

**ZAPROJEKTOWANIE, DOSTAWA I WDROŻENIE ZINTEGROWANEGO SYSTEMU  
BEZPIECZYSTWA PORTU LOTNICZEGO POZNAŃ-ŁAWICA**

Publikacja Suplementu do Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej

2, rue Mercier, L-2985 Luksemburg Faks (352) 29 29-42670

E-mail: ojs@publications.europa.eu Informacje i formularze on-line: <http://simap.europa.eu>**OGŁOSZENIE DODATKOWYCH INFORMACJI, INFORMACJE O NIEKOMPLETNEJ  
PROCEDURZE LUB SPROSTOWANIE**

Uwaga: Jeżeli sprostowanie lub dodanie informacji prowadzi do znaczącej zmiany warunków określonych w pierwotnym ogłoszeniu o zamówieniu, konieczne może okazać się przedłużenie początkowo przewidzianych terminów ze względu na zachowanie zasady równego traktowania oraz warunków konkurencyjności zamówienia.

**SEKCJA I: INSTYTUCJA ZAMAWIAJĄCA****I.1) NAZWA, ADRESY I PUNKTY KONTAKTOWE****Oficjalna nazwa:** [Port Lotniczy Poznań - Ławica Sp. z o.o.](#)**Adres pocztowy:** [ul. Bukowska 285](#)**Miejscowość:** [Poznań](#)**Kod pocztowy:** [60-189](#)**Kraj:** [Polska](#)**Punkt kontaktowy:** [Dział Realizacji Inwestycji](#)**Tel.:** [+48 618492251](#)**Osoba do kontaktów:** [Krzysztof Ochocki](#)**E-mail:** [biurozarzadu@airport-poznan.com.pl](mailto:biurozarzadu@airport-poznan.com.pl)**Faks:** [+48 618474909](#)**Adres(y) internetowy(e) (jeżeli dotyczy)**Ogólny adres instytucji zamawiającej (URL): [www.airport-poznan.com.pl](http://www.airport-poznan.com.pl)

Adres profilu nabywcy (URL):

**I.2) RODZAJ ZAMAWIAJĄCEGO** **Instytucja zamawiająca** (w przypadku zamówienia objętego przepisami dyrektywy 2004/18/WE) **Podmiot zamawiający** (w przypadku zamówienia objętego przepisami dyrektywy 2004/17/WE – Zamówienia sektorowe)

# ZAPROJEKTOWANIE, DOSTAWA I WDROŻENIE ZINTEGROWANEGO SYSTEMU BEZPIECZYSTWA PORTU LOTNICZEGO POZNAŃ-ŁAWICA

## SEKCJA II: PRZEDMIOT ZAMÓWIENIA

### II.1) OPIS

#### II.1.1) Nazwa nadana zamówieniu przez instytucję zamawiającą (podano w pierwotnym ogłoszeniu)

ZAPROJEKTOWANIE, DOSTAWA I WDROŻENIE ZINTEGROWANEGO SYSTEMU BEZPIECZYSTWA PORTU LOTNICZEGO POZNAŃ-ŁAWICA

#### II.1.2) Krótki opis (podano w pierwotnym ogłoszeniu)

Przedmiotem zamówienia jest:

- zaprojektowanie, dostawa i wdrożenie zintegrowanego systemu bezpieczeństwa Portu Lotniczego Poznań – Ławica składającego się z:

1) systemu detekcji wtargnięć – zintegrowanego systemu ochrony obwodowej,

2) zintegrowanego zespołu radarowo – kamerowego,

- przeprowadzenie szkolenia administratorów (minimum 2) oraz szkolenia operatorów (minimum 10), które potwierdzone zostanie dokumentami stwierdzającymi przygotowanie tych osób do obsługi systemu,

- dostarczenie opisu dostarczonego systemu wraz z dokumentacją techniczną, sporządzonych w języku polskim,

- udzielenie gwarancji na dostarczony system na okres minimum 24 miesięcy.

Elementy zintegrowanego systemu bezpieczeństwa zostaną rozmieszczone na terenie Portu Lotniczego Poznań – Ławica znajdującego się w Poznaniu przy ul. Bukowskiej 285. Szczegółowe rozmieszczenie urządzeń oraz poszczególnych elementów systemów składowych zostanie opracowane przez Wykonawcę w ramach projektu wykonawczego wchodzącego w skład przedmiotu niniejszego zamówienia.

