

עיריית תל אביב - יפו
 פרוטוקול ישיבות הנהלה
ישיבת הנהלה מס' 7
 מתאריך ו' חשוון תש"ף (4/11/2019)

השתתפו :	ר. חולדאי	ראש העירייה	
וה"ה : ח. אריאלי	צ. ברנד פרנק	מ. להבי	ח. גורן
א. הראל	ל. שפירא	ע. אבו שחאדה	א. יוחנן וולק
ר. אלקבץ	ג. שרעבי		
וה"ה :			
מ. לייבה , ר. זלוף , ע. אברהמי , ע. סלמן, מ. גילצר , א. כרמלי , א. כהן , א. ניסים, א. בנימיני , נ. לוי , ח. אזולאי , ג. חסיד , א. וויסלברג , ע. רודניצקי , ש. גרינברג , ש. שביט , ע. וינברג, ע. קרת ג. בן חורין.			

רשמה : ישראלה אגמון

**פרוטוקול ישיבת הנהלה מס' 7
מתאריך ו' חשוון תש"ף (04/11/2019)**

- 2 -

על סדר היום:

1. חוק עזר לתל אביב יפו (רוכלות) (תיקון), התשע"ט – 2019
2. חוק עזר לתל אביב יפו (מניעת רעש) (תיקון), התש"ף – 2019
3. מערך תחבורה מטרופוליטני בסופי שבוע
4. ניהול אפקטיבי באגף התברואה

**פרוטוקול ישיבת הנהלה מס' 7
מתאריך ו' חשוון תש"ף (04/11/2019)**

- 3 -

14. חוק עזר לתל אביב יפו (רוכלות) (תיקון), התשע"ט – 2019:

מר רון חולדאי- ראש העירייה:

שלום לכולם.

ישיבת הנהלה, היום יום שני-4.11.2019.

יש לנו 4 סעיפים, והראשון שבהם הוא חוק עזר לתל-אביב יפו (רוכלות) התש"ף.

עו"ד בנימיני:

הרעיון בחוק העזר רוכלות הוא לאפשר את הרוכלות שמתקיימת בנמל יפו, רוכלות של דייגים בלבד. חוק העזר מונה היום רשימה סגורה של מקומות שבהם ניתן לעשות רוכלות. אנחנו נרחיב את רשימת המקומות האלה ונכלול בה גם את נמל יפו- לצורך רוכלות דייג, עד לתום השיפוץ בנמל.

מר רון חולדאי- ראש העירייה:

זה ברור לכולם?

זה תיקון שנועד לדייגים בנמל, במסגרת שיפוץ הנמל, כדי לאפשר להם לעשות רוכלות אך ורק בנמל. אין פה שום פריצה בשום מקום, זה לא דבר רוחבי, זה עניין נקודתי עבור דייגי הנמל.

אישרנו.

החלטה: חוק עזר לתל אביב יפו (רוכלות) (תיקון), התשע"ט – 2019 - מאושר.
החוק יובא לאישור המועצה.

15. חוק עזר לתל אביב יפו (מניעת רעש) (תיקון), התש"ף – 2019:

מר רון חולדאי- ראש העירייה:

חוק עזר לתל אביב יפו (מניעת רעש) (תיקון), התש"ף – 2019.

עו"ד בנימיני:

אנחנו מדברים על הסעיף שמדבר על עבודות בנייה ברחבי העיר.

פרוטוקול ישיבת הנהלה מס' 7
מתאריך ו' חשוון תש"ף (04/11/2019)

- 4 -

נכון להיום חוק העזר היה שונה מהתקנות, משום שהחוק למניעת מפגעים מאפשר לנו את השונות הזאת.

מהנדס העיר ביקש להרחיב את השעות שאסור בהן להקים רעש מבנייה, ובמקום השעה 06.00 לשנות את זה ל-07.00, כך שעבודות הבנייה באופן רגיל יחלו בשעה 07.00 בבוקר ולא קודם.

מר רון חולדאי- ראש העירייה:

את זה מהנדס העיר ביקש, או שאת זה ביקשו?

מר כרמלי:

ביקשו גורמי האכיפה.

מר רון חולדאי- ראש העירייה:

גורמי האכיפה שבאו אליהם בטענות תושבים על כך שמעירים אותם מוקדם בבוקר, התלוננו על כך שמתחילים לעבוד מוקדם מידי, והם אלה שפנו כדי לאפשר שינה ערבה יותר עד 07.00 בבוקר. זה לא שמהנדס העיר רצה לייעל או להוסיף עוד שעות עבודה, ולהאיץ. הוא נתן את הסכמתו.

מר גורן:

אז מאיזה שעה מותר לעבוד?

מר רון חולדאי- ראש העירייה:

07.00 בבוקר. התיקון הוא מ-06.00 בבוקר ל-07.00 בבוקר.

מר כרמלי:

זה מה שמופיע בהיתרי הבנייה שלנו.

מר רון חולדאי- ראש העירייה:

אנחנו מקשים על עבודות השיפוץ בכך שעבודות השיפוץ תוכלנה להתחיל משעה 07.00 בבוקר ולא משעה 06.00 בבוקר כפי שהיה מותר במסגרת חוק העזר. זאת התשובה האמיתית. זה ברור?

תודה.

נראה איך נחיה עם זה, להערכתי יהיו הרבה תלונות והרבה בעיות.

החלטה: חוק עזר לתל אביב יפו (מניעת רעש) (תיקון), התש"ף-2019 - מאושר.

החוק יובא לאישור המועצה.

**פרוטוקול ישיבת הנהלה מס' 7
מתאריך ו' חשוון תש"ף (04/11/2019)**

- 5 -

16. מערך תחבורה מטרופוליני בסופי שבוע:

מר רון חולדאי- ראש העירייה:

עכשיו אנחנו מדברים על ה-HIGH LIGHT של הימים האחרונים, מערך תחבורה מטרופוליני בסופי שבוע, מיטל להבי ואופיר כהן-בבקשה.

גב' להבי:

אופיר, בגיבוי ראש העיר ובברכת ראש העיר, באמת נעשתה פה עבודה בחודשים האחרונים, בדיאלוג עם ראשי ערים נוספים, כדי לייצר מערך שייתן מענה לצרכי תחבורה בשבת ובסופי שבוע, ומחוץ לגבולות העיר תל-אביב. אם אתם זוכרים, בזמנו תמיד כאשר ראש העיר דיבר על תחבורה הוא אמר, בתל-אביב עוד יש לנו איזושהי תחבורה בסוף שבוע, אבל החכמה היא להתחבר לערים אחרות. ובאמת בדיאלוג שנוצר יש מספר ערים שיוצאות אתנו לדרך כבר בפעימה הראשונה, ונוספות שאנחנו בדיאלוג אתן, והמטרה היא באמת לספק לכלל תושבי תל-אביב והמטרופולין שירות נדרש- כחלק מתפיסת העולם של לצמצם את השימוש ברכב ולייצר אלטרנטיבות זמינות 24/7. בתוך מערכת האלטרנטיבות הזמינות אנחנו תמיד מדברים גם על התל אופן, על האוטותל ועל מערך שלם של שירותים, כשהכל מצטבר בראיה הוליסטית. זה חלק מהראייה ההוליסטית. אופיר יציג את המצגת.

מר אופיר כהן:

(הצגת הדברים מלווה במצגת) תודה מיטל.

נמצא פה נדב מהיחידה לתחבורה ציבורית במינהל בת"ש שעובד קשה כדי שהתכנית הזאת תצא ותהיה מתוכננת כהלכה, וחנן מיחידת ההיסעים- שבעצם אמון על התפעול של מערך התחבורה הציבורית. תודה חנן.

מטרת הפרויקט, כפי שמיטל אמרה, הוא לספק שירות שלא קיים בשעות שלא קיימות במסגרת תחבורה ציבורית המוסדרת על ידי העירייה ולא על ידי המדינה. אנחנו מקווים שהמדינה תרים את הכפפה ותבוא בעקבותינו ותייצר את השרות המלא ולא החלקי שאנחנו נוכל לספק מתקציבנו.

המטרה השנייה היא בעצם לייצר אלטרנטיבה למשפחות ולאנשים שרוצים לוותר על הרכב הפרטי אבל הבעיה שלהם היא בסופי שבוע. יש לא מעט משפחות ואנשים שמתנהלים במהלך השבוע באמצעים חלופיים, ובסוף שבוע הם רוצים לבקר את האמא, ופה הם צריכים את הרכב הפרטי. לדעתנו המהלך הזה ייצר גם שינוי חלקי לחלק מהתושבים בנושא הזה.

**פרוטוקול ישיבת הנהלה מס' 7
מתאריך ו' חשוון תש"ף (04/11/2019)**

- 6 -

אנחנו מדברים על רשת, על רשת של 7 קווים שאני מיד אראה לכם אותה. הרשת מספקת כיסוי מאוד רחב, אנחנו מדברים על מעל 300 תחנות אוטובוס בעצם, שיהיה ניתן להגיע אליהן, במרחב של גוש דן, לעלות על האוטובוס בתדירות גבוהה. הרשת מייצרת הרבה מאוד חיבורים, כלומר, תוכל לעלות בקרית אונו, להחליף את הקו בתל אביב ולהמשיך לעיר אחרת. הכיסוי כמובן הוא מאוד חזק בתל-אביב, אבל מתפרס גם החוצה מתוך גבולות העיר. הגדרנו כמה עקרונות שירות: כמו שאמרתי, תדירות גבוהה וקבועה, היינו התושבים ידעו שכל חצי שעה יחכה להם או יעבור אוטובוס בתחנה הקבועה. התדירות היא קבועה מהבוקר עד הערב. אני אראה בהמשך את שעות הפעילות. הדבר נועד באמת לייצר וודאות. המשמעות של תדירות של כל חצי שעה היא שכן אדם בממוצע, גם אם הוא לא מכיר את הרשת, יורד לתחנה, ובממוצע הוא מחכה רבע שעה. אם הוא מכיר את המערכת, זמן ההמתנה כמובן יהיה קצר הרבה יותר. על פי המכרז שיש לנו והזוכה, יש לנו גמישות בהפעלה, אנחנו יכולים לשנות אותה משבוע לשבוע. כמובן לא נעשה הרבה שינויים, אבל,

גב' יוחנן וולק:

יש כבר זוכה?

