



מיזמי אגרות גודש - סקירה עולמית

יניב מלמוד*

פתרון זה הביא לתנופה רוחבית לשימוש במיזמי אגרות גודש מסוגים שונים. להלן מבחר מייצג מהתקופה האחרונה:

בריטניה

★ הממשל הבריטי, בראשות שר התחבורה, הכריז על כוונתו להטיל אגרת גודש כללית בעוד מספר שנים, בגין נסיעה של כל כלי רכב, אשר תיקבע ע"פ זמן ואיזור הנסיעה. מטרת אגרה זו הינה הפחתת העומס באזורים הגדושים ובשעות הגדושות, כאשר חלק ממיסי התחבורה הקיימים כיום יופחתו ויגרמו לכך שעלויות הנסיעה באזורים הגדושים ובשעות הגדושות יתייקרו לעומת הוזלת עלויות הנסיעה בשעות ובאזורים פחות עמוסים.

★ הוקמה קרן ממשלתית מטעם משרד התחבורה בסך 200 מיליון ליש"ט לשנה, הקוראת לכל הרשויות העירוניות לפנות לסיוע כספי לצורך הקמת פרויקטי אגרות גודש עירוניות אשר ינהלו את הביקוש במקום את היצע הכבישים (כדוגמת לונדון).

★ בתחילת יולי הועלתה אגרת הגודש בלונדון ב-60% (מ-5 ל-8 ליש"ט) על מנת להפחית עוד יותר את הגודש, אשר פחת בכ-30% מאז גביית האגרה, ב-10%-15% נוספים ולהמשיך ולשפר את מערכת התחבורה בעיר בעזרת הגידול הצפוי בהכנסות.

כמו כן, מתוכננת החלפת מערכת האגרה למערכת מתוחכמת יותר, אשר תחייב את הנהגים ע"פ מועד כניסתם לאזור כדי ליצור הסטה אמיתית משעות השיא לשעות השפל.

גרמניה

★ לאחר שנה וחצי של עיכובים ודחיות, מופעלת מתחילת השנה בצורה חלקה, אגרת המשאיות בגרמניה על רשת הכבישים המהירים (12 אלף ק"מ). האגרה משתנה ע"פ גודל הרכב ורמת הפליטה, ונעה בין 0.09-0.14 יורו לק"מ נסיעה, כאשר ההכנסות השנתיות הצפויות עומדות על כ-2.5 מיליארד יורו לשנה.

שבדיה



★ סטוקהולם החלה בהקמת פרויקט אגרת גודש במרכז העיר (בסגנון לונדון אך מבוסס תגי חיוב ואגרה משתנה) אשר יפעל למשך חצי שנה החל מתחילת 2006, לצורך בחינת יישום אגרת הגודש בצורה קבועה. התוכנית, אשר עלותה כ-400 מיליון דולר, כוללת גם שידרוג מערכת האוטובוסים ותשתיות התחבורה בעיר, והיא זוכה לתמיכה רחבת היקף מהממשל במדינה.

תמונת הנתיב המהיר בלוס אנג'לס (SR-91). פרויקט אגרות הגודש הראשון בארה"ב (1996), 4 נתיבים באורך 16 ק"מ, אגרה משתנה לפי שעות העומס, חסך 22 מיליון שעות עבודה - 330 מיליון דולר למשך

מינהלת "נתיבים מהירים" הוקמה לפני מספר חודשים כגוף המטפל במיזמי אגרות גודש, כאשר המיזם הראשון הינו "נתיב מהיר בכניסה לת"א" (ראה מפת מיקום להלן), אשר נמצא במהלך מכרז בינ"ל. קבלת הצעות המתמודדים צפויה בסוף השנה. מאמר זה הינו תקציר של סקר ספרות שבוצע במינהלת.

מיקום "הנתיב המהיר" ואתר ה"חנה וסע" במיזם בתל-אביב



הנתיב המהיר מוגדש בכחול, מסלולי השאטל הייעודיים מודגשים באדום וצהוב

דגם "חנה וסע", סמוך למחלף בשפירים



כללי

בשנים האחרונות הולכת ומחריפה בעיית הגודש בכבישים וכתוצאה מכך חל שינוי מהותי בתפיסה. כיום עוברים מפיתרון שטיפל בצד היצע (כבישים נוספים) לפיתרון שמתפל בצד הביקוש, שהוא המשתנה היחיד שניתן לשלוט בו בצורה ממוקדת, יעילה ומיידית.

