

ישראל עומדת : עקרונות מדיניות לפתרון בעיית הפקקים בישראל

מדינת ישראל נמצאת במצב חירום, בעקבות שנים של הפקרות בעיית הפקקים גורמת למדינת ישראל להפסד של כ-40 מיליארד שקל בשנה ואם המדינה לא תעשה צעדים דרסטיים בטווח זמן הקצר, ההפסד למשק ילך ויגדל.

העומס בכבישים בישראל פוגע בחיי האזרח ובמשק בכלל, באופן יומיומי: זמן העמידה בפקקים בישראל הולך ועולה בהתמדה דבר הגובה מחירים כבדים במונחים כלכליים, סביבתיים וחברתיים. הובילה לכך מדיניות ממשלתית שהתאפיינה בתת השקעה מתמשכת בתשתיות ובתחבורה ציבורית נאותה, לצד יצירת חסמים לחלופות שונות. בסקירות כלכליות של ה-OECD וקרן המטבע הבינלאומית מהשנה האחרונה, צוין כי **הכבישים בישראל הם העמוסים ביותר מבין המדינות המפותחות**. הפתרון המקובל לעומסי התנועה בכל המדינות המתקדמות, לצד ההשקעה בתשתיות, הוא יצירת אלטרנטיבה מפותחת ומגוונת של תחבורה ציבורית ושיתופית שתאפשר נסיעה נוחה, אמינה ומהירה, בהשוואה לרכב פרטי.

בישראל מספר הרכבים לק"מ בישראל גבוה פי 3.5 מהמוצע ב-OECD אך מעבר להפסד של שעות בילוי עם הילדים והמשפחה, זמן שווה כסף ולפקקים יש עלות כלכלית אדירה; על פי חישובי משרד האוצר, מגיעה עלות הפקקים למשק לכ-40 מיליארד שקלים בשנה סכום המקביל לתקציב משרד הבריאות לשנת 2019. בעוד שעל פי מחקר של 'מכון אהרון' עלותם הישירה והעקיפה של הפקקים מגיעה כבר ל-100 מיליארד שקלים בשנה ומהווה הסבר לרבע מפער הפריון בעבודה בהשוואה למדינות מתקדמות.

בעוד שבכל העולם המערבי, בוצעה השקעה אדירה בפתרונות תחבורה ציבורית, מדינת ישראל פתחה פער תשתיות אדיר לאורך עשרות שנים וגם כיום, למרות הפער, ההשקעה בתשתיות התחבורה בישראל היא בשיעור ממוצע ביחס למדינות ה-OECD. חשוב לציין כי, בשנים האחרונות פתרונות טכנולוגיים משנים את עולם התחבורה. שאזרחיה בעלי אוריינות טכנולוגית גבוהה, חוסמת אלטרנטיבות תחבורה מרובות נוסעים חכמות ויעילות. כתוצאה מכל אלה, השימוש ברכב פרטי הולך ועולה בהתמדה והישראלים מוציאים בממוצע אלפי שקלים בחודש על הוצאות תפעול ואחזקה של הרכב הפרטי.

לא מדובר בבעיה שאין לה פתרון. יש סל של פתרונות שממשלת ישראל יכולה ליישם באופן מידי, כדי לייצר אלטרנטיבות ראויות ולהפחית את הפקקים בעשרות אחוזים בשנים הקרובות. המשימה הזו היא לפתחה של הממשלה הבאה ואנו מצפים מהמפלגות השונות להתחייב שיבצעו אותה.

