



ועדת תחבורה, בינוי ותשתיות בנושא תחבורה ציבורית 24/7



ועדת תחבורה, בינוי ותשתיות בראשות מיטל להבי 06.05.15



מצב קיים

קווים בין עירוניים

קווים עירוניים

פתח תקווה

נתניה

רמלה

לוד

טבריה

חיפה

אום אל פאחם

בית שמש

ירושלים

רחובות

באר שבע

אשקלון

אשדוד

תחנה מרכזית – רידינג (4)
תחנה מרכזית – קאנטרי דקל (5)
יפו-אוניברסיטה (4א')
מסוף הטייסים - כרמלית (16)





בקשות למשרד התחבורה

ד' באדר א', התשע"ד
4 פבר 2014
סימוכין : 04644614

י"ג בשבט, התשעה
2 פברואר 2015
סימוכין : 14096015

י"ד בסיון, התשע"ד
12 יוני 2014
סימוכין : 24228614

לכבוד משרד התחבורה
ח"כ ישראל כ"ץ
משרד התחבורה
ירושלים

הנדון : הפעלת תחבורה ציבורית 24/7

אני פונה אלייך מתוקף תפקידי כסגנית ראש העירייה ומחזיקת תיק התחבורה בת"א-יפו. נוכח העובדה כי מזה משרד התחבורה חותר לקדם תחבורה בת קיימא, וזו מבוססת במפורש גם על הפעלה רצופה, כדי לשרת באמת את הצרכים החיוניים של המשתמשים בה, אני מבקשת לפעול בשיתוף על מנת לאפשר הפעלה של קווי שירות ציבוריים ואו תחבורה ציבורית ברציפות 24 שעות ביממה- 7 ימים בשבוע.

כידוע על-פי מדיניות של תחבורה בת קיימא, רק הפעלה רצופה יכולה לגרום להיותה של התחבורה הציבורית תחליף אמיתי לרכב פרטי. לפיכך, תחבורה ציבורית 24/7 מקדמת תפיסה של צדק סביבתי והינה חלק ממדיניות לפיתוח בר קיימא ולצמצום אי השוויון במרחב, קל וחומר מי שידם אינה משגת להחזיק רכב פרטי ומשוועים לבשורה שתאפשר להם חופש תנועה גם בשבת וחג למקומות נופש ופנאי, ביקור קרובים או להבדיל לביקור חולים וקבלת שירותי רפואה.

ועדת תחבורה, בינוי ותשתיות בראשות מיטל להבי 06.05.15

יד),
יפן, אני
טות
וי
וויר שכולנו
ס לאחרונה
אובדן שעות
ההבעיה רק

תקנות התעבורה

פרק שני: רישוי שיחתי אוטובוסים

385. לא יפעיל אדם שירות, לא ימשיך בהפעלתו ולא יסיע באוטובוס, למעט אוטובוס זעיר פרטי, אלא לפי רשיון מאת הרשות שניתן לפי חלק זה, ובהתאם לתנאי הרשיון.

386. אלה סוגי הרשיונות לענין חלק זה:

רשיון קו — רשיון להפעלת קו שירות;

רשיון מיוחד — רשיון להסיע באוטובוס ציבורי בתנאים מיוחדים בין בשירות ובין שלא בשירות;

רשיון סיור — רשיון להסיע בשירות בתנאים מיוחדים לשם סיור;

רשיון פרטי — רשיון להסיע באוטובוס ציבורי שיעמוד כולו לרשות המזמין בתשלום סכום כולל בעד השימוש בו;

הפעלת שירות
לפי רשיון
תקי' (מס' 4)*
תשנ"ג-1993
סוגי רשיונות

386. (א) הרשות לא תיתן רשיון קו להפעלת אוטובוס ציבורי בימי מנוחה אלא בקו שירות

(1) המשרת נוסעים לבית חולים;

(2) המשרת נוסעים לישוב ספר;

(3) המשרת נוסעים לישובים שתושביהם אינם יהודים;

(4) שהוא חיוני, לדעת הרשות, מבחינת בטחון הציבור;

(5) שהוא חיוני, לדעת הרשות, מבחינת קיום שירותי תחבורה ציבורית.

