

הנדון : ישיבת וועדת תחבורה בנושא מוניות שירות 14.9 - עיקרי הדברים

ח"כ איתן כבל, יו"ר וועדת הכלכלה של הכנסת: עיריית ת"א-יפו היא עירייה מובילה גם בתחום התחבורה, אם זה בנת"צים וגם באופניים. ההצלחה הגדולה יצרה בעיות ולכן נולד הצורך להעביר לפקחי העירייה את הסמכות לאכוף חוק על האופניים החשמליים. אף רשות אחרת לא ערוכה לדברים אלה ואין להם ידע בנושא כמו לת"א-יפו.

נכנסתי לעניין של מוניות השירות ואני אומר בצורה ברורה: מוניות שירות זה כלי נוסף במארג הנרחב של השירות לציבור, הוא לא עומד בפני עצמו, יש אוטובוסים, נת"צים, ועוד. דב חנין פנה אלי וקיימנו אצלו ישיבה מאד מעמיקה בנושא ואני עושה כל מה שאני יכול לעזור כדי לשכלל את התחבורה הציבורית בעיר, למרות שלא תמיד משרד התחבורה רואה את המיקרו אלא מתמקד במקרו. אם הייתה לי תחבורה סבירה מראש העין לתל אביב לא הייתי נכנס לרכב, זה הכי אבסורדי ומטורף להיכנס לת"א-יפו וזה עוד לפני תשלום על חניה. אני מקווה שמשרד התחבורה יבין את זה ויעשה את הדברים הנכונים לגבי תחבורת מוניות שירות, שהיא נדבך נוסף בתחבורה הציבורית.

רון חולדאי, רה"ע ת"א-יפו: מברך את מיטל להבי על הכינוס הזה, המציאות במדינת ישראל היא שבלי לחץ ציבורי מאד חזק לא נצליח לשנות את מדיניות ממשלת ישראל בנושא תחבורה ציבורית. יש לי מזכירה שגרה מתחת לעירייה, ברח' בלוד ומקבלת 6,000 ₪ לחודש, ואומרים לה תקני רכב תקבלי עוד 2,000. זה החוק במדינת ישראל. אני כבר מדבר 18 שנה על נת"צים ותחבורה ציבורית ועל מוניות שירות. אנו עושים מערך שיתוף רכבים כדי שכל אדם יוכל לקחת רכב מתחת לבית. אנו משקיעים בזה כסף ואומרים למשרד התחבורה שצריך גם מחוץ לעיר כדי שזה יצליח ויתפתח כמו שקרה עם האופניים. מוניות שירות הן מרכיב אחד מתוך סך כל השירות, המוניות צריכות להביא לרכבת והרכבת לאוטובוס והאוטובוס למונית וצריך להבין איך הם לא יתחרו אחד בשני. במדינה יש עיוות של תהליך קבלת ההחלטות, מוניות השירות אינן מסובסדות על ידי המדינה ולכן הן יכולות לעבוד בשבת. גם מערך שיתוף הרכב יעבוד בסופי שבוע, כמו התל אופן. הדרך היחידה לשבור את המעגל זה לייצר מחאה ציבורית ולחץ על מקבלי ההחלטות ולהשקיע בתחבורה ציבורית ולא ברכב הפרטי. זה לא עניין תל אביבי אלא ארצי. 50,000 חולונים, 40,000 רמת גנים, מגיעים לעבוד בתל אביב. את הבעיות האלה אפשר לפתור רק בתחבורה ציבורית. הפגישה הזו צריכה לייצר את המחאה הציבורית ולחץ על מקבלי ההחלטות שיכניסו את היד לכיס, אני מברך את מיטל שתביא את מקבלי ההחלטות לקבל החלטות יותר טובות.

מיטל להבי, סגנית רה"ע ת"א-יפו: קצת נתונים על ת"א-יפו: מתבצעות אלצנו 6 מיליון נסיעות ביום, חצי מיליון רכבים נכנסים מדי יום, האובדן כלכלי המוערך לשנת 2030 כתוצאה מאובדן שעות עבודה בפקקים ונזקי זיהום הוא 40 מיליארד ₪. היצע התחבורה הציבורית אינו תואם את צרכי הציבור וגם לא עבור העומס בשעות השיא וכמובן שלא בשבת או בלילה. מוניות השירות הן מוצר פופולרי אצלנו בעיר שמתאים לתפיסת ה"עיר ללא הפסקה", אפילו הציבור הדתי והמסורתי ברובו מסכים שיש להפעיל תחבורה ציבורית מצומצמת 24/7 ורוב הציבור ישתמש בה. יש לנו צורך אקוטי בהרחבת השירות, יש לנו 4 קווים פעילים בלבד, עשינו עבודה בנושא והכנו כמה חלופות אבל מאז 2006 ההליכים מוקפאים וזה מייבש את השירות. יש 1,200 מוניות פעילות מתוך 2,000. מוניות שירות שעובדת בחיפה לא יכולה לעבוד בתל אביב. אי אפשר להוסיף מוניות לקווים אפילו אם הם בביקוש עודף.

