

לכבוד :

המציעים בהליך תחרותי מספר 22/2018 אשכול קווי מרכז ירושלים עירוני

הנדון: מסמך הבהרות מס' 3

כל ההבהרות השינויים והתיקונים האמורים במכתב זה, ייחשבו כאילו נכללו במסמכי הליך תחרותי מלכתחילה.

אלא אם נאמר אחרת, לכל המונחים והמושגים האמורים במכתב זה תהיה הפרשנות כאמור במסמכי ההליך התחרותי.

אין להסתמך על כל הסבר או פירוש שניתן בעל פה או בכתב או בכל דרך אחרת על ידי מי מטעם המשרד או ועדת המכרזים, ככל שניתן, בכל פורום או בכל צורה שהיא. השינויים היחידים מהאמור במסמכי ההליך התחרותי וכן כל הפירושים וההבהרות להם, הינם כמפורט במכתב זה בלבד, ובמכתבי הבהרות נוספים שיצאו מטעם ועדת המכרזים, ככל שיצאו.

האמור במכתב זה, אינו משנה או גורע מהאמור במסמכי ההליך התחרותי אלא אם נאמר בו במפורש אחרת.

מסמך זה כולל 3 חלקים :

1. מענה לשאלות שהתקבלו.
2. עדכונים.
3. רשימת יועצים.

מכתב זה נשלח לכל הפונים אשר שילמו דמי השתתפות להליך התחרותי.

הנכם מתבקשים לאשר בתוך 7 ימים מיום קבלת מכתב זה, באמצעות האישור המצ"ב שישלח למשרד לאחר חתימתו.

חלק א - מענה לשאלות הבהרה

מענה	שאלה	סעיף	חלק בהליך	מס"ד
<p>מסמכי הליך זה נשלחים גם בדוא"ל למציעים אשר ביצעו רישום להליך ויש להתבסס על מסמכים אלו.</p>	<p>מסמכי הליך מפורסמים בשני קישורים שונים: 1. באתר מנהל הרכש הממשלתי. 2. באתר הרשות הארצית לתחבורה ציבורית. הוועדה מתבקשת להבהיר על איזה מהאתרים על המציעים להתבסס במסגרת הכנת הצעתם, במקרה שתמצא סתירה כלשהי בין מסמך שפורסם באתר מנהל הרכש הממשלתי ובין מסמך שפורסם באתר הרשות הארצית לתחבורה ציבורית.</p>		כללי	1
<p>אין שינוי במסמכי הליך.</p>	<p>וועדת המכרזים מייחסת חשיבות רבה להגדרת זמני הנסיעות של הקווים הכלולים באשכול, כאשר 9 נקודות מתוך הניקוד הניתן לכל הצעה מתייחסים לסבירות זמני הנסיעות. כפי שידוע היטב לוועדה, כלל המשק בישראל פועל מזה כחצי שנה תחת מגבלות שונות שנועדו למנוע את התפשטות נגיף הקורונה. בשל כך, היקף ומאפייני הנוסעים בתחבורה הציבורית, וכן עומסי התנועה באזורי העיר השונים, אינם משקפים את הצפוי להיות במהלך הפעלת האשכול בפועל. במצב זה, לא ניתן למודד את משך הנסיעה הדרוש לקווים השונים שיופעלו באשכול. בניגוד להליכים שפורסמו בעבר בהם ניתן היה להתבסס על בדיקה אמפירית של משך הנסיעה הדרוש לכל קו, בהליך זה המציע נדרש למעשה לבסס את הצעתו על ספקולציות שונות שהוא איננו יכול לאמתן. לפיכך, הוועדה מתבקשת לפרסם את מהירויות הנסיעה שהם לדעתה מהירות סבירה ביחס לכל קו ולכל תקופת יום. זאת מבלי לגרוע מאחריותו של כל מציע לבחון באופן עצמאי את זמני ההגדרה עליהן תתבסס הצעתו.</p>		כללי	2

מס'ד	חלק בהליך	סעיף	שאלה	מענה
3	כללי		<p>הוועדה מתבקשת להעביר למציעים את כלל הנתונים הקיימים בידיה לגבי הנסיעות העירוניות שבוצעו בירושלים בעבר. בין היתר, הוועדה מתבקשת להעביר משך הנסיעה בפועל של הקווים העירוניים בירושלים ממערכת ה-sit-vi, נתונים לגבי מספרי הנסיעות הרגילות ונסיעות התגבר שבוצעו בפועל, נתונים סטטיסטיים לגבי חריגות מרמת השירות ותלונות ציבור, ויומן אירועים חריגים.</p> <p>מדובר בנתונים שיוכלו לסייע למציעים להיערך כראוי להפעלת האשכול, וכך לספק שירות ברמה גבוהה יותר.</p> <p>כאשר הוועדה נמנעת מלפרסם נתונים שונים המצויים בידיה שעשויים לסייע למציעים, היא מגבירה את חוסר הודאות אצל המציעים, ופוגעת באיכות ההצעות שיוגשו וברמת השירות שיוצע בסופו של דבר לציבור.</p>	לא יועבר עותק נקי, למעט עותק מהסכם ההפעלה לצורך חתימה (נספח ה').
4	כללי		<p>הוועדה מתבקשת להעביר למציעים גם עותק נקי של מסמכי המכרז, ללא המעקב אחר שינויים.</p>	אין שינוי ביום ההגשה.
5	כללי	בקשת דחייה	<p>1. בהתאם להחלטת הממשלה, החל מיום 25.9.2020 הוטל סגר כללי במדינה למשך שבועיים עם אפשרות להארכה ("הסגר").</p> <p>2. במסגרת הסגר נקבע, בין היתר, כי יסגרו כל מקומות העבודה למעט מקומות עבודה חיוניים שיפעלו בהתאם לתקנות, התחבורה הציבורית תפעל במתכונת מצומצמת, וכן תוגבל היציאה מהבית למרחק של עד 1,000 מטר, מלבד סיבות שאושרו.</p> <p>3. הסגר וההגבלות מטעמו מקשים מאוד על החברה בהכנת הצעה להליך התחרותי, ובכלל זאת: (א) ביצוע מדידות וסקר נוסעים אשר ביצועם בתקופת הסגר לא ישקפו נכונה את הצפוי במשך תקופת הפעלת האשכול – כאמור התחבורה הציבורית פועלת במתכונת מצומצמת וכן כמות הנוסעים ירדה עקב סגירת מקומות העבודה והגבלת המרחק מהבית; (ב) ניהול מ"מ עם יועצים ועם צדדים שלישיים הרלוונטיים לצורך ההצעה.</p> <p>4. לאור האמור, ועל מנת לאפשר לחברה (וליתר מציעים) זמן מספק להכנת הצעה מיטבית, מתבקשת ועדת המכרזים לדחות את המועדים הקבועים בהליך התחרותי, בתקופה השווה למשך תקופת הסגר ולכל הפחות ב-30 ימים – קרי, מועד הגשת שאלות הבהרה ושמות יועצים – 1.11.2020; בחינה מקדמית של נוסח הערבות – 15.12.2020; הגשת מסמכי ההליך התחרותי - 29.12.2020.</p>	עם זאת שעת ההגשה מתעדכנת כך שאת ההצעות יש להגיש החל מהשעה 12:00 ועד השעה 15:00.

מענה	שאלה	סעיף	חלק בהליך	מס"ד
	לאור הסגר עליו החליטה הממשלה החל מיום 18.9.2020, המציעים יוגבלו ביכולתם להכין את ההצעה במשך תקופה של לכל הפחות שלושה שבועות. הוועדה מתבקשת להאריך את המועד להגשת ההצעות בתקופה שלא תפחת משלושה שבועות, וכן לקבוע כי בכל מקרה בו תחליט הממשלה על הארכה של הסגר שנקבע או הטלה של סגר חדש, יידחה המועד להגשת ההצעות באופן אוטומטי באותו פרק זמן.			
אין שינוי במסמכי ההליך, הסעיף מדבר בעד עצמו.	למען הבהירות, מבוקש להבהיר האם חברת אגד תעבורה או דן בדרום יהיו רשאיות להשתתף בהליך זה.	1.4.1	חלק א'	6
אין שינוי במסמכי ההליך.	הוועדה מתבקשת להבהיר האם חברת סופרבוס, שהצעה המשותפת לה ולחברות נוספות זכתה במכרז להפעלת קווי הרק"ל, תהיה רשאית להשתתף במכרז זה,	1.4.2	חלק א'	7
המכתבים לא בוטלו, ככל שהזוכה בהליך זה בשלב כל שהוא יהיה בעל עניין במפעיל הרק"ל, הוועדה תפעל בהתאם לאמור במכתבים, המצורפים למענה זה שנית.	מכתבי הבהרה שהוועדה שלחה בימים 26.3.19 ו-4.4.19 שינו את נוסחם של סעיפים אלו, אולם שינויים אלו אינם מופיעים במלואם בנוסחו המעודכן של המכרז. אנא הבהירו אם מכתבים אלו בוטלו. בפרט, האם הוועדה תאפשר למפעיל הרק"ל בירושלים להשתתף או לזכות במכרז זה, ואם כן באילו תנאים. יודגש כי על מנת למנוע אי-שוויון בין המציעים, אזי במקרה שבו הוועדה תאפשר למפעיל הרק"ל להגיש הצעה רק ביחס לחלק מהקווים הכלולים באשכול זה – או כל תנאי אחר שעשוי להיטיב עמו במכרז זה – יש לאפשר לכל מציע המעוניין בכך להגיש גם כן הצעה ביחס לחלק זה בלבד של האשכול.	1.4.2 1.4.3	חלק א'	8
אין שינוי במסמכי ההליך. למען הסר ספק על פי סעיף 51.4 פעימות הפעלה אינן נכללות במסגרת ההתחשבות על פי סעיף זה.	נבקש להוסיף הבהרה לפיה כי במקרה כזה, תבוצע התחשבות בקשר עם יתרת מפת הבסיס שלא מנוצלת בהתאם להוראות סעיף 51.4 למסמכי המכרז.	1.6.1	חלק א'	9

מס"ד	חלק בהליך	סעיף	שאלה	מענה
10	חלק א'	1.8	<p>על פי סעיף 1.8, לממשלה יש זכות להפסיק באופן חד צדדי את תקופת ההפעלה, החל מהשנה 6. הוראה זו מטילה סיכון מהותי ולא סביר על המפעיל בשים לב למאפייני ההפעלה של האשכול (אוטובוסים עירוניים) ולגובה ההשקעות הנדרשות במהלך תקופת ההפעלה.</p> <p>בניגוד לאשכולות בינעירוניים שבהם סחירות האוטובוסים גבוהה, באשכול ירושלים מדובר באשכול עירוני, שבו צי האוטובוסים המורכב מאוטובוסים עירוניים רגילים ומפרקיים.</p> <p>נוכח המגבלה הקיימת בכל ההליכים התחרותיים, האוסרת רכישה של אוטובוסים משומשים שגילם גבוה משש, במקרה שהממשלה תחליט באופן חד צדדי על הפסקת תקופת ההפעלה, המפעיל יוותר עם צי של מאות אוטובוסים שעבירותם מוגבלת מאד ובהתאם ערכם הריאלי נמוך משמעותית ביחס לערכם בספרים, מה שמציב בפני המפעיל סיכון לא סביר להפסידם גבוהים שהיחס בינם ובין הפיצוי החד פעמי אינו מידתי, ומעמיד בספק רב את ההיתכנות לקבל מימון להפעלת האשכול.</p> <p>נוכח האמור לעיל, הוועדה מתבקשת לעדכן את גובה הפיצוי במקרה של הפסקת התקשרות על פי סעיף 1.8, כך שישקף באופן סביר את הפגיעה הכלכלית המשמעותית שתגורם למפעיל במקרה של החלטה חד צדדית של הממשלה על קיצור תקופת ההפעלה.</p>	<p>אין שינוי במסמכי ההליך.</p>
11	חלק א'	3.4.1	<p>הסעיף דורש התחייבות מאושרת על ידי עורך דין או רואה חשבון – נבקש התייחסותכם האם המציע נדרש לחתום על תצהיר או שמספיק אישור ר"ח / עו"ד כי ההתחייבות מחייבת את המציע לכל דבר ועניין.</p>	<p>המציע נדרש לחתום על התצהיר.</p>
12	חלק א'	3.4.4	<p>בשורה שניה במקום המילה "לעיל" ירשם "להלן".</p>	<p>הסעיף מעודכן כך שהמלה "לעיל" תמחק ובמקומה ירשם "להלן".</p>
13	חלק א'	3.10	<p>על מי מבעלי המניות/השותפים בתאגיד הנפרד לרבות כלפי כל צד שלישי.</p>	<p>אין שינוי במסמכי ההליך.</p>

