

DH.261.38.22

WSZYSCY WYKONAWCY

dotyczy: postępowania przetargowego na zadanie pn.: „ROZBUDOWA STACJI PALIW LOTNICZYCH MPS ORAZ BUDOWA STACJI CNG WRAZ Z TOWARZYSZĄCĄ INFRASTRUKTURĄ”

WYJAŚNIENIA TREŚCI SPECYFIKACJI WARUNKÓW ZAMÓWIENIA

Szanowni Państwo,

Działając w trybie pkt X.4.1. ppkt 2 Regulaminu udzielania zamówień w ramach działalności sektorowej nieobjętych przepisami ustawy z dnia 11 września 2019 roku – Prawo zamówień publicznych, Zamawiający – Port Lotniczy „Rzeszów-Jasionka” Sp. z o.o. przekazuje poniżej treść zapytań wraz z wyjaśnieniami:

Pytanie nr 1: „Czy jest możliwe wydzielenie konwersji samochodów na CNG i ogłoszenie go jako osobne zadanie?”

Odpowiedź: *Zamawiający nie dopuszcza wydzielenia konwersji samochodów na CNG i ogłoszenia go jako osobne zadanie.*

Pytanie nr 2: „Brak specyfikacji i rysunku fundamentu do osuszacza gazu.”

Odpowiedź: *Zamawiający nie wymaga dodatkowego fundamentu celem posadowienia osuszacza gazu. Dopuszcza się posadowienie na projektowanej kostce z kotwieniem w jej podbudowie.*

Pytanie nr 3: „Czy potrzebny jest system zbierania danych pomiarowych do systemu zewnętrznego?”

Odpowiedź: *Wykonawca w ramach realizacji zadania jest zobowiązany do wykonania i zamontowania systemu monitoringu i zbierania danych w istniejącej stacji MPS (dotyczy urządzeń zamontowanych przez Wykonawcę). System ma obejmować swoim zakresem elementy wizualizacji.*

Pytanie nr 4: „Czy potrzebna centrala SSP i PWP czy istnieje?”

Odpowiedź: *Na terenie Portu Lotniczego są zamontowane centrale SSP i PWP.*



Pytanie nr 5: „Czy jest scenariusz pożarowy i DZPW dla istniejącej instalacji i planowanej rozbudowy?”

Odpowiedź: *Zamawiający dysponuje instrukcją bezpieczeństwa pożarowego ogólną, po wykonaniu rozbudowy do zadań Wykonawcy należy będzie aktualizacja ww. instrukcji. Dodatkowo Wykonawca opracuje DZPW dla całej stacji paliw MPS.*

Pytanie nr 6: „Czy odbiory i dokumentacja oraz dostosowanie do wymogów UDT i TDT są po stronie wykonawcy?”

Odpowiedź: *Tak.*

Pytanie nr 7: „Na schemacie nowej instalacji paliwowej jest pokazane 2 ramiona pływające ssawno-tłoczne wewnątrz każdego zbiornika. Czy projektant potwierdza takie rozwiązanie?”

Odpowiedź: *Projektant potwierdza. Każdy zbiornik należy wyposażyć oddzielne w ramię pływające ssawno-tłoczne dla napełniania i opróżniania.*

Pytanie nr 8: „Po czyjej stronie paliwo do płukania i rozruchu i jego utylizacja?”

Odpowiedź: *Zamawiający dostarczy Wykonawcy niezbędną ilość paliwa lotniczego celem wykonania prób, płukania, czyszczenia całej instalacji. Wykonawca poniesie koszty utylizacji zanieczyszczonego w czasie ww. czynności paliwa oraz koszty jego zakupu zgodnie z bieżącym cennikiem.*

Pytanie nr 9: „Czy zbiorniki 2x100 m³ naziemne mają zostać zalegalizowane przez Urząd Miar?”

Odpowiedź: *Tak.*

Pytanie nr 10: „Po czyjej stronie jest dostarczenie paliwa docelowego do litrażowania zbiorników magazynowych w ilości ok. 110 000 dm³?”

