



תל אביב
 תל אביב
 תל אביב



רצוננו של אדם
 פבודו גם אם
 הוא מעדיף
 להתחתן
 בקפריסין

ירושלמי פאה דף ג
 עמוד ב
 הקפריסית
 התל אביבי שלנו

ואהבת"א
 ירוח נוסח תל אביב

ואהבת"א
 ירוח נוסח תל אביב

"לא תשנא את
 אחיך בלבבך
 גם אם הוא הרגע
 דפק לך דו"ח"
 ירוח ל"ס המסדיר וזול אדם סגול

98-507-25

אצטרובלוסט
 לפרטום בתנועה
 03-5259933

מכירה
 2012
 03-6038999

03-6825797

מוניות שירות | הרבה יותר משירות



ת"א-יפו מתפתחת תחת עומס תחבורתי

- במטרופולין ת"א-יפו מתבצעים מדי יום כ-6 מיליון נסיעות ממונעות, 80% מהם ברכב פרטי.
- זהו הלב העסקי והפיננסי של מדינת ישראל ובו כ-50% ממקומות העבודה בישראל.
- לת"א-יפו נכנסים כ-500,000 רכבים מדי יום, כחצי מהם של יוממים המועסקים בעיר.
- מדי שנה מתווספים למעלה מ-255,000 רכבים חדשים לכבישי ישראל, רובם למטרופולין.
- האובדן הכלכלי למשק כתוצאה מהגודש בדרכים לשנת 2030 מוערך בכ-40 מיליארד ₪.
- העלייה ברכישה ובשימוש ברכב פרטי בשילוב עם הצפיפות הגבוהה במטרופולין (2,200 נפש לקמ"ר במטרופולין, 8,000 נפש לקמ"ר בעיר עצמה) על תשתית תחבורה ציבורית חסרה מביאים לעומס תחבורתי שרק הולך וגובר.
- הפתרון הוא **MAS (mobility as service)** - פיתוח של תחבורה הציבורית והסעת המונים לצד אמצעים התניידות ציבוריים, שיתופיים ומשלימים.



היצע התחבורה הציבורית המסורתית – האם תואם לצרכים ולביקושים?

תדירות

- תדירות האוטובוסים לא תואמת את העומסים בשעות השיא

זמנים

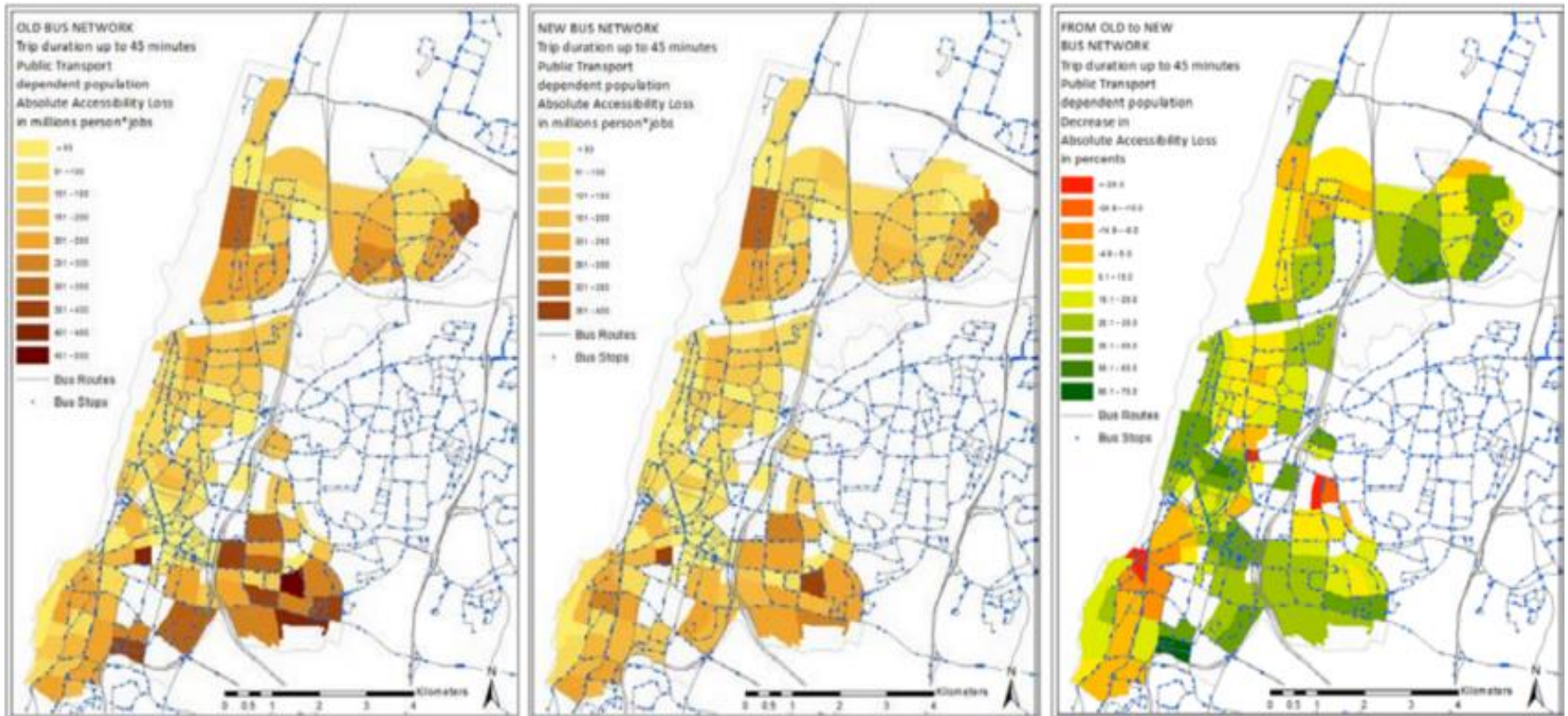
- אין תחבורה ציבורית מסודרת בשבתות, בחגים ובלילות

