

6.11.2019

ח' חשוון התש"פ

**סיכום מפגש תחבורה מטרופוליני מ-6.11.2019 - נושא הדין: הרפורמה במוניות השירות + מערך תחבורה בסופי שבוע**

**נוכחים/ות:**

- מיטל להבי, סגנית ראש עיריית תל אביב-יפו, מחזיקת תיק התחבורה
- אבי גרובר, ראש עיריית רמת השרון
- אלי דלל, סגן ראש עיריית נתניה, ממונה על התחבורה
- ירון יעקובי, משנה לראש עיריית קרית אונו
- עילאי הרסגור-הנדין, סגן ראש עיריית כפ"ס, מחזיק תיק התחבורה
- צדוק בן משה, סגן ראש העיר פ"ת
- שמוליק רוטמן, סגן וממלא מקום ראש עיריית יהוד-מונוסון, מחזיק תיק התחבורה
- צחי שריב, מחזיק תיק תחבורה והנדסה, עיריית רמת השרון
- דניאל אייזנברג, חברת מועצה ומחזיקת תיק התחבורה, עיריית הרצליה
- הילה חדד, ראש מנהלת פרויקטים, משרד התחבורה
- אופיר כהן, מנהל הרשות לתחבורה, תנועה וחניה, עיריית תל אביב-יפו
- בני זמיר, מנהל מחלקת תנועה, עיריית רמת גן
- דוד קמחי, מנהל תחבורה ציבורית ואגף תנועה, עיריית פ"ת
- יואל לוי, יועץ לראש עיריית אור יהודה
- מאור יבלונשיק, מנהל מחלקת תיאום ואסטרטגיה, עיריית גבעתיים
- מוטי פנחסי, מנהל מחלקת תחבורה ציבורית, עיריית נתניה
- מלי שדה, מהנדסת תשתיות, עיריית כפר יונה
- ניר איסקוב, עוזר אישי של אלי דלל
- יניב בלייכר, עוזר סגן ראש עיריית כפ"ס
- נדב לוי, מנהל היחידה לתחבורה ציבורית, עיריית תל אביב-יפו
- נורית כספית, יועצת תחבורה, עיריית הוד השרון
- שביט גרינברג, לשכת הדובר, עיריית תל אביב-יפו
- אסנת ניר, כתבת תחבורה, דה מרקר
- אבי גזית, יו"ר מוניות קווי 4-5
- אייל דהרי, מוניות קווי 4-5
- אודי שאשא, מסיעי שאשא
- אורי חי, קווי שירות מוניות חי
- רועי שוורץ, נוע תנוע – תחבורה בשבת
- אווה, נוע תנוע- תחבורה בשבת



## תקציר:

הפורום המטרופוליני עסק בשתי סוגיות מרכזיות: הרפורמה במוניות השירות והפעלת תחבורה בסופי שבוע.

**הרפורמה במוניות השירות:** הרפורמה, שהייתה אמורה להביא לעידן חדש עם אשכולות חדשים ברחבי הארץ, שימוש ברב קו, מוניות היברידיות ופעילות הסופי שבוע ובחגים – נתקלת בבעיות כבר בראשיתה. מגבלה על כמות נוסעים, חוסר נגישות, איסור על העלאת חיילים ואנשי ביטחון, עלות תפעולית גבוהה, חוסר כדאיות כלכלית, קנסות גבוהות המושטות על המפעילים וכיוב' – הן חלק מהגורמים לעיכוב ואף לביטול הסכמים שחתמו מפעילים עם משרד התחבורה. הפורום יפנה לשר התחבורה, בצלאל סמוטריץ, עם ריכוז הבעיות העולות ובבקשה לערוך שינויים והתאמות כך שתתאפשר הפעלתן של מוניות השירות בכלל האשכולות. כמו כן הרשויות יבקשו לדון בסוגיית מוניות השירות כחלק מדיונים על "מהיר לעיר" עם נציגי משרד התחבורה.

**תחבורה בסופי שבוע:** עיריית תל אביב יפו בשיתוף רשויות נוספות במטרופולין יחלו בהפעלתן של מערך תחבורה מטרופוליני, המבוסס על קווים שיתמשקו האחד עם השני, יפעלו בתדירות גבוהה, יאפשרו מעקב בזמן אמת באמצעות אפליקציות ויהיו גמישים ואדפטיביים בהתאם לצרכים וביקושים. עיריית תל אביב יפו פונה לכל הרשויות במטרופולין להצטרף למערך ולהפיץ את המסר של התחבורה בסופי שבוע כדי להביא כמה שיותר שותפים.

