

ODPOWIEDZI NA PYTANIA OFERENTA Z DNIA 27.07.2025 R.

1. Czy Zamawiający wymaga od Wykonawcy przeprowadzenia postępowania administracyjnego (zgłoszenie lub pozwolenie na budowę) w związku z inwestycji polegającej na budowie systemu ważenia pojazdów w ruchu typu WIM?

Odpowiedź:

Zamawiający nie przesądza, czy realizacja przedmiotu zamówienia wymaga uzyskania pozwolenia na budowę lub zgłoszenia robót budowlanych. Ocena tego obowiązku leży po stronie Wykonawcy, który ponosi pełną odpowiedzialność za realizację inwestycji zgodnie z przepisami prawa, w tym ustawą Prawo budowlane. Zgodnie z treścią OPZ, Wykonawca zobowiązany jest do uzyskania wszelkich wymaganych zgód, pozwoleń i uzgodnień administracyjnych — o ile są one wymagane przepisami prawa.

2. Czy oprócz opisanego w OPZ w części projektowej „opracowania dokumentacji projektowej wykonawczej” Zamawiający oczekuje przygotowania dokumentacji budowlanej na potrzeby postępowania administracyjnego?

Odpowiedź:

Zamawiający nie wymaga przygotowania dokumentacji budowlanej w sposób obligatoryjny. Opracowanie takiej dokumentacji będzie wymagane wyłącznie w przypadku, gdy na podstawie przepisów prawa budowlanego realizacja przedmiotu zamówienia będzie podlegała obowiązkowi uzyskania pozwolenia na budowę lub zgłoszenia. W takiej sytuacji Wykonawca zobowiązany jest do przygotowania dokumentacji projektowej wymaganej przez organ administracji architektoniczno-budowlanej, zgodnie z zakresem i formą wynikającą z właściwych przepisów prawa.

3. Czy ewentualna przeciągająca się z przyczyn niezależnych od Wykonawcy procedura administracyjna będzie skutkowała naliczeniem kary za opóźnienia określonych w punkcie 12 SIWZ? Czy zamawiający w związku z możliwą przedłużającą się procedurą administracyjną przewiduje wydłużenie obowiązywania umowy poza 31 grudnia 2025 roku.

Odpowiedź:

Zamawiający przewiduje możliwość indywidualnej oceny sytuacji, w której opóźnienie realizacji przedmiotu umowy wynikać będzie z przyczyn niezależnych od Wykonawcy, w tym z przedłużających się procedur administracyjnych prowadzonych przez organy publiczne. W takich przypadkach, po przedstawieniu przez Wykonawcę stosownego uzasadnienia i dokumentów, możliwe będzie rozważenie przedłużenia terminu realizacji umowy i odpowiedniego dostosowania jej postanowień. Zamawiający nie przewiduje naliczania kar umownych w przypadku udokumentowanego braku winy Wykonawcy oraz działania siły wyższej lub przeszkód o charakterze administracyjnym, na które Wykonawca nie ma wpływu.

4. Czy Zamawiający pod sformułowaniem w OPZ/SIWZ „systemu ważenia pojazdów w ruchu (WIM – Weigh-In-Motion) typu low motion” ma na myśli system ważenia pojazdów będących w ruchu, poruszających się z niewielką prędkością od 1km/h do 30km/h, które na potrzeby poprawnego wykonania pomiarów nie mogą zatrzymać się w miejscu ważenia?

Odpowiedź:

Tak, Zamawiający potwierdza, że przez system ważenia pojazdów w ruchu typu Low Speed WIM rozumie system dokonujący automatycznego pomiaru parametrów pojazdu (masa całkowita, naciski osi, liczba osi, długość, prędkość itp.) podczas przejazdu pojazdu przez strefę pomiarową z prędkością w zakresie od 1 km/h do 30 km/h, bez zatrzymania się w miejscu ważenia.

5. W związku z wymaganiem OPZ dotyczącym komponentów systemu ważenia pojazdów, prosimy o doprecyzowanie informacji jaki typ tensometrycznych czujników ważenia ma zostać zastosowany w ramach systemu LS-WIM – czy mają to być czujniki paskowe, czy płytowe. Opis związany z opcjonalnym montażem czujników tensometrycznych w profilach montażowych wskazuje na czujniki paskowe, albowiem w przypadku czujników płytowych montaż w profilach nie jest opcjonalny tylko obligatoryjny.

