

Poznań, dnia 13 kwietnia 2023 r

Postępowanie nr AN/ZP/03/23

Wyjaśnienia treści Specyfikacji Warunków Zamówienia**Dotyczy: zamówienia publicznego prowadzonego w trybie przetargu nieograniczonego pn. Dostawa i montaż oświetlenia nawigacyjnego na lotnisku w Kąkolewie EPPG.**

Zamawiający informuje, że w terminie określonym w art. 135 ust. 2 ustawy z 11 września 2019 r. – Prawo zamówień publicznych (dalej PZP), wykonawca zwrócił się do Zamawiającego z wnioskiem o wyjaśnienie treści SWZ.

Zamawiający udziela następujących wyjaśnień:

1. Powszechnie stosowane naziemne oprawy halogenowe oświetlenia krawędzi drogi startowej charakteryzują się stopniem ochrony IP 44 i funkcjonują bezawaryjnie na lotniskach przez nawet 30 lat. W dokumentacji przetargowej wskazano wymagania w zakresie stopnia ochrony na poziomie IP65 dla opraw krawędzi DS. Wymaganie zawyżonego stopnia ochrony IP wskazuje na jednego producenta, a tym samym uniemożliwia zaproponowanie rozwiązań równoważnych, które spełniają wymagania ICAO i są powszechnie stosowane. Mając powyższe na uwadze zwracamy się z prośbą o dopuszczenie zastosowania opraw o standardowym stopniu ochrony IP44 dla oświetlenia krawędzi drogi startowej, spełniających wymagania ICAO.

Odpowiedź:

Zamawiający wymaga stosowania opraw oświetleniowych o stopniu ochrony nie gorszym niż IP55 (nie dotyczy światła precyzyjnego wskaźnika ścieżki schodzenia PAPI, wymagane min. IP44)

2. Oświetlenie krawędzi drogi kołowania jest oświetleniem o niskiej intensywności w związku z czym charakteryzuje się stosunkowo niskim poborem mocy. W przypadku rozwiązań halogenowych są to moce 30 lub 45 W, natomiast w przypadku opraw LED pobory mocy są znacznie niższe, rzędu kilku Watów w zależności od producenta. W specyfikacji przetargowej wymaga się, aby oprawy krawędzi dróg kołowania charakteryzowały się poborem mocy mniejszym niż 4VA. Wskazanie tak niskiego poboru mocy wskazuje na jednego producenta, dlatego też zwracamy się z prośbą o zwiększenie dopuszczalnego poboru mocy do wartości poniżej np. 6W. Uwzględniając całkowity pobór mocy przez urządzenia, w tym straty mocy na kablach i transformatorach, zwiększenie dopuszczalnej mocy do wartości poniżej 6 W nie będzie dużą zmianą, natomiast umożliwi innym producentom dostawę opraw krawędzi dróg kołowania, spełniających wymagania ICAO.

Odpowiedź:

Zamawiający wymaga stosowania opraw oświetlenia krawędzi dróg kołowania spełniających wymagania ICAO i jednocześnie dopuszcza w ich przypadku dopuszczalny pobór mocy nie większy niż 6W.

3. W przypadku przepalenia się halogenowego źródła światła, regulator CCR (do którego podłączona jest uszkodzona oprawa) będzie wyświetlał informację o przepalonym źródle (standardowa zasada działania). Czy analogicznie należy potraktować przypadek uszkodzenia źródła światła w oprawie LED z krawędzi DK, tzn. czy oprawy LED krawędzi DK powinny być wyposażone w tzw. moduł fail-open odpowiedzialny za sygnalizację do regulatora uszkodzonego źródła światła (są to rozwiązania powszechnie stosowane, ale ze specyfikacji nie wynika czy oprawy LED powinny być wyposażone w moduł fail-open w oprawach krawędzi DK).

Odpowiedź:

Zamawiający wymaga aby w przypadku stosowania opraw LED wyposażać je w opcję fail-open lub równoważną, umożliwiającą detekcję niesprawnych opraw LED przez zasilacz CCR

4. Stosowane powszechnie na lotniskach systemy zasilania oświetlenia nawigacyjnego 6,6A były stworzone wiele lat temu do szeregowego zasilania opraw ze źródłami halogenowymi. Obecnie stosowane są coraz powszechniej oprawy LED, które mogą pracować przy mniejszym prądzie niż 6,6A co wiąże się z mniejszymi kosztami instalacji (mniejsze przekroje kabli) oraz mniejszymi

kosztami eksploatacji (mniejsze wartości prądu oraz mniejsza moc opraw LED powodują zmniejszenie wydatków na energię w czasie użytkowania systemu). Rozumiemy, że Zamawiającemu zależy na energooszczędnej eksploatacji lotniska jak również na utrzymaniu kosztów inwestycji na rozsądnym poziomie szczególnie w okresie dużej inflacji. Prosimy w związku z tym o wyrażenie zgody przez Zamawiającego na wykorzystanie w projekcie wykonawczym tańszego i bardziej oszczędnego rozwiązania zawierającym wszystkie oprawy w technologii LED oraz zastosowania zasilania mniejszym prądem niż 6,6A, zachowując przy tym funkcjonalność systemu i pod warunkiem, że cały zastosowany sprzęt będzie spełniał wymagania Aneksu XIV ICAO.