## ריכוז משימות:

1. מכתב לשר התחבורה ומשרד התחבורה על מוניות השירות עם חתימות חברי הפורום, בתוספת הנקודות הבאות:

- א. התחרות מול שאר מפעילי התח"צ היא לא הוגנת. משרד התחבורה קבע מראש מחיר נסיעה גבוה יותר, לא תמיד אפשר לנסוע ברב קו, מתוך ה-6.8 ש"ח שעולה הנסיעה נשארים למפעיל 3.5 וזה כולל מע"מ, אם זה ברב קו או במזומן. בעוד כל ההוצאות, שמסתכמות במיליוני ש"ח מושטות על המפעילים.
- ב. הקנסות. שיעור הקנסות שמושת על מפעילי התח"צ ועל מפעילי מוניות השירות הוא זהה. אבל זה לא הוגן כי מיליון שקל בחודש קנסות יכולים לקבור מפעיל של מונית שירות לעומת חברת אוטובוסים שיכולה לעמוד בזה. כדוגמא, על מפעיל קווים 4-5) הושתו מיליון וחצי שקל קנסות בחודש. צריך שתהיה פרופורציה בין ההכנסות לבין הקנסות.
- ג. יש עוד דבר שצריך לשים עליו דגש וזה הפער בין המפעיל שעזב למפעיל שעדיין לא נכנס. למשל בפתח תקווה בקו 66 זה קורה – המפעיל החדש עוד לא נכנס והקיים כבר צמצם את הפעילות. הציבור כאן נפגע. (דוד קמחי, עיריית פ"ת)
- ד. הגדלת כמות המושבים: מה שיכול לעזור זה תקנה של שר התחבורה לטובת הגדלת המקומות במונית. פעם זה היה 7 מקומות, גדלנו ל-10 ואפשר גם יותר. זה יכול מאוד לעזור כדי שנספק פתרון טוב יותר כולל אפשרות להנגשה של חלק ממוניות השירות. (אורי חי, מוניות חי)
- ה. המכתב הקודם הועבר לנציג עיריית פ"ת (דוד קמחי) שביקש להוסיף עוד נקודות (חמוטל)

## משימות נוספות לארגון ותכנון:



2. דיון תח"צ: מפגש של מחזיקי תיקי תחבורה שבו כל אחד יבוא עם המתכנן שלו, נביא את מנהלי הרשות הארצית לתחבורה ציבורית ונעשה דיון על תח"צ מנקודת המבט של השטח.
3. מושב ניהול תנועה בכנס סביבה 2050 שיתקיים ב-17.1. אם יש מישהו מחברי הפורום שרוצה להעלות נושא מסוים שחשוב שיהיה בדיונים שם – מוזמן לעשות זאת.
4. דף קשר לפורום ונפתח קבוצת וואטס-אפ לסגנים ומחזיקי התיקים כדי לשפר את התקשורת בינינו.
5. לנוחיות המשתתפים והמוזמנים לוטה המצגות שהוצגו במפגש.



## פרוטוקול מפורט:

### מצגת מוניות שירות

**מיטל להבי:** בחמש השנים האחרונות היו איתי לא מעט שותפים מכם בדיונים בכנסת כדי לקדם את הרפורמה במוניות השירות, גם נבחר ציבור, ראשי ערים וסגנים, וגם נציגי תאגידים. רצינו לפרוס את המונית בכל הארץ ולהוסיף שימוש ברב קו. נאמרו על זה המון דברים, על היתרונות של התדירות, על היכולת להפעיל אותן גם בסוף השבוע ובשעות הלילה ועל כך שהן מספקות שירות משלים במקומות בהם השירות חלקי ולא תואם את הביקוש. היה לנו חזון שהשירות הזה יהיה הוליסטי, משתלב במערך התחבורה הקיים, חדשני ומחובר לאפליקציות בזמן אמת. דובר גם על מוניות חדשות, היברידיות ונגישות לנכים כפתרון חברתי שמשרת את כולם, גם בסופי שבוע.

יש לסיפור הזה היסטוריה של מאבקים: ב-2005 היה תיקון 64, הייתה מכסה של רישיונות, אחרי שנה החלו דיונים על הסדרת הענף, בין 2014 ל-2016 עליתי לכנסת בכל פעם שהיה דיון רלוונטי כדי להיאבק על הארכת היתר ההפעלה כדי שהן לא יפסיקו לפעול. לקו 16 שעובד היום במזרח העיר, למשל, יש היתר עד 31 בדצמבר 2019, ואף אחד לא יודע מה יקרה אחרי זה. הייתה גם הצעה של עיריית תל אביב להסדרת התחום ולבסוף עברה הצעת החוק ויצאו מכרזי הפעלה חדשים.

זה היה אמור להביא עידן חדש בתחום עם אשכולות חדשים, שימוש ברב-קו ומוניות היברידיות שמחוברות באפליקציית זמן אמת. זה התחיל בבשורה של שני קווים ראשונים – קווים 4 ו-4א', 5 ו-5א' שגם הם לא כולם עובדים כנדרש. היו הרבה תקוות והתברר שלא הכל ורוד, בלשון המעטה. היו הרבה מאד כשלים במכרזים ולא כולם יצאו. המפעילים הם אלה שנושאים בהוצאות על הרכבים כדי להצטייד מחדש, בניגוד לאגד ודן שמקבלות השתתפות בקניית הציוד. אין להם גמישות תפעולית ויכולת להוסיף נסיעות, או אפילו להעלות נוסעים בדרך בקילומטרים האחרונים.

