



משרד התחבורה
התשתיות הלאומיות
והבטיחות בדרכים

רח' בנק ישראל 5 בנין ג'נרי A
ת.ד 867 ירושלים
טלפון : 02-6663336
פקס : 02-6663337

ד' בתמוז תשע"ג
12.06.2013

**מכרז 17/12 למתן שירותי בקרה תפעולית על פעילות מפעילי תחבורה ציבורית
בענף האוטובוסים - תשובות לשאלות הבהרה**

להלן תשובות לשאלות הבהרה שהועלו בכנס מציעים ולשאלות שנשלחו בכתב על ידי המציעים
למכרז הנדון :

**תשומת לב המציעים כי בעקבות השאלות צורף נספח ב' חדש.
יש להגיש הצעת המחיר על פי נספח ב' שצורף למסמך זה בלבד.**

מס'	פרק	מס' סעיף	שאלה	תשובה
(1)	א'	5.8.5, 26.15 נספח כ"ג	עפ"י סעיפים 3.8.4 לתנאים הכלליים אשר צורפו במסגרת הליך שאלות הבהרה (סעיף 5.8.5 למסמכים המקוריים, וכן סעיף 26.15 ונספח כ"ג) - המציע נדרש לצרף אישור רו"ח ביחס למחזור פעילות, ואילו האישור שצורף בפועל במסגרת מסמכי התשובות לשאלות הבהרה זה אישור רו"ח למחזור כספי כללי (חרף המלל המצוי בכותרת). לפיכך, מבוקש לשלוח נספח כ"ג מתוקן, בהתאם לנוסח שסוכם בין לשכת רו"ח לבין החשכ"ל ביחס למחזור כספי לתחום פעילות, המובא להלן, כשהוא מודפס על גבי נייר לוגו של חברת רו"ח. תאריך: _____ לכבוד חברת _____ (המציע)	אין שינוי בנספח כ"ג שצורף למסמך התשובות לשאלות הבהרה שפורסמו ביום 20.05.2013. ראה לעניין זה סעיף ד' בנספח וכן בהערות כי הנספח יודפס על נייר לוגו של משרד הרו"ח. יובהר כי הנספח שונה בהתאם לסעיף 4.2.1 להוראת תכ"ס 7.24.1 ובכלל זה הותאם אחד לאחד ל-ט.1.1.7.24.1.
			<u>הנדון : מחזור כספי של תחום פעילות (או כל מידע אחר הנדרש כדוגמת מספר לקוחות, היקף ייצור וכו') לכל אחת מהשנים שנסתיימו ביום 31.12.20xx וביום _____</u> אנו משרד רו"ח _____, רואי החשבון המבקר של _____ (להלן "המציע") (החברה המגישה הצעה למכרז _____), מאשר/ת כי ביקרנו את ההצהרה של המציע בדבר _____ (בהתאם לדרישות המכרז) הכלולה בהצעה למכרז	



משרד התחבורה
התשתיות הלאומיות
והבטיחות בדרכים

	<p>של המציע המתייחסת לתאריכים (1) המצורפת בזאת ומסומנת בחותמת משרדנו לשם זיהוי בלבד. הצהרה זו הינה באחריות ההנהלה של המציע. אחריותנו היא לחוות דעה על ההצהרה בהתבסס על ביקורתנו. ערכנו את ביקורתנו בהתאם לתקני ביקורת מקובלים בישראל ונקטנו את אותם נהלי ביקורת אשר ראינו אותם כדרושים לפי הנסיבות. הביקורת בוצעה במטרה להשיג מידה סבירה של בטחון שאין בהצהרה הנ"ל הצגה מוטעית מהותית. ביקורת כוללת בדיקה מדגמית של ראיות התומכות בסכומים ובמידע שבהצהרה. ביקורת כוללת גם בחינה של כללי החשבונאות שיושמו ושל האומדנים המשמעותיים שנעשו על ידי ההנהלה של המציע וכן הערכת נאותות ההצגה בהצהרה בכללותה. אנו סבורים שביקורתנו מספקת בסיס נאות לחוות דעתנו. לדעתנו, ההצהרה בדבר _____ משקפת באופן נאות מכל הבחינות המהותיות את המפורט בה וזאת בהתאם לרשומות עליהם התבססה.</p> <p style="text-align: center;">_____</p> <p style="text-align: center;">רואי חשבון</p>			
<p>ראה התשובה לשאלה 17 במסמך התשובות שפורסם ביום 20.05.2013.</p>	<p>נבקש כי הדרישה להעסקה במשך כל תקופת ההתקשרות תהיה כפופה להוראות סעיפים 10.1.5, 10.2.5, 10.3.4, 10.4.4, ולהתייחסותנו לסעיף 10.1.3 להלן.</p>	<p>6.4.1, 26.17</p>	<p>א'</p>	<p>(2)</p>
<p>ראה תשובה לשאלה 33 במסמך התשובות שפורסם ביום 20.05.2013.</p>	<p>1. "שביעות רצון (המלאה) של הממונה/המשרד" הינו קריטריון סובייקטיבי לחלוטין אשר מטבע הדברים יקשה על המציע להיערך לו או לתמחר אותו. לפיכך, נבקש לקבוע כי "שביעות רצון" משמעה עמידת המציע בהתחייבויותיו עפ"י המכרז על נספחיו. האמור רלבנטי גם לסעיפים 6.6 ו- 8 להסכם.</p> <p>2. נבקש לקבוע כי בטרם ביטול הזכייה תימסר למציע הודעה בכתב עם מתן שהות סבירה לתיקון הטעון תיקון. בכלל זה, נבקש לקבוע כי חילוט ערבות ההצעה, כולה או חלקה, ייעשה בכפוף למתן הודעה בת 30 יום מראש ובכתב למציע. האמור רלבנטי גם לסעיפים 19.8 ו- 24.4 למסמכי המכרז להלן.</p>	<p>6.3.2</p>	<p>א'</p>	<p>(3)</p>
<p>אין שינוי במסמכי המכרז.</p>	<p>מנהל הפרויקט ניסיון בכפוף לתנאי הסף לעניין ניסיון מנהל הפרויקט, נבקש כי יינתן ציון מלא למנהל אשר הינו בעל</p>	<p>21</p>		<p>(4)</p>



