

לכבוד :

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

הנדון: מסמך הבהרות מס' 1

כל ההבהרות השינויים והתיקונים האמורים במכתב זה, ייחשבו כאילו נכללו במסמכי ההליך התחרותי 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. מסמכי ההליך מעודכנים, לרבות נספחים עדכניים – מובהר כי מרבית השינויים מופעים בתצורה של "עקוב אחר שינויים", עם זאת יתכנו מספר שינויים שאינם מופעים בתצורה זו.
3. עדכונים.

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 שיישלח למשרד לאחר חתימתו.

חלק א - מענה לשאלות הבהרה

מס"ד	חלק	סעיף	שאלת הבהרה	מענה
1	חלק א'	1.4.2	על פי הסעיף מפעיל רק"ל לא יוכל להפעיל קווי שרות בירושלים אלא אם כן תקבע ועדת המכרזים אחרת. האם הכוונה הינה שלאחר זכיה במכרז האוטובוסים או הרק"ל יוכל הזוכה לפנות לוועדת המכרזים בבקשה לאישור הפעלת קווי תח"צ ורק"ל בירושלים.	ראה עדכון במסמכי ההליך.
2	חלק א'	1.5	האם מציע שלא זכה באף אחד מההליכים התחרותיים יוכל להיבחר ככשיר שני בשני ההליכים במקביל?	ראה עדכון במסמכי ההליך.
3	חלק א'	1.5	לעניין מגבלות הזכיה ביותר ממכרז אחד הנכם מופנים למכתבנו בנושא, אשר אמנם נשלח בנפרד אך מהווה חלק בלתי נפרד ומהותי משאלות ההבהרה מטעמנו במכרז זה.	ראה עדכון במסמכי ההליך.
4	חלק א'	1.6.1	לפי האמור במסמכי המכרז, הקווים הכלולים בכל שלב יופעלו למשך 6 שנים (לפני הארכות). מכיוון שהשלבים השונים מופעלים במועדים שונים, המשמעות היא שמועדי תום ההפעלה של שלושת השלבים שונים זה מזה. מבוקש להבהיר שהפעלת כל הקווים תסתיים באותו המועד, שיהיה 6 שנים מתום ההפעלה המלאה של האשכול (לפני הארכות). אם זו אינה כוונת המכרז, מבוקש להבהיר איך יופעל האשכול החל מ-6 שנים ו-9 חודשים ממועד הזכייה ועד ל-6 שנים ו-27 חודשים ממועד הזכייה (לפני הארכות).	ראה עדכון במסמכי ההליך.

מס"ד	חלק	סעיף	שאלת הבהרה	מענה
5	חלק א'	1.6.1 1.6.2	האם תקופת ההכנות והתקופה הכוללת של הפעלת הקווים מתחילות ממועד ההודעה על הזכייה, כפי שמשמע מסעיף 1.6.1 ו-1.6.2 רישא, או בחלוף 7 ימים ממועד ההודעה על הזכייה, כפי שמשמע מהמשך הסעיף? במידה ותקופות אלו מתחילות בחלוף 7 ימים ממועד ההודעה על הזכייה, מבוקש להבהיר כי גם תקופת ההפעלה תחל בתום 9/18/27 חודשים ממועד זה, ולא ממועד ההודעה עם הזכייה.	אין שינוי במסמכי ההליך.
6	חלק א'	1.6.1	מבוקש לקבוע, כי במקרה בו החלטת הוועדה לשינוי או הקדמת מועד הוצאתה לפועל של איזו מן הפעילות מטילה על המפעיל עלויות, המשרד ישפה את המפעיל בגין עלויות אלו.	אין שינוי במסמכי ההליך.
7	חלק א'	1.6.2	מבוקש לקבוע, כי במידה ותקופת ההכנות תתארך בשל אילוצים שאינם קשורים במפעיל (דוגמת שיקולים רגולטוריים או כאלו הקשורים ברשות מקומית), אזי תינתן למפעיל ארכות נוספות (מעבר לאלו הנקובות בתנאי המכרז), בלא שיחויב בתשלום פיצוי למשרד.	אין שינוי במסמכי ההליך.
8	חלק א'	+1.6.1.1 34.1.15	הוועדה הנכבדה מתבקש להבהיר באיזה אופן יועברו קווי אגד, וזאת, מאחר שמסעיף 1.6.1.1 עולה כי קווי אגד יועברו בשלב א, בעוד שמסעיף 34.1.5 עולה כי יועברו ב 3 שלבים.	ראה עדכון במסמכי ההליך.
9	חלק א'	1.7	נבקש, כי הודעת המשרד בדבר הארכת תקופת ההפעלה תינתן פרק זמן סביר מראש (שלא יפחת מ-6 חודשים). פרק זמן זה נחוץ למפעיל על מנת להיערך כיאות לביצוע המכרז בתקופת ההפעלה הנוספת.	ראה עדכון במסמכי ההליך.

מס"ד	חלק	סעיף	שאלת הבהרה	מענה
10	חלק א'	1.8	תשומת לב הועדה הנכבדה מופנית לכך שבמסגרת סעיף 1.8 למכרז צפון ירושלים הוצמד הפיצוי למדד אוגוסט 2018, בעוד שבמסגרת הסעיף המקביל במכרז מרכז ירושלים ההצמדה הנה למדד אוקטובר 2018, מבלי שנראה כי קיימת סיבה עניינית לשוני זה.	ראה עדכון במסמכי ההליך.
11	חלק א'	1.8	קיימת סתירה בין הסעיפים העוסקים במנגנון הפיצוי בגין אי-הארכת ההסכם בהליך התחרותי ובהסכם ההפעלה. נבקש להבהיר איזה מהסעיפים גובר.	ראה עדכון במסמכי ההליך.
12	חלק א'	1.15, 28.4.1	סעיף 1.15 למסמכי ההליך התחרותי קובע כי "תוצאות הבקרה התפעולית לתקופה הרלוונטית להליך התחרותי הינם תוצאות תקופות הבקרה הראשונה והשנייה לשנת 2017, אף אם נדחה מועד ההגשה" . סעיף 28.4.1, קובע כי "תוצאות הבקרה התפעולית לתקופות הרלבנטיות להליך התחרותי, יהיו תוצאות שתי תקופות הבקרה האחרונות שציון ידוע במועד ההגשה" . תנאים אלו סותרים האחד את השני. הוועדה מתבקשת להבהיר ולקבוע הנחיה אחידה.	ראה עדכון במסמכי ההליך.
13	חלק א' נספחים	1.8 להליך התחרותי; 4.8 להסכם ההפעלה	על פי הסעיף, תשלום הפיצוי החד פעמי במקרה שהממשלה תפעיל את זכותה על פיו, יהיה בסך 10 מיליוני שקלים חדשים. מכיוון שהיקף ההשקעות באשכולות מושא מכרזים אלו הן גבוהות בהרבה ביחס לאשכולות אחרים, ובהתאמה גם עלויות המימון וההתחייבויות הבלתי ניתנות לביטול של המפעיל שבגינן נקבע הפיצוי המוסכם כאמור, יש לקבוע פיצוי מוסכם גבוה יותר, שיעמוד על לפחות 25 מיליוני ₪.	אין שינוי במסמכי ההליך.

מס"ד	חלק	סעיף	שאלת הבהרה	מענה
14	חלק א'	2.22	מבוקש להבהיר כי תקציבים שנקבעו במכרז לתקופת ההכנות (לרבות תקציבים שנקבעו לתקופת ההכנות והשנה הראשונה להפעלה), כגון תקציב השיפורים בתשתיות ותקציב תכנית הפרסום, מיועדים לתקופת ההכנות המלאה (27 חודשים).	אין שינוי במסמכי ההליך.
15	חלק א'	2.25	האם הליכי הבקרה ישיתו עלויות כלשהן על המפעיל?	אין שינוי במסמכי ההליך.
16	חלק א'	2.3	ככל שיחולו שינויים בחובות החקוקות הרובצות על המפעיל בכל הנוגע להסעת נוסעים בעלי מוגבלות, האם המשרד ישפה את המפעיל בגין העלויות בהן יישא המפעיל לצורך התאמה למצב הנורמטיבי החדש? על פי הגדרת ההליך התחרותי, מיניבוס ומידיבוס עירוני נכללים באותה הגדרה. לאור האמור לעיל, הוועדה מתבקשת להבהיר שבכל מקום שבו יש התייחסות למיניבוס לאורך מסמכי ההליך, הכוונה היא גם למידיבוס, ובפרט כי תתאפשר הפעלה של מידיבוס עירוני בכל הקווים שהוגדרו כסוג רכב מיניבוס עירוני	אין שינוי במסמכי ההליך. ראה עדכון במסמכי ההליך.
17	חלק א'	2.32	תשומת לב הועדה מופנה לכך שבסעיף 2.3 כתוב שמספר מקומות הישיבה באוטובוס עירוני רגיל נמוך רצפה יהיה לפחות 34, ומאידך בסעיף 2.32 רשום שבאוטובוס עירוני רגיל מספר מקומות הישיבה יהיה לפחות 36. הוועדה מתבקשת להבהיר מהו מס' מושבים מינימלי באוטובוס עירוני. כמו כן מתבקשת הועדה להבהיר ולחדד את האבחנה וההבדלים בין שני סוגי האוטובוסים (עירוני רגיל נמוך רצפה ועירוני רגיל).	ראה עדכון במסמכי ההליך.

מס"ד	חלק	סעיף	שאלת הבהרה	מענה
18	חלק א'	3.4.2	נבקש להבהיר כי הזוכה לא יידרש להמציא את תעודת ההתאגדות באופן מידי, אלא רק בתום 30 הימים שהוקצו לו לשם הקמת התאגיד.	אין שינוי במסמכי ההליך.
19	חלק א'	סעיף 3.5	סעיף 3.5 מנוסח באופן רחב כאוסר כל סוג של מו"מ על עלויות עם אגד ודן, בעוד שבסיפת סעיף 37.2 חלק ד' נקבע כי "על המציע להסדיר אפשרות שימוש בחניונים אלו מול חברת אגד". מבלי לגרוע מעמדת החברה כאמור במכתבה הנפרד שנשלח בעניין לפיה נכון יהיה להימנע מלשלוח את המציעים בנפרד לנהל מו"מ נפרד מול אגד אשר יחייב (ויזכה) את הזוכה במכרז, וככל שלא יחול שינוי בסעי' 37.2 למכרז, אזי לכל הפחות תתבקש הועדה להבהיר כי המציע רשאי, בטרם הגשת הצעתו, לנהל מו"מ עם אגד בקשר לשימוש בתשתיות, מבלי שהדבר יחשב "תיאום הצעה". בנוסף, הועדה הנכבדה מתבקשת להבהיר כי המציע רשאי לקבל הצעת מחיר מאגד או אגד תעבורה בקשר לתגבור, וזאת בשים לב לכך שאגד הנו המפעיל העירוני היחיד באזור אשר לו אוטובוסים עירוניים ואינו משתתף בהליך תחרותי זה.	ראה עדכון במסמכי ההליך.

מס"ד	חלק	סעיף	שאלת הבהרה	מענה
20	חלק א'	4	בענף התחבורה הציבורית מקובל להפעיל חברות בנות/אחיות שעוסקות באשכולות שונים או בתחומים שונים. הדבר אף קיבל ביטוי בהליך התחרותי עצמו (לדוגמא סעיף 3.10, וסעיף 3.4 בנספח יח'). מבוקש להבהיר שאם מציע או בעל שליטה במציע או בעל עניין במציע המחזיק לפחות 50% מהון המניות הנפרע של המציע הוא בעל שליטה או מחזיק לפחות 50% מהון המניות הנפרע בחברה נוספת, יראו עמידה של החברה הנוספת בתנאי מתנאי הסף כעמידה של המציע או בעל השליטה במציע או בעל העניין במציע (לפי העניין) באותו תנאי. לחילופין, מבוקש לקבוע שאם מציע או בעל שליטה במציע או בעל עניין במציע המחזיק לפחות 50% מהון המניות הנפרע של המציע מחזיק ב-100% מהון המניות הנפרע בחברה נוספת (לרבות חברות בנות שלה שבשליטתה המלאה), יראו עמידה של החברה הנוספת בתנאי מתנאי הסף כעמידה של המציע או בעל השליטה במציע או בעל העניין במציע (לפי העניין) באותו תנאי. לחילופי חילופין, מבוקש להבהיר באילו תנאים תוכר פעילות של חברת-בת או חברת אחות של המציע או בעל השליטה במציע או בעל העניין במציע כפעילות של המציע.	אין שינוי במסמכי ההליך.
21	חלק א'	4.1.1.1	למען הסר כל ספק (ובייחוד לנוכח מה שעלול להשתמע מסעיף 4.1.2), נבקש להבהיר כי אין מניעה שמפעיל תחבורה ציבורית קיים יגיש הצעה באמצעות חברה שמחצית (או פחות) מהון המניות הנפרע שלה מוחזק על ידי צד ג' (שאינו מפעיל תחבורה ציבורית).	ראה סעיף 4.1.2 מעודכן במסמכי ההליך.

