

Szymany, dnia 10.02.2021 r.

Numer Postępowania: WIM.DEA.0812.15.2020

*-Wykonawcy ubiegający
się o udzielenie zamówienia-*

WYJAŚNIENIE TREŚCI SIWZ (I)

Dla postępowania o udzielenie zamówienia publicznego w trybie **przetargu nieograniczonego**, zgodnie z ustawą z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (tekst jednolity: Dz. U. 2019 r. poz. 1843) ogłoszonego przez Zamawiającego, na roboty budowlane pn.:

„Dostosowanie infrastruktury lotniska Olsztyn-Mazury do II kategorii systemu ILS”

o wartości zamówienia przekraczającej kwoty określone w przepisach wydanych na podstawie art. 11 ust. 8 ustawy z dnia 29 stycznia 2004r. Prawo zamówień publicznych (tekst jednolity: Dz. U. 2019 r. poz. 1843)

Na podstawie art. 38 ust. 2 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych (Dz. U. 2018, 1986 z późn. zm.) – dalej: ustawa Pzp, Zamawiający udziela odpowiedzi na pytania, które wpłynęły do przedmiotowego postępowania:

1. Czy przy krawężniach drogi startowej, dróg kołowania oraz innych dróg samochodowych, serwisowych i pożarowych należy wykonać zabezpieczenie podziemnej płaszczyzny pionowej poprzez wykonanie „ramp”?

Odpowiedź Zamawiającego

Rampowanie projektuje się tylko w zakresie objętym opracowaniem, czyli w tzw. "butelce". Patrz rysunek 120-L1 (obszar zakresowany).

2. Prosimy o udostępnienie rysunków w formacie dwg w celu weryfikacji przedmiarów oraz przygotowania rzetelnej oferty.

Odpowiedź Zamawiającego

Zamawiający nie udostępnia wersji dwg.

3. Czy Zamawiający dopuszcza zastosowanie rur HDPE do wykonania przewiertów w zamian za rury stalowe o średnicach fi 160, fi 400, fi 500mm jeśli tak to rury HDPE o jakiej SN należy zastosować?

Odpowiedź Zamawiającego

Zaprojektowano przepusty z rur stalowych w (pod) nawierzchni. W ramach zadania Wykonawca ma wykonać próbne przewiert, zgodnie z opisem w dokumentacji. Jeżeli w trakcie realizacji pojawią się

okoliczności uzasadniające zastąpienie rur stalowych rurami HDPE i Wykonawca udowodni, że technologia rur HDPE przewiertowych jest praktyczniejsza, Zamawiający ją dopuści do zastosowania. Na obecnym etapie wyceny należy przyjąć rury stalowe.

4. Czy Zamawiający dopuszcza wykonanie kanalizacji kablowej wtórnej w nawierzchni utwardzonej z rur HDPE fi 50 o SN ≥ 20 ?

Odpowiedź Zamawiającego

Nawierzchnia na lotnisku jest wykonana z betonu asfaltowego, zatem nie dopuszcza się montażu w nawierzchniach utwardzonych rur HDPE. Należy wycenić rury stalowe. Jednocześnie, w jednostkowych przypadkach technologia HDPE fi 50 o SN ≥ 20 może zostać dopuszczona przy akceptacji Projektanta, Inżyniera Kontraktu i Zamawiającego.

5. Czy Zamawiający dopuszcza wykonanie jednego, końcowego oblotu-inspekcji PAŻP po zakończeniu montażu opraw, których dopuszczenie do użytku wymaga sprawdzenia?

Odpowiedź Zamawiającego

W ramach zadania oprócz wybudowania nowych elementów oświetlenia nawigacyjnego będą wykonywane prace przy/na istniejącym oświetleniu nawigacyjnym polegające m. in. na: rampowaniu fundamentów świateł PAPI, podejścia a także dobudowaniu/dokładaniu fundamentów w rzędzie świateł istniejących, wymianie i kalibracji regulatorów CCR. Ponieważ po wykonaniu w/w robót istniejący system świetlny musi być sprawny, nienaruszony, więc to od umiejętności Wykonawcy oraz jakości wykonanych robót zależeć będzie ilość oblotów (nienaruszenie posadowienia, ustawienia istniejących fundamentów, lamp itp.) Patrz pkt. 11

6. Czy oświetlenie progu kierunku 19 jest w chwili obecnej wyposażone w kable pierwotne 5 kV oraz oprawy oświetlenia nawigacyjnego i do dostarczenia są wyłącznie 2 zasilacze stałoprądowe CCR 3 kVA?

Odpowiedź Zamawiającego

Próg 19 wyposażony jest w 8 opraw. W ramach zadania należy w w/w zakresie dostarczyć i wycenić : 2 zasilacze stałoprądowe 3 kVA i włączyć je w system sterowania, w kanalizacji pierwotnej ułożyć 2x 7580 m kabla strony pierwotnej, zamontować złącza strony pierwotnej i wtórnej oraz dodatkowo skalibrować 2 zasilacze świateł podejścia na kierunku 19 po odłączeniu 8 opraw progu DS.

7. Czy istniejące kable pierwotne oświetlenia nawigacyjnego ułożone są w ziemi czy w kanalizacji kablowej?

Odpowiedź Zamawiającego

Istniejące kable pierwotne oświetlenia nawigacyjnego ułożone są w kanalizacji kablowej.

8. Czy dla istniejących obwodów pierwotnych 5 kV oświetlenia nawigacyjnego zlokalizowanych przy drodze startowej a więc: PAPI 1, PAPI 2, THR 01.1, THR 01.2, REL 1, REL 2, APH 01.1, APH 01.2, APH 19.1, APH 19.2, TEL, SGN należy ułożyć nowe kable pierwotne w projektowanej kanalizacji kablowej? Jeżeli tak to prosimy o uściślenie zakresu prac do wykonania.

Odpowiedź Zamawiającego

Dla wymienionych obwodów nie układamy nowych kabli, ponieważ lotnisko będzie czynne. W ramach zadania jest rozbudowanie niektórych obwodów, poprzez przedłużenie nowymi kablami.

9. Czy Zamawiający dopuszcza zastosowanie rur karbowanych sztywny fi 110 SN $\geq$ 8 na potrzeby wykonania kanalizacji kablowej w nawierzchni trawiastej?

Odpowiedź Zamawiającego

Tak ale SN $\geq$ 12.

10. Prosimy o wyjaśnienie czy światła miejsca oczekiwania błyskowe LED koloru czerwonego mają być zasilane z obwodów oświetlenia nawigacyjnego TSB 1, TSB 2? Jeżeli nie to w jaki sposób ma być realizowane zasilanie tych opraw?

Odpowiedź Zamawiającego

Tak, zgodnie ze schematami rys. E10-A5 i A6.

11. Czy w ramach przedmiotowego zadania wykonawca ma zapewnić oblot i dopuszczenie do użytkowania przez Inspekcję PAŻP wyłącznie następujących elementów oświetlenia nawigacyjnego: podejście 01, próg 01, przyziemienie, oś drogi startowej. Jeżeli nie to prosimy o doprecyzowanie jakie elementy oświetlenia nawigacyjnego powinny być poddane inspekcji PAŻP?

Odpowiedź Zamawiającego

Zamawiający wymaga wykonania oblotów urządzeń nawigacyjnych ILS/DME oraz oświetlenia nawigacyjnego po wykonaniu całości prac związanych z inwestycją (montaż opraw, rampowanie, itp.) potwierdzającego, że ww. systemy spełniają wymagania kat. II. Ilość wykonanych oblotów oraz wybór inspekcji oblatującej zależy od Wykonawcy. Ponadto patrz pkt. 5.