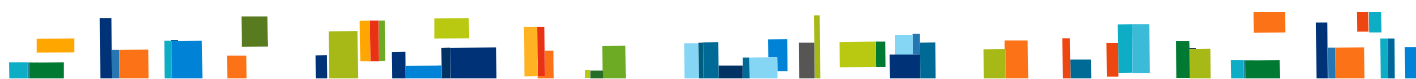
גם הרב קו לא מוטמע עד הסוף. חיילים לא זכאים לנסוע במוניות שירות כפי שהם זכאים בתחבורה הציבורית, אי אפשר לעבור בין מוניות השירות לרכבת עם הרב קו, יש מגבלה על כמות הנוסעים, המוניות לא מונגשות לנכים והבקשה לרכב גדול יותר שיאפשר הנגשה לא נענתה על ידי משרד התחבורה. מתוך 6.8 ש' שעולה נסיעה במונית שירות, נשארים למפעיל 3.5 ש' ויש בה רק 10 נוסעים בכל נסיעה. זה 35 ש' לכל נסיעה וזה כולל מע"מ. בנוסף, אין מספיק נהגים ומשרד התחבורה פנה לנהגים הקיימים והציע להם לעבור להיות נהגי אוטובוס בגלל מצוקת הנהגים בתחום. אין חובה להפעיל בסופ"ש וגם אין חובה להפעיל בסופ"ש את המסלול המלא, זה יוצר מצב שבו המוניות ייסעו רק איפה שמשתלם להן.

רצינו מוניות שירות, האמנו שזה הפתרון האולטימטיבי לסופי שבוע, אבל הרפורמה הזו שחיכינו לה לא רק שלא מתקיימת, אלא שאני מודאגת גם מקריסה של מה שכבר קיים.

קו 2 החדש שכבר היה אמור לעבוד טרם הושק; באשכול השרון המכרז טרם פורסם, לא נבחר מפעיל ואין צפי להפעלה; אשכול תל אביב מזרח אמור להתחיל לעבוד עם מוניות חי, אחרי שהזוכה הראשון במכרז פרש, באפריל 2020; בפתח תקווה נבחר מפעיל וצפי ההפעלה הוא ברבעון הראשון ב-2020. זה אשכול גדול ומשמעותי וחשוב; אשכול בקעת אונו – גם טרם פורסם מכרז ואין צפי הפעלה; אשכול חולון בת-ים נסגר ואמור להתחיל לעבור ברבעון השני של 2020 ע"י מסיעי שאשא; לאשכולות ירושלים-תל אביב ורחובות מרחבי גם טרם נבחר מפעיל. יש כמה קווים היסטוריים שעובדים אבל גם רישיון ההפעלה שלהם יסתיים בסוף 2019; ברמלה-לוד פורסם מכרז ונבחר מפעיל, אבל זו דוגמה למה שתיארתי קודם כאשר המונית שיוצאת מרמלה ונכנסת בקילומטרים האחרונים לתוך תל אביב לא יכולה להעלות שם נוסעים גם אם יש מקום; באשכולות אשדוד ואשקלון גם טרם פורסם מכרז. למעשה ברוב האשכולות החדשים אין מכרזים עדיין, זה ממחיש את הפער בין הציפיות הגדולות שהיו לנו מהרפורמה לבין המציאות, כאשר בינתיים המפעילים הקיימים קורסים ועובדים עם היתרים מוגבלים והחדשים נקלעים לקשיים עקב תנאי המכרזים.

כעת אנחנו רוצים להבין את לוח הזמנים המדויק לפרסום כל המכרזים ועמידה בו, לקיים שיח עם המפעילים לטובת התנעת העניין ועידוד הנסיעה במוניות באמצעות פרסום של הקווים החדשים כדיגתל ובאמצעים אחרים שיש לרשותנו, לסנכרן את השירות החדש עם הקיים ועם השאטל המטרופוליני העתידי ולפנות יחד למשרד התחבורה בעניין המכרזים והתפקוד באופן כללי של המערך. ברור שאם זה ימשיך כך לא יהיו לנו מוניות שירות לאורך זמן.

**אבי גזית:** ראשית, התחרות מול שאר מפעילי התח"צ היא לא הוגנת. משרד התחבורה קבע מראש מחיר נסיעה גבוה יותר, לא תמיד אפשר לנסוע ברב קו, מתוך ה-6.8 ש' שעולה הנסיעה נשארים לנו 3.5 ש' כולל



מע"מ, אם זה ברב קו או במזומן. המימון של כל הציוד והרכבים היה על ידינו, זה עלה סביב 15 מיליון שקל. במתכונת הזו המוניות לא ימשיכו לפעול.

**אייל דהרי:** צריך להוסיף שאנחנו נערכנו למכרזים כנדרש, רכשנו כלים חדשים וציוד ושילבנו את כל המערכות הטכנולוגיות שהיה צריך, והתברר שההוצאות כל כך כבדות שאם לא הייתה חברת אם שתומכת בנו, לא היינו שורדים אפילו חודש.

**אורי חי:** אני זכיתי במכרז של קו 16, ולהפתעתי דווקא אלה שמלינים רצו לקחת לי אותו ולהפעיל אותו כקו 2. זה תמוה מאוד. הזכרת פה שקווי 4/5 א' לא עובדים מספיק, וזו גם אשמת העירייה שמספקת להם הסעות והם לא מסייעים את הנוסעים.