מר אופיר כהן:

יש זוכה, תכף אני אסביר לכם עליו. אבל יש לנו גמישות מלאה גם בתוואי וגם בתחנות וגם בשעות וגם בתדירות וגם בסוגי הרכבים. זאת אומרת, אם נגלה שיש לנו ביקושים גדולים מאוד בתוואי מסוים נוכל להגדיל את התדירות, נוכל להגדיל את גודל האוטובוסים, ואנחנו מאוד גמישים בנושא הזה. אנחנו עוצרים בתחנות אוטובוס, תחנות האוטובוס יהיו משולטות בשלט ייעודי שיגיד באיזה שעות האוטובוס עובר פה ולאן הוא משרת. אנחנו מדברים בשלב ראשון על מיניבוסים - 19 מקומות, חלקם מונגשים, ואז זה אומר שהם בעצם ישרתו 14 או 15 מושבים. אם נראה שיש ביקוש נעבור מהר מאוד לאוטובוסים. יכול להיות שיהיה גם תמהיל של חלק אוטובוסים וחלק מיניבוסים. השרות מונגש, אנחנו כרגע בוחנים מול המפעיל ומול השרות המשפטי, וביחד עם כל הרשויות המקומיות איך אנחנו הופכים אותו למונגש באופן מלא. יש כמה רעיונות.

גב' יוחנן וולק:

כשאתה אומר מונגש הכוונה גם מונגש לכיסאות לגלים?

**פרוטוקול ישיבת הנהלה מס' 7
מתאריך ו' חשוון תש"ף (04/11/2019)**

- 7 -

מר אופיר כהן:

הכוונה היא מונגש על פי תקנות הנגישות לכיסאות גלגלים, זה הנושא המרכזי, ואנחנו בוחנים אפשרות לייצר תמהיל של רכבים מונגשים באופן מלא ועוד רכבים על פי קריאה, אנחנו רוצים לראות שזה באמת נותן לנו מענה של 100% שירות לבן האדם המוגבל שרוצה לקבל שירות. תאריך הפתיחה הוא מידי, קבענו תאריך יעד של ה-22 בנובמבר. הוא כפוף לשני דברים: 1. הוא כפוף לזה שהתכנית שלנו תבשיל עד אותו מועד, אנחנו כרגע בקצב מאוד מהיר של קידום התכנית, אז אני מאמין שנצליח לעמוד בתכנית מבחינת לוחות זמנים. והוא כפוף לזה שהרשויות המקומיות שתכף אני אמנה- מעבירות לנו כתב התחייבות שהם מוכנים, בחתימת ראש העיר והגזבר, שהם משתתפים בתקציב. היום כבר קיבלנו כתב התחייבות ראשון מקרית אונו, והשלושה האחרים אני מקווה שבדרך.

גב' להבי:

רמת השרון גם שלחה.

מר אופיר כהן:

OK. אני עוד לא קיבלתי. אז יש לנו כבר אולי שתיים מתוך ארבע, אז אנחנו בדרך אל אותו תאריך יעד של 22 בנובמבר, עוד שבועיים וחצי. אנחנו מדברים על 8 שעות פעילות ביום שישי ו-8 שעות פעילות ביום שבת. שוב, יש לנו גמישות להתחיל בדיוק באיזה שעה מתחילים ובאיזה שעה מסיימים. אנחנו כרגע מדברים על מכניסת השבת עד השעות הקטנות של הלילה-סדר גודל של 02.00 בלילה. בשבת בבוקר חשבנו על 09.00 בבוקר עד יציאת השבת. שוב, בהחלטה משותפת אפשר להחליט לשנות את השעות לכאן או לכאן. אנחנו מדברים על מערכת שתהיה מונגשת גם באתרי האינטרנט ובאפליקציות, כלומר, יהיה לנושא מידע בזמן אמת דרך האפליקציות המקוונות, זה מהלך שאנחנו עושים ביחד עם האפליקציות, תוכל לפתוח את ה-MOVIT, או את הגוגל-טרפיק ולנווט באמצעותן גם בסופי שבוע.

מר הראל:

מה הוא מקבל ב-MOVIT?

מר אופיר כהן:

הוא עוד לא מקבל, הוא יקבל, כמו כאשר הוא נוסע בתחבורה ציבורית רגילה, בעצם איך הוא יוכל לעלות על אוטובוס ומתי הוא מחכה לו בתחנה.

פרוטוקול ישיבת הנהלה מס' 7
מתאריך ו' חשוון תש"ף (04/11/2019)

- 8 -

מר הראל:

כל אוטובוס שולח נתוני מיקום?

מר אופיר כהן:

נכון.

גב' להבי:

יש לו GPS.

מר אופיר כהן:

יש לו GPS ומעדכנים. זה ממש כמו ביום רגיל שאתה מכנס ל-MOVIT ורואה איך אתה מגיע מ-A ל-B, גם סופי שבוע השרות הזה יופעל, רק המערכת תהיה מוגבלת יותר, כי אין לנו שירות של מאות קווים אלא סה"כ של 7 קווים.

מר שפירא:

למה אפליקציה כמו MOVIT, ולא נניח כמו "באבל"-שאתה רואה את ההתקדמות שלו?

מר נ. לוי:

זה בסוף החלטה של האפליקציות. "איפה-בוס" כן מציגה, "אוטובוס קרוב" כן מציג, בסופו של דבר המטרה היא שהמידע יופץ וכל אפליקציה תיקח ותטמיע את זה איך שהיא רוצה. בסוף הממשק תלוי בהם.

גב' יוחנן וולק:

ומה עם אלה שלא יודעים להשתמש באפליקציות?

גב' להבי:

יהיו גם שלטים על התחנות.

מר אופיר כהן:

אנחנו נצא בהסברה, בקמפיין, המפות יהיו זמינות- גם על התחנות וגם בתקשורת.

גב' יוחנן וולק:

זאת אומרת, בתחנה תהיה מפה,

**פרוטוקול ישיבת הנהלה מס' 7
מתאריך ו' חשוון תש"ף (04/11/2019)**

- 9 -

מר אופיר כהן:

בתחנה תהיה מוטבעת מפה.

גב' יוחנן וולק:

שאומרת כל כמה זמן יגיע האוטובוס ולאן הוא מגיע.

מר אופיר כהן:

נכון.

יש לנו כמה בקורות על הפרויקט. זה כמובן שירות תחבורה ציבורית, הוא רגיש מטבעו. אנחנו העירייה מעמידים מערך בקרה לוודא שהשירות נעשה לפי הכללים שקבענו, גם תדירות, גם תוואי, גם עצירה בתחנות, גם רמת שירות. גם המפעיל כמובן מחויב לעשות בקרה פנימית של עצמו. זה משהו שאנחנו מכירים אותו כרגע.

בהמשך הדרך נצא לסקרי שביעות רצון וגם לסקרי ביקוש. נעמוד ונספור את כמות הנוסעים כדי להעריך אם השירות תופס ולראות איזה שינויים צריך לעשות.

כלל אצבע מאוד חשוב למשרד התחבורה, ואנחנו בקשר עם משרד התחבורה גם בפרויקט הזה, לפחות עם הדרגים המקצועיים, הוא: שכשיכנסו מוניות שירות, משרד התחבורה התחיל להכניס מוניות שירות לעיר והוא מתעתד להכניס עוד כמה קווי שירות. היכן שמוניות השירות תפעלנה בסופי שבוע אנחנו כמובן נסיט את התוואי כדי לאפשר למוניות השירות לפעול ולתפוס ביקושים. אנחנו כן מחפשים אמצעים משפטיים לעבור למודל בתשלום. בסוף השירות הזה, לדעתנו, בין היתר בגלל מוניות השירות, צריך להיות שירות בתשלום ולא שירות חינמי. בשלב הראשון הוא יהיה חינמי, בהמשך הדרך אנחנו נחפש דרכים כדי שהנוסע ישלם על השירות- בין אם זה בתשלום ישיר ובין אם זה בתשלום עקיף.

אנחנו מדברים על שירות לשנה בשלב הזה, אני מניח שנשב פה עד 11 חודש ונדבר על זה עוד פעם. המבנה הארגוני הוא סבוך, יש פה הרבה מאוד גורמים שמשולבים במערך הזה של הקמת והפעלת התחבורה הציבורית.

ועדת היגוי עליונה בראשותו של המנכ"ל וראשי ערים או נציגי הרשויות השונות, מתכנסת. אצלי מתכנס צוות עבודה בשיתוף עם נדב- בתחום התחבורה הציבורית, ועם חנן בתחום ההפעלה עצמה, עם כל הגורמים הרלבנטיים לצד התפעולי.

עוזי מרכז אצלו פורום יועצים משפטיים-לדון על הסוגיות המשפטיות, ביחד עם הרשויות האחרות.

אותו דבר אצל הדובר- פורום מיתוג ביחד עם כל הרשויות המקומיות האחרות, כדי שהסוגיה המיתוגית ומוקדי 106 יהיו מחוברים.

וכמובן, אצל הגזבר יהיה פורום שיתעסק בסוגיות תקציביות. כרגע הנושא של ההשקה הוא ברור, אבל אני מניח שבהמשך הדרך יוצצו סוגיות תקציביות שהגזבר יצטרך לתת עליהן את הדעת.

**פרוטוקול ישיבת הנהלה מס' 7
מתאריך ו' חשוון תש"ף (04/11/2019)**

- 10 -

אני מציג כאן את המפה המעודכנת ביותר נכון לרגע זה. היא משתנה כי אנחנו עדיין בדיונים עם הרשויות, ומצטרפות או לפחות מתעניינות רשויות נוספות להצטרף. כמו שאתם רואים, עיקר הכיסוי הוא בתל-אביב יפו, אבל יש לנו שלוחות גם להרצליה צפון וגם לרמת השרון, גם לקריית אונו ממזרח וגם לגבעתיים בצמוד אלינו. אנחנו מדברים על סדר גודל של 230 פלוס נסיעות בשישי ומספר דומה שבת. כמו שאמרתי, התוואים עוד לא נעולים סופית, להערכתנו בטווח של כמה ימים הרשת תהיה סופית, אחרי שנסגור את כל הקצוות ואת כל הסוגיות התפעוליות עם הרשויות המקומיות המקבילות.

