

תחבורה בסופי שבוע מרחב הפעולה של השלטון המקומי

יולי 2026

הפתרון המלא לתחבורה בסופי השבוע דורש מדיניות לאומית. עד אז, מה יכולות הרשויות המקומיות לעשות?

בשנים האחרונות גובר הביקוש של חלקים רבים בציבור להיסעים ותחבורה בסופי שבוע וחגים. השינויים בדפוסי החיים, הגידול באוכלוסיות הנשענות על תחבורה ציבורית וההתפתחות של יוזמות מקומיות מגוונות מגיעים לפתחן של הרשויות המקומיות שניצבות כיום בחזית העיסוק בנושא. מדיניות מקומית העוסקת במרחב הציבורי בשבת חייבת לקחת בחשבון את האפשרות להנגיש פעילויות בשבת לכלל האוכלוסיה ובכלל זה באמצעות מערך היסעים.

במקביל, בעוד שהאסדרה הארצית בתחום נותרה מוגבלת ומרוכזת בידי משרד התחבורה, רשויות מקומיות רבות מחפשות דרכים לתת מענה לצרכים שעולים מהשטח במסגרת הכלים העומדים לרשותן. המענה המלא לצרכי התחבורה בשבת מחייב שינוי מדיניות ברמה הלאומית. פתרון מקיף ידרוש הפעלת מערך תחבורה ציבורית סדיר הכולל אוטובוסים, רכבות ורכבות קלות בסופי שבוע, לצד הסדרה תקציבית וביזור סמכויות לרשויות מקומיות ולרשויות תחבורה מטרופוליניות. זאת תוך שמירה על יכולתם של מיעוטים מקומיים להסתייג ולהתנגד למדיניות שאינה עולה בקנה אחד עם אורח חייהם.

בדומה לתחומים שונים, הזירה המקומית לא עומדת מנגד ופועלת בכלים שעומדים לרשותה ליצירת פתרונות ביניים. גם בתחום התחבורה ועד לקידום שינויים במדיניות הלאומית, הרשויות המקומיות נכנסות לפעולה ומתחילות לייצר מציאות בשטח, בכדי לתת מענה ושירות לתושבים המבקשים וזקוקים לפתרון. ברחבי הארץ מתפתחים בשנים האחרונות מגוון פתרונות מקומיים וקהילתיים המבקשים לתת מענה לצרכים הקיימים בשטח. פתרונות אלו אינם מחליפים תחבורה ציבורית, אך הם מעידים על הביקוש הציבורי, מצמצמים פערי נגישות ומאפשרים לרשויות להרחיב את אפשרויות ההתניידות של תושביהן במסגרת הסמכויות והכלים העומדים לרשותן כיום.

בנוסף לכך מטרת המסמך זה היא למפות ולהנגיש את מגוון הכלים והמודלים העומדים כיום לרשות הרשויות המקומיות המבקשות לקדם פתרונות תחבורה והסעים בסופי שבוע במסגרת הדין הקיים. המסמך אינו עוסק בשינויים מבניים או ברפורמות נדרשות ברמה הלאומית, אלא מתמקד במרחב הפעולה הקיים של הרשויות המקומיות ובאפשרויות המעשיות העומדות בפניהן כבר היום.

מסמך זה מעניק לנבחרי ציבור בשלטון המקומי היכרות עם המודלים המרכזיים הקיימים כיום להפעלת היסעים בשבת, לצד הבנת המסגרת המשפטית, המנגנונים התפעוליים, מקורות המימון והשיקולים הציבוריים הכרוכים בהם. המסמך אינו מבקש להמליץ על מודל אחד, אלא להציג את מגוון האפשרויות הקיימות ואת התנאים הנדרשים ליישומן, כדי לסייע בקבלת החלטות מושכלת המותאמת לאופי הקהילה המקומית ולצרכיה.

השבתת התחבורה הציבורית בשבת היא מן הסוגיות המרכזיות שעל סדר היום בישראל בנוגע למרחב הציבורי בשבת, ויש בה משמעות רבה למתח שבין ריכוזיות ברמה הארצית לבין סמכויותיהן של הרשויות המקומיות. התחבורה הציבורית בישראל היא אחד התחומים הריכוזיים ביותר מבחינה רגולטורית, זאת בשל פקודת התעבורה המעניקה לשר התחבורה סמכות בלעדית לקבל החלטות בכלל ההיבטים הנוגעים להפעלת שירותי תחבורה.

הפעלת תחבורה ציבורית באוטובוסים בימי מנוחה מוסדרת בתקנות התעבורה, לפיהן משרד התחבורה רשאי לקבוע קו לתחבורה ציבורית בימי מנוחה המשרת נוסעים לבית חולים, ליישוב ספר או ליישובים שתושביהם אינם יהודים, וכן קו שמוגדר כחיוני לדעת משרד התחבורה "מבחינת ביטחון הציבור" ו"מבחינת קיום שירותי תחבורה ציבורית".