הגבלת הפעלה
של קו שירות
בימי מנוחה
תקי' (מס' 2)*
תשנ"ב-1991

להפעלתו הרצופה ביום המנוחה החל בשעה 13.00 של ערב יום המנוחה.

387. בקשה לרשיון תוגש לרשות.

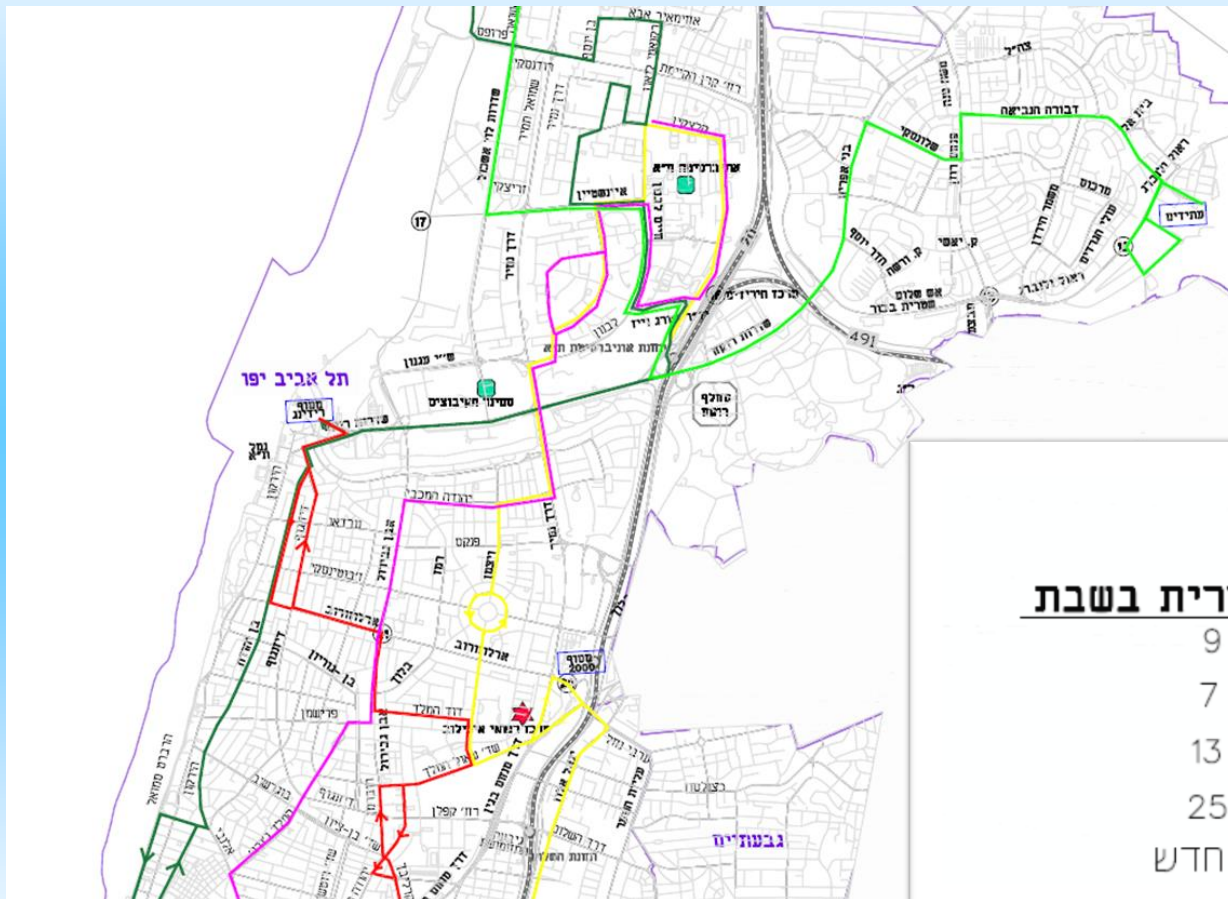
בקשה לרשיון

388. לא יעביר בעל רשיון את רשיונו לאחר ולא ירשה לאחר להפעיל רכב על פי הרשיון, אלא

העברת רשיון

מסלולי קווי שירות מוצעים

ועדת תחבורה, בינוי ותשתיות בראשות מיטל להבי 06.05.15



מקרא:

קווי תחבורה ציבורית בשבת

קו 9	
קו 7	
קו 13	
קו 25	
קו חדש	





תודעה ציבורית

תחבורה ציבורית בשבת **ליאת לבנת**

חולדאי צריך להרים את הכפפה

❖ **בתי החולים הציבוריים איכילוב (תל אביב) וולפסון (חולון) והפרטי אסותא (תל אביב) הם יעד נסיעה חשוב למשפחות של מאושפדים בשבתות בהן בידוע אין תחבורה ציבורית. נסיעה במונית פרטית כותל אביב לחולון תעלה בשבתות 70-80 שקל. גם נסיעה בתוך תל אביב מלב העיר לאסותא תעלה כ-50 שקל. בהנחה שהמשפחות והמבקרים משתמשים פעמיים במוניות, גם כדי לשוב לביתם ולא להמתין לתחבורה ציבורית בצאת השבת, המחיר יוכפל — ומדובר בנטל כספי משמעותי.**

ב-13 באפריל נחשף ב-TheMarker על ידי אבי בראלי כי לפי סעיף 386 (א) לתקנות התעבורה, רשאי משרד התחבורה להעניק רישיון לתחבורה ציבורית בימי מנוחה אם, בין היתר, הקו משרת נוסעים לבתי חולים. מיטל להבי, סגניתו של ראש עיריית תל אביב רון חולדאי, פנתה באמצע 2014 לשר התחבורה ישראל כ"ץ בבקשה לאשר תחבורה ציבורית במוניות שירות או אוטובוסים לבתי החולים הנזכרים לעיל כדי להקל על נגישות המשפחות למאושפדים, בנוסף להזלת העלות.

מדובר בהפעלת הקווים — 9, 7, 13, שיאפשרו גישה נוחה לבתי החולים, כולל לאוכלוסייה ערבית מיפו. כאשר מדובר במיינובים של שירות, ניתן להתחיל בנסיעה כשרוב המושבים מלאים. המבקרים בשבתות מוכנים להתפשר על תדירות וזמן הנסיעה, והעיקר לחסוך כסף ולבקר את יקיריהם. הדבר נראה כמהלך ציבורי ואזרחי נאות, שבעיקר מסייע לאוכלוסיות שאינן חזקות כלכלית.

מיטל להבי המשיכה גם בתחילת 2015 להדפיס במשרד התחבורה להעניק את השירות שבסמכותו לאשר.

המשרד ענה בתגובה כי "מדובר בפנייה אישית, שהופנתה לשר התחבורה על ידי חברת מועצה ולא בפניה רשמית של הנהלת העירייה. מלבד פנייה זו לא התקבלו פניות נוספות מצד הנהלת העירייה". משרדו של כ"ץ הוסיף: "כל פנייה בנושא שמגיעה באופן רשמי מהרשויות המקומיות מטופלת על ידי גורמי מקצוע במשרד כהתאם לסטטוס-קוו".

תשובת משרד התחבורה מתאימה לפקידים שמתעלמים מצורך ציבורי בהגעה לבתי החולים בזמן ומחיר סביר. לא מפתיע בהתחשב בתור-

עת השירות היורדה במשרדי הממשלה הרבים, שמוכרת לצערנו היטב לציבור.

את תשובת משרדו של כ"ץ ניתן לייחס גם לאפשרות של הקמת הקואליציה המתוכננת של נתניהו (וכ"ץ) עם המפלגות החרדיות. המיטל להבי — לא להרגיז את השותפים לממשלה. כדי לעקוף מכשולים תמוזים הציבור, אפשר לצפות שראש העיר חולדאי יפנה רשמית בכתב לכ"ץ, וכך הנימוק של איפנייה רשמית ייפול מאליו.

דחיית פנייה רשמית תאזנת בבירור על כוונתו של שר התחבורה. השר שדואג לשדרוג רכבות במיליארדי שקלים לשנה, חייב היה להתעלות ולאפשר לאזרחים להגיע לקרוביהם המאושפדים ביעילות ומהירות כי זהו תפקידו של שר התחבורה וגם של נבחר שמייצג ציבור וקשוב לבעיותיו. בשלב זה הסטטוס-קוו כנראה חשוב בעיני כ"ץ יותר מציבור החולים וממשפחותיהם. עכשיו נותר לקוות שחולדאי ירים את הכפפה וגם שמחאת הציבור בנושא תתעורר. כך ב"ה אולי יגיעו המינובים לבתי החולים בלי עיכובים מיותרים.