System będący przedmiotem zamówienia powinien zostać zaprojektowany

z uwzględnieniem w szczególności następujących założeń:

I. System detekcji wtargnięć, czyli zintegrowany system ochrony obwodowej, powinien charakteryzować się niżej wymienioną funkcjonalnością:

1. System detekcji wtargnięć – zintegrowany system ochrony obwodowej, ma zagwarantować ochronę 100 % długości granicy terenu chronionego lotniska.

2. Granica lotniska składa się z opłotowania, bram wjazdowych oraz budynków na granicy strefy chronionej.

3. System powinien informować obsługę o podjętych próbach forsowania granicy obszaru chronionego – alarmy.

4. System powinien informować obsługę o próbach niszczenia opłotowania oraz elementów systemu detekcji – alarmy.

5. System powinien być odporny na próby sabotowania jego działania przez obsługę i personel lotniska.

6. System powinien być odporny na zmianę warunków atmosferycznych i zmieniające się oświetlenie, a w tym między innymi:

a. deszcz,

b. opad śniegu,

c. mgłę,

d. zalegający śnieg,

e. szadź,

f. szron,

g. wiatr,

h. spadające liście.

7. System powinien lokalizować miejsce naruszenia (pkt 3 i 4) z dokładnością umożliwiającą – w ramach współpracy z systemem radarowo-kamerowym – automatyczną obserwację miejsca naruszenia.

8. System musi umożliwiać dezaktywację wybranych stref oraz bram w przypadku ich otwarcia przez obsługę.

9. System może wykorzystywać różne technologie wykrywania w zależności od rodzaju granicy obszaru chronionego oraz możliwości dostawcy.

10. System powinien umożliwiać kalibrację i rekonfigurację parametrów ze stanowiska administratora.

11. System powinien samodzielnie wykonywać testy poprawności działania w założonych okresach czasu oraz umożliwiać wykonanie testów wywoływanych przez operatora lub administratora.

12. Awaria jednego z elementów systemu nie może prowadzić do wyłączenia z ochrony więcej niż 5 % długości granicy obszaru chronionego oraz nie może zakłócić pracy pozostałych elementów systemu lub zintegrowanych z nim systemów.

13. System musi gwarantować dużą skuteczność działania, to znaczy wysoki poziom wykrywania naruszeń oraz niski poziom fałszywych alarmów.

14. System musi umożliwiać jego skalowalność i rozbudowę.

15. Dopuszczalne technologie wykorzystywane w systemie to między innymi:

a. system perymetryczny podziemny,

## ZAPROJEKTOWANIE, DOSTAWA I WDROŻENIE ZINTEGROWANEGO SYSTEMU BEZPIECZYSTWA PORTU LOTNICZEGO POZNAŃ-ŁAWICA

b. system perymetryczny napłotowy na płocie zewnętrznym lub na płocie wewnętrznym (jeżeli istnieje taka konieczność należy uwzględnić rozbudowę lub modernizację istniejącego ogrodzenia),

c. bariery mikrofalowe i podczerwone,

d. bariery wirtualne oparte o analizę obrazu,

e. łączenie różnych systemów ze sobą w zależności od zdefiniowanych przez Wykonawcę potrzeb i zakresów stosowania.

16. Zakres integracji systemu ochrony obwodowej:

a. system powinien mieć zintegrowane wszystkie elementy wchodzące w jego skład,

b. raportowanie naruszeń powinno być niezależne od użytych elementów składowych systemu i prezentowane powinno być wspólnie.