לפי סקירה של המכון הישראלי לדמוקרטיה, נכון למרץ 2024 היו פעילים בישראל 2,876 קווי אוטובוסים ציבוריים, מתוכם ל-425 (15%) היה רישיון לפעול בשבת, אך בפועל רק 275 (10%) פעלו בשבת. היקף הנסיעות הכולל של 275 הקווים הפעילים בשבת עמד על 5,990, כלומר 22 נסיעות בממוצע לשבת לקו.

נראה כי בנושא זה האסדרה ברמה הארצית ובאופן ריכוזי מתעלמת מכך שהרשויות המקומיות מורכבות מקהילות רבות המציינות את השבת בדרכים שונות. דווקא במישור המקומי והעירוני עשויים להתפתח פתרונות ולהתקיים הסדרים שונים המתאימים לקהילות המקומיות, כפי שמעידים הנתונים בשטח.

היכולת להתנייד במרחב היא זכות יסוד ובסיס לחופש הבחירה של כל אדם לעצב את חייו. לכן, חופש התנועה בשבת אינו מצרך מותרות, אלא צורך חיוני שהמדינה והרשויות צריכות לפעול כדי לאפשר ולהרחיב אותו עבור האזרחים. בהקשר זה, חשוב להשתחרר מהתפיסה המצמצמת הרואה בתחבורה בסופי שבוע תשתית המיועדת רק לבילוויים ופנאי. בפועל, מדובר במערך נחוץ המהווה עורק חיים לתפקודים יומיומיים רגילים: הגעה למקומות עבודה, מוסדות לימוד, ביקורי משפחה, ואפילו לצרכים ביטחוניים בשעת חירום – כפי שראינו במלחמה האחרונה. תפיסת התחבורה כצורך קיומי ורציף היא הבסיס ליצירת מרחב ציבורי הוגן ונגיש לכולם.

מעבר לכך, המצב הנוכחי, בו התחבורה הציבורית מושבתת ברובה המוחלט בשבתות ובחגים (המהווים מעל 20% מימות השנה) מייצר פגיעה מערכתית קשה. חוסר הרצף הזה גורם לכך שאזרחים רבים אינם יכולים להסתמך על התחבורה הציבורית כפתרון בלעדי, ונאלצים להחזיק רכב פרטי אחד או יותר, שהוא הכלי היחיד המאפשר להם גמישות וניידות בסופי השבוע. מכאן, שלהפעלת תחבורה ציבורית בשבת יש ערך מוסף עצום, החורג מעבר ליום המנוחה עצמו: היא מאפשרת לאוכלוסיות רחבות לזוותר על הרכב הפרטי או לצמצם את השימוש בו, ולעבור להסתמכות מלאה על תחבורה ציבורית לאורך כל השבוע. שינוי עומק כזה יוביל בהכרח להפחתת העומסים והגודש בכבישים, לצמצום זיהום האוויר, לירידה משמעותית בהיקף תאונות הדרכים וכן לחסכון עשרות מילוני שקלים במשק מדי שנה.

בשנת 2015 החלו לפעול מיזמי תחבורה שיתופית ללא כוונת רווח, שהפעילו קווי תחבורה בסופי שבוע בערים שונות ובעקבותיהם החלו לפעול קווים עירוניים, הנותנים שירות בחינם. נכון לשנת 2022 פועלים בישראל 19 קווי תחבורה שיתופית או עירונית, מתוכם 17 קווים מופעלים על-ידי הרשויות המקומיות. המיזם העיקרי הפועל במסגרת זו הוא "נעים בסופ"ש", ובו משתתפות הערים: תל אביב-יפו, גבעתיים, רמת השרון, קריית אונו, שוהם, מודיעין, והוד השרון. לצד אלו, פועלים מיזמים מקומיים דומים גם ברמת גן (ראו הרחבה בחלק המודלים המרכזיים להיסעים בשבת במרחב המקומי).

קווי התחבורה הציבורית בישראל כוללים גם את קווי רכבת ישראל ורכבות קלות, שאסדרתם מצויה גם היא בסמכות משרד התחבורה מכוח פקודה אשר אינה מתייחסת כלל להפעלתם בשבת. אף על פי כן, אף אחד מקווים אלו אינו פועל בשבת. לקראת הפעלת הרכבת הקלה בתל אביב ובגוש דן, ועל בסיס הערכה לפיה השבתת שירותי הרכבת הקלה העתידיים בגוש דן בשבת תעלה למשק כמעט מיליארד ש"ח בשנה, הכריזה שרת התחבורה דאז מרב מיכאלי שבכוונתה לקדם את הפעלת הקו הראשון של הרכבת הקלה בשבתות, אך בפועל זה לא קרה, והרכבת הקלה בגוש דן לא פעילה בשבת.