המהלכים שכרגע צריכים להיעשות כדי שזה יקרה :
כמו שאמרתי, כתבי התחייבויות חתומים על ידי כל 4 הרשויות שהחליטו שהן מצטרפות :
הרצליה, קריית אונו, רמת השרון וגבעתיים. יש לנו וועדת היגוי שהתכנסה פעם אחת אצל המנכ"ל- עם מנכ"לי הרשויות המקבילות, אנחנו נקיים עוד אחת, אני מניח בעוד חודשיים שלושה. אנחנו נפגשים אצלי אחת לשבוע בצוות יישום-לראות שכל המהלך הזה קורה בלוחות הזמנים שצינו. קבענו מסיבת עיתונאים שתהיה בשבוע של ההשקה, ב-17 בחודש, נכון?

גב' גרינברג:

ה-15 זה יום שישי, אז זה יהיה בשבוע של ה-17 בחודש.

מר אופיר כהן:

בתחילת השבוע של ההשקה, באזור ה-17 לחודש הדוברות תיערך עם כל ראשי הערים להשקה מסודרת.

וצוות התכנון שלנו זמין גם לכם- לסוגיות. נפגשתי אתמול עם נציגי ש"ס כדי לדון על סוגיות מקומיות, אם לכם בתור נציגים שמכירים את השטח ואת השכנות- יש לכם הערות לתוואי שהצענו-זה הזמן כרגע לשבת עם נדב, עם הצוות שלו, כדי לסכם סופית את התוואים. יש פה פירוט ברמת כל קו, אני חושב שהוא כרגע מיותר ברמת ההצגה, אבל אנחנו כמובן נעביר לכם את זה או שיש לכם את זה, ותוכלו לשאול שאלות ולהביע את דעתכם.

מר שפירא:

יש לאוטובוסים האלה מיתוג?

מר אופיר כהן:

כן. אנחנו בתהליך של מיתוג. יהיה להם מיתוג, התשובה היא כן.

פרוטוקול ישיבת הנהלה מס' 7
מתאריך ו' חשוון תש"ף (04/11/2019)

- 11 -

מר שפירא:

מיתוג עירוני?

מר אופיר כהן:

מיתוג של הפרויקט, הוא משולב לכל הרשויות. זה לא מיתוג של עיריית תל-אביב אלא מיתוג של כל השותפים שלנו, אנחנו 5 רשויות.

גב' יוחנן וולק:

אז עוד אין שם לפרויקט?

גב' גרינברג:

יש. "נעים בסופש".

מר שפירא:

אתה רוצה להגיד שבמיתוג לא יראו שום דבר שקשור לעיריית תל-אביב יפו?

מר אופיר כהן:

יהיה לוגו שלנו ליד הלוגו של גבעתיים, ליד הלוגו של קריית אונו, אני מניח שזו רמת המיתוג.

מר שפירא:

מניח או יודע?

מר לייבה- מנכ"ל העירייה:

צריך לסכם את זה בוועדת ההיגוי.

מר שפירא:

יהיה אפס מיתוג? משהו עירוני? בכל זאת.

גב' להבי:

אני אגיד משהו באמת על המהות.

אני חושבת שמה שראש העיר אומר תמיד זה- שהוא שואף בסוף שתהיה פה רשות מטרופוליטית ושהניהול של התחבורה הציבורית והתחבורה העירונית יעבור אלינו- כמו שיש את האיגוד לביוב וכמו שיש את איגוד ערים לתברואה.

**פרוטוקול ישיבת הנהלה מס' 7
מתאריך ו' חשוון תש"ף (04/11/2019)**

- 12 -

שיתוף הפעולה הזה, ודווקא החלוקה בקרדיט ודווקא אי המיתוג הפרסונאלי דווקא על-תל-אביב, אני חושבת שזה יכול ליצור את האווירה שמתחילים מפרויקט נקודתי מאוד מאוד חשוב, מאוד מאוד בולט, אבל המטרה הסופית בסופו של יום, אחרי הפרויקט הנקודתי החשוב הזה, זה להגיע לרשות או לאשכול ערים לתחבורה, ומכאן אנחנו צריכים להפגין גם איזושהי צניעות.

מר שפירא:

תשובה טובה.

גב' להבי:

אני אגיד עוד משפט אחד.

הייתי היום בירושלים בגלל שהיו דיונים על תקציבי תחבורה ציבורית. אני לא דיברתי מילה, ישבתי בשקט לא אמרתי מילה, אבל כמובן שהנושא של תחבורה בשבת עלה, וסמוטריץ' התייחס אליו וגפני התייחס אליו, והתייחסו אליו. ואחת הסוגיות המרכזיות שאמרו סמוטריץ' וגפני-אני לא יכול לעצור אותם ואין לי סמכות לעצור אותם בגלל שזה חינוך. הוא אמר שהוא בדק את כל הקווים המשפטיים שעומדים לרשותו, ומרגע שהשרות שהעירייה נותנת הוא חינוך והיא לא גובה תשלום- היא לא נחשבת למפעיל ואי אפשר לעצור אותה. הוא כמובן יחפש אמצעים אחרים, צדדיים, מהכיוונים האחרים. זהו. זה רק עשה פובליסיטי. שתי ערים נגשו מאותה ישיבה ואמרו-גם אנחנו רוצים, אז הכל בסדר בינתיים.

מר רון חולדאי- ראש העירייה:

אני רוצה להגיד שני דברים:

האחד, לברך כמובן את מיטל ואת אופיר על העבודה שהם עשו.

מר לייבה – מנכ"ל העירייה:

גם את נדב ואת חנן.

מר רון חולדאי- ראש העירייה:

כמובן, ואת כל היתר.

הדבר החשוב הוא שזה נעשה מהר וביעילות והסתיים מהר, יש לזה משמעות.

תראו: הדבר הזה הוא איננו עוד קו של איזושהי רשות. כאן, כמו שאני גם אמרתי בעבר, מה שמעניין אותי זה לא מה קורה בתוך תל-אביב. דווקא בתוך תל-אביב, לא משנה מה שהיה, אנשי

**פרוטוקול ישיבת הנהלה מס' 7
מתאריך ו' חשוון תש"ף (04/11/2019)**

- 13 -

תל-אביב – היו להם פתרונות. תל-אביב היא עיר קטנה, באופניים, באוטותל, ברגל, בתל-אביב אפשר היה להתנהל, ובנוסף יש גם קווי שירות כאלה ואחרים, ויש בסוף את המוניות, זה יקר. אבל אפשר לבוא ולומר שכמעט כל תושב תל-אביב- לים יכול ללכת ברגל. וכל הזמן אמרתי שתחבורה ציבורית בשבת איננה עניין עירוני, היא עניין מטרופוליני לפחות, למרות שהוא גם לא מטרופוליני, הוא חייב להיות ארצי. מה שחשוב זה מה קורה לבחור מקיבוץ דפנה אם הוא רוצה להגיע לטבריה, או לפוריה, לא פחות מאשר תושב תל-אביב שרוצה להגיע מנקודה לנקודה. היתרון של תל-אביב יפו הוא, אם אתם לוקחים, כמו שמדברים על ערים בכלל, היתרון של ערים הוא שכשכבר אתה עושה משהו-המחיר לק"מ או המחיר למשתמש הולך ויורד- דווקא בגלל העובדה שאנחנו נמצאים בתוך עיר והצפיפות היא מאוד גדולה. והדבר הזה, לצורך העניין, מקל על היכולת לעשות שירות ציבורי דווקא בעיר, לעומת, אם תראו את תקציב ההסעות של מועצה אזורית תבינו למה אני מתכוון בהקשר הזה. הפרויקט הזה- יש לו חשיבות עצומה, כי זו פעם ראשונה בארץ שבה שמים תכנית מטרופולינית ולא עירונית, והיא תכנית שלא הולכת עם קו אחד, כמה שנקרא הסעים מנקודה לנקודה, אלא שילוב של קווים ויכולת מעבר מקו לקו. אם נשלב את זה עם התדירות של חצי שעה שהיא כבר תדירות סבירה, ויכול להיות שנגיע למצב שאם נראה שיש שימוש גדול מאוד אולי נבוא בעוד חצי שנה ונגיד- נגדיל את זה ל-20 דקות, את הסיפור הזה, יש לו חשיבות עצומה. ואני רוצה להגיד לכם שדווקא בגלל זה, אני הוריתי לאורך כל הדרך שמתוך הסיפור הזה צריך להוציא את העניין שנקרא תל-אביב, וצריך להוציא מהסיפור הזה את עניין השבת. צריך להיות כמה שפחות מתריס וכמה שפחות מקומם, כמה שיותר להיות לויאלי להיות מי שמחבק את האחרים והשותפים שלנו. וכל אחד מהם יש לו את האגו. ולכן, זה לא מעניין אותי שיהיה על האוטובוסים הלוגו של תל-אביב. הלוואי ויהיה לנו לוגו משותף שיוסכם, והוא יהיה שם. איך אתם קראתם לזה?

גב' להבי:

נעים בסופש.

