

Szczecin, 17.02.2021r.

Nr referencyjny: OZ-092/7/IP-10/2020

DO WYKONAWCÓW

*dotyczy: postępowania prowadzonego w trybie przetargu nieograniczonego na roboty budowlane o wartości przekraczającej kwoty określone w przepisach wydanych na podstawie art. 11 ust. 8 ustawy - Prawo zamówień publicznych, pod nazwą **"Rozbudowa i modernizacja infrastruktury technicznej w portach w Szczecinie i w Świnoujściu"**.*

Na podstawie art. 38 ust. 2 ustawy z dnia 29.01.2004r. - Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1843) Zamawiający udziela następujących wyjaśnień:

Zestaw 36 z dnia 05.02.2020r.

Pytanie 1

Proszę o opisanie pełnego cyklu obsługi pojazdu od sposobu awizacji, przez sposób wpuszczenia pojazdu na teren portu, poprzez zatwierdzenie w systemie rozładunku/załadunku, a na procedurze wypuszczenia pojazdu z terenu portu kończąc. Chodzi o sposób automatycznej obsługi pojazdu.

Odpowiedź

Opis zasad przyznawania prawa do wjazdu na teren portu.

W pierwszym etapie ciężarówki przyjeżdżają na parking buforowy (znajdujący się poza terenem portu), gdzie są rejestrowane przez pracowników operatorów portowych. Rejestracja odbywa się w systemach informatycznych zarówno operatorów portowych, jak i w systemie ewidencji ruchu pojazdów BRAMA. Niektóre systemy informatyczne operatorów wymieniają dane z systemem BRAMA automatycznie. Drugi etap to wydanie pozwolenia na wjazd transportu na teren portu. Zaawizowany pojazd wjeżdża na teren portu przez bramę, pracownicy ochrony rejestrują wjazd transportu na teren portu w systemie BRAMA.

System BRAMA

W porcie znajduje się 16 bram wjazdowo/wyjazdowych. Część z bram obsługuje zamknięte tereny (wjazd i wyjazd musi się wówczas odbywać tą samą bramą). Są także miejsca gdzie na dany teren prowadzą 2 lub 3 bramy i wówczas można wjechać jedną a wyjechać inną bramą. Oprogramowanie pracujące na centralnym serwerze znajdującym się w ZMPSiŚ SA przechowuje komplet danych

o transportach, które zostały zaawizowane, wjechały i wyjechały z terenu portu, zostały zarejestrowane na parkingach buforowych.

Dane rejestrowane przez system BRAMA: imię nazwisko kierowcy, tablica rejestracyjna ciągnika, firma spedycyjna/właściciel pojazdu, operator portowy, cel przyjazdu, godziny wjazdu/wyjazdu z portu i parkingu.

System Brama jest napisany w technologii webowej, pozwalającej na wprowadzanie danych na bramach przez przeglądarkę internetową (cienki klient). Umożliwia prezentację, edycję i wprowadzanie danych na stronach www dostępnych dla użytkowników systemu zgodnie z przydzielonymi uprawnieniami, a dostępnych jedynie po zalogowaniu.

Zasady wjazdu do portu – stan obecny

1. Samochody ciężarowe:

- a. Awizacja transportów w systemie BRAMA przez Dysponenta – kwit transportowy z kodem 1D drukowany na bramie wjazdowej lub na parkingu buforowym,
- b. Awizacja transportów w systemie BRAMA przez API – kwit transportowy z kodem 1D drukowany na bramie wjazdowej lub parkingu (Hryniewieckiego i Nowoartyleryjska),
- c. Przepustki stałe (karty Mifare),
- d. Rejestracja transportu nieawizowanego na bramie wjazdowej przez pracownika ochrony - kwit transportowy z kodem 2D drukowany na bramie wjazdowej.

2. Samochody osobowe i ruch osobowy:

- a) Przepustki stałe (karty Mifare),
- b) Przepustki jednorazowe – awizacja w systemie BRAMA przez Dysponenta, wydruk przepustki na bramie przez pracownika ochrony,
- c) Przepustki jednorazowe dla osoby, która nie została zaawizowana w systemie BRAMA, wystawione przez pracownika ochrony na bramie wjazdowej, po weryfikacji celu.

Automatyzacja bram – zasady dostępu do portu

Podmiot wykonujący inwestycję będzie zobowiązany do opracowania systemu sterowania szlabanami oraz urządzeniami do odczytu kart Mifare, kwitów transportowych i przepustek z kodem 1D i 2D, drukarek do wydruku kwitów i przepustek współpracującym systemem BRAMA.

W zależności od :

1. Transporty awizowane przez Dyspozytora i API na obszarach, do których wjazd następuje przez parking buforowe: DROBNICA, PHŚ Brama Nowoaltylerska (pkt 1a, 1b) Kierowca otrzyma kwit transportowy z kodem kreskowym 1D od obsługi parkingu z Systemu BRAMA. Brama wjazdowa powinna być wyposażona w czytnik kodów 1D. Wjazd i wyjazd z portu po odczytaniu kodu. Odczytanie kodu -> weryfikacja ważności w systemie BRAMA -> wjazd do portu.
2. Transporty awizowane przez Dyspozytora i API na obszarach, do których wjazd następuje bezpośrednio przez bramę (kierowca nie będzie miał kwitu transportowego): DROBNICA – brama Rumuńska, PHŚ Brama Główna, Basen Górniczy, Basen Górnośląski (pkt 1a, 1b):
 - a) Kierowca z systemu BRAMA otrzyma na telefon komórkowy pięciocyfrowy kod dostępu lub link do uzyskania kodu 1D lub 2D, uprawniający do wjazdu i wyjazdu z portu,
 - b) Zaawizowany kierowca powinien mieć możliwość pobrania kwitu transportowego przed wjazdem do portu („kiosk” wyposażony w ekran, klawiaturę i drukarkę). Aplikacja dostawcy systemu do obsługi szlabanów lub z Systemu BRAMA umożliwi wprowadzenie nr tablicy rej. samochodu -> weryfikacja czy jest awizacja -> wydruk kwitu -> odczyt kwitu na bramie-> weryfikacja -> wjazd do portu.
3. Transporty ciężarowe i samochody osobowe posiadające przepustkę stałą (karta Mifare) – odczyt karty przy szlabanie -> weryfikacja ważności karty w systemie Brama -> potwierdzenie ważności karty -> wjazd do portu (szlaban wyposażony w czytnik kart Mifare).
4. Samochody ciężarowe i osoby, które nie zostały zawizowane (pkt 1d, 2c) – należy przyjąć, że użytkownik nieawizowany powinien mieć dostęp do portu. W tym celu „kiosk” powinien być wyposażony w ekran dotykowy z aplikacją umożliwiającą awizację samochodu, drukarkę kwitów transportowych.
Może być to aplikacja będąca częścią systemu BRAMA lub aplikacja dostawcy rozwiązania komunikująca się z systemem BRAMA przez API.

W załączniku propozycja wymiany danych przez API dotyczącą walidacji przepustek.