

רשויות מטרופוליניות לתחבורה

מטרופולין היא מספר רב של יישובים עירוניים וכפריים היוצרים ישות תפקודית אחת, המשלבת קשרים כלכליים, חברתיים ותרבותיים. ניהול תנועה של המרחב המטרופוליני על ידי המטרופולין עצמו יוביל לשיפור במצב התחבורה. ניהול באופן מרוכז ברמה הארצית אינו מיטבי היות והוא נאלץ להתמודד עם מגוון גדול מדי של אתגרים, ולרוב הפתרונות אינם מותאמים באופן פרטני למאפייני המטרופולין. מאידך, ניהול תנועה ברמה המקומית בלבד טומנת בחובה היעדר סנכרון בין רשויות שונות וחוסר רציפות בהתנהלות, על אף שרבות מהדרכים הן משותפות. ניהול תנועה מטרופוליני מקובל מאד בעולם, ונועד לגשר בדיוק על פערים אלה.

רקע

רשות תחבורה מטרופולינית משמעותה ניהול ותכנון התחבורה על-ידי רשות אחת שבסמכותה לתכנן ולבצע את מגוון אמצעי התחבורה במרחב, במטרה להשיג יעילות מרבית. הזיקה לעיר המרכזית מובילה לצורך בנסיעות אליה. נסיעות אלה, של תושבים רבים מהסביבה לעיר אחת יוצרת גודש תחבורתי רב בעיר, ובעיקר בכניסות אליה וביציאות ממנה. בעולם ישנם מטרופולינים רבים. ביניהם מטרופולין טוקיו, שהוא הגדול ביותר בעולם, מטרופולין העיר ניו יורק בארה"ב, מטרופולין לונדון, טורונטו ורבים נוספים. בישראל נהוג להבחין בארבעה מטרופוליטניים מרכזיים:

1. מטרופולין ת"א - כולל את ראשון לציון, בת ים, חולון, גבעתיים, רמת גן, בני ברק, פתח תקווה, כפר סבא, רעננה, רחובות ועוד.
2. מטרופולין ירושלים - כולל את גבעת זאב, מבשרת ציון, בית שמש ועוד.
3. מטרופולין חיפה - כולל את זיכרון יעקב, הקריות, טירת הכרמל, ועוד.
4. מטרופולין באר שבע - כולל את היישובים בסביבת העיר.

רשויות מטרופוליטניות הוקמו ברחבי העולם כדי לטפל בבעיות ובצרכים המשותפים של תושבי המטרופולין, והן עוסקות בנושאים שניהולם ברמת הרשות המקומית או באופן מרוכז, ברמה הארצית, אינו מיטבי ומקשה על מתן פתרון הוליסטי. ניהול תחומים כמו בריאות, שיטור ותחבורה ברמה מטרופולינית מאפשר ניהול ותכנון אופטימליים, שמתחשבים בשיקולים שונים אליהם מורכב הרבה יותר להתייחס בניהול אותם תחומים ברמה הארצית או ברמת הרשות המקומית.

במרבית הרשויות המטרופוליניות אחראית הרשות על תכנון, ביצוע ובקרה של תוכניות תחבורה במרחב הרלוונטי. ניהול התחבורה ברשות המטרופולינית מבוסס על ראייה הוליסטית של הצרכים של כלל משתמשי הדרך במרחב, שמאפשרת בחינה לא רק של הצרכים של כל רשות במטרופולין, אלא גם של הממשקים ביניהן ושיתופי הפעולה - האינטרסים, הקונפליקטים, הביקוש והמוטיבציה של כל אחד מהשחקנים. תכנון כזה, במסגרת מטרופולין, המתאים לתנאי השטח ומכיר את מאפייני האוכלוסייה והצרכים יביא לניצול מרבי ומיטבי של הדרכים.

הרשויות המטרופוליטיות לרוב יעסקו בתכנון התחבורה ציבורית, בפיקוח עליה ובניהול תנועה. ניהול זה מתייחס לכלל התהליכים שנועדו להביא לניצול מרבי של קיבולת רשת הדרכים וזרימת תנועה אופטימלית. בין היתר כולל צמצום זמני התגובה לתאונות ומפגעים בכביש, תכנון רמזורים והעדפה למערכות תחבורה עתירות נושאים וכן איסוף ומסירת מידע על השימוש בתחבורה. חלק משיטות אלה מבוססות מערכות טכנולוגיות מתקדמות (Intelligent Transportation Systems). מערכות אלה מיועדות להתקנה בכלי הרכב השונים או בתשתיות הדרך במטרה לשפר את כלל ביצועי מערכת התחבורה ואת רמת בטיחות בדרכים. כמו כן הן מאפשרות העברה בזמן אמת של המידע שהן אוספות למרכזי בקרת תנועה, ומהם ניתן לנהל אירועים מיוחדים, לשלוט ברמזורים בזמן אמת, לתזמן תחבורה ציבורית ועוד.

בעולם (בימים הקרובים יצורף בנצ'מרק מקיף בנושא הרשויות המטרופוליטיות שיכלול רשויות רלוונטיות יותר מבחינת

המאפיינים למצב בישראל)

ישנם מודלים שונים של רשויות מטרופוליטיות ברחבי העולם המושפעים מגודל המטרופולין, תנאי השטח, צרכי התושבים וכן ממבנה הממשל במדינה, מסמכויות הממשל המרכזי והרשויות המקומיות, מסוג ספקיות התחבורה וכדומה. המטרופוליטנים הגדולים בעולם כמו טוקיו, מקסיקו סיטי, ניו יורק מתנהלים שונה זה מזה וכן ממטרופוליטנים קטנים יותר.

הרשות המטרופוליטית במרחב מנצ'סטר (Greater Manchester Combined Authority - GMCA) כוללת

נציגים מ-10 הרשויות המקומיות המקיפות את מנצ'סטר. הראשות פועלת מתוקף החלטות הפרלמנט הבריטי שהתקבלו בנושא, והיא בעלת סמכות ואחריות על מגוון תחומים הרלוונטיים לאזור מנצ'סטר וביניהם בריאות, דיור, שיטור ותחבורה. עבור כל אחד מהתחומים קיימת ועדה, האחראית לקבוע את המדיניות בתחום.¹

בתחום התחבורה, הרשות המטרופוליטית אחראית לקביעת היעדים האסטרטגיים ולהקצאת תקציבים. כמו כן, לראשות סמכות לקביעת התנהלות מרבית שירותי התחבורה, ביניהם: תחום התחבורה הציבורית וכלל המפעילות ונותני שירותים אלו, ניהול ופיקוח על כלל הכבישים במרחב אחריותה, הקצאת נתיבים ייעודיים לתחבורה ציבורית ואופניים ועוד. הרכבות שעוברות בשטח הרשות הן אמצעי התחבורה הציבורית היחיד שלרשות אין סמכות לגביו, ואלא נמצאות תחת פיקוח ובקרת הממשלה הבריטית.

את החלטות המדיניות והאסטרטגיה שקובעת הרשות המטרופוליטנית הכוללת מוציאה לפועל רשות התחבורה המטרופוליטנית (Transport for greater Manchester - TFGM). רשות זו הינה הזרוע הביצועית בתחום התחבורה, ובאחריותה להוציא לפועל את ההחלטות, להקצות תקציבים ולפקח על מפעילות וספקי שירותי התחבורה השונים. כמו כן, הרשות מהווה גוף מקצועי בתחום התחבורה באזור ומייעצת לראשות

¹ הרשות המטרופוליטית של מנצ'סטר

המטרופוליטנית כיצד לפעול בנושא.² תקציבי ה-TFGM מבוססים ברובם על תקצוב מהראשות המטרופוליטנית (שמקורו מיסי התושבים). בנוסף הראשות מקבלת מענקים ממשד התחבורה ומגורמי ממשל נוספים.³ בשנים 2018-2019 76% מתקציב ה-TFGM היה ממיסי התושבים, 10% ממקורות כלכליים אחרים של ה-GMCA, הכנסות הרכבת הקלה היוו 6% מהתקציב ו-4.7% ממערכות תחבורה אחרות.⁴

הרשות המטרופוליטנית לתחבורה בהלסינקי, HSL, כוללת את עיריית הלסינקי ו-8 רשויות נוספות באזור. ה-HSL מתכננת את התחבורה הציבורית במרחב הרשות, ופועלת לשיפורה. כמו כן, היא מוציאה לפועל את הפרויקטים השונים, אחראית על תכנון תוכנית התחבורה של הלסינקי, HSL, בכלל תחומי הניידות - הליכה, אופניים, תחבורה ציבורית, נהיגה פרטית וצמצום גודש. הרשות מתכננת את כלל התוכנית ורואה את התמונה המלאה בתכנונה. כמו כן, קובעת את תעריפי הנסיעות, אחראית על מכירת כרטיסי הנסיעות ואחראית על העברת מידע למשתמשי התחבורה השונים ושמירה על הקשר איתם.