משרד התחבורה
התשתיות הלאומיות
והבטיחות בדרכים

	ניסיון של 5 שנים.			
ראה תשובה לשאלה 72 במסמך התשובות שפורסם ביום 20.05.2013.	אנו סבורים כי מתן פטור גורף מאחריות למשרד, שעה שהוא אחראי עפ"י דין לנזקים מסוימים (כדוגמת נזקי גוף או רכוש) אינה סבירה. לפיכך, נבקש למחוק את המילה "בלבד".	23.3, 23.5	ג'	(5)
ראה תשובה לשאלה 74 במסמך התשובות שפורסם ביום 20.05.2013.	לא ברור איזה "אישור עדכני לעניין התאגדות" נדרש לצרף, בפרט כאשר לא נדרש פירוט כזה בנספח י"ב. נבקש כי האישור לעניין התאגדות יהיה נוסח אישור עו"ד המצוי בנספח י"ב. לחלופין, נודה על קבלת אישורכם כי העתק נאמן למקור של תעודת ההתאגדות עונה על דרישות הסעיף לעניין התאגדות.	26.3	ד'	(6)
מאושר. להלן נוסח הסעיף החדש: "36.6. לצורך בדיקת קיומו של חשש לניגוד עניינים או ניגוד עניינים, יצרף המציע להצעתו רשימה מעודכנת המכילה את רשימת השירותים ו/או העבודות המבוצעות על ידו ופירוט ביחס לכל אדם או גוף עבורם מבוצעים עבודה או שירות כאמור (להלן: "רשימת הלקוחות"). הכוונה בסעיף זה היא לשירותים ו/או לעבודות בתחומי התחבורה בין שבמישרין ובין שבעקיפין. כן יצרף פירוט כל החברות אשר בשליטה ו/או שותפות של אחד או יותר מבעלי מניותיה ככל שאלו נוגעים לתחום התחבורה במישרין או בעקיפין."	אנא אשרו כי פירוט כל החברות אשר בשליטה ו/או שותפות של אחד או יותר מבעלי העניין שבמציע תהא רק בגין החברות ו/או השותפויות המבצעות עבודות או שירותים בתחומי התחבורה. מכיוון שחלק מבעלי העניין הינם אנשים פרטיים השותפים בעסקיהם בחברות ו/או שותפויות רבות אשר אינן נוגעות כלל לתחום התחבורה ולענף האוטובוסים בפרט, חשיפת פרטי אחזקתם ושותפויותיהם הינה מידע פרטי אשר חשיפתו אינה הכרחית ולכן נודה לאישור כי הפירוט הינו אך ורק בגין החברות ו/או השותפויות בתחום התחבורה.	36.6		(7)
ראה תשובה לשאלה 92 במסמך התשובות שפורסם ביום 20.05.2013.	1. פסקה ראשונה – מוצע להחליף את המילים: "לטובתו ולטובת...ולהציגם" במילים: ולהציג אישור עריכת ביטוחים בגינם". 2. סעיף 37.1.2 – מוצע למחוק את המילה: "(שנה)". 3. סעיף 37.2.2 - מוצע למחוק את המילה: "(שנה)". 4. סעיף 37.3.1-מוצע להוסיף לאחר המילים: "את אחריותו המקצועית" את המילים: "על פי דין". 5. סעיף 37.3.3 – מוצע להחליף את המילה: "ולשנה" במילים: "ולתקופת הביטוח". 6. סעיף 37.3.4 – מוצע להוסיף את המילה: "אופציה ל..." לפני המילים: "הארכת תקופת	13, 37 בהסכם	ו'	(8)



משרד התחבורה
התשתיות הלאומיות
והבטיחות בדרכים

	<p>הגילוי".</p> <p>7. סעיף 37.3.4 – מוצע להוסיף את המילים: "אולם הפוליסה לא תחול על חבות מדינת ישראל – משרד התחבורה, התשתיות הלאומיות והבטיחות בדרכים כלפי הספק".</p> <p>8. סעיף 37.4.1.1 – מוצע להוסיף את המילים: "בגין מעשי ומחדלי הספק ולעניין פוליסת חבות מעבידים, היה ויחשבו למעבידים של מי מעובדי הספק</p>			
<p>ראה תשובה לשאלה 94 במסמך התשובות שפורסם ביום 20.05.2013.</p>	<p>1. נבקש למחוק אתה מילים "מלאה ובלעדית" ולרשום במקומן "עפ"י דין"; נבקש למחוק את המילים "במישרין או בעקיפין".</p> <p>2. נבקש למחוק את המילים "בגין אי מתן השירות". במצב בו הזוכה אינו מספק את השירותים כתוצאה מכך שלא הוזמנו ע"י המשרד אין כל הצדקה לחייב את הזוכה באחריות לנזקים. הזוכה יכול לשאת באחריות למעשה או מחדל שבוצעו בניגוד לדין, ולא מעבר לכך.</p> <p>3. נבקש להוסיף, כמקובל, הוראות בדבר הגבלת אחריות הזוכה, לפיהן על אף האמור בכל מקום אחר, הזוכה ו/או מי מטעמו יישא באחריות לנזק ישיר בלבד ולא יישא באחריות לכל נזק עקיף, תוצאתי, מיוחד או עונשי שייגרם למשרד ו/או לצד שלישי כלשהו, לרבות אובדן הכנסה, אובדן נתונים, אובדן נתונים, שחזור תוכנות ו/או עלויות השבתה, הפסד רווח ו/או פגיעה במוניטין. בכל מקרה, גבול אחריות הזוכה לפיצוי בגין נזקים כלשהם, לא יעלה על תקרה כוללת ומצטברת של סך התמורה ששולמה לספק על פי ההסכם במהלך 12 החודשים אשר קדמו לתביעה. הגבלות האחריות כאמור תחולנה לגבי כל תביעה מכל סוג שהוא, תהא עילתה אשר תהא, בין חוזית, בין נזיקית ובין אחרת. האמור רלבנטי גם לסעיף 14.3 להסכם.</p> <p>4. נבקש לקבוע כי חובת הפיצוי תחול רק ביחס לנזקים שהוכחו. שהזוכה אחראי להסכם עפ"י דין, והוכחו. באשר לחובת השיפוי – נבקש לקבוע כי זו תיכנס לתוקפה עם מתן פס"ד חלוט של ערכאה שיפוטית מוסמכת, ובלבד שהמשרד יודיע לזוכה באופן מיידי על כל תביעה ו/או דרישה כאמור, יעביר לזוכה את השליטה הבלעדית בניהול ההגנה ו/או מו"מ לפשרה, יסייע לזוכה ככל שנדרש על ידו באופן סביר ולא יתפשר בכל תביעה ו/או דרישה כאמור ללא קבלת הסכמת הזוכה לכך בכתב. האמור רלבנטי לסעיף 14.4 להסכם.</p>	<p>39</p>	<p>ו'</p>	<p>(9)</p>



משרד התחבורה
התשתיות הלאומיות
והבטיחות בדרכים

נספח א' – דוגמת חוזה			
ראה תשובה לשאלה 96 במסמך התשובות שפורסם ביום 20.05.2013.	1. נבקש להוסיף בסיפא "ובלבד שאינם עומדים בסתירה להוראות הסכם זה". עוד נבקש לקבוע כי במקרה שבו המבצע יידרש לביצוע הנחיה ע"י הממשלה ו/או הממונה ו/או מי מטעמם אשר לפי שיקול דעתו אין לבצעה והתריע על כך בכתב, והממשלה ו/או מי מטעמה (לרבות הממונה) עמדו על ביצועה, המבצע לא יישא באחריות לתוצאות או השלכות הביצוע ההנחיה על ידי הזוכה. האמור רלבנטי גם לסעיפים 8, 14.2, 14.3 להלן. 2. כל שינוי בתכולת העבודה ייעשה עפ"י נוהל שינויים, בתמורה נוספת.	7.2	(10)
ראה תשובה לשאלה 97 במסמך התשובות שפורסם ביום 20.05.2013.	לאחר המילים "העבודות הדרושות" וכן "מעולה שלה" נבקש להוסיף "כמפורט בהסכם זה".	7.5	(11)
ראה תשובה לשאלה 98 במסמך התשובות שפורסם ביום 20.05.2013.	נבקש למחוק סעיף זה, המנוסח בצורה גורפת וחורג מהגדרת השירותים המבצע יפעל בהתאם להוראות הסכם זה. דרישות ההסכם באשר לביצוע השירותים ברורות, ואין כל צורך לערב דרישות נוספות שיבוצעו ע"י מומחה.	7.8	(12)
ראה תשובה לשאלה 99 במסמך התשובות שפורסם ביום 20.05.2013.	נבקש למחוק את המילה "הבלעדית". ראו לעניין זה התייחסותנו לסעיף 7.2 לעיל.	8	(13)
ראה תשובה לשאלה 100 במסמך התשובות שפורסם ביום 20.05.2013.	המבצע הינו חברה ציבורית אשר מניוניה נסחרות בבורסה לניירות ערך ולפיכך אין לו שליטה על העברת הבעלות במניות המבצע. כמו כן – התנאי האמור לעיל מהווה למעשה הגבלה על בעל השליטה המבצע מלעשות עסקאות במניות המבצע, וזוהי הגבלה שאיננה סבירה בנסיבות העניין. נבקשכם לשקול שנית את דרישתכם בעניין זה ולבטל את סעיף 12 להסכם. לחלופין, ניתן לקבוע כי במצב כזה תהא הממשלה רשאית לבטל את ההסכם עם המבצע, כסעד יחיד ובלעדי, ומבלי שהדבר יהווה הפרה מצד המבצע.	12, 25.3.3	(14)
ראה תשובה לשאלה 101 במסמך התשובות שפורסם ביום 20.05.2013.	נבקש למחוק את המילים "בלבד", ולאחר המילים "ייהיה אחראי" נבקש להוסיף "עפ"י דין".	14.1	(15)
ראה תשובה לשאלה 102 במסמך התשובות שפורסם ביום 20.05.2013.	1. נבקש לקבוע כי חובת הפיצוי תחול רק על נזקים שהוכחו, ואשר המבצע אחראי להם עפ"י דין. 2. לאחר המילים "כתוצאה מביצוע" נבקש להוסיף "מעשה או מחדל בניגוד לדין". לעניין זה ראו התייחסותנו לסעיף 7.2 לעיל.	14.2	(16)
ראה תשובה לשאלה 103 במסמך התשובות שפורסם ביום 20.05.2013.	1. נבקש למחוק את המילה "מלאה" ולרשום במקומה "עפ"י דין";	14.3	(17)



