

כ' תמוז, תשפ"ב  
19.7.2022

**הנדון: חוות דעת מקצועית לפרסום מיזם משותף- פרויקט "קול קורא לרשויות מקומיות לעידוד תחבורה לא ממונעת במרכזי הערים"**

**נושא המיזם**

בזכות הדרך- עידוד תחבורה לא ממונעת במרכזי הערים

**שם הגוף עימו המשרד להתקשר לביצוע המיזם כולל ח.פ.**  
המועצה הישראלית לבנייה ירוקה (ע"ר 580494938)

**שווי ההתקשרות של הגוף עמו מעוניין המשרד להתקשר לביצוע המיזם בש"ח**  
391,400 ₪ ללא מע"מ (עמותה ללא מע"מ)

**שווי ההתקשרות של ארגונים נוספים, באם ישנם יש לציין את שם הארגון והסכום אותו משלם**

המועצה הישראלית לבנייה ירוקה 654,800 ₪ ללא מע"מ (עמותה ללא מע"מ)

**תקופת ההתקשרות**

24 חודשים, עם אפשרות לתקופת הארכה של 24 חודשים נוספים

**רקע ותיאור המיזם**

לנוכח ההתפתחות העירונית המואצת בשנים האחרונות אשר מביאה בין השאר לעליית הגודש בכבישים, נדרש משרד התחבורה לגבש ולהפעיל תכניות לצמצום הנסועה הפרטית "במרחב הרחוב" ברשויות המקומיות, ולעידוד תחבורה לא ממונעת בו. לשם כך פורסמו מטעם המפקח הארצי על התעבורה הנחיות חדשות ועדכניות לתכנון רחובות בערים. לצורך עידוד **יישומן** של הנחיות אלו מעוניין אגף תכנון מערכתי באגף בכיר תכנון תחבורתי (להלן – "**האגף**") להביא גם לשינוי תפיסתי ולחשיבה תכנונית מחודשת בקרב צוותי תכנון מקצועיים ברשויות המקומיות והמתכננים הפרטיים העובדים עבורן. זאת, על-מנת לעודד את המתכננים לעשות שימוש בהנחיות החדשות ולתכנן פתרונות משלימים לתנועה במרחב הרחוב במטרה לצמצם את הנסועה הפרטית, ובאופן שיוביל הפתרון לנגישות והניידות במטרופולין ברמת שרות נאותה.

במסגרת המיזם, מפרסם האגף בשיתוף המועצה "קול קורא לרשויות מקומיות לעידוד תחבורה לא ממונעת במרכזי ערים", שבגדרו מוזמנות רשויות מקומיות לגבש הצעות לתכנון מרחב רחוב בהתאם להנחיות החדשות תוך קבלת יעוץ שוטף מטעם האגף והמועצה לצורך הטמעה מיטבית של ההנחיות והמדיניות שבבסיסן בהצעות התכנוניות. השאיפה היא כי בעקבות השתתפותן של הרשויות המקומיות בקול קורא, יוכלו הרשויות לגבש הצעות לטובת השתתפות בהליך לפי "נוהל שותפים לדרך", לקבלת

מימון מטעם משרד התחבורה לתכנון מרחב רחוב כזה בתחומן. וכמטרת על- המיזם יסייע בהטמעת שינוי תפיסתי שיבא לתרבות תכנון מוטת תחבורה מקיימת בערים.

## ייחודיות והשיתוף כמיזם

לפרויקט חשיבות רבה בהנעת תהליכי חשיבה ותכנון המתכללים קיימות ועדיפות לתנועת הולכי רגל, רוכבי אופניים ותחבורה ציבורית על פני רכבים פרטיים. פרויקט בסדר גודל שכזה לא יוכל לצאת לפועל ללא ההתקשרות למתן שירותים מצד המועצה הישראלית לבנייה ירוקה.

## תוצרים באם ישנם

תכניות מפורטות לשינוי מרחבים עירוניים מוטי רכב פרטי למרחבים עירוניים מוטי תחבורה מקיימת, בערים המשתתפות במיזם.

