rysunek D-284 „Szczegóły nawierzchni betonowej”, zgodnie z którym należy wykonać zbrojenie w rejonie komór włączów.

Patrz zmiana nr 8 w cz. II pisma

ad. pytanie 26

Wyjaśniamy, że zaprojektowane wymiary dybli dostosowane są do wymagań i specyfiki nawierzchni lotniskowych i wynikają z wymagań normy NO-17-A204.

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

- patrz również zmiana nr 4 w piśmie 1376.

ad. pytanie 27

Wyjaśniamy, że szczegółowe wytyczne do projektowania Mieszanek Mineralno-Asfaltowych znajdują się w odpowiednich rozdziałach Specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót. Norma obronna NO-17-A200 jest wiążącym dokumentem odniesienia do wykonania mieszanek mineralno-asfaltowych dla nawierzchni lotniskowych natomiast wymagania WT-2-2014 GDDKiA stanowią uzupełnienie do wymagań normy NO-17-A200, w przypadku nawierzchni lotniskowych.

Jednocześnie wyjaśniamy, że kruszywa stosowane do wszystkich bitumicznych warstw konstrukcyjnych nawierzchni lotniskowych z betonu asfaltowego (warstwy podbudowy, wiążącej, wyrównawczej i ścieralnej) powinny być mineralne, łamane, za skała głębinowych i wylewnych. Materiały te nie muszą być kruszywami bazaltowymi.

MMA dla nawierzchni samochodowych (znajdujących się poza obszarem płaszczyzn lotniskowych) należy wykonać zgodnie z wymaganiami Wytycznych Technicznych GDDKiA WT-2-2014.

ad. pytanie 28

Zamawiający udostępnił dodatkowy rysunek z lokalizacją odbojnic stalowych.

- patrz zmiana nr 8 w cz. II pisma

ad. pytanie 29

Zamawiający udostępnił dodatkowy rysunek 0372-K-202

- patrz zmiana nr 8 w cz. II pisma

ad. pytanie 30

Wyjaśniamy, że oznakowanie pionowe pokazane zostało na kilku rysunkach:

- od D-311 do D319 „Plan oznakowania pionowego i poziomego,
- E106 a 12 i E106 a 13 Rew. D (UWAGA: przekazane są nowe wersje rysunku, ze względu na wcześniejsze pytania),
- E113 Rew. D.

Wyjaśniamy, że znaki powinny posiadać odpowiednie dokumenty dopuszczające do zastosowania ich w warunkach lotniskowych i być zgodne z wymaganiami EASA oraz ICAO.

Zamawiający dodatkowo przekazuje nowy dokument z zestawieniem oznakowania pionowego - Załącznik 8 do opracowania branży elektrycznej - patrz zmiana nr 8 w cz. II pisma

ad. pytanie 31 i 32

Wyjaśniamy, że każda korekta czy uzupełnienie dokumentacji projektowej leży w kompetencji projektanta w ramach nadzoru autorskiego.

Wyjaśniamy dodatkowo, że należy zachować typowy układ dylatacyjny płyt nawierzchniowych 5x5m.

ad. pytanie 33

Wyjaśniamy, że Zamawiający dysponuje systemem CCTV firmy AVIGILON.

ad. pytanie 34

Wyjaśniamy, że podświetlane znaki pionowe muszą być zgodne z wymaganiami EASA oraz ICAO. Jednocześnie doprecyzowujemy i uaktualniamy wybrane zapisy dotyczące znaków pionowych, przedstawione w dokumentacji projektowej. Należy wykonać znaki o parametrach:

- znaki z paskami LED (nie dopuszcza się świetlówek LED),
- zasilanie 6,6A,
- IP min. 65 dla całości znaku,
- spełniające wymagania EASA w zakresie parametrów mechanicznych i fotometrycznych,
- temperaturowy zakres pracy odpowiadający warunkom środowiskowym w miejscu instalacji,
- panel odporny na działanie promieni UV,
- dopuszcza się znaki dwustronne,
- kompletna konstrukcja znaków powinna być odporna na podmuch z silników samolotów odrzutowych, minimum 322km/h, zgodnie z wymogami ICAO Doc 9157 cz. 6.

ad. pytanie 35

Wyjaśniamy, że wymieniony w pytaniu przepust znajduje się pod drogą samochodową DSAM-5, prowadzącą do zaprojektowanej stacji trafo. Dokładna lokalizacja została przedstawiona na rysunku D-211 „Plan sytuacyjny – arkusz 1”. Szczegółowe wymiary ław fundamentowych oraz zakres umocnienia zostały przedstawione na rysunku D-273 „Przekroje przez przepust”. Szczegóły przedstawiono również w Specyfikacji technicznej wykonania i odbioru robót budowlanych branży drogowej.

