

לכבוד :

המציעים בהליך תחרותי מספר 21/2018 להפעלת קווי שירות באשכול קווי צפון ירושלים עירוני

הנדון: מסמך הבהרות מס' 1

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

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

מסמך זה כולל 3 חלקים :

1. מענה לשאלות שהתקבלו.
2. מסמכי הליך 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 שישלח למשרד לאחר חתימתו.

חלק א - מענה לשאלות הבהרה

מענה	שאלת הבהרה	סעיף	חלק	מס"ד
ראו עדכון במסמכי ההליך. מענה	שאלת הבהרה 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.	1.4.2	חלק א'	1
ראו עדכון במסמכי ההליך.	האם מציע שלא זכה באף אחד מההליכים התחרותיים יוכל להיבחר ככשיר שני בשני ההליכים במקביל?	1.5	חלק א'	2
ראו עדכון במסמכי ההליך.	לעניין מגבלות הזכיה ביותר ממכרז אחד הנכס מופנים למכתבתנו בנושא, אשר אמנם נשלח בנפרד אך מהווה חלק בלתי נפרד ומהותי משאלות ההבהרה מטעמנו במכרז זה.	1.5	חלק א'	3
ראו עדכון במסמכי ההליך.	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.	1.6.1	חלק א'	4
	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 הזכיה ועד ל-6 שנים ו-27 חודשים ממועד הזכיה (לפני הארכות).			

מענה	שאלת הבהרה	סעיף	חלק	מס"ד
אין שינוי במסמכי ההליך.	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?	1.6.1	חלק א'	5
אין שינוי במסמכי ההליך.	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.	1.6.2	חלק א'	6
אין שינוי במסמכי ההליך.	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.	1.6.1	חלק א'	7
ראו עדכון במסמכי ההליך.	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.	1.6.2	חלק א'	8
ראו עדכון במסמכי ההליך.	הועדה 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.	+1.6.1.1 34.1.15	חלק א'	9
ראו עדכון במסמכי ההליך.	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 לביצוע המכרז בתקופת ההפעלה הנוספת.	1.7	חלק א'	

מענה	שאלת הבהרה	סעיף	חלק	מס'ד
ראו עדכון במסמכי ההליך. מענה	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.	1.8	חלק א'	10
ראו עדכון במסמכי ההליך.	קיימת סתירה בין הסעיפים העוסקים במנגנון הפיצוי בגין אי-הארכת ההסכם בהליך התחרותי ובהסכם ההפעלה. נבקש להבהיר איזה מהסעיפים גובר.	1.8	חלק א'	11
ראו עדכון במסמכי ההליך.	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'.	28.4.1, 1.15	חלק א'	12
ראו עדכון במסמכי ההליך.	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.	1.8 להליך התחרותי;	חלק א'	13
אין שינוי במסמכי ההליך.	על פי הסעיף, תשלום הפיצוי החד פעמי במקרה שהממשלה תפעיל את זכותה על פניו, 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 ₪.	4.8 להסכם ההפעלה	חלק א' נספחים	

מענה	שאלת הבהרה	סעיף	חלק	מס"ד
אין שינוי במסמכי ההליך. מענה	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).	2.22	חלק א'	14
אין שינוי במסמכי ההליך.	האם הליכי הבקרה ישירנו עלויות כלשהן על המפעיל?	2.25	חלק א'	15
אין שינוי במסמכי ההליך.	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?	2.3	חלק א'	16
ראו עדכון במסמכי ההליך.	על פי הגדרת ההליך התחרותי, מיניבוס ומידיבוס עירוני נכללים באותה הגדרה. לאור האמור לעיל, הועדה 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			
ראו עדכון במסמכי ההליך.	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.	2.32	חלק א'	17
אין שינוי במסמכי ההליך.	הועדה 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).			
אין שינוי במסמכי ההליך.	נבקש להבהיר כי הזוכה לא ידרש להמציא את תעודת ההתאגדות באופן מידי, אלא רק בתום 30 הימים שהוקצו לו לשם הקמת התאגיד.	3.4.2	חלק א'	18

מס"ד	חלק	סעיף	שאלת הבהרה	מענה
19	חלק א'	סעיף 3.5	<p>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".</p> <p>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, איזי לכל הפחות תתבקש הועדה להבהיר כי המציע רשאי, בטרם הגשת הצעתו, לנהל מו"מ עם אגד בקשר לשימוש בתשתיות, מבלי שהדבר יחשב "תיאום הצעה".</p> <p>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.</p>	<p>ראו עדכון במסמכי ההליך.</p>
20	חלק א'	4	<p>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').</p> <p>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.</p>	<p>אין שינוי במסמכי ההליך.</p>
21	חלק א'	4.1.1.1	<p>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).</p>	<p>ראו סעיף 4.1.2 מעודכן במסמכי ההליך.</p>

מענה	שאלת הבהרה	סעיף	חלק	מס"ד
<p>ראו עדכון במסמכי ההליך.</p>	<p>שאלת הבהרה</p> <p>אחד מתנאי הסף שעל המציע לצרף הינו העתק מאושר כמותאים 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 פרוזודור 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'	22
<p>אין שינוי במסמכי ההליך.</p>	<p>משדר המשפטים נח(3), 293; כן ראה סעיף 2(א) לחוק חובת מכרזים, תשנ"ב-1992.</p> <p>בעניינינו, 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.</p>	4.1.1.3	חלק א'	23

מס"ד	חלק	סעיף	שאלת הבהרה	מענה
24	חלק א'	4.1.2	<p>להבנתנו, כוונת הסעיף היא כך: מציע, בעל שליטה במציע, ובעל עניין במציע שהינו מפעיל תחברה ציבורית פעיל, שלושתם אינם רשאים להגיש הצעה משותפת נוספת עם גוף אחר כלשהו.</p> <p>לעומת זאת, אין מניעה שמי שאינו מפעיל תחברה ציבורית פעיל יהיה בעל עניין ביותר מהצעה אחת. כמו כן, אין מניעה שמפעיל תחברה 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.</p> <p>מבוקש להבהיר אם זו אכן כוונת הסעיף, ואם לא מה כוונת הסעיף, ובפרט מה נקבע ביחס למקרים שלהבנתנו לא נאסרו.</p>	<p>אין שינוי במסמכי ההליך.</p> <p>ראו סעיף 3.6: מציע ובעל העניין במציע לא יגישו ולא יהיו מעורבים באופן כלשהו, במישרין ו/או בעקיפין, ביותר מהצעה אחת.</p>
25	חלק א'	4.1.3	<p>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.</p> <p>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 התחברה, מגשימה באופן מלא את דרישת הניסיון.</p>	<p>אין שינוי במסמכי ההליך.</p>
26	חלק א'	5.4	<p>עייף הסעיף, יש להניח מהירות מסחרית פוחתת בתכנית העסקית. האם הנחה זו היא בנוסף לירידה במהירות המסחרית הנובעת מעבודות הרכבת הקלה כאמור בסעיף 5.6.</p>	<p>כן.</p>