Odpowiedź:

Zamawiający nie przesądza jakiego typu czujniki mają być zastosowane, lecz rekomenduje zastosowanie paskowych tensometrycznych czujników ważenia ze względu na ich kompaktową, zamkniętą konstrukcję, umożliwiającą instalację zarówno bezpośrednio w nawierzchni, jak i w dedykowanym profilu montażowym, z użyciem wyłącznie masy zalewowej. Rozmiary tego typu czujników nie wymagają szerokich i głębokich wycięć w nawierzchni, co oznacza znacznie mniejszą ingerencję w jej strukturę, a jednocześnie zapewnia szybszy montaż i łatwiejsze utrzymanie. Ze względu na minimalizowanie ingerencji w miejscu instalacji czujników oczekiwana maksymalna głębokość i szerokość wycięcia w nawierzchni przy instalacji czujnika bezpośrednio nie powinna przekraczać 10 cm. W przypadku instalacji w profilu montażowym – głębokość nie powinna przekraczać 15 cm, a szerokość 20 cm.

Zamawiający informuje, że na etapie wyboru oferty zostanie podjęta decyzja co do sposobu instalacji (bezpośrednio w nawierzchni lub z wykorzystaniem profilu montażowego). Z tego względu czujnik ważenia musi być samodzielny i umożliwiać instalację bez konieczności stosowania dodatkowych konstrukcji wsporczych czy profili montażowych.

6. W związku z wymaganiem OPZ dotyczącym komponentów systemu ważenia pojazdów, prosimy o doprecyzowanie informacji jaką funkcjonalność zdaniem Zamawiającego powinny pełnić skanery laserowe 2D i 3D oraz jakie pomiary mają wykonywać? Czy skaner 3D ma służyć jedynie do wizualizacji pojazdu czy też pełnić jeszcze jakąś funkcję?

Odpowiedź:

W odniesieniu do skanerów laserowych Zamawiający wyjaśnia, że oczekuje pomiaru prędkości i długości pojazdu za pomocą skanera laserowego (lub innego rodzaju nieinwazyjnego detektora, który

zapewni wymaganą dokładność pomiaru i prawidłowe działanie systemu), tak aby nie było konieczne instalowanie pętli indukcyjnych w nawierzchni (instalacja pętli indukcyjnych lub innych inwazyjnych detektorów w nawierzchni do pomiaru prędkości i długości pojazdu nie jest dopuszczalna). Dodatkowe skanery laserowe mają służyć do pomiaru wysokości i szerokości pojazdu oraz do uzyskania wizualizacji 3D ważonego pojazdu. Celem Zamawiającego jest, aby elementy systemu ważenia pojazdów w ruchu (WIM - niskich prędkości) instalowane w nawierzchni w obrębie pasa ruchu ingerowały w nią w jak najmniejszym stopniu, a funkcjonalność systemu była zapewniona w możliwie największym zakresie przez elementy nieinwazyjne, montowane na konstrukcjach wsporczych. Jednocześnie wycięcia w nawierzchni powinny mieć możliwie najmniejszą szerokość i być ograniczone wyłącznie do instalacji czujników ważenia (ewentualnie profili montażowych czujników), czujników detekcji osi wielokołowych oraz czujnika pomiaru temperatury nawierzchni – w przypadku instalacji bez profilu montażowego.

7. W związku z wymaganiem OPZ dotyczącym konieczności przygotowania urządzeń wymuszających tor jazdy, czy w kwestii Wykonawcy będzie decyzja czy zaprojektuje i zastosuje bariery betonowe czy też stalowe, a Zamawiający zaakceptuje zaprojektowane rozwiązanie?

Odpowiedź:

Tak, wybór rodzaju urządzeń wymuszających tor jazdy (betonowe lub stalowe szyny) pozostaje po stronie Wykonawcy, pod warunkiem spełnienia wszystkich wymagań funkcjonalnych określonych w OPZ, w szczególności w zakresie skuteczności wymuszenia prawidłowego toru jazdy przez strefę ważenia oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego. Wykonawca zobowiązany jest do zaprojektowania urządzeń wymuszających tor jazdy w dokumentacji projektowej oraz do ich przedstawienia Zamawiającemu do akceptacji przed realizacją.