12. Czy w ramach przedmiotowego zadania wykonawca ma zapewnić oblot i dopuszczenie do użytkowania przez Inspekcję PAŻP wyłącznie następujących elementów oświetlenia nawigacyjnego: podejście 01, próg 01, przyziemienie, oś drogi startowej. Jeżeli nie to prosimy o doprecyzowanie jakie elementy oświetlenia nawigacyjnego powinny być poddane inspekcji PAŻP?

Odpowiedź Zamawiającego

Patrz pkt. 11

13. Czy w zakresie przedmiotowego zadania jest oblot-inspekcja PAŻP systemu ILS-ILS/DME, ILS GP, ILS LLZ wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną?

Odpowiedź Zamawiającego

Patrz pkt. 11

14. Czy Zamawiający dopuszcza stosowanie opraw osi drogi startowej oraz przyziemienia jako opraw 8”?

Odpowiedź Zamawiającego

Nie, ze względu na dobraną technologię montażu oprawy 12" w nawierzchnię oprawy 12" zapewniają przy wklejaniu większą powierzchnię styku z istn. nawierzchnią.

15. Ponieważ dokumentacja techniczna nie precyzuje, które oprawy na obwodach APH01.03, APH01.04, TDZ. 01.1, TDZ.01.2 mają zostać zainstalowane prosimy o doprecyzowanie tych informacji.

Odpowiedź Zamawiającego

Co druga baretka - na podejściu 60,120,180,240 m oraz poprzeczka na 150m bez świateł czerwonych + przyziemie 60,120,180 .. do 900m licząc od progu DS.- opisano to w pkt 4.2.2 części okrojonej PW.

16. Czy światła błyskowe koloru czerwonego LED do zainstalowania na obwodzie TSB.1 mają być wyposażone w moduł indywidualnej kontroli?

Odpowiedź Zamawiającego

Tak, zgodnie ze schematem rys. E10-A5.

17. Czy dostawa i montaż świateł błyskowych koloru czerwonego LED do zainstalowania na obwodzie TSB.1 są w zakresie przedmiotowego zadania?

Odpowiedź Zamawiającego

Tak, zgodnie z projektem. (PW - W2).

18. Prosimy o potwierdzenie, że w zakresie przedmiotowego zadania jest jedynie ułożenie kabli pierwotnych oświetlenia nawigacyjnego 5 kV na potrzeby zasilania nowych odbiorów(opraw oświetlenia nawigacyjnego, znaków) dostarczanych i montowanych w tym zadaniu inwestycyjnym.

Odpowiedź Zamawiającego

W ramach zadania nie wymieniamy istniejących obwodów 5kV pomiędzy istniejącymi oprawami, jeżeli nie wymaga tego np. przebudowa kanalizacji pierwotnej, montaż dodatkowej studni, montaż dodatkowych lamp itp. Wykonawca powinien przewidzieć konieczność wykonania ww. prac.

19. W związku z wymianą istniejącego zasilacza CCR 3 kVA zasilającego oznakowanie pionowe SGN na CCR o mocy 5 kVA, Zamawiający przewiduje wykorzystanie tego zasilacza na zasilenie któregoś z obwodów w przedmiotowym zadaniu inwestycyjnym? Jeżeli tak to prosimy o potwierdzenie i wskazanie, który miałby to być obwód oświetlenia nawigacyjnego.

Odpowiedź Zamawiającego

Tak, przewiduje się wykorzystanie w/w zasilacza i włączenie go w dowolny, projektowany obwód dla którego przewidziano zasilacz 3 kVA.

20. W związku z przenoszeniem istniejących zasilaczy CCR oraz szafy sterowniczej oświetlenia nawigacyjnego do projektowanego budynku kontenerowego prosimy o informację czy istniejące kable

pierwotne oświetlenia nawigacyjnego oraz połączenie światłowodowe zapewniające komunikację z wieżą kontroli lotów mają odpowiedni zapas, czy należy przewidzieć ich przedłużenie?

Odpowiedź Zamawiającego

W ramach zadania należy przewidzieć ich wydłużenie.

21. W związku z rozbieżnością w dokumentacji dotyczącej mocy i ilości projektowanych zasilaczy stałoprądowych CCR, prosimy o podanie ich właściwej ilości, mocy oraz które obwody mają być nimi zasilone?

Odpowiedź Zamawiającego

Zgodnie z tabelą w pkt 7.1 opisu do wersji okrojonej PW (W1) . Jednocześnie Zamawiający zwraca uwagę, że należy dokonać roszady między zasilaczem 3kVA wymienianym na 5kVA, montując istniejący do nowych obwodów.

22. Czy istniejące połączenie światłowodowe relacji ST-3 – TWR zapewnia ich redundantną komunikację?

Odpowiedź Zamawiającego

Tak, pomiędzy ST-3 - TWR ułożone są dwa kable światłowodowe.

23. Czy Zamawiający dopuszcza zastosowanie indywidualnej kontroli opraw przy użyciu sterowników zewnętrznych nie zamontowanych w oprawie?

Odpowiedź Zamawiającego

Projekt wykonany jest na sterownikach zabudowanych w oprawę. Jeżeli Wykonawca zdecyduje się na rozwiązanie alternatywne o parametrach nie gorszych, w ramach zadania i bez dodatkowego wynagrodzenia powinien przewidzieć np. montaż większych studni w celu umieszczenia sterowników zewnętrznych.

24. Czy Zamawiający dopuszcza w ramach Wariantu 1 wymianę systemu sterowania na nowy obsługujący nowe oraz istniejące zasilacze stałoprądowe CCR?

Odpowiedź Zamawiającego

Tak, Zamawiający dopuszcza wymianę systemu sterowania na nowy, należy go ująć w całości w ofercie. Nowy system powinien posiadać funkcjonalność istniejącego oraz spełniać wszystkie wymagania funkcjonalne określone prawnie w zakresie sterowania i monitoringu dla kat. II.

25. Czy w zakresie przedmiotowego zadania jest wykonanie kanalizacji kablowej wtórnej z rur HDPE fi 110 oraz stalowych 2" na potrzeby płaszczyzn do zawracania?

Odpowiedź Zamawiającego

Zgodnie z SIWZ.

26. Czy zamawiający w ramach przedmiotowego zadania wymaga wciągania do rur kanalizacji pierwotnej oraz wtórnej drutu stalowego FeZn 2mm?

Odpowiedź Zamawiającego
Tak, Zamawiający wymaga.

27. Prosimy o zmianę zapisu w projekcie wykonawczym która ogranicza Zamawiającego do jednego producenta t.j. X który produkuje indywidualny monitoring wbudowany w oprawie: „Wobec powyższego, wraz z montażem opraw LED, nowe obwody przewidziane o pracy w 2 kat. operacyjnej wyposażone będą w indywidualny monitoring umieszczony w oprawie.” Rozwiązanie z indywidualnym monitoringiem umieszczonym w oprawie, poza ograniczeniem Zamawiającego do jednego producenta, także naraża go na wykorzystanie systemu w którym przy uszkodzeniu systemu monitoringu, Zamawiający będzie zmuszony wymienić także lampę.

Odpowiedź Zamawiającego
Zamawiający dopuszcza inne rozwiązanie. Patrz pkt. 23. Udzielona odpowiedź nie prowadzi do zmiany treści SIWZ.