מס"ד	חלק	סעיף	שאלת הבהרה	מענה
22	חלק א'	4.1.1.1	אחד מתנאי הסף שעל המציע לצרף הינו העתק מאושר כמתאים למקור של רישיונות האוטובוסים ורישיונות הקווים התקפים למועד הצעת ההצעות. דרישה זו תגרום להדפסת מאות דפים להוכחת עמידתם בתנאי סף זה, בעוד שהמידע מצוי בידי המשרד. הוועדה מתבקשת בדומה למסמך הבהרות 7 של פרוזדור ירושלים לאפשר למציע להגיש מכתב חתום על ידי המפקח על התעבורה המצביע על קיומם של רישיונות קווים כנדרש בתנאי הסף, וכן לאפשר למציע להמציא מכתב בנוסח דומה בכל הקשור לקיומם של אוטובוסים בבעלותו כנדרש בתנאי הסף.	ראה עדכון במסמכי ההליך.

מס"ד	חלק	סעיף	שאלת הבהרה	מענה
23	חלק א'	4.1.1.3	נבקש לשנות את הסעיף כך שתושמט ממנו דרישת הסף ל-5 שנות ניסיון בהפעלת תחבורה ציבורית או הסעות מיוחדות. זאת לאור העיקרון המשפטי לפיו יש למעט ככל הניתן בתנאי סף המגבילים את חופש העיסוק מעבר לנדרש (ראה: בג"צ 3136/98 אגד נ' שר התחבורה פ"ד נב(5) 705, 712; עע"מ 6464/03 לשכת שמאי המקרקעין בישראל נ' משרד המשפטים נח(3), 293; כן ראה סעיף 2א(א) לחוק חובת מכרזים, תשנ"ב-1992). בענייננו, התכלית אותה מכוון תנאי הסף האמור להגשים – ביצוע השירותים נשוא המכרז באמינות ובאיכות – יכולה להיות מושגת באמצעות הסנקציות החריפות המושתות על המפעיל במקרה של הפרה, אשר הן לבדן משמשות הרתעה מספקת מפניה. גם היותו של המציע גוף בעל מחזור מכירות גדול במיוחד (300 מיליון ₪ בשנה) מפיגה את החשש כי מדובר במציע שאינו מקצועי דיו או שאינו בעל היכולת המקצועית הנדרשת לביצוע איכותי. עמידה בתנאי זה לבדו אמורה לספק את המשרד, גם בלא הוספת תנאי הסף של 5 שנות ניסיון.	אין שינוי במסמכי ההליך.
24	חלק א'	4.1.2	להבנתנו, כוונת הסעיף היא כך: מציע, בעל שליטה במציע, ובעל עניין במציע שהינו מפעיל תחבורה ציבורית פעיל, שלושתם אינם רשאים להגיש הצעה משותפת נוספת עם גוף אחר כלשהוא.	אין שינוי במסמכי ההליך. ראו סעיף 3.6: מציע ובעלי העניין במציע לא יגישו ולא יהיו מעורבים באופן כלשהו, במישרין ו/או בעקיפין, ביותר מהצעה אחת.

מס"ד	חלק	סעיף	שאלת הבהרה	מענה
			לעומת זאת, אין מניעה שמי שאינו מפעיל תחבורה ציבורית פעיל יהיה בעל עניין ביותר מהצעה אחת. כמו כן, אין מניעה שמפעיל תחבורה ציבורית קיים יגיש הצעה משותפת עם גוף אחר – בין אם באמצעות חברה בבעלות משותפת ובין אם לפי סעיף 3.4 למסמכי ההליך התחרותי – ובלבד שזו ההצעה היחידה שהוא מעורב בה. מבוקש להבהיר אם זו אכן כוונת הסעיף, ואם לא מה כוונת הסעיף, ובפרט מה נקבע ביחס למקרים שלהבנתנו לא נאסרו.	
25	חלק א'	4.1.3	מבוקש לקבוע, כי במקרה בו החברה המציעה (החסרה את מספר שנות הניסיון הדרוש) הינה חברה-אחות (היינו, זהות בעלי המניות בשתי החברות זהה לחלוטין) של חברה שהינה בעלת הניסיון הדרוש, יראו את החברה המציעה כעומדת בתנאי הסף לעניין דרישת הניסיון. הבהרה זו הינה מחויבת ההיגיון, שכן בעלי המניות המחזיקים בחברה המציעה, הגורם האנושי שלה, הינם בעלי ניסיון. מן הבחינה התכליתית, אין טעם שהחברה המציעה עצמה (שאינה אלא ישות משפטית פיקטיבית) תהא בעלת הניסיון, אלא שהאנשים המנהלים אותה ועומדים מאחוריה יהיו בעלי ניסיון. מבחינה זו, קיומה של חברה-אחות, אשר הוחזקה ונוהלה על ידי בעלי המניות של החברה המציעה ואשר צברה ניסיון בתחום התחבורה, מגשימה באופן מלא את דרישת הניסיון.	אין שינוי במסמכי ההליך.
26	חלק א'	5.4	ע"פ הסעיף, יש להניח מהירות מסחרית פוחתת בתכנית העסקית. האם הנחה זו היא בנוסף לירידה במהירות המסחרית הנובעת מעבודות הרכבת הקלה כאמור בסעיף 56.	כן.

מס"ד	חלק	סעיף	שאלת הבהרה	מענה
27	חלק א'	סעיף 5.4	לסעיף זה הוספה הדרישה "להניח מהירות מסחרית פוחתת על פני תקופת ההפעלה ולשכלל השפעת המהירות בהצעתם הכספית". על מנת למנוע מניפולציות אפשרויות, מתבקשת הועדה לקבוע שהניקוד של התכנית העסקית יקח בחשבון הנחה זו וגם את האפשרות לכלול הכנסות בתכנית העסקית בהתאם לסעיף 56 בחלק ה' של המכרז.	ראה מענה לשאלה 26.
28	חלק א'	5.7.2	על פי סעיף 5.7.2, על המציע לציין בהצעתו שיעור באחוזים מסך תשלומי תמריץ איסוף נוסעים המגיעים למפעיל השירות, שיוקצה לתשלום תמריץ לנהגים בגין גידול בנסיעות נוסע בתשלום. היות ומנגנון התמריץ שיופעל מול הנהגים ייקבע מראש על מנת לאפשר לנהגים לפעול על פיו, לא ניתן להבטיח שהסכום שישולם בפועל יהיה <u>זהה</u> בדיוק לשיעור שהוצע, אך לעומת זאת המפעיל יכול להתחייב שהסכום שישולם <u>לא יפחת</u> מהשיעור שהוצע. לפיכך, להסרת ספק הועדה מתבקשת לתקן את הסעיף כך שהסכום שישולם בפועל לא יפחת מהסכום המשקף את השיעור שהוצע. הועדה מתבקשת להבהיר מהו המנגנון המצופה מהמפעיל על פי סעיף זה וכן לתת דוגמא לחישוב הרלוונטי כאמור בסעיף זה.	ראה עדכון במסמכי ההליך.

מס"ד	חלק	סעיף	שאלת הבהרה	מענה
29	חלק א'	5.7.3	לאור המורכבות הרבה הכרוכה בהפעלת האשכול, ונוכח שלביות ההפעלה, הועדה מתבקשת: - להגדיל את התקרה אשר נקבעה בסעיף מ 100 ל 200. - להאריך את תקופת ההכשרה מ 18 ל-27 חודשים. - להפחית את תקופת ההעסקה לחצי שנה ממועד קבלת הרישיון (חלף שנה) או 1000 שעות נהיגה (חלף 2000). - להאריך את משך תהליך קבלת רישיון הנהיגה הקבוע בסעיף מ 36 חודשים ל-48 חודשים. כמו כן, מתבקשת הועדה להבהיר האם המציע רשאי/ צריך לקחת בחשבון במסגרת התוכנית העסקית את המענק הנזכר בסעיף, בגין הכשרת הנהגים.	אין שינוי במסמכי ההליך.
30	חלק א'	5.8	מבוקש לקבוע, כי ככל שהמפעיל יתקן את הליקוי, יוחזרו לו רטרואקטיבית הסובסידיות שנמנעו ממנו.	אין שינוי במסמכי ההליך.
31	חלק א'	5.9	מבוקש לקבוע ששכר הנהגים יוצמד למדד המחירים לצרכן – רכיב שכר כהגדרתו בסעיף 49. בנוסחו הנוכחי של הסעיף, נראה שהמציעים נדרשים לחשב את שווי השכר שהם מתכננים לשלם לנהגים לפי המדד מלפני עשור – דבר שאין בו שום טעם, ואף עשוי להוביל לכך שמציעים שונים יציעו שכר נהגים על בסיס מדדים שונים באופן שיעוות את ניקוד ההצעות.	ראה עדכון במסמכי ההליך.

מס"ד	חלק	סעיף	שאלת הבהרה	מענה
32	חלק א' נספחים	7.1 ; 17.1 להסכם ההפעלה	על פי הוראות הסעיף, הזוכה בהליך התחרותי יגיש למפקח על התעבורה, בתוך 90 ימים מיום מתן ההודעה על זכייתו בהליך התחרותי, מסמכים להוכחת רכישתם של כלל האוטובוסים בתכנית התפעולית. לאור העובדה שהאשכול מופעל בשלוש פעימות (ובהפרשי זמנים של מעל לשנתיים מהודעת הזכייה), הוועדה מתבקשת להבהיר כי הדרישה תחול בשינויים המחויבים, ביחס לצי האוטובוסים הנדרש להפעלת כל פעימה.	ראה עדכון במסמכי ההליך.
33	חלק א'	8	היקפם החריג של המכרזים, המורכבות והאתגרים התפעוליים הייחודיים של אזור השירות בירושלים, העובדה שמדובר בשני מכרזים המפורסמים בו זמנית לצד הליכי תחרות נוספים בתח"צ המתנהלים במקביל, חופשת הפסח שתחול במהלך חודש אפריל – כל אלה מחייבים לטעמנו הארכה משמעותית במועד ההגשה של ההצעות. הארכה זו מתבקשת על מנת שניתן יהיה להקצות את הזמן והמשאבים הדרושים לצורך לימוד הנתונים וגיבוש ההצעות למכרזים, כאשר לוח הזמנים הקיים אינו מאפשר זאת. לפיכך, הוועדה מתבקשת לדחות את מועד ההגשה של ההצעות בלא פחות מ – 60 יום.	ראה עדכון במסמכי ההליך.
34	חלק א'	סעי' 10 + סעי' 12.3	הוועדה מתבקשת לקבוע את מועד הגשת ההצעות במכרז כך שיוגשו לפחות 30 יום לאחר פרסום תוצאות ארבעת המכרזים הקודמים למכרז זה, וזאת כאמור וכמנומק במכתבנו הנוגע להגשות סימולטניות של הצעות במכרזים, אשר נשלח לוועדה בד בבד או בסמוך למכתבנו זה, ואשר מהווה בין היתר חלק בלתי נפרד משאלות ההבהרה מטעם מרשתנו.	אין שינוי במסמכי ההליך.

מס"ד	חלק	סעיף	שאלת הבהרה	מענה
35	חלק א'	15.4	מבוקש לקבוע, כי חילוט הערבויות לא ייעשה בטרם חלפו 14 ימים מעת שהמשרד התרה במפעיל בכתב.	אין שינוי במסמכי ההליך.
36	חלק א'	16	מבוקש לקבוע כי במידה והממשלה לא תחתום על הסכם ההפעלה לפני תחילת תקופת ההכנות, תידחה תחילת תקופת ההכנות עד למועד החתימה על חוזה ההפעלה. לא ניתן לדרוש מהזוכה בהליך להתחיל ולהשקיע משאבים ולהתקשר בחוזים לשם מימוש הזכייה, בשעה שהממשלה טרם התחייבה כלפיו בהסכם ההפעלה.	אין שינוי במסמכי ההליך.
37	חלק א'	16	הסעיף מתייחס לפרסום נוסח החוזה דוגמת זה המוצע בנספח א'. נספח א' מבוטל ואיננו כולל חוזה כלשהוא.	הסכם ההפעלה מצורף בנספח ה'.
38	חלק א' נספח ה'	17.2 7.2	מהו המועד בו צריך להגיש למפקח על התעבורה את תכנית ההסברה והשיווק – לפני תחילת ההפעלה או 3 חודשים ממועד ההודעה על הזכייה?	ראה עדכון במסמכי ההליך.
39	חלק א'	17.7	מבוקש לקבוע, כי חילוט הערבות לא ייעשה בטרם ניתנה לזוכה הודעה בכתב 14 ימים מראש וניתנה לו שהות לתיקון ההפרה בתוך תקופה זו.	אין שינוי במסמכי ההליך.
40	חלק א'	17.9.20	המשרד מתבקש להבהיר אם ניתן יהיה לבצע את בקרת הגבייה באמצעות נותן שירותים חיצוני.	ראה עדכון במסמכי ההליך.
41	חלק א'	17.10.2	מבוקש לרכך מעט את הנוסח הגורף ולקבוע כי ככל שהפסקת השירות נובעת מכוח עליון (מלחמה, נזקי טבע וכיו"ב), לא יבוטל החוזה.	אין שינוי במסמכי ההליך.