**מיטל להבי:** אני מעדיפה שתנצל את המעמד הזה כדי לדבר עליכם כחבורה אחת. זה לא הפורום המתאים לדבר אחד כנגד השני. אני הושבתי את כולם יחד פה ככוח תומך לרפורמה, המאבקים ביניכם פחות רלוונטיים לדיון כאן.

**אודי שאשא:** אני רוצה לחזק את מה שאבי ואייל אמרו – אם לא נפעל כל המפעילים יחד לשיפור תנאי ההפעלה, מצבנו יהיה רע ולא נשרוד. לגבי שיתוף הפעולה עם הרשויות – עם עיריית תל אביב הוא מצוין, גם עם ראשון לציון. בחולון ובת-ים זה הרבה פחות. לא מדובר פה רק על מספרים. ניגשנו למכרז גם על בסיס שירות בסופי שבוע למשל, אבל אז מתפרסם מכרז להסעות ללא תשלום בסופ"שים, ואחריו מכרז נוסף לשירות כמו באבל. זה לא היה ידוע לנו בעת הגשת המכרז. זה שירות שמתקצב במיליוני שקלים בשנה, בלי תמיכה של משרד התחבורה באגורה אחת שחוקה. בחלק מהמקרים הוא אפילו לוקח מאתנו כסף עבור גביית יתר מהנוסעים. אבל זה לא נכון לתקוף את משרד התחבורה. גם חברות התח"צ ניגשות למכרזים והתנאים שם משתנים תוך כדי תנועה. המצב בעוד שנה ושנתיים יהיה שונה מהיום. ככה זה ונצטרך לעשות התאמות ולהציג את הנתונים יחד בפני משרד התחבורה.

**אלי דלל:** קודם כל צריך לשבח את הפעילות שלך מיטל בנושא. אני עליתי יחד אתך מספר פעמים לכנסת כדי להילחם על כך שהמוניות יקבלו מעמד, ומשרד התחבורה התנגד להמשך השירות של המוניות. מה שמחזיק את נתניה מבחינת שירות פנימי ושירות חיצוני בשבת אלה מוניות השירות. יש לנו בדרך עקיפה שירות שעובד בשבת. כולם מדברים על נושא האוטובוסים בשבת, אבל מאחורי הקלעים, למרות שלא מדברים על זה, יש שירות מוניות מנתניה לערים בסביבה והחשיבות שלהן גדולה. בנתניה יצאו למכרז חדש, חברת שי לי זכתה והחליטה לרדת ממנו. מדובר בחברה רצינית של 100 מוניות, וזה היה בלתי אפשרי מבחינתה. הם מעדיפים לשלם קנס על הפרת מכרז במקום להפעיל את השירות בהפסד. המדינה משחקת משחק לא הוגן. יש בכל עיר מקומות שאוטובוסים לא יכולים להיכנס אליהם והמוניות הן פתרון מעולה. אבל לוקחים חברות גדולות ורציניות ומעמידים תנאים שבהם הן לא יכולות להרוויח. הן מרוויחות משלטי הפרסומת על המוניות ולא מהנסיעות. משרד התחבורה עושה אפליה בין האוטובוסים לבין המוניות: האוטובוסים מקבלים סבסוד במיליוני שקלים ואת מצבן של המוניות מרעים. זה לא הגיוני שבגלל כמה עשרות מיליונים המוניות לא יהיו חלק מהרב קו. בסוף כולם צריכים להתפרנס – גם הנהגים וגם החברות. אין לי שום אינטרס כאן, אלא אני צריך לתת שירות לתושבים שלי, יש עשרות אנשים שעומדים ליד המוניות ומשתמשים בשירות והם מקבלים שירות טוב. השירות כרגע הולך ויורד כי פשוט לא משתלם לחברות. זה הפתרון הכי טוב לתחבורה ציבורית בשבת, לפחות בנתניה.

**אבי גזית:** נקודה נוספת היא נושא הקנסות. שיעור הקנסות שמושת על מפעילי התח"צ ועלינו הוא זהה. אבל זה לא הוגן כי מיליון שקל בחודש קנסות יכולים לקבור מפעיל של מונית שירות לעומת חברת אוטובוסים שיכולה לעמוד בזה. לי יש מיליון וחצי שקל קנסות בחודש. צריך שתהיה פרופורציה בין ההכנסות לבין הקנסות.

**אודי שאשא:** אם רוצים לעשות משהו פרקטי, אז צריך מישהו ממקבלי החלטות שיגיע כאן, השר או מי מטעמו. צריך גורם ממשרד התחבורה שיבוא לכאן.

**דוד קמחי:** יש עוד דבר שצריך לשים עליו דגש וזה הפער בין המפעיל שעזב למפעיל שעדיין לא נכנס. למשל אצלנו בפתח תקווה בקו 66 זה קורה – המפעיל החדש עוד לא נכנס והקיים כבר צמצם את הפעילות. הציבור כאן נפגע.

אני הייתי הרבה שנים מנהל התכנון של חברת קווים, והמסלולים שם בחלק מהקווים לא הגיוניים ולא מחוברים לשטח. מוניות שנוסעות למשל על כביש 471 שאין בו בכלל תחנות במקום להיכנס לשכונות. אני מבין שבמשרד התחבורה קשובים לטענות, אז צריך לדעת איך לפנות אליהם.



