

ועדת תחבורה

בראשות סגנית ראש העירייה והממונה על תחום התחבורה, תנועה

ובטיחות - גב' מיטל להבי

התקיימה ביום ראשון ב-08.12.2019, שעה 17.30.

י' בכסלו התש"פ

בניין העירייה, קומה 12

<u>חברי הוועדה</u> <u>מוזמנים ה"ה:</u>	
<u>גב' מיטל להבי - יו"ר הועדה</u>	
סיגל ויצמן	חברת מועצה, מחזיקת תיק הנוער והחדשנות
גיא אלעד	ס.מנ.אגף לשירות לקוחות ותפעול, אגף מחשוב ומ"מ, עיריית תל אביב
טלי לוי	ממלאת מקום, מנהל אגף התנועה, עיריית תל אביב יפו
מיכל מילר	סגנית מנהל אגף תנועה, עיריית תל אביב-יפו
נדב לוי	מנהל היחידה לתחבורה ציבורית, עיריית תל אביב-יפו
נאוה ינובסקי	מנהלת מוקד קבלת קהל, חניה ואכיפה, עיריית תל אביב
עודד רוניק	נציג סיעת מרצ
מיכאל שטיינדלר	נציג סיעת מאמינים
מר אילן ויינר	נציג "הגמלאים"
נטלי נווה	תושבת דרום העיר

תושבת רמת אביב ג	נעמי מחרז
תושבת רמת אביב ג	ענבר קידר ברוך

אחת הבעיות של המרכז הוא נושא ההפעלה בסופי שבוע. המפעילים לא חייבים להפעיל את הקווים בסופי שבוע, וגם אם כן – לא חייבים לעשות את כל המסלול. כך יוצא שהם עובדים רק איפה שמשתלם להם לעבוד ואיפה שיש צפי לנוסעים, וגם אין פיקוח על התדירות. הכל תלוי ברצון המפעיל. בנוסף, יש הגבלה על איסוף נוסעים בחלקים מהמסלול, וכך מונית שיוצאת מרמלה ומגיעה לתל אביב עם מקומות פנויים לא יכולה לאסוף נוסעים בחלק שבתוך תל אביב והשירות נפגע. מוניות השירות היו צריכים להיות הפתרון. שירות חינוכי הוא לא בר קיימא ולא יוכל לשרוד לאורך זמן. הנסיעות חייבות להיות בתשלום ולא להיות תלויות בקופה עירונית שפעם יש בה כסף ופעם אין בה, בהתאם לסדר העדיפויות. זה גם מגביל את השירות רק לרשויות שיש להן קופה כזו ויש בה כסף, ויש רשויות שאין להן אפשרות. זה יוצר עיוות שבו אזורים יקבלו שירות חינוכי על חשבון שירות קיים ואזורים אחרים יישארו לא משורתיים כלל. יש גם בעיה של שירות בתשלום מהדרום (משום שהרשויות מדרום חלשות יותר ולא נכללות במערך) לעומת נסיעות חינוך בצפון העיר, דווקא באזורים שבהם יש אוכלוסייה חזקה יותר.

הקרב הזה לא תם – בכל פעם שאני מדברת על נעים בסופ"ש אני מציינת שזו מערכת אדפטיבית ומותאמת למערך מוניות השירות. ניסינו שלא לפגוע בקווים הקיימים בתכנון של נעים בסופ"ש אבל זה לא היה קל בכלל, ובחלקים מסוימים בלתי אפשרי. אני עובדת עם המפעילים ומכירה את לוחות הזמנים, מקיימת איתם שיח לטובת שירות שיהיה 24/7 ומסייעת ככל יכולתי לפורום מוניות השירות שהתאגד כדי שהדבר הזה יפעל ויפעל כמו שצריך.

נעים בסופ"ש

נעים בסופ"ש הוא קודם כל הישג שלנו – של ראש העיר, רון חולדאי, נדב לוי מנהל היחידה לתחבורה ציבורית, אגף התנועה של העירייה ועוד הרבה מאוד אנשים שעבדו ועובדים כדי לאפשר את הדבר הזה. רמת הניהול והאכפתיות של הצוות שיורד לשטח ובודק ברגליים את השירות היא לא תיאמן. זה חלק מרכזי ממה שגורם למיזם הזה להצליח.

חשוב לומר תמיד: תחבורה יעילה היא מפתח לצדק חברתי – מי שאין לו רישיון, אין לו רכב או אין לו כסף להחזיק אחד, נותר שבוי בבית. הסיפורים שאנחנו שומעים מאז תחילת השירות מרגשים ומחממים את הלב. זה שירות חיוני ולא מותרות, שמאפשר חופש תנועה והתניידות בלי תלות. כל סקר שנעשה בנושא, בעיר ובישראל בכלל, מצא רוב מוחלט בעד הפעלת תחבורה ציבורית בסופי שבוע, גם בקרב אוכלוסייה דתית ומסורתית.