מס"ד	חלק	סעיף	שאלת הבהרה	מענה
42	חלק א'	17.10.3	מבוקש לקבוע שכל האמור בסעיף זה כפוף לאמור בסעיף 1.9 (כלומר, המשרד לא יהיה רשאי לבטל את החוזה אם לא נתקיים <u>במצטבר</u> האמור בשני הסעיפים הנ"ל.	אין שינוי במסמכי ההליך.
43	חלק א'	17.11	מבוקש לקבוע כי קביעת השמאי שיבחר המשרד לא תהא חלוטה וכי תהא למפעיל הזכות להגיש חוות דעת שמאית נגדית. ככל שהפער בין שתי חוות הדעת יעלה על 10%, ימונה שמאי נוסף על ידי ראש לשכת השמאים בישראל, אשר חוות דעתו תכריע.	אין שינוי במסמכי ההליך.
44	חלק א'	סעי' 17.12	בסיפת הסעיף הוסף כי בשנת ההפעלה האחרונה סכומי הפיצוי המוסכם יוכפלו. הועדה מתבקשת להורות על מחיקת הוראה זו, מן הנימוקים הבאים : 1. דווקא בשנה האחרונה צי הרכבים ישן וישנו ריבוי תקלות, כך שאין היגיון בסעיף זה, והוא יגרום להכבדה יתרה על המפעיל. 2. על בסיס ניסיון העבר, דווקא בשנה האחרונה (ובמיוחד בחודשים האחרונים), למפעיל החדש שיזכה יהיו יתרונות מובהקים (כמו למשל שכר נהגים מטיב), והמפעיל הקיים יתקשה לעמוד בלחץ העזיבה של הנהגים הקיימים אל הזוכה החדש, כך שאי כל מקום להוסיף הכבדה יתרה על התמודדויות מפעיל זה בתקופה זו.	אין שינוי במסמכי ההליך.
45	חלק א'	17.14	הועדה מתבקשת לאשר כי התשובה שניתנה ביחס לסעיף זה במסגרת מכרזי בית שמש / פרוזדור ירושלים לפיו אין לכלול בתוכנית העסקית אפשרות לקבלת בונוס, תקפה ונכונה גם למכרז הנדון.	ראה עדכון במסמכי ההליך.

מס"ד	חלק	סעיף	שאלת הבהרה	מענה
55	חלק א'	17.14	מבוקש להבהיר כי מי שמוסמך לעדכן את רמת השירות הוא משרד התחבורה, כאמור בסעיף זה, ולא "הממשלה", כאמור בסעיף 2.26.	אין שינוי במסמכי ההליך.
56	חלק ג'	28.4.1	האם ציון הבקרה התפעולית הוא בין 0-12 או בין 1-12?	עד שנת הבקרה 2019 בין 0-12. מתכונת זו השתנתה בינואר 2020 לציונים שמאפס עד 100.
57	חלק ג'	28.4.4	הוועדה מתבקשת לפרסם את תוצאות סקר שביעות הרצון, בדומה לפרסום ציוני הבקרה התפעולית בנספח מה'.	פורסם בנספח מה'.
58	חלק ג'	28.4.4	בסעיף זה מצוין כי יינתן ניקוד עבור סקר שביעות רצון שנערך במהלך שנת 2017. בשנת 2017 לפי נספח מ"ה ישנו ציון למחצית ראשונה ולמחצית שנייה. הוועדה מתבקשת להבהיר מה יהיה השקלול בין שתי התקופות לצורך ניקוד סעיף זה.	ראה עדכון במסמכי ההליך.
59	חלק ג'	28.5.3	בסעיף זה ניתן ניקוד בגין תוספת אוטובוסים מעבר למצבת האוטובוסים הבסיסית. הניקוד הוא ביחס להצעה הגבוהה ביותר. שיטה זו מחייבת את המציע להעריך או לנחש מהי כמות האוטובוסים שיציעו המתחרים. יתכן שבמנגנון זה תוספת האוטובוסים המוצעת תהיה גבוהה משמעותית מהנדרש. הניקוד במכרז ירושלים זהה לניקוד במכרז רהט, אף שכמות האוטובוסים יותר מכפולה. עולה מכך שתוספת האוטובוסים שתוצע ע"י מציע תהיה זהה בשני האשכולות מהאמור לעיל עולה ששיטת הניקוד אינה הגיונית. על ועדת המכרזים לשקול חזרה לשיטה ולפיה הניקוד הוא ביחס לתוספת אוטובוסים מקסימלית שנקבעת במכרז.	אין שינוי במסמכי ההליך.
60	חלק ג'	28.8	תשומת לב הוועדה מופנית לכך שככל הנראה עקב טעות, לא פורטו מרכיבי הנוסחה (בדומה למשל לפירוט הקיים בסעיף 28.5.5.1)	ראה עדכון במסמכי ההליך.

מס"ד	חלק	סעיף	שאלת הבהרה	מענה
61	חלק ד'	34.2.1	מבוקש להכניס את הנסיעות הנוסעות הנדרשות בימי חופשה למפת הבסיס של האשכול, ולעדכן את עלות ההפעלה בהתאם. מדובר במאות נסיעות המבוצעות בימים קבועים ומהווים חלק מהרשיון של הקו, ועל כן מן הראוי להביאם בחשבון בחישוב מפת ההפעלה השנתית.	אין שינוי במסמכי ההליך.
62	חלק ד'	סעיף 34.2.1	הועדה הנכבדה מתבקשת לתקן את הסעיף ולמחוק את המילה אלף הבאה לאחר "75,000 אלף ש", שכן נדמה כי מדובר בטעות סופר, ובכפילות מיותרת. בנוסף מתבקשת הועדה להבהיר, על סמך ניסיון העבר, מהו הסכום המקובל הנדרש מן המפעיל לקמפיין כאמור.	ראה עדכון במסמכי ההליך.
63	חלק ד'	סעיף 36.1	האם המספר הנקוב בסעיף זה, כלומר תוספת של עד 200 נסיעות שבועיות, הנו הטווח העליון של השינויים בהפעלת האשכול מבחינת תוספות שירות או שהמציע רשאי להניח בהצעתו את הטווח של הגידול בפעילות לפי הנחותיו העסקיות שיכולות להיות מספר גבוה יותר מאשר 200 נסיעות שבועיות ?	כן.
64	חלק ד'	37.1	אשכול צפון ירושלים : הוועדה מתבקשת להבהיר איזה תיאום נדרש בין המפעילים במסופים ונקודות הקצה # 5, 10, 13, 15 בהם נראה שכל היציאות שייכות לאותו המפעיל. כן מבוקש להבהיר אם קיים צורך בתיאום בין מפעילים במסוף # 11 (פ. זאב מרכז).	ראה עדכון במסמכי ההליך.

מס"ד	חלק	סעיף	שאלת הבהרה	מענה
			אשכול מרכז ירושלים : הוועדה מתבקשת להבהיר איזה תיאום נדרש בין המפעילים במסוף # 15 (צומת אורה).	
65	חלק ד'	סעיף 37.1.8	הסעיף קובע, בין היתר : "לצורך הכנת ההצעות, על המציעים לקחת בחשבון דמי שכירות וניהול לכלל התחנות המפורטות בטבלה לעיל בסך של 3 מיליון ₪ (לא כולל תשלומי חשמל ומים בגין השימוש בתחנות)". הוועדה מתבקשת להבהיר אילו סעיפים / עלויות נכללים בתוך הסכום של ה 3 מיליון ₪ הנ"ל (ובכלל זה, להבהיר למשל, האם עלויות אבטחה/ ארנונה נכללות במסגרתו). כמו כן, מתבקשת הוועדה להבהיר האם הסכום הנזכר בסעיף הנו ביחס לשנת הפעלה אחת.	אין שינוי במסמכי ההליך.
66	חלק ד'	37.2	הוועדה מתבקשת להבהיר בקשר עם חניון הלילה המתוכנן בעטרות : 1. מהו המועד המשוער לפתיחת חניון הלילה בשטח שדה התעופה עטרות.	1. אין שינוי במסמכי המכרז. 2. אין שינוי במסמכי ההליך. 3. נכון למועד זה לא מתוכננת הקמת תשתית לעמדות הטענה חשמלית בשדה תעופה עטרות.

מס"ד	חלק	סעיף	שאלת הבהרה	מענה
			2. האם וכמה עמדות יוכשרו לעמדות הטענה חשמלית וכמה מבין 400 מקומות החניה יוקצו במסגרת ההליכים התחרותיים לאשכול צפון ירושלים עירוני ומרכז ירושלים עירוני. 3. ככל שיוכשרו עמדות חנייה להטענה חשמלית, מה כוללת התשתית לכל עמדה.	
67	חלק ד'	37.2	הסעיף קובע כי החניון הקבוע ברמות המכונה חניון 4/9 צפוי לכלול 200 מקומות חניה עם אפשרות לטעינה חשמלית. בהמשך הסעיף מצוין כי התכנון כולל תשתית חשמל בלבד, חיבור מטענים וסוגם הינה באחריות המציע. הוועדה מתבקשת להבהיר מה תכלול התשתית לטעינת אוטובוסים חשמליים בחניון. ככל שישנה תוכנית משורטטת, הוועדה מתבקשת לספק עותק של התוכנית ו/או המפרטים (גם אם אינם מחייבים בשלב זה).	ראה עדכון במסמכי ההליך.
68	חלק ד'	37.2	האם ניתן לקחת בחשבון את החניונים שבתכנון ובשלב ביצוע (רמות/עטרות/כיו"ב) בהנחות העבודה של התכנית התפעולית והתכנית העסקית?	אין שינוי במסמכי ההליך.
69	חלק ד'	37.2	הסעיף מציין חניונים מתוכננים ברחבי העיר שאמורים לשמש את המפעיל. מאחר והסעיף מנוסח באופן זהה בשני המכרזים (עירוני צפון ועירוני מרכז). הוועדה מתבקשת להבהיר לגבי כל חניון מה תהיה חלוקת מקומות החנייה בין 2 המכרזים.	אין שינוי במסמכי ההליך.

מס"ד	חלק	סעיף	שאלת הבהרה	מענה
70	חלק ד'	37.2	תשומת לב הועדה הנכבדה מופנית לכך שישנה אי וודאות מהותית בעניין חניון הלילה. מדובר באשכול רחב היקף, בעל פריסה גיאוגרפית רחבה מאוד, ומצב דברים של חוסר בקרקעות שיכולות להתאים לחניון לילה. משכך, קיים קושי רב למילוי הדרישות המוטלות על המציע, (איתור קרקע, סיכום עם בעל קרקע, תמחור ההצעה בעניין זה בפרק הזמן הנדרש, והוצאת היתרים). אשר על כן, מתבקשת הועדה לקבוע, כפי שעשתה במסגרת העדכון שנעשה במסגרת מסמך הבהרות מספר 4 במכרז בית שמש (ביחס לשאלה 65) מנגנון של הצעת חניון (בין אם לכל אחד מהמכרזים (מרכז ירושלים וצפון ירושלים, או חניון אחד משותף לשניהם). להתייחסות מפורטת יותר ראו מכתבנו שנשלח בנפרד, בד בבד או בסמוך למכתבנו זה, והמהווה חלק בלתי נפרד משאלות ההבהרה מטעם החברה. בנוסף, תשומת לב הועדה מופנית גם לעובדה שלחברת החשמל יידרשו חודשים רבים מרגע הוצאת היתר הבניה/חניון ועד להבאת חיבור חשמל מתאים לטעינת אוטובוסים חשמליים, ומתבקשת הוספת התייחסות ברורה לנושא זה במסמכי המכרז.	אין שינוי במסמכי המכרז. ראו גם תשובה 67 לעיל.

