

## הנדון: קול קורא לשימוש בשטחים בתחנות הרכבת להצבת אופניים שיתופיים

שלום רב,

ברצוני להתייחס לקול הקורא שפורסם לטובת שימוש בשטחים בתחנות הרכבת להצבת אופניים שיתופיים. ראשית, אציין כי **עצם ההירתמות של רכבת ישראל לטובת פתרונות לקישורים בין הרכבת לבין אמצעי התחבורה השונים הוא מבורך ובפרט הנכונות לתמוך ולאפשר לכלים הדו גלגליים, המהווים אלטרנטיבה יעילה ונוחה לרכב הפרטי, היא חשובה ביותר.** השימוש בכלים השיתופיים צפוי להפחית באופן משמעותי את הצורך של הנוסעים לקחת עימם את הכלים הפרטיים שברשותם ובכך להפחית את הסרבול ובזבז הזמן שנוצרים עקב העלאת האופניים לרכבת.

הקול הקורא שפורסם כולל מספר מרכיבים, אשר מרביתם נחוצים ומסדירים בצורה בהירה וברורה את ההסדר בין רכבת ישראל לבין החברות של האופניים השיתופיים. כך למשל מצוין כי האופניים הם באחריות הבלעדית של החברה, השירות למשתמש הוא באחריות הבלעדית החברה, סימון השטח יעשה על ידי רכבת ישראל ולחברה אין זכויות בשטח ועוד.

יחד עם זאת, ישנם מספר מרכיבים אשר מהווים חסמי כניסה לחברות האופניים השיתופיים ועלולים לייצר מצב בו רק חברה אחת או שתיים לכל היותר תוכלנה להשתתף בקול הקורא.

במכתב זה אציג את הקריטריונים אשר לעניות דעתי יש להסירם או לבצע בהם שינוי:

### 1. מחיר השירות –

א. סעיף 8 לקול הקורא קובע כי סכום הגבייה **לא יעלה על 4 ₪**. יש לזכור כי השירות אמור להחליף את השימוש ברכב הפרטי ואף במקרים רבים את השימוש במונית היקרה עשרות מונים. אני סבורה כי **אין הרכבת צריכה להתערב במחיר השוק**, וכי אם המחיר לא יהיה אטרקטיבי דיו- הנוסעים יבחרו שלא להשתמש באופניים, כל עוד מתקיימת תחרות. במצב הנוכחי בו קיימת תחרות בין מספר חברות, אין צורך כי ייקבע מחיר על ידי הרכבת. כמו כן, מחיר של 4 ₪ מהווה למעשה חסם לכל חברות האופניים החשמליות, שכן מחיר זה יכול להתאים רק במקרה של אופניים זולים מאד.

ב. סעיף 9 לקול הקורא קובע כי צריכה להיות אפשרות **למנוי חודשי** וסעיף 10 קובע כי על החברה לתת **הנחה של 10% לכל הפחות לנוסעי הרכבת**. בדומה לסעיף הקודם, גם כאן אני סבורה כי אין הצדקה כי הרכבת תתערב במודל העסקי של החברות. כל עוד קיימת תחרות אמיתית בשוק, מנגנון המחיר צריך לפעול בתנאים של שוק חופשי. האפשרות למנוי חודשי ומתן הנחות מחייבת את החברות בשינוי המודל העסקי שלהן, הוספת פרמטרים שלא קיימים, אינם נהוגים באף מקום אחר בעולם ולמעשה הינם מיותרים.

2. **אישור הרשות המקומית** - סעיף 1 קובע כי על החברה להציג **אישור מהרשות המקומית לפעילות והצגת נקודות נוספות שאושרו על ידי הרשות לטובת הפעילות**. ממספר שיחות שערכנו עם הרשויות המקומיות, אין בכוונתן להעניק אישור רשמי לפעילות. למרבית הרשויות אין בעיה כי השירות יופעל בעירן (ואף מעוניינות בפעילות בעיר), אך הן אינן מעוניינות להנפיק אישור בכתב, שכן אז עלולה להתפרש הסכמתן כאחריותן. כמו כן, חלק מהחברות פועלות במודל dock-less ולכן אין נקודות מוגדרות אחרות.

