

נובמבר 2016

תחבורה ציבורית בתקציב 2017-2018

במסגרת התכנית הכלכלית לשנים 2017-2018 מסתמן כי ישנה מגמה חיובית לקידום התחבורה הציבורית עם דגש על הסעת המונים במטרופולינים. אולם, ניכר כי רוב הפתרונות מיועדים לטווח הזמן הארוך (בעוד כ-15-20 שנה), ואין תכנון מספק לתקופת הביניים ולטווח הזמן הקרוב. לאור ממצאיו החמורים של מבקר המדינה בנוגע להשקעות מועטות בתחבורה הציבורית ביחס לנדרש בשנים האחרונות, יש צורך כבר בתקציב המדינה הקרוב לשנות כיוון ולהשקיע במגוון פתרונות שאזרחי ישראל יוכלו ליהנות מהם כבר בשנים הקרובות. בכלל זה:

(1) **קווים מהירים מכינים על מסלולי הרכבות הקלות**: רשת של רכבות קלות תפעל בגוש דן לכל המוקדם רק ב-2030. עד אז ניתן למצוא פתרון תחבורתי להסעת המונים בדמות קווי אוטובוס מהירים שיסעו על נתיבים בלעדיים במסלולי הרכבות הקלות העתידיות (כפי שקורה כבר כיום עם קו 1 הנוסע על תוואי הקו האדום). בקווים אלה יש לאפשר עלייה מכל הדלתות ללא התערבות נהג (בדומה לקו 1) ועליהם להיות בתדירות גבוהה עם קישוריות לאזורי התעסוקה בגוש דן. מצורפת הצעתנו לרשת קווים מהירים כזו.

(2) **קווים מהירים לכל אזורי התעסוקה**: שיפור משמעותי בתחבורה הציבורית בישראל יכול להיווצר עם הפעלת קווים מהירים לאזורי תעסוקה. כיום מרבית העובדים במשק מגיעים למקום העבודה ברכבם הפרטי, דבר הגורם לפקקי ענק בשעות הבוקר ואחר הצהרים. מרבית הנסיעות למקום העבודה מבוצעות ברכב פרטי משום שרמת השירות של התחבורה הציבורית למרכזי התעסוקה לרוב אינה מספקת; כמעט ולא קיימים קווים מהירים בין אזורי מגורים של עובדים למוקדי תעסוקה ראשיים, ועובד המשתמש בשירותי התחבורה הציבורית נאלץ פעמים רבות להשתמש בשירות מאסוף וארוך שמכפיל ומשלש את זמן הנסיעה ברכב, או לבצע החלפות רבות בין אמצעי תחבורה ציבורית. עוד ביולי 2014 הוצגה לוועדת הכלכלה תכנית של משרד התחבורה, שבה המלצות לפתיחת קווים מהירים ל-20 אזורי תעסוקה גדולים במטרופולין גוש דן. ב 2016 עודכנה התוכנית והיא כוללת גם קווים מהירים לאזורי תעסוקה בצפון הארץ (אך חסר תכנון לקווים מהירים בדרום הארץ). במידה והתכנית ייושמו, ההערכה היא ש כ-20% מהעובדים באזורי התעסוקה שנבחרו לפרויקט יעברו משימוש ברכב פרטי לתחבורה הציבורית. מדובר בשיפור עצום להתנהלות התחבורה בישראל, למשק הישראלי ולאיכות חייהם של מאות אלפי אנשים. יש לתקצב תכניות אלה באופן מלא ולהכניסן לתכנית העבודה של שנת 2017.

(3) **נתיבי תחבורה ציבורית בינעירוניים**: בימים אלו מקודמת תכנית 'מהיר לעיר', תכנית מבורכת לנתיבי תחבורה ציבורית עירוניים בגוש דן. יחד עם זאת, הקצאת נתיבי תחבורה ציבורית בינעירוניים כמעט ואינה מקודמת. כל עוד מקודמים נתיבי תחבורה ציבורית עירוניים בגוש דן אך לא מקודמים נתיבי תחבורה ציבורית בינעירוניים אל גוש דן, הציבור ימשיך לנסוע אל המטרופולין ברכב הפרטי והדבר יהווה בעיה בהתניידות גם בתוך המטרופולין. נתיבי תחבורה ציבורית בינעירוניים יקלו על הפקקים בשעות השיא כיוון שהם יתנו אפשרות לציבור להתנייד בתחבורה הציבורית למקום העבודה ויקשרו טוב יותר בין המרכז לפרפריה.

(4) **התאמת שירות התחבורה הציבורית להנחיות התכנון של משרד התחבורה**: מסמך הנחיות תכנון לתח"צ של משרד התחבורה, מציב נורמות שירות תחבורה ציבורית גבוהות ואיכותיות. כיום קיים פער משמעותי בין הנחיות התכנון לשירות המוצע בפועל לאזרח. יש לצמצם פער זה בהקדם.