* כלכלן בכיר, מינהלת "נתיבים מהירים", נתיבי איילון.



ארה"ב

ארה"ב היא השחקנית הראשית בפיתוח נתיבי אגרה מהירים (HOT lane), אשר הינם נתיבי ת"צ משודרגים או נתיבי אגרה חדשים הכוללים פטור מתשלום לתחבורה ציבורית (להלן: ת"צ) ולכלי רכב רבי תפוסה. להלן מבחר פרויקטים "טריים":

★ מינסוטה – I-394

נתי"צ משודרג לנתיב אגרה, אשר הוקם ומופעל על-ידי המדינה ונפתח במאי השנה. מחיר האגרה נע בין חצי דולר לארבעה דולר, ומשתנה בהתאם לעומס התנועה, כדי להבטיח מהירות נסיעה ממוצעת של 90 קמ"ש. כל הנהגים (למעט כלי רכב רבי תפוסה) מחויבים לרכוש תג אלקטרוני לזיהוי רכבם. במקביל, בוחנת המדינה שדרוג נתיבי ת"צ נוספים.

★ דנבר – I-25

נתי"צ משודרג על-ידי המדינה אשר צפוי להיפתח בדצמבר השנה. בנתיב, שאורכו כ-10 ק"מ, צפויים הנהגים לשלם בין חצי דולר לנסיעה בשעות השפל ועד ל-3.5 דולר בשעות העומס. כל הנהגים (למעט כלי רכב רבי תפוסה) יחויבו לרכוש תג אלקטרוני לזיהוי רכבם.

★ יוסטון – Katy Freeway (I-10)

פרויקט ענק (עלותו מעל שני מיליארד דולר) אשר מרחיב בצורה משמעותית ציר תנועה קיים וכולל בתוכו גם שידרוג נתי"צ בודד (שכיוון הנסיעה בו מתחלף אח"צ) לארבעה נתיבי אגרה (שניים לכל כיוון) באורך 20 ק"מ, אשר יפעלו 24 שעות, 7 ימים בשבוע.

גובה האגרה ישתנה באופן דינמי כדי לשמור על מהירות נסיעה קבועה וגבוהה (גם עבור הנתי"צ וכלי הרכב רבי תפוסה הפטורים מתשלום), כאשר החיוב יתבצע בצורה אלקטרונית בלבד.

הבנייה החלה כבר ב-2003 וצפויה להסתיים במהלך 2008.

★ וירג'יניה – Capital Beltway

מדינת וירג'יניה חתמה חוזה עם שתי חברות פרטיות על הוספת 4 נתיבי אגרה (שניים לכל כיוון) באורך של 22 ק"מ, על אחד הצירים העמוסים ביותר. הנתיבים, אשר צפויים להיפתח כבר ב-2010, יהיו חופשיים מתשלום לת"צ ולכלי רכב רבי תפוסה, יינתנו בזיכיון לחברות הפרטיות עד 2065

בתמורה להקמת והפעלת הנתיבים.

במקביל מבצעת מדינת וירג'יניה בחינות כדאיות להוספת נתיבי אגרה בכבישים נוספים.

★ סיאטל – SR-267

נתי"צ משודרג על-ידי המדינה אשר שידרוגו יחל השנה וחלקו הראשון ייפתח לתנועה כבר בתחילת 2006 (הנתיב בשלמותו צפוי להיפתח ב-2008). נתי"צ זה נבחר כמועמד הראשוני להסבה לנתיב אגרה עקב עומסי התנועה הכבדים בו, כאשר ישנם עוד מס' נתי"צים הממתינים לשדרוג דומה.

