

1.5.13

לכבוד: גב' אורית קרופ- מבקרת משרד התחבורה

באמצעות מייל kroupp@mot.gov.il , tlunot@mot.gov.il ופקס: 03-9545450

הנדון: חשש לאי סדרים בבקשת פטור ממכרז להתקנת תחנות אוטובוס חדשות

1. לאחרונה פרסמה חברת נת"ע בקשת פטור ממכרז ובקשה להתקשרות מול ספק יחיד - חברת גי.סי. דקו ישראל.
2. מבחינת בקשת ההתקשרות מול ספק יחיד וחוות הדעת המקצועית עולה חשש כי נמסר מידע מוטעה לוועדת המכרזים.
3. בקשת הפטור ממכרז אינה סבירה ואף מעלה חשש לאי סדרים בעצם העלאת הבקשה. הבקשה לוקה בחסר ואף מתעלמת מהעובדות הבאות:
 - 3.1. ספקים פוטנציאליים לביצוע העבודה.
 - 3.2. אי פירוט היקף ההתקשרות ומשך ההתקשרות.
 - 3.3. התעלמות מהליכי תכנון ומכרז שנכתב בחברת נת"ע לפרויקט זה.
 - 3.4. התעלמות מהנחיות משרד התחבורה (סככות המתנה, שילוט סטאטי, שילוט מתחלף).
 - 3.5. מידע שקרי על המצאות פתרון מוצלח ופועל.
 - 3.6. חוסר התייחסות לסוגיות נגישות כפי שנידונות בבית המשפט כנגד חברת גי.סי. דקו.
 - 3.7. התעלמות מסוגיות חוזיות של זיכיון פרסום בערים השכנות.
 - 3.8. מתן פתרון טכני ירוד שאינו לטובת נוסעי הקו המקדים.
 - 3.9. גי.סי.דקו. מפעילה בשנים האחרונות את תחנות האוטובוסים בצורה שפוגעת בנוסעי התחבורה הציבורית ובהוראות החוק ובפרט: אי מתן מידע בסיסי ונאות לנוסע, היעדר הנגשה ראויה, צמצום מקומות הישיבה, חוסר הגנה ראויה מגשם ומשמש, היעדר שיתוף פעולה של החברה עם הרשויות להקצאת חשמל ולוחות מידע בתחנות ועוד.
4. רצ"ב מכתב ההתנגדות של ארגון 15 דקות לפטור ממכרז.
5. לאור הפרטים הללו, אבקשך לבדוק את תהליכי בקשת הפטור ממכרז ותקינותו. אנו קוראים לך ולהנהלת נת"ע לשנות לאלתר החלטה זו ולקיים תהליך מכרזי שמבוסס על צרכי המשתמשים בתחבורה הציבורית, ובראשם מתן מידע סטטי ואלקטרוני, מחסה ראוי מגשם ומשמש, עמידה בתקני והנחיות נגישות, הקצאת מספר מקומות ראוי לישיבה וגמישות לרגולטור ולרשויות בהצבת דרישות נוספות בהמשך.

בברכה,

גיל יעקב,

מנכ"ל 15 דקות – ארגון צרכני תחבורה ציבורית

העתק: מבקר המדינה, השופט בדימוס יוסף שפירא

הנדון: התנגדות לכוונה לבצע התקשרות מול ספק יחיד – חברת ג'י.סי. דקו ישראל בע"מ

א.ג.

