

02 יולי 2024
כ"ו סיון תשפ"ד

לכבוד

המציעים בהליך תחרותי מס' 03/2023

מסמך הבהרות מספר 5 הליך תחרותי מספר 03/2023 לקבלת רישיונות להפעלת קווי שירות
בתחבורה הציבורית באוטובוסים באשכול דרום גוש דן

חלק א – שאלות ותשובות

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

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

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 צורה שהיא. השינויים היחידים מהאמור במסמכי ההליך וכן כל הפירושים וההבהרות להם, הינם כמפורט במכתב זה בלבד, ובמכתבי הבהרות נוספים שיצאו מטעם ועדת המכרזים, ככל שיצאו.

האמור במכתב זה אינו משנה או גורע מהאמור במסמכי ההליך אלא אם נאמר בו במפורש אחרת. מכתב זה נשלח לכל המציעים הפוטנציאלים בהליך.

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

לכבוד
משרד התחבורה

הנדון : מכתב הבהרות מספר 5, מכרז קווי שירות אשכול דרום גוש דן אישור קבלת עדכונים.

הנני מאשר בזאת קבלת מכתב מספר 5, המהווה חלק ממסמכי הליך.

תאריך

שם המציע

חתימה

חלק א' - הבהרות והשלמות

מספר שאלה	חלק /נספח במכרז	סעיף	שאלה/הבהרה	תשובה
1.	כללי		לאור אי ההתאמות שעלו מנספח מפרט הקווים אשר הועבר למציעים ביום 30.5.2024, ובהינתן שהמציעים אינם יכולים להשלים את התכנית העסקית בטרם קבלת הבהרות וועדת המכרזים למפת הבסיס לאשכול, וועדת המכרזים מתבקשת לדחות את מועד הגשת ההצעות בשבועיים לפחות.	ראו מענה בחלק ב' להלן.
2.	חלק א'	1.4.1	מתן אפשרות לחברת דן להתמודד במכרז זה פוגעת בעיקרון השוויון שכן היא מעניקה לחברת דן שורה של יתרונות כלכליים ואסטרטגיים אשר עלולים להשפיע על תוצאות המכרז ולהוביל לכך שדן תזכה במכרז, גם אם בכובע עסקי אחר, ותמשיך להפעיל את האשכול. היתרונות המשמעותיים שניתנים לדן הינם: א. בהתחשב בכך שדן תמשיך לפעול בסמוך למרחב הפעילות של האשכול, היא תותיר ברשותה את החניונים אותם היא מפעילה כיום. חניונים אלו ערוכים לקליטת אוטובוסים	השאלה רצופה באי דיוקים. בכל מכרז או הליך תחרותי להפעלת שירותים, באופן טבעי ומובנה קיים יתרון מסוים למפעיל הקיים. כבר נקבע לא אחת בפסיקת בתי המשפט, שאין בכך למנוע מהזכיין הקיים להמשיך ולהתחרות על אותו אשכול. יחד עם זאת הוועדה פועלת לצמצם יתרון, ככל שקיים למינימום. א. חניונים – בניגוד לאמור בשאלה במסגרת ההליך מוקצים לזוכה חניונים תפעוליים על ידי המדינה והיא שמקימה את תשתית החשמל.

<p>הוועדה מציעה לפונה לקרוא בעיון את מסמכי ההליך בנושא.</p> <p>ב. נהגים – כמו בכל הליך תחרותי המפעיל הקיים מעסיק את הנהגים באשכול, אך יחד עם זאת, ככל שהוא לא זוכה בהליך, לרוב חלק לא מבוטל מהנהגים משתחררים מהמפעיל, בין אם אין הוא זקוק להם להפעלה ובין אם הנהג מבקש להמשיך ולעבוד באותו אזור. מעבר לכך, אין כל שוני בשאלת זמינות נהגים, במרחב גיאוגרפי של אשכול, בהליך זה מכל הליך אחר.</p> <p>ג. סעיף ד גם הוא אינו מדויק. המפעיל החדש אינו נדרש לקלוט את הנהגים של דן, אלא ככל שהוא בוחר לקלוט נהג של המפעיל היוצא עליו לשמר לו רק את התנאים הקבועים בסעיף 5.7.4.</p>	<p>ולרישות תשתית חשמל עבור האוטובוסים החשמליים הנדרשים במכרז. המחסור בשטחים ובחניונים באזור גוש דן יחייב את המפעיל החדש להקים חניונים חדשים ולרשת אותם בתשתית חשמל. משמעות הדבר הינה תהליך איתור והרכשה מורכב של חניונים וביצוע השקעות כבדות בתשתית בכלל ובתשתית חשמל בפרט. במצב זה קיים פער משמעותי בין מבנה העלויות של דן לבין מבנה העלויות של מפעיל חדש שיידרש להערכות מן הבסיס.</p> <p>ב. לחברת דן חניונים צמודים לקווי הפעילות של אשכול דרום גוש דן. בהתבסס על ההגדרות הקיימות של קווי האשכול, מרחקי הנסיעה בין החניונים המשמשים את דן קצרים, באופן שמקטין את שיעור הנסיעות הריקות שיידרשו ממנה על מנת לבצע את הפעילות. לעומת זאת, לנוכח מצוקת השטחים והחניונים המאפיינת את גוש דן, יידרש מפעיל חדש לשכור חניונים מרוחקים מתחנות הקצה הקיימות. במצב זה היקף הנסיעות הריקות של מפעיל חדש יהיה גבוהות מאלו של דן. במצב דברים זה מבנה העלויות של מפעיל חדש יהיה נחות מזה של דן. לנוכח האמור מעניק משרד התחבורה ייתרון כלכלי מובנה לדן.</p> <p>ג. לדן זמינות נהגים גבוהה באזור הפעילות של המכרז. לעומת זאת לנוכח המחסור בנהגים, יידרש מפעיל חדש לאתר נהגים מרוחקים ולשאת בעלויות שכר עודפות הנובעות מהשלמת</p>		
--	---	--	--

