



**PROGRAM REGIONALNY**  
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA  
EUROPEJSKI FUNDUSZ  
ROZWOJU REGIONALNEGO



Warmia i Mazury regionem zjednoczonej Europy

Projekt dofinansowany ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Warmia i Mazury na lata 2007-2013

**71. Sterowanie światłami płyty postojowej dla śmigłowców ma zostać wykonane jako radiowe czy łącznie z oświetleniem płyt?**

*Wyjaśnienie Zamawiającego*

Należy wykonać zgodnie z dokumentacją projektową

**72. Prosimy o potwierdzenie, że światła zagłębione krawędzi drogi startowej, progu i końca mogą być wykonane w rozmiarze 12” i montowane w płytkich puszkach 12”. Jest to rozwiązanie typowe dla producentów oświetlenia nawigacyjnego i masowo występujące na lotniskach w Polsce.**

*Wyjaśnienie Zamawiającego*

Dokumentacja projektowa nie specyfikuje wymiarów podstaw zagłębionych oraz opraw zagłębionych. Wszelkie materiały powinny posiadać niezbędne deklaracje zgodności m.in.. Z wymaganiami ICAO

**73. Prosimy o potwierdzenie, że światła zagłębione końca drogi startowej nie muszą spełniać wymogu zewnętrznych filtrów czerwonych. Jest to wymóg wskazujący konkretnego producenta świateł nawigacyjnych. Orientację na drodze startowej przy wyłączonych światłach nawigacyjnych zapewniają inne pomoce, niż minimalny pryzmat w wystającej o ok. 1cm oprawie ponad powierzchnię drogi.**

*Wyjaśnienie Zamawiającego*

Wszelkie nazwy własne oraz szczegółowe wymagania zostały podane jako przykładowe, dopuszcza się zastosowania urządzeń i materiałów innych producentów o parametrach nie gorszych niż przykładowe oraz wymagane przepisami prawa

**74. Czy przy zachowaniu poprawnej pracy systemu sterowania i monitorowania oświetlenia nawigacyjnego Zamawiający dopuszcza możliwość rezygnacji dodatkowego punktu sterowania w ST-3 i dodatkowego załączenia oświetlenia nawigacyjnego ręcznie z paneli frontowych regulatorów stałoprądowych? Spowoduje to obniżenie kosztów związany z realizacją systemu i nie wpłynie na poprawność jego pracy.**

*Wyjaśnienie Zamawiającego*

Nie dopuszcza się rezygnacji z stacji sterowania i monitoringu w stacji ST-3

**75. Prosimy o podanie prawidłowego terminu wykonania odcinka E – oświetlenie nawigacyjne i sieci elektroenergetyczne.**

*Wyjaśnienie Zamawiającego*

Modyfikacja SIWZ 29.04.2014r.

**76. Uprzejmie prosimy o wyznaczenie dodatkowego terminu wizji lokalnej, z kilkudniowym opóźnieniem od jego ogłoszenia.**



**PROGRAM REGIONALNY**  
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA  
EUROPEJSKI FUNDUSZ  
ROZWOJU REGIONALNEGO



Warmia i Mazury regionem zjednoczonej Europy

Projekt dofinansowany ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Warmia i Mazury na lata 2007-2013

### *Wyjaśnienie Zamawiającego*

Wizja Lokalna w dniu 30.04.2014 r. - informacja umieszczona na stronie internetowej zamawiającego

**77. Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający dopuści zastosowanie czujników aktywnych i pasywnych ICE-ALERT, o innych wymiarach niż wskazanych danego producenta, przy wykorzystaniu innej masy i kleju montażowego, a zapewniających ten sam standard mocowania czujników i właściwości funkcjonalne.**

### *Wyjaśnienie Zamawiającego*

Wszelkie nazwy własne oraz szczegółowe wymagania zostały podane jako przykładowe, dopuszcza się zastosowania urządzeń i materiałów innych producentów o parametrach nie gorszych niż przykładowe oraz wymagane przepisami prawa

**78. Prosimy o przekazanie dokumentacji przewidzianej technologii, opisu i ścisłej dokumentacji sprzętu, który ma zastać użyty do dbania o czystość na drodze startowej i pozostałych obszarach na terenie lotniska, jeśli stacja meteorologiczna i Ice-Alert ma współpracować z tymi systemami. Jeśli jest wyłoniony Producent to prosimy o przekazania jego nazwy i pełnej przekazanej dokumentacji. Bez tej wiedzy nie ma możliwości wyceny synchronizacji.**

### *Wyjaśnienie Zamawiającego*

Wymaga się umożliwienia synchronizacji systemu ICE-ALERT z systemem utrzymania nawierzchni wybranym przez Zamawiającego.

**79. Prosimy o wykreślenie zapisu, że należy udokumentować certyfikatem na etapie składania ofert dostarczany sprzęt ICE-ALERT, względem norm PN-EN 15518-3:2011 i EN-PN 15518-4:2013, jako niezgodnego z PZP. Związane jest to z wyrównaniem szans wszystkim podmiotom startującym w przetargu. Produkty konkurencyjne do opisanego w dokumentacji projektowej posiadają różne zaświadczenia potwierdzające skuteczność tych rozwiązań. Prosimy o rezygnację z tego zapisu lub też wskazanie przykładowych laboratoriów, gdzie została uzyskana powyższa certyfikacja dla projektowanego rozwiązania, dla właściwego organu w Unii Europejskiej, Państwowym Laboratorium i Laboratorium Akredytującym.**

### *Wyjaśnienie Zamawiającego*

Wymaga się aby system ICE-ALERT posiadał wymagane prawem certyfikaty oraz deklaracje zgodności

**80. Prosimy o potwierdzenie o dopuszczeniu innego rozwiązania montażowego stacji Ice-Alert / Meteorologicznej, ale spełniającej wymogi funkcjonalne Zamawiającego.**

### *Wyjaśnienie Zamawiającego*

Wszelkie nazwy własne oraz szczegółowe wymagania zostały podane jako przykładowe, dopuszcza się zastosowania urządzeń i materiałów innych producentów o parametrach nie gorszych niż przykładowe oraz wymagane przepisami prawa





**PROGRAM REGIONALNY**  
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA  
EUROPEJSKI FUNDUSZ  
ROZWOJU REGIONALNEGO



Warmia i Mazury regionem zjednoczonej Europy

Projekt dofinansowany ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Warmia i Mazury na lata 2007-2013

**81. Czy w ramach zadania Wykonawca ma dostarczyć i uruchomić pełen system Meteo z ceilometrem?**

*Wyjaśnienie Zamawiającego*

Urządzenia systemu AWOS nie wchodzą w zakres zadania. Wykonawca powinien uwzględnić możliwość zamontowania sensorów zbierających dane meteorologiczne przewidziane dla lotniska kat. I wg. ICAO