**מיטל להבי:** זה עגום מאוד שמהו שחינו לך כל כך הרבה זמן נראה ככה. עליתי לכנסת בשבוע שעבר לדיון במענקי איזון של הרשויות המקומיות, ושם דיברו על תקציבים לתחבורה הציבורית והעבירו עוד 40 מיליון ₪ לבאבל כדי להאריך את הפעילות שלהם עד מאי 2020. עיני לא צרה, ואני רוצה שכולם יעבדו, אבל אנחנו פה כבר 7 שנים עולים לכנסת וצועקים שם שמוניות השירות הן שירות אהוב, פופולרי, האוכלוסייה זקוקה לו והוא גם חי במסגרת הסטטוס קוו – תנו לזה לחיות. אנחנו נוציא מכתב מסודר עם כל ההערות האלה ונעביר אותו בעזרת אלי (דלל) לגורם המתאים במשרד התחבורה, שזה ראש הרשות הארצית לתחבורה ציבורית (אמיר אסרף). אם יש עוד הערות כאלה אתם מוזמנים להעלות אותן.

### **מצגת תחבורה בשבת**

**מיטל להבי:** כשמדברים על תחבורה ציבורית תמיד צריך לזכור שהיא מפתח לצדק חברתי. אמרתי ואמשיך לומר שמקום שאין בו תחבורה ונגישות לתחבורה אין בו שוויון. מדובר בשירות שהוא חיוני ולא מותרות, גם בסוף שבוע. 70% מהציבור בישראל רוצה תחבורה ציבורית בסופי שבוע, 52% מהציבור המסורתי גם כן בעד. יש לתחבורה הציבורית ביקוש מאוד גבוה בקרב אוכלוסיות חלשות והם המשתמשים העיקריים שלה. מדובר פה על מהלך שאנחנו יוזמים כדי לספק לכל תושבי המטרופולין שירות שלא זמין במסגרת התחבורה הציבורית הקיימת שמספקת המדינה. היינו רוצים לייצר מציאות חדשה, כזו שבה אתה יכול לוותר על רכב בבעלותך כל עוד יש לך אלטרנטיבות. יש פה בעיות חניה, עבודות תשתית ואנחנו רוצים לצמצם את השימוש ברכב פרטי. אחת התלונות העיקריות זה שאין איך להתנייד בסופי שבוע. אם לא נרגיל את הציבור הצעיר להתניידות אחרת, הם בסוף יהיו כמונו ויתרגלו לרכב.

היתרונות במתכונת המוצעת הם רבים: גמישות ואדפטיביות – כלומר אם ייכנסו קו שירות לאזור מסוים, הקו שאנחנו מתכננים יוצא החוצה ומפנה את התשומות למקום אחר. אנחנו מספקים מענה משלים והכוונה היא להציע חלופות של תחבורה אלטרנטיבית.

יש לנו מתודולוגיה סדורה של מסלולים שיפעלו על פי ביקוש, בלי לפגוע בצביון השבת בשום מקרה. נעבור רק ברחובות ראשיים ובנוסף לשירות הקיים. המימון הוא משותף לכל הרשויות המקומיות. לא רצינו לממן את זה בכלל, כי הציבור מוכן לשלם כסף עבור השירות וזו תהיה גם תחרות הוגנת עם השירות הקיים. אבל אנחנו כפופים לחוק והוא אומר שאסור לנו לגבות כסף כי אז אנחנו הופכים למפעיל תחבורה ציבורית, ואסור לנו להיות כאלה.

אנחנו מדברים על תדירות קבועה וגבוהה, עם עצירה בתחנות אוטובוס קיימות ואפשרות להחלפה בין הקווים. השירות יהיה עם מיניבוס של 19 מקומות ומונגש, תהיה אפשרות של מידע בזמן אמת ובקרה על התפעול ושביעות הרצון.

**אודי שאשא:** מה הכוונה ללא תשלום בשלב ראשון? מה יהיה בשלב הבא?

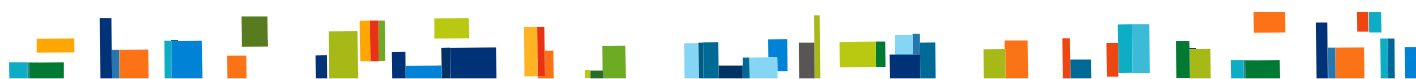
**מיטל להבי:** השלב הבא הוא שינוי החקיקה כאשר הממשלה תקום. יש הצעת חוק שמונחת על שולחן הכנסת שמבקשת לתת לרשויות המקומיות את הסמכות לייצר פתרונות מקומיים בסופי שבוע ולגבות עליהם כסף. הגבייה חשובה כי היא אנחנו פועלים במגבלות תקציב וזה לא מאפשר לנו לפעול באופן שוויוני ובר קיימא לאורך זמן. יש רשויות שיש להם פחות כסף ובאזור שלהן השירות נפגע. אם לא היינו מוגבלים מבחינת גבייה היינו גובים תשלום על פי מה שהמדינה קבעה במכרזים שלה.