II. Zintegrowany zespół radarowo-kamerowy powinien charakteryzować się niżej wymienioną funkcjonalnością:

1. System radarowy:

a. System musi pokrywać 95 % powierzchni lotniczej lotniska.

b. Wykonawca musi określić strefy nie objęte systemem detekcji przez system radarowy.

c. System musi pokrywać 100 % drogi startowej, dróg kołowania, płyt postojowych.

d. System musi wykrywać obiekty odpowiadające wielkości:

- człowieka w dowolny sposób przemieszczającego się (idącego, biegnącego, czołgającego się),

- pojazdu,

- samolotu,

- zwierzęcia o masie ponad 30 kg.

e. System musi wykrywać obiekty poruszające się jeden za drugim w kierunku do źródła promieniowania radarowego.

f. W zależności od wielkości obiektu system musi przyporządkowywać odpowiedni opis przy wizualizacji.

g. System musi podawać położenie obiektu również we współrzędnych geograficznych.

h. System powinien umożliwiać śledzenie obiektu, który się zatrzymał, tj. umożliwiać zapamiętanie trasy obiektu oraz pozycji zatrzymania obiektu.

i. System musi mieć możliwość definiowania stref detekcji.

j. System musi gwarantować możliwość ręcznego lub automatycznego wyłączania/włączania stref detekcji.

k. System powinien być odporny na próby sabotowania jego działania przez obsługę i personel lotniska.

l. System powinien być odporny na zmianę warunków atmosferycznych i zmieniające się oświetlenie, a w tym między innymi na:

- deszcz,

- opad śniegu,

- mgłę,

- zalegający śnieg,

- szadź,

- szron,

- wiatr,

- spadające liście.

m. System musi rozpoznawać obiekty podchodzące do zewnętrznego ogrodzenia obszaru chronionego (predetekcja).

n. System powinien lokalizować miejsce naruszenia z dokładnością umożliwiającą – w ramach współpracy z systemem detekcji wtargnięć - automatyczną obserwację miejsca naruszenia z jakością umożliwiającą identyfikację typu zagrożenia.

o. System musi umożliwiać dezaktywację wybranych stref definiowanych ręcznie lub predefiniowanych i uruchamianych automatycznie.

p. System powinien umożliwiać kalibrację i rekonfigurację parametrów ze stanowiska administratora.

q. System powinien samodzielnie wykonywać testy poprawności działania w założonych okresach czasu oraz umożliwiać wykonanie testów wywoływanych przez operatora lub administratora.

r. Awaria jednego z elementów systemu nie może zakłócić pracy pozostałych elementów systemu lub zintegrowanych z nimi systemów.

s. System musi gwarantować dużą skuteczność działania, to znaczy wysoki poziom wykrywania obiektów oraz niski poziom fałszywych alarmów, co oznacza, iż system ma wykrywać wszelkie obiekty o masie nie mniejszej niż 30 kg, poruszające się w strefie detekcji w zakresie prędkości od 10 cm/s do 15 m/s z prawdopodobieństwem nie mniejszym niż 98 % i ze statystycznym współczynnikiem ufności równym 0,95. W szczególności ma wykrywać człowieka o masie minimalnej 30 kg, poruszającego się w strefie w dowolny sposób (idącego, biegnącego, czołgającego się).

t. System musi umożliwiać jego skalowalność i rozbudowę.

2. System kamerowy:

a. System kamer światła widzialnego oraz termowizyjnych.

## ZAPROJEKTOWANIE, DOSTAWA I WDROŻENIE ZINTEGROWANEGO SYSTEMU BEZPIECZYSTWA PORTU LOTNICZEGO POZNAŃ-ŁAWICA

b. System współpracujący z systemem radarowym poprzez automatyczne skierowanie kamer w kierunku zlokalizowanego obiektu przez system radarowy.

c. Kamery muszą gwarantować przybliżenie pozwalające na zidentyfikowanie obiektu w dowolnym obszarze detekcji systemu radarowego.

d. System musi gwarantować możliwość obserwacji w strefach martwych systemu radarowego oraz analizę obrazu pozwalającą na identyfikację zagrożeń.

3. Integracja systemów radarowego i kamerowego:

a. System radarowy i system kamerowy powinny być zintegrowane pomiędzy sobą.

b. Integracja musi dotyczyć sterowania kamerami obrotowymi światła widzialnego i termowizyjnymi w zakresie ukierunkowania na wykryty obiekt i powiększenia właściwego dla rozpoznania obiektu.

c. Integracja musi również dotyczyć kamer obejmujących swoim zasięgiem strefy martwe detekcji systemu radarowego.