משרד התחבורה
התשתיות הלאומיות
והבטיחות בדרכים

	2. לאחר המילים "מעשה או מחדל" נבקש להוסיף "שבוצעו בניגוד לדין". לעניין זה ראו התייחסותנו לסעיף 7.2 לעיל. 3. לאחר המילים "ו/או עובדיה" נבקש להוסיף "ו/או ככל שהממשלה אחראית לו עפ"י דין".			
ראה תשובה לשאלה 104 במסמך התשובות שפורסם ביום 20.05.2013.	נבקש למחוק את המילים "ושכר טרחת עו"ד". ובמקומן נבקש להוסיף "כתוצאה מפס"ד חלוט של ערכאה שיפוטית מוסמכת. לעניין זה ראו התייחסותנו לסעיף 39 למסמכי המכרז.	14.4		(18)
ראה תשובה לשאלה 105 במסמך התשובות שפורסם ביום 20.05.2013.	נבקש להוסיף לסעיף זה את החריגים המקובלים לחובת הסודיות. ראו לעניין זה התייחסותנו לסעיף 1 לנספח י"א.	15.2		(19)
ראה תשובה לשאלה 106 במסמך התשובות שפורסם ביום 20.05.2013.	נבקש כי חובת הסודיות תחול במהלך תקופת ההתקשרות ו- 3 שנים לאחר מכן.	15.3		(20)
ראה תשובה לשאלה 108 במסמך התשובות שפורסם ביום 20.05.2013.	בכל מקרה נבקש לקבוע כי ביטול ההסכם יעשה לאחר התראה בכתב, ובמקרה של אי המצאת נסח – בכפוף למתן אפשרות סבירה לתיקון הטעון תיקון בטרם הפעלת הסנקציה.	19		(21)
ראה תשובה לשאלה 111 במסמך התשובות שפורסם ביום 20.05.2013.	נבקש לקבוע כי קיזוז ייעשה בכפוף למתן הודעה מראש ובכתב של 7 ימים לספק, ובכל מקרה הסכומים שיקוזזו יהיו קצובים ויקוזזו מהסכומים המגיעים לספק עפ"י חוזה זה בלבד.	24		(22)
ראה תשובה לשאלה 112 במסמך התשובות שפורסם ביום 20.05.2013.	נבקש למחוק סעיף זה כיוון שמשמעותו, בפועל, היא מתן ערבות ללא הגבלה – ואין לכך הצדקה.	25.5		(23)
ראה תשובה לשאלה 113 במסמך התשובות שפורסם ביום 20.05.2013.	לעניין השיפוי – ראו התייחסותנו לסעיף 3.42 למסמכי המכרז לעיל. כמו כן, נבקש למחוק את המילה "מלא"; וכן את המילים "בתוספת כל הוצאותיה לרבות הוצאות משפטיות ושכ"ט עו"ד שיהיו לה בקשר לתביעה בגין האמור". מאחר והמבצע הוא הגורם שמנהל את ההגנה – לא אמורות להיות משרד הוצאות כלשהן.	26		(24)
ראה תשובה לשאלה 114 במסמך התשובות שפורסם ביום 20.05.2013.	נבקש לקבוע כי במקרה של ביצוע עצמי הספק יישא בהוצאות העודפות בלבד על אלה שהיו אמורות להיות משולמות לו בגין ביצוע אותה עבודה, בגבולות תקרת האחריות המבוקשת לעיל.	28		(25)
נספח ב' למכרז – הצעת מחיר				
1. ראה תשובה לשאלה 115 במסמך התשובות שפורסם ביום 20.05.2103 וכן הבהרה מספר 4 בדיסק שחולק בכנס המציעים מיום 02.06.2013. 2. השאלה אינה ברורה. עם זאת יצוין כי לא קיימת נסיעה ללא קיומן של שתי	1. מבדיקת הקבצים מהאתר (GTFS) נמצאו מספר טעויות בשיוך הקווים: א. קווי ביתר עילית רשומים תחת מפעיל קווים (מפעיל 18) אך בפועל מבוצעים ע"י חבי עילית (מפעיל 11) באשכול 4 - נבקש להבהיר אילו קווים נמצאים תחת כל אשכול. ב. קיימת כפילות ואי בהירות בחלוקת			(26)



משרד התחבורה
התשתיות הלאומיות
והבטיחות בדרכים

<p>תחנות לפחות (יציאה וסיום). 3. השאלה אינה ברורה. 4. מאושר עבור אשכולות 13,14 בלבד (ירשם בנספח ב' בטבלה א' אפס). יובהר, כי בסופו של יום בהפעלת אחד האשכולות האמורים יבוצע התשלום על סמך הצעת המחיר בטבלה ב' של נספח ב'. אשכול 23 (אשדוד של חברת קונקס) הינו אשכול פעיל ונתוני הרישוי מעודכנים בקבצי ה-GTFS. 5. אשכול רהט המופעל ע"י חברת נרקיס גל הינו אשכול פעיל ויש לתמחרו בהתאם לקריטריונים במכרז זה. ראה עוד בעניין זה נספח ב' המתוקן המצורף לסוף מסמך זה. 6. השאלה לא ברורה ובכלל זה מהו "אשכול אקסל". באשר לאשכול ביתר עילית יש להגיש ההצעה במסגרת טבלה א' לנספח ב' (מספר סידורי 4). אשכול ביתר עילית אינו אשכול מרכז. אשכול מרכזו הנו אשכול מספר 15 בטבלה א' לנספח ב' – "אונו - פתח תקוה". 7. כן. האשכול המופיע בטבלה א' בנספח ב', הצעת המחיר, כאשכול מס' 1 הוא האשכול המופיע בקובץ שיוך הקווים לאשכולות מיום 30.1.13 כאשכול מס' 203. 8. כן. האשכול המופיע בטבלה א' בנספח הצעת המחיר כאשכול מס' 2 הוא האשכול המופיע בקובץ שיוך הקווים לאשכולות מיום 30.1.13 כאשכול מס' 157. 9. כן. האשכול המופיע בטבלה א' בנספח הצעת המחיר כאשכול מס' 23 הוא האשכול המופיע בקובץ שיוך הקווים לאשכולות מיום 30.1.13 כאשכול מס'</p>	<p>הקווים באשכול 41, אשכול 71 ואשכול 53 - נבקש להבהיר אילו קווים נמצאים תחת כל אשכול. ג. מניתוח מספר הקווים, המסלולים והחלופות תחת המפעילים אגד (3), אגד תעבורה (4), דן (5) וקונקס (17) הינו גדול מאוד (סה"כ כ- 1,200 קווים וכ- 4,000 חלופות) - לאור היקפים אלו נבקש לקבל פירוט של ה-route_id בכל אשכול מכיוון שלא קיימת אפשרות לבדוק את ההיקפים מהקבצים שסופקו. 2. נבקש מעורכי המכרז להבהיר האם במידה נסיעה (trip_id) בלי אף עצירה (לא מופיעה בקובץ stop_times) נחשבת שהתבצעה? 3. האם במניין הנסיעות השבועיות נכללות גם services ללא route? 4. בהמשך לכנס הספקים נבקשם לאשר שהמחיר אשר יירשם בטבלאות בנספח ב (החדש) עבור אשכולות שעבורן אין נתונים בקבצי ה-GTFS (13,14,23) יהיה 0. 5. אשכול רהט אשר פורסם בקובץ שיוך קווים לאשכולות בתאריך 30.1.2013 לא מופיע בנספח זה, האם נדרש לתמחרו? 6. אשכול ביתר עילית מוגדר בקובץ שפורסם כשני אשכולות שונים ("אשכול אקסל"), נבקש להבהיר האם נדרש להגיש את הצעתנו אליו במסגרת אשכול 4 ("אשכול מרכז"). 7. נבקש להבהיר האם האשכול שמופיע במכרז כמספר 1 זהה לאשכול שמופיע בקובץ האקסל כמספר 203. 8. נבקש להבהיר האם האשכול שמופיע במכרז כמספר 2 זהה לאשכול שמופיע בקובץ האקסל כמספר 157. 9. נבקש להבהיר האם האשכול שמופיע במכרז כמספר 23 זהה לאשכול שמופיע בקובץ האקסל כמספר 158.</p>	
--	---	--



