להתראות מאזדה, שלום רכבת

תצלום: אלון רון

שיטות שונות להקלת הפרידה הכואבת ממכונית הליסינג ודאגה לעתיד הכדור עמדו במוקד הכנס "מגיעים לעבודה בירוק"

ארגני הכנס "מגיעים לעבודה בי״ רוק", שעסק בהרגלי התחבורה של העובדים במגזר העסקי, לא יכלו למצוא עיתוי טוב יותר. הכנס התקיים ב־11 ביוני, ימים ספורים כלבד לאחר שמחיר הנפט רנק לשיא היסטורי - 138.54 דולר לחבית - בעקבות התבטאות שגויה במחלוקת של שר תחבורה אחד.

"האינטרס הסביבתי לא מספיק חזק כדי להוביל לבדו לשינוי בהתנהגות של אנשים", אומרת תמר קינן, מנכ"לית עמותת תחבורה היום ומחר, שיזמה את הכנס. "החיבטה היא לשלב איתו עם השקפות עולם אחרות או עם אינטרסים אחרים, כמו האינטרס הכלכלי הקשור בעלויות הדלק".

בסקר שערכה חברת יבט בכמה ערים גדולות בארה"ב לפני חודשיים בלבד, נשאלו עובדים מתי ישקלו לוגוה את הרכב הפרטי לטובת תחבורה ציבורית כאמצעי הגעה לעבודה. הסקר מצא כי 30% מהאמריקאים ישקלו לוותר על הרכב הפרטי כשי מחיר הדלק יגיע ל־4 דולרים לגלון - רף שכבר נחצה מאז. כאשר רה"ב הדלק אמנם זול יותר בהשוואה לישראל, אבל המרחקים גדולים יותר, והנסיעה לעבודה יכולה להפוך בקלות לבלתי נשיאה. לנהג הישראלי, לכן, אולי יהיה קשה עוד יותר להיפרד מהרכב הפרטי. שיטות שונות להקלת הפרידה הכואבת עמדו במוקד הכנס "מגיעים לעבודה בירוק", שבו השתתפו נציגי המגזר העסקי והמגזר הציבורי.

כ־60% מהעובדים בישראל, ו־80% מ־90% ממגזר הה״ טק, מגיעים לעבודה ברכב פרטי

הכנס נערך במשרדי חברת צ'ק פוינט, מרחק עשר דקות הליכה מתחנת הרכבת השלום בתל אביב. הקרבה לתחנה היתה אחד השיקולים בבחירת מיקומם של משרדי חברת התוכנה. נציגים מטעמה מדדו עם סטופר את זמן ההליכה מתחנת הרכבת למשרד ואף בי־קשו מעובדים המתגוררים בחיפה למדוד את זמן ההגעה לעבודה ברכבת. "הדבר האמיתי ביותר שמעסיק יכול לעשות הוא למקם את המשרד סמוך לתחנת רכבת", אומרת קינן.

צ'ק פוינט היא אחת מחברות הה״ טק הבודדות שאינן מספקות רכב לעובדיה. "ההחלטה שלא לספק לעובדים רכב אמנם לא נבעה משיקולים של שמירת הסביבה, אבל היא מתלבשת עליה יפה", אומרת קינן. "במשק הישראלי, כ־60% מהעובדים מגיעים לעבודה ברכב פרטי, ובמגזר הה״ טק מדובר ב־80% מ־90% מהעובדים. המעבר מוסבר בעיקר על ידי הטבת הרכב ממקום העבודה. בצ'ק פוינט, שיעור העובדים המגיעים לעבודה ברכב פרטי קרוב לנתון הכללי במשק.

"באלביט", ממשיכה קינן, "לאדם האחראי על צי הרכב של החברה לא קוראים 'מנהל צי רכב', אלא 'מנהל תחבורה'". לדברי, התבדל הסמנכ"ל משקף את השינוי התפיסתי ביחסה של החברה להרגלי התחבורה של העובדים. אלביט חתמה על הסכם עם רכבת ישראל ולפיו יכולים רבים מעובדי החברה להשתמש בכרטיס העיכר שלהם כדי לנסוע ברכבת. בסוף החודש מקבלת החברה חשבון מרוכז.