**Zestaw nr 8**

**82. Prosimy o podanie szczegółu konstrukcyjnego krawężnika stanowiącego obramowanie płaszczyzny PPS ujętego w pozycji 71 przedmiaru tom 2.1.**

*Wyjaśnienie Zamawiającego*

Detal posadowienia krawężnika udostępniony w folderze: uzupełnienie dokumentacji w dniu 29.04.2014 r na ftp://46.41.130.112

**83. W pozycji 50 przedmiaru tom 2.1 ujęto wykonanie nawierzchni mineralno-gruntowej zbrojonej polimerami syntetycznymi stanowiącej nawierzchnię zabezpieczenie końców drogi startowej (RESA). Czy Zamawiający dopuszcza zastosowanie zamienną lecz równowaznej technologii wykonania przy spełnieniu wymagań jakościowych zawartych w projekcie i SST?**

*Wyjaśnienie Zamawiającego*

Dopuszcza

**Zestaw nr. 9**

**84. Czy Zamawiający dopuszcza inne metody odprężenia betonowej nawierzchni dróg niż te przedstawione w ST D01.02.04?**

*Wyjaśnienie Zamawiającego*

Zamawiający nie dopuszcza innego sposobu rozkruszenia pierwotnej nawierzchni betonowej.

**Zestaw nr 10**

**85. W związku z tym, iż niektóre terminy wykonania określone w SIWZ już minęły (np.. Odcinek E) lub miną w okresie oceny ofert (odcinek H - etap I) prosimy o odpowiedź, jakie powinny być prawidłowe terminy wykonania?**

*Wyjaśnienie Zamawiającego*

Modyfikacja SIWZ 29.04.2014 r.

**86. Prosimy o udostępnienie wzoru Załączników nr 7 i nr 8 i nr 9 w SIWZ lub odpowiedź, gdzie znajdują się te załączniki?**

*Wyjaśnienie Zamawiającego*



Warmia i Mazury regionem zjednoczonej Europy

Projekt dofinansowany ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Warmia i Mazury na lata 2007-2013

Załączniki nr 8 i 9 umieszczono na stronie internetowej zamawiającego w dniu 22.04.2014 r, załącznik nr 7 umieszczono na stronie internetowej Zamawiającego w dniu 29.04.2014 r.

**87. Prosimy o uzupełnienie legendy w Rys. nr 1, ark. 14/17 z Tomu 3.2 w zakresie oznaczeń powierzchni oznaczonej czarnymi kółkami - co oznaczają te symbole?**

*Wyjaśnienie Zamawiającego*

Oprawy oświetleniowe krawędzi drogi startowej

### **Zestaw nr. 11**

**88. Prosimy o uzupełnienie dokumentacji projektowej dostępnej na stronie Zamawiającego o projekt wykonawczy ARCHITEKTURA budynek wartowni z opisem technicznym, specyfikacją techniczną wykonania i odbioru robót, zestawieniem stolarki i ślusarki, opisem robót wykończeniowych i zastosowanych materiałów.**

*Wyjaśnienie Zamawiającego*

Dokumentacja projektowa uzupełniona w dniu 29.04.2014 r., dostępna w folderze: uzupełnienie dokumentacji w dniu 29.04.2014 na ftp://46.41.130.112

**89. Wg dokumentacji projektowej tom 8 – rysunki nr 14 i 15 – w budynku wiaty technicznej pomieszczenie nr 6 – występują pomieszczenia wydzielone na sanitariaty. Wg**

**dokumentacji projektowej na zadanie: Budowa budynku Terminala i wiaty technicznej - wewnętrzne instalacje sanitarne , architektura, konstrukcja wiaty technicznej – sanitariaty nie występują. Proszę o wyjaśnienie – czy wykonanie pomieszczeń na sanitariaty w budynku wiaty technicznej stanowią przedmiot zamówienia.**

*Wyjaśnienie Zamawiającego*

Tak

**90. Tom 2.2. Część lotniskowo-drogowa drogi techniczne, drogi pożarowe, droga patrolowa, place postojowe sprzętu obsługi technicznej. SST D-04.07.01 Podbudowa z betonu asfaltowego powołując się na WT-2 2010 w punkcie 2.2. Lepiszczą asfaltowe w Tablicy 1 podaje tylko asfalt 50/70 natomiast WT-2 2010 w tablicy 5 wymienia lepiszcza asfaltowe 35/50, 50/70, PMB 25/55-60, wielorodzajowy 35/50, wielorodzajowy 50/70. Zwracamy się z pytaniem do Zamawiającego czy do warstwy podbudowy można zastosować inny rodzaj asfaltu a niżeli podany w Tablicy 1 SST?**

*Wyjaśnienie Zamawiającego*

Zgodnie z projektem

**91. Prosimy o przekazanie warunków przyłączenia do sieci elektroenergetycznej NR P/14003210 z dnia 27.01.2014 wydanych przez Energa S.A.**





**PROGRAM REGIONALNY**  
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



**UNIA EUROPEJSKA**  
EUROPEJSKI FUNDUSZ  
ROZWOJU REGIONALNEGO



Warmia i Mazury regionem zjednoczonej Europy

Projekt dofinansowany ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Warmia i Mazury na lata 2007-2013

### *Wyjaśnienie Zamawiającego*

Dostępne do wglądu w siedzibie Zamawiającego, od poniedziałku do piątku w godz. 09.00 - 15.00

### **92. Prosimy o uszczegółowienie parametrów mocy zespołu prądowórczego dla stacji ST-3 (na rysunkach, schematach i opisie widnieją różne moce od 250 kVA do 800 kVA).**

#### *Wyjaśnienie Zamawiającego*

Moc agregatu prądowórczego zainstalowanego przy stacji ST-3 to 500kVA

### **93. Prosimy o uszczegółowienie parametrów mocy zespołu prądowórczego dla stacji ST-T (na rysunkach, schematach i opisie widnieją różne moce od 630 kVA do 800 kVA).**

#### *Wyjaśnienie Zamawiającego*

Moc agregatu prądowórczego zainstalowanego przy stacji ST-3 to 630kVA, parametr 800kVA określa maksymalną moc agregatu.

### **94. Prosimy o uszczegółowienie parametrów transformatorów Tr1 i Tr2 stacji ST-T (na rysunkach, schematach i opisie widnieją różne moce od 630 kVA do 800 kVA).**

#### *Wyjaśnienie Zamawiającego*

Moc transformatorów TR1, TR2 to 630kVA, parametr 800kVA określa maksymalną moc transformatorów.

