



Wrocław 12.09.2023 r.

PLWSA 1011/2023

Do wszystkich zainteresowanych

Dot. przetargu na zadanie pod nazwą:

Dostawa, montaż i uruchomienie urządzenia EDS normy min. 3.1 oraz urządzeń konwencjonalnych dwuwidokowych RTG wraz z dostosowaniem niezbędnej infrastruktury oraz przebudową i modernizacją systemu BHS

Nr nadany sprawie: 4/2023/NZP

I.

Na podstawie art. 135 ust. 6 Ustawy Prawo zamówień publicznych (dalej: „PZP”) przekazujemy niniejszym treść zapytań wniesionych w terminie przewidzianym art. 138 ust. 2 PZP wraz z wyjaśnieniami:

Pytania:

1. W związku z treścią § 5 ust. 2 lit. g) Załącznika 5.1 do SWZ (wzoru umowy), Wykonawca wnosi o wyjaśnienie, co Wykonawca ma wykonać w ramach „utylicacji części dotychczas działającego Systemu” - czy przekazać je Zamawiającemu czy przeprowadzić procedurę usunięcia odpadu.
2. W związku z koniecznością uzyskania przepustowości systemu na poziomie 2400 bagaży na godzinę, oraz zakładając osiągnięcie poziomu błędów śledzenia mniejszych niż 99,9% (wymaganie dotyczące skuteczności śledzenia bagaży na odcinku decyzyjnym), koniecznym jest zastosowanie transporterów łukowych zarówno na liniach kontroli bagażu jak i na sorterze. Czy, w kontekście deklarowanych w czasie wizji lokalnej problemów eksploatacyjnych z istniejącymi transporterami łukowymi, Zamawiający wprowadzi zmiany w punkcie 3.7.1 h) SOPZ oczekując zastosowania taśmowych transporterów łukowych wykonanych w technologii zapewniającej wieloletnią bezawaryjną pracę w podobnym obciążeniu (np. potwierdzoną odpowiednią referencją lub zapewniających czas wymiany taśmy lub wału napędowego krótszy niż 25 min dla obsługi dwuosobowej).
3. Prosimy o potwierdzenie, że zatwierdzenie przez Zamawiającego wymaganej przepustowości systemu na poziomie 2400 bag/h zostanie dokonane z uwzględnieniem poniższych warunków:
 - a. parametry pracy systemu BHS będą identyczne jak podczas normalnej pracy operacyjnej (wielkości okien bagażowych, prędkości transporterów itp.),
 - b. bagaże nadawane będą na wszystkich check-inach jednocześnie, w trybie ciągłym bez konieczności uwzględnienia czasu niezbędnego na odprawę bagażu (czas odprawy bagażu nie bierze udziału w testach przepustowości),
 - c. należy zapewnić w przybliżeniu równomierne obciążenie stanowisk check-in,
 - d. wszystkie bagaże podczas testu będą oceniane przez operatorów bezpieczeństwa jako czyste (ilość stacji analiz, czas oraz rodzaj decyzji nie będą uwzględnione w testach przepustowości), przy założeniu zachowania skuteczności śledzenia na poziomie 99,9% na odcinku decyzyjnym.
 - e. sortowanie na wszystkie dostępne zrzutnie (różne rejsy) w oparciu o etykiety testowe (losowy rozkład bagaży przy nadawaniu na stanowiskach check-in),
 - f. zapewniony zostanie odbiór bagaży ze zrzutni zapewniający nieprzerwaną możliwość zrzutu bagażu (zapełnienie zrzutni nie bierze udziału w teście przepustowości),
 - g. pomiar zostanie dokonany w oparciu o odczyt na czujniku transportera w pobliżu bramki skanującej kody na sorterze,
 - h. pomiar wykonywany zostanie w okresie wybranych kolejnych 5 minut a uzyskane wartości należy pomnożyć razy 12 co stanowić będzie ekwiwalent przepustowości na godzinę. Wykonawca może wykorzystać do 5 minut przed rozpoczęciem pomiaru na wypełnienie systemu bagażami oraz do 5 minut po teście na poróżnienie systemu z bagażami.
 - i. wykonawca powinien zapewnić niezbędną ilość bagażu dla celów testowych (określenie rodzaju bagażu i wypełnienia).