3. **זמני פעילות השירות** – סעיף 30 קובע כי **זמני פעילות השירות יהיו לכל הפחות בשעות פתיחת התחנות**. ראשית, אציין כי יש תחנות שפתוחות 24 שעות, ולא ברור מדוע נדרש שהשירות יהיה זמין בכל עת. שנית, ישנו דווקא יתרון במקרים בהם חברות יבחרו שלא להפעיל את השירות בשעות הלילה (סיכון מוגבר לתאונות, חשש לגניבות וונדליזם בשטחי הרכבת ועוד). על מנת להבטיח שירות מיטבי

לנוסעים ויכולת הסתמכות על מתן השירות, אני מציעה לקבוע כי **זמן פעילות השירות צריך להיות 12 שעות לפחות במהלך יממה**. זמן זה יבטיח שירות לאורך מספר שעות מספק, אך לא יחייב חברות להחזיק את האופניים בשעות הלילה במתחמי הרכבת.

4. **מתן שירות למשתמש** – סעיף 14.4 קובע כי יינתן **מענה טלפוני תוך 45 שניות לכל היותר**. שירות טלפוני הוא רק דרך אחת לקבל שירות לקוחות. בחלק מהחברות ניתן לפנות לקבלת סיוע דרך האפליקציה וזמן התגובה אף קצר מכך. סביר בעיניי לקבוע כי על החברה לספק מענה טלפוני, אך לא ברור מדוע שלא תעמוד בדרישות החוק המתייחסות לכלל החברות המספקות שירות. האם יש לרכבת ישראל אחריות במידה וניתן מענה תוך דקה וחצי? נראה כי סעיף זה הינו מיותר.

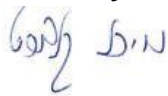
לאור האמור לעיל, אבקש לשקול בשנית את הקריטריונים המופיעים בקול הקורא ולהתאים בהתאם לשינויים המוצעים. אני מאמינה כי עדכון הקול הקורא יוכל להביא חברות נוספות לגשת אליו, להבטיח תחרות הולמת (אך נשלטת ומאוזנת), ולהוות פתרון הן לרכבת ישראל והן למשתמשים באופניים.

רצוי לזכור כי בעת זו, בה השימוש באופניים צובר תאוצה, בפרט השימוש בכלים ללא עמדות (dock-less), סביר מאד כי במהרה ייווצר מצב בו עשרות כלים מושלכים באי-סדר בכניסות לתחנות הרכבת. **התקשרות ברורה עם החברות, הקצאת שטחים מסודרים ועידוד השימוש – צפויים לייצר מרחב מסודר ומאורגן לכלים ולמשתמשים**. לפיכך, רצוי לערוך את השינויים הנדרשים מוקדם ככל הניתן, על מנת ליצור מצב של "חינוך שוק" להשאר האופניים במקומות מסודרים, ולהימנע ממצב של "תיקון שוק" לאחר שכבר רבים יהיו מורגלים בהשלכת האופניים באופן לא מוסדר שעלול ליצור מטרד ואי סדר בתחנות הרכבת.

בתודה מראש,

מיכל גלברט

מנכ"לית Future Mobility IL



**Future Mobility IL** הינה חברה לתועלת הציבור (חל"צ) השמה לה למטרה להפוך את ישראל למובילה עולמית בהטמעה ויישום מהפכת התחבורה. החברה פועלת ליישום פתרונות שיתרמו ליצירת יתרון כלכלי תחרותי למשק הישראלי, צמצום עומסי התנועה, צמצום תאונות הדרכים ונזקיהן, הקטנת פליטת מזהמים, חיסכון בעלויות הסעת אנשים והעברת מוצרים. פוטנציאל התועלת לחברה ולמדינה במישור הכלכלי, החברתי והסביבתי הינו עצום בכל קנה מידה. הארגון מהווה פלטפורמה רחבה המאגדת את כל מחזיקי העניין הרלבנטיים בתחום (הציבור, עמותות בתחום, מוסדות מחקר ואקדמיה, חברות טכנולוגיה, חברות תשתית, מפעילים, יבואנים, משקיעים, ספקים, ועוד) לבצע בחינה מקיפה ועניינית של מגוון אפשרויות לקידום התחבורה החכמה בישראל. זאת, באמצעות טכנולוגיות ותשתיות הניתנות ליישום במדינת ישראל, לתועלת הציבור.