מענה	שאלת הבהרה	סעיף	חלק	מס"ד
ראו מענה לשאלה 26.	<p>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.</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.</p> <p>היות ומנגנון התמריץ שיופעל מול הנהגים ייקבע מראש על מנת לאפשר לנהגים לפעול על פייו, לא ניתן להבטיח שהסכום שישולם בפועל יהיה <u>זוהו בדיוק</u> לשיעור שהוצע, אך לעומת זאת המפעיל יכול להתחייב שהסכום שישולם לא יפחת מהשיעור שהוצע.</p> <p>לפיכך, להסרת ספק הועדה מתבקשת לתקן את הסעיף כך שהסכום שישולם בפועל לא יפחת מהסכום המשקף את השיעור שהוצע.</p> <p>הועדה מתבקשת להבהיר מהו המנגנון המצופה מהמפעיל על פי סעיף זה וכן לתת דוגמא לחישוב הרלוונטי כאמור בסעיף זה.</p>	5.4	חלק א'	27
ראו עדכון במסמכי ההליך.	<p>לאור המורכבות הרבה הכרוכה בהפעלת האשכול, ונוכח שלביות ההפעלה, הועדה מתבקשת:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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). 	5.7.3	חלק א'	29

מענה	שאלת הבהרה	סעיף	חלק	מס"ד
	<p>- להאריך את משך תהליך קבלת רישיון הנהיגה הקבוע בסעיף מ 36 חודשים ל-48 חודשים.</p> <p>כמו כן, מתבקשת הועדה להבהיר האם המציע רשאי/ צריך לקחת בחשבון במסגרת התוכנית העסקית את המענק הנזכר בסעיף, בגין הכשרת הנהגים.</p>			
אין שינוי במסמכי ההליך.	מבוקש לקבוע, כי ככל שהמפעיל יתקן את הליקוי, יוחזרו לו רטרואקטיבית הסובסידיות שנמנעו ממנו.	5.8	חלק א'	30
ראו עדכון במסמכי ההליך.	מבוקש לקבוע שכר הנהגים יוצמד למדד המחירים לצרכן – רכיב שר 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 לחובל לכך שמציעים שונים יציעו שכר נהגים על בסיס מדדים שונים באופן שיעוות את ניקוד ההצעות.	5.9	חלק א'	31
ראו עדכון במסמכי ההליך.	על פי הוראות הסעיף, הזוכה בהליך התחרותי יגיש למפקח על התעבורה, בתוך 90 ימים מיום מתן ההודעה על זכייתו בהליך התחרות, מסמכים להוכחת רכישתם של כלל האוטובוסים בתכנית התפעולית. לאור העובדה שהאשכול מופעל בשלוש פעימות (ובהפרשי זמנים של מעל לשנתיים מהודעת הזכייה), הועדה מתבקשת להבהיר כי הדרישה תחול בשינויים המחויבים, ביחס לצי האוטובוסים הנדרש להפעלת כל פעימה.	7.1 ; 17.1 להסכם ההפעלה	חלק א' נספחים	32
ראו עדכון במסמכי ההליך.	היקפם החרגי 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 לטעמו הארכה משמעותית במועד ההגשה של ההצעות.	8	חלק א'	33
	הארכה זו מתבקשת על מנת שניתן יהיה להקצות את הזמן והמשאבים הדרושים לצורך לימוד הנתונים וגיבוש ההצעות למכרזים, כאשר לוח הזמנים הקיימים אינו מאפשר זאת.			
	לפיכך, הועדה מתבקשת לדחות את מועד ההגשה של ההצעות בלא פחות מ- 60 יום.			

מס"ד	חלק	סעיף	שאלת הבהרה	מענה
34	חלק א'	סעי' 10 + סעי' 12.3	הועדה מתבקשת לקבוע את מועד הגשת הצעות במכרז כד שיוגשו לפחות 30 יום לאחר פרסום תוצאות ארבעת המכרזים הקודמים למכרז זה, וזאת כאמור וכמונמק במכתבנו הנוגע להגשות סימולטניות של הצעות במכרזים, אשר נשלח לוועדה בד בבד או בסמוך למכתבנו זה, ואשר מהווה בין היתר חלק בלתי נפרד משאלות הבהרה מטעם מרשתנו.	אין שינוי במסמכי ההליך.
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.	אין שינוי במסמכי ההליך.
37	חלק א'	16	לא ניתן לדרוש מהזוכה בהליך להתחיל ולהשקיע משאבים ולהתקשר בחוזים לשם מימוש הזכייה, בשעה שהממשלה טרם התחייבה כלפיו בהסכם ההפעלה.	הסכם ההפעלה מצורף בנספח ה'.
38	חלק א' נספח ה'	17.2 7.2	הסעיף מתייחס לפרסום נוסח החוזה דוגמת זה המוצע בנספח א'. נספח א' מבוטל ואיננו כולל חוזה כלשהוא. מהו המועד בו צריך להגיש למפקח על התעבורה את תכנית ההסברה והשיווק – לפני תחילת ההפעלה או 3 חודשים ממועד ההודעה על הזכייה?	ראו 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 שעות 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.	ראו עדכון במסמכי ההליך

מס"ד	חלק	סעיף	שאלת הבהרה	מענה
41	חלק א'	17.10.2	מבוקש לרכך מעט את הנוסח הגורף ולקבוע כי ככל שהפסקת השירות נובעת מכוח עליון (מלחמה, נקי טבע וכיו"ב), לא יבוטל החוזה.	אין שינוי במסמכי ההליך.
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 במצטבר 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 יופקלו. 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 בחדשים 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.	ראו עדכון במסמכי ההליך.

מענה	שאלת הבהרה	סעיף	חלק	מס"ד
אין שינוי במסמכי ההליך.	מבוקש להבהיר כי מי שמוסמך לעדכן את רמת השירות הוא משרד התחבורה, כאמור בסעיף זה, ולא "הממשלה", כאמור בסעיף 2.26.	17.14	חלק א'	55
עד שנת הבקרה 2019 בין 0-12. מתכונת זו השתנתה בינואר 2020 לציונים שמאפס עד 100 פורסם בנספח מה'.	האם ציון הבקרה התפעולית הוא בין 0-12 או בין 12-1? הוועדה מתבקשת לפרסם את תוצאות סקר שביעות הרצון, בדומה לפרסום ציוני הבקרה התפעולית בנספח מה'.	28.4.1	חלק ג'	56
ראו עדכון במסמכי ההליך.	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.	28.4.4	חלק ג'	57
אין שינוי במסמכי ההליך.	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.	28.4.4	חלק ג'	58
	הניקוד במכרז ירושלים זהה לניקוד במכרז רהט, אף שכמות האוטובוסים יותר מכפולה. עולה מכך שתוספת האוטובוסים שתוצעו 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.	28.5.3	חלק ג'	59
ראו עדכון במסמכי ההליך.	תשומת לב הוועדה מופנית לכך שכלל הנראה עקב טעות, לא פורטו מרכיבי הנוסחה (בדומה למשל לפירוט הקיים בסעיף 28.5.1)	28.8	חלק ג'	60

מס"ד	חלק	סעיף	שאלת הבהרה	מענה
61	חלק ד'	34.2.1	<p>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.</p>	<p>אין שינוי במסמכי ההליך.</p>
62	חלק ד'	34.2.1 סעיף	<p>הוועדה הנכבדה מתבקשת לתקן את הסעיף ולמחוק את המילה אלף הבאה לאחר "75,000 אלף ש"י", שכן נדמה כי מדובר בטעות סופר, ובכפילות מיותרת. בנוסף מתבקשת הוועדה להבהיר, על סמך ניסיון העבר, מהו הסכום המקובל הנדרש מן המפעיל לקמפיין כאמור.</p>	<p>ראו עדכון במסמכי ההליך.</p>
63	חלק ד'	36.1 סעיף	<p>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 ?</p>	<p>כן.</p>
64	חלק ד'	37.1	<p>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). אשכול מרכז ירושלים : הוועדה מתבקשת להבהיר איזה תיאום נדרש בין המפעילים במסוף # 15 (צומת אורה).</p>	<p>ראו עדכון במסמכי ההליך.</p>

