

הליך תחרותי מספר 23/2019 לקבלת רישיונות להפעלת קווי שירות בתחבורה הציבורית באוטובוסים
באשכול מטרופוליטני חיפה

כל ההבהרות השינויים והתיקונים האמורים במכתב זה, ייחשבו כאילו נכללו במסמכי המכרז מלכתחילה.
אלא אם נאמר אחרת, לכל המונחים והמושגים האמורים במכתב זה תהיה הפרשנות כאמור במסמכי
המכרז.

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 המכרז
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 המכרז אלא אם נאמר בו במפורש אחרת.

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

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.

מענה לשאלות הבהרה

מענה	שאלת הבהרה	סעיף	חלק	מס"ד
אין שינוי במסמכי ההליך.	<p>ועדת המכרזים מתבקשת להבהיר כי פרקים א ובי להצעה המתייחסים למידע על המציע ובעלי עניין בו (להלן - פרטים כלליים אודות המציע), אינם נדרשים לצורך הליך תחרותי זה ובמקום זאת יצרף המציע, שהוא מפעיל תחבורה ציבורית קיים, תצהיר חתום על ידי מורשה חתימה במציע בו הוא מצהיר כי לא חל כל שינוי במתואר בחלקים אלו מהצעתו בהליך תחרותי הקודם בו השתתף, והכל בנוסח המפורט להלן.</p> <p>הנימוקים והרציונל לבקשה – בקשת ועדת המכרזים להמצאת פרטים כלליים אודות המציע נולדה בתחילתם של פרסומי ההליכים התחרותיים ומתוך אי הכרה לעומק של השחקנים החדשים בשוק, ובהתאם זו היתה דרישה סבירה והגיונית. כיום, בעולם בו משרד התחבורה מכיר לעומק את כל מפעילי התח"צ, בנסיבות בהן מתקיימות פגישות תכופות בין מפעילי התח"צ לבין משרד התחבורה, ולאור העובדה כי כל שינוי במציע דורש ממילא על פי מסמכי ההליכים התחרותיים הקודמים אישור של משרד התחבורה, הרציונל שעמד בבסיס דרישה זו אינו מתקיים עוד, ובהתאם ניתן להסתפק בתצהיר לפיו לא חל כל שינוי במציע מההצעה הקודמת בנוסח המוצע מטה:</p> <p><u>'תצהיר אי שינוי פרטים'</u></p>	-	א' + ב'	1.

	<p>אני הח"מ _____ (ח"פ _____) [המציע] מצהיר בזאת כי לא חל כל שינוי במפורט בפרקים א' ו-ב' להצעת המציע בהליך תחרותי מספר _____ להפעלת קווי שירות באוטובוסים באשכול _____. המציע מתחייב בזאת לבקש את אישור משרד התחבורה לכל שינוי כלשהו בפרט מהפרטים האמורים טרם התקיימותו.</p> <p>_____</p> <p>המציע"</p>			
ראה עדכון במסמכי ההליך	לאור ניסיון העבר עם דן בצפון, ולאור העובדה כי מציע יתמחר את קווי שלב ב' בהצעתו, הוועדה מתבקשת להבהיר כבר כעת מהו סכום הפיצוי אותו תשלם המדינה לזוכה אם לא יופעלו בסופו של דבר קווי שלב ב'.	1.6.1	א'	.2
אין שינוי במסמכי ההליך.	על פי הסעיף, תשלום הפיצוי החד פעמי במקרה שהממשלה תפעיל את זכותה על פיו, יהיה בסך 10 מיליוני שקלים חדשים. מכיוון שהיקף ההשקעות באשכול זה הוא גבוה 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 ₪.	1.8 4.8 להסכם ההפעלה	חלק א' נספחים	.3
ראה עדכון במסמכי ההליך.	על פי סעיף 3.5 להליך התחרותי, נראה שגם קבלה של כל מידע שהוא מדן בקשר עם ההצעה, עשויה להיחשב כתיאום הצעה עם דן.	3.5	חלק א'	.4

	בשים לב לכך שדן מנועה מלהשתתף בהליך התחרותי, הוועדה מתבקשת להבהיר האם המציעים רשאים לקבל מדן מידע תפעולי על האשכול.			
ראה עדכון במסמכי ההליך.	<p>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.</p> <p>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.</p>	4.1.1.1	חלק א'	.5
כן, יש להניח מהירות מסחרית פוחתת במסגרת התוכנית העסקית.	<p>בסעיף זה הוספה הדרישה "להניח מהירות מסחרית פוחתת על פני תקופת ההפעלה ולשכלל השפעת המהירות בהצעתם הכספית". על מנת למנוע מניפולציות אפשרויות, מתבקשת הועדה להבהיר האם ניקוד התוכנית העסקית יכלול גם את ההנחה, המופיעה בסעיף, לפיה "מהירות מסחרית פוחתת על פני תקופת ההפעלה".</p>	5.4	חלק א'	.6

<p>ראה עדכון במסמכי ההליך.</p>	<p>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. בהמשך הסעיף נקבע כי מפעיל השירות יידרש להוכיח מדי שנה כי שיעור סך תשלומי התמריץ בפועל לנהגים בהתאם לסעיף יהיה זהה לשיעור שהוצע על ידו. היות ומנגנון התמריץ שיופעל מול הנהגים ייקבע מראש על מנת לאפשר לנהגים לפעול על פיו, לא ניתן להבטיח שהסכום שישולם בפועל יהיה זהה בדיוק לשיעור שהוצע, אך לעומת זאת המפעיל יכול להתחייב שהסכום שישולם לא יפחת מהשיעור שהוצע. לפיכך, להסרת ספק הוועדה מתבקשת לתקן את הסעיף כך שהסכום שישולם בפועל לא יפחת מהסכום המשקף את השיעור שהוצע.</p>	<p>5.7.2</p>	<p>חלק א'</p>	<p>.7</p>
<p>ראה עדכון במסמכי ההליך.</p>	<p>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 בשתי פעימות וכולל אוטובוסים מפרקיים חשמליים שעד כה לא היו מופעלים בארץ, הוועדה מתבקשת להבהיר כי הדרישה תחול בשינויים המחויבים, ביחס לצי האוטובוסים הנדרש להפעלת כל פעימה.</p>	<p>7.1 ; 17.1 להסכם ההפעלה</p>	<p>חלק א' נספחים</p>	<p>.8</p>