### **95. Czy Zamawiający dysponuje Pozwoleniem na budowę, jeśli tak prosimy o jego przesłanie?**

#### *Wyjaśnienie Zamawiającego*

Udostępniono w dniu 29.04.2014 r.

### **96. Czy Zamawiający przewiduje udostępnienie części terenu lotniska dla lokalizacji wytwórni mieszanki mineralno-bitumicznej, oraz węzła betoniarskiego Wykonawcy?**

#### *Wyjaśnienie Zamawiającego*

Zamawiający przekazuje Wykonawcy plac budowy oraz teren pod zaplecze. Wykonawcę obowiązują zapisy decyzji środowiskowej.

### **97. Czy Zamawiający odstąpi od naliczania i egzekwowania kar umownych za opóźnienie poszczególnych etapów robót, jeśli zostanie dochowany termin wykonania całego zamówienia?**

#### *Wyjaśnienie Zamawiającego*

Zamawiający udzielił odpowiedzi w tym zakresie na pytanie 7 w dniu 22.04.2014 r.



Warmia i Mazury regionem zjednoczonej Europy

Projekt dofinansowany ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Warmia i Mazury na lata 2007-2013

**98. Prosimy o wprowadzenie poprawnej ilości w punkcie 35 przedmiaru TOM 6: Budowa studni kablowej SKMOD-3 klasy D600, grunt kategorii III. W załączonym przedmiarze podana jest ilość 0,01 szt.**

*Wyjaśnienie Zamawiającego*

Przedmiary stanowią materiał poglądowy, nie stanowią podstawy do kosztorysowania robót.

**99. Prosimy o korektę przedmiaru w punkcie 130.d.3 TOM 3.2 na rzeczywistą ilość słupów oświetleniowych do wykonania. W załączonym przedmiarze podana jest ilość 23 szt., projekt przewiduje 24 szt.**

*Wyjaśnienie Zamawiającego*

Potwierdzamy, ilość słupów oświetleniowych drogowych, 24 szt.

**100. Prosimy o korektę przedmiaru w punkcie 131.d.3 tom 3.2 na rzeczywistą ilość wysięgników do wykonania. W załączonym przedmiarze podana jest ilość 27 szt., projekt przewiduje 28 szt.**

*Wyjaśnienie Zamawiającego*

Potwierdzamy, ilość wysięgników 28 szt.

**101. Prosimy o korektę przedmiaru w punkcie 132.d.3 tom 3.2 na rzeczywistą ilość opraw oświetleniowych do wykonania. W załączonym przedmiarze podana jest ilość 27 szt., projekt przewiduje 28 szt.**

*Wyjaśnienie Zamawiającego*

Potwierdzamy, ilość opraw oświetlenia drogowego 28 szt.

**102. Prosimy o sprecyzowanie punktu przedmiaru 21.d.5.3 tom 5.1 o ilość otworów kanalizacji kablowej pierwotnej.**

*Wyjaśnienie Zamawiającego*

Przedmiary są podane jako informacja pomocnicza. Wykonawca zobowiązany jest do wyceny przedmiotu zamówienia.

**103. Przedmiar robót w punkcie 27.d.2 tom 3.1 przewiduje montaż zespołu prądotwórczego 500kVA, a dokumentacja przewiduje remont/wymiana agregatu. Prosimy o sprecyzowanie zakresu prac do wykonania związanych z zespołem prądotwórczym( parametry techniczne, schemat zasilania).**

*Wyjaśnienie Zamawiającego*

Należy dostarczyć nowy agregat prądotwórczy o mocy 500kVA, w obudowie kontenerowej wygłuszonej, zainstalowany na istniejącym fundamencie, po uprzednim demontażu istniejącego





Warmia i Mazury regionem zjednoczonej Europy

Projekt dofinansowany ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Warmia i Mazury na lata 2007-2013

agregatu prądowórczego, oraz adaptacji fundamentu na potrzeby nowo dostarczonego agregatu. Schemat zasilania został pokazany na rys 4 Tom 3.1

**104. Dokumentacja techniczna przewiduje: Układanie rur ochronnych z PEHD o śr. do 160mm w wykopie, a przedmiar punkt 2.d.1 tom 3.2: Układanie rur ochronnych z PCW o śr. do 140mm w wykopie. Prosimy o sprecyzowanie średnicy, typu rur ochronnych oraz korektę przedmiaru robót.**

*Wyjaśnienie Zamawiającego*

Przedmiary są podane jako informacja pomocnicza. Należy zastosować rury zgodnie z dokumentacją.

**105. Dokumentacja techniczna przewiduje: Układanie rur ochronnych z PEHD o śr. do 250mm w wykopie, a przedmiar punkt 3.d.1 tom 3.2: Układanie rur ochronnych z PCW o śr. do 140mm w wykopie. Prosimy o sprecyzowanie średnicy, typu rur ochronnych oraz korektę przedmiaru robót.**

*Wyjaśnienie Zamawiającego*

Przedmiary są podane jako informacja pomocnicza. Należy zastosować rury zgodnie z dokumentacją.

**106. W Projekcie jest mowa o budowie studni K-1 i K-3. Czy Zamawiający dopuszcza zastosowanie prefabrykatów, spełniających wymagania techniczne?**

*Wyjaśnienie Zamawiającego*

Dopuszcza się stosowanie prefabrykatów betonowych jeżeli charakteryzować się będą nie gorszymi parametrami niż określone w projekcie

**107. Branża elektryczna oświetlenie nawigacyjne TOM 3.2. PW OPIS**

- a) Zgodnie z opisem zawartym w rozdziale 4.10.2 podejście zasadnicze 02 projektuje się w układzie ALPA ATA na odcinku 900 m. natomiast zgodnie z rysunkiem nr 9 Tomu 2.1 profil podłużny po osi DS. na rysunku uwzględniono 870 m podejścia. Prosimy o przekazanie informacji którą z podanych wartości należy przyjąć do wyceny.