28. Czy Zamawiający wymaga aby system sterowania oświetleniem nawigacyjnym posiadał możliwość integracji sterowania i monitoringu dla opraw starowanych radiowo (jak na przykład oświetlenie przeszkodowe, przenośne zestawy oświetlania nawigacyjnego)?

Odpowiedź Zamawiającego
Zamawiający wymaga aby system sterowania i monitoringu światłami nawigacyjnymi spełniał wszystkie wymagania funkcjonalne określone prawnie w zakresie kat. II, budowa/modernizacja systemu leżą po stronie Wykonawcy.

29. Czy Zamawiający wymaga aby system sterowania oświetleniem nawigacyjnym umożliwiał sterowanie urządzeniami różnych producentów? Posiadanie systemu sterowania kompatybilnego tylko z jednym producentem ogranicza uzależnia Port od jednego dostawcy i naraża na znacznie wyższe koszty.

Odpowiedź Zamawiającego
Zamawiający wymaga aby system sterowania i monitoringu światłami nawigacyjnymi spełniał wszystkie wymagania funkcjonalne określone prawnie w zakresie kat. II, budowa/modernizacja systemu leżą po stronie Wykonawcy. Patrz pkt. 24.

30. Czy Zamawiający wymaga aby serwis techniczny producenta systemu sterowania był dostępny w języku polskim?

Odpowiedź Zamawiającego
Zgodnie z SIWZ.

31. Czy Zamawiający wymaga aby producent systemu sterowania i monitoringu oświetlenia nawigacyjnego posiadał serwis techniczny na terenie Polski.

Odpowiedź Zamawiającego
Zgodnie z SIWZ.

32. Czy Zamawiający wymaga aby system sterowania oświetleniem nawigacyjnym posiadał możliwość integracji z systemem AWOS na lotnisku?

Odpowiedź Zamawiającego

Zgodnie z SIWZ Zamawiający wymaga aby system sterowania i monitoringu światłami nawigacyjnymi spełniał wszystkie wymogi funkcjonalne i prawne w zakresie kat. II, budowa/modernizacja systemu leżą po stronie Wykonawcy.

33. Czy Zamawiający wymaga, aby system sterowania oświetleniem nawigacyjnym podawana była informacja z systemu AWOS odnośnie widzialności i temperatury wraz z automatycznymi powiadomieniami o zmianie warunków atmosferycznych i konieczności zmiany kategorii operacji?

Odpowiedź Zamawiającego

Patrz pkt. 32.

34. Czy Zamawiający wymaga, aby system sterowania i monitoringu oświetlenia nawigacyjnego posiadał potwierdzenie przejścia audytu bezpieczeństwa?

Odpowiedź Zamawiającego

Patrz pkt. 32.

35. Czy Zamawiający wymaga pełnej redundancji systemu sterowania oświetleniem nawigacyjnym?

Odpowiedź Zamawiającego

Patrz pkt. 32.

36. Czy Zamawiający wymaga aby system sterowania oświetleniem nawigacyjnym pracował na serwerze ze stabilnym systemem operacyjnym typu Linux lub Unix?

Odpowiedź Zamawiającego

Patrz pkt. 32.

37. Czy Zamawiający wymaga aby system sterowania oświetleniem nawigacyjnym posiadał funkcję automatycznych powiadomień o awariach krytycznych za pomocą e-mail lub sms?

Odpowiedź Zamawiającego

Patrz pkt. 32.

38. Czy Zamawiający wymaga, aby system sterowania oświetleniem nawigacyjnym posiadał możliwość integracji z systemem multilateracji (MLAT), ADSB w przyszłości?

Odpowiedź Zamawiającego

Patrz pkt. 32.

39. Czy Zamawiający wymaga, aby system sterowania oświetleniem nawigacyjnym posiadał możliwość integracji z systemami zewnętrznymi z zastosowaniem różnych standardów protokołów ASTERIX do zobrazowania ruchu na polu manewrowym?

Odpowiedź Zamawiającego
Patrz pkt. 32.

40. Czy Zamawiający w ramach przetargu zamierza zakupić system ciągłego monitorowania przeszkód na podejściu w celu zabezpieczenia płaszczyzn ograniczających i zwiększeniu bezpieczeństwa operacji lotniczych?

Odpowiedź Zamawiającego
Patrz pkt. 32.

41. Czy Zamawiający wymaga aby system sterowania oświetleniem nawigacyjnym posiadał możliwość integracji z systemami system ciągłego monitorowania przeszkód na podejściu?

Odpowiedź Zamawiającego
Patrz pkt. 32.

42. Wskazany w projekcie wykonawczym zapis „Wobec powyższego, wraz z montażem opraw LED, nowe obwody przewidziane o pracy w 2 kat. operacyjnej wyposażone będą w indywidualny monitoring umieszczony w oprawie.” stanowi rażące naruszenie konkurencji ze względu na to, iż preferuje jednego producenta t.j. X. Na rynku dostępne jest wiele rozwiązań zapewniających indywidualne sterowanie i monitoring opraw nawigacyjnych realizowane na różne sposoby techniczne i szeroko stosowanych na lotniskach. Prosimy o dopuszczenie zapewnienia indywidualnego sterowania opraw poprzez wstawienie modułów sterujących i monitorujących przed oprawą.

Odpowiedź Zamawiającego
Technicznie i ekonomicznie uzasadnionym jest wykonanie projektu jako rozbudowy istniejącego systemu oświetlenia nawigacyjnego a nie projektowanie jego pełnej wymiany przy każdym zadaniu. W projekcie ujęto adnotację, odnośnie dopuszczenia rozwiązań równoważnych. Część z nich wymagać będzie dodatkowych kroków, związanych również z kosztami (np. większe studnie), które należy ująć w ofercie. Patrz odp. 27.

43. Prosimy o informację czy istniejące studnie oraz rury kanalizacji kablowej pierwotnej oświetlenia nawigacyjnego usytuowane przy drodze startowej mają zostać zdemontowane w ramach przedmiotowego zadania.

Odpowiedź Zamawiającego
Nie, istniejącą kanalizację pozostawiamy jako funkcjonującą. Zwracamy również uwagę, że istniejące elementy jak studnie przewidziane są do „ramowania” jak wszystkie elementy infrastruktury występujące w obszarze zniwelowanej części pasa drogi startowej.

44. Czy dla poprzeczek podejścia zasadniczego, które nie będą rozbudowywane w przedmiotowym zadaniu inwestycyjnym należy wykonać montaż dodatkowych fundamentów pod oprawy rzędów bocznych podejścia oraz obrukowanie tych poprzeczek?

Odpowiedź Zamawiającego

Obrukowanie fundamentów pod oprawy projektuje się tylko w zakresie objętym opracowaniem-w obszarze zniwelowanej części pasa drogi startowej czyli w tzw. "butelce". Patrz rysunek 120-L1 (obszar zakresowany), 121-PZT-A1.

45. Prosimy o ponowne udostępnienie rysunku nr L 16 z branży lotniskowej projektu wykonawczego. Załączony w dokumentacji rysunek otwiera się jedynie w hm od 420 do 2600 oraz podejście na kierunku pomocniczym. Rysunek nie obejmuje podejścia zasadniczego oraz drogi startowej do hm 420.

Odpowiedź Zamawiającego

Zamawiający zał. rysunek nr L 16 rozbity na trzy części.