<p>ראה עדכון במסמכי ההליך.</p>	<p>לאור המורכבות והאתגרים התפעוליים הייחודיים של המטרונית והעובדה שמדובר במכרז המפורסם במקביל להליכי תחרות נוספים בתח"צ המתנהלים במקביל, חופשת הפסח ומועדים נוספים שיחולו בזמן שנתר למועד ההגשה – כל אלה מחייבים הארכה משמעותית במועד ההגשה של ההצעה.</p> <p>הארכה זו מתבקשת על מנת שניתן יהיה להקצות את הזמן והמשאבים הדרושים לצורך לימוד הנתונים, ביצוע מדידות ובדיקות בימים מייצגים שאינם ימי חג (חופשת הפסח מתחילה כבר בשבוע הבא) וגיבוש ההצעות למכרז, כאשר לוח הזמנים הקיים אינו מאפשר זאת.</p> <p>לפיכך, הוועדה מתבקשת לדחות את מועד ההגשה של ההצעות בלא פחות מ – 60 יום.</p>	8	חלק א'	.9
<p>המענה יפורסם באתר האינטרנט בלבד. כתובת האתרים : https://www.mr.gov.il/officestenders/Pages/officetender.aspx?plD=631731 https://www.gov.il/he/departments/publications/Call for bids/tender 23 2108</p>	<p>הוועדה מתבקשת להוסיף את כתובת אתר האינטרנט שבו יפורסמו השאלות. כמו כן, מתבקשת הוועדה לשקול להעביר למשתתפים את המענה לשאלות לכתובת הדוא"ל אשר ציינו המשתתפים.</p>	8.4	חלק א'	.10
<p>אין שינוי במסמכי ההליך.</p>	<p>על פי הסעיף על המציע להניח מהירות מסחרית פוחתת על פני תקופת ההפעלה ולכלול השפעת המהירות הפוחתת בהצעתם הכספית. הוועדה מתבקשת להבהיר מדוע נדרש המפעיל להניח מהירות מסחרית פוחתת בקווי BRT עם נתיבים ייעודיים והעדפה ברמזורים.</p>	21.3.5	חלק ב'	.11

ראה עדכון במסמכי ההליך.	בסעיף זה מצוין כי יינתן ניקוד עבור סקר שביעות רצון שנערך במהלך שנת 2017. נספח מ"ה – סקר שביעות רצון ובקרה תפעולית רשום כי יצורף במדיה המגנטית. הוועדה מתבקשת לצרף את נספח מה' ולהבהיר מה יהיה השקלול בין שתי התקופות לצורך ניקוד סעיף זה.	28.4.4	חלק ג'	.12
ראה עדכון במסמכי ההליך.	על פי הסעיף מובהר כי על המציע לשמור יחס של 50% אוטובוסים חשמליים בצי. בהתאם לסעיף 38.5 על 50 רכבים מהצי המוצע להיות אוטובוסים מפרקיים חשמליים. הוועדה מתבקשת להבהיר כמה אוטובוסים חשמליים על הצי לכלול.	28.5.3	חלק ג'	.13
ראה תשובה לעיל.	תשומת לב הוועדה מופנית לכך שנראה כי ישנה סתירה בין סעיף 28.5.3 לסעיף 38.5 : סעיף 28.5.3 קובע כי המציע נדרש לשמר יחס של 50% אוטובוסים חשמליים. זאת בעוד שסעיף 38.5 קובע שמספר האוטובוסים החשמליים יהיה 50. הוועדה מתבקשת להבהיר מהו מספר או יחס האוטובוסים החשמליים הנדרשים.	28.5.3	חלק ג'	.14
על המציעים לתמחר עלות זו כחלק מהצעתם הכספית להליך, קרי כחלק מהעלויות שצריך לשאת בהם. עוד יובהר כי ככל שיתווספו נסיעות ומעבר במנהרות הכרמל לא יינתן, תשלום נוסף מעבר לקבוע בחלק ה' למסמכי ההליך, קרי במסגרת העלות השולית. ראו עדכון עלות ההפעלה במסמכי ההליך.	מסמכי המכרז דורשים שקו 4 של המטרונית יעבור דרך מנהרות הכרמל בשני המקטעים הקיימים כיום. למיטב ידיעתנו, המחיר לנסיעה במקטע 1 של המנהרות עומד על 29.85 ₪. לפיכך, עלות שבועית של נסיעה במנהרות הכרמל יעמוד על כ-98,500 ₪ [1642 נסיעות שבועיות X 59.70 ₪] ועלות של כ-5 משי"ח לשנה! הוועדה מתבקשת להבהיר אם מציע במכרז צריך לכלול הוצאה זו כחלק מהעלויות שהוא צריך לשאת בהם.	34.2.1	ד'	.15

<p>היקף התיקופים ב-2018 עמד על 11,125,304. בשל אופי התיקוף על הרציף, אין נתונים לגבי התפלגות מספר זה בין הקווים השונים.</p>	<p>המידע בנוגע למספר הנוסעים הינו חלקי וזאת לנוכח אי הדיוק הגלום במערכת וחוסר המידע באשר לגיל הנוסעים ולהיקף הנוסעים המשלם, כבסיס לחישוב מבנה ההכנסות הגלום בתוכנית העסקית. במטרה לצמצם את אי הודאות הינכם מתבקשים להעמיד לרשות המציעים את מלוא המידע המצוי אצלכם בנוגע לכמות הנוסעים ולמבנה אמצעי התשלום, כפי שאף העברתם במכרזים קודמים בעבר. לפיכך נודה על קבלת נתונים באשר להיקף התיקופים בפועל לשנת 2018.</p>	<p>סעיף 35</p>	<p>ד'</p>	<p>.16</p>
<p>המשרד פועל בימים אלה לאיתור תחנת קצה נוספת בשכונת הדר כרמל, עם איתור המקום והסדרתו יתוקן נספח 3 של הקו בהתאם.</p>	<p>בס' זה ישנו פרוט של מתקני התשתית שיעמדו לרשות המפעיל. מסוף הקצה בהדר (רחוב הנביאים) מכיל היום חניה אפשרית ל-2 מטרוניות יחד עבור קו אחד (קו מס' 3). בתכנית המכרז מתוכנן קו נוסף (קו מס' 555) שתחנת הקצה שלו הינה אותה תחנה (מס' תחנה 42869). נודה להבהרתכם לגבי יכולת התחנה לקליטת האוטובוסים לפי דרישות המכרז בשים לב לכך כי בעתיד יצורף גם קו 8.</p>	<p>37</p>	<p>ד'</p>	<p>.17</p>
<p>ראה עדכון במסמכי ההליך.</p>	<p>הוועדה מתבקשת להעביר פירוט על היקף השימוש של המפעילים הנוספים במסופים ותחנות הקצה ועל החלוקה בין הזוכה ובין המפעילים הנוספים ביחס לשימוש במסופים ותחנות הקצה.</p>	<p>37.1.7</p>	<p>חלק ד'</p>	<p>.18</p>
<p>ראה עדכון מסמכי ההליך.</p>	<p>הוועדה מתבקשת להבהיר כי החרגת תשלומים בגין ארנונה מקורה בטעות שכן החרגה זו לא היתה קיימת במכרזי תח"צ קודמים.</p>	<p>37.1.8</p>	<p>ד'</p>	<p>.19</p>
<p>ראה עדכון מסמכי ההליך. הסכום הנ"ל כולל ארנונה.</p>	<p>הוועדה מתבקשת להבהיר מהו סכום הארנונה המוערך, זאת מהסיבה שהשטחים בכל מסוף אינם ידועים למציע בשלב זה, ובשים לכך שהסכום 10 מיליון ש"ח, הקבוע בסעיף 37.1.18 לא כולל ארנונה. כמוכך הוועדה מתבקשת לפרט ולהבהיר מה כולל הסכום</p>	<p>+ 37.1.2 37.1.8</p>	<p>חלק ד'</p>	<p>.20</p>