*Wyjaśnienie Zamawiającego*

Wykonać zgodnie z tomem 3.2

- b) Dokumentacja nie zawiera informacji odnośnie profilu poprzeczki długiej opraw światel podejścia usytuowanej na 300 m podejścia zasadniczego na kierunku 02. Analogiczne dane nie zostały przedstawione dla podejścia pomocniczego na kierunek 20. W związku z powyższym proszę o udzielenie informacji czy dla potrzeb doboru



**PROGRAM REGIONALNY**  
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA  
EUROPEJSKI FUNDUSZ  
ROZWOJU REGIONALNEGO



Warmia i Mazury regionem zjednoczonej Europy

Projekt dofinansowany ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Warmia i Mazury na lata 2007-2013

**masztów należy przyjąć wysokość rzędnej terenu oraz rzędną osi świetlnej taką samą jak dla rzędnej terenu i rzędnej osi świetlnej dla masztów odległości 300m zaznaczoną na rynku nr 9 Tomu 2.1 profilu podłużnego po osi DS.? Jeżeli nie, to prosimy o podanie właściwych rzędnych.**

*Wyjaśnienie Zamawiającego*

Oś świetlna poprzeczek długich zgodna z osią świetlną oprawy usytuowanej na 300m podejścia

**c) Czy Zamawiający dopuszcza zastosowanie do zasilania świateł Heliportu obwodów szeregowych stałej wartości prądu, poprzez rozszerzenie zadania o dodatkowy zasilacz i objęcie tych świateł systemem sterowania i monitoringu systemu oświetlenia nawigacyjnego?**

*Wyjaśnienie Zamawiającego*

Nie dopuszcza się zasilenie opraw stanowiska postojowego dla śmigłowca z obwodu szeregowego, w rejonie brak jest kanalizacji kablowej oświetlenia nawigacyjnego w relacji stacja ST-3 heliport przewidzianej do zasilenia stanowiska postojowego

**d) Jeżeli na pytanie powyżej Zamawiający nie wyraża zgody, w rozdziale 4.10.9 jako sposób sterowania świateł Heliportu podane są dwa opcjonalne rozwiązania. W związku z powyższym prosimy o wskazanie rozwiązania, które należy zrealizować. W przypadku wyboru sterowania radiowego, prosimy o przedstawienie schematu połączeń oraz stosowną modyfikację przedmiaru robót.**

*Wyjaśnienie Zamawiającego*

Sterowania światłami stanowiska postojowego realizowane będzie wraz z oświetleniem masztowym, system ma być przystosowany do możliwości zastosowania sterowania radiowego w przyszłości

**e) Prosimy o wskazanie koloru soczewki oprawy świateł krawędziowych montowanych na Heliporcie.**

*Wyjaśnienie Zamawiającego*

Biała

**108. W związku z krótkim terminem od ogłoszenia wyznaczonym na wizję lokalną prosimy o wyznaczenie dodatkowego terminu wizji.**

*Wyjaśnienie Zamawiającego*

30.04.2014 r.

**109. Prosimy o jednoznacznie określenie czy wskaźniki kierunku wiatru (2szt.) mają być wykonane jako rozpryskowe, czy też standardowe, salowe z uchylną płytą podstawy.**

*Wyjaśnienie Zamawiającego*





**PROGRAM REGIONALNY**  
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



**UNIA EUROPEJSKA**  
EUROPEJSKI FUNDUSZ  
ROZWOJU REGIONALNEGO



Warmia i Mazury regionem zjednoczonej Europy

Projekt dofinansowany ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Warmia i Mazury na lata 2007-2013

Maszt pod wskaźnik kierunku wiatru winien być rozpryskowy.

**110. Prosimy o potwierdzenie, że sposób komunikacji systemu sterowania zależny będzie od rozwiązań stosowanych przez producenta systemu, sprawdzonego na wielu aplikacjach od CAT I do CAT III.**

*Wyjaśnienie Zamawiającego*

Systemy sterowania mogą się różnić w zależności od wybranego producenta systemu oświetlenia nawigacyjnego, jednakże muszą one spełniać wymogi określone w dokumentacji projektowej.

**111. W związku z określeniem terminu wykonania odcinka E – oświetlenie nawigacyjne i sieci elektroenergetyczne do dnia 1 kwietnia 2014 r., prosimy o potwierdzenie, że wystąpiła pomyłka pisarska i prawidłowy termin to 1 kwietnia 2015 r.**

*Wyjaśnienie Zamawiającego*

Modyfikacja SIWZ w dniu 29.04.2014 r.

**112. Z powodu rozbieżności pomiędzy przedmiarem a projektem elektrycznym, prosimy o jednoznaczne określenie, czy światła krawędzi płyty postojowej dla śmigłowców mają być wykonane jako zagłębione czy nadziemne oraz o wskazanie koloru świecenia.**

*Wyjaśnienie Zamawiającego*

Oprawy krawędzi PPS i DK zgodnie z opisem Tom 3.2 pkt. 4.10.6

**113. Projekt oświetlenia nawigacyjne przewiduje opcjonalne załączanie radiowe światel płyty postojowej dla śmigłowców. Prosimy o jednoznacznie określenie w jaki sposób należy zorganizować sterowanie światłami płyty.**

*Wyjaśnienie Zamawiającego*

Dopuszcza się stosowanie prefabrykatów betonowych jeżeli charakteryzować się będą nie gorszymi parametrami niż określone w projekcie.

**114. W ST instalacji elektrycznych występuje zapis o montażu światel zagłębionych progów, końca oraz krawędzi drogi startowej w puszkach 8". Prosimy o potwierdzenie że Montaż w puszkach 8" jest opcjonalny, oraz dopuszczalne jest zastosowanie światel i puszek 12". Wg naszej wiedzy na każdym lotnisku w Polsce światła te występują w rozmiarze 12", jako rozwiązanie standardowe stosowane przez producentów oświetlenia nawigacyjnego, zapewniającym łagodniejszy kąt najazdu statków powietrznych, pojazdów serwisowych i pługów. Światła i puszki 12" dla progów, końca i krawędzi DS. zapewniają spełnienie wszelkich wymagań stawianych przez dokumenty ICAO i FAA. Światła te w rozmiarze 8" występują tylko u jednego producenta i jego dystrybutora na rynku polskim, tj. ELVIT Darek Witek, ul. Kamieńskiego 4A lok. 17, 03-130 Warszawa. Spełnienie warunków równoważności jest niemożliwe z uwagi na monopol tego rozwiązania. Jest to zatem złamanie ustawy „Prawo**



**Zamówień Publicznych” oraz zasad uczciwej konkurencji. Prosimy zatem o uznanie jako równoważnych rozwiązań innych producentów systemów oświetlenia nawigacyjnego, spełniających wymagania dokumentów ICAO oraz Polskich aktów prawnych i norm, w wykonaniu 12”.**

*Wyjaśnienie Zamawiającego*

W ST wymóg stosowania opraw 8" dotyczy opraw progu jednokierunkowych, Wszelkie nazwy własne oraz szczegółowe wymagania zostały podane jako przykładowe, dopuszcza się zastosowania urządzeń i materiałów innych producentów o parametrach nie gorszych niż przykładowe oraz wymagane przepisami prawa.

