



3.1.2023

לכבוד מירי רגב, שרת התחבורה והבטיחות בדרכים

הנדון: קידום תשתיות תחבורה ציבורית - הדרך היחידה לפתרון המשבר התחבורתי בישראל

כארגוני חברה אזרחית המקדמים נושאים של תחבורה, עירוניות וסביבה, אנו פונים אלייך בבקשה להמשיך ולקדם מדיניות של קידום תחבורה ציבורית ומקיימת.

בשנים האחרונות ישראל נכנסת עמוק יותר ויותר אל תוך המשבר התחבורתי הגדול ביותר שידעה, וזאת משום היותה של המדינה קטנה וצפופה, עם שיעורי גידול אוכלוסיה הגבוהים ביותר בעולם המערבי. תשתיות התחבורה הציבורית במדינה הוזנחו במשך שנים, מרבית ההשקעות הופנו לסלילת כבישים, מחלפים וחניות, בצורה אשר לא מתחשבת באופן ריאלי בגידול האוכלוסייה בישראל, וכך, התחבורה הציבורית המוזנחת מותגה כלא-אטרקטיבית וכמוצר לעניים.

אוכלוסיות שידן אינה משגת, תושבי הפריפריה ואנשים עם מוגבלויות יהיו הראשונים להינזק כתוצאה מפגיעה בתשתיות התחבורה הציבורית, ובפרט בתשתיות הנדרשות לאוטובוסים, זאת בנוסף לאזרחים רבים המבקשים להשתמש בתחבורה הציבורית ולא עושים זאת עקב מצבה הירוד.

מרכיב חשוב בחוסנה החברתי של מדינה הוא ויתור של אוכלוסיה חזקה על הרכב הפרטי ובחירה בתחבורה ציבורית ומקיימת כדרך מועדפת.

לאחרונה חל שינוי תפיסתי כלפי התחבורה הציבורית, שנובע הן ממשבר הדיור ויוקר המחיה, והן משינויי האקלים, אשר לפליטות מתחבורה יש חלק לא מבוטל בהם. נסיבות אלה יצרו "יתור זהב" לקידום התחבורה הציבורית אשר החל עוד בתקופת שלטונה הקודם של מפלגת הליכוד: בקידום פרויקטי הסעות המונים כגון הרכבת התחתית, הרכבות הקלות והכבדות, שבילי אופניים וכן גם בקידומן של תשתיות איכותיות לאוטובוסים - נתיבי העדפה לתחבורה ציבורית, מסופים וחניונים לאוטובוסים ולנהגים, הגדלת הקווים והתדירות של שירותי התחבורה הציבורית, וכמובן קידום ההון האנושי בתחבורה הציבורית, כמענה למחסור באלפי נהגים שנדרשים על מנת להגדיל את השירות.

עם כניסתך המחודשת למשרד התחבורה, הצהרת על בחינה מחדש של תשתיות ופרויקטים שקודמו בשנה האחרונה. אנו, ארגוני חברה אזרחית המייצגים את נוסעי התחבורה הציבורית ואת האינטרס הלאומי בתשתיות תחבורה מקיימת - כמצופה ממדינה מפותחת ומתקדמת - מבקשים להדגיש בפנייך את חשיבותם של תשתיות אלו:

- **נתיבי תחבורה ציבורית הינם המשאב הזמין, המהיר, הזול והאפקטיבי ביותר לקידום תחבורה ציבורית.** הנתיבים הקיימים (בנתיבי איילון, בכביש החוף, בכביש 1 ובצירים בין-עירוניים ועירוניים נוספים) מוכחים כמפחיתים את זמן הנסיעה לנוסעי התחבורה הציבורית, ומובילים קיבולת זהה של אנשים - ואף גבוהה יותר - על אף שלכאורה נראים ריקים. זאת מכיוון שאוטובוס אחד מוביל עשרות נוסעים, בעוד שבכל כלי רכב פרטי ישנם בממוצע כ-1.2 נוסעים (מקדם המילוי הממוצע בישראל). **במילים אחרות, אוטובוס בודד שנוסע בנתיב תחבורה ציבורית, מחליף שיירה של עשרות כלי רכב בנתיב רגיל ומשרת עשרות רבות יותר של נוסעים.**
- נתיב העדפה לתחבורה ציבורית ומתן זכות דרך לאוטובוס שבו 50 נוסעים, על פני רכב שבו הנהג בלבד, יוצרים חלוקה צודקת יותר של הכביש לטובת כלל משתמשי הדרך - מהפריפריה הרחוקה וגם מהמרכז. הנתונים על נתיב ההעדפה בדרך לירושלים, למשל, מראים כי מאז פתיחתו, נחסכה כרבע שעה בממוצע לאלפי נוסעים בכל