Odpowiedź:

Zamawiający wymaga stosowania sprzętu spełniającego wymagania Aneksu XIV ICAO. Zamawiający dopuszcza możliwość zastosowania opraw w technologii LED jednak jednocześnie wymaga, aby wykonana instalacja elektryczna (m.in. przekroje przewodów, zabezpieczenia itd.) umożliwiała pracę opraw o prądzie nie mniejszym niż 6.6A.

5. W SWZ II opisane są zadania niebędące przedmiotem niniejszego postępowania – np. wykonanie kanałów kablowych, zasilanie stacji kontenerowej itp. Prosimy o określenie jakie gwarancje będzie miał wyłoniony w niniejszym postępowaniu wykonawcę, że takie prace nie spowodują opóźnień w wykonaniu prac będących przedmiotem przetargu i zapewnienie ze strony Zamawiającego, że w przypadku opóźnień tego typu Wykonawca nie będzie obciążony karami.

Odpowiedź:

Zamawiający zapewnia, iż prace niebędące przedmiotem niniejszego postępowania nie spowodują opóźnień w wykonaniu prac będących przedmiotem niniejszego postępowania. W sytuacji wystąpienia opóźnień wynikających jednoznacznie z niewystarczającego zaawansowania prac niebędących przedmiotem niniejszego postępowania i skutkujących opóźnieniami w realizacji zakresu prac będących przedmiotem niniejszego postępowania Zamawiający nie obarczy karami Wykonawcy za te opóźnienia.

6. W SWZ II określono, że „system PAPI składa się z czterech jednostek. Będą to jednostki 2-źródłowe, 2x200W, każda z żarówek w jednostce PAPI zasilana będzie z oddzielnego obwodu”. Jest to zapis odnoszący się do zastosowania żarówek halogenowych średniej trwałości źródła 1500 godz. W przypadku stosowania źródeł światła LED producenci PAPI stosują jedno źródło światła ze względu na żywotność tych źródeł sięgającą ponad 50000 godzin. W przypadku zgody Zamawiającego na stosowanie opraw LED prosimy także o zgodę na stosowanie PAPI w technologii LED z jednym źródłem.

Odpowiedź:

Zamawiający w ramach systemu PAPI wymaga stosowania jednostek 2-źródłowych opartych na żarówkach halogenowych. W przypadku stosowania źródeł światła LED wymagane jest spełnienie przez system wszystkich wymogów ICAO oraz zapewnienie pełnej redundancji (zasilacze, oprawy, transformatory, LED).

7. Przewidziano, że „System PAPI zlokalizowany zostanie po prawej stronie pasa startowego”. Prosimy o wyjaśnienie jakie czynniki powodują, że PAPI ma być zlokalizowane po prawej a nie po lewej stronie co zwykle jest praktykowane gdy znajduje się ono po jednej stronie drogi startowej.

Odpowiedź:

Zamawiający wymaga zlokalizowania systemu PAPI po prawej stronie pasa startowego. Lokalizacja PAPI po prawej stronie wynika z istnienia trawiastej drogi startowej zlokalizowanej po lewej stronie pasa startowego.

8. W SWZ II przewidziano instalację zagłębionych opraw wskaźników kierunku lądowania. Lokalizacja ww. wskaźników nie jest wskazana na rysunkach. Prosimy o podanie lokalizacji obu wskaźników kierunku lądowania i ich opraw.

Odpowiedź:

Lokalizacja zagłębionych opraw wskaźników kierunku lądowania jest oznaczona na rysunku E-2 (SWZ II AN ZP 03 23) i opisana jako „proj. światła wskaźnika kier. lądowania 10” i „proj. światła wskaźnika kier. lądowania 28”

9. Czy Zamawiający wymaga przygotowania i dostarczenia operatu przeszkód od lotniczych?

Odpowiedź:

Zamawiający nie wymaga przygotowania i dostarczenia operatu przeszkód lotniczych. Zamawiający udostępni Wykonawcy posiadaną dokumentację przeszkód lotniczych i na tej podstawie Wykonawca opracuje powierzchnię zabezpieczenia przeszkodowego PAPI.

10. Czy Zamawiający wymaga przeprowadzenia pomiarów fotometrycznych oświetlenia nawigacyjnego po jego montażu?

Odpowiedź:

Zamawiający nie wymaga przeprowadzenia pomiarów fotometrycznych oświetlenia nawigacyjnego po jego montażu.

11. Czy system sterowania oświetleniem nawigacyjnym powinien zapewniać funkcję monitorowania szczegółowych parametrów wszystkich urządzeń w sieci w tym zasilaczy stałoprądowych, stacji operatorskich, aktywnych urządzeń sieciowych, serwerów, UPS, agregatu, kontrolera radiowego, latarni lotniskowej itp.?