מס"ד	חלק בהליך	סעיף	שאלה	מענה
14	חלק א'	4.1.1.3	<p>ההליך התחרותי פורסם לראשונה בדצמבר 2018, הוקפא עקב עתירות שהוגשו וחדש במרץ 2020. לאור חלוף הזמן מפרסום ההליך התחרותי, ועל מנת שהמציעים יוכלו להציג נתונים פיננסיים המייצגים את מצבם העדכני, מתבקשת וועדת המכרזים לתקן את סעיף 4.1.1.3 כך שהמציע או בעל השליטה במציע המחזיק לפחות 30% מהון המניות הנפרע של המציע הינם בעלי מחזור מכירות שנתי ממוצע בשלוש השנים האחרונות (2017-2019) של לפחות 300 מיליון ₪ לשנה וההון העצמי של המציע או של בעל עניין במציע בשנת 2019 הוא לפחות 60 מיליון ₪.</p>	<p>מקובל, הסעיף מעודכן כך שהשנים 2017-2015 תמחקנה ובמקומם ירשם 2019 וכן הספרה 2017 תמחק ובמקומה ירשם שנת 2019.</p>
15	חלק א'	4.1.1.3	<p>מבוקש להבהיר שהמציע יוכל לעמוד בתנאי הסף גם אם מחזור המכירות הממוצע שלו לשנים 2019-2017 הוא לפחות 300 מיליון ₪.</p>	<p>ראה עדכון לעיל. למען חסר ספק, לא ניתן לעמוד בתנאי הסף על פי התוצאות הכספיות של השנים 2017-2015.</p>
16	חלק א'	4.1.1.3	<p>מבוקש להבהיר שהמציע יוכל לעמוד בתנאי הסף גם אם ההון העצמי שלו לשנת 2019 הוא 60 מיליון ₪.</p>	<p>ראה עדכון לעיל. למען חסר ספק, לא ניתן לעמוד בתנאי הסף על פי שנת 2017.</p>
17	חלק א'	4.1.1.3	<p>האם נדרש להוכיח בנוסף לבעלות גם רישיון הפעלה לאותה כמות של אוטובוסים או שמספיק להוכיח בעלות בלבד.</p>	<p>דרישת ההוכחת הרישיון נדרשת בסעיף.</p>
18	חלק א'	4.1.1.3	<p>חברות בתחום ההיסעים נוהגות לא פעם לפצל את פעילותן לחברות שונות שהן חברות בת או חברות אחרות, אולם הפעילות של החברות השונות מתבצעת באופן מתואם ומנוהלת באופן משותף.</p> <p>הוועדה מתבקשת לאשר כי ניתן יהיה לעמוד בתנאי הסף של הסעיף באמצעות הנסיון וצי הרכב המשותף של שתי חברות או יותר שעומדות בכל התנאים הבאים:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. קיימת זהות מלאה בין בעלי המניות (בשרשור מלא) בשתי החברות. 2. קיימת זהות בין המנהלים הבכירים בשתי החברות. 3. שתי החברות יתחייבו ביחד ולחוד לעמוד בכל הדרישות והחובות החלים על המציע בהליך זה. 	<p>ניתן לעמוד בתנאי הסף, אך ורק על ידי המציע או בעל השליטה במציע.</p>

מס"ד	חלק בהליך	סעיף	שאלה	מענה
19	חלק א'	4.1.1.3	<p>המציע 'איזיבס בע"מ' היא חברה בבעלות מלאה (בשרשרת) של מר מאיר רוזנברג, אשר משמש גם כמנכ"ל החברה. טרם הקמת החברה, הפעיל מאיר רוזנברג שירותי היסעים באמצעות חברה בבעלות מלאה (100%), לרבות שיתופי פעולה עם משרד התחבורה שודאי מוכרים לוועדה כגון פרויקט הסעות למירון בליג בעומר.</p> <p>מסיבות טכניות, כלל הפעילות של אותה חברה עברה לחברה החדשה – איזיבס בע"מ – ולמעשה מדובר בפעילות רציפה של מעל עשור בתחום ההיסעים.</p> <p>הוועדה מתבקשת לאשר כי במקרה זה ניתן יהיה להתייחס לניסיון המצטבר של מאיר רוזנברג בביצוע שירותי הסעות, לצורך עמידה בתנאי הסף הדורש לפחות חמש שנות ניסיון בתחום. השינוי הטכני בזהות החברה תחתיה מתבצעת הפעילות אינו גורע מניסיונו העשיר של מאיר רוזנברג בתחום ההיסעים – ניסיון שאף עולה על זה שנדרש במסגרת תנאי הסף – אשר מבטיח את יכולתו להפעיל שירותי תחבורה ציבורית ברמה גבוהה.</p>	<p>אין שינוי במסמכי ההליך, המציע או בעל השליטה במציע צריך להיות בעל הניסיון הנדרש ובין השאר להחזיק בעצמו באוטובוסים, ראה התייחסות בשאלה קודמת.</p>
20	חלק א'	4.3	<p>מבוקש להבהיר שניתן יהיה להגיש נסח חברה או נסח שותפות עדכניים, ולא נדרש להציג דו"קא אישור משנת 2018.</p>	<p>הסעיף מתעדכן כך, שהספרה 2018 תמחק ובמקומה ירשם 2020.</p>
21	חלק א'	4.4	<p>במסגרת הליך המכרז קיימות דרישה להגיש תצהירים שונים, נבקש התייחסות, במצב בו המציע מורכב מחברות וגופים שונים, האם כל אחד מיחיד המציע / השותפים במציע נדרש לחתום על תצהירים אלו באופן נפרד או שרק גוף אחד יחתום על תצהיר תחת ההנחה שהוא מחייב את כלל יחיד המציע.</p>	<p>ראה סעיף 3.4.1 למסמכי ההליך.</p>
22	חלק א'	5.2	<p>לאחר ניתוח ראשוני של נתוני האשכול, בהתחשב במהירות מסחרית הצפויה בירושלים, המורכבות התפעולית של האשכול, מגבלות ואילוצים הנובעים מהפעלת אוטובוסים בחשמל ומפרקיות וכן לאור מצוקת החניונים במרכז העיר, על פניו נראה כי מצבת האוטובוסים הבסיסית העומדת על 382 אוטובוסים בלבד (כולל רזרבה תפעולית) להפעלה של 4308 נסיעות ביום, ועלות הפעלה הנוגרת מכך בסך של 315.5 מיליון ש"ח בשנה אינן תואמות את דרישות האשכול ולא נותנות מענה להיקף ולמורכבות ההפעלה הצפויה ולעלויות הנגזרות מכך.</p>	<p>אין שינוי במסמכי ההליך.</p>

מס"ד	חלק בהליך	סעיף	שאלה	מענה
22	חלק א'	5.7.2	על פי סעיף 5.7.2, על המציע לציין בהצעתו שיעור באחוזים מסך תשלומי תמריץ הנוסעים המגיעים למפעיל השירות, שיוקצה לתשלום תמריץ לנהגים בגין גידול בנסיעות נוסע בתשלום (ההדגשה אינה במקור). הוועדה מתבקשת להבהיר האם הסכום שיוקצה על בסיס השיעור באחוזים, כולל את כל עלויות המעביד בגין תשלום התמריץ לנהגים.	הסכום המוצע הינו לתשלום לנהג ואינו כולל עלות מעביד שתשלומה כדון בהתאם למחויבות על פי הדין.
23	חלק א'	5.7.3	נבקש לתקן את תקופת ההכשרה של נהגים חדשים כמפורט בשורה השלישית מ- "18" ל- "36" חודשים על מנת ליצור התאמה בין תקופת התמריץ לתקופת ההכשרה של הנהגים החדשים כאמור.	אין שינוי במסמכי ההליך.
24	חלק א'	5.8	נבקש להוסיף הבהרה לפיה כי במקרה של קיזוז הסובסידיה כאמור, יהיה זה הסעד היחיד "כפיצוי מוסכם" כנגד המפעיל במקרה של הפרה כאמור וכל מקרה לא יהיה פיצוי נוסף מעבר לכך.	אין שינוי במסמכי ההליך.
25	חלק א'	5.11.2	מבוקש להבהיר כיצד כוונת הוועדה לנהוג במקרה שבו המציע שהוכרז ככשיר שני בהליך זה יוכרז כזוכה באשכול "קווי צפון ירושלים עירוני". מוצע כי בהליך זה יבחר "כשיר שלישי" שיוכל, אם ירצה בכך, להפוך לכשיר שני במקרה כאמור.	אין שינוי במסמכי ההליך.
26	חלק א'	5.11.3	בשים לב לכך שסביר כי בסופו של יום הכשיר השני כלל לא יזכה בהפעלת האשכול, נבקש כי הכשיר השני יהיה זכאי להחזר הוצאותיו בגין העמדת ערבות ביצוע כשיר שני משך תקופת העמדתה. ככל ויתממשו התנאים והכשיר השני יזכה להפעיל את האשכול בהתאם להוראות המכרז, יקוזזו הסכומים אשר שולמו לו בקשר עם העמדת הערבות עד לאותו המועד מעלות ההפעלה השנתית.	אין שינוי במסמכי ההליך.
27	חלק א'	14	ועדת המכרזים מתבקשת להבהיר כי ערבות המכרז, אותה יש להגיש בהתאם לסעיף 14 ניתן להגיש גם ערבות אוטונומית שהנפיקה חברת ביטוח, בשיוניים המחויבים לנוסח הערבות שצורף לנספח ג.	אין מניעה להמציא ערבות שהנפיקה חברת ביטוח ובלבד שתהיה בנוסח זהה לנוסח המצורף בהליך.

מס"ד	חלק בהליך	סעיף	שאלה	מענה
28	חלק א'	17.1.1	<p>מבוקש להבהיר באיזה משלבי ההפעלה יידרש הזוכה להליך להסב אליו את הסכמי הליסינג של 120 האוטובוסים המופעלים באגד. במידה וההסבה תיארך באופן מדורג, מבוקש לפרט כמה אוטובוסים יועברו בכל שלב.</p>	<p>מועד העברת האוטובוסים ודירוגם יקבע בשלב היישום.</p>
29	חלק א' נספח י"ד	17.1.1	<p>במסגרת ההליך התחרותי הסכם הליסינג על 120 אוטובוסים מפרקיים של המפעל הקיים יוסב לזכיון. נא התייחסותכם האם האוטובוסים המוסבים במסגרת ההסכם מחויבים בניצוץ שיפוץ וכלל שכן, מאחר ומדובר באוטובוסים שאינם בעלות הזכיון והוא אינו רשאי לבצע בהם עבודות כלשהן – מי אחראי ומי אמור לשאת בעלויות השיפוץ והעיטוף מחדש.</p> <p>ככל שעלויות כלשהן אמורות לחול על הזכיון, לאור היקף האוטובוסים המועברים – יש להגדיר במדויק את העלויות שיחולו על הזכיון על מנת שניתן יהיה לתמחרן במסגרת ההצעה.</p>	<p>עלויות התאמת האוטובוסים חלות על הזוכה בהליך. על המציעים לקחת בחשבון עלות במסגרת הצעתם.</p>
30	חלק א'	17.1.1	<p>בהתאם לסעיף 17.1 על הזוכה בהליך התחרותי להגיש למפקח על התעבורה מסמכים להוכחת רכישתם של מספר האוטובוסים הנדרש להפעלת אותו שלב ובהמשך הסעיף מצוין כי על הזוכה להגיש מסמך חתום על ידו ועל ידי חברת הליסינג המסדיר את הסבת הסכם הליסינג התפעולי עבור 120 אוטובוסים מפרקיים המפעלים כיום בקווי השירות באמצעות חברת אגד.</p> <p>מאחר ובהתאם לתוכנית התפעולית לא בהכרח יידרשו לפעימה ראשונה כל 120 המפרקיות, הוועדה מתבקשת להבהיר שבדומה למסמכים הנדרשים להוכחת הרכישה של האוטובוסים, גם הסבת הסכם הליסינג תתבצע בהתאם למספר האוטובוסים הנדרשים להפעלת אותו שלב ובהתאם לצרכים התפעוליים של כל פעימה.</p>	<p>ראה תשובה 28 לעיל.</p>
31	חלק א'	17.4	<p>נבקש כי בשורה הראשונה לפני הספרות "60" יירשם "לפחות 60"</p>	<p>אין שינוי במסמכי ההליך.</p>
32	חלק א'	17.5	<p>בשורה הראשונה במקום "20 ימי עבודה" ירשם "30 יום". נציין כי ביתר הוראות המכרז לא מדובר בימי עבודה ומכאן התיקון.</p>	<p>אין שינוי במסמכי ההליך.</p>