מס"ד	חלק	סעיף	שאלת הבהרה	מענה
71	חלק ד'	38.1	הסעיף קובע שככל שיתברר במהלך היישום שהתשתיות הקיימות אינן מאפשרות הפעלת השירות באוטובוסים חשמליים כאמור, המפעיל ירכוש על פי הנחיית המשרד אוטובוסים עירוניים נמוכי רצפה כמספר האוטובוסים החשמליים שהציע בהצעתו להליך התחרותי. נסיעות השירות יתוגברו ובהתאם תעודכן עלות ההפעלה. היות ואין פער משמעותי בין מספר מקומות הישיבה של אוטובוס חשמלי ושל אוטובוס עירוני רגיל, הוועדה מתבקשת להבהיר את הקשר בין מערכת ההינע של האוטובוס חשמלי/סולר לבין הצורך לתגבר נסיעות שירות.	ראה עדכון במסמכי ההליך.
72	חלק ד'	38.1	הסעיף קובע שככל שיתברר במהלך היישום שהתשתיות הקיימות אינן מאפשרות הפעלת השירות באוטובוסים חשמליים כאמור, המפעיל ירכוש על פי הנחיית המשרד אוטובוסים עירוניים נמוכי רצפה כמספר האוטובוסים החשמליים שהציע בהצעתו להליך התחרותי. הליך הרכישה של ציי אוטובוסים הינו הליך מורכב שדורש זמן רב הכרוך בביצוע הזמנה, הרכבת האוטובוסים וייבוא. בנוסף, הליך רכישת אוטובוסים חשמליים שונה במהותו ביחס לרכישת אוטובוס רגיל ובין היתר כי מדובר בספקים אחרים, הפרשי מחירים מהותיים, הצורך ברכישת עמדת טעינה וביצוע עבודות תשתית לצורך חיבור עמדת הטעינה. הוועדה מתבקשת להבהיר כיצד יוכרע האם יש או אין היתכנות להפעלת אוטובוסים חשמליים.	ראה עדכון במסמכי ההליך.

מס"ד	חלק	סעיף	שאלת הבהרה	מענה
			הוועדה מתבקשת לעדכן את הסעיף כך שלמפעיל השרות יהיה פרק זמן של 12 חודשים להיערך לרכישת אוטובוסים עירוניים נמוכי רצפה במקום האוטובוסים החשמליים.	
73	חלק ד'	38.1	הוועדה מתבקשת להבהיר האם רכישת האוטובוסים החשמליים מותנה בפתיחתו והכשרתו של החניון הקבוע ברמות המכונה חניון 4/9 שצפוי לכלול 200 מקומות חניה עם אפשרות לטעינה חשמלית.	אין שינוי במסמכי ההליך.
74	חלק ד'	38.1	בסעיף זה מצוין כי "מיניבוסים עירוניים ממוגני אבן" יופעלו בכל הקווים שהוגדרו כסוג רכב מיניבוס עירוני. הוועדה מתבקשת להבהיר אילו מיגונים נדרש להוסיף למיניבוס בשביל שייחשב לממוגן אבן. הועדה מתבקשת להבהיר/להגדיר "אוטובוס ממוגן אבן" בעיקר מבחינת סוג המיגון הדרוש, וכן מתבקשת הבהרה, האם הגדרה זו רלוונטית לאוטובוסים עירוניים ובמיוחד מיניבוסים ומידיבוסים.	ראה עדכון במסמכי ההליך (סעיף 2.33).
75	חלק ד'	38.1	אוטובוס ממוגן אבן הוגדר בסעיף כך : "אוטובוס עירוני ממוגן אבנים" אוטובוסים אלה יופעלו בכל הקווים שהוגדרו כסוג רכב אוטובוס עירוני כמפורט בנספח ב'- מפרטי הקווים".	מדובר אך ורק בקווים המגודרים בנספח ב' למסמכי ההליך כאוטובוסים ממוגן אבן.

מס"ד	חלק	סעיף	שאלת הבהרה	מענה
			נא הבהרתכם כי הכוונה היא לאוטובוסים שהוגדרו בנספח ב' כאוטובוסים ממוגני אבן , ולא כל אוטובוס עירוני.	
			תשומת לב הועדה מופנית לכך שקיימת אי התאמה וסתירה בין סוגי האוטובוסים המפורטים בסעיף 38.1, לבין סוגי האוטובוסים המפורטים בטבלאות מס' 4 ו-4.2 לנספח י'. הועדה מתבקשת להבהיר את הנושא.	אין שינוי במסמכי המכרז, בבדיקה חוזרת לא התגלתה סתירה או אי התאמה.
76	חלק ד'	38.2	הועדה מתבקשת להבהיר האם ניתן יהיה להמיר אוטובוסים חשמליים באוטובוסים ממונעי גז.	ראה עדכון במסמכי ההליך.
77	חלק ד' נספח ה'	38.2.2 7.1	האם נדרשת הפעלה של לפחות 100 אוטובוסים חשמליים, או של 50% מהאוטובוסים נמוכי הרצפה כאוטובוסים חשמליים?	50% מהאוטובוסים נמוכי הרצפה הרגילים כאוטובוסים חשמליים.
78	חלק ד'	סעיף 38.2.9	הועדה הנכבדה מתבקשת ליתן דוגמא מספרית לנדרש בסעיף (למשל, במקרה של 100 אוטובוסים עירוניים נמוכי רצפה מונעי דיזל, אזי מספר האוטובוסים החשמליים יהיו 50 אוטובוסים עירוניים נמוכי רצפה, סה"כ 150, ככל שאכן לכך היתה הכוונה).	לצורך הדוגמה במקרה של 100 אוטובוסים עירוניים רגילים נמוכי רצפה, לפחות 50 אוטובוסים מתוך ה-100 יופעלו בהנעה חשמלית.
79	חלק ד'	38.3.7	מבוקש לקבוע כי בימים שבהם לא פועלים קווי תלמידים יותר להפעיל נסיעות מיוחדות באוטובוסים המיועדים לקווים אלו.	אין שינוי במסמכי ההליך.

מס"ד	חלק	סעיף	שאלת הבהרה	מענה
80	חלק ד'	38.3.10	על פי הסעיף, ככל שהמפעיל יבקש להפעיל אוטובוסים בליסינג, הממשלה תחייב את המפעיל האחר, שאליו יוסב הסכם הליסינג, לחתום על הסכם הסבה של האוטובוסים שיופעלו באמצעות ליסינג תפעולי על פי עקרונות ההסכם המפורטים בנספח יד' להליך התחרותי, בתום תקופת ההפעלה, ובתנאי שמספר האוטובוסים שיוסבו לא יעלה על 120 אוטובוסים. מכיוון שמדובר באשכול שבו מופעל צי גדול מאד של אוטובוסים עירוניים שהביקוש להם בשוק החופשי הוא זניח עד אפסי, ומכיוון שעל פי תנאי ההליך המפעיל מחויב להחליף את האוטובוסים עירוניים לאחר שגילם עולה על עשר שנים (כלומר, בסמוך לתום תקופת ההפעלה של האשכול), על הממשלה לחייב את המפעיל הבא של האשכול להסב אליו מספר גדול משמעותית של אוטובוסים לעומת המספר הקיים. לאור האמור לעיל, הוועדה מבקשת לתקן את הסעיף ולקבוע שמספר האוטובוסים שיוסבו אל המפעיל האחר לא יעלה על 300.	ראה עדכון במסמכי ההליך.
81	חלק ד'	38.3.10	הסעיף מגביל מספר האוטובוסים בליסינג אשר יורשו להעברה למפעיל אחר, בכמות של עד 120 אוטובוסים. בשים לב למספר האוטובוסים הכולל במכרז, והגיל הממוצע לאוטובוסים, מתבקשת הועדה לשקול הגדלת מספר האוטובוסים הניתנים להסבה במסגרת הליסינג.	ראה עדכון במסמכי ההליך.

מס"ד	חלק	סעיף	שאלת הבהרה	מענה
82	חלק ד'	סעיף 39.8.1	הועדה מתבקשת להבהיר האם התוספת בגובה 10% לכל שנת הפעלה החל מהשנה השלישית, תחושב בכל שנה ביחס לסכום הבסיס (קרי התקציב יעמוד בכל שנה החל מהשנה השלישית על 660,000 ₪) או שמא ביחס לסכום המוגדל של השנה הקודמת.	ראה עדכון במסמכי ההליך.
83	חלק ד'	39.8.1	קיימת סתירה בין הסכום במספרים (600 אש"ח) לבין הסכום במילים (400 אש"ח), נא הבהרתכם באשר לסכום הנכון	
84	חלק ד'	39.8.1	מבוקש להבהיר מה סכום תקציב הפרסום לשנים הנוספות 600,000 ₪ או ארבע מאות אלף שקלים חדשים. כמו כן, מבוקש להבהיר את מנגנון הגידול בסכום זה. בשאלות הבהרה שפורסמו במרכזי עבר, הובהר כי תקציב הפרסום יגדל ב-10% בשנה השלישית, וישאר ברמה זו עד תום תקופת ההפעלה (במקרה זה 440 או 660 אלפי ₪ לשנה החל מהשנה השלישית ועד לשנה השתים-עשרה).	
85	חלק ד'	39.8.2	בסעיף נכתב כי על המפעיל להציב 65 שלטי מידע בזמן אמת. נבקש לדעת כמה מהשלטים הם שלטים במיקום חדש וכמה מהם החלפת שלטים ישנים?	אין שינוי במסמכי ההליך.
86	חלק ד'	39.8.2	בטבלה המרכזת בסעיף 43 מצויין כי המפעיל יחויב לתחזק את "כלל השלטים האלקטרוניים באשכול". בסעיף 39.8.2 אין התייחסות לתחזוקה של שלטים נוספים מעבר לאלו שהמפעיל עצמו נדרש להתקין. מבוקש להבהיר האם המתקין יידרש לתחזק שלטים נוספים. אם כן, אנא ציינו את כמות השלטים, מיקומם, סוגם, הגורם המתחזק עד כה, וכל מידע רלוונטי אחר לגביהם.	ראה עדכון במסמכי ההליך.

מס"ד	חלק	סעיף	שאלת הבהרה	מענה
87	חלק ד'	סעיפים -39.8.2 + 39.8.3 נספח טז סעיף 3	תשומת לב הועדה מופנית לכך שנראה כי נפלה טעות במסגרת ההפניות בטבלה שבנספח טז אל סעיפים 39.8.3 ו- 39.8.4, וכי הכוונה היתה להפנות אל סעיפים 39.8.2 ו- 39.8.3, בהתאמה. סעיף 3 לנספח טז מפנה אל סעיף 37.8.3 לחלק ד, שאינו קיים. הועדה מתבקשת לתקן את ההפניה. - ככל שהכוונה היתה להפנות אל סעיף 39.8.3, הרי שבמסגרת סעיף זה לא הוזכר כלל המספר 80 - ככל שהכוונה היתה להפנות לסעיף 39.8.2- הרי שהסעיף מתיחס ל 60 שלטים בלבד ולא ל 80. בנוסף, המשך הטבלה בסעיף 3 לנספח טז מפנה אל סעיף 37.8.4, שגם הוא אינו קיים, והועדה מתבקשת לתקן גם הפניה זו.	ראה עדכון במסמכי ההליך.
88	חלק ד'	39.10	מבוקש להבהיר האם אגד תמשיך להפעיל את מרכזי "על הקו" הקיימים ברחבי האשכול – בצפון ירושלים בפסגת זאב ברמות ובקניון רב שפע; ובמרכז ירושלים בגילה ובקניון הדר.	ראה עדכון במסמכי ההליך.
89	חלק ד'	39.10	בטבלה המרכזת בסעיף 43 מצויין שיש להפעיל את מרכז השירות "החל מחודש לפני מועד ההפעלה... כמפורט בסעיף 39.10 להליך התחרותי". אולם בסעיף 39.10 לא קיימת דרישה להפעלת מרכז השירות חודש לפני מועד ההפעלה. מבוקש להבהיר איזה סעיף גובר.	ראה עדכון במסמכי ההליך.
90	חלק ד'	39.11	הוועדה מתבקשת להבהיר האם הדרישה לתא נהג סגור חלה על כל סוגי האוטובוסים (מיניבוס, מידיבוס, רגיל נמוך רצפה, חשמלי ומפרקי)?	ראה עדכון במסמכי ההליך.

מס"ד	חלק	סעיף	שאלת הבהרה	מענה
91	חלק ד'	39.15	לפי סעיף 39.15 משרד התחבורה שומר לעצמו את הזכות לבטל את האפשרות לעלייה מכל הדלתות בהודעה בכתב ומראש של לפחות 90 יום. פרק זמן של 90 יום הוא קצר וודאי שאינו מספיק להצטיידות, השבתת כל צי הרכב לחיווט מחדש והתקנת מכשירי הכרטוס באוטובוסים (תידרש בחינה נפרדת בהתחשב שמדובר באוטובוסים הבנויים עם הפרדת תא נהג), הליך הדורש התקשרות עם ספקים, ייבוא מכשירים, התאמתם וסנכרונם עם מערכות החברה והתקנתם הפיזית על האוטובוסים. לכן הוועדה מתבקשת לשנות את פרק הזמן ל- 200 ימים	אין שינוי במסמכי ההליך.
92	חלק ד'	39.15 +נספח טז (סעיף 3)	בסעיף 39.15 רשום "מספר המאמתים הנדרש הינו כמספר הפתחים ועוד אחד", לעומת זה בנספח טז' סעיף 3 בטבלה רשום "ולידטורים בדלת אחורית". נא להבהיר סתירה זו.	ראה עדכון במסמכי ההליך.
93	חלק ד'	סעיף 39.15 + נספח כא סעיף 12	בסעיף 39.15 רשום כי מפעיל השירות יתקין ולידטורים, אולם בסעיף 12 של נספח כא' רשום המפעיל נדרש לתשתית. נא להבהיר סתירה זו.	ראה עדכון במסמכי ההליך.