לתשומת לב המציעים עלויות צריכת החשמל בדגש על הטענת האוטובוסים החשמליים אינם כלולים בסעיף זה והינם על חשבון המציע כחלק מהצעתו הכספית.	שנקבע בסעיף כ- "דמי הניהול שבמסגרת התקציבית" בסך 10 מיליון ₪.			
כ.ן.	הועדה מתבקשת להבהיר האם הסכום הקבוע בסעיף, 10 מיליון ₪, כולל את השימוש בחניון לילה שבדיפו הנמצא בקריית אתא ?	37.1.8	חלק ד'	.21
כ.ן. ראה עדכון של מסמכי ההליך.	הועדה מתבקשת להבהיר האם כפי שעולה מן הסעיף, הדרישה לפיה מרחק הנסיעה מנקודת הסיום לחניון הלילה ומחניון הלילה לנקודת ההתחלה לא יפחת מ- 15 דקות ו- 7 ק"מ לא חלה על הדיפו. הועדה מתבקשת להבהיר האם מתקיימת דרישת מרחק או זמן נסיעה לדיפו.	37.2	חלק ד'	.22
1. עלות הדפו נכללת בעלות המפורטת בסעיף 37.1.8. 2. אין בידי המשרד את הפרטים הנ"ל על המציעים לפנות לרשות המקומית או לדרך בצפון לצורך בירור. 3. לצורך קבלת המידע על המציעים לערוך סיור בדפו ולהצליב הנתונים עם רשימת הציוד המפורט בנספח יג'. כמו כן, ראו נספח חשמול המצ"ב.	הוועדה מתבקשת להעביר למציעים פרטים נוספים לגבי הדפו, כמפורט להלן: 1. העלות השנתית בגין השימוש בדפו שעל המציעים להעריך לצרכי הכנת התכנית העסקית. 2. תיק אבטחה ודרישות, תיק כיבוי אש, תיק איכות סביבה, וכד'. 3. מהן התשתיות שתעמיד הממשלה בדפו לטובת המפעיל ושבגינן המפעיל לא יישא בעלויות, כמפורט בסעיף 37.2 להליך התחרותי.	37.2	חלק ד'	.23
מובהר כי הכוונה בסעיף 37.3 הינה לבקרת נפח פעילות באמצעות רישיונות הקווים, הקובעים האם מסלולם עובר בתוואי המטרונית או לא. ולא לבקרה אקטיבית על שימוש בנת"צ על ידי אוטובוסים שאינם מטרוניות.	הוועדה מתבקשת לפרט מהם אמצעי הבקרה המופעלים כיום ומהם אמצעי הבקרה שצפויים להיות מופעלים, לצורך בקרה על	37.3	חלק ד'	.24

שימוש בתוואי הדרך של המטרונית על ידי קווי אוטובוסים אחרים.				כמו כן, ראה עדכון של מסמכי ההליך.
במסגרת הפעלת התחנות יוטלו על המפעיל מחויבויות בנוגע להפעלת מערכות טכנולוגיות בתחנות. על מנת להימנע מאי ודאות ומחשיפה אשר עלולה להתברר בעתיד, היכם מתבקשים לפרט את כל התחנות הרלוונטיות הנוגעות לסעיף זה ואת הכמויות הקיימות לכל אחד מהאמצעים אליהם אנו נדרשים להתייחס במסגרת סעיף זה. כן הנכם מתבקשים לפרט את סוגי האמצעים והכמות של אמצעים אלו, אותם נדרש המציע להחליף.	סעיף 37.4	ד'	.25	לצורך התרשמות בלבד, יתקיים סיור כמפורט בהמשך מסמך זה בפרק עדכונים.
בהתאם לסעיף 37.4.1 חברת יפה נוף אחראית על סככות ההמתנה לרבות שילוט 505.	37.4.1	חלק ד'	.26	ראה עדכון מסמכי ההליך.
לעומת זאת, בהתאם לסעיף 39.6.2 ו-39.6.4 האחריות לאספקה והתקנה של תמרור 505 חלה על הזוכה בהליך תחרותי זה. הוועדה מתבקשת להבהיר על מי חלה האחראיות בדבר אספקת והתקנת התמרורים.				
1. ס' 37.4.2 קובע כי: "לידיעת המציעים מובא כי מכשירי התשלום והתיקוף הקיימים כעת בתחנות אינם עומדים בדרישות המינימליות של המשרד, כפי שמפורטות בנספחים למכרז זה ויש להחליפם. " אז לשם מה נדרש לרכוש הציוד מדן!!!	37.4.2 למכרז	ד' + נספח יג'	.27	רכישת הציוד מדן הינה חלק מדרישות ההליך התחרותי. יחד עם זאת עדכוני תוכנה ככל שנדרש ואופן השימוש אם בכלל הינה לשיקול דעתו של הזוכה בהליך. בכל מקרה לא ייתן שיפוי בגין הציוד על ידי משרד התחבורה.
2. העלויות שנקבו בנספח זה אינן סבירות לאור הזמן שעבר מהפעלתם ולאור העובדה שהמדובר בציוד טכנולוגי המתכלה				

	<p>במהרה. אורך החיים הכלכלי של ציוד שכזה עומד לכל היותר על 5 שנים אזי כיצד הגיעה הוועדה לעלויות אלו?</p> <p>3. לאור העובדה כי הציוד הטכנולוגי הנרכש מחברת דן הינו ציוד בן 7 שנים, דבר שעלול לגרום לבלאי מואץ של הציוד, הוועדה מתבקשת לקבוע כי במידה וציוד כלשהו לא יפעל בצורה תקינה אזי משרד התחבורה ישפה את הזוכה בגין התשלום ששולם בגין אותו ציוד.</p>			
אין שינוי במסמכי ההליך.	<p>אין זה סביר כי המפעיל יעמוד את הסיכון של משדרי ההעדפה שהוא אינו רוכש ועליו לממשק לאוטובוסים שלו ולתחזק אותם תחת סכנת קנסות לאי תקינות המשדר.</p> <p>אם הוועדה מבקשת להטיל אחריות על המפעיל, הוועדה מתבקשת לעדכן את מסמכי המכרז ולחייב את המפעיל לרכוש את משדרי ההעדפה בהתאם לכמות הנדרשת.</p> <p>לחלופין, יש לתקן את הסעיף ולהעביר את האחריות לאחזקת המשדר ולתקינות פעולתו, לרבות האחריות לקנסות בגין אי תקינות, לחברת יפה נוף.</p>	37.4.3	חלק ד'	.28
ראה עדכון במסמכי ההליך.	<p>הוועדה מתבקשת להבהיר בכמה תחנות יש להקים ולהחזיק שילוט משולב (המשלב אלקטרוני וסטטי במסך מגע גדול).</p>	37.4.5	חלק ד'	.29
אין שינוי במסמכי ההליך.	<p>הסעיף קובע כי למפעיל אין בלעדיות על תוואי הדרך והמסופים. ככל שישולבו מפעילים נוספים לשימוש בתשתיות אלו, המדינה מתבקשת להבהיר כיצד תתחלק האחריות בגין אחזקת התשתיות הנ"ל בין המפעילים.</p>	37.7	חלק ד'	.30