המקורות התקציביים של הארגון עמדו בשנת 2019 על כ-748 מיליון יורו. מתוך זה, 51% מההכנסות מקורן במכירת כרטיסים, ושאר ההכנסות מקורן בהעברות כספים של הרשויות המקומיות במטרופולין ממיסים.⁵

בסקוטלנד שבע רשויות מטרופוליטניות (Regional Transport Partnerships - RTPs) שהינן תאגידים עצמאיים (מעין מועצות משותפות לכלל המועצות במרחב הגאוגרפי) האחראיות על התחבורה במרחב. מטרת הרשויות היא לשפר את התכנון והפעילות של התחבורה באזור הרלוונטי באופן שמתאים יותר ומשרת טוב יותר את צרכיהם של תושבי האזור. כל רשות מגדירה לעצמה תוכנית אסטרטגית לתחבורה, ובעלת הסמכות והאחריות להוציאה לפועל. הרשויות מקבלות את תקציבן מהרשויות המקומיות, על פי מפתח תקציבי שהן קובעות וממשרד התחבורה.⁶

לדוגמה, SWestrans היא הרשות האחראית על התחבורה במרחב דרום מערב סקוטלנד. הרשות אחראית על קביעת האסטרטגיה וההוצאה לפועל של תוכניות הן עבור תשתיות לכלי רכב, לאופניים, להליכה ולהובלה והן עבור אמצעי התחבורה הציבוריים - אוטובוסים, רכבות, מעבורות וכו'.⁷

בישראל

בישראל משרד התחבורה הוא שאחראי על כל התכנון התחבורתי. הן על תכנון התשתיות, והן על ניהול התחבורה הציבורית. הרשויות המקומיות מעורבות מעט מאוד בתחום זה. מודל ריכוזי זה יוצר חוסר יעילות, תכנון לא אופטימלי ועיכוב רב בביצוע פרויקטים. בשנת 2011, בעקבות המחאה החברתית נגד יוקר המחייבה

² רשות התחבורה במטרופולין מנצ'סטר - אודות

³ רשות התחבורה במטרופולין מנצ'סטר - פעילות

⁴ תוכנית אסטרטגית לשנים 2018-2021 - רשות התחבורה של מנצ'סטר

⁵ רשות התחבורה המטרופוליטנית הלינסקי

⁶ YPERLINK "https://www.transport.gov.scot/our-approach" /רשות התחבורה בסקוטלנד

⁷ רשות התחבורה בדרום מזרח סקוטלנד

בישראל, קמה ועדת טרכטנברג שמטרתה הייתה לבחן כיצד ניתן להקל על הנטל שמוטל על אזרחי ישראל. בדו"ח המסכם של הוועדה, נכתב פרק על נושא התחבורה שהמלצותיו העיקריות הינן קידום הסעות המונים וכן הקמת 3 רשויות מטרופוליניות בת"א, ירושלים וחיפה כפתרון לבעיית גודש התנועה בישראל.⁸

בעקבות הדו"ח התקבלה החלטת ממשלה בנוגע להקמת רשויות מטרופוליניות בדצמבר 2011, יחד עם ההחלטה להקמת רשות ארצית לתחבורה ציבורית.⁹ הרשות הארצית אכן הוקמה ב-2014, אולם הקמת הרשויות המטרופוליניות לא קודמה. בשנת 2016, מרכז המחקר והמידע של הכנסת ערך מחקר שמתאר בדיוק את הנעשה ולא נעשה בעקבות החלטת הממשלה ב-2011, מבחינה תקציבית ונוגע בכל מטרופולין.¹⁰

תזכיר הצעת חוק¹¹ להקמת רשויות מטרופוליניות שפורסם במרץ 2018 (בעקבות החלטת ממשלה בנושא מינואר 2018)¹² מציע להעביר סמכויות ממשד התחבורה ומעט מהסמכויות הקיימות כיום לרשויות המקומיות לרשויות תחבורה מטרופוליניות שיוקמו תוך הפחתת העומס המוטל על משרד התחבורה מצד אחד ושמירה על סמכותו להתוות את מדיניות התחבורה הציבורית מצד שני. מוצע שרשויות אלה יפעלו בהתאם למדיניות הממשלה ותוך עדכון הרשות הארצית לתחבורה ציבורית והמפקח על התעבורה בתוכניתיהן, וכן הן יהיו חייבות לעמוד באמות המידה של האחרונים. הוצע כי בשלב זה יוקמו רשויות מטרופוליניות באזור ירושלים ובאר שבע, והחלטה על הקמה של רשויות נוספות תהיה בסמכות שר התחבורה.

התזכיר מציע שכל רשות תהיה אחראית בתחומה על קביעת מדיניות אסטרטגית ארוכת טווח לצד תוכניות לטווח הקצר והבינוני בתחום התחבורה הציבורית וכן בתחומי נייזות נוספים: תחבורת אופנים, הסדרי תנועה, מתן מענה לציבור (תלונות ציבור, שירות לקוחות ועוד). כמו כן, שהרשות תעודד שימוש בתחבורה ציבורית ותפעל לפיתוחה וקידומה. בנוסף מוצע להקנות לרשות סמכויות תמרוך. את הצעות תקציב הרשות יאשרו כל שנה שר התחבורה ושר האוצר ותקציב הרשות ייקבע במסגרת חוק התקציב השנתי.

הצעת חוק זו אומנם עברה את החלטת הממשלה, אך פוצלה מחוק התוכנית הכלכלית ועברה לוועדת הכנסת שבה היא לא עלתה לקריאה שנייה ושלישית.¹³ בעקבות כך, עולה הצורך להעלות את הנושא מחדש לחקיקה וכן חשוב שהצעת החוק תכלול גם את הרשויות המטרופוליניות של תל אביב וחיפה, שהן מרכזיות במשק הישראלי ולא ניתן לעשות שינוי אמיתי בלעדיו.

⁸ הוועדה לשינוי כלכלי-חברתי, דוח הוועדה לשינוי כלכלי-חברתי, ירושלים, אוקטובר 2011, עמ' 148-152

⁹ הקמת רשות ארצית לתחבורה ציבורית ורשויות תחבורה מטרופוליניות

¹⁰ בחינת יישום החלטת הממשלה להקמת רשות ארצית לתחבורה ציבורית ורשויות מטרופוליניות לתחבורה ציבורית

¹¹ תזכיר חוק התוכנית הכלכלית (תיקוני חקיקה ליישום המדיניות הכלכלית לשנת התקציב 2019), פרק י"א רשות תחבורה מטרופולינית,

התשע"ח-2018

¹² הקמת רשויות מטרופוליניות לתחבורה-מטרופולין ירושלים ומטרופולין באר שבע, החלטת ממשלה 3426, 2018.

PERLINK

"<https://main.knesset.gov.il/Activity/Legislation/Laws/Pages/LawBill.aspx?t=lawsuggestionssearch&lawitemid=2066038>"

¹³ פרק י"א (רשויות תחבורה מטרופוליניות), מתוך הצעת חוק התכנית הכלכלית (תיקוני חקיקה ליישום המדיניות הכלכלית לשנת התקציב 2019),

התשע"ח-2018

המלצות מהלך הקמת רשויות תנועה מטרופוליניות

מיהן הרשויות המטרופוליניות

- יש להקים 4 רשויות מטרופוליניות: גוש דן, חיפה, באר שבע וירושלים.
- מוצע לקבוע תחילה הקמתה של רשות מטרופולינית גוש דן, ובהדרגתיות של עד 3 שנים להקים את 3 הרשויות המטרופוליניות הנוספות.

רשות מטרופולינית גוש דן – רשויות כלולות

- רשויות אשר יכללו ברשות המטרופולינית גוש דן (13): תל אביב, רמת גן, גבעתיים, חולון, בת ים, בני ברק, פתח תקוה, רמת השרון, הרצליה, קרית אונו, אור יהודה, אזור, גבעת שמואל.
- תל אביב תהיה העיר הראשית ברשות המטרופולינית גוש דן.
- רשויות אשר להן רצף טריטוריאלי תחבורתי עם הרשות המטרופולינית יהיו רשאיות להצטרף לרשות המטרופולינית, הן כמשקיפות והן כבעלות כוח הצבעה. דוגמא: ראשון לציון, רעננה, כפר סבא, הוד השרון, רחובות, ראש העין, מודיעין ועוד.
- הרשות תוקם כתאגיד.

