

**לכבוד:**

מר רז שגיא - ראש עיר ראש העין  
חברות וחברי מועצת העיר ראש העין

## **הנדון: הצעה לסדר יום - הצטרפותה של עיריית ראש העין למיזם התחבורה הציבורית "נעים בסופ"ש"**

שלום רב,

"נעים בסופ"ש" הוא מערך היסעים ציבוריים ייחודי, שיזמה הגב' מיטל להבי, סגנית ראש עיריית תל אביב, ופועל בסופי השבוע ובחגים - בשעות שבהן התחבורה הציבורית הסדירה אינה פעילה. המיזם החל ב-2019 ומאז הצטרפו אליו מעל 14 רשויות מקומיות: הרצליה, רעננה, גבעתיים, כפר סבא, מבשרת ציון, מודיעין-מכבים-רעות, נס ציונה, קריית אונו, רמת השרון, אבו גוש, שוהם, הוד השרון, מועצה אזורית מטה יהודה ועוד.

היקף השימוש במיזם עומד על כ-150,000 נוסעים ונוסעות בכל סוף שבוע - נתון המעיד על ביקוש עצום ועל צורך אמיתי של תושבי הרשויות המשתתפות.

בשנת 2025, עיריית תל אביב-יפו פנתה לעיריית ראש העין, הכינה חוזה שיתוף פעולה מפורט - המוכן כבר לחתימה. ההצעה שלפנינו היא פשוטה: ראש העין מצטרפת למשפחת הרשויות שבחרו לתת לתושביהן שירות שהם ראויים לו.

### **א. הצורך הציבורי - מדוע ראש העין צריכה את המיזם**

#### **1. עיר צעירה וצומחת - עם פערים פנימיים**

על פי נתוני הביטוח הלאומי (פברואר 2026), ראש העין מונה 76,970 תושבים - ועם מאזן הגירה חיובי גבוה, המספר ממשיך לעלות. ראש העין היא עיר צעירה במובהק: 34.7% מתושביה הם ילדים עד גיל 18 - מעל הממוצע הארצי של 32.3%. אוכלוסייה בגיל עבודה מהווה 54.8% מהעיר.

במדד הכלכלי-חברתי (2019) ראש העין ממוקמת באשכול 7 - גבוה מהממוצע הארצי. אולם אשכול זה מסתיר שונות פנימית רבה: לצד השכונות החדשות ושכבות הביניים, חיים בעיר אלפי תושבים שהכנסתם אינה מספיקה - 17.1% מהשכירים בעיר משתכרים עד שכר מינימום. 815 תושבים מקבלים קצבת אבטלה. 2,208 מקבלים קצבת נכות כללית. 125 משפחות מקבלות הבטחת הכנסה.

כולם - מהשכונה החדשה ומהשכונה הוותיקה - זכאים לאותה נגישות ציבורית. וזה בדיוק מה שחסר כעת בסופי השבוע.

#### **2. 8,061 בני גיל שלישי - שנשארים לבד בסוף שבוע**

8,061 תושבי ראש העין (10.5%) הם אזרחים ותיקים מעל גיל 65. מתוכם, 1,666 מקבלים קצבת סיעוד - תושבים שתלויים בסיוע של אחרים לצורך תנועה בסיסית.

רבים מהם אינם יכולים לנהוג, אינם יכולים להרשות לעצמם מונית לכל כיוון, ומרגישים לכודים בביתם בסופי השבוע. ביקור אצל ילדים בעיר אחרת, ביקור חולים בבית החולים, השתתפות בשמחות משפחתיות - אלו אינן מותרות. אלו זכויות יסוד.

#### **3. 90% בעלי רכב - אבל לא כולם**

נתון שנראה חיובי - 90% בעלי רכב פרטי - מסתיר בתוכו את ה-10% שאין להם: אלפי תושבים שאינם מחזיקים ברכב מטעמי גיל, בריאות, כלכלה או בחירה. עבורם, העדר תחבורה ציבורית בסוף השבוע אינו אי-נוחות - הוא הגבלה ממשית של חופש התנועה.