<p>ראה עדכון במסמכי ההליך.</p>	<p>הועדה מתבקשת לשקול להעמיד את מספר הדלתות של האוטובוס המפרקי החשמלי על 4 דלתות במקום 5 וזה מהנימוקים שלהלן:</p> <p>(1) הדלת החמישית תביא לביטול של 2-4 מקומות ישיבה באוטובוס. זה גם רלוונטי לאוטובוס המפרקי הרגיל.</p> <p>(2) דרישות התקינה האירופאיות והישראליות מחייבות מינימום של 650 מ"מ למרווח בין המושבים באוטובוס עירוני, החמרת התקן במסגרת מסמכי המכרז והעמדתו על 710 מ"מ אינה מובנת ותהווה מכשול לעמידה בכמות המושבים המינימאלית וחלוקתם.</p> <p>(3) היצע קטן של אוטובוסים עם 5 דלתות באוטובוס מפרקי דיזל.</p> <p>(4) הדרישה לדלת חמישית גם עלולה להביא למצב של הגבלה לקיבולת המצברים ובכך לפגוע בביצועי האוטובוס התפעוליים, בעיה מאד קריטית באוטובוס חשמלי וזה בהיעדר תשתיות כמו פנטוגראפיים.</p>	<p>38.2.1</p>	<p>חלק ד'</p>	<p>.31</p>
<p>אין שינוי במסמכי ההליך. על אף האמור, למטרוניות המונעות בחשמל בלבד, ניתן, להגיש דגמים בעלי תקינה אירופאית תקפה ואישור עקרוני של אגף הרכב. הליך הרישום יסתיים תוך שלושה חודשים מיום ההודעה על הזכייה. אי עמידה במועד שנקבע מכל סיבה שהיא יביא לביטול ההסכם עם הזוכה וחילוט ערבות הביצוע. לא תתאפשר אורכה למועד הנ"ל.</p>	<p>למיטב הבנתנו, עד מועד הגשת ההצעות בהליך (13.5) לא ניתן יהיה לעמוד בדרישה לפיה על האוטובוסים המוצעים יחולו הוראות רישום של אגף הרכב. מוצע לחלופין לקבוע כי על האוטובוסים המוצאים יינתן מכתב רשמי של היצרן/היבואן שניתן יהיה להמציא הנדרש בתקופת היישום.</p>	<p>38.3.2</p>	<p>ד'</p>	<p>.32</p>

<p>בנספח י' בטבלה 3, עמודה 5, יש לרשום את הקיבולת הכוללת, לפי הוראות יצרן, ברכב אותו מתעתד המציע להפעיל בנסיעה זו באשכול. ככל שמידע זה עדיין חסר ברשותו בעת הגשת ההצעה, יש לרשום 110.</p>	<p>לפי מסמכי המכרז נדרש אוטובוס מפרקי בעל יכולת הסעה של 110 נוסעים לפחות. למיטב ידיעתנו, המטרונית הקיימת מסיעה כיום 140 נוסעים (כולל בעמידה). לאור האמור, ולאור העובדה כי טרם קיימים בידי המציעים הפוטנציאלים רכבים מעין אלו בעלי אישור רישום מאגף הרכב, נודה להבהרת הוועדה איזו כמות נוסעים יש לרשום בטבלאות הרלבנטיות להצעה.</p>	<p>38.4.2</p>	<p>ד'</p>	<p>.33</p>
<p>אין שינוי במסמכי ההליך, על הנהג לאסוף את כל הנוסעים הממתינים עד להגעה למגבלת הוראות היצרן, יחד עם זאת, על המפעיל לעקוב אחר מקדמי המילוי וככל שיש עומס חוזר העובר את הנקוב לעיל בנספח מ"ד, עליו לפעול מול משרד התחבורה להוספת נסיעות.</p>	<p>הוועדה מתבקשת להבהיר את הסתירה לכאורה בין שני הסעיפים האמורים, כמפורט להלן – בעוד שבס' 38.4.2 לחלק ד' נדרש אוטובוס מפרקי בעל יכולת הסעה של 110 נוסעים לפחות, הרי שבס' 3 לנספח מ"ד נקבע שמספר הנוסעים המקסימלי באוטובוסים מפרקיים בשעות שיא יעמוד על 110 נוסעים ו-100 בשעות לא שיא.</p>	<p>3 + 38.4.2 (בהתאמה)</p>	<p>חלק ד' + נספח מ"ד</p>	<p>.34</p>
<p>אין שינוי במסמכי ההליך.</p>	<p>הסעיף מגביל מספר האוטובוסים בליסינג אשר יורשו להעברה למפעיל אחר, בכמות של עד 60 אוטובוסים. בשים לב לכך שסחירות האוטובוסים הינה נמוכה במיוחד עד כדי אפסית, מתבקשת הוועדה לשקול הגדלת מספר האוטובוסים הניתנים להסבה במסגרת הליסינג ל-100.</p> <p>כמו כן מתבקשת הוועדה להבהיר שערך הגרט עם שחלוף כל מטרונית במהלך תקופת ההפעלה, ללא קשר לגיל, יעמוד על 0, זאת מאחר שללא הבהרה זו כל הנחה בעניין לא תהיה ריאלית לאור הסחירות האפסית לסוג האוטובוסים.</p>	<p>+ 38.3.10 נספח ט"ז סעיף 1.4.8</p>	<p>חלק ד'</p>	<p>.35</p>
<p>לעניין זה ראו נספח חשמול המצ"ב. ראה עדכון במסמכי ההליך.</p>	<p>למיטב הבנתנו אין במסמכי ההליך כל התייחסות לעמדות טעינה של האוטובוסים החשמליים בדפו ולאורך המסלול. נודה להבהרת הוועדה בעניין.</p>	<p>38.5</p>	<p>ד'</p>	<p>.36</p>

<p>אין שינוי במסמכי ההליך.</p>	<p>שירות מיוחד אצטדיון סמי עופר – הס' דורש כי "...חלופות אלה מופעלות בשיטה של יצירת" מחסנית "באצטדיון סמי עופר והוצאות רכבים בשיטת" מתמלא יוצא.""</p> <p>במקרים אלו לא ניתן להפעיל את הקווים על פי לוחות זמנים שיוגדרו ברישוי כנדרש. בהתאם, בס' הבקרה המפעיל צפוי לקנסות על כל קווי התגבור. הוועדה מתבקשת להחריג את החלופות הנדרשות על פי סעיף זה מתחולת הבקרה והאכיפה.</p>	<p>39.7.1</p>	<p>ד'</p>	<p>.37</p>
<p>אין שינוי במסמכי ההליך.</p>	<p>הפעלת קווים "בשיטת מתמלא יוצא" הינה שונה באופן תמחורה מקווי תח"צ מוגדרים בלו"ז היות ומרכיב הזמן הכרוך בהמתנה לעליית הנוסעים הינו כתלות במספר המשתתפים בכל אירוע. הוועדה מתבקשת להבהיר כיצד תתבצע ההתחשבות בגין חלופות מיוחדות המבוססות על הפעלה בשיטת "מתמלא יוצא".</p>	<p>39.7.1</p>	<p>חלק ד'</p>	<p>.38</p>
<p>ראה עדכון מסמכי ההליך. ראה נספח מעודכן.</p>	<p>תשומת לב הועדה מופנית לכך שנראה כי ישנה סתירה בין סעיף 39.8.1 ל-סעיף 3 לנספח טז': סעיף 39.8.1 קובע את סכומי תקציב הפרסום, כאשר הסכום המינימלי לתקופת היישום והשנת ההפעלה הראשונה הינו לפחות 4,000,000 ₪, ולכל אחת משנות ההפעלה הנותרות לפחות 300,000 ₪. בעוד שסעיף 3 לנספח טז' קובע כי תקציב הפרסום המינימלי לשנת ההפעלה הראשונה הינו 4,500 אלפי ₪. ולכל אחת משנות ההפעלה הנותרות לפחות 600 אלפי ₪.</p> <p>הוועדה מתבקשת להבהיר מהם סכומי התקציב המינימליים לפרסום עבור שנת ההפעלה הראשונה ועבור שנות ההפעלה הנותרות.</p>	<p>סעיף 39.8.1 + נספח טז' סעיף 3</p>	<p>חלק ד'</p>	<p>.39</p>