מס"ד	חלק בהליך	סעיף	שאלה	מענה
33	חלק א'	17.9.15, 17.9.17	על פי הנחיות הסעיפים, על המציע לקחת בחשבון השתתפות בעלויות מימון מרכז שירות בעלות של 480 אלף ש"ח בשנה (40 אלף ש"ח בחודש), ובעלויות מרכז מידע בעלות של 400 אלף ש"ח בשנה. מאחר והאשכול מופעל בשלבים, הועדה מתבקשת להבהיר שעד להפעלה מלאה השתתפות המפעיל תחושב לפי חלק יחסי של היקף הנסיעות בכל שלב מסך המפה המלאה בהליך.	שלילי, השתתפות המפעיל תהיה במלואה החל ממועד הפעלת שלב א'.
34	חלק א'	17.15.2	נוכח משבר הקורונה – הועדה מתבקשת להבהיר כי הכוונה במסגרת הקריטריונים לפיצוי היא גם לאובדן הכנסות מתמריץ בגין איסוף נוסעים וגם לאובדן הכנסות מתמריץ בגין גבייה.	אין שינוי במסמכי ההליך.
35	חלק ב'	18.2 + נספח י"ז	נבקש כי תעדכנו את נתוני הרישוי והתפעול לרבות נתוני הולדיאציות הנכללים בנספח ב' להליך המכרז, לכל הפחות לנתוני שנת 2018 ו-2019. ברור כי עדכון נתונים אלו, יאפשר למציעים להגיש הצעתם על בסיס מידע מדויק ועדכני יותר. אין במבוקש כדי להטיל אחריות כלשהי על המשדר בעניין זה.	מצורף המידע המצוי בידי המשדר.
36	חלק ב'	23	בנוסף נבקש כי תפרטו את נתוני התיקופים בנספח יז בשנת 2019 לפי חלוקה לקווים ולכל הפחות את הקווים המתחייבים למכרז זה.	אין שינוי במסמכי ההליך.
37	חלק ב'	28.3.1.1	וועדת המכרזים מתבקשת לאשר כי במסגרת ההצעה, המציע אינו נדרש לצרף עותק של מסמכי המכרז וההבהרות. דרישה כאמור, מעבר לכך שדורשת הדפסה של מאות עמודים, הינה מיותרת היות ובמסגרת נספח כב' מצהירים ומתחייבים מטעם המציע כי: "קראנו והבנו את כל האמור במסמכי ההליך התחרותי על נספחיו (לרבות ומבלי לגרוע מכלליות האמור – בהסכם שצורף כנספח ה' להליך התחרותי על נספחיו), ברורים לנו תנאיהם לרבות כל ההשלכות על ביצוע השירותים מושא ההליך התחרותי, והגשנו את הצעתנו בהתאם".	הסעיף יעודכן כך שהספרה 40 תמחק ובמקומה ירשם 30.

מענה	שאלה	סעיף	חלק בהליך	מס'ד
אין שינוי במסמכי ההליך.	<p>מבוקש לעדכן את הנוסחה לנוסחה שנקבעה בהליך 26/17 בית שמש עירוני</p> $F(x_i) = 30 + 0.088x_i$ <p>מהנימוקים הבאים:</p> <ol style="list-style-type: none"> הליך תחרותי זה קוצר מ-12 ל-10 שנים, מה שבאופן טבעי מקטין את הכדאיות הכלכלית של הפעלה האשכול, ואת שיעור התמלוגים המתאים להליך תחרותי זה. שינוי ניקוד הבסיס מ-40 ל-30 מבלי לשנות את מקדם הניקוד (0.043) יוצר מצב שעל מנת לקבל ניקוד מקסימלי מציע נדרש להציע תמלוגים של מעל 500,000 ₪ – סכום מופרז בכל קנה מידה. בנסיבות משבר הקורונה הנוכחי, היכולת של המציעים לגייס את ההון הדרוש לתשלום תמלוגים נפגע קשות, ומן הראוי להתאים את גובה התמלוגים למצב זה. על פי ניסיון העבר, ועדת המכרזים נוהגת לקבוע את הפחתות הניקוד הנקבעות לסטיות בתוכנית התפעולית ובתוכנית העסקית, באופן יחסי לניקוד המתקבל מהצעת תמלוגים בשיעור דומה. שיעור תמלוגים גבוה מביא לכך שגם כאשר קיימות סטיות ניכרות בתוכנית, הפחתת הניקוד שנקבעת על ידי הוועדה היא קטנה. הפחתת שיעור התמלוגים תביא לכך שמציע שהתוכנית המוצעת על ידו היא מקצועית יותר יקבל יתרון גדול יותר בניקוד התוכנית, וכך תשפר את איכות ההצעות הזוכות. 	28.3.1.2 28.3.1.3	חלק ב'	38
ראה עדכון בשאלה 37.	<p>הועדה מתבקשת להבהיר את הסתירה בין סעיף 28.3.1.1 בו נאמר שמציע שהצעתו הכספית שווה לאפס יקבל 40 נקודות, לבין הנוסחה המופיעה בסעיף 28.3.1.2.</p>	28.3.1	חלק ג'	39
ראה עדכון בשאלה 37.	<p>בסעיף 28.3.11 נקבע כי מציע שהצעתו הכספית לתוספת עלות הפעלה השווה ל-0 יקבל 40 נקודות, בעוד שלפי הנוסחה בסעיף 28.3.1.2, התוצאה של הצעה כספית כאמור היא 30 נקודות.</p> <p>הוועדה מתבקשת לתקן או להבהיר סעיף זה.</p>	28.3.1.1	חלק ג'	40

מס"ד	חלק בהליך	סעיף	שאלה	מענה
41	חלק ג'	28.4.1	<p>כידוע, תוצאות הבקרה התפעולית וסקר שביעות רצון מושפעים לעיתים מעיתוי ביצוע הבקרה. לדוגמה, שלבי הפעלה ראשוניים של אשכול חדש (ביחוד כאשר מדובר באשכול מורכב להפעלה) עלולים לפגוע באופן משמעותי בציוני הבקרה בתקופת מדידה מסוימת מבלי שהדבר יעיד בהכרח על רמת השירות הכוללת של המפעיל לאורך זמן ויש בכך פגוע לפגוע פגיעה ממשית בסיבויי בהליכים חדשים המפורסמים באותה עת ואף לתקופה של שנה ויותר, גם אם באותה תקופה חל שיפור ניכר ברמת השירות. כך למשל, נתוני מדידה של 2019 אינם מעידים בהכרח על רמת השירות במועד הגשת הצעות בהליך זה.</p> <p>לפיכך, הוועדה מתבקשת לבחון איוונים נוספים במנגנון הניקוד במסגרת ההליכים התחרותיים. כך למשל, התחשבות במסגרת מנגנון הניקוד של ניסיון המציע בהפעלת קווי שירות בסעיף 28.4.1, גם במגמת השיפור (או הירידה) בציון של מפעילי השירות בתקופות הבקרה הנמדדות וכן בחודשי ההפעלה הסמוכים למועד ההגשה של הצעות.</p>	<p>אין שינוי במסמכי ההליך.</p>
42	חלק ג'	28.4.1 נספח יח	<p>נבקש כי נתוני הבקרה התפעולית יהיו בהתאם לנתוני הבקרה התפעולית של חציון שני לשנת 2019 והחציון הראשון לשנת 2020.</p>	<p>אין שינוי במסמכי ההליך.</p>
43	חלק ג'	28.4.4	<p>יש לתקן את הספרה 2 בתחילת הסעיף לספרה 5</p>	<p>הסעיף יעודכן כך שהספרה 2 תמוחק ובמקומה ירשם 5.</p>
44	חלק ג'	28.4.4	<p>בהתאם לסעיף 28.4.4, המציעים ידרגו באופן יחסי לציון הגבוה, אך יישום הנוסחה שבסעיף האמור מוביל לכך שהמציעים יהיו זכאים לציון העולה על 5 נקודות. בהתאם, וועדת המכרזים מתבקשת לתקן את הנוסחה כך שיוחלף המונה במכנה ובמקום "Xmin" ירשם "Xmax".</p>	<p>ציון הסקר הנמוך ביותר יהיו הציון הטוב יותר, קרי המציע שרמת שביעות הרצון ממנו היא הגבוהה ביותר, לפיכך לצורך הנוסחה נלקח הציון המשקף את המספר המינימלי, שכאמור מהווה את הציון הסקר הגבוה ביותר מבין המציעים הכשרים.</p>
45	חלק ג'	28.5.3	<p>מבוקש להבהיר האם שלוש השנים הראשונות ימנו ממועד ההפעלה המלאה של האשכול, ואם לא מאיזה מועד הם ימנו</p>	<p>התקופה תמנה מהיום בו השתמש המפעיל במלואה מצבת הבסיס שבהצעתו או מצבת הבסיסי במכרז הגובה מביניהם.</p>
46	חלק ד'	32	<p>נבקשכם לפרסם נתונים עדכניים יותר משנת 2016 אודות שיעור האוכלוסיה הרלבנטית לאשכול.</p>	<p>נתונים לסוף שנת 2019, ירושלים (למ"ס): מספר תושבים – 936,425. שיעור גידול שנתי 1.8%, דירוג חברתי כלכלי 2,</p>

מס' ד'	חלק בהליך	סעיף	שאלה	מענה
				רמת מינוע 227 כלי רכב פרטיים ל-1,000 נפש. המציעים מופנים לסעיף 18 להליך.
47	חלק ד'	34	מבוקש להבהיר אילו קווים קיימים מיועדים להיות מוחלפים על ידי הקווים החדשים באשכול זה. כך לדוגמא, הקווים 517 ו-530 מהר הצופים נוסעים במסלול דומה לקווים 30 ו-17 הקיימים – האם הקווים הקיימים יבוטלו עם הפעלת הקווים החדשים, או שמפעיל אחר ימשיך להפעיל את הקו המקביל? מידע זה חשוב לצורך יצירת תחזית למספר הנוסעים בקווי האשכול הכלולים בהליך זה, שכן קיומם של קווים חופפים לקווים אלו צפוי להשפיע על מספר הנוסעים בהם.	בסעיף 34.1.4 מפורט אילו קווים צפויים להתבטל. ככל שקו כלשהו לא מופיע ברשימה זו ואינו כלול בהליך, ההנחה היא כי הקו ימשיך לפעול על ידי אגד או מפעיל אחר (בכפוף לפרסום הליך י-ים צפון וכניסת מפעיל אחר להפעלה).
48	חלק ד'	34.2 קווים הפעילים בשעות הלילה	בסעיף 34.2 מצוין כי במועדי חופשות התלמידים קווי הלילה יפעלו בימים א' – ד' עד השעה 4:00 (לעומת הפעלתם בשגרה עד השעה 2:30 בלבד) וכן שקו 500 יפעל גם בימים א' – ד'. האם יש להניח כי היקף הנסיעות בתוספת השעות כמפורט לעיל יהיה בדומה להיקף הנסיעות בימי ה'? ככל שהיקף הנסיעות שונה, הוועדה מתבקשת להבהיר כמה נסיעות יש להניח כתוספת במועדי חופשות תלמידים. בנוסף, הוועדה מתבקשת להבהיר כיצד יש להתייחס לנסיעות אלו במסגרת התכנית התפעולית והתכנית העסקית.	היקף הנסיעות במועדי חופשות התלמידים בקווי הלילה בימים א' – ד' יהיה בדומה להיקף הנסיעות בימי ה'.
49	חלק ד'	37.1.1	על פי הסעיף, 'יהזוכה בהליך התחרותי יחתום על הסכמי שכירות והסכמי נהול מול בעלי המסופים והתחנות המרכזיות, בנוסח שיימסר ע"י בעלי התחנה ויאושר ע"י המשדר'. הוועדה מתבקשת להבהיר שהנוסח שייחתם הוא אחד משני הנוסחים שצורף בנספח ל להליך, בהתאם לזהות המשכיר ולפי העניין.	אין שינוי במסמכי ההליך.