46. Zgodnie z zapisami SIWZ, rozdział III opis przedmiotu zamówienia, pkt. 2, zakresem realizacji zadania jest wariant W1. Natomiast w tym samym punkcie występuje niejasny zapis, że rozwiązania techniczne i technologiczne należy przyjmować jak dla wariantu pełnego W2. Dlatego też prosimy o jednoznaczne określenie zakresu zadania dla realizacji oświetlenia nawigacyjnego i potwierdzenie, że zgodnie z załącznikiem 1C realizacji podlega wyłącznie wariant W1 przedstawiony w pierwszej kolumnie załącznika 1C, tj. „Zapis ujednolicony rodzaju robót dla wariantu W1”.

Odpowiedź Zamawiającego

Zakres zadania dla realizacji zadania oświetlenia nawigacyjnego zawiera zał. 1C do SIWZ wariant W1.

47. Zgodnie z zapisami SIWZ, rozdział III opis przedmiotu zamówienia, pkt. 2, rozwiązania techniczne i technologiczne należy przyjmować jak dla wariantu pełnego W2. Prosimy o jednoznaczne określenie o jakie rozwiązania techniczne i technologiczne Zamawiającemu chodzi w tym zapisie, jeżeli zakres realizacji zadania odpowiada wariantowi W1.

Odpowiedź Zamawiającego

Jest to np. sposób wykonywania przecisków, obróbkowań i ramp, sposób wykonywania kanalizacji kablowej oraz przyjęta technologia wykonywania nawiertów w drodze startowej, itp. Różnice pomiędzy wariantem W1 i W2 wskazuje dołączona do SIWZ tabela, gdzie jednoznacznie (kolorem) podświetlono elementy, którymi różnią się przedmiotowe zakresy.

48. Zgodnie z zapisami SIWZ, rozdział III opis przedmiotu zamówienia, zakres zadania przedstawia między innymi załącznik 1b, dokumentacja wykonawcza. W dokumentacji wykonawczej załączono „wariant 1 okrojony” oraz „wariant 2 pełny”. Prosimy o jednoznaczną informację, czy wykonawca ma przewidzieć do realizacji zakres zadania dla oświetlenia nawigacyjnego zgodnie z przedstawioną dokumentacją wykonawczą wariantu 1 okrojonego czy wariantu 2 pełnego.

Odpowiedź Zamawiającego

Patrz pkt. 46

49. Prosimy o potwierdzenie, że w bieżącym postępowaniu ma być zrealizowany zakres bez wymiany istniejących opraw halogenowych na LED.

Odpowiedź Zamawiającego

Patrz pkt. 46.

50. W nawiązaniu do powyższego pytania, jeżeli oprawy halogenowe nie podlegają wymianie na LED, to wykonawca zwraca uwagę, że z zapisów dokumentacji wynika, że na podejściu zasadniczym w systemie świetlnym podejścia będą występowały oprawy halogenowe (poprzeczki środkowe) i oprawy LED (na poprzeczkach bocznych). Prosimy o potwierdzenie. Wg wiedzy wykonawcy niezalecane jest stosowanie opraw LED i halogenowych w jednym systemie świetlnym, ze względu na różnice dla postrzegania światła halogenowych i LED.

Odpowiedź Zamawiającego

Przejsię na oprawy LED na lotnisku będzie postępowało sukcesywnie. Czerwonym baretką światła podejścia w technologii LED odpowiadać będą białe światła przyziemia w technologii LED i załączane będą jednocześnie przy 2 kat. operacyjnej. Światła podejścia na obecnym etapie (przejściowo) pozostaną halogenowe. Białe światła podejścia w technologii halogenowej poprzeczki 150 m zostaną uzupełnione światłami białymi halogenowymi, załączanymi przy 2 kategorii. Wg założeń Zamawiającego montaż dodatkowych światła nawigacyjnych podniesie bezpieczeństwo operacji lotniczych na tyle, że zrekompensuje ewentualny dyskomfort w postrzeganiu światła halogenowych i LED w okresie przejściowym.

51. Czy obecnie wykorzystywane regulatory stałoprądowe CCR wyposażone są w moduły pomiaru parametrów obwodu dla wskazania ilości niesprawnych opraw (bez identyfikacji która jest niesprawna)?

Odpowiedź Zamawiającego

Regulatory (typ CCR - IDM 8000) posiadają moduł pomiaru parametrów obwodów.

52. Wg informacji z dokumentacji przetargowej, w chwili obecnej Zamawiający dysponuje 12 regulatorami stałoprądowymi CCR. Czy którykolwiek z obecnie wykorzystywanych 12 regulatorów CCR oraz którekolwiek z wykorzystywanych światła nawigacyjnych wyposażone są w indywidualny monitoring lub indywidualny monitoring i sterowanie (opraw oświetlenia nawigacyjnego)?

Odpowiedź Zamawiającego

System nie posiada indywidualnego monitoringu opraw.

53. W związku z konieczności wprowadzenia zmian w systemie sterowania i zasilania oświetlenia nawigacyjnego na lotnisku prosimy o jednoznaczne wskazanie, które z istniejących i planowanych do realizacji nowych obwodów oświetlenia nawigacyjnego mają zostać wyposażone/wyposażone w indywidualny monitoring lub indywidualny monitoring i sterowanie opraw. Czy obwody te, które należy wyposażyć w moduły indywidualnego monitorowania/kontroli, wskazuje tabela z pkt. 6.8 sterowanie i monitoring z pliku „PROJEKT WYKONAWCZY_OPIS” z projektu wykonawczego „wariantu I okrojonego” poprzez pogrubienie (tylko i wyłącznie pogrubione elementy)?

Odpowiedź Zamawiającego

Na obecnym etapie wyposażone mają zostać w indywidualny monitoring lub indywidualny monitoring i sterowanie opraw jedynie obwody projektowane. Wyposażyć należy je zgodnie z tabelą w opisie

w pkt 6.8 w Projekt wykonawczy W1 wariant okrojony. Dostarczony przez Oferenta system sterowania oraz monitoringu w zasilaczach stałoprądowych musi posiadać taką czułość, aby zgodnie z obowiązującymi przepisami zapewnić detekcję nieczynnych opraw z dokładnością opisaną w tabeli 6.7, z uwzględnieniem liczby opraw zamontowanych w wariantcie okrojonym W1 (dotyczy przyziemia i czerwonych baretek światła podjeżdżania 2 kat.). Dostarczone oprawy LED muszą posiadać funkcję pozwalającą zasilaczowi stałoprądowemu zdefiniowanie ich jako nieczynnych w wyniku awarii.

W przeciwnym wypadku wszystkie oprawy LED powinny być indywidualnie monitorowane.

54. W nawiązaniu do powyższego, jeżeli zakres przedstawia pkt. 6.8 sterowanie i monitoring z pliku „PROJEKT WYKONAWCZY_OPIS” z projektu wykonawczego „wariantu I okrojonego” poprzez pogrubienie, to prosimy o potwierdzenie, że obwody oznaczone w kolumnie „monitoring” jako „W zasilaczu stałoprądowym / indywidualny monitoring opraw*” gdzie * to „po wymianie opraw na LED w kolejnym etapie” oznacza, że obwody te w bieżącym postępowaniu należy monitorować tylko i wyłącznie poprzez wyposażenie regulatora stałoprądowego w moduł pomiarów parametrów obwodów bez stosowania indywidualnego monitorowania opraw.

Odpowiedź Zamawiającego

Zamawiający potwierdza powyższe spostrzeżenie.