Odpowiedź: *Zamawiający dostarczy Wykonawcy niezbędną ilość paliwa lotniczego celem wykonania prób, płukania, czyszczenia całej instalacji i litrażowania zbiorników. Wykonawca poniesie koszty utylizacji zanieczyszczonego w czasie ww. czynności paliwa oraz koszty jego zakupu zgodnie z bieżącym cennikiem. Dodatkowo Wykonawca przeprowadzi niezbędne badania laboratoryjne umieszczonego paliwa w zbiornikach, a w przypadku negatywnych wyników poniesie koszty ponownych badań, pokryje koszty zakupionego przez Zamawiającego paliwa (paliwa zanieczyszczonego) i koszty jego utylizacji.*

Pytanie nr 11: „Czy potrzeba wymienić sam zespół pompowy w istniejącym agregacie tankującym, czy cały agregat załadunkowo-rozładunkowy na nowy?”

Odpowiedź: *Należy wymienić cały agregat.*

Pytanie nr 12: „Co należy zrobić ze zdemontowanym agregatem?”

Odpowiedź: *Utylizacja zdemontowanego agregatu leży po stronie Wykonawcy.*



Pytanie nr 13: „Czy można zastosować inny przepływomierz i osprzęt niż wskazany w PB, PW i PT?”

Odpowiedź: *Zastosowanie rozwiązań równoważnych zgodnie z zapisami SWZ pkt. 4.*

Pytanie nr 14: „Na rzucie wiaty w PB jest wskazane miejsce dystrybutora paliwowego pomiędzy dwoma środkowymi słupami wiaty. Na PW i schemacie jest wskazane 2 agregaty. Która wersja jest poprawna?”

Odpowiedź: *Nie projektuje się oddzielnych dystrybutorów paliw lotniczych, tankowanie odbywa się bezpośrednio z obudowy agregatów paliwowych. W PB błędnie oznaczono lokalizację miejsca ramy pod dystrybutor.*

Pytanie nr 15: „Stacja CNG: czy stacja ma być kompaktowa z dystrybutorem w obudowie sprężarek (PB) czy modułowa z dystrybutorem osobno (PW).”

Odpowiedź: *Stacja powinna być modułowa z dystrybutorem osobno.*

Pytanie nr 16: „Dostosowanie pojazdów do zasilania CNG: czy pojazdy wymienione w zestawieniu pojazdów mogą wyjeżdżać poza teren lotniska? Czy na terenie lotniska jest miejsce, gdzie można by wykonać dostosowanie silników wskazanych pojazdów?”

Odpowiedź: *Pojazdy wymienione w zestawieniu nie mogą wyjeżdżać poza teren lotniska. Zamawiający na terenie lotniska wyznaczy miejsce wykonywania robót związanych z dostosowaniem silników pojazdów do zasilania CNG.*

Pytanie nr 17: „PA-B na str. 48-49 wskazuje na planowane zużycie CNG w pojazdach: polewaczka, oczyszczarka, zmiatarka. W sumie 4 pojazdy. Proszę o takie samo zestawienie dla pozostałych pojazdów wskazanych w wykazie pojazdów przeznaczonych do wyposażenia w instalacje CNG (w sumie 8 dodatkowych pojazdów).”

Odpowiedź: *Wyliczenia dotyczące planowanego zużycia CNG odnoszą się do rozwiązania w zakresie łącznej pojemności buforów CNG, przy pewnych założeniach będących wytyczną do Inwestora. Na ich podstawie zaproponowano konkretne rozwiązania projektowe i dalej nie mają one bezpośredniego wpływu na dalszą część realizacji inwestycji.*

Pytanie nr 18: „Proszę o potwierdzenie przez projektanta poprawności zastosowania zaworu odcinającego Z usytuowany na linii oddechowej za bezpiecznikiem antydetonacyjnym BO2 od strony zbiorników.”

Odpowiedź: *Po analizie rozwiązania projektowego przez Projektanta zawór ten należy usunąć.*

Pytanie nr 19: „Proszę o wyjaśnienie oznaczenia urządzenia PR na schemacie układu paliwowego.”

Odpowiedź: *Na schemacie układu paliwowego PR oznacza zawór zwrotny.*

Pytanie nr 20: „Proszę o rozważenie przedłużenie czasu wykonywania obiektu głównie ze względu na wydłużone względem standardowych terminy dostaw poszczególnych urządzeń.”

Odpowiedź: *Zamawiający dokona modyfikacji SWZ w tym zakresie.*



Pytanie nr 21: „Poniżej zestawienie ciśnień gazu wskazane w różnych miejscach projektu, wobec rozbieżnych informacji prosimy o określenie dyspozycyjnego ciśnienia i pozostałych parametrów przyłącza gazu tak, aby dało się rzetelnie dobrać urządzenia.”