	<p>שעות ומהעמדת סידורי נסיעה יקרים. מציאות זו יוצרת פערי שכר משמעותיים בין עלות השכר העומדת לנגד עיני דן לעומת עלות השכר שעומדת לנגד עיני מפעיל חדש.</p> <p>ד. המפעיל העתידי נדרש לקלוט את הנהגים של המפעיל הקודם, קרי דן, באותם התנאים. ואולם המשרד אינו מאפשר שקיפות ביחס לנתון זה בטענה שזה מידע מסחרי. במצב הקיים מוענק לחברת דן יתרון בלתי סביר. במצב דברים זה נדרש המציע לבצע אומדן ביחס לעלות הנהגים, במציאות בה מדיניות השכר של דן אינה ברורה ואינה משקפת בהכרח כוחות שוק בסביבה של מחסור חמור בנהגים. כתוצאה מכך עלול המציע לבצע אומדן מוטה כלפי מעלה שייקר את ההצעה ויפגע בסיכוייו לזכות, או לחילופין באומדן חסר אשר עלול להוביל להפחתת ניקוד בהתבסס על שיטת הבחינה שקבע משרד התחבורה, או חמור מכך לגרור אותו בעתיד, ככול שיזכה בהליך להפסדים.</p> <p>מן האמור לעיל עולה שלחברת דן ייתרון מובנה במכרז, ולנוכח מבנה העלויות שלה, אשר מוביל לכך שעלות ההפעלה השוטפת של האשכול הינה נמוכה משמעותית מזה של מפעיל חדש, באפשרותה להציע הצעה כספית גבוהה יותר מזה שאותו יוכל</p>			
--	---	--	--	--

	<p>להציע מפעיל אחר, תוך שרמת הסיכון העסקי שתהיה גלומה בהצעה של דן תהיה נמוכה יותר.</p> <p>בהתחשב בכך, אין מקום לאפשר לדן, בין במישרין ובין בעקיפין לקחת חלק במכרז זה, כפי שהדבר אף עולה מתוכנית התחרות.</p>			
<p>א. אין שינוי במסמכי ההליך. ראו פרוט במסמכי ההליך בין השאר בסעיף 54.2. למען הסר ספק, המשרד רשאי לממש את תוספות השירות בהתאם לשיקול דעתו הבלעדי או לא לממשן כלל.</p> <p>ב. אין שינוי במסמכי ההליך. ראו מענה לשאלות מס' 14, 15, 16 ו-30 במכתב הבהרות מס' 3.</p> <p>ג. אין שינוי במסמכי ההליך. המציעים אינם מחויבים להציע תוספת ק"מ, וככל שהם בוחרים לעשות זאת עליהם לקחת זאת בחשבון במסגרת הצעתם. מימוש תוספות השירות בכל מקרה יהיה בהתאם להחלטת המפקח על התעבורה וועדת המכרזים.</p>	<p>הסעיף קובע כי ככל שהמציע יבחר להציע תוספת ק"מ בהצעתו הכספית, תוספת זו תופחת מסך הק"מ שיבוצע על ידי הזוכה באופן שווה על פני שלוש שנים.</p> <p>מן האמור בסעיף זה עולות מספר סוגיות:</p> <p>א. מה ההגדרה של תוספת ק"מ לעניין סעיף זה? במהלך הפעילות השוטפת כפי שהייתה מקובלת בעבר, ניתנו תוספות שירות אשר באו לידי ביטוי בתוספת ק"מ. תוספת השירות ניתנה בשנה נתונה והיותה תוספת פרמננטית לפעילות.</p> <p>על רקע זה נדרשת הבהרה האם תוספת הק"מ לעניין סעיף זה הינה תוספת נקודתית, חד פעמית, תוספתית, לאותה שנה בה מניח המכרז כי תידרש תוספת, תוספת שעל בסיסה יבוצע חישוב התשלום. לחילופין, האם החישוב לעניין סעיף זה הינה תוספת הק"מ המצטברת שתינתן על ידי המפעיל החל ממועד מתן התוספת הנקודתית ולמשך ייתרת הפעילות של המכרז.</p> <p>ב. עדכון עלות ההפעלה</p>	<p>סעיף 5.5</p>	<p>חלק א'</p>	<p>3.</p>