חשוב לציין כי סוגיית התחבורה הציבורית בשבת כרוכה בסוגיית מדיניות רחבה הרבה יותר – בשנים האחרונות נוצר משבר תחבורה חמור בישראל, אשר הביא לכך שזמני הנסיעה והתנועה בכבישי הארץ התארכו באופן ניכר לכלל משתמשי הדרך. לאור מציאות זאת ניסו ממשלות ישראל לקדם שינויים רגולטוריים משמעותיים, ובראשם החלטות הממשלה לביזור סמכויות בתחום התחבורה לרשויות מטרופוליניות לתחבורה ציבורית שהוקמו לשם כך.

סוגיה זו העסיקה רבות את מערכת המשפט ואת המערכת הפוליטית במשך השנים ועוררה דיונים ציבוריים נרחבים. סוגיה תחבורתית נוספת היא סגירת כבישים לתנועת כלי רכב בשבת. הפרשיות המרכזיות בעניין זה עסקו בסגירה או בפתיחה של רחובות וכבישים בשכונות המאוכלסות באופן מובהק בציבור חרדי דתי. עיון בפרשיות הללו מלמד כי בדרך כלל סגירת כבישים ורחובות בשבת נעשתה במקרים בהם מדובר באזורי מגורים, אך נבלמה או צומצמה במקרים בהם מדובר בצירים ראשיים שאינם עוברים בתוך השכונות עצמן. זוהי דוגמה נוספת למחלוקת ציבורית הנסבה על פרשיות מקומיות העוסקות בתושבי רחובות ושכונות, ואשר במרבית המקרים נפתרה באופן מקומי ולא באסדרה כלל-ארצית.

לסיכום, בעוד המערכת הכלל-ארצית מתקשה לייצר פשרה רחבה ונותרת נעולה במבוי סתום, המרחב המוניציפלי מסתמן כזירה בעלת פוטנציאל ייחודי לפתרון המשבר. פוטנציאל זה טמון בגמישות המבנית של השלטון המקומי, המאפשרת לו לפעול ולעצב פתרונות מותאמים המשקפים את המרקם החברתי והתרבותי של כל קהילה וקהילה. במקום לנסות ולכפות מודל אחיד וקשיח על מדינה שלמה ומגוונת, העתקת מוקד ההכרעה אל השדה המקומי מאפשרת להחליף את ההתנגשות האידיאולוגית הרחבה בניהול מעשי ורגיש של החיים המשותפים. הפתרונות שכבר צמחו בשטח בשדה המקומי מוכיחים כי דווקא מתוך הקרבה לתושב וההבנה העמוקה של הצרכים בשטח, יכול המרחב העירוני לייצר קיום משותף ומאוזן.

מרחב הפעולה הקיים לקידום פתרונות תחבורה והיסעים בסופי השבוע

הפתרונות המוצגים להלן משקפים את מרחב הפעולה הקיים כיום ברמה הלאומית, המקומית והקהילתית בתחום התחבורה בסופי השבוע:

הרמה הקהילתית

עמותות, קואופרטיבים
ויוזמות אזרחיות

פתרונות תחבורה
המבוססים על התארגנות
קהילתית



הרמה המקומית

רשויות מקומיות ושיתופי
פעולה בין-רשוטיים

שירותי הסעה ביוזמת
הרשות ובמימונה



הרמה הלאומית

מדינה ומשרד התחבורה

קווי תחבורה ציבורית
הפועלים מכוח היתרים
והסדרים ארציים



המידע במסמך זה הוא בחזקת ידע כללי בלבד ואינו מהווה ייעוץ משפטי או תחליף לייעוץ שכזה. בכל מקרה פרטני מומלץ להיוועץ בייעוץ משפטי ולבחון את הוראות הדין והפסיקה העדכנית החלות בעניין.

1. הרמה הלאומית - מדינה ומשרד התחבורה:

קווי תחבורה ציבורית הפועלים מכוח היתרים והסדרים ארציים

מודל זה מבוסס על שירותי תחבורה ציבורית המאושרים על ידי משרד התחבורה בנסיבות משתנות כגון קווים לבתי חולים, ליישובי ספר, ליישובים שתושביהם אינם יהודים, קווים שנקבעו כחיוניים לביטחון הציבור ולקיום שירותי תחבורה ציבורית בסיסיים. חריגים אלה מתקיימים ברמות שונות החל מקווים בין-מחוזיים, כגון תל אביב-אילת, דרך קווים מחוזיים בדרום, קווים עירוניים, כגון בחיפה, ועד קווים שכונתיים, כגון במזרח ירושלים. היתרון המרכזי של המודל הוא יציבותו והאינטגרציה המלאה במערכת הלאומית, אך חסרונו טמון בכך שמדובר בחריגים בלבד ולכן אינו כלי מדיניות נגיש לרשויות המקומיות, והשירות בפועל מצומצם.

➤ **המנגנון התפעולי** - ההפעלה נעשית על-ידי סוגי מפעילים שונים, חברות תחבורה ציבורית גדולות כמו אגד ודן, שלרוב מבוססות על קווים הפועלים גם באמצע השבוע, חברות פרטיות, חברות נסיעות ותיירות וכן מועצות אזוריות שקיבלו רישיון כמפעיל, למשל מועצה אזורית גולן. הקווים פועלים על מסלולים שנקבעים מראש על ידי משרד התחבורה, לרוב בלוחות זמנים מצומצמים, עם שילוב מלא במערכות הכרטוס והמידע הארציות. הקווים מתבססים הן על אוטובוסים והן על מוניות שירות.