משרד התחבורה
התשתיות הלאומיות
והבטיחות בדרכים

158.				
<p>אין כל קשר בין בקרה לאורך מסלול הנסיעה (קבוצה 3) ובקרה על מתקני תשתית (קבוצה 6).</p> <p>בטבלה א' יש לנקוב בעלות הנדרשת עבור חצי יום בקרה במתקני תשתית, כלומר בקרה במתקני תחבורה ציבורית בלבד כגון תחנות מרכזיות, מסופים, עמדות שירות, כרטיס חכם, שירות אלקטרוני וכו'. אין המדובר בבקרה בתחנות במסלול נסיעה. יובא בחשבון כי לצורך ביצוע בקרה זאת נדרש רכב.</p>	<p>בקרה 6: בקרה על מתקני תשתיות (סעיף 6.1 בנספח י"ח) שונה מבקרה על תחנות לאורך מסלול (סעיף 6.2 בנספח י"ח).</p> <p>לאיזו בקרה בודדת אחת יש להתייחס: לבקרה על מתקן תשתיות (6.1)? לבקרה על תחנות לאורך המסלול (6.2)? ביחד? לפי אשכול? אחרת?</p>	טבלה א'1		(27)
<p>בשורה זו מתבקשים המציעים לנקוב בעלות הנדרשת לביצוע חצי יום בקרה בתחנת המוצא.</p>	<p>בשורה של "מחיר מוצע ליום בקרה בתחנה מוצא" – למה מתייחס התמחור בתא - האם הכוונה לבקרה אחת (חצי יום עבודת התח"צ כהגדרתה בתשובות לספקים)? או האם הכוונה ל 4 בקרות (בנות חצי יום עבודת התח"צ)? מה ההגדרה מבחינת המשרד ל"יום בקרה"?</p>	טבלה ג		(28)
<p>הוראות ההצמדה קבועות בהוראות תכ"ס 7.17.2 ובהתאם גם בסעיפים 17.7, 17.8 ו-17.9 למפרט המכרז.</p> <p>סעיף 8 ו-9 יימחקו ובמקומם יבוא: "המחירים יהיו צמודים למדד המחירים לצרכן כקבוע בסעיפים 17.7-17.9 למסמכי המכרז."</p>	<p>בסוף סעיף 8 כתוב על ההצמדה: ..בתום 18 חודשים מהמועד האחרון להגשת הצעות.</p> <p>בסעיף 9 כתוב: " .. יעלה לכדי 4% ממועד החתימה על הסכם זה".</p> <p>במקרה בו יפעל סעיף 9, הזוכה נדרש לספוג אינפלציה בלתי מוגבלת שבין מועד הגשת ההצעה למועד החתימה על הסכם.</p> <p>האם סעיף 9 לא צריך להיות מהמועד האחרון להגשת הצעות?</p> <p>יתכן שבפעם הראשונה שהמדד יעבור את ה- 4% הוא יגיע ל- 5%, 6% או יותר (סביר שהמדד יחצה את ה- 4% דווקא בקפיצות הגדולות). האם אפשר להגביל את הסיכון שעל הזוכה לקחת?</p>	9	הצעת מחיר נספח ב' למכרז	(29)
<p>נא ראה התשובה לשאלה מס' 27 שדלעיל.</p>	<p>בטבלה א1 כתוב: "מחיר מוצע לבקרה יחידה במתקן תשתית"</p> <p>במענה לשאלה 154 כתוב: "התמחור יעשה ל- 10 בקרות .. האם תוכלו להבהיר את הנקודה.</p>	טבלה א1	נספח ב' למכרז הצעת מחיר	(30)
נספח י"א למכרז – התחייבות לשמירת סודיות				
נספח י"א 1 למכרז – התחייבות לשמירת סודיות – עובד הזוכה המועסק במתן השירותים				
<p>ראה תשובה לשאלה 133 במסמך התשובות שפורסם ביום 20.05.2013.</p>	<p>נבקש לסייג את חובת שמירת הסודיות כך שלא תחול על מידע אשר: היה מצוי בחזקתו של הזוכה קודם לגילוי ללא חובת שמירת סודיות; פותח</p>	1		(31)



משרד התחבורה
התשתיות הלאומיות
והבטיחות בדרכים

	באופן עצמאי; נמסר לו ע"י צד ג' ללא חובת סודיות; הינו או הפך להיות בגדר נחלת הכלל ללא הפרת חובת סודיות של הזוכה; מידע אשר ייווצר על ידי הזוכה במסגרת מתן השירותים על פי המכרז ואשר הינו גנרי, כללי ואינו מכיל נתונים ו/או מידע אשר הועברו על ידי המשרד ו/או מידע אשר גילוי נדרש עפ"י דין. האמור רלבנטי גם לסעי' 34.1 למסמכי המכרז (פרק ו').			
134	ראה תשובה לשאלה 134 במסמך התשובות שפורסם ביום 20.05.2013.	לאחר "בכל אמצעי הזהירות" נבקש להוסיף "הסבירים".	5	(32)
135	ראה תשובה לשאלה 135 במסמך התשובות שפורסם ביום 20.05.2013.	נבקש להוסיף בסיפא "למעט במקרה של דרישה של רשות מוסמכת ו/או עפ"י דין".	6	(33)
136	ראה תשובה לשאלה 136 במסמך התשובות שפורסם ביום 20.05.2013.	נבקש להגביל את משך זמן ההתחייבות ל-3 שנים לאחר תום תקופת ההסכם.	7	(34)
נספח י"ב למכרז – אישור עו"ד לגבי התאגדות ומורשי חתימה				
137	ראה תשובה לשאלה 137 במסמך התשובות שפורסם ביום 20.05.2013.	למציע מורשי חתימה רבים לנושאים שונים. לפיכך, נבקש לפרט רק את מורשי החתימה אשר חתימתם מחייבת את המציע לצורך מכרז זה.	5	(35)
נספח י"ז למכרז – תצהיר והתחייבות המציע בדבר הימנעות מניגודי עניינים				
141	ראה תשובה לשאלה 141 במסמך התשובות שפורסם ביום 20.05.2013.	נבקש למחוק את המילים "בכל דבר ועניין" ולרשום במקומן "לצורך מכרז זה". מורשי החתימה המוסמכים מטעם המציע לחתום על מכרז זה אינם בהכרח אלה שחתימתם מחייבת את המציע לכל דבר ועניין. האמור רלבנטי גם לאישור עוה"ד המצוי בסיפא של נספח ב' למכרז – הצעת מחיר	אישור עו"ד	(36)
נספח י"ח למכרז – קבוצות הבקרה התפעולית				
(4)	נא ראה תשובה מס' 26 (4) למסמך זה – אשכולות 13 ו-14.	במסמכי המכרז קיימים אשכולות שעדיין לא פעילים: BRT חיפה ו-BRT הקו האדום. כיצד ניתן לקבל פירוט לגבי מועדי הנסיעות, היקף הפעילות, אורך זמן מסלולי נסיעה וכיו"ב? במידה ולא קיים פירוט מה הן הנחות הבסיס לתמחור אותם על הספק להניח כדי לאפשר השוואה בין הצעות המציעים?		(37)
2.1	במקום הרישא של סעיף 2.1 לנספח י"ח: "הזוכה יבקר את כל תחנות המוצא בכל הקווים בהם יש לפחות 5 נסיעות ביום (מתוכן 2 נסיעות אשר יוצאות באותה השעה)" ירשם: "הזוכה יבקר את כל תחנות המוצא מהן יוצאות לפחות 5 נסיעות ביום ואשר מתוכן	תחום בקרה 2: כיצד נקבע האם תחנה אמורה להיבדק? האם הבקרה נקבעת על פי סה"כ כמות הנסיעות היוצאות מאותה תחנה או תחילה לפי כל קו? כלומר, האם מבצעים בדיקה לאותו קו מעל חמש נסיעות ביום ורק אז לוקחים את תחנת המוצא שלו בחשבון?		(38)



