

L.dz. 2448/20

Gdańsk dn. 22.09.2020 r.

Dotyczy : **Postępowanie przetargowe nr 1 / HANGAR GA / 2020 : BUDOWA PŁYTY PRZEDHANGAROWEJ WRAZ Z DROGAMI KOŁOWANIA , DROGI TECHNICZNO – PATROLOWEJ ORAZ NIEZBĘDNEJ INFRASTRUKTURY TECHNICZNEJ** ,

Zamawiający przekazuje treść pytań wraz z odpowiedziami / wyjaśnieniami, a także wraz z modyfikacją SIWZ :

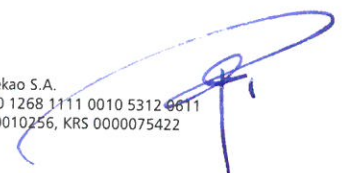
**Zamawiający dokonuje modyfikacji SIWZ i zmienia Rozdział IV pkt 2 ppkt 1) SIWZ, który otrzymuje brzmienie:**

1. w zakresie zdolności technicznej lub zawodowej: w okresie ostatnich 5 lat przed upływem terminu składania ofert, a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy - w tym okresie wykonali należycie, zgodnie z przepisami prawa budowlanego i prawidłowo ukończyli co najmniej:
  - a) dwa zamówienia obejmujące swoim zakresem przebudowę lub budowę w rozumieniu ustawy Prawo budowlane w czynnym porcie lotniczym płyty postojowej samolotów lub lądowiska helikopterów lub drogi kołowania wyposażonej/ego w świetlne pomoce nawigacyjne, o wartości zamówienia równej lub wyższej niż 4 000 000,- PLN netto

1. Jaki jest termin zakończenia prac budowy hangaru i czy jest prawdopodobne ze ulegnie przedłużeniu względem zakładanego harmonogramu? .Wg tablicy BIOZ zakończenie jest planowane do października 2020. Aktualnie nie wykonano wszystkich elewacji, a to warunkuje wejście na budowę nawierzchni. Czy można zakładać ze prace związane z budowa hangaru zostaną zakończone do 01.11.2020 i czy wszystkie materiały z placu budowy hangaru jak również zaplecze Wykonawcy zostanie zlikwidowane?

Odpowiedź: Zamawiający nie ma wiedzy dotyczącej terminu zakończenia budowy hangaru. Wykonawca powinien założyć, że możliwe jest to, że budowa hangaru nie zostanie zakończona przed zawarciem umowy z Wykonawcą. Plac budowy hangaru zostanie uprzątnięty w niezbędnym zakresie umożliwiającym rozpoczęcie zadań objętych niniejszym przetargiem. Przedmiot zamówienia niniejszego postępowania jest tak obszerny, że na pewno wybrany wykonawca będzie mógł rozpocząć realizację robót bezpośrednio po podpisaniu umowy .

2. Kto jest właścicielem płyt drogowych ułożonych w ul. Szybowcowej i co należy z płytami zrobić po ich rozbiórce?



Odpowiedź : Właścicielem płyt drogowych jest spółka GENERAL AVIATION AIRBASE Sp. z o.o. . Zdemontowane płyty należy przekazać przedstawicielowi spółki jw. i uzyskać poświadczony protokół przekazania .

3.Czy zlokalizowana ok..200mb na północny zachód od budowanego hangaru brama wjazdowa na lotnisko będzie mogła być wykorzystana jako wjazd na plac budowy. A jeżeli tak to na jakich warunkach?

Odpowiedź : Nie , brama ta pełni rolę tylko awaryjnej bramy przeciwpożarowej .

4.Gdzie należy odwieźć planowane do rozebrania ogrodzenie lotniskowe – wg. Przedmiaru ok. 215mb?

Odpowiedź : Elementy zdemontowane , nadające się do wykorzystania , należy przekazać stosownym służbom Portu Lotniczego Gdańsk ( dział eksploatacji ) .

5.Gdzie należy odwieźć rozbiórkowe tory kolejowe (szyny i podkłady)?

Odpowiedź : Materiał rozbiórkowy jest odpadem budowlanym i zgodnie z SIWZ należy go zutylizować .

6.Czy Inwestor planuje wizję lokalną przed rozstrzygnięciem przetargu?

Odpowiedź : Nie , Inwestor nie planuje wizji lokalnej .

