

לכבוד
מר בצלאל סמוטריץ'
שר התחבורה

הנדון: תחבורה ציבורית בימי הקורונה ואחריה

הרינו לפנות אליך בשם שני הארגונים, אדם טבע ודין ותחבורה היום מחר, כמו גם בשם חלקים גדולים בציבור וארגוני התחבורה כולם, על מנת להציע אמצעים לחיזוק התחבורה הציבורית דווקא בימים אלו, כהלן:

נטען בתקשורת כי עקב הצורך בריחוק חברתי בימי הקורונה קיימים חששות בציבור משימוש בתחבורה ציבורית, אך השאלה אם אכן זה שיקוף נכון של הרוח בציבור והאם אין התעלמות מהחשש ואי הרצון הגדולים יותר של החזרה לפקקים.

לעמדתנו זה הזמן לקדם **"תכנית תחבורה לחילוץ ממשבר הקורונה"** ולשדרג את התחבורה הציבורית ככלי העיקרי לניידות ולא לחזור למצב הרגיל, שלפני הקורונה היה בלתי נסבל וקבע עבור רובנו את אורח החיים.

עם הגדלת ההקלות, כל החוזר לעבודתו או ללימודים ולעיסוקים האחרים, מרגיש ישר את השינוי בין ימי הקורונה לתקופה ה"רגילה". חלק גדול מהציבור בודאי נהנה מאד ל"וותר" על החלק הזה בשגרת היום ולא לבזבז מאות אלפי שעות עבודה ופנאי על הכביש או בחיפוש חניה. בנוסף, המחיר העצום של ההפסדים למשק כולו, זיהום האויר והמחלות בעקבותיו והתלות הנוראה של חלקים גדולים מהציבור ברכב הפרטי גם הם עובדות שניתן כעת לשנות.

בהמשך לאמצעים שנקטת בהם ולמיזמים שהורית על ביצועם ותכנונם כבר מתחילת כהונתך, כדאי לנצל את התקופה הזו, בה ניתן להוכיח עד כמה איכות חיינו יכולה לעלות אם נוותר על הרכב הפרטי. לשם כך דווקא כדאי להשתמש בקורונה למשוך ציבור חדש לשימוש בתחבורה הציבורית וכמובן לענות על הביקוש הקיים, שדווקא חלקים ממנו נעדרים כל אמצעי הגעה אחר גם בחיי היומיום – עובדים חיוניים, ילדים, חיילים, סטודנטים ועוד.

לפיכך, ניתן לשנות את המצב ולהפוך את ההבטים הבעייתיים בתקופה "רגילה" ליתרונות ולמשוך אנשים להשתמש בתחבורה ציבורית, בין היתר באמצעות הצעדים הבאים:

1. **תחבורה ציבורית חינם** – ביטול דמי הנסיעה עד לאחר משבר הקורונה. שתי מטרות עיקריות מושגות כך, הן ביטול הצורך במגע – עם הכרטיס, עם ידיות וכד' והן משיכת ציבור נוסף לתחבורה הציבורית ועידוד השימוש בה מעבר לקהל השבוי הרגיל.
2. **תיגבור תדירות האוטובוסים** – על מנת להציע איכות של שרות באוטובוסים וכמובן לשמור על מרחק בין אנשים, הוגבלה כמות הנוסעים ל 20 בכל אוטובוס. מלבד העובדים החיוניים, שרבים מהם הם

ממשתמשי התח"צ באופן רגיל, הביקוש הולך וגדל עם החזרה ההדרגתית למקומות העבודה ושאר העיסוקים. ניתן ליעל את השימוש כיום באוטובוסים ולהשתמש בכולם, לא רק במחצית מהם. כך ניתן להגביר את התדירות שלהם ולהפכם לאטרקטיביים יותר, יחד עם שמירת הריחוק העכשווי.

3. הקצאת נת"צים – כשם שערים בעולם הפכו כעת נתיבי נסיעה לשבילי אופניים או למרחב עבור הולכי הרגל, כך ניתן לעשות כיום בנוגע לנתיבי תחבורה ציבורית. ניתן להקצות לאוטובוסים לפחות נתיב אחד בכל כביש במסלול נסיעתם ולשקול אפילו הקצאה כפולה ברחובות ראשיים כמו דרך בגין בת"א.

תיגבור התדירות של האוטובוסים יחד עם מהירות נסיעה גבוהה יחסית למהירות הממוצעת עד הקורונה יכולה גם היא למשוך ציבור לשימוש בהם, כאשר הודאות להגעה בזמן ואפילו בפחות זמן מאשר ברכב הפרטי חשובה לעין ערוך ומושגת כך.