משרד התחבורה
התשתיות הלאומיות
והבטיחות בדרכים

לפחות 2 נסיעות אשר יוצאות באותה השעה (לדוג': בין 8 ל 9 בבוקר)."				
בהמשך לתשובה לשאלה 143 (2) במסמך התשובות שפורסם ביום 20.05.2013, על המציעים להעריך כמה נסיעות יכול בקר אחד לכסות ובמידת הצורך, לשבץ בקר נוסף.	מהם התנאים בהם נדרש יותר מבקר אחד בתחנה עבור בקרת תחנות מוצא?	2.1		(39)
לא ניתן לדעת בשלב זה כמה בקרות כאלה יידרשו, אם בכלל. בכול מקרה, ככל שתידרשנה בקרות החורגות ממכסת הבקרות שנכללו בטבלה א' בנספח ב', הן יתומחרו בהתאם להצעת המחיר המופיעה בטבלה ב' באותו הנספח. ככל והבקרה תוגדר כבקרה מיוחדת, תשולם התמורה בהתאם לבעלי התפקידים שנדרשו לביצוע הבקרה, בהתאם לטבלה ג'.	כמה בקרות נקודתיות נוספות יידרשו מעבר לתחנות המוצא העומדות בתנאי הבסיס לבקרה? האם כל תוספת בקרה תגרור תוספת במחיר לפי השקלול לתחנות המוצא בטבלה ב' או לפי המחיר המוצע בטבלה ג' לבקרה מיוחדת?	2.1		(40)
קבצי ה GTFS אשר חולקו בדיסק בכנס המציעים, הוכנו באותו היום בו נדרשו המציעים להוריד את הקבצים ולכן לא צריך להיות הבדל בין הקבצים. יובהר, כי לצורך הכנת ההצעה, הנכם מתבקשים להשתמש בנתונים של השבוע החל מ- 27 בינואר ועד ליום ה- 2 בפברואר 2013 - כפי שאלו מופיעים בדיסק שחולק בכנס המציעים ביום 02.06.2013.	בדיסק שחולק במסגרת כנס הספקים נמצאים נתוני GTFS מתאריך שונה מזה שהוגדר במסגרת הבהרה מס' 3. בשל השונות הגבוהה בכמויות הנסיעה בין הימים נבקש להבהיר על אילו נתונים נדרש לחשב את כמות הנסיעות.	3.2		(41)
ראה תשובה לשאלה 149 במסמך התשובות שפורסם ביום 20.05.2013.	נבקש להבהיר כי הבקרות יבוצעו באתר אחד לאשכול/מועד. במידה שלא נבקש לקבל את מספר החניונים/ משרדים בכל אשכול.	4.1		(42)
לעניין כמות משרדי/ חניוני מפעילים, ראה תשובה לשאלה 42 לעיל. בקרת תשתיות יכולה להתבצע במקום אחד ואולי מעבר לכך, וזאת בהתאם לפריסה של כל מפעיל באשכול המופעל על ידו, ולא דווקא תלוי רק במספר המשרדים ברשותו. <u>לדוגמא</u> , ייתכן כי משרדי המפעיל מצויים במקום אחד אולם עמדת השירות לכרטיס חכם נמצאת במקום אחר. יש לבדוק במסגרת	בקרה 4: מהי כמות משרדי/חניוני מפעילים הנדרשים לבדיקה <u>בכל</u> אשכול? אחד או שניים? כמה ואילו אשכולות הינם בעלי משרד אחד וכמה בעלי שני משרדים? כמה בקרות חד - חד ערכית נדרש לבצע עבור כל משרד בכל תקופת בקרה לכל אשכול? הנושא משפיע על תשומות הבקרים לתחום.	4.1		(43)



משרד התחבורה
התשתיות הלאומיות
והבטיחות בדרכים

בקרה זו גם את עמדת השירות לכרטיס החכם. מבחינת הדרישה לביצוע הבקרה היא כוללת את כל המתקנים שבאשכול. כמות הבקרות הנדרשת בכול אשכול מוגדרת בסעיף 4.1 בנספח י"ח.				
הרישא של סעיף 4.3.13 יתוקן כך שבמקום המילים "גלויה בכול הקווים" יירשם "בכ- 10% מהתחנות ברחבי האשכול".	בקרה 4 : סעיף 4.1 מדבר על בקרה בחניוני משרדי המפעיל. סעיף 4.3.13 דורש בקרה בכל תחנה ותחנה בכל קו באשכול. נדרשת הבהרה על סוגי הבדיקות הנדרשות בסעיף 4.3.13 – מיקומם (משרדים, חניונים או בכל התחנות ברחבי הארץ?) היקפם וכיו"?	4.1 4.3.13		(44)
ראה תשובה לשאלה 152 במסמך התשובות שפורסם ביום 20.05.2013.	בקרה 5 : מהי ההגדרה החד-חד ערכית לתחנת שיא?	5		(45)
ראה תשובה לשאלה 153 במסמך התשובות שפורסם ביום 20.05.2013.	בקרה 5 : מהי כמות תחנות השיא אשר נדרשות לבדיקה <u>בכל</u> אשכול?	5		(46)
ההגדרה הכמותית מפורטת במפורש בדרישות המכרז – סעיף 5 בנספח י"ח: "הזוכה יבצע 6 בדיקות בקרה בנות שלש שעות כל אחת בין השעות 06:00-09:00 בכל קו אותו קבע הממונה, בין כל בדיקה לבדיקה יחלפו לא פחות מ-10 ימים." בנוסף, בתשובה לשאלה 152 במסמך התשובות שפורסם ביום 20.05.2013 הוגדר מהי תחנת שיא. תשומת לב לנספח ב' המתוקן לפיו אין להגיש הצעת מחיר נפרדת לקבוצה 5. ככל שזו תידרש תמחורה יעשה בהתאם להצעת המחיר לקבוצת בקרה 2.	בקרה 5 : בהעדר הגדרה כמותית, כיצד ניתן לנתח את כמות תחנות השיא לבקרה לאשכול? ובהתאמה כיצד ניתן לתמחר את בקרה מס' 5 בטבלה א' "הצעת מחיר עבור ביצוע בקרה בחלוקה לקבוצות הבקרה"?	5		(47)
1. הנתון אינו מצוי בידינו והינו חלק מתוכנית העבודה של כל מציע. 2. ראה תשובה לשאלה 47 לעיל לפיה אין לתמחר את	1. נבקש מעורכי המכרז להגדיר את כמות הבקרים הנדרשים לביצוע בקרה בתחנת שיא. 2. מכיוון שלא הוגדרה תכולת הבקרה (כמות/ אחוז קווים באשכול) נבקש מעורכי המכרז	5		(48)



