

ינואר 2017

הנידון: דרישה להחלפת סיטי פס ולהעברת פרויקט הרכבת הקלה בחזרה לידי המדינה – "buy back"

המשא מתן בין מדינת ישראל (משרדי האוצר והתחבורה, עיריית ירושלים ותוכנית אב לתחבורה) לחברת סיטי פס אודות הארכת שלוחות הרכבת הקלה בירושלים נקלע למבוי סתום.

כבר 5 שנים שנוסעי הרכבת הקלה בירושלים סובלים משירות לקוי ועצם קיומו של מו"מ להרחבת החוזה בין המדינה לבין זכיינית הרכבת הקלה, כל עוד סיטי פס מפרה לטענת המדינה סעיפים מהותיים בהסכם הנוכחי ולא מספקת את השירות הנדרש לנוסעים באופן מלא, היה תמוה וטעון הסברים.

עתה, לאחר שהמו"מ נקלע למבוי סתום ולאור הפגיעה המתמשכת של סיטי פס בציבור הנוסעים אנו דורשים כי המדינה תממש את אפשרות ה- "buy back" ותקנה את פרויקט הרכבת הקלה בחזרה לידי המדינה וכך תחליף את חברת סיטי פס, חברה שהוכיחה שוב ושוב כי לא טובת הנוסעים עומדת למול עיניה אלא רווח כספי בלבד.

אנו דורשים מניר ברקת ראש עיריית ירושלים המכהן גם כיו"ר תכנית אב לתחבורה לדרוש את אופציית – "buy back" ולפעול להחלפת סיטי פס.

להלן הסוגיות הבעייתיות העיקריות בגינן יש להחליף את חברת סיטי פס :

1. **הצפיפות בשעות רבות לאורך היום בלתי נסבלת.** כבר עם הפעלת הרכבת הקלה היה ברור שנדרש להוסיף קרונות נוספים. צפי הנוסעים הראשוני עמד על 90,000 נוסעים ליום וכיום עומד בפועל על כ 145,000 נוסעים ליום. מעבר לכך התדירות אינה מספקת, משום שבמקום רכבת כל 4.5 דקות בשעות השיא כפי שהובטח בחוזה המקורי, התדירות המקסי' היא של 6 דקות במרבית שעות היום. למרות עובדות אלו, טרם נרכש ולו קרון אחד נוסף מאז הפעלת הרכבת הקלה. יודגש כי פרק הזמן הדרוש מרגע הזמנת הקרון ועד לשימושו המסחרי הוא למעלה מ-18 חודשים.
2. **מכונות רכישת הכרטיסים מיושנות, איטיות, לעיתים קרובות תקולות ומעכבות את הנוסעים שנאלצים להפסיד רכבות בתורים ארוכים.** מכונות התיקוף בתוך הרכבות מקשות גם הן על הנוסעים.
3. **יחס לא ראוי של חלק מפקחי סיטי פס לנוסעים הנוהגים בגסות רוח כלפי נוסעים, וחלקם אף משיתים קנסות לא מוצדקים גם למי שיש ברשותו מנוי תקופתי בתוקף.** סיטי פס מעודדת מתן קנסות על פני שיטת כרטוס ותיקוף ברורה ופשוטה כיוון שהיא מרוויחה רווח עצום מן הקנסות. במרבית מקרי הערעור הקנסות הוכחו כלא מוצדקים.
4. **סעיף היעדר תחרותיות עם חברת סיטי פס פוגע בנוסעים** והאריך את הנסיעה בעשרות מונים לנוסעים רבים בירושלים. לא ייתכן כי רווחיות החברה תקודם מעל רווחת הנוסעים. על המדינה לשים בראש סדר העדיפויות את זמני הנסיעה של הנוסעים ולא רווחיות חברה זו או אחרת.
5. **בין המדינה לבין חברת סיטי פס קיימות תביעות הדדיות בגובה של כמיליארד שקלים –** זאת בגין תקופה העבודות והקמת הרכבת הקלה. הסכסוך הקשה נמצא בשלבי בוררות כבר שנים רבות והמדינה משקיעה סכומי עתק במימון הייצוג המשפטי ובחוות דעת שונות.

בגין כל סיבות אלו, אנו מצפים כי ניר ברקת יפעל להחלפת סיטי פס ולמימוש אופציית ה-buy back. אין כל הצדקה לכך שחברה הפוגעת בנוסעי בתחבורה הציבורית על בסיס קבוע תמשיך לפעול בירושלים. לפרטים נוספים: זהר גלילי – רכזת המאבק להחלפת סיטי פס - 15 דקות - 050-4230341