

**СЕКТОР ЗА НАБАВКЕ И ЦЕНТРАЛНА СТОВАРИШТА**

**11000 Београд, Немањина 6**  
e-mail: nabavke.infra@srbrail.rs  
**Број: 24/2020-64**  
**Датум: 10.01 .2020.**

**ПИТАЊА И ОДГОВОРИ БРОЈ 2**

**за јавну набавку–Софтвер и база података за ГИС-1 фаза у отвореном поступку  
јавна набавка број 70/2019**

**Питање број 1**

Одговор на питање бр. 18 је у директној контрадикцији са одговором на питање бр. 16, *f)*, јер ако је заиста циљ овог пројекта „*унапређење система евиденције елемената железничке инфраструктуре*“, тада је снимање LiDAR технологијом из 2010.-2012. године више него задовољавајуће, јер су скоро све железнице на свету (практично без изузетка) за управо ове сврхе („*унапређење система евиденције елемената железничке инфраструктуре*“) управо користиле LiDAR технологију, и ни једну другу, и то из више разлога, а главни је оптималан однос брзине снимања и ширине захвата (појаса снимања), који се обезбеђује LiDAR снимањем из хеликоптера, и квалитета снимања које пружа LiDAR. Насупрот томе, ни једна железница у Европи и свету није користила „*комбинацију сферне фотографије са лидар снимцима*“ са железничког возила, која се овим пројектом тражи, за ове сврхе („*унапређење система евиденције елемената железничке инфраструктуре*“). За то не постоји никакво оправдање.

Даље у одговору на питање бр. 16, *f)*); „*Са стручне стране, уређаји који комбинују сферне фотографије са лидар снимцима дају неупоредиво више информација од само лидар мерења. На пример, утврђивање актуелног стања снимљеног елемента инфраструктуре приказом фотографије истог директно из централне или мобилне апликације гео-информационог система, са било ког корисничког уређаја или рачунара, што са лидар снимком није могуће*“. Наиме, LiDAR снимањем извршеним 2010.-2012. године, поред стандардног „облака тачака“ из LiDAR система, испоручени су и видео снимци и фото снимци високе резолуције, управо за сврхе „*унапређења система евиденције елемената железничке инфраструктуре*“, по методологији како се то ради на свим железницама у свету. Из тих снимака се такође могу директно извући информације о стању свих елемената железничке инфраструктуре, и то у значајно ширем појасу, него снимањем које се намерава обавити овим пројектом.

**Одговор на питање број 1**

Наручилац не уочава контрадикторност у претходним одговорима 16*f)* и 18.

Дати одговори конзистентно наводе да снимак који је направљен у периоду 2010-2012 године није ни у каквој вези са овом набавком и пројектом, а пре свега јер се стање инфраструктуре у периоду од 10 година променило.

Такође, као што је наведено у претходном одговору на питање број 13, тачка 5:

*Из лидар снимка и сферних фотографија, комбиновано, се очекује прикупљање минималног сета података који је дефинисан конкурсном документацијом. Дигитална сферна фотографија пре свега треба да послужи за бојење дигиталног облака тачака, а и као додатна информација приликом прикупљања просторних података. Такође, дигиталне сферне фотографије ће се користити и за употребу у свим сегментима гео-информационог система у процесу управљања инфраструктуром.*

Такође, конкурсном документацијом је и захтевано снимање коришћењем лидар технологије, само не из хеликоптера, него са земље. Наручилац сматра да је за потребе прикупљања сета података који је наведен у конкурсној документацији, а у складу са Чланом 9 ЗЈН и начелима ефикасности и економичности, који налаже да је Наручилац дужан да у поступку јавне набавке прибави добра, услуге или радове одговарајућег квалитета имајући у виду сврху намену и вредност јавне набавке, далеко ефикасније и економичније користити снимање са земље, коришћењем шинског возила Наручиоца и друмског возила Понуђача, него користити снимање коришћењем хеликоптера Понуђача.

