



תמונת מצב: כשלים בהתפתחות התחבורה הציבורית בפריפריה

הועדה לשוויון חברתי וצדק חלוקתי 12/12/16 12:30

התחבורה הציבורית בפריפריה מתאפיינת בקווים המשרתים את המרחב הכפרי ומבצעים איסוף בין כל יישובי האזור לעיר המחוז או למרכז האזורי, לרוב קווים בתדירות נמוכה, שאינם מספקים קישוריות טובה לקווי המשך למטרופולינים או לתחנות הרכבת הסמוכות (להרחבה – מסמך ממ"מ "שירותי תחבורה ציבוריים ביישובים כפריים ובחינת מצב בחמש מועצות אזוריות", ד"ר יניב רונן, יולי 2014).

בשנתיים האחרונות, בשל הפיתוח המואץ ברכבת ישראל ובשל הפעלת מרכזי התחבורה החדשים בגליל העליון, יישובי המגזר הערבי בגליל ובמשולש, צפון הנגב, עמק חפר והשרון ומרחב העמקים והגליל התחתון, שופר המענה הניתן לסביבה הכפרית ומספר הנסיעות הוכפל ולעיתים שולש.

התחבורה הציבורית לפריפריה ומהפריפריה היא אמצעי ולא המטרה. ישנה הגירה רחבה של הון אנושי, של צעירים מהגליל והנגב, למרכז הארץ, בשל הפערים הגבוהים בין השרות התחבורתי, החינוכי, התרבותי ואפשרויות התעסוקה בשכר גבוה. שוק העבודה המשתנה, משפיע על נייודות למרכזי תעסוקה רחוקים יותר, המאיצים את הגודש בכבישי הארץ, בייחוד לתל-אביב, ירושלים ואזורי ההייטק בתלפיות, מלחה והר חוצבים, הרצליה פיתוח, קריית אריה בפתח תקווה, אזור התעשייה בפאתי מודיעין, פארק התעשייה בצומת רעננה, פארק מ.ת.מ בחיפה, מתחם התעשייה האווירית, הסמוך לשדה התעופה בן-גוריון וקריית המדע ברחובות.

חסמים בשיפור התחבורה הציבורית בפריפריה:

1. **עצירת הרפורמה בתעריפי התחבורה הציבורית.** שלב הרפורמה בתחבורה הבינעירונית לא תוקצב (מחירי נסיעה בודדת גבוהים), לטענת האוצר התקציב הייעודי הופנה למימון הכרטיסים התקופתיים באזור הגליל, קריית גת והעמקים (מאחר שלא היו כלולים בשלב הראשון של הרפורמה) – מותר פוערי תעריפים גבוהים בין מפעילים וגם בשני קווים שונים במפעיל זהה בנסיעה בין שני מקטעים שווים. מחיר הנסיעה מטבריה לעפולה כפול באגד מזה של סופרבוס.
 - אין חפיפה בין הכרטיסים המטרופוליניים התקופתיים ברכבת לבין שאר מפעילי התחבורה הציבורית. (גמיש 30 מול חופשי קלנדרי)
 - הסדר 90 דקות מאפשר החלפת אמצעי תחבורה במחיר אחיד. קיים רק במטרופולין ת"א, ירושלים וחיפה. יש ליישם בכל אשכולות התחבורה בארץ. מונע מעברים בפריפריה, כאשר התדירות נמוכה ומחירי הנסיעה גבוהים.
2. **מימוש חלקי של רשת קווים ישירים מערים מרכזיות בפריפריה למרכז.** תחבורה בדרך שלנו הופיעה בפני ועדת טרכטנברג והציגה את תכנית "אקספרס למרכז", שאומצה על ידי הועדה ומומשה בחלקה על ידי משרד התחבורה, בעפולה, צפת וערים נוספים בדרום הארץ.
3. **קישור לקוי עד חסר למרכזי תעסוקה.** הסתמכות עובדים על רכבי ליסינג, כיוון שהתחבורה הציבורית לאזורי התעשייה, בתדירות נמוכה, מאלצת לעיתים להחליף אוטובוסים ומאספת.
4. **מחסור חמור בנהגים בענף התח"צ (כ-4,000),** המשפיע על היקף התשומות בפועל, בפריפריה ובכל הארץ.
5. **קישוריות מינימלית לתחנות רכבת במרחב, העדפת שילוביות רכב פרטי עם הרכבת בתשתיות ולא אוטובוסים,** ע"ע 'רכבת העמק', אין מספיק חניות תפעוליות לאוטובוסים. קישוריות חסרה בין קרית-ארבע לרכבת בית שמש ובין הר חברון לחלק המערבי של מטרופולין ירושלים, מבשרת ציון לתחנת פאתי מודיעין ועוד.