7. Zwracam się z prośbą o uznanie jako równoważnych referencji na wykonanie drogi kołowania na czynnym lotnisku, dla których uzyskano pozwolenie na użytkowanie i które zawierały wykonanie konstrukcji drogi kołowania w nawierzchni bitumicznej, odwodnienie (koryta, wpusty) oraz oświetlenie nawigacyjne, o wartości równiej lub wyższej niż 4 000 000,00 zł netto, w ramach spełnienia warunku określonego w rozdz. IV, pkt. 2 ppkt. 1) SIWZ

Odpowiedź : Zamawiający dokonał modyfikacji SIWZ.

8. Czy Zamawiający uzna jako równoważne w stosunku do wymaganych w SIWZ w ramach spełnienia warunku określonego w rozdz. IV, pkt. 2 ppkt. 1) SIWZ, następujących referencji:

a) 1 referencja na roboty polegające na wykonaniu budowy/przebudowy w rozumieniu Ustawy Prawo Budowlane drogi kołowania w czynnym porcie lotniczym, która to robota zawierała wykonanie: konstrukcji drogi kołowania w nawierzchni bitumicznej, odwodnienie (koryta, wpusty) oraz oświetlenie nawigacyjne, o wartości równiej lub wyższej niż 4 000 000,00 zł netto,

b) 1 referencja na budowę/przebudowę w rozumieniu Ustawy Prawo Budowlane płyty postojowej w czynnym porcie lotniczym, która to robota zawierała konstrukcję płyty, odwodnienie i oświetlenie nawigacyjne, o wartości równiej lub wyższej niż 4 000 000,00 zł netto.

Odpowiedź : Zamawiający dokonał modyfikacji SIWZ.

9. Wnosimy o informację czy system informatyczny ATOS oraz system pętli indukcyjnych jest objęty gwarancją, a jeżeli tak to wnoszę o wskazanie kto jest gwarantem dla tych systemów.

Odpowiedź : Tak , jest objęty gwarancją . Gwarantem jest wykonawca systemów firma :

ELVIT Dariusz Witek , ul. Kamińskiego 4 A / 17 , 03-130 Warszawa Gdańsk

10. Prosimy o potwierdzenie, iż w ramach niniejszego postępowania należy dostarczyć i zamontować oświetlenie projektorowe dla nowej płyty postojowej dla samolotów montowane na elewacji hangaru (zgodnie z pkt. 3.2 Opisu Projektu Wykonawczego)?

Odpowiedź : Nie potwierdzamy, te elementy leżą po stronie wykonawcy hangaru . Przedmiot zamówienia jest precyzyjnie opisany dokumentacja projektową której wykaz stanowi Załącznik nr 5 do SIWZ .

11. Jeśli należy dostarczyć i zamontować oświetlenie projektorowe dla nowej płyty postojowej dla samolotów montowane na elewacji hangaru prosimy o udostępnienie projektów wykonawczych obejmujących zakres tych prac.

Odpowiedź : Zakres tych prac został szczegółowo wskazany w dokumentacji projektowej , wskazanej w punktach 1 i 2 Załącznika nr 5 do SIWZ .

12. Prosimy o informację czy w ramach niniejszego postępowania należy dostarczyć i zamontować trzy maszty oświetleniowe, w celu uzyskania odpowiednich parametrów natężenia i równomierności oświetlenia (zgodnie z pkt. 3.2 Opisu Projektu Wykonawczego)?

Odpowiedź : W ramach niniejszego zamówienia należy wykonać wszelkie prace zgodnie z OPZ. Zamówienie nie obejmuje masztów oświetleniowych (poza ul. Szybowcową).

13. Jeśli należy dostarczyć i zamontować maszty oświetlenia dla nowej płyty postojowej dla samolotów prosimy o udostępnienie projektów wykonawczych obejmujących zakres tych prac.

Odpowiedź : odpowiedź została zawarta w odpowiedzi na pytanie nr 12.

14. Prosimy o informację jakiej grubości mają mieć ścianki rur fi110 dla kanalizacji kablowej?

Odpowiedź : Zgodnie z OPZ którego jednym z elementów są STWiOR wskazane w Załączniku nr 5 do SIWZ

15. Prosimy o potwierdzenie iż wszystkie studnie kablowe SK-1 (22 szt.) mają być wykonane zgodnie z rys. nr 5 TOM 5.1 Projektu Wykonawczego.