-
4. W nawiązaniu do oczekiwanej wydajności 2400 bagaży na godzinę, Wykonawca zwraca uwagę, że istnieje konieczność zastosowania szybkich transporterów wrzucających na przejściach kątowych oraz konieczności zastosowania szybkiej technologii sortowania i wprowadzania na sorter. Wykonawca zatem wnosi o wykreślenie punktu 3.7.6.n) SOPZ. Pozostawienie niniejszego zapisu spowoduje brak możliwości przyspieszenia bagażu, a w konsekwencji brak możliwości spełnienia wymagań wydajności 2400 bagaży na godzinę.
 5. Prosimy o potwierdzenie ilości stacji Analiz i ich funkcjonalności:
 - a) Poziom II – 4 stacje Analiz 2D dla operatorów poziomu II, prezentujące obrazy 2D z urządzenia EDS, urządzenia RTG na linii Zapasowej, oraz RTG dla linii Rezerwowej i linii OOG. Powyższe stacje są uniwersalne co oznacza, że każda ze stacji może prezentować obraz pochodzący z dowolnego urządzenia a ich kolejność jest dobierana przez System Zarządzający.
 - b) Poziom III – 2 stacje Analiz 3D dla operatorów poziomu III, prezentujące obrazy 3D z urządzenia EDS oraz 2D z urządzenia RTG dla linii Rezerwowej i linii OOG.
 - c) Poziom IV – 1 stacja Analiz 3D Re-check dla operatora poziomu IV prezentująca obrazy 3D z urządzenia EDS oraz 2D z urządzenia RTG na linii Zapasowej, oraz RTG dla linii Rezerwowej po zeskanowaniu kodu bagażu z przywieszki bagażowej.
 - d) Stanowisko Re-check OOG – 1 stacja Analiz 2D dla operatora linii OOG prezentująca obrazy 2D z urządzenia RTG dla linii OOG (zakwestionowane przez operatora poziomu II i III).
 - e) Stanowisko Kontroli Celnej – 1 stacja Analiz 2D dla operatora Kontroli Celnej prezentujące obrazy 2D z wybranych lotów z urządzenia EDS, urządzenia RTG na linii Zapasowej, oraz RTG dla linii Rezerwowej i linii OOG.
 6. W nawiązaniu do punktu 1.3 SOPZ, Zamawiający określił konieczność dostawy 9 Stacji Analiz również obsługujących system BHS. Wykonawca zakłada, że intencją Zamawiającego było wykazanie konieczności dostawy 9 stacji Analiz systemu kontroli bagażu oraz dodatkowo jednego stanowiska zarządzania systemem BHS (SCADA). Wykonawca wnosi zatem o wykreślenie sformułowania „(...) oraz Systemu BHS w zakresie kontroli bezpieczeństwa (...)” lub dodanie dodatkowej stacji roboczej SCADA w powyższym punkcie.
 7. W nawiązaniu do przeprowadzonej wizji lokalnej oraz otrzymanych informacji na etapie przetargu, obecnie używane diwertery sortujące nie spełniają parametrów wydajnościowych pozwalających na uzyskanie oczekiwanych przepustowości systemu na poziomie 2400 bagaży na godzinę. Ponadto zgodnie z wymogami SOPZ należy uwzględnić konieczność zwiększenia ilości zrzutni do 16. W związku z powyższym, Wykonawca prosi o doprecyzowanie następujących kwestii:
 - a) czy zdemontowane diwertery poziome należy zdeponować u Zamawiającego czy też poddać utylizacji?
 - b) czy Zamawiający dopuszcza zmianę kształtu i długości obecnego sortera? (konieczność umiejscowienia 16 zrzutni oraz zwiększenia wydajności),
 - c) czy, w związku z koniecznością zmiany kształtu sortera i/lub technologii sortowania, Zamawiający dopuszcza modyfikację systemu wentylacji oraz systemu tryskaczowego bez pogorszenia parametrów pracy tych systemów? Jeśli tak, czy koszty z tym związane należy uwzględnić w ofercie?
 - d) czy w związku z instalacją dodatkowych zrzutni należy przewidzieć instalację dodatkowych monitorów systemu FIDS nad nowymi zrzutniami oraz modyfikację położenia istniejących monitorów (jeżeli zajdzie taka potrzeba)?
 - e) czy konieczność wprowadzenia modyfikacji w systemie FIDS, związaną z dodatkowymi monitorami nad nowymi zrzutniami oraz zmianą numeracji zrzutni, należy uwzględnić w ofercie czy pozostanie to w kwestii Zamawiającego?
 8. W nawiązaniu do punktu 1.10 SOPZ, gdzie określono wymaganie wprowadzające konieczność zastosowania rozwiązania odbierającego nadmiar ciepła niezaburzającego bilansu cieplnego istniejącego pomieszczenia, uwzględniając fakt, że w przybliżeniu całość energii pobieranej przez urządzenia zamieniana jest ciepło, Wykonawca wnosi o doprecyzowanie w/w punktu i uzupełnienie o sformułowanie: „Zakłócenie bilansu cieplnego będzie uznane wówczas, gdy suma mocy dostarczonych urządzeń EDS i RTG będzie wyższa niż suma mocy obecnie stosowanych i podlegających demontażowi urządzeń rentgenowskich”.
 9. W związku z zapisami punktu 3.7.1. i) SOPZ, wskazującymi konieczność przeniesienia skanera 360° oraz faktu, że obecny skaner pracuje już ponad 10 lat, co stanowi duże ryzyko uszkodzenia w najbliższej przyszłości, Wykonawca wnosi o zmianę zapisów wskazujących na konieczność wymiany istniejącego ATR na nowy.
-

-
10. W związku z koniecznością zapewnienia możliwości zmiany trybu oceny bagażu przez urządzenia rentgenowskie i EDS dla wybranych lotów/kierunków, czy Zamawiający wymaga zapewnienia odpowiedniego interfejsu w systemie SAC umożliwiającego skorzystanie z w/w funkcjonalności dla kierunków o podwyższonym ryzyku?
 11. W związku z koniecznością dostarczenia stacji analiz dla stanowiska kontroli celnej, czy Zamawiający wymaga zapewnienia odpowiedniego interfejsu w systemie SAC umożliwiającego skorzystanie z w/w funkcjonalności dla wybranych przez Służbę Celną kierunków/lotów? Ponadto, czy z uwagi na niezależność Służby Celnej, w/w interfejs ma być dostępny na niezależnym komputerze (innym niż SAC) umożliwiając wybór lotów do kontroli celnej samodzielnie przez pracowników Służby?
 12. W związku z koniecznością instalacji nowych urządzeń, oraz koniecznością uwzględnienia ewentualnych kosztów przebudowy układu zasilania systemów BHS, EDS, i RTG, prosimy o wskazanie możliwych zapasów mocy w rozdzielniach zasilających w/w systemy oraz wskazanie miejsc/miejsca przyłączenia. Prosimy również o wskazanie odległości od rozdzielni głównej do rozdzielni, z której jest zasilany system BHS na wypadek, gdyby dostępny zapas mocy w rozdzielni BHS był niewystarczający.
 13. W nawiązaniu do punktu 3.1.2 n) SOPZ oraz 3.2.2 n) SOPZ, prosimy o doprecyzowanie jaka funkcjonalność urządzeń rentgenowskich i przez jaki czas powinna być podtrzymana wskazanym urządzeniem UPS? Czy dotyczy to pracy całego urządzenia, czy też ma zabezpieczyć wyłącznie czas na jego bezpieczne wyłączenie w przypadku utraty zasilania?
 14. W nawiązaniu do punktu 3.4.7.c) SOPZ oraz informacji uzyskanej podczas odbytej z wizji lokalnej dotyczącej dostępności centralnego urządzenia UPS w terminalu, Wykonawca wnosi o wykreślenie powyższego punktu lub potwierdzenie konieczności dostarczenia urządzeń UPS dla dostarczanych serwerów.
 15. Czy, w związku koniecznością instalacji serwera BHS na serwerze wirtualnym, Zamawiający oczekuje dostarczenia systemu SCADA i SAC w ramach jednego zintegrowanego środowiska zbudowanego w architekturze Client-Server?
 16. W związku z treścią § 15 ust. 19 pkt 2) Załącznika 5.1 do SWZ (wzoru umowy), Wykonawca wnosi o wykreślenie fragmentu: „jak również w innych przypadkach nie cierpiących zwłoki”. W ocenie Wykonawcy przedmiotowe postanowienie precyzyjnie określa wady usuwane w trybie awaryjnym, a przedmiotowe sformułowanie jest bardzo ocenne i może nadmiernie rozszerzać zakres przypadków usuwania wad w trybie awaryjnym.
 17. W nawiązaniu do zapisów §3 pkt 1 podpunkt 2) wzoru umowy, czy Zamawiający uzna za spełnienie warunku przepustowości systemu na poziomie 1800 bagaży na godzinę w przypadku zainstalowania i uruchomienia dwóch z trzech urządzeń rentgenowskich w tym jednego EDS wraz z przenośnikami taśmowymi w sposób umożliwiający ich normalną pracę?
 18. W Załączniku 6.1 Zamawiający oczekują dostarczenia łącznie 9 stacji dla operatorów do analizy obrazów z urządzeń.
Prosimy o potwierdzenie, iż na Poziom II należy zainstalować 4 stacje operatorskie 2D, na których będą wyświetlane obrazy z urządzenia EDS Normy 3.1, z urządzenia RTG zainstalowanego na zapasowej linii kontroli bezpieczeństwa oraz z urządzenia RTG zainstalowanego na rezerwowej linii kontroli bezpieczeństwa
 19. Dotyczy punktu 1.3 Prosimy o potwierdzenie, czy Zamawiający dopuszcza przesyłanie obrazów 3D prześwietlanych bagaży na poziomie 2 w ramach proponowanego rozwiązania?
 20. Dotyczy punktu 1.3 Prosimy o potwierdzenie, czy w ramach proponowanego rozwiązania Zamawiający dopuszcza dostarczenie większej liczby stacji roboczych niż określono w w/w punkcie?
 21. Dotyczy punktu 2.1 Prosimy o potwierdzenie, czy Zamawiający dopuszcza przesyłanie obrazów 3D prześwietlanych bagaży przez urządzenie EDS na poziomie II w ramach proponowanego rozwiązania?
 22. Dotyczy punktu 2.2 - Poziom IV – Operator – Stacja Analiz 3D z czytnikiem kodów IATA Prosimy o potwierdzenie, czy Zamawiający dopuszcza przesyłanie obrazów 2D prześwietlanych bagaży z "zapasowego" urządzenia rentgenowskiego oraz obrazów 3D prześwietlanych bagaży z urządzenia EDS dla poziomu IV w ramach proponowanego rozwiązania?
 23. Dotyczy punktu 2.3 - Poziom III – Operator – 2 Stacje Analiz 3D Prosimy o potwierdzenie, czy Zamawiający dopuszcza przesyłanie obrazów 2D prześwietlanych bagaży z "rezerwowego" urządzenia rentgenowskiego oraz obrazów 3D prześwietlanych bagaży z urządzenia EDS dla poziomu III w ramach proponowanego rozwiązania?
-

