

Dotyczy: postępowania o udzielenie zamówienia publicznego nr ZP.271.47.2018 prowadzonego w trybie przetargu nieograniczonego pn: Rozbudowa i przebudowa lotniska w Suwałkach – I etap wraz z dostosowaniem go do potrzeb lotniska użytku wyłącznego o kodzie referencyjnym 2B oraz zmiana sposobu użytkowania części budynku warsztatowo magazynowego na rozdzielnię elektryczną oraz montaż agregatu prądowłórczego

Działając na podstawie art. 38 ust. 2 ustawy prawo zamówień publicznych (t.j. Dz. U z 2017 r., poz. 1579 z późn. zm.) Zamawiający odpowiada na pytania postawione w piśmie z dnia 29 maja 2018 r. przez jednego z Wykonawców:

1. *Zwracamy się o potwierdzenie że budowa tymczasowego pasa startowego nie jest objęta przedmiotowym postępowaniem przetargowym.*

Budowa tymczasowego pasa startowego nie jest objęta przedmiotowym zamówieniem

2. *W przypadku konieczności przygotowania pasa startowego tymczasowego przez Wykonawcę robót przedmiotowego postępowania zwracamy się o uzupełnienie przedmiaru o roboty konieczne do wykonania oraz o załączenie szczegółowej dokumentacji technicznej (projekt budowlany, wykonawczy, SST itp.).*

Budowa tymczasowego pasa startowego nie jest objęta przedmiotowym zamówieniem. Wykonawca będzie mógł rozpocząć prace niezwłocznie po przekazaniu placu budowy nawet gdy tymczasowy pas startowy nie został przygotowany.

3. *Zwracamy się o podanie wytycznych i zasad prowadzenia robót w pobliżu czynnego - tymczasowego pasa startowego.*

Zamawiający zamieścił w SIWZ decyzję określającą parametry tymczasowego pasa startowego, prowadzenie robót pozostaje w gestii Wykonawcy.

4. *W przypadku potwierdzenia przez Zamawiającego iż budowa tymczasowego pasa nie wchodzi w zakres zadania zwracamy się o informacje, czy istnieje możliwość rozpoczęcia robót w przypadku gdy pas startowy tymczasowy nie został przygotowany.*

Budowa tymczasowego pasa startowego nie jest objęta przedmiotowym zamówieniem

5. *W odniesieniu do pytania nr :1 i 4 jeżeli nie można rozpocząć robót bez pasa tymczasowego a nie jest on objęty przedmiotowym opracowaniem to zwracamy się z pytaniem do kiedy zostanie on wykonany przez jednostki za to odpowiedzialne.*

Roboty można rozpocząć bez tymczasowego pasa startowego a jego wyznaczenie na istniejącym terenie i zarejestrowanie zostanie dokonane w stosownym czasie przez Zarządcę Lotniska.

6. *Zwracamy się o wyznaczenie drogi kołowania dla samolotów, która ma być połączeniem między hangarami, a płytą postojową. Skutkiem nie wyznaczenia powyższego dojazdu samoloty są skazane na użytkowanie drogi przeciwpożarowej nr 3, która ma inne zastosowanie.*

Droga łącząca hangar z płytą postojową nie jest objęta przedmiotowym zamówieniem.

7. Zgodnie z SST „Nawierzchnie trawiaste na warstwie humusu” do odbioru końcowego po wykonaniu robót należy wykonać:

- sprawdzenie kompleksowości wykonania wałowania
- sprawdzenie cech geometrycznych nawierzchni.

Zwracamy się o potwierdzenie że wysokość trawy w momencie odbioru robót nie będzie parametrem odbiorowym..

Wysokość trawy w momencie odbioru robót nie będzie parametrem odbiorowym.

8. W oparciu o zapisy zawarte w Opisie Projektu budowlanego str. 39 zwracamy się o potwierdzenie że wskaźnik zagęszczenia wierzchniej części trawiastej będzie ustalany metodą doświadczalną i sprawdzany tylko na części próbnej natomiast przy oddawaniu wierzchniej części trawiastej na polach wlotów i drodze startowej DS 2 nie będzie sprawdzany.