55. Prosimy o potwierdzenie, że w zakresie zadania światła podjeżdżania kierunku zasadniczego mają zostać zrealizowane w odstępach co 60m, światła strefy przyziemia również co 60m, natomiast światła osi drogi startowej co 15m

Odpowiedź Zamawiającego

Patrz pkt. 15.

56. Prosimy o potwierdzenie, że w ramach bieżącego postępowania nie występuje w zakresie dostawa nowego lub wprowadzanie zmian w aktualnie wykorzystywanym systemie UPS rezerwującym zasilanie regulatorów stałoprądowych a jedynie zapewnienie rezerwowanego zasilania poprzez zastosowanie UPSów dla szaf sterowniczych, paneli dotykowych, stanowiska komputerowego, konwerterów FO/Cu.

Odpowiedź Zamawiającego

Zgodnie z SIWZ zakres zadania nie obejmuje dostawy UPS, po stronie wykonawcy należy dostosowanie zasilania dla istniejących i nowobudowanych regulatorów stałoprądowych w zależności od zastosowanych urządzeń.

57. Prosimy o podanie producenta systemu ILS wykorzystywanego na lotnisku Szczytno Szymany.

Odpowiedź Zamawiającego

Intelcan Technosystems Inc

58. Czy w zakresie zadania jest dostosowanie Infrastruktury ILS do CAT II, a jeżeli tak – proszę o przedstawienie dokumentacji dla tego zakresu.

Odpowiedź Zamawiającego
Zgodnie z SIWZ.

59. Czy zamawiający wymaga, aby w ramach zakresu zadania wykonać kontrolę i pomiary obiektu radionawigacyjnego ILS/DME, bez modernizacji wyposażenia, oraz wykonanie dwukrotnego oblotu systemu ILS?

Odpowiedź Zamawiającego
Patrz pkt. 11.

60. Wnosimy o wskazanie budżetu jakim Zamawiający dysponuje dla realizacji postępowania.

Odpowiedź Zamawiającego
Kwota jaką Zamawiający zamierza przeznaczyć na sfinansowanie zamówienia zostanie ujawniona na zasadach przewidzianych ustawą PZP.

61. SIWZ Rozdział III, p. 1, podpunkt g - "inne wymagane przepisami (certyfikacja, ...)"
Proszę o doprecyzowanie zakresu czynności wymaganych w zakresie certyfikacji. Czy Zamawiający będzie wymagał przygotowania wniosku i dokumentacji w zakresie zmiany podstawy certyfikacyjnej lotniska i cech lotniska?

Odpowiedź Zamawiającego
Wnioski związane ze zmianą certyfikatu lotniska lub też zmianami dokumentacji rejestracyjnej (zmiany cech) leżą po stronie Zamawiającego. Wykonawca zobowiązany jest dostarczyć całą niezbędną do certyfikacji dokumentację w zakresie określonym w SIWZ.

62. SIWZ Rozdział III, p. 1, podpunkt g - "wykonanie oblotów urządzeń nawigacyjnych lub innych wymaganych prawem czynności niezbędnych do certyfikacji urządzeń „Proszę o jednoznaczne określenie "innych" czynności wymaganych do certyfikacji urządzeń. Czy zakres tych czynności odnosi się do infrastruktury wykonanej w ramach zamówienia, czy wszystkich pomocy nawigacyjnych wykorzystywanych przy procedurach LVP, czy może wszystkich urządzeń nawigacyjnych dostępnych na lotnisku EPSY (światła podejścia i światła drogi startowej, DME, DVOR/DME, ILS GP, ILS LOC, PAPI RWY 01, PAPI RWY 19)?

Odpowiedź Zamawiającego
Zakres czynności odnosi się do całości infrastruktury niezbędnej do przejścia procesu certyfikacji do kat. II.

63. SIWZ Rozdział III, p. 1, podpunkt g oraz p. 5p - "wpisanie do właściwych rejestrów lub inne czynności wymagane prawem niezbędne do certyfikacji urządzeń „Czy w ramach tego zakresu Zamawiający wymaga wpisania w imieniu i na rzecz Zarządzającego lotniskiem EPSY urządzeń do RLUN? Proszę o wskazanie zakresu "innych czynności" niezbędnych do certyfikacji urządzeń. Czy Zamawiający wymaga od Wykonawcy opracowania projektu procedur LVP (INOP EPSY, AIP EPSY), oceny bezpieczeństwa, mapy OFZ, danych o terenie dla strefy 3 i 4?

Odpowiedź Zamawiającego

Dokumentacja operacyjna lotniska (INOP EPSY, AIP EPSY, procedury LVO), dokumentacja rejestracyjna (mapy OFZ, finalne wersje map zagospodarowania terenu, przeszkodowe itp.), oceny bezpieczeństwa leżą po stronie zamawiającego. Pomiary geodezyjne oraz inne związane z urządzeniami, wraz z naniesieniem na dokumentację kartograficzną (powykonawczą) leżą po stronie Wykonawcy.

64. SIWZ Zasady organizacji robót, p. 3 Czy poza godzinami planowanych operacji lotniczych, droga startowa lotniska EPSY będzie dostępna operacyjnie, tj. czy Wykonawca w organizacji prac będzie zobowiązany do uwzględnienia operacji nierozkładowych, opóźnień, przekierowań itd. i przerwać prace w takim przypadku na żądanie Zarządzającego lotniskiem?

Odpowiedź Zamawiającego

Prace w polu manewrowym lotniska odbywać się będą zgodnie z uzgadnianym okresowo harmonogramem robót. Wykonawca w organizacji prac będzie zobowiązany do uwzględniania jedynie operacji opóźnionych. Zamawiający w suplemencie do Zintegrowanego Pakietu Informacji Lotniczych i/lub poprzez powiadomienia NOTAM wskaże, iż lotnisko Olsztyn-Mazury nie powinno być planowane jako lotnisko zapasowe na wypadek przekierowań. Również w przypadku operacji nierozkładowych Zamawiający będzie planował operacje w oknach czasowych nie przewidzianych na roboty budowlane, zgodnie z przyjętymi harmonogramami.

Podczas prowadzenia prac budowlanych zamawiający zakłada przesuwanie progu drogi startowej, a zatem część drogi startowej lotniska EPSY może być dostępna operacyjnie na niepełnym dystansie.

Podczas prowadzenia prac budowlanych zamawiający zakłada przesuwanie progu drogi startowej, a zatem część drogi startowej lotniska EPSY może być dostępna operacyjnie na niepełnym dystansie.

65. Czy wykonawca będzie zobowiązany do opracowania procedury znanego dostawcy zaopatrzenia portu lotniczego w zakresie dostawy materiałów budowlanych i urządzeń?

Odpowiedź Zamawiającego

Zamawiający wymaga statusu ZDZPL, na czas budowy.

66. Czy Zamawiający dopuszcza prowadzenie robót poprzez czasową zmianę długości deklarowanych (CS ADR-DSN.B.035)?

Odpowiedź Zamawiającego

Patrz pkt. 64.

67. Proszę o udostępnienie rozdziału 13 INOP EPSY oraz lokalnej procedury w przypadku ujawnienia materiałów niebezpiecznych pochodzenia powojkowego.

