

לכבוד
שרת התחבורה
גב' מירב מיכאלי

ג.נ.,

הנדון: **ברכות למינויך והעלאת מעורבות המשרד בסוגיות שיכולות להוביל לפריצת דרך בקידום התחבורה הציבורית בישראל**

ברצוננו לברך על מינויך לעמוד באחד ממשרדי הממשלה החשובים ביותר לרווחת הציבור ולקידום החברה הישראלית למימוש היותה שיוונית ומתקדמת. שמענו את דבריך בכנס "אלי הורוביץ" ושמחנו לדעת כי קווי המדיניות שפרסת, יחד עם שיתופי הפעולה המבורכים עם משרדי ממשלה אחרים, מבטיחים כי בכוונתך לקדם בתנופה את השימוש בתחבורה בת קיימה בארץ וכי את קשובה לקולות העולים מן הארגונים בנוגע לחשיבות של קידום תחבורה ציבורית והפחתת השימוש ברכב הפרטי.

אנו קוראים לך להוציא הצהרה כי משרד התחבורה מכיר בהעדפת קידומה של התחבורה הציבורית והבלתי ממונעת כצעד העיקרי לקידום החברה והכלכלה בישראל ולחיזוק האוכלוסיות המוחלשות בפריפריה החברתית והגיאוגרפית. יש צורך כי משרד התחבורה יכלול בעקרונותיו המוצהרים יעדים ברורים של פיצול נסיעות, כלומר יעדים למעבר נסועה מרכב פרטי לתחבורה בת קיימה לפי שנות יעד.

ברצוננו להסב את תשומת ליבך למספר סוגיות שבהם תוכלי להוביל שינוי משמעותי, הן לטווח קרוב והן לרחוק, הן באמצעי מדיניות פנים משרדיים והן באמצעות חקיקה:

1. קידום תחבורה ציבורית ובלתי ממונעת

האמצעי הזמין, הגמיש והזול ביותר לעידוד העברת נוסעים לתחבורה ציבורית הוא מערך משולב של אמצעי התחבורה הציבורית ובראשם האוטובוסים. על מנת להעלות את השימוש בכלל האמצעים, כמו גם את תדמית התחבורה, נדרשים כמה אמצעים התלויים האחד בשני:

- ✓ רשת נתיבים עירונית ובינעירונית משולבת למניעת עיכוב במעברים הקריטיים לעידוד נסועה באוטובוסים.
- ✓ פיתוח מסופים וחניונים, חלקם ניתן לפתח בתת הקרקע במידה וישרתו אוטובוסים חשמליים
- ✓ קישוריות, בדגש קישור לתחנות רכבת – הנושא נמצא על סדר היום שנים לא מעטות, אולם תחנות רבות משורתות ברמה נמוכה, שמאפשרת שימוש ברכבת בעיקר לבעלי הרכב הפרטי (בחדרה לדוגמא). מן הראוי להציב את נושא הנגישות באמצעים שאינם רכב פרטי לכל 68 תחנות הרכבת בסדר עדיפות גבוה.
- ✓ העדפה ברמזורים למעבר האוטובוסים/רכבות קלות.
- ✓ שיפור תנאי העבודה של הנהגים מעבר לשכר, לרבות שעות העבודה, התנאים הפיזיים בחניונים ועוד.
- ✓ חשמול התחבורה הציבורית – מתן עדיפות לחשמול האוטובוסים על פני רכב פרטי. בנוסף, היעדים בתכנית החשמול אינם מספקים והתכנית אינה כוללת סנכרון בין השותפים הנדרשים – המסופים, האוטובוסים והחשמל. נדרשת תכנית כוללת למעבר לחשמול באחריות ובניהול משרד התחבורה, המורכבת מהליכי ההצטיידות, פיתוח מסופים וחניונים וכן אספקת החשמל, הכל בסנכרון של לוחות זמנים.
- ✓ קידום הליכה ברגל ורכיבת אופניים כחלק מהמערך המשולב של כלל אמצעי התחבורה הציבורית.