4. מחסור בנהגים – ידוע כי קיים מחסור שנאמד בין 3000-5000 נהגים. בתקופה הנוכחית מוצף שוק העבודה במאות אלפי מובטלים, אשר ניתן להניח כי חלק גדול מהם ישמח לעבוד כנהגים. אם משרד התחבורה ייעל את הליך הכשרת הנהגים, ניתן יהיה להפעיל כבר כיום אוטובוסים בתדירות גבוהה בהרבה מהמצב הנוכחי, של 50% בלבד, ולהועיל גם כלכלית-חברתית וגם להגביר את התדירות של התח"צ.

5. שימוש בנהגים ובצי הרכב של ההסעות ושל התיירות – ניתן להפנות אוטובוסים ומיניבוסים לשימוש בתחברה הציבורית מחברות פרטיות של תיירות והסעות. בדומה לכך, ניתן להעסיק נהגים מחברות אלו בשרות הכללי של התח"צ.

6. פיתוח של רשת אופניים והצבת חניות אופניים בכל מוקדי התחבורה הציבורית ובכל מוקדי הפעילות כמו מוסדות ציבור או מרכזי מסחר – בדומה לנעשה בעולם, יש מקום כעת לשים את הולכי הרגל ורוכבי האופניים בראש סדרי העדיפות ולהקל על השימוש באמצעים אלו ע"י השקעה במדרכות רחבות יותר ובהשלמת רשתות האופניים בהם החלה הסלילה ביישובים השונים.

7. החזרת הרכבת לפעילות – החשש מצפיפות בקרונות, כאשר אין גורם מפקח או שיכול לשלוט כמו באוטובוס, גם היא נדרשת לפתרון ביניים בתקופה זו. ניתן להפעיל את הרכבות בתדירות גבוהה ולהשתמש בכח האדם לתעל את תנועת המשתמשים - לפקח על כמות הנכנסים לתחנות, להציב מפקחים שיעברו בקרונות השונים וכן כאלו שינהלו את הירידה והעליה מהקרונות ע"י סגירה קרונות חלקית של הדלתות בעת עצירת הרכבות בתחנות. בנוסף, לא לאפשר מעבר מקרון לקרון.

8. שינוי המיסוי על רכב מהעבודה – בעקבות הדרישה להורדת המיסוי על הוצאות הרכב בתקופה זו יש לשנות את המיסוי בהתאם להיקף הנסועה ולמטרת הנסיעה. כלומר, גביה לפי מספר הקילומטרים ולפי יעד הנסיעה – אם פרטית (שכוללת לפי חוק נסיעה לעבודה) או במסגרת העבודה.

9. הגברת וקידום מהיר של תחבורה ציבורית חשמלית – עקב הידיעה כי יותר אנשים נפגעו מקורונה באזורי מוכי זיהום אויר, זה הזמן לתגבר את המעבר של צי האוטובוסים לתחבורה חשמלית ע"י

הקצאת תקציבים נוספת והוצאת מכרזים בהתאם, כמו גם התאמת החניונים והמסופים לסוג זה של אוטובוסים.

10. **שחרור תקציבי תשתית נוספים** – 280 מיליון ₪ מעוכבים מתקציבים במסגרת החלטה 922 לשיפור מצב החברה הערבית ועדיין מחכים להחלטת ועדת החריגים של החשב הכללי במשרד האוצר. כמו אישור 900 מיליון ₪ למיזמים שניתן לקדם במהירות רבה יותר בימי הקורונה, כמו חישמול הרכבות, יש לאשר תקציב זה מיידית ולאפשר ייעול חיוני נוסף של התחבורה הציבורית.

אנו בטוחים כי הצעדים שנקטת עד כה, הן בימי הקורונה והן אלו שבצעת כבר מתחילת כהונתך, יכולים לבוא לידי ביטוי גדול יותר עם יישום אמצעים מיידיים נוספים, כגון אלו המוצעים לעיל.

אנו בטוחים כי אמצעים אלו, בנוסף לתכניות הגדולים ולמיזמים הנוספים שכבר נמצאים בביצוע או בתכנון, יכולים לחזק ולהפוך אותנו לחברה בריאה יותר.

בברכה,

תמר קינן,

מנכ"לית תחבורה היום מחר

עו"ד עמית ברכה,

מנכ"ל אדם טבע ודין

העתקים:

קרון טרנר
אמיר אסרף
מנכ"לית משרד התחבורה
מנכ"ל הרשות הארצית לתחבורה ציבורית