

התחבורה הציבורית עדיין לא מהווה חלופה אמיתית לשימוש ברכב הפרטי. מה צריכה הממשלה לעשות על מנת לעודד את השימוש בה? לידיעת הקורא ישראל כץ, תמר קין

החלופה הציבורית



צילום: עופר ועקנין

חברי הכנסת שלי יחימוביץ', יריב לוין ונחמן שי הגישו הצעת חוק בנושא זה העומדת כרגע בפני קריאה ראשונה. מטרת החוק היא לאפשר את הנגשת המידע לציבור הרחב באופן שיביא להרחבת ולייעול השימוש בתחבורה הציבורית. החוק מבקש להסדיר את הפעלתם של אמצעים מודרניים למתן מידע למשתמשי התחבורה הציבורית, אשר יופעלו על-פי קריטריון אחיד באמצעות מרכז מידע ארצי, בניהול ממשלתי. המידע המפורט יסופק ללא תשלום באמצעות הטלפון, האינטרנט ומערכות מידע אלקטרוניות בתחנות האיסוף. החוק יחייב את המפעילים השונים בהעברת המידע בזמן אמת.

נוסף לאמור לעיל, מתברר כי לציבור הנוסעים לא ניתנים אמצעים בסיסיים לקבלת מידע אודות קווי השירות, זהות המפעילים, תחנות האיסוף וזמני השירות גם בתחנות האיסוף עצמן, ואין בנמצא

משמעותית בכל הנתבים הללו, ולהרחיב את שעות הפעילות של נתיבי התחבורה הציבורית ל-24 שעות. המטרה בפעולה זו היא משולבת. ראשית, להתמודד עם גודש בשעות שאינן צפויות (על פי מחקרים שונים, כ-40% מהגודש הינו בשעות לא שגרתיות). שנית, הכרה ברורה של הנהגים בנתיבים אלו כמיועדים בלעדית לתחבורה ציבורית. פעולות אלה אינן דורשות תקציבים רבים, אלא נחישות ואומץ ציבורי של מנהיגים ומקבלי החלטות.

מרכיב חשוב נוסף ברמת השרות הוא יעילות המערכת הכוללת אפשרות להשתמש בכרטיס אחד במספר אמצעי הנסיעה, ומידע לנוסע באמצעות מרכז מידע משותף לכלל מפעילי התחבורה הציבורית.

למרות ריבוי המפעילים, לא הוקם עד היום בישראל מאגר מידע אחד אשר מרכז את מלוא המידע הרלוונטי מכל אחד מהמפעילים, והמאפשר, בין היתר, להציע

לאתר את הציבורית הינה שירות אזורי בסיסי אותו המדינה צריכה לספק לתושביה. כיום אין עוד צורך להסביר למקבלי החלטות את החשיבות החברתית, הכלכלית והסביבתית של מערכת תחבורה ציבורית יעילה. רבים מבכירי השלטון אף יודעים להשתמש ברטוריקה הנכונה ובמלים הראויות לתיאור חשיבותה של התחבורה הציבורית לקידום החזון הציוני וליצירת מערכת כלכלית משגשגת במדינת ישראל. אך מכאן ועד תחבורה ציבורית שבזכותה נשאיר את הרכב הפרטי בבית ונבחר לעלות על האוטובוס/הרכבת/הרכבת הקלה, המרחק גדול.

אם כולם חושבים שתחבורה ציבורית היא תשתית חיונית נשאלת מהם, אם כן, החסמים העומדים בפני התחבורה הציבורית מלהוות אלטרנטיבה ראויה לרכב הפרטי, וכיצד ניתן להתמודד עמם? ויותר מכך, אילו מחירים אנו מוכנים לשלם, גם מקבלי ההחלטות וגם ציבור האזרחים, בכדי שתהיה תחבורה ציבורית טובה?

נתיבים מהירים בלעדיים

בראש ובראשונה, החסם העיקרי הוא רמת השירות הנמוכה. רמת השירות מושפעת ממרכיב הזמן, הכולל בתוכו זמני המתנה, זמני נסיעה, החלפת אמצעי תחבורה, זמני עצירה בתחנה וזמני הליכה אל ומהתחנה. כיוון שבסיס ההשוואה הראוי הינו הנסיעה ברכב הפרטי, רק במקומות בהם ניצב נתיבים בלעדיים ומהירים יותר לתחבורה הציבורית עם עדיפות, קיים סיכוי ששך הזמן מדלת לדלת יהיה קצר יותר בתחבורה ציבורית. ברמה המעשית יש להוסיף נתיבים בלעדיים לתחבורה ציבורית, לבצע אכיפה

יש לתת סיוע למעסיקים המקדמים תוכניות תחבורה בת קיימא לעובדיהם ולאפשר זיכוי במס לעובדים על נסיעה בתחבורה הציבורית למקום העבודה וממנה

מערך מסודר של מתן דיווח בזמן אמת על עיכובים או שינויים בלוחות הזמנים, כאשר בחלק ניכר מהתחנות אין פרסום של לוחות זמנים ומפות הקווים. לפיכך, בהעדר כתובת ברורה לקבלת מידע חיוני זה, נגרמת טרחה רבה לנוסעים, בזבז זמן והוצאות כספיות. כל אלה מהווים תמריץ שלילי עד לכדי חסם של ממש בפני שימוש בתחבורה הציבורית. חווית הנסיעה באוטובוס היא לעתים חוויה מטלטלת, תרתי משמע. העלייה לקו

לכל פונה מידע בדבר מסלולי נסיעה המשלבים שימוש בשירותיהם של מפעילים שונים. למעשה, אין היום כל דרך שבה יכול אדם המעוניין בכך לקבל מידע בדבר האפשרויות השונות העומדות לרשותו על מנת להגיע בתחבורה הציבורית ממקום למקום. הדבר מכביד מאוד על מי שנוזק לשירותי התחבורה הציבורית, וממילא מהווה תמריץ שלילי לשימוש בשירותים אלה עבור מי שבאפשרותו להחזיק ברכב פרטי.