Zamawiający potwierdza zapisy zawarte w Opisie Projektu budowlanego dotyczące wskaźnika zagęszczenia wierzchniej części trawiastej.

9. W opisie technicznym jest zawarta informacja „Serwis i okresowe przeglądy zbiornika ppoż. należy wykonywać zgodnie z DTR, zlecić firmie posiadającej uprawnienia do przeglądu i konserwacji urządzeń przeciwpożarowych. Po 3 letnim okresie eksploatacji należy wykonać rewizję wewnętrzną zbiornika, polegającą na płukaniu i czyszczeniu wewnętrznych powierzchni zbiornika, ewentualnie odtworzeniu powłok antykorozyjnych, czyszczeniu rurociągów wewnętrznych wraz z elementami mocującymi.” W przedmiocie zamówienia jest „budowę sieci wodociągowej (przeciwpożarowej) wraz z 5 hydrantami podziemnymi HPP1, HPP2, HPP3, HPP4, HPP5 i 3 hydrantami nadziemnymi HPN1, HPN2, HPN3 i prefabrykowanym, podziemnym zbiornikiem przeciwpożarowym z zestawem hydroforowym”.

Zwracamy się o informacje, czy do zakresu zadania należy serwis, okresowe przeglądy oraz rewizje.

Serwis i okresowe przeglądy oraz rewizje zbiornika ppoż. nie są objęte przedmiotowym zamówieniem.

10. W przypadku potwierdzenia iż w zakres zadania wchodzi serwis, okresowe przeglądy oraz rewizje zwracamy się o określenie częstotliwości serwisów, przeglądów, rewizji oraz zwracamy się o podanie w jakim okresie czasu Wykonawca ma dokonywać serwisów, przeglądów oraz rewizji.

Serwis i okresowe przeglądy oraz rewizje zbiornika ppoż. nie są objęte przedmiotowym zamówieniem.

11. W opisie technicznym projektu budowlanego str.39 jest zamieszczona informacja o użyciu nasion traw lotniskowych natomiast w Specyfikacji Technicznej 01.03 str. 2 „Nawierzchnie trawiaste na warstwie humusu” jest informacja o użyciu nasion traw sportowych zwracamy się o odniesienie do różnic w dokumentacji i jednoznaczne wskazanie jakiej trawy użyć.

Zamawiający dopuszcza zastosowanie nasion traw jak dla boisk sportowych.

12. Zwracamy się o dodanie czterech pozycji przedmiarowych związanych z wykonaniem wraz z wypełnieniem szczelin dylatacyjnych na płycie postojowej

- Szczeliny rozszerzenia podłużne – 130 mb
- Szczeliny rozszerzenia poprzeczne – 260 mb
- Szczeliny skurczowe podłużne pełne – 1430 mb
- Szczeliny skurczowe poprzeczne pozorne - 1625 mb

Zamawiający nie będzie korygował żadnych pozycji przedmiarowych gdyż Wykonawca nie musi korzystać z zamieszczonego przedmiaru i może sporządzić własny.

13. Zwracamy się o dodanie pozycji przedmiarowej oznakowania poziomego koloru żółtego w ilości - 741mb.

Zamawiający nie będzie korygował żadnych pozycji przedmiarowych gdyż Wykonawca nie musi korzystać z zamieszczonego przedmiaru i może sporządzić własny.

14. Zwracamy się o podanie jakiej szerokości ma być linia koloru żółtego oraz w jakiej technologii ma być wykonana

Oznakowanie należy wykonać jako chemoutwardzalne

15. Dotyczy zdjęcia warstwy humusu. Po analizie dokumentacji technicznej stwierdzono zbyt małą powierzchnię zdjęcia humusu (przedmiar przewiduje zdjęcie humusu na powierzchni około 88911,86 m² = 22227,92 m³/0,25m) powierzchnia pasów startowych wraz z oplami wlotów wynosi 285000 m². W związku z tym zwracamy się o zwiększenie ilości zdjęcia humusu.

Zamawiający nie będzie korygował żadnych pozycji przedmiarowych gdyż Wykonawca nie musi korzystać z zamieszczonego przedmiaru i może sporządzić własny.