מס"ד	חלק	סעיף	שאלת הבהרה	מענה
94	חלק ד'	39.23	לגבי שירות מותאם ביקוש ושירות לפי קריאה, מתבקשת הוועדה להבהיר האם המציע נדרש להניח הנחות ולתמחר נסיעות אילו בתוכנית העסקית שלו? סעיף 39.23.2 מציין כי קו 77 יופעל כך שהעצירה בתחנה תהיה לפי דרישה. הזמנת האוטובוס תתבצע באמצעות לחצן בתחנה ו/או הזמנה דרך יישומון ייעודי. בהמשך מצוין בסעיף כי מפעיל השרות מחויב להתקין לחצנים ו/או אמצעים אחרים בתחנות הרלוונטיות ועל האוטובוסים וכן לפתח יישומון מתאים. מאחר ותחנות האוטובוס הינן באחריות הרשות המקומית ולמפעילי התחבורה הציבורית אין סמכות להתקין לחצנים בתחנות והיות ובתחנות האוטובוס לא קיימת תשתית חשמל, הוועדה מתבקשת לבטל את הדרישה להתקנת לחצנים ו/או אמצעים אחרים רלוונטיים בתחנות.	שירות לפי קריאה בסעיף 39.23.2 מבוטל.
95	חלק ד'	40	סעיף 40 למסמכי ההליך התחרותי קובע כי בסופי שבוע ובימים מיוחדים יעמיד המפעיל אוטובוסים מוכנים לתגבור בעת הצורך, בכל תחנות המוצא בקווים המשרתים את המגזר החרדי, בהתאם לביקוש בתוספת רזרבה בהיקף של 10% מעבר לפעילות. הוועדה מתבקשת להעביר את רשימת הקווים המשרתים את המגזר החרדי ורלוונטיים לתגבור כפי שקובע סעיף 40.	ראה עדכון במסמכי ההליך.

מס"ד	חלק	סעיף	שאלת הבהרה	מענה
			כמו כן, הוועדה מתבקשת להעביר את היקפי נסיעות התגבור שבוצעו בשנים 2017-2018 בכל אחד מהקווים הנ"ל.	ראה עדכון במסמכי ההליך.
96	חלק ד'	40	הוועדה מתבקשת להבהיר את הדרישה להצבת נציג קבע במרכז ניהול תנועה בירושלים (מנת"י). מהן שעות הפעילות שבהן נדרש המפעיל להציב נציג נוכח במנת"י בסופ"ש וכן בעת קיום אירועי תגבור?	ראה עדכון במסמכי ההליך.
97	חלק ד'	40	סעיף 40 למסמכי ההליך התחרותי קובע כי המפקח על התעבורה יהיה רשאי להורות למפעילי האשכולות בירושלים על תגבור הדדי בהתאם לצורך של האשכול האחר. בהמשך הסעיף רשום כי לא תהיה כל התחשבנות מיוחדת בגין נסיעות אלו והתשלום בגין יהיה בהתאם לקבוע בחלק ה' להליך. לתשומת לב הוועדה כי העלויות של נסיעות תגבור אשכולות אחרים גבוהות יותר וזאת בין היתר בגלל השינוי הצפוי בנקודת היציאה/סיום אורך המסלול וזמן הנסיעה. בנוסף, לאור העובדה שהנהגים של האשכול לא מכירים את מסלול הנסיעה של קווים באשכולות אחרים יהיה צורך להדריך ולהכשיר אותם. לאור האמור לעיל, הוועדה מתבקשת לתקן את אופן ההתחשבנות בגין נסיעות כאמור, ולקבוע שההתחשבנות תהיה בהתאם למנגנון התשלום בגין נסיעות תגבור בהתאם להוראות סעיף 52.5.	אין שינוי, ראה עדכון במסמכי ההליך.

מס"ד	חלק	סעיף	שאלת הבהרה	מענה
98	חלק ד'	40	הסעיף דורש מהמפעיל להיערך לגידול של 20% בביקוש לנסיעות בסופ"ש וחגים, באמצעות נסיעות תיגבור. מכיוון שכל הנסיעות באשכול הן נסיעות עירוניות, לא ניתן לבצע את התיגבורים באמצעות קבלני משנה. לפיכך, המפעיל אינו יכול לתת מענה לביקוש העולה על צי האוטובוסים שבבעלותו. התוצאה היא שהכמות המקסימלית של הנסיעות שהמפעיל יוכל להתחייב לבצע היא כמות הנסיעות הקבועה ברשיונות הקווים בזמני השיא בימי החול. לפיכך, מבוקש לקבוע כי בכל מקרה המפעיל לא יידרש להפעיל יותר מאשר כמות הנסיעות הקבועה ברשיון הקווים בתקופת השיא בימי חול.	אין שינוי במסמכי ההליך.
99	חלק ד'	40.1	למיטב ידיעתנו, לא קיימים קבלני משנה שאינם מפעילי תחבורה ציבורית פעילים אשר יכולים לספק תיגבורים באוטובוסים עירוניים. מבוקש לבטל את הדרישה לתיגבור באמצעות קבלני משנה. לחילופין מבוקש לקבוע שניתן יהיה להפעיל תיגבורים אלו באוטובוסים בינעירוניים. לחילופי חילופין, מבוקש לקבוע כי ניתן יהיה להפעיל נסיעות תיגבור באמצעות קבלן משנה שהוא מפעיל תחבורה ציבורית קיים. במקרה זה, מבוקש לקבוע מנגנון שיאפשר למציעים להגיע להסכמות עם מפעילים קיימים, לרבות מציעים פוטנציאליים אחרים, בלא שהדבר ייחשב הפרה של סעיפים 3.5-3.6 להליך התחרותי.	אין שינוי במסמכי ההליך.

מס"ד	חלק	סעיף	שאלת הבהרה	מענה
100	חלק ד'	40.1	מבוקש לקבוע כי הכמות המקסימלית לשנה של תיגבורים בתשלום תגדל ב-20% בשנה, בהתאם להערכת הוועדה לפיה משנה לשנה קיים גידול של כ-20% בביקוש לנסיעות בשיאי סופ"ש וחגים. לחילופין, מבוקש כי הכמות המקסימלית לשנה של תיגבורים בתשלום תגדל לכל הפחות ביחס ישר לגידול במפת הבסיס לאשכול. זאת שכן סביר להניח שעם הגידול בפעילות באשכול הצורך בנסיעות תיגבור יגדל בהתאם.	ראה עדכון מסמכי ההליך (סעיף 52.5).
101	חלק ד'	40.1	מבוקש להבהיר שמציע שהשתתף בהליך התחרותי יוכל לשמש כקבלן משנה באשכול במקרה שהוא לא ייבחר כמפעיל האשכול. נראה שהמגבלה לפיה קבלן המשנה לא יוכל להשתתף כמציע בהליך מקורה במכרזים קודמים בהם הייתה דרישה להציג את קבלני המשנה המיועדים כבר במסגרת ההצעה המוגשת במכרז. מכיוון שדרישה כאמור איננה קיימת בהליך תחרותי זה, אין מניעה שהזוכה בהליך התחרותי יתקשר עם אחד המציעים שלא זכה בהליך כקבלן משנה.	אין שינוי במסמכי ההליך.
102	חלק ד'	40.1.9	על פי הסעיף, על המציע לחתום על הסכם עם קבלני משנה. נראה כי הכוונה למפעיל ולא למציע. הוועדה מתבקשת לתקן סעיף זה בהתאם, ולהבהיר כי לא נדרש להציג הסכם עם קבלן משנה בעת הגשת ההצעה להליך התחרותי.	ראה עדכון במסמכי ההליך.

מס"ד	חלק	סעיף	שאלת הבהרה	מענה
103	חלק ד'	40.1.12	לפי הסעיף, קבלן המשנה מנוע מלהשתתף כמציע בהליך זה . בניגוד למכרזים אחרים הכוללים נסיעות תגבור בינעירוניות, התגבורים באשכול זה הינם כולם באוטובוסים עירוניים המופעלים אך ורק על ידי מפעילי תח"צ. ככל שמפעילי התח"צ משתתפים בהליך זה כמציעים, דרישת הסעיף אינה ישימה. בנוסף, בהנחה שכוונת הוועדה היא שהמפעיל יתקשר בהסכם עם קבלן המשנה (ולא המציע), מדובר בדרישה לא רלבנטית.	ראה עדכון במסמכי ההליך.
104	חלק ד'	סעיף 41.2 + נספח טז סעיף 3	הסעיף קובע, כי המציע : "יתמחר ויציג בהצעתו הכספית ובתכנית העסקית את עלות הרכישה, ההתקנה, ההפעלה והתחזוקה של לפחות 20 עמדות טעינה מחוץ לאוטובוס...". מאידך, סעיף 3 לנספח טז' (הנחיות להכנת תכנית עסקית) אינו כולל פריט זה. הוועדה מתבקשת להבהיר האם על המציע לקחת בחשבון עלויות עמדות הטעינה הנ"ל במסגרת התכנית.	ראה עדכון במסמכי ההליך.
105	חלק ד'	סעיף 41.3	לפי סעיף 41.3 על המפעיל לאפשר טעינת חוזים באמצעות רשת האינטרנט. הוועדה מתבקשת להבהיר כי המפעיל יהיה זכאי לסובסידיה בגין טעינת חוזים באינטרנט בהתאם להסדר הקיים היום עם כלל המפעילים.	ראה עדכון במסמכי ההליך.
106	חלק ד' נספח ה'	42 8.14	מהו המועד בו מנהל הכספים מנהל האשכול וקצין הבטיחות יתחילו לפעול בתפקידם?	אין שינוי במסמכי ההליך.
107	חלק ד'	43 (נספח כט)	האם יש חובה מיוחדת הנוגעת להתקנת לוח מידע במסופים, או שהכוונה להתקנת שילוט סטטי בכל תחנות האשכול?	ראה עדכון במסמכי ההליך.

מס"ד	חלק	סעיף	שאלת הבהרה	מענה
108	חלק ה'	סעיף 45.6	הסעיף קובע, בין היתר: "מפעיל השירות יסיע חיילים ללא תשלום ויחייב את משרד הביטחון באופן מרוכז בגין נסיעות החיילים, <u>לפי הנחיות משרד התחבורה</u>." הסעיף המקביל במכרזי בית שמש ופרוזדור ירושלים, קבע כי "... יחייב את משרד הביטחון באופן מרוכז בגין נסיעות חיילים, <u>לפי תעריף נסיעה מלא</u>". הועדה מתבקשת להבהיר מהן "הנחיות משרד התחבורה" הנזכרות בסעיף, אשר על פיהן יחויב משרד הביטחון, והאם מדובר בתעריף נסיעה מלא.	אין שינוי במסמכי ההליך. אנו מפנים את תשומת לב המציעים לאופן התחשבות בגין הפדיון מנוסעים, לרבות הכנסות מהסדרים גלובליים.
109	חלק ה' נספח ה'	45.8 19.3	מה מחירו של שובר הנסיעה לחיילי מילואים לצורך התחשבות?	אין שינוי במסמכי ההליך.
110	חלק ה'	49 – מפת הבסיס לאשכול	הכפלה של הנסיעות המופיעות במפרטי הקווים ב-51 שבועות אינה נותנת את מספר הנסיעות המופיע בסעיף באף אחד מהאשכולות. יודגש כי גם הכפלה של קווי התלמידים ב-45 בלבד במקום 51 אינה פותרת את הסתירה. מבוקש להבהיר מהי מפת הבסיס לאשכול, ובפרט כיצד מחושבת המפה ביחס לקווי תלמידים.	ראה עדכון במסמכי ההליך.

מס"ד	חלק	סעיף	שאלת הבהרה	מענה
111	חלק ה'	49 – מפת הבסיס לאשכול	הסעיף קובע כי מפת הבסיס באשכול היא "סך נסיעות וק"מ רכב בשנה בכל קווי האשכול". בפועל, מפת הבסיס לאשכול מוגדרת על סמך מספר הנסיעות בלבד, והמנגנון לחישוב הסובסידיה השוטפת נקבע לפי נסיעות ולא לפי ק"מ. מנגד, מקומות רבים במסמכי ההליך מתייחסים דווקא לק"מ בתור המדד העיקרי לקביעת מפת האשכול והסובסידיה. בין היתר: סעיפים 50א, 50ב, 51.1 (כותרת הסעיף), 52.5.3, 56.1.2(ב), 56.1.5. מבוקש להבהיר האם כל המקומות בהם יש התייחסות לק"מ נסיעה הם טעויות, או שיש פרמטרים כלשהם שבהם החישוב נעשה לפי ק"מ.	מפת הבסיס אכן מוגדרת על פי נסיעות וקילומטר רכב. יש רכיבי התחשבנות הנגזרים מהנסיעות ויש הנגזרים מהקילומטר רכב בפועל.
112	חלק ה'	49 – עלות לנסיעה בבסיס	מספרי הנסיעות לכל סוג אוטובוס בטבלה אינם תואמים את האמור בנספח ב'.	ראה עדכון במסמכי ההליך.
113	חלק ה'	49 + 51.1	הכפלת מספרי הנסיעות המופיעים בטבלה במשקולות היחסיים לכל סוג אוטובוס, איננה נותנת את המספר הכולל המופיע בסיכום הטבלה. מבוקש להבהיר את המשקולות המלאים לפיהם נעשה החישוב. כמו כן, מבוקש להבהיר כיצד בדיוק נעשית ההתאמה של העלות לנסיעה בבסיס לתמהיל האוטובוסים בו בוצע השירות. מבוקש לצרף לנספח ט' דוגמא לשקלול שנעשה לסוגי האוטובוסים השונים, בהתייחס לפרמטרים הבאים: אופן חישוב מפת הבסיס לאשכול, והדרך שבה תותאם העלות לנסיעה בבסיס לתמהיל האוטובוסים בו בוצע השירות.	ראה עדכון במסמכי ההליך.

