

10.6.18

לכבוד : נחמיה קינד, סגן בכיר לחשב הכללי במשרד האוצר

הנדון: הצעות 15 דקות למכרז למפעיל תחבורה ציבורית נוסף בירושלים

שלום רב,

ראשית, אנו מברכים על הכוונה לשלב מפעיל תחבורה ציבורית נוסף בירושלים. הנוסעים בתחבורה הציבורית בירושלים ומשתמשי הרכב הפרטי בעיר משוועים לפתרונות תחבורה ציבורית יעילה ומהירה שתקל על העומסים בתחבורה הציבורית ובכבישים בעיר.

כדי להפיק את המיטב ממהלך מבורך זה, אנו מבקשים לבחון את שילוב הצעות הארגון במכרז החדש המתגבש בימים אלו. ההצעות מבוססות על ניתוח זמני הנסיעה בירושלים בהשוואה בין רכב פרטי לתחבורה ציבורית, מידע שמתקבל מסקרים שונים הנערכים מעת לעת, הנסיון המצטבר ממכרזים ברחבי הארץ ומאופן יישומם, וכן ממוקד פניות הציבור של הארגון שמקבל אלפי פניות בשנה מרחבי ישראל בכלל ומירושלים בפרט.

להלן הצעותינו לשילוב במכרז:

1. **חיבור מהיר וישיר** בין שכונות העיר למוקדי התעסוקה, ההשכלה, השירותים, המסחר והפנאי, וכן לאזור תחנה המרכזית בעיר. הצעות אלו כבר נבחנו בעבר והתקבלו בחיוב על ידי עיריית ירושלים ותכנית אב לתחבורה. ביתר פירוט אלו הצעותינו לשירות תחבורה ציבורית ישירה בעיר:
 - א. **הגעה ישירה מכל שכונות העיר לתחנה המרכזית** ותחנת רכבת בניני האומה **דרך כביש בגין** בנסיעה מהירה. מצורף למכתב מיפוי שערכנו של זמני נסיעה בין שכונות בעיר לתחנה המרכזית בהשוואה לזמן הנסיעה ברכב, המיפוי מבליט את השכונות העיקריות שזקוקות לקיצור זמן נסיעה בקו ישיר ללא מעברים. בפרט מוצע לתת דגש לשירות ישיר **דרך כביש בגין** משכונות הקצה בעיר שסובלות משירות מאסף או ממעברים מרובים, ובראשן: קרית יובל, רמות, גילה, ארמון הנציב, גבעת משואה, קרית מנחם, עיר גנים, הר חומה ופסגת זאב.
 - ב. **הגעה מהירה למוקדי התעסוקה בעיר** בקווים מהירים וישירים בדגש על הגעה להר חוצבים, גבעת שאול ותלפיות. כיום ההגעה לאזורי תעסוקה אלו ממרבית השכונות בעיר מצריכה מעבר או שניים בין אמצעי תחבורה ציבורית וזמן נסיעה כולל של פי 2-4 יותר לעומת נסיעה ברכב פרטי.
 - ג. **הגעה מהירה לבתי החולים** בעיר: בפרט חסר קישור ישיר להדסה עין כרם, כולל חיבור בקו ישיר מהתחנה המרכזית להדסה עין כרם, לאור הביקוש להגעה מחוץ לירושלים לביה"ח.
 - ד. **הגעה מהירה לקמפוסים**: מוצע להיעזר בנתוני התאחדות הסטודנטים לגבי צרכי ההגעה של סטודנטים משכונות ירושלים השונות לקמפוסים בעיר וכן בנתונים מפניות הציבור של 15 דקות ושל משרד התחבורה. בפרט חסר חיבור בין קרית יובל ורמות לבין קמפוס הר הצופים.
 - ה. **שימוש בהנחיות לתכנון ותפעול תח"צ** כרף מינימלי לתכנון השירות החדש בעיר. ההנחיות החדשות של משרד התחבורה לתכנון ותפעול תחבורה ציבורית יכולות לשמש במכרז כרף מינימלי לקביעת תדירות השירות ושעות הפעילות. מוצע להקפיד לעמוד בהנחיות ואף להוסיף מעבר לכך תשומות על פי הצרכים מהשטח.
- ו. **שימוש בנתונים וסקרים שנעשים בקרב משתמשי הרכב הפרטי לתכנון קווים**. אנו מציעים לשלב במכרז הן בשלב התכנון והן כדרישה ממפעיל התחבורה הציבורית, חובה לגבש הצעות לקווים על סמך נתונים שנאספים על הרגלי נסיעה של משתמשי רכב פרטי, ולא רק על סמך ספירות נוסעים וסקרי משתמשים קיימים בתחבורה הציבורית.