מבנה המועצה

- יו"ר הרשות המטרופולינית יהיה ראש העיר הראשית במטרופולין.
- לעיר הראשית יהיו 2 קולות במועצה (יו"ר הרשות ונציג נוסף)
- לכל עיר המונה מעל 60,000 תושבים יהיה נציג אחד במועצה – הוא ראש הרשות.
- לכל עיר המונה 20,000-60,000 ייספר נציג המועצה כחצי קול.
- לכל רשות מקומית המונה מתחת ל- 20,000 תושבים – משקיף.
- ראש הרשות המקומית יכול למנות את המנהל הכללי של הרשות המקומית להיות חבר מועצה במקומו, או למנות אדם אחר אשר עומד בתנאי כשירות ובאישור מועצת הרשות המקומית.
- החלטות המועצה יתקבלו על פי רוב של למעלה מ- 50% מזכויות ההצבעה למעט אישור תקציב ותוכנית העבודה השנתית – שלהן יידרש רוב יחסי של 70% מזכויות ההצבעה.

מעורבות הממשלה ברשות המטרופולינית

- במשך שלוש השנים הראשונות לפעילות המועצה יהיו חברים שני נציגי ממשלה - נציג משרד התחבורה אשר ימונה על ידי שרת התחבורה ונציג אגף התקציבים במשרד האוצר שימונה על ידי שר האוצר. לנציגים אלה יהיו 20% מכוח ההצבעה בחלוקה שווה ביניהם.
- כמו כן ימונו 2 נציגי ציבור על ידי שרת התחבורה, אשר לנציגים אלה יהיו 10% מכוח ההצבעה, בחלוקה שווה ביניהם, וזאת במשך שלוש השנים הראשונות לפעילות המועצה.

- בתום שלוש השנים הראשונות תמנה שרת התחבורה 2 נציגי ציבור אשר כוח ההצבעה שלהם יעמוד על 20%, בחלוקה שווה ביניהם.
- המפקח על התעבורה יהיה בעל הסמכות לאישור תוכנית האב שתכין הרשות המטרופוליטית (כמפורט בהמשך).

תקציב הרשות המטרופוליטית

מועצת הרשות תכין את תקציב הרשות המטרופוליטית ותביא אותו אחת לשנה לאישור שר האוצר ושר התחבורה.

הצעת התקציב תכלול (לכל הפחות): אומדן הכנסות והוצאות של הרשות המטרופוליטית, פירוט של התקציב המיועד לפעילות השוטפת, התקציב המיועד לסבסוד פעילות התחבורה הציבורית והשיתופית, והתקציב המיועד לפעילות הפיתוח של הרשות.

כמו כן, הצעת התקציב תכלול התייחסות מפורטת של: (1) יעדי השירות והפעולות המתוכננות להיעשות להשגתם, (2) היעדים לעניין מתן שירות בקווי שירות לאוטובוסים, מוניות שירות, אמצעי תחבורה שיתופית אחרים המסובסדים על ידי הרשות ועוד. (3) תשתיות התחבורה הציבורית שהרשות צפויה לקדם, (4) הפעולות המתוכננות להשגת יעדים בעניין הנגשת מידע לציבור.

התקציב השוטף של הרשות ימומן ב- 85% מתקציב המדינה ו- 15% מתקציב הרשויות, במפתח על פי כוח ההצבעה במועצה.

תפקידי הרשות המטרופוליטית

תפקידי הרשות יכללו:

1. **גיבוש מדיניות התחבורה הציבורית המטרופוליטית** – לרבות מדיניות החנייה ומדיניות השימוש באמצעי תחבורה בלתי ממונעים ואמצעי תחבורה שיתופית.
גיבוש המדיניות יכלול הצבת יעדים שנתיים ורב שנתיים לנושאים אלה לכל הפחות: זמני הנסיעה בתחבורה ציבורית בשעות השיא ובאופן כללי ופיצול הנסיעות במטרופולין (החלוקה בין דרכי ההתניידות באמצעים שונים כגון מכונת פרטית, תחבורה ציבורית, אופניים, ברגל).
הרשות המטרופוליטית תכין תוכניות עבודה שנתיים ורב שנתיים להשגת היעדים שהציבה.
כמו כן, הרשות תקבע את מפות קווי השירות, תוכניות ההפעלה ותוספות השירות.
2. **הכנת תוכנית אב לתחבורה** – הרשות המטרופוליטית תכין ותעדכן תוכנית תחבורתית ארוכת טווח למטרופולין לאור המדיניות האסטרטגית של משרד התחבורה. מתוכנית זו ייגזרו תוכניות העבודה ארוכות וקצרות הטווח. תוכנית זו תכלול, בין היתר: תכנון והפעלת קווי הסעת המונים ותחבורה ציבורית, קידום תחבורה בלתי ממונעת, קידום תחבורה שיתופית, ניהול תנועה, מדיניות חניה, תחומי

- פיתוח ותשתיות תחבורתיות, אזורי העדפה לתחבורה ציבורית, קידום הפחתת זיהום אוויר מתחבורה וצמצום השפעות סביבתיות ממנה, וכל תחום בעל השפעה משמעותית על הרגלי הנסיעה.
3. **תשתיות תחבורה ציבורית** – לרבות תכנון, ביצוע, תפעול ותחזוקה. כל שלב מהנ"ל ידרוש אישור הממונה על התקציבים במשרד האוצר ומנכ"לית משרד התחבורה.
4. **ניהול תהליכים תחרותיים לבחירת מפעילי אוטובוסים ומוניות להפעלת השירות** – ההליכים התחרותיים ינוהלו על פי אמות מידה שיקבע המפקח על התעבורה בהסכמת הממונה על התקציבים במשרד האוצר, או מי מטעמו. אמות המידה יכללו לכל הפחות:
- היקפי שירות מינימליים נדרשים לרשויות מיעוט ורשויות מחוץ לרשות המטרופולינית.
 - ההסכמה הדרושה לרשות המטרופולינית ביחס לקווים חוץ מטרופוליניים (קווים אשר נכללים בתחום האחריות הגיאוגרפי של הרשות המטרופולינית אך כוללים מסלול נסיעה או תחנות מחוץ לתחום האחריות הגיאוגרפי).
- הרשות המטרופולינית תתקשר עם המפעילים שייבחרו ותהיה אמונה על ניהול ההסכמים ועל פיקוח על המפעילים.
5. **איסוף ושיתוף מידע ונתונים** – הרשות המטרופולינית תהיה אחראית על איסוף הנתונים הנוגעים לשירות התחבורה הציבורית בתחום אחריותה הגיאוגרפי. הרשות המטרופולינית תשתף את המידע עם משרד התחבורה ותפעל להנגשת המידע לציבור.
6. **קיום קשר עם הציבור** – הרשות המטרופולינית תהיה אחראית לקיום קשר עם הציבור ותטפל בפניות ציבור. הרשות המטרופולינית תוכל להקים מרכז מידע תחבורתי מטרופוליני.
7. **קביעת תעריפי חנייה בצירים שנקבעו כצירי הרשות המטרופולינית** – הרשות תקבע את התעריפים בצירים שנקבעו ועד טווח של 300 מטר מכל ציר. קביעת התעריפים לא תהיה כפופה להסדר החנייה הארצי אשר נקבע על ידי שרת התחבורה ושר הפנים בהתאם לסעיף 70ב לפקודת התעבורה. התעריפים ייקבעו במטרה לעודד שימוש במערך התחבורה הציבורית ובאמצעי תחבורה לא מוטוריים.
8. **רשות תמרור מטרופולינית** – רשות התמרור המטרופולינית תהיה כפופה להוראות רשות התמרור המרכזית, ותהיה רשאית להנחות את רשות התמרור המקומית. הרשות תשמש כרשות תמרור מקומית בצירים שנקבעו כצירי הרשות המטרופולינית.
9. **הכנת הצעת התקציב** והבאתה לאישור שרת התחבורה ושר האוצר

מימון תקציב הרשות

תקציב שנתי של רשות ימומן ממקורות אלה:

1. תקציב המדינה כפי שייקבע בחוק התקציב השנתי, כחלק מתקציב המשרד. התחבורה הציבורית הינה מסובסדת על-ידי המדינה. עם הקמת הרשות, תמשיך המדינה לשאת את מימון פעילויות התח"צ. תקציב

- הסובסידיה – סבסוד ההפעלה במסגרת ההסכמים מול מפעילי התח"צ – ימומן במלואו על - ידי המדינה, תוך הגדרת מנגנון עדכון תקציבי למול ההתחייבות בהסכמי ההפעלה וצרכי הצמיחה.
2. סכומים שהרשות תגבה מרשויות מקומיות שיהוו 15% ממימון תקציב הרשות בלבד (לא מימון של התחבורה עצמה). הסכומים יתבססו על:
- מספר התושבים של כל רשות מקומית ביחס למספר התושבים בשאר הרשויות המקומיות הכלולות ברשות.
 - אפיון הרשות המקומית וסיווגה באשכול לפי הרמה החברתית-כלכלית של האוכלוסייה לפי פרסומי הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה.
3. הכנסות אחרות שיהיו לרשות, הנבעות מפעילות הרשות וביצוע תפקידיה.

