

24.78x7.52	1/3	עמוד 1	מנעריב השבוע - עסקים	18/01/2019	66853031-2
מוסד שמואל נאמן - למחקר מדיניות לאומית בטכניו - 85300					



25.86x34.47	1/2	6 עמוד	עסקים - השבוע	18/01/2019	66852443-8
מוסד שמואל נאמן - למחקר מדיניות לאומית בטכניו - 85300					



פקקים בקנה

אלירן מלכי

בנובמבר האחרון הגיש מרכז המחקר והמידע של הכנסת לוועדת המדע והטכנולוגיה בראשות ח"כ אורי מקלב דוח בשם "תיאור וניתוח השינוי בצפיפות בכבישים בשנים האחרונות", לקראת דיוני הוועדה על הצפיפות בכבישים. מהדוח עולה, ולא בפעם הראשונה, כי רמת הצפיפות בישראל היא הגבוהה ביותר מבין מדינות ה-OECD - כ-2,800 כלי רכב לק"מ כביש, פי שלושה מהמוצע במדינות אלה. על פי נתוני הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, בעוד הגידול בשטח הכבישים בשנים 2004-2017 היה שווה לגידול באוכלוסייה בשנים אלו (כ-28%), הנסועה (הקילומטרז' המצטבר) ומספר כלי הרכב גדלו בשיעור גבוה בהרבה - 49.5% ו-65.5% בהתאמה, וכתוצאה מכך חלה ירידה חדה בשיעור 22.5% בשטח הכביש הממוצע לרכב. בדיון בוועדה

העריכו החוקרים כי עד 2030 תתווסף שעה לזמן הנסיעה היומי הממוצע של כל נהג אל מקום העבודה וממנו. הנתון הקריטי - היחס בין שטח כביש למספר כלי הרכב, מצריך השקעה בשני מישורים עיקריים: הגדלת שטח הכבישים ושיפור "מקדם המילוי", כלומר מספר הנוסעים הממוצע בכל כלי רכב. אשר למישור השני, בשנים האחרונות מונחים לפתחו של משרד התחבורה כמה וכמה הצעות שעיקרן שיפור דרמטי בתחבורה הציבורית ועידוד נסיעות משותפות.