משרד התחבורה
התשתיות הלאומיות
והבטיחות בדרכים

קבוצה 5 ותמחורה יעשה במידת הצורך בהתאם לתמחור קבוצת בקרה 2. ראה תשובה לשאלה 27 לעיל.	לשנות את הצעת המחיר לתשלום ל- 10 בקרות, בדומה לקבוצת בקרה 6 (החדשה).			
ראה תשובה לשאלה 27 לעיל.	נבקש מעורכי המכרז להגדיר (לאור השינוי בתכולת קבוצת הבקרה כפי שהוצגה בתשובות לשאלות 154, 155) את כמות אנשי הצוות הנדרשים לביצוע בקרה זו ואת משכה.	6		(49)
ראה תשובה לשאלה 27 לעיל.	בקרה 6: מהי תדירות הבדיקות / בקרות על הפעלת מתקני תשתיות תחבורתיות?	6.1		(50)
ראה תשובה לשאלה 27 לעיל.	בקרה 6: האם בטבלה א'1 המחיר שיינתן משקלל בקרה בודדת או כפי שניתן להסיק מהתשובה של המשרד ל-10 בקרות מלאות?	6.1		(51)
ראה תשובה לשאלה מס' 27 לעיל. אין לפרמטרים שבשאלה רלוונטיות לעניין תמחור ההצעה.	בקרה 6: מהם הפרמטרים לבדיקת מתקני תשתית בחתך – משך הבדיקה, נושאי הבדיקה, מרווח בין בקרה לבקרה ונושאים מבוקרים?	6.1		(52)
הסעיף נותר בעינו. נא עיין גם בתשובה לשאלה 27 שדלעיל. יובהר, כי הבקרה הינה בקרה על מתקני תשתית. דהיינו, עמדות שירות לכרטוס חכם, שילוט אלקטרוני, תחנות מרכזיות, מסופים וכו'. ביצוע בקרה זו דורשת הגעה פיזית לכול מתקן תשתית.	לאור חוסר ההבנה האם סעיף 6.2 בוטל או שמא אוחד עם סעיף אחר הן בהיבט הפעילות בקרה הנדרשת בו והן בהיבט תמחור הסעיף נבקש לקבל הבהרה בנושא רלוונטיות הסעיף כולו. לעצם הסעיף, במידה והוא אכן ימומש בתחום הבקרה, הגדרת הבקרה אינה ברורה: למען הסר ספק, האם נדרשת החברה "לגעת" בכל תחנה, בכל הקווים באשכול, פעם אחת בתקופת הבקרה? היכן נדרש לתמחר זאת?	6.2		(53)
ראה תשובה לשאלה 27 שדלעיל. ימחק מהסעיף "סככות ועמודים".	נבקש מעורכי המכרז להגדיר מהי כמות התחנות (סככות ועמודים) אשר ייחשבו כבקרה אחת. לא ייתכן שהתשלום בגין בקרת תחנות באשכול שבו 1,000 תחנות יהיה זהה לבקרה באשכול שבו 200 תחנות.	6.2		(54)
נספח י"ט למכרז – פירוט הדוחות הנדרשים				
קבצי ה GTFS הינם נתוני הרישוי אליהם הזוכה מתממשק באופן אוטומטי ומהם נגזרת תכנית עבודתו השוטפת של הזוכה.	בתשובות המשרד לשאלות הספקים הופנתה השואלת לבחינת השינויים דרך אתר bus gov המכיל את נתוני הרישוי של הקווים. האם החברה הזוכה נדרשת להיכנס לאתר הציבורי ולבדוק עבור כל קו ידנית את נתוני הרישוי/שינויים בהם? האם נתוני הרישוי יועברו בצורה מרוכזת לספק בפורמט csv אחת לתקופה?	1.1		(55)
נספח כ"ד חדש (נשלח במסגרת התשובות)				
ראה תשובה לשאלה 11 במסמך התשובות שפורסם ביום 20.05.2013.	בהתאם לתשובה לשאלה מס' 7 במסמך התשובות נבקש להוסיף את המילים "ובניתוח נתונים" לאחר המילים "שדה בפריסה ארצית"	ד'		(56)
קובץ מחירי נסיעה באשכול (מהדיסק)				
כן.	נבקש מעורכי המכרז להבהיר האם מחיר הנסיעה הממוצע של קווי אגד משוקלל ביחד עם המחירים באשכולות אגד תעבורה, קווי החרדים, קווי			(57)



משרד התחבורה
התשתיות הלאומיות
והבטיחות בדרכים

התחרות והקווים הממוגנים.			
מתוך התשובות לשאלות הבהרה			
<p>מחד גיסא, נוספה החמרה לכאורה בתנאי הסף, כפי שמציין השואל, ברם מאידך גיסא, בשקלול מכלול תנאי הסף הרי שמעל ל- 10 תנאי סף בוטלו עם העברת סעיף 5.9 לסעיף 6.4 – צוות העבודה, כך שבסופו של יום ישנה הקלה דווקא בתנאי הסף באופן שיביא להגדלת שוק המציעים.</p> <p>השינוי הותאם למהות ולצרכי העבודה נשוא המכרז.</p>	<p>בתשובה מס' 7 בקובץ שאלות הבהרה נוספה דרישה לתנאי הסף לפיה הן מנהל הפרויקט, הן מנהל התפעול והן אחראי המערכות הטכנולוגיות, חייבים להיות מועסקים אצל המציע במועד הגשת ההצעה ולפחות שנתיים קודם למועד האחרון להגשת ההצעה. זאת, שעה שבתנאי הסף בנוסחם המקורי, נדרש כי רק אחראי מערכות טכנולוגיות יועסק במועד הגשת ההצעה ולפחות שנתיים קודם לכן, על ידי המציע.</p> <p>מדובר בהחמרה תמוהה של תנאי הסף במכרז אשר הלכה למעשה משמעותה עלולה להיות, בין היתר, הפחתה משמעותית של מעגל המציעים היכולים מלכתחילה לגשת למכרז. זאת, בשים לב לכך שתנאים אלא לא נכללו בתנאי הסף במכרז מלכתחילה - ללא כל הצדקה נראית לעין. כידוע, הכלל הוא, שעל מפרסם המכרז לשאוף להגדיל את מעגל המציעים ככל הניתן. ברור, שהקשחת תנאי הסף עומדת בניגוד לכלל זה (ר' לעניין זה ה"פ (ת"א) 773/97 עדן חשמל בע"מ נ' רשות שדות התעופה (לא פורסם); ה"פ (ת"א) 200609/98, בש"א 107011/98 טעם ישראל בע"מ נ' רשות שדות התעופה בישראל ואח' (לא פורסם)).</p> <p>יתירה מכך, הקשחת תנאי הסף, בחלוף כחצי שנה ממועד פרסום המכרז, לאחר שהתקיימו מספר סבבים של שאלות הבהרה ולאחר שמציעים רבים ביצעו פעולות הכנה להגשת הצעה (אשר מועדה כידוע הינו בתוך זמן קצר), פוגעת באינטרס ההסתמכות של המציעים, גורמת לנזקים ומערערת את ביטחון המציעים ברשות.</p> <p>יתירה מכך, אף אם נניח, כי שינוי תנאי הסף סביר (טענה הנדחית על ידינו), הרי שישנו חשש, כי משמעות השינוי נותנת לזכיין הנוכחי יתרון על פני יתר המציעים ופוגעת באופן חמור בעקרון השוויון אשר כידוע, מצוי בנשמת אפם של דיני המכרזים.</p> <p>זאת מדוע? משום, שהקשחת תנאי הסף, מאלצת את יתר המציעים במכרז להציע במסגרת הצעותיהם, מנהל פרויקט ומנהל תפעול, אשר נתונייהם, פחותים מנתונייהם של בעלי מקצוע אשר המציעים יכולים להתחיל להעסיק במידה ויזכו במכרז או שהחלו להעסיק בתקופה קצרה מזו הנדרשת. משמעות הדבר היא, שאותם בעלי מקצוע, יזכו לניקוד נמוך יותר בפרק המכרז האיכותי.</p> <p>לעומתם, הזכיין הנוכחי במכרז, בזכות עבודתו עבור משרד התחבורה בשנים האחרונות, מחזיק בצוות עובדים, אשר רכש את הניסיון הנדרש בתנאי הסף ואת הניסיון הדרוש על מנת לקבל את ציון האיכות המרבי. משמעות הדבר, לכאורה, היא שעולה חשש שהקשחת תנאי הסף גורמת בעקיפין לכך שמידות המכרז "נתפרות" למידותיו של</p>		<p>(58)</p>