<p>ראה עדכון מסמכי ההליך.</p>	<p>בהתאם לסעיף 39.8.3 אין הנחיה מפורשת לגבי מספר השלטים האלקטרוניים אותם נדרש המפעיל להתקין ולתחזק. בסעיף 43 בטבלה המרכזת מצוין כי על המפעיל להתקין 60 שלטים אלקטרוניים חדשים וישנה הפניה לסעיף 39.8.3.</p> <p>בסעיף 3, ריכוז עלויות פרויקטים (נספח טז'), מצויין כי על המפעיל להתקין 65 שלטים חדשים והסעיף כולל הפניה לסעיף 39.8.3.</p> <p>כמו כן, חסרה התייחסות והנחיות לגבי שלטים קיימים. הועדה מתבקשת להבהיר כמה שלטים אלקטרוניים המפעיל נדרש להתקין וואו לתחזק במסגרת ההליך התחרותי.</p>	<p>39.8.3</p>	<p>חלק ד'</p>	<p>.40</p>
	<p>תשומת לב הועדה הנכבדת מופנית לכך שסעיף 39.8.3 לא מציין מהו מספר השלטים הנדרש. בנוסף, נראה שישנה סתירה בין סעיף 43 אשר בטבלת הריכוז מציין כי התחייבות המציע הינה להתקנת 60 שלטים אלקטרוניים חדשים.</p> <p>בעוד שסעיף 3 לנספח טז' קובע כי על מפעיל השירות להתקין 65 שלטים חדשים. הועדה נדרשת להבהיר מהי כמות השלטים החדשים אשר נדרש המציע להתקין לפי הוראות סעיף 39.8.3.</p>	<p>סעיף + 39.8.3 + 43 נספח טז' סעיף 3</p>	<p>חלק ד'</p>	<p>.41</p>
	<p>סעיף זה והנספח אליו הוא מפנה אינם מציינים את כמות שילטי זמן האמת אליהם נדרש המציע להתייחס ואת מצבם הטכנולוגי וההתאמה שלהם לתקנים הנוכחיים של המשרד. על מנת שניתן יהיה להעריך את המשמעות הכלכלית והתפעולית הנובעת מכך הינכם מתבקשים לפרט את כמות השלטים הפועלים כיום ואת הסטטוס שלהם – להחזקה או להחלפה.</p>	<p>סעיף 39.8.3</p>	<p>ד'</p>	<p>.42</p>

<p>אין שינוי במסמכי ההליך.</p>	<p>הוועדה מתבקשת להבהיר כי ככל שיוחלט להעביר את אחריות התקנת והפקת השילוט הסטטי על המפעיל, תעודכן עלות ההפעלה בהתאם לתעריף הקבוע בסעיף זה.</p>	<p>39.8.4</p>	<p>חלק ד'</p>	<p>.43</p>
	<p>במסגרת ההליך מצויין כי לא נדרש לקחת בחשבון מרכיב העלות בגין תפעול שילוט סטטי במסגרת התוכנית העסקית. יחד עם זאת על המפעיל תחול מחוייבות עתידית בגין מרכיב זה. המשרד מתבקש לציין את היקף השלטים אותם יידרש המפעיל להתקין ולתחזק בעתיד, וזאת במטרה להעריך את רמת החשיפה הכלכלית הנובעת מכך. לחילופין על המשרד לקבוע כי ככול שתידרש הוצאה עתידית בגין מרכיב זה היא תיתוסף במלואה, בהתאם לעלות בפועל כפי שזו תיגזר מדרישות המשרד, לעלות ההפעלה השנתית.</p>	<p>39.8.4</p>	<p>ד'</p>	<p>.44</p>
<p>ראה עדכון מסמכי ההליך.</p>	<p>הסעיפים דרושים הן ניהול מרווחי זמן קבועים (HEADWAY) והן עמידה בלוחות זמנים לפי רישיון הקו. נודה להבהרת הוועדה באיזו שיטה על המפעיל לפעול במקרים בהם לא ניתן להפעילם במקביל – לדוג', רכב יצא מתחנת המוצא מוקדם מהקבוע ברישיון הקו. האם הרכב הבא יפעל לפי לו"ז או לפי HEADWAY?.</p>	<p>39.15-39.17</p>	<p>ד</p>	<p>.45</p>
<p>אין שינוי במסמכי ההליך.</p>	<p>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.</p>	<p>סעיף 41.3</p>	<p>חלק ד'</p>	<p>.46</p>

ראה תשובה 25 לעיל.	הסעיף מפרט את המתקנים בתחנות (רציפים) שבאחריות המפעיל. הוועדה מתבקשת להבהיר מהו מספר התחנות באשכול, לצרכי הערכת העלות הכוללת של המתקנים. ככל שיש תחנות עם יותר מרציף אחד, הוועדה מתבקשת להבהיר מה מספר הרציפים שיש לקחת בחשבון לצרכי הערכת העלות הכוללת של המתקנים.	45.6, 53.2	חלק ד', חלק ה'	.47
אין שינוי במסמכי ההליך.	תוספת הצטיידות עבור אוטובוס מפרקי עומד על פי הסי' ע"ס של 215,000 ש"ח ואילו עבור אוטובוס מפרקי חשמלי עומד על 230,000 ש"ח. לאור עלויות רכישת אוטובוס מפרקי חשמלי (שאינן שכיחות בשוק) מתבקשת הוועדה לעדכן את תוספת ההצטיידות עבור אוטובוס מפרקי חשמלי לסך של, לפחות, 320,000 ₪.	52.2	חלק ה'	.48
ראה עדכון במסמכי ההליך.	הסעיף מתאר את אופן ההתחשבות עם קבלני משנה ובין היתר מצייין כי עד 3,000 נסיעות תגבור לא תהיה התחשבות. היות וסעיף 40 מבוטל ובמכרז אין דרישה לביצוע נסיעות על ידי קבלני משנה הוועדה מתבקשת לבטל את הסעיף.	52.6	חלק ה'	.49
ראה עדכון במסמכי ההליך.	סעיף 53.2 למסמכי ההליך התחרותי קובע כי המדרגה השניה תגדל ותעודכן מדי 3 שנות הפעלה ב-6%. בהינתן שהפעלה מלאה של האשכול תקרה רק לאחר שהושלמה שנת ההפעלה הראשונה, הוועדה מתבקשת להבהיר שהמדרגה השניה תתעדכן לאחר שלוש שנות הפעלה <u>מלאה</u> של האשכול.	53.2	חלק ה'	.50
ההתחשבות תיושם כלשונה החל מהפעלת שלב א'. מצורפים נתוני התיקוף לשנת 2019.	בהינתן שהאשכול מופעל בשתי פעימות, ושהפעלה המלאה של האשכול תתרחש 6 חודשים לאחר הפעלת הפעימה הראשונה של	53.2	חלק ה'	.51

