

תכנית חירום להוצאת ישראל מהפקקים

אזרחי ישראל מבזבזים בכל יום שעות בפקקים, בייחוד בגוש דן. מדובר בפגיעה כלכלית במשק בשל אובדן שעות עבודה וכן פגיעה דרמטית באיכות החיים של רבים מאזרחי ישראל. המצב הולך ומחמיר. כבישים שבהם העומסים היו מרוכזים בשעות העומס הפכו עמוסים לאורך רבות משעות היום וכבישים מרכזיים בהם בוצעו הרחבות ושדרוגים נותרו פקוקים בשעות העומס. הפתרונות עליהם עמל משרד התחבורה ישנו את המציאות התחבורתית בעוד שנים רבות. אנו מציעים לאמץ פתרון אלטרנטיבי שיקל את מצב הפקקים הבלתי נסבל בטווח המידי. הדבר מחייב את התגייסות הממשלה והתייחסות למשבר התחבורתי כ"משבר לאומי". אם הפתרון לא יאומץ בתוך שנים אחדות זמן ההמתנה בפקקים כפי שאנחנו מכירים אותו כיום יוכפל.

שינוי סדרי העדיפויות בתקציב משרד התחבורה ל 80\20 לטובת התחבורה הציבורית.

- הכרזה על תכנית לאומית למאבק בפקקים והקמת קבינט תחבורה לצורך אישור מהיר של תכנית.
- הסטה של 2.5-3 מיליארד שקלים מתקציב פיתוח הכבישים לתחבורה ציבורית לצורך הקמת מערכת אוטובוסים נוחה וזמינה כמקובל במטרופולינים בעולם המערבי.
- יצירת נגישות לתחנות רכבת בקווי אוטובוסים והגברת התיאום בין הרכבות למערכת האוטובוסים.
- חיבור הפריפריה למרכז : תוספת קווים חסרים באזורי פריפריה.

מרבית ההשקעות בשנים האחרונות בתחבורה הציבורית מבוצעות במערכות הסעת המונים עתידיות ולרכבת ישראל – וישפעו על המצב התחבורתי במטרופולינים בעוד 15-20 שנה. משרד התחבורה משקיע מעט בפתרונות לתקופת הביניים. הפתרון המהיר היחיד הוא יצירת מערכת אוטובוסים זמינה, נוחה וזולה שתהווה תחרות אטרקטיבית לרכב הפרטי. לצורך כך יש להגדיל ב 50 עד 70 אחוזים את תדירות הקווים, לשפר את מסלולי הקווים ולאפשר לאוטובוסים לנסוע בנתיבים המיועדים לתחבורה ציבורית בלבד. זהו הפתרון היחיד שמשפר את מצב הפקקים בטווח הקצר.

בנוסף, ניתוחים שבוצעו על ידי משרד התחבורה מראים כי היקף התחבורה הציבורית ברחבי ישראל חסר, כולל 99 יישובים שאין בהם כלל תחבורה ציבורית למרות שהנחיות משרד התחבורה היום מחייבות כי תהיה בהם תחבורה ציבורית, ו 239 יישובים וערים בהם התחבורה הציבורית לא מגיעה למחצית מהנדרש על פי הנחיות משרד התחבורה. לכן, ביישובי הפריפריה בהם היקף התחבורה אינו עומד בסטנדרט המינימלי של הנחיות משרד התחבורה יש להוסיף קווים.

מחירה של התחבורה הציבורית משמעותי לצורך תחרות לרכב הפרטי. שר התחבורה התחייב להרחיב את הרפורמה בתעריפים לקווים הבינעירוניים. המחירים החדשים שייקבעו במסגרת הרפורמה צריכים להוות אלטרנטיבה משמעותית לרכב הפרטי בנסיעה בינעירונית.



סימון מידי של נתיבי תחבורה ציבורית בנתיבים הקיימים בדרכים הבינעירוניות והעירוניות

- סימון מידי של נתיב תחבורה ציבורית על נתיב קיים בכבישים הבינעירוניים.