III. Zintegrowany system bezpieczeństwa powinien spełniać opisane niżej zasady integracji zespołu radarowo-kamerowego z systemem ochrony obwodowej:

1. Systemy powinny zostać zintegrowane w sposób umożliwiający:

a. śledzenie obiektów wykrytych przez system ochrony obwodowej,

b. wspólną wizualizację obszaru chronionego,

c. wspólną wizualizację alarmów,

d. wspólną wizualizację miejsc naruszeń,

e. wspólne zarządzanie systemami ochrony obwodowej i radarowo-kamerowej,

f. wspólne raportowanie i archiwizację zdarzeń,

g. wspólne raportowanie i archiwizację działań operatorów nadzorujących systemy,

h. archiwizację zdarzeń i działań operatorów przez okres nie krótszy niż 30 dni,

i. prezentację wizualną sytuacji na terenie całego lotniska z uszczegółowieniem obszaru chronionego,

j. wymianę danych (API lub inne protokoły wymiany, np. XML dla systemu integracji pozwalającego na komunikację z innymi systemami) – wymiana musi gwarantować autonomiczność systemów,

k. zgłaszanie alarmów poprzez ustalenie sposobu prezentacji alarmów, zdefiniowanie sposobu określania sytuacji zagrożenia, określenie w jakich sytuacjach wyzwalane są alarmy i jakie alarmy, wbudowanie mechanizmów podpowiadających procedury postępowania dla danego alarmu,

l. autonomiczne działanie każdego z podsystemów w przypadku utraty połączenia z centrum i natychmiastową synchronizację z ośrodkiem centralnym po odzyskaniu łączności,

m. intuicyjną prezentację alarmów i reakcję na alarmy.

2. Centralny moduł integrujący, tj. zintegrowana konsola dozoru, czyli moduł integrujący system radarowy, kamerowy, system ochrony obwodowej, bariery mikrofalowe i podczerwone itd., ma za zadanie skupienie sygnałów ze wszystkich systemów i ich wizualizację na jednym wspólnym ekranie, nie wyłączając możliwości podglądu autonomicznych systemów na poszczególnych ekranach.

3. Centralny moduł integrujący ma być modułem nadrzędnym, który będzie umożliwiał sterowanie wszystkimi modułami integrującymi pozostałe lokalizacje i podsystemy.

4. Centrum zintegrowanego systemu bezpieczeństwa (ośrodek podstawowy) ma znajdować się w budynku terminala portu lotniczego.

5. Systemy muszą być zbudowane w oparciu o architekturę rozproszoną z wydzielonym ośrodkiem podstawowym (centrum zintegrowanego systemu bezpieczeństwa) i dwoma ośrodkami zapasowymi oraz podsystemami umieszczonymi w poszczególnych lokalizacjach. Każdy z ośrodków zapasowych musi umożliwić przejęcie zadań w przypadku katastrofy lub uszkodzenia ośrodka podstawowego.

IV. Pozostałe warunki budowy systemów:

1. Każdy z serwerów dostarczanych dla poszczególnych systemów musi być przystosowany do montażu w szafie RACKK oraz musi być zgodny z normami europejskimi, co ma być potwierdzone znakiem certyfikacji CE.

2. Systemy muszą posiadać świadectwo kwalifikacji klasy „S” wg Polskiej Normy.

3. Systemy muszą posiadać atesty i homologacje wymagane prawem polskim i europejskim dla tego typu systemów/elementów/urządzeń.

4. Zintegrowany system bezpieczeństwa powinien zostać wykonany zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa.

5. Zintegrowany system bezpieczeństwa nie może ograniczać ilości stanowisk w przypadku jego rozbudowy. Rozbudowa powinna polegać na zakupie dodatkowej licencji na stanowisko i konfiguracji stacji operatorskiej oraz nadaniu jej uprawnień w systemie.

6. Zintegrowany system bezpieczeństwa powinien być zintegrowany na poziomie programowym. Dopuszcza się integrację pojedynczych elementów systemu na poziomie sprzętowym.

7. Zintegrowany system bezpieczeństwa powinien umożliwiać integrację na poziomie programowym z systemami CCTV (planowanymi do budowy w ramach innych projektów), jak i integrację przenośnych barier mikrofalowych instalowanych według potrzeb do ochrony stojących samolotów VIP.