	<p>עלות ההפעלה לק"מ עומדת על כ-20 ש"ח. בהתבסס על תוספת הק"מ שיוצע במסגרת הליך זה, חישוב ההצעה הכספית יתבסס על העלות לק"מ כאמור.</p> <p>לעומת זאת עדכון עלות ההפעלה כפי שהוא מפורט בסעיף 51.1 למכרז מבוסס על כך שבגין תוספת ק"מ שולית יקבל המפעיל רק 75% מעלות ההפעלה, כפי שהיה נהוג במכרזים קודמים, בהם שיטת קביעת ההצעה הכספית לא נגזרה מתוספת ק"מ.</p> <p>במתכונת החדשה, בה מבקש משרד התחבורה מקדמה על חשבון תוספת ק"מ עתידית, יש לבסס את עלות ההפעלה בגין תוספת ק"מ, ביחס לתוספת הק"מ המוצעת על עלות ההפעלה המלאה, קרי תשלום של 100% עלות הפעלה בגין תוספת ק"מ שולית עד לתקרה של תוספת הק"מ המוצעת.</p> <p>ג. אי ודאות מימונית</p> <p>הסעיף קובע כי המשרד רשאי לנצל את תוספת הק"מ, לפי שיקול דעתו הבלעדי, ולמפעיל לא תהיה טענה ו/או דרישה ו/או תובענה בקשר לכך.</p> <p>במצב הקיים מבקש המשרד כי המפעיל יעניק לו תשלום מראש, בגין תוספת ק"מ שיבוצע על ידו, להערכתו בהתאם לתוכנית העסקית שתוכן על ידו. לעומת זאת המשרד אינו מתחייב כי חרף קבלת התשלום, הוא אכן יאפשר את ביצוע תוספת הק"מ הנדרשת.</p>			
--	---	--	--	--

	<p>מצב דברים זה מעמיק את החשיפה התזרימית של המפעיל ועלול להקשות על קבלת מימון בנקאי או להביא לייקור בלתי צפוי בעלויות המימון לנוכח הגדלת הסיכון העסקי הגלום במכרז.</p>			
<p>אין שינוי במסמכי ההליך. האמור בשאלה אינו משקף את הוראות ההליך הוועדה מפנה את תשומת לב המציעים, בעניין זה בין השאר לסעיף 4.1.2 וסעיף 3.2 בנספח יח'.</p>	<p>הסעיף דן בציון בקרה תפעולי. הסעיף נועד להתחשב "במדדי ציוני הבקרה התפעולית, הניתנים למפעילים קיימים של תחבורה ציבורית באוטובוסים במהלך תקופות הפעלה". חלק מן המפעילים בחרו להקים עבור חלק מן האשכולות המופעלים על ידם מסגרת עסקית נפרדת, משיקולים שונים, הגם שהאשכולות המופרדים מנוהלים ומתופעלים באופן מלא ומרוכז על ידי המפעיל. זוחות הבקרה התקופתיים על פעילות מפעילי התחבורה הציבורית אותם מפרסם משרד התחבורה, מפרטים עבור חלק מן האשכולות ציוני איכות נפרדים לפעילות, בעוד שלחלק מן החברות, אשר אף הן הקימו מסגרת עסקית נפרדת מפרסם המשרד ציון איכות משוקלל למפעיל. במצב הקיים יכול מפעיל לבחור את זהות התאגיד עימו הוא ייגש למכרז, במטרה לנצל הזדמנות נקודתית הנקראת בדרכו, במידה וקיימת שונות בציוני הבקרה התפעולית אותם הוא קיבל בכל אחד מהאשכולות הנפרדים המופעלים על ידו במרוכז. במצב זה הוא יבחר באשכול שקיבל את הציון הגבוה יותר, למרות שרמת איכות השירות האפקטיבית שלו נמוכה יותר.</p>	<p>סעיף 28.4.1</p>	<p>חלק ג'</p>	<p>.4</p>

	<p>על רקע זה, בהתאם להוראות הסעיף ועל מנת להבטיח שוויוניות בין המפעילים, על המשרד להתחשב בציון המשוקלל של כל מפעיל, הנגזרת מכלל ציוני הבקרה שקיבל אותו מפעיל, גם אם חלק מהציונים משויכים לפעילות שהופרדה על ידו משיקולים אחרים למסגרת עסקית נפרדת.</p>			
<p>קווי השירות של אשכול שפירים – ירושלים שויכו לאשכול פרוזדור ירושלים, הפכו חלק בלתי נפרד ואינהרנטי של אשכול זה והאשכול, כאשכול נפרד, חדל מלהתקיים. על כן הבקשה נדחית.</p>	<p>סעיף 28.4.2 אשר עוסק בניסיון המציע בהפעלת שירותי תחבורה ציבורית באוטובוסים קובע כי המציע יהיה זכאי ל-0.25 נקודות עבור כל אשכול אותו הוא מפעיל במועד הגשת הצעה.</p> <p>במסגרת מכרז מס 27/2017 לקבלת רישיונות להפעלת קווי שירות בתחבורה הציבורית באוטובוסים באשכול פרוזדור ירושלים ניתנה אופציה בידי המשרד להעביר לזוכה במכרז את הפעילות של קווי האוטובוס הבינעירוניים המקשרים את חניון שפירים אל ירושלים (אשכול שפירים).</p> <p>בתאריך 13.6.2021 הודיע משרד התחבורה לחברה כי עליה להיערך להפעלת קווי אשכול שפירים החל מראשית חודש ינואר 2022 ולהצטייד.</p> <p>על בסיס ההגדרות של משרד התחבורה ובהתחשב בנפח הפעילות של קווי שפירים ובייחודיות ההפעלה שלו, אנו מבקשים להתייחס לאשכול שפירים כאשכול נפרד בכל הנוגע לאופן חישוב הניקוד של המפעיל לעניין סעיף זה.</p>	<p>סעיף 28.4.2</p>	<p>חלק ג'</p>	<p>5.</p>
<p>מצ"ב נספח מתוקן.</p>	<p>1. קיים חוסר התאמה בין הנתונים המפורטים בנספח 1 לנספח 3. 2. ביחס לקו 144 ישנו פער של למעלה מ-700 מטר בין הנספחים.</p>		<p>נספח ב'</p>	<p>6.</p>