אנו קוראים לוועדה:

1. לדרוש ממשרד האוצר **לתקצב את תכנית התעריפים הבינעירונית (שתשפיע על מחיר הנסיעה הבודדת) לשנת התקציב 2017.**
2. לקדם מול משרד העבודה והרווחה הכרת נהג כמקצוע וכעבודה מועדפת למשחררי צבא.
3. להסדיר תעריף אחיד בין יעדים בכרטיס אחד ולאפשר מעבר בהסדר 90 דקות בכל אשכולות התחבורה בארץ ובין כל המפעילים.
4. לקרוא לביטול חיוב נסיעה פנימית בערים למי שרכש הסדר נסיעה בינעירונית (נסיעה בודדת).
5. לבקש תוספת תקציב לתוכנית שילובים/קו רציף, על מנת לאפשר רישות המרחב הכפרי וערי המחוז בפריפריה לתחנות הרכבת הסמוכות, בקווים מהירים ללא כניסה ליישובים (איסוף מצמתים).
6. לתקצב רישות קווי מהירים לאזורי ומרכזי תעסוקה, מחוץ לערים ובתוכן. קישור ערי מחוז בקווים ישירים למטרופולינים.

נציגי תחבורה בדרך שלנו:

אביעד מרדכי, מנהל סניף צפון – תושב עפולה
מרינה לבדב, מנהלת מרחב הגליל - תושבת מעלות
עידו עפרוני, מנהל סניף ירושלים – תושב מבשרת ציון
מיכאל אידן, מנהל סניף דרום – תושב באר-שבע
טוני וייסבוך, רכז הר חברון – תושב תלם
שרי שוורץ, רכזת בקעת הירדן – תושבת מעלה אפרים

תחבורה בדרך שלנו, המייצג את נוסעי התחבורה הציבורית בישראל הוא ארגון מתנדבים ארצי, שהוקם במהלך 2011 ונרשם כעמותה, הפועל לקדם תחבורה יעילה ואת חווית המשתמש של הנוסע בתחבורה הציבורית. לארגון אנשי קשר ומתנדבים פעילים המסייעים בהעלאת המודעות הציבורית לשימוש בהסעת המונים, כחלופה לרכב הפרטי המאץ את הגודש בכבישים. הארגון מסייע בהנגשת המידע התחבורתי לציבור, הנחייה והכוונה לגורמים המטפלים בסוגיות ובקידום שיתוף הפעולה בין רשויות הממשל, השלטון המקומי, התושבים ומפעילי התחבורה הציבורית.

בין הישגי הארגון:

- אימוץ "אקספרס למרכז" במסקנות ועדת טרכטנברג וביצוע קווים מהירים מפריפריה למרכז על ידי משרד התחבורה.
- פרויקט סרדין, לצמצום "עומסי נוסעים" – איסוף נתוני בקרה על ידי הציבור הרחב והעברת הנתונים למשרד התחבורה. השפעה על קווים עתירי נוסעים, שזכו לתיקוף בדלת אחורית.
- תכנית התעריפים בתחבורה הציבורית – הכנסת הגליל, קרית-גת, העמקים ואזור לוד, התאמת אזור הר חברון. הזמנת מקומות מראש בקווים עתירי נוסעים בגליל.
- שת"פ מידע, הסברה והצעות ייעול עם סופרבוס, אגד צפון, דן בצפון (מטרונות) ואפיקים.
- החזר הפרש מע"מ אפס לסטודנטים שרכשו כרטיס שנתי והתאמת אזורי כרטיס לרפורמת התעריפים.
- קידום פרויקט "קווי לילה" והארכת שעות פעילות קווים בקיץ.
- העלאת המודעות התקשורתית למעמד של נוסעי התחבורה הציבורית בישראל.