**ZAPROJEKTOWANIE, DOSTAWA I WDROŻENIE ZINTEGROWANEGO SYSTEMU  
BEZPIECZYSTWA PORTU LOTNICZEGO POZNAŃ-ŁAWICA**

8. Zintegrowany system bezpieczeństwa powinien uwzględniać planowane rozwiązania związane z modernizacją drogi patrolowej.

Systemy powinny wykorzystywać rozwiązania, które nie wymagają uzyskania pozwolenia na budowę.

Zamawiający nie narzuca wykonawcom wykorzystania określonej technologii.

Z uwagi na fakt, że wybrany wykonawca będzie wykonywał prace związane z dostępem do informacji niejawnych o klauzuli "zastrzeżone", będzie on zobowiązany do przestrzegania wymogów i procedur określonych w ustawie z dnia 5 sierpnia 2010 roku o ochronie informacji niejawnych (Dz. U. z 2010 r. Nr 182, poz. 1228) oraz w przepisach wykonawczych do tej ustawy.

**II.1.3) Wspólny Słownik Zamówień (CPV) (podano w pierwotnym ogłoszeniu)**

	<b>Słownik główny</b>	<b>Słownik uzupełniający (jeżeli dotyczy)</b>
<b>Główny przedmiot</b>	35121900	
<b>Dodatkowe przedmioty</b>	35121700	
	35125300	
	35120000	
	71320000	
	45312000	

**ZAPROJEKTOWANIE, DOSTAWA I WDROŻENIE ZINTEGROWANEGO SYSTEMU  
BEZPIECZŃSTWA PORTU LOTNICZEGO POZNAŃ-ŁAWICA****SEKCJA IV: PROCEDURA****IV.1) RODZAJ PROCEDURY****IV.1.1) Rodzaj procedury (podano w pierwotnym ogłoszeniu)**

- Otwarta
- Ograniczona
- Ograniczona przyspieszona
- Negocjacyjna
- Negocjacyjna przyspieszona
- Dialog konkurencyjny

**IV.2) INFORMACJE ADMINISTRACYJNE****IV.2.1) Numer referencyjny nadany sprawie przez instytucję zamawiającą /podmiot zamawiający (podano w pierwotnym ogłoszeniu, o ile dotyczy)**

PLP/ZP/01/2011

**IV.2.2) Dane referencyjne ogłoszenia w przypadku ogłoszeń przesłanych drogą elektroniczną (jeżeli są znane):**

Pierwotne ogłoszenie przesłane przez:

- SIMAP
- OJS eSender

Login: ENOTICES\_asilecka

Dane referencyjne ogłoszenia: 2011-027501 (rok i numer dokumentu)

**IV.2.3) Ogłoszenie, którego dotyczy niniejsza publikacja (jeżeli dotyczy)**

Numer ogłoszenia w Dz.U.: 2011/S 40-065808	z dnia 26/02/2011	(dd/mm/rrrr)
-----------------------------------------------	----------------------	--------------

**IV.2.4) Data wysłania niniejszego ogłoszenia:**

23/02/2011 (dd/mm/rrrr)

## ZAPROJEKTOWANIE, DOSTAWA I WDROŻENIE ZINTEGROWANEGO SYSTEMU BEZPIECZYSTWA PORTU LOTNICZEGO POZNAŃ-ŁAWICA

### SEKCJA VI: INFORMACJE UZUPEŁNIAJĄCE

#### VI.1) OGŁOSZENIE DOTYCZY

(o ile ma zastosowanie; zaznaczyć tyle punktów, ile jest to konieczne)

- Procedury niepełnej
- Sprostowania
- Informacji dodatkowych

#### VI.2) INFORMACJE NA TEMAT NIEPEŁNEJ PROCEDURY UDZIELENIA ZAMÓWIENIA

(o ile ma zastosowanie; zaznaczyć tyle punktów, ile jest to konieczne)

- |                                                                                                                                                                                                                        |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <input type="radio"/> Postępowanie o udzielenie zamówienia została przerwane.<br><input type="radio"/> Postępowanie o udzielenie zamówienia uznano za nieskuteczne.<br><input type="radio"/> Zamówienia nie udzielono. |
| <input type="radio"/> Zamówienie może być przedmiotem ponownej publikacji.                                                                                                                                             |