	ישנה חשיבות ליישר את הנתונים על מנת להבטיח התאמה בין המציאות לנתוני ההצעה			
מצ"ב נספח מתוקן.	<p>במסמך הבהרות מספר 3 מיום 30.5.2024 פורסם עדכון של נספח מפרטי הקווים. נראה כי חלה טעות בקובץ שנשלח בנספח 4 (לו"ז). בקו 18019 כיוון 1 חלופת בסיס קיימת שורה ריקה ביום חמישי ונראה כי נשמטה הנסיעה של השעה 10:04 (בעוד שאותה נסיעה של הימים א-ד קיימת). לאור השמטה זו, כמות הנסיעות במפת הבסיס אינה נכונה.</p> <p>וועדת המכרזים מתבקשת לאשר כי הנסיעה האמורה ביום חמישי נשמטה בטעות ובהתאם לעדכן את סעיף 49 למסמכי ההליך כדלקמן: "מפת הבסיס לאשכול" – סך נסיעות וק"מ רכב בשנה בכל קווי האשכול, המסתכם ב – אלפי נסיעות ו 11,765.134 - אלפי ק"מ.</p>	נספח 4	נספח ב'	7.
מצ"ב נספח מתוקן.	<p>במסמך הבהרות מספר 3 מיום 30.5.2024 פורסם עדכון של נספח מפרטי הקווים. נראה כי חלה טעות בקובץ שנשלח בנספח 1. בקו 171 אשר התווסף מהנספח הקודם (מקט קו 12171) מופיע כי אורך המסלול לקו 171 כיוון 1 הוא 22.351 ק"מ וכמות הנסיעות השבועית היא 458. ממכפלת כמות הנסיעות באורך המסלול מתקבלת התוצאה 10,236.758 אך בעמודה "ק"מ רכב שבועי" מופיע המספר 9872.</p> <p>בנוסף, בנספח מופיע כי אורך המסלול לקו 171 כיוון 2 הוא 20.619 ק"מ וכמות הנסיעות השבועית היא 455. ממכפלת כמות</p>	נספח 1	נספח ב'	8.

	הנסיעות באורך המסלול מתקבלת התוצאה 9,381.645 אך בעמודה "ק"מ רכב שבועי" מופיע המספר 9873. לאור האמור, וועדת המכרזים מתבקשת להבהיר מהו סך הק"מ הנכון לקו 171, ומידת הצורך לעדכן את מפת הבסיס לאשכול הקבועה בסעיף 49 למסמכי ההליך.			
מצ"ב נספח מתוקן.	בקו 171 הכפלה של כמות הנסיעות השבועית בק"מ לנסיעה אינה תואמת את סה"כ הקילומטר השבועי. כמות הנסיעות בקו 19 אינה תואמת את כמות הנסיעות בנספח 4 לנספח ב'	נספח ב'	נספח 1'	9.
כיום החלופה מסומנת ב', במכרז שונה ל-#. נספח 3 עודכן בהתאם.	בקו 13146 מופיעה חלופה "#1" בעוד שנספח 3 החלופה היא ב'. נא עדכנו מה החלופה הנכונה	נספח ב'	נספח 1'	10.
נספח 3 קובע, מצורף נספח מעודכן.	בקו 13173, כיוון 1, חלופה # יש פער באורך המסלול לעומת נספח 3.	נספח ב'	נספח 1'	11.
מצ"ב נספח מתוקן.	לא קיימת שעת יציאה בשורה 1208	נספח ב'	נספח 4'	12.
הקו יופעל בשלב ב'.	לנספח ב' שפורסם כקובץ אקסל במסגרת מסמך הבהרות מס' 3 מיום 30.5.2024, נוספה התייחסות לקו 171, חלף קו 228. הועדה מבקשת להבהיר האם קו 171 יופעל החל מהפעימה הראשונה, דהיינו בשלב ההפעלה החלקית או שמא רק בשלב הפעימה השנייה.	נספח ב'		13.
הכוונה לקו 19, מצ"ב נספח מעודכן.	נספח ב' שפורסם כקובץ אקסל במסגרת מסמך הבהרות מס' 3 מיום 30.5.2024, כולל ארבעה גיליונות שכותרתם "נספח 1" עד	נספח ב'		14.