Odpowiedź:

Zamawiający wymaga, aby system sterowania oświetleniem nawigacyjnym zapewniał funkcję sterowania i monitorowania co najmniej parametrów urządzeń przedstawionych na rysunku E-11. Zamawiający nie wymaga monitorowania parametrów pracy agregatu prądotwórczego

12. Czy system sterowania oświetleniem nawigacyjnym powinien być redundantny?

Odpowiedź:

Zamawiający nie wymaga, aby system sterowania oświetleniem nawigacyjnym był redundantny.

13. Czy system sterowania oświetleniem nawigacyjnym powinien umożliwiać integrację urządzeń różnych producentów aby w przyszłości nie uzależniać Zamawiającego od dostaw jednego producenta?

Odpowiedź:

Zamawiający wymaga, aby system sterowania oświetleniem nawigacyjnym umożliwiał integrację urządzeń różnych producentów i był oparty na sterownikach swobodnie programowalnych PLC.

14. Czy system sterowania oświetleniem nawigacyjnym powinien zapewniać widok logów wszystkich zdarzeń w systemie wraz z rejestracją działań użytkownika i możliwością eksportu tych logów do pliku?

Odpowiedź:

Zamawiający nie wymaga zapewniania przez system sterowania oświetleniem nawigacyjnym widoku logów wszystkich zdarzeń w systemie wraz z rejestracją działań użytkownika i możliwością eksportu tych logów do pliku. Zamawiający wymaga rejestracji podstawowych alarmów i eksportu tych logów do pliku

15. Czy system sterowania oświetleniem nawigacyjnym powinien zapewniać widok aktywnej mapy infrastruktury sprzętowej z ikonami poszczególnych z podziałem na poszczególne lokalizacje z dla łatwej wizualizacji jej stanu?

Odpowiedź:

Zamawiający wymaga, aby system sterowania oświetleniem nawigacyjnym zapewniał widok aktywnej mapy infrastruktury sprzętowej z ikonami poszczególnych elementów z podziałem na poszczególne lokalizacje. Mapa ma mieć formę elektroniczną (wyświetlanie na ekranie PC, ekranie dotykowym itp.)

16. Czy system sterowania oświetleniem nawigacyjnym powinien zapewniać możliwość rozbudowy do wyższych kategorii operacji w przyszłości?

Odpowiedź:

Zamawiający nie przewiduje podniesienia do wyższej kategorii operacji w przyszłości. Zamawiający wymaga aby system sterowania oświetleniem nawigacyjnym miał możliwość dostosowania do ew. rozbudowy infrastruktury lotniskowej (np. budowa dodatkowej drogi kołowania).

17. Czy system sterowania oświetleniem nawigacyjnym powinien być wyprodukowany na terenie unii europejskiej oraz posiadać serwis na terenie Polski?

Odpowiedź:

Zamawiający nie wymaga, aby system sterowania oświetleniem nawigacyjnym był wyprodukowany na terenie Unii Europejskiej. Zamawiający nie wymaga aby system sterowania oświetleniem nawigacyjnym był serwisowany przez serwis zlokalizowany na terenie Polski.

18. Czy mając na uwadze politykę środowiskową unii europejskiej oraz wysoki koszt zużycia energii elektrycznej przez oświetlenie halogenowe Zamawiający dopuszcza zastosowanie energooszczędnego oświetlenia nawigacyjnego w technologii LED?

Odpowiedź:

Zamawiający dopuszcza zastosowanie energooszczędnego oświetlenia nawigacyjnego w technologii LED pod warunkiem spełnienia wymagań ICAO oraz pozostałych wymagań opisanych w OPZ, w tym zastosowania uniwersalnych przekrojów przewodów (m.in. wymóg dla prądu 6.6A).

19. Czy w systemie sterowania oświetleniem nawigacyjnym powinna zostać odzwierciedlona aktywna mapa lotniska wraz z rozmieszczeniem oświetlenia nawigacyjnego posiadająca możliwość w trybie monitorowania przejścia do widoku każdego z obwodów oraz wizualizacji aktualnego stanu obwodów?

Odpowiedź:

Zamawiający wymaga, aby w ramach systemu sterowania oświetleniem nawigacyjnym została odzwierciedlona aktywna mapa lotniska wraz z rozmieszczeniem oświetlenia nawigacyjnego posiadająca możliwość przejścia do widoku każdego z obwodów w trybie monitorowania oraz wizualizacji aktualnego stanu obwodów, zgodnie z topologią opisaną w OPZ. Zamawiający wymaga aby aktywna mapa lotniska miała formę elektroniczną generowaną przez oprogramowanie SCADA i była wyświetlana na ekranie PC, ekranie dotykowym itp.

Powyższe wyjaśnienia stanowią integralną część SWZ i są wiążące dla Wykonawców.

Z poważaniem

Irena Lisowska