Као што је на више места истакнуто, основни циљ пројекта имплементације гео-информационог система је прикупљање сета података наведеног у конкурсној документацији а за потребе унапређења система евиденције елемената железничке инфраструктуре и обезбеђење квалитетног извора информација свим корисницима система за потребе управљања свим видовима инфраструктуре, а наведен је на страни 5 конкурсне документације: „Пројекат имплементације гео-информационог система за управљање железничком инфраструктуром реализује се, као пилот пројекат на деоници пруге Раковица-Корман, а у циљу унапређења система евиденције елемената железничке инфраструктуре и обезбеђивања квалитетног извора информација корисницима, а за потребе управљања свим видовима инфраструктуре у предузећу „Инфраструктура Железнице Србије“ а.д.“

С обзиром да је Наручилац, као железничко предузеће, поседује велики број стручњака из предметне области, апсолутно има компетенције да дефинише своје потребе, и најбољи начин за реализацију истих.

## **Питање број 2**

Молимо вас да нам дефинишете које су то препоруке струке да се ови снимци праве сваких 1-2 година, а нарочито са технологијом која је предвиђена. Питање се односи на одговор комисије на питање 16 f)

## **Одговор на питање број 2**

Као што је наведено у претходним одговорима, јасно је и предвидиво да се стање сваке инфраструктуре и околности у одређеном временском периоду мења: што као последица реконструкција, редовног или ванредног одржавања, додавања нових елемената инфраструктуре, што као последица измена законског оквира и правилника, што природним изменама на терену и у околини предметне инфраструктуре, што

околним грађевинским и другим радовима који нису у власништву Наручиоца итд. Из тог разлога, а у складу са правилима и добрим праксама које налаже саобраћајна струка у својим деловима где се бави безбедношћу у саобраћају, неопходно је одржавати ажурним стање и податке о инфраструктури у што краћим периодима, а свакако значајно краћим од 10 година.

### **Питање број 3**

У одговору на питање број 14 се по први пут спомиње део тима Наручиоца који ће радити на реализацији пројекта. Овај тим се не спомиње у Конкурсној документацији. Читајући одговоре на питање број 14 уважавамо процену Наручиоца везане за део питања под **б)** везано за инжењера електротехнике, али овде морамо да напоменемо да осим као што смо већ напоменули да постоји већи број стручњака са квалификацијама и вокацијама које би могле да одговоре више него адекватно на захтеве предметног задатка, желели би смо и да напоменемо да се по акредитацији Универзитета у Београду матичност за Гео-информационе системе налази на Географском факултету, али а само програмирање је акредитовано на најмање 4 факултета Универзитета у Београду, а постоји и на осталим Универзитетима у Републици Србији и приватним и државним. Ограничавање на овај захтев не постиже сигурнију и поузданију имплементацију решења, већ иде у правцу ограничења конкуренције, за које не постоји довољна логичка веза са предметом набавке. Уколико наручилац жели сигурну и поуздану имплементацију решења предлагемо да се у кадровски капацитет убаци захтев за особама који могу личним референцама доказати искуство и пословни успех у имплементацији ових решења, наравно без да су обавезно инжењери електротехнике.

### **Одговор на питање број 3**

Наручилац поседује стручне тимове неопходне како за функционисање саме организације, тако и за извођење свих пројеката из свог домена. За успешну реализацију сваког пројекта и сваке набавке неопходна је сарадња две стране: одабраног Понуђача и Наручиоца, те је Наручилац обавезан да именује тим за имплементацију, како овог, тако и било ког другог пројекта. За сваки пројекат Наручилац пажљиво анализира и планира сопствене ресурсе, и у складу са тим планира и неопходне ресурсе које треба да обезбеде остали учесници у пројектима.

Као што је одговорено у одговору на питање број 14:

*Предмет дела ове набавке који се односи на софтверско решење, не односи се на софтверско програмирање већ на испоруку лиценци и имплементацију гео-информационог система, а процена Наручиоца је да, због обухвата сектора и инфраструктуре, чији је интегрални део и инфраструктура сектора за електротехничке послове, инжењери електротехнике са потребним познавањем софтверског решења које је део понуде јесу оптималан и неопходан избор како за разумевање проблема и потреба Наручиоца тако и за сигурну и поуздану имплементацију решења.*

Из наведеног одговора се јасно види да предмет понуде није програмирање, те у складу са тим Наручилац се није бавио оваквим типом кадровских капацитета и није јасна констатација о акредитованим факултетима из области програмирања, у питању број 3.