חלק מהדרישות של הציבור כאשר אנחנו קוראים לו לוותר על השימוש ברכב זה תחבורה ציבורית בסופי שבוע. אנחנו חייבים לספק פתרונות עכשיו ולא יכולים לחכות. חלק מהפתרון היה אמור להיות מוניות השירות אבל בסופו של יום כרגע זה לא עובד.

**ירון יעקובי:** אנחנו פותחים כאן את הדלת לשימוש בתחבורה ציבורית בשבת. לנו אין הרבה כסף ונשמח להפסיק לסבסד את זה, אבל הבנו שזה חשוב מאוד. ברגע שהמוניות ייכנסו ויתנו פתרון נפסיק את הסבסוד. **צדוק בן משה:** עולה כאן השאלה למה בעצם לא לתת את כל נושא ההפעלה למוניות השירות? בשבת הם יהיו חופשיים, אולי יפסידו קצת ביום חול אבל זה יתקזז וכולם יהיו מרוצים.

**דוד קמחי:** יש להן בעיה של נגישות אבל גם את זה אפשר לפתור עם הוספה של כמה מוניות נגישות של 19 מקומות לכל קו.

**רועי שורץ:** יש בעיה עם הפעלה של הקווים האלה עם מוניות השירות משום שהם פועלים תחת רישיון של משרד התחבורה. הרישיון בעצם קובע שהכול אסור למעט מה שמוגדר בדיוק בתנאי ההפעלה. בעיה נוספת היא שצריך פתרון תחבורה הוליסטי ומוניות של 10 מושבים הן דבר מעולה אבל לא מספיקות בכל מקום כי הביקוש גדול מאוד. צריך כלים גדולים יותר, בהתאם לקווים ולמקומות שהם עוברים בהם.



**אודי שאשא:** אם לומר את האמת, אני הופתעתי לראות כמה העירייה רוצה בהצלחת מוניות השירות ולמעשה אתם התקווה היחידה שלנו כדי שהמיזם יצליח.

**אורי חי:** מה שיכול לעזור זה תקנה של שר התחבורה לטובת הגדלת המקומות במונית. פעם זה היה 7 מקומות, גדלנו ל-10 ואפשר גם יותר. זה יכול מאוד לעזור כדי שנספק פתרון טוב יותר.

**מיטל להבי:** העיקרון אומר שכל עיר משלמת על הקילומטראז' שעובר בתחומה. בסוף ניצור רשת שמצטלבת ומאפשרת מעבר. אני רוצה לציין את שיתוף הפעולה של הרשויות, של גבעתיים ושל אבי גרובר מרמת השרון ששותף גם לראייה הרחבה של הקמת אשכול ערים משותף שינהל את התחבורה במטרופולין, ושל צחי שריב שבקדנציה הזו העלה את השיח ברמה המטרופולינית.

כאן נכנסת האדפטיביות של המערך שאנחנו מציעים. הכוונה שלנו היא להתחיל בכלים של 19 מושבים אבל אם נראה שהביקוש יעלה, אנחנו יכולים לעבור ממיניבוס לאוטובוס. הצעד הבא יכול להיות הגדלת התדירות. אבל הדבר החשוב הוא איך לא מתנגשים עם מוניות השירות הקיימות.

יש גם קווים נוספים שמוצעים. הרצליה ורמת השרון עשו קווים גם בקדנציה הקודמת, בחולון פועלים קווים בימי שישי בלילה. רון קובי עשה את זה ברעש גדול בטבריה ואז הגיע כרמל שאמה, שזה כבר ראש של עירייה גדולה ורצינית עם קואליציה מתפקדת ותקציבים, והרים את השיח בנושא. על כך שמור לו קרדיט גדול.

### דיון פנימי – נבחרים ונציגי רשויות

**מיטל להבי:** אני רוצה לקבל החלטות אופרטיביות, בנוסף להחלטה להוציא את המכתב לאמיר אסרף, עם כמה שיותר חתימות של נציגי הרשויות במטרופולין. אני מבקשת גם שכל אחד מכם יעביר את המסר של התחבורה בסופי שבוע הלאה כדי להביא עוד שותפים למיזם הזה.

**אלי דלל:** יש לכם את כל התמיכה מנתניה ואנחנו נצטרף ונעשה כל מה שצריך לקדם את הנושא. בנושא האוטובוסים בשבת יש לנו בעיות קואליציוניות, אבל בנושא ההסעות העירוניות ומוניות השירות יש לנו עמדה ברורה בעד. יש שירות טוב שאנחנו רוצים לשמור עליו במסגרת הסטטוס קוו, ולצרף את הזכיינים שייכנסו לנעליים של מי שפועל היום.