	<p>האשכול, הוועדה מתבקשת להבהיר כיצד תיושם ההתחשבות בגין התמריץ איסוף נוסעים בשלב א'.</p> <p>כמו כן, הוועדה מתבקשת לספק למציעים את נתוני התיקוף וספירות הנוסעים של המפעיל הקיים בשנה האחרונה.</p>			
<p>הכתוב במסמכי ההליך גוברים על האמור בנספחים. ראה הסכם מעודכן.</p>	<p>למיטב הבנתנו הסכם ההפעלה שצורף למסמכי ההליך לא הותאם לחלוטין להוראות ממסכי ההליך. ראו למשל סעיף 7.1 להסכם הקובע כי נדרשים לצורך הפעלת האשכול מעל 380 אוטובוסים; ס' 8.7 להסכם הקובע 10% רזרבה תפעולית. נודה להבהרת הוועדה.</p>	-	נספח הסכם הפעלה	.52
<p>ראה עדכון במסמכי ההליך. ראה תשובה 52 לעיל.</p>	<p>בהתאם לסעיף 10.1.1 בנספח מ"ד כל האוטובוסים המפרקיים יהיו בגיל נמוך מ 12 שנים והגיל הממוצע של כל הצי לא יעלה על 8 שנים.</p> <p>נראה כי נפלה טעות בהסכם ההפעלה בסעיף 8.12 אשר מציין כי כל האוטובוסים יהיו בגיל נמוך מ 10 שנים בכל נקודת זמן למעט מיניבוסים אשר יהיו בגיל נמוך מ 6 שנים בכל נקודת זמן, כולל בסוף השנה האחרונה של תקופת ההפעלה, והגיל הממוצע של כלל האוטובוסים בבעלות מפעיל השירות או בליסינג תפעולי לא יעלה על 7 שנים בכל נקודת זמן.</p> <p>הוועדה מתבקשת לתקן את הגיל המקסימלי של כל אוטובוס והגיל הממוצע של הצי בהתאם לדרישות נספח מ"ד, ובנוסף, למחוק את ההתייחסות למיניבוסים.</p>	8.12	הסכם הפעלה	.53
<p>ראה תשובה 52 לעיל.</p>	<p>נראה כי נפלה טעות בהסכם ההפעלה בסעיף 7.1 אשר מציין כי במספר הכולל של האוטובוסים באשכול לא יפחת מ-382 אוטובוסים מתוכם 100 אוטובוסים חשמליים.</p>	7.1	הסכם הפעלה	.54

	<p>הוועדה מתבקשת לתקן את הסעיף בהתאם לדרישות המכרז בחלק ד' סעיף 38.1.2 אשר מציין כי המספר הכולל של האוטובוסים באשכול לא יפחת מ-121 אוטובוסים, ומתוכם 50 אוטובוסים חשמליים.</p>			
<p>הדרישה הינה בהתאם לנספח מ"ד. ראה עדכון במסמכי ההליך. ראה הסכם מעודכן.</p>	<p>בהתאם לסעיף 10.1.1 בנספח מ"ד כל האוטובוסים המפרקיים יהיו בגיל נמוך מ 12 שנים והגיל הממוצע של כל הצי לא יעלה על 8 שנים.</p> <p>נראה כי נפלה טעות בהסכם ההפעלה בסעיף 8.12 אשר מציין כי כל האוטובוסים יהיו בגיל נמוך מ 10 שנים בכל נקודת זמן למעט מיניבוסים אשר יהיו בגיל נמוך מ 6 שנים בכל נקודת זמן, כולל בסוף השנה האחרונה של תקופת ההפעלה, והגיל הממוצע של כלל האוטובוסים בבעלות מפעיל השירות או בליסינג תפעולי לא יעלה על 7 שנים בכל נקודת זמן.</p> <p>הוועדה מתבקשת לתקן את הגיל המקסימלי של כל אוטובוס והגיל הממוצע של הצי בהתאם לדרישות נספח מ"ד, ובנוסף, למחוק את ההתייחסות למיניבוסים.</p>	8.12	הסכם הפעלה	.55
<p>ראה תשובה 52 לעיל. ראה הסכם מעודכן.</p>	<p>בהסכם ההפעלה בסעיף 8.7 מצוין כי הרזרבה התפעולית לאוטובוסים מפרקיים הינה 10%.</p> <p>בסעיף 38.4 בחלק ד' להליך המכרז מצוין כי הרזרבה התפעולית לא תפחת מ-15%.</p>	8.7	הסכם הפעלה	.56

	הוועדה מתבקשת ליישב את הסתירה.			
ראה תשובה 52 לעיל. ראה הסכם מעודכן.	בהסכם ההפעלה בסעיף 8.7 מצוין כי הרזרבה התפעולית לאוטובוסים חשמליים היא 20%. בסעיף 38.4 בחלק ד' להליך המכרז מצוין כי הרזרבה התפעולית לא תפחת מ-15%. הוועדה מתבקשת ליישב את הסתירה לגבי הרזרבה התפעולית הנדרשת ביחס לאוטובוסים החשמליים.	8.7	הסכם הפעלה	.57
הדרישה הינה בהתאם לנספח מ"ד. ראה עדכון במסמכי ההליך. ראה הסכם מעודכן.	הוועדה מתבקשת להבהיר את הסתירה לכאורה בין שני הסעיפים האמורים, כמפורט להלן – בס' 8.12 להסכם ההפעלה נקבע שהגיל המקסימלי של האוטובוסים יעמוד על 10 שנים (ולמיניבוס 6 שנים) והגיל הממוצע יעמוד על 7 שנים, בעוד שבס' 10.1.1 לנספח מ"ד נקבע שהגיל המקסימלי יעמוד על 12 שנים והגיל הממוצע על 8 שנים.	+ 8.12 10.1.1	נספח ה + נספח מ"ד	.58
ראה תשובה 52 לעיל.	נראה כי נפלה טעות בהסכם ההפעלה בסעיף 8.17 אשר מצוין כי האחריות להחלפת תמרורי 505 הינה על המפעיל. בהתאם לסעיף 37.4.1 להליך התחרותי, חברת יפה נוף אחראית על סככות ההמתנה לרבות שילוט 505.	8.17	הסכם הפעלה	.59

מעודכן באתר. ראה נספח מעודכן.	תשומת לב הועדה לכך שלא צורף קובץ "דוגמא לחישוב סובסידיה שוטפת". הועדה מתבקשת להעביר את הקובץ.	כללי	נספח ט'	.60
ראה עדכון במסמכי ההליך.	הועדה מתבקשת לשקול להעביר את נתוני עלויות הסכמי התחזוקה הקיימים מול חברת דן, הואיל וממילא על פי הנחיות הסעיף, יועברו הסכמי התחזוקה של הציוד למפעיל החדש.	2	נספח יג'	.61
אין שינוי במסמכי ההליך.	דפו – בפירוט העלויות, "העלות המופחתת של הדיפוז", קיים סכום של "התקנות, עבודות והובלות" בעלות מופחתת של 1,019,915 ₪ ללא כל פירוט, בעוד שעל סכום הרבה יותר (50% פחות) קיים פירוט נרחב בהערות. הועדה מתבקשת לפרט כיצד נקבע עלות זו.	4	נספח יג	.62
אין שינוי במסמכי ההליך. ראה מענה לשאלות 25.	רכישה של CLM, TVM, עמדות פרסונליזציה ועוד (למעשה כל מה שקשור ל ספק מערכות הכרטוס - IBM) מאלצת אותנו לרכוש ציוד ישן מאוד בעלות גבוהה, יותר מזה מאלצת אותנו להכניס עוד ספק כרטוס שכולל שמשליך על העבודה שלנו מול ספקים אחרים לרבות העובדים שלנו שנדרשים לעבוד מול מערכות נוספות ואינטגרציה מול מערכות שונות. <u>אבקש פירוט לסעיפים הבאים (תיאור מפורט, דגמים וכו'):</u> עמדות POS יחידת מבקר יחידת אבטחה והגנת כרטיסים פלטת פילוס מתכתית כלובי ברגים ופלטת פילוס	מערכות כרטוס	נספח יג' – רשימת ציוד לרכישה מחברת דן בצפון	63.