קיבלנו בתדהמה את כוונת נת"ע לקיים התקשרות עם ספק יחיד, ג'י.סי.דקו. החברה מפעילה בשנים האחרונות את תחנות האוטובוסים בצורה שפוגעת בנוסעי התחבורה הציבורית ובהוראות החוק ובפרט: אי מתן מידע בסיסי ונאות לנוסע, היעדר הנגשה ראויה, צמצום מקומות הישיבה, חוסר הגנה ראויה מגשם ומשמש, היעדר שיתוף פעולה של החברה עם הרשויות להקצאת חשמל ולוחות מידע בתחנות ועוד. אנו קוראים לך ולהנהלת נת"ע לשנות לאלתר החלטה זו ולקיים תהליך מכרזי שמבוסס על צרכי המשתמשים בתחבורה הציבורית, ובראשם מתן מידע סטטי ואלקטרוני, מחסה ראוי מגשם ומשמש, עמידה בתקני והנחיות נגישות, הקצאת מספר מקומות ראוי לישיבה וגמישות לרגולטור ולרשויות בהצבת דרישות נוספות בהמשך. להלן פרטי ונימוקי התנגדותינו והצעותינו:

1. קיימים **לפחות 3 ספקים** המסוגלים לספק לחברת נת"ע את השירות הנדרש בתנאים הקיימים בחוות הדעת ובהתאם לתקנות חובת המכרזים. הספקים הפוטנציאליים הם:

1.1.1. אי.אם. שגב תעשיות בע"מ

1.1.2. רוט צ. תעשיות בע"מ

1.1.3. כור מתכת בע"מ

2. הסעיף לפיו התבקש הפטור (29) קובע כי מדובר "התקשרות עם מי שלפי זכויות מכוח דין או בהתאם למצב הדברים בפועל הוא היחיד המסוגל לבצע את נושא ההתקשרות (בתקנות אלה – ספק יחיד)", לאחר בחינת קיומם של ספקים לפי תקנה 3א (א').

3. לא ניתן לאשר פטור ממכרז (התקשרות מול ספק יחיד) ללא פירוט היקף ההתקשרות ומשך ההתקשרות. כמו כן לא ברורה מהות ההתקשרות. האם מדובר רק בסככות הכוללות מידע בזמן אמת (כמפורט בסעיף 3' בבקשה) או לכלל רכיבי החשמל והריהוט בתחנה (כולל שילוט סטטי והזנת חשמל למכונות הכרטוס כמפורט בסעיף 1 לבקשה).

4. חברת נת"ע קידמה בשנתיים האחרונות מכרז לריהוט רחוב בתחנה, הכולל את כלל רכיבי התחנה (ריהוט רחוב, תשתית חשמל ותקשורת ובסיסים למערכות הטכנולוגיות). **לא מובן מדוע בוטל הליך מכרזי זה והוחלט להכריז על חברת ג'י סי דקו כספק יחיד.**

5. לעניין הטענה כאילו "רק לחברת JCD ישראל יש כיום פתרון מוצלח ופועל בתחום זה, ורק לחברה זו קיימות תחנות אוטובוס הכוללות שלטי מידע בזמן אמת כחלק אינטגרלי מהתחנה":

5.1. יש להבדיל בין המונח סככה שהינו ריהוט רחוב לבין תחנה שהינו כלל המרחב המשמש לעצירת האוטובוס הכולל מערכות שונות.

5.2. עד לרגע זה אין לחברת גי.סי. דקו אף סככה מותקנת בשטח בהם שלט מידע זמן אמת כחלק מהסככה. ידוע כי התבצע דגם ניסיוני (פילוט) לשילוב זה אולם גם בחברות האחרות (ראה סעיף 1) היו פיילוטם לשילוב זה.

5.3. כאמור לעיל, ביצעה חברת גי.סי. דקו פיילוט לחיבור חשמל לשלט מידע בזמן אמת בת"א עבור חברת דן אשר היתה אמורה לשלב בהם שלטים אלקטרוניים. אולם המחיר שהתבקש על ידי חברת דקו היה יקר בסדרי גודל לעומת מחיר הסככה (עשרות אלפי שקלים) ולכן חברת דן ביצעה **בחסות משרד התחבורה** הליך מכרזי להצבת 250 שלטים עצמאיים סולאריים ונערכת להצבתם באופן נפרד מהסככה.