**עילאי הרסגור-הנדין:** אני באופן אישי תומך ביוזמה של קווי הסופ"ש ואעשה הכל כדי שעיריית כפר סבא תצטרף ליוזמה. לגבי מוניות שירות זה מאבק ארוך שנים שמיטל מובילה בעקביות. אני רואה שבכפר סבא הכל עובר סביבנו, אין לנו אפשרות להתנייד מחוץ לעיר בסופי שבוע כי גם מוניות שירות אין. אנחנו נמצאים לקראת סוף גיבוש תכנית התח"צ במסגרת תכנית מהיר לעיר, ורואים את החורים שיש בנושא תחבורת האוטובוסים, יש מקומות שאי אפשר להכניס אליהם אוטובוסים או שהביקוש נמוך ולשם מתאימות מוניות שירות. זה מאוד נחוץ וחיוני. זה מחדל שאין אפילו תאריך ליציאה לדרך של המכרז לאשכול השרון. גם התכנון נעשה בלי ששאלו אותנו ובלי ששיתפו אותנו פעולה. אין כנסת פעילה שאפשר להעלות מולה את הבעיות. חבל שלא הגיעה נציגות ממשד התחבורה שהיא בעלת סמכות בעניין הזה.

**הילה חדד:** אני לא חושבת שיש דלת פתוחה כמו של השר סמוטריץ'. מי שרוצה להגיע אליו מצליח. הוא מתפקד ורוצה ללמוד.

**אלי דלל:** אכן יש לשר תדמית מסוימת, אבל הדלת שלו פתוחה ואין מה להשוות לתקופת שר כץ. הוא חוזר אלי כשאני פונה, אפשר לפנות אליו תמיד והוא קשוב. הוא חכם ויודע לפתור בעיות ונכנס לפרטים לעומקם.

**נורית כספית:** בנו רשת קווי מוניות שירות. איך הן משתלבות עם הרה-ארגון של התח"צ במסגרת תכנית מהיר לעיר?

**הילה חדד:** בכל עיר שאליה נכנסת תכנית מהיר לעיר, עושים חשיבה מחודשת של התפעול ולא רק של התשתית. אם יש לעיר בקשות אחרות לשינויים, אנחנו מקשיבים ואפשר בהחלט לדבר על התכנון והתפעול. אין כאן קיבעון. בהחלט אני מסכימה שצריך לבחון גם את מוניות השירות בדיונים על מהיר לעיר. אתם צריכים לבקש ולהתעקש לשים את זה על השולחן במסגרת הדיונים.

**דניאל אייזנברג:** אנחנו עובדים עכשיו על השלב הראשון של מהיר לעיר בהרצליה ואני עובדת על תכנית תפעולית חדשה של התח"צ, ומוניות השירות לא נכנסות לדיונים לצערי. פניתי לגורמים המקצועיים במשרד התחבורה ושם הציעו לי מסלול של מונית בין נתניה להרצליה שלא משרת את תושבי הרצליה. אין היום קו מוניות שמתוכנן לתושבי הרצליה. מהיר לעיר לא נותן מענה בנושא הזה.

**צדוק בן משה:** כשפונים למשרד התחבורה צריך לעשות את זה בצורה מקצועית. במשך שנים לא קיבלנו ממשרד התחבורה כלום כיוון שהגענו לא מוכנים. כאשר עשינו עבודה מקצועית ובאנו עם רעיונות חדשניים, אחרי שבוצעו סקרים ונאספו נתונים, קיבלנו את מה שביקשנו.



**הילה חדד:** אמרתי את זה בהרבה פורומים – אין מצב שפנו אלי ולקולגות שלי מבלי לקבל מענה. אין לאף אחד רצון ליישם את מהיר לעיר בצורה לא טובה. אנחנו רוצים לעשות את זה בצורה הכי טובה שאפשר וכמובן שרוצים שמוניות השירות ישלמו את התכנית. זה אינטרס של כולם. אם משהו לא עובד, הנכונות והרצון לתקן קיימים. צריך לשים את הדברים על השולחן, תתקשו לקבל תשובות. לא נתעלם מכם.

**דניאל אייזנברג:** יש לי רק דברים טובים לומר על תכנית מהיר לעיר, אנחנו בונים תכנית תפעולית חדשה מצוינת, אבל צריך לשלב בה את מונות השירות.

**דוד קמחי:** בשנה האחרונה נבחר ראש עיר חדש בפ"ת. העיר נמצאת באתגר עצום עקב עבודות הקו האדום ובתוך כל זה הצלחנו להעלות את השימוש בתח"צ בפ"ת. בקו 64 ממזרח העיר לתל אביב רשמנו גידול של 25% בכמות הנוסעים רק בשנה האחרונה בגלל שינוי שעשינו בקו. כאשר מתכננים נכון ויודעים לתת מענה לציבור יש הצלחה והציבור רוצה לעבור לתח"צ. גם באזורי התעסוקה עשינו מיפוי צרכים מול התושבים. כאשר המתכנן קשוב לשטח – רואים תוצאות. חיברנו שכונות שלמות לאזורי התעסוקה וראינו עלייה של 300% בכמות הנוסעים. הציבור רוצה אמינות, זמינות ונסיעה אטרקטיבית. כשיש את כל אלה הציבור עובר לתח"צ. גם בקו 20 עשינו שינוי. הוא תוכנן לעבור בדרך אם המושבות העמוסה שבה לוקח לו 40 דקות לעבור 2 ק"מ. משרד התחבורה הבין שהמתכנן שגה אבל תכנן את זה ככה משום שכדי לקבל נת"צ במקום מסוים צריך להעביר מספר מינימלי של קווים שיעברו בו. הזזנו את הקו לנת"צ ז'בוטינסקי ומאז הוא עובד מעולה – הורדנו מזמן הנסיעה 45 דקות ונוספו 100 אלף נוסעים. זה קו שמגיע עד קניון רמת אביב. יש שיתוף פעולה מצוין שלנו עם משרד התחבורה. השלב הבא זה להתאגד ולהעלות דרישות משותפות. כשמתכננים נכון התקציבים קיימים.