8. W związku z wymaganiem OPZ „detekcja osi wielokołowych poprzez zastosowanie czujników piezoelektrycznych, montowanych bezpośrednio w nawierzchni drogi, zapewniających rozpoznanie pojazdów o nietypowych układach osi”, co Zamawiający ma na myśli jako „nietypowe układy osi”, każdy ze wskazanych standardów klasyfikuje pojazdy wieloosiowe w związku z czym takie wymaganie jest nadmiarowe, wnosimy o usunięcie zapisu.

Odpowiedź:

Zamawiający nie uwzględni wniosku o usunięcie zapisu. Wymóg detekcji osi wielokołowych został świadomie wprowadzony i pozostaje wiążący. Przez „nietypowe układy osi” Zamawiający rozumie w szczególności układy osi:

- *bardzo małych odstępach między osiami (np. bliźniacze osie napędowe, tandemy),*
- *rozdzielone większymi niż standardowo odległościami (np. pojazdy specjalistyczne, dłużyce),*
- *układy spotykane w pojazdach wieloczołowych lub naczepach typu BDF,*
- *pojazdy, których klasyfikacja tylko na podstawie nacisków i długości byłaby niejednoznaczna.*

Zastosowanie czujników piezoelektrycznych ma na celu uzupełnienie pomiaru tensometrycznego i umożliwienie dokładnej identyfikacji rozstawu kół w ramach jednej osi oraz liczby kół przypisanych do danej osi – co zwiększa precyzję klasyfikacji i wiarygodność systemu.

9. W związku z wymaganiem OPZ „instalacja kamer (LPR z rozpoznaniem przednich i tylnych tablic rejestracyjnych, dozorowych), czujników laserowych (radarów detekcyjnych)” prosimy o doprecyzowanie jaką funkcję mają pełnić „radary detekcyjne”, czy Zamawiający miał na myśli funkcjonalność detekcji prędkości oraz rozmiarów pojazdu czy też inną funkcjonalność?

Odpowiedź:

W odniesieniu do czujników laserowych (radarów detekcyjnych) Zamawiający wyjaśnia, że oczekuje pomiaru prędkości i długości pojazdu za pomocą skanera/czujnika laserowego (lub innego rodzaju nieinwazyjnego detektora, który zapewni wymaganą dokładność pomiaru i prawidłowe działanie systemu), tak aby nie było konieczne instalowanie pętli indukcyjnych w nawierzchni (instalacja pętli indukcyjnych lub innych inwazyjnych detektorów w nawierzchni do pomiaru prędkości i długości pojazdu nie jest dopuszczalna).

10. W związku z zapisem SIWZ w punkcie 7 podpunkt 7 „Wykonawca udziela gwarancji i rękojmi na przedmiot zamówienia na okres minimum 36 miesięcy.” Czy okres gwarancji liczy się od daty odbioru częściowego czy końcowego wszystkich prac?

Odpowiedź:

Okres gwarancji i rękojmi liczony jest od daty odbioru końcowego całości przedmiotu zamówienia, potwierdzonego protokołem odbioru końcowego podpisanym przez obie strony. Odbiory częściowe (jeśli wystąpią) nie mają wpływu na rozpoczęcie biegu okresu gwarancyjnego, który dotyczy kompletnego, w pełni zrealizowanego zamówienia.

11. W związku z zapisem SIWZ w punkcie 12 punkt 6 oraz punkt 7 prosimy o wyjaśnienie, doprecyzowanie.

Zamawiający wymaga przy zawieraniu umowy przedstawienia przez Wykonawcę gwarancji należytego wykonania umowy wartości min 5% wartości oferty (punkt 6) jednocześnie zakłada nieznanym tytułem zatrzymywanie z każdej z faktur w 5% brutto kontraktu.

Czy zatrzymanie z faktur dotyczy jedynie przypadku, gdy Wykonawca zdecyduje się na zabezpieczenie w gotówce (pobierane z faktur) czy też dotyczy wszystkich przypadków niezależnie od formy zabezpieczenia należytego wykonania umowy.

Pozostawienie tego zapisu w tej formie skutkuje, iż pomimo przedstawienia gwarancji należytego wykonania w formie gwarancji bankowej/ubezpieczeniowej Zamawiający pobiera z wynagrodzenia dodatkowe zabezpieczenie o nieznanej podstawie?