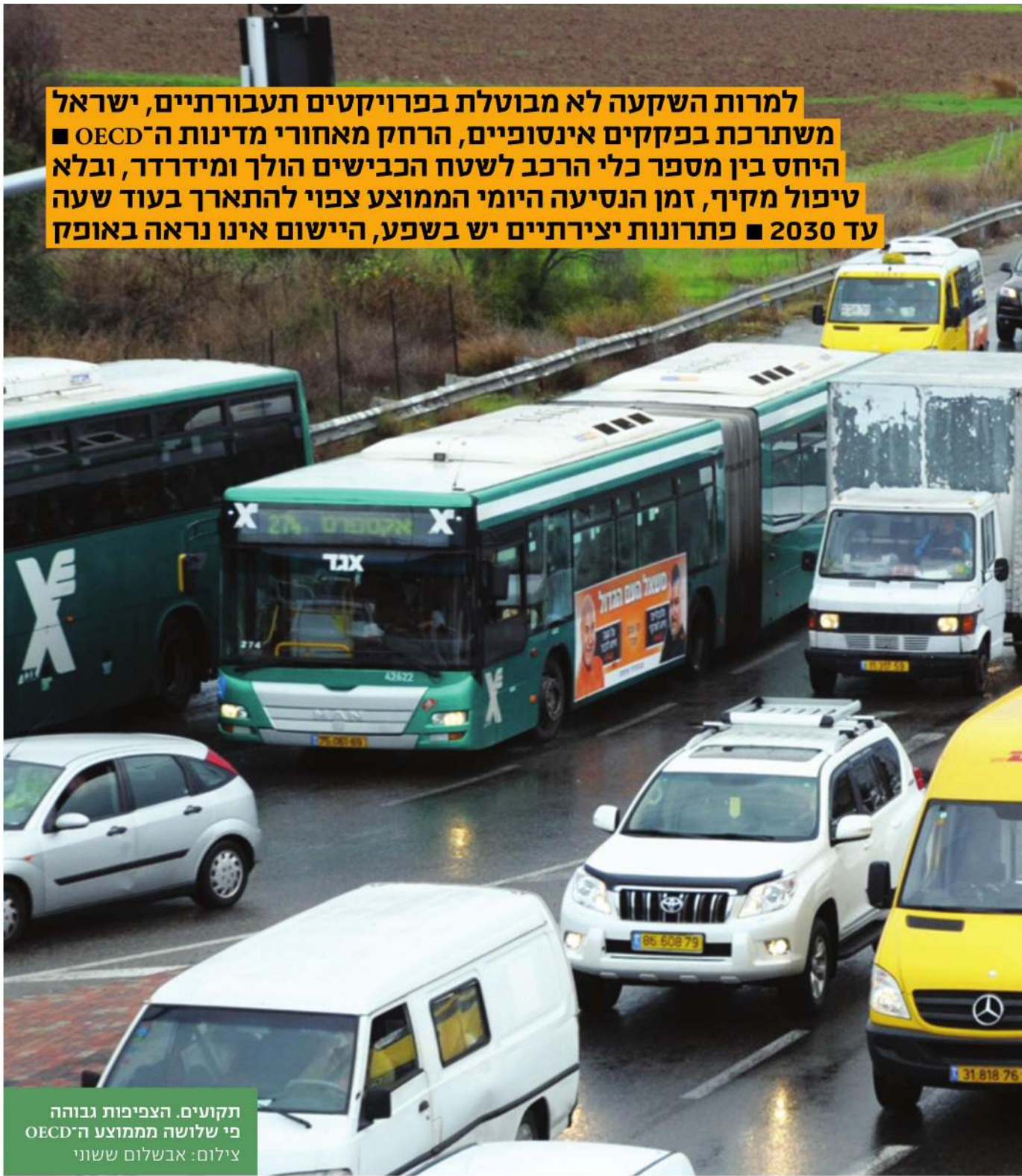
התחבורה הציבורית

בסקר של הטכניון שנערך בקרב כ-5,000 תושבי השרון, נבחנו הרגלי הנסיעה של תושבי האזור. ממצאי הסקר עולה חוסר שביעות רצון משירותי התחבורה הציבורית, הן בקווי האוטובוס והן ברכבת ישראל. הנשאלים העניקו ציון ממוצע של 3.2 מתוך 5 בקטגוריות כמו תדירות האוטובוסים, שעות הפעילות, משך הנסיעה וצפיפות. ציונים גבוהים יותר ניתנו רק בקטגוריות "קרכת התחנה

ליעד" ו"קרכת התחנה למוצא". אולם שביעות הרצון מהשימוש ברכבת נמוכה עוד יותר: ככל הקטגוריות התקבלו ציונים בטווח 1.5-3.5. 27% ממשתתפי בסקר העידו כי הם משתמשים בתחבורה ציבורית בלבד בנסיעה למקום העבודה, כחצי מהמשיבים נוסעים ברכב פרטי בלבד, ו-22% נוסעים ברכב פרטי ובתחבורה ציבורית לסירוגין. יותר ממצאת מכ-900 הנסקרים תושבי טייבה וקלנסווה ציינו שתחנות האוטובוס ביישוביהם נמצאות במרחק יותר מעשר דקות הליכה. רבים מהם עובדים בערי השרון, בעיקר בכפר סבא, ובהיעדר תחבורה ציבורית יעילה הם נאלצים להגיע לעבודתם ברכב פרטי. מתשובותיהם של נוסעי הרכבת עולה כי אין התאמה בין לוחות הזמנים של הרכבת לזמני הגעת ויציאת האוטובוסים מהתחנות וכי הוספת שבילי אופניים אל תחנות הרכבת תעודד נוסעי רכב פרטי להשאירו בבית. שני שלישים מהמשיבים ענו כי חסרים להם קווים ישירים ומהירים לאזורי התעסוקה, וכ-80% השיבו כי תדירות התחבורה הציבורית נמוכה מדי.

לאחרונה התקיימו הבחירות לראשויות המקומיות, וראש עיריית כפר סבא רפי סער, שמספר שסוגיית התחבורה הייתה אחד הנושאים הבודעים בה, הצהיר כי יקים פורום תחבורה של ראשי העיריות בשרון. סער התחייב כי בכוונתו לקדם את פרויקט "מהיר לעיר" של משרד התחבורה לשיפור התעבורה בערים. בין היתר, הוא התחייב שהעירייה תפעיל שאטל אל תחנת הרכבת בעיר ותכשיר מסלולי אופניים מהתחנה אל אתרים מרכזיים. "הציבור דורש תחבורה ציבורית טובה ומהירה", אומר בתגובה לממצאי הסקר גיל יעקב, מנכ"ל עמותת "15 דקות", הפועלת להגברת היעילות והשימוש בתחבורה הציבורית. "על משרד התחבורה ועל הרשויות המקומיות לפעול ליצירת קווים מהירים לאזורי תעסוקה והוספת שירות חסר בערים. אנחנו קוראים גם למשרד האוצר להקצות את המשאבים הנדרשים לכך". "תוצאות הסקר מוכיחות שוב את הצורך בתשומת לב יתרה לפתרונות הגעה לרכבת באמצעות שירות תדיר של

24.68x32.62	2/2	7 עמוד	עסקים - השבוע	18/01/2019	66852453-9
מוסד שמואל נאמן - למחקר מדיניות לאומית בטכניון - 85300					