בנוסף הושקה רפורמת התעריפים ברב-קו אשר הביאה למשבר נוסף בענף, מאז שהושקה ירד השימוש ב-40%. מזכירה שאין סובסידיה בענף המוניות לעומת מאות המיליונים באוטובוס. חוק ההסדרים מתייחס גם למוניות שירות וקובע שהענף יצא למכרז ושהזוכה יבחר בשקלול מחיר נמוך לשירות גבוה - זה לא טוב, צריך שהזוכה יקבל אזור חלש ואזור חזק כדי להבטיח שירות גם באזורים מעוטי ביקושים. עוד בחוק ההסדרים דנים בנסיעות שיתופיות, בתנאי שהנוסעים יודעים לאן ומסכמים את המחיר מראש. חלק מהעניין זה שמשרד התחבורה חושב שהנסיעות השיתופיות יחליפו את מוניות השירות. מונית ספיישל לא יכולה להחליף מונית שירות, גם אם היא שיתופית. עוד בחוק ההסדרים נקבע

שהקווים הנוכחיים יוארכו בשנתיים או שלוש. אבל חלק מקווי מוניות השירות עובדים על קווי הרק"ל, צריך להסתכל על העתיד ובמקומות בהם יש רכבת להאריך עד שהרכבת תתחיל לעבוד. אני מציעה אופרטיבית - תנו למוניות השירות לחיות, להאריך את הקווים את זמני ההפעלה, להכניס אותן ל"רב קו" ואם צריך אז ללא מסלוקה בשישי-שבת כדי לשמור על הסטטוס קוו. הכי חשוב זה לקיים שיתוף של כל הציבור ובעלי העניין בתהליך.

ח"כ דב חנין, יו"ר וועדת המשנה לתחבורה ציבורית של הכנסת: תל אביב סובלת ממשבר תחבורתי, דה מרקר גילה את זה השבוע ויצא בקמפיין. אנו במשבר תחבורתי שמבוסס על העובדה שהמטרופולין הזה תלוי ברכב פרטי, שהוא לא דבר משחרר אלא משעבד. המציאות הזו נעשית בלתי אפשרית כי הכבישים צפופים יותר, המרחב האורבני והמטרופוליני הולך ונסתם, אי אפשר לעבוד יותר עם רכב פרטי, יש אובדן זמן וכסף, עצבים ובריאות, גם מעצבים וגם מזיהום אוויר. לכן תחבורה ציבורית היא הפתרון, ואנו מדברים בכנס הזה על מרכיב מאד מרכזי בפתרון הזה.

אני מנהל ויכוח עם מקבלי החלטות במשרד התחבורה, שעד לא מזמן חשבו שמוניות השירות זה שריד מהעולם שעובר, חושבים על תחבורה ציבורית בממדים גדולים ומרשימים - קרונות גדולים מתחת לאדמה. אבל זו שגיאה. אנו צריכים לדבר על גברת ישראל שיוצאת מהבית ורוצה להגיע למחוז חפצה בצורה נעימה, מהירה ונוחה, עם אמצעי תח"צ מקושרים. זה לא מסובך ולא עולה כסף, רק מחייב חשיבה אחרת, ומוניות שירות הן חלק מהפתרון כי הן אמצעי מאד גמיש, יכול לספק ביקושים במקומות שהביקוש קטן, יכול להיכנס לרחובות צרים, וכו'.

חוק ההסדרים מזעזע, הבטיחו רפורמה ואנו מקבלים אנטי רפורמה. במקום להתייחס לשירות ולהבין את החוזקות והקשיים. מחירי מוניות השירות נשארו גבוהים כשהאוטובוס הוזל. אין רב קו. לא נותנים להן להגדיל את המוניות ואת הקווים. לא נותנים סובסידיות ולא נותנים לחיות. לא מאפשרים גמישות, שבבוקר מונית תהיה שאטל לאזור תעסוקה ובערב קו 5.

ח"כ תמר זנדברג, יו"ר השדולה לתחבורה בת-קיימא: קשה לי להשתמש במוניות שירות כי בדינגוף בשישי שבת הן עוברות מלאות, ואז אני נפגשת עם המפעילים והם מתחננים - תנו לנו לתגבר את הקווים. הדרך הנכונה לראות את מוניות השירות היא כחלק ממערך כולל - רגל, רכבת, אופניים, תחבורה שיתופית, וכו' - התלות הממכרת והכמעט בלעדית של מדינת ישראל ברכב הפרטי לא נשברת, כי האמצעים הנ"ל לא מספיק מפותחים והפתרון לא מספיק היקפי.