24. Dotyczy punktu 2.3 - Poziom IV – Operator – Stacja Analiz 3D z czytnikiem kodów IATA Prosimy o potwierdzenie, czy Zamawiający dopuszcza przesyłanie obrazów 2D prześwietlanych bagaży na poziomie IV z "rezerwowego" urządzenia rentgenowskiego oraz obrazów 3D prześwietlanych bagaży z urządzenia EDS dla poziomu IV w ramach proponowanego rozwiązania?
25. Dotyczy punktu 2.4 - Poziom III – Operator – 2 Stacje Analiz 3D Prosimy o potwierdzenie, czy Zamawiający dopuszcza przesyłanie obrazów 2D prześwietlanych bagaży z "zapasowego" urządzenia rentgenowskiego oraz obrazów 3D prześwietlanych bagaży z urządzenia EDS dla poziomu III w ramach proponowanego rozwiązania?
26. Dotyczy punktu 2.5 - **Linia kontroli celnej – Stacja Analiz 2D** Prosimy o potwierdzenie, czy Zamawiający dopuszcza przesyłanie obrazów 2D prześwietlanych bagaży z "zapasowych" i ponadgabarytowych urządzeń rentgenowskich oraz obrazów 3D prześwietlanych bagaży z urządzenia EDS dla Służby Celnej w ramach proponowanego rozwiązania?
27. Dotyczy punktu 2.5 - **Linia kontroli celnej – Stacja Analiz 2D** Prosimy o potwierdzenie przewidywanego wskaźnika kontroli bezpieczeństwa dla Służb Celnych, aby potwierdzić, że 1 stacja robocza do analizy jest wystarczająca do utrzymania wskaźnika obrazów generowanych przez wszystkie trzy urządzenia, na których będzie wyświetlany obraz każdego bagażu z określonego lotu.
28. Dotyczy punktu 3.4.13 Prosimy o potwierdzenie celu, w jakim Zamawiający wymaga praw administracyjnych do serwerów dostawcy OEM? Przekazanie praw administracyjnych może skutkować ewentualnymi kwestiami zdjęcia odpowiedzialności, jeśli nie są one kontrolowane przez dostawcę OEM.
29. W odniesieniu do przedmiotu zamówienia pragniemy zwrócić uwagę, iż przedmiotem zamówienia jest maszyna EDS zgodna ze standardem ECAC 3.1, a urządzenia spełniające te standardy są wyszczególnione na stronie ECAC. Zwracamy uwagę, że każde urządzenie, które jest oferowane w postępowaniu musi spełniać normę ECAC 3.1, co w konsekwencji potwierdza aktywny certyfikat, który określa model urządzenia, algorytm urządzenia oraz instrukcję użytkownika, która musi wskazywać jak dokładnie powinno działać urządzenie i w jaki sposób zostało ono certyfikowane. Certyfikacji podlegają również wszystkie funkcje dla operatora poziomu II jak i operatora poziomu III co za tym idzie zarówno operator poziomu II jak i III korzysta z obrazu 3D, który generowany jest przez maszynę EDS zgodną z ECAC 3.1. Zwracamy się z prośbą o potwierdzenie, że krytycznym warunkiem ważności oferty jest to, że oferowana maszyna musi być zgodna ze standardem ECAC 3.1 i Zamawiający dopuszcza pracę operatora poziomu II na obrazach 3D zgodnie z certyfikacją urządzenia zgodnego z ECAC 3.1. Ze względu na różnych dostawców urządzeń i ich certyfikowane systemy, ograniczenie funkcjonalności do obrazów 2D dla operatora poziomu II znacząco ogranicza konkurencję przy wyborze urządzeń w ramach postępowania i może nosić znamiona faworyzowania jednego z dostawców.
30. Zwracamy się z prośbą o uszczegółowienie, czy Zamawiający pisząc o skanerze przywieszek (przywieszki oraz stickery) przed urządzeniem EDS miał na myśli urządzenia w technologii laserowej 360 stopni, z odczytem kodów typu L z dwiema kamerami CCTV na ramie, w celu identyfikacji bagażu bez przywieszki lub możliwości potwierdzenia z pasażerem, że taki bagaż został odprawiony i trafił do systemu BHS? Przy takich bramkach zasadne jest wymaganie możliwości rozbudowy urządzeń ATR o technologię RFID.
31. Zgodnie z wymogami IATA (ang. International Air Transport Association, pol. Międzynarodowe Zrzeszenie Przewoźników Powietrznych) dotyczącymi wymiarów oraz mas bagaży w Portach lotniczych:

Wymiary bagażu	Min.	Średnio	Max.
Długość w mm**	300	700	1000
Szerokość w mm**	300	500	750
Wysokość w mm**	50	400	650
Ciężar w kg*	2	18	50

* gdzie suma wymiarów: długość, wysokość i szerokość nie może przekroczyć 158cm.