5) **השלמת הרפורמה בתעריפים לנסיעות בינעירוניות:** רפורמת התעריפים המבורכת שבוצעה השנה לא כללה את מרחבי הנסיעה בין האזורים. כך למשל מחירי נסיעה בין הצפון או הדרום לאזור המרכז וירושלים נותרו גבוהים וכן ישנם פערים בין חברות שונות. יש להבטיח שרפורמת התעריפים תושלם בתקציב 2017-2018.

6) **גיוס מאסיבי של נהגי אוטובוס:** כבר כיום קיים מחסור בנהגי אוטובוס, דבר המשפיע על שירותי התחבורה הציבורית, ומקשה על הרחבתם. על מנת למשוך עובדים לתחום יש לשפר את תנאי הנהגים: לקצר את הכשרתם, לפעול לשמירת זכויותיהם הסוציאליות במעבר בין החברות, להוריד את נטל ההתעסקות בתשלום מהנהג ועוד. בנוסף, מומלץ להוסיף את מקצוע הנהיגה על אוטובוס לעבודות הנדרשות לחיילים משוחררים. לאור חשיבות הנושא יש להקצות פרויקטור ייעודי ותקציב מתאים.

7) **מוניות שירות:** מוניות השירות הן שירות חשוב, שנותן מענה שונה מאוטובוסים ורכבות. מונית השירות בשל גמישותה וגודלה יכולה להוות שירות משלים חשוב לתחבורה הציבורית. על מנת שמוניות השירות יוכלו להוות כלי משלים אמיתי לתחבורה הציבורית יש לכלול ברפורמת מוניות השירות את הסוגיות הבאות:

א. **שימוש בכרטיס רב קו במוניות השירות והחלת ההנחות הנהוגות בכלל מערך התחבורה הציבורית:** עם הפעלת המסלקה ושיטת "ערך צבור" בכל רחבי ישראל יש להוסיף את מוניות השירות לכרטיס הרב קו. אם לא יונהג שימוש ברב קו יחד עם ההנחות הנהוגות בו אוכלוסיות שלמות יודרו משימוש במוניות השירות והן לא יהוו כלי משלים אמיתי לתחבורה הציבורית.

ב. **הרחבת השירות לאזורים נוספים מלבד אלו בהם מוניות השירות פועלות כיום:** כיום פועלות מוניות השירות באזורים מצומצמים בלבד, וככל הידוע לנו, במסגרת הרפורמה יש כוונה להקפיא מצב זה ולא להרחיב את שירותי מוניות השירות לאזורים נוספים. אנו מבקשים למנף את הרפורמה על מנת להוסיף שירות באזורים חדשים. ישנם ישובים רבים בישראל שזקוקים לשירות שמוניות השירות יכולות להציע, יישובים שבאופיים הם חצי עירוניים או שכונות שלא תמיד מצדיקות שירות אוטובוסים. באמצעות מוניות השירות ניתן לשרת ביעילות שכונות אלה, וחבל לפסול על הסף ומראש הרחבת פעילות מוניות השירות.

8) **הקו הכחול בירושלים:** במסגרת תקצוב מערכת הסעת המונים לירושלים, מוצע לשלב את סיומ תכנון ותחילת ביצוע הקו הכחול של הרכבת הקלה בירושלים. חשיבותו של הקו הכחול רבה במיוחד משום שזהו קו הרחב (מזרח מערב) השני בלבד בירושלים. בעוד שאר הקווים הם אורכיים ברובם (צפון-דרום), רק המקטע הקיים ברחוב יפו ושלוחת הקו הכחול מהווים חיבור רוחבי לנוסעי הרכבת הקלה בבירה. כמו כן, זהו קו המחבר ישירות בין שני קווי הרכבת הקלה: הירוק והכחול, ובכך מאפשר שירות לשני מוקדי ביקוש מרכזיים: מרכז העיר ותחנת הרכבת הכבדה באזור בנייני האומה הצפויה להיפתח בשנת 2018. על כן, מוצע לשלב קו זה בתכנית הכלכלית.

9) **תוספת כח אדם לרשות הארצית לתחבורה ציבורית:** על מנת לבצע את המשימות הרבות העומדות בפני משרד התחבורה, יש להוסיף כוח אדם ייעודי למשימות אלה. כיום סובלת הרשות הארצית לתחבורה ציבורית ממחסור משמעותי בכח אדם, לדוגמא: יש רק תקן אחד לאחראי תחבורה ציבורית בכל אזור המרכז. ברור כי לא ניתן יהיה לבצע את המשימות הגדולות העומדות בפני משרד התחבורה עם כח האדם המצומצם הקיים כיום.