אבל גם בעלי הרכב נפגעים: מי שהולך לאירוע משפחתי וצורך אלכוהול ניצב בפני בחירה בלתי נסבלת - לנהוג בשכרות או לשלם עשרות שקלים על מונית לכל כיוון. תחבורה ציבורית בסוף השבוע נותנת מענה גם להם.

#### **4. פנים אל פנים - כך נראית המציאות**

האם החד-הורית שגרה, לצורך הדוגמה, בשכונת נווה אפק שבצד המזרחי של העיר, שאינה מחזיקה ברכב פרטי, ורוצה לקחת את ילדיה לחוף הים - הבילוי האחרון שאינו עולה כסף - מה עליה לעשות? לצעוד עם שלושה ילדים תחת השמש הקופחת עם ציוד חוף מלא? איזה מן בילוי זה?

מה יעשו הסבא והסבתא שרוצים לראות את נכדיהם הגרים במודיעין? עלות מונית מראש העין למודיעין בתעריף שבת: למעלה מ-150 ש"ח - לכיוון בלבד. זוג פנסיונרים שחי מקצבת זקנה משותפת של כ-2,700 ש"ח לחודש, נאלץ להוציא כ-10% מהכנסתו כדי לראות את נכדיו פעם בחודש. זו אינה מדיניות סבירה.

חיילי ראש העין משתכרים בממוצע כ-2,000 ש"ח בחודש. בהעדר מקומות בילוי בעיר, אם ברצונם לצאת ביום שישי בערב - הם נאלצים לשלם למעלה מ-100 ש"ח על מונית לכיוון. כלומר, כ-10% ממשכורתם על הזכות להירגע פעם בחודש. ולא דיברנו על משרתי המילואים שמפעל חייהם קרס.

ולסיום - דוגמה למשפחה צעירה עם שני ילדים קטנים, שאחד מפרנסיה משתכר שכר מינימום. על פי נתוני הביטוח הלאומי (2024) שכר ממוצע לשכיר בראש העין עומד על 16,988 ש"ח - אך 17.1% מהשכירים מרוויחים עד שכר מינימום. עבור משפחה כזו, ההוצאות השוטפות (דיר, בריאות, גן, חינוך, מזון, ביגוד, תחבורה) אוכלות את כל ההכנסה ומעבר לה. כל חיסכון בעלות נסיעה - מאות שקלים בחודש - הוא שינוי חיים ממשי.

כיצד ייתכן שהרשויות שבהן מפעילים "נעים בסופ"ש" - רובן גבוהות ממנו במדד הסוציו-אקונומי - ראו לנכון להפעיל את השירות, ואנחנו בראש העין עדיין לא? תושבינו ראויים לאותה הזדמנות.

---

## ב. שמירת הצעירים והמשפחות בעיר

---

ראש העין מצליחה למשוך משפחות צעירות - ומאזן ההגירה החיובי הגבוה שלה הוא נכס עירוני משמעותי. אבל כדי להמשיך ולמשוך ולשמר אוכלוסייה צעירה, העיר חייבת להציע איכות חיים אמיתית - וזה כולל תחבורה.

צעיר ללא רכב, סטודנט, עובד שיפטים - כולם נשאלים את אותה שאלה בשישי בלילה: איך אחזור הביתה? אם התשובה היא "לא יכול" - ראש העין תפסיד אותם לתל אביב, לרמת גן, לפתח תקווה.

עיר עם תחבורה ציבורית בסוף השבוע היא עיר שמכבדת את תושביה. היא עיר שמכריזה: כאן שווה לחיות, לא רק לישון.

---

## ג. קהלי היעד - מי נהנה מהמיזם

---

קו "נעים בסופ"ש" אינו שירות לקבוצה אחת - הוא נותן מענה לכמעט כל שכבות הגיל בעיר, כל אחת מסיבותיה שלה.