★ מחוז אלמדה (קליפורניה) – I-680

נתי"צ משודרג על-ידי המדינה אשר שידרוגו יחל השנה וצפוי להיפתח ב-2009. בנתיב, שאורכו כ-14 ק"מ, צפויה אגרה משתנה באופן דינמי על-פי עומס התנועה. כל הנהגים (למעט כלי רכב רבי תפוסה) יחויבו לרכוש תג אלקטרוני לזיהוי רכבם או ישתמשו בתגים מסוג FASTRAK אשר הינם התגים של נתיבי האגרה הקיימים בסאן דייגו (I-15) ובלוס אנג'לס (SR-91). המחוז מתכנן רשת שלמה של נתיבי אגרה, אשר קצב הקמתה תלוי בהצלחת פרויקט זה.

בנוסף לפרויקטים אלו, קיימים עוד עשרות כבישים ונתיבים ברחבי ארה"ב אשר נמצאים בשלבים שונים של בחינות כדאיות והיתכנות לצורך הסבתם/בנייתם מחדש כנתיבי אגרה.

לסיום

ע"פ המסתמן, לאחר שנוסו כמעט כל הפתרונות האחרים, מיזמי אגרות גודש הינם חלק מהפיתרון התחבורתי לבעיית הגודש בכבישים. פיתרון זה, אשר התברר בחו"ל כאמצעי מוכח, דואג הן לפיתוח התחבורה הציבורית, והן לניצול הקיבולת הנוותרת במלואה תוך שימוש באגרה – מנגנון הקצאה יעיל (מידת הדחיות) במקום שימוש בשיטת התורים ("כל הקודם זוכה"), ממש כמו בשאר המשאבים שבמחסור.

כולנו תקווה שתוך זמן קצר יחסית, יורגשו יתרונות השיטה גם בדרכי הכניסה לתל-אביב. ■

שיתוף הציבור בתחבורה

תמר קינן

★ בהירות התהליך

תהליך השיתוף צריך להיות ברור דיו כך שהאזרחים ידעו מה עליהם לעשות כדי להשפיע. כמו כן, יש לדאוג לתאום בינמשרדי, שילוב תהליכים דומים ומניעת כפל תהליכים.

★ שיוויוניות

המידע צריך להיות נגיש לקבוצות אוכלוסייה שונות ע"י שימוש בשפות שונות ומדימים שונים לפרסום המידע. במיוחד בתחבורה הציבורית יש צורך לשים דגש על נקודה זו.

★ משאבים

יש להקצות משאבים מתאימים לקיום תהליכי מסירת מידע ושיתוף הציבור, כולל משאבים כספיים, אנושיים וטכניים. כמו כן יש לקיים הדרכות והשתלמויות לגורמים המטפלים בנושא.

★ הערכה

יש לפתח כלי בחינה והערכה של תהליך שיתוף הציבור, כדי לאפשר שיפור מתמיד בתוצאות וביעילות התהליך.

ההחלטה על הקמת המועצה הציבורית לקידום התחבורה הציבורית תאפשר קפיצת מדרגה בהקשבה לצרכים של הציבור. אבל איך עושים את זה? מדינות וארגונים שונים ברחבי העולם פועלים שנים רבות בתחום, וכדאי ללמוד מהם איך לעשות זאת נכון. העקרונות המוצעים להלן יתרמו להצלחה:

★ מחויבות לשקיפות תהליך קבלת החלטות ומתן אפשרות להשפיע

על המדינה להתחייב לתת דין וחשבון לגבי השימוש שהיא עושה (או לא עושה) במידע המגיע מהציבור בעת תהליך ההתייעצות. שקיפות זו מביאה להגברת המחויבות לביצוע.

★ מסירת מידע אקטיבית

המידע המובא לקראת תהליך שיתוף הציבור צריך להיות אובייקטיבי, שלם ונגיש. תהליכי השיתוף צריכים להתקיים משלב מוקדם של קבלת החלטות, כדי שהתרומה של הציבור לתהליך תוכל להיות משמעותית.

★ קיום מנגנוני שיתוף ציבור פעיל

יש לפעול לקיומה של אזרחות פעילה אצל קבוצות שונות באוכלוסייה. העצמה של אזרחים תשפר את התהליך ותהפוך אותו למשמעותי יותר בתוצאותיו.

מבוסס על "למה להקשיב לציבור?", ידידי כדור הארץ והמזה"ת