



יום ראשון 25 פברואר 2018

י' אדר תשע"ח

לכבוד

חברי ועדת הכספים של הכנסת

**הנדון : התייחסות ארגונים "לובי 99" ו"15 דקות" לתקציב משרד התחבורה - דיון בוועדת הכספים**

בשבעות האחרונות חתמו 40 חברי כנסת מכל סיעות הבית על "תכנית החירום להוצאת ישראל מהפקקים", מסמך שגיבשנו המציע עקרונות לביצוע צעדים מיידיים לשיפור התחבורה הציבורית והפיכתה לאלטרנטיבה לרכב הפרטי.

**בתקציב 2019 של משרד התחבורה, אין בשורה בטווח הקצר עבור משתמשי התחבורה הציבורית שכ 80% מהם נוסעים באוטובוסים. יותר מזה, לא מוצעת אלטרנטיבה לבעלי הרכב הפרטי שעומדים בפקקים וזקוקים למערכת תחבורה ציבורית נוחה ויעילה כדי לנטוש את המכונית.**

**בתקציב הפיתוח של משרד התחבורה ההשקעה המרכזית היא ברכבות קלות וכבדות שבנייתן תמשך שנים ולא במערכת אוטובוסים אותה ניתן לשפר בטווח הקצר. נתיבי התחבורה הציבורית שמתוקצבים הם נתיבים חדשים שיבנו רק בעוד מספר שנים ולא נת"צים על נתיבים קיימים שניתן לסמן תוך זמן קצר. הסובסידיה לאוטובוסים גדלה אומנם אבל לא באופן שישנה מהותית את שיעורי השימוש בתחבורה הציבורית.**

להלן פרטי ניתוח תקציב משרד התחבורה לשנת 2019 על רקע הצעדים הנדרשים לביצוע בטווח קצר :

**1. סדרי עדיפויות תקציביים**

תקציב הפיתוח של משרד התחבורה מחולק לתקציב לפיתוח כבישים ותקציב לפיתוח תחבורה ציבורית. אמנם תקציב הפיתוח של התחבורה הציבורית והסעת המונים גדול מתקציב פיתוח הכבישים, וזהו נתון חשוב ביותר שיש לזקוף לזכותו של משרד התחבורה, אך יש לשים לב שרובו המוחלט של תקציב הפיתוח של התחבורה הציבורית מועבר לפרויקטים של הסעת המונים ורכבת כבדה (גם תקציב המזומן וגם תקציב ההרשאה להתחייב).

להלן מספר דוגמאות : בתחום הסעת המונים - הקו הסגול והירוק של הרכבת הקלה בגוש דן, 2 קווי רכבת קלה בירושלים, קו רכבת קלה בין חיפה לנצרת ותכנון המטרו בגוש דן ; בתחום הרכבות הכבדות - המשך תכנון "המסילה המזרחית".

ההשלמה של כל הפרויקטים המפורטים בהצעת התקציב תארך שנים ארוכות, ולכל הפחות הם יופעלו בשנת 2024, כלומר בעוד 6 שנים. כבר כיום העומס בכבישים הפך לבעיה שמשפיעה על

חייהם של רבים מתושבי המטרופולינים שמבזבזים שעה ולעיתים שעות ביום בנסיעה לעבודה וחזרה, ומשרד התחבורה עצמו מזהיר מ"כשל תחבורתי" בתוך מספר שנים.

למרות זאת, הפתרון המהיר יותר לביצוע והיקר פחות של **רשת אוטובוסים נוחה ויעילה שתיסע על נתיבי תחבורה ציבורית שיסומנו על נתיבים קיימים**, הוא הפתרון בו מושקעים התקציבים הנמוכים ביותר (או לא מושקעים בו תקציבים בכלל). זהו הפתרון היחיד שיכול ליצור שינוי משמעותי בתוך זמן קצר ביותר.

## 2. נתיבי תחבורה ציבורית:

**בניית נתיבים חדשים:** בספר התקציב מופיעה רשימה של נתיבי תחבורה ציבורית (להלן – נת"צ) בכבישים בינעירוניים, במטרופולין דן ובמטרופולין ירושלים. **כל הפרויקטים המפורטים הם של תוספת נתיב לכביש, ותכנונם והקמתם של נתיבים אלה אורכת מספר שנים לפחות.**

בניית נת"צים מתוקצבת בתקציב 2019 ב-400 מיליון ₪.