16. W związku z koniecznością „Wykonania trawników dywanowych siewem na terenie płaskim przy uprawie mechanicznej z nawożeniem w gruncie kategorii III” w ilości 240 000 m² z humusu zebranego oraz w związku z koniecznością wykonania niwelacji terenu przed wykonaniem trawników zwracamy się o zwiększenie ilości w pozycji przedmiarowej nr:3 „Zdjęcie i przemieszczenie ziemi roślinnej na hałdy na polach wlotów lotnisk zgarniarkami o pojemności skrzyni do 6 m³” z ilości 22618,13 m³ na ilość 74256 m³

$(1440*150+60*90*2+130*65+92*15+(30*30-3,14*(30^2)/4)+70*860)*0,25=74\ 256\text{m}^3$

Zamawiający nie będzie korygował żadnych pozycji przedmiarowych gdyż Wykonawca nie musi korzystać z zamieszczonego przedmiaru i może sporządzić własny.

17. W przypadku uwzględnienia zwiększenia pozycji nr:3 „Zdjęcie i przemieszczenie ziemi roślinnej na hałdy na polach wlotów lotnisk zgarniarkami o pojemności skrzyni do 6 m³” zwracamy się o określenie co należy zrobić z nadmiarem humusu pozostałym po wykonaniu humusowania w ilości około 38000 m³:

- zhaudować na terenie lotniska
- Wywieźć w miejsce wskazane przez Inwestora (zwracamy się o podanie odległości miejsca wywozu)

Zwracamy się również o uwzględnienie przyjętego rozwiązania w przedmiarze robót poprzez dodanie odpowiedniej pozycji.

Zamawiający nie będzie korygował żadnych pozycji przedmiarowych gdyż Wykonawca nie musi korzystać z zamieszczonego przedmiaru i może sporządzić własny.

18. W przypadku braku zwiększenia ilości pozycji 3 „Zdjęcie i przemieszczenie ziemi roślinnej na hałdy na polach wlotów lotnisk zgarniarkami o pojemności skrzyni do 6m³” zwracamy się o zamieszczenie dodatkowej pozycji przedmiarowej „Zakup humusu z dowiezieniem” w ilości 13382 m³ gdyż ilość m³ humusu potrzebnego do zahumusowania wynosi 36000 m³(240000m² *0,15m) natomiast ilość przedmiarowa humusu pozyskanego wynosi 22618 m³.

Zamawiający nie będzie korygował żadnych pozycji przedmiarowych gdyż Wykonawca nie musi korzystać z zamieszczonego przedmiaru i może sporządzić własny.

19. Zwracamy się o odniesienie do rozbieżności w opisie technicznym na płycie postojowej są wymagane numery stanowiska postojowego, natomiast w projekcie w części graficznej nie występują.

Należy wykonać numerację stanowisk postojowych

20. W §9 umowy ust. 1 pkt. 2 zapis brzmi:

Wykonawca zapłaci Zamawiającemu kary umowne:

- 2) za opóźnienie w zakończeniu wykonywania przedmiotu umowy w stosunku do terminów określonych w §2 ust. 1 w wysokości 0,3% wynagrodzenia brutto, określonego w § 6 ust. 1 za każdy dzień opóźnienia,

Zwracamy się do Zamawiającego o zmniejszenie wysokości ww. kar do 0,1% wynagrodzenia brutto.

Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę wysokości kary.

21. W §9 umowy ust. 1 pkt. 3 zapis brzmi:

Wykonawca zapłaci Zamawiającemu kary umowne:

- 3) za opóźnienie w usunięciu wad stwierdzonych przy odbiorze końcowym robót oraz w okresie gwarancji w wysokości 0,3 % wynagrodzenia brutto, określonego w § 6 ust. 1, za każdy dzień opóźnienia liczonej od dnia wyznaczonego na usunięcie wad,

Zwracamy się do Zamawiającego o zmniejszenie wysokości ww. kar do 0,01% wynagrodzenia brutto.

Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę wysokości kary.

22. Zwracamy się do Zamawiającego o ustalenie limitu kary na przedmiotowym zadaniu w wysokości do 10% wynagrodzenia brutto.

Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę wysokości kary.