W punkcie brak jest również zapisu, iż na koniec realizacji umowy Wykonawca musi przedstawić zabezpieczenie na okres gwarancji (36 miesięcy), określona jest jedynie forma tego zabezpieczenia.

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że zgodnie z SIWZ, Zamawiający wymaga dwóch form zabezpieczenia należytego wykonania umowy (ZNWU). Pierwsza to kwota zatrzymana z poszczególnych faktur w wysokości 5% brutto kontraktu (pkt. 12.7 SIWZ). Zwrot 2,5% wartości brutto kontraktu po zakończeniu budowy oraz 2,5% wartości brutto kontraktu po upływie okresu obowiązywania gwarancji. Druga to wniesienie gwarancji w formie Gwarancji bankowej lub ubezpieczeniowej w wysokości 5% wartości brutto oferty (pkt 12.6 SIWZ). W przypadku, gdy Wykonawca nie przedłoży Gwarancji bankowej lub ubezpieczeniowej w uzgodnionym terminie, Zamawiający będzie uprawniony do potrącenia z każdej faktury wystawionej przez Wykonawcę w ramach realizacji robót, zabezpieczenie należytego wykonania Umowy w zmienionej wysokości 10% brutto kontraktu.

Powyższe zapisy będą stanowiły obszar negocjacji przy ustalaniu treści umowy w wybranym Wykonawcą.

Ponadto potwierdzamy, iż na koniec realizacji umowy Wykonawca musi przedstawić zabezpieczenie na okres gwarancji (36 miesięcy).

12. W związku z zapisami w SIWZ punkt 12 podpunkt 9 dotyczącymi kary umownej za odstąpienie od umowy z przyczyn leżących po stronie Wykonawcy, prosimy o doprecyzowanie w jakich przypadkach Zamawiający może odstąpić od umowy?

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że prawo do odstąpienia od umowy z przyczyn leżących po stronie Wykonawcy zostanie szczegółowo uregulowane w treści umowy i będzie obejmować w szczególności następujące przypadki:

- Wykonawca pozostaje w zwłoce z rozpoczęciem lub zakończeniem realizacji przedmiotu umowy tak dalece, że nie jest prawdopodobne, aby zdołał ją ukończyć w terminie, a opóźnienie przekracza 60 dni.*
- Wykonawca nie wykonuje kluczowych obowiązków wynikających z umowy (np. nie przedkłada dokumentacji projektowej lub nie przystępuje do realizacji robót).*
- Wykonawca wykonuje przedmiot umowy wadliwie, nienależycie lub w sposób sprzeczny z dokumentacją, pomimo uprzedniego wezwania do zmiany sposobu realizacji.*
- Opóźnienie w wykonaniu całości lub części przedmiotu umowy przekroczy 30 dni.*
- Wady ujawnione w trakcie odbioru lub eksploatacji nie zostały usunięte w wyznaczonym terminie lub uniemożliwiają prawidłowe używanie przedmiotu umowy.*
- Wykonawca znajduje się w stanie likwidacji, zawieszenia działalności lub ogłoszono zajęcie jego majątku w stopniu uniemożliwiającym dalszą realizację zamówienia.*

Odstąpienie od umowy wymaga zachowania formy pisemnej z podaniem uzasadnienia. W przypadku odstąpienia przez Zamawiającego, wywiera ono skutek wyłącznie co do niewykonanej części umowy. Wykonawca jest zobowiązany do natychmiastowego wstrzymania prac, zabezpieczenia wykonanych robót oraz sporządzenia inwentaryzacji zaawansowania robót.

Zamawiający nie wyklucza możliwości uzupełnienia lub modyfikacji katalogu przypadków odstąpienia w toku negocjacji treści umowy z wybranym Wykonawcą.

13. W związku z zapisami w SIWZ punkt 12 podpunkt 9 dotyczącymi kary umownej za każdy dzień opóźnienia przy usuwaniu usterek gwarancyjnych, prosimy o doprecyzowanie w jakich reżimów usunięcia usterki będzie oczekiwał Zamawiający na etapie podpisania umowy, czy będą one różne dla awarii/ustereki oprogramowania oraz dla uszkodzeń elementów zabudowanych w nawierzchni, dla których harmonogram technologiczny może być różny?