התחום הבין מטרופוליני

1. החלטות בנוגע לתחבורה ציבורית בין מטרופולינית (אוטובוסים בין עירוניים, רכבת) יישארו בסמכות הרשות הארצית לתחבורה ציבורית. עם זאת, הן תכנון והן הוצאה לפועל של מהלכים בנושא יתקבלו לאחר התייעצות עם הרשויות המטרופוליניות הרלוונטיות.
2. החלטות ותכנון תשתיות בין מטרופוליני יישארו בסמכות משרד התחבורה.

נספחים

נספח 1, פירוט – מבוסס על עבודת "מתווה להקמת רשות תחבורה ציבורית במטרופולין תל-אביב", 2011

עבודה זו נעשתה ע"י שלדור, עבור משרד התחבורה ומשרד האוצר באוקטובר 2011.

גבולות הגזרה הגיאוגרפיים ומתכונת ההתאגדות

- בשלב הראשון תופעל הרשות באזור גוש-דן בחפיפה לתוכנית המתע"ן הנוכחית (כפ"ס – פ"ת – רחובות) ותכלול 15 רשויות מקומיות.
- הרשות תוקם כתאגיד רב-עירוני שלא למטרות רווח, בבעלות העיריות השותפות בשלב ההקמה שירכיבו את האסיפה הכללית.
- 14 עיריות תהיינה שותפות בדירקטוריון הרשות ותחלוקנה ב- 15 קולות:
 - ✓ עיריית תל-אביב-יפו תחזיק ב-4 נציגים ותמנה את יו"ר הדירקטוריון.
 - ✓ כל אחת מתשע העיריות הגדולות האחרות תחזקנה בנציג אחד וחלקן ימנו את סגני היו"ר (ראשל"צ, פ"ת, חולון, בני-ברק, רמת-גן, בת-ים, רחובות, הרצליה וגבעתיים).
 - ✓ ארבע עיריות תחלוקנה ב-2 הנציגים הנותרים במנגנון של רוטציה (כפ"ס/רעננה, הוד-השרון/רמת-השרון).

לצד הדירקטוריון תפעל אסיפה כללית שתורכב מנציגות שווה של כלל הרשויות המקומיות בעלות מעל ל-25,000 תושבים וכן נציגות של מ"מ אזור כחריגה – בשל מיקומה בלב המטרופולין.

עצמאות הרשות המטרופולינית ומעורבות המדינה והעיריות

על מנת לאזן בין הצורך במתן עצמאות מירבית לרשות כבסיס לתפקוד אפקטיבי לבין הצורך בשימור מעורבות המדינה והעיריות, תוגדר לרשות 'עצמאות תחומה', בדגש על התנהלות שוטפת. מעורבות המדינה, תתמקד בשלושה נושאים מרכזיים:

- קביעת מדיניות, סטנדרטים והסדרים ארציים, שיחייבו את הרשות.
- בקרה על פעילות הרשות המטרופולינית – אישור תכניות העבודה, אישור מהלכים מרכזיים (הסכמי הפעלה וכו') ומנגנון התערבות לשמירה על האינטרס הלאומי.
- מעורבות בניהול פרויקטי התשתית הגדולים (פרויקטים מרכזיים ומגה-פרויקטים) – במסגרת הסכמי פיתוח פרטניים, בדומה למצב היום.

כמו כן, תהיה לרשות עצמאות ביחס לעיריות בתחומי אחריותה. מעורבות העיריות תבוא לידי ביטוי בעיקר דרך ייצוגן בדירקטוריון הרשות.

תכולת האחריות של הרשות

תוכנית Urban Mobility Authority

הרשות המטרופוליטית אחראית על מדיניות ותשתיות ועל ניהול ורגולציה הן מבחינת תח"צ והן מבינת תחבורה משלימה. ההפעלה של מערכות התחבורה ישארו תחת המכרזים של משרד התחבורה.

תרשים 14 – תכולת האחריות הנגזרת מאימוץ מודל "Urban Mobility Authority"



* המדיניות הפרטנית למטרופולין תיקבע בהתאם למדיניות הכללית ברמה הארצית

כלומר הרשות אחראית על כל הסעיפים מודגשים באפור.

- הרשות תהיה אחראית לניהול הפעלת התחבורה הציבורית בגבולותיה, ותופקד על ייזום וקידום פרויקטי תשתית לתח"צ ועל עידוד השימוש בתח"צ באמצעות אמצעים תחבורתיים משלימים.
- הרשות תפעל תחת פיקוחה של הרשות הארצית לתחבורה ציבורית שתוקם במשרד התחבורה. הרשות הארצית תאשר את תכניות העבודה של הרשות המטרופוליטית, תקבע סטנדרטים מקצועיים, תפקח על ביצועם ותעניק רשיונות מפעיל למפעילי התחבורה הציבורית.
- לצדה של הרשות תוקם ועדה משותפת לתכנון ולבניה שתרכז את הסמכויות הנתונות היום בידי גופי התכנון המקומיים בנוגע לפרויקטי תשתית התח"צ.
- תחומי אחריות שיחולו במתכונת על-גיאוגרפית בכלל מרחב הרשות הנם:
 - ✓ גיבוש המדיניות המטרופוליטית, שתיגזר מהמדיניות הארצית.
 - ✓ ייזום, תכנון, תקצוב וביצוע פרויקטי תשתית. זאת למעט מגה-פרויקטים שיקבע שר התחבורה כי בשים לב לחשיבותם הלאומית הם יבוצעו על ידי מת"ח או מי מטעמו, במעורבותה של הרשות המטרופוליטית.

- ✓ תכנון וניהול ההפעלה של התחבורה הציבורית וההתקשרות עם המפעילים שקיבלו רשיון מפעיל מהרשות הארצית.
- ✓ קביעת הסדרים להגבלת רכב פרטי (הסדרי אגרות למיניהם), בהתאם למדיניות מת"ח.
- הפעלת מרכז בקרת התנועה המטרופוליני (בכפוף להסדרי התנועה שייקבעו על ידי הרשות והעיריות).
- תחומי אחריות שיחולו במתכונת תחומה גיאוגרפית בצירי מתע"ן, צירי תח"צ ראשיים, עורקים ראשיים ומתקני תח"צ ("צירי הרשות") הנם:
 - ✓ רגולציית תכנון ובנייה של פרויקטי תח"צ בידי ועדה משותפת לתכנון ולבניה.
 - ✓ זכויות שימוש בקרקע, שיעוגנו לטובת הרשות לצורך פיתוח ושימוש בתשתיות.
 - ✓ קביעת הסדרי תנועה מעודדי תח"צ, תכנון והפעלת רמזורים, הסדרי חניה ותחבורה לא-מוטורית.

טבלה 7 – מיפוי הסמכויות להעברה לרשות המטרופוליטית

תחום אחריות	סמכויות הרלוונטיות	בעל ומקור הסמכות היום	העברת הסמכויות המדרשת – שינוי חקיקה או האצלה*
I. גיבוש מדיניות תח"צ מטרופוליטית	<ul style="list-style-type: none"> קביעת מדיניות מטרופוליטית כנגזרת ממדיניות ארצית הכנה ואישור תכניות-אב לקידום תח"צ במטרופולין קביעת תכניות עבודה יעדים 	משרד התחבורה סמכות-משנה, מזרת מפקדת התעבורה	<ul style="list-style-type: none"> העברת הסמכויות כנגזרת ממדיניות ארצית ותוך הכפפה לאישור משרד התחבורה / רשות ארצית
II-a. ייזום, תכנון ותקצוב תשתיות תח"צ	<ul style="list-style-type: none"> ייזום והכנת תכניות מתאר איזוריות לתשתיות תח"צ המלצה על סדרי עדיפויות ולו"ז לפרויקטי תשתית 	משרד התחבורה סמכות-משנה, נגזרת מסמכות הגשת תכניות	<ul style="list-style-type: none"> העברת מלוא הסמכויות ביחס לפרויקטים קטנים בלבד (מתחת ל-7M ש"ח) יתר הפרויקטים יידרשו אישור פרטני של מת"ח והאוצר. חלקם ישארו בהובלת מת"ח, בכפוף להחלטת שר התחבורה
	<ul style="list-style-type: none"> תקצוב ובקרה כלכלית ומקצועית של פרויקטי תשתית התקשרות עם חברות ביצוע 	משרד התחבורה והאוצר סמכות-משנה, המזרת מהות המדינה, חיים של פרויקטי תח"צ	<ul style="list-style-type: none"> העברת מלוא הסמכויות ביחס לפרויקטים קטנים בלבד (מתחת ל-7M ש"ח) יתר הפרויקטים יידרשו אישור פרטני של מת"ח והאוצר. חלקם ישארו בהובלת מת"ח, בכפוף להחלטת שר התחבורה
II-b. רגולציית תכנון ובנייה וזכויות שימוש	<ul style="list-style-type: none"> תכנון סטטוטורי והגשת תכניות ובקשות להיתרים לגופי תכנון 	משרד התחבורה חוק התוה"ב, 62א(ב)	<ul style="list-style-type: none"> העברת מלוא הסמכויות לרשות (על-גיאוגרפי)
	<ul style="list-style-type: none"> אישור תכניות רישוי – היתרים, תעודות גמר 	ועדות תכנון ובנייה חוק התוה"ב (ס' 61א ו-145א)	<ul style="list-style-type: none"> העברת הסמכויות ל"ועדה המשותפת" ביחס ל-"צירי הרשות"
<ul style="list-style-type: none"> מתן זכויות השימוש בקרקע 	עיריות תקנת התוה"ב	<ul style="list-style-type: none"> עיגון זכויות הרשות לשימוש בקרקע ביחס ל-"צירי הרשות" 	