Zastosowanie przez Zamawiającego w Opisie Przedmiotu Zamówienia wymogu minimalnych wymiarów tunelu maszyny 1000 mm x 750 mm jest wymogiem nadmiarowym, nie znajdującym odzwierciedlenia w faktycznych potrzebach Zamawiającego, ponieważ przekracza maksymalne rozmiary bagażu określone przez IATA. Wymóg ten znacząco ogranicza uczciwą konkurencję, poprzez bezpodstawną eliminację z Postępowania urządzeń wiodących firm produkujących urządzenia EDS. Powyższe potwierdza, że bagaż o wymiarach przekraczających 1000x750x650 nie spełnia normy wymiarowej do odprawy w systemie BHS na lotnisku, co jednoznacznie wskazuje, iż wymagania stawiane przy opisie przedmiotu zamówienia przez Zamawiającego dotyczące wymiaru tunelu urządzenia zamiast określać faktyczne potrzeby Zamawiającego (tj. jakich rozmiarów maksymalnych bagaż ma być możliwy do skontrolowania przez zamówione urządzenie) w rzeczywistości jest wymaganiem

nieproporcjonalnym do celu Przetargu i skutkuje ograniczeniem uczciwej konkurencji pomiędzy wykonawcami oraz faworyzuje rozwiązanie jednego z dostawców.

Zwracamy się z prośbą o zmianę zapisu SOPZ dotyczącego wymogu wymiaru tunelu na wymiar maksymalnego bagażu jaki może zostać obsłużony przez system BHS zgodnie z rozporządzeniem IATA.

32. W związku z wymaganą przepustowością systemu na poziomie 2400 bagaży/h zwracamy prośbę o zmianę zapisów SOPZ w zakresie połączeń kątowych na taśmociągi łukowe wraz z wymianą połączeń kątowych na liniach wznoszących na taśmociągi spiralne (łuki wznoszące). Zastosowanie tego typu rozwiązania będzie skutkowało osiągnięciem przez system wymaganego minimum przepustowości, jedynie przy taśmociągach dwukierunkowych i popychaczu (zastosowanie połączeń typu „T”), ponieważ każde takie połączenie wymaga zwiększenia okna bagażowego aby móc śledzić położenie bagażu co jest wymogiem linii HBS i umożliwi dokładne śledzenie bagażu. Koncepcja powinna zawierać maksymalnie 8 połączeń typu „T”. Niedozwolone jest natomiast stosowanie połączeń typu „T” w miejscach gdzie bagaż nie ma możliwości zmiany kierunku. Dla potwierdzenia powyższego zwracamy się z prośbą o zmianę zapisu SOPZ w zakresie połączeń kątowych oraz dodanie wymogu załączenia dokumentacji wykonawczej pokazującego zakres planowanych modernizacji wraz z rozrysowanymi wszystkimi poziomami systemu BHS po modyfikacji.
33. Dotyczy punktu 1.3 i 2.1 Prosimy o potwierdzenie, czy Zamawiający dopuszcza dostarczanie różnych serwerów/macierzy, powiązanych konsol/systemów zarządzania oraz sieci LAN w ramach proponowanego przez nas rozwiązania?
34. (dot. pytania nr 33 w nn. piśmie) W ramach wyjaśnienia dotyczącego pytania nr (...) Dotyczącego pkt 1.3 i 2.1 zwracamy się z prośbą o potwierdzenie, że Zamawiający zaakceptuje rozwiązanie polegające na kilku serwerach i macierzach współpracujących ze sobą w ramach jednej zamkniętej sieci LAN systemu EDS i RTG. Takie rozwiązanie pozwoli zwiększyć niezawodność systemu, a z punktu operatora nie będzie to wpływało w żaden sposób na pracę operatorów.
35. Czy, w przypadku konieczności wykonania instalacji chłodzenia i wydalania nadmiaru ciepła z pomieszczenia sortowni, Zamawiający dopuszcza wykorzystanie istniejącej instalacji wody lodowej? Jeżeli tak to Wykonawca prosi o podanie parametrów technicznych instalacji wody lodowej, w tym dostępnej mocy chłodniczej.
36. Czy, w przypadku braku możliwości skorzystania z instalacji wody lodowej, Zamawiający dopuszcza wykonanie dedykowanej instalacji chłodu oraz wskazanie możliwego miejsca instalacji jednostki zewnętrznej.
37. Czy, pomimo połączenia linii OOG z linią główną BHS, Zamawiający oczekiwałby pozostawienia obsługi linii OOG przez niezależny sterownik i szafkę Automatyki i zasilania celem zapewnienia operacji na tej linii, nawet w przypadku konieczności całkowitego wyłączenia systemu BHS?
38. W odniesieniu do zapisu o zapewnieniu bezpieczeństwa dla materiałów fotograficznych zwracamy się z prośbą o potwierdzenie, czy Zamawiający rozumie przez to, że urządzenie jest bezpieczne dla urządzeń fotografii cyfrowej, magnetycznych nośników informacji, przyrządów półprzewodnikowych z wyłączeniem kliszy fotograficznej?

Wyjaśnienia:

ad. pytanie 1

Wyjaśniamy, że sposób postępowania w zakresie demontażu i utylizacji wskazanych części dotychczas działającego Systemu został określony w Załączniku nr 6.1 do SWZ Szczegółowego Opisu Przedmiotu Zamówienia [dalej w nn. piśmie: SOPZ] w punkcie 3.8. „Demontaż i likwidacja” - należy postępować zgodnie z tym zapisem.

ad. pytanie 2

Patrz zmiana nr 1 w cz. II nn. pisma.

ad. pytanie 3

Patrz zmiana nr 2 w cz. II nn. pisma.

ad. pytanie 4

Patrz zmiana nr 3 w cz. II nn. pisma.

ad. pytanie 5

Patrz zmiana nr 4 w cz. II nn. pisma.

ad. pytanie 6

Patrz zmiana nr 5 w cz. II nn. pisma.

ad. pytanie 7

Wyjaśniamy, że w przypadku wymiany istniejących diwerterów, wynikającej z zaakceptowanego Projektu Wykonawczego modernizacji Systemu, zdemontowane diwertery należy poddać utylizacji. Wyjaśniamy również, że Zamawiający dopuszcza zmianę kształtu i długości istniejącego sortera w celu spełnienia postawionych wymogów dla modernizowanego Systemu, wynikających z zaakceptowanego Projektu Wykonawczego oraz ewentualną przebudowę systemu wentylacji i instalacji tryskaczowej wynikającej z modernizacji Systemu, pod warunkiem utrzymania dotychczasowych parametrów przebudowywanej infrastruktury.

Wyjaśniamy, że w przypadku potrzeby zmiany usytuowania monitorów systemu FIDS, wynikających z przebudowy sortera, Wykonawca dokona tej zmiany w ramach modernizacji Systemu. Wszystkie koszty związane z modernizacją Systemu należy uwzględnić w ofercie.