פריסה גיאוגרפית

- כיסוי התחבורה הציבורית חלקי ואיננו תואם את אזורי הביקוש



היצע התחבורה הציבורית המסורתית בעיר אינו תואם את הביקושים



איור 3: אבדן הנגישות למקומות עבודה למשתמשים בעלי תלות בתחבורה ציבורית, לפני (משמאל) ואחרי (במרכז) הרפורמה באוטובוסים ב-2011. מימין השנוי בנגישות למקומות עבודה כתוצאה מהרפורמה



מוניות שירות = שירות פופולרי ואהוד על תושבי העיר

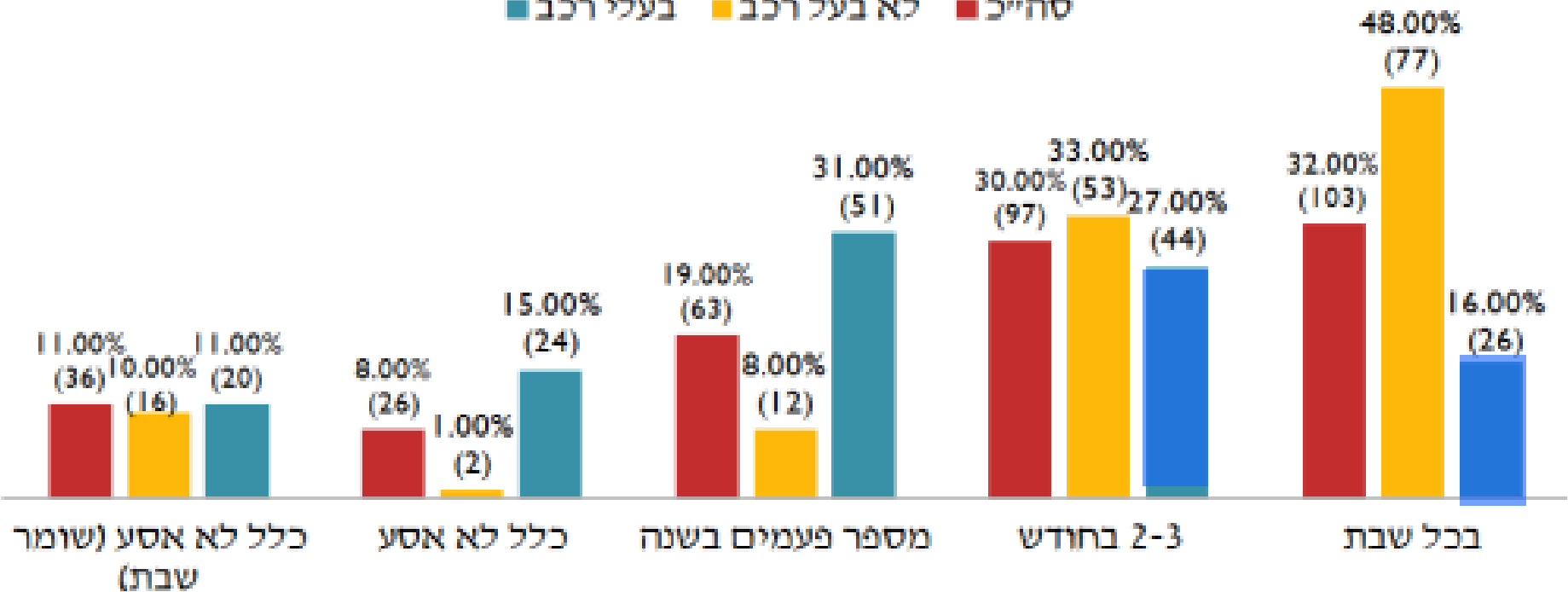
- השירות נתפס כנגיש, נוח וספונטני.
- השירות מהווה מוצר תחבורתי משלים לתחבורה הציבורית המסורתית ומאפשר שירות מורחב גם ביעדים וגם בזמנים.
- השירות מהוות פתרון ייחודי לנסיעה 24/7 ובכך, מותאם לפעילותה של ה"עיר ללא הפסקה".
- השירות פופולרי במיוחד בקרב בני נוער, גמלאים וסטודנטים.
- מוניות השירות מסיעות כ- 300 אלף נוסעים מדי יום – כמות גדולה מזו של רכבת ישראל (% גבוה במרכז).
- אמצעי נוח לשילוביות עם אמצעי תחבורה אחרים ובין-עירוניים ולפתרון "בעיית ה Mile הראשון והאחרון".