מס"ד	חלק	סעיף	שאלת הבהרה	מענה
114	חלק ה'	49	בניגוד למכרזים הקודמים עלות ההפעלה השנתית באשכול מחושבת בהתאם לעלות לנסיעה בבסיס (ולא בהתאם לעלות לק"מ בבסיס). בהתאם לנספחים א' ו-ב', ניתן לראות כי קיימת שונות משמעותית באורך המסלולים בין הקווים השונים. לדוגמא אורך המסלול של קו 63 הינו 18.8 ק"מ ואורך מסלול קו 40 הינו 5.2 ק"מ (2 הנסיעות מוגדרות במכרז תחת "נסיעה עם אוטובוס מסוג עירוני" בתעריף זהה). היות ומפעיל השרות נדרש להתאים או להרחיב את השירות, על פי דרישות והנחיות המפקח על התעבורה קיים סיכון משמעותי שלאורך שנות ההפעלה תגדל תדירות הנסיעות של הקווים הארוכים על חשבון הקווים הקצרים ו/או אורך המסלול של הקווים הקיימים יוארך וזאת מבלי שמפעיל השרות יקבל תמורה התואמת את הצעתו להפעלה כלכלית של נסיעות שירות. לכן, הוועדה מתבקשת לשנות את מנגנון ההתחשבות לפי <u>עלות לק"מ</u> לפי <u>סוג הרכב</u> (במקום לעלות לנסיעה).	אין שינוי במנגנון ההתחשבות, ראה עדכון במסמכי ההליך.

מס"ד	חלק	סעיף	שאלת הבהרה	מענה
115	חלק ה'	51.1	הסעיף קובע שבמועד ההתחשבות הסופית תותאם העלות לנסיעה בבסיס, לפי תמהיל האוטובוסים באשכול בבסיס. הוועדה מתבקשת לתת דוגמא מספרית לאופן שבוא תותאם העלות לנסיעה בבסיס.	ראה עדכון במסמכי ההליך.
116	חלק ה'	51.1	הנכם מופנים למכתבנו הנפרד בד בבד או בסמוך למכתבנו זה, בכל הנוגע לשיטת עדכון עלות ההפעלה והמעבר לשיטה המבוססת על עלות נסיעה ולא על עלות לק"מ והקשיים המהותיים וחוסר הוודאות שהשיטה מציבה, ומתבקשים לראות בפנייתנו הנ"ל (לרבות מנגנון רשת הביטחון המוצע במכתב על דרך החלופין) כחלק בלתי נפרד משאלות ההבהרה מטעם נתיב אקספרס.	אין שינוי במנגנון, ראו עדכון במסמכי ההליך.
117	חלק ה'	52.2	מבוקש להבהיר כי קיזוז של 150,000 ₪ מהמפעיל יתבצע רק עבור הפחתה של 20 נסיעות שבועית ביחס למפת הבסיס מתוכן לפחות 5 נסיעות בימים א-ה בין השעות 07:00-08:00 בבוקר . זאת בדומה למנגנון ההופכי שנקבע לתוספת ההצטיידות. כמו כן, מבוקש להבהיר כי בגין כל קיזוז כאמור, יהיה המפעיל רשאי לגרוע אוטובוס אחד ממצבת האוטובוסים עליה התחייב במסגרת הצעתו.	אין שינוי במסמכי ההליך. שלילי – המנגנון מתייחס לתוספת אוטובוסים מעבר למצבת עליה התחייב המפעיל ולכן המפעיל <u>אינו</u> רשאי לגרוע ממצבת האוטובוסים עליה התחייב במסגרת הצעתו.

מס"ד	חלק	סעיף	שאלת הבהרה	מענה
118	חלק ד' חלק ה'	40, 52.5	על פי סעיף 40, המפעיל מחויב להעמיד תגבור לאוטובוסים אותם הוא מפעיל, באמצעות קבלני משנה, במהלך סופי השבוע ובימי חג, ובכלל זה להיערך להעמדת אוטובוסים בכוננות לביצוע נסיעות אלו בהתאם להוראות סעיף 52.5.3, התשלום למפעיל ייעשה לפי עלות ק"מ מלא לכל נסיעה. ייתכנו מקרים שבהם אוטובוס עם נהג יועמד בכוננות לתגבור אך בסופו של דבר לא יהיה צורך בביצוע הנסיעה. במקרה זה, על פי סעיפים אלו לא יועבר תשלום למפעיל (שכן הפיצוי הוא לפי ק"מ נסיעה) אך כן תושת עליו עלות הנהג והאוטובוס שהועמדו לצורך התגבור. הוועדה מתבקשת לתקן סעיף זה ולהוסיף מנגנון לפיצוי המפעיל בגין עלויות התייצבות והפעלת הכוננות לתגבורים.	אין שינוי במסמכי ההליך.
119	חלק ד' חלק ה'	53.2, 45.6, 53.3	הוועדה מתבקשת להבהיר איזה מנגנון התחשבנות יופעל לגבי הסדרים גלובאליים של חיילים. בנוסף, ככל שההנחיה היא שחיילים יתקפו, הוועדה מתבקשת להעביר אומדן למספר חיילים מתקפים וכן הערכה לסך ההסכם הגלובאלי (ולציין האם כולל מע"מ) אותו יש לקחת בחשבון לטובת הכנת התכנית העסקית. נתון זה חשוב במיוחד לצורך הערכת כמות הנוסעים שכן מצוין בסעיפים 53.2 ו 53.3 שחיילים יובאו בחשבון לצורך תמריץ איסוף נוסעים ותמריץ גידול במספר הנוסעים.	אין שינוי במסמכי ההליך. בנספח יז' מצורפים מספר החיילים שתיקפו <u>בכל</u> קווי אגד באשכול ירושלים במהלך שנת 2019.
120	חלק ה'	52.2.1.4	תשומת לב הוועדה מופנית לכך שמנגנון ההחזר ההוני מתעלם מהעובדה כי רכישת האוטובוסים לא תמומן ב-100% ע"י הון זר, וכי נדרש גם לתת ביטוי לתשואה הנדרשת על ההון העצמי (שהנה גבוהה יותר מ-3%).	אין שינוי במסמכי ההליך.

מס"ד	חלק	סעיף	שאלת הבהרה	מענה
121	חלק ה'	52.5	על פי סעיף 52.5.3, התשלום לנסיעות של קבלני משנה יבוצע לפי עלות ק"מ מלא לכל נסיעה, בניגוד למכרזים קודמים סעיף 51.1 מגדיר עלות לנסיעה (ולא עלות לק"מ). כמו כן, קיים חוסר בהירות לגבי מנגנון ההתחשבות בגין נסיעות של קבלני משנה בהתאם לכמות הנסיעות השנתית. בהקשר זה, הוועדה מתבקשת להבהיר באופן מפורט, כולל דוגמאות מספריות לכל תרחיש, את אופן התשלום לו יהיה זכאי המפעיל בגין נסיעות תגבור (נסיעות מעבר למפת הבסיס) לפי סעיפים 40-41, לרבות אופן התשלום בגין נסיעות תגבור עד 2,700 נסיעות ומעבר ל 3000 נסיעות בשנה (לפי ס' 52.5.1), ובפרט: 1. כיצד יחושב התשלום עבור נסיעת התגבור הראשונה? 2. כיצד יחושב התשלום עבור נסיעת התגבור ה-2800? 3. כיצד יחושב התשלום עבור נסיעות התגבור ה-3001?	ראה עדכון במסמכי ההליך.
			מנגנון הפיצוי בסעיפים אלה ביחס לאורך הנסיעה, מתייחס למרחקים המתאימים לנסיעות תגבור בינעירוניות (100 ק"מ), ולא לנסיעות תגבור עירוניות. מכיוון שנסיעות התגבור באשכול יהיו נסיעות עירוניות, הוועדה מתבקשת לתקן ל-10 ק"מ את המרחק שביחס אליו יתווסף תשלום על פי סעיפים 52.5.4 ו-52.5.5.	

מס"ד	חלק	סעיף	שאלת הבהרה	מענה
123	חלק ה'	52.5.4 ; 52.5.5	הוועדה מתבקשת להבהיר למה הכוונה בנסיעות עד 100 ק"מ או מעל ל 100 ק"מ, בסעיפים האמורים. האם הכוונה לסה"כ ק"מ של אוטובוס של קבלן משנה ביום מסוים או במהלך תקופה של 24 שעות, בשים לב לכך ש אין אף נסיעה שהיא מעל 30 ק"מ בשני האשכולות.	ראה עדכון במסמכי ההליך.
124	חלק ה'	53.2	סעיף 53.2 למסמכי ההליך התחרותי קובע כי המדרגה השלישית תגדל ותעודכן מדי 3 שנות הפעלה ב-6%. בהינתן שהפעלה מלאה של האשכול תקרה רק לאחר שהושלמה שנת ההפעלה הראשונה, הוועדה מתבקשת להבהיר שהמדרגה השלישית תתעדכן לאחר שלוש שנות הפעלה <u>מלאה</u> של האשכול.	ראה עדכון במסמכי ההליך
125	חלק ה'	סעיף 53.2, סעיף 53.3	הוועדה מתבקשת לפרט ולהביא לידיעת המציעים מהו בסיס הנתונים על פיו נקבעו המדרגות לתמריץ איסוף הנוסעים.	אין שינוי במסמכי ההליך.
126	חלק ה'	53.3	הוועדה מתבקשת להבהיר אם המציע נדרש לקחת בחשבון בתוכנית העסקית שלו השפעה של סעיף זה.	אין שינוי במסמכי ההליך.
127	חלק ה'	53.3	בהתאם לסעיף ישולם תמריץ בהתאם לגידול במספר הנוסעים בכלל רשת הקווים בירושלים מעבר למספר הנוסעים בבסיס. במכרז פורסמו ספירות נוסעים בלתי מעודכנות, של רשת האוטובוסים. לא פורסם מספר הנוסעים של הרכבת הקלה. כך, שלא ניתן להעריך את כמות הנוסעים הנוכחית. נבקשכם לפרסם את מספר הנוסעים ברכבת הקלה בשנת 2018. כמו כן נא פרסמו את מספר התיקופים בקווי אגד בירושלים בשנת 2018.	ראה עדכון במסמכי ההליך, נספח יז'.

מס"ד	חלק	סעיף	שאלת הבהרה	מענה
128	חלק ה'	53.3	מספר הנוסעים בבסיס הוא 175,000,000 . בהינתן שהאשכול מופעל בשלוש פעימות, ושההפעלה המלאה של האשכול תתרחש 18 חודשים לאחר הפעלת הפעימה הראשונה של האשכול, הוועדה מתבקשת להבהיר : 1. מהו מספר הנוסעים בבסיס בשנת ההפעלה הראשונה? 2. מהו מספר הנוסעים בבסיס בשנת ההפעלה השנייה?	1. אין שינוי במסמכי ההליך. 2. ראה עדכון במסמכי ההליך.