2. הקמת בסיס נתונים של מערכת התחבורה הציבורית, שיכלול את המידע הקיים היום בידי

משרד התחבורה אודות נסיעות מתוכננות, ביצוע נסיעות בפועל, כולל מהירות נסיעה, מספר נוסעים ועוד. בסיס נתונים זה יהווה מקור לגורמים בתוך המשרד ומחוצה לו (רשויות מקומיות, משרדי ממשלה אחרים, חברה אזרחית ועוד) לתמיכה בקבלת החלטות, בעריכת מחקרים ובגיבוש מסמכי מדיניות. בעזרת בסיס נתונים זה ניתן יהיה להשיג שקיפות, לדוגמא

על ידי הנגשת בסיס הנתונים לציבור (בעזרת הלמ"ס), מדידה של מסלולים מייצגים ממוצא ליעד כולל השוואה לרכב פרטי, והפקת דיווחים תקופתיים של רמת השירות ברמת עיר/שכונה ביחס למדדי שירות מנקודת מבט הנוסע.

3. **פיתוח "תכנון כמשולב תחבורה ציבורית"** – מדובר בסדרת מהלכים בשיתוף מנהל התכנון, בעזרתם ייטמע אופן התכנון המקדם ציפוף מושכל, תתאפשר תנועה שיויונית לכלל המגזרים והגילאים ותפחית את השימוש ברכב פרטי. שילוב הנחיות לנושא זה כבר החל אולם אלו טרם מומשו וכן אינן מחייבות באופן מספק. בנוסף, יש לשדרג את הנחיות משרד התחבורה לבדיקות תנועה בתכניות, כך שיוטמע תכנון לפי אחוזי פיצול נסיעות גבוהים בתחבורה בת קיימה וימומש השינוי הנדרש באופן התכנון. מהלכים אלו אינם תלויי תקציב, כמו גם שדרוג נספחי התנועה, הכשרת ממוני התכנון במשרד התחבורה החברים בועדות המחוזיות לתכנון ובניה ועוד. צעד חיוני נוסף להמשך ההטמעה של תחבורה ציבורית בהליכי תכנון הוא הוצאת הנחיות מעודכנות לצרכי התח"צ בעת התכנון, בין אם זה סימונים מוסכמים של נת"צים ותחנות אוטובוס בתכניות ובין אם הקצאת קרקע מחוייבת לחניונים מסוגים שונים. לשם כך מומלץ על הוצאת הנחיות להקצאת קרקע עבור תח"צ בדומה לכל שרות ציבורי אחר.

4. **כבישים ומניעת עידוד הרכב הפרטי** – על אף שבשנים האחרונות יוצאות הצהרות מעל כל במה כי אנו עוברים לקידום של התחבורה הציבורית כפתרון המרכזי לבעיות התחבורה בישראל, לאחרונה מקודמים ביתר שאת כבישים חדשים וכן הרחבות מסיביות של כבישים קיימים עבור הרכב הפרטי. דוגמאות לכבישים חדשים הם כביש 9 בין הכבישים 4 ל-2, כביש 39 המזרחי, כביש 551. כדוגמא להרחבות מסיביות של דרכים נציין את כביש 4, כביש מרכזי במרכז הארץ, שהרחבתו כוללת נתיבים רבים ותשתיות לרכב הפרטי במקום לתחבורה ציבורית. בהינתן שהיקף התנועות הוא "משחק סכום אפס", הקמת תשתיות לרכב הפרטי מעודדות את השימוש בו על פני מעבר לתחבורה ציבורית. לצד זאת, לתשתיות דרכים נזקים סביבתיים משמעותיים ובהם נזקים קשים לשטחים הפתוחים, רציפותם ולמערכות האקולוגיות שבהם, תוספת זיהום אוויר ועוד.

5. **סקר הרגלי נסיעה ארצי** – על מנת להבין לעומק את צרכי המשתמשים בתחבורה בת קיימה ולפתחם בהתאם, נדרש סקר הרגלי נסיעה ארצי הן בתחילת המהלכים והן סקרים תקופתיים קבועים. כך ניתן יהיה לפתח ולקבוע סדר עדיפות לאמצעים השונים. הסקר יכול לשפוך אור על מידע החסר לתכנון ולפיתוח, בדגש על הבנת הכשלים הקיימים בכל הנוגע לצדק מגדרי בתחבורה וקידום מענה מתאים.

אנו מקווים כי תאמצי המלצות אלו ובעזרת שיתופי הפעולה המבורכים, בדגש מנהל התכנון ותקציבים מתאימים, תקודם תחבורה בת קיימה באופן משמעותי כבר בתקופה הקרובה.

נודה לקביעת פגישה בהקדם האפשרי,

בברכה,

תמר קינן, מנהלת 'תחבורה היום ומחר'
עו"ד עמית ברכה, מנכ"ל אדם טבע ודין
ניר פפאי, סמנכ"ל שמירת טבע, החברה להגנת הטבע