Odpowiedź Zamawiającego

Zamawiający udostępnia punkt 13 INOP EPSY wyd. 01 EU zm. 00. Lokalne procedury w przypadku ujawnienia materiałów niebezpiecznych pochodzenia wojkowego powinny być określone w Operacyjnym Planie Budowy, zwanym dalej OPB.

zmk

68. Czy zamawiający w ramach przedmiotowego zadania planuje wykonać wszystkie przewiertu pod nawierzchniami utwardzonymi na potrzeby kanalizacji wtórnej oświetlenia nawigacyjnego? Jeżeli nie to prosimy o sprecyzowanie zakresu prac, ponieważ dokumentacja wskazuje na 15000 m przewiertu, a przedmiar zaktualizowany przez projektanta 9193 m.

Odpowiedź Zamawiającego

Wykonawca realizuje przewiertu w 100%, zatem należy wycenić je w ilości ~15.000 m. Informacja ujęta w przedmiarze w pkt 39, zmniejszająca ilość przewiertów o 5578m zostaje anulowana. O odpowiednią ilość należy zwiększyć również w wycenie liczbę rur przeciskowych w zestawieniu materiałów.

69. Firma X na podstawie art. 38 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. - Prawo Zamówień Publicznych (t.j.: Dz. U. z 2015 r., poz. 2164 z późn. zm.), zwraca się prośbą o zmianę warunków udziału w postępowaniu przetargowym:

Potencjał kadrowy

JEST:

Doświadczenie zawodowe:

Osoba ta winna wykazać się, że pełniła w okresie ostatnich 5 lat przed terminem składania ofert....

POWINNO BYĆ

Doświadczenie zawodowe:

Osoba ta winna wykazać się, że pełniła w okresie ostatnich 7 lat przed terminem składania ofert....

Zwracamy się z uprzejmą prośbą o zmianę warunku w zakresie doświadczenie osób mających brać udział w realizacji zamówienia z ostatnich 5 lat na ostatnie 7 lat. Pozwoli to wziąć udział naszej firmie w postępowaniu przetargowym i zwiększyć konkurencyjność, a w efekcie pozwoli wybrać Zamawiającemu dobrą ofertę w dobrej cenie.

Odpowiedź Zamawiającego

Zgodnie z SIWZ.

70. W związku ze złożonością projektu oraz z prośbami producentów materiałów oświetlenia nawigacyjnego prosimy o wydłużenie terminu składania ofert o 2 tygodnie do dnia 25.02.2021

Odpowiedź Zamawiającego

Zamawiający dokonał modyfikacji treści SIWZ w zakresie zmiany terminu.

71. Prosimy o wyspecyfikowanie jaki sterownik PLC w chwili obecnej jest odpowiedzialny za sterowanie zasilaczami stałoprądowymi CCR oświetlenia nawigacyjnego.

Odpowiedź Zamawiającego

Typ CPU BMX P 34 1000

72. SWK, Subkl. 10.1 pkt (iv):

Zwracamy się o usunięcie słowa „ostatecznego” użytego przed sformułowaniem „Pozwolenia na

Użytkowanie”, ponieważ Wykonawca nie może być odpowiedzialny za to, że decyzja o pozwoleniu na użytkowanie zostanie przez kogokolwiek i na jakiegokolwiek podstawie zaskarżona.

Odpowiedź Zamawiającego

Treść SWK, Subkl. 10.1 pkt (iv) pozostaje bez zmian. Wykonawca zobowiązany jest uzyskać ostateczne pozwolenia na użytkowanie. Wykonawca nie odpowiada za przedłużenie procedury uzyskiwania decyzji o pozwoleniu na użytkowaniu wynikające z przyczyn, które nie obciążają Wykonawcę. Zamawiający będzie współpracował w niezbędnym zakresie z Wykonawcą przy dokonywaniu zawiadomienia właściwych organów o zakończeniu realizacji przedmiotu Umowy lub przygotowaniu wniosku o udzielenie pozwolenia na użytkowanie zgodnie z przepisami prawa budowlanego.

73. Akt Umowy, Pkt 9.1:

Zwracamy się o zmianę kar umownych przewidzianych w Pkt 9.1 Aktu Umowy jako płacone za „opóźnienie, na kary umowne płacone za „zwłokę”. Zmiana taka spowoduje usunięcie rozbieżności w warunkach umowy w zakresie, w jakim terminy wykonania umowy podlegają zmianie, jeśli występują okoliczności niezależne od Wykonawcy (Subkl. 13.3 SWK).

Odpowiedź Zamawiającego

Zamawiający zmodyfikował postanowienia wzoru umowy.

74. Akt Umowy, Pkt 9.1, Pkt 9.4:

Zwracamy się o zmianę postanowień Pkt 9.1 Aktu Umowy przewidujących limity kar umownych w taki sposób aby limit ten wynosił 20% Zatwierdzonej Kwoty Kontraktowej brutto ze wszystkich tytułów, z jakich kary mogą być naliczane.

Odpowiedź Zamawiającego

Pkt. 9.4. Aktu Umowy jasno potwierdza limit kar umownych odnoszący się do wszystkich tytułów.

75. Akt Umowy, Pkt 9.

Zwracamy się o wprowadzenie do Aktu Umowy postanowień, zgodnie z którymi Zamawiający zapłaci Wykonawcy Karę umowną z przyczyn określonych w Subklauzuli 16.2 [Odstąpienie przez Wykonawcę], zależnych od Zamawiającego, w wysokości 20% Zatwierdzonej Kwoty Kontraktowej brutto, z wyłączeniem przyczyn określonych w art. 145 ustawy Prawo zamówień publicznych.

Odpowiedź Zamawiającego

Zamawiający zmodyfikował postanowienia wzoru umowy.

76. SWK, Subkl. 11.12:

W akapicie o treści: „Jeżeli wyjdzie na jaw jakaś wada fizyczna rzeczy objętej Gwarancją Jakości, lub wydarzy się szkoda w czasie okresu Gwarancji Jakości, którą to wadę lub szkodę Zamawiający uzna za powstałą wskutek działania, zaniechania lub błędu Wykonawcy zgodnie z Warunkami Kontraktu, to Wykonawca zostanie o tym powiadomiony przez Zamawiającego.” zwracamy się o zmianę sformułowania „którą to wadę lub szkodę Zamawiający uzna za powstałą wskutek działania, zaniechania lub błędu Wykonawcy zgodnie z Warunkami Kontraktu” na następujące lub równoważne: „która zgodnie z Warunkami Kontraktu powstała wskutek działania, zaniechania lub błędu Wykonawcy”.

Obecne brzmienie tego akapitu przyznaje wyłącznie swobodnemu uznaniu Zamawiającego decydowanie o tym, czy wada lub szkoda wynika z działania, zaniechania lub błędu Wykonawcy, podczas gdy powinno to zostać potwierdzone na podstawie obiektywnej oceny wynikającej z rzeczywiście występujących okoliczności.

Odpowiedź Zamawiającego

Treść SWK, Subkl. 11.12 pozostaje bez zmian jednak Zamawiający potwierdza, że kwalifikacja wad przebiegać będzie z uwzględnieniem obiektywnych wymagań Zamawiającego wyrażonych w treści SIWZ.

77. SWK, Subkl. 13.1:

Przepisy art. 142 ust. 5 PZP wskazują na sytuacje, kiedy możliwa jest zmiana Umowy z uwagi na zmianę wysokości minimalnego wynagrodzenia za pracę, zmianę zasad podlegania ubezpieczeniom społecznym lub ubezpieczeniu zdrowotnemu lub wysokości stawek składek na ubezpieczenia społeczne lub zdrowotne, a także zmianę zasad gromadzenia i wysokości wpłat do PPK. Brak jednak we wzorze umowy zasadniczej regulacji w zakresie obowiązku zmiany wynagrodzenia w przypadkach określonych w cyt. przepisie.