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza, że reżim czasowy usuwania usterek i awarii będzie zróżnicowany w zależności od rodzaju zgłoszonej nieprawidłowości. Zamawiający przewiduje wprowadzenie do umowy klasyfikacji usterek wg kategorii krytyczności z przypisanymi terminami reakcji i naprawy. Szczegółowe terminy zostaną określone w treści umowy, z uwzględnieniem podziału np. na:

- Awaria krytyczna - to usterka skutkująca całkowitym uniemożliwieniem realizacji podstawowych procesów biznesowych co prowadzi do paraliżu systemu i poważnych strat operacyjnych.*
- Awaria średnia - to usterka powodująca istotne utrudnienia w działaniu systemu, jednak podstawowe procesy biznesowe mogą być nadal realizowane. Wpływ na klientów jest niezauważalny, natomiast operatorzy systemu doświadczają trudności, które mogą wymagać ręcznego obchodzenia problemu.*
- Awaria niska - to drobna usterka, która nie wpływa na realizację podstawowych procesów biznesowych, ale może stanowić uciążliwość dla użytkowników lub powodować nieefektywność operacyjną.*

Zamawiający ma świadomość, że uszkodzenia fizyczne elementów zabudowanych w nawierzchni, mogą wymagać wykonania robót drogowych zgodnie z warunkami technologicznymi i BHP (np. przy sprzyjających warunkach atmosferycznych, z zachowaniem procedur bezpieczeństwa) dlatego czasy usunięcia awarii stanowią przedmiot odrębnych uzgodnień z wybranym Wykonawcą i podlegają negocjacji w końcowej fazie postępowania, przed podpisaniem umowy.

Celem Zamawiającego nie jest arbitralne naliczanie kar, lecz zapewnienie realnej dostępności systemu i efektywnego reagowania na problemy zgodnie z ich charakterem i wpływem na funkcjonowanie całości rozwiązania.

14. Ze względu na codzienną pracę Zamawiającego czy przewiduje on jakieś ograniczenia (godzinowe w dobie, lub dniowe w tygodniu) w których Wykonawca nie może prowadzić prac na obiekcie

Odpowiedź:

Tak. Ze względu na specyfikę funkcjonowania Warszawskiego Rolno-Spożywczego Rynku Hurtowego SA, Zamawiający zastrzega, że prowadzenie robót budowlanych w terenie nie może zakłócać

funkcjonowania rynku, w szczególności w okresach największego natężenia ruchu pojazdów i klientów.

Największe obciążenie ruchem występuje w środy, czwartki i niedziele w godzinach od 3 do 10 – w tych okresach prowadzenie robót może być całkowicie wykluczone lub podlegać ograniczeniom.

Jedyną przewidywalną przerwą techniczną w pracy Rynku jest sobota w godzinach 10:00–20:00 – Zamawiający wskazuje ten przedział czasowy jako preferowany do realizacji prac terenowych wymagających ingerencji w infrastrukturę.

Szczegółowy harmonogram prac będzie ustalany indywidualnie z przedstawicielami Zamawiającego po podpisaniu umowy, z uwzględnieniem konieczności utrzymania płynności ruchu na Rynku i zapewnienia bezpieczeństwa jego użytkowników.

15. Czy Zamawiający przewiduje dokonanie wizji lokalnej na obiekcie celem zapoznania się z wyznaczonymi przez Zamawiającego miejscami instalacji oraz ruchem na obiekcie?

Odpowiedź:

Tak, Zamawiający przewiduje możliwość przeprowadzenia dobrowolnej wizji lokalnej w terenie i zaleca jej przeprowadzenie przed złożeniem oferty. Wizja lokalna umożliwia zapoznanie się z rzeczywistymi warunkami technicznymi, organizacją ruchu na Rynku, dostępnością infrastruktury oraz lokalizacją planowanych stref instalacyjnych. Może być pomocna w prawidłowej wycenie i zaplanowaniu technologii realizacji zamówienia. Wizja lokalna możliwa jest po wcześniejszym uzgodnieniu terminu z Zamawiającym. Zamawiający zastrzega, że Wykonawca składający ofertę bez przeprowadzenia wizji lokalnej czyni to na własne ryzyko i nie będzie mógł powoływać się na brak znajomości warunków terenowych lub organizacyjnych w toku realizacji umowy.