2. **מנגנון עדכון תשומות רבעוני** : כדי לעמוד בביקוש ההולך וגדל לשימוש בתחבורה הציבורית בירושלים, הניכר בעומסים הרבים ההולכים וגדלים בתחבורה הציבורית, ולאור הלקחים ממכרזים קודמים, מוצע לאפשר מנגנון גמיש יותר לתוספת תשומות, על בסיס רבעוני או חצי שנתי לכל הפחות. בעבר, מנגנון תוספות שנתי במכרזים של ביתר עילית ומודיעין עילית הוכח כמוצלח מבחינת השירות לנוסע. במקומות בהם אין מנגנון עדכון תשומות, אנו נתקלים בתהליך ארוך מאוד (שנה-שנתיים) לצורך הוספת תדירות או הוספת קווים חדשים. עיקר העיכוב נובע מהצורך לנהל מו"מ בין משרדי כדי לאשר תוספות שירות. מנגנון מוסכם של תוספת תשומות מדי חצי שנה יאפשר הן עבודת מטה סדורה של משרד התחבורה והן התאמה של התקציב לצרכים בשטח. אנו מברכים על המגמה של הגדלת ההשקעות בתחבורה הציבורית, אך יש לוודא שבמבחן היישום תוספות תקציביות אלו ניתנות בצורה מהירה ויעילה יותר. על כן אנו מציעים לאפשר מנגנון עדכון מוסכם של תוספות כבר במכרז עצמו.

3. **יצירת תמריץ חיובי לגידול במספר הנוסעים** : כדי ליצור תמריץ למפעיל חדש בעיר להפעיל קווים יעילים שיאפשרו מעבר של נוסעים מרכב פרטי לתחבורה ציבורית, מוצע להוסיף תמריץ במכרז לעלייה בכמות הנוסעים, עם אמירה ברורה לגבי החובה לפנות גם לקהלי יעד שאינם משתמשי תח"צ.

4. **חובת עלייה מכל הדלתות וטעינה ורכישת כרטיסים במכונות על גבי האוטובוסים** : מוצע שכל הקווים החדשים יחויבו בעלייה מכל הדלתות כבר עם פתיחתם. כדי לעודד שיעור תשלום גבוה לנסיעה, אנו מציעים, על סמך הנסיון בשטח, לחייב את המפעיל החדש להצטייד במכונות לטעינה ורכישת כרטיסים על גבי האוטובוסים עצמם. בירושלים ישנם אנשים רבים שלא משתמשים בטלפון חכם או ללא כרטיס אשראי. כאשר אופציות הטעינה ורכישת הכרטיסים מוגבלות, אנשים מעדיפים שלא לעכב את נסיעתם ונוסעים לעיתים ללא תיקוף/תשלום. בשוק הפרטי ישנן לא מעט אופציות למכונות טעינה ורכישת כרטיסים קומפקטיות לעומת אלו שהוכנסו עד היום לאוטובוסים, ויש אף מכונות שיכולות למחזר עודף ובכך להקטין את הצורך בתחזוקה שוטפת של מטבעות. אנו מציעים לחייב כבר מתחילת ההפעלה את המפעיל החדש להקל על הנוסעים בכל הקשור לרכישה וטעינה של כרטיסים ללא מגע עם הנהג באמצעות טעינה ורכישה על גבי האוטובוס, ובכך להגדיל את שיעור התשלום עבור הנסיעה.

5. **פרסום ושיווק במגוון אמצעים לציבור התושבים והמבקרים בעיר** : מוצע לחייב במכרז ואף להוסיף ניקוד למציע שיגיש הצעה מקיפה וכוללת לשיווק ופרסום קווים חדשים במגוון אמצעים נרחב של עלונים בדיוור ישיר לבתים, שילוט נרחב בשכונות ובמרכזים בעיר, על גבי האוטובוסים ובתוכם, במדיה חברתית וברשת, תוך התייחסות מפורשת לפרסום ושיווק לקהלים של משתמשי רכב פרטי. לשיווק ופרסום נכון ומקיף יש השפעה על השימוש בשירות תחבורה ציבורית חדש.

6. **קביעת רף מינימלי גבוה לשכר נהגים** במסגרת המכרז: יאפשר התמודדות עם המחסור החמור של נהגים בענף בכלל ובירושלים בפרט. כדי לאפשר גיוס נהגים איכותיים ובכמות מספקת אנו מציעים לקבוע רף מינימלי של 50 ₪ לשעה. הצעה זו משקפת הערכות של מומחים בתחום כפי שהובאו לידי ביטוי בדיוני ועדת הכלכלה בנושא.