**115. W dokumentacji projektowej występuje zapis o konieczności zapewnienia filtrów zewnętrznych o barwie czerwonej dla świateł zagłębionych końca drogi startowej. Jest to rozwiązanie niespotykane w Polsce i może wskazywać na konieczność dostawy produktu dostępnego u jednego producenta i jego wyłącznego dystrybutora na rynku Polskim tj.: ELVIT Darek Witek, ul. Kamińskiego 4a lok. 17, 03-130 Warszawa. Spełnienie warunków równoważności jest niemożliwe z uwagi na monopol tego rozwiązania. Jest to zatem złamanie ustawy „Prawo Zamówień Publicznych” oraz zasad uczciwej konkurencji. Wymóg ten jest niezrozumiały, ponieważ orientację na drodze startowej zapewniają światła krawędzi drogi startowej, na ostatnich 600m od końca które mają zmienioną barwę z białej na żółtą. Praktycznie niemożliwe jest zauważenie z kokpitu statku powietrznego zbliżającego się do końca drogi startowej małego filtra niezłączonej oprawy wystającej nieznacznie ponad poziom terenu. Dodatkowo filtr w określonej barwie jest delikatnym elementem, standardowo montuje się go wewnątrz oprawy. W związku z tym prosimy o potwierdzenie, że wykonawca może zastosować oprawy końca drogi startowej spełniające wszystkie wymagania stawiane przez dokumenty ICAO oraz Polskie akty prawne i normy.**

*Wyjaśnienie Zamawiającego*

Wszelkie nazwy własne oraz szczegółowe wymagania zostały podane jako przykładowe, dopuszcza się zastosowania urządzeń i materiałów innych producentów o parametrach nie gorszych niż przykładowe oraz wymagane przepisami prawa

**116. Wskaźniki ścieżki schodzenia PAPI, jednokanałowe o mocy 300W, montowane na dwóch nogach, każda jednostka ze źródłami 3x105W szczegółowo opisana w ST, produkowana jest tylko przez jednego producenta oświetlenia nawigacyjnego z wyłącznym przedstawicielem na rynku Polskim, tj.: ELVIT Darek Witek, ul. Kamińskiego 4a lok. 17, 03-130 Warszawa. Spełnienie warunków równoważności jest niemożliwe z uwagi na monopol tego rozwiązania. Jest to zatem złamanie ustawy „Prawo Zamówień Publicznych” oraz zasad uczciwej konkurencji. Prosimy zatem o uznanie jako równoważnych rozwiązań innych producentów systemów oświetlenia nawigacyjnego, spełniające wymagania załącznika 14 pkt. od 5.3.5.23 do 5.3.5.45, na które powołuje się dokumentacja projektowa, o innej charakterystyce wykonania. Pragniemy zauważyć, że typową jednostką PAPI stosowaną na rynku Polskim i masowo**





**PROGRAM REGIONALNY**  
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



**UNIA EUROPEJSKA**  
EUROPEJSKI FUNDUSZ  
ROZWOJU REGIONALNEGO



Warmia i Mazury regionem zjednoczonej Europy

Projekt dofinansowany ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Warmia i Mazury na lata 2007-2013

**występującą na lotniskach cywilnych jest dwuzródłowa, dwukanałowa jednostka montowana na czterech nogach, spełniająca wszelkie normy i wymagania stawiane przez dokumenty ICAO oraz Polskie akty prawne i normy**

*Wyjaśnienie Zamawiającego*

Wszelkie nazwy własne oraz szczegółowe wymagania zostały podane jako przykładowe, dopuszcza się zastosowania urządzeń i materiałów innych producentów o parametrach nie gorszych niż przykładowe oraz wymagane przepisami prawa

**117. Czy dla jednostek PAPI należy zastosować grzałki 230VAC zapewniające odszranianie wraz z oddzielnym obwodem zasilającym 230VAC?**

*Wyjaśnienie Zamawiającego*

Dokumentacja projektowanie nie przewiduje stosowanie grzałek do jednostek PAPI

**118. W dokumentacji projektowej występuje wymóg stosowania masztów świateł podejścia rurowych do wysokości 4,5m, kratowych powyżej 4,5m. Jest to podział stosowany tylko przez jednego producenta, tj. firmę Exel i nie ma żadnego uzasadnienia funkcjonalnego czy też formalnego. Prosimy o potwierdzenie, że wykonawca może zastosować rozwiązanie równoważne, bez wyraźnego określenia wysokości pomiędzy masztami kratowymi i rurowymi, przy zachowaniu wszelkich norm i przepisów, a w szczególności Aerodrome Design Manual Part 6: Frangibility.**

*Wyjaśnienie Zamawiającego*

Potwierdzamy możliwość stosowania masztów rurowych, jeżeli producent zapewnił spełnienie wszelkich norm i przepisów stawianych konstrukcji rozpryskowych. Przy zastosowaniu masztów rurowych wyższych niż wskazano w projekcie wykonawca winien dostosować kanalizację obwodów pierwotnych oraz fundamenty do zastosowania masztów rurowych.

**119. Czy dla masztów świateł podejścia można zastosować do wysokości 2mH maszty aluminiowe ze złączem łamliwym, a powyżej tej wysokości maszty rozpryskowe?**

*Wyjaśnienie Zamawiającego*

Wymaga się zastosowania masztów rozpryskowych.

**120. W ST instalacji elektrycznych wymagane jest zastosowanie kabli znamionowych 5kV, jednożyłowych w izolacji polwinitowej i ekranem z drutów miedzianych. Przekrój żył wynosi 6mm<sup>2</sup>. Prosimy o potwierdzenie, że wykonawca będzie mógł zastosować kabel strony pierwotnej 5kV 1x6mm<sup>2</sup> z ekranem z taśmy miedzianej lub mosiężnej, czyli o parametrach często stosowanych na lotniskach w Polsce.**

*Wyjaśnienie Zamawiającego*

Dopuszcza się, przy założeniu iż będzie się on charakteryzował parametrami nie gorszymi niż zaprojektowany



Warmia i Mazury regionem zjednoczonej Europy

Projekt dofinansowany ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Warmia i Mazury na lata 2007-2013

**121. W dokumentacji projektowej opisany został szczegółowo system ICE-ALERT firmy Boschung z wyłącznym przedstawicielem na rynku Polskim, tj.: „Integra Kamiński” Sp. z o.o. ul. Hutnicza 20 81-061 Gdynia, w sposób uniemożliwiający zastosowanie rozwiązania równoważnego. Między innymi określono szczegółowo parametry techniczne nie wpływające na prawidłową pracę systemu, takie wysokość czujnika 4cm +/- 5% . Spełnienie warunków równoważności jest niemożliwe z uwagi na monopol tego rozwiązania. Jest to zatem złamanie ustawy „Prawo Zamówień Publicznych” oraz zasad uczciwej konkurencji. Prosimy o uznanie jako równoważnych rozwiązań innych uznanych producentów, którzy posiadają realizacje na lotniskach cywilnych, zapewniającymi spełnienie wszelkich wymagań stawianych przez ICAO.**

*Wyjaśnienie Zamawiającego*

Wszelkie nazwy własne oraz szczegółowe wymagania zostały podane jako przykładowe, dopuszcza się zastosowania urządzeń i materiałów innych producentów o parametrach nie gorszych niż przykładowe oraz wymagane przepisami prawa.