➤ **תנאים נדרשים** - שירותי תחבורה ציבורית בסופי שבוע מוסדרים בפקודת התעבורה ובתקנות מכוחה. בשנת 1991 נקבע מפורשות בחוק איסור על הפעלת קווי שירות בימי מנוחה, כדי להבהיר את העמימות ששררה קודם לכן. ההגבלה אינה חלה על קווי שירות רצופים שקיבלו רישיון לפני 1.1.1991 והמשיכו לפעול מאז. מעבר לכך בתקנה 386א לתקנות התעבורה נקבעו "קווי שירות" חריגים מצומצמים, המאפשרים קווים לבתי חולים, ליישובי ספר, ליישובים לא-יהודיים וכן קווים חיוניים לביטחון הציבור או לקיום שירותי התחבורה.

➤ **מימון** - סובסידיות ממשלתיות מהוות את המקור העיקרי, הנוסעים משתתפים במימון באמצעות תשלום על כרטיסים, ולעיתים הרשות המקומית מוסיפה מתקציבה כדי לשדרג את השירות. למשל, עיריית חיפה משקיעה בתחנות, שילוט והסברה ורשויות מקומיות בצפון שמשקיעות בהארכת מסלולים והוספת תחנות מעבר לאלו שהמדינה מממנת.

➤ **אופן היישום** - ההיתרים ניתנים על בסיס בקשות מפעילים או רשויות מקומיות, אך הסמכות לאשרם היא של משרד התחבורה בלבד.

עשה ואל תעשה | המלצות לנבחר הציבור

עשה: בחן האם קיימים קווים הפועלים ברשות לאורך השבוע שניתן להגדירם כחיוניים בסופי שבוע. בפנייה למשרד התחבורה נמק את הצורך והראה כיצד הקו עומד באחד החריגים בחוק.



אל תעשה: אל תצא בבקשות כלליות וחסרות נימוק; יש לוודא שהבקשה מגובה בצורך ברור ובנתונים וטיעונים תומכים.

2. הרמה המקומית - רשויות מקומיות ושיתופי פעולה בין-רשתיים:

שירותי הסעה ביוזמת הרשויות ובמימון

מודל זה מבוסס על יוזמה, מימון והפעלה של הרשויות המקומיות עצמן, בין אם באמצעות מערך הסעות עירוני ובין אם במסגרת שיתוף פעולה בין מספר רשויות. במסגרת זו מפעילות הרשויות שירותי הסעה ללא תשלום בסופי שבוע במטרה לתת מענה לצורכי הניידות של התושבים. הדוגמה המוכרת ביותר למודל זה היא מיזם 'נעים בסופ"ש'.

נעים בסופ"ש



השירות כולל כיום מעל ל-10 רשויות שותפות, רשת בת עשרות קוויים המחברים מאות תחנות לאורך יותר מ-300 ק"מ, והוא פועל בימי שישי בערב ובימי שבת בשעות היום, בעיקר למוקדי תרבות, בילוי ותעסוקה. עם מערך מידע נגיש לציבור (אתר, אפליקציה ומוקד שירות). השירות מתוכנן כך שיחבר בין ערים ובין שכונות, אך לא נכנס לשכונות "שומרות שבת" על מנת לשמור על איזון חברתי וקהילתי. כל רשות משתתפת מגדירה את מסלוליה בשיתוף עם שאר השותפות, כך שמתקיימת רשת רציפה בין הערים. השירות פועל בהדרגה מאז 2019, וערים נוספות מצטרפות בהתאם ליכולת התקציבית והרצון המקומי.

נעים בסופ"ש הוא הדוגמה המוכרת ביותר למודל זה, אך אינו המודל היחיד, למשל סבבוס המופעל ברמת גן.

מודלים רשתיים נוספים



לאורך השנים רשויות רבות יצרו פתרונות מצומצמים וממוקדים יותר, כגון קווי קיץ לחופי רחצה, הסעות לאירועי תרבות ופנאי או שירותי הסעה למוקדי ביקוש מקומיים ואזוריים.

בין אם מדובר בקו נקודתי, במערך עירוני או בשיתוף פעולה בין-רשתי, יתרונו המרכזי של המודל המקומי הוא הגמישות. הוא מאפשר לרשויות להתאים את היקף השירות, תדירותו ויעדיו לצרכים המקומיים ולמשאבים העומדים לרשותן. רשויות בעלות יכולת תקציבית גבוהה עשויות לבחור בהפעלת מערך קבוע ורחב, בעוד שרשויות אחרות יכולות להתחיל ביוזמות מצומצמות או עונתיות. מנגד, המודל נשען על תקציבי הרשויות המקומיות ואינו נהנה כיום מסבסוד ממשלתי. בנוסף, המגבלות הרגולטוריות אינן מאפשרות גביית תשלום מהנוסעים, כך שהיקפו, יציבותו ויכולת הרחבתו תלויים במידה רבה ביכולת התקציבית והניהולית של הרשות המקומית.