## התייחסות ועדת המכרזים לסיווג הבקשה כמיזם ולא כתמיכה

לאחד שקלול ההיבטים המפורטים מטה, הוכרע במסגרת וועדת המכרזים תח"צ מתאריך 28.5.2018 כי אין מדובר בתהליך של תמיכה וכי כל מאפייני ההתקשרות המתבקשת מצביעים על התקשרות שטבעה מיזם משותף- ואין מדובר בהליך של תמיכה:

### 1. "התקשרות לביצוע מיזם אשר יפעל ללא כוונת רווח (תקנה 303) רישא"

המועצה הישראלית לבנייה ירוקה הינה מוסד ללא כוונת רווח אשר הוקם בשנת 2009 כפלטפורמה רב מגזרית של המגזר העסקי, הציבורי, השלישי והאקדמי. המועצה פועל לשיפור המרחב הבנוי תוך יצירת שיח רחב הנותן ביטוי לאינטרסים שונים. המועצה הינה נציגתה המקומית של של המועצה העולמית לבנייה ירוקה, ארגון שהוקם בשנת 1998 בארה"ב במטרה לספק פלטפורמה עולמית מאוונת ומשולבת אשר תשרת, תפתח ותשתף פעולה עם עבודתן של המועצות התוך מדיניות. המיזם, כמו פעילות המועצה ככלל, יפעל ללא כוונת רווח.

### 2. "למטרה של חינוך, תרבות, דת, מדע, אמנות, דווחה, בריאות, ספורט, התיישבות, עלייה מחקר או למטרה דומה (תקנה 303) רישא"

המיזם נכלל תחת "מטרה דומה". מטרת המיזם המשותף הינה מטרה ציבורית, לתועלת ולרווחת הציבור. בשים לב לכך שבתקנה 303) מנויות מטרת ציבוריות, שאינן מהווה רשימה סגורה- המיזם עונה על הרציונאלים שביסוד התקנה.

### 3. "ובלבד שהתקיימו התנאים המפורטים בהוראת תכ"ם "התקשרות לביצוע מיזם משותף לפי תקנה 303) לתח"מ, לעומת תמיכה "מס'7.3.6.5" (הסיפא לסעיף 2.4.29 בהוראת תכ"ם 7.3.6.1 "פטור מחובת מכרז"):"

### 3.1. "בדיון בבקשה לאישור התקשרות לביצוע מיזם משותף, ועדת המכרזים תבחן ותקבע האם מדובר בהתקשרות לביצוע מיזם משותף או בתמיכה, בהתחשב במאפיינים הבאים (סעיף 2.2 להוראת תכ"ם 7.3.6.5):"

### 3.1.1. "המחויבות לביצוע הפעילות- האם המדינה מחויבת בביצוע הפעילות הממומנת לפי דין. אם מדובר בפעילות שאלמלא הייתה מבוצעת על ידי מקבל התשלום הייתה המדינה מחויבת לבצעה או לממנה בעצמה, מדובר ככלל ברכישת שירותים במסגרת מיזם משותף. לעומת זאת- אם מדובר בפעילות שאלמלא הייתה מבוצעת על ידי מקבל התשלום לא הייתה המדינה מחויבת לבצע בעצה, הרי שככלל מדובר בתמיכה"

באחריות משרד התחבורה לפעול להוצאת ספרי הנחיות לתכנון, ולוודא כי ההנחיות ומטרותיהן מוטמעות- בין היתר במטרה ליצור מרחב מקיים, חווית הולך רגל בטוחה ונעימה ומתן עדיפות לתחבורה לא ממונעת על פני רכב פרטי. לפי האמור בתכניות האסטרטגיות ובהחלטות ממשלה, מתחייב ופועל המשרד למען צמצום נסועת רכב פרטי ולמיתון תנועה בערים. בנוסף, הכשרה זו של הצוותים המתכננים בערים, יש בה כדי



למנוע הוצאות עתידיות הנגרמות בשל עומסי תנועה וקשיי אינטגרציה בתכנון בין הולכי רגל לתחבורה ציבורית ולרכבים פרטיים. על אף האמור לעיל, אין במשרד התחבורה גורם אשר אמון על הכשרת הגורמים המקצועיים. זאת, בשל שיקולי תעדוף פנימיים, וכן בין השאר מאחר ואין למשרד תרון תחרותי בנושא ההכשרות. כפועל יוצא, כל רשות פועלת להבנתה באמצעות הניסיון וההבנה של גורמי המקצוע הפנימיים והיועצים החיצוניים שאת שירותיהם היא שוכרת. לפיכך, לצורך הכשרת גורמי תכנון אלה, שאינה בליבת הפעילות של משרד התחבורה, נדרש סיוע מגורם חיצוני לביצוע הפעולה. הכשרת כ"א ככלל, ובתחומי קיימות בפרט, הינה בליבת הפעילות של המועצה, אשר לה ניסיון רב בתחומים אלו.