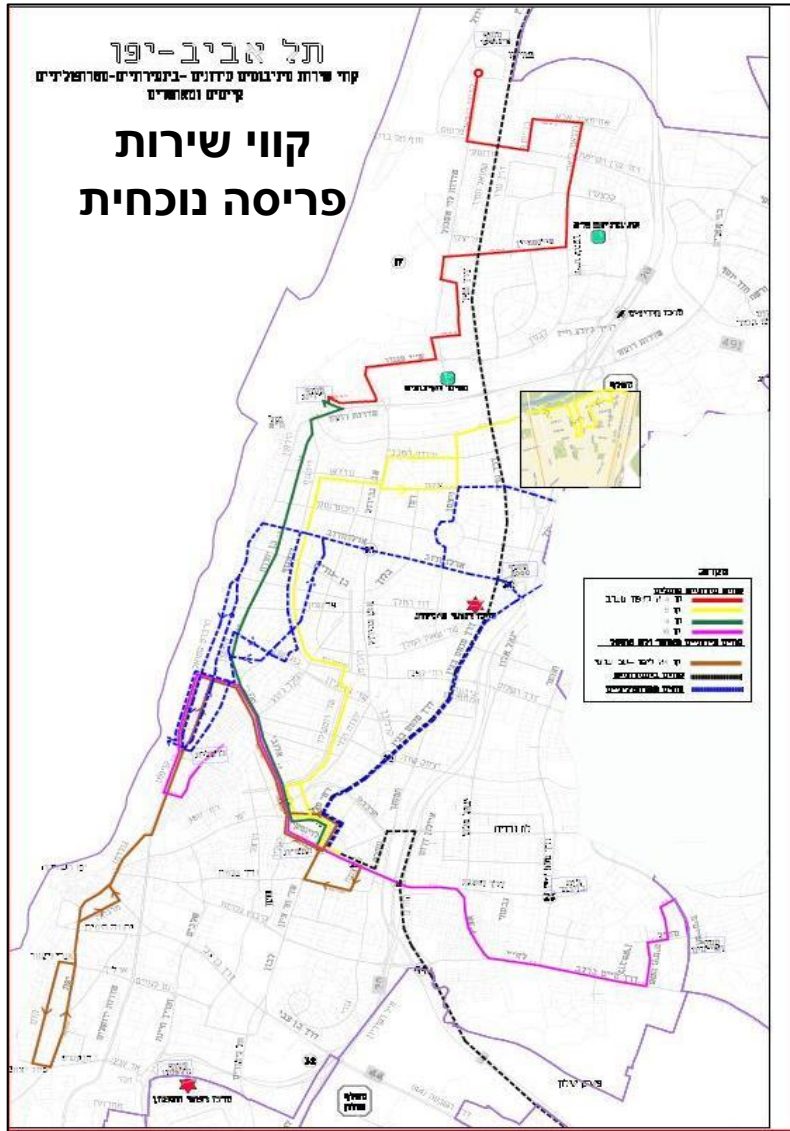
תחבורה ציבורית 24\7 – מנוע לנטישת הרכב הפרטי

בחינת השימוש העתידי בתחבורה ציבורית במידה וזו תופעל בשבת
לפי חלוקה על בעלות על רכב

