

Република Србија  
Аутономна Покрајина Војводина  
ГРАД ВРШАЦ  
ГРАДСКА УПРАВА ГРАДА ВРШЦА  
Број: 404-064/2017-IV-02  
Дана: 07.07.2017.год.  
Вршац, Трг Победе 1.

Предмет: Одговор на питање понуђача

### Питање понуђача

**ПРЕДМЕТ: Јавна набавка израда стратегије безбедности саобраћаја града Вршца, број 404-064/2017-IV-02**

Поштовани,

као потенцијални понуђач заинтересовани смо за јавну набавку мале вредности број 404-064/2017-IV-02 „Израда стратегије безбедности саобраћаја“, објављене 03.07. 2017. године. Након детаљне анализе конкурсне документације, у складу са законском процедуром о јавним набавкама, припремили смо 6 питања, на која Вас молимо да нам одговорите. Питања су следећа:

1. У оквиру услова за учешће у поступку јавне набавке, под тачком 1.2.1 Кадровски капацитет, наведено је да понуђач **„располаже кадровским капацитетом за учешће у поступку предметне јавне набавке** односно да има најмање 7 (седам) радно ангажованих дипломираних инжењера саобраћаја“. Молимо Вас да нам објасните зашто је кадровски капацитет дефинисан на најмање седам дипломираних инжењера саобраћаја, односно какав је модел примењен при одлучивању да је, на пример, пет дипломираних саобраћајних инжењера довољан капацитет?
2. У оквиру услова за учешће у поступку јавне набавке, под тачком 1.2.1 Кадровски капацитет наведено је да понуђач **„располаже кадровским капацитетом за учешће у поступку предметне јавне набавке** односно да има најмање 7 (седам) радно ангажованих дипломираних инжењера саобраћаја“. Имајући у виду да се ради о стратешком документу, који захтева свеобухватан приступ, уважавајући саобраћај као мултидисциплинарну област, молимо Вас да нам објасните зашто је кадровски капацитет ограничен само на дипломиране инжењере саобраћаја?

Оваквим приступом појам стратегије безбедности саобраћаја везан је само за инжењерски приступ у области безбедности саобраћаја, док је маргинализован допринос других стручњака у процесу израде стратегије, попут: правника, економиста, психолога, лекара, социолога или других инжењера, иако су области њиховог рада препознате у оквиру стубова националне Стратегије безбедности саобраћаја на путевима.

3. У оквиру услова за учешће у поступку јавне набавке, под тачком 1.2.1 Кадровски капацитет наведено је да понуђач „**располаже кадровским капацитетом за учешће у поступку предметне јавне набавке** односно да има најмање 7 (седам) радно ангажованих дипломираних инжењера саобраћаја, од којих најмање 1 (један) дипломирани инжењера саобраћаја поседује важећу лиценцу за одговорног пројектанта саобраћаја и саобраћајне сигнализације (лиценца број 370)“. Имајући у виду да се ради о стратешком документу, који дефинише смернице за рад у области безбедности саобраћаја, односно не бави се конкретним пројектима и ситуацијама на мрежи саобраћајница, молим Вас да нам објасните какав практичан допринос у изради овог пројекта се очекује од одговорног пројектанта саобраћаја и саобраћајне сигнализације.
4. У оквиру услова за учешће у поступку јавне набавке, под тачком 1.2.1 Кадровски капацитет наведено је да понуђач „**располаже кадровским капацитетом за учешће у поступку предметне јавне набавке** односно да има најмање 7 (седам) радно ангажованих дипломираних инжењера саобраћаја, од којих најмање 3 (три) дипломирана инжењера саобраћаја морају имати најмање по 1 (један) рад из области безбедности друмског саобраћаја објављен у неком од часописа са међународне ISI (SCI) листе часописа“. Радови објављени у неком од часописа са међународне ISI (SCI) листе часописа везују се за нови научни рад и допринос (или унапређење постојећег), који је усмерен ка развоју одређене научне области или научне дисциплине. Захтевање радова са ISI (SCI) листе часописа би требало да подразумева да желите да остварите научни допринос израдом Стратегије, што не стоји, јер израдом локалне Стратегије безбедности саобраћаја се не остварује никакав нови научни допринос. Са друге стране, логично је да се ови радови захтевају од стране експерата који имају научно звање или наставно звање (доктори наука, доценти, научни сарадници, научни саветници, професори и сл.), а не од стране саобраћајних инжењера који у оквиру свог рада нису усмерени на објављивање радова на међународној научној листи часописа. Због тога Вас молимо да нам објасните какав модел је примењен при дефинисању оваквог захтева као? Такође, молимо Вас да нам објасните и какав конкретан додатни допринос у изради Стратегије очекујете од дипломираних инжењера саобраћаја са радом из области безбедности друмског саобраћаја објављеним у неком од часописа са међународне ISI (SCI) листе часописа, а који не може бити остварен и од стране дипломираних инжењера саобраћаја који не поседују тражене редове?