### 1. בני הגיל השלישי - 8,061 תושבים מעל גיל 65

כ-25% מבני ה-65+ בישראל מדווחים על תחושת בדידות. בדידות אינה עניין רגשי בלבד - מחקרים מוכיחים קשר ישיר בין בידוד חברתי לתחלואה ותמותה מוקדמת: בידוד חברתי מעלה את הסיכון לתמותה מכל הסיבות ב-32%, ואת הסיכון לתמותה ממחלות לב וכלי דם ב-34%. ממשלת בריטניה מינתה שרה לענייני בדידות כבר ב-2018; ישראל מינתה "פרויקטור לבדידות" ב-2022. ההכרה בחומרת התופעה היא עולמית.

ב-8,061 בני ה-65+ של ראש העין יש בנות ובני משפחה בערים אחרות - נכדים בראשון לציון, בנות בתל אביב, אחים בפתח תקווה. בשבת אין רכבת, אין אוטובוס. מונית עולה 100-200 ש"ח לכיוון. עבור פנסיונר שחי מקצבת זקנה - זה בלתי אפשרי. מ-1,666 מקבלי קצבת הסיעוד בעיר, רבים כלואים בביתם כל סוף שבוע.

ביקור חולים, השתתפות בשמחות משפחתיות, שהות בין קרובים - אלו אינן מותרות. אלו זכויות יסוד. "נעים בסופ"ש" אומר לכל קשיש בראש העין: אתה שייך, אנחנו כאן בשבילך גם בסוף השבוע.

### 2. בני נוער בגילי 14-18 - בלי רישיון, בלי אפשרות

בני ונות הנוער של ראש העין רוצים מה שכל נער רוצה: לצאת, להיפגש עם חברים, לחוות את העיר הגדולה. אבל בגיל 14, 15, 16 - אין רישיון נהיגה. ובלי תחבורה ציבורית בסוף השבוע, הם פשוט תקועים.

האפשרויות שעומדות בפניהם: לבקש מההורים להסיע, לשלם מכיסם על מונית - או לוותר. הורה עייף שמסיע הלך-חזור לתל אביב בשישי בלילה הוא לא פתרון; זה עוד עומס על המשפחה. ילד שנשאר בבית כי אין לו איך להגיע - זה כישלון של השירות הציבורי.

"נעים בסופ"ש" נותן לבני הנוער עצמאות. הוא אומר להם: יש לך אוטובוס, יש לך עיר, אתה יכול. זה לא פינוק - זה שוויון הזדמנויות לגיל שחוק הדרך עדיין לא נותן לו רישיון.

## **2. בני נוער בגילי 14-18 - בלי רישיון, בלי אפשרות**

בני ונות הנוער של ראש העין רוצים מה שכל נער רוצה: לצאת, להיפגש עם חברים, לחוות את העיר הגדולה. אבל בגיל 14, 15, 16 - אין רישיון נהיגה. ובלי תחבורה ציבורית בסוף השבוע, הם פשוט תקועים.

האפשרויות שעומדות בפניהם: לבקש מההורים להסיע, לשלם מכיסם על מונית - או לוותר. הורה עייף שמסיע הלך-חזור לתל אביב בשישי בלילה הוא לא פתרון; זה עוד עומס על המשפחה. ילד שנשאר בבית כי אין לו איך להגיע - זה כישלון של השירות הציבורי.

"נעים בסופ"ש" נותן לבני הנוער עצמאות. הוא אומר להם: יש לך אוטובוס, יש לך עיר, אתה יכול. זה לא פינוק - זה שוויון הזדמנויות לגיל שחוק הדרך עדיין לא נותן לו רישיון.

## **3. חיילינו בגילי 19-22 - מגיע להם לנוח בכבוד**

חיילי ראש העין חוזרים הביתה בסוף השבוע אחרי שבוע קשה בצבא. הם רוצים לצאת, לפגוש חברים, לנשום. אבל ראש העין - בשל מחסור בתשתית בילוי - אינה מציעה להם זאת בעיר עצמה. אם ירצו לצאת, הם חייבים לנסוע.