**122. Czy w ramach zadania wykonawca ma przewidzieć dostawę i uruchomienie pełnego systemu METEO z ceilometrem?**

*Wyjaśnienie Zamawiającego*

Urządzenia systemu AWOS nie wchodzi w zakres zadania. Wykonawca powinien uwzględnić możliwości zamontowania sensorów zbierających dane meteorologiczne przewidziane dla lotniska kat. I wg. ICAO

**123. Czy w związku z koniecznością zastosowania nowego systemu sterowania świateł nawigacyjnych i wykonania oddzielnej dokumentacji wykonawczej systemu, Zamawiający dopuszcza rezygnację z dodatkowego punktu kontroli w stacji ST-3, przy zachowaniu poprawnej pracy systemu i możliwości załączania oświetlenia nawigacyjnego ręcznie z paneli frontowych regulatorów stałoprądowych? Taki punkt sterowania nie jest niezbędny do poprawnej pracy systemu, a generuje duże dodatkowe koszty realizacji zadania.**

*Wyjaśnienie Zamawiającego*

Nie dopuszcza się rezygnacji z stacji sterowania i monitoringu w stacji ST-3

**124. Prosimy o potwierdzenie, że system sterowania ma posiadać certyfikat Urzędu Lotnictwa Cywilnego kraju pochodzenia.**

*Wyjaśnienie Zamawiającego*

Projekt nie determinuje kraju wydania certyfikatu

**125. czy Zamawiający bez dodatkowych opłat i zezwoleń zezwoli na instalację i użytkowanie zaplecza biurowo-socjalnego Wykonawcy robót?**

*Wyjaśnienie Zamawiającego*





Warmia i Mazury regionem zjednoczonej Europy

Projekt dofinansowany ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Warmia i Mazury na lata 2007-2013

Zamawiający przekazuje wykonawcy plac budowy oraz teren pod zaplecze. Wykonawcę obowiązują zapisy decyzji środowiskowej

**126. Prosimy o podanie informacji na temat, czy istniejąca nawierzchnia betonowa podlegająca odprężeniu zgodnie z dokumentacją projektową jest zbrojona?**

*Wyjaśnienie Zamawiającego*

Nie jest zbrojona

**127. Czy Zamawiający dopuszcza zmianę technologii wykonania odprężenia płyty betonowej lotniska. Informujemy, iż metoda przedstawiona w dokumentacji projektowej wskazuje na wyłącznie jednego dostawcę robót/technologii RMI, mającego charakter monopolisty, co nie jest zgodnie z zapisami PZP.**

*Wyjaśnienie Zamawiającego*

Zamawiający nie dopuszcza innego sposobu rozkruszenia pierwotnej nawierzchni betonowej.

**128. Prosimy o skorygowanie ilości podanych w przedmiarze robót tom 2.1 poz.**

3 d.3	Zdjęcie warstwy humusu i darniny pod drogę startową, gr. 20 cm	m <sup>2</sup>	23 795,00
4 d.3	Zdjęcie warstwy humusu i darniny pod drogę kołowania i płytę postojową, gr. 30-50 cm	m <sup>2</sup>	12 205,00

**Na ilości rzeczywiste wynikające z powierzchni podanych w dokumentacji projektowej:**

3 d.3	Zdjęcie warstwy humusu i darniny pod drogę startową, gr. 20 cm	m <sup>2</sup>	33 215,96
4 d.3	Zdjęcie warstwy humusu i darniny pod drogę kołowania i płytę postojową, gr. 30-50 cm	m <sup>2</sup>	26 840,00

*Wyjaśnienie Zamawiającego*

Zgodnie z treścią SIWZ Wykonawca zobowiązany jest do wyceny przedmiotu zamówienia w oparciu o dokumentację projektową, a załączone przez Zamawiającego do dokumentacji przedmiary mają charakter jedynie pomocniczy i nie są podstawą do wyceny.



Warmia i Mazury regionem zjednoczonej Europy

Projekt dofinansowany ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Warmia i Mazury na lata 2007-2013

**129. Prosimy o skorygowanie ilości podanych w przedmiarze robót tom 2.1 poz.**

40 d.6.1	Wykonywane mechaniczne koryta na DS, DK-B, PPS o głębokości koryta do 80 cm	m <sup>3</sup>	22 574,90
----------	---	----------------	-----------

**Na ilości rzeczywiste wynikające z powierzchni podanych w dokumentacji projektowej:**

40 d.6.1	Wykonywane mechaniczne koryta na DS, DK-B, PPS o głębokości koryta do 80 cm	m <sup>3</sup>	50 924,77
----------	---	----------------	-----------

*Wyjaśnienie Zamawiającego*

Zgodnie z treścią SIWZ Wykonawca zobowiązany jest do wyceny przedmiotu zamówienia w oparciu o dokumentację projektową, a załączone przez Zamawiającego do dokumentacji przedmiary mają charakter jedynie pomocniczy i nie są podstawą do wyceny.

**130. Prosimy o skorygowanie ilości podanych w przedmiarze robót tom 2.1 poz.**

41 d.6.2	Ułożenie warstwy mrozochronnej z kruszywa o wskaźniku CBR $\geq$ 30%, k $\geq$ 8 m/d, na DS, DK-B, PPS gr. 30 cm	m <sup>2</sup>	50 701,00
----------	--	----------------	-----------

**Na ilości rzeczywiste wynikające z powierzchni podanych w dokumentacji projektowej:**

41 d.6.2	Ułożenie warstwy mrozochronnej z kruszywa o wskaźniku CBR $\geq$ 30%, k $\geq$ 8 m/d, na DS, DK-B, PPS gr. 30 cm	m <sup>2</sup>	60 055,96
----------	--	----------------	-----------

*Wyjaśnienie Zamawiającego*

Zgodnie z treścią SIWZ Wykonawca zobowiązany jest do wyceny przedmiotu zamówienia w oparciu o dokumentację projektową, a załączone przez Zamawiającego do dokumentacji przedmiary mają charakter jedynie pomocniczy i nie są podstawą do wyceny.