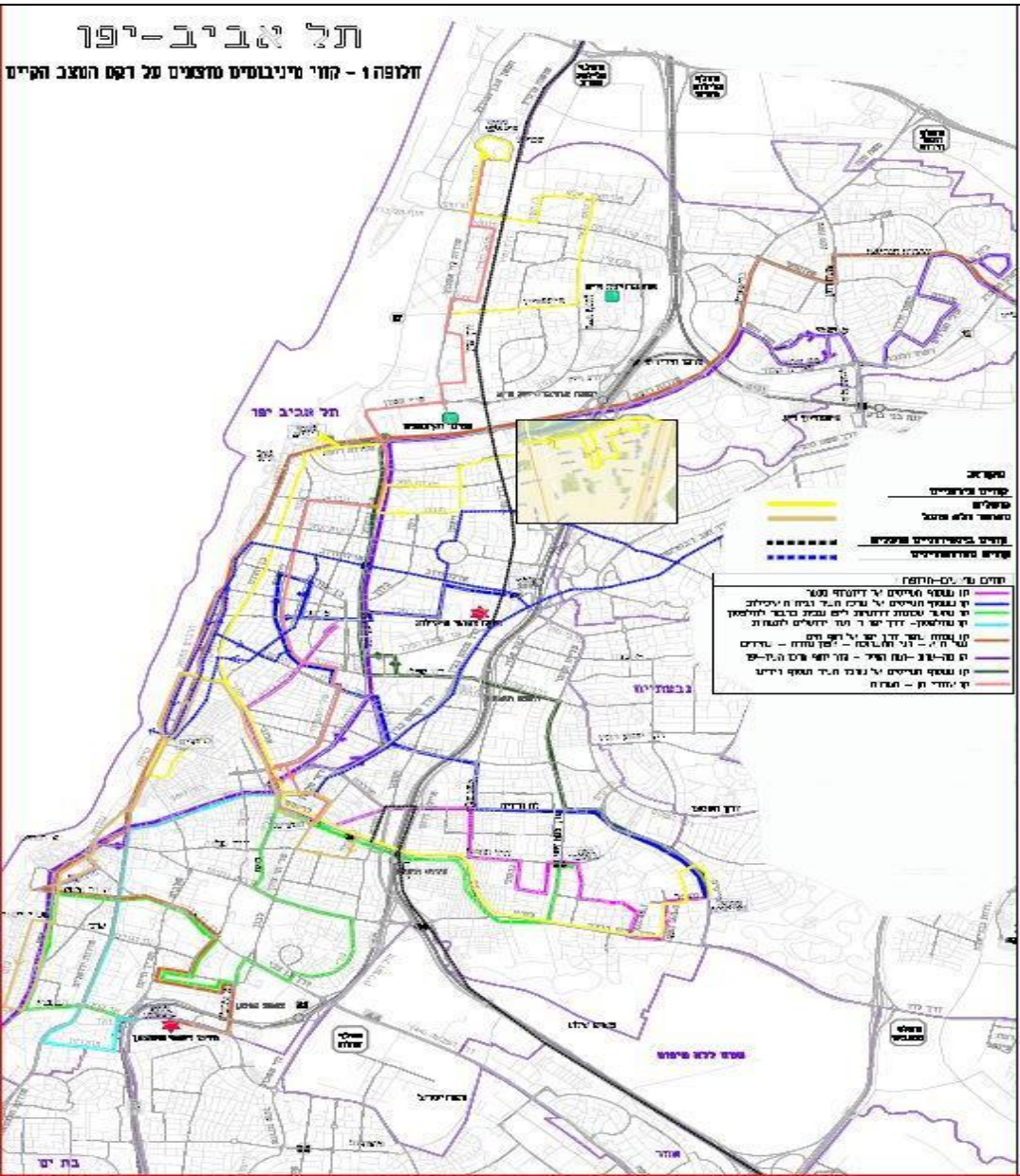
■ סה"כ ■ לא בעל רכב ■ בעלי רכב



ניתן לראות ביקוש גבוה לתחבורה ציבורית בשבת בעיר – בעיקר בקרב אלו אשר לא מחזיקים רכב פרטי



- יש צורך להרחבת פריסת השירות בת"א-יפו פועלים היום 3 קווים עירוניים: 4 (ו4א'), 5 ו16 ועוד 14 קווים בין-עירוניים ומטרופוליניים העוברים בעיר. הרחבת קו 4 ליפו אינה מופעלת.
- הפריסה הקיימת מכסה בקושי את אזור מרכז העיר. העירייה מקבלת בקשות רבות לרשת מוניות השירות מתושבי שכונות בצפון, מזרח ודרום העיר.
- לאורך השנים, הכין אגף התנועה בעירייה הצעות רבות למתווים חדשים לפריסת הקווים בעיר.



חלופה 1 מורחבת (טיומקין) חלופה הכוללת 8 קווי מיניבוסים חדשים

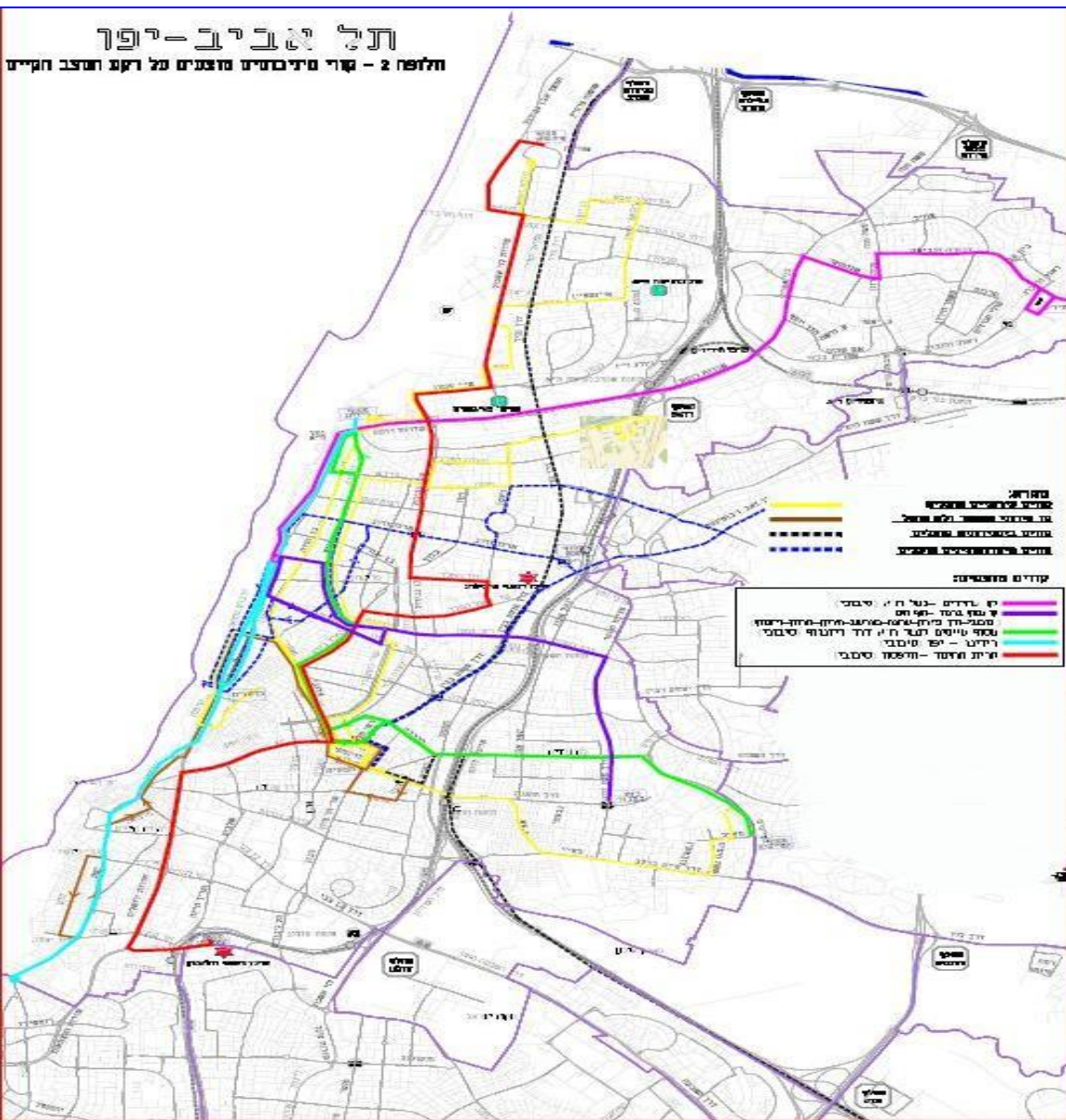
מקרא:

קווי עירוניים פועלים
 מאושר ולא פועל

קווי בינעירוניים פועלים
קווי מטרופוליניים

קווי נדבעים-חלופה 1

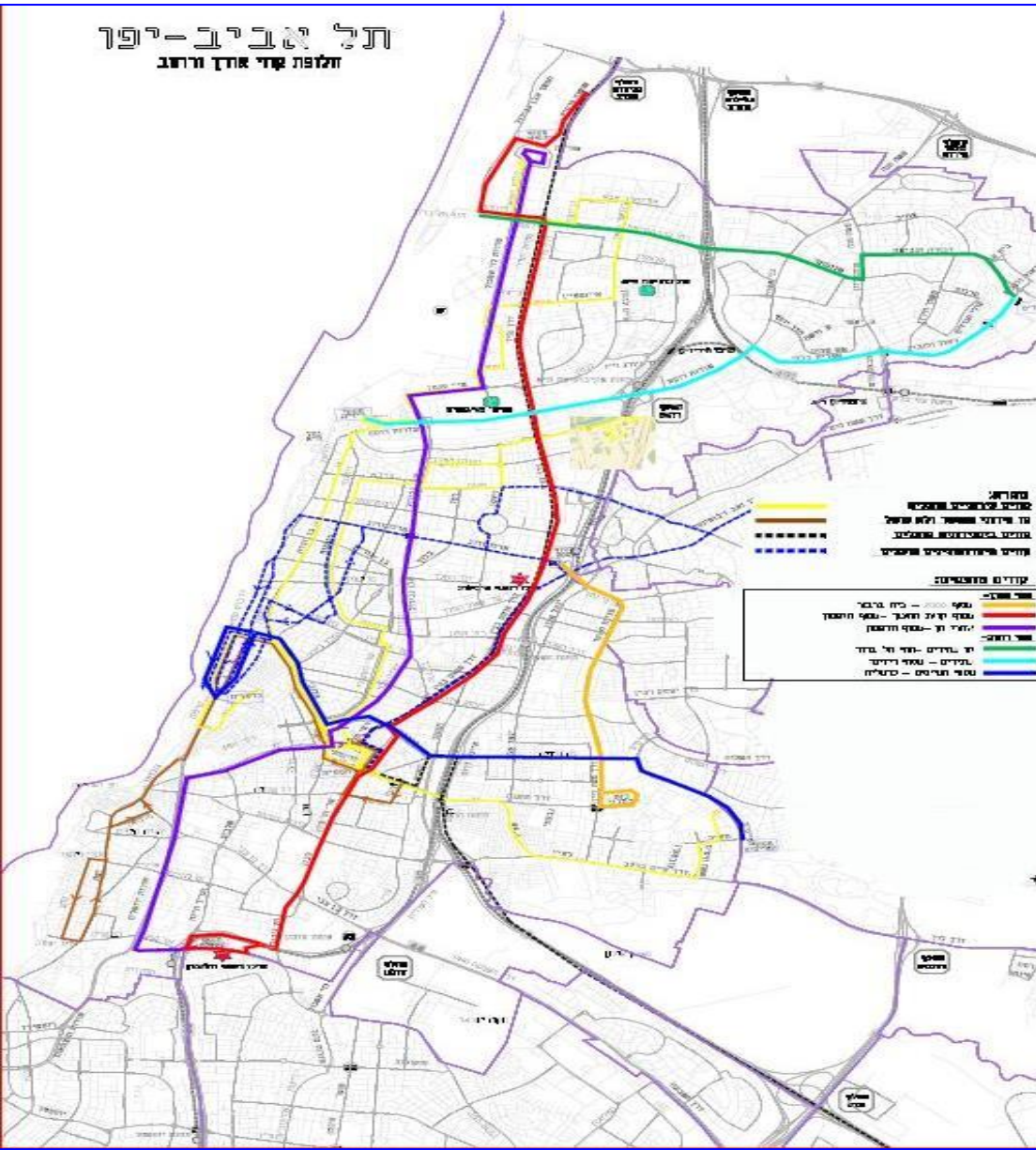
- קו נמסוף הטייסים אל דיזנגוף סנטר
- קו נמסוף הטייסים אל מרכז העיר וביה"ח איכילוב
- קו נקטר שכונות דרומיות ליפו מבית ברבור לווילפסון
- קו נדולפסון- דרך יפו ד' ועד ירושלים לתנח"ת
- קו נמנוה עופר דרך יפו אל חוף הים נגד ת"א - גני התערוכה - יפון נחרח - עתידים
- קו נוה-שרת -רמת החייל - הדר יוסף מרכז העיר-יפו
- קו נמסוף הטייסים אל מרכז העיר נמסוף רידינג
- קו גזרני חן - תנח"ת