בעבור אלביט מדובר בחיסכון משמעותי. אלפי העובדים נוסעים יותר מ־112 מיליון ק"מ בשנה וצורכים יותר מ־10 מיליון ליטר דלק. מלבד הירידה בצריכת הדלק חוסכת אלביט בעלויות התחזוקה של מכוניות העובדים ובתנית משמירה על ערכן בשוק המכירות. "השיקול העיקרי שהניע את אלי בינס היה הדיקא השיקול הסביבתי", אומר יוסי אטיאס, מנהל התחבורה של אלביט, שהחסכם עם רכבת ישראל הוא הבייבי שלו. כדוגמה מספר אטיאס על האירוע שערכה

עסק ירוק
מאת **עמרה שלו**

אלבים לציון 40 שנה לתיווסדה, בנוכחות 50 אלף אורחים. "את רובם הגדול הסענו לגני התערוכה ברכבת, מה שחסך כניסה של כמה עצום של מכוניות לעיר", הוא אומר.

גם העובד יוצא נשכר מהחסכם בין אלי ביש לרכבת: הוא יכול לרכוב במכונית, או לנסוע ברכבת ולהגיע רענן יותר לעבודה. באלבים מספרים שכמה עובדים המתגוררים בתל אביב העובדים בחיפה בחרו לוותר כליל על הרכב שקיבלו מהחברה.

הפיכת השימוש ברכבת לאטרקטיבי יותר היא צעד חשוב, אך לא בטוח שהוא מספיק. עלות הנסיעה במכונית לעובדים שמקבלים רכב ותנייה מהחברה היא כמעט אפסית, וכל עוד מצב זה ייישמר, קשה להאמין שהעובדים ירצו לוותר על הרכב שלהם.

אחת הדרכים לגרום לעובדים לשנות את רגלם היא להפסיק להתייחס לחנייה במקום העבודה כמובן מאליו ולהתחיל להתייחס אליה בהטבה פטורה ממס. עדן יעקב, חבר כוועדה למיסוי ירוק ברשות המסים, אמר בכנס כי בימים אלה נבחנת האפשרות לאפשר לעובד לפרוש את החנייה ולקבל במקומה הטבה אחרת שגם היא פטורה ממס. בחקשר זה דיבר יעקב בזכות רפורמת הליסינג.

"המדיניה היא המעסיק הנרוע ביותר", אומרת קינן, "כי למעשה הוא מחייבת את העובדים שלה להחזיק ברכב. בתקופה שהייתי עובדת ממשלה, שליש מהמשכורת שלי היה תלוי בהחזקת רכב, ובנוסף קיבלתי חנייה בחינם במרכז תל אביב. האם בכלל יש שאלה איך מחרתי להגיע לעבודה?

"זה מצב בלתי נסבל שומרינה, במעסיק הרשום ביותר במשק, פועלת בניגוד למה שהיא מנסה לשרם בחקיקה", ממשיכה קינן, הבנלה שמיטיות לגבי האפשרות כי הממשלה תשנה את מרכיב הרכב בשכר. "לאף אחד אין אומץ ציבורי לגעת במוניה הזאת, כי הרכב הוא מרכיב שכר שאינו מנסיוני, והפיכתו לנסיוני כרוכה בהוצאה של מיליארדי שקלים". באשר לפריון חנייה, התחזית של קינן אופטימית יותר: "הנשנו בשיתוף עם ח"כ רב חנין והקליגיקה המשפטית של בר אילן הצעת חוק בנרשא", היא אומרת.

ואפשר גם למסוך את הנסיעה

בחודשים האחרונים, הדיונים בסחיר הרלק הגיל מעסיקים בארה"ב לעודד עבודה מהבית (Telecommuting). כמה מהם אף שילמים לקבוע באופן רשמי כי שבוע העבודה יהיה מורכב מארבעה ימי עבודה במשרד ויום עבודה אחד מהבית. זהו צעד שמומן בחוכי יתרונות לכל הצדדים: לעובד - בזכות החיסכון הרלק; למעסיק - בזכות החיסכון בעלויות התקורה, כגון תאורה וסיוע אחיה; ולסביבה, הודות לחיסכון בפליטות הפחמן.