➤ **המנגנון התפעולי:** שירותי ההסעה מופעלים בדרך כלל באמצעות התקשרות של הרשויות המקומיות עם חברות הסעה פרטיות במיקור חוץ, תוך שימוש באוטובוסים או מיניבוסים וללא גביית תשלום מהנוסעים. במודלים בין-רשתיים נדרש גם מנגנון משותף לניהול, תיאום ותפעול השירות. כך למשל, במיזם 'נעים בסופ"ש' עיריית תל אביב-יפו מרכזת את ניהול המערך, את ההתקשרות עם חברות ההסעה ואת הסדרי שיתוף הפעולה בין הרשויות המשתתפות.

➤ **תנאים נדרשים:** מאחר שמודל זה אינו מוגדר כקו תחבורה ציבורית, לא ניתן לגבות תשלום מהנוסעים, וכל עלויות ההפעלה מוטלות על הרשויות המקומיות. במסגרת ההסדרים המשפטיים הקיימים קיימת גמישות יחסית בקביעת מסלולים, תחנות ושעות פעילות, אך הפעלת השירות מחייבת עמידה בדרישות הרישוי, הבטיחות והביטוח החלות על שירותי הסעה.

◀ **מימון:** המימון מבוסס בעיקרו על תקציבי הרשויות המקומיות. במקרים של שיתופי פעולה בין-רשויתיים, העלויות מתחלקות בין הרשויות בהתאם להסכמות ביניהן. בהיעדר סבסוד ממשלתי ובשל המגבלות על גביית תשלום מהנוסעים, נדרשת השקעה תקציבית ישירה מצד הרשויות. היקף ההשקעה משתנה בהתאם למודל הנבחר – החל מהפעלת שירות נקודתי או עונתי ועד להפעלת מערך קבוע ורחב היקף. בערים גדולות, כדוגמת תל אביב-יפו, מדובר בתקציבי עתק של מיליוני שקלים לשנה, המתחלקים בין הרשויות השותפות.

◀ **אופן היישום:** הקמת השירות מחייבת קבלת החלטה ברשות המקומית, הקצאת תקציב ייעודי, תכנון מסלולים ושעות פעילות, התקשרות עם מפעיל הסעות מורשה וגיבוש מערך הסברה לציבור. במידה והרשות בוחרת להצטרף ליוזמת 'נעים בסופ"ש' נדרשת פנייה למובילי היוזמה אשר מעמידה מערך תיאום בין-רשוית, מנגנון משותף לניהול השירות ותכנון אסטרטגי של מסלולים. כל רשות נדרשת להקצות משאבים תקציביים, לתאם עם מפעילים פרטיים ולהבטיח מערך הסברה ושיתוף ציבור. השירות פועל בהדרגה מאז 2019, וערים נוספות מצטרפות בהתאם ליכולת התקציבית והרצון המקומי.

עשה ואל תעשה | המלצות לנבחר הציבור

עשה: בחן תחילה את מכלול החלופות העומדות לרשותך. בדוק האם נכון להצטרף למערך קיים, לקדם שיתוף פעולה עם רשויות סמוכות, להפעיל שירות נקודתי למוקד ביקוש מסוים או להקים מערך עצמאי. לאחר בחירת המודל המתאים, ודא כי קיימים המשאבים התקציביים, היכולת התפעולית וההסכמות הציבוריות והפוליטיות הנדרשות ליישום.



אל תעשה: הימנע מהקמת שירות ללא בחינת הביקוש המקומי, החלופות הקיימות והיכולת להפעיל את השירות לאורך זמן. מודל שאינו מותאם לצורכי התושבים, למאפייני הרשות ולמשאביה עלול להוביל להפסקת הפעילות ולפגיעה באמון הציבור.

3. הרמה הקהילתית - עמותות, קואופרטיבים ויוזמות אזרחיות: פתרונות תחבורה המבוססים על התארגנות קהילתית

מודלים אלו צמחו ביוזמת פעילים חברתיים או חברי מועצה מקומיים, שביקשו לתת מענה לצורך בתחבורה בסופי שבוע. חלק מהיוזמות מפעילות הסעה בודדת בשבת לים או למרכז ואחרות התפתחו לרשת של מספר הסעות בין-עירוניות ואזוריות. שתי דוגמאות שפעלו בעבר: 'שבוס' ו'נוע תנוע' שהוקמו לפי המודל של "ברית הקואופרטיבים לצדק חברתי, כלכלי וסביבתי" ופעלו כאגודות שיתופיות המספקות שירות לחבריהן בלבד. דוגמא נוספת היא: 'אוטובוס שב"ש' – יוזמה קהילתית בבאר שבע, שהוקמה ביוזמת נבחר ציבור ופעילים מקומיים ומפעילה הסעות בסופי שבוע לחופי הים באשדוד, לים המלח ולתל אביב. היוזמה מהווה דוגמה לפתרון קהילתי חוץ-מוניציפלי המבוסס על התארגנות אזרחית ומענה לצורך מקומי.