מר רון חולדאי- ראש העירייה:

נעים בסופש, שיהיה כתוב על זה נעים בסופש, נהדר, מספיק, כולם יודעים. זה כמו שליברמן חנך את גשר קפלן. אז מה? נתן נאום חוצב להבות, מישהו זוכר? תשאל מה הקשר של ליברמן לגשר קפלן. הוא היה שר תחבורה. אותו דבר זה פה: החשיבות היא דווקא בתחומים האחרים: שאנחנו לא מפשלים בכך- שאמנם יהיו יותר אוטובוסים במספר הראוי. שהם יתייצבו בזמן ויהיו נקיים. שהנגישות תהיה נגישות. שהמעבר בין קו לקו יוכל להתבצע כי באמת יש לוח זמנים מתי עובר ויודעים מתי עובר מי, איפה, כמה ולמה. ובעובדה שבאמת יש לנו את שיתוף הפעולה הזה

פרוטוקול ישיבת הנהלה מס' 7
מתאריך ו' חשוון תש"ף (04/11/2019)

- 14 -

שלדעתי אם הוא יעבוד כראוי הוא יתחיל להתרחב לכיוון הוד השרון ולכיוון ראשון לציון, ולכיוון רחובות, ולעוד כל מיני כיוונים שאנחנו עדיין לא יודעים מהם, כי יהיה לחץ ציבורי על מי שסמוך לדבר הזה- למה אתה לא מחבר אותנו לדבר הזה. והסיפור האמיתי הוא באמת שהיעד הוא תל-אביב. זה היעד. ותל-אביב באמת בסוף השבוע, כמו כל השנה, מספקת את כלל הדברים שאליהם בני אדם נוסעים. נמל תל-אביב בשבת הוא מעל 70% אנשים שלא מתל-אביב בכלל. וזה הסיפור האמיתי בהספקת תחבורה ציבורית-שתאפשר לאנשים מכלל המטרופולין הזה, שאין להם רכב, או עדיין אין להם רישיון נהיגה- צעירים, בלילה עם המסיבות, אנשים שרוצים לחזור מהמסיבות, משפחות שרוצות להגיע לים, לחזור מהים, וכן הלאה וכן הלאה. זה הדבר הגדול.

המבחן עכשיו הוא מבחן המעשה.

אני כבר אומר לכם שכל הפוליטיקאים- החרדים והאחרים, מחפשים כל דרך איך לעכב את זה ולמנוע את זה. כי הדבר הזה הוא פעם ראשונה והוא ה-STATMENT האמיתי, והוא לא דבר ספורדי, ומה שעושים בתל-אביב זה לא מה שעושים בעיר אחרת. לכן כבר עכשיו מחפשים כל מיני דברים-איך לתפוס אותנו המשתתפים באברים רכים כדי למנוע מאתנו לעשות את זה. זה לא פשוט, זה עוד יבוא, זה כבר מופיע בדיבורים-כמו שאמר סמוטריץ היום- אני לא יכול באופן ישיר אבל אני אנסה בדרך עקיפה. מחר בבוקר יצטרכו לתת תקציב למשהו, עלולה להיות התניה והקשייה, ללא אומר, כדי להפעיל את הלחץ, ואנחנו צריכים גם לזה להיערך, ולדעת שזה יקרה ונצטרך לעמוד בדברים האלה גם כן.

מכל מקום, אני באמת מעריך את העבודה שנעשתה. עשיתם עבודה מצוינת, עשיתם את זה תוך זמן לא ארוך, עשיתם את זה עם הרבה מאוד בעיות פוליטיות, עכשיו צריך שכל ראשי הערים יענו לכם עם חתימה ועם התחייבות, כמו שכתבת להם במכתב האחרון. אבל אני מאמין שאם אנחנו נפעיל את זה- אז זה יקרה ממילא. אני חושב שאפשר לברך על זה.

מר שפירא:

יש לי שאלה:

אנחנו נפעיל את זה בערים גם אם ראשי הערים האחרים לא יחתמו?

מר רון חולדאי- ראש העירייה:

לא. לא וכן. זאת אומרת. אני אגיד את זה ככה: אנחנו נצטרך להתפשר במקומות מסוימים, אני אתן דוגמא. נניח רמת גן לא משתתפת אתנו וקריית אונו מבקשת, אז אני צריך לעבור דרך רמת גן חנים כדי להגיע לתת שירות בקרית אונו, ונצטרך למצוא פשרה בעניין, אולי בלי לעצור.

מר גורן:

אתה לא חייב לעצור שם בתחנות.

פרוטוקול ישיבת הנהלה מס' 7
מתאריך ו' חשוון תש"ף (04/11/2019)

- 15 -

מר רון חולדאי- ראש העירייה:

לא לא, אני לא אעצור בתחנות, אני לא אעצור בתחנות ברמת גן אבל תוספת העלות, יש תוספת עלות לק"מ בתמחור, זה לא יעזור.

מר שרעבי:

מעצם המעבר.

מר רון חולדאי- ראש העירייה:

ניתן למצוא פתרונות מהסוג הזה שיידרשו מאתנו איזושהי גמישות מסוימת. בגדול, עיר שלא מצטרפת,

גב' יוחנן וולק:

לא תהנה מהשרות.

מר הראל:

אבל למה בעצם אנחנו מונעים מהתושבים שלנו? אם מישהו מתל-אביב רוצה לנסוע לרמת גן או רוצה לחזור מרמת גן? לא הרמת-גני, התל-אביבי רוצה לנסוע לרמת גן, מה אכפת לי אם ראש העיר של רמת גן מאשר או לא, אני רוצה לנסוע לרמת גן. אני יכול לנסוע רק לגבעתיים או לקריית אונו כי ראש העיר שלהם מצטרף?

מר רון חולדאי- ראש העירייה:

אני אגיד לך: אני בכוונה לא רציתי להזכיר את עיריית רמת-גן, כי אני מאמין שתוך זמן לא ארוך יהיה פה צירוף. יש פה כרגע שאלה.

מר גורן:

הכל כתוב ב-YNET, רון.

מר רון חולדאי- ראש העירייה:

מיום שאתה תתחיל לחיות מ-YNET, יש לך בעיה.

מר גורן:

אני לא אגיב, אתה יודע למה אני לא מגיב.

**פרוטוקול ישיבת הנהלה מס' 7
מתאריך ו' חשוון תש"ף (04/11/2019)**

- 16 -

מר הראל:

אני שואל באמת ואני חוזר על השאלה שלי, האם אנחנו לא פוגעים בתושבי העיר שלנו, ביכולת שלהם להגיע למקומות נוספים? האוטובוס מגיע.

מר רון חולדאי- ראש העירייה:

אתה צודק ולא צודק, אתה צודק ולא צודק.

בעצם העובדה שנכנס קו לתל-אביב הוא מפזר אנשים על כל המערכת שלנו בחינם, והם מקבלים שירות למרות שהם לא שותפים.

הדבר השני הוא הפוך: יש קו לרמת גן, תושב תל-אביב ייסע מיפו, יתחבר לקו לרמת גן וייסע לרמת גן. השאלה אמורה להיות נכונה או לא נכונה בהקשר שאנחנו דיברנו לא בהקשר של רמת גן אלא בהקשר של עיר שאין לה כלום. אומרת מחר רמת גן- אני לא משתתפת ואין לי קו, ואז אתה שואל את השאלה לגבי אותם תושבים. אבל זו לא המציאות. לכן, אני מציע לצאת מכאן בזה שאנחנו קוראים לרמת גן להצטרף. תרשמו את זה בפרוטוקול. עוד שאלות?

מר גורן:

כן.

קודם כל אני רוצה להגיד שמבחינת העבודה שנעשתה פה אין ספק שנעשתה פה עבודה מקצועית ויעילה כמו שתל-אביב יודעת לעשות.

אני באופן אישי סברתי וגם אמרתי את זה לרון באופן אישי, שאנחנו יכולים לחכות עם זה עוד כמה זמן כדי לראות אם המערך הזה, כמו שכולכם ציינתם, לא צריך באופן עקרוני להינתן על ידי רשות מקומית, בטח לא מתקציב שהוא כל כך גבוה ובטח לא כשאנחנו לא יכולים לגבות על זה תשלום, אלא בצורה של מוניות שירות למשל- שזה הצורה שגם אתם דיברתם עליה בהתחלה, ולא

שזה יהיה על חשבוננו. אבל דעתי לא התקבלה כמו שאתם יודעים, אז אני מבין שכל הסיפור הזה הולך לקרות בקרוב. לכן אני אשאל כמה שאלות פרקטיות ברשותכם. האחת זה לגבי המימון. המימון היחסי שלנו הוא מאוד מאוד מאוד גבוה, יחסית לשירות. לפי מה שהבנתי, עיריית גבעתיים למשל נדרשה להשתתף ב-300,000 שח' פלוס מינוס.

קריאה:

1/2 מיליון.

פרוטוקול ישיבת הנהלה מס' 7
מתאריך ו' חשוון תש"ף (04/11/2019)

- 17 -

מר גילצר-גזבר העירייה:

זה הולך לפי חלוקה, לפי ק"מ.

מר אופיר כהן:

זה הולך לפי ק"מ, בסוף, כמה ק"מ שאנחנו עושים אצלך בעיר-ככה תשלם. הכל לפי החלק היחסי בקילומטראז' הכללי של המערכת. אנחנו באופן טבעי, אתה רואה על המפה, הרוב המכריע של הרשת נמצא בעיר תל-אביב יפו. גבעתיים הוא צ'ופצ'יק קטן ולכן היא משלמת בהתאם.

מר גורן:

כמו שאנחנו, כמו שרון אומר, משרתים בעיקר את תושבי חוץ לעיר, אבל אנחנו אומרים- התחשיב הוא לפי ק"מ.

מר אופיר כהן:

חלק גדול מהנוסעים יהיו תושבי תל-אביב יפו, אבל התחשיב הוא לפי קילומטראז' בכל רשות.

מר גורן:

דבר נוסף הוא תקציב הפרסום של התכנית.

אני רואה שהתכנית הזאת מקבלת כל כך הרבה יחסי ציבור, והגיוני כמובן שהיא תקבל יחסי ציבור מאוד מאוד גבוהים בלי שנידרש לשלם עליהם. הרי גם ככה כל התקשורת מלאה בכתבות על הנושא הזה, ולכן אני מנסה להבין למה צריך תקציב פרסום ושיווק כל כך גבוה לתכנית-כשאני לא חושב שיש מי שלא שמע עליה מקרב תושבי תל-אביב והסביבה.