Odpowiedź : Potwierdzamy , że wszystkie studnie kablowe mają być wykonane zgodnie z OPZ .

16. Prosimy o potwierdzenie, iż wszystkie studnie kablowe SK-1 (22 szt.) mają być wykonane w klasie obciążalności F900.

Odpowiedź : Potwierdzamy , że wszystkie studnie kablowe mają być wykonane zgodnie z OPZ .

17. Prosimy o wyjaśnienie w jakiej technologii należy wykonać kanalizację kablową wtórną pod istniejącymi utwardzonymi nawierzchniami? W przedmiarze robót wskazane jest rowkowanie istniejących nawierzchni, natomiast w opisie Projektu Wykonawczego części elektrycznej wskazuje się wykonanie przycisku, tak by nie uszkodzić istniejących nawierzchni.

Odpowiedź : Zamawiający dopuszcza rowkowanie istniejących nawierzchni dla wykonania kanalizacji kablowej wtórnej

18. Wnosimy o informację czy system informatyczny ATOS oraz system pętli indukcyjnych jest objęty gwarancją, a jeżeli tak to wnoszę o wskazanie kto jest gwarantem dla tych systemów

Odpowiedź : Tak , jest objęty gwarancją . Gwarantem jest wykonawca systemów firma :

ELVIT Dariusz Witek , ul. Kamińskiego 4 A / 17 , 03-130 Warszawa

19. W dokumentacji przetargowej wskazano do zaprojektowania mieszankę na warstwę podbudowy AC 16 P, KR 3. Wnosimy o wyrażenie zgody na możliwość zastosowania mieszanki AC22P na asfalcie 35/50, KR 3. Zróżnicowanie w uziarnieniu w stosunku do warstwy wiążącej/wyrównawczej z AC16W pozwoli na uzyskanie znacznie lepszej szczepności międzywarstwowej, a tym samym nośności oraz trwałości zmęczeniowej konstrukcji nawierzchni. Za zastosowaniem mieszanki AC 22P 35/50, KR 3 przemawia również projektowana grubość warstwy podbudowy 7 cm.

Odpowiedź : Zamawiający wyraża zgodę na proponowaną zmianę uziarnienia bitumicznej mieszanki warstwy podbudowy .

20. Dotyczy D.04.07.01, D.05.03.05B Specyfikacje nie zawierają informacji nt. możliwości zastosowania granulatu asfaltowego do mieszanek mineralno-asfaltowych projektowanych na warstwę podbudowy i wiążącą. Powyższy dodatek jest dopuszczony do stosowania wg. WT 2 2014. Dokument techniczny WT-2 2014 został przywołany w każdej z SST w pkt. 10.3. Wnosimy o potwierdzenie, że do zaprojektowania mieszanek do warstwy podbudowy i wiążącej wykonawca może zastosować dodatek granulatu asfaltowego zgodnie z WT-2 2014

Odpowiedź : Nie potwierdzamy . Mieszanki mineralno – asfaltowe należy wykonać zgodnie z OPZ .

21. Dotyczy D.05.03.05B Wnosimy o potwierdzenie, że do projektowanej mieszanki na warstwę wiążącą/wyrównawczą AC 16 W dla kategorii ruchu KR 3-4 na przedmiotowym zadaniu należy zastosować asfalt drogowy 35/50.

Odpowiedź : Należy stosować lepszycze zgodne z punktem 2.2 specyfikacji D.05.03.05B .

22. Czy Zamawiający planuje przeprowadzenie wizji lokalnej dla przedmiotowego zadania? Jeżeli tak wnosimy o przekazanie stosownego terminu.

Odpowiedź : Nie , Inwestor nie planuje wizji lokalnej.

23. Czy Zamawiający wymaga dostawy 10% opraw zapasowych oświetlenia nawigacyjnego?

Odpowiedź : Tak .



24. Czy Zamawiający wymaga aby instalowane oprawy krawędzi Drogi Kołowania oraz znaczniki krawędzi Płyty Przedhangarowej zostały zainstalowane ze źródłem światła typu LED w wykonaniu nadziemnym?

Odpowiedź : Tak , krawędziowe oświetlenie nawigacyjne należy wykonać ze źródłem światła typu LED ( 2 A ) . Oświetlenie krawędzi drogi kołowania należy wykonać jako oprawy typu LED dookólne , wyniesione .