חייל שמשתכר כ-2,000 ש"ח בחודש ומשלם 100 ש"ח לכיוון על מונית - משלם 10% ממשכורתו על הזכות לבלות עם חבריו פעם בחודש. זה אבסורד. ובהעדר כל אלטרנטיבה, רבים מהם יוצאים עם הרכב - רכב שנהגו בו מעט, שעייפות מלווה אותם, ולפעמים גם אלכוהול. זה מסוכן. זה הורג.

חיילים שמקדישים את חייהם להגנת המדינה בתקופה המורכבת ביותר שידענו - מגיע להם תחבורה ציבורית בסוף השבוע. זו לא בקשה גדולה.

## **4. אנשי שנות ה-20 וה-30 - הגרעין הדמוגרפי של העיר**

רוב אוכלוסיית ראש העין הם צעירים ומשפחות צעירות בשנות ה-20 וה-30. הם עובדים קשה במהלך השבוע, ובסוף השבוע הם רוצים דבר פשוט: לנסוע לתל אביב בשישי בלילה עם בן/בת הזוג - בלי לדאוג ל"מי נוהג", בלי לשלם עשרות שקלים על מונית, ובלי להגיע ב-11 בלילה אחרי שעה וחצי בפקק.

בשבת - הם רוצים לקחת את הילדים לים. ים שמרוחק פחות מ-40 ק"מ מהעיר, אבל נגיש רק למי שיש לו רכב - ומוכן לשאת את העגלה, הצלון, השקיות וילדים מתחת לשמש הקופחת, ואחר כך לחפש חניה.

קו "נעים בסופ"ש" הוא בדיוק הפתרון: אוטובוס נוח שיוצא מהשכונה, מגיע לחוף, ומאפשר לכל המשפחה ליהנות מיום הים - בלי לחשוב על נהיגה, חניה ודלק. זה לא רק נוחות - זה איכות חיים. וכשאיכות החיים עולה, הצעירים נשארים. כשהם נשארים - העיר פורחת.

---

## **ד. הפחתת תאונות הדרכים**

---

ראש העין מצויה בציר כביש 5 - אחד הכבישים הסואנים והמסוכנים במרכז הארץ. בסופי שבוע, כשתחבורה ציבורית אינה קיימת, כל מי שיוצא מהעיר תלוי ברכב פרטי - לרבות מי שצריך אלכוהול.

הקשר בין העדר תחבורה ציבורית בסופי השבוע לבין נסיעה בשכרות הוא ישיר. מי שיש לו אלטרנטיבה - לא צריך להסתכן ולסכן אחרים. קו "נעים בסופ"ש" הוא גם כלי בטיחות בדרכים.

על פי מחקרי הרשות לבטיחות בדרכים, תקופות של מתח ולחץ - ובכלל זה מצב מלחמה - מעלות את שיעורי תאונות הדרכים. אנחנו חיים בתקופה כזו. כל צעד שיפחית נסיעות מיותרות ברכב פרטי - מציל חיים.

---

## **ה. שמירה על איכות הסביבה**

---

ראש העין עם כ-80,000 תושבים ו-90% בעלי רכב - פירושו עשרות אלפי מכוניות יוצאות מהעיר בסוף שבוע. כביש 5 עמוס גם ביום חול; בסוף שבוע של קיץ הוא הופך לפקק ארוך.

90% מזיהום האוויר בערי ישראל מקורו בתחבורה. קצב ההתחממות בישראל עולה פי שלושה בעשורים האחרונים - כפול מהקצב העולמי. כל אוטובוס שנוסע במקום 50 מכוניות הוא צעד קטן אבל ממשי נגד משבר האקלים.

מועצת עיר שמצהירה על מחויבות לסביבה - חייבת לגבות את ההצהרה בפעולה. הצטרפות ל"נעים בסופ"ש" היא בדיוק כזו.

---

## ו. בריאות התושבים

---

זיהום אוויר מתחבורה קשור ישירות למחלות ריאה, מחלות לב, דמנציה ואפילו התפתחות אוטיסטית בילדים. כ-2,500 ישראלים מתים מדי שנה כתוצאה מזיהום אוויר - כ-1,250 מהם כתוצאה מזיהום שמקורו בתחבורה.