מענה	שאלת הבהרה	סעיף	חלק	מס"ד
<p>אין שינוי במסמכי ההליך.</p> <p>מענה</p>	<p>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)". הועדה מתבקשת להבהיר אילו סעיפים / עלויות נכללים בתוך הסכום של ה 3 מיליון ₪ הני"ל (ובכלל זה, להבהיר למשל, האם עלויות אבטחה/ ארונה נכללות במסגרתו). כמו כן, מתבקשת הועדה להבהיר האם הסכום הנזכר בסעיף הנו ביחס לשנת הפעלה אחת.</p>	<p>סעיף 37.1.8</p>	<p>חלק ד'</p>	<p>65</p>
<p>1. אין שינוי במסמכי ההליך. 2. אין שינוי במסמכי ההליך. החניונים המיועדים לאשכול הינם 4/9 ועטרות, עם זאת המפעיל אינו המפעיל הבלעדי בחניונים אלו. המציע נדרש לאתר חניונים נוספים על מנת לתמוך בשירות. נכון למועד זה לא מתוכננת הקמת תשתית לעמדות הטענה חשמלית בשדה תעופה עטרות. כמו כן, ראה עדכון במסמכי ההליך.</p>	<p>הוועדה מתבקשת להבהיר בקשר עם חניון הלילה המתוכנן בעטרות:</p> <ol style="list-style-type: none"> מהו המועד המשוער לפתיחת חניון הלילה בשטח שדה התעופה עטרות. האם וכמה עמדות יוכשרו לעמדות הטענה חשמלית וכמה מבין 400 מקומות החניה יוקצו במסגרת ההליכים התחרותיים לאשכול צפון ירושלים עירוני ומרכז ירושלים עירוני. ככל שיוכשרו עמדות חנייה להטענה חשמלית, מה כוללת התשתית לכל עמדה. 	<p>37.2</p>	<p>חלק ד'</p>	<p>66</p>
<p>ראו עדכון במסמכי ההליך.</p>	<p>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.</p> <p>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).</p>	<p>37.2</p>	<p>חלק ד'</p>	<p>67</p>

מענה	שאלת הבהרה	סעיף	חלק	מס"ד
אין שינוי במסמכי התליד.	האם ניתן לקחת בחשבון את החינוכים שבתכנון ובשלב ביצוע (רמות/עטרות/כיו"ב) בהנחות העבודה של התכנית התפעולית והתכנית העסקית?	37.2	חלק ד'	68
אין שינוי במסמכי התליד.	הסעיף מציין חינוכים מתוכננים ברחבי העיר שאמורים לשמש את המפעיל. מאחר והסעיף מנוסח באופן זהה בשני המכרזים (עירוני צפון ועירוני מרכז). הועדה מתבקשת להבהיר לגבי כל חניון מה תהיה חלוקת מקומות החנייה בין 2 המכרזים.	37.2	חלק ד'	69
אין שינוי במסמכי המכרז. ראו גם תשובה 67 לעיל.	<p>תשומת לב הועדה הנכבדה מופנית לכך שישנה אי וודאות מהותית בעניין חניון הלילה. מדובר באשכול רחב היקף, בעל פריסה גיאוגרפית רחבה מאד, ומצב דברים של חוסר בקרקעות שיכולות להתאים לחניון לילה.</p> <p>משכך, קיים קושי רב למילוי הדרישות המוטלות על המציע, (איתור קרקע, סיכום עם בעל קרקע, תמחור ההצעה בעניין זה בפרק הזמן הנדרש, והוצאת היתרים).</p> <p>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).</p> <p>להתייחסות מפורטת יותר ראו מכתבנו שנשלח בנפרד, בד בבד או בסמוך למכתבנו זה, והמהווה חלק בלתי נפרד משאלות הבהרה מטעם החברה.</p> <p>בנוסף, תשומת לב הועדה מופנית גם לעובדה שלחברת החשמל יידרוש חודשים רבים מרגע הוצאת היתר הבניה/חניון ועד להבאת חיבור חשמל מתאים לטעינת אוטובוסים חשמליים, ומתבקשת הוספת התייחסות ברורה לנושא זה במסמכי המכרז.</p>	37.2	חלק ד'	70

מענה	שאלת הבהרה	סעיף	חלק	מס"ד
<p>ראו עדכון במסמכי ההליך. מענה.</p>	<p>הסעיף קובע שכל שיתברר במהלך היישום שהתשתיות הקיימות אינן מאפשרות הפעלת השירות באוטובוסים חשמליים כאמור, המפעיל ירכוש על פי הנחיות המשרד אוטובוסים עירוניים נמוכי רצפה כמספר האוטובוסים החשמליים שהציע בהצעתו להליך התחרותי. נסיעות השירות יתוגברו ובהתאם תעודכן עלות ההפעלה.</p> <p>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.</p>	38.1	חלק ד'	71
<p>ראו עדכון במסמכי ההליך.</p>	<p>הסעיף קובע שכל שיתברר במהלך היישום שהתשתיות הקיימות אינן מאפשרות הפעלת השירות באוטובוסים חשמליים כאמור, המפעיל ירכוש על פי הנחיות המשרד אוטובוסים עירוניים נמוכי רצפה כמספר האוטובוסים החשמליים שהציע בהצעתו להליך התחרותי.</p> <p>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.</p> <p>הוועדה מתבקשת להבהיר כיצד יוכרע האם יש או אין היתכנות להפעלת אוטובוסים חשמליים.</p> <p>הוועדה מתבקשת לעדכן את הסעיף כך שלמפעיל השרות יהיה פרק זמן של 12 חודשים להיערך לרכישת אוטובוסים עירוניים נמוכי רצפה במקום האוטובוסים החשמליים.</p>	38.1	חלק ד'	72

מענה	שאלת הבהרה	סעיף	חלק	מס"ד
אין שינוי במסמכי ההליך.	הוועדה מתבקשת להבהיר האם רכישת האוטובוסים השמליים מותנה בפתירתו והכשרתו של החניון הקבוע ברמות המכונה חניון 4/9 שצפוי לכלול 200 מקומות חניה עם אפשרות לטעינה חשמלית.	38.1	חלק ד'	73
ראו עדכון במסמכי ההליך (סעיף 2.33).	בסעיף זה מצוין כי "מיניבוסים עירוניים ממוגני אבן" יופעלו בכל הקווים שהוגדרו כסוג רכב מיניבוס עירוני. הוועדה מתבקשת להבהיר אילו מיוגים 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.	38.1	חלק ד'	74
מדובר אך ורק בקווים המוגדרים בנספח ב' למסמכי ההליך כאוטובוסים ממוגן אבן.	אוטובוס ממוגן אבן הוגדר בסעיף כן : "אוטובוס עירוני ממוגן אבן" אוטובוסים אלה יופעלו בכל הקווים שהוגדרו כסוג רכב אוטובוס עירוני כמפורט בנספח ב'- מפרטי הקווים". נא הבהרתכם כי הכוונה היא לאוטובוסים שהוגדרו בנספח ב' כאוטובוסים ממוגני אבן, ולא כל אוטובוס עירוני.	38.1	חלק ד'	75
אין שינוי במסמכי המכרז, בבדיקה חוזרת לא התגלתה סתירה או אי התאמה.	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.			
ראו עדכון במסמכי ההליך.	הועדה מתבקשת להבהיר האם ניתן יהיה למיר אוטובוסים שמליים באוטובוסים ממונעי גז.	38.2	חלק ד'	76
50% מהאוטובוסים נמוכי הרצפה הרגילים כאוטובוסים שמליים.	האם נדרשת הפעלה של לפחות 100 אוטובוסים שמליים, או של 50% מהאוטובוסים נמוכי הרצפה כאוטובוסים שמליים?	38.2.2 7.1	חלק ד' נספח ה'	77