**131. Prosimy o skorygowanie ilości podanych w przedmiarze robót tom 2.1 poz.**

59 d.7.5	Warstwa ścierna z betonu asfaltowego AC 11 S na istniejącej i	m <sup>2</sup>	55 244,00
----------	---	----------------	-----------





Warmia i Mazury regionem zjednoczonej Europy

Projekt dofinansowany ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Warmia i Mazury na lata 2007-2013

	<b>wydłużonej DS, nowej DK-B, powierzchniach przeciwpodmuchowych, płaszczyźnie postoju śmigłowców, gr. 5 cm</b>		
--	---	--	--

**Na ilości rzeczywiste wynikające z powierzchni podanych w dokumentacji projektowej:**

<b>59 d.7.5</b>	<b>Warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11 S na istniejącej i wydłużonej DS, nowej DK-B, powierzchniach przeciwpodmuchowych, płaszczyźnie postoju śmigłowców, gr. 5 cm</b>	<b>m2</b>	<b>172 847,96</b>
-----------------	---	-----------	-------------------

*Wyjaśnienie Zamawiającego*

Zgodnie z treścią SIWZ Wykonawca zobowiązany jest do wyceny przedmiotu zamówienia w oparciu o dokumentację projektową, a załączone przez Zamawiającego do dokumentacji przedmiary mają charakter jedynie pomocniczy i nie są podstawą do wyceny.

**131. Proszę o wykreślenie z treści Dokumentacji Projektowej, w tym z SST, zapisów wymuszających zastosowanie technologii i materiałów Fibreturf. Zgodnie z obowiązującymi przepisami Ustawy o Zamówieniach Publicznych opis przedmiotu zamówienia nie może ograniczać zasady wolnej konkurencji i dostępu do rynku. Decydującym sprawdzianem prawidłowości wykonania robót jest uzyskanie zakładanych parametrów funkcjonalnych. Na rynku dostępnych jest wiele sprawdzonych technologii pozwalających uzyskać efekt wzmocnienia podłoża w szerokim zakresie parametrów**

*Wyjaśnienie Zamawiającego*

Wszelkie nazwy własne oraz szczegółowe wymagania zostały podane jako przykładowe, dopuszcza się zastosowania urządzeń i materiałów innych producentów o parametrach nie gorszych niż przykładowe oraz wymagane przepisami prawa

**132. W związku z żądaniem Zamawiającego wskazania w ofercie części zamówienia, które Wykonawca zamierza powierzyć podwykonawcom, prosimy o potwierdzenie, iż oświadczenie takie winno dotyczyć tylko i wyłącznie części zamówienia przewidzianych do powierzenia podwykonawcom robót budowlanych.**

*Wyjaśnienie Zamawiającego*



Warmia i Mazury regionem zjednoczonej Europy

Projekt dofinansowany ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Warmia i Mazury na lata 2007-2013

Wykonawca zobowiązany jest złożyć oświadczenie w zakresie części zamówienia, które Wykonawca zamierza powierzyć podwykonawcom, zgodnie z obowiązującymi przepisami ustawy Prawo zamówień publicznych. Zgodnie z art. 36b ust. 1 ustawy PZP w aktualnie obowiązującym brzmieniu ". Zamawiający może żądać wskazania przez wykonawcę części zamówienia, której wykonanie zamierza powierzyć podwykonawcy [...]"

**133. Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiającemu przysługuje prawo dysponowania nieruchomością na cele budowlane w zakresie całego terenu, na którym będzie realizowana inwestycja, a ewentualne braki w tym zakresie nie obciążają Wykonawcy.**

*Wyjaśnienie Zamawiającego*

Zgodnie z pozwoleniem na budowę

**134. Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający dysponuje ostateczną decyzją o pozwoleniu na budowę na realizację zadania I.**

*Wyjaśnienie Zamawiającego*

tak

**135. W związku z treścią pkt 8.2 Aktu Umowy (Tom II, Rozdział I „Formularz Aktu umowy”) prosimy o potwierdzenie, że termin zapłaty wskazany w tym punkcie liczony będzie od dnia doręczenia faktury Zamawiającemu. Obecnie użyte pojęcie, tj. „przejęcie faktury”, jest niezrozumiałe i nie stosowane w obrocie gospodarczym, przez co wywołuje uzasadnione wątpliwości, kiedy następuje owe „przyjęcie faktury przez Zamawiającego” i jak zweryfikować faktyczną datę takiego przyjęcia, jeśli nie jest ono tożsame z doręczeniem.**

*Wyjaśnienie Zamawiającego*

Przez przyjęcie faktury Zamawiający rozumie jej dostarczenie do Zamawiającego i potwierdzenie przyjęcia, po weryfikacji, czy została złożona zgodnie z wymogami formalnymi określonymi w umowie.

**136. W związku z treścią pkt 9.1 ppkt 3 i ppkt 4 Aktu Umowy (Tom II, Rozdział I „Formularz Aktu umowy”) Wykonawca wnioskuje o jego modyfikację poprzez zmianę sposobu naliczania kar umownych, wszędzie gdzie zapisano „opóźnienia” na „zwłokę”. Zgodnie z doktryną „opóźnienie” warunkuje nałożenie kar od okoliczności, za które dłużnik (Wykonawca) nie ponosi odpowiedzialności. Terminem identyfikującym okoliczności, za które Wykonawca jest odpowiedzialny jest „zwłoka”. Nałożenie kar może być tym samym uzasadnione tylko w sytuacji, gdy Wykonawca rzeczywiście ponosi odpowiedzialność za zaistniałą sytuację (tak wyrok KIO z 15.07.2010 r., KIO/UZP 1378/10, LEX nr 598078). Wykonawca przypomina, że zgodnie z przepisami kodeksu cywilnego, dłużnik obowiązany jest do naprawienia szkody wynikłej z niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązania, chyba że niewykonanie lub nienależyte wykonanie jest następstwem okoliczności, za które dłużnik odpowiedzialności nie ponosi (art. 471 k.c.), tj. gdy niewykonanie lub nienależyte wykonanie zobowiązania wynika z niezachowania przez dłużnika należytej staranności (art. 472 k.c.). Kara za niedotrzymanie terminu należy się w**





przypadku zwłoki dłużnika, a „dłużnik dopuszcza się zwłoki, gdy nie spełnia świadczenia w terminie... nie dotyczy to wypadku, gdy opóźnienie w spełnieniu świadczenia jest następstwem okoliczności za które dłużnik odpowiedzialności nie ponosi...” (art. 476 k.c.). Zapis jest o tyle krzywdzący dla Wykonawcy, iż stawia Zamawiającego w uprzywilejowanej sytuacji, zezwalając, a wręcz nakazując naliczenie kary niezależnie od przyczyn niedotrzymania terminu. Powyższe stanowisko poparł również Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 11 lutego 1999 r. (sygn. akt III CKN 166/98), gdzie Sąd stwierdził iż kara umowna należy się wierzycielowi tylko wtedy, gdy niewykonanie lub nienależyte wykonanie zobowiązania jest następstwem okoliczności, za które dłużnik odpowiada. W związku z powyższym Wykonawca wnioskuje o zmianę „opóźnienia” na „zwłokę” w postanowieniach odnoszących się do kar płatnych przez Wykonawcę.