	<p>"נספח 4". מבדיקת הנספחים, עולה כי קיימת סתירה בין כמות הנסיעות השבועיות בקו 18 כיוון 1. בנספח 1 מצוין כי כמות הנסיעות השבועית תעמוד על 535 נסיעות ואילו בנספח 4 מצוין כי כמות הנסיעות השבועית תעמוד על 536 נסיעות. הועדה מתבקשת להבהיר אילו מהנתונים הוא הרלוונטי.</p>			
<ol style="list-style-type: none"> 1. מצ"ב נספח מתוקן. 2. המפרטים נבדקו מול נתוני הרישוי ונמצא כי הפער בין סכימת המרחקים בין תחנות (עמודה K) לבין המרחק המצטבר (עמודה L) קיים גם בנתוני הרישוי. הנושא בבדיקה, לצורך הגשת ההצעה יש להתבסס על המרחק על פי עמודה L מצ"ב נספח מתוקן. 3. אין שינוי במסמכי המכרז. 4. לגבי קו 199- מדובר בקו חדש שאינו קיים כיום אך כלול במכרז ודינו ככל קו חדש. 	<p>קיימים מספר פערים בנוגע לנספח ד' וזאת להלן:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. מצ"ב קובץ מפורט – קיימת אי התאמה בין נספח 1 ל3 בנוגע לקו 146. 2. מצ"ב קובץ הממחיש את הבעיה. קיימת סתירה בנוגע לאורך הקו בין ההגדרה של הקו לבין סיכום המרחקים בין תחנה לתחנה. חשוב לציין מהו אורך הקו בהתבסס על המרחקים בין התחנות. 3. מצ"ב קובץ. אין שלמות של הנתונים הנוגעים לזמני היציאה 4. קו 13 הינו קו בעל מאפיינים בין אזוריים אך הוא מוגדר כקו עירוני. מהירות הנסיעה הממוצעת שלו גבוהה מזו של קו עירוני בתוך המטרופולין. במצב זה עלולה להתעורר סוגיה של חריגה מהמהירות, למרות שניתן לצפות לסטייה במהירות של קו זה ביחס למהירות הממוצעת של הקווים העירוניים. האם נכון להגדירו כקו אזורי? 5. קו 199. נאמר שהקו אמור להתבטל. להבנתנו הוא כבר בוטל ולא מופיע במסמכים. כיצד נכון להתייחס לקו זה. 	נספח ב'		.15

<p>אין שינוי במסמכי ההליך.</p>	<p>בהתאם לסעיף, ציון הבקרה התפעולית יורכב מציון הבקרה האלקטרונית וציון בקרה לאורך מסלול. לא יכללו ציון בקרת תשתיות וסקר שביעות רצון. אין התייחסות בסעיף לניקוד תמריץ (2 נקודות). כיצד מיוחס סעיף זה?</p>	<p>סעיף 2</p>	<p>נספח י"ח</p>	<p>16.</p>
<p>אין שינוי במסמכי ההליך. מרבית המפעילים בענף מפעילים מספר אשכולות שירות. הציון המפעיל משקף את מכלול הפעילות של המפעיל. שיטת הבקרה התפעולית אחידה ומשקפת היטב את טיב השירות בין אם מדובר בקווי BRT או קווי שירות אחרים. מעבר לכך, כאמור, ציון הבקרה מתייחס למכלול הפעילות של המפעיל וכמו שבחישוב ציון הבקרה אין מנטרלים אצל מפעיל מסוים קווים הפועלים בנת"צ או כל קו אחר, כך גם כאן אין הוועדה רואה מקום לעשות כן.</p>	<p>נספח מ"ה להליך התחרותי כולל את ציוני הבקרה התפעולית וסקרי שביעות הרצון של המפעילים השונים. ע"פ המפורט בנספח י"ח להליך התחרותי, ציונים אלו "מהווים מדד אובייקטיבי להערכת ניסיון עבר של מפעילי התחבורה הציבורית, לצורך דירוג הצעותיהם בהליכים התחרותיים החדשים". כלומר, על פי מסמכי ההליך, מטרת המדד היא לתת תמונת מצב אובייקטיבית לגבי טיב השירות המסופק על ידי מפעילים שונים. מטרת השימוש במדד זה במסגרת הליכים תחרותיים, הוא לתמרץ מפעילים לתת שירות מיטבי על מנת לקבל ציון גבוה לזכות ביתרון על פני מפעילים הנותנים שירות פחות טוב. מדדים אלו צריכים להיות שוויוניים ואובייקטיביים ולא להקנות יתרון בלתי הוגן למפעיל מסוים על פני אחרים. לפיכך, מבוקש שלא להתחשב בציון הבקרה התפעולית של חברת סופרבוס בגין הפעלת קווי המטרונית המופעלים בשיטת BRT. הציון של החברה המפעילה את קווי המטרונית בשיטת BRT אינו משקף את טיב השירות שהוא מספק, אלא נגזר באופן חד-חד ערכי מהאופי המיוחד של הקווים והתשתיות התומכות, שהינו</p>		<p>נספח מ"ה/נספח י"ח</p>	<p>17.</p>