יתרונם של המודלים הללו הוא ביכולתם להתאים את עצמם לצרכים קהילתיים ובאפשרות לקדם פתרונות גם במקומות שבהם אין היתכנות פוליטית, תקציבית או תפעולית להפעלת שירות על ידי הרשות המקומית. בנוסף, הם מאפשרים לבחון ביקושים ולפתח פתרונות באופן הדרגתי, עוד בטרם גובשה מעורבות מוניציפלית. עם זאת, יוזמות אלו לרוב אינן נהנות מיציבות כלכלית ארוכת טווח, והצלחתן תלויה במעורבות מתמשכת של חברי הקהילה, ביכולת הארגון והניהול של המובילים ובגיוס משאבים ותרומות.

במסמך זה מופו שני מודלים מרכזיים לפעילות בתחום התחבורה ברמה הקהילתית: [1] הפעלת הסעות ייעודיות באמצעות עמותה [2] והפעלת רשת הסעות באמצעות אגודה שיתופית.

[1] הפעלת הסעה בודדת או הסעות לפעולה ייעודית באמצעות עמותה

במודל זה מוקמת עמותה ייעודית, לרוב בעקבות התארגנות של תושבים וגיוס המונים, או לחלופין נעשה שימוש בעמותה קיימת לאחר התאמת מטרותיה. העמותה שוכרת מפעיל תחבורה מורשה ומעמידה את השירות לנרשמים בלבד.

➤ **המנגנון התפעולי:** מיניבוס או אוטובוס מושכר דרך מפעיל מורשה לפעולה או אירוע יחיד או ספציפי, למשל נסיעה ייעודית לפעילות בים או במוקדי בילוי, לא כמסלול נסיעה הפועל באופן מתמשך. ההזמנות מתבצעות מראש דרך העמותה.

➤ **תנאים נדרשים:** הפעילות מתאפשרת באמצעות העמדת אוטובוס לרשות המזמין בתשלום כולל. השירות ניתן למי שנרשמו מראש להשתתף בפעילות העמותה, בהתאם למטרות שהוגדרו בתקנון שלה ולדין החל על עמותות. התשלום עבור ההסעה נגבה מראש מהמארגנים ולא מתקיימת גבייה ישירה מנוסעים עבור כרטיסי נסיעה. מסלול הנסיעה נקבע מראש ואינו ניתן לשינוי על פי דרישת נוסעים. כל זאת על-מנת לעמוד בתנאי הרישיון וכדי שהדבר לא יחשב להפעלת תחב"צ בשבת.

➤ **מימון:** העמותה יכולה לגבות מחבריה מראש דמי השתתפות בפעילות או תרומה כללית לפעילות העמותה וכן לערוך גיוס המונים, תרמות וחסויות.

➤ **אופן היישום:** הקמת עמותה רשומה או עדכון המטרות של עמותה קיימת, ניסוח תקנון, גיוס תמיכה תקציבית, התקשרות עם מפעיל וניהול ההסעה על בסיס מתנדבים ותמיכה לוגיסטית.

עשה ואל תעשה | המלצות לבחור הציבור

עשה: פתח או חבר לנרשמים שמטרותיה כוללות פעילות קהילתית בשבת; אם מדובר בעמותה קיימת – ודא עדכון מטרות. ודא התנהלות תקינה (דיווחים, ועד מנהל), פרסם שהיוזמה פועלת באמצעות העמותה, התקשר רק עם חברות הסעה מורשות; ודא שהתשלום נגבה כהשתתפות עצמית או תרומה. שמור על הפרדה בין נבחרי ציבור לניהול הכספי.



אל תעשה: אל תפרסם את היוזמה במונחים של תחבורה ציבורית או שבירת הסטטוס קוו; אל תגבה מנוסעים תשלום עבור כרטיס נסיעה (ניתן לגייס כספים/תרומות עבור פעילות כוללת); אל תשנה את מסלול הנסיעה לפי דרישת נוסעים. עדיף לא לתקשר עם חברת הסעות העובדת עם הרשות המקומית.

[2] הפעלת רשת הסעות באמצעות אגודה שיתופית

במודל זה מוקמת אגודה שיתופית שמטרתה לספק שירותי הסעה לחבריה בלבד. מודל זה של "ברית הקואופרטיבים לצדק חברתי, כלכלי וסביבתי" יושם ביוזמות דוגמת "שבוס" שהוקמה בשנת 2015 בירושלים ביוזמת פעילים חברתיים, ו"נוע תנוע" בין תל אביב-יפו ועד פתח תקווה (שעל בסיס פעילותה נפתחו קווי "נעים בסופ"ש"), ובהמשך התרחבו לערים נוספות תוך שיתופי פעולה מקומיים. השירות נבנה על בסיס צורך שעלה מהשטח וביקוש גובר, כאשר בתחילה הופעלו היסעים נקודתיים ובהמשך רשת היסעים בין-עירונית ואזורית – למשל מירושלים למבשרת, לים ולמרכז, וכן קווים מראשון לציון, כפר סבא ובאר שבע.