23. Zgodnie z SST „Nawierzchnie trawiaste na warstwie humusu” teren pod trawniki powinien być wyrównany i splantowany. Zwracamy się zatem o zwiększenie ilości w pozycji przedmiarowej nr 21 „Mechaniczne plantowanie terenu spycharkami. Spycharka gąsienicowa o mocy 74 kW (100 KM), kategoria gruntu I-II” na ilość zgodną z ilością z pozycji nr 27 „Wykonanie trawników dywanowych siewem na terenie płaskim przy uprawie mechanicznej z nawożeniem w gruncie kategorii III” tj, 235280 m²

Zamawiający nie będzie korygował żadnych pozycji przedmiarowych gdyż Wykonawca nie musi korzystać z zamieszczonego przedmiaru i może sporządzić własny.

24. Zwracamy się o uzupełnienie przedmiaru robót o pozycję „Profilowanie i zagęszczanie mechaniczne podłoża pod warstwy konstrukcyjne nawierzchni w gruncie kategorii I-IV” potrzebne do wykonania pod konstrukcją nawierzchni pasa startowego DS1 oraz pasa postojowego PPS w ilości 53483m².

Zamawiający nie będzie korygował żadnych pozycji przedmiarowych gdyż Wykonawca nie musi korzystać z zamieszczonego przedmiaru i może sporządzić własny.

25. Zwracamy się o załączenie niwelacji geodezyjnej terenu istniejącego na całej szerokości terenów trawiastych wraz z zapasem 20m w celu dowiązania się do istniejącego terenu (pomiar siatki kwadratów co 10m przyjmując za punkt odniesienia oś drogi startowej DS1, pomiarem objąć prostokąt długości 1600m i szerokości 250m + drogi pożarowe, kołowania i plac postojowy).

Z uwagi na ryczałtowy charakter zadania niwelacja terenu jest niezbędna w celu oszacowania ilości robót ziemnych podanych w przedmiarze oraz w celu ewentualnego zoptymalizowania robót ziemnych co będzie miało znaczący wpływ na wartość składanej oferty.

Wykonawca ma obowiązek zaprojektowania technologii robót ziemnych i sporządzenia bilansu mas ziemnych wynikającego z istniejących warunków gruntowych

26. W związku z policzeniem ilości robót ziemnych programem „ULICA” (Opis techniczny branża drogi str. 8), zwracamy się o dołączenie przekrojów poprzecznych wygenerowanych w programie „ULICA” wraz z tabelą robót ziemnych

Zamawiający zamieścił zatwierdzony projekt budowlany wraz z uszczegóławiającym go projektem wykonawczym.

27. Zwracamy się o zwiększenie ilości pozycji dotyczących wykonania nasypów tj. pozycji nr 9 i 10 wyliczonych na podstawie załączonych niwelet :

- Poz. 9 „Formowanie i zagęszczanie nasypów spycharkami. Nasyp o wysokości do 3 m, kategoria gruntu I-II. spycharka gąsienicowa 100 KM” – ilość wyliczona - 50115,45 m³
- Poz. 10 „Zagęszczenie nasypów walcami - ciągnionymi i samojezdnymi statycznymi. Walce ciągnione, rodzaj i kategoria gruntu - sypkie I-II – ilość wyliczona - 50115,45 m³

Zamawiający wyjaśnia, że Wykonawca ma obowiązek zaprojektowania technologii robót ziemnych i sporządzenia bilansu mas ziemnych wynikającego z istniejących warunków gruntowych. Zamawiający nie będzie korygował żadnych pozycji przedmiarowych gdyż Wykonawca nie musi korzystać z zamieszczonego przedmiaru i może sporządzić własny.

28. Zwracamy się o określenie szerokości zakładu poprzecznego i podłużnego geowłókniny separującej od podłoża w celu określenia ilości materiału potrzebnego do wykonania robót. Z uwagi na fakt, iż moduł rolki wynosi około 5m a szerokość drogi DS1 wynosi 30m natomiast długość 1320 m szerokości i długości zakładów mają ogromne znaczenie przy wyliczeniu ilości materiału potrzebnego do wykonania robót.