חלופה 2 מצומצמת (להבי)
חלופה הכוללת 5 קווי מיניבוסים חדשים

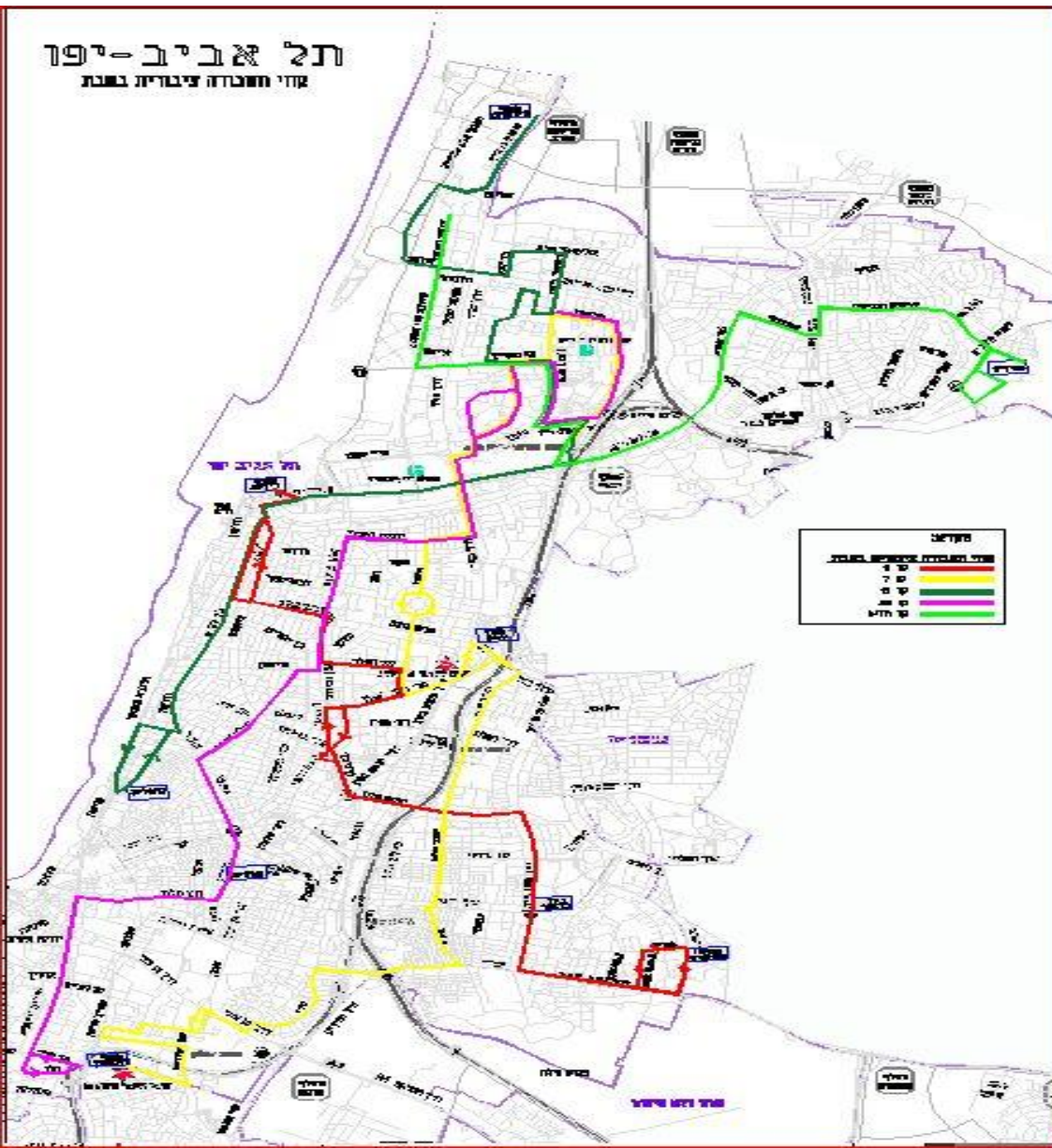
- קו טיפוסיים - נגל ת"א (סיבובי)
- קו טיפוסיים - נגל ת"א (סיבובי)
- קו טיפוסיים - נגל ת"א (סיבובי)
- קו טיפוסיים - נגל ת"א (סיבובי)
- קו טיפוסיים - נגל ת"א (סיבובי)
- קו טיפוסיים - נגל ת"א (סיבובי)

תל אביב-יפו
חלופות קווי אוויר ורוחב



חלופה 3 קווי אוויר ורוחב (להבי)
חלופה הכוללת 6 קווי מיניבוסים חדשים

קווי אוויר -
מסוף 2000 - בית ברבור
מסוף קרית החינוך - מסוף וולפסון
מסוף חן - מסוף וולפסון
קווי רוחב -
קו עתידים - חוף תל ברור
עתידים - מסוף רידינג
מסוף הטוייסים - כרנדית



חלופה 4 הפעלת קווי תח"צ
קיימים (להבי)
 חלופה הכוללת 5 קווי מיניבוסים
 (אחד חדש והאחרים פועלים בימי חול)

סקרא:

קווי תחבורה ציבורית במבט

קו 9	אדום
קו 7	צהוב
קו 13	ירוק
קו 25	סגול
קו חדש	ירוק בהיר



רקע

- **מאז שנת 2006, הקפיא משרד התחבורה את הפעילות בענף מוניות השירות והתחייב לבצע רפורמה מקיפה. עד כה (10 שנים), לא נעשתה פעילות להסדרה כמובטח.**
- **ההקפאה מייבשת את השירות- ענף מוניות השירות כלל מעל 2000 מוניות ב-2006 וכיום עומד על כ-1200 מוניות פעילות. רוב הכלים ישנים ובתחזוקה נמוכה, לא הותר לפתוח קווים חדשים או להרחיב את מספר הרכבים בקווים עתירי ביקוש. לא ניתן מענה טכנולוגי מתקדם לשיפור השירות וכו'.**
- **בחוק ההסדרים הקרוב, נקבעו פרמטרים לרפורמה ללא שיתוף מספיק של הציבור והמפעילים ומבלי להבטיח את רציפות השירות עד ליציאת המכרזים החדשים.**
- **השקת רפורמת התעריפים ברב-קו לצד התחרות עם קווים חדשים (קו 1) ודרדור רמת השירות – יכולה להביא לקריסת השירות.**



רפורמת התעריפים התחבורה הציבורית – "רב-קו"

- **ב- 2016, הושקה "רפורמת התעריפים בתחבורה הציבורית" אשר מאפשרת לנוסעים לעבור בין אמצעי תחבורה ציבורית ללא צורך בכרטיס נוסף של ה"רב-קו". הרפורמה הביאה להוזלה מבורכת של מחירי התח"צ ושיפרה את הקישוריות בין אמצעי תחבורה שונים.**
- **מוניות השירות לא נכללו ברפורמת התעריפים ואינן משולבות במנגנון הסליקה של ה"רב-קו". משתמשים רבים, בעיקר קשישים, חיילים ונוער, מעדיפים שלא לרכוש כרטיס נוסף ועוברים להשתמש באוטובוסים.**
- **אי-הכללתן של מוניות השירות ברפורמת התעריפים פגעה קשות במפעילים. המצב הביא לירידה חדה בשימוש של כ-40%, ולפגיעה בכדאיות הכלכלית של המפעילים.**
- **למרות חיוניותן של מוניות השירות באמצעי משלים, הן אינן מסובסדות על ידי המדינה ואינן כלולות ב"רב-קו".**

חוק ההסדרים

"הזוכה בהליך התחרותי ייבחר בין היתר לפי שקלול בין מחיר הנסיעה הנמוך ביותר ורמת השירות הגבוהה לצרכן". (מתוך טיוטת חוק ההסדרים 2016)

עולה החשש כי הדרישה למחיר נסיעה נמוך תייצר העדפה למתן שירות באזורים "חזקים" בעלי צפיפות גבוהה, ביקושים גבוהים ואוכלוסייה חזקה ותמנע מהתאגידים להציע מחיר נמוך באזורים "חלשים" בעלי ביקושים נמוכים, דלילות אוכלוסין ומצב סוציאקונומי נמוך.

על מנת למנוע מצב זה, יש לייצר פתרונות מתאימים, לדוגמא – בניית אשכולות הפעלה בצורה שתצמיד קו "חזק" עם קו "חלש", שיטה זאת תבטיח תמריץ כלכלי להפעלה גם באזורים דלילי ביקוש.

חוק ההסדרים – נסיעות שיתופיות

**"נסיעה שיתופית תוגדר כנסיעה במונית של מספר נוסעים, ליעד שיבחר כל אחד מהם, בה כל נוסע משלם בנפרד על נסיעתו וייקבע כי במונית שניתן עליה רישיון לנסיעה מיוחדת, כהגדרתה בתקנה 485 לתקנות התעבורה, יינתן גם רישיון לנסיעה שיתופית."
(מתוך טיוטת חוק ההסדרים 2016)**

בחוק ההסדרים הקרוב, לראשונה בישראל, ישנה התייחסות לנסיעות שיתופיות במוניות. עם זאת, בשלב זה מדובר על מוניות "ספיישל" בלבד ואין התייחסות לנסיעות שיתופיות במוניות שירות (בדומה למודל VIA).