Wobec tego zwracamy się o uzupełnienie wzoru umowy (np. w Klauzuli 13) o obowiązkowe postanowienia wskazane w art. 142 ust. 5 PZP, zgodnie z którymi każda umowa o zamówienia publiczne zawarta na okres dłuższy niż 12 miesięcy zawiera postanowienia o zasadach wprowadzania odpowiednich zmian wysokości wynagrodzenia należnego wykonawcy, w przypadku zmiany:

- 1) stawki podatku od towarów i usług,
- 2) wysokości minimalnego wynagrodzenia za pracę albo wysokości minimalnej stawki godzinowej,
- 3) zasad podlegania ubezpieczeniom społecznym lub ubezpieczeniu zdrowotnemu lub wysokości stawki składki na ubezpieczenia społeczne lub zdrowotne,
- 4) zasad gromadzenia i wysokości wpłat do PPK

- jeżeli zmiany te będą miały wpływ na koszty wykonania zamówienia przez wykonawcę.

Odpowiedź Zamawiającego

Postanowienia SWK, Subkl. 13.1 jasno i precyzyjnie określają zgodnie z przepisami ustawy PZP art. 142 ust. 5 warunki zmian umowy.

78. Kary umowne: 0,1% ZKK brutto za każdy dzień opóźnienia, przy czym suma kar z tego tytułu nie może przekroczyć 20% ZKK brutto za opóźnienie w wykonaniu Robót wobec terminu. Czy Zamawiający akceptuje poziom kary nie wyższy niż 0,05% za każdy dzień zwłoki?
8. Kary umowne: 0,1% ZKK brutto za każdy dzień przerwy, przy czym suma kar z tego tytułu nie może przekroczyć 20% ZKK brutto za przerwę w realizacji prac objętych Kontraktem, powstałą z winy Wykonawcy, powyżej 14 dni. Czy Zamawiający akceptuje poziom kary nie wyższy niż 0,05%?

Odpowiedź Zamawiającego

Zamawiający zmodyfikował postanowienia wzoru umowy.

79. Kary umowne:

20% ZKK brutto za odstąpienie od umowy przez Zamawiającego z przyczyn leżących po stronie Wykonawcy. Czy Zamawiający akceptuje poziom kary nie wyższy niż 10%?

Odpowiedź Zamawiającego
Treść SIWZ pozostaje bez zmian.

80. Kary umowne:
0,1% ZKK brutto za każdy dzień zwłoki, przy czym suma kar z tego tytułu nie może przekroczyć 20% ZKK brutto za zwłokę w rozpoczęciu robót. Czy Zamawiający akceptuje poziom kary nie wyższy niż 0,05% za każdy dzień zwłoki?

Odpowiedź Zamawiającego
Zamawiający zmodyfikował postanowienia wzoru umowy.

81. Kary umowne:
0,1% ZKK brutto za każdy dzień zwłoki przy czym suma kar z tego tytułu nie może przekroczyć 20% ZKK brutto za brak zapłaty lub nieterminową zapłatę wynagrodzenia należnego Podwykonawcom lub dalszym Podwykonawcom. Czy Zamawiający akceptuje poziom kary nie wyższy niż 0,05% za każdy dzień zwłoki?

Odpowiedź Zamawiającego
Zamawiający zmodyfikował postanowienia wzoru umowy.

82. Kary umowne: 10 000,00 zł, za każde zdarzenie za nieprzedłożenie do zaakceptowania projektu umowy o podwykonawstwo, której przedmiotem są roboty budowlane, lub projektu jej zmiany. Czy Zamawiający akceptuje poziom kary nie wyższy niż 2 000,00 zł?

Odpowiedź Zamawiającego
Treść SIWZ pozostaje bez zmian.

83. Kary umowne:
10 000,00 złotych, za każde zdarzenie za nieprzedłożenie poświadczonej za zgodność z oryginałem kopii umowy o podwykonawstwo lub jej zmiany. Czy Zamawiający akceptuje poziom kary nie wyższy niż 2 000,00 zł?

Odpowiedź Zamawiającego
Treść SIWZ pozostaje bez zmian.

84. Kary umowne:
Zastrzeżone zgodnie z niniejszymi postanowieniami kontraktowymi kary umowne podlegają kumulacji z tytułu wszystkich poszczególnych tytułów, z tym że ich łączna wysokość nie może przekroczyć 20% ZKK brutto. (Umowa ust. 9.4)
(1) czy Zamawiający akceptuje ustalenie limitu kar z tytułu zwłoki w wysokości 10% wynagrodzenia netto?
(2) czy Zamawiający akceptuje zastąpienie słowa „opóźnienie” – które może nie wynikać z przyczyn Wykonawcy i konieczności ponoszenia konsekwencji opóźnienia przez Wykonawcę w postaci kar umownych nie powiązanych z poniesieniem jakichkolwiek strat przez Zamawiającego, a dodatkowo nie zawinionych przez Wykonawcę, słowem „zwłoka” lub „opóźnienie z winy Wykonawcy”, analogicznie do kary za zwłokę płaconej przez Zamawiającego?;

(3) czy Zamawiający akceptuje anulowanie kar umownych w przypadku dotrzymania terminu realizacji?;

(4) czy Zamawiający akceptuje usunięcie kumulacji kar?

Odpowiedź Zamawiającego

Z zastrzeżeniem wyrażenia zgody na zastąpienie słowa opóźnienie słowem zwłoka treści SIWZ pozostaje bez zmian z uwagi na ryzyko utraty dofinansowania projektu.

85. Kary płacone przez Zamawiającego:

W kontekście wyroku Krajowej Izby Odwoławczej Sygn. akt KIO/UZP 1698/10 wskazującego, iż jakkolwiek gospodarzem postępowania jest Zamawiający, to nie oznacza, że postanowienia umowy mogą być korzystne tylko dla jednej stron oraz mając na uwadze wyrażony w wyroku pogląd, iż wprowadzenie zapisów dotyczących określonych kar umownych w przypadku naruszenia przez Zamawiającego postanowień umowy nie niweczy celu zaspokojenia określonych potrzeb publicznych, a dyscyplinowanie stron celem prawidłowego wykonania umowy dotyczy w równej mierze obu stron umowy.

Czy Zamawiający akceptuje ustanowienie kar dla Zamawiającego z tytułu (1) opóźnienia przekazania placu budowy, (2) opóźnienia odbioru, (3) odstąpienia od Umowy z przyczyn Zamawiającego innych, niż określone w art. 145 ustawy Prawo Zamówień Publicznych w wysokości adekwatnej do płaconych za opóźnienie i odstąpienie z przyczyn Wykonawcy?

Odpowiedź Zamawiającego

Zamawiający wprowadził karę umowną za odstąpienie od umowy z przyczyn zawinionych przez Zamawiającego.

86. Zwracamy się z prośbą o dołączenie do postępowania przetargowego załącznika " Informacja w związku z poleganiem na zasobach innych podmiotów".

Odpowiedź Zamawiającego

Zamawiający nie narzuca wzoru zobowiązania.

87. W związku z przystąpieniem naszej firmy do przetargu „Dostosowanie infrastruktury lotniska Olsztyn-Mazury do II kategorii systemu ILS” zwracam się z uprzejmą prośbą o załączenie dokumentacji Projektowej Wykonawczej w wersji elektronicznej w formacie .dwg. Powyższe umożliwi nam bardzo precyzyjne określenie ilości wraz z weryfikacją przedstawionych kosztorysów. Przedstawione pliki pdf są mało czytelne i może to skutkować niepotrzebnym zawyżeniem oferty.