**הקמת נת"צים על נתיבים קיימים בכבישים הבינעירוניים כלל אינה מוזכרת בתקציב משרד התחבורה.** זאת למרות שבחוק ההסדרים צפויה להיות מאושרת רפורמה בנושא פיקוח ובקרה שתאפשר אכיפה (באמצעות מערכת שנקראת HOV) של נסיעה בנת"צ של רכבים עם 3 אנשים ויותר.

**פרויקט "מהיר לעיר":** הפרויקט כולל הקמת נת"צים רצופים ב-17 ערים באזור גוש דן, שיוקמו על נתיבים קיימים ויאפשרו לתחבורה הציבורית לא להיתקע בפקקים לאורך מסלול נסיעתם. ההסכמים עם הרשויות המקומיות נחתמו כבר ב-2016 והפרויקט מתוקצב ב-3.5 מיליארד ₪.

עם זאת, משיחות עם גורמי המקצוע המעורבים בפרויקט עולה כי **השלמתו תארך 5 שנים לפחות מהיום**, ובשנת התקציב 2019 ינוצלו להערכתם כ-100 מיליון ₪ בלבד. במשרד התחבורה תולים את העיכוב ברשויות המקומיות ובבחירות המוניציפליות. עם זאת, למשרד התחבורה יש יכולת ליטול את הסמכות מרשות מקומית שמעכבת את הנת"צ ולקדמו. מנגד, ברשויות המקומיות נשמעת הטענה כי זרוע הביצוע של משרד התחבורה לפרויקט חברת "נתיבי איילון" היא שאחראית לעיכוב.

## 3. סובסידיה לתחבורה הציבורית:

תקציב הסובסידיה לתחבורה הציבורית בשנת 2019 יהיה 6.8 מיליארד ₪, תוספת של 400 מיליון ₪ ביחס לתקציב 2018.

כדי ליצור מערכת אוטובוסים יעילה, אחת הבעיות המרכזיות שיש לפתור היא תדירות האוטובוסים. קיים צורך להעלות את תדירות האוטובוסים במטרופולינים ב-50%-70% כדי ליצור נוחות בשימוש.

פורום חברות התחבורה הציבורית הפרטיות ביצע לבקשתנו חישוב מה תוספת הקווים שניתן לתקצב מתוספת הסובסידיה, והגיע למסקנה שהתוספת מאפשרת 3 קווים חדשים בלבד שנוסעים למרחק של 100 ק"מ.

## ניתוח השפעת התוספת לתקציב הסובסידיה בשנת 2019:

	506,000	נסועת אוטובוסים 2016 (אלפי ק"מ)
כולל חלק יחסי מתקציב הנחות לזכאים	5,586,241	סובסידיה למפעילי אוטובוסים 2016 (אלפי ₪)
	11.04	עלות ממוצעת לק"מ נסועה (₪)
	400,000	תוספת תקציב לסובסידיה 2019 (אלפי ₪)

שיעור תוספת יחסי למפעילי האוטובוסים	56%	כולל חלק יחסי מתקציב הנחות לזכאים
תוספת סובסידיה לאוטובוסים 2019 (אלפי ₪)	224,000	
סה"כ תוספת ק"מ נסועה שנתי (אלפי ק"מ)	20,289.85	
סה"כ תוספת ק"מ יומי (אלפי ק"מ)	56.99	
מספר נסיעות יומי למרחק של 100 ק"מ	427.5	

**תוספת זו תאפשר להוסיף 3 קווים חדשים בלבד (הלוך חזור) למרחק של 100 ק"מ, על פי החישוב הבא:**

מרחק נסיעה לכיוון (ק"מ)	100
שעות פעילות יומיות	18
תדירות שעתית	4
סה"כ נסיעות ביום לכיוון	72
סה"כ נסיעות (הלוך וחזור)	144

\* יצוין כי מדובר בחישוב סדרי גודל בלבד על מנת להמחיש את השפעת הגידול בתקציב והשינוי הצפוי (ללא התייחסות בחישוב לצמצום פעילות התח"צ בשבת ולהיבטים אחרים).