מס"ד	חלק	סעיף	שאלת הבהרה	מענה
78	חלק ד'	סעיף 38.2.9	הועדה הנכבדה מתבקשת ליתן דוגמא מספרית לנדרש בסעיף (למשל, במקרה של 100 אוטובוסים עירוניים נמוכי רצפה מונעי דזיל, 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 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.
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 התחרות, 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.	ראו עדכון במסמכי ההליך.
81	חלק ד'	38.3.10	לאור האמור לעיל, הועדה מבקשת לתקן את הסעיף ולקבוע שמספר האוטובוסים שיוסבו אל המפעיל האחר לא יעלה על 300.	ראו עדכון במסמכי ההליך.
			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.	

מענה	שאלת הבהרה	סעיף	חלק	מס"ד
ראו עדכון במסמכי ההליך. מענה	<p>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.</p>	סעיף 39.8.1	חלק ד'	82
	<p>קיימת סתירה בין הסכום במספרים (600 אש"ח) לבין הסכום במילים (400 אש"ח), נא הבהרתכם באשר לסכום הנכון</p>	39.8.1	חלק ד'	83
	<p>מבוקש להבהיר מה סכום תקציב הפרסום לשנים הנוספות 600,000 ₪ או ארבע מאות אלף שקלים חדשים.</p> <p>כמו כן, מבוקש להבהיר את מנגנון הגידול בסכום זה. בשאלות הבהרה שפורסמו במכרזי 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).</p>	39.8.1	חלק ד'	84
ראו עדכון במסמכי ההליך. מענה	<p>בסעיף נכתב כי על המפעיל להציב 65 שלטי מידע בזמן אמת. נבקש לדעת כמה מהשלטים הם שלטים במיקום חדש וכמה מהם החלפת שלטים ישנים?</p>	39.8.2	חלק ד'	85
ראו עדכון במסמכי ההליך. מענה	<p>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, אנה ציינו את כמות השלטים, מיקומם, סוגם, הגורם המתחזק עד כה, וכל מידע רלוונטי אחר לגביהם.</p>	39.8.2	חלק ד'	86

מס"ד	חלק	סעיף	שאלת הבהרה	מענה
87	חלק ד'	סעיפים 39.8.2- + 39.8.3 נספח טז סעיף 3	<p>שאלת הבהרה</p> <p>תשומות 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.</p> <p>סעיף 3 לנספח טז מפנה אל סעיף 37.8.3 לחלק ד, שאינו קיים. הועדה מתבקשת לתקן את ההפניה.</p> <p>- ככל שהכוונה היתה להפנות אל סעיף 39.8.3, הרי שבמסגרת סעיף זה לא הוזכר כלל המספר 80</p> <p>- ככל שהכוונה היתה להפנות לסעיף 39.8.2- הרי שהסעיף מתיחס ל 60 שלטים בלבד ולא ל 80.</p> <p>בנוסף, המשך הטבלה בסעיף 3 לנספח טז מפנה אל סעיף 37.8.4, שגם הוא אינו קיים, והועדה מתבקשת לתקן גם הפניה זו.</p>	<p>ראו עדכון במסמכי ההליך.</p>
88	חלק ד'	39.10	<p>מבוקש להבהיר האם אגד תמשיך להפעיל את מרכזי "על הקו" הקיימים ברחבי האשכול – בצפון ירושלים בפסגות זאב ברמות ובקניון רב שפע; ובמרכז ירושלים בגילה ובקניון הדר.</p>	<p>ראו עדכון במסמכי ההליך.</p>
89	חלק ד'	39.10	<p>מבוקש להבהיר איזה סעיף גובר.</p>	<p>ראו עדכון במסמכי ההליך.</p>
90	חלק ד'	39.11	<p>הועדה מתבקשת להבהיר האם הדרישה לתא נהג סגור חלה על כל סוגי האוטובוסים (מיינבוס, מידיבוס, רגיל נמוך רצפה, חשמלי ומפרקי)?</p>	<p>ראו עדכון במסמכי ההליך.</p>

מענה	שאלת הבהרה	סעיף	חלק	מס"ד
אין שינוי במסמכי ההליך. מענה	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, השבת 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 וסנכרום עם מערכות החברה והתקנתם הפיזית על האוטובוסים. לכן הוועדה מתבקשת לשנות את פרק הזמן ל- 200 ימים	39.15	חלק ד'	91
ראו עדכון במסמכי ההליך.	בסעיף 39.15 רשום "מספר המאמתים הנדרש הינו כמספר הפתחים ועוד אחד", לעומת זה בנספח טז' סעיף 3 בטבלה רשום "ולידטורים בבלת אחרית". נא להבהיר סתירה זו.	39.15 + נספח טז (סעיף 3)	חלק ד'	92
ראו עדכון במסמכי ההליך.	בסעיף 39.15 רשום כי מפעיל השירות יתקין ולידטורים, אולם בסעיף 12 של נספח כא' רשום המפעיל נדרש לתשתית. נא להבהיר סתירה זו.	סעיף 39.15 + נספח כא 12 סעיף 12	חלק ד'	93
שירות לפי קריאה בסעיף 39.23.2 מבוטל.	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 מצוין כי קו 77 יופעל כך שהעצירה בתחנה תהיה לפי דרישה. הזמנת האוטובוס תתבצע באמצעות לחצן בתחנה ו/או הזמנה דרך "שומון ייעודי". בהמשך מצוין בסעיף כי מפעיל השרות מחויב להתקין לחצנים ו/או אמצעים אחרים בתחנות הרלוונטיות ועל האוטובוסים וכן לפתח "שומון מתאים". מאחר ותחנות האוטובוס הינן באחריות הרשות המקומית ולמפעיל 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.	39.23	חלק ד'	94