III. תכנון הפעלת תח"צ אופטימאלי של תחנות, נת"צ	<ul style="list-style-type: none"> הוצאת מכרזים והתקשרות עם מפעילי תח"צ רישוי קווי תח"צ רישוי קווי מוניות שירות 	משרד התחבורה תקנת התעבורה (סעיף 384 ואילך)	<ul style="list-style-type: none"> העברת מלוא הסמכויות לרשות (על-גיאוגרפי) בכפוף לתנאי prequalification של משרד התחבורה / הרשות הארצית
	<ul style="list-style-type: none"> תמרוך תח"צ – תחנות, נת"צ 	משרד התחבורה פקודת התעבורה (ר. תמרוך ארצית)	<ul style="list-style-type: none"> העברת מלוא הסמכויות לרשות בנושאי תח"צ לרשות (על-גיאוגרפי)
IV. טיוב שירותי תח"צ	<ul style="list-style-type: none"> הצבה ואחזקה של סככות ודגלים 	עיריות פקודת העיריות	<ul style="list-style-type: none"> העברת מלוא הסמכויות לרשות
	<ul style="list-style-type: none"> הסדרי כרטוס סליקה מערכות מידע לנוסעים 	משרד התחבורה פקודת התעבורה	<ul style="list-style-type: none"> מתן סמכות לרשות לקבוע הסדרים בהתאם להסדרים וסטנדרטים ארציים המשך ניהול סליקה ברמה הארצית
	<ul style="list-style-type: none"> קביעת תעריפי תח"צ 	משרד התחבורה והאוצר א פיקוח על מחירים	<ul style="list-style-type: none"> אפשרות למתן סמכות עתידית במסגרת "רצועת-ניוד", בכפוף להחלטת המדינה
<ul style="list-style-type: none"> הסברה ופרסום בנושא תח"צ טיפול בתלונות הציבור 	משרד התחבורה סמכות-משנה	<ul style="list-style-type: none"> העברת מלוא הסמכויות לרשות תיאום בנושא דוברות מול הרשות הארצית 	

* **מקרא:**

- העברת מלוא הסמכויות, על-גיאוגרפית
- ⊖ העברה חלקית של הסמכויות, על-גיאוגרפית
- אי-העברה של הסמכויות
- ⊕ העברת מלוא הסמכויות באזור תחום גיאוגרפית

"צירי הרשות" – ציר המתע"ן, ציר תח"צ ראשיים, עורקים מרכזיים ומתקני התח"צ

תקציב ומקורות המימון

1. התחבורה הציבורית ברובה הינה ענף מסובסד על- ידי המדינה. עם הקמת הרשות תמשיך המדינה לשאת ברוב האחריות למימון פעילויות התח"צ.
2. לרשות תוגדר עצמאות תקציבית מוגבלת במסגרת שלושת סעיפי התקציב השוטף:
 1. Matching - תקציב פעולות – התקציב השוטף להפעלת מנגנון הרשות. ימומן באמצעות הסדר בין המדינה (85% מהמימון) ובין העיריות השותפות (15% מהמימון, שיתחלק בין העיריות בהתאם לייצוגן בדירקטוריון).
 2. סל לפרויקטים שוטפים – תקציב לביצוע פרויקטים קטנים ואחזקת התשתיות הקיימות. ימומן בין המדינה (85% מהמימון) ובין העיריות השותפות (Matching 15% באמצעות הסדר מהמימון, שיתחלק בין העיריות בהתאם לייצוגן בדירקטוריון וגודל האוכלוסייה).
 3. תקציב הסובסידיה – סבסוד ההפעלה במסגרת ההסכמים מול מפעילי התח"צ – ימומן במלואו על - ידי המדינה, תוך הגדרת מנגנון עדכון תקציבי למול ההתחייבות בהסכמי ההפעלה וצרכי הצמיחה.
- הפרויקטים הגדולים יתוקצבו מחוץ לתקציב השוטף, על בסיס הסכמי פיתוח והסדרי Matching פרטניים בין המדינה, הרשות והעיריות הרלוונטיות:
 - פרויקטים מרכזיים - פרויקטים בסדר גודל בינוני (עד כ-100M ש"ח), שימומנו בהסדר Matching קבוע מראש בין המדינה ובין עיריות הרלוונטיות.
 - מגה פרויקטים – פרויקטים בסדר גודל של 100M ש"ח ומעלה, שעבורם יקבעו הסדרי מימון ייעודיים במסגרת הסכמי הפיתוח בין המדינה לעיריות.

סמכויות והסדרים חוזיים

- בתום תהליך ההקמה יועברו לרשות סמכויות רלוונטיות בחקיקה:
 - התקשרות עם מפעילי תח"צ, רישוי הקווים, תמרור בנושאי תח"צ, הטלת אגרות נסועה והפעלת מרכז בקרת תנועה מטרופוליני – יועברו ממת"ח במתכונת על-גיאוגרפית.
 - סמכויות בתחום מדיניות החניה (היצע, הגבלת תעריפים) ומדיניות תחבורה לא-מוטורית יועברו מהעיריות במתכונת על-גיאוגרפית.
 - סמכות להפעלת מרכז בקרת תנועה מטרופוליני – תועבר ממת"ח במתכונת על-גיאוגרפית.
 - אישור תכניות ורישוי תכנון ובנייה – יועברו ל"וועדה המשותפת" במתכונת תחומה גיאוגרפית מגופי התכנון הקיימים.
 - סמכויות התמרור הרלוונטיות לתחומי האחריות של הרשות – יועברו ממת"ח במתכונת תחומה גיאוגרפית בצירי הרשות בלבד.
 - סמכויות בנושא קביעת הסדרי חניה ציבורית – יועברו מהעיריות במתכונת תחומה גיאוגרפית בצירי הרשות בלבד.

- לצד העברת הסמכויות תעוגן פעילות הרשות במערכת חוזית משלימה. מערכת חוזית זו תופעל החל משלב הביניים ההסכמי ותכלול:
 - הסדרת זכויות השימוש בקרקע.
 - הסדרת הליכי הבקרה ההנדסית.
 - מתווה למימון ולעדכון תקציב הרשות.
 - הסכמי פיתוח פרטניים לפרויקטי התשתית הגדולים.

שלבים עיקריים בתהליך הקמת הרשות

תהליך הקמת הרשות צפוי להימשך 18-24 חודשים ולו שלושה שלבים עיקריים, אותם יש לבצע לאחר מיצוי התהליכים הבאים:

- אישור מתווה זה על-ידי כלל בעלי העניין הרלוונטיים – העיריות ומשרדי הממשלה וחתימה על מזכר ההבנות.
- הכנה של מסמכי ההתאגדות הראשוניים לצורך הקמת התאגיד (תקנון, הסכם הקמה).
- הגדרה תחבורתית- מקצועית של דרגות 'העומק הגיאוגרפי', בדגש על הגדרת צירי התח"צ הראשיים.
- איתור ומינוי מנכ"ל הרשות.