	<p>התקנת בק אופיס 201 תחנות – בק אופיס אינו ציוד פיזי אלא תוכנה</p> <p>רישיונות תוכנה וכרטוס</p> <p>ציוד כרטוס</p> <p>הנדסה</p> <p>UPS לחדר שרתים(בכל מקרה אינו רלוונטי במקרה שלנו)</p> <p>כלי עבודה</p> <p>גומיות למטרונית</p>			
אין שינוי במסמכי ההליך.	<p>גם מערכת מידע לציבור וגם מערכות מידע ותקשורת מפנות להערה ב' כאשר אין התאמה בין הסכומים לבין הסעיפים בהערה ב'.</p> <p>מבקשים לקבל את הסכומים בהערות בהתייחסות לסעיף הראשי.</p>	מערכות מידע לציבור	נספח יג' – רשימת ציוד לרכישה מחברת דן בצפון	64.
אין שינוי במסמכי ההליך.	<p>בהמשך לסעיף 'מערכות מידע לציבור', נא לציין עבור אילו סעיפים בהערה ב' אנו צריכים להתייחס.</p> <p>מבקשים לקבל את הסכומים בהערות בהתייחסות לסעיף הראשי.</p> <p>בנוסף, עלויות גבוהות מאוד, מה עוד שהציוד הינו מאוד ישן. כל הסעיפים שנוגעים לחדר שרתים אינם רלוונטי לגבינו מאחר וחברת אפיקים עובדת בענן.</p>	מערכות חשמל ותקשורת	נספח יג' – רשימת ציוד לרכישה מחברת דן בצפון	65.

	<p>מדוע אנו צריכים לשלם עבור כל העבודות הקמה והאינטגרציה שבוצעו?</p> <p>לגבי אתר אינטרנט, לאפיקים יש אתר אינטרנט משלה, מדוע אנו צריכים לרכוש את אתר המטרונית.</p> <p><u>אבקש פירוט לסעיפים הבאים(תיאור מפורט, דגמים וכו'):</u></p> <p>מערכת בחדר בקרה ותכנית ניטור. עבודות תקשורת לרציפים מערכות תקשורת</p>			
<p>אין שינוי במסמכי ההליך.</p>	<p>בהמשך לסעיף 'מערכות מידע לציבור', נא לציין עבור אילו סעיפים בהערה ב' אנו צריכים להתייחס.</p> <p>מבקשים לקבל את הסכומים בהערות בהתייחסות לסעיף הראשי.</p> <p>במכרז זה אנו מתבקשים להציג מצלמות שעומדות ביכולת להציג פנים(לא מצוין דגם המצלמות והאם עומדת ביכולת של זיהוי פנים כפי שנדרש במכרז).</p>	<p>מערכת סדר ציבורי</p>	<p>נספח יג' – רשימת ציוד לרכישה מחברת דן בצפון</p>	66.
<p>ראה תשובה 27. באחריות המציע להמשיך ולתחזק את המצלמות הקיימות בהתאם ליכולות הקיימות היום עד 2025.</p>	<p>הוועדה מתבקשת להעביר כקובץ אקסל את טבלאות רכישת הציוד מדר בצפון.</p>		<p>נספח יג'</p>	67.
<p>אין שינוי במסמכי ההליך, המפעיל מחויב לרכוש ולהפעיל מערכת נצ"ר (הן משרד אחורי ועל האוטובוסים) על פי נספח</p>	<p>לא מצוין מהי כמות החומרה והתוכנה שאנו נדרשים לרכוש. נא לציין זאת, מצוין שוב שרכישת מערכת הנצר מצריכה מחברת אפיקים לעבוד מול ספק ניהול צי רכב נוסף(ראו השלכות של</p>	<p>מערכת ניהול צי רכב</p>	<p>נספח יג' – רשימת ציוד לרכישה</p>	68.

<p>כא'. הערה ב' בנספח יג' מדברת על מע' נצ"ר לטובת שידור לשלטים. ראה מענה שאלה 29 לעיל. הציוד המופיע בנספח יג' אינו מדבר על ציוד באוטובוס.</p>	<p>תוספת ספק כרטוס נוסף בסעיף מערכות כרטוס). מה עוד שאנחנו צריכים להיות כבולים בבחירת הטכנולוגיה שתוביל את החברה ולהסתמך על מערכות בנות 7 שנים.</p>		<p>מחברת דן בצפון</p>	
<p>אין שינוי במסמכי ההליך.</p>	<p>למעט תשתיות חשמל ותקשורת פסיבית(שהעלות שלהם נורא יקרה). חברת אפיקים עובדת בענן, בנוסף מחזיקה בטלפוניה משלה כולל תוכנות QV, ספק מידעטק(פריוריטי?) וכו'. <u>מבקשים לכבל פירוט על הסעיפים הבאים:</u> תשתיות BRT. תשתיות חשמל במשרדים מערכת לקופה – נגישות נכים מס' וירטואלי – איפיון שלט ברייל ומדבקות Telephone power supply מידע על תשתיות התקשורת והחשמל לרבות כמות נקודות, סוגי כבילה וכו'.</p>	<p>מערכות תקשורת ומידע</p>	<p>נספח יג' – רשימת ציוד לרכישה מחברת דן בצפון</p>	<p>69.</p>

<p>אין שינוי במסמכי ההליך, ראה מענה שאלה 27 לעיל.</p>	<p>כפי שנאמר בסעיף קודם, חברת אפיקים עובדת בענן. לא קיים אחסון שרתים אצלנו ואיננו מעוניינים לעבוד עם שרתים פיזיים לרבות עמדות קצה, רשיונות אופיס.</p> <p>סעיף אינטגרציית מערכות, התקנות, עבודות והובלות הינו סעיף כללי מדי- נא לפרט.</p> <p>סעיף תוכנת מבקרים מובריד – אנו כבר עובדים עם תוכנה זו, לכן אין משמעות לסעיף זה.</p> <p><u>כל הסעיף הזה אינו רלוונטי לגבינו, בכל מקרה מבקשים תיאור מפורט, כמויות, דגמים וכו' עבור:</u></p> <p>שרת וירטואלי רישוי אופיס למחשבים מחשוב – שדרוג שרתים מערך אחסון מרכזי ושרתים רישוי oracle תוכנה רישוי oracle שדרוג מערכות מיינסטון אנטי וירוס החלפת חומרת אבטחת מידע ציוד מחשוב חומרה</p>	<p>ציוד ומערכות טכנולוגיות דיפוז</p>	<p>נספח יג' – רשימת ציוד לרכישה מחברת דן בצפון</p>	<p>70.</p>
<p>ראה תשובה 16.</p>	<p>הועדה מתבקשת להעביר נתוני נסיעות לפי הדיווח למסלקה.</p>		<p>נספח יז'</p>	<p>71.</p>