Zamawiający dopuścił w SIWZ zastosowanie zaprojektowanych przez Wykonawcę w porozumieniu z Projektantem nawierzchni asfaltowych lub betonowych zapewniających spełnienie parametrów obciążenia dla samolotu referencyjnego. Wykonawca powinien wiedzieć jaki musi być zakład geowłókniny, jeżeli jej zastosowanie uzasadniają istniejące warunki gruntowe.

29. Zgodnie z poniższym artykułem z Rozporządzenia MTBiGM w sprawie wymagań technicznych i eksploatacyjnych w stosunku do lotnisk użytku wyłącznego oraz sposobu i trybu przeprowadzania kontroli sprawdzającej z dnia 27 czerwca 2013 r. (Dz. U. 2013 poz. 741),

§ 12.

1. Nachylenie poprzeczne powierzchni drogi startowej nie może być większe niż:

- 1) 2,5% w przypadku lotniska dla samolotów z drogą startową bez nawierzchni sztucznej o kodzie referencyjnym 3 i 4;
- 2) 3% w przypadku lotniska dla samolotów z drogą startową bez nawierzchni sztucznej o kodzie referencyjnym 1 i 2;
- 3) 15% w przypadku lotniska dla samolotów z drogą startową bez nawierzchni sztucznej położonego w obszarach górskich, pod warunkiem podstawowego wykorzystywania tego lotniska do lotów sportowych, rekreacyjnych lub szkoleniowych.

2. Nachylenie, o którym mowa w ust. 1, nie może być mniejsze niż:

- 1) 1% w przypadku określonym w ust. 4;
- 2) 0,5% w przypadku określonym w ust. 5.

. Zmiany nachyleń profilu poprzecznego drogi startowej, o której mowa w ust. 1, powinny być łagodne, z zastosowaniem krzywych o minimalnym promieniu 3000 m.

4. Profil poprzeczny drogi startowej powinien być wypukły, dwukierunkowy symetryczny lub jednokierunkowy.
5. Dopuszcza się poziomy lub wklęsły profil poprzeczny drogi startowej w przypadku występowania w jej strukturze gruntu gliniasto-piaszczystego z przewagą frakcji piaskowej zapewniającego przepuszczalność wody.

Pochylenie poprzeczne wynosi minimum 1% natomiast

-na około 550 metrze (pikietaż zgodny z profilem podłużnym DROGI STARTOWEJ NR2) projektowane wysokości to 177.60 m n.p.m. na osi pasa i krawędzi od strony południowej,

-na 970 metrze (pikietaż zgodny z profilem podłużnym DROGI STARTOWEJ NR2) projektowane wysokości to 178.00 m n.p.m. na całej szerokości pasa startowego

Zwracamy się o dodanie wysokości projektowych mieszczących się w granicach tolerancji zgodnych z rozporządzeniem,

Zamówienie obejmuje wykonanie robót zgodnie z zatwierdzonym projektem budowlanym

Zamawiający dopuścił w SIWZ zastosowanie zaprojektowanych przez Wykonawcę w porozumieniu z Projektantem nawierzchni asfaltowych lub betonowych zapewniających spełnienie parametrów obciążenia dla samolotu referencyjnego. Dopuszczono również korektę rozwiązań wysokościowych

30. Poniżej załączono PZT – „Projekt budowlany” oraz PZT – „Trasa kabli nawigacyjnych”. Na obu tych rysunkach widnieje różnica w przebudowie kabla oraz rur osłonowych:

PROJEKT BUDOWLANY:

-wymiana na odcinku 230m istniejącego kabla 3xHAKnFla 3x240mm² NA 3xXRUHAKXs 3x240mm²

-rura A200PS+230m

TRASA KABLI NAWIGACYJNYCH

-brak wymiany na odcinku 230m istniejącego kabla 3xHAKnFla 3x240mm² NA 3xXRUHAKXs 3x240mm²

-rura A200PS+48m

Istniejący kabel pod pasem startowym należy zabezpieczyć rurą A200PS długości 48m.

31.

Projekt Zagospodarowania Terenu- architektura

Projekt zagospodarowania terenu – trasa kabli oświetlenia nawigacyjnego.

Zwracamy się o jednoznaczne określenie wg. którego rysunku należy przebudować kable oraz rury osłonowe oraz zwracamy się o poprawienie przedmiarów robót poprzez wstawienie poprawnych ilości kabla do przebudowy oraz długości rur osłonowych.