על פי התוכנית האסטרטגית לפיתוח התח"צ (דצמבר 2012), שהוכנה ביוזמת משרדי התחבורה והאוצר: "אורך מסלולי תח"צ בזכות דרך בלעדית לתושב במטרופולינים בישראל הינו 100-25 מ', לעומת 150-200 מ' לתושב במרבית המטרופולינים בעולם עם תח"צ מפותחת"

אחת התוצאות של מציאות זו היא מהירות נסיעה איטית ביותר בתחבורה ציבורית דבר שהופך אותה ללא אטרקטיבית מבחינת הנוסע. רק אם התחבורה הציבורית תקבל עדיפות על הכביש היא תקבל יתרון יחסי על הרכב הפרטי.

בשל מציאות זו וההבנה כי יש צורך בהול בהקמת רשת של נתיבי תחבורה ציבורית בגוש דן, משרד התחבורה יזם בשנת 2015 את תכנית 'מהיר לעיר', תכנית הכוללת תוספת של 300 ק"מ של נתיבי תחבורה ציבורית עירוניים ובינעירוניים בגוש דן. למרות היוזמה הברוכה של תכנון התכנית וקיום משא מתן מפרך עם עשרות רשויות מקומיות, עד עתה לא סומן ולו נת"צ אחד. התכנית כאמור כוללת נת"צים עירוניים ובינעירוניים:

נתיבי תחבורה ציבורית בינעירוניים:

למרות שהנושא נמצא באחריות בלעדית של משרד התחבורה, לא סומן עדיין נתיב תחבורה ציבורית אחד בכבישים הבינעירוניים. תכנית מהיר לעיר כוללת הקצאת נתיבי תחבורה ציבורית בכבישים בינעירוניים רבים ביניהם: כביש 5, 4, 2 ועוד.

על משרד התחבורה לצאת בטווח הזמן המידי לסימון נת"צ על נתיבים קיימים ולהגדיל תדירות קווי התחבורה הציבורית על נתיב זה.

נתיבי תחבורה ציבורית עירוניים:

בשנת 2016, לאחר משא מתן ממושך הצטרפו 17 רשויות מקומיות בגוש דן לתכנית 'מהיר לעיר'. למרות החתימה על התכנית עוד ב-2016, לא סומן נת"צ אחד מאז חתימת התכנית. לטענת משרד התחבורה, הרשויות המקומיות מבקשות לדחות את סלילת הנתצי"ם עד לאחר הבחירות המקומיות שייערכו באוקטובר 2018, ואולם הרשויות המקומיות טוענות מצידן כי משרד התחבורה לא מקדם את התכנית ולא מקיים איתן קשר רציף. על משרד התחבורה להתחיל ולסמן נתיבי תחבורה ציבורית עירוניים בהתאם לסיכום עם הרשויות עוד השנה בטרם יירד לטמיון ההישג שבהסכמת הרשויות המקומיות.

רישות מלא של קווים מהירים לאזורי תעסוקה

- יצירת עשרות קווים חדשים למרכזי תעסוקה.
- הגברת התדירות בקווים אלה.

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 לרוב מרכזי התעסוקה אינה מספקת. לאחרונה, החל יישום חלקי של תכנית קווי הזנק. אנו מברכים על התחלת יישום התכנית שהתעכבה עוד מ-2014, אך דורשים יישום מלא ורישות כל גוש דן בקווי הזנק במהלך 2018. כמו כן, יש ליצור קווי הזנק בשאר המטרופולינים. חשוב לציין כי בשל מחסור במסופים ובנהגים, לא יצאו לפועל כל קווי ההזנק שתוכננו ועל כן הסדרת נושא המסופים ושיפור מעמד הנהג יאפשרו תוספות קווים מהירים לאזורי תעסוקה.

גיוס נהגים ושיפור תנאי העסקתם

- הסדרת חדרי מנוחה לנהגים.
- שיפור תנאי העסקה של הנהגים כולל פתרון בעיית הותק.