מענה	שאלה	סעיף	חלק בהליך	מס"ד
אין שינוי במסמכי ההליך.	<p>על פי סעיף 20.01 בנוסח הגנרי של הסכם השכירות והניהול של המתקנים התחברתיים, על המפעיל להעמיד ערבות בנקאית בגובה דמי השכירות של שלושה (3) חודשי שכירות כבטוחה לקיום התחייבויותיו על פי ההסכם.</p> <p>על פי סעיף 17.1 בנוסח הגנרי של הסכם השכירות עם מינהל הדיור הממשלתי, על המפעיל להעמיד ערבות בנקאית בגובה דמי השכירות של <u>שישה (6) חודשי שכירות</u> כבטוחה לקיום התחייבויותיו על פי ההסכם.</p> <p>הוועדה מתבקשת להבהיר כי עלויות העמדת הערבות הבנקאית כלולות במסגרת דמי השכירות והניהול לכלל התחנות שהמציעים מתבקשים לקחת בחשבון בסך של 10 מיליון ₪.</p> <p>לחלופין, הוועדה מתבקשת להבהיר ביחס לאלו מתקנים ייחתמו הסכמי השכירות על פי הנוסח הראשון שלעיל וביחס לאילו מתקנים ייחתמו הסכמי השכירות עם מינהל הדיור הממשלתי ותנאי השכירות של כל מתקן, כדי שהמציעים יוכלו לקחת בחשבון במסגרת ההצעה את עלויות הערבויות הבנקאיות.</p>	37.1.1 ; נספח ל	חלק ד', נספחים	50
אין שינוי במסמכי ההליך.	<p>על פי הנחיות הסעיף יש להביא בחשבון עלויות שנתיות של מתקני התשתיות ב-3 מיליון ש"ח ובגין כל שינוי בפועל תתבצע התאמה בעלות ההפעלה בהתאם.</p> <p>מאחר והאשכול יופעל ב-3 שלבים, יש לתקן כך שבתקופות של הפעלה בשלבים העלות השנתית להתייחסות תהא 3 מיליון ש"ח כפול היחס הנגזר משיעור הנסיעות בפועל חלקי סך הנסיעות השנתיות בבסיס בהפעלה מלאה. כל זאת עד להפעלה מלאה.</p>	37.1.8	חלק ד'	51

מס"ד	חלק בהליך	סעיף	שאלה	מענה
			<p>קיומן של תשתיות מתאימות בכלל ותיוני לילה בפרט מהווים נדבך מרכזי וחשוב בתכנון מפת השירות לאשכול. במסמכי ההליך, המזמין מפנה את המציעים לברר עם המפעיל הקיים, אגד, לגבי אפשרויות חניית לילה בחניוני אגד בירושלים.</p> <p>בסיוורים שנערכו בשטח וממידע שנמסר לנו על ידי נציגי אגד עולה כי החניונים של אגד כאמור מלאים עד אפס מקום (כבר היום חונים אוטובוסים של אגד מחוץ לחניונים בעלויות חריגות וחלקם אף חונים ברחוב וחשופים לקנסות) וגם בעתיד לא ניתן יהיה לקבל מקומות חניה לרכבי האשכול.</p> <p>נוכח מצוקת החנייה בעיר, הגידול המשמעותי במפת השירות המתוכננת במסגרת ההליכים התחרותיים ואיתו הגידול המשמעותי הצפוי במספר האוטובוסים הרבה מעבר למצבת האוטובוסים הבסיסית המוגדרת בהליך, תשובתה של אגד והעובדה שחניון 4/9 המוצג במסמכי ההליך מהווה פתרון חלקי בלבד (פחות מרבע מהצי המתוכנן!) הוועדה מתבקשת להבהיר ולהציג תכניות פיתוח ופתרונות חניה מתוכננים של המזמין ואו העירייה וכלל זה:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. מהן התוכניות מבחינת המזמין לפתרונות חנייה לאוטובוסים לאשכול ירושלים מרכז. 2. מה יהיו המיקומים של חניונים אלו, מתי צפוי כי יהיו מוכנים לחנייה; 3. מהם הפתרונות המתוכננים בחניונים אלו לאנרגיה חלופית. 	<p>החניונים המיועדים לאשכול הינם 4/9 ועטרות, עם זאת המפעיל אינו המפעיל הבלעדי בחניונים אלו.</p> <p>המציע נדרש לאתר חניונים נוספים על מנת לתמוך בשירות.</p> <p>כמו כן, ראה עדכון הסעיף בפרק ב' של מסמך זה.</p>
52	חלק ד'	37.2	<p>לאור הזמן שחלף מעת פרסום הראשון של ההליך התחרותי, נודה לקבלת הבהרה לגבי סטאטוס החניונים המצוינים בסעיף זה, חניון בשדה התעופה עטרות וחניון 4/9 במחלף רמות, וכלל זה מה המועד הצפוי שבו יהיו החניונים מוכנים, כמה חניות מתוך החניונים המתוכננים יוקצו לטובת הזוכה בהליך ירושלים מרכז וכן מהם תנאי השכירות הצפויים למפעיל בכל חניון.</p>	<p>אין שינוי במסמכי ההליך.</p>
53	חלק ד'	37.2	<p>מודגש בסעיף כי התוכנית התפעולית והעסקית יניחו כי מרחק הנסיעה בין נקודות הקצה לחניוני הלילה לא יפחת מ 7 ק"מ. נוכח מצוקת החנייה בעיר, יש לעדכן את הנוסח, כך שהמרחק בין נקודות הקצה לחניונים לא יפחת מ – 10 ק"מ.</p>	<p>מקובל, הסעיף מתעדכן כך שהספרה 7 תמחק ובמקומה ירשם 10.</p>
54	חלק ד'	37.2	<p>הוועדה מתבקשת להעביר את נספח החשמל כאמור בסעיף זה</p>	<p>מצורף כחלק ממענה זה.</p>
55	חלק ד'	37.2	<p>הוועדה מתבקשת לבחון מחדש ולעדכן את נתוני עלות ההפעלה ומצבת האוטובוסים הבסיסית.</p>	<p>אין שינוי במסמכי ההליך.</p>
56	חלק ד'	38.2		

מס"ד	חלק בהליך	סעיף	שאלה	מענה
57	חלק ד'	39.1	במקרה של המחאת זכויות עמדת על הקו לצד שלישי או סגירת עמדה, המפעיל יישא בעלויות כח אדם כגון תשלום זכויות למוטורים וכן עלויות נוספות בגין התחייבויות שאינן ניתנות לביטול. במקרה זה, לא סביר שהמפעיל יהיה חשוף לסיכון של החלטה חד צדדית ובלתי תלויה של המשדר. הוועדה מתבקשת להבהיר, שמהסכום שיקוּזז מעלות ההפעלה יוכו עלויות המפעיל המוכחות והבלתי ניתנות לביטול שהוצאו על ידו בגין העברת תפעול העמדה או סגירתה.	אין שינוי במסמכי ההליך.
58	חלק ד'	39.17	במקום יום ב' צריך להיות יום ו' מהן רשימות ירוקות המופיעות בסעיף?	אכן, הכוונה בסעיף – יום ו' בין השעות 06:00 לשעה לפני כניסת השבת. כלי המאפשר למפעיל טעינה של החזר/פיצוי לנוסע באמצעות מערכת טעינה מרחוק (REMOTE SAM). הטעינה רשומה במאגר על פי מספר כרטיס וביתרת ערך עבור מסוימת, כאשר כרטיס הרב קו יבוא במגע באמצעות מכשיר המחובר אליהם בכל אחת מהאפשרויות הקיימות (אפליקציה, דונגל, מסופון, חנויות/קיוסקים "כספונטים" וכדומה) היתרה תטען לכרטיס הרב קו.
59	חלק ד'	41.4	על פי סעיף 1(144), המפעיל נדרש בין היתר, לכבד "כרטיס רגיל: כרטיס לנסיעה בודדת אחת". הוועדה מתבקשת להבהיר האם המפעיל נדרש לכבד כרטיס נייר או כרטיסייה בנסיעות מעבר. ככל שהמפעיל נדרש לכבד כרטיס נייר או כרטיסייה בנסיעות מעבר, הוועדה מתבקשת להבהיר כיצד על המפעיל להתחשבן בגין התיקופים האלה שלא מדווחות במערכות ממוחשבות.	בכרטיס נייר לא ניתן לבצע מעברים.
60	חלק ה'	44.1	האם ניתן לתת דוגמא מספרית לאופן חישוב הסובסידיה בסעיפים אלו?	
61	חלק ה'	45.3.3 45.3.4		אין שינוי במסמכי ההליך.

מס"ד	חלק בהליך	סעיף	שאלה	מענה
62	חלק ה'	49 – מפת הבסיס לאשכול	<p>תגבור קווי הלילה בחופשים ובמועדים ידוע למשרד התחבורה עוד במועד הגשת המכרז, מבוקש כי התגבורים הידועים יוכנסו למפת הבסיס, מהנימוקים הבאים:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. הפעלת קווי לילה יקרה יותר מהפעלה של קווים רגילים במפת הבסיס, הן בגין מפת הבסיס לאשכול תכלול את קווי הלילה הנוספים הנדרשים בימות החופשה, כשהם מוכפלים ב-13 שבועות. 2. במצב הנוכחי, התשלום בגין הפעלת קווים אלו יכלול רק את עלות הנסיעה השולית (75%), ולא את הרכיב הקבוע לנסיעה (25%). זאת בשעה שהפעלת קווי לילה כרוכה בעלויות קבועות גבוהות יותר, שכן המפעיל נדרש להחזיק במשך שעות אלו מערך של סדרנים, חדר בקרה, ופניות ציבור – בתעריף לילה מוגדל – אף שמופעלות נסיעות מועטות בלבד. 3. גם העלות השולית של קווי לילה גבוהה יותר, שכן קווי לילה מתאפיינים במסלולים ארוכים ומרובי תחנות (אורך ממוצע של קו לילה הוא מעל 21 ק"מ), בשעות הלילה עלות ההעסקה של הנהגים גבוהה יותר, ובשל מגבלות טעינה לרוב לא ניתן להפעיל אוטובוסים חשמליים שעלות הפעלתם נמוכה יותר. 4. מדובר בקווים שמועד ותדירות הפעלתם ידועים מראש ומוגדרים במסגרת המכרז, וכשם שמפת הבסיס איננה כוללת את קווי התלמידים בשבועות אלו כך יש לכלול בה את קווי הלילה המופעלים באותם מועדים. 	<p>אין שינוי במסמכי הליך.</p>
63	חלק ה'	51.1, 49	<p>על בסיס נתוני עלות ההפעלה לנסיעה בחלוקה לפי סוגי רכבים (מפרקי, עירוני, מיניבוס) וממוצע ק"מ לנסיעה בבסיס, עולה כי עלות ההפעלה השולית לק"מ (75%) למיניבוס כמעט כפולה מהעלות לק"מ של אוטובוס מפרקי ואוטובוס עירוני. בנוסף, עלות ההפעלה השולית לק"מ (75%) לאוטובוס עירוני לק"מ כמעט זהה לעלות הנסיעה השולית לק"מ של אוטובוס מפרקי.</p> <p>נראה שמדובר בטעות מכיוון שגם על פי מנגנון העלות לנסיעה בבסיס, עלות נסיעה (ועלות לק"מ) באוטובוס מפרקי אמורה להיות הגבוהה ביותר, לאחר מכן העלות לאוטובוס עירוני ולאחר מכן מיניבוס. הוועדה מתבקשת לתקן טעות זו.</p> <p>אם לא מדובר בטעות, הוועדה מתבקשת להבהיר את התכלית שבבסיס המנגנון הקיים שמביא לתוצאות עלות הפעלה לק"מ לפי סוג רכב שהיא ביחס הפוך לעלות הנסיעה לפי סוג רכב.</p>	<p>ראה עדכון בפרק ב' למסך זה.</p>