25. Zgodnie z zapisami w przedmiarach Wykonawca zobowiązany jest do dostarczenia zasilaczy CCR w postaci szaf rackowych. Zgodnie z posiadaną przez Wykonawcę wiedzą, aktualnie na lotnisku stosowane są zasilacze wolnostojące. Czy Zamawiający wymaga zastosowania zasilaczy stałej wartości prądu (CCR) zgodnego z typem stosowanym aktualnie na lotnisku?

Odpowiedź : Tak , zasilacze CCR muszą być zgodne z typem aktualnie stosowanym na lotnisku .

26. Załączony do dokumentacji Plan Zagospodarowania Terenu, zawiera również część związaną z budową hangaru GA. Wykonawca wnosi o określenie, który z dokumentów ma wyższy priorytet dla potrzeb opisanego przedmiotu zamówienia – PZT opracowane przez BAA czy Projekt Wykonawczy opracowany przez firmę Polconsult.

Odpowiedź : Na potrzeby opisanego PZT priorytet ma PZT opracowane przez BAA.

27. W związku z rozbieżnościami przekazanego Projektu Wykonawczego opracowanego przez POLCONSULT a PZT opracowanego przez BBA, wnosimy o przekazanie rysunku w sposób jednoznaczny określającego zakres objęty przedmiotem zamówienia z uwzględnieniem niezbędnej do wykonania infrastruktury drogowej, technicznej i energetycznej.

Odpowiedź : Zakres objęty przedmiotem zamówienia został bardzo precyzyjnie opisany projektem wykonawczym opracowanym przez BSiPL POLCONSULT Warszawa wskazanym m.in. w załączniku nr 5 do SIWZ, z zastrzeżeniem odpowiedzi na pyt. 26.

28. TOM 5.1 Opis pkt 3.2 Czy Wykonawca powinien dokonać wyceny montażu oświetlenia płytowego na budynku Hangaru GA? Jeżeli tak, wnosimy o przedstawienie stosownych schematów elektrycznych oraz instalacyjnych dla montażu oświetlenia płytowego na budynku Hangaru GA.

Odpowiedź : Nie .Realizacja tego oświetlenia nie jest w zakresie OPZ .

29. TOM 5.1 Opis pkt 3.1.3 W opisie, Zamawiający zawarł obowiązek odwrócenia istniejącej poprzeczki IHP na DK A1. Czy w związku z tą zmianą konieczne będzie wprowadzenie zmian w systemie sterowania, wizualizacji lub w zmianie segmentacji obwodów?

Odpowiedź : Tak konieczna zmiana w systemach jest niezbędna i konieczna do wykonania .

30. TOM 5.1 Opis pkt 3.2 wskazuje że, „projektuje się 3 nowe maszty oświetleniowe” jednocześnie brakuje informacji jakiej wysokości maszty, ilości projektorów, rysunków konstrukcyjnych fundamentów pod maszty oświetleniowe, lokalizacji 3 szt. masztów oświetleniowych. Mając powyższe na uwadze wnoszę o przekazanie stosownych rysunków dla 3 masztów oświetleniowych pozwalających na rzetelną wycenę montażu 3 szt. masztów oświetleniowych.

Odpowiedź : W zakresie przedmiotu zamówienia nie ma wykonania oświetlenia płyty postojowej źródłami światła zlokalizowanymi na niezależnych masztach oświetleniowych .

31. TOM 5.1 Rysunek 1 Plan sytuacyjny – pokazano konieczność wykonania kanalizacji strony wtórnej oraz montaż podstaw opraw zagłębionych w OSI DK PŁYTOWEJ KODU B, jednocześnie w TOM 4.1 Rysunek 1 Plan Sytuacyjno – wysokościowy, wskazuje na brak konieczności instalowania kanalizacji strony wtórnej. Czy w ramach realizacji Wykonawca powinien wykonać kanalizację strony wtórnej wraz z montażem podstaw opraw zagłębionych w OSI DK PŁYTOWEJ KODU B?

Odpowiedź : Tak , kanalizację wtórną należy wykonać wraz z montażem podstaw opraw zagłębionych w OSI DK PŁYTOWEJ .

32. TOM 5.1 Rysunek 1 Plan sytuacyjny – Zamawiający, w ramach budowy kanalizacji kablowej pierwotnej, wymaga wykonanie przejścia pod istniejącą DK metodą przecisku, czy ze względu na ilość uzbrojenia terenu w tym rejonie, Zamawiający dopuszcza wykonanie przejścia metodą odkrywkową? Jeżeli tak to czy konieczne jest odtworzenie istniejących pętli indukcyjnych w tym rejonie.