הכותבת היא כלכלנית ומרצה במרכז ללימודים אקדמיים (מליא) אור יהודה

ועדת תחבורה, בינוי ותשתיות בראשות מיטל להבי 06.05.15





The Lester and Sally Entint Faculty of Humanities

Transport Research Unit

Department of Geography and Human Environment

אוניברסיטת תל-אביב
TEL AVIV UNIVERSITY 

בחינת ההשפעות של היעדר תחבורה ציבורית בשבת על תושבי תל אביב-יפו

פברואר 2015

במסגרת סמינר "ניידות ותחבורה בעידן של אתגרים"
בהנחיית ד"ר משה גבעוני. שנה"ל תשע"ד

מתודולוגיה – אוכלוסיית המחקר (325)

79% חילונים, 18% דתיים ומסורתיים

דת

52% (169) גברים, 48% (156) נשים

מין

51% בעלי רכב, 49% לא בעלי רכב

בעלות רכב

פילוח דומה לאוכלוסיית תל אביב מבחינת קבוצות גיל

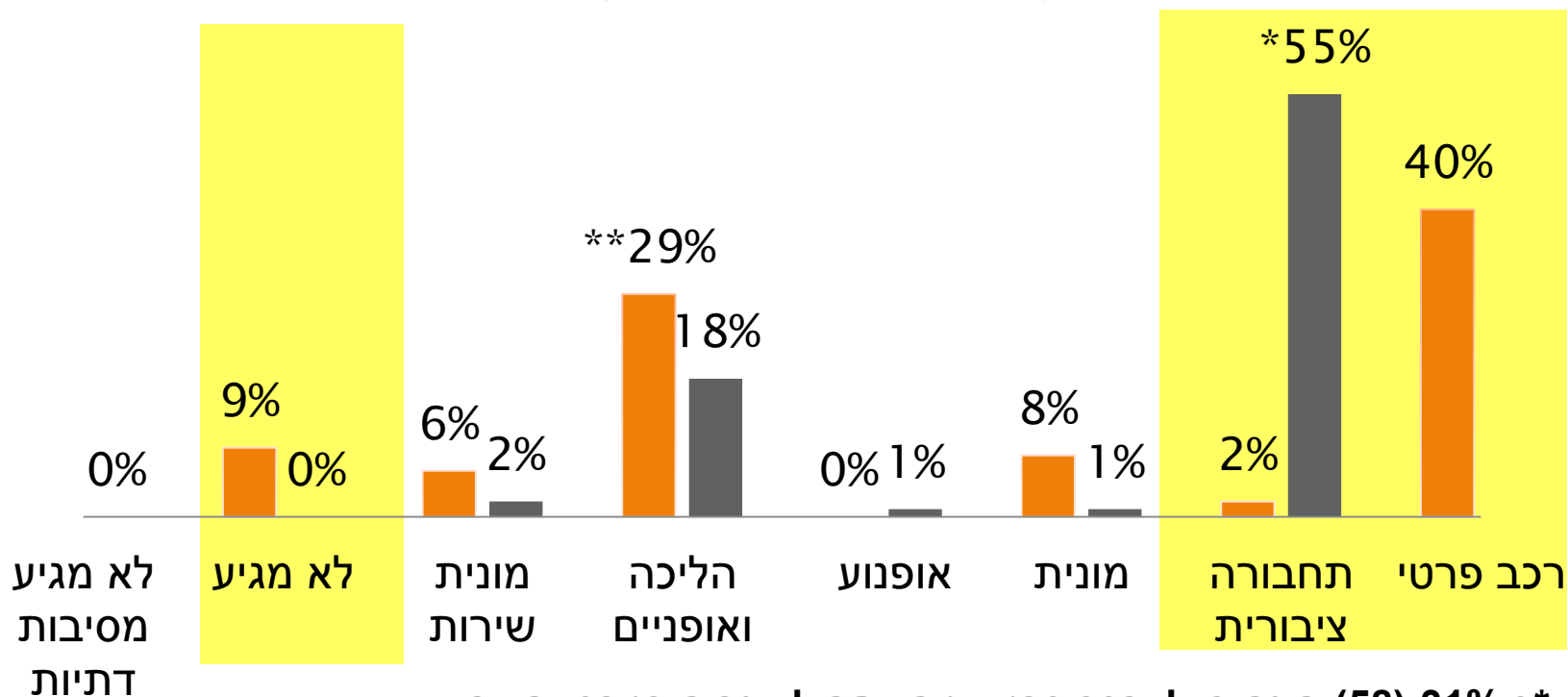
גיל



ניתוח הנתונים – הרגלי נסיעה

אמצעי הגעה עיקרי למרכז העיר ביום חול (כולל שישי בבוקר) ושבט

■ למרכז העיר ביום חול ■ למרכז העיר בשבת



*כ-31% (58) הינם בעלי רכב פרטי, מחציתם לא גרים במרכז העיר
 ** כמחצית מהעלייה ב-11% היא של תושבי מרכז העיר.



ניתוח הנתונים