Istniejący kabel pod pasem startowym należy zabezpieczyć rurą A200PS długości 48m.

32. W związku z rozbieżnością w zapisach SST i przekrojów normalnych w projekcie zwracamy się zapytaniem jaki asfalt należy użyć w warstwie ścieralnej drogowy D 50/70 czy modyfikowany PMB 45/80-55

Zamawiający dopuścił w SIWZ zastosowanie zaprojektowanych przez Wykonawcę w porozumieniu z Projektantem nawierzchni asfaltowych lub betonowych zapewniających spełnienie parametrów obciążenia dla samolotu referencyjnego. Mieszanki asfaltowe lub betonowe winny spełniać aktualne normy.

33. Na przekrojach normalnych warstwę podbudowy z kruszywa łamanego należy wykonać z kruszywa 4/31,5 (kliniec) natomiast ST 01.02 punkt 2 rysunek 1 strona 3 wskazuje jednoznacznie na uziarnienie 0/31,5. Zwracamy się o potwierdzenie że należy użyć mieszanki z kruszywa łamanego o uziarnieniu 0/31,5. Powyższe potwierdzenie umożliwi

zastosowanie mieszanek kruszywowych z lokalnych suwalskich kopalni, co pozwoli znacząco obniżyć koszt planowanej inwestycji.

Zamawiający dopuścił w SIWZ zastosowanie zaprojektowanych przez Wykonawcę w porozumieniu z Projektantem nawierzchni asfaltowych lub betonowych zapewniających spełnienie parametrów obciążenia dla samolotu referencyjnego. Mieszanki asfaltowe lub betonowe winny spełniać aktualne normy.

34. *W związku że SST na mieszanki mineralno-asfaltowe powołuje się na nieaktualne normy i wytyczne zwracamy się o potwierdzenie że należy zastosować asfalty zgodne z aktualną normą i oznakowane znakiem CE lub B*

Zamawiający dopuścił w SIWZ zastosowanie zaprojektowanych przez Wykonawcę w porozumieniu z Projektantem nawierzchni asfaltowych lub betonowych zapewniających spełnienie parametrów obciążenia dla samolotu referencyjnego. Mieszanki asfaltowe lub betonowe winny spełniać aktualne normy.

35. *W związku że SST na mieszanki mineralno-asfaltowe powołuje się na nieaktualne normy i wytyczne zwracamy się o potwierdzenie że należy zastosować kruszywa zgodne z aktualną normą PN-EN 13043 i oznakowane znakiem CE.*

Zamawiający dopuścił w SIWZ zastosowanie zaprojektowanych przez Wykonawcę w porozumieniu z Projektantem nawierzchni asfaltowych lub betonowych zapewniających spełnienie parametrów obciążenia dla samolotu referencyjnego. Mieszanki asfaltowe lub betonowe winny spełniać aktualne normy.

36. *Zwracamy się o podanie uziarnienia mieszanki do wykonania warstwy wiążącej określonej wymiarem kruszywa grubego ponieważ raz pojawia się zapis gruboziarnista w innym miejscu średnioziarnista przy tej samej grubości warstwy 8 cm.*

Zamawiający dopuścił w SIWZ zastosowanie zaprojektowanych przez Wykonawcę w porozumieniu z Projektantem nawierzchni asfaltowych lub betonowych zapewniających spełnienie parametrów obciążenia dla samolotu referencyjnego.

37. *W związku z bardzo dużą grubością warstwy ścieralnej tj. 6cm zwracamy się o podanie uziarnienia mieszanki do wykonania warstwy ścieralnej określonej wymiarem kruszywa grubego.*

Zamawiający dopuścił w SIWZ zastosowanie zaprojektowanych przez Wykonawcę w porozumieniu z Projektantem nawierzchni asfaltowych lub betonowych zapewniających spełnienie parametrów obciążenia dla samolotu referencyjnego.