Odpowiedź Zamawiającego

Patrz pkt. 2.

88. Mając na uwadze brak opublikowanych pytań i odpowiedzi od Wykonawców chcących wziąć udział w przedmiotowym postępowaniu, zwracam się z prośbą o przedłużenie terminu składania ofert o okres pozwalający na zapoznanie się z całą dokumentacją postępowania, w tym pytaniami i odpowiedziami do przedmiotowego postępowania.

Odpowiedź Zamawiającego

Zamawiający dokonał modyfikacji treści SIWZ w zakresie zmiany terminu.

89. Zwracamy się z prośbą do Zamawiającego o udzielenie informacji, czy zagłębione oprawy oświetlenia nawigacyjnego powinny być wyposażone we wzmocnione przyzmaty.

Odpowiedź Zamawiającego

Warunki pracy opraw są zbliżone do warunków Skandynawskich, tzn oprawy są podatne na ciągłe odśnieżanie w warunkach zimowych. Należy dobrać odpowiednie przyzmaty do tych warunków.

90. Zasilanie opraw poprzeczek zatrzymania wraz z oprawami ochronnymi drogi startowej z tego regulatora CCR w systemie 6,6A uniemożliwia zadanie różnych intensywności świecenia dla poszczególnych grup świateł. Mając powyższe na uwadze zwracamy się z prośbą do Zamawiającego o udzielenie informacji, czy należy przewidzieć dodatkowy obwód z regulatorem dla świateł ochronnych drogi startowej, czy też Zamawiający dopuszcza wspólne zasilanie świateł poprzeczki zatrzymania razem ze światłami ochronnymi drogi startowej w systemie niskoprądowym, który umożliwia zadanie różnych intensywności świecenia poszczególnym grupom świateł.

Odpowiedź Zamawiającego

Zgodnie ze schematem E6a4 i opisem technicznym, oprawy w tym obwodzie mają być przystosowane do indywidualnego monitoringu i kontroli, w przypadku opcji alternatywnych zapewniających prawidłową funkcjonalność przy 2 kat. operacyjnej, Oferent powinien wycenić dodatkowe elementy (np. zasilacze stałoprądowe, kable obwodów pierwotnych i wtórnych, powiększenie studni kablowych i kanalizacji pierwotnej gdy jest to konieczne).

91. Wnosimy o udzielenie informacji, czy Zamawiający oczekuje instalacji złącza strony pierwotnej wyposażonych w (gwintowaną) metalową dławnicę, która zapewnia wysoką szczelność złącza od strony kabla, co jest bardzo istotne w instalacjach systemów oświetlenia nawigacyjnego wyposażonych w indywidualną kontrolę opraw.

Odpowiedź Zamawiającego

Złącza strony pierwotnej i wtórnej powinny prawidłowo współpracować z systemem indywidualnej kontroli i monitoringu opraw, za zapewnienie kompatybilności odpowiada dostawca systemu.

92. Zwracamy się o dodanie pozycji kosztorysowej zgodnej z Opisem Projektu pkt 8. Zakres prac „wyrównania terenu zniwelowanej części pasa drogi startowej DS, gruntowej - trawiastej, części pasa zlokalizowanej wokół utwardzonej nawierzchni drogi startowej, na podstawie pomiarów geodezyjnych z uwzględnieniem wymaganych przepisami nachyleń poprzecznych i podłużnych, badań geologicznych - pomiarów grubości warstwy humusu i wykonanych badań i pomiarów nośności” w ilości około 335 000 m2, gdyż w przedmiarze robót taka pozycja nie występuje.

Odpowiedź Zamawiającego

Proszę wyceniać i realizować zgodnie z projektem.

93. Pozycja kosztorysowa nr 39 „Przewiert sterowany rurą HDPPE 110/6,3 (W cenie uwzględniono koszt przewiertu i cenę rury)”

Zgodnie z PW ilość do wykonania przewiertu wynosi 14771 mb, natomiast wg przedmiaru 9193 mb. Prosimy o zweryfikowanie ilości.

Odpowiedź Zamawiającego

Odpowiedź udzielona przy pytaniu 68.

94. Pozycja kosztorysowa nr 15 „Fundamenty prefabrykowane betonowe F9 w gruncie kat.I-II o objętości w wykopie do 0.4 m3 pod oprawy naziemne”

Zgodnie z PW ilość do wykonania fundamentów wynosi 59 szt., natomiast wg przedmiaru 35 szt. Prosimy o zweryfikowanie ilości.

Odpowiedź Zamawiającego

Fundamenty pod światła podejścia należy wycenić w wersji uproszczonej, tj. 35 szt.

95. dotyczy: Wizji lokalnej w postępowaniu prowadzonym w trybie przetargu nieograniczonego o udzielenie zamówienia na „Dostosowanie infrastruktury lotniska Olsztyn-Mazury do II kategorii systemu ILS” Numer zamówienia: WIM.DEA.0812.15.2020

W związku z ogłoszonym postępowaniem, zwracamy się z wnioskiem o możliwość przeprowadzenia wizji lokalnej na obiekcie w dn. 09.02.2021 r. o godz. 11:00. Osoby wyznaczone do reprezentowania X: xxx

W razie jakichkolwiek pytań pozostajemy do Państwa dyspozycji. Osobą wyznaczoną do kontaktu w przedmiotowej sprawie jest Pani X.

Odpowiedź Zamawiającego

Zamawiający wyznaczył termin wizji lokalnej.

96. Zwracamy się o potwierdzenie, że koszt wymiany włączów na istniejących studniach kanalizacyjnych leży po stronie Zamawiającego.

Odpowiedź Zamawiającego

Proszę wyceniać i realizować zgodnie z projektem.

97. Zwracamy się o dodanie pozycji kosztorysowej uwzględniającej koszt podniesienia lub obniżenia istniejących studni kanalizacji kablowej oraz deszczowej.

Odpowiedź Zamawiającego

Proszę wyceniać i realizować zgodnie z projektem.

Załączniki:

1. Rys. L16_ABC_PW_PLAN RAMPOWANIA-RYS_PW
2. Rys. L16_A_PW_PLAN RAMPOWANIA-RYS_PW
3. Rys. L16_B_PW_PLAN RAMPOWANIA-RYS_PW



Fundusze
Europejskie
Program Regionalny



Rzeczpospolita
Polska



Zdrowe życie, czysty zysk

Unia Europejska
Europejski Fundusz
Rozwoju Regionalnego



4. Rys. L16_C_PW_PLAN RAMPOWANIA-RYS_PW
5. PKT 13 INOP EPSY wyd. 01 EU zm. 00

Dyrektor
ekonomiczno-administracyjny
Aleksandra Katińska

Podpis,

.....
Podpis Kierownika Zamawiającego
lub osoby upoważnionej

WARMIA I MAZURY Sp. z o.o.
Szyman 150
12-100 Szczytno
tel /fax: +48 89 544 34 00



Nr Rejestru Sądowego
KRS 0000399439
Sąd Rejonowy w Olsztynie,
VIII Wydział Gospodarczy
Krajowego Rejestru Sądowego

NIP PL-7451842294, REGON 281345971
Bank PEKAO SA
Nr konta: 29124066701111001041806402
Kapitał zakładowy: 186 427 000,00 PLN
wpłacono w całości

ZW