5.4. למשרד התחבורה קיימות הנחיות לסככות המתנה כמפורט באתר המשרד¹. בעקבות הנחיות אלו קיימות באתר המשרד רשימת סככות מאושרות, עליהם נכתב: **דגמי הסככות המוזכרים מטה מאושרים על ידי משרד התחבורה ועומדים בדרישות של נגישות, תקנות והנחיות לסככות המתנה**. הסככה של חברת גי.סי.דקו המותקנת היום ברחבי העיר ת"א אינה עומדת בהנחיות (מספר מקומות ישיבה וסוגיות נוספות) ואינה מופיעה ברשימה.

5.5. למשרד התחבורה קיימות הנחיות לשילוט סטאטי בתוך סככת המתנה כמפורט באתר המשרד². שלט המידע המוצב היום בסככות של חברת גי.סי. דקו אינו עומד בדרישות המימדים הנדרשות משלט סטאטי. ידוע לנו כי חברת גי.סי.דקו דרשה אלפי שקלים ממשרד התחבורה / חברת דן על מנת להציב שלט מידע סטאטי תקני, ולאור העלות הרבה החליט משרד התחבורה להמתין עם שדרוג שלט המידע. המצב הנוכחי הוא כי מימדי מתקן השלט הקיימים היום בת"א (באחריות עיריית ת"א) והשלטים המוצבים בתוך המתקן (באחריות חברת דן) אינם בהתאם לחוק מרכז מידע (תיקון 98 לתקנות התעבורה) והנחיות משרד התחבורה לשילוט סטאטי.

5.6. הסככות של חברת גי.סי.דקו בת"א עומדות במוקד תביעה ייצוגית לגבי נגישות הסככות. בתביעה נטען כי העירייה אינה עומדת בחובה של הותרת מעבר פנוי ברוחב של 110 ס"מ לפחות לכל אורך תחנות האוטובוס באופן שיאפשר מעבר חופשי על המדרכה לאנשים עם מוגבלות.

5.7. במידה והכוונה היא כי חברת גי.סי. דקו תציב גם את השלטים האלקטרוניים בתוך הסככה (כפי שחברת דקו מבצעת לעיתים רבות ברחבי העולם) ברצוננו להפנות אתכם להנחיות משרד התחבורה באתר המשרד לעניין שלטים בזמן אמת³. לחברת גי.סי. דקו אין שלט מאושר על ידי משרד התחבורה כרגע.

5.8. פרויקט הקו המכין הינו פרויקט עתיר נוסעים (BRT) שהרי הוא שלב ביניים להפעלת הרכבת הקלה ובהתאם לכך הביקושים הרבים לקו. בנוסף הפרויקט מנוהל באגף BRT. בכלל פרויקטי ה-BRT בארץ מוצבות סככות ארוכות, 6-8 מטר. מדובר בפרויקט המטרונות בחיפה ובפרויקט דרך חברון בירושלים. סככות עלו מעניקות רמת שירות גבוה, ומאפשרות את הכנסת רחבת ההערכות לנכה בכסא גלגלים לתוך הסככה. בנוסף סככות אלו

¹ http://he.mot.gov.il/index.php?option=com_content&view=article&id=2389:hsha-a&catid=84:pub-trn-anhayot&Itemid=303

² http://he.mot.gov.il/index.php?option=com_content&view=article&id=2319:pub-trn-silut&catid=84:pub-trn-anhayot&Itemid=303

³ http://he.mot.gov.il/index.php?option=com_content&view=article&id=2241:pub-trn-shilut&catid=84:pub-trn-anhayot&Itemid=303

מאפשרות שטח המתנה גדול יותר למספר הנוסעים הרב ומקומות ישיבה נוספים. סככות ג'י.סי. דקו המותקנות בת"א הם סככות באורך 4 מטר בלבד.