38. *W części opisowej projektu budowlanego na stronie 38 zostaje przywołana norma obronna NO-17 A200:2006r z zapisem : „Nawierzchnie wykonać zgodnie z normą NO-17-A200:2006 Nawierzchnie lotniskowe z betonu asfaltowego – Wymagania i badania. Drogi pożarowe w odległości 90m od progów DS-1 muszą posiadać nawierzchnię niepylącą.” Zgodnie z punktem 2.2.7. te same normy zapis brzmi: „Do produkcji mieszanek mineralno-asfaltowych przeznaczonych na warstwy ścieralne nawierzchni asfaltowych do wbudowania na drogach lotniskowych należy stosować kruszywa łamane granulowane pozyskane z kamieniołomów bazaltu.” Zwracamy się o potwierdzenie że do warstw ścieralnych należy zastosować tylko kruszywo grube bazaltowe.*

Zamawiający dopuścił w SIWZ zastosowanie zaprojektowanych przez Wykonawcę w porozumieniu z Projektantem nawierzchni asfaltowych lub betonowych zapewniających

spełnienie parametrów obciążenia dla samolotu referencyjnego. Zamawiający dopuszcza zastosowanie w tym celu kruszyw spełniających wymagania i nie muszą to być kruszywa ze skał.

39. W części opisowej projektu budowlanego na stronie 38 zostaje przywołana norma obronna NO-17 A200:2006r z zapisem : „Nawierzchnie wykonać zgodnie z normą NO-17-A200:2006 Nawierzchnie lotniskowe z betonu asfaltowego – Wymagania i badania. Drogi pożarowe w odległości 90m od progów DS-1 muszą posiadać nawierzchnię niepylącą.” Zgodnie z punktem 2.2.7. te same normy zapis brzmi: „Do wykonania warstw leżących niżej , tj. warstw wiążących i wyrównawczych, dopuszcza się stosowanie kruszywa granulowanego łamanego”. Zwracamy się o potwierdzenie że do warstwy wiążącej zgodnie z zapisem normy należy użyć kruszyw łamanych granulowanych (grysy o przekruszeniu C 95/1).

Zamawiający dopuścił w SIWZ zastosowanie zaprojektowanych przez Wykonawcę w porozumieniu z Projektantem nawierzchni asfaltowych lub betonowych zapewniających spełnienie parametrów obciążenia dla samolotu referencyjnego. Zamawiający dopuszcza zastosowanie w tym celu kruszyw spełniających wymagania i nie muszą to być kruszywa ze skał.

40. Zgodnie ze wzorem umowy do obowiązków wykonawcy określonych w §4 ust 2 pkt 21 zapis brzmi: „Dostarczenie Zamawiającemu kompletu dokumentów pozwalających na ocenę prawidłowego wykonania przedmiotu odbioru, a w szczególności: dziennik budowy, książki obmiarów, zaświadczenia właściwych instytucji i organów”. Zwracamy się o jednoznaczne wskazanie rodzajów dokumentów i instytucji oraz organów z jakich należy je uzyskać.

Zgodnie z pozwoleniem na budowę Wykonawca winien dostarczyć Zamawiającemu dokumentację niezbędną do zawiadomienia Podlaskiego Wojewódzkiego Inspektora Nadzoru Budowlanego o zakończeniu budowy .

41. Zgodnie ze wzorem umowy do obowiązków wykonawcy określonych w §7 ust 6 pkt 3 zapis brzmi: „Wraz ze zgłoszeniem do odbioru końcowego Wykonawca przekazuje Zamawiającemu następujące dokumenty:

3) Wymagane dokumenty, niezbędne zaświadczenia właściwych instytucji i organów,”

Zwracamy się o jednoznaczne wskazanie rodzajów dokumentów i instytucji oraz organów z jakich należy je uzyskać.

Zapis w umowie pozostaje bez zmian.

42. Zgodnie ze wzorem umowy do obowiązków wykonawcy określonych w §7 ust 7 zapis brzmi: „Zamawiający wyznaczy i rozpocznie czynności odbioru końcowego w terminie 14 dni roboczych od daty zawiadomienia go o zakończeniu robót i dostarczeniu kompletu dokumentów niezbędnych do wystąpienia przez Zamawiającego z wnioskiem o uzyskanie pozwolenia na użytkowanie.” W związku z ryczałtowym charakterem rozliczenia powyższego zadania zwracamy się o jednoznaczne i enumeratywne podanie wszystkich wymaganych wyżej opisanych dokumentów.