1. הקמת קבינט תחבורה

עד היום טופל נושא התחבורה הציבורית בעיקר על ידי משרד התחבורה. עם זאת, חומרת הבעיה, העלות האדירה למשק הישראלי והפגיעה היום-יומית בכלל אזרחי המדינה, מחייבים "שילוב זרועות" של משרדי הממשלה. לצורך כך, מוצע להקים ועדת שרים לענייני תחבורה בראשות ראש הממשלה ("קבינט תחבורה"), בו מתקבלות ההחלטות בתחום התחבורה מתוך תפיסה שמדובר במשבר בסדר גודל לאומי שמחייב החלטות דרמטיות ומהירות. קבינט התחבורה יוכל לקבל מגוון של החלטות גם בתחום מבנה שוק התחבורה, תמריצים כלכליים, "ניהול ביקושים", קידום תשתיות ענק, שינויי רגולציה, הסדרת הממשקים בין משרדי הממשלה השונים והרשויות המקומיות ועוד.

2. תכנית אסטרטגית לאוטובוסים

מערכת אוטובוסים לה אמינות גבוהה, זמן המתנה קצר בתחנה, אוטובוסים שאינם עומדים בפקק, וזמן הגעה סביר "מדלת לדלת" היא מערכת תחבורה ציבורית שהציבור ירצה לנסוע בה. כדי להפוך את מערכת האוטובוסים למהירה, יעילה ונוחה יש להגדיל משמעותית את התדירות, לתכנן מחדש את קווי האוטובוס בראייה אזורית. זאת תוך תוספת תשתיות שיאפשרו את הפעילות היעילה של המערכת לטובת הנוסעים בה. כדי לעשות זאת, יש להגדיל את תקציב האוטובוסים במיליארד שקלים בשנה באופן קבוע.

נתיבי תחבורה ציבורית - סימון מידי של נת"צים בערים ובדרכים הבינעירוניות. היום הנסיעה באוטובוס אינה אטרקטיבית, מכיוון שהאוטובוס עומד בפקק יחד עם הרכב הפרטי. הדרך היחידה להפוך את התחבורה הציבורית לאטרקטיבית, היא לאפשר נסיעה מהירה ורציפה בנתיבים ייעודיים, שעוקפים את הפקקים ויוצרים זמן הגעה קצר יותר "מדלת לדלת".

תדירות - פריסה מלאה של קווי אוטובוסים, בכל הערים בישראל, כולל יצירת קווים ייעודיים למרכזי תעסוקה והגברת התדירות הקיימת ב 50 עד 70 אחוזים.

תוספת מסופי אוטובוסים - מחסור במסופי אוטובוסים וחניונים תפעוליים, נגרם בשל הזנחת הבעיה במשך שנים על ידי משרד התחבורה ומינהל התכנון. יש למצוא מנגנון ליישוב מחלוקות עם הרשויות המקומיות ולפתור את הבעיה לטובת ייעול קווי האוטובוסים.

נהגי תחבורה ציבורית - אחד החסמים המרכזיים להפיכת מערכת האוטובוסים ליעילה הוא מחסור אדיר של מעל 3,000 נהגי אוטובוסים בשל תנאי עבודה ירודים. יש לשפר באופן מידי את תנאי עבודתם ושכרם של הנהגים כדי לפתור את בעיית המחסור.

3. רשויות תחבורה מטרופוליניות

בכל מקום בעולם בו יש תחבורה ציבורית מתקדמת פועלת רשות תחבורה מטרופולינית. מדובר ברשות שהיא שיתוף פעולה של כלל הערים באזור בו היא פועלת, שמתכננת ומתפעלת את התחבורה הציבורית. הרשויות המקומיות "קרובות לשטח" ומכירות את הצרכים של התושבים שלהן, ולכן יכולות לספק שירותי תחבורה המתאימים יותר לתושבים. כל הוועדות המקצועיות שבחנו את הנושא עד היום, מאז שנת 1996 ושוב "ועדת סדן" ב 2007, כבר המליצו על הקמת רשויות מטרופוליניות במקומות שיש הצדקה לכך בגלל היעילות הגבוהה שרשויות כאלה יוצרות.