16 הצפוף ומלא עד אפס מקום בתל-אביב, כמוהו כקו 18 בירושלים, מחזיר אותנו עשרות שנים אחורה בזמן. חוויה שאיננה מתאימה לשנות האלפיים. ניתן לשפר את איכות הנסיעה גם על ידי הכנסת כללים פשוטים כגון הגדרת אזורים באוטובוס וברכבת "נקיים מסלולרי", בכדי לאפשר לנוסעים המעוניינים בכך נסיעה שקטה ונעימה.

שיטת המקל והגזר

במקביל לשיפור רמת השירות של התחבורה הציבורית יש לפעול בשיטת המקל והגזר, ולהפחית את התמריצים הקיימים היום לשימוש ברכב הפרטי. "תמריצים לשימוש ברכב הפרטי??? מה פתאום?! הרי אנו משלמים מסים רבים" יאמרו אנשי הלובי החזק של הרכב הפרטי. אלא שמעבר לתשלומים שהם משלמים באופן ישיר ישנן עלויות אדירות למשק, עלויות חיצוניות שהנוסע ובעיקר העומד בפקק איננו משלם. הוא אינו משלם בעבור זיהום האוויר שהוא מייצר וגם לא בעבור אבדן הזמן שהוא גורם ליתר המשתמשים בדרך, וכן עלויות נוספות כגון זיהום קרקע ומים, רעש, תחזוקת התשתיות ועוד. כדי לתת ערך אמיתי לעלות השימוש

ברכב יש לטפל קודם כל בתופעת רכב הליסטינג. הדבר ניתן לביצוע בשתי דרכים - מתן ערך מלא לשווי השימוש, בהתאם לעלויות בפועל (לדוגמא, המחיר שמשלמים לחברת הליסטינג), או יצירת שוויון מלא במיסוי בין עובדים אשר מקבלים רכב ממקום העבודה לאלה שאינם מקבלים רכב, באמצעות מתן הטבה מקבילה. הדרך הנכונה ביותר, לדעתנו, היא ביטול של מנגנון שווי השימוש הקיים וחיוב במס לפי שווי ההטבה בפועל. מטרת צעד זה היא לתת ערך לכל קילומטר נסועה שהעובד מבצע ובכך לתקן המצב הקיים בו העלות השולית של שימוש ברכב ממקום עבודה היא כעת 0 שקלים לקילומטר (הצעדים שנעשו על ידי רשות המסים בנושא זה הם מבורכים, אך אינם מספקים). גם את נושא החניה במקום העבודה יש לשנות מן היסוד, ולחייב מעסיקים להציע פדיון חניה, קרי: להעניק לעובדיהם את האפשרות לבחור בהטבה מקבילה לזו של מקום חניה בחינם.

לסייע למעסיקים

מעבר ליצירת התשתית יש לתת סיוע למעסיקים המקדמים תוכניות תחבורה בת קיימא לעובדיהם. במדינות שונות בעולם,

כגון הולנד, צרפת וארה"ב, קיימים גורמים ממשלתיים אשר תפקידם לסייע למעסיקים לבחון וליישם תוכניות תחבורה לעובדים, וגם כאן, יש להגדיר בעלי תפקידים במשרד התחבורה. כמו כן, יש לאפשר ולעודד הסכמים מרוכזים בין מעסיקים למפעילי תחבורה ציבורית, בדומה להסכם הקיים ברכבת ישראל המעניק הנחה משמעותית על נסיעות הנרכשות במרוכז על ידי המעסיקים. אמצעי ראוי נוסף הוא זיכוי במס על נסיעות בתחבורה ציבורית על-ידי הכרה לצורך מס בהוצאה שיציג העובד עבור רכישת "חופשי חודשי". חשוב שזיכוי זה יהיה משמעותי גם עבור עובדים הנוסעים נסיעות ארוכות יחסית (חיפה-תל-אביב וכו'). לבסוף, טענתי היא כי המושג תחבורה ציבורית טובה איננו מושג רלוונטי. המושג הרלוונטי הוא תחבורה ציבורית טובה יותר. יותר ממה? יותר משימוש ברכב הפרטי. כאן כבר מתקשים מקבלי ההחלטות להתמודד עם הלובי השקט והחזק ביותר במדינה, לובי הנהגים. מי יהיה ראש העיר או ראש הממשלה שיעז להפחית נתיבי נסיעה לרכב הפרטי?

הכותבת היא מנכ"ל תחבורה היום ומחר, העמותה הישראלית לתחבורה בת קיימא