Zgodnie z pozwoleniem na budowę Wykonawca winien dostarczyć Zamawiającemu dokumentację niezbędną do zawiadomienia Podlaskiego Wojewódzkiego Inspektora Nadzoru Budowlanego o zakończeniu budowy .

43. Zwracamy się o potwierdzenie że obowiązkiem Zamawiającego po zakończeniu robót jest: Przygotowanie załączników kartograficznych do wniosku o dokonanie zmian istotnych cech technicznych i eksploatacyjnych do Rejestru Lotnisk Cywilnych prowadzonego przez prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Dokumentację rejestracyjną sporządzi Zarządca Lotniska, nie jest ona objęta zamówieniem.

44. Zwracamy się o potwierdzenie że obowiązkiem Zamawiającego po zakończeniu robót jest: Przygotowanie załączników kartograficznych do wniosku o zmianę Instrukcji Operacyjnej Lotniska:

a.) mapa powierzchni ograniczających wysokość zabudowy u obiektów naturalnych w otoczeniu lotniska w skali 1:25000 (na zaktualizowanym podkładzie topograficznym) - 4 egz.

b.) plan zagospodarowania lotniska w skali 1:5000 (na zaktualizowanym podkładzie topograficznym) - 4 egz.

c.) lokalizacja lotniska w regionie w skali 1:500 000 - 4 egz.

d.) plan rejonu zabudowy lotniska w skali 1: 1000 - 4 egz.

e.) profil podłużny i poprzeczny lotniska po osi DS1 i stref podejścia skali 1:1000 / 25000-4 egz.

f.) profil podłużny i poprzeczny lotnisk po osi DS2 i stref podejścia skali 1:1000 / 25000 - 4 egz.

g.) teczka rejestracyjna lotniska - 4 egz.

Dokumentację rejestracyjną sporządzi Zarządca Lotniska, nie jest ona objęta zamówieniem.

45. Zwracamy się o potwierdzenie że obowiązkiem Zamawiającego po zakończeniu robót jest: Wykonanie inwentaryzacji i opracowania operatu pomiarowego przeszkód lotniczych w obszarze oddziaływania lotniska, tj. w obszarze rzutu poziomego powierzchni ograniczających wysokość zabudowy i obiektów naturalnych w rejonie lotniska - dla parametrów lotniska po modernizacji - 3 egz

Przedmiotowe zamówienie nie obejmuje usuwania przeszkód lotniczych na terenie lotniska jak i poza ogrodzeniem lotniska ani inwentaryzacji takich przeszkód.

46. Zwracamy się o potwierdzenie że obowiązkiem Zamawiającego po zakończeniu robót jest: Aktualizacja dokumentacji kartograficznej Zbioru Informacji Lotniczych AIP VFR POLAND AD4 EPBK, tj.:

a. mapa AD4 EPBK 3-0 Aerodrome Chart - 1:15000 - nakład 3 egz.

b. mapa AD4 EPBK 4-0 Visual Operation Chart - 1:15000 - nakład 3 egz.

c. mapa AD4 EPBK 5-0 Visual Operation Chart - 1:250000 - nakład 3 egz.

Dokumentację rejestracyjną sporządzi Zarządca Lotniska, nie jest ona objęta zamówieniem.

47. Zwracamy się do Zamawiającego o zamieszczenie Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia.

Zamieszczamy skan decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

48. Zwracamy się do Zamawiającego o zamieszczenie Decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji lotniczej lub innej decyzji administracyjnej która zezwala na prowadzenie robót budowlanych związanych z przebudową lotniska.

Zamieszczamy Decyzję Wojewody Podlaskiego Nr 48/2018 z dnia 11.05.2018 r. o pozwoleniu na budowę obejmującym cały zakres zamawianych robót i zawierającym klauzulę o nadaniu tej Decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności.

Z up. PREZYDENTA
ZASTĘPCA PREZYDENTA

Ewelina Kurzyńska

NACZELNIK
Wydziału Zamówień Publicznych
Dorota Żużółka
mgr Dorota Żużółka

