

לכבוד

מר מנחם לייבה

מנכ"ל העירייה

עיריית תל אביב-יפו

הנדון: החרמות הקורקינטים השיתופיים והצעה לייעול האכיפה

שלום רב,

ראשית אנו מעוניינים לברך את עיריית תל אביב בעבודתה בקידום התוכנית האסטרטגית, "עיר האופניים 25-25", הנועדה להעלות לשיעור של 25% את כמות רוכבי הכלים המיקרו-מובילים ברחבי העיר עד לשנת 2025, כדי לצמצם בצורה דרמטית את השימוש ברכב הפרטי. כדי להגשים את חזונה זה, על העירייה לקדם פתרונות תחבורה שיקלו על העומס בכבישים ושיעזרו לה לעמוד ביעדים של עיר האופניים וזאת תוך כדי איזון ושמירה על הסדר הציבורי. בהקשר זה ראוי לשבח גם את הפעילות בזמן תקופת הקורונה ואת סימון שבילי האופניים החדשים בעיר.

כידוע, שירותי השכרת הקורקינטים השיתופיים הפכו לחלק אינטגרלי ממגוון הפתרונות התחבורתיים שניתנים לתושבי העיר וליוממים המגיעים אליה והנתונים מוכיחים שהשימוש בהם מפחית משמעותית את גודש התנועה תוך מתן פתרון זול, נגיש ולא מזהם עבור הציבור.

בהתאם לתנאי היתר ההפעלה בעיר לשנת 2020, העירייה, באמצעות הגוף המבצע, מחרימה כל כלי שנמצא מחוץ לתנאי החנייה באיזורים 3 ו-5 וכן כל כלי שגורם להפרעה ציבורית. מהחברות המפעילות נמסר כי על אף שהחנייה השתפרה בצורה ניכרת נדמה שפעילות האכיפה, כפי שמתנהלת כיום, איננה מגשימה את מהות האסטרטגיה ופוגעת ביעדי העיר.

החברות גורסות, כי במהלך עשרת החודשים האחרונים, מאז החלו החרמות, הקנסות עלו להן כמיליוני ש"ח. בידי החברות עדויות רבות המעידות על נזקים כבדים לכלים שנובעים מפעילות אכיפה שמתבצעת בצורה לא מקצועית. לאור העלויות הכבדות שהחברות צריכות לשאת, החברות תוהות על הכדאיות הכלכלית של הפעלת הקורקינטים בעיר ואף שוקלות לפנות לערכאות משפטיות כדי לקזז את עלויות הנזקים שנגרמו לכלים כתוצאה מהחרמה באופן רשלני.

מתוך הבנה כי מדיניות נאותה תשרת היטב את הציבור, תענה על היעדים האסטרטגיים של העירייה ותאפשר מרחב פעולה לחברות המפעילות, אנו מעוניינים להצביע על מספר נקודות במדיניות הנוכחית ולהציע מתווה שיביא לטעמנו תוצאות טובות יותר עבור העירייה:

1. השתת הקנס על המשתמש:

- א. אנו מבינים כי לחברות יכולת מוגבלת לשלוט בפעולות העצמאיות של המשתמשים ובשיקול דעתם היכן להחנות את הקורקינטים. לכן, כדי להשפיע במידה המקסימלית ולשנות את התנהגות המשתמשים, אנו מציעים שהקנס יושת על הלקוח ועל העירייה לעודד ולאפשר מודל זה. החיוב יכול שישאר על החברה המפעילה והיא תחייב את משתמש הקצה (כפי שנעשה למשל בעבירות ברכבי חברה). אנו מאמינים שאם הלקוחות יהיו אלה שיצטרפו לשלם את הקנסות, הם יעשו כל שביכולתם להחנות את הקורקינטים במקומות הייעודיים ובכך תיווצר הרתעה יעילה.
- ב. לשם כך, יש לתעד מתן דו"חות בסטנדרטים המקובלים, בדומה להחרמת או גרירת כלי רכב. הטלת הקנסות על החברות שבוע לאחר החרמה וזאת מבלי שיהיה תיעוד דיגיטלי מדויק של ביצוע העבירה מקשה על החברות להעביר את הקנס הלאה למשתמש.

2. אכיפה עצמית:

- א. לעומת האכיפה ההדרגתית המתבצעת לכלי רכב אחרים (רכבים פרטיים ואופנועים), בכל הנוגע לקורקינטים תמונת המצב היא שונה - החרמה בלבד של כל כלי הנמצא מחוץ לתא החנייה המסומן, אפילו אם מדובר במספר מטרים בודדים, כך שאינו מהווה הפרעה למרחב הציבורי.
- ב. אנו גורסים כי מהות יעדי העירייה תוגשם אם יאומץ מודל אכיפה עצמית בדומה למודל שמפעילה עיריית סאן דייגו בארה"ב (מצורף כנספח), שם הוחלט לנקוט במדיניות לפיה העירייה מפעילה שיקול דעת

ומודיעה לחברת הקורקינטים על קורקינט שאינו חונה כנדרש וזו נדרשת לפנותו תוך 3 שעות. יש לאפשר הודעה לחברות במידה והקורקינט חונה בקרבת החנייה המסומנת, ובמידה והחברה לא תפנה את הקורקינט תוך 3 שעות - הקורקינט יוחרם.