Patrz również zmiana nr 6 w cz. II nn. pisma.

ad. pytanie 8

Wyjaśniamy, że poziom szczegółowości zapisu w pkt. 1.10 Załącznika nr 6.1. do SWZ [SOPZ] jest prawidłowy – treść SWZ w tym punkcie pozostaje bez zmian.

ad. pytanie 9

Patrz również zmiana nr 7 w cz. II nn. pisma.

ad. pytanie 10 i 11

Wyjaśniamy, że System SAC używany jest u Zamawiającego przez firmę handlingową, która nie ma uprawnień do zmiany trybu oceny bagażu przez urządzenia rentgenowskie i EDS. W związku z powyższym system SAC nie powinien posiadać takiego interfejsu – treść SWZ w tym zakresie pozostaje bez zmian.

ad. pytanie 12

Patrz również zmiana nr 8 w cz. II nn. pisma.

ad. pytanie 13

Patrz również zmiana nr 9 w cz. II nn. pisma.

ad. pytanie 14

Wyjaśniamy, że zapis w pkt. 3.4.7 lit. c Załącznika nr 6.1. do SWZ [SOPZ] został sformułowany prawidłowo i wyraża warunek który należy spełnić – treść SWZ w tym punkcie pozostaje bez zmian.

ad. pytanie 15

Patrz również zmiana nr 10 w cz. II nn. pisma.

ad. pytanie 16

Wyjaśniamy, że zastosowane w opisie obsługi gwarancji - § 15 ust. 19 pkt. 2 Załącznika 5.1. do SWZ - sformułowanie: „w innych przypadkach niecierpiących zwłoki” należy rozumieć jako zdarzenia których skutek nie jest możliwy do przewidzenia w związku z czym nie został wskazany wprost w przywołanym punkcie, wobec których podjęcie czynności naprawy z jakimkolwiek opóźnieniem groziłoby równie poważną co wymienione szkoda/uszkodzeniem, co za tym idzie konieczne jest szybkie i niezwłoczne działanie Wykonawcy, w celu zapobieżenia negatywnemu wpływowi czasu na konsekwencje wady, usterki lub awarii stanowiącej źródło zaistniałych okoliczności, wobec której zasadne jest zastosowanie „trybu awaryjnego” - treść SWZ w tym punkcie pozostaje bez zmian.

Wyjaśniamy dodatkowo, że celem zapisu nie jest nadużywanie trybu awaryjnego w sposób nieuzasadniony.

ad. pytanie 17

Wyjaśniamy, że istotą przywołanego wymogu jest osiągnięcie/spełnienie przepustowości na poziomie co najmniej 1800 bagaży/h. Jeżeli więc w przypadku montażu dwóch z trzech urządzeń rentgenowskich, w tym urządzenia EDS osiągnięta zostanie faktycznie wymagana przepustowość w wymaganym terminie, to warunek zostanie spełniony.

ad. pytanie 18

Patrz wyjaśnienie do pytań 5 i 6.

ad. pytanie 19

Patrz wyjaśnienie do pytania 5.

ad. pytanie 20

Patrz wyjaśnienie do pytania 6.

ad. pytanie 21

Patrz wyjaśnienie do pytania 5.

ad. pytanie 22

Patrz wyjaśnienie do pytania 5.

ad. pytanie 23

Patrz wyjaśnienie do pytania 5.

ad. pytanie 24

Patrz wyjaśnienie do pytania 5.

ad. pytanie 25

Patrz wyjaśnienie do pytania 5.

ad. pytanie 26

Patrz wyjaśnienie do pytania 5.

ad. pytanie 27

Patrz wyjaśnienie do pytania 5.

ad. pytanie 28

Patrz zmiana nr 11 w cz. II nn. pisma.

ad. pytanie 29

Wyjaśniamy, że wymóg spełniania przez dostarczane w ramach realizacji przedmiotu zamówienia urządzenie EDS normy ECAC 3.1 zostało jasno wskazane w dokumentacji zamówienia.

Patrz również zmiany wprowadzone pismem 0929 oraz wyjaśnienie do pytania 5 w nn. piśmie.

ad. pytanie 30

Wyjaśniamy, że zgodnie z zapisem w punkcie 3.7.1 lit. „j” w Załączniku nr 6.1 do SWZ [SOPZ], Zamawiający wymaga dostawy i montażu urządzenia 360 stopni przed urządzeniem EDS bez kamer – treść SWZ w tym zakresie pozostaje bez zmian.

ad. pytanie 31

Patrz zmiana nr 12 w cz. II nn. pisma.

ad. pytanie 32

Patrz wyjaśnienie do pytania 2.

Wyjaśniamy jednocześnie, że zapisy SOPZ nie ograniczają możliwości wymiany połączeń kątowych na liniach wznoszących na taśmociągi spiralne, a tym samym nie wymagają zmiany. Zastosowane rozwiązania Wykonawca przedstawi w Projekcie Wykonawczym, który podlega zatwierdzeniu przez Zamawiającego – treść SWZ w tym zakresie pozostaje bez zmian.

ad. pytanie 33 i 34

Wyjaśniamy, że pod wspólnym pojęciem „jeden serwer”- o którym mowa w pkt. 1.4 opisanym szczegółowo jako Serwer w punkcie 3.4 Załącznika nr 6.1 do SWZ [SOPZ], występuje urządzenie złożone z wielu elementów, w tym serwerów (por. pkt. 3.4.7 SOPZ) dla poszczególnych elementów systemu i urządzeń oraz macierzy do nich przynależnych lub też osobnych i niezależnych elementów spiętych jedną siecią LAN i współpracujących ze sobą, tworzących jeden jednolity system spełniający warunki opisane w SOPZ, w szczególności w punkcie 3.4. Co za tym idzie, treść SOPZ nie ogranicza możliwości zastosowania kilku serwerów (i macierzy) w rozumieniu jw. – treść SWZ w tym zakresie pozostaje bez zmian.

ad. pytanie 35 i 36

Patrz zmiana numer 16 w cz. II pisma.

ad. pytanie 37

Wyjaśniamy, że Zamawiający oczekuje pozostawienia dotychczasowego rozwiązania tj. jednego sterownika automatyki obsługującego BHS i OOG z zastosowaniem wymogów wynikających z pkt 3.7 załącznika 6.1 do SWZ.

ad. pytanie 38

Wyjaśniam, że biorąc pod uwagę zastosowanie oraz miejsce pracy urządzenia powinno ono umożliwić bezpieczną kontrolę rozwiązań w obszarze materiałów fotograficznych (materiałem fotograficznym w powszechnym rozumieniu jest również klisza), w stopniu zgodnym z obowiązującymi dla tych urządzeń standardami/normami. Jeżeli standard/norma zawiera wyłączenie/ograniczenie dotyczące kliszy fotograficznej dokumentacja urządzenia przekazywana Zamawiającemu w ramach odbioru końcowego powinna wskazywać taką informację.

II.

Na podstawie art. 137 ust. 1 i 2 Ustawy Prawo zamówień publicznych (dalej: „PZP”) przekazujemy niniejszym treść zmian SWZ:

zmiana nr 1:

Zmianie ulega zapis w punkcie 3.7.1 lit. „h” w Załączniku nr 6.1 do SWZ [SOPZ].