#### *Wyjaśnienie Zamawiającego*

W umowie Zgodnie z normą wyrażoną w artykule 483 § 1 ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 r. Kodeks Cywilny Dz.U.1964.16.93 (U) – „Można zastrzec w umowie, że naprawienie szkody wynikłej z niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązania niepieniężnego nastąpi przez zapłatę określonej sumy (kara umowna).” Nadto w myśl art. 473. § 1 ww. ustawy – „Dłużnik może przez umowę przyjąć odpowiedzialność za niewykonanie lub za nienależyte wykonanie zobowiązania z powodu oznaczonych okoliczności, za które na mocy ustawy odpowiedzialności nie ponosi”

**137. Jednocześnie – mając powyższe na uwadze - wnosimy o wykreślenie z pkt 9.2 Aktu Umowy (Tom II, Rozdział I „Formularz Aktu umowy”) słowa „opóźnienie”, a tym samym pozostawienie jedynie słowa „zwłoka”.**

#### *Wyjaśnienie Zamawiającego*

Zgodnie z ww. regulacjami nienależyte wykonanie, czy też niewykonanie zobowiązania przez dłużnika nie musi polegać wyłącznie na zwłoce dłużnika. Zamawiający może więc zgodnie z kodeksową zasadą swobody umów ułożyć stosunek prawny według swojego uznania, w tym zastrzec kary umowne na wypadek opóźnienia realizacji zamówienia.

**138. W związku z treścią pkt 9.1 ppkt 1 – ppkt 14 Aktu Umowy (Tom II, Rozdział I „Formularz Aktu umowy”) wnosimy o obniżenie wysokości kar umownych z:**

- a) 0,1% na 0,01% (ppkt 1),
- b) 0,1% na 0,01 % (ppkt 2),
- c) 0,1% na 0,01% Zaakceptowanej Kwoty Kontraktowej brutto (ppkt 3),
- d) 20.000 zł na 5.000 zł (ppkt 4),
- e) 0,5% na 0,05% Zaakceptowanej Kwoty Kontraktowej brutto (ppkt 6),
- f) 0,1% na 0,01% Zaakceptowanej Kwoty Kontraktowej brutto (ppkt 7),
- g) 5.000 zł na 500 zł (ppkt 8),

Warmia i Mazury regionem zjednoczonej Europy

Projekt dofinansowany ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Warmia i Mazury na lata 2007-2013

- h) 50.000 zł na 5.000 zł (ppkt 9),
- i) 0,02% na 0,002% Zaakceptowanej Kwoty Kontraktowej brutto (ppkt 10),
- j) 30.000 zł na 3.000 zł (ppkt 11),
- k) 10.000 zł na 1.000 zł (ppkt 12),
- l) 5.000 zł na 500 zł (ppkt 13),

Kary umowne przewidziane przez Zamawiającego są rażąco wygórowane w stosunku do uchybienia Wykonawcy. Wykonawca wskazuje, że kary umowne liczone od Zaakceptowanej Kwoty Kontraktowej, przez co kara ta jest bardzo wysoka. Zwracamy też uwagę, że celem kary umownej powinno być dyscyplinowanie Wykonawcy, ale nie może być nadmierne obciążanie i prowadzenie do bogacenia się jednej strony kosztem drugiej. Co więcej wskazujemy, że Zamawiający ma możliwość dochodzenia odszkodowania uzupełniającego w przypadku wystąpienia szkody przewyższającej wysokość naliczonej kary umownej. Z kolei praktyka pokazuje, iż narzucenie przez Zamawiającego nadmiernego poziomu kar prowadzi do niepotrzebnego wzrostu cen składanych ofert, z uwagi na oczywiste ryzyko jakie musi przyjąć na siebie Wykonawca, co nie leży w interesie Zamawiającego. Tym samym Wykonawca wnosi o obniżenie kwotowe i procentowe kar umownych w postanowieniach odnoszących się do kar płatnych przez Wykonawcę.

*Wyjaśnienie Zamawiającego*

Wykonawca składając ofertę przetargową w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego, akceptuje warunki realizacji przedmiotu zamówienia. Zobowiązuje się jednocześnie, że w przypadku wyboru jego oferty jako najkorzystniejszej zrealizuje przedmiot umowy należycie tzn. w terminie określonym w SIWZ i zgodnie z przedstawioną dokumentacją projektową oraz ze sztuką budowlaną. Idąc tokiem rozumowania Wykonawcy przedstawiony w tezie zadanego pytania, Wykonawca "z góry" zakłada że musi zwiększyć wynagrodzenia o potencjalne kary umowne, Tym samym zakłada on także, że nie zrealizuje przedmiotu umowy zgodnie z jej treścią. W ocenie Zamawiającego kary umowne zostały ustalone na adekwatnym poziomie i nie stanowią nadmiernego obciążenia dla Wykonawcy ani także źródła nadmiernych nieuzasadnionych korzyści dla Zamawiającego. W tym stanie rzeczy treść SIWZ pozostaje bez zmian.

139. W związku z treścią pkt 9.3 Aktu Umowy (Tom II, Rozdział I „Formularz Aktu umowy”) oraz Subklauzulą 8.7, akapit czwarty WSK dla zadania I (Tom II, Rozdział IV) Wykonawca wnosi o modyfikację tego zapisu, w ten sposób, że „W przypadku poniesienia szkody przewyższającej karę umowną Strony będą miały prawo dochodzenia odszkodowania uzupełniającego”. Na podstawie obecnego brzmienia zapisu, tylko Zamawiający ma możliwość dochodzenia odszkodowania w przypadku gdy szkoda przeżywa naliczone kary umowne. Z kolei mając na uwadze zasadę równości stron stosunku zobowiązaniowego zasadnym jest, aby takie samo uprawnienia posiadał również Wykonawca.

*Wyjaśnienie Zamawiającego*

Treść SIWZ pozostaje bez zmian