"כיום עברו, המשרדים היו חייבים להיות קרובים זה לזה ולטוסיות כמו בנקים וחיאר," אומרת קינן. "היום, ההתפתחויות הטכנו לוגיות מבטלות כמעט לחלוטין את הצורך הזה. אבל הגעה לעבודה היא צורך חברתי, שעליו יהיה קשה לוותר, כפי שהדגיש בכנס יוסי פרשקר, המרכז הראשי של משרד התחבורה". פרשקר הציג לאורחי הכנס צילומי אוויר של מנהטן ושל לוס אנג'לס שבהם נראו ההבדלים העצומים בין שתי הערים הגדולות. לוס אנג'לס מתאפיינת בשטחי חנייה רחבים ובמרחקים עצומים בין בניינים במרכז העיר, ואילו מנהטן בעייה כמעט לגמרי ממגרשי חנייה. לאחר מכן הציג תצלום מרי ממגרשי חנייה. לאחר מכן הציג תצלום אווירי של אחד הבודדים בדמות גן, שבראה רומה מאוד לצילום של לוס אנג'לס. "אחד הבודדים הוא יחד, מרכזי ותוסס", אומרת קינן, "אבל מבחינה עירונית זה שטח מת, זה ניצול לא נכון של שטח, שמוביל להשמר כלכלי ותרבותי". ■

"המהפכה הסביבתית צריכה להתחיל במגזר העסקי"

תצלום: ריקנס

פרופ' יהודה כהנא, ראש מכון איכות לעסקים וסביבה, מאמין כי ישראל אינה יכולה להרשות לעצמה לחכות למקיקה ממשלתית שתרסן את צריכת הנפט ופליטת הפחמן. המהפכה, לטענתו, צריכה להתחיל מהמגזר העסקי וכאנשים פרטיים. "כנס האנרגיות המתחדשות שבו התארחת אל עוד חיוק אצלי את המסקנה הזאת, וגם העלייה במחירי הנפט, המכבידה על כיסם של העובדים ושל המעסיקים כאחד".

בכנס "ישראל 15" שערך מכון ראות, ומו התארח העיתונאי תומס פרידמן, נשאלת השאלה מה מאפיין מדינות שעברו תהליך רציני של התפתחות, מסבר כהנא. "אני הדגשתי שהמאפיין העיקרי של מדינות שהתפתחו אינו משאבים טבעיים וגם לא אינטליגנציה, אלא היכולת של האזרחים לקחת אחריות. זה קשור ללכידות חברתית, ליכולת לציית לרגולציות בסיסיים, ולמשמעת פנימית", הוא אומר.

"ייפאן היא דוגמה טובה לכך. היפאנים החליטו לצמצם באופן משמעותי את צריכת האנרגיה שלהם ותוך כדי כך להדמחית את זיהום האוויר. הם לא המתינו להאמרת מחירי הדלק, והוציאו הנחיה לא לחמם את המשרדים ואת כלי הרכב והרכבות מעל מטפרטורה מסוימת בחורף, ולא לקרר מתחת לטמפרטורה מסוימת בקיץ. במקביל שינו את קוד הלבוש, כך שבקיץ אפשר להגיע לעבודה ללא עניבה וחליפה ובחורף מותר לבוא במעיל וסוודר. היפאנים הם ציינתנים, ולכן בולם אימצו את ההנחיות, ללא צורך בפיקוח וענישה. התוצאה היתה הקטנה משמעותית וסיירות של צריכת האנרגיה".

אבל שיטת פעולה זו אינה מתאימה לכולם. "הישראלים, בניגוד ליפאנים, אינם מתאפיינים באחריות קולקטיבית, ציות וכבוד לרמיס הזולת", אומר כהנא. הפתרון, לדעתו, טמון בחינוך. ■