**3.1.2. "היוזמה לביצוע הפעילות- במקרה שהיוזמה לביצוע הפעילות והאינטרס העיקרי בביצועה הם של מקבל התשלום, הדבר מצביע לכיוון סיווג הכספים המועברים מהמשרד כתמיכה ולהפך"**

היוזמה לתהליך הכשרת הגורמים המקצועיים היא של משרד התחבורה, כמו גם שינוי אופני החשיבה בתכנון, ההובלה וההנחיה המקצועית אשר נדרשים במסגרת יוזמה זו. כל אלו מתבצעים מתוך ההבנה כי נדרשת חשיבה מחודשת על המרחב העירוני ועל משתמשי הדרך בו, במטרה לצמצם נסועה פרטית, ולנוכח העובדה כי ברשויות המקומיות חסר הידע המקצועי אודות תכנון אשר מתעדף הולכי רגל ורוכבי אופניים על פני רכבים פרטיים. הפעילות אותה נדרשת לבצע המועצה במסגרת המיזם אינה בליבת העיסוק עצמו, אלא פעילות משלימה באמצעות הנחיית הכשרות כוח האדם, ניהול ימי עיון, ניהול הפרסום והקשר עם התקשורת.

**3.1.3. "מידת המעורבות בעת ביצוע הפעילות- ככל ששיקול דעתו של מקבל התשלום בעניינים הנוגעים לפעילות הממומנת מוגבל, כתוצאה מכך שהפעילות מוכוונת ומוגדרת על ידי המדינה, פוחתת הזיקה לתמיכות וגובר אפיון המימון כרכישת שירותים במסגרת מיזם משותף ולהיפך"**

המיזם מחולק לשלושה שלבים- אפיון הפרויקט, הנחיות הרשויות בתהליך הקול הקורא וביצוע ההצעות הזוכות. רמת המעורבות של כל אחד מהשלבים במיזם מלאה, שוטפת וגבוהה. פעילות המיזם כולה תהיה מנוהלת על ידי ועדת ההיגוי של הפרויקט שבראשה עומדים נציגי משרד התחבורה. נציגי המועצה אינם חברים בוועדת ההיגוי ויהיו הגורם המסייע בביצוע וזאת מתוקף ניסיונם בתחום. יודגש כי המועצה אינה הגורם המתווה, המוביל ומקבל ההחלטות בפרויקט אלא משרד התחבורה.

**3.1.4. "שיקולים נוספים- במקרים המתאימים ולאחר שנשקלו המאפיינים הנזכרים בסעיפים לעיל, תוכל הוועדה להתרשם ממאפיינים נוספים, כגון בעלות על תוצרים. ככל שהזכויות על תוצרי הפעילות (תוצאות מחקרים, תוכניות לימוד, פיתוח שירותים וכדומה) הן בבעלות בלעדית של המדינה, פוחתת הזיקה לתמיכות וגובר אפיון המימון כרכישת שירותים במסגרת מיזם משותף ולהיפך"**

כל חומרי המיזם ובהם הצעות הרשויות לקול הקורא, חומרי ימי העיון וההכשרות וכו' יהיו בבעלות משרד התחבורה. כמו כן, הוכח כי המועצה היא הגוף היחיד המשלב את היכולות והניסיון הדרושים לביצוע המיזם ממכלול היבטים (ניסיון במיזמים משותפים עם משרדי ממשלה, ניסיון בביצוע הכשרות כ"א בתחומי קיימות, תכנון ובנייה, מחלקת מחקר ופיתוח פנימית וניסיון בהפקת כנסים ואירועים).

בכבוד רב,

שי קדם

ראש מינהל תכנון ופיתוח תשתיות  
משרד התחבורה והבטיחות בדרכים