גב' גרינברג:

תקציב הפרסום זה לא עבור לתושבים ולאזרחים מה זה, כי זה באמת מופיע בתקשורת, זה כן למתג את התחנות, למתג את המיניבוסים-שבסוף ידעו באיזה תחנה אפשר לעלות על הקו הזה. לשם הולך בעצם התקציב, לא בשביל ליידע שאנחנו עושים את זה.

מר גורן:

זאת אומרת, את מדברת על איך אנחנו מעבירים את המידע במדויק לתושבים?

גב' גרינברג:

בדיוק.

**פרוטוקול ישיבת הנהלה מס' 7
מתאריך ו' חשוון תש"ף (04/11/2019)**

- 18 -

עו"ד סלמן:

את המידע הרלבנטי להפעלת התכנית.

מר גורן:

.OK

שאלה נוספת זה – האם אנחנו עושים על המפעיל שנבחר – פיקוח כמו שאנחנו עושים על קבלנים בכל תחום, בתברואה, בשפ"ע וכן הלאה, האם אנחנו עושים על זה פיקוח האם הוא עומד בחוקי המדינה? בחוקים הנדרשים, בחוקי העבודה הנדרשים.

מר אזולאי:

הוא אפילו מפעיל שהוא עובד עבור העירייה במסגרת מכרז ההיסעים של מינהל חינוך, זאת אומרת- הוא לא מפעיל זר שבחרנו אותו ככה מהיקב והגורן. הוא ענה למכרז, הוא עומד בכל התנאים של ההעסקה.

מר גורן:

תנאי ההעסקה בסוף שבוע הם שונים.

עו"ד סלמן:

אבל הוא צריך לעמוד בזה.

מר רון חולדאי- ראש העירייה:

חלק מהעלויות נובע משכר עבודה גבוה בשבת.

מר אזולאי:

המפעיל הוא מפעיל גם של תחבורה ציבורית, של מוניות 4, 5, והוא מפעיל קווים של תחבורה ציבורית בעיר תל-אביב, זאת אומרת שיש להם רישיון להפעלה של תחבורה ציבורית, גם בשבת.

מר גורן:

מבחינת המדדים: האם, כמו שציינת, יכול להיות מצב שיהיה שימוש גדול ואז אנחנו נעשה את זה ב-20 דקות למשל במקום חצי שעה, האם זה עובד גם לכיוון ההפוך?

מר רון חולדאי- ראש העירייה:

התשובה היא – בוודאי שכן, כמו בכל דבר בחיים. אם לא יהיה שימוש, לא יהיה.

פרוטוקול ישיבת הנהלה מס' 7
מתאריך ו' חשוון תש"ף (04/11/2019)

- 19 -

יותר מזה: צריך לזכור, יש פה כמה מרווחי גמישות. האחד, מרווח גמישות ראשון הוא שאנחנו מתחילים עם מיניבוסים, ובמידה ותהיה דרישה גדולה יותר נגדיל לאוטובוסים גדולים. אם, עם אוטובוסים גדולים נראה בקו מסוים שבו זה לא מספיק, נגדיל את התדירות כדי שזה יענה לביקושים. אם נראה במקום מסוים שבקו מסוים יש פחות ביקוש ובקו שני יש יותר ביקוש- נשנה. כמו בכל דבר, אנחנו עושים תוך כדי ניסיון לעמוד בהתאם למציאות.

מר גורן:

כשהמכרז מאפשר את הגמישות?

מר רון חולדאי- ראש העירייה:

אבל, אבל, יש דבר בתחבורה ציבורית שהוא דבר עקרוני, והוא נכון גם לגבי שירותים אחרים שאנחנו נותנים, שהוא בבחינת שירות שאמורים לתת אותו גם בהעדר ביקוש, או בהעדר ביקוש גדול. יישוב מבודד מקבל אוטובוס 4 פעמים ביום למרות שזה לא רווחי. קיבוץ חולדה- כנ"ל. לכן, גם בהיבט הזה, מבחינתנו להגיע לשכונה שבה אני יודע שאין הרבה כלי רכב והביקוש הוא לא גבוה במיוחד, עדיין חשוב לספק את השירות גם בהיעדר ביקוש מלא. והשיקולים האלה הם שיקולים שניתנים תמיד במסגרת שנקראת תחבורה ציבורית.

מר גורן:

שאלה אחרונה עקרונית ברשותך, ואת השאר אני כבר אדבר באופן פרטני: אני מבין שהשירות הזה ידרוש גם מהרבה עובדי עירייה לעבוד בשבתות, לעשות את הבקרה, את הפיקוח.

מר רון חולדאי- ראש העירייה:

איפה עובר המספר הרבה ואיפה עובר המספר מעט מתוך 10,000 איש?

מר גורן:

רבים זה 2.

מר רון חולדאי- ראש העירייה:

רבים זה 2, הבנתי.

מר גורן:

לא, אבל אני שואל עקרונית.

**פרוטוקול ישיבת הנהלה מס' 7
מתאריך ו' חשוון תש"ף (04/11/2019)**

- 20 -

מר רון חולדאי- ראש העירייה:

רבים זה 2 אבל הרבה זה לא שניים.

מר גורן:

אני שואל שאלה עקרונית, או בקשה. לא שאלה, בקשה. במידה ועובד עירייה רלבנטי שקשור לתחום הזה או יש לו מקצוע שקשור להפעלה הזאת מבקש שלא לעבוד בשבת, לאפשר לו.

מר רון חולדאי- ראש העירייה:

זה מובן מאליו בכל העירייה, בכל הדברים, וזה מיותר להגיד את הדבר הזה במסגרת הדיון הזה.

מר גורן:

אני לא חושב שזה מיותר.

מר רון חולדאי- ראש העירייה:

לא, יכול להיות שאתה חושב שזה לא מיותר, אני רק אומר- למותר לציין שבעירייה תל-אביב ההערה הזאת ממילא מבוצעת בכל התחומים בעירייה.

מר גורן:

אני שמח לשמוע, תודה.

גב' יוחנן וולק:

אפשר לשאול שאלה?

דיברת אופיר על העובדה שאם יהיה ביקוש גדול יותר אז אנחנו נעבור לאוטובוסים. יש איזושהי חשיבה על אוטובוסים שהם קצת פחות מזהמים, או שאנחנו לא חשבנו על העניין הזה?

מר רון חולדאי- ראש העירייה:

כל האוטובוסים שהוזמנו הם יורו 5 ומעלה. זה לא הכי טוב בעולם אבל זה ברמת זיהום נמוכה יחסית ובאיכות גבוהה מאוד.

פרוטוקול ישיבת הנהלה מס' 7
מתאריך ו' חשוון תש"ף (04/11/2019)

- 21 -

חבריה, עוד לא נסע אוטובוס אחד וכבר אתם שואלים אותי מה קורה ואיך יקרה, תנו להם לנסוע, שהנוסע הראשון יהיה. אני תמיד אומר, THE PROOF OF THE PUDDING IS IN THE EATING, לא בדיבורים.

גב' יוחנן וולק:

האם כל חברי המועצה יוזמנו לנסיעת ההשקה?

גב' להבי:

פנו מרמת השרון וביקשו שביום הראשון של ההתנעה של זה באמת הם יבואו כולם מהערים האחרות, ואולי נתכנס באיזו נקודה בתל-אביב.

מר אבו שחאדה:

אני חייב להתחיל ולהגיד שאני מבין שאני נמצא בישיבה היסטורית שהיא לא מובנת מאליה בכלל, החלטה שדורשת באמת הנהגה פוליטית מאוד אמיצה, וגם מבחינה מקצועית-רמה מקצועית מאוד גבוהה. אז גם לרון וגם למיטל וגם לאופיר-באמת, כל הכבוד. אני חושב שזה לא מובן מאליה בכלל- המהלך הזה ואני רוצה לברך עליו. רק שאלה ממש להבהרה: כיצד החשיבה לגבי המערך הזה תיכלל עקב כל השינויים התחבורתיים שאנחנו צופים בכל הקשור לרכבת הקלה?

מר רון חולדאי- ראש העירייה:

לכשתוקם בעוד שנתיים-נדבר, עד אז יש לנו זמן לחשוב. כרגע אין לנו.

מר אופיר כהן:

ובזמן עבודות, כשייסגרו או יוסטו קווים של תחבורה ציבורית, נצטרך גם את הרשת הזאת לארגן.

מר שפירא:

רון, הוא מתכוון שהרכבת הקלה סוגרת רחובות.

מר שרעבי:

אופיר ענה על זה.

**פרוטוקול ישיבת הנהלה מס' 7
מתאריך ו' חשוון תש"ף (04/11/2019)**

- 22 -

מר רון חולדאי- ראש העירייה:

לגבי עבודות הרכבת הקלה, כל הזמן נצטרך להתאים את זה לפי עבודות הרכבת הקלה. ב-2020 יהיה לנו פה סיפור באבן גבירול, תתכוננו.

מר שרעבי:

קורקינט.

מר רון חולדאי- ראש העירייה:

חברים, זה באמת אני חושב- החלטה חשובה. אני חושב שאנחנו עושים דבר נכון. אני חושב שעצם העובדה שזו תהיה פריסה רחבה זה עוד יותר נכון, ואני מאוד מאוד מאוד מקווה שהדבר יצליח, למרות שאני יודע שעוד נצטרך להתמודד עם הרבה מאוד קשיים בדרך, זה לא יעבור כלאחר יד. צריך הרבה מזל שהקואליציה הבאה תהיה בנויה ככה שלפחות לא ינסו לשנות חוקים כדי למנוע את זה. זהו. תודה רבה.

17. ניהול אפקטיבי באגף התברואה:

מר רון חולדאי- ראש העירייה:

יש לנו עוד נושא אחד, והוא ניהול אפקטיבי באגף התברואה, ואת זה יציג ארז ניסים.