Odpowiedź : Nie . Zamawiający nie dopuszcza wykonania kanalizacji kablowej pierwotnej metodą wykopową pod istniejącymi drogami kołowania .

33. TOM 5.1 Rysunek 1 Plan sytuacyjny – Czy Zamawiający wymaga aby studnie kablowe położone w pasie Drogi Kołowania tj. w odległości mniejszej niż 43,5 m od osi drogi kołowania zostały wykonane wraz z powierzchniami przejściowymi? Jeżeli tak, to wnoszę o przekazanie stosownych rysunków pokazujących w jaki sposób i dla których studni należy wykonać powierzchnie przejściowe.

Odpowiedź : Studnie kablowe i powierzchnie przejściowe należy wykonać zgodnie z obowiązującymi przepisami w tym także dotyczącymi lotnisk użytku publicznego dla których stosuje się przepisy EASA .

34. TOM 4.1 Rysunek 1 Plan sytuacyjno-wysokościowy – wskazuje na konieczność przebudowy oświetlenia ulicy Szybowcowej, wymiany słupów oświetleniowych, budowę linii energetycznej kablowej zasilającej Hangar GA, z kolei TOM 5.1 – branża elektryczna w ogóle nie uwzględnia tego zakresu. Wnoszę o potwierdzenie że TOM 5.1 Branży elektrycznej zawiera kompletny opis przedmiotu zamówienia w zakresie branży elektrycznej.

Odpowiedź : W zakresie przedmiotu zamówienia jest wykonanie przebudowy oświetlenia ulicy Szybowcowej na długości jej przebudowy .

35. Zamawiający w ramach przedmiotowego postępowania, wymaga aktualizacji systemu sterowania oświetleniem nawigacyjnym. Wnosimy o określenie zakresu aktualizacji, ilości scenariuszy które należy zaktualizować, wykazu scenariuszy w których należy uwzględnić nową DK P.

Odpowiedź : Zgodnie z punktem 3.6 . projektu wykonawczego Tom 5.1 . wskazanego w Załączniku nr 5 do SIWZ .

36. Czy w związku z dodaniem DK P Wykonawca powinien przewidzieć wykonanie oddzielnego scenariusza kołowanie do DK P? Jeżeli tak to ile scenariuszy Wykonawca powinien przewidzieć na dodanie DK P do systemu sterowania.

Odpowiedź : Nie .

37. Czy istniejący obwód znaków, do którego należy dołączyć nowe znaki posiada wystarczający zapas mocy na dołączenie 5 nowych znaków?

Odpowiedź : Tak

38. Czy zmiana zasilaczy IDM 7000 na zasilacze IDM 8000 dla obwodów PAPI będzie związana ze zmianą sposobu komunikacji oraz koniecznością wprowadzenia zmian w systemie sterowania i monitoringu oświetlenia nawigacyjnego?

Odpowiedź : Nie zmiana zasilaczy nie wymaga zmian w systemie sterowania i monitoringu oświetlenia nawigacyjnego .



39. Czy w związku z aktualizacją systemu sterowania i monitoringu konieczne jest zapewnienie szkolenia dla kontrolerów ruchu lotniczego i pracowników obsługi technicznej? Jeżeli tak, wnoszę o określenie ilości osób oraz sesji szkoleniowych jakie Wykonawca powinien przewidzieć w ramach swojej oferty.

Odpowiedź : Tak . Szkolenie do 5 osób – maksymalnie dwie sesje .

40. Czy Zamawiający wymaga zastosowania kabli strony wtórnej odpornych na wodę i dopuszczonych do pracy w zanurzeniu?

Odpowiedź : Tak .

41. Czy nazewnictwo dróg kołowania, zastosowane w dokumentacji projektowej należy traktować jako ostateczne czy planowane jest wprowadzenie zmian

Odpowiedź : Zgodnie z zapisami Rozdział II , pkt 4 , ppkt 4.28 SIWZ , treść oznakowania pionowego ( nazewnictwo dróg kołowania ) Wykonawca jest zobowiązany uzgodnić z Zamawiającym treść tablic ( wyklejenia ) przed ich wykonaniem

42. Wnoszę o potwierdzenie, że pętla na DK P ma być graniczna dla istniejącej strefy bezpieczeństwa DK A2? Jeżeli nie, to proszę o wskazanie wymaganej ilości stworzenia dodatkowych stref w oparciu o istniejącą infrastrukturę.