מענה	שאלת הבהרה	סעיף	חלק	מס"ד
ראו עדכון במסמכי ההליך. מענה	<p>סעיף 40 למסמכי ההליך התחורתי קובע כי בסופי שבוע ובימים מיוחדים יעמיד המפעיל אוטובוסים מוכנים לתגבור בעת הצורך, בכל תחנות המוצא המזוהים בקווים המשרתים את המגזר החרדי, בהתאם לביקוש בתוספת רזרבה בהיקף של 10% מעבר לפעילות.</p> <p>הוועדה מתבקשת להעביר את רשימת הקווים המשרתים את המגזר החרדי ורלוונטיים לתגבור כפי שקובע סעיף 40.</p> <p>כמו כן, הוועדה מתבקשת להעביר את היקפי נסיעות התגבור שיוצגו בשנים 2017-2018 בכל אחד מהקווים הנ"ל.</p>	40	חלק ד'	95
ראו עדכון במסמכי ההליך.	<p>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?</p>	40	חלק ד'	96
ראו עדכון במסמכי ההליך.	<p>סעיף 40 למסמכי ההליך התחורתי 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 התחשבות מיוחדת בגין נסיעות אלו והתשלום בגינן 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.</p> <p>בנוסף, לאור העובדה שהנהיגים של האשכול לא מכירים את מסלול הנסיעה של קווים באשכולות אחרים יהיה צורך להדריך ולהכשיר אותם.</p> <p>לאור האמור לעיל, הוועדה מתבקשת לתקן את אופן ההתחשבות בגין נסיעות כאמור, ולקבוע שההתחשבות תהיה בהתאם למנגנון התשלום בגין נסיעות תגבור בהתאם להוראות סעיף 52.5.</p>	40	חלק ד'	97

מענה	שאלת הבהרה	סעיף	חלק	מס"ד
מענה אין שינוי במסמכי ההליך.	<p>הסעיף דורש מהמפעיל להיערך לגידול של 20% בביקוש לנסיעות בסופ"ש וחגים, באמצעות נסיעות תיגבור.</p> <p>מכיוון שכל הנסיעות באשכול הן נסיעות עירוניות, לא ניתן לבצע את התיגבורים באמצעות קבלי 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 ברשימות 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.</p>	40	חלק ד'	98
אין שינוי במסמכי ההליך.	<p>למיטב ידיעתנו, לא קיימים קבלי משנה שאינם מפעילי תחבורה ציבורית פעילים אשר יכולים לספק תיגבורים באוטובוסים עירוניים. מבוקש לבטל את הדרישה לתיגבור באמצעות קבלי משנה.</p> <p>לחילופין מבוקש לקבוע שניתן יהיה להפעיל תיגבורים אלו באוטובוסים בינעירוניים.</p> <p>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.</p>	40.1	חלק ד'	99
ראו עדכון מסמכי ההליך (סעיף 52.5).	<p>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 בשיא סופ"ש וחגים.</p> <p>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.</p>	40.1	חלק ד'	100

מענה	שאלת הבהרה	סעיף	חלק	מס"ד
אין שינוי במסמכי ההליך.	מבוקש להבהיר שמציע שהשתתף בהליך התחרותי ויכל 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.	40.1	חלק ד'	101
ראו עדכון במסמכי ההליך.	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.	40.1.9	חלק ד'	102
ראו עדכון במסמכי ההליך.	לפי הסעיף, קבלן המשנה מנוע מלהשתתף כמציע בהליך זה. בניגוד למכרזים אחרים הכוללים נסיעות תגבור בינעירוניות, התגורים באשכול זה הינם כולם באוטובוסים עירוניים המופעלים אך ורק על ידי מפעילי תח"צ. ככל שמפעיל התח"צ משתתפים בהליך זה כמציעים, דרישת הסעיף אינה ישימה.	40.1.12	חלק ד'	103
ראו עדכון במסמכי ההליך.	בנוסף, בהנחה שכוונת הוועדה היא שהמפעיל יתקשר בהסכם עם קבלן המשנה (ולא המציע), מדובר בדרישה לא רלבנטית.	סעיף 41.2 + נספח טז סעיף 3	חלק ד'	104
	הסעיף קובע, כי המציע: "יתמחר ויציג בהצעתו הכספית ובתכנית העסקית את עלות הרכישה, ההתקנה, ההפעלה והתחזוקה של לפחות 20 עמדות טעינה מוחץ 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.			

מענה	שאלת הבהרה	סעיף	חלק	מס"ד
ראו עדכון במסמכי ההליך. מענה	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.	סעיף 41.3	חלק ד'	105
אין שינוי במסמכי ההליך.	מהו המועד בו מנהל הכספים מנהל האשכול וקצין הביטוחות יתחילו לפעול בתפקידם?	42 8.14	חלק ד' נספח ה'	106
ראו עדכון במסמכי ההליך.	האם יש חובה מיוחדת הנוגעת להתקנת לוח מידע במסופים, או שהכוונה להתקנת שלוט סטטי בכל תחנות האשכול?	43 (נספח כט)	חלק ד'	107
אין שינוי במסמכי ההליך. אנו מפנים את תשומת לב המציעים לאופן התחשבות בגין הפדיון מנוסעים, לרבות הכנסות מהסדרים גלובליים.	הסעיף קובע, בין היתר: "מפעיל השירות יסיע חיילים ללא תשלום ויחייב את משרד הביטחון באופן מרוכז בגין נסיעות החיילים, לפי הנחיות משרד התחבורה ." הסעיף המקביל במרכזי בית שמש ופרוזדור ירושלים, קבע כי "... יחייב את משרד הביטחון באופן מרוכז בגין נסיעות חיילים, לפי תעריף נסיעה מלא ". הועדה מתבקשת להבהיר מהן "הנחיות משרד התחבורה" הנזכרות בסעיף, אשר על פיהן יחויב משרד הביטחון, והאם מדובר בתעריף נסיעה מלא.	סעיף 45.6	חלק ה'	108
אין שינוי במסמכי ההליך.	מה מחירו של שובר הנסיעה לחיילי מילואים לצורך התחשבות?	45.8 19.3	חלק ה' נספח ה'	109
ראו עדכון במסמכי ההליך.	הכפלה של הנסיעות המופיעות במפרטי הקווים כ-51 שבועות אינה נותנת את מספר הנסיעות המופיע בסעיף באף אחד מהאשכולות. ידגש כי גם הכפלה של קווי התלמידים כ-45 בלבד במקום 51 אינה פותרת את הבעיה. מבוקש להבהיר מהי מפת הבסיס לאשכול, ובפרט כיצד מחושבת המפה ביחס לקווי תלמידים.	49 – מפת הבסיס לאשכול	חלק ה'	110

מענה	שאלת הבהרה	סעיף	חלק	מס"ד
ראו עדכון במסמכי ההליך. מענה	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.	49 – מפת הבסיס לאשכול	חלק ה'	111
ראו עדכון במסמכי ההליך.	מספרי הנסיעות לכל סוג אוטובוס בטבלה אינם תואמים את האמור בנספח ב'.	49 – עלות לנסיעה בבסיס	חלק ה'	112
ראו עדכון במסמכי ההליך.	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 הנאים: אופן חישוב מפת הבסיס לאשכול, והדרך שבה תותאם העלות לנסיעה בבסיס לתמהיל האוטובוסים בו בוצע השירות.	51.1+49	חלק ה'	113

מענה	שאלת הבהרה	סעיף	חלק	מס"ד
ראו עדכון במסמכי ההליך. מענה	<p>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. לדוגמה 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.</p> <p>לכן, הוועדה מתבקשת לשנות את מנגנון ההתחשבות לפי <u>עלות לק"מ לפי סוג הרכב</u> (במקום לעלות לנסיעה).</p>	49	חלק ה'	114
ראו עדכון במסמכי ההליך.	<p>הסעיף קובע שבמועד ההתחשבות הסופית תותאם העלות לנסיעה בבסיס, לפי תמהיל האוטובוסים באשכול בבסיס.</p> <p>הוועדה מתבקשת לתת דוגמא מספרית לאופן שבוא תותאם העלות לנסיעה בבסיס.</p>	51.1	חלק ה'	115
ראו עדכון במסמכי ההליך.	<p>הנכס מופנים למכתבו הנפרד בד בבד או בסמוך למכתבו 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 הני"ל (לרבות מנגנון רשת הביטחון המוצע במכתב על דרך החלופין) כחלק בלתי נפרד משאלות הבהרה מטעם נתיב אקספרט.</p>	51.1	חלק ה'	116