עיר עם 80,000 תושבים, מהם 20% מעל גיל 65, היא עיר עם אוכלוסייה רגישה במיוחד. הפחתת כמות הרכבים הפרטיים בכביש - גם אם ביום אחד בשבוע - היא השקעה בבריאות הציבור.

לא ייתכן שנאשר תקציבים לבריאות הציבור מצד אחד, ונתעלם מהנזקים הישירים שגורם ריבוי רכבים פרטיים בכביש מצד שני.

---

## ז. ייעול הזמן של תושבינו

---

נסיעה מראש העין לתל אביב בשעות העומס אורכת 45-60 דקות ברכב פרטי - ולעיתים יותר. אוטובוס ייעודי, שאינו נתקע בפקקים, יכול לקצר את זמן הנסיעה משמעותית, ולאפשר לתושב לבלות בתל אביב עם משפחתו - ולחזור הביתה בנחת.

הזמן שמתפנה כשלא צריך לנהוג הוא זמן אמיתי: לנוח, לקרוא, לדבר עם הילדים. זהו איכות חיים ממשית, לא רק נוחות.

---

## ח. תיירות פנים - ראש העין כיעד, לא רק כמוצא

---

"נעים בסופ"ש" נחשב בדרך כלל כשירות שמוציא תושבים מהעיר אל תל אביב. אבל יש בו פן שאינו מקבל מספיק תשומת לב: הוא גם מביא אנשים אל ראש העין.

### 1. יער ראש העין ומגדל צדק - אתרים שממתינים לציבור

ראש העין מבורכת בשני אתרים ייחודיים שמושכים מבקרים מכל רחבי הארץ: יער ראש העין עם שביליו, מעיינות הירקון ועושר טבעי נדיר, ומגדל צדק - אחד האתרים הארכאולוגיים המרשימים בישראל, שרידי עיר צלבנית מימי הביניים הנישאים מעל הנוף.

כיום, מי שאינו מחזיק ברכב פרטי - לא יכול להגיע לאתרים אלו בסוף שבוע. אין אוטובוס, אין רכבת. זוג מתל אביב שרוצה לבלות יום שבת בטבע, משפחה מפתח תקווה שרוצה להוביל את הילדים לספור היסטורי, תיירים מירושלים שרוצים לטייל לאורך הירקון - כולם מנועים מלהגיע.

"נעים בסופ"ש" פותח את השערים. קו שמגיע לראש העין פירושו זרימה של מבקרים שישאירו את כספם בעיר - בקפה, במסעדה, בחנויות. זו הכנסה ישירה לעסקים המקומיים ולקופת העירייה.

### 2. הורים שרוצים לבקר את ילדיהם - וסבים שרוצים לחבק את נכדיהם

ראש העין היא עיר של משפחות צעירות. אלפי זוגות צעירים שקנו דירה כאן הגיעו מערים אחרות - מתל אביב, מרמת גן, מגבעתיים, מרחובות. הוריהם וסבי-סבתא של ילדיהם גרים שם.

בשבת, כשאין תחבורה ציבורית, ביקור הוא מבצע לוגיסטי: צריך רכב, צריך נהג, צריך לתאם. הורה מבוגר שאינו נוהג - פשוט לא בא. סב שהרכב שלו ביום גרר בגלל תקלה - לא רואה את הנכד.

קו "נעים בסופ"ש" שמגיע לראש העין מאפשר לכל אחד מהם להגיע. ביקור הופך ממבצע מתואם לדבר טבעי ושגור. זה טוב למשפחות, זה טוב לקשרים בין-דוריים, וזה טוב לתושבי ראש העין שיקבלו את הוריהם בנקל.

### 3. ראש העין כעיר שרוצים לבקר בה - לא רק לגור בה

עיר שמאפשרת הגעה נוחה בתחבורה ציבורית היא עיר שמכבדת את מבקריה. היא עיר שאומרת לעולם: אנחנו פתוחים, אנחנו נגישים, כדאי לבוא. ההשקעה של 200,000 ש"ח בהצטרפות למיזם יכולה להחזיר את עצמה בהכנסות עסקים מקומיים ובחיזוק המוניטין של העיר כיעד תיירותי ואיכותי.