שלבי הקמת הרשות:

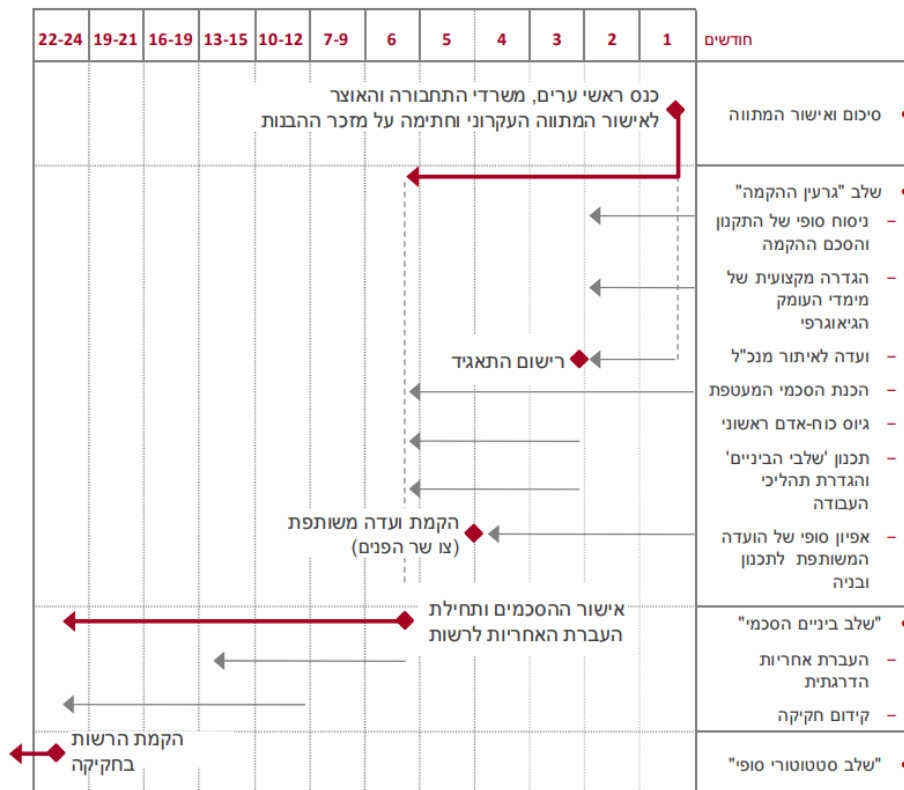
1. **גרעין ההקמה** – שלב זה יחל עם אישור המתווה על ידי הממשלה והעיריות הרלוונטיות וחתימה על מזכר ההבנות. במהלך שלב זה, שימשך כחצי שנה, יתבצעו הצעדים הדרושים לבניית הרשות והכנתה לקבלת האחריות לתחבורה הציבורית. בשלב זה, לא יעסוק התאגיד שיוקם בניהול התחבורה הציבורית, אלא יתמקד בבניית היכולות והמנגנונים הדרושים ובהכנתה של הרשות לקליטת האחריות לניהול התחבורה הציבורית:

- גיוס כח האדם הראשוני שיידרש להפעלת הרשות.
- בניית מנגנונים לתפעול הרשות, לרבות מנגנוני גבייה.
- הגדרת תהליכי עבודה מפורטים למול הרשות הארצית והעיריות.
- תכנון מפורט של שלב הביניים ההסכמי (תהליך העברת האחריות, אבני דרך עיקריות, מנגנוני בקרה).
- הקמת הוועדה המשותפת לתכנון ולבנייה שתפעל לצד הרשות.
- ניסוח וחתימה על הסכמי המעטפת המפורטים מול העיריות והמדינה (זכויות שימוש בקרקע, הליכי בקרה הנדסית, מימון הרשות והסכמי פיתוח לפרויקטים).

2. **שלב ביניים הסכמי** – עם תחילת שלב זה תתחיל הרשות ליטול על עצמה את האחריות לתחבורה הציבורית והיבטי התחבורה המשלימים. בשלב זה לא יועברו עדיין סמכויות לרשות בחקיקה, והיא תפעל כגוף מייעץ לבעלי הסמכויות הנוכחיים (משרד התחבורה והעיריות), זאת בהתאם להסכם ההקמה ולתהליכי העבודה שיוגדרו בשלב הקודם. העברת האחריות לרשות תיעשה באופן הדרגתי בהתאם לתכנית שתקבע בשלב 'גרעין ההקמה'. תקציב הרשות והמבנה הארגוני יתפתחו בד בבד עם הרחבת האחריות. במהלך תקופה זו תתקיים בחינה שוטפת של פעולת הרשות ותקודם חקיקה הנדרשת, תוך כוונה להגיש הצעת חוק ממשלתית תוך שנה.

3. **שלב סטטוטורי סופי** – בשלב זה תמוסד הרשות בחקיקה, ויועברו לה הסמכויות הנדרשות, כפי שפורטו לעיל, לרבות עדכונים שיוכנסו לאור בחינת הפעילות במהלך 'שלב הביניים ההסכמי'. הרשות תפעל בשלב זה עם מלוא תכולת האחריות, עם מלוא התקציב ועם מבנה ארגוני מוגדר ומבוסס, והיא תעגן כתאגיד סטטוטורי בחוק. עם כניסה לשלב זה תיעשה בחינה מחודשת של גבולות הגזרה הגיאוגרפיים ותישקל הרחבה של גבולות הרשות, כפי שנדון לעיל.

תרשים 26 – המשך תהליך הקמת הרשות



פעולות וצעדים נדרשים להמשך התהליך

- אישור המתווה על ידי משרדי התחבורה והאוצר ועל ידי העיריות השותפות וחתימה על מזכר ההבנות.
- אישור התקנון, חתימה על הסכם ההקמה, רישום התאגיד ומינוי מנכ"ל.
- גיוס צוות הקמה מצומצם והתנעת תהליך בניית היכולות המקצועיות.
- הקמת הועדה המשותפת לתכנון ולבניה.
- ניסוח וחתימה על הסכמי המעטפת לקראת הפעלת הרשות בשלב הביניים ההסכמי.
- ניסוח הצעת חוק לעיגון מעמד הרשות וסמכויותיה (במהלך שלב הביניים ההסכמי).

נספח 2, פירוט – מבוסס על הצעת חוק, פברואר 2018 – "פרק י"א: רשויות תחבורה מטרופוליניות"

סמכות להקמת רשות מטרופולינית:

a. שר התחבורה באישור שר האוצר, רשאי לקבוע בצו הקמת רשות לאחר ששמע את הרשויות המקומיות

הנוגעות בדבר. השר ייתן צו להקים רשות מטרופולינית לתחבורה במטרופולין שהוא קובע את:

- ✓ העיר הראשית במטרופולין
- ✓ הרשויות המקומיות שיכללו ברשות
- ✓ התחום הגאוגרפי שיהיה באחריותה של הרשות
- ✓ הרכב מועצת הרשות כוח ההצבעה בה:
- i. מספר חברי המועצה
- ii. הרשויות המקומיות שנציגיהן יהיו חברים במועצה
- iii. כוח ההצבעה של כל חבר מועצה – בהתאם ל:
- יחס בין מספר התושבים בכל רשות מקומית לבין מספר התושבים בשאר הרשויות המקומיות שיכללו ברשות (ככל שגדולה יותר, ככה כוח ההצבעה גדול יותר)
- היקף התחבורה הציבורית הנדרשת בכל רשות מקומית
- קרבתה של כל רשות מקומית לעיר הראשית

* כוח ההצבעה של הנציגים שמינה השר מקרב עובדי משרדו ושל יושב ראש מועצה שמונה, אם מונה כאמור, יהיה 20% מכוח ההצבעה של כלל חברי המועצה, בחלוקה שווה ביניהם.

iv. כוח ההצבעה המזערי שיהיה לעיר הראשית במשך התקופה שבה יושב ראש המועצה לא יהיה נציג העיר הראשית

v. סבב חברות במועצה אשר יתקיים בין חלק מהרשויות המקומיות הכלולות ברשות.

* רשות מקומית שבצו הקמת הרשות נכללה ברשות אך לא נקבע כי נציג שלה יהיה חבר במועצה, רשאית למנות את ראש הרשות המקומית או עובד של הרשות המקומית, למשקיף מטעמה במועצה, וכן עובדי המשרד אשר מינה השר או עובדים אחרים של המשרד שימנה השר יכולים לשמש כמשקיפים במועצה. משקיפים כאמור בסעיף זה רשאים להשתתף בישיבות המועצה; הזמנה לישיבות המועצה, לרבות המסמכים המצורפים לה, תישלח גם למשקיפים, ויהיו להם הזכויות של חברי מועצה, למעט זכות הצבעה.

הערות

* ניתן לקבוע בצו דברים שונים בין רשות לרשות כמו שיתקיים סבב בין כמה רשויות מקומיות לעניין חברות במועצה וכן יהיה ניתן לקבוע בצו על רוב מינימלי שיידרש לקבלת החלטות במועצה בעיני תקציב, תכנית עבודה וסכומים שייגבו מהרשויות המקומיות.