ג. במידה והקורקינטים יוחנו במקומות בעייתיים במיוחד כפי שיוגדרו מראש (כגון: מעברי חצייה, חנייה בחניות נכים, וכו'), העירייה תהיה רשאית להחרים את הקורקינטים באופן מיידי.

ד. יודגש כי בסאן דייגו ננקטה בתחילה מדיניות אכיפה קפדנית הזזה לזו הנעשית כיום בת"א אך לאחר שהתוצאות לא השביעו רצון וגרמו לחלק מהמפעילות לעזוב את העיר בשל אי כדאיות כלכלית, העיר החליטה לעבור למדיניות הנוכחית אשר הוכחה כיעילה יותר.

3. **תקופת החרמה:** הקורקינטים מוחרמים לתקופה של שבוע, וזאת בניגוד לכלי רכב אחרים אשר ניתן לשחרר מיידי. הדבר גורם לחברות נזק כלכלי רב שכן החרמה לתקופה כזו מקטינה בהכרח את היקף צי הקורקינטים ואת זמינותם לציבור. יש לאפשר שחרור מידי או לכל הפחות יומי של הקורקינטים.

4. על כל הצעדים לקרות **במקביל** כך שתתאפשר יעילות מקסימלית.

הדברים המוצגים נכתבו לאחר שיג ושיח עם החברות המפעילות ובהסכמתן.

אנו מאמינים שניתן לשפר את האכיפה ולייעל אותה באמצעות קידום השיטה לעיל ובכך להפחית משמעותית את כמות החניות המפריעות במרחב הציבורי וכן את היקף השימוש בקורקינטים אשר בסופו של דבר מפחית את גודש התנועה וזיהום האוויר.

אשמח להיפגש ולדון בנושא לעומק על מנת להביא לפתרון שייטיב עם כל הצדדים.

בברכה,

אורי יוגב

יו"ר ומייסד Future Mobility IL



העתק:

מר רובי זלוף, המשנה למנכ"ל העירייה

מיטל להבי, סגנית ראש עיריית תל אביב-יפו ומחזיקת תיק התחבורה

מר אופיר כהן, ראש הרשות לתחבורה, תנועה וחניה בעירייה

נספח א' - שינויי האכיפה בעיר סן-דייגו, ארה"ב

ציר הזמן	יולי 2019	ספטמבר 2019	ינואר 2020	פברואר 2020	אפריל-מאי 2020 (תקופת הקורונה)
	העיר הציגה את הרגולציה לאחר שנה של פעילות בעיר.	חברת ג'אמפ עזבה.	חברת ליים עזבה.	לאחר שיחות ממושכות עם העיר וההבנה שהעיר לא רוצה שחברות נוספות יעזבו, הפוקוס העיקרי של העיר היה למנוע הפרעה לבעלי מוגבלויות ולכן השיח לגבי החרמה מיידית סבב סביב הפרעות לגישה למקומות אלו. העיר קבעה SLA של כ-3 שעות, יחד עם תמונה בליווי חיתום זמן כדי שהחברות יוכלו להעביר את הקנסות ולערער אם יש צורך.	הוחלט כי לא יבוצעו החרמות באופן מיידית.
מיקומים אסורים לחנייה- החרמה מיידית (בעיקר כי מסכנות חיים)					
בנתיבי תנועה	החרמה מיידית	החרמה מיידית	החרמה מיידית	החרמה מיידית	התראה לחברה
מעבר חצייה	החרמה מיידית	החרמה מיידית	החרמה מיידית	החרמה מיידית	התראה לחברה
איזורים לגישה עם כיסא גלגלים	החרמה מיידית	החרמה מיידית	החרמה מיידית	החרמה מיידית	התראה לחברה
מיקומים אסורים לחנייה- ניתן להחרים לאחר התראה של 3 שעות					
במתחם ברז כיבוי אש	החרמה מיידית			התראה של 3 שעות	
בקרבת תחנות האופניים העירוניות	החרמה מיידית			התראה של 3 שעות	

	התראה של 3 שעות			החרמה מיידית	חוסם גישה לחנייה פרטית
	התראה של 3 שעות			החרמה מיידית	בקרבת 150 מטר בסמוך לבית חולים
	התראה של 3 שעות			החרמה מיידית	בקרבת 150 מטר מבתי ספר
	התראה של 3 שעות			החרמה מיידית	בתחום תחנת אוטובוס
	התראה של 3 שעות			החרמה מיידית	באזורים מסוימים בעיר (קו החוף, איטליה הקטנה ושאר אזורים עמוסים בעיר)