ad. pytanie 36

Wyjaśniamy, że należy wycenić komplet zabezpieczeń przed FOD zgodnie z zapisami w Opisie Technicznym do Projektu Wykonawczego

Jednocześnie wyjaśniamy, że wymagane jest, aby ruszty wytrząsające i pojemniki FOD były umiejscowione w każdym miejscu, w którym pojazdy obsługi budowy będą wjeżdżały na nawierzchnie mające bezpośrednie połączenie z nawierzchniami lotniskowymi lub połączenie z nawierzchniami samochodowych dróg serwisowych bądź technicznych prowadzących do płyt postojowych i dróg kołowania samolotów.

ad. pytanie 37

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

- patrz również zmiana nr 4 w piśmie 1376.

Jednocześnie Zamawiający przekazuje zaktualizowane rysunki komór PER, nr 0372-K-107 i 0372-K-108, rewizja C. Oferent powinien uwzględnić w swojej wycenie wykonanie komór przedstawionych na obecnie przekazywanych rysunkach - patrz zmiana nr 8 w cz. II pisma

ad. pytanie 38 i 39

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

- jednocześnie patrz zmiana nr 4 w piśmie 1376.

ad. pytanie 40

Wyjaśniamy, że informacje na temat konstrukcji istniejących nawierzchni można znaleźć w Dokumentacji geologiczno-inżynierskiej, Opinii Geotechnicznej oraz w opisie technicznym branży drogowej (w przypadkach kiedy takie dane były dostępne w dokumentacjach archiwalnych).

ad. pytanie 41

Wyjaśniamy, że zgodnie z zapisem Załącznika 1 do dokumentacji AKPiA: Serwer powinien spełniać wymagania postawione przez producenta oprogramowania aplikacyjnego odnośnie wydajności jak i okresu przechowywania danych.

ad. pytanie 42

Wyjaśniamy, że należy dostarczyć 25 kamer, zgodnie z rysunkiem nr A501 opracowania AKPiA.

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

ad. pytanie 43

Wyjaśniamy, że oznakowanie należy wykonać zgodnie z rysunkiem D-321 „Szczegóły oznakowania poziomego – arkusz 1”.

ad. pytanie 44

Wyjaśniamy, że pozycje te dotyczą rozbiórki istniejącej nawierzchni w miejscach połączenia z nowymi nawierzchniami.

Jednocześnie zamawiający informuje, że przekazany wraz z dokumentacją projektową wstępny przedmiar robót jest jedynie dokumentem pomocniczym, mającym na celu ułatwienie Wykonawcy wykonania własnych obliczeń i kalkulacji niezbędnych do rzetelnej wyceny wszelkich robót niezbędnych do wykonania zadania.

ad. pytanie 45

Wyjaśniamy, że informacje na temat konstrukcji istniejących nawierzchni można znaleźć w Dokumentacji geologiczno-inżynierskiej, Opinii Geotechnicznej oraz w opisie technicznym branży drogowej.

ad. pytanie 46

Wyjaśniamy, że ww. pozycja zawiera ilości z uwzględnieniem wykopów pod zbiorniki.

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

ad. pytanie 47

Wyjaśniamy, że prawidłową jednostką jest m².

ad. pytanie 48

Wyjaśniamy, że prace nocne każdorazowo będą uzgadniane z Dyżurnym Operacyjnym Portu i będą zależne od ilości operacji lotniczych, nie ma obecnie możliwości precyzyjnego wskazania wymiaru godzin, które będą dostępne dla prac nocnych w czasie realizacji robót, ponadto na możliwy czas pracy wpływa sezon zmienny w okresie całego roku.

ad. pytanie 49

Potwierdzamy konieczność montażu świateł na całym ogrodzeniu terenu budowy znajdującego się w części operacyjnej lotniska – zgodnie z SWZ.

ad. pytanie 50 i 51

Patrz zmiana nr 12 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 12.12.2023 do godz. 11:00”

wykreśla się i zastępuje nowym:

„do dnia **18.12.2023** 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 12.12.2023 r. o godz. 12:00”

wykreśla się i zastępuje nowym:

„Otwarcie ofert planowane jest dnia 18.12.2023 r. o godz. 12:00”

- pozostałe bez zmian.

zmiana nr 3

W Załączniku 1.5. do SWZ [projektowane postanowienia umowy] w § 22 dodaje się ust. 5 w brzmieniu:

„5. Komunikacja z Zamawiającym w toku realizacji Umowy odbywa się w języku polskim.”