➤ **המנגנון התפעולי:** האגודה מתקשרת עם מפעילי תחבורה מורשים ומפעילה מספר קווים בסופי שבוע. הנסיעה מיועדת לחברי האגודה בלבד, וכל מצטרף נדרש להירשם כחבר. הליך ההצטרפות לאגודה הינו פשוט, זול ואונליין, ויכול להעשות בכל מועד. כדי להבטיח עמידה בדרישות החוק, נשמרו נהלים קפדניים: רק חברי

אגודה רשומים רשאים לעלות, נדרשו מלווים בכל אוטובוס לאכיפה, והמסלולים נקבעו מראש על ידי הנהלת האגודה, בהתאם לצרכי החברים.

➤ **תנאים נדרשים:** מאחר שהשירות מיועד לחברי אגודה בלבד, הוא אינו נחשב תחבורה ציבורית אלא שירות פנימי לאגודה. האגודות פועלות מכוח ס' 4 לפקודת האגודות השיתופיות. יש לרשום את האגודה כ"אגודה שיתופית למתן שירותים", מלכ"רית – המחוייבת שלא לחלק רווחים. ההגדרה כמלכ"ר מאפשרת לאגודה לגייס תרומות או ספונסרים כחלק מהמימון, האגודה רשאית גם להתקשר עם עסקים שתומכים בפעילותה.

➤ **מימון:** דמי חבר, תשלומי חברים, בהתאם להיקף השימוש, הנעשים לפי רישום נסיעות בחישוב חודשי, גיוס המונים, תרומות ולעיתים חסויות – בעיקר עסקים הפתוחים בשבת שיש להם עניין בהבאת לקוחות בשבת.

➤ **אופן היישום:** רישום אגודה שיתופית וניהולה כדיון, גיוס חברים והבטחת תשתית משפטית ומנהלית תקינה. ניתן להקים אגודות מקומיות נפרדות לכל עיר או להשתמש באגודה קיימת ולהקים במסגרתה פרויקטים חדשים. יישום בפועל דורש בניית תוכנית עסקית ובחינת מקורות מימון מגוונים – דמי חבר, תרומות, ספונסרים או הלוואות בעלים מצד עסקים. החזקה נכונה של המודל מחייבת ניהול מוקפד וזהיר כדי להימנע מהליכים משפטיים ולשמור על חוקיות השירות.

עשה ואל תעשה | המלצות לנבחר הציבור



עשה: פעל במסגרת אגודה שיתופית רשומה כדיון, רשום את האגודה כאגודה למתן שירותים, הפועלת שלא למטרות רווח. ודא התנהלות תקינה (דיווחים, ועד מנהל) שמור על שקיפות ובקרה פנימית, דאג לחתימה על תקנון והקפד על גביית דמי חבר או תרומות בהתאם לחוק. אפשר רק לחברי האגודה לעלות לאוטובוסים. התשלום יעשה במרוכז בסוף החודש, לפי הרישום השוטף. שקול שיתופי פעולה עם עסקים הפתוחים בשבת כספונסרים; פרסם שהיוזמה פועלת באמצעות האגודה, התקשר רק עם חברות הסעה מורשות; שמור על הפרדה בין נבחרי ציבור לניהול הכספי.

אל תעשה: אל תפרסם את הקו כמיועד לכל; אל תעמיד קו שמתחרה בקווים אחרים; אל תפרסם את היוזמה במונחים של תחבורה ציבורית או שבירת הסטטוס קוו; אל תגבה מנוסעים תשלום עבור כרטיס; אל תאפשר נסיעה למי שאינו חבר באגודה; אל תוותר על מנגנוני פיקוח ובקרה בהסעות; אל תנהל את השירות ללא ביטוח מתאים; אל תתקשר עם חברת הסעות העובדת עם הרשות המקומית.

הניסיון שהצטבר בשנים האחרונות מלמד כי גם בהיעדר מענה אסדרה ארצית רחבה, רשויות מקומיות, קהילות ויוזמות אזרחיות הצליחו לפתח מגוון פתרונות המאפשרים ניידות בסופי שבוע. פתרונות אלו אינם מהווים תחליף למערכת תחבורה ציבורית סדירה ומקיפה, גם בסופי שבוע, אך הם מספקים מענה לצרכים מיידיים, מצמצמים פערי נגישות וממחישים את הביקוש הציבורי הקיים בשטח והצורך במתן מענה לאומי הוליסטי.

עד לשינוי המדיניות ברמה הלאומית, עומדים לרשות הרשויות המקומיות והקהילות מגוון כלים ומודלים המאפשרים להרחיב את אפשרויות ההתניידות בסופי השבוע במסגרת הדין הקיים.