היתרונות של השירות ברורים: אדפטיביות גם בנושא הקווים והמסלולים אבל גם בעניין התדירות, גודל וסוג הכלים, צירוף של ערים נוספות ועוד; המיזם הזה קובע עובדות בשטח בלי לבקש רשות ומשום כך הוא חינוכי כי אסור לנו לגבות כסף על השירות. כדי לגבות כסף צריך אישור ממשרד התחבורה; יצרנו פה שיתוף פעולה מטרופוליני ראשון מסוגו שמניח תשתית לרשות תחבורה מטרופולינית שתוקם בעתיד.

המימון של המיזם הוא משותף – כל עיר משלמת על הקטע שעובר בתחומה בלבד, כאשר בשלב הבא נבחן אפשרויות לגביית תשלום גם כדי שמוניות השירות לא יקרסו וגם כדי שהתחרות עם מוניות השירות תהיה הוגנת.

עם כל עיר שמצטרפת רמת השירות עולה כי נוסף עוד קו בעיר, אבל גם העלות עולה. העובדה שיצאנו לדרך בסוף 2019 אפשרה לנו בחינה של הצרכים ואפשרות להפיק לקחים ומסקנות. בתקציב של 2020 נשריין 12.5 מיליון ₪ בהתאם לצרכים שמתפתחים וכן אנו שוקלים גם הפעלה בערבי חג.

יתרון נוסף הוא הנגישות – כל כלי שלישי מונגש לנכים. ניתן גם לפנות למוקד מראש ולהודיע שנכה ממתין בתחנה ואז הכלי יוצא מוקדם יותר, כדי לא לאחר ולאפשר גם למוגבלים בתנועה לעלות מבלי לפגוע בלוח הזמנים.

כרגע יש 6 קווים, שפועלים מיום שישי בשעה 17:00 ועד צאת השבת. אנחנו לומדים את הביקוש לאט לאט, רואים מתי יש יותר תנועה ומתי פחות. עד כה בשלושה סופי שבוע הופעלו מעל 600 נסיעות, בסופ"ש האחרון כבר היו 680. משתמשים בשירות בין 10,000 ל-12,000 איש בכל סופ"ש. כבר בוצע תגבור של הקווים והחלפה שלהם ממיניבוס לאוטובוס בחלק מהקווים. בתכנון לשנה הבאה הוספת רשויות נוספות, גם במעגלים רחוקים יותר מתל אביב כמו שוהם. אנחנו במו"מ עם המפעילים על המחיר ומנסים לפתור גם את הבעיה של האזור שבין המוצא ובין היעד שמשאיר שטח גדול שלא באחריות אף רשות. משבוע לשבוע משתפרים מיקומי זמן האמת ומערך המידע כולו, והשירות היום מופיע בכל האפליקציות וגם בשפות נוספות. מערך הבקרה על המפעילים גם הוא משתפר.

נפתח כאן חלון הזדמנויות בעקבות הקשר המטרופוליני בין הרשויות, והעיכוב ברפורמה במוניות השירות שחשבנו שתהיה הפתרון. בסוף, הבעיה היא לא התחבורה בתוך תל אביב משום שבתוך העיר יש מגוון אפשרויות ובסך הכל השירות הוא טוב. גם ראש העיר התבטא בעבר שהוא יפעיל תחבורה בשבת כאשר היא תספק גם חיבור לפריפריה. כאשר הצלחנו להביא את הפתרון שמציע את החיבור הזה נפתחה הדלת להפעלת השירות. צריך גם לתת קרדיט לראשי רשויות אחרים כמו הון קובי וכרמל שאמה הכהן שפתחו את הדלת ועשו רעש שהרחיב את השיח בנושא, גם אם הם לא היו ראשונים. השיח והרעש התקשורתי אפשרו לעשות את זה יותר בקלות. צריך גם לומר דבר נוסף – גדולתו של השירות הזה, וגם ההבדל הגדול בינו לבין המיזמים האחרים, זה שכאן מדובר על מערך קווים קבוע, בתדירות גבוהה ושניתן לסמוך עליו. קו שפועל פעם או פעמיים בשבת, ליעד אחד ובלי חיבור לשום מקום אחר – לא יעבוד. אנשים לא יוכלו לסמוך עליו. כדי שאנשים יוכלו לתכנן את החיים ואת לוח הזמנים שלהם בהתאם לתחבורה, חשובה מאוד הקביעות והתדירות. עדיף מיניבוס כל 15 דקות מאשר אוטובוס עם קיבולת גבוהה יותר שעובר כל שעתיים. התדירות יוצרת את הקיבולת.

רשם: יפתח שוע

לנוחיותכם מצורפות שתי המצגות שהוצגו בוועדה.