#### VI.3) INFORMACJE DO POPRAWIENIA LUB DODANIA

(o ile dotyczy; należy określić miejsce, w którym tekst lub daty mają być zmienione lub dodane, proszę zawsze podawać odpowiedni numer sekcji i akapitu pierwotnego ogłoszenia)

##### VI.3.1) Zmiana oryginalnej informacji lub publikacja w witrynie TED niezgodna z oryginalnymi informacjami.

- Zmiana oryginalnej informacji podanej przez instytucję zamawiającą
- Publikacja w witrynie TED niezgodna z oryginalną informacją, przekazaną przez instytucję zamawiającą
- W obu przypadkach

##### VI.3.2) Ogłoszenie lub odpowiednia dokumentacja przetargowa

- W ogłoszeniu pierwotnym
- W odpowiedniej dokumentacji przetargowej (więcej informacji w odpowiedniej dokumentacji przetargowej)
- W obu przypadkach (więcej informacji w odpowiedniej dokumentacji przetargowej)

##### VI.3.3) Tekst, który należy poprawić w pierwotnym ogłoszeniu (jeżeli dotyczy)

Miejsce, w którym znajduje się zmieniany tekst:	Zamiast:	Powinno być:
SEKCJA II: PRZEDMIOT ZAMÓWIENIA punkt II.1.5) Ogłoszenia - Krótki opis zamówienia lub zakupu(ów) - ppkt IV. Pozostałe warunki budowy systemów	IV. Pozostałe warunki budowy systemów: 1. Każdy z serwerów dostarczanych dla poszczególnych systemów musi być przystosowany do montażu w szafie RACKK oraz musi być zgodny z normami europejskimi, co ma być potwierdzone znakiem certyfikacji CE. 2. Systemy muszą posiadać świadectwo kwalifikacji klasy „S” wg Polskiej Normy. 3. Systemy muszą posiadać atesty i homologacje wymagane prawem polskim i europejskim dla tego typu systemów/elementów/urządzeń.	IV. Pozostałe warunki budowy systemów: 1. Każdy z serwerów dostarczanych dla poszczególnych systemów musi być przystosowany do montażu w szafie RACKK oraz musi być zgodny z normami europejskimi, co ma być potwierdzone znakiem certyfikacji CE. 2. Systemy muszą posiadać świadectwo kwalifikacji klasy „S” wg Polskiej Normy PN-E-08390-14:1993 lub równoważne. 3. Systemy muszą posiadać atesty i homologacje wymagane prawem polskim i europejskim