כל אחד מהמודלים שהוצגו במסמך מציע יתרונות שונים, אך גם מגבלות משפטיות, תקציביות ותפעוליות שיש להביא בחשבון כבר בשלבי התכנון הראשונים. בחירת המודל המתאים אינה שאלה משפטית או תחבורתית בלבד, אלא החלטה ציבורית המשלבת בין מאפייני הקהילה המקומית, היכולת הארגונית והתקציבית של הרשות, וההסכמות הפוליטיות והחברתיות הנדרשות לקידום המהלך. הצלחתו של כל פתרון תלויה בשילוב בין הבנה משפטית, תכנון מקצועי, ניהול תקין ורגישות לצרכים ולמאפיינים של התושבים.

מכון שיטה ומכון הרטמן מלווים רשויות מקומיות, נבחרו ציבור ויוזמות קהילתיות בהתמודדות עם סוגיות מורכבות במרחב המקומי. נשמח לסייע בבחינת החלופות, בהתאמת מודל לפעולה ובגיבוש תהליך יישום המותאם לצורכי הרשות והקהילה.



מכון שיטה הוא מכון למדיניות מקומית הפועל לצד גופי השלטון המקומי ומסייע בפיתוח פתרונות מוניציפליים ישומיים לאתגרים לאומיים ולסוגיות עומק בחברה הישראלית. מכון שיטה פועל לחיזוק ערכי הדמוקרטיה המקומית בישראל, מתוך אמונה בתפקידו של השלטון המקומי בקידום חברה שוויונית, צודקת ומתקדמת.



המרכז ליהדות ומדינה מבית מכון הרטמן הוקם כדי לאתר ולקדם פתרונות בסוגיות הנוגעות למתח שבין תפיסות יהודיות ודתיות לבין התנהלותה של מדינת ישראל כמדינה דמוקרטית שבה אוכלוסיות מגוונות. המרכז מקדם מדיניות ברמה הלאומית והמקומית, ומסייע בסוגיות כמו עיצוב מדיניות שבת, שילוב יהדות מגוונת בתרבות ובחינוך, קידום שוויון בזוגיות ונישואין ועוד.

טבלת סיכום מקוצרת

מודל	מנגנון	תנאים נדרשים	מימון	שותפים	מתי מתאים
הרמה הלאומית - מדינה ומשרד התחבורה: קווי תחבורה ציבורית הפועלים מכוח היתרים והסדרים ארציים	קווי שירות מאושרים ע"י משרד התחבורה בנסיבות חריגות מופעלים ע"י חברות תח"צ (אגד, דן), חברות פרטיות או מועצות אזוריות. מסלולים נקבעים מראש, לרוב בלו"ז מצומצם.	רישיון "קו שירות" לחריגים בתקנות התעבורה לפי תקנה 386 באישור שר התחבורה (בתי חולים, יישובי ספר, יישובים לא-יהודיים, צרכי ביטחון, צרכים חיוניים נוספים). לא חל על קווים רצופים ברישוי טרום 1991.	סובסידיות משלתיות, תשלום נוסעים, תוספות רשותיות.	משרד התחבורה, מפעילי תח"צ, רשויות	שירותים חיוניים, יישובי ספר, יישובים לא-יהודיים
הרמה המקומית - רשויות מקומיות ושיתופי פעולה בין- רשותיים: שירותי הסעה ביוזמת הרשויות ובמימון	רשת קווים חנימיים, אוטובוסים/מיניבוסים במיקור חוץ, מידע נגיש, לא חודר לשכונות שומרות שבת.	איסור גביית תשלום מנוסעים.	תקציבי הרשויות המקומיות המשתתפות בלבד	עיריות/מועצו ת, מפעילי הסעות, אפליקציות	רשויות מקומיות במרכז הארץ עם יכולת כלכלית למימון המערך
הרמה הקהילתית - עמותות, קואופרטיבים ויוזמות אזרחיות: פתרונות תחבורה המבוססים על התארגנות קהילתית	הסעה בודדת באמצעות הקמת עמותה או על בסיס עמותה קיימת ששוכרת מפעיל להסעה יחידה, במסלול קבוע (למשל לים/מרכז).	האוטובוס לרשות המזמין, רק לחברי העמותה, ללא גבייה של כרטיסים. התנהלות לפי דין לניהול העמותה.	דמי חבר, תשלום בהתאם להיקף השימוש (אגודות) או עבור פעילות מסוימת שאינה אך הסעה, תרומות, גיוס המונים וחסויות	חברי מועצה, פעילים חברתיים, עמותות, קואופרטיבים, מפעילי הסעות, עסקים.	קהילות/שכונות עם מחסור במענה תחבורתי
	רשת קווים באמצעות אגודה שיתופית שמתקשרת עם מפעילים וכל נוסע מצטרף כחבר אגודה.	השירות פנימי לאגודה. נדרשים רישום חברים, תקנון, בקרה וביטוח.			