מס"ד	חלק	סעיף	שאלת הבהרה	מענה
129	חלק ה'	53.4	על פי הסעיף, ההכנסה בפועל תיבחן אחת לשנה ביחס להכנסה המינימלית. היה וההכנסה המינימלית תהיה גבוהה מההכנסה בפועל, יקוזז ההפרש מהתשלומים המגיעים למפעיל השרות מהממשלה. לתשומת לב הוועדה כי הסעיף מעביר את האחריות לגביית התשלום מהנוסעים למפעיל השרות ומשמש כתמריץ עבורו לפעול ולהגדיל את הכנסותיו מנוסעים. חשוב לציין כי במהלך השנים האחרונות גדלו משמעותית האפשרויות לטעינת הכרטיסים החכמים שלא דרך מפעיל השרות וכיום ניתן להטעין את הכרטיס גם דרך האפליקציה, המחשב האישי ועמדות טעינה. יתר על כך בהתאם לסעיף 39.11 הנהגים באשכול ירושלים עירוני מרכז וירושלים עירוני צפון לא ימכרו או יטעינו הסדרי נסיעה על האוטובוס ויהיו בתא מופרד פיזית מהנוסעים מה שצפוי להקטין את היכולת של מפעיל השרות להשפיע על הכנסותיו. בנוסף, מודגש כי הפעילות העירונית בירושלים יחודית בעניין זה מאחר ותחולק בין מספר רב של מפעילים (4-5 מפעילים, כולל מפעילי תח"צ, רק"ל ומוניות), כל זאת באזור הפעלה אחד. במקרה זה, אין לדעת כיצד יבחרו הנוסעים להטעין את כרטיסיהם, אין לכך כל קשר לנסועה בקווי השירות ויכולת ההשפעה של המפעיל בנושא מוגבלת ביותר. לאור האמור לעיל הוועדה מתבקשת לבטל את הסעיף היות והוא מנוגד למדיניות משרד התחבורה אשר פועל לגיוון אפשרויות רכישת הסדרי הנסיעה ועל ידי כך מקטין את היכולת של מפעיל השרות להשפעה על הכנסותיו.	ראה עדכון במסמכי ההליך.

מס"ד	חלק	סעיף	שאלת הבהרה	מענה
130	חלק ה'	54.2	מוצע לאפשר מנגנון של תמלוג שנתי, חלף הדרישה לתשלום חד-פעמי מראש זמן קצר לאחר הזכייה. לחילופין, מוצע שהמנגנון האמור יוצע במקביל למנגנון התשלום החד-פעמי, תוך מתן ניקוד מותאם למנגנונים השונים, או קביעה של כל מנגנון אחר לפריסת התמלוגים בהתאם לשיקול דעתה של הוועדה. כפי שידוע לוועדה, כניסה להפעלת אשכול תחבורה ציבורית כרוך בהוצאות עתק. ההוצאות גדולות עוד יותר כאשר מדובר בכניסתו של מפעיל חדש לתחום התחבורה הציבורית, שאין בידיו התשתיות הטכנולוגיות וכח האדם המיומן הדרושים להפעלת אשכול תחבורה ציבורית. הוספת תשלום תמלוגים חד-פעמי של עשרות ואף מאות מיליוני ₪ מקשה על המשתתפים בהליך להציע הצעות תחרותיות, ומאלצת אותם לחסוך במקומות אחרים – כגון רכישת אוטובוסים סינים באיכות פחות טובה, אשר מובילים לתוספת עלות ולשירות ירוד יותר בטווח הארוך, אבל מצמצמים את היקף האשראי הדרוש באופן מיידי. בפרט, הדבר מקשה על כניסה של מפעילים חדשים לענף התחבורה הציבורית, הן בשל ההוצאות היתרות שיש להן כאמור לעיל, והן בשל היתרון שיש למפעילים קיימים בגיוס אשראי נוכח פעילותם הקיימת באשכולות אחרים. כך נפגמת התכלית של ההליכים התחרותיים, לעודד תחרות על שירותי התחבורה הציבורית המוצעים לנוסעים, באופן שמשפר את איכות השירות הניתנת.	אין שינוי במסכי ההליך.

מס"ד	חלק	סעיף	שאלת הבהרה	מענה
131	חלק ה'	56	בסעיף 56 מוצג מנגנון להתחשבות בגין שינויים במהירות המסחרית עקב עבודות הרכבת הקלה. המנגנון האמור רחוק מאד מלפצות על עליית התשומות בגין השינויים במהירות המסחרית. שינוי במהירות המסחרית משפיע באופן ישיר על עלות השכר ועל כמות האוטובוסים וכן יש השפעה על צריכת הדלק והוצאות האחזקה. מכרזי ירושלים מאופיינים בסיכון גבוה ואין סיבה להוסיף על הסיכונים הקיימים גם את סיכון הירידה במהירות המסחרית בשל עבודות הרק"ל. מה עוד שלמציע אין כלים להעריך מה תהיה השפעת העבודות בשנים הבאות על המהירות המסחרית מוצע לפיכך לקבוע מנגנון כדלקמן – עד 2% ירידה במהירות המסחרית – אין פיצוי מעל 2% ירידה פיצוי של 0.4% לכל 1% ירידה. במידה ונדרשת רכישת אוטובוסים בגין השינוי במהירות המסחרית תתעדכן עלות ההפעלה בסך 155 אלף ₪ לכל אוטובוס ממועד הרכישה. סכום זה יישאר גם אם תהיה תוספת של 25%.	אין שינוי במסכי ההליך.

מס"ד	חלק	סעיף	שאלת הבהרה	מענה
132	חלק ה'	56	בדיקת המהירות המסחרית היא ביחס למהירות הממוצעת בבסיס. המהירות בבסיס כפי שחושבה על ידי משרד התחבורה מופקדת בתיבת המכרזים. אי פרסום המהירות המסחרית בבסיס מגדילה את סיכון המציע. כך, לדוגמא, אם המהירות המסחרית על פי חישובי המציע גבוהה מחישובי הממשלה, המציע לא יקבל כל פיצוי על ההפרש. על ועדת המכרזים לשקול פרסום המהירות המסחרית הבסיסית למציעים.	אין שינוי במסמכי ההליך.
133	חלק ה'	56	הסעיף קובע את מנגנון ההתחשבנות בגין שינויים במהירות המסחרית כתוצאה מעבודות תשתית. שיעור התוספת שנקבע בסעיף כפיצוי מבטא פיצוי חלקי מאד, פחות ממחצית, לעומת תוספת העלויות שתיגרם בפועל מתוספת עלות השעות הנדרשות להפעלת האשכול כתוצאה מירידה במהירות המסחרית. בנוסף, אין במנגנון ההתחשבנות התייחסות לעלויות ישירות נוספות שייגרמו כתוצאה מירידה במהירות המסחרית, כגון תוספת רכבים ונהגים. לפיכך, הוועדה מתבקשת להגדיל את גובה הפיצוי באופן שישקף פיצוי ריאלי למפעיל בגין תוספת העלויות	אין שינוי במסמכי ההליך.
134	חלק ה'	56.1.2	מבוקש להבהיר האם התוספת / ההפחתה לעלות ההפעלה היא בגין כל שינוי של קמ"ש או עבור השינוי כולו. לדוגמא, אם המהירות המסחרית ירדה מ-30 קמ"ש ל-25 קמ"ש, האם התוספת תהיה של 5% או של 1%.	ראה עדכון מסמכי ההליך.
135	חלק ה'	סעיף 56.1.2 (ב)	תשומת לב הועדה מופנית לכך שככל הנראה בטעות נכתב "שיעור הפחת של עלות לק"מ לאשכול" במקום "עלות לנסיעה".	ראה עדכון במסמכי ההליך.

מס"ד	חלק	סעיף	שאלת הבהרה	מענה
136	חלק ה'	56.1.6	מבוקש להבהיר האם על המציע להפקיד את המהירות המסחרית בבסיס בתיבת המכרזים, או שהכוונה למהירות מסחרית שנקבעת על ידי הוועדה. בהנחה שמדובר במהירות שנקבעת על ידי הוועדה, מבוקש לפרסם מראש את המהירות הזו במקום להפקידה בתיבת המכרזים. במנגנון המוצע, עלות ההפעלה נקבעת כפונקציה של מהירות הנסיעה בפועל לעומת מהירות הנסיעה בבסיס. אבל כאשר מהירות הנסיעה בבסיס איננה ידועה, המשמעות של המנגנון המוצע היא שהתשלום שהמציע יקבל בפועל בגין הפעלת האשכול בלתי ידועה. באופן זה לא ניתן להכין תכנית כלכלית מתאימה להפעלת האשכול. לשם הדוגמא, נניח שמציע שהצליח לאמוד את מהירות ההפעלה בפועל בצורה נכונה יותר מהוועדה, והגיש הצעה כספית בהתאם. מציע כזה עשוי לגלות לאחר זכייתו, שהוועדה העריכה בטעות שמהירות הבסיס תהיה איטית יותר, ובשל כך עלות ההפעלה שהוא יקבל תהיה נמוכה יותר! לחילופין, מוצע לבטל את המנגנון לפיו מהירות הפעלה גבוהה יותר מהמהירות בבסיס תביא להפחת עלות ההפעלה, ולהשאיר את מנגנון העלאת עלות ההפעלה בלבד.	הוועדה מפקידה בתיבה את המהירות המסחרית בבסיס, המהווה את המהירות שביחס אליה תבוצע ההתחשבות כאמור בסעיף 56. אין שינוי במסמכי ההליך.

מס"ד	חלק	סעיף	שאלת הבהרה	מענה
137	נספחים	נספח א+ב	נספח א בוטל, אך סעיף 1.13 להליך התחרותי, סעיף 49 להליך התחרותי (הגדרת מפת הבסיס לאשכול), וסעיף 1 להסכם ההפעלה (הגדרת מפת הבסיס לאשכול), מפנים כולם לנספח זה. ישנה אי התאמה בין נספח 1 (מזהה קו) לנספח 3 (תחנות) בהקשר לאורך המסלול העתידי של הקווים: בנספח 1 אורך המסלול העתידי של קו 531 (שורה 71) הינו 13.968 בעוד שבנספח 3 אורך המסלול הינו 12.199. כלומר נספח 3 לא מתייחס לאורך המסלול העתידי אלא לאורך המסלול הקיים היום הוועדה מתבקשת לעדכן את הנספחים כך שתהיה ביניהם התאמה מבחינת אורך מסלול הנסיעה.	ראה עדכון במסמכי ההליך.
138	נספח ה'	8.11	משתמע מהסעיף שיש חובה להפעיל אוטובוסים חדשים באשכול, אולם בסעיף 7.1 לא קיימת חובה כזו, ובמסמכי ההליך התחרותי אף נאמר מפורשות שהמפעיל רשאי לרכוש אוטובוסים משומשים שגילם לא יעלה על 6 שנים במועד הפעלת האשכול. מבוקש להבהיר האם קיימת חובה כלשהיא להפעיל דווקא אוטובוסים חדשים. כמו כן, מבוקש להבהיר את האיסור למכור או להעביר את האוטובוסים לאשכול אחר. מגבלה זו איננה מופיעה בשום מקום אחר בהליך התחרותי. יתר על כן, מגבלת הגיל הממוצע עשויה לחייב מכירה של אוטובוסים במהלך תקופת ההפעלה והחלפת באוטובוסים חדשים, דבר אשר לכאורה נאסר על פי הוראות הסעיף.	אין שינוי במסמכי ההליך.

מס"ד	חלק	סעיף	שאלת הבהרה	מענה
139	נספח ה' נספח מד'	8.12 10.1.1	מבוקש להבהיר האם מגבלת הגיל החלה על מיניבוסים היא 6 שנים כאמור בהסכם ההפעלה, או 10 שנים כאמור בנספח בתפעולי.	ראה עדכון במסמכי ההליך.
140	נספח יב'		יש רכיבי עלות בדוגמא שמעודכנים מידי חודש בהתאם למדד העדכני לחודש זה (כגון מדד הדלק), יש רכיבים שמעודכנים בהתאם למדד העדכני לחודש הקודם (כגון מדד מחירים לצרכן מרכיב שכר), ויש רכיבים שמעודכנים בחלק מהחודשים לפי המדד לחודש זה ובחלק מהחודשים לפי המדד לחודש הקודם (כגון מדד הוצאות אחרות). מבוקש להבהיר את אופן חישוב ההצמדה למדדים השונים.	ראה עדכון במסמכי ההליך.
141	נספח טו'	38.2.9	מבוקש להבהיר מהם "אסמכתאות לתפעול אוטובוסים באנרגיה חלופית".	ראה עדכון במסמכי ההליך.
142	נספח טו'	40.1	הדרישה לצירוף הסכם / הסכמים עם קבלני משנה אינה קיימת במסמכי ההליך התחרותי.	ראה עדכון במסמכי ההליך.
143	נספח טו'	נספח לב'	בנוסחו הנוכחי של ההליך התחרותי, אין דרישה לשיתוף פעולה תעשייתי.	ראה עדכון במסמכי ההליך.
144	נספח טז'		מבוקש להבהיר האם יש להתייחס במסגרת התכנית העסקית והפרופורמה שתוצג בה לתקופה בת 18 החודשים שבין הפעלת שלב א' להפעלה המלאה של האשכול.	לא, יש להניח הפעלה מלאה מיום ההפעלה הראשון.