Odpowiedź : Tak , pętla na DK-P jest pętlą graniczną dla istniejącej strefy bezpieczeństwa .

43. Wnoszę o potwierdzenie że w zakresie integracji nowej pętli na DK P nie jest przewidziane sterowanie oprawami oświetlenia nawigacyjnego np. STOP BAR?

Odpowiedź : Nie potwierdzamy . Element ten należy wykonać zgodnie z opisem przedmiotu zamówienia .

44. Wnoszę o potwierdzenie, że w ramach dostosowania systemu ATOS Zamawiający nie wymaga wprowadzenia zmian w logice sterowania lub wyświetlania indykatorów w systemie ATOS jak i ALCMS np. kolory, tryby, wskazania identyfikatorów pętli itp.?

Odpowiedź : Rozbudowa systemu ATOS związana jest z rozbudową logiki systemu pętli indukcyjnych oraz wizualizacją wszystkich nowych elementów w systemie .

45. Czy w związku z projektem Zamawiający wymaga wizualizacji dodatkowych urządzeń i połączeń w systemie ATOS i/lub ALCMS? Jeśli tak to prosimy o wskazanie dodatkowych obiektów które należy uwzględnić na wizualizacji.

Odpowiedź : Tak , wszystkie nowo wybudowane elementy muszą być zwizualizowane w systemie .

46. Czy w ramach dostosowania systemu ATOS Zamawiający wymaga dokonanie rozbudowy lub przebudowy istniejącej infrastruktury sieciowej lub serwerowej? Jeżeli tak to wnoszę o przekazanie wykazu infrastruktury ulegającej przebudowie.

Odpowiedź : Nie . Rozbudowa systemu ATOS nie wymaga rozbudowy istniejącej infrastruktury sieciowej / serwerowej .

47. Czy Zamawiający wymaga aby w ramach niniejszego zadania inwestycyjnego zaimplementować funkcjonalność pozwalającą na rozróżnianie wizualne operacji przylotów i odlotów?

Odpowiedź : Nie , Zamawiający nie wymaga zaimplementowania wskazanej w pytaniu funkcjonalności .

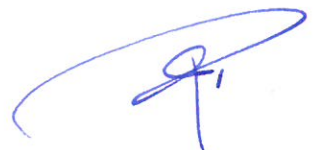
48. Czy Zamawiający wymaga, aby w ramach niniejszego zadania inwestycyjnego zaimplementować certyfikację SSL w systemie ATOS

Odpowiedź : Tak , w ramach niniejszego zadania inwestycyjnego należy zaimplementować certyfikację SSL w systemie ATOS .

49. Czy Zamawiający wymaga aby, utrzymania kompatybilności z nowymi wersjami przeglądarki Chrome? Jeżeli tak, to wnosimy o wskazanie okresu wsparcia?

Odpowiedź : Tak , minimum w okresie gwarancji .

50. Czy w ramach dostosowania systemu ATOS ma być wyświetlana informacja o miejscach postojowych oraz ich planowanym obciążeniu na płytach postojowych?



Odpowiedź : Nie , funkcja ta nie jest wymagana tym bardziej , że w ramach przedmiotu zamówienia nie ma konieczności wykonania oświetlenia osiowego stanowisk postojowych płyty przed hangarowej GA .

51. Czy w ramach dostosowania systemu ATOS ma być dodana weryfikacja naprzemienna pomiędzy systemami pętli indukcyjnych a systemem MLAT/ADSB?


Odpowiedź : Nie , Zamawiający nie wymaga takiej weryfikacji .

52. Czy w ramach dostosowania systemu ATOS ma zostać zaimplementowana priorytetyzacja danych MLAT i ADSB?

Odpowiedź : Tak , należy zaimplementować priorytetyzację danych MLAT i ADSB .

53. Czy w ramach dostosowania systemu ATOS ma zostać zaimplementowana kontrola odległości pomiędzy obiektami w warunkach ograniczonej widzialności oraz ostrzeżenie o zbytym zbliżaniu się obiektów?

Odpowiedź : Nie , Zamawiający nie wymaga takiej implementacji .

Wojciech Płotka  
  
Przewodniczący Komisji Przetargowej