16. Prosimy o wskazanie lokalizacji punktów zasilania w energię elektryczną dla systemu ważenia pojazdów.

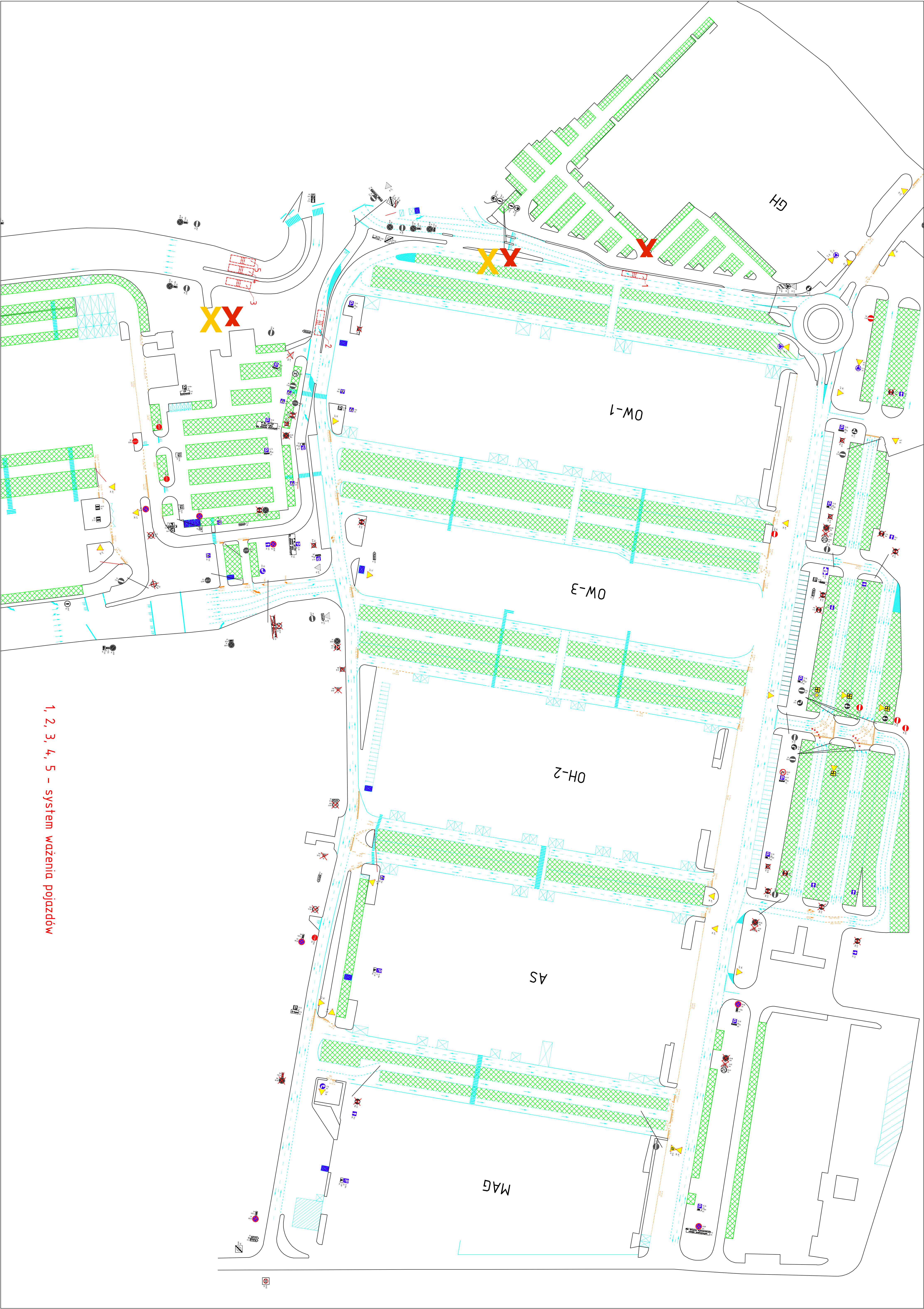
Odpowiedź:

Lokalizacje możliwych punktów przyłączenia w energię elektryczną zostały oznaczone na załączonej mapie (czerwony znak X).

17. Prosimy o wskazanie lokalizacji punktów styku systemu ważenia pojazdów z istniejącą infrastrukturą teletechniczną.

Odpowiedź:

Lokalizacje możliwych punktów styku z istniejącą infrastrukturą teletechniczną zostały oznaczone na załączonej mapie (żółty znak X)



1, 2, 3, 4, 5 – system wazenia pojazdów