## ZAPROJEKTOWANIE, DOSTAWA I WDROŻENIE ZINTEGROWANEGO SYSTEMU BEZPIECZYSTWA PORTU LOTNICZEGO POZNAŃ-ŁAWICA

Miejsce, w którym znajduje się zmieniany tekst:	Zamiast:	Powinno być:
	<p>4. Zintegrowany system bezpieczeństwa powinien zostać wykonany zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa.</p> <p>5. Zintegrowany system bezpieczeństwa nie może ograniczać ilości stanowisk w przypadku jego rozbudowy. Rozbudowa powinna polegać na zakupie dodatkowej licencji na stanowisko i konfiguracji stacji operatorskiej oraz nadaniu jej uprawnień w systemie.</p> <p>6. Zintegrowany system bezpieczeństwa powinien być zintegrowany na poziomie programowym. Dopuszcza się integrację pojedynczych elementów systemu na poziomie sprzętowym.</p> <p>7. Zintegrowany system bezpieczeństwa powinien umożliwiać integrację na poziomie programowym z systemami CCTV (planowanymi do budowy w ramach innych projektów), jak i integrację przenośnych barier mikrofalowych instalowanych według potrzeb do ochrony stojących samolotów VIP.</p> <p>8. Zintegrowany system bezpieczeństwa powinien uwzględniać planowane rozwiązania związane z modernizacją drogi patrolowej. Systemy powinny wykorzystywać rozwiązania, które nie wymagają uzyskania pozwolenia na budowę. Zamawiający nie narzuca wykonawcom wykorzystania określonej technologii. Z uwagi na fakt, że wybrany wykonawca będzie wykonywał prace związane z dostępem do informacji niejawnych o klauzuli „zastrzeżone”, będzie on zobowiązany do przestrzegania wymogów i procedur określonych w ustawie z dnia 5 sierpnia 2010 roku o ochronie informacji niejawnych (Dz. U. z 2010 r., Nr 182, poz. 1228) oraz w przepisach wykonawczych do tej ustawy.</p>	<p>dla tego typu systemów/elementów/urządzeń.</p> <p>4. Zintegrowany system bezpieczeństwa powinien zostać wykonany zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa.</p> <p>5. Zintegrowany system bezpieczeństwa nie może ograniczać ilości stanowisk w przypadku jego rozbudowy. Rozbudowa powinna polegać na zakupie dodatkowej licencji na stanowisko i konfiguracji stacji operatorskiej oraz nadaniu jej uprawnień w systemie.</p> <p>6. Zintegrowany system bezpieczeństwa powinien być zintegrowany na poziomie programowym. Dopuszcza się integrację pojedynczych elementów systemu na poziomie sprzętowym.</p> <p>7. Zintegrowany system bezpieczeństwa powinien umożliwiać integrację na poziomie programowym z systemami CCTV (planowanymi do budowy w ramach innych projektów), jak i integrację przenośnych barier mikrofalowych instalowanych według potrzeb do ochrony stojących samolotów VIP.</p> <p>8. Zintegrowany system bezpieczeństwa powinien uwzględniać planowane rozwiązania związane z modernizacją drogi patrolowej. Systemy powinny wykorzystywać rozwiązania, które nie wymagają uzyskania pozwolenia na budowę. Zamawiający nie narzuca wykonawcom wykorzystania określonej technologii. Z uwagi na fakt, że wybrany wykonawca będzie wykonywał prace związane z dostępem do informacji niejawnych o klauzuli „zastrzeżone”, będzie on zobowiązany do przestrzegania wymogów i procedur określonych w ustawie z dnia 5 sierpnia 2010 roku o ochronie informacji niejawnych (Dz. U. z 2010 r., Nr 182,</p>

## ZAPROJEKTOWANIE, DOSTAWA I WDROŻENIE ZINTEGROWANEGO SYSTEMU BEZPIECZYSTWA PORTU LOTNICZEGO POZNAŃ-ŁAWICA

Miejsce, w którym znajduje się zmieniany tekst:	Zamiast:	Powinno być:
		poz. 1228) oraz w przepisach wykonawczych do tej ustawy.

### VI.3.4) Daty, które należy poprawić w pierwotnym ogłoszeniu (jeżeli dotyczy)

Miejsce, w którym znajdują się zmieniane daty:	Zamiast:		Powinno być:	
	(dd/mm/rrrr)	(gg:mm)	(dd/mm/rrrr)	(gg:mm)

## ZAPROJEKTOWANIE, DOSTAWA I WDROŻENIE ZINTEGROWANEGO SYSTEMU BEZPIECZYSTWA PORTU LOTNICZEGO POZNAŃ-ŁAWICA

### VI.3.5) Adresy i punkty kontaktowe, które należy poprawić (jeżeli dotyczy)

Miejsce, w którym znajduje się zmieniany tekst:	
<b>Oficjalna nazwa:</b>	
<b>Adres pocztowy:</b>	
Miejscowość:	Kod pocztowy:
Kraj:	Tel.:
<b>Punkt kontaktowy:</b>	
Osoba do kontaktów:	Faks:
E-mail:	
<b>Adres(y) internetowy(e) (jeżeli dotyczy)</b>	
Ogólny adres instytucji zamawiającej (URL):	
Adres profilu nabywcy (URL):	

### VI.3.6) Tekst, który należy dodać do pierwotnego ogłoszenia (jeżeli dotyczy)

Miejsce, w którym należy dodać tekst	Tekst do dodania

### VI.4) INNE DODATKOWE INFORMACJE (jeżeli dotyczy)

### VI.5) DATA WYSŁANIA NINIEJSZEGO OGŁOSZENIA:

*Data wysłania automatycznie się zaktualizuje, kiedy ogłoszenie zostanie wysłane do publikacji*