מר זלוף:

אני חושב שזו הזדמנות טובה להציג דבר שהוא מאוד מאוד משמעותי שאנחנו עוברים במהלך השנים האחרונות, שינוי מהותי מאוד באגף התברואה שבעצם פורץ דרך חשובה כדי לייצר מערך ניקיון ופינוי אשפה טוב יותר בעיר תל-אביב יפו, רמת שירות טובה יותר בתחום הניקיון ופינוי האשפה. זו הזדמנות אדירה עבורנו לעשות את זה אחרי כל כך הרבה שנים שניסינו לייצר את השינוי הזה. צריך להבין את המשמעויות שלו גם כלפי העובדים, גם כלפי העיר עצמה, גם כלפי מערכות נוספות שקיימות בתוך אגף תברואה, וזה סנונית ראשונה בתוך הסגל הניהולי שאנחנו מתקדמים אתה, ותכף ארז יפרט את העניין. ואני באמת חושב שזו פריצת דרך חשובה ואפילו היסטורית-אני יכול להגיד, בתחום אגף התברואה בעיר תל-אביב יפו.

מר א. ניסים:

(הצגת הדברים מלווה במצגת) אכן ביצענו בשנה האחרונה תהליכי שינוי גם במימד הניהולי וגם הטכנולוגי, במימד הטכנולוגי אני אגע בהרחבה.

**פרוטוקול ישיבת הנהלה מס' 7
מתאריך ו' חשוון תש"ף (04/11/2019)**

- 23 -

בהיבט הניהולי למעשה התחלנו בכל מערך הסגל הניהולי, אנחנו חושבים שנכון להתחיל בהנהלה לפני שאנחנו יורדים לעובדים למטה. יצרנו תהליכי שגרות עבודה ותהליכי עבודה מרמת מנהלי החבלים לגבי מנהלי התחנות, רכזי אחרי צהריים, אחראי אחרי הצהריים, כל המערך שלמעשה מפקח ומבקר אחרי עבודת פינוי האשפה ונקיון המרחב הציבורי.

כל המערך הזה עבר תהליך מכרזי מלא. זה הביא לכך ששליש ממפקחי העבודה למעשה הם חדשים, מחצית מסגני מנהלי התחנות הם חדשים, ובאמת רעננו את השורות, מי שלא התאים יצא ומי שמתאים נכנס. קבענו מרכיבי תפקיד לכל בעלי התפקידים, רוטציה, יצרנו רוטציה בכל מנהלי החבלים, מנהלי התחנות, מרבית מפקחי העבודה והסגנים-ברובם חדשים, באמת כל המערך בכל התחנות עם דם חדש, בכל תחנות העבודה. זה בהיבט הניהולי.

וכמובן יש את המימד הטכנולוגי שתכף אני ארחיב עליו בהמשך, שהוא למעשה המשלים. בסוף, אם אנחנו רוצים לעשות שינוי חשוב לעשות שינוי בסביבת העבודה בשביל להביא את השינוי הזה, וסביבת העבודה המשמעותית זו הסביבה הטכנולוגית.

בסוף בסוף מה אנחנו רוצים בכל המהלכים שאנחנו משקיעים: זה לטייב את השירות, את המענה לתושב, ולמצות בסוף את המשאבים שקיימים בעיר. אנחנו רואים למעשה משנה לשנה עלייה בהיקפי האשפה והפסולת שאנחנו אוספים מידי שנה, בכל הזרמים, במיוחד בזרם המעורב וגם בזרמים האחרים, ולכן האתגר הזה שהיום שכונה או רחוב- כמו שנקין, שעכשיו כל בניין שני או שלישי עולה למעלה, צריך להבין שעכשיו צריך לאסוף אשפה מעוד 4 או 5 קומות שנוספות, ואז זה מחייב אותנו להתאמה של הפעילות ולמצות את הרכבים ואת המשאבים הקיימים בשביל לייצר את היכולת לתת את המענה בזמן הנכון לכל אחד מהאתגרים.

גב' יוחנן וולק:

ארז, רק שאלה, מה זה זרם מעורב?

מר א. ניסים:

יש פסולת מעורבת שזה הפח הירוק, ויש את הזרמים האחרים שזה- זרם האריזות שזה הכתום הנייר שזה הכחול, ויתר הדברים.

על האגף בגדול אני לא ארחיב, מכירים, בסה"כ אגף די רחב: 940 עובדים עם מערך מאוד גדול של משאבים, גם בהיבט של כח אדם, תקציבים, גם במערך הפנים עירוני וגם במערך הקבלני. את פינוי האשפה מי שמבצע זה למעשה עובדי העירייה ואת ניקיון המרחב הציבורי מבצע מערך קבלני רחב.

בפינוי האשפה יש לנו 111 מסלולים מידי בוקר, שיוצאים לעיר ומפנים- כל אחד במסלול שלו- את מסלול פינוי האשפה. יש לנו 30 מסלולים בנושא של פינוי שינוע. יש לנו בעיר מעל 700 מכולות-

**פרוטוקול ישיבת הנהלה מס' 7
מתאריך ו' חשוון תש"ף (04/11/2019)**

- 24 -

דחסינות שאנחנו מפנים מידי שבוע, יש 30 צוותים בתחום המחזור שעובדים אחת לשבוע בכל אחד מהאזורים. אני לא ארחיב, אני חושב שמכירים פה את המערך.

המימד הראשון הוא ניהול קריאות השירות, מתן השירות. הרצון באמת לתת לתושבים ולמבקרים בעיר את השירות הטוב ביותר שיכול להיות. אני חושב שבמערכות האלה אנחנו הכנסנו לא מעט תהליכי בקרה.

זמן אמת זו מערכת שהיא למעשה גוזרת מכל המערכות התפעוליות, מכל מוקד 106, פניות הציבור, את כל הקריאות למעשה, וכאן כל מנהל יכול לראות בכל נקודת זמן מה הפערים שיש לו, כמה קריאות יש לו, ולמקד את המשאבים בהתאם בכל תחום. כמה פניות על פגרים, כמה פניות בנושא של הדברה, מספר הפניות בנושא של רחוב מלוכלך, מיכלון בחוץ, לא בחוץ-כמה קריאות, וכך מנהל החבל או מנהל התחנה יודע בכל תחנה כשהוא נכנס כמנהל, הוא לא צריך לקבל את עשרות הרשומות, הוא יכול להסתכל, למקד את הפעילות שלו ולתכנן אותה בצורה נכונה יותר. יש את כלי הבקרה שאני לא רוצה להיכנס. בכל מערכת אנחנו דוחפים בדחיפה את כל הנתונים למנהלים, מעבר לזה שהם יכולים להיכנס ולראות.

יש כאן מערכת שהיא מערכת במחשוב כפי יד, זה השינוי המשמעותי שהתחלנו אותו כעת. בעבר בכל פניות הציבור-מפקח היה יוצא לשטח בודק, מדווח לסגן מנהל התחנה וסגן מנהל התחנה היה מבצע משוב וסוגר את הפנייה במערכת. היום אמרנו-לא, מפקח הוא אחראי מא' עד ת' בתא הגיאוגרפי שהוא אחראי עליו. הוא יוצא, הוא מקבל את הפנייה אוטומטית למכשיר הנייד שלו, הוא מטפל בפנייה, מצלם, הוא מחוייב לצלם ולתעד שהמפגע שדווח סולק, זה גם יפתור וייתן מענה טוב יותר לטופל-לא טופל ויאפשר לי כמנהל לעשות בקרה על הפעילות של המפקחים. והוא מחוייב גם לבצע משוב במערכת. כלומר, המפקח-שהוא אחראי על תא השטח הגיאוגרפי-הוא עושה את כל המהלך הזה, ולא מישוהו אחר עושה במקומו ולא אחרי זה מזינים. הוא עושה את זה גם בזמן אמת, כך שהוא לא צריך לשכוח ולדעת-כן עשיתי, לא עשיתי.

גב' יוחנן וולק:

וזה, בעתיד,

מר א. ניסים:

זה קורה עכשיו.

גב' יוחנן וולק:

התמונות האלה יישלחו חזרה לתושבים דרך ה-106?

מר א. ניסים:

אני משער שאפשר לעשות את זה.

**פרוטוקול ישיבת הנהלה מס' 7
מתאריך ו' חשוון תש"ף (04/11/2019)**

- 25 -

מר זלוף:

זה יקרה, וודאי. בשלב הזה יש לנו בעיה בתהליך הזה, עדיין לא פתרנו אותה, אבל בסוף יקרה מצב שבו התושב יקבל תמונה-בוצע 100%, הנה תמונה.

מר לייבה- מנכ"ל העירייה:

במקרים שצריך תמונה.

מר זלוף:

עובדים על זה.

מר א. ניסים:

אני עושה בזה לא מעט שימוש, כי אני רואה בסוף את הפעילות של אנשים שלי שבאמת היו וטיפלו, וגם כשיש פנייה חוזרת אני מסתכל לראות באמת אם זה טופל או לא טופל. הנושא הנוסף הוא פיקוח על עבודות הקבלנים. אנחנו מפעילים מערך קבלנים מאוד גדול, 120 מיליון שח'. במערך הזה יש לנו מערכת BI, במערכת ה-BI למעשה יש לי מידע מכל התחנות, וגם מנהל יכול להיכנס בכל נקודת זמן ולראות כל חריג שיש לו בתוך המערכת. לצורך העניין, בצהרים הוא יכול להיכנס ולדעת איזה רחובות נוקו או לא נוקו, באיזה רחוב יש לנו מספר פעמים קריאות שלא מטופלות, התייצבות של רכבי הקבלן לצורך העניין-הגיע- לא הגיע, כמה אחוזים, וזה נותן באמת שליטה מלאה. ויש לנו מערכת אחזקה שהיא קיימת באגף, אבל זו מערכת עם אלפי רשומות. אם אני כמנהל האגף רוצה להיכנס ברחוב מסוים-אני צריך עכשיו להיכנס למערכת ולחפש, וכאן-בלחיצת כפתור אני מקבל את כל המידע, כולל מה תכנית העבודה באותו יום, אני יכול להיות ברחוב ולהסתכל בכל רחוב ולדעת בכל רחוב מתי הוא צריך להיות נקי, באיזו שעה הוא צריך להיות נקי, מי זה הקבלן ומה התדירות. יש לנו רחובות שמנקים כל יום, אחת ליומיים, אחת לשבוע. התכנית והבקרה היא בכף יד, כמו שאומרים. יש את האיתור הלוויני, למעשה האיתור. אנחנו, בעקבות האיסור להעסקת עובדים זרים עברנו בשנה וחצי האחרונות יותר ויותר להפעיל מערך של רכבי טיאוט, כתחליף לעובדים הזרים, מכורח המציאות. לצערי אין עובדים שמגיעים, גם היום הקבלנים שנדרשים לעובדי כפיים, מתקשים מאוד מאוד לעובדים, חלקם הגדול מגיע ממזרח ירושלים. לכן, במערך הזה, אם היינו בעבר, לפני 3 שנים, 21 רכבי טיאוט אנחנו היום עברנו את ה-57 רכבי טיאוט, ומאחר שזה כלי שהוא מחליף-הוא כלי מאוד משמעותי, ואנחנו עושים בקרה והקבלנים יודעים ונקנסים ברמה היומיומית. זה כלי בקרה, אנחנו דרך אגב את הכלי הזה הולכים ומפתחים יותר- לסנכרן אותו