## ט. לחברי המועצה המהססים

אני מכיר ומכבד את העמדות השונות בקרב חברי המועצה. אני יודע שיש מי שיחשוש מן הקשר לסמל השבת – ואני מבין זאת. אבל אבקש מחברינו לשקול כמה נקודות:

ראשית - "נעים בסופ"ש" אינו אירוע הנוגע לשבת. מדובר על שירות ציבורי לציבור. לא אחר מאוטובוסים שנוסעים בבת ים, בגבעתיים, ברעננה ובעשרות ערים אחרות - כולן שמרו על אופיין ועל מסורתן.

שנית - בין תושבינו יש מאמינים ושומרי שבת שלא ישתמשו בקו זה, ואין שום חובה שישתמשו בו. המיזם נותן מענה לתושבים שאינם שומרי שבת - ורבים מהם, כולל משפחות ותיקות, זכאים לשירות ציבורי הולם. כמו כן, כפי שניתן לראות בתוכניות, דאגנו שהאוטובוסים לא יעברו בשכונות בעלת צביון דתי.

שלישית - הטיעון הפוליטי, ולבדו, אינו מספיק נגד כל הנימוקים שהובאו לעיל. מול שיקולי בריאות, בדידות, בטיחות, סביבה ואיכות חיים - ייאמר בכבוד הראוי: הציבור בחר בנו כדי לשרת את כלל תושביו.

אני לא מחפש מריבה ולא מנסה לתקוע אצבע בעין. אני מאמין שניתן, כמו תמיד בעיר הזאת, למצוא את הדרך לעבוד יחד - ולייצג את כלל התושבים, מכל הגוונים.

## י. עלות המיזם

עלות ההצטרפות למיזם היא כ-300,000 ש"ח בלבד מצד עיריית ראש העין - לתקופה של שישה חודשים (מאי-אוקטובר 2027). עיריית תל אביב-יפו תישא בסכום זהה.

סכום פעוט עבור שירות תחבורה ציבורית לאלפי תושבים בכל סוף שבוע. זהו פחות מ-5 ש"ח לתושב לתקופה כולה.

חוזה שיתוף הפעולה עם עיריית תל אביב-יפו מוכן ועומד לחתימה. אין עיכובים בירוקרטיים - יש רק החלטה שצריכה להתקבל ובמהרה.

## יא. מסלול הקו - פרטים עיקריים

**קו 718: ראש העין – חופי תל אביב**

מוצא: שכונות פסגות אפק, נווה אפק, מצפה אפק וגבעת טל - ראש העין

יעד: חופי תל אביב, דיזינגוף סנטר, הבימה, כיכר רבין - תל אביב

ימי הפעלה: שישי ושבת | תדירות: כל שעותיים בשני הכיוונים

תקופה: יולי-אוקטובר 2026 (4 חודשים)

## הצעת החלטה

### מועצת העיר ראש העין מחליטה:

- עיריית ראש העין מצטרפת למיזם התחבורה הציבורית "נעים בסופ"ש" ומאשרת הפעלת קו 718 ראש העין-חופי תל אביב בסופי שבוע בחודשים מאי - אוקטובר 2027.
- מועצת העיר מאשרת תקציב השתתפות בסך 300,000 ש"ח מצד עיריית ראש העין, בשותפות עם עיריית תל אביב-יפו בסכום זהה.
- באישור התקציב הקרוב יוכנס סעיף "נעים בסופ"ש" על סך 300,000 ש"ח (ולא במותנה)

4. ראש העיר ו/או מנכ"ל העירייה יוסמכו לחתום על הסכם שיתוף הפעולה עם עיריית תל אביב-יפו ועל כל מסמך הנדרש לצורך הפעלת הפרויקט.

---

---

**זוהר ראובני**

חבר מועצת העיר ראש העין  
מחזיק תיק שירות לתושב