72.	נספח יז'		תשומת לב הועדה מופנית לכך שלא צורף להליך התחרותי נספח יז'. על כן מתבקשת הועדה להעביר למציעים את נספח יז, שבו יובהרו ויוגדרו שדות המידע בכל אחד מהגיליונות של קובץ האקסל של נספח יז. כמו כן מתבקשת הועדה לשלוח דוח ספירת נוסעים שבועי לפי אמצעי תשלום.	נספח י"ז הועבר.
73.	נספח יח'	2	הועדה מתבקשת להבהיר מהו הציון הבקרה התפעולית אשר מהווה בסיס לניקוד מציעים בעלי ניסיון, ובפרט האם הכוונה ל-"מדד חריגה בקרה תפעולית" או שמא ל-"מדד משוקלל" בהתאם לנספח מה'.	"מדד חריגה בקרה תפעולית".
74.	נספח כא' 3	מערכת לניהול שירות על פי קריאה	מדובר בקווי BRT מטרונית, ולכן לא יופעל בהם שירות על פי קריאה. מדוע מערכת זו מופיעה כדרישה במכרז?	אין שינוי במסמכי ההליך.
75.	נספח כו'	2.7	הועדה מתבקשת לבטל את סעיף הפיצוי המוסכם בגין "עמדת טעינה/תיקוף על הרציף שאיננה תקינה באופן מלא", מאחר שסעיף זה אינו נכלל בהסדר הענפי שנעשה בבקרה האלקטרונית. לחילופין, מתבקשת הועדה להבהיר כי במידה וידרש המציע לתקן תקלה במכונת כרטוס בטווח של 24 שעות, בהתאם להוראות סעיף 37.4.4 לחלק ד', לא יופעל כנגדו במהלך 24 השעות הללו הקנס בגין פיצוי מוסכם במסגרת "עמדת טעינה/תיקוף על הרציף שאיננה תקינה באופן מלא"	לעניין זה אין שינוי במסמכי ההליך. לתשומת לב המציעים לעניין נספח מעודכן.
76.	נספח כו'	2.8.1	לעניין זה אין שינוי במסמכי ההליך.	לעניין זה אין שינוי במסמכי ההליך. לתשומת לב המציעים לעניין נספח מעודכן.
77.	נספח כו'	2.8.1	תשומת לב הועדה מופנית לכך שנראה שישנה סתירה בין סעיף 37.4.1 לחלק ד' לבין סעיף 2.8.1 לנספח כו': סעיף 37.4.1 קובע שהאחריות בדבר שילוט 505 מוטל על חברת יפה נוף. בעוד שסעיף	לעניין זה אין שינוי במסמכי ההליך. לתשומת לב המציעים לעניין נספח מעודכן.

	2.8.1 לנספח כו' קובע שישנו פיצוי המוסכם בגין "אי פרסום מידע או פרסום מידע לא עדכני לציבור: תמרור 505, לוחות זמנים (בתחנת הסעה ו/או בחלוקה ישירה)". לאור הסתירה הועדה מתבקשת לבטל את סעיף הפיצוי המוסכם בגין "אי פרסום מידע או פרסום מידע לא עדכני לציבור: תמרור 505".			
איך שינוי במסמכי ההליך.	הס' קובע כי בשנת ההפעלה האחרונה סכומי הפיצויים יוכפלו. הוועדה מתבקשת להבהיר מדוע בשנת ההפעלה האחרונה יוכפלו הפיצויים המוסכמים? מה הרציונל?	6	נספח כו -	.78
איך שינוי במסמכי ההליך.	תשומת לב הועדה מופנית לכך שנראה שישנה סתירה בין סעיף 37.4.1 לחלק ד' לסעיף 4 לנספח מד': סעיף 37.4.1 קובע האחריות על מתקני התחנה מוטלת על חברת יפה נוף, בעוד שמסעיף 4 לנספח מד' עולה שהאחריות לתחנות מוטלת על המפעיל. על כן מתבקשת לבטל את סעיף 4 לנספח מד' ולקבוע כי האחריות על מתקני התחנות מוטלת על חברת יפה נוף.	4	נספח מד'	.79
ראה עדכון במסמכי ההליך.	הוועדה 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.	9.1	נספח מד'	.80
כמות השלטים המתחלפים (NEXTBUS) גודלם ומיקומם מופיע בנספח יג' הערה ב'. בנוסף ראה תשובה לשאלה 29 לעיל. כאמור המפעיל מקבל את הסכמי התחזוקה מחברת דן בצפון, כל חשיפה תקציבית נוספת על המציעים לתמחר במסגרת הצעת המחיר.	ההליך קובע כי "הזוכה יידרש לבחון את תקינותם ועמידתם בהנחיות העדכניות של כל השלטים האלקטרוניים בתחנות המטרונית, אשר יועברו אליו מחברת דן צפון ולהחליף את הדרוש החלפה". יש מקום לציין את מיקום השלטים הרלוונטיים ואת הכמות שלהם. במצב הקיים קיימת אי ודאות באשר למרכיב עלות זה ולחשיפה התקציבית הנובעת מכך.	סעיף 5.7	נספח מד'	.81

ראה עדכון במסמכי ההליך.	<p>הועדה מתבקשת להעביר טבלת "ציון שביעות רצון ובקרה תפעולית" מעודכנת כנספח מה', כך שיכלול את החציון הראשון של שנת 2018. זאת בהתאם לסעיף 28.4.1 לחלק ג' אשר קובע שתקופות הבקרה הרלוונטיות הנן שתי תקופות הבקרה האחרונות הידועות.</p>		נספח מה'	.82

עדכונים

1. בהמשך לאמור בסעיף 25, בטבלה לעיל, **ביום 15 בספטמבר 2020**, בין השעות 10:00 ל – 13:00

יתקיים סיור להתרשמות בלוחות הזמנים המפורטים להלן:

10:00-11:00 - התכנסות + הצגת חדר הבקרה של המטרונית **בדיפו בקריית אתא**.

11:00-12:00 - נסיעה במטרונית בנת"צ (תוואי קו 3) + עצירה להצגת מבנה תחנה.

12:00-13:00 - הצגת מרכז ניהול תנועה בדגש על העדפה ברמזורים.

מקום המפגש יהיה בדיפו בקריית אתא הממוקם דרומית לרחוב התעשייה.

כמו כן, מובהר כדלקמן:

על כל מציע לשלוח נציג אחד בלבד! לא תורשה כניסה מעבר לנציג אחד.

על המציעים להירשם מראש ולהעביר את שם המשתתף עד ליום 10 בספטמבר 2020, לח"מ

בדוא"ל: shirlish@mot.gov.il.

הסיור הינו רשות לצורך התרשמות בלבד, אין חובת השתתפות.

שאלות לא תענינה במהלך כל הסיור.

הסיור יחל בשעה שנקבעה.

2. 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.

בכבוד רב


שירלי שמואל

בשם ועדת המכרזים

הנדון : הליך תחרותי מספר 23/2019 לקבלת רישיונות להפעלת קווי שירות בתחבורה הציבורית
באוטובוסים באשכול מטרופוליטני חיפה

– אישור קבלת עדכונים.

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

תאריך

שם המציע

חתימה