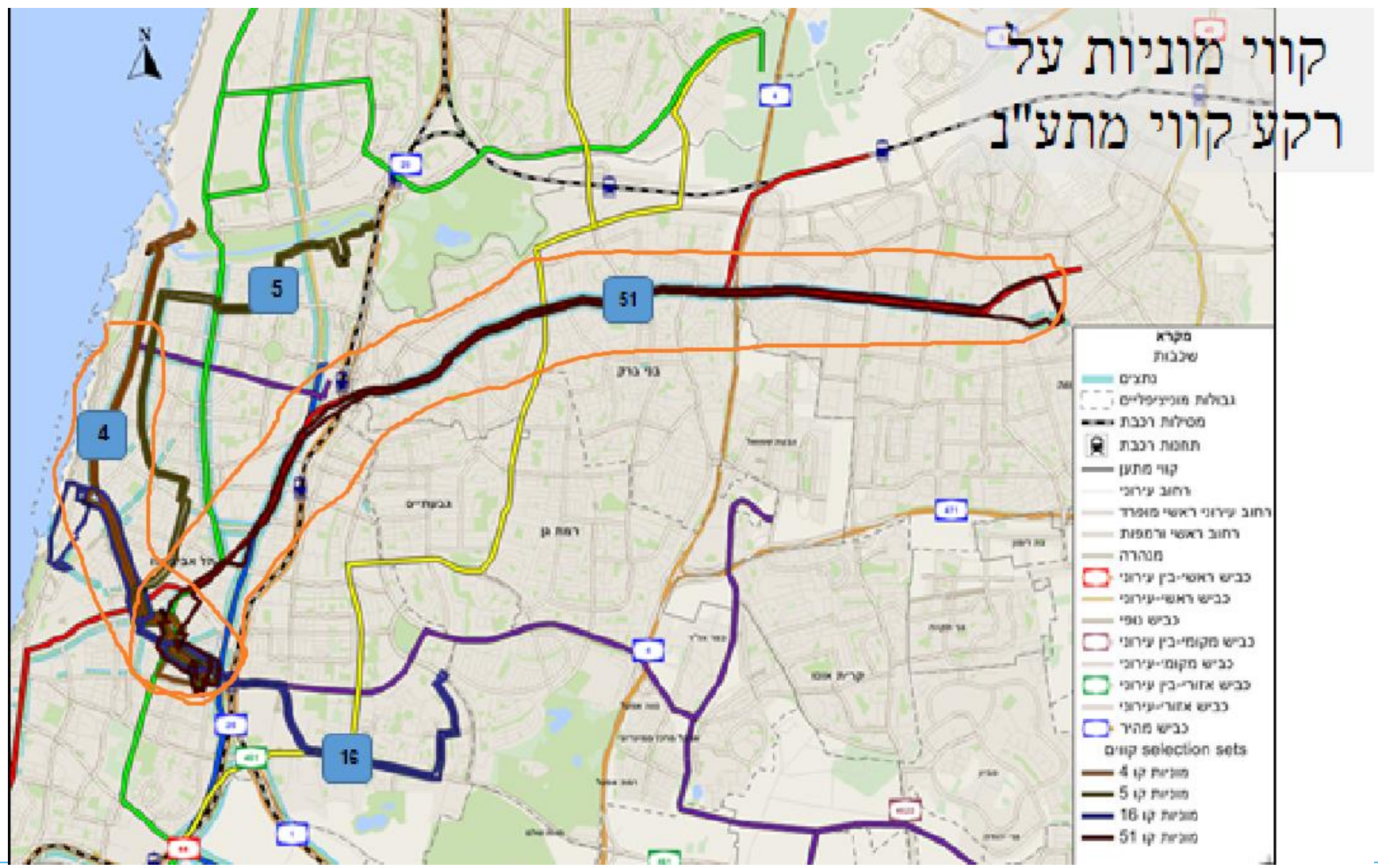
שיתוף נסיעות הינו תחום שמתפתח במהירות מסחררת ואנו עדים לשימוש נרחב בנסיעות שיתופיות בכל רחבי העולם והארץ במודלים שונים – האם מעבר להפעלה במודל שיתופי יהיה חלק מהעתיד של מוניות השירות?



המוניות צריכות להתחדש:

- יש לחדש את כלי הרכב לכלים חדישים, שקטים, לא מזהמים ונגישים לבעלי מוגבלויות.
 - ניתן להגדיל את דגם המונית לרכב בעל 13 מושבים, דבר שייצר עליה ברווחיות.
 - מספר המוניות הפועלות בקו נתון מוגבל ע"י משרד התחבורה, יש לאפשר ניווד של מוניות מקווים לא פעילים לקווים עתירי ביקוש.
 - יצירת אפליקציה ייעודית (דוגמת Moveiti Gett), תסייע להדבקת הפערים הטכנולוגיים הקיימים, תביא להגברת הנגישות והאמינות של השירות וכן, ליכולת ניהול גבוהה יותר של מפעילי המוניות.
- בימים אלו נמצאת בפיתוח אפליקציה ביוזמה משותפת של מפעילי מוניות השירות.**

יש להאריך את פעילותם של קווים אשר פועלים על צירי מתע"נ עד להפעלת הרק"ל





המרה ל"מספר ירוק"

- לאחרונה, הועלתה הצעה להמיר את רישיונות השירות של המפעילים ל"מספרים ירוקים" (רישיון הפעלה למונית "ספיישל") ובכך לפצותם על אובדן ההכנסה כתוצאה מהרפורמה.
- הצעה זו תביא לסגירת קווים רבים, כשהראשונים יהיו הקווים ה"חלשים", המשרתים אוכלוסייה ממעמד סוציו-אקונומי נמוך, ותפגע בצורה משמעותית בנגישות וברמת השירות עבור ציבור הנוסעים.
- מוניות "ספיישל" לא מהוות חלופה אמינה למוניות השירות, במיוחד עבור אוכלוסיות מוחלשות שלא תוכלנה לשאת את המחיר הגבוהה.



הצעות אופרטיביות לשיקום ענף מוניות השירות:

- הארכת תקופת המעבר לבעלי הרישיונות הפעילים עד לכינונה של הרפורמה במקביל (קודם מוסיפים אחר כך משנים).
- הארכת הרישיון של קווים הפועלים על קווי מתע"נ (4+51) עד להפעלת הרכבת הקלה.
- בחינת האפשרות להפעלת מוניות שירות במודל שיתופי.
- הכללת מוניות השירות ב"רב-קו" (ניתן לסבסד בימי חול בלבד על מנת לא לפגוע בסטטוס-קוו).
- הוצאת הרפורמה מחוק ההסדרים וקיום דיון ציבורי פתוח בשיתוף גורמים בעלי עניין וידע (עיריות, ארגוני תחבורה ומשתמשים, אקדמיה וכו') בהליך בניית הרפורמה.
- הרחבת פריסת הקווים על בסיס סקר ביקושים.
- בניית אשכולות ההפעלה בשיטה שתחבר קווים "חזקים" ל"חלשים" על מנת להבטיח את הפעילות גם באזורים דלילי ביקוש.