• 95% (117) מהחילונים ללא רכב (124) ויתרו על פעילות בשבת

• 37% (61) מבעלי הרכב (165) ויתרו על פעילות עקב מגבלות שונות

• 68% (130) מהמוותרים (192) על פעילות ויתרו על פעילות לפחות פעמיים בחודש



הנפגעים העיקריים

- אנשים ללא רכב
- בעלי רכב (כולל משקי בית עם רכב אחד)
- עובדים שנאלצים לעבוד בשבת
- בני נוער (והוריהם)
- קשישים



מהי הפגיעה?

- תחושת "עוצר" ופגיעה קריטית בחופש התנועה

"פחות או יותר "עוצר" משישי אחה"צ עד יום ראשון"
"כבר שנים שלא הייתי בארוחת ערב שבת עם הוריי המתגוררים בירושלים ..."

- חוסר ודאות ואי יכולת לתכנן לו"ז

"גם כשיש תחבורה לכיוון אחד, אני מפחד להתרחק ומוותר על הנסיעה כי לא בטוח שאוכל לחזור"
"אי אפשר להסתמך על מוניות שירות, אין לדעת מתי היא תגיע, אם היא תגיע או מתי תעלה עליה. בגלל זה אי אפשר להסתמך עליהן – זה לא אמין ולא רציני".

- תלותיות, "התנגשות חברתית" ונטל כלכלי

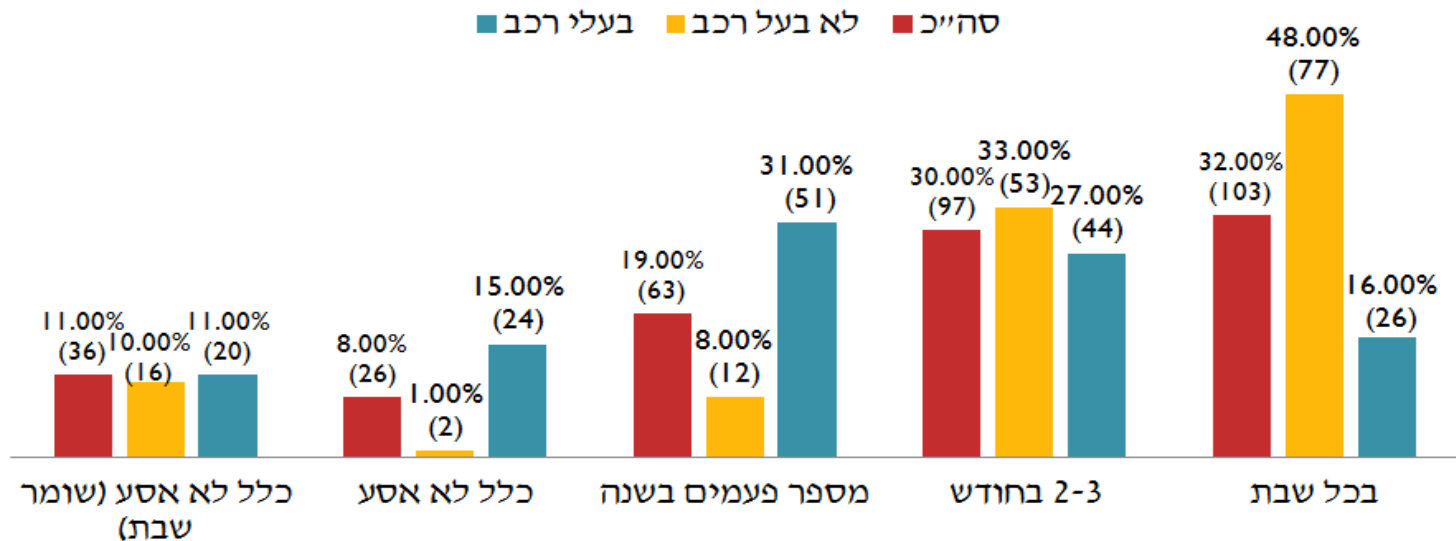
"הרבה הרבה טענות ממשפחה שצריכה להסיע אותי ממקום למקום כדי שאוכל להשתתף באירועים בסופי שבוע"
"אינני בעלים של רכב, ואני הופך להיות תלוי בהוריי או בת זוגי לעניין זה"