עשר שנים עבדו על הרפורמה, ובסוף לא נודע כי בא אל קרבה. עכשיו עשו את רפורמת התעריפים, מחירי התח"צ הוזלו בשקל, אבל חוץ מזה כלום. עכשיו מחכים לרפורמה במוניות השירות, אבל היא תהיה מרוקנת מתוכן. מי קבע שאם המוניות יהיו מסובסדות הן לא יוכלו לפעול בשבת? בן גוריון כתב על זה לרבנים? לא! בואו לא נחיל על עצמנו צנזורה עצמית ונגרום לעצמנו ללכת אחורה. בשנת 2016 אפשר לרשת גם את מוניות השירות, שהיא חלק כל כך מרכזי מהשירות. כשהקווים במקום להתרחב רק מצטמצמים, במדיניות "יישב והפרט", אנו לא צריכים לקבל את זה.

ח"כ נורית קורן: אני גרה בהרצליה ואם אני רוצה לקבוע פגישה בתל אביב זה יהיה רק אחרי 11:00. צריכה להיות קורלציה בין הרכבת, האוטובוסים, ומוניות השירות. אני משתמשת במוניות של נתניה-תל אביב כל הזמן. היה דיון למה נתנו סובסידיה לדן ואגד ולא נתנו למוניות השירות, מחיתי שם ואמרתי שזה לא בסדר. אנו צריכים ללכת יד ביד. כשאומרים רפורמה, תמיד יש מישהו שמשלם את המחיר. גם בנושא הזה, אנו לא נניח עד שנראה שהכל יסתדר. אסור שמוניות השירות ירדו מהכביש. צריך להוסיף מקומות למונית, להוסיף רכבים. אנשים יוצאים בשש וחצי מנתניה לתל אביב, הם עומדים שעה וחצי, וכשבוחנים את הפקק רואים אדם אחד ברכב.

אורנית זקל, החברה למתנ"סים: באתי להשמיע את קולם של הגמלאים - 23% מהתושבים בעיר (אחוז גבוה, ברמה הארצית זה 10%). עבור הגמלאים מוניות השירות הינו אמצעי תחבורה מאד משמעותי. מרחק ההליכה לתחנת האוטובוס משמעותי לפעמים, לעתים גמלאי עולה לאוטובוס ואין לו מקום לשבת. אני מנהלת שרות ארצי לגמלאים בשם "שלב". עשיתי סקר ובדקתי את הנתונים, בכל הארץ זה כך. הקול של הגמלאים הוא חשוב. מוניות השירות נותנת אפשרות ניידות רבה. יש 800,000 גמלאים בארץ ובתוך 20 שנה המספר יכפיל את עצמו.



גיל יעקב, ארגון 15 דקות: הבעיה בנושא מוניות השירות נובע מזה שמי שמקבל את ההחלטות על התחבורה הציבורית לא משתמש בתחבורה הציבורית ולא מבין את הבעיות ואת הפוטנציאל. אי שילוב ברב קו, אי מתן גישה לנתיבי תחבורה ציבורית. הרפורמה במוניות שירות במקרה הטוב תקבע את המצב הקיים. החשש הכי גדול הוא שהרב קו לא ישתלב במוניות השירות.

אייל - חבר הנהלת מוניות 4-5: הענף כמו שהוא היום לא יכול לשרוד ללא סובסידיה או רב קו. אנו הולכים ומתמעטים וזה מה שמשרד התחבורה רוצה לצערי הרב. איפה שיש מוניות שירות - שם שופרו הקווים של האוטובוסים - במענה וכתחרות מולנו. בבן יהודה אלנבי דן הכניסו 5 קוים, איפה שיש קו 16 הכניסו גם קוים חדשים. הרפורמה לא באה לשרת את הציבור אלא לפגוע במוניות שירות. משרד התחבורה עשה לנו טובה גדולה ואישר לנו להגיע לתחנות רכבת. אבל שכת, שנוסע שבא מהרכבת ויש לו רב קו ביד, הוא לא יכול לעלות על המונית שירות עם אותו כרטיס והן עומדות ריקות. אני כל הזמן צריך להתגונן מפני הרגולטור. אם לא נקים את הצעקה, עוד שנה שנתיים אולי לא יהיה ענף כזה.

תמלול מלא של הישיבה וכן המצגת שהוצגה מצורפים לסיכום זה

בכבוד רב,



להבי מיטל

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