יום, בעוד הפקקים לרכב הפרטי כמעט לא השתנו. אפקט חיובי נוסף מנר"ת זה הוא שזמן הנסיעה באוטובוס לבירת ישראל הפך לאמין יותר - פחות הפתעות ויותר ודאות לנוסעי התחבורה הציבורית.

- **נתיבי התחבורה הציבורית מביאים לשינוי התנהגות.** נוסעים רבים מעידים כי החליטו לעבור לנסיעה באוטובוס במקום ברכב הפרטי עקב קיצור זמן הנסיעה לתחבורה הציבורית. קיצור זמני הנסיעה הוא הגורם החשוב ביותר לאנשים בשיקולים האם לבחור בתחבורה הציבורית או ברכב הפרטי. כפי שאמרת בנאומך, בשביל לנצל נכונה תשתית חשובה זו, וכדי לשכנע עוד אנשים לעבור לתחבורה הציבורית, יש לשפר את רמת השירות שלה באמצעות הוספת נסיעות והרחבת השירות לרוב שעות היום, תוך התמקדות בשיפור התדירות, האמינות והאיכות - גורמים אשר מדירים כיום פוטנציאל עצום של משתמשי תחבורה ציבורית. יש לעסוק בכך, במקום עיסוק בביטול תשתיות הכרחיות.
- **רשת רציפה של נתיבי תחבורה ציבורית עירוניים ובין-עירוניים מחברת את תושבי הנגב והגליל למרכזי תעסוקה, מגדילה את אפשרויות ההשכלה והתעסוקה ומהווה עורק כלכלי קריטי של הסעת המונים מהפריפריה למרכז.**
- **הרחבת תשתיות תחבורה ציבורית (נת"צים, מסופים, שבילי אופניים, תעדוף תחבורה ציבורית ברמזורים ועוד) נדרשת בכל המדינה על מנת למנוע המשך הדרדרות למשבר תחבורתי, כפי שחווה מרכז הארץ, לצמצם פערים של שנים בתשתיות הקיימות, וכדי לאפשר סביבות חיים טובות ובעלות הזדמנויות רבות יותר לתושבים החיים בהן ולהגדיל את האטרקטיביות של אזורים אלה.**
- **קידום פרויקט המטרו ללא כל דיחוי** - רק פרויקט בסדר גודל כמו הרכבת התחתית מסוגל לתת מענה לגידול הצפוי באוכלוסיה והצפיפות בעשורים הקרובים. עיכוב נוסף של הפרויקט בשלב זה יפגע בפיתוחם החברתי והכלכלי של מיליוני ישראלים ויצמצם את היכולת שלהם להגעה מהירה לעבודה, לבילוי, ללימודים, לקבל שירותים שונים ולביקור משפחתי. חשוב לציין כי **המטרו צפוי לתת מענה תחבורתי קריטי הן לפריפריה החברתית** - הטבעת החיצונית של גוש דן, ערים כמו רמלה, לוד, בת ים, חולון, פתח תקווה וכו', **וגם לשרת את הפריפריה הגיאוגרפית**, על ידי מתן היכולת לרדת מהרכבת או מהאוטובוס המחבר למרכז הארץ ולהמשיך במהירות ובנוחות לכל יעד.

אנו, נציגי ארגוני החברה האזרחית, מבקשים לקיים איתך פגישה בהקדם ולדון יחד בהזדמנויות לקידום התחבורה הציבורית תחת הנהגתך.

15 דקות – ארגון צרכני תחבורה ציבורית בישראל	אדם טבע ודין
החברה להגנת הטבע	בארכבת
מרחב – התנועה לעירוניות בישראל	מורים למען האקלים
תחבורה בדרך שלנו	מחאת הנוער למען האקלים
מגמה ירוקה	איגוד רופאי בריאות הציבור
ישראל 2050	אזרחים למען הסביבה
תחבורה היום ומחר	שומרי הבית