- pozostałe bez zmian.

zmiana nr 4

W załączniku nr 6 do projektu wykonawczego pn. „Wymagania odnośnie materiałów” w sekcji „Oprawy oświetlenia nawigacyjnego” w każdym wierszu pn. „Indywidualna kontrola i monitorowanie (ILCMS):” w tekście/wyjaśnieniu oznaczonym „*” na końcu zamiast kropki stawia się średnik, po którym dodaje się tekst w brzmieniu:

„ w przypadku zastosowania opraw i systemu ILCMS pochodzących od różnych producentów, wykazać kompatybilność opraw oświetleniowych z systemem ILCMS potwierdzonych co najmniej przeprowadzonym testem”.

- pozostałe bez zmian.

zmiana nr 5

W załączniku 6.1. do SWZ [OPZ] w cz. II w pkt. 4 dodaje się ppkt. 4.3. w brzmieniu:

„4.3. Wykonawca przeprowadzi audyt bezpieczeństwa informatycznego systemów sterowania i monitorowania oświetlenia nawigacyjnego oraz systemu sterowania i wizualizacji BMS jako elementów infrastruktury krytycznej państwa”.

zmiana nr 6

W załączniku nr 6 do projektu wykonawczego pn. „Wymagania odnośnie materiałów” w sekcji „Przetwornica 400 HZ” dotychczasowy zapis w lit. F wykreśla się i zastępuje nowym w brzmieniu:

„F. Wykonawca musi potwierdzić, że instalowane przetwornice 400 Hz pracują na co najmniej jednym lotnisku do obsługi samolotów kodu C.”

- pozostałe bez zmian.

zmiana nr 7

Zmianie ulega zapis w opisie technicznym branży drogowej w każdym miejscu gdzie:

jest: $E2 \geq 15 \text{MPa}$.

powinno być: $E2 \geq 25 \text{MPa}$

- pozostałe bez zmian

zmiana nr 8

W załączniku nr 6.1. do SWZ [Szczegółowy opis przedmiotu zamówienia (OPZ)] w cz. II, w pkt. 3 uzupełnia się:

„Załącznik nr 6

Uzupełnienie dokumentacji o elementy wskazane w wyjaśnieniach do pytań 25,28,29,30,37 w cz. I nn. pisma (nr 1425) udostępnione jest do pobrania pod linkiem:

<https://chmura.airport.wroclaw.pl/index.php/s/9rfvphgZ9HZvgNr>

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 9

W cz. 14.1 SWZ zmianie ulega termin związania ofertą.

Dotychczasowy termin:

„do dnia 8.03.2023 (włącznie)”

wykreśla się i zastępuje nowym:

„do dnia 1.04.2023 (włącznie)”

- pozostałe bez zmian

zmiana nr 10

Zmianie ulega zapis w załączniku 6.1. do SWZ [OPZ] w cz. II w pkt. 1.8. „Pozostałe wytyczne dla Wykonawcy w lit. x), który uzyskuje nowe brzmienie:

„x) zorganizować i przeszkolić zespół osób wskazanych przez Zamawiającego w zakresie zasad użytkowania, eksploatacji nowobudowanych systemów i urządzeń w tym m.in.: szkoleń wymaganych przez EASA ADR.OR.D.015 dla osób odpowiedzialnych za utrzymanie lotniska w zakresie eksploatacji systemu oświetlenia nawigacyjnego tj. przeszkolenie przez producenta dostarczanych urządzeń wybranej liczby personelu Zamawiającego z zakresu:

- obsługi i konserwacji opraw oświetlenia nawigacyjnego
- obsługi regulatorów stałej wartości prądu
- obsługi systemu sterowania i monitoringu technicznego (ALCMS/ILCMS)
- wykonywania czynności eksploatacyjnych dla kabli i złącz

potwierdzonych wydaniem stosownych certyfikatów producenta (lub producentów), zgodnie z EASA ADR.OR.D.015”.

- pozostałe bez zmian.

zmiana nr 11

Zmianie ulega zapis w dokumentacji projektowej w załączniku 1A pn. ZESTAWIENIE PODSTAWOWYCH MATERIAŁÓW poz. 65 w kolumnie pod nazwą: „wyszczególnienie, typ, katalog, norma, producent”, w wierszu pierwszym po słowie „czterokierunkowa” dodaje się : „lub z optyką dookólną” – pozostałe bez zmian.

zmiana nr 12

Zmianie ulega treść w projekcie wykonawczym w Załączniku nr 6 pn. „Wymagania odnośnie zastosowanych materiałów” w sekcji „kabel strony pierwotnej” gdzie:

odnośnik drugi uzyskuje nowe brzmienie:
„ekranowy min. 2,5 mm²”

odnośnik szósty uzyskuje nowe brzmienie:
„zgodnie z EASA i zgodnie z załącznikiem 9157 part 5”

- pozostałe bez zmian.

III.

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 dokonywana będzie dalsza publikacja oraz nastąpi zmiana terminu składania ofert.

ZAMAWIAJĄCY