מס"ד	חלק	סעיף	שאלת הבהרה	מענה
117	חלק ה'	52.2	<p>מבוקש להבהיר כי קיזוז של 150,000 ש"ח מהמפעיל יתבצע רק עבור הפחותה של 20 נסיעות שבועיות ביחס למפת הבסיס מתוכן לפחות 5 נסיעות בימים א-ה בין השעות 07:00-08:00 בבוקר. זאת בדומה למנגנון ההופכי שנקבע לתוספת ההצטיידות.</p> <p>כמו כן, מבוקש להבהיר כי בגין כל קיזוז כאמור, יהיה המפעיל רשאי לגרוע אוטובוס אחד ממצבת האוטובוסים עליה התחייב במסגרת הצעתו.</p>	<p>אין שינוי במסמכי ההליך.</p> <p>שלי - המנגנון מתייחס לתוספת אוטובוסים מעבר למצבת עליה התחייב המפעיל ולכן המפעיל אינו רשאי לגרוע ממצבת האוטובוסים עליה התחייב במסגרת הצעתו.</p>
118	חלק ד', חלק ה'	52.5, 40	<p>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.</p> <p>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 תישת עליו עלות הנהג והאוטובוס שהועמדו לצורך התגבור.</p> <p>הועדה מתבקשת לתקן סעיף זה ולהוסיף מנגנון לפיצוי המפעיל בגין עלויות התייצבות והפעלת הכוננות לתגבורים.</p>	<p>אין שינוי במסמכי ההליך.</p>
119	חלק ד', חלק ה'	53.2, 45.6, 53.3	<p>הוועדה מתבקשת להבהיר איזה מנגנון התחשבות יופעל לגבי הסדרים גלובליים של חיילים.</p> <p>בנוסף, ככל שההנחיה היא שחיילים יתקפו, הוועדה מתבקשת להעביר אומדן למספר חיילים מתקפים וכן הערכה לסך ההסכם הגלובלי (ולציון האם כולל מע"מ) אותו יש לקחת בחשבון לטובת הכנת התכנית העסקית.</p> <p>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.</p>	<p>אין שינוי במסמכי ההליך.</p> <p>בנספח יז' מצורפים מספר החיילים שתיקפו בכל קווי אגד באשכול ירושלים במהלך שנת 2019.</p>

מס"ד	חלק	סעיף	שאלת הבהרה	מענה
120	חלק ה'	52.2.1.4	<p>תשומת לב הועדה 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%).</p> <p>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).</p> <p>כמו כן, קיים חוסר בהירות לגבי מנגנון ההתחשבות בגין נסיעות של קבלני משנה בהתאם לכמות הנסיעות השנתית.</p> <p>בהקשר זה, הועדה 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:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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? 	<p>אין שינוי במסמכי ההליך.</p> <p>ראו עדכון במסמכי ההליך.</p>
121	חלק ה'	52.5		
122	חלק ה'	52.5.4; 52.5.5	<p>מנגנון הפיצוי בסעיפים אלה ביחס לאורך הנסיעה, מתייחס למרחקים המתאימים לנסיעות תגבור בינעירוניות (100 ק"מ), ולא לנסיעות תגבור עירוניות.</p> <p>מכיוון שנסיעות התגבור באשכול יהיו נסיעות עירוניות, הועדה מתבקשת לתקן ל-10 ק"מ את המרחק שביחס אליו יתווסף תשלום על פי סעיפים 52.5.4 ו-52.5.5.</p> <p>הועדה מתבקשת להבהיר למה הכוונה בנסיעות עד 100 ק"מ או מעל ל 100 ק"מ, בסעיפים האמורים.</p> <p>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.</p>	
123		52.5.4; 52.5.5		

מס"ד	חלק	סעיף	שאלת הבהרה	מענה
124	חלק ה'	53.2	<p>סעיף 53.2 למסמכי ההליך התחרותי קובע כי המדרגה השלישית תגדל ותעודכן מדי 3 שנות הפעלה ב-6%.</p> <p>בהינתן שהפעלה מלאה של האשכול תקרה רק לאחר שהושלמה שנת ההפעלה הראשונה, הוועדה מתבקשת להבהיר שהמדרגה השלישית תתעדכן לאחר שלוש שנות הפעלה מלאה של האשכול.</p>	ראו עדכון במסמכי ההליך
125	חלק ה'	סעיף 53.2, סעיף 53.3	<p>הועדה מתבקשת לפרט ולהביא לידעת המציעים מהו בסיס הנתונים על פיו נקבעו המדרגות לתמריץ איסוף הנוסעים.</p>	אין שינוי במסמכי ההליך.
126	חלק ה'	53.3	<p>הוועדה מתבקשת להבהיר אם המציע נדרש לקחת בחשבון בתוכנית העסקית שלו השפעה של סעיף זה.</p>	אין שינוי במסמכי ההליך.
127	חלק ה'	53.3	<p>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.</p> <p>נבקשכם לפרסם את מספר הנוסעים ברכבת הקלה בשנת 2018. כמו כן נא פרסמו את מספר התיקופים בקווי אגד בירושלים בשנת 2018.</p>	ראו עדכון במסמכי ההליך, נספח יז'.
128	חלק ה'	53.3	<p>מספר הנוסעים בבסיס הוא 175,000,000.</p> <p>בהינתן שהאשכול מופעל בשלוש פעימות, ושההפעלה המלאה של האשכול תתרחש 18 חודשים לאחר הפעלת הפעימה הראשונה של האשכול, הוועדה מתבקשת להבהיר:</p> <p>1. מהו מספר הנוסעים בבסיס בשנת ההפעלה הראשונה?</p> <p>2. מהו מספר הנוסעים בבסיס בשנת ההפעלה השנייה?</p>	<p>1. אין שינוי במסמכי ההליך.</p> <p>2. ראה עדכון במסמכי ההליך.</p>

מענה	שאלת הבהרה	סעיף	חלק	מס"ד
<p>ראו עדכון במסמכי ההליך.</p>	<p>על פי הסעיף, ההכנסה בפועל תיבחן אחת לשנה ביחס להכנסה המינימלית. היה וההכנסה המינימלית תהיה גבוהה מההכנסה בפועל, יקוזז הפרש מהתשלומים המגיעים למפעיל השרות מהמשלה. לתשומת לב הוועדה כי הסעיף מעביר את האחריות לגביית התשלום מהנוסעים למפעיל השרות ומשמש כתמריץ עבורו לפעול ולהגדיל את הכנסותיו מנוסעים.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	53.4	חלק ה'	129

מענה	שאלת הבהרה	סעיף	חלק	מס"ד
<p>אין שינוי במסכי ההליך.</p>	<p>מוצע לאפשר מנגנון של תמלוג שנתי, חלף הדרשה לתשלום חד-פעמי מראש זמן קצר לאחר הזכייה.</p> <p>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.</p> <p>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 בידי התשתיות הטכנולוגיות וכח האדם המיומן הדרושים להפעלת אשכול תחבורה ציבורית.</p> <p>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.</p> <p>כך נפגמת התכלית של ההליכים התחרותיים, לעודד תחרות על שירות התחבורה הציבורית המוצעים לנוסעים, באופן שמשפר את איכות השירות הניתנת.</p>	54.2	חלק ה'	130