Наручилац је јасно и недвосмислено објаснио разлог потребе за траженим кадровским капацитетом, а такође наручилац је оставио Понуђачу могућност да као стално запослене или на други (уговор о делу, уговор о привременим и повременим пословима и др.) начин ангажује и обезбеди тражене кадрове.

Тakoђе, напомињемо да су наведене искључиво минимални кадровски капацитети, те је Понуђач свакако слободан и добродошао да у тим укључи и особе које могу личним референцама доказати искуство и пословни успех у имплементацији ових решења, без обзира да ли су инжењери електротехнике или не.

#### **Питање број 4**

Које ће бити активности у оквиру пројекта које ће извршавати тим Наручиоца? Који ће бити састав тима Наручиоца? Које су обавезе тима наручиоца у оквиру реализације овог посла?

#### **Одговор на питање број 4**

Наручилац поседује стручне тимове неопходне како за функционисање саме организације, тако и за извођење свих пројеката из свог домена. За успешну реализацију сваког пројекта и сваке набавке неопходна је сарадња две стране: одабраног Понуђача и Наручиоца, те је Наручилац обавезан да именује тим за имплементацију, како овог, тако и било ког другог пројекта.

Као што је у конкурсној документацији, у опису „Фазе 2: Израда детаљне функционално-техничке спецификације, методологије ГИС система железнице, детаљног плана имплементације и расподеле пројектних задужења пројекта“, на страни 7 наведено, у току те фазе пројекта ће се вршити израда детаљног пројектног плана и расподела пројектних задужења тимова Наручиоца и одабраног Понуђача. У фази припреме пројекта и израде конкурсне документације учествовали су представници из сектора за Грађевинске Послове, Електро-техничке послове и Информационе технологије.

#### **Питање број 5**

У вашем одговору на питање број 16, везано за референце којима се доказује пословни капацитет, остајете при захтеву да референце морају бити са територије Републике Србије. Једини пројекат који је рађен на овакав начин и са технологијом предвиђеном у конкурсној документацији је рађен за ЈП „Путеви Србије“. Постоји још један који је рађен за железницу ТЕНТ, али дужина те пруге није већа од 100 км. Ова технологија се користи у свету успешно као што сте навели већ преко 10 година, али није коришћена у Републици Србији. Сматрамо да не постоје специфичности на предметној деоници које су јединствене у свету, до те мере да постоји захтев да извођач мора да има референцу директно везану за Републику Србију. Исто се односи на мерење ретрофлексције која се ради по стандардима који важе у свету. Начин на који је конкурсна документација изричита у овом погледу чини конкуренцију сведеном на једног понуђача, што је у супротности са начелима Закона о јавним набавкама.

#### **Одговор на питање број 5:**

Нетачна је информација наведена у Питању број 5 која наводи да је једина одговарајућа референца она реализована за потребе „ЈП Путеви Србије“. На основу

увида у јавно доступне информације и документацију претходно реализованих набавки на Порталу Јавних Набавки, Управе за јавне набавке Републике Србије, могу се пронаћи информације о уговарању и реализацији значајно већег броја пројеката на територији Републике Србије који у потпуности одговарају захтевима наведеним за стручне референце наведене у конкурсној документацији, а поред ЈП ПUTEВИ Србије, ту су и наручиоци Републичка дирекција за путеве, стране фирме које су учествовале у пројектовању и изградњи саобраћајне инфраструктуре у Србији, секретаријати за саобраћај локалних самоуправа и многи други. Исти одговор се односи и на констатацију везану за мерење ретрорефлексије, само је још шири, обимнији и већи списак Наручилаца који су уговарали и изводили активност мерења ретрорефлексије саобраћајне сигнализације, јер је ретрорефлексија једна од најбитнијих безбедносних карактеристика саобраћајне сигнализације у сваком виду саобраћаја. Како се ради о пројекту чији резултати у великој мери утичу на безбедносне аспекте управљања саобраћајем и морају се реализовати у складу са законима и другом регулативом везаном за безбедност саобраћаја у Републици Србији, Наручилац сматра да је за адекватну и квалитетну имплементацију предметне набавке неопходно да Понуђач има адекватно и доказано искуство са свим законским и стручним правилницима и специфичностима у Републици Србији.

Комисија за јавну набавку