Dotychczasowy zapis:

„h) zmiana taśm transportowych łukowych (obecnie zainstalowanych) na taśmy łączone pod kątem prostym na taśmociągach kontroli bezpieczeństwa (łuki – 2 szt.) oraz sorterze (łuki – 4 szt.)”

wykreśla się i zastępuje nowym w brzmieniu:

„h) zmiana taśm transportowych łukowych obecnie zainstalowanych na taśmociągach kontroli bezpieczeństwa (łuki – 2 szt.) oraz sorterze (łuki – 4 szt.), na taśmy łukowe wykonane w technologii innej niż obecna (obecna technologia to pas zębaty przenoszący napęd połączony z taśmą transportową za pomocą nitów), zapewniające bezawaryjną pracę przy podobnym obciążeniu, a jednocześnie zastosowane rozwiązanie musi dawać możliwość szybkiej i prostej wymiany taśmy lub wału w razie potrzeby, przez co rozumie się czas wymiany około (+/-) 1 h przy zaangażowaniu nie więcej niż 2 osób”.

- pozostałe bez zmian.

zmiana nr 2:

Zmianie ulega zapis w punkcie 3.7.4 w Załączniku nr 6.1 do SWZ [SOPZ].

Dotychczasowy zapis:

„System BHS po przebudowie, modernizacji i modyfikacji ma osiągnąć przepustowość nie mniejszą jak 2400 bagaży na godzinę”

wykreśla się i zastępuje nowym w brzmieniu:

„System BHS po przebudowie, modernizacji i modyfikacji ma osiągnąć przepustowość nie mniejszą jak 2400 bagaży na godzinę. Wykonawca wykona testy Systemu w celu potwierdzenia uzyskania docelowej przepustowości przy następujących warunkach:

- a) parametry pracy Systemu BHS będą identyczne jak podczas normalnej pracy operacyjnej (wielkości okien bagażowych, prędkości transporterów itp.),
- b) bagaże nadawane będą na wszystkich check-inach jednocześnie, w trybie ciągłym bez konieczności uwzględnienia czasu niezbędnego na odprawę bagażu (czas odprawy bagażu nie bierze udziału w testach przepustowości),
- c) należy zapewnić w przybliżeniu równomierne obciążenie stanowisk check-in,
- d) wszystkie bagaże podczas testu będą oceniane przez operatorów bezpieczeństwa jako czyste (ilość stacji analiz, czas oraz rodzaj decyzji nie będą uwzględnione w testach przepustowości), przy założeniu zachowania skuteczności śledzenia na poziomie 99,9% na odcinku decyzyjnym,
- e) sortowanie na wszystkie dostępne zrzutnie (różne rejsy) w oparciu o etykiety testowe (losowy rozkład bagaży przy nadawaniu na stanowiskach check-in),
- f) zapewniony zostanie odbiór bagaży z zrzutni zapewniający nieprzerwaną możliwość zrzutu bagażu (zapełnienie zrzutni nie bierze udziału w teście przepustowości),
- g) pomiar zostanie dokonany w oparciu o odczyt na czujniku transportera w pobliżu bramki skanującej kody na sorterze,
- h) pomiar wykonywany zostanie w okresie wybranych kolejnych 30 minut, a uzyskane wartości należy pomnożyć razy 2 co stanowić będzie ekwiwalent przepustowości na godzinę; Wykonawca może wykorzystać do 5 minut przed rozpoczęciem pomiaru na wypełnienie systemu bagażami oraz do 5 minut po teście na opróżnienie systemu z bagaży; pomiar zostanie powtórzony co najmniej trzykrotnie w celu potwierdzenia wyników,
- i) wykonawca powinien zapewnić niezbędną ilość bagaży dla celów testowych symulujących bagaż rzeczywisty tj. o zróżnicowanej wielkości (w ramach wyznaczonych dopuszczalnym gabarytem), masie i zawartości”.

- pozostałe bez zmian.

zmiana nr 3:

W treści Załącznik nr 6.1 do SWZ [SOPZ] wykreśla się zapis zawarty pod lit. „n” w punkcie 3.7.6

- pozostałe bez zmian.

zmiana nr 4:

W treści Załącznika nr 6.1 do SWZ [SOPZ] wprowadza się następujące zmiany:

(1) Zmianie ulega zapis w punkcie 2.1 w Załączniku nr 6.1 do SWZ [SOPZ].

Dotychczasowy zapis:

„Poziom II – Operator – 2 Stacje Analiz 2D

Obraz bagażu zakwestionowanego na Poziomie I zostaje skierowany na Stację Analiz 2D poziomu II do analizy przez operatora Poziomu II.”

zastępuje się nowym w brzmieniu:

„Poziom II – Operator – 2 Stacje Analiz 2D lub 2 Stacje Analiz 3D (w przypadku gdy nie można uzyskać obrazów 2D z Urządzenia EDS)

Obraz bagażu zakwestionowanego na Poziomie I zostaje skierowany na Stację Analiz 2D lub 3D poziomu II do analizy przez operatora Poziomu II.”

- pozostałe bez zmian.

(2) Zmianie ulegają zapisy w punkcie 2.2 w Załączniku nr 6.1 do SWZ [SOPZ]:

Dotychczasowy zapis:

„Poziom II – Operator – 2 Stacje Analiz 2D”

zastępuje się nowym w brzmieniu:

„Poziom II – Operator – 3 Stacje Analiz 2D”

Dotychczasowy zapis:

„Poziom IV – Operator – Stacja Analiz 3D z czytnikiem kodów IATA (ta sama Stacja Analiz co dedykowana dla Poziomu IV głównej linii kontroli bezpieczeństwa opartej na Urządzeniu EDS)”

zastępuje się nowym w brzmieniu:

„Poziom IV – Operator – Stacja Analiz 3D z czytnikiem kodów IATA (ta sama Stacja Analiz co dedykowana dla Poziomu IV głównej linii kontroli bezpieczeństwa opartej na Urządzeniu EDS) lub Stacja Analiz 2D z czytnikiem kodów IATA (w przypadku gdy nie można uzyskać obrazów 2D z Urządzenia EDS)”

- pozostałe bez zmian.

(3) Zmianie ulegają zapisy w punkcie 2.3 w Załączniku nr 6.1 do SWZ [SOPZ]:

Dotychczasowy zapis:

„Poziom II – Operator – 2 Stacje Analiz 2D”

zastępuje się nowym w brzmieniu:

„Poziom II – Operator – 3 Stacje Analiz 2D”

Dotychczasowy zapis:

„Poziom III – Operator – 2 Stacje Analiz 3D (te same Stacje Analiz co dedykowane dla Poziomu III głównej linii kontroli bezpieczeństwa opartej na Urządzeniu EDS)

Analizie poddane są bagaże przesłane z Poziomu II. Na Poziomie III dostępne są na Stacjach Analiz 3D obrazy bagaży w formacie 2D wygenerowane przez Urządzenie RTG.”

zastępuje się nowym w brzmieniu:

„Poziom III – Operator – 2 Stacje Analiz 3D (te same Stacje Analiz co dedykowane dla Poziomu III głównej linii kontroli bezpieczeństwa opartej na Urządzeniu EDS) lub Stacja Analiz 2D (w przypadku gdy nie można uzyskać obrazów 2D z Urządzenia EDS)

Analizie poddane są bagaże przesłane z Poziomu II. Na Poziomie III dostępne są na Stacjach Analiz obrazy bagaży w formacie 2D wygenerowane przez Urządzenie RTG.”