מענה	שאלת הבהרה	סעיף	חלק	מס"ד
אין שינוי במסכי ההליך.	<p>בסעיף 56 מוצג מנגנון להתחשבות בגין שינויים במהירות המסחרית עקב עבודות הרכבת הקלה. המנגנון האמור רחוק מאד מלפנות 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</p> <p>מוצע לפיכך לקבוע מנגנון כדלקמן –</p> <p>עד 2% ירידה במהירות המסחרית – אין פיצוי</p> <p>מעל 2% ירידה פיצוי של 0.4% לכל 1% ירידה.</p> <p>במידה ונדרשת רכישת אוטובוסים בגין השינוי במהירות המסחרית תתעדכן עלות ההפעלה בסך 155 אלף ש"ח לכל אוטובוס ממועד הרכישה. סכום זה יישאר גם אם תהיה תוספת של 25%.</p> <p>בדיקת המהירות המסחרית היא ביחס למהירות הממוצעת בבסיס המהירות בבסיס כפי שחושבה על ידי משרד התחבורה מופקדת בתבת המכרזים.</p> <p>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.</p> <p>על ועדת המכרזים לשקול פרסום המהירות המסחרית הבסיסית למציעים.</p>	56	חלק ה'	131
אין שינוי במסמכי ההליך.	<p>בדיקת המהירות המסחרית היא ביחס למהירות הממוצעת בבסיס המהירות בבסיס כפי שחושבה על ידי משרד התחבורה מופקדת בתבת המכרזים.</p> <p>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.</p> <p>על ועדת המכרזים לשקול פרסום המהירות המסחרית הבסיסית למציעים.</p>	56	חלק ה'	132

מענה	שאלת הבהרה	סעיף	חלק	מס'ד
אין שינוי במסמכי ההליך. מענה	הסעיף קובע את מנגנון ההתחשבות 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 ההתחשבות 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	56	חלק ה'	133
ראו עדכון מסמכי ההליך.	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%.	56.1.2	חלק ה'	134
ראו עדכון במסמכי ההליך.	תשומת לב הוועדה מופנית לכך שכלל הנראה בטעות נכתב "שיעור הפחת של עלות לק"מ לאשכול" במקום "עלות לנסיעה".	56.1.2 סעיף (ב)	חלק ה'	135
הוועדה מפקידה בתיבה את המהירות המסחרית בבסיס, המהווה את המהירות שביחס אליה תבוצע ההתחשבות כאמור בסעיף 56.	מבוקש להבהיר האם על המצע 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.	56.1.6	חלק ה'	136

מענה	שאלת הבהרה	סעיף	חלק	מס' ד
ראו עדכון במסמכי ההליך. מענה	<p>נשפח 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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	נספח א+ב	נספחים	137
אין שינוי במסמכי ההליך.	<p>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.</p> <p>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.</p>	8.11	נספח ה'	138
ראו עדכון במסמכי ההליך.	<p>מבוקש להבהיר האם מגבלת הגיל החלה על מיניבוסים היא 6 שנים כאמור בהסכם ההפעלה, או 10 שנים כאמור בנספח בתפעולי.</p>	8.12 10.1.1	נספח ה' נספח מ"ד	139
ראו עדכון במסמכי ההליך.	<p>יש רכיבי עלות בדוגמא שמעודכנים מידי חודש בהתאם למודד העדכני לחודש זה (כגון מדד הדלק), יש רכיבים שמעודכנים בהתאם למודד העדכני לחודש הקודם (כגון מדד מחירים לצרכן מרכיב שכר), ויש רכיבים שמעודכנים בחלק מהחודשים לפי המודד לחודש זה ובחלק מהחודשים לפי המודד לחודש הקודם (כגון מדד הוצאות אחרות).</p> <p>מבוקש להבהיר את אופן חישוב ההצמדה למדדים השונים.</p>		נספח י"ב	140
ראו עדכון במסמכי ההליך.	<p>מבוקש להבהיר מהם "אסמכתאות לתפעול אוטובוסים באנרגיה חלופית".</p>	38.2.9	נספח ט"ו	141

מס"ד	חלק	סעיף	שאלת הבהרה	מענה
142	נספח ט"ו	40.1	הדרישה לצירוף הסכם / הסכמים עם קבלני משנה אינה קיימת במסמכי ההליך התחרותי.	ראו עדכון במסמכי ההליך.
143	נספח ט"ו	נספח לב	בנוסחו הנוכחי של ההליך התחרותי, אין דרישה לשיתוף פעולה תעשייתי.	ראו עדכון במסמכי ההליך.
144	נספח ט"ז		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.
145	נספח ט"ז	3. ריכוז עלות פרויקטים	ההפניות לסעיפים בהליך התחרותי הנוגעים לשילוט מתחלף ושילוט מידע שגויים. אנא הפנו לסעיפים הרלוונטיים.	ראו עדכון במסמכי ההליך.
146	נספח ט"ז	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.	ראו עדכון במסמכי ההליך, נספח יז'.
147	נספח י"ז		בניגוד לאמור בסעיף 47 למסמכי ההליך התחרותי, נספח יז אינו מציג נתונים בעניין חלוקת אמצעי התשלום בנסיעות שנדגמו. מבוקש לצרף נתונים אלו.	ראו עדכון במסמכי ההליך, נספח יז'.
148	נספחים	נספח י"ז	הוועדה מתבקשת להבהיר כיצד נקבעו מקדמי הניפוח בנספח.	ראו עדכון במסמכי ההליך, נספח יז'.

מס"ד	חלק	סעיף	שאלת הבהרה	מענה
149	נספחים	נספח י"ז	<p>לצורך האינדקציה בלבד הועדה מתבקשת לספק בדומה לשאלת הבהרה מספר 47 במסמך הבהרות מספר 1 של מכרז זה, את נתוני הולידציות של שנת 2017 ואת פרוט אמצעי התשלום עבור הקווים הקיימים בחלוקה לאשכול ירושלים מרכז עירוני ואשכול ירושלים צפון עירוני.</p>	<p>מצורפים נתוני תיקוף לשנת 2019 – אגד אשכול ירושלים.</p>
150	נספח י"ז		<p>הנספח אינו מפרט את המשמעות המדויקת של השדות כפי שמופיעים בקובץ המצורף. הועדה מתבקשת ליתן הגדרות ספציפיות של הסעיפים בדומה למכרזי עבר.</p>	<p>ראו התייחסות בנספח יז'.</p>
151	נספח י"ז		<p>הועדה מתבקשת למסור שני קבצים של ספירת הנוסעים, אחד של אשכול צפון ירושלים עירוני והשני אשכול מרכז ירושלים עירוני.</p>	<p>אין שינוי במסמכי ההליך.</p>
152	נספח י"ז		<p>הועדה מתבקשת להמציא מידע יותר מפורט מתוך נתוני המסקקה הערכניים ביותר, וכן להמציא דוח ספירת נוסעים שבועי לפי אמצעי תשלום, בדומה לנתונים שהומצאו במסגרת מסמך הבהרות 4 של מכרזי בית שמש ופרוודור ירושלים (שאלה 234).</p>	<p>ראו עדכון במסמכי ההליך (נספח יז').</p>
153	נספח ט"ז	סעיף 3	<p>תשומת לב הועדה מופנית לכך שנדמה טעות במרבית ההפניות המפורטות תחת הטור "סעיף בהליך התחרותי" (מבחינת סעיפי הסעיפים). לכמעט כל הסעיפים בתור "סעיף בהליך התחרותי".</p> <p>למען הסדר טוב, מתבקשת הועדה לתקן את ההפניות האמורות.</p>	<p>ראו עדכון במסמכי ההליך.</p>
154	נספח כ'	תוספת ז - ח	<p>המסמכים "הנחיות לשימוש תיקוף בתחבורה הציבורית גרסה 1" ו"שימוש ביישומון סלולרי לצורך רכישת ותיקוף של כרטיס נסיעה בודד בקווי השירות", לא נמצאו באתר משרד התחבורה. מבקש לצרף את המסמכים או קישורים תקפים למסמכים באתר החדש של ממשלת ישראל.</p>	<p>המסמכים עלו לאתר.</p>