* קביעת העניינים השונים בצו ובהם הרשויות המקומיות שייכללו ברשות והרכב המועצה, תהיה על בסיס השיקולים המפורטים המוצעים לגביהם, המהווים סימנים למבנה התחבורתי-מטרופוליני המיטבי, כגון:

- זיקה גאוגרפית בין הרשות מקומית לעיר הראשית
- צירים מרכזיים המחברים בין העיר הראשית לרשות מקומית
- רצף טריטוריאלי בין הרשויות
- היקפי תנועה אל ומתוך העיר הראשית וקרבה לעיר הראשית.

* קביעת הרשויות המקומיות שייכללו ברשות ותחום המטרופולין תהיה בהתייעצות עם שר הפנים.

**** מוצע לקבוע כי צו להקמת רשות לגבי רשות שתוקם במטרופולין ירושלים ולגבי רשות שתוקם במטרופולין באר שבע ייקבעו בתוך שנה מיום התחילה, היינו בתוך שנה מיום פרסומו של חוק זה.**

b. השר, בהסכמת שר האוצר, ראשי, בצו, להוסיף מטרופולינים לתוספת.

סוג הרשות והפיקוח עליה

- רשות תהיה תאגיד
- רשות תהיה גוף מבוקר כמשמעותו בחוק מבקר המדינה, התשי"ח 1958- (נוסח משולב)

תהליך הקמת הרשות:

i. המועצה תפעל למינוי מנהל לרשות בהתאם להוראות (מפורטות)

- ii. מנהל הרשות יפעל להקמת התשתית הארגונית הנדרשת לצורך פעילות הרשות, לרבות מינוי בעלי תפקידים וקליטת עובדים
- iii. המועצה תכין הצעת תקציב שנתי לשנת פעילותה הראשונה, על פי סכום התקציב שייועד לה לשנה זו, ותביאו לאישור השרים

קביעת צירי רשות וצירי ניהול תנועה

1. המפקח יקבע, בהודעה שתפורסם ברשומות, את הדרכים שיהיו צירי רשות וצירי ניהול תנועה; קביעה כאמור תיעשה לאחר שמיעת נציגי הרשויות המקומיות אשר הצירים האמורים עוברים בתחומיהן, ובין השאר בהתאם לשיקולים אלה:

- (1) דרכים המשמשות או המיועדות לשמש לתחבורה עתירת נוסעים, לרבות דרכים המזינות את הדרכים האמורות
- (2) דרכים שבהן יש היקף משמעותי של תנועה, לרבות דרכים המזינות אותן
- (3) קרבה של דרך למיתקן תחבורתי כהגדרתו בפקודה, והשפעתה על הנגישות

(ב) רשות רשאית לפנות למפקח בבקשה להוסיף, לגרוע או לשנות צירי רשות או צירי ניהול תנועה.

מטרת הרשות, תפקידיה וסמכויותיה

רשות תפעל לקידום ופיתוח של התחבורה הציבורית בתחום המטרופולין ולעידוד השימוש בה, בהתאם למדיניות הממשלה כפי שנקבעה בהחלטות הממשלה, וככל שלא נקבעה מדיניות הממשלה כאמור - בהתאם למדיניות השר שתימסר לרשות בכתב ותפורסם באתר האינטרנט של המשרד.

תפקידיה:

- (1) קביעת מדיניות בתחום התחבורה הציבורית ובתחומים משלימים, לרבות מדיניות חניה בצירי רשות ומדיניות שימוש באמצעי תחבורה לא ממונעים
- (2) ניהול הפעלת התחבורה הציבורית בתחום המטרופולין
- רשות תהיה אחראית לניהול הפעלת קווי שירות לאוטובוסים שמסלולם הוא בתחום המטרופולין שלה
- הרשות תתכנן את הקווים שלגביהם המפקח יהיה רשאי לתת רישיונות קווי שירות לאוטובוסים
- הרשות תתקשר, לפי הוראות שייתן לה המפקח, עם בעל רישיון להפעלת קו שירות לאוטובוס שניתן לפי הפקודה - בעל רישיון קו.
- הרשות רשאית, באופן בלעדי, לתת הוראות לבעל רישיון קו בעניינים המפורטים להלן:
- א. מסלול קו השירות, מספר התחנות בו, מיקומן וסוגיהן.

הוראה לעניין מסלול קו שירות תיכנס לתוקף בתום 21 ימים ממתן הודעה עליה למפקח, זולת אם המפקח הודיע לרשות, בהודעה כתובה ומנומקת, בתוך 21 הימים, כי הוא מתנגד לה.

- ב. לוח הזמנים הקובע את מועד תחילת הנסיעות בקו ואת מועד סיומן, תכיפות הנסיעות לפי עונות השנה, ימי השבוע, והשעות השונות של היממה.
- ג. המספר המזערי של אוטובוסים שיש להפעיל בקו וסוגיהם.
- ד. מקומן של התחנות המרכזיות וחניוני הרכב של בעל הרשיון.
- ה. סימונו של כל אוטובוס המשמש בקו, צבעו, השלטים והמספרים שעליו, אופן סימונם ומקומם. הוראה בעניין אופן סימון השלטים והמספרים ומקומו טעונה אישור של המפקח.
- ו. מספר הנוסעים שמותר להסיע בכל אוטובוס, בכפוף למספר הנוסעים המרבי שקבע המפקח
- ז. סידורים ומיתקנים בתוך האוטובוס, בכפוף לכל דין
- ח. סככות וסידורים אחרים בתחנות

(3) אחריות על הסדרי התנועה של התחבורה הציבורית בתחום המטרופולין

(4) הכנת תכנית תחבורתית ארוכת טווח למטרופולין, אשר תכלול התייחסות לכלל היבטי התחבורה במטרופולין, כולל תחבורה לא ממונעת, ולרבות התייחסות לשילוב טכנולוגיות, לניצול יעיל של תשתיות קיימות ולהפחתת זיהום אוויר והשפעות שליליות אחרות של תחבורה ציבורית על הסביבה. תכנית כאמור וכל עדכון טעונים אישור של המפקח.

- א. ייעוץ למשרד בנוגע לכלל העניינים שבתחום התחבורה הציבורית במטרופולין
- ב. קיום קשר עם הציבור ומתן מידע לציבור בנוגע לתחבורה הציבורית במטרופולין
- ג. קידום וניהול של תשתיות תחבורה ציבורית במטרופולין
- ד. הקמת מרכז בקרת התנועה בתחום המטרופולין או ניהול מרכז

ניהול הפעלת קווי שירות למוניות

1. רשות תהיה אחראית לניהול הפעלת קווי שירות למוניות שמסלולם בתחום המטרופולין שלה.
2. הרשות תתכנן את הקווים שלגביהם המפקח יהיה רשאי לתת רשיונות קווי שירות למוניות. חובה פרסום הקווים.
3. הרשות תתקשר עם בעלי הרשיון קו לפי הוראת המפקח.
4. הרשות רשאית, באופן בלעדי, להורות לבעל רשיון קו בעניינים המפורטים להלן:
 - (1) פרטי קו השירות למוניות, לרבות תחנת מוצא ותחנת יעד, מקום לחניית המוניות ומסלול הקו. הוראה לעניין מסלול הקו, לרבות תחנת המוצא ותחנת היעד, תיכנס לתוקף בתום 21 ימים ממתן

הודעה עליה למפקח, זולת אם המפקח הודיע לרשות, בהודעה כתובה ומנומקת, בתוך 21 הימים, כי הוא מתנגד להוראתה.

(2) מספר המוניות המזערי שבאמצעותן יינתן השירות.

(3) סימני היכר למוניות שירות.

הורתה הרשות כאמור בסעיף קטן זה, תעדכן את הנספח הרלוונטי ברישיון. לצורך עדכונים כאמור ייתן המפקח לרשות הרשאת גישה ועדכון במערכת הרישוי של קווי השירות.

(ה) על אף האמור בהוראות הפקודה או לפיה, הרשות בלבד רשאית להורות לבעל רישיון קו בעניינים המפורטים להלן לגבי השירות בקו:

(1) לוח הזמנים הקובע את מועד תחילת הנסיעות בקו ואת מועד סיומו.

(2) חובות שיחולו על הנהגים לעניין לבוש וזיהוי.

(3) טיפול בפניות ציבור ובחפצים אבודים.

(4) הובלת מטען נוסעים.

(5) הצגת הוראות, שכר הסעה או כל מידע אחר במונית.

ניהול הפעלת מסילת ברזל עירונית

רשות רשאית לפעול בשם המדינה ומטעמה בעניינים הנוגעים למסילת ברזל מקומית בתחום המטרופולין בהתאם להסכם בין המדינה לבין מפעיל מסילת הברזל המקומית, אם המדינה התקשרה עם הרשות בהסכם לעניין זה.