Dotychczasowy zapis:

„Poziom IV – Operator – Stacja Analiz 3D z czytnikiem kodów IATA

(ta sama Stacja Analiz co dedykowana dla Poziomu IV głównej linii kontroli bezpieczeństwa opartej na Urządzeniu EDS)

Analizie poddane są bagaże przesłane z Poziomu II bądź III. Na Poziomie IV dostępne są na Stacji Analiz 3D w formacie 2D obrazy bagaży wygenerowanych przez Urządzenie RTG.”

zastępuje się nowym w brzmieniu:

„Poziom IV – Operator – Stacja Analiz 3D z czytnikiem kodów IATA (ta sama Stacja Analiz co dedykowana dla Poziomu IV głównej linii kontroli bezpieczeństwa opartej na Urządzeniu EDS) lub Stacja Analiz 2D z czytnikiem kodów IATA (w przypadku gdy nie można uzyskać obrazów 2D z Urządzenia EDS, ta sama Stacja Analiz co dedykowana dla Poziomu IV zapasowej linii kontroli bezpieczeństwa opartej na Urządzeniu RTG)

Analizie poddane są bagaże przesłane z Poziomu II bądź III. Na Poziomie IV dostępne są na Stacji Analiz w formacie 2D obrazy bagaży wygenerowanych przez Urządzenie RTG.”

- pozostałe bez zmian.

(4) Zmianie ulegają zapisy w punkcie 2.4 w Załączniku nr 6.1 do SWZ [SOPZ]:

Dotychczasowy zapis:

„Poziom II – Operator – 2 Stacje Analiz 2D”

zastępuje się nowym w brzmieniu:

„Poziom II – Operator – 3 Stacje Analiz 2D”

Dotychczasowy zapis:

„Poziom III – Operator – 2 Stacje Analiz 3D

(te same Stacje Analiz co dedykowane dla Poziomu III głównej linii kontroli bezpieczeństwa opartej na Urządzeniu EDS)

Analizie poddane są bagaże przesłane z Poziomu II. Na Poziomie III dostępne są na Stacjach Analiz 3D obrazy bagaży w formacie 2D wygenerowane przez Urządzenie RTG.”

zastępuje się nowym w brzmieniu:

„Poziom III – Operator – 2 Stacje Analiz 3D (te same Stacje Analiz co dedykowane dla Poziomu III głównej linii kontroli bezpieczeństwa opartej na Urzędzeniu EDS) lub Stacja Analiz 2D (w przypadku gdy nie można uzyskać obrazów 2D z Urządzenia EDS, te sama Stacja Analiz co dedykowana dla Poziomu III rezerwowej linii kontroli bezpieczeństwa opartej na Urzędzeniu RTG)

Analizie poddane są bagaże przesłane z Poziomu II. Na Poziomie III dostępne są na Stacjach Analiz obrazy bagaży w formacie 2D wygenerowane przez Urządzenie RTG.”

- pozostałe bez zmian.

(5) Zmianie ulega zapis w punkcie 2.5 w Załączniku nr 6.1 do SWZ [SOPZ]:

Dotychczasowy zapis:

„Linia kontroli celnej – Stacja Analiz 2D

Wymaga się zapewnienia możliwości kontroli 100% bagaży z danego kierunku lotu przez operatora Służby celnej. Służba celna zostanie wyposażona w Stację Analiz 2D do analizy obrazów z Urządzenia EDS i Urządzeń RTG.”

zastępuje się nowym w brzmieniu:

„Linia kontroli celnej – Stacja Analiz 2D lub Stacje Analiz 2D i 3D (w przypadku braku możliwości uzyskania obrazów w formacie 2D z Urządzenia EDS)

Wymaga się zapewnienia możliwości kontroli 100% bagaży z danego kierunku lotu przez operatora Służby celnej. Służba celna zostanie wyposażona w Stację Analiz 2D lub 2D i 3D w przypadku braku możliwości uzyskania obrazów w formacie 2D z Urządzenia EDS, do analizy obrazów z Urządzenia EDS i Urządzeń RTG.”

- pozostałe bez zmian.

zmiana nr 5:

Zmianie ulega zapis w punkcie 1.3 w Załączniku nr 6.1 do SWZ [SOPZ].

Dotychczasowy zapis:

„Dostawa, montaż, konfiguracja, integracja z systemem BHS i uruchomienie dziewięciu stacji roboczych służących do obsługi Urządzenia EDS, Urządzeń RTG oraz Systemu BHS w zakresie kontroli bezpieczeństwa, poprzez analizę obrazu prześwietlanego bagażu rejestrowanego, z możliwością prezentacji obrazów 2D i 3D, dalej zwanych: Stacjami Analiz lub Stacją Analiz.”

zastępuje się nowym w brzmieniu:

„Dostawa, montaż, konfiguracja, integracja z systemem BHS i uruchomienie co najmniej dziesięciu stacji roboczych służących do obsługi Urządzenia EDS, Urządzeń RTG oraz Systemu BHS w zakresie kontroli bezpieczeństwa, poprzez analizę obrazu prześwietlanego bagażu rejestrowanego, z możliwością prezentacji obrazów 2D i 3D, dalej zwanych: Stacjami Analiz lub Stacją Analiz.”

- pozostałe bez zmian.

zmiana nr 6

Zmianie ulega zapis w punkcie 3.7.1 lit. „l” w Załączniku nr 6.1 do SWZ [SOPZ].

Dotychczasowy zapis:

„l) dostawa i montaż czterech nowych zrzutni wraz urządzeniami zrzucającymi na sorterze”

zastępuje się nowym w brzmieniu:

„l) dostawa i montaż czterech nowych zrzutni wraz z urządzeniami zrzucającymi na sorterze (diwerterami) oraz dostawa i montaż czterech nowych kolorowych monitorów V-32” z systemem operacyjnym, przystosowanych do pracy non-stop nad nowymi zrzutniami wraz z modyfikacją systemu FIDS w zakresie integracji i zmiany numeracji zrzutni”

- pozostałe bez zmian.

zmiana nr 7

Zmianie ulega zapis w punkcie 3.7.1 lit. „i” w Załączniku nr 6.1 do SWZ [SOPZ].