7. **ניקוד גבוה לרמת השירות לנוסע** : כלקח ממכרזים קודמים, אנו מציעים להגדיל את הניקוד הניתן עבור רכיבי רמת השירות, על חשבון הניקוד להצעת המחיר. נסיון העבר מלמד שפעמים רבות הצעת המחיר הנמוכה ביותר מתאפשרת על חשבון רמת השירות לציבור, ובכך יש סתירה עם המטרות

המוצהרות של משרדי האוצר והתחבורה, שמעוניינים לספק רמת שירות גבוהה לציבור כדי שיבחר להשתמש בתחבורה הציבורית. (לשם המחשה במכרז צפון הנגב זכתה דן בדרום בשל הצעת מחיר נמוכה משמעותית, אך זו היתה על חשבון השירות שניתן לציבור, ותדמית התחבורה הציבורית באזור נפגעה במשך תקופה ארוכה של למעלה משנה בשל שיבושים קשים ורמת שירות נמוכה).

8. מנגנון עדכון תשומות אוטומטי ונפרד עבור שכונות חדשות או שכונות בהתחדשות עירונית. כדי

להתמודד עם אתגרי פיתוח הדיור בישראל בכלל ובירושלים בפרט, ולאור הנסיון המצטבר של שכונות חדשות והרחבת קיימות בעיר, שלא קיבלו מענה מידי של תחבורה ציבורית, אנו מציעים לשלב במכרז מנגנון עדכון תשומות אוטומטי וכן חובה להפעיל תוספות שירות מיידיות עבור בנייה חדשה או התחדשות עירונית, כדי לאפשר לדיירים חדשים להשתמש בתחבורה ציבורית כבר עם איכלוס השכונות, ובכך להשפיע כבר מתחילת המעבר למגורים חדשים על הרגלי הנסיעה של הציבור.

9. חובת בקרה אלקטרונית שמנטרת את כל הנסיעות של המפעיל. הצורך להכניס מפעיל נוסף


לירושלים נובע בין היתר מתפקוד לקוי של אגד בעיר, כפי שכבר נחשף בעבר על ידינו ועל ידי משרד התחבורה. כדי למנוע מצב דומה עם מפעיל חדש, מוצע לחייב את המפעיל לבצע בקרה מלאה של כל יציאות הקווים מתחנות המוצא, דילוג על תחנות, איחורים ועוד, תוך שימוש בכל נתוני ה-GPS שמותקנים באוטובוסים, לפרסום בדוח חצי שנתי לציבור וכמובן באופן שוטף למשרד התחבורה. בקרה איכותית, מלאה ושקופה על השירות יכולה להבטיח שירות טוב יותר ואמין יותר לציבור.

10. נוהל תיגבורים ואירועים מיוחדים. בירושלים מתרחשים אירועים רבים, הן צפויים והן בלתי צפויים.

מוצע לעגן במכרז בצורה ברורה ומקיפה נוהל של תיגבורי אוטובוסים, גם על ידי חברות חיצוניות וחברות שקשורות לזוכה במכרז, וכן נוהל של שינויי מסלולים באירועים מיוחדים, תוך פרסום מידע לציבור בתחנות, על גבי האוטובוסים ובמדיות השונות, במקרים של אירועים מיוחדים בעיר. מכיוון שחלק ניכר מהאירועים ידועים מראש או חוזרים על עצמם מדי שנה, מוצע לחייב את המפעיל להכין מראש וכחלק מהמכרז תכניות תפעול מפורטות לסוגי האירועים השונים כדי לקצר את זמן ההיערכות לשינויים צפויים. בכלל זה ראוי לציין, כי חודש הרמדאן אינו עילה להפסקת שירות ודילולו עבור הציבור שאינו חוגג את חג הרמדאן, ועל כן מוצע לכלול במכרז הוראות מפורשות להיערכות עם תגבורים ונהגים חיצוניים ככל הנדרש גם בתקופה זו של השנה.

אנו מקווים כי הצעותינו ייבחנו לעומק ויישקלו בחיוב, נשמח להציג את המידע שיש בידינו לגבי הצרכים מהשטח, וכן לקחת בתהליך וכן בתהליכי מכרזים עתידיים, לטובת שיפור התחבורה הציבורית והתאמתה לצרכים מהשטח.

בברכה,



גיל יעקב

מנכ"ל 15 דקות – ארגון צרכני תחבורה ציבורית בישראל

העתק: הראל שליסל, רפרנט תחבורה באגף תקציבים
אסף וסרצוג, רכז תחבורה באגף תקציבים