פרוטוקול ישיבת הנהלה מס' 7
מתאריך ו' חשוון תש"ף (04/11/2019)

- 26 -

כרגע, אני מקווה שבשנה הבאה נגמור את עבודת הפיתוח עם המערכת התפעולית, כי סגן מנהל התחנה מקבל את המידע והוא מזין לתחנה מתי מגיע הרכב. אני יודע מתי הוא מגיע לפי האיתורן, אנחנו לוקחים את שתי המערכות ואם יש משהו שהוא לא מתאים ולא מסתדר בין הדיווח לבין האיתורן זה אמור לקפוץ כחריג. זה בפיתוח כרגע, יהיה בשנה הבאה.

מר הראל:

לו זה היה תלוי בך היית מעדיף להעסיק עובדים זרים,

מר א. ניסים:

כן.

מר הראל:

על פני הפיתוח של הכלי?

מר א. ניסים:

לא. הפיתוח של הכלי הוא חשוב, אבל אני חושב שהעובדים הזרים-אם היה מותר ואפשרי, כן.

מר הראל:

זה בעצם המדיניות של משרד הפנים שלא מאפשרת לך.

מר א. ניסים:

נכון, נכון, חד משמעית.

פיקוח בכף יד: למעשה גם כאן, אם בעבר מפקח עבודה היה יוצא לשטח, מקבל את הניירות ביד, יוצא לשטח, חוזר, וסגן מנהל התחנה אחרי זה מקליד, היום לצורך העניין הוא עושה את הכל. מקבל את תכנית העבודה למכשיר כף יד, מקבל את התכנית, בודק, אם הוא מבצע הפחתה-הוא מציין, אם הוא מבצע הפחתה לקבלן הוא מחוייב לצלם את ההפחתה-שנדע מה לא בסדר, וכנ"ל בכל תחום: ביקורת, התייצבות. אם מעכשיו יש לי עובד רציף-הוא רושם, אם הקבלן לא החליף אשפתון-יש קנס והוא מכניס. המפקח עושה את כל הפעילות, כלומר יצרנו כאן מערכת שהמפקח מבין שזו אחריות שלו, הוא כבר לא יכול להגיד: נתתי פתק והלכתי. ואני מקבל את זה בזמן

אמת-שזה עוד יתרון, לא צריך לחכות ליום למחרת עד שמקלידים ומזינים, בזמן אמת אני יכול לדעת מה בוצע, מה לא בוצע, וכך אחר הצהריים לפחות לקחת ולראות מה אני עושה עם המשאבים שיש לי ולהפנות אותם למקומות שחסרים. יש תכנית עבודה לקבלנים, יש גם תכנית.

**פרוטוקול ישיבת הנהלה מס' 7
מתאריך ו' חשוון תש"ף (04/11/2019)**

- 27 -

כנ"ל יש לנו גם מערכת BI נוספת, למעשה איגוד ערים דן, יש לנו מאות כניסות ביום, מתחילת השנה ועד היום יש לנו 78,000 כניסות לחירייה, אנחנו יודעים את המספרים. במדויק- 78,423 נכון להיום. המספרים האלה זה מטורף. לשלוח בכל רכב- מתי הגיע ואיך-זה בלתי אפשרי. יצרנו מערכת שהיא נותנת לי בזמן אמת, אני יכול לפלח לפי חבל, לפי תחנה, לפי אזור. אם אני רוצה לדעת באזור מסוים כמה עשו, איך אספו, אני יכול לעשות השוואה בין אזורים. היום רובי אומר לי-תגיד לי ארז בראש השנה שעבר כמה אספת וכמה אתה צריך, אני לא צריך עכשיו אף אחד. אני נכנס למערכת ותוך כ-30 שניות, כאחד שמבין ומיומן במערכת, אני נותן לו את הנתון. זה כלי מצוין, הוא נותן לי גם את החריגות. אם רכב מעל 10%, פחות מ-10%, את כל החריגות של הרכבים, ואני יכול גם לתכנן. אם אני יודע עכשיו בתכנון, מאחר שיש לי גידול בהיקפי האשפה פה, אני יכול גם לווסת רכבים בין שכונות, בין חבלים, זה כלי ניהולי. זה כלי שיושב כרגע בהנהלת האגף, אנחנו מורידים את זה כרגע לרמת מנהלי החבלים-שידעו לעשות גם בזה שימוש, ויכול להיות שנוריד את זה גם לרמה אחת מתחת. סידור עבודה-אני לא אגע.

כרטיס נוכחות- פרמיה, יצרנו מערכת. אם בעבר הבנות במשאבי אנוש אצלי היו יושבים, כי עובדים היו רושמים בכתב יד מתי הם מגיעים, מתי הם יוצאים, היום המערכת לוקחת מסידור העבודה, היא גוזרת והיא חוסכת משמעותית את עבודת הניירת, שגם היא לא חפה, בסוף יש גם טעויות. כשאתה עושה את זה ידני ולא ממחושב זה בעייתי. גם כאן נגענו.

דבר נוסף זה הנושא של תיאום ערימות האשפה. כך היינו מתאמים את הערימות בכל תחנות העבודה. סגן מנהל תחנה היה יושב ורושם את הערימות בכתב יד וסוגר. למעשה המערכת היום היא מערכת ממחשבת, כל ערימה שתושב מתקשר היא מתואמת, נרשמת, ואנחנו גם יכולים להפיק לקחים מהמערכות הקיימות. ואותה מערכת גם מדווחת לפיקוח העירוני, לאותו פקח בשטח, היא יודעת לפי הרחוב מי הפקח שחתום בפיקוח העירוני, וכך הפקח-כשהוא מגיע לאזור- הוא יודע אם זה מתואם או לא מתואם והוא לא מתחיל לחפש מי הוציא או לא הוציא. וכשהוא נסגר אני גם סוגר את המערכת.

זו המערכת. אנחנו עובדים על אפליקציה לתושב ב-106, אני מקווה שברבעון הראשון של שנה הבאה התושב יוכל גם לבצע תיאום של ערימות באמצעות אפליקצית 106 ברוב המקרים. בחלק מהמקרים הוא יידרש עדיין לתיאום פרטני אבל אנחנו משתדלים כמה שיותר לחסוך את הקשר הישיר הזה שצריך להתקשר ולעשות את זה באמצעים טכנולוגיים.

מר שפירא:

פינוי ערימות זה לא גזם, או שזה גזם?

מר א. ניסים:

פינוי ערימות זה גם גזם, זה גם גרוטאות.

פרוטוקול ישיבת הנהלה מס' 7
מתאריך ו' חשוון תש"ף (04/11/2019)

- 28 -

היום האגף מפעיל 14 מנופים, יש לי 14 מנופים באגף, באמצעותם אנחנו מפנים את כל הערימות.

מר שרעבי:

יש גם קבלנים שעושים את זה או רק אנחנו?

מר א. ניסים:

בשבת. יש שפי"ע שמפעיל מערך קבלנים, זה לא קשור. אגף התברואה מפעיל באמצע השבוע את המערך העירוני.

מר לייבה- מנכ"ל העירייה:

תגיד בכמה היינו לא לפני הרבה זמן.

מר א. ניסים:

כשאני נכנסתי לתפקיד היו 8, מתוכם 6 תקינים.

מר לייבה- מנכ"ל העירייה:

מ-6 ל-15, תבינו רק את הכמות.

מר שרעבי:

השאלה שלי היא כזאת: אם שפי"ע היום גוזם ברחובות בעיר, את המעורמים של האשפה אוספים הקבלנים של שפי"ע, לא אתם?

מר א. ניסים:

כן.

מר זלוף:

אם שפי"ע עושה הערמת נוף-שפי"ע אמור לאסוף. אם שפי"ע מנקה עכשיו את הגינה ומוציא, לא עושה הערמת נוף אלא הוא גוזם טיפה ומוציא שקיות-אני מפנה את זה. זו החלוקה, אבל בסוף העבודה בינינו לבין אגף שפי"ע היא עבודה משותפת.

כשאתה רוצה היום, נגיד, לעבור דירה, ולא תיאמת את הערימה, ופתאום ראיתי שהוצאת, אתה משלם 320 שח'. איזה בן אדם לא ירים טלפון ויגיד-בואו תפנו לי את הדירה?! אין עירייה במדינה הזו שככה מפנה ערימות וגזם. היום בשעה 07.00 בבוקר, כוכב הצפון-בין רוקח לש"י עגנון, גזמו שורת עצים, פיקוסים, היינו צריכים לקחת 4 מנופים מגזם פרטי של תושבים. איזה רשות באה

פרוטוקול ישיבת הנהלה מס' 7
מתאריך ו' חשוון תש"ף (04/11/2019)

- 29 -

ולוקחת 4 מנופים על חשבונה ומפנה גזם פרטי לתושבים? תבינו, זה עלויות מטורפות. רק אנחנו לוקחים את זה על עצמנו. כל הערימות בעיר שתושבים מוציאים, כל הגזם, אם רק תיאמת, רק אמרת או רק הוצאת ביום תיאום בעבר הירקון-אנחנו על זה.