**4. מחסור בנהגים:**

בישראל חסרים כיום כ-3,000 נהגי אוטובוס. שכרם של הנהגים נקבע באמצעות המכרזים שמוציא משרד התחבורה למפעילים הפרטיים ובהסכמים עם אגד ודן. כיום השכר המקובל בענף הוא כ-39 ₪ לשעה, שכר שהוסכם עליו במסגרת הסכם לפני כשנתיים.

עם זאת תנאי העבודה של נהגי האוטובוסים קשים ביותר. הם נוהגים במשך שעות רבות, כאשר בהפסקה בין הנסיעות אין לנהג ברבים מהמקרים מקום לנוח או להשתמש בשירותים. **לא מצאנו בתקציב המוצע התייחסות לסוגיית המחסור בנהגים.** בקרוב צפוי להיחתם הסכם חדש באגד שייתכן ותהיה לו השפעה ענפית.

**5. מחסור בחניונים ובמסופים (נקודות קצה) לאוטובוסים:**

אחד החסמים לתוספת קווים באוטובוסים הוא העדר של נקודות קצה בה ניתן לחנות את האוטובוס לאחר סיום הנסיעה בקו. מהבדיקה שערכנו בתקציב 2019 קיים תקציב של 100 מיליון ₪ להקמת מסופים. עם זאת עדיין לא ידוע היכן יוקמו.

**6. כוח אדם לביצוע פרויקטים בתחום התחבורה הציבורית**

מנתוני התקציב עולה כי בכל השנים מאז 2015, חלה ירידה רצופה בכוח האדם של הרשות לתחבורה ציבורית במשרד התחבורה. מ-108 עובדים אז ל-95 בשנת 2019. משרד התחבורה אומנם מצהיר על הצורך בקידום התחבורה הציבורית, אומנם בפועל לפרויקטים מרכזיים ומשמעותיים אין רכז/ פרויקטור בתוך משרד התחבורה.

## השאלות העולות מתקציב התחבורה 2019:

1. מדוע לא מתוקצבים נת"צים בינעירוניים על נתיבים קיימים? האם נתיבים כאלה יקודמו לאחר שיאושר השימוש במערכת HOV(אכיפה באמצעות מצלמות)?
2. תוך כמה שנים יושלמו הנת"צים על הנתיבים החדשים?
3. האם ובכמה יגדל מספר קווי ההזנק (קוים ישירים למקומות תעסוקה) בתקציב 2019.
4. כיצד תינתן התייחסות לחסמים למערכת האוטובוסים?  
א. האם יש כוונה להעלות עוד את שכר הנהגים? האם יש תכניות שיאפשרו גיוס נהגים רבים חדשים וסגירת הפער בהיצע הנהגים לעומת הביקוש?  
ב. מה הפתרונות שמוביל המשרד כדי לאפשר הקמת מסופים חדשים?
5. אם בשנים הקרובות לא צפויות להסתיים רוב תשתיות הרכבות הכבדות והקלות, מדוע לא להגדיל עוד יותר את תוספת הסובסידיה לאוטובוסים?  
6. האם תקודם הרפורמה להקמת רשויות תחבורה מטרופוליניות?

## סיכום הצעות לביצוע

1. קביעת נתיבי תחבורה ציבורית חדשים על נתיבים קיימים, לאחר שתופעל מערכת האכיפה עם מצלמות על נת"צים.
2. תוספת לשכר הנהגים ושיפור תנאי עבודתם, כולל תשלום תמריצים. הכשרות מקצועיות למאות נהגים כל שנה.
3. תוספת תדירות האוטובוסים של 50 עד 70 אחוזים במטרופולינים.
4. תוספת תדירות ביישובי פריפריה בהם משרד התחבורה מודה שחסרות נסיעות גם על פי ההגדרות של המשרד עצמו (99 יישובים ללא שירות בלבד ומעל 200 עם שירות חסר).
5. תוספת אוטומטית של שירות על פי הצורך בכל רחבי הארץ כפי שנקבע לאחרונה במכרזים בבית"ר עילית ומודיעין עילית.
6. תכנית מתאר להקמת מסופים בכל רחבי הארץ על פי הצרכים.
7. תוספת כ"א לרשות הארצית לתחבורה ציבורית.

בברכה,

מרב דוד, לובי 99

גיל יעקב, מנכ"ל 15 דקות

העתק

חברי הכנסת החתומים על "תכנית החירום להוצאת ישראל מהפקקים".