מס"ד	חלק	סעיף	שאלת הבהרה	מענה
145	נספח טז'	3. ריכוז עלות פרויקטים	ההפניות לסעיפים בהליך התחרותי הנוגעים לשילוט מתחלף ולשילוט מידע שגויים. אנא הפנו לסעיפים הרלוונטיים.	ראה עדכון במסמכי ההליך.
146	נספח טז'	3. ריכוז עלות פרויקטים	בנספח מצויין כי "התקנת שלטי המידע היא על בסיס שלבים כאשר השלב השני מותנה ברמת הוונדליזם שתבחן במשך שנה ממועד התקנת כמות שלב א'". בהליך התחרותי עצמו אין כל התייחסות לשלבים בהתקנה או לאפשרות שחלק מהשלטים לא יותקנו. מבוקש להבהיר האם קיימים שלבים כאמור, ואם כן, כמה שלטים כלולים בכל שלב, ומה הקריטריונים לפיהם ייקבע אם להמשיך לשלב ההתקנה השני.	ראה עדכון במסמכי ההליך.
147	נספח יז'		בניגוד לאמור בסעיף 47 למסמכי ההליך התחרותי, נספח יז' איננו מציג נתונים בעניין חלוקת אמצעי התשלום בנסיעות שנדגמו. מבוקש לצרף נתונים אלו.	ראה עדכון במסמכי ההליך, נספח יז'.
148	נספחים	נספח יז'	הוועדה מתבקשת להבהיר כיצד נקבעו מקדמי הניפוח בנספח.	ראה עדכון במסמכי ההליך, נספח יז'.
149	נספחים	נספח יז'	לצורך האינדיקציה בלבד הוועדה מתבקשת לספק בדומה לשאלת הבהרה מספר 47 במסמך הבהרות מספר 1 של מכרז רהט, את נתוני הוולידציות של שנת 2017 ואת פרוט אמצעי התשלום עבור הקווים הקיימים בחלוקה לאשכול ירושלים מרכז עירוני ואשכול ירושלים צפון עירוני.	מצורפים נתוני תיקוף לשנת 2019 – אגד אשכול ירושלים.
150	נספח יז'		הנספח אינו מפרט את המשמעות המדויקת של השדות כפי שמופיעים בקובץ המצורף. הועדה מתבקשת ליתן הגדרות ספציפיות של הסעיפים בדומה למכרזי עבר.	ראו התייחסות בנספח יז'.

מס"ד	חלק	סעיף	שאלת הבהרה	מענה
151	נספח יז'		הועדה מתבקשת למסור שני קבצים של ספירת הנוסעים, אחד של אשכול צפון ירושלים עירוני והשני אשכול מרכז ירושלים עירוני.	אין שינוי במסמכי ההליך.
152	נספח יז'		הועדה מתבקשת להמציא מידע יותר מפורט מתוך נתוני המסלקה העדכניים ביותר, וכן להמציא דוח ספירת נוסעים שבועי לפי אמצעי תשלום, בדומה לנתונים שהומצאו במסגרת מסמך הבהרות 4 של מכרזי בית שמש ופרוזדור ירושלים (שאלה 234).	ראה עדכון במסמכי ההליך (נספח יז').
153	נספח טז'	סעיף 3	תשומת לב הועדה מופנית לכך שנדמה שנפלה טעות במרבית ההפניות המפורטות תחת הטור "סעיף בהליך התחרותי" (מבחינת סעיפי הסעיפים). לכמעט כל הסעיפים בתור "סעיף בהליך התחרותי". למען הסדר טוב, מתבקשת הועדה לתקן את ההפניות האמורות.	ראה עדכון במסמכי ההליך.
154	נספח כ'	תוספת ז - ח	המסמכים "הנחיות למימוש תיקוף בתחבורה הציבורית גרסה 76.1" ו-"שימוש ביישומון סלולרי לצורך רכישה ותיקוף של כרטיס נסיעה בודד בקווי השירות", לא נמצאו באתר משרד התחבורה. מבוקש לצרף את המסמכים או קישורים תקפים למסמכים באתר החדש של ממשלת ישראל.	המסמכים עלו לאתר.
155	נספח כא'	10.11.1	הועדה מתבקשת להמציא לצדדים את מסמך ה"הנחיות למימוש מצלמות אכיפה בנת"צים רכובות – ע"ג אוטובוסים", הנזכר בסעיף, וכן להבהיר מהו סוג התשתית הדרושה בעניין זה.	הדרישה בוטלה בנספח כא' העדכני.
156	נספח כא'	16.1.2	תשומת לב הועדה מופנית לכך שככל הנראה נפלה טעות בהפניה במסגרת הסעיף, וההפניה הנכונה הנה לסעיף 10.11 ולא 10.12.	נכון, הסעיף 10.12 ובמקומו ירשם 10.11.

מס"ד	חלק	סעיף	שאלת הבהרה	מענה
157	נספח כא'	16.4	הועדה מתבקשת להבהיר כי הדיווח על ביצוע הנסיעות יתאפשר אך ורק בפרוטוקול ה- SIRI-VM החדש, וכי מרכז הנתונים בפרוטוקול הנ"ל יהיה מוכן במועד תחילת ההפעלה.	אין שינוי במסמכי ההליך.
158	נספח כא' (2)	8	הועדה מתבקשת לפרט את הפרוטוקולים לפיהם תעבוד המערכת, וכן למסור מידע לגבי סוג ויצרן של מערכת הרמזורים הקיימת. בנוסף, מתבקשת הועדה להבהיר האם יחידת הבקרה האלקטרונית של הרמזורים כוללת כניסה דיגיטלית או אנלוגית זמינה לחיבור המחשב של המציע כדי לשנות את מחזור תנועת הרמזור?	כלל הקשר מול הרמזורים יהיה באמצעות הוספת רכיב החומרה כמפורט בסעיף 7.2. לאור זאת, מידע זה יסופק בשלב היישום של המערכת כמפורט בסעיף 7.1. אין קשר חומרה ישיר בין מחשב המציע לבין יחידת הבקרה של הרמזורים – כפי שמפורט בסעיף 7.1 "ממערכת הנצ"ר למערכת שתוגדר על ידי המשרד".
159	נספח כו'	2.8.1	פיצוי מוסכם על "מיניבוס עירוני – מספר הנוסעים לא יעלה על 6 עומדים..". וסעיף 3 לנספח מ"ד מאפשר לעלייה של 15 נוסעים בעמידה בשיא ו-10 בשעות השפל. הוועדה מתבקשת להעלות בהתאמה את מס' הנוסעים בסעיף הפיצוי המוסכם ל-15 נוסעים בעמידה.	ראה עדכון במסמכי ההליך.

מס"ד	חלק	סעיף	שאלת הבהרה	מענה
160	נספח כו'	2.8.1	פיצוי מוסכם על "עמדת טעינה שאיננה תקינה" לא נמצא בהסדר הענפי שנחתם לאחרונה עם מפעילי התחבורה הציבורית (נספח פיצויים מוסכמים מראש בגין אי-עמידה ברמת שירות "בקרה אלקטרונית") הוועדה מתבקשת לעשות אחידות ולבטל סעיף זה במסמכי המכרז.	אין שינוי במסמכי ההליך.
161	נספח מד'	סעיף 9.1	הועדה מתבקשת למחוק את הפסקה האחרונה בסעיף (בדבר ההפסקה בין נסיעות) וזאת בדומה לנעשה במסגרת שאלה מספר 256 במסמך הבהרות 4 של מכרזי בית שמש ופרוזדור ירושלים, ובמסגרת סעיפים 5 ו-6 של חלק ב' של מסמך הבהרות 5 של המכרזים הנ"ל.	ראה עדכון במסמכי ההליך.
162	נספח מד'	9.1	במכרז קודם בוטל הסעיף, ונקבעה תחתיו חובה לספק לנהג זמני מנוחה כקבוע בדיון, לרבות תקנה 168. מבוקש להחיל תיקון דומה גם בהליך זה.	ראו תשובה לשאלת הבהרה 161.
163	נספח מד'	סעיף 10.1 ו-10.2	הועדה הנכבדה מתבקשת להעמיד את הגיל המקסימאלי של אוטובוס מפרקי על 12 שנה, וזאת כפי שנקבע במסגרת סעיפים 10.1.2 ו-10.3 של הנספח המקביל במכרזי בית שמש ופרוזדור ירושלים, ובשים לב לכך שלא קיים שוני ענייני המצדיק הבדל זה בין שני האשכולות.	ראה עדכון במסמכי ההליך.
164	נספח מד'	10.1-10.2	מבוקש לבטל את מגבלת הגיל והק"מ לאוטובוסים חשמליים. אוטובוסים אלו אינם מזהמים ואין מניעה להפעילם לתקופה ארוכה יותר. בנוסף, מבוקש לקבוע כי מגבלת הגיל הממוצע תחול על אוטובוסים שאינם מונעים בחשמל בלבד, אחרת המפעיל יידרש בפועל להחליף את האוטובוסים החשמליים גם אם תותר באופן רשמי הפעלתם לתקופה ארוכה יותר.	ראה תשובה 163 לעיל.

מס"ד	חלק	סעיף	שאלת הבהרה	מענה
165	נספח מד'	סעיף 10.1	לאור העובדה כי באוטובוס חשמלי עומדת רמת הזיהום על אפס , הוועדה מתבקשת להעמיד את הגיל המקסימאלי של אוטובוס חשמלי על 12 שנה, ולהסיר את מגבלת הק"מ.	ראה תשובה 163 לעיל.
166	נספח מד'	10.1.1	תשומת לב הוועדה מופנית לכך שהדרישות הנקובות בסעיף למעשה יחייבו את המפעיל בהחלפת כל האוטובוסים בכדי לשמור על ממוצע גיל של 7 שנים, ומדובר בדרישה שתגרום לייקור משמעותי וללא תועלת אקוויוולנטית, של עלות ההפעלה, אשר תייקר את גובה ההצעה .	אין שינוי במסמכי ההליך.
167	נספח מד'	10.2	הוועדה מתבקשת להחריג את האוטובוסים החשמליים והמפרקיים ממגבלת הק"מ, דבר אשר בהכרח מביא לחסכון בעלות הפעלת האשכול.	ראה תשובה 163 לעיל.
168	נספח מד'	10.11	תשומת לב הוועדה מופנית לכך שבפועל, אין די מקום בתא המנוע של <u>מיניבוס עירוני</u> להתקנת מיכל הכיבוי, ומשכך מתבקש שינוי והתאמת הדרישה ביחס להתקנת מיכל כיבוי, ככל שהדברים נוגעים למיניבוסים עירוניים.	ראה עדכון במסמכי ההליך.
169	נספח מד'	10.11	הוועדה מתבקשת להבהיר האם שני לחצני המצוקה בתא המטען באוטובוסים בינעירוניים, מתריעים בפני הנהג או בפני מרכז הבקרה. כמו כן מרשתנו מבקשת להפנות תשומת לבכם לכך שלא נדרשים אוטובוסים בינעירוניים במכרז זה.	לחצני המצוקה בתא המטען באוטובוסים בין עירוניים מתריעים בפני הנהג בהתראה קולית (זמזם) לעיתים גם מפעילים מצלמה המחוברת למוניטור של הנהג. אכן לא נדרשים אוטובוסים בין עירוניים.
170	נספח מד'	10.11	הוועדה מתבקשת להבהיר מהי הכוונה במונח "מכשירים ניידים לסוגיהם", ובכלל זה האם, למשל, מדובר בטלפונים סלולריים בלבד או שמא גם במחשבים ניידים (דבר המצריך שקעי חשמל של 220 וולט).	אין שינוי במסמכי ההליך.

מס"ד	חלק	סעיף	שאלת הבהרה	מענה
171	נספח מד'	13.1	הדרישה של העמדת אוטובוס חלופי לנוסעים תוך פרק זמן שלא יעלה על 15 דקות אינה סבירה בהחלט. נסיעה ריקה מחניון האוטובוסים לתחנה יכולה לקחת יותר זמן מהנדרש. הוועדה מתבקשת להאריך תקופה זו ל-45 דקות לפחות.	אין שינוי במסמכי ההליך.
172	נספח מה'		האם מדד הבקרה התפעולית לפיו ינוקדו המפעילים הוא מדד החריגה בבקרה התפעולית, כפי שמשמע מנספח יח, או המדד המשוקלל כפי שנראה מהנספח?	הוא לא המדד המשוקלל. הוא המדד המופיע בטבלה שבנספח בעמודה, שתחת הכותרת מדד חריגה בקרה תפעולית(90%).

חלק ב' - מסמכי הליך מעודכנים - מצורפים בקבצים נפרדים.

חלק ג' - עדכונים:

1. סעיף 9.2 - אישור יועצים, ביחס ליועצים שהועברו לאישור הוועדה או ביחס ליועצים חדשים, המציעים נדרשים להמציא תצהירים ופירוט התקשרויות עדכניים כפי שנדרש בסעיף.

אין בתשובות האמורות כדי לגרוע מסמכויותיה של ועדת המכרזים.

על המציע לאשר בכתב קבלת מכתב הבהרה זה.

בברכה,

שירלי שמואל
בשם ועדת המכרזים

הנדון : הליך תחרותי 22/2019 לקבלת רישיונות להפעלת קווי שירות בתחבורה הציבורית באוטובוסים
באשכול קווי מרכז ירושלים עירוני

– אישור קבלת עדכונים.

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

תאריך

שם המציע

חתימה