	<p>שונה ונבדל מקווים אחרים בישראל – מדובר בהפעלה של 5 קווי שירות המופעלים בנת"צים ייעודיים עם העדפה בצמתים בהם אי הביצוע או איחורים הם נדירים ביותר בשל אופי הקווים.</p> <p>לפיכך, ציון הבקרה התפעולית לחברה המפעילה את המטרונית הוא ציון בעל אופי סוביקטיבי, שאיננו מעיד על רמת השירות של המפעיל אלא על האופי המיוחד של הקווים, ובוודאי שלא מעיד על יכולותיו של המפעיל לתת שירות דומה באשכולות אחרים.</p> <p>שקלול ציונה הכללי של סופרבוס הכולל את ציונה בהפעלת המטרונית מעניק לסופרבוס יתרון לא הוגן על פני מפעילים אחרים ועל כן מבוקש שלא להתחשב בו בשקלול ציון המפעיל של סופרבוס.</p> <p>יצוין כי כאשר נהור הפעילה את קווי המטרונית באמצעות חברת דן בצפון, ציוני המטרונית לא נכללו בחישוב ציוני הבקרה התפעולית של נהור ורק בחציון הראשון של 2022, ממועד תחילת ההפעלה ע"י חברת סופרבוס, חזר המשרד לנקד את ציוני הבקרה התפעולית של קווי המטרונית.</p>			
<p>נשלח תיקון – מכתב מענה מספר 4 לשאלות הבהרה.</p>	<p>דומה כי נפלו שגיאות בחישוב ציוני הבקרה המשוקללים. וועדת המכרזים מתבקשת לבחון את הציונים המשוקללים שפורסמו. כמו כן, נבקש לקבל פירוט מלא של אופן חישוב הציונים המשוקללים ובשים לב לסעיף 3 ב' לנספח י"ח.</p>		<p>נספח מ"ה</p>	<p>18.</p>

<p>א. כן, הקווים שדן אמורה למסור במסגרת ההליך האמור נלקחו בחשבון (קו 118 כאמור לעיל, נרשם בטעות הכוונה לקו 119)</p> <p>ב. יש וודאות הסכמית שדן תעביר את הקווים לזוכה בהליך בתוך תקופת היישום שנקבעה בהליך ולכן כל האמור על ידי השואל אינו רלוונטי.</p> <p>ג. חב' דן באמצעות חברה קשורה שלה רשאית להשתתף בהליך בהתאם לקבוע בתכנית התחרות ולא נפל כל פגם בסעיף 1.4 להליך, גם הבהרת הוועדה ביחס למגבלת הזכייה מבוססת תכנית התחרות החלוטה שפורסמה מזה כבר. (לפרוט נימוקי הוועדה ראה מכתב הבהרות 3).</p> <p>ד. ראה התייחסות להלן.</p> <p>ה. ככל שעל פי הקבוע בסעיף 10.1.13 למכתב הבהרות מס' 3, ימצא שחברת דן חורגת ממגבלות התחרות, אזי באותו מועד יפורסם למציעים, בנוסף להיקף הפעילות הנוסף שיוצא ממנה, פרוט של קווי השירות שיוצאו והמועד הצפוי לפרסום ההליך התחרותי להפעלת קווים אלו או העברתם על ידי המפקח והוועדה להפעלת מפעיל תחרותי.</p>	<p>במסגרת ההערות לתחשיב בסעיף 10.1.8 נכתב כי התחשיב לוקח בחשבון גם קווים שנכללו באשכול גוש דן: 19,73,118,29,38. נספח ב' למכרז המציין את פירוט הקווים קובע כי הקווים נשוא המכרז הינם 19, 73, 29, 38.</p> <p>מכאן עולה לכאורה שארבעה מחמשת הקווים שנלקחו בחשבון בתחשיב הם קווים נשוא המכרז דנן. נבקש הבהרות:</p> <p>א. האם אכן במסגרת התחשיב של חלקה של דן במכרז המטרופולין נלקחו בחשבון קווים שעומדים לתחרות במסגרת המכרז דנן כקווים שדן עומדת לסיים את הפעלתם בתוך שנה (או שלוש שנים)?</p> <p>ב. אם התשובה לשאלה א' היא חיובית, ברי כי במועד הגשת ההצעה אין כל וודאות הסכמית כי דן עומדת לסיים את ההפעלה של קווים אלו בתוך שנה (או שלוש שנים) וכבר מסיבה זו אין להתחשב בהם לצורך התחשיב ואין להשתמש בהם לצורך הפחתת חלקה של חברת דן במכרז המטרופולין.</p>	<p>10.1.8</p>	<p>מסמך הבהרות מספר 3</p>	<p>.19</p>
--	---	---------------	-----------------------------------	------------

<p>ו. כאמור הוועדה פועלת בהתאם לתכנית התחרות ודוחה את המבוקש בשאלה.</p>	<p>יודגש בהקשר זה כי גם וועדת המכרזים הכירה בעיקרון לפיו בדיקת חלקו של המפעיל צריכה להתבצע לפני פרסום ההליך (סעיף 10.1.9 למסמך הבהרות מס' 3). המשמעות היא שאם כתוצאה מאי התחשבות בקווים אלו לצורך הפחתת חלקה של דן במרכז המטרופולין, חלקה של חברת דן במועד פרסום המכרז עולה על 50% (וכך אכן עולה מהטבלה שבסעיף 10.1.8) הרי שעל פי ההוראות הברורות של תכנית התחרות אין לאפשר לחברת דן לגשת למכרז.</p> <p>ג. יודגש כי התוספת שהוסיפה הוועדה לסעיף 1.4 למכרז (במסגרת סעיף 1.1.13 למסמך ההבהרה מס' 3) ולפיה אם יסתבר כי תוצאות המכרז יצביעו על כך שחלקה של דן עולה על 50% היא תידרש לוותר על פעילות אחרת, אינה מרפאה את הפגם שבמתן אפשרות לחברת דן להשתתף במכרז.</p> <p>מושכלות יסוד בדיני המכרזים הן כי דרישות סף צריכות להתקיים במציע במועד הגשת הצעות (ולענייננו הוראות תכנית התחרות קובעות את דרישות הסף לצורך השתתפות חברת דן בהליכים תחרותיים והוועדה אינה יכולה לחרוג מהן).</p> <p>עורך מכרז אינו יכול לאפשר למציע שאינו עומד בדרישות</p>			
---	--	--	--	--