**ירון יעקובי:** יש גם את הדוגמה של קו 56 שמתמלא מאוד מוקדם. דיברנו עם חברת קווים והם טענו שמשרד התחבורה לא מאשר להעלות תדירות.

**הילה חדד:** אתה צריך לדבר עם משרד התחבורה ישירות. למפעיל אין סמכות לכך.

**מיטל להבי:** אנחנו ניצור מפגש של מחזיקי תיקי תחבורה שבו כל אחד יבוא עם המתכנן שלו, נביא את מנהלי הרשות הארצית לתחבורה ציבורית ונעשה דיון על תח"צ מנקודת המבט של השטח.

**הילה חדד:** בחלק מהקווים במהיר לעיר שינינו את הדרישות לנת"צ כי הבנו שזה עובד הפוך – הקווים באים בעקבות הנת"צ.

הדבר הבא שאנחנו מייצרים עכשיו זה אופציות לניהול התנועה. כלומר, איך על אותו שטח שהוא מוגבל אנחנו מעבירים יותר משתמשי דרך, לא משנה על באיזה אופן. בנינו תכנית טכנולוגית שתנהל את המערכת על השטח הנתון. אין פה גבולות, כי את הרמזור לא מעניין אם הוא נמצא ברמת גן, תל אביב או פתח תקווה. רואים את זה במטרופולין חיפה שנמצא במקום הרבה יותר טוב מבחינת ניהול התנועה, בגלל שיתוף פעולה בין הרשויות. הפורום הזה צריך להיות המוביל והדוחף של הדבר הזה ולהניח בצד סוגיות פוליטיות וסוגיות של אגו לטובת כולם.

**מיטל להבי:** יש את כנס סביבה 2050 ב-17.1. קיבלנו שם אולם כדי להרים כמה מושבים לנבחרי ציבור. אם זה מקובל עליכם ניקח את הנושא של ניהול תנועה ונהפוך אותו לאחד המושבים שם. אם יש מישהו שרוצה להעלות נושא מסוים שחשוב שיהיה בדיונים שם – מוזמן לעשות זאת.

אנחנו ניצור גם דף קשר לפורום ונפתח קבוצת וואטס-אפ לסגנים ומחזיקי התיקים כדי לשפר את התקשורת בינינו. לגבי הרשת המטרופולינית בסופ"ש – כרגע יצאנו לדרך 4 עיריות. יש עוד 4 בדיאלוג מתקדם אתנו. יש רגישויות שונות ומובנות בערים השונות והרבה כבוד לאחר. אני לא משתפת פעולה אם אופוזיציות בערים כדי לנגח רשויות. זו לא הכוונה. ככל שיהיו יותר רשויות האפשרות שזה יצליח תהיה טובה יותר. צריך להגיע למצב שזה פועל לפחות שנה ובמהלך השנה הזו להגיע למצב שאפשר לגבות תשלום שתהיה כדאיות שווה למונית שירות להפעיל את הקווים. תעבירו את המסר, כל אחד לרשות שלו. יש כאן מערך מאוד רציני עם בקרה מקצועית, ייעוץ משפטי, פרסום ומיתוג וכל עיר שתצטרף מוסיפה כוח לאחרות שכבר נמצאות שם.

ב כ ב ו ד ר ב ,



להבי מיטל

סגנית ראש העירייה  
לתחבורה, בינוי ותשתיות  
עיריית תל-אביב יפו





העתקים:

נוכחים

מוטי ששון-ראש עיריית חולון  
רן קוניק- ראש עיריית גבעתיים  
משה פדלון- ראש עיריית הרצליה  
ישראל גל- ראש עיריית קריית אונו  
אמיר כוכבי- ראש עיריית הוד השרון  
יוסי ברודני- ראש עיריית גבעת שמואל  
יעלה מקליס- ראש עיריית יהוד-מונסון  
ליאת שוחט-ראש עיריית אור יהודה  
שושי כחלון כידור- ראש עיריית כפר יונה  
איתן פטיגור-ראש מועצת שוהם  
ליעד אילני- סגן ראש עיריית רמת גן  
איציק אבשלומוב- משנה לראש עיריית ראשון לציון  
עומר שכטר- סגן ראש עיריית ראש העין  
ניר קריסטל- סגן ראש עיריית רעננה  
יעל עבוד ברזילי- סגנית ראש עיריית הוד השרון  
יהודה הרוש- סגן ראש עיריית בת ים  
אילן בן סעדון- סגן ראש עיריית מודיעין-מכבים-רעות  
רמי סקליטר- מחזיק תיק תחבורה עיריית רחובות  
איתן עטיה- מנכ"ל פורום ה- 15

לוטה:

1. מצגת מוניות שירות
2. מצגת שאתל מטרופוליני בסופי שבוע