ניתוח הנתונים – ביקוש עתידי

- 43% מבעלי הרכב ישתמשו בשירות לפחות פעם אחת בחודש.
- 81% שלא מחזיקים ברכב ישתמשו בשירות לפחות פעמיים בחודש.
- 48% ישתמשו בשירות בכל שבת.

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





ואם יהיה שירות טוב ואמין 24/7??

- 25% מבעלי הרכב ישקלו לוותר עליו

- ירידה של רבע מעומסי הבוקר?

- יוקר המחייה? חסכון של 3000 שקל בחודש למשפחה

- הפחתת זיהום אוויר רעש, דלקים

- הפחתת תאונות דרכים



מצב השימוש ברכב פרטי בעיר

- בתל אביב-יפו עובדים 388 אלף אנשים, מתוכם כ-140 אלף (36%) גרים בעיר
- כ-170 אלף כלי רכב בעיר תל אביב יפו זכאים לתו חניה.
- לפי הערכות משרד התחבורה, הפקקים באיילון בלבד מביאים לאובדן של 15 מיליארד שקלים בשנה





ניתוח הנתונים – השפעת השירות בעתיד

• פתרון תחושת "עוצר" וחופש תנועה מובטח

"לא להיות במעצר בית ביום היחיד בשבוע שאני לא עובד"
"אהיה אדון לעצמי ולא תלוי בחסדי טרמפים וגחמות של נהגי מוניות שירות";
"אפסיק להיות אסיר בתוך שכונתי"; "נגישות = חופש"

• ויתור על רכב פרטי

"אוכל לוותר על הרכב-הפרטי בשמחה רבה"
"אני אהיה חופשי ונמכור את האוטו..."
"זה גם יכול לאפשר לנו לוותר על רכב אחד במשפחה"

• חסכון כלכלי וצמצום פערים חברתיים

"חסכון כספי ניכר במוניות"
"אוכל למכור את הרכב, לחסוך המון כסף...ועדיין לצאת לבקר את המשפחה בשבת";
"חיסכון כספי. מרחב אפשרויות מגוון יותר לבילוי"



מסקנות

- נוצרת "בעלות על רכב בכפייה"
- רכישת רכב פרטי בכדי לפתור את בעיית הנגישות בשבת **מעודדת את השימוש בו ביתר ימי השבוע ומונעת מעבר מהרכב אל התחבורה הציבורית**
- המציאות כיום **תורמת ישירות להדרה, אי-שיוויון והגבלת חופש התנועה ויוצרת אפליה**
- כל עוד התחבורה הציבורית מופעלת באופן מוגבל **לא יהיה מעבר מסיבי של נוסעים לתחבורה הציבורית (בעיית אמינות בשירות)**
- **את הנעשה אין להשיב** – מתרגלים לרכב ע"ח שימוש בתחבורה ציבורית
- הביקוש לתחבורה ציבורית בשבת בקרב תושבי העיר גדול **והפעלת השירות תשפר משמעותית את אמינות השירות גם באמצע השבוע ותוביל לזינוק על רכב פרטי מרצון (25% מבעלי הרכב ישקלו לזנוק על הרכב).**