מענה	שאלה	סעיף	חלק בהליך	מס"ד
<p>ראה עדכון בפרק ב' למסך זה.</p>	<p>לצורך מניעת עיוות בהתחשבות לפי עלות לנסיעה (לעומת המנגנון הנהוג במסגרת כל ההליכים התחרותיים של יתר האשכולות – התחשבות על בסיס עלות לק"מ), התוסף מנגנון של התחשבות מדי שנה הבדוק האם חל שינוי בממוצע הק"מ לנסיעה לפי סוג רכב ביחס לממוצע ק"מ לנסיעה בבסיס.</p> <p>עם זאת, המנגנון כאמור קובע רף של 2% שינוי, שרק בחריגה ממנו ייכנס לתוקף מנגנון הפיצוי על הפער בין עלויות השינוי במפת הבסיס, וגם עם כניסתו לתוקף, מנגנון הפיצוי המביא בחשבון את השינוי בעלות לק"מ, לא יכלול את חריגת 2% הראשוניים.</p> <p>ראשית, מדובר במנגנון מסורבל, שדממה שתכליתו היא לתקן את העיוות שיוצר המנגנון הבסיסי של התחשבות לפי עלות לנסיעה במקום התחשבות לפי עלות לק"מ.</p> <p>שנית וחשוב מכך, נראה שאין הצדקה סבירה להחרגה שרירותית של 2% הראשוניים, והדבר מייצר פער בהתחשבות על פי מצב הדברים בפועל בגין שינוי עלויות ההפעלה באשכול באופן שמייצר אצל המפעיל חוסר וודאות וסיכון לא סביר.</p> <p>הוועדה מתבקשת לבטל את ההחרגה של 2% ממנגנון ההתחשבות – גם לעניין הרף שממנו ייכנס המנגנון לתוקף, וגם במסגרת ההתחשבות במקרה שהמנגנון נכנס לתוקף.</p>	51.1	חלק ה'	64
<p>ראה עדכון בפרק ב' למסך זה.</p>	<p>לאור האמור בשאלות שלעיל, השינוי במתכונת ההתחשבות בהליך, לפיו ההתחשבות היא לפי עלות לנסיעה (לעומת המתכונת המקובלת בכל שאר ההליכים של התחשבות על פי עלות ההפעלה לפי ק"מ) אינו סביר ונראה כי שאינו משקף את היחס בין השינויים בעלויות ההפעלה בפועל ובין העלויות שישולמו למפעיל על פי מנגנון ההתחשבות (שלא לדבר על המורכבות והסרבול במנגנונים המוצגים).</p> <p>חוסר סבירות זה בולט במיוחד לאור העובדה שלפי המנגנון שנקבע בסעיף 51.1, במקרה של גידול 2% בק"מ לנסיעה בבסיס, התחשבות והתאמות יהיו על פי השינויים בתמהיל הק"מ לנסיעה בשוטף לפי סוגי האוטובוסים.</p> <p>כלומר, גם מסמכי ההליך משקפים את ההנחה שמנגנון ההתחשבות הראוי בגין שינויים בעלות ההפעלה הוא מנגנון המתבסס על שינוי הק"מ בבסיס, ולא על עלות נסיעה.</p>	51.1, 49	חלק ה'	65

מס"ד	חלק בהליך	סעיף	שאלה	מענה
			<p>נוכח האמור לעיל, הוועדה מתבקשת לתקן את מנגנון ההתחשבות ולהשיב אותו למתכונת של התחשבות הנהוגה בכל יתר ההליכים התחרותיים, לפי עלות הפעלה לק"מ, בהתאם לעלות לק"מ של כל סוג רכב (מפרקי, עירוני, מיניבוס).</p>	
66	חלק ה'	52.1	<p>תוספת בגין רכישת אוטובוסים נוספים – בהתאם לסעיף מובהר כי עבור הרחבות שרות בעתיד המפעיל נדרש להצטייד אך ורק באוטובוס עירוני חשמלי.</p> <p>הוועדה מתבקשת להבהיר כי הכוונה הינה להרחבות שירות שיהיו בקווים בהם מופעלים אוטובוסים עירוניים רגילים ולא עבור קווי שירות שמופעלים באמצעות אוטובוסים מפרקיים ומיניבוסים.</p>	<p>אין שינוי במסמכי הליך.</p>
67	חלק ה'	53.2 + 50 + 53.3 + 54.3 + נספח ג ד	<p>הוועדה מתבקשת לקבוע כי כל ההצטרפות הקבועות במכרז יהיו צמודות למדד האחרון הידוע בעת הגשת המכרז, ולחילופין למדד הידוע במועד פרסומו מחדש של המכרז – מדד יולי 2020 שעומד על 100.2 נקודות.</p>	<p>אין שינוי במסמכי הליך.</p>
68	חלק ה'	53.2	<p>מבוקש להבהיר כי עד להפעלה מלאה של האשכול המדרגות לתמריץ איסוף נוסעים ייקבעו באופן יחסי לשלביות ההפעלה ולחלקיות השנה.</p> <p>לדוגמא, אם המפעיל מתחיל להפעיל 60% מהנסיעות באשכול במשך המחצית השניה של שנה קלנדרית, אזי המדרגות לתמריץ יהיו 30% מהאמור בסעיף (לפי החישוב 50% מהשנה * 60% מהאשכול).</p> <p>ברור שלא ניתן לצפות ממפעיל שיצליח להגיע בשנה לא מלאה, או בהפעלה חלקית של האשכול, למספר נוסעים שמשקף יעד ריאלי להפעלה מלאה של האשכול במשך שנה קלנדרית שלמה. על מנת שהתמריץ באמת יתמרח את המפעיל (ואת הנהגים שנהנים מחלק של עד 25% מהתמריץ) להגדיל את מספר הנוסעים יש לקבוע יעד בר-השגה במשך מלוא תקופת ההפעלה, ולא יעד שמתאים להפעלה מלאה של האשכול בלבד, כפי שאכן נעשה בסעיף 53.3</p>	<p>אין שינוי במסמכי הליך.</p>
69	חלק ה'	53.2	<p>האם הגידול מדד 3 שנים יהיה בשיעור 6% מ-48 מיליון, או 6% מהרף הקיים? לדוגמא, האם בתום שנת ההפעלה השישית תעודכן המדרגה השלישית לרף של 53.93 מיליון או 53.76 מיליון?</p>	<p>הגידול הינו מהמדרגה לאחר העדכון ולפי הדוגמה בשאלה יעמוד על 53.93 מיליון.</p>

מענה	שאלה	סעיף	חלק בהליך	מס"ד
<p>מנגנון ההפחתה לא יבוטל, יחד עם זאת הטבלה המפורטת בסעיף 56.1.2 ב' תעודכן - בתאם לאמור בפרק ב' של מסמך זה.</p>	<p>שאלה</p> <p>מבוקש לבטל את מנגנון ההפחתה בעלות במקרה של עליה במהירות המסחרית. המשמעות של סעיף זה הוא שבמקרה שבו הערכת הוועדה לגבי המהירות המסחרית תתברר כנמוכה מידי, עלות ההפעלה המגיעה למפעיל תופחת – זאת בשעה שמהירות זו איננה ידועה למציע והוא אינו יכול לתמחר סיכון זה בתוכניתו הכלכלית.</p> <p>לחילופין מבוקש לקבוע כי במקרה שבו המהירות המסחרית בפועל בשנת ההפעלה הראשונה תעלה על המהירות המסחרית שהופקדה בתיבת המכרזים, אזי המהירות המסחרית בבסיס תהיה המהירות המסחרית בפועל בשנת ההפעלה הראשונה ולא המהירות שהופקדה בתיבת המכרזים.</p> <p>לעניין זה נבקש להפנות את ועדת המכרזים, כי להבנת יועצינו המשפטיים התנהלות זו חורגת מהוראות דיני המכרזים, ובהקשר זה נפנה את הוועדה בין היתר לע"א (ת"א) 2428/06 צורגו בע"מ נ' עמידר החברה הלאומית לשיכון בישראל בע"מ, נאמרו הדברים הבאים:</p> <p>"אחד המרכיבים החיוניים בהגדרתו של מכרז הינו כללי המשחק שבו. אלה משמשים את מסגרת התחרות ותוחמים את גבולותיה (שמואל הרציג, דיני מכרזים, כרך שני 225 (מהדורה שניה, 2002)). בין כללי המשחק יכול שיהיו תנאים מוקדמים להשתתפות בו, יכול שיהיו אמות המידה שעל פיהן תבחר ההצעה הזוכה, אך בכל מקרה עליהם להיות קבועים וידועים מראש (עומר דקל מכרזים כרך ראשון 314 (תשס"ד))."</p> <p>המציע רשאי לסמוך על התנאים והדרישות שבמכרז, להניח כי הם ממצים ולערך הערכה של סיכויי בהתאם (השוו ע"מ 7561/01 פינץ' נ' שר הבינוי והשיכון, פ"ד נז(3) 611, 622 (2003)). משיקולים של צדק, הגינות ויעילות כלכלית, הסתמכותו זו של המציע ראויה להגנה (דקל כרך ראשון, בעמ' 485). משכך נקבע כי למציע זכות שההכרעה תהיה רק על סמך אמות המידה המפורטות במכרז, ללא התחשבות בתנאים נסתרים שזכרם לא בא שם והיוצרים מראש חוסר שוויון בין המתחרים (בג"צ 316/63 גזית ושחם חברה לבניין בע"מ נ' רשות הנמלים, פ"ד יח(1) 172, 178 (1964)).</p> <p>שיקולים רלוונטיים, יפגע ללא הצדקה בהסתמכות הצדדים על כללי המכרז שפורסמו ועל השוויון ביניהם" (פרשת אבן הבונים, בעמ' 66. הדגשה איננה במקור).</p>	56.1.2	חלק ה'	70

מענה	שאלה	סעיף	חלק בהליך	מס"ד
	במקרה העומד על הפרק נכונים הדברים שבעתיים היות ומוסתר מידע חשוב ורלוונטי מהמציעים אשר אינם יודעים כיצד להתייחס לנושא במסגרת תמחור הצעתם – התמורה שתשולם למציע בעת ההפעלה תלויה בנתון נסתר שנקבע על ידי ועדת המכרזים ונשמר בסוד מהמציעים עד לאחר הזכייה.			
אין שינוי במסמכי ההליך. לתשומת לב במציעים לסעיף 56.1.2 ג'.	מבוקש לעדכן את הסעיף כך שתינתן תוספת גם עבור ירידה של מתחת ל-6% ביחס למהירות המסחרית, ובלבד שהיא עולה על 1.0 קמ"ש. אחרת בהכרח ייוצר מצב שגם ירידה של מעל 1.0 קמ"ש לא תזכה את המפעיל בפיצוי, שכן הפיצוי בפועל עד לירידה של 6% הוא 0.	56.1.2	חלק ה'	71
אין שינוי במסמכי ההליך.	במקרה של הרחבת שירות, ההתחשבות במסגרת עלות ההפעלה מגלמת במקרים מסוימים התחשבות רק בגין תוספת העלויות השוליות של (75% מעלות הנסיעה). מנגנון הפיצוי בגין האטה במהירות המסחרית מביא בחשבון שבמקרה של הפחתה של 10% בעלות הנסיעה, יש לפצות את המפעיל גם על העלויות השוליות וגם על העלויות הקבועות.	56.1.2	חלק ה'	72
לצורך מנגנון התחשבות בסעיף 56.1.5 תילקח בחשבון המהירות שתתקבל על פי החישוב בנספח ליום חול.	עם זאת, במקרה של תוספת שירות שלא כוללת התחשבות בגין רכישת רכבים נוספים, מנגנון הפיצוי בגין האטה במהירות המסחרית מגלם למעשה רק פיצוי חלקי בגין תוספת השירות. מאחר והמשמעות של האטה במהירות המסחרית כוללת גם צורך בהוספת רכבים, יש לתקן את מנגנון הפיצוי בסעיף 56.1.2 כך שיחול על גם על עלות ההפעלה המלאה וגם על הנסיעות השוליות בהרחבות שירות (ולא רק על 75% מעלות הנסיעה).			
	סעיף 56.1.5 קובע שהמהירות המסחרית בבסיס שתופקד בתיבת המכרזים, תהיה על פי הממוצע ליום חול (א-ה). לעומת זאת המתודולוגיה לחישוב המהירות המסחרית בנספח מג' עומדת בסתירה להגדרות לעיל ומושפעת גם מימים שישי ושבת/מוצ"ש. הוועדה מתבקשת לתקן סתירה זו ולהתאים את המתודולוגיה לחישוב המהירות המסחרית בנספח מג' בהתאם להגדרות הסעיפים הנ"ל וכפי שמחושבת המהירות המסחרית שמופקדת בתיבת המכרזים.	56.1.5, 56.1.6 נספח מג	חלק ה'	73