	<p>הסף להשתתף במכרז ולהציע הצעות ולאחר שנחשפו ההצעות לאפשר לאותו מציע להתאים בדיעבד את פעילותו לדרישות הסף.</p> <p>ד. הדברים מקבלים משנה תוקף נוכח העובדה שהקווים נשוא המכרז מהווים נתח משמעותי בתחשיב התחבורה הציבורית במטרופולין דן, בוודאות מעל 2% וזכית דן במכרז תעביר אותה ללא ספק את רף 50%.</p> <p>ה. בנוסף, בתיקון לסעיף 1.4 נקבע כי במידה ויתברר בבדיקה שתערך לפני מועד הגשת ההצעות שבמידה וחברת דן או חברות קשורות לה תזכה בהליך התחרותי וכתוצאה ממימוש הזכיה תחרוג מהמגבלות שבתכנית התחרות, אזי לא יאוחר ממועד תחילת הפעלת האשכול (תחילת הפעימה הראשונה), יהיה עליה לוותר על הפעלת קווי שירות המופעלים על ידה כך שלא תחרוג ממגבלת התחרות.</p> <p>תחילת הפעלת הפעימה הראשונה נקבעה במכרז ל-12 חודשים מהודעת הזכייה. בנוסף, אין כל התייחסות במסמך ההבהרות מס' 3 לאופן בו יוצאו קווי השירות "העודפים" מדן כאשר ברי כי הוצאת קווי שירות פעילים המשיקים לקווי שירות אחרים במרכז המטרופולין</p>			
--	--	--	--	--

	<p>ממפעיל מסוים דורשת היערכות משמעותית בין אם מדובר בהעברת הפעילות לכשיר שני ובין אם בעריכת הליך תחרותי נוסף לצורך בחירת מפעיל חלופי. מדובר בפעולות שיערכו כשנתיים לפחות. אם הוצאת הקווים העודפים היא תנאי לזכייה כעולה מעמדת הוועדה, הרי שתהיה תקופה ארוכה מאוד בה לא יהיה כלל זוכה במכרז וחברת דן תמשיך להפעיל את הקווים בהם היא מחזיקה כיום כאשר חלקה עולה על 50% בניגוד להוראות התכנית.</p> <p>ו. אם ניקח בחשבון את הפיגור העצום בו עומד משרד התחבורה כיום ביישום היעדים הקבועים בתכנית התחרות, נגיע למסקנה הבלתי נמנעת כי מתן היתר לחברת דן להשתתף במכרז לא רק שמנוגד לדיני המכרזים אלא גם משקף התעלמות מוחלטת מהוראות תכנית התחרות.</p> <p>לפיכך מתבקשת הוועדה לחזור בה מהתיקון המוצע לסעיף 1.4.1 ולקבוע כי חברת דן או חברה אחרת בבעלותה לא תהיה רשאית להשתתף בהליך זה נוכח המגבלות של תוכנית התחרות.</p>			
<p>ההסכם יפורסם באתר משרד התחבורה.</p>	<p>במסגרת מטרתה של הוועדה להסיר ספק ולאפשר תחרות בה כל המידע שקוף וברור לכל המציעים (כפי שהצהירה הוועדה בסעיף</p>	<p><u>10.1.11</u></p>	<p>מסמך הבהרות מספר 3</p>	<p>20.</p>