Dotychczasowy zapis:

„i) przeniesienie lokalizacji skanera 360 i montaż na sorterze, którego zadaniem jest odczyt kodu bagażu i przypisanie do odpowiedniej zrzutni”

zastępuje się nowym w brzmieniu:

„i) przeniesienie lokalizacji i montaż nowego skanera 360 stopni na sorterze, którego zadaniem jest odczyt kodu bagażu i przypisanie do odpowiedniej zrzutni”

- pozostałe bez zmian.

zmiana nr 8

W punkcie 1 ppkt. 1.9 w Załączniku nr 6.1 do SWZ [SOPZ] na końcu po kropce dodaje się nowa treść w brzmieniu:

„Informujemy dodatkowo, że Bagażownia zasilana jest z rozdzielni głównej 120m YKY 5x50 mm². Przy uruchomieniu całkowitego obciążenia tzn. wymuszając działanie wszystkich napędów, zmierzone długotrwałe obciążenie na poszczególne fazy było/jest od 50A-58A. Skanery są zasilane z osobnej rozdzielni przewodem o podobnej długości YKY 5x35mm² wkładki 25A/50A”.

- pozostałe bez zmian.

zmiana nr 9

Zmianie ulegają zapisy w punktach 3.1.2 lit. „n” i 3.2.2 lit. „n” w Załączniku nr 6.1 do SWZ [SOPZ].

Dotychczasowy zapis w obu punktach brzmieniu:

„n) urządzenie musi być wyposażone fabrycznie w zasilacz UPS”

zastępuje się nowym w obu punktach w brzmieniu:

„n) urządzenie musi być wyposażone fabrycznie w zasilacz UPS, który pozwoli na bezpieczne jego wyłączenie w przypadku utraty zasilania”

- pozostałe bez zmian.

zmiana nr 10

Zmianie ulega zapis w punkcie 3.7.1 lit. „n” w Załączniku nr 6.1 do SWZ [SOPZ].

Dotychczasowy zapis:

„n) aktualizacja oprogramowania Systemu BHS (SCADA, SAC) umożliwiająca integrację w jednym systemie SCADA oraz modernizacja połączeń komunikacyjnych eliminująca sieć profibus”

zastępuje się nowym w brzmieniu:

„n) aktualizacja oprogramowania Systemu BHS (SCADA, SAC) umożliwiająca integrację w jednym systemie SCADA oraz modernizacja połączeń komunikacyjnych eliminująca sieć profibus; systemy SCADA I SAC należy dostarczyć i zainstalować w dwóch oddzielnych środowiskach”

- pozostałe bez zmian.

zmiana nr 11

Zmianie ulega zapis w punkcie 3.4.13 w Załączniku nr 6.1 do SWZ [SOPZ].

Dotychczasowy zapis:

„Uprawnienia administracyjne Serwerów zostaną przypisane wyłącznie Zamawiającemu, wobec czego Wykonawca dostarczy wszelkie niezbędne dokumenty, hasła oraz inne dane konfiguracyjne niezbędne do samodzielnego administrowania serwerami przez Zamawiającego.”

zastępuje się nowym w brzmieniu:

„Uprawnienia administracyjne Serwerów, po zakończeniu okresu gwarancyjnego, zostaną przypisane wyłącznie Zamawiającemu, wobec czego Wykonawca dostarczy wszelkie niezbędne dokumenty, hasła oraz inne dane konfiguracyjne niezbędne do samodzielnego administrowania serwerami przez Zamawiającego.”

- pozostałe bez zmian.

zmiana nr 12

Zmianie ulega zapis w punkcie 3.1.2 lit. „m” w Załączniku nr 6.1 do SWZ [SOPZ].

Dotychczasowy zapis:

„m) urządzenie musi charakteryzować się następującymi parametrami:

- minimalne wymiary tunelu kontrolnego [szerokość x wysokość] – szer. 1000 x wys. 750 [mm],
- dopuszczalne obciążenie pasa transmisyjnego – minimum 200kg,
- prędkość przesuwu pasa transmisyjnego podczas skanowania bagażu nie mniejsza niż 0,5 m/s.”

zastępuje się nowym w brzmieniu:

„m) urządzenie musi charakteryzować się następującymi parametrami:

- minimalne wymiary tunelu kontrolnego [szerokość x wysokość] – szer. 750 x wys. 650 [mm],
- dopuszczalne obciążenie pasa transmisyjnego – minimum 200 kg,
- prędkość przesuwu pasa transmisyjnego podczas skanowania bagażu nie mniejsza niż 0,5 m/s.”

- pozostałe bez zmian.

zmiana nr 13

W rozdziale 13 SWZ w cz. 13.10 [Wymogi i wytyczne dotyczące Jednolitego Europejskiego Dokumentu Zamówienia] w pkt. 5 kropkę na końcu zdania zamienia się na średnik po którym dodaje się zdanie:

„; Jednocześnie w żadnej z tych sekcji (C,D) nie wykazuje się producenta/sprzedawcę/dystrybutora (lub inna nazwa), urządzenia, o którym mowa w wymogu określonym w cz. 7.3 SWZ, w związku z którym składane jest tylko oświadczenie wg załącznika nr 4.3 do SWZ stanowiące oświadczenie Wykonawcy”.

- pozostałe bez zmian.

zmiana nr 14

W treści w ust. 17 w § 7 Załącznika nr 5.1. do SWZ [projektowane postanowienia umowy], na końcu dodaje się pkt. 7 w brzmieniu:

„7) symulację działania Systemu potwierdzającą uzyskanie docelowej przepustowości na poziomie co najmniej 2 400 bagaży na godzinę”.

- pozostałe bez zmian.

zmiana nr 15

W § 23 Załącznika nr 5.1. do SWZ [projektowane postanowienia umowy], na końcu dodaje się:

„Załącznik nr 4 - wyjaśnienia i zmiany SWZ (*kopia z pism dot. zmian w SOPZ i umowie*)”.

- pozostałe bez zmian.

zmiana nr 16

W punkcie 1 ppkt. 1.10 w Załączniku nr 6.1 do SWZ [SOPZ] na końcu po kropce dodaje się nowa treść w brzmieniu:

„Zamawiający dopuszcza również wykonanie instalacji chłodzenia z wykorzystaniem istniejącej instalacji wody lodowej. Sieci wody lodowej znajdują się pod pomieszczeniem bagażowni, w pomieszczeniach na niższym piętrze w strefie podsufitowej. W celu podłączenia instalacji chłodzenia będzie potrzeba przejścia z instalacją przez strop. Temperatura wody lodowej to 8-10°C. Instalacja wody lodowej pracuje na agregatach pompowych z wykorzystaniem falowników, co pozwala na zmianę i dostosowanie parametrów instalacji”.

- pozostałe bez zmian.

III.

1. Wyjaśnienia i zmiany zawarte w niniejszym piśmie są wiążące dla Wykonawców.
2. Wyjaśnienia i zmiany wprowadza się przez uznanie – niniejszym pismem.

ZAMAWIAJĄCY