מס"ד	חלק בהליך	סעיף	שאלה	מענה
74	שאלות הבהרה	שאלה 63	<p>התשובה איננה ברורה. השאלה כוללת 2 אפשרויות, ולא מובן האם הכוונה היא:</p> <ol style="list-style-type: none"> כן, מדובר בטווח העליון של השינויים בהפעלת האשכול מבחינת תוספות שירות; כן, המציע רשאי להניח בהצעתו את הטווח של הגידול בפעילות לפי הנחותיו העסקיות שיכולות להיות מספר גבוה יותר מאשר 200 נסיעות שבועיות? 	<p>המנגנון המפורט בסעיף מתייחס לאחת מהדרכים לתכנון ואישור תוספות שירות באשכול. 200 הנסיעות השבועיות מתייחס אך ורק לאישור תוספת שירות על פי השיטה הקבועה בסעיף והינן לטווח העליון.</p>
75	שאלות הבהרה	שאלה 106	<p>הוועדה מתבקשת להשיב על השאלה. בסעיף 42 למכרז נאמר שמנהל הכספים, מנהל האשכול וקצין הבטיחות יעסקו 60 יום לפני מועד ההפעלה של כל שלב, ואילו בהסכם ההפעלה נאמר שהם יעסקו תוך 60 יום ממועד הזכייה.</p>	<p>לכל המאוחר 60 ימים לפני הפעלת שלב א'.</p>
76	שאלות הבהרה	שאלה 117 סיפא	<p>נראה שמחציתה השנייה של השאלה לא הייתה ברורה. השאלה התייחסה למצבת האוטובוסים הבסיסית הקבועה במכרז, ולא לתוספת עליה מתחייב המציע. מבוקש כי במקרה שבו מפת הבסיס קטנה והמשרד מקוז מהמפעיל את העלות של אוטובוס, המפעיל יוכל לגרוע אוטובוס זה בפועל ממצבת האוטובוסים שהוא מחויב להחזיק. אחרת ייווצר מצב שהמפעיל מחויב להמשיך להחזיק באותה מצבת אוטובוסים שנקבעה במכרז, אף שהעלות הנדרשת לשם החזקת חלק מהאוטובוסים מקוזזות מעלות ההפעלה.</p>	<p>המפעיל איננו רשאי לגרוע אוטובוסים מתחת למצבת בה התחייב בהצעתו גם אם היא גבוהה ממצבת הבסיס במסמכי ההליך.</p>
77	נספח ב'		<p>בנספח ב' אשר כולל את נתוני החלופות ושעות הנסיעה קיימות נסיעות כפולות - מצ"ב בנספח 1 למכתב זה טבלה אשר מרכזת את הנסיעות הכפולות. ועדת המכרזים מתבקשת להבהיר האם אכן נדרשות נסיעות כפולות וככל שלא לעדכן את נספח ב' בהתאם.</p>	<p>מצ"ב נספח ב' עדכני, הכולל פירוט הנסיעות הכפולות. בהתאם מפת הבסיס מתעדכנת כמפורט בחלק ב' של מסמך זה.</p>
78	נספח ה'	10.2	<p>ועדת המכרזים מתבקשת למוחק את המילה "הבלעדי" בשורה הראשונה בסעיף ולהחליפה בביטוי "על פי דין".</p>	<p>אין שינוי במסמכי ההליך.</p>
79	נספח ה'	נספח ה' 8.28	<p>מכיוון שנספח ה' בוטל, הוועדה מתבקשת למוחק את ההפניה לנספח בסעיף 8.28 להסכם ההפעלה.</p>	<p>הסעיף מתעדכן כך שהמילים "נספח ה'" ימוחקו ובמקומן ירשם נספח כז' למסמכי ההליך.</p>

מס"ד	חלק בהליך	סעיף	שאלה	מענה
80	נספח ה'	15.4	<p>על פי סעיף 15.4 להסכם ההפעלה, "בארבעת החודשים האחרונים של תקופת ההפעלה יעוכב תשלום הסובסידיה הייעודית למפעיל השירות. בתוך 3 חודשים לאחר תום פעילות מפעיל השירות ייערך וישולם החשבון הסופי".</p> <p>המשרד מחזיק בבטוחה משמעותית לחיוב המפעיל על פי הסכם ההפעלה - ערבות ביצוע בסך 20,000,000 ש"ח. לכן, הדרישה לבטוחה נוספת של עיכוב הסובסידיה אינה מוצדקת. בשים לב לנטל התורמי הנוסף שהיא מטילה על המפעיל.</p> <p>הוועדה מתבקשת לבטל את הדרישה לעיכוב הסובסידיה בנוסף לערבות ביצוע, ובהתאם לבטל את סעיף 15.4 להסכם ההפעלה.</p>	<p>אין שינוי במסמכי ההליך.</p>
81	נספח ז'		<p>נספח ז' (תצהיר לפי חוק עסקאות גופים ציבוריים, התשל"ו-1976) מתייחס להליך תחרותי מס' 23/2018 להפעלת קווי שירות בתחבורה הציבורית באוטובוסים באשכול קווי מטרופוליט חופה. בהתאם, וועדת המכרזים מתבקשת לפרסם נספח מתוקן.</p>	<p>מצ"ב נספח ז' מתוקן.</p>
82	נספח י'	4	<p>הנוסחאות המופיעות בעמודה B אינן מעוגלות כלפי מעלה. האם המציע נדרש לתקן את הנוסחא:</p>	<p>אכן, יש לתקן את הנוסחה או לעגל את המספר כלפי מעלה ללא נוסחה.</p>
83	נספח י'	4	<p>האם בעמודה D יש לרשום את תוספת האוטובוסים המוצעת לשנה אחת, או סך התוספת לשלוש שנות ההפעלה הראשונות:</p>	<p>בעמודה D יש לרשום את תוספת האוטובוסים לשנה אחת.</p>
84	נספח י'	4.2	<p>האם הנתונים בטבלה זו צריכים להתייחס למצב בתום שנת ההפעלה המלאה הראשונה של האשכול:</p> <p>אם כן, המשמעות היא, בין היתר, שמספר האוטובוסים שיפורטו בטבלה יכלול רק את תוספת האוטובוסים המוצעת לשנת ההפעלה הראשונה, אבל לא את האוטובוסים המוצעים כתוספת בתחילת שנת ההפעלה השנייה והשלישית. כמו כן, הצגת נתונים ביחס לסוף שנת ההפעלה המלאה הראשונה משמעה שכל האוטובוסים שיידרשו לצורך הפעלת שני השלבים הראשונים של ההפעלה יהיו בני יותר משנה אחת, אף שמדובר באוטובוסים חדשים.</p>	<p>אכן.</p>
85	נספח י'	2.1	<p>סעיפים 9 והלאה בנספח אינם תואמים את המדיה המוגנית שצורפה להליך. לא קיימת בהליך זה דרישה להפעלת אוטובוסים מפרקיים חשמליים</p>	<p>השאלה לא ברורה, לא רשום בנספח י' סעיף 2.1 כי קיימת דרישה להפעלת אוטובוסים מפרקיים חשמליים.</p>

מס' ד'	חלק בהליך	סעיף	שאלה	מענה
86	נספח י"ד	כלל הנספח	נא הבהירו כי בהתייחס להוראות סעיף 38.2.3 בו מצויין כי במידה ויופעלו באשכול אוטובוסים בליסינג תפעולי הוזהר יחויב לחתום על הסכמי הליסינג – כאשר צורפו הסכמי ליסינג למסמכי המכרז (ראו לעניין זה את נספח י"ד).	אוטובוסים מפרקים מוזכרים רק בסעיף 2.1.11 – "מספר אוטובוסים עירוניים מפרקים נמוכי רצפה כולל נדרש להפעלה".
87	נספח י"ד	כללי	הוועדה מתבקשת לספק למציעים מידע בנוגע למצב הצידוד והזיוד שמותקן על האוטובוסים בליסינג שיוסבו לזוכה ובנוסף להבהיר האם הצידוד הטכנולוגי שמותקן על האוטובוסים עומד בדרישות ההליך התחרותי.	הסכמי הליסינג שצורפו מדברים בעד עצמם, הצידוד הנוסף המותקן על האוטובוסים הינם של המפעיל הנוכחי ואינם בהכרח מועברים עם האוטובוסים.
88	נספח ט"ז		אלה ואם כן, באילו תנאים יוכל לסיימם.	התוכנית צריכה להתייחס לעשר שנים מלאות - ללא שלבי ההפעלה השונים.
89	נספח ט"ז	פרופורמה	הנחיות המכרז היא להציג תוכנית לתקופת הפעלה מלאה של 10 שנים. אולם בשל כך שלא קיימת חפיפה בין מועדי ההתחלה והסיום של שלבי ההפעלה השונים, השנה וחצי האחרונים של תקופת ההפעלה יכללו הפעלה חלקית בלבד של האשכול. האם המציע נדרש להציג תוכנית שכוללת הפעלה חלקית בהתאם לתקופות הקבועות במכרז, או תוכנית שכוללת הפעלה מלאה במהלך כל עשר השנים?	אין שינוי במסמכי ההליך.
90	נספח ט"ז		במידה והתוכנית צריכה להתייחס לעשר שנים מלאות, האם יש להניח לצורך התוכנית שמועד ההתחלה של כל שלושת שלבי ההפעלה זהה גם כן, או להניח שיהיו תקופות בהן האשכול מופעל באופן חלקי שאינו כולות בפרופורמה?	המציעים נדרשים לכלול את מלוא העלויות הנובעות מהפעלה, עם זאת יש להימנע מלחשוף את גובה התמלוגים שבכוונתם להגיש במסגרת הצעת המחיר.
91	נספח ט"ז	2.7	יש לתקן את תקופת ההפעלה ל 10 שנים במקום 12 שנים.	הסעיף יועדכן כך שהספירה 12 תמחק ובמקומה ירשם 10.