מס"ד	חלק	סעיף	שאלת הבהרה	מענה
155	נספח כ"א	10.11.1	הועדה מתבקשת להמציא לצדדים את מסמך ה"הנחיות למימוש מצלמות אכיפה בנת"צים רכובות – ע"ג אוטובוסים", הנוכח בסעיף, וכן להבהיר מהו סוג התשתית הדרושה בעניין זה.	הדרישה בוטלה בנספח כ"א העדכני.
156	נספח כ"א	16.1.2	תשומת לב הועדה מופנית לכך שכלל הנראה נפלה טעות בהפניה במסגרת הסעיף, וההפניה הנכונה הנה לסעיף 10.11 ולא 10.12.	נכון, הסעיף 10.12 ובמקומו ירשם 10.11
157	נספח כ"א	16.4	הועדה מתבקשת להבהיר כי הדיווח על ביצוע הנסיעות יתאפשר אך ורק בפרוטוקול ה- SIRT-VM החדש, וכי מרכז הנתונים בפרוטוקול הני"ל יהיה מוכן במועד תחילת ההפעלה.	אין שינוי במסמכי ההליך.
158	נספח כ"א (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? 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.	כלל הקשר מול הרמזורים יהיה באמצעות חוספת 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 "מערכת הנצ"ר למערכת שתוגדר על ידי המשרד".
159	נספח כ"ו	2.8.1	הועדה מתבקשת להעלות בהתאמה את מס' הנוסעים בסעיף הפיצוי המוסכם ל-15 נוסעים בעמידה.	ראו עדכון במסמכי ההליך.

מס"ד	חלק	סעיף	שאלת הבהרה	מענה
160	נספח כ"ו	2.8.1	פיצוי מוסכם על "עמדת טעינה שאיננה תקינה" לא נמצא בהסדר הענפי שנחתם לאחרונה עם מפעלי התחבורה הציבורית (נספח פיצויים מוסכמים מראש בגין אי-עמידה ברמת שירות "בקרה אלקטרונית") הוועדה מתבקשת לעשות אחריות ולבטל סעיף זה במסמכי המכרז.	אין שינוי במסמכי ההליך.
161	נספח מ"ד	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 1-5 ו-6 של חלק ב' של מסמך הבהרות 5 של המכרזים הנ"ל.	ראו עדכון במסמכי ההליך.
162	נספח מ"ד	9.1	במכרז קודם בוטל הסעיף, ונקבעה תחתיו חובה לספק לנהג זמני מנוחה כקבוע בד"ן, לרבות תקנה 168. מבוקש להחיל תיקון דומה גם בחליך זה.	ראו תשובה לשאלת הבהרה 161.
163	נספח מ"ד	סעיף 10.1 ו-10.2	הועדה הנכבדה מתבקשת להעמיד את הגיל המקסימלי 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. מבוקש לבטל את מגבלת הגיל והק"מ לאוטובוסים חשמליים. אוטובוסים אלו אינם מזהמים ואין מניעה להפעילם לתקופה ארוכה יותר.	ראו עדכון במסמכי ההליך.
164	נספח מ"ד	10.1-10.2	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.	ראו תשובה 163 לעיל.
165	נספח מ"ד	10.1	לאור העובדה כי באוטובוס חשמלי עומדת רמת הזיהום על אפס, הוועדה מתבקשת לתעמיד את הגיל המקסימלי של אוטובוס חשמלי על 12 שנה, ולהסיר את מגבלת הק"מ.	ראו תשובה 163 לעיל.

מס"ד	חלק	סעיף	שאלת הבהרה	מענה
166	נספח מ"ד	10.1.1	תשומות לב הועדה 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 מ"ד	10.2	הוועדה מתבקשת להחריג את האוטובוסים החשמליים והמפריקים ממגבלת הק"מ, דבר אשר בהכרח מביא לחסכון בעלות הפעלת האשכול.	ראו תשובה 163 לעיל.
168	נספח מ"ד	10.11	תשומות לב הוועדה מופנית לכך שבפועל, אין די מקום בתא המנוע של מנייבוס עירוני להתקנת מיכל הכיבוי, ומשכך מתבקש שינוי והתאמת הדרישה ביחס להתקנת מיכל כיבוי, ככל שהדברים נוגעים למיניבוסים עירוניים.	ראו עדכון במסמכי ההליך.
169	נספח מ"ד	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 תשומות לבכם לכך שלא נדרשים אוטובוסים בינעירוניים במכרז זה.	לחצני המצוקה בתא המטען באוטובוסים בין עירוניים מתריעים בפני הנהג בהתראה קולית (זמזום) לעיתים גם מפעילים מצלמה המחברת למוניטור של הנהג.
170	נספח מ"ד	10.11	הוועדה מתבקשת להבהיר מהי הכוונה במונח "מכשירים ניידים לסוגיהם", ובכלל זה האם, למשל, מדובר בטלפונים סלולריים בלבד או שגם במחשבים ניידים (דבר המצריך שקעי חשמל של 220 וולט).	אכן לא נדרשים אוטובוסים בין עירוניים. אין שינוי במסמכי ההליך.
171	נספח מ"ד	13.1	הדרישה של העמדת אוטובוס חלופי לנוסעים תוך פרק זמן שלא יעלה על 15 דקות אינה סבירה בהחלט. נסיעה ריקה מתניין האוטובוסים לתחנה יכולה לקחת יותר זמן מהנדרש. הוועדה מתבקשת להאריך תקופה זו ל-45 דקות לפחות.	אין שינוי במסמכי ההליך.
172	נספח מ"ה		האם מדד הבקרה התפעולית לפיו ינוקדו המפעילים הוא מדד החריגה בבקרה התפעולית, כפי שמושתמע 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.
2. סעיף 14 - ערבות מכרז - לידעת המציעים. בימים אלה מתנהל הליך משפטי עת"מ 54718-11-20 שבין היתר, תוקף את מתכונת הגשת ערבות המכרז על ידי קבוצת מציעים. לעמדת הוועדה ההליך מאפשר, בכפוף להתקיימות כל התנאים בנוגע לקבוצה שמגישה הצעה להליך, הגשת ערבות מכרז על ידי אחד מיחיד הקבוצה.
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 21/2018 לקבלת רישיונות להפעלת קווי שירות בתחבורה הציבורית באוטובוסים
באשכול קווי צפון ירושלים עירוני

– אישור קבלת עדכונים.

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

תאריך

שם המציע

חתימה