4. תקצוב והקמת תשתית הרכבות

החזרת האמינות לרכבת ישראל - רכבת ישראל הייתה כלי התחבורה הציבורית האמין והנוח ביותר, ולכן אחוזי השימוש בו עלו מאוד בשנים האחרונות. עם זאת הרכבת לא הייתה ערוכה לעלייה החדה בביקוש, מה שגרם למשבר הנוכחי. המשבר ברכבת ישראל חייב להיפתר במהירות האפשרית על ידי רכישת קרונות נוספים בלוח זמנים קצר. בטווח הבינוני, יש לפתור את "פקק הרכבות" באיילון שמאפשר מעבר של 28 רכבות בשעה בלבד בתחנות תל אביב, על ידי קידום מהיר של תכניות המסילה הרביעית, המסילה המזרחית ולאחר מכן מסילות חמש ושש.

החלטת ממשלה להקמת המטרו - השאיפה של משרדי האוצר והתחבורה להקמת המטרו באזור גוש דן ב 2030 לא תתממש אלא אם תכנית המטרו תקודם באופן מיידי. יש לקבל החלטת ממשלה להקמת המטרו (כולל בחינת החלופה ביחס למצב של קידום צעדי מדיניות אחרים) כדי שהכנות לשלב הביצוע יחלו במקביל לדיוני התכנון בות"ל.

5. תמריץ כלכלי לנסיעה בתחבורה ציבורית/ שיתופית ולהפחתת השימוש ברכב פרטי

עידוד נסיעה בתחבורה ציבורית ושיתופית - שינוי מבנה המס לפי נסיעה, על מנת לייצר תמריץ חיובי לשימוש בתחבורה ציבורית/שיתופית בכניסה למרכזי המטרופולינים הגדולים בשעות העומס. זאת באמצעות הפיכת הנסיעה ברכב פרטי בפקק, למשתלמת פחות כלכלית, בין השאר, באמצעות תמריצים כלכליים והפיכת התשלום על חנייה לפחות אטרקטיבי.

פתיחת שוק התחבורה שיתופית - עידוד תחבורה שיתופית מוטה טכנולוגיה באמצעות מגוון של פלטפורמות המציעות את השירות הזה. מתן דגש על הסרת חסמים רגולטוריים ויצירת שוק גמיש אשר מאמץ שינויים בקצב מהיר לטובת הגברת הגמישות של הנוסעים המשתמשים בתחבורה הציבורית והשיתופית.

6. עידוד חלופות לא ממונעות

שבילי אופניים - הפיכת האופניים וכלים חשמליים קטנים לאלטרנטיבה תחבורתית בטוחה ונוחה לרוכבים על ידי הקמת שבילי אופניים מופרדים מהכביש וסימון שבילים נוספים (בכבישים בהם הנסיעה איטית), וכן תאפשר הליכה בטוחה על המדרכה להולכי הרגל. שבילים שיבנו בצורת "רשת" יאפשרו נסיעה רצופה ובטוחה, בדגש על חיבוריות לתחבורה ציבורית.

7. תכנון בנייה מוטה תחבורה ציבורית

הממשלה תחייב את רשויות התכנון, לתכנן את הערים בישראל כך שיאפשרו שימוש נרחב ונוח בתחבורה ציבורית ויפחיתו את התלות של הישראלים באחזקת רכב פרטי. תוכניות לשכונות חדשות ולהתחדשות עירונית יאמצו עקרונות תכנון מקובלים בעולם של תכנון מוטה תחבורה, כלומר הקמת שכונות בהן אין צורך לנסוע בכל מקרה ברכב פרטי, למקומות תעסוקה, חינוך, בילוי ופנאי.

כמו כן, במסגרת התכנון העירוני והמטרופוליני, יש צורך לחייב הקמת תשתיות לטובת הליכה ברגל ותחבורה ציבורית, למשל, נתיבי תחבורה ציבורית, חניונים תפעוליים, וכן תשתית שבילי אופניים ותשתית מסילתית.