מס"ד	חלק בהליך	סעיף	שאלה	מענה
92	נספח י"ז	ספירת נוסעים	הוועדה מתבקשת להעביר את נספח י"ז עבור אשכול ירושלים עירוני מרכז וללא הקווים של אשכול צפון ירושלים עירוני. הוועדה מתבקשת לפרסם את נספח י"ט עבור מסמכי הליך ירושלים עירוני מרכז. בהנחה שההוראות שבנספח י"ט, יהיו דומות להוראות נספח י"ט בהליכים המתנהלים במקביל, הוועדה מתבקשת להבהיר כדלקמן. בנספח י"ט, בחלק שכותרתו "מידע נדרש מהמפעיל לנספח זה", נכתב שעל המציעים להמציא את הנדרש בטבלה (ההדגשות לא במקור). נראה שנפלה טעות בנוסח, והכוונה היא למענה של המפעיל הזוכה (ולא המציעים), מכיוון שמסמכי הליך אינם מפנים לדרישה להגשת מענה של המציע בשלב ההצעה, ובמיוחד בשים לב לכך שמדובר במענה מורכב טכנולוגית ותפעולית (כולל בחירת רכבים ספציפיים), שאינו ישים להכנה בשלב ההצעה בשים לב ללוח הזמנים שנוטר עד למועד שנקבע להגשה ההצעות. הוועדה מתבקשת להבהיר שאין להגיש מענה לנספח י"ט בשלב ההצעה, ולהבהיר שהדרישה היא כי הזוכה ייתן מענה לדרישות המפורטות בנספח ט"ז (מידע נדרש מהמפעיל במענה לנספח זה), בתוך מספר חודשים ממועד קבלת הודעת הזכייה.	אין שינוי במסמכי ההליך. במצורף הנספח שבנדון, מותאם ההליך זה.
93	נספח י"ט		בהמשך לתוכניות ההקמה של תשתיות החשמל על ידי המדינה בחניון 4/9 (ועמדות אחרות, ככל שיקודמו בעתיד), ועדת המכרזים מתבקשת לפרט מי אמור לתפעל ולתחזק את תשתיות החשמל כאמור וכן באיזה תנאים יוכל המפעיל לטעון את האוטובוסים בחשמל.	במצורף הנספח שבנדון, מותאם להליך זה. הנספח עוסק בין היתר בתנאי אספקת החשמל למתקן. לעניין האחזקה והתפעול של מתקן 4/9, אלו יבוצעו על ידי חברת ניהול שתיבחר. ככל שידרשו מתקנים משלימים לביצוע התכנית התפעולית בהליך זה הרי שהם יוקמו באחריות המפעיל כמפורט בנספח.
94	נספח י"ט		המפעיל נדרש להעמיד שרותי MSSP על חשבון, בהתקשרות מול הספק החיצוני יש להוסיף סעיף המאפשר העברת מידע בשלב מאוחר יותר למשרד התחבורה. עלות הקישור למשרד התחבורה לא תיכלל בדרישה זו.	המפעיל נדרש להעמיד שרותי MSSP על חשבון, בהתקשרות מול הספק החיצוני יש להוסיף סעיף המאפשר העברת מידע בשלב מאוחר יותר למשרד התחבורה. עלות הקישור למשרד התחבורה לא תיכלל בדרישה זו.
95	נספח כ"א	6.1	הוועדה מתבקשת להבהיר האם מלבד עלויות הקמת חיבור ל-SOC, תחול על הזוכה עלות נוספת עבור קבלת שרותי ניטור מ-SOC (עלות שעל המפעיל לשלם לגוף אשר מפעיל את SOC).	

מס"ד	חלק בהליך	סעיף	שאלה	מענה
96	נספח כ"א	10.7.3, 10.7.4	בסעיף 10.7.4 בנספח כ"א, ישנה דרישה לאמצעי קשר עם הנהג על ידי מערכת תקשורת אלחוטית קולית דו צדדית. הוועדה מתבקשת להבהיר מהו המפרט הנדרש למערכת זאת וכן להבהיר את הפער בין דרישה זאת לבין האיסור לשוחח עם הנהג בעת נסיעה, כמודגש בסעיף 10.7.3 בנספח כ"א.	מפרט המערכת מופיע בסעיפים 10.7.1 – 10.7.6. לענין הפער בין הדרישות ראה בסעיף 10.7.5 וסעיף 10.9.
97	נספח כ"א(1)	3.23.1	על פי נספח כ"א(1) סעיף 3.23.1 נדרשת יכולת הצגת מיקום רכב מדויק בחניון (לרבות טיפול בקומות/רציפים). היכולת הנדרשת על ידי המערכת מחייבת התקנת רכיבי חומרה ייעודיים בכל אחד מהרציפים והרכבים. הוועדה מתבקשת להבהיר האם קיים מפרט טכני מחייב עבור רכיבים אלו וכן לצורך תמחור לציין את מספר הרציפים באשכול.	יש לתת מענה לדרישות הפונקציונליות המופיעות בסעיף. לענין מספר הרציפים באשכול ראה חלק ד' סעיף 37.
98	נספח כ"ב	כותרת	כותרת כתב ההתייבויות שעל המציעים להגיש על גבי נספח כ"ב מתייחסת לאשכול קווי מטרונית. הוועדה מתבקשת להפיץ כתב התייבויות מתוקן, המתייחס לאשכול קווי ירושלים.	מצ"ב נספח כ"ב מתוקן.
99	נספח כ"ג		מבוקש לבטל את הדרישה להעמיד ולפרסם מספר פקס ייעודי, ואת כל הדרישות הנובעות ממנו לגבי שימוש בפקס. מדובר בטכנולוגיה מיושנת שעבר זמנה, ואין כל סיבה לחייב את מפעלי התחבורה הציבורית לתפעל מערך ארכאי ומיותר בשעה שממילא קיימים מגוון ערוצים דיגיטליים להגשת פניות ותלונות	אין שינוי במסמכי ההליך.
100	נספח כ"ו	5	מבוקש כי ההצמדה תהיה למדד המחירים לצרכן הקבוע ביתר ההצמדות הקבועות בהליך זה, היינו מדד אוקטובר 2018. 101.8.	אין שינוי במסמכי ההליך.
101	נספח כ"ו	סעיף 2.1.	מערכת כל נתון אינה רלוונטית – נא תקנו בהתאם	הסעיף יעודכן כך, שכל מקום שמצוין מערכת כל נתון, הכוונה למערכת טכנולוגית המופעלת עבור המשרד אליה מדווחים באופן אוטומטי, נתוני המיקום של האוטובוסים הפועלים בקווי השירות בהתאם להנחיות ההליך בין השאר בנספחים כ"א, כ"א (1) וכ"ז.
102	נספח כ"ו	כללי	נספח כ"ו החדש שפורסם כולל תוספת משמעותית של פיצויים ביחס להיקף והמוגוון של הפיצויים אשר קיים היום ומיושם באשכולות השונים.	אין שינוי במסמכי ההליך.

מס"ד	חלק בהליך	סעיף	שאלה	מענה
			בשים לב לגידול המשמעותי בהיקף הפיצויים אותם צפויים לשלם המפעילים הוועדה מתבקשת לפרסם גם מנגנון תמריצים עבור המפעילים.	
103	נספח כ"ו	כללי	<p>בדוח הבקרה החצי שנתי שמפרסם משרד התחבורה ניתן ללמוד על תוצאות הבקרה של אגד, המפעיל את אשכול קווי ירושלים עירוני. לכל הדעות מדובר במפעיל ותיק עם ניסיון רב בהפעלת תחבורה ציבורית בכלל ובירושלים בפרט, וניתן לומר כי הוא מפעיל את האשכול לכל הפחות ברמה סבירה אם לא למעלה מכך.</p> <p>משקלול היקף הפיצויים החוזי בהתאם להערכה שביצענו, על פי מנגנון הפיצויים בנספח כ"ו בהליך זה בהתאם לתוני דו"ח הבקרה המעודכנים של אגד עבור קווי אשכול ירושלים עירוני (בהנחות ובהתאמות המתחייבות), מדובר בהיקף פיצויים הצפוי לעמוד על כ-24 מיליון ש"ח בשנה!</p> <p>נוכח הקשיים התפעוליים בהפעלת תחבורה ציבורית בירושלים ולאור מורכבות האשכול נראה כי מנגנון הפיצויים בנספח כ"ו אינו מותאם לאשכול וחושף את המפעיל (ובייחוד מפעיל חדש בירושלים) לסיכונים לא סבירים.</p> <p>הוועדה מתבקשת לשקול שינוי מהותי במנגנון הפיצויים המוסכמים באופן שיתאם לאופי הפעילות הייחודי בירושלים ויהיה סביר ביחס לעלות ההפעלה.</p>	<p>הטבלאות בסעיף 2.5 לנספח כ"ו יעודכנו כך שבמקום: "שיעור חודשי של נסיעות באשכול בהן נמצאה חריגה".</p> <p>יהיה רשום:</p> <p>"שיעור יומי של נסיעות באשכול בהן נמצאה חריגה".</p>
104	נספח כ"ו – פיצויים מוסכמים	2.1	<p>בהתאם לסעיף עבור הפיצויים המוסכמים שיעור "אי ביצוע" נסיעות נמדד ברמה היומית ושיעור האיחור וההקדמות נמדד ברמה החודשית.</p> <p>לתשומת לב הוועדה כי מדובר בהנחיה חדשה שכיום לא מיושמת באשכולות השונים וצפויה להגדיל באופן משמעותי את היקף הפיצויים שיוטלו על המפעיל. לדוגמא, במנגנון החדש גם אם אחוז ה"אי ביצוע" החודשי יהיה אפסי אבל כיום מסוים בחדש בגלל אירוע חד פעמי האי ביצוע יהיה גבוה, המפעיל צפוי לשלם פיצויים בהיקפים משמעותיים מבלי יכולת לתקן וזאת בשונה מהתחשבות על בסיס ממוצע חודשי.</p> <p>הוועדה מתבקשת לשקול לשנות ולהחזיר את ההגדרה לרמה חודשית, בדומה למנגנון בדיקת האיחורים ופרמטרים אחרים.</p>	
105	נספח כ"ו – פיצויים מוסכמים	2.2	<p>בהתאם לסעיף, קו בתדירות נמוכה הוא קו אשר כיום נתון 100% מנסיעות הקו לכיוון מסוים, כמוגדר ברישוי, הן בתדירות של 59 דקות ומעלה.</p> <p>תדירות הנסיעות של חלק מהקווים משתנה בהתאם לימים בשבוע.</p> <p>בהתאם לכך, הוועדה מתבקשת להעביר את רשימת הקווים שנכללים בהגדרה קווים בתדירות נמוכה.</p>	<p>אין שינוי במסמכי ההליך.</p>

מס"ד	חלק בהליך	סעיף	שאלה	מענה
106	נספח כ"ו – פיצויים מוסכמים	2.3	בהתאם לסעיף נסיעה לא תדירה היא נסיעה שהנסיעה הבאה אחריה מוגדרת ברישוי בטווח של 59 דקות או יותר. ההגדרה לקו בתדירות נמוכה שונה מההגדרה לנסיעה לא תדירה. הוועדה מתבקשת להבהיר האם נסיעה תוגדר כנסיעה לא תדירה גם אם הקו מוגדר בתדירות גבוהה.	כן. תיתכן נסיעה לא תדירה בקו שלא הוגדר קו לא תדיר.
107	נספח כ"ו – פיצויים מוסכמים	2.4	בהתאם לסעיף, עבור אי ביצוע של נסיעה אחרונה ביום, הפיצוי הוא 5,000 ש"ח לאירוע. הוועדה מתבקשת להבהיר האם עבור אי ביצוע של נסיעה לא תדירה שהיא גם נסיעה אחרונה ביום ישלם המפעיל 5,000 ש"ח או 10,000 ש"ח.	אין שינוי במסמכי ההליך.
108	נספח כ"ו – פיצויים מוסכמים	2.5	באשכול ירושלים עירוני בחלק משמעותי מהקווים התפרש בין הנסיעות הוא מספר דקות בודדות. ניתור ותשלום פיצויים עבור איחורים של מעל ל-5 דקות אינו ריאלי ואינו אפשרי מבחינה תפעולית וטכנולוגית. הוועדה מתבקשת לעדכן את הסעיף כך שהחישוב יהיה לאיחורים של מעל ל-10 דקות.	אין שינוי במסמכי ההליך.
109	נספח כ"ו	סעיפים 8-14 בטבלת תוספת	בנספח כ"ו, תוספת – הפרות ופיצויים מוסכמים בקשר עם נספח כ"א טכנולוגיות ומערכות מידע, בסעיפים 8 עד 14 הפיצויים הינם ללא זמן התראה לתיקון ההפרה. הוועדה מתבקשת להגדיר גם בסעיפים אלו תקופת התראה.	אין שינוי במסמכי ההליך.
110	נספח מ"ג	סעיף 2.1	הסעיף מגדיר את הנסיעות הכשירות להיכלל במידות המהירות המסחרית וקובע שרק נסיעות עירוניות שהמהירות המסחרית שלהן תהיה בין 5-50 קמ"ש יכללו בחישוב. מאחר וקיים מנגנון שמנפה תצפיות חריגות על פי סטית תקן שמוגדרת, אין הצדקה לקבוע מראש ובנוסף, גם שכל נסיעה במהירות נמוכה מ-5 קמ"ש לא תיכלל בחישוב המהירות המסחרית. הוועדה מתבקשת לבטל מגבלה זו במתודולוגיה לחישוב המהירות המסחרית ולהסתפק בניפוי של התצפיות החריגות כפי שנקבע בנספח זה. לחילופין, אם הוועדה תסבור שיש להשאיר את ההחרגה האפרורית של נסיעות שאינן בטווח 5-50 ק"מ, הוועדה מתבקשת לבחון את סבירות הרף, שנראה שאינו פרופורציונאלי למהירות מסחרית באשכול עירוני, ובהתאם להוריד את הרף העליון והתחתון בטווח כאמור.	אין שינוי במסמכי ההליך.