	<p>10.1.12 למסמך הבהרה מס' 3) נבקש לקבל העתק מסכם ההפעלה מפברואר 2022.</p>			
<p>הציטוט מתכנית התחרות אינו מדויק הוועדה מפנה את הפונה לעיין שנית באמור בסעיף המצוטט.</p> <p>סעיף א' – על רקע האמור הבקשה נדחית.</p> <p>סעיף ב' – רשימת הקווים ואופן החישוב פורטו במכתב הבהרות 3. לתשומת לב המציעים בכתב הבהרות 3 נפלה טעות סופר וברשימת קווי דן נרשם ובטעות נכתב קו מס' 118 במקום קו מס' 119.</p> <p>סעיף ג' – הקווים שדן עומדת לסיים את הפעלתם נקבעו בהתאם לקווים שנקבעו בעדכון לתכנית תחרות ומטרופולין תל אביב שפורסם בינואר 2022, שעל בסיסה נחתם הסכם עם חברת דן (ההסכם יפורסם באתר משרד התחבורה).</p>	<p>בסעיף 10.1.7 למסמך הבהרות מס' 3 הוסבר על ידי הוועדה כי "... במסגרת חישוב חלקו של מפעיל בענף נקבע בתוכנית התחרות כי לא יובאו בחשבון קווי שירות שמפעיל עומד לסיים את הפעלתם בתוך שלוש שנים ממועד חישוב חלקו...".</p> <p>אולם סעיף 5.3.3 לתוכנית התחרות קובע כי "במסגרת קביעת חלקו של מפעיל בענף לא יובאו בחשבון קווי שירות שהמפעיל עומד לסיים את הפעלתם בתוך שנה ממועד חישוב חלקו...".</p> <p>א. מתבקשת הבהרה בנושא ותיקון הטעות כך שיתוקן התחשיב שבטבלה הכלולה בסעיף 10.1.8 ויובא בחשבון חלקה של חברת דן במועד הגשת ההצעה למכרז רק קווי שירות שהיא עומדת לסיים בתוך שנה ממועד הגשת ההצעות. נבקש שתפורסם טבלה המתוקנת.</p> <p>ב. מבלי לגרוע מהאמור ובלי קשר לצורך בתיקון הטעות כאמור בסעיף א' לעיל, נבקש פירוט של אותם קווי שירות שחברת דן עומדת לסיים את הפעלתם ואשר נלקחו בחשבון על ידי הוועדה במסגרת התחשיב שבטבלה הכלולה בסעיף 10.1.8, לרבות ציון מועד סיום ההפעלה הצפוי של כל קו.</p>	<p>10.1.7 – 10.1.13</p>	<p>מסמך הבהרות מספר 3</p>	<p>.21</p>

	<p>ג. בנוסף, נבקש הבהרה על בסיס מה נקבע כי דן עומדת לסיים את ההפעלה של אותם קווים כאמור. האם קיים הסכם הפעלה עם חברת דן בנוגע לסיום פעילותה בקווים אלו?</p> <p>יובהר בהקשר זה כי, כפי שציינה הוועדה בסעיף 10.1.10 למסמך הבהרות מס' 3, תכנית התחרות מנחה שיש להביא בחשבון לצורך כך רק קווי שירות שיש וודאות הסכמית שיצאו מפעילות המפעיל להבדיל למשל מקווי שירות שיש תכנון לפרסם הליך תחרותי בגינם במהלך השנה.</p>			
<p>הציון המקסימלי שניתן לקבל עבור רכיב הבקרה האלקטרונית והבקרה לאורך המסלול הוא 74 נקודות (39 עבור ציון הבקרה לאורך המסלול ו-35 עבור הבקרה האלקטרונית). במסגרת מסמך הבהרות מספר 3 הוצגה דוגמה לנרמול הציון ל-100% בהנחה שהציון של הבקרה לאורך המסלול והבקרה האלקטרונית הוא 70 נקודות (35 כ"א).</p>	<p>נפלה טעות סופר בנוסחה. ציון בקרה לאורך מסלול צריך להיות 39 ותו צאת הנוסחה 100.</p>	<p>שאלה 38</p>	<p>מכתב הבהרות מספר 3</p>	<p>.22</p>

חלק ב – עדכונים והבהרות

1. תיקון לנושא המועדים הקובעים להליך

סעיף 12.3 יתעדכן כדלקמן

שעה	תאריך	
עד 18:00	09/06/2024	הגשת שאלות הבהרה
עד 18:00	09/06/2024	הגשת שמות יועצים
עד 12:00	10/07/2024	בחינה מקדמית של נוסח ערבות – הגשה למשרד
עד 10:00 עד 12:00	29/07/2024	הגשת מסמכי ההליך התחרותי
	25/01/2025	תוקף ערבות המכרז

2. תיקון לנושא מפת האשכול והעלות לק"מ

סעיף 49 יתעדכן כדלקמן:

“מפת הבסיס לאשכול” – סך נסיעות וק"מ רכב בשנה בכל קווי האשכול, המסתכם ב – 566.967 אלפי נסיעות ו-11,765.134 אלפי ק"מ.

“עלות לק"מ בבסיס” – מנה המתקבלת מחלוקת עלות הפעלה השנתית בבסיס במפת הבסיס לאשכול, כהגדרתם לעיל. העלות לק"מ בבסיס הינה ממוצע משוקלל של עלויות ההפעלה לק"מ באשכול, לפי תמהיל הק"מ לסוג אוטובוס כמפורט להלן:

מקדם עלות ק"מ ביחס לעלות ק"מ בבסיס	תמהיל ק"מ רכב בבסיס באלפים	סוג האוטובוס
0.9588	8,853.244	אוטובוס עירוני/פרברי- רגיל/חשמלי
1.1250	2,911.890	עירוני מפרקי – רגיל/חשמלי
	11,765.134	סה"כ

3. שמות יועצים מאושרים:

3.1. חברת פקטור בע"מ, ח.פ 513302380.

3.2. חברת עמר רייטר ז'אן שוכטוביץ ושות', ח.פ 557987427.

4. למען הסר ספק במסגרת הבהרה זו פורסמו:
 - 4.1. נספח ב' כקובץ אקסל.
 - 4.2. מענה לפנית מציע בעניין השתתפות חברת דן בהליך.
5. להזכירכם המועד האחרון להגשת שאלות הבהרה והגשת שמות יועצים חלף והסתיים ביום 09.06.2024 לפיכך לא תיעננה שאלות נוספות.

בברכה,

שירלי שמואל
בשם ועדת המכרזים