מחסור אדיר של לפחות 3000 נהגים בענף התחבורה הציבורית גורם לכך שתוספת קווים ושיפור השירות אינם אפשריים במקרים רבים. תנאי העסקה של הנהגים בלתי נסבלים וגורמים לעזיבת נהגים את הענף. בתנאי העבודה הקיימים נהג אוטובוס עובד שעות רבות מבלי שיוכל להגיע לחדר מנוחה שיאפשר גם הליכה מסודרת לשירותים ולכן הם נאלצים למצוא פתרונות שאינם יכולים להיחשב תנאי עבודה נאותים.

בנוסף בשל שיטת המכרזים, כאשר חברות מתחלפות באזור מסוים, והדבר קורה באופן סדיר, הנהגים מאבדים את הזכויות הסוציאליות שצברו כולל הותק. למצב הנוכחי השפעה על גובה שכרם והתמריץ להישאר בענף.

הסדרת תנאי עבודה אטרקטיביים יותר יאפשר גיוס נהגים חדשים לענף. כמו כן יש להסדיר בהחלטה מיידית של משרד התחבורה חדרי מנוחה כולל שירותים (אפילו באמצעות מבנים יבילים) שיאפשרו סביבת עבודה מכבדת.

הסדרת תחנות הקצה

- קביעת שטחים לתחנות קצה.

העדר מסופי האוטובוסים מהווה מכשול נוסף להרחבת התחבורה הציבורית. המסופים מהווים תחנת קצה לקווי האוטובוסים ומאפשרים שליטה על תפעול השירות מצד המפעילים, חנייה לאוטובוסים, מנוחה לנהגים ומעבר לנוסעים מקו לקו. הליך הקצאת המסופים תקוע בשל חילוקי דעות בין ערים שכנות ובין העיריות למשרד התחבורה. במשרד התחבורה עצמו, האחריות על הקצאת מסופים נחלקת בין אגפים שונים. התוצאה של הסבך הזה היא העדר פתרון.



על משרד התחבורה לפעול להוספת השטחים החסרים למסופים עוד השנה. לשם כך, עליו למנות כח אדם ייעודי ובלעדי שיתאם בין הרשויות המקומיות וישקיע משאבים מספקים להסדרת התשתיות הנדרשות לשם הקמת המסופים.

עלייה מכל הדלתות בכל האוטובוסים העירוניים

- הרחבת העלייה בשתי הדלתות לכל קווי התחבורה הציבורית.

בשנתיים האחרונות החלה להתאפשר עלייה מכל הדלתות באמצעות הצבת ואלידטורים (קוראי כרטיסים) בחלק האחורי של האוטובוס. אנו מברכים על התקדמות זו, אך מצרים על כך שהדבר לא מתאפשר בכלל האוטובוסים העירוניים. עלייה מכל הדלתות חוסכת למיליוני הנוסעים זמן יקר המבזבז כיום בקליטת נוסעים בתחנות. עלייה מכל הדלתות היא נורמה הקיימת בכל רחבי העולם המערבי שנים רבות. אם ייחסכו אפילו מספר שניות בממוצע בכל עצירה בתחנה בעיר, הזמן המצטבר שייחסך בנסיעה יאפשר הוספת נסיעות והגדלת תדירויות, וזאת ללא כל רכישה של אוטובוסים נוספים. השיפור יורגש במיוחד בצירים העמוסים באוטובוסים ובנוסעים, בהם מתבזבזות דקות רבות ויקרות מדי יום בהמתנה בתורים. על משרד התחבורה לאפשר עלייה מכל הדלתות בכל האוטובוסים העירוניים בשנת 2018.

תוספת כוח אדם לתחום התחבורה הציבורית במשרד התחבורה

- תוספת תקנים מיידית.

על מנת לבצע את המשימות הרבות העומדות בפני משרד התחבורה, יש להוסיף כוח אדם ייעודי למשימות אלה. כיום סובל תחום התחבורה ציבורית במשרד התחבורה וברשויות המקומיות ממחסור משמעותי בכוח אדם. ברור כי לא ניתן יהיה לבצע את המשימות הגדולות העומדות בפני משרד התחבורה עם כוח האדם המצומצם הקיים כיום.