משרד התחבורה
התשתיות הלאומיות
והבטיחות בדרכים

	<p>הזכיון הנוכחי במכרז. מדובר, כמובן בפגישה חמורה בעקרון השוויון והלכה למעשה לשמיטת הקרקע לחלוטין תחת הליך המכרז. בתי המשפט פסלו לא אחת, מכרזים אשר נחשד, כי נתפרו למידותיו של מציע כזה או אחר וכידוע, די בחשש לכך ואין צורך כי הדבר יתקיים בפועל (ר' לעניין זה לדוגמא בגץ 294/75 מרדכי בן חיים נ' מינהל מקרקעי ישראל פ"מ ל(1) 412).</p> <p>לאור האמור לעיל, הנכם נדרשים להבהיר, כי, כפי שהיה בתנאי המכרז קודם לכן, אחראי מערכות טכנולוגיות בלבד, נדרש להיות מועסק על ידי המציע במועד הגשת המכרז ובשנתיים קודם לכן.</p>			
<p>אין שינוי בנוסח סעיף 2.12 כפי שתוקן במסמך התשובות שפורסם ביום 20.05.2013.</p>	<p>בסעיף 2.12 להוראות המכרז הובהר במפורש, כי ייבחרו שני זוכים שונים במכרז, זוכה אחד לתחום בקרה א' וזוכה אחר לתחום בקרה ב'; לעומת זאת, במסגרת מסמך הקרוי "הערות, הבהרות ושינויים נוספים" שצורף לקובץ תשובות ההבהרה מיום 13.5.2013, ציינתם ללא כל הסבר סביר, כי כעת, "רשאי המשרד, על פי שיקול דעתו הבלעדי להכריז על זוכה אחד בלבד, במקרים מיוחדים שינומקו, שירשמו ושיובאו לאישור ועדת המכרזים".</p> <p>גם שינוי זה, הינו תמוה, פוגע בעקרון השוויון ופוגע באינטרס ההסתמכות של המציעים. כידוע, במצב הנוכחי, זכיון אחד נותן את שירותי הבקשה למשרד התחבורה בשנים האחרונות. בשל כך, לאותו הזכיון יתרון אינהרנטי על יתר המציעים והוא עשוי לזכות ליתרון הן בעמידה בתנאי הסף והן בחישוב ובחינת הפרקים האיכותיים במכרז. שעה שפורסם מלכתחילה, כי יהיו שני זוכים שונים למכרז, המשמעות היא, שלמצער, הזכיון הנוכחי, לא יוכל לזכות באחד מהתחומים נשוא המכרז. כעת, משנפתחת הדלת לשינוי תנאי זה, ברור, כי סיכויי הזכייה במכרז של יתר המציעים משתנים לחלוטין לרעה וברור, כי אינטרס ההסתמכות של אותם המציעים אשר במשך חודשים ארוכים עמלים על ניסוח הצעות למכרז - נפגע באופן חמור. יתירה מכך, הדבר אף עלול (שוב) לגרום להפחתה בכמות המציעים, חלף הגדלתם.</p> <p>לאור האמור לעיל, נבקש להבהיר כי סעיף 2.12 לפרק א' במכרז יוותר בנוסחו המקורי, ללא התוספת המקנה שיקול דעת לבחירת מציע אחד בלבד.</p>			<p>(59)</p>
<p>אין שינוי בנוסח התשובה שניתנה לשאלה 140 במסמך התשובות שפורסם ביום 20.05.2013.</p>	<p>"המציע הינו חברה ציבורית אשר מניותיה נסחרות בבורסה לני"ע, וחלק ממניותיה מוחזקות בידי הציבור. לפיכך, התיקון אותו שלחתם במסגרת מסמך שאלות ההבהרה (במקום "בעלי מניות" יירשם "בעלי עניין") אינו ישים בחברה ציבורית. לפיכך, מבוקש לתקן כך שההתייחסות תהיה לבעל שליטה".</p>	<p>תשובה לשאלה 140 במסמך ההבהרות הקודם</p>		<p>(60)</p>

כללי



משרד התחבורה
התשתיות הלאומיות
והבטיחות בדרכים

לא ניתן לאפשר ארכה נוספת למשלוח שאלות הבהרה.	לאור הזמן הקצר שניתן ללימוד מעמיק את השינויים שנערכו בתנאי הסף, ולאור צפיפות המועדים בין סיור הקבלנים ובין מועד העברת שאלות הבהרה, נבקש לקיים מועד נוסף לשאלות הבהרה. אודה להתייחסותכם החיובית.			(61)
--	---	--	--	------

תשומת לב המציעים כי בכנס הספקים שנערך ביום 2.6.13 חולק דיסקט אשר בתוכו הופיע, בין היתר, קובץ המאגד את מחירי הנסיעה הממוצעים באשכול.
יובהר, כי מחירי הנסיעה המופיעים בקובץ הינם לאינדיקציה בלבד ואין בהם בכדי לגרוע מאחריות המציעים לערוך כל בדיקה אחרת הנדרשת על פי דעתם לשם עריכת הצעת המחיר.



משרד התחבורה
התשתיות הלאומיות
והבטיחות בדרכים

נספח ב' למכרז

הצעת מחיר

(בהתאם לסעיף 16 למפרט המכרז)

- יש למלא ההצעה בשלמות -

1. להלן הצעת המחיר למכרז מספר 17/12 "למתן שירותי בקרה תפעולית על פעילות מפעילי תחבורה ציבורית בענף האוטובוסים".
2. בהמשך לאמור בסעיף 2.10, במכרז זה ייבחר זוכה לכל אחד משני תחומי הבקרה.
 - 2.1. תחום בקרה א' :
 - 2.1.1. בקרה לאורך מסלול (קבוצת בקרה מס' 3)
 - 2.1.2. בקרת תשתיות (קבוצת בקרה מס' 4)
 - 2.1.3. בקרה מתקני תשתית (קבוצת בקרה מס' 6)
 - 2.2. תחום בקרה ב' :
 - 2.2.1. בקרה בתחנות מוצא (קבוצת בקרה מס' 2)
 - 2.2.2. בקרת דיווחי מפעיל. (קבוצת בקרה מס' 1)
 - 2.2.3. בקרה בתחנות שיא (קבוצת בקרה מס' 5)
3. הצעת המחיר תתייחס לתקופת בקרה אחת כהגדרתה בסעיף 3.32 למפרט המכרז לעיל.
4. **בטבלה א'** שלהלן, על המציעים לנקוב בעלות הנדרשת עבור ביצוע קבוצות הבקרה המנויות (למעט קבוצת בקרה 6 אשר הצעת המחיר עבורה תוצג בטלה א'1), וזאת בהתאם למפורט **בנספח י"ח המצ"ב**.
5. למען הסר ספק, על המציעים לקחת בחשבון כי כל בעלי התפקידים הנדרשים בסעיף 5.9 למכרז יגויסו בהכרח.
6. **כל המחירים ינקבו בש"ח ולא יכללו מע"מ**.
7. המחירים יכללו את כל הוצאות המציע ולמציע לא תשולם כל תמורה נוספת או אחרת.
8. המחירים יהיו צמודים למדד המחירים לצרכן כקבוע בסעיפים 17.7-17.9 למסמכי המכרז.
9. ידוע לנו כי ההצמדה תהא על יתרת התמורה שטרם שולמה בלבד.
10. התמורה המשולמת בגין עבודות הבקרה הינה קבועה ולא תשתנה בעקבות שינוי במספר הנסיעות השבועיות המתוכננות לביצוע.
11. על אף האמור בסעיף 11 לעיל במידה ויכול שינוי (חיובי או שלילי) במספר הנסיעות השבועיות המתוכננות לאשכול בקרה מסוימת בשיעור העולה על 15%, אשר יביא לשינוי במחיר שישולם עבור ביצוע העבודה, הרינו מסכימים כי תוספת המחיר או הפחתת המחיר בגין השינוי הנ"ל במספר הנסיעות המתוכננות יחושבו ע"פ הצעת המחיר על ידנו לקבוצות מכרז עתידיות כמפורט בטבלה 2 שלהלן.