מס"ד	חלק בהליך	סעיף	שאלה	מענה
111	נספח מ"ד	10.5	<p>סעיף 10.5 בנספח מ"ד מחרג ממגבלת הגיל של האוטובוסים באשכול את האוטובוסים שיוסבו בליסינג מהמפעיל הנוכחי.</p> <p>הסבה של אוטובוסים בליסינג משפיעה גם על הגיל הממוצע של צי האוטובוסים באשכול, וככל שמדובר במספר אוטובוסים גבוה יותר שגילם אינו 0 שהוסבו למציע ולא נרכשו מבחירת המציע, כך גדל הנטל התפעולי והעסקי על המפעיל לעמוד בדרישות ממוצע הגיל לכל האוטובוסים באשכול (הקדמת ההחלפה של אוטובוסים חדשים על מנת לעמוד בדרישות ממוצע צ').</p> <p>לכן, ועדת המכרזים מתבקשת להבהיר שהאוטובוסים שיוסבו מהמפעיל הנוכחי לא ייחשבו גם לצורך חישוב הגיל הממוצע של האוטובוסים בכל אשכול.</p> <p>הוועדה מתבקשת להאריך את הגיל המקסימלי לאוטובוס מפרקי ל-12 שנים, כפי שנקבע באשכולות אחרים וביחס לאוטובוסים הכלולים בהסכמי הליסינג.</p>	<p>אין שינוי במסמכי ההליך.</p>
112	נספח מ"ד	10.1	<p>אשכול זה כולל מספר רב של אוטובוסים חשמליים, שגילם המקסימלי עשוי להיות ארוך יותר מאשר אוטובוסים עירוניים רגילים. למרות זה, הגיל הממוצע המקסימלי שנקבע בהליך זה זהה לגיל המקסימלי שנקבע בהליכי עבר שלא כללו אוטובוסים המונעים בחשמל.</p> <p>הוועדה מתבקשת לקבוע שהמגבלה לפיה הגיל הממוצע של האוטובוסים לא יעלה על שבע שנים תחול ביחס לאוטובוסים שאינם מונעים בחשמל בלבד, ואילו האוטובוסים המונעים בחשמל לא יובאו בחשבון לצורך חישוב הגיל הממוצע. לחילופין, הוועדה מתבקשת להעלות את הגיל הממוצע המקסימלי כך שזה יסקף את העובדה שגילם המקסימלי של אוטובוסים חשמליים הוא גבוה יותר.</p>	<p>אין שינוי במסמכי ההליך.</p>
113	נספח מ"ד	10.1	<p>במסגרת ההליך הזוכה נדרש:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. להסב אליו הסכמי ליסינג של 120 אוטובוסים מפרקיים 2. להפעיל את 120 האוטובוסים האלו למשך 12 שנים <p>המשמעות היא שלקראת תום הסכמי הליסינג המפעיל יהיה מחוייב להחזיק 120 אוטובוסים בני 12 שנים או קרוב לכך – ועדיין לעמוד במגבלת גיל ממוצע של שבע שנים בנוגע לכל צי הרכב המופעל על ידו. מדובר בדרישה בלתי סבירה. משמעות הדרישה הוא שבמהלך שנות ההפעלה האחרונות המפעיל יידרש להחליף את רוב האוטובוסים החדשים שהוא רכש לצורך הפעלת האשכול, אף שאין לכך שום</p>	<p>אין שינוי במסמכי ההליך. לתשומת לב המציעים המפעיל רשאי להצטייד באוטובוסים באמצעות ליסינג כמפורט בנספח י"ד להליך.</p>
114	נספח מ"ד	10.5	<p>המשמעות היא שלקראת תום הסכמי הליסינג המפעיל יהיה מחוייב להחזיק 120 אוטובוסים בני 12 שנים או קרוב לכך – ועדיין לעמוד במגבלת גיל ממוצע של שבע שנים בנוגע לכל צי הרכב המופעל על ידו. מדובר בדרישה בלתי סבירה. משמעות הדרישה הוא שבמהלך שנות ההפעלה האחרונות המפעיל יידרש להחליף את רוב האוטובוסים החדשים שהוא רכש לצורך הפעלת האשכול, אף שאין לכך שום</p>	<p>אין שינוי במסמכי ההליך.</p>

מס' ד	חלק בהליך	סעיף	שאלה	מענה
			הצדקה עניינית, בשעה שהוא מחויב להמשיך ולעשות שימוש דוקא באוטובוסים הישנים ביותר שנמצאים ברושות. לפיכך הוועדה מתבקשת לקבוע כי 120 אוטובוסים אלו לא יובאו בחשבון בעת חישוב הגיל הממוצע של צי הרכב. לחילופין, מבוקש לקבוע כי אוטובוסים אלו יובאו בחשבון בעת חישוב הגיל הממוצע של צי הרכב רק עד שהם יגיעו לגיל של 10 שנים. בתקופה שלאחר מכן, לגביה אישרה הוועדה לחרוג ממגבלת הגיל שנקבעה ליתר האוטובוסים באשכול, יוחרגו אוטובוסים אלו גם מחישוב הגיל הממוצע.	
115	נספח מ"ה		הוועדה מתבקשת לצרף את ציוני סקר שביעות הרצון לפיהם ידורגו המפעלים בהליך זה.	ציוני הסקר פורסמו.
116	נספח מ"ה		בהתאם למתודולוגיה הקבועה בנספח יח, ציוני הבקרה של חברת דן בדרום ודן באר שבע אמורים להיות משוקללים יחד, ולא מזורגים בנפרד. הוועדה מתבקשת לציין מה יהיה ציון הבקרה המשוקלל של שתי החברות לצורך הליך זה.	אין שינוי במסמכי ההליך.
117	נספח מ"ו		לא צורף נספח מ"ו - דרישות ייחודיות מאוטובוסים בתחבורה ציבורית.	מצ"ב

חלק ב' – עדכונים

1. סעיף 10

את ההצעה יש להגיש ביום 29 בנובמבר 2020, בין השעות 12:00 ל - 15:00 במשרד התחבורה, בניין ג'נרי 2', בקומה ראשונה, חדר הארכיב מספר 1018א, רחוב בנק ישראל 7, ירושלים, לידי נציגת משרד התחבורה. הצעה שלא תתקבל במועד הנקוב לעיל לא תידון.

2. סעיפים 49 ו- 51, מנגנוני התחשבות

ההתחשבות על פי נסיעה מבוטלת ותהיה לפי קילומטר בהתאם מתעדכן כדלקמן:

סעיף 49:

"מפת הבסיס"

מתעדכנת ל - 20,171,312 קילומטר ו - 1,269,682 נסיעות.

הפיסקה המתחילה במילים "עלות לנסיעה בבסיס" תמחקנה ובמקומן ירשם כדלקמן:

"עלות לק"מ בבסיס" -

מנה המתקבלת מחלוקת עלות הפעלה השנתית בבסיס, כהגדרתה לעיל, ב- 20,171,312 ק"מ. העלות לקילומטר בבסיס הינה ממוצע משוקלל של עלויות ההפעלה לקילומטר באשכול, לפי תמהיל האוטובוסים והעלות לאוטובוס כמפורט להלן:

עלות קילומטר ביחס לעלות קילומטר בבסיס	תמהיל קילומטר אוטובוס בבסיס	סוג האוטובוס
110.0%	10,123,655	מפרקי
91.3%	9,607,186	עירוני
60.0%	440,071	מיניבוס
	20,171,312	סה"כ

"קילומטר רכב שבוצעו בפועל" - מספר הקילומטרים שבוצעו בפועל במחושב כמכפלת הנסיעות שבוצעו בפועל באורך המסלול הקבוע ברישיון הקו.

סעיף 51.1:

ההגדרות בסעיף יעודכנו כדלקמן:

KMB - סך קילומטר הרכב במפת הבסיס.

KMC - סך קילומטר רכב שבוצע בפועל יחליף את סך נסיעות רכב שבוצעו בפועל (שאר ההגדרה תישאר ללא שינוי).

P - עלות ק"מ בבסיס.

במועד ביצוע ההתחשבות הסופית תתואם העלות לק"מ בבסיס במקום עלות לנסיעה בבסיס כפי שמופיע בנוסח שפורסם.

הדוגמה המספרית לעדכון עלות לק"מ-

עלות הפעלה שולית לתחשיב	תמהיל קלומטר שבוצע בפועל	עלות לקלומטר שולי (75%)	עלות ק"מ ביחס לעלות ק"מ בבסיס	תמהיל ק"מ אוטובוס בבסיס	סוג האוטובוס
137,165,787	10,629,838	12.9	110.00%	10,123,655	מפרקי
97,473,492	9,101,003	10.7	91.30%	9,607,186	עירוני
3,100,238	440,471	7.0	60.00%	440,471	מיניבוס
237,739,518	20,171,312			20,171,312	סה"כ
11.8		11.7			עלות קלומטר שולי ממוצע
3.9		3.9			רכיב קבוע
15.7		15.6			עלות לקלומטר בבסיס מעודכן

כל האמור בסעיף החל מהמשפט "אחת לשנה " ועד לסוף הסעיף תמחק.

3. סעיף 37.2 –

לסוף הסעיף מתווספת ההבהרה כדלקמן:

בחניון הנמצא בבעלות המדינה או רשות מקומית, שנעשה בו שימוש על ידי מפעיל השירות והותקנו בו על ידי מפעיל השירות מטענים לטובת הטענה אוטובוסים חשמליים, המטענים הנ"ל יהיו רכושה של המדינה, כך שבתום תקופת הפעלה המפעיל איננו רשאי לפרקם והם יישארו כחלק בלתי נפרד מהחניון.

4. סעיף 56.1 ב' -

(ב) מהירות מסחרית גבוהה ביחס לבסיס:

שיעור הפחת של עלות לק"מ לאשכול	שיעור העלייה ביחס לבסיס
0.0%	עד 10%
0.7%	בין 10% ל-15%
1.0%	עליה ביותר מ-15%

5. מצ"ב נספח ב' מעודכן.

6. מצורף נספח ז'.

7. מצורף נספח כ"ב.

8. מצורף נספח מ"ו.

9. מצורף מכתב בקשר עם מגבלות מפעיל רק"ל.

חלק ג' – שמות יועצים מאושרים

1. תדמור ושות' יובל לוי ושות', משרד עורכי דין
2. ארנסט יאנג (ישראל) בע"מ
3. תסקיר סקרים ומחקרים בע"מ
4. מר עומר שניר
5. מר טל רודניצקי
6. מר חיים עינב
7. מר ישראל גבל
8. מר דן ארטן
9. גיא זילברמן
10. יצחק ילוביץ
11. מר גלעד ורדי
12. בי אר קישורים בע"מ
13. דלויט שירותי ייעוץ כלכלי (1986) בע"מ
14. מ. פירון ושות', עורכי דין
15. אורי דולב
16. פקטור בע"מ
17. משרד עורכי דין ארדינסט בן נתן
18. עו"ד רונן משה
19. דבליו אס פי אינטרנשיונל
20. חברת וריאנס אסכולה

אין בתשובות האמורות כדי לגרוע מסמכויותיה של ועדת המכרזים.

על המציע לאשר בכתב קבלת מכתב הבהרה זה.

בכבוד רב,

שירלי שמואל
בשם ועדת המכרזים

הנדון : הליך תחרותי 22/2018 לקבלת רישיונות להפעלת קווי שירות בתחבורה הציבורית באוטובוסים
באשכול קווי מרכז ירושלים עירוני

– אישור קבלת עדכונים – מסמך הבהרות מספר 3.

הנני מאשר בזאת קבלת מסמך הבהרות, המהווה חלק ממסמכי ההליך התחרותי.

תאריך

שם המציע

חתימה