הליכים תחרותיים לבחירת בעלי רישיון קו

רשות תנהל הליכים תחרותיים לבחירת בעל רישיון קו שירות באוטובוס ולבחירת בעל רישיון קו שירות למוניות בהתאם להוראות סעיף 14 ח לפקודה, באשכולות שירות או בקווי שירות שעיקר פעילותם בתחום המטרופולין שלה, אם המנהל הכללי של משרד התחבורה או מי מטעמו והממונה על התקציבים או מי מטעמו הורה לה על כך.

תעריפי חניה בצירי הרשות ובדרך הסמוכה למערך תחבורה ציבורית

(א) רשות רשאית לקבוע, באישור השר ושר הפנים לאחר שנועצו עם שר האוצר, את התשלום המינימלי בעבור חניה באלה:

(1) ציר מצירי הרשות ובמרחב הסובב אותו בטווח של 350 מטרים.

(2) דרך עירונית או חלק ממנה, אם קיימים בה או במרחק שלא יעלה על 350 מטרים ממנה מסילת ברזל

מקומית או כל מערך אחר שניתנים בו שירותי תחבורה ציבורית, לרבות נתיב המיועד לתחבורה ציבורית.

(ב) תשלום כאמור בסעיף קטן (א) ייקבע בהתאם לנדרש לשם עידוד השימוש באמצעי תחבורה ציבורית.

- (ג) תשלום כאמור בסעיף קטן (א) יפורסם ברשומות וייראה לעניין כל דין כאילו נקבע בחוק עזר עירוני של הרשות המקומית שבתחומה יחול התשלום.
- (ד) נקבע תשלום מינימלי כאמור בסעיף קטן (א), לא יחול בדרך שלגביה הוא נקבע הסדר החניה הארצי האחיד או הסדר אחר שנקבע, אם התשלום המינימלי גבוה מההסדרים כאמור, למעט הסדרים שנקבעו לעניין חניית נכים ותושבי הדרך האמורה.

המועצה, הרכבה ותפקידיה

1. חברי המועצה

- א. נציגי הרשויות המקומיות אשר נקבעו בצו הקמת הרשות
 - ב. במשך שלוש שנים מיום ההקמה - שני נציגים אשר ימנה השר מקרב עובדי משרדו, ואם מספר חברי המועצה גדול מארבעה עשר - שלושה נציגים כאמור
 - ג. החל בתום שלוש שנים מיום ההקמה - שני נציגי ציבור העומדים בתנאי הכשירות אשר ימנה השר, ואם מספר חברי המועצה גדול מארבעה עשר - שלושה נציגי ציבור כאמור
2. מספר חברי המועצה לא יעלה על שנים עשר, ובהם היושב ראש, זולת אם נקבע בצו הקמת הרשות מספר גדול יותר מן הטעם שהדבר הכרחי כדי לאפשר ייצוג הולם של האינטרסים התחבורתיים של כלל המטרופולין.
3. נקבע בצו הקמת הרשות שנציג מטעמה של רשות מקומית יהיה חבר במועצה, ראש הרשות המקומית יהיה נציג זה, זולת אם ראש הרשות המקומית מינה את המנהל הכללי של הרשות המקומית להיות חבר המועצה, או, שמינה, בכפוף לקיום תנאי הכשירות ובאישור מועצת הרשות המקומית, אדם אחר להיות חבר.
4. יושב ראש המועצה
- (1) יושב ראש מועצה יהיה חבר מועצה שהוא נציג העיר הראשית, זולת אם שר התחבורה, בהסכמת שר האוצר, מינה את אחד מנציגי הציבור ליושב ראש המועצה (לפי קריטריונים מסוימים).
 - (2) על אף האמור בסעיף (1), במשך שלוש שנים מיום התחילה רשאי השר למנות יושב ראש מועצה בהתאם להוראות סעיף 51, ותקופת כהונתו תהיה ארבע שנים, אלא אם כן נקבעה תקופה קצרה יותר בצו הקמת הרשות; יושב ראש שמונה לפי סעיף קטן זה לא יימנה במספר חברי המועצה שנקבע בצו הקמת הרשות וכוח ההצבעה שלו יהיה כמפורט בסעיף 4

תקפידיה

1. קביעת מדיניות
2. להציב יעדי שירות
3. לאשר את הצעת התקציב של הרשות, שהגיש לה מנהל הרשות ולהביאה לאישור השרים
4. לאשר את תוכניות העבודה השנתיות של הרשות שהגיש לה מנהל הרשות

5. לדון בטיטות הדוחות הכספיים של הרשות ובהערות רואה החשבון המבקר לגביה, לאשר את הדוחות ולהגישם לשרים לא יאוחר מ־ 31 במרס בכל שנה
6. למנות ועדת ביקורת בהתאם להוראות סעיף 65
7. למנות מנהל לרשות, יועץ משפטי ומבקר פנים
8. לקבוע קווים מנחים, שנתיים ורב־שנתיים, לפעילות הרשות בתחומי פעילותה השונים ובהם תחומי פעילות אלה:
 - (א) ניהול הפעלת רשת התחבורה הציבורית במטרופולין, ובכלל זה קביעת המסלולים של קווי השירות, לוחות זמנים לשירות ושינויים בהם
 - (ב) קיום קשר עם הציבור
 - (ג) ניהול הליכים תחרותיים לבחירת מפעילי קווי שירות לתחבורה ציבורית ובעלי רישיון קווי שירות למוניות, ככל שהליכים כאמור ינוהלו בידי הרשות
9. לקבוע תעריפי חניה בצירי הרשות ולהביאם לאישור השרים
10. לאשר תכנית תחבורה ארוכת טווח למטרופולין שהגיש לה מנהל הרשות, ולעדכנה. התכנית וכל עדכון שלה טעונים אישור של המפקח
11. לעקוב אחר פעילות הרשות ולפקח על ביצוע תפקידי מנהל הרשות ופעולותיו
12. לאשר את הדין וחשבון השנתי על ענייני הרשות שהכין מנהל הרשות
13. לדון בכל עניין שהשרים או המפקח ידרשו להעמיד על סדר יומה

תקציב

- (א) רשות תגיש לאישור השרים, לא יאוחר מ־ 1 בנובמבר בכל שנה, את הצעת תקציב הרשות שאושר בידי המועצה לשנה הבאה, ורשאית היא להביא לאישור השרים, או לאישור מי שהשרים הסמיכו מטעמם לעניין זה, בקשה לאישור הצעה לשינוי התקציב.
- (ב) הצעת התקציב תכלול את אלה לפחות:
 - (1) אומדן הכנסות והוצאות של הרשות.
 - (2) פירוט של התקציב המיועד לפעילותה השוטפת של הרשות, התקציב המיועד לסבסוד פעילות התחבורה הציבורית, והתקציב המיועד לפעילות הפיתוח של הרשות.
 - (3) מגבלת כוח האדם שאושרה.
 - (4) התייחסות מפורטת לעניינים אלה:
 - א. יעדי השירות והפעולות המתוכננות להיעשות להשגתם.
 - ב. היעדים לעניין מתן שירות בקווי שירות לאוטובוסים ובקווי שירות למוניות שירות והפעולות המתוכננות להשגתם.
 - ג. תשתיות התחבורה הציבורית שהרשות צפויה לקדם.
 - ד. הפעולות המתוכננות להשגת יעדים בעניין הנגשת מידע לציבור.

- (ג) מועצה רשאית להביא לאישור השרים, או למי שהשרים הסמיכו מטעמם, בקשה לשינוי התקציב.
- (ד) רשות תערוך ותגיש לשרים, לא יאוחר מ-1 באפריל שלאחר כל שנה, דין וחשבון לעניין ביצוע התקציב ועמידה ביעדי השירות שהציבה לעצמה, ולעניין הכנסות הרשות והוצאותיה, באותה שנה.
- (ה) השרים רשאים לדרוש, בתום כל רבעון, כי רשות תגיש להם דין וחשבון לעניין ביצוע התקציב באותו רבעון; לעניין זה, "רבעון" - תקופה של שלושה חודשים שתחילתה ב-1 בינואר, ב-1 באפריל, ב-1 ביולי או ב-1 באוקטובר של כל שנה .

מימון

- (א) תקציב שנתי של רשות ימומן ממקורות אלה:
1. תקציב המדינה כפי שייקבע בחוק התקציב השנתי, כחלק מתקציב המשרד.
 2. סכומים שהרשות תגבה מרשויות מקומיות הכלולות בה, באישור השר ושר הפנים. הסכומים יתבססו על:
 - מספר התושבים של כל רשות מקומית ביחס למספר התושבים בשאר הרשויות המקומיות הכלולות ברשות.
 - אפיון הרשות המקומית וסיווגה באשכול לפי הרמה החברתית-כלכלית של האוכלוסייה לפי פרסומי הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה.
 3. הכנסות אחרות שיהיו לרשות, הנובעות מפעילות הרשות המטרופולינית.