5.9. במידה ויבוצעו שינויים בעיצוב הסככה (כולל התאמה לשלט מידע בזמן אמת) אזי הטענה כאילו "לא יידרש תכנון ועיצוב תחנה חדשה שייקח זמן רב ויצריך משאבים רבים ועשוי אף להביא לאי עמידה בלוח הזמנים הדחוק ממילא להפעלת הקו האדום המכין" מבטלת כיוון שיש לבצע תכנון מחדש, לקבל את אישור הגורמים השונים (משרד התחבורה, יועץ נגישות ועוד), ולבצע הליך פיתוח וייצור אשר ייקח אותו זמן אשר יקח הליך תחרותי תקין והגון לביצוע תחולת העבודה.

6. לעניין הטענה כאילו התחנות מהוות 40% מכלל תחנות הפרויקט וכמו כן "נדרשת אחידות, זאת בין השאר גם בתחנות האוטובוס שיותקנו, ולפיכך ברור כי גם תחנות האוטובוס ברשויות אחרות צריכות להיות מותקנות על ידי JCD ישראל":

6.1. ניתן לדאוג מבחינת העיצוב שהסככות שיוצבו בערים הנוספות (חוץ מת"א) יהיו באותו סגנון עיצובי של התחנות בת"א.

6.2. בביצוע חישוב מספר הסככות בת"א לעומת כלל הפרויקט יש לספור את הסככות החדשות שיוצבו בכל תחנה. הרי לא נדרש להציב סככות חדשות בעיר ת"א במקומות בהם התחנה החדשה מוצבת במקום זהה לתחנה קיימת בו כבר מוצבת סככת דקו.

6.3. כפי שלחברת ג'י.סי. דקו בלעדיות לפרסום ע"ג סככות אוטובוס ברחבי העיר ת"א, לערים הנוספות (רמת גן, בני ברק, פתח תקווה, בת ים) ישנו זכיון פרסום אשר לו חוזה בלעדיות לכלל סככות האוטובוס של רחבי העיר. לא ברור מנוסח הבקשה להתקשרות עם ספק יחיד האם הסככות בערים הנוספות יכללו פרסום, ומי יהיה זכיון הפרסום. לעניין זה יובהר כי אנו מתנגדים להקצאת שטחי פרסום נרחבים הפוגעים בשטחי השירות לנוסעים, כפי שקורה היום בתחנות ג'י.סי.דקו בהקשר למספר המצומצם של מקומות הישיבה והמקום המועט שמוקצה למידע סטטי, כל זאת בשל שטחי פרסום נרחבים מדי בתחנות.

7. לעניין חוזה הרשות לפיתוח למול חברת ג'י.סי. דקו והבלעדיות בעיר ת"א:

7.1. חוזה הזכיון מדבר על סככות הכוללות פרסום. במידה ויוצבו סככות ללא פרסום, אזי לדעתנו אין מניעה מבחינה משפטית להציב סככות אשר יוצרו על ידי ספק אחר, ומלבד שעיצובים יאושר על ידי הגורמים המוסמכים בעיריית ת"א.

7.2. מספר רב של תחנות עובר בתוואי של הרכבת הקלה העתידית (הקו האדום). חוזה הזכיון אינו כולל את תחנות הקו האדום. אי לכך יש לבחון את זכויותיה של חברת ג'י.סי. דקו למול האמור בהסכם לגבי תחנות הרכבת הקלה. יש לזכור כי הקו המכין הינו הסדר תנועה לקראת הפעלת הקו האדום, ומהווה חלק ממנו.

8. לסיכום, מסיבות שפורטו לעיל, אנו מבקשים לבטל לאלתר את הכוונה להתקשר עם חברת ג'י.סי. דקו ללא מכרז כספק יחיד, ולאפשר הליך תחרותי איכותי והגון לבחירת הפתרון האיכותי והאופטימלי לטובת ציבור הנוסעים.

בברכה
גיל יעקב,
מנכ"ל 15 דקות – ארגון צרכני תחבורה ציבורית

העתק: מבקר המדינה, השופט בדימוס יוסף שפירא