מר א. ניסים:

אבל בכל מקרה אני אומר, גם אם שפ"ע אמור לקחת, גם אם אני רואה שזה נתקע,

מר שפירא:

גזם זה לא ימים קבועים ?
אצלנו זה ימים קבועים.

מר זלוף:

בחלק מהמקומות בעיר זה ימים קבועים, ובחלק זה בתיאום.

מר א. ניסים:

העתיד, מה הפעילות העתידית :

1. הנושא של מיפוי כלי אצירה. אנחנו יוצאים כרגע לסקר של מפעלי אצירה, ובסקר הזה למעשה אנחנו הולכים למפות את כל מיכלי האצירה בעיר, לתעד אותם, להעלות אותם על שכבת GIS, שנדע בדיוק מה יש בכל הזרמים, זה לא יהיה רק הירוק אלא גם הכתום, הכחול, המכולות, הדחסניות, טמונים, הכל יהיה באפליקציה אחת. זה למעשה בסיס לתכנית עבודה 2020 של האגף, לאחר שנסיים את הסקר אנחנו נכנסים לבחינה של כל מסלולי פינוי האשפה בעיר וכל התפקידים של המכניס-מוציא, אבל בשביל שנוכל להיכנס לתכנית הזאת אנחנו חייבים לעשות את המיפוי ואת הספירה-כדי לדעת מה יש. זו הפעילות הראשונה שאנחנו נכנסים אליה כרגע.

את האפליקציה כבר גמרנו, עשינו, אגף המחשוב עשה פה עבודה מצוינת, כרגע אנחנו בתהליך המכרזי.

פתיחה אוטומטית של מפגעים : יש לנו למעשה את האנליטיקה. היום זה עדיין לא אנליטיקה, היום-באמצעות המצלמות מוקד מבט שיש לו כ-100 מצלמות, יש לו בהתקווה, יש לו בנווה שאנן, יש לו מספר מקומות שהגדרנו ומתוכם אנחנו מקבלים מידי יום, ואנחנו הולכים להרחיב. לכל האנליטיקה אני לא אכנס בהרחבה אבל למעשה האנליטיקה היא דבר רחב מאוד-שיכול להיכנס בתחומים רבים, זה לא רק באגף התברואה. זה יכול להיכנס לתחום החניות על מדרכה.

**פרוטוקול ישיבת הנהלה מס' 7
מתאריך ו' חשוון תש"ף (04/11/2019)**

- 30 -

מר זלוף:

כלומר, אנחנו מזהים, אלפי המצלמות שיש לנו בעיר יודעות להקפיץ לך, לפי כל חוק שאתה רוצה- שהוא בניגוד למשהו שאתה מחפש. כל חריג שאתה מחפש – אתה יכול להגדיר אותו ולקבל אותו בהקפצת תמונה. כמו לדוגמא פה הפסולת והשיפוץ. ואנחנו עובדים על זה עכשיו בצורה מאוד אינטנסיבית. כרגע 100 מצלמות, ידנית, כמו שארז אמר, אנחנו בודקים אותן יום-יום, פעמיים ביום.

מר א. ניסים:

אבל לאט לאט האנליטיקה תעשה את זה.

מר שפירא:

חניה במקום של אוטותל- של רכב פרטי?

מר זלוף:

יגיע לזה גם. בזה שמנו חיישנים.

מר שפירא:

זה התלונה שמתקבלת באוטותל.

מר זלוף:

נכון, אתה צודק.

הנה, זה הפסולת. לדוגמא, היא מזהה לבד את החריגים שזרקו מסביב את הפסולת, ואז היא מקפיצה לו את התמונה, והוא יודע בדיוק שלשם הוא צריך לשלוח פינוי אשפה. זה עובד מצוין. הנה, האיש הזה שאתם רואים כאן על גבי השקף-זורק את האשפה בכביש, זה קופץ לו בתמונה, והוא יודע שהוא צריך לרוץ ולפנות את הפסולת, או לתת דוח-אם אתה מזהה אותו.

מר א. ניסים:

ובסוף, יש לא מעט שיפור תהליכי עבודה. אנחנו הולכים להכניס טבלטים לתוך רכבי הדחס בשנה הבאה, בצורה שמפקח שמאתר ערימה שולח את זה לדחס, והוא יודע שצריך לקחת, והוא מתעד וסוגר.

מר זלוף:

אתם צריכים להבין שמסלול העבודה של הנהג יהפוך להיות מסלול שהוא כולו טכנולוגי. יש לו אייפד, הוא מזהה בדיוק את תכנית העבודה שלו. אם המפקח ראה חריגים בפוליון שלו, בתא

פרוטוקול ישיבת הנהלה מס' 7
מתאריך ו' חשוון תש"ף (04/11/2019)

- 31 -

השטח, הוא מקפיץ לו ישר, והוא מסנכרן לו תכנית עבודה ואופטימיזציה מחדש. הוא בעצם יודע לאן הוא הולך, והוא עושה V, פלוס, מינוס, מינוס, מינוס, V, לקחתי, גמרתי, הגעתי, קיבלתי את המשקל, אני יודע בדיוק מה לקחתי, ואם יש חריגה זה מוקפץ. אם יש גם משקל, זה מוקפץ מיד לאגף, כלומר זה הכיוון, בעצם לזה אנחנו הולכים להגיע. בסוף שנת 2020 אנחנו נהיה כבר במצב של אופטימיזציה שונה לגמרי בתכנית העבודה של פינוי אשפה, וזה בעצם השינוי הגדול גם בתחום הנהגים וגם בתחום איסוף הפסולת.

מר א. ניסים:

אני אומר עוד פעם, אנחנו עושים את הכל.

מר שפירא:

יש קורלציה בין המשקל שאתם לוקחים לבין המשקל של חירייה, שהמשאית נמדדת?

מר זלוף:

ברור.

מר א. ניסים:

היום בחירייה לצורך העניין-כשאנחנו נכנסים יש משקל טרה, כלומר אני נשקל בכניסה אבל ביציאה אני לא נשקל, מאחר שיש רק משקל אחד מתוך שני המסלולים. יש כרגע משקל במסלול השני, אמור להיפתח אני מקווה בתחילת 2020, יש בעיות עם מוטורולה ואני מקווה שייגמר הסיפור שם, ומאותו רגע אנחנו מפסיקים עם משקל טרה, וכל נהג יצטרך גם להישקל ביציאה ואז אנחנו גומרים את הסיפור של משקלי הטרסה, ולדעתי זה יחסוך לעירייה

מר שפירא:

ברור. אני חושב שאתה צודק ב-100%.

מר זלוף:

דרך אגב, אנחנו, לפני שנה עשינו מעשה וגירדנו את כל הפסולת שנדבקה למכולות, וקיצצנו בהרבה מאוד טונאז'ים את כמויות האשפה. את כל הפסולת שנדבקה למכולות-גירדנו אותה עם שפכטלים, שפשנו את המכולות, הבאנו אותן למצב נקי, המכולות נכנסו, והורדנו את המספר מבחינת האשפה.

מר שרעבי:

וכמה מיליונים חסכנו?

פרוטוקול ישיבת הנהלה מס' 7
מתאריך ו' חשוון תש"ף (04/11/2019)

- 32 -

מר זלוף:

זה לא קשור.

מר א. ניסים:

אני יכול להגיד, לקחנו גם משקל חיצוני לבדוק קודם כל עם משקל חיצוני, ואז נסענו לחירייה. את כל 700 המכולות.

מר זלוף:

עשינו משקל חיצוני,

מר א. ניסים:

רציתי גם לראות את ההבדלים בין המשקלים, לראות איך אני חוסך כסף.

מר א. ניסים:

לסיכום, וזה ייאמר לזכות אגף המחשוב: כל מה שאנחנו חושבים בראש-אגף המחשוב יודע לתרגם את זה ולהוציא את זה לפועל. זהו.

תודה גם לאגף המחשוב, ותודה לרובי ולהנהלת העירייה, למנכ"ל, לראש העיר, ולכל מי שבאמת תורם ונותן לנו באמת את היכולת התקציבית לעשות את מה שאנחנו עושים.

מר הראל:

אם אפשר להתייחס, אני הייתי רוצה לחבר בין שני הנושאים:

קריאה:

האוטובוס בשבת ופסולת?

מר הראל:

כן. כי אני חושב שבעצם בשני המקומות, בואו נגיד-אנחנו סובלים, סבלנו לפחות מהחלטות מדיניות של הממשלה שהיו להן השפעות פוליטיות, דת, כאלה ואחרות. ואני חושב שכמו שבשבת בעצם אמרנו-OK, אנחנו רוצים לעשות תיקון, הממשלה חושבת ככה אבל אנחנו רוצים לעשות תיקון ועכשיו נמצא איך, והפתרון היה-OK, אז שיהיה בחינם, לא בתשלום. יש לנו את סוגית העובדים הזרים, ואני חושב שגם הערכים, אני חושב שאני לא צריך להסביר, הם רבים: הם תושבי העיר, ההעסקה שלהם תתרום לעיר מספר פעמים, תתרום להם, תתרום לכך שהרחובות יהיו נקיים יותר, הביטחון. כל כך הרבה משתנים שיהיו לטובתנו, שהייתי שמח אם המחלקה

פרוטוקול ישיבת הנהלה מס' 7
מתאריך ו' חשוון תש"ף (04/11/2019)

- 33 -

המשפטית הייתה מתבקשת למצוא את הפתרון היצירתי מה אנחנו יכולים לעשות ולחפש את הדרך, אני חושב שזו תוכל להיות הבשורה הבאה שלנו.

מר רון חולדאי- ראש העירייה:

אני מקבל את ההערה.

תודה רבה.

הישיבה נעולה

מנחם לייבה
מנכ"ל העירייה

גלילה בן-חורין
מזכירת מועצה
ע' מנכ"ל העירייה