Projekt wykonawczy:

pkt. 7.2:

pd=1,2bar abs, - ciśnienie dolotowe

pkt. 7.7.2:

tabela 1

1,05bar abs - ciśnienie na wejściu

tabela 2

1,05bar abs - ciśnienie zasilania

pkt. 7.7.9:

2,4bar abs - wymagane ciśnienie zasilania agregatu

pkt. 8.4 (PW i PB)

Maksymalne ciśnienie robocze MOP = 0,010 MPa 0,10 bar

Ciśnienie robocze OP = 0,012 MPa 0,12 bar

Odpowiedź:

Rewizja nr rev_1/01-2023

do projektu wykonawczego na rozbudowę stacji paliw lotniczych MPS oraz budowę stacji CNG wraz z towarzyszącą infrastrukturą techniczną w zakresie instalacji paliwowej, CNG, gazowej i wodno-kanalizacyjnej

W pkt. 7.2 koryguje się wartości ciśnień:

- ciśnienie dolotowe (nadciśnienie): pd = 2,5 kPa (0,025 bar)
- ciśnienie dolotowe: pd-a = 103,8 kPa abs (1,038 bar abs)
- ciśnienie wylotowe: pw = 25 MPa = 250 bar

W pkt. 7.7.2 koryguje się wartości ciśnień:

Tabela 1. Podstawowe parametry modułu Ingersoll-Rand

L.p.	Typ modułu	Wydajność, m ³ /h	Typ sprężarki	Ciśnienie na wejściu [bar] abs	Ciśnienie na wyjściu [bar]
1	NGV SG-D	100	20H40NG	1,038	250

W pkt. 7.7.9. koryguje się wartość ciśnienia:

Agregat sprężarkowy jest wyposażony w czterostopniową sprężarkę gazu ziemnego napędzaną silnikiem elektrycznym za pośrednictwem przekładni pasowej. Wymagane ciśnienie zasilania agregatu wynosi 103,8 kPa abs (1,038 bar abs)

W pkt. 8.4 usuwa się zapis:

Wymagane ciśnienie gazu na wyjściu ze stacji gazowej 25000 kPa (250 bar)

8.4. Parametry pracy (dotyczy parametrów pracy doziemnej instalacji gazu)

Maksymalne ciśnienie robocze MOP = 0,010 MPa 0,10 bar

Ciśnienie robocze OP = 0,012 MPa 0,12 bar

Wymagane ciśnienie za układem pomiaru i redukcji ciśnienia wynosi: 3,5 kPa

Wymagana moc przyłączeniowa układu poboru gazu wynosi: 333 m³/h



Pytanie nr 22: „Czy agregaty paliwa lotniczego mają być wyposażone w liczniki elektroniczne umożliwiające przeliczenie objętości wydawanego paliwa do temp. referencyjnej czy liczniki mechaniczne?”

Odpowiedź: *Agregaty paliwa lotniczego mają być wyposażone w liczniki elektroniczne.*

Pytanie nr 23: „Czy Zamawiający dopuszcza użycie 2 równolegle działających sprężarek o wydajności 50 m³/h każda zamiast 1 sprężarki 100 m³/h?”

Odpowiedź: *Zamawiający dopuszcza użycia 2 równolegle działających sprężarek o wydajności 50 m³/h każda.*

Pytanie nr 24: „Czy dane z urządzeń pomiarowych na przyjmowaniu i wydawaniu paliwa lotniczego mają być doprowadzone do budynku stacji? Jeśli tak, to jakie dane (dot. załadunku i roztankowywania zbiorników) mają być przekazywane do systemu zbierającego dane?”

Odpowiedź: *Tak, dane z urządzeń pomiarowych mają być doprowadzone do istniejącego budynku stacji MPS. Do systemu zbierającego dane mają być przekazywane: w temp. rzeczywistej: ilość paliwa i gęstość oraz w temp. +15°C: ilość paliwa i gęstość.*

Prezes Zarządu

Adam Hamryszczak

Wiceprezes Zarządu

Michał Tabisz

Otrzymują:

1. Wykonawcy wg rozdzielnika
2. Strona prowadzonego postępowania
3. a/a DH

Sporządziła: M. Gil (DH)