משרד התחבורה
התשתיות הלאומיות
והבטיחות בדרכים

12. ההצעה הכספית כמפורט בנספח זה תוגש גם בקובץ EXCEL. למען הסר ספק, הנתונים שיחייבו ההצעה הנם אלו שימסרו בעותק הקשיח המקורי שיוגש.

טבלה א': הצעת מחיר עבור ביצוע בקרה בחלוקה לקבוצות הבקרה.

- יש למלא כל הרובריקות -

מסד'	אשכול	מפעיל	תחום א'		תחום ב'		סה"כ לאשכול
			3	4	1	2	
1.	רמלה	סופרבוס					
2.	מתתיהו	סופרבוס					
3.	פרוזדור י-ם	סופרבוס					
4.	ביתר עילית	קווים					
5.	בת ים - רמת גן	דן					
6.	בת ים - דרומי	דן					
7.	ראשל"צ בת ים - דרומי	דן					
8.	בני ברק - מזרחי	דן					
9.	רמת גן - מזרחי	דן					
10.	עבר הירקון	דן					
11.	פ"ת – ת"א	דן					
12.	תל אביב	דן					
13.	BRT מטרונית חיפה	דן צפון					
14.	BRT הקו האדום	דן					
15.	אונו – פ"ת	קווים					



משרד התחבורה
התשתיות הלאומיות
והבטיחות בדרכים

					קווים	עפולה	16
					נתיב אקספרס	נתניה-ת"א	17
					נתיב אקספרס	חדרה-נתניה	18
					נתיב אקספרס	צפת-נהרייה	19
					מטרודן	ב"ש עירוני	20
					מטרופולין	ב"ש ת"א + צ. הנגב	21
					מטרופולין	השרון	22
					קונקס	יבנה – אשדוד-ת"א	23
					קונקס	טבריה	24
					קונקס	מודיעין	25
					קונקס	בני ברק - י-ם	26
					קונקס	לוד – ת"א	27
					אגד תעבורה	אלעד	28
					אגד תעבורה	צפון הנגב	29
					אגד תעבורה	אשדוד עירוני	30
					אגד תעבורה	נתניה עירוני	31
					גיי בי טורס	נצרת בינעירוני	32
					נסיעות ותיירות	נצרת בינעירוני	33
					ש.א.מ	נצרת עירוני	34
					מסיעי מזרח ירושלים	מזרח ירושלים	35
					אפיקים	שומרון	36



משרד התחבורה
התשתיות הלאומיות
והבטיחות בדרכים

					אומני אקספרס	יקנעם - טבעון	37
					מ. אזורית גולן	רמת הגולן	38
					אגד	אגד תעבורה- ירושלים פרברי	39
					אגד	אגד תעבורה-ממוגן	40
					אגד	אגד תעבורה-קווי חרדים	41
					אגד	אילת ובינעירוני	42
					אגד	אשדוד-אשקלון- ירושלים	43
					אגד	אשכול דרומי	44
					אגד	חדרה פרברי	45
					אגד	חולון ומטרופוליני+תחרות	46
					אגד	חיפה עירוני	47
					אגד	חיפה פרברי	48
					אגד	חיפה-ירושלים- אילת	49
					אגד	חיפה-שרון-ירושלים	50
					אגד	ירושלים עירוני	51
					אגד	ירושלים מזרחי	52
					אגד	ירושלים-ב.ברק קו 402	53
					אגד	ירושלים-באר שבע	54



משרד התחבורה
התשתיות הלאומיות
והבטיחות בדרכים

					אגד	ירושלים-בית שמש	55
					אגד	ירושלים-שפלה	56
					אגד	ירושלים-תל אביב	57
					אגד	כרמיאל עירוני, כרמיאל-חיפה, חי	58
					אגד	מתמ"ז-קריות	59
					אגד	קריית שמונה עירוני	60
					אגד	קריית שמונה-חיפה	61
					אגד	רחובות עירוני	62
					אגד	רחובות פרברי	63
					אגד	רש"צ עירוני	64
					אגד	רש"צ פרברי	65
					אגד	תחרות אשדוד-תל אביב	66
					אגד	תחרות-אשכול צפת	67
					אגד	תחרות-נהריה חיפה	68
					אגד	תחרות-נתניה חדרה	69
					אגד	תחרות-קווי 500	70
					אגד	תחרות-קווי חרדים	71
					אגד	תחרות-קווי שפרעם כפרים	72
					אגד	תל אביב-אשקלון	73
					אגד	תל אביב-גליל עמקים	74



משרד התחבורה
התשתיות הלאומיות
והבטיחות בדרכים

					אגד	תל אביב-חדרה	75
					אגד	תל אביב-שרון-חיפה	76
					גלים	רהט	77
ימולא ע"י המשרד					סה"כ הצעת מחיר כוללת בעבור בקרה על אשכולות קיימים		

טבלה א1: הצעת מחיר עבור חצי יום בקרה במתקני תשתית (קבוצת בקרה מס' 6)

		מחיר מוצע לחצי יום בקרה במתקן תשתית
ע"י	ימולא המשרד	סה"כ הצעת מחיר

טבלה ב': הצעת מחיר בעבור ביצוע בקרה על אשכולות עתידיים או שינוי היקף הבקרה באשכולות קיימים

סה"כ לאשכול	מחיר לבקרה בודדת בקבוצת בקרה				נסיעות שבועיות באשכול (או מספר תחנות ביניים מבוקרות בהתאמה)
	תחום ב'		תחום א'		
	2	1	4	3	
					עד 1,000
					1,000 - 3,000
					3,000 - 5,000
					5,000 - 7,000
					7,000 - 10,000
					מעל 10,000
למילוי על ידי המשרד בלבד					סה"כ הצעת מחיר כוללת בעבור בקרה בכל האשכולות



משרד התחבורה
התשתיות הלאומיות
והבטיחות בדרכים

לצורך ניקוד הצעות המחיר בסעיף זה יובא בחשבון "סה"כ הצעת מחיר כוללת בעבור בקרה בתחום הבקרה הרלוונטי".

ידוע לי, כי התמורה אשר תשולם בפועל ביחס לאשכול תעשה בהתאם לנוסחת החישוב הבאה: הצעת המחיר לבקרה בודדת בהתאם למספר הנסיעות השבועיות באשכול הרלוונטי מוכפל במספר הנסיעות בבקרה¹.

טבלה ג': הצעת מחיר לשעות עבודה עבור בקרה מיוחדת כהגדרתה בסעיף 3.6 למפרט המכרז

	מחיר מוצע לשעת עבודה של מנהל הפרויקט או מנהל התפעול
	מחיר מוצע לשעת עבודה של ראש צוות
	מחיר מוצע לשעת עבודה של בקר
	מחיר מוצע לבקרת תשתיות במשרדי המפעיל
	מחיר מוצע לחצי יום בקרה בתחנת מוצא
	מחיר מוצע לנסיעת בקרה לאורך מסלול
למילוי על ידי המשרד בלבד	סה"כ הצעת מחיר לשעת עבודה בבקרה מיוחדת

לצורך ניקוד הצעות המחיר בסעיף זה יובא בחשבון "סה"כ הצעת מחיר לשעת עבודה בבקרה מיוחדת".

חתימה וחותמת המציע

תאריך

אישור עו"ד

אני הח"מ, עו"ד _____, מאשר כי הנ"ל נחתם ע"י מורשה החתימה מטעם חברת _____ ומחייב את החברה בכל דבר ועניין.

חתימה

תאריך

¹ לדוגמא: במקרה בו באשכול 4000 נסיעות שבועיות ישולם בהתאם למחיר בקרה בודדת שהוצע בשורה 3000 – 5000 כפול מספר הנסיעות בבקרה, לכל אחד מסוגי הבקרות.