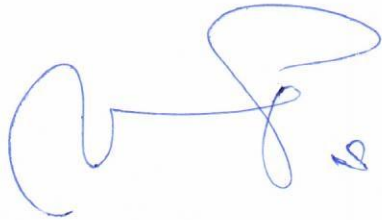
5. У оквиру услова за учешће у поступку јавне набавке, под тачком 1.2.2. **Акредитација** наведено је да је „**потребно да је понуђач основан и акредитован за обављање научно истраживачке делатности**“. Овим условом инсистира се на акредитацији организације која се бави истраживачком делатношћу, стога Вас молимо да нам објасните из ког разлога су овим условом елиминисани „Истраживачко развојни центри“? Посебно имајући у виду да су „Истраживачко развојни центри“ регистровани од стране Министарства науке, просвете и технолошког развоја Републике Србије, као институције или организације опредељене за реализацију примењених истраживања, иновационих и истраживачких пројеката, којима Стратегија безбедности саобраћаја на путевима свакако припада.
6. У оквиру услова за учешће у поступку јавне набавке, под тачком 1.2.2. **Акредитација** наведено је да је „**потребно да је понуђач основан и акредитован за обављање научно истраживачке делатности**“. Овим условом инсистира се на акредитацији организације која се бави истраживачком делатношћу. Имајући у виду да је национална Стратегија безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије за период од 2015. до 2020. године, креирана од стране групе аутора, експерата из бројних области, молим Вас да нам објасните из ког разлога се овим условом инсистира на оваквој врсти установе? Посебно имајући у виду да приликом реализације пројекта израде Стратегије безбедности саобраћаја на путевима Републике Србије, која је основ за израду локалних стратегија, овакав услов није захтеван. Такође, напомињемо, да се услов да пројекат из области безбедности саобраћаја мора да реализује акредитована установа за обављање истраживачко развојне делатности, као и да поједини чланови тима имају радове објављене у међународним научним часописима, никада није захтевао код стручно и финансијски много захтевнијих пројеката, финансираних од стране Светске банке, Европске банке за обнову и развој, фондова Европске уније (IPA, WBIF) и других међународних инвестиционих фондова који улажу у област безбедности саобраћаја у Србији и другим државама. Имајући у виду све претходно наведено, стекли смо утисак да је приликом дефинисања услова за реализацију предметне јавне набавке, Наручилац желео да елиминише одређене потенцијалне понуђаче (или да им отежа могућност испуњавања додатних услова), без оправданих разлога за то, са дефинисањем непотребно захтевних додатних услова, којима се неће подићи квалитет израде и реализације Пројекта.

Одговор наручиоца:

Разматрајући питања понуђача, Комисија за безбедност саобраћаја је сугерисала измену Конкурсне документације број: 404-064/2017-IV-02 у погледу услова.

С, тим у вези извршиће се измена и допуна Конкурсне документације, а сва заинтересована лица су у обавези да припреме и поднесу понуду у складу са извршеном изменама и допунама конкурсне документације јер ће у супротном иста бити одбијена као неприхватљива.

Верица Преда-Службеник за јавне набавке

A handwritten signature in blue ink, consisting of several loops and a final flourish, positioned below the typed name.