למרות השקעה לא מבוטלת בפרויקטים תעבורתיים, ישראל משתרכת בפקקים אינסופיים, הרחק מאחורי מדינות ה-OECD היחס בין מספר כלי הרכב לשטח הכבישים הולך ומידרדר, ובלא טיפול מקיף, זמן הנסיעה היומי הממוצע צפוי להתארך בעוד שעה עד 2030 ■ כתרונות יצירתיים יש בשפע, היישום אינו נראה באופן

תקועים. הצפיפות גבוהה פי שלושה ממוצע ה-OECD צילום: אבשלום ששוני

בשנת 2016 לחברה ממשלתית כבעלות מלאה של המדינה. כיום החברה עובדת על כמה פרויקטים במטרה להפחית את העומסים. אחד מהם הוא פרויקט "מהיר לעיר" לשיפור מערך התחבורה הציבורית במטרופולין תל אביב, בהשתתפות 17 רשויות מקומיות. במסגרת הפרויקט מתוכננת פרישה של רשת נתיבי תחבורה ציבורית רציפה, יעילה, נוחה ובעלת צירים מועדפים לתחבורה ציבורית ולאופניים.

פרויקט נוסף של המשרד באמצעות נתיבי איילון הוא הנתיבים המהירים. במסגרת הפרויקט יורחבו חניוני ה"חנה וסע" בנקודות הכניסה לנתיבים המהירים. במשרד התחבורה מקווים שמדי יום יישארו 24,000 כלי רכב מחוץ למטרופולין תל אביב, ועשרות אלפי אנשים יוכלו להיכנס לאזורי התעסוקה בשאטלים מהירים בתדירות גבוהה (כחמש דקות בשעות השיא) וללא תשלום. הנתיבים המהירים ישמשו גם רכבים רבי תפוסה (שלושה נוסעים ומעלה). הפרויקט המלא כולל הקמת כ-110 ק"מ של נתיבים מהירים, כמעט פי עשרה מהקיים היום בישראל, והם יתווספו לנתיבי הנסיעה ולא יילקחו מתוך נתיבים קיימים.

פרויקט נוסף הוא "נעים לירוק", המציע תמריצים כלכליים לנהגים שיוותרו על נסיעה ברכב הפרטי בשעות העומס. לאחר פיילוט מוצלח בהשתתפות כאלף נהגים, החליט המשרד להרחיב אותו לכ-100,000 מתנדבים למשך שבע שנים. המתנדבים יגויסו מכל הארץ, אולם כמחצית מהם יהיו תושבי גוש דן.

המשתתפים שיגויסו לניסוי יקבלו תקציב וירטואלי שנתי בגובה 4,500 שקל, והוא ישתנה בהתאם להיקף, מיקום וזמן הנסיעה. כך למשל, משתתף שייבחר לנסוע בתחבורה ציבורית או בנסיעות משותפות, יתוגמל באמצעות הגדלת תקציבו (עד 5,500 שקל), ואילו נהג שייבחר לנסוע ברכבו הפרטי בשעות העומס ובאזורי ביקוש גבוהים, תקציבו יקטן באורח דרסטי.

נוסף על התמריצים הכספיים לנהגים המשתתפים בפרויקט, מתוכנן להיעזר במעסיקים לשם עידוד נסיעות משותפות ועבודה מהבית.

בצד הגור - ההטבות שנועדו לעודד נסיעה חכמה, במקומות שונים בעולם, וישראל בתוכם, מנופפים זה שנים רבות במקל - אגרות גודש ומסים שונים שיוטלו על הנהגים באזורי הביקוש בשעות העומס (ולא בנסיעות משותפות).

במסגרת זו נבחנה גם שיטת המיסוי הישיר והעקיף על הרכב. בספטמבר 2018 פרסם מוסד שמואל נאמן למחקר מדיניות לאומית מתווה לשינוי בדפוסי הנסיעה שגיבש פרופ' מנואל טרכטנברג. במרכז המתווה עומדת רפורמה מקיפה במיסוי על הרכב: ביטול הדרגתי של המסים המוטלים כיום (בלו על הדלק, מסי קנייה וכדומה), ובמקומם הנהגת תשלום לפי מרחק, המשתנה בהתאם למקום, לשעה ולמספר הנוסעים ברכב.

עם הקדמת הבחירות ושעתם היפה של הגנרלים, בעיות התנועה נכנסות לשנת חורף ארוכה ועמוקה לצד שלל סוגיות אקוטיות נוספות. באביב הן ישובו חזרה.

אסחאק מהטכניון, "העלות להרכבת הפער בתשתיות לעומת העולם המערבי היא בין 200 ל-250 מיליארד שקל, אבל לאורך זמן זה ישתלם כלכלית. לצד זאת יש לעודד את שיתוף הנסיעות ולהעלות את התפוסה ברכבים הנוסעים, וכן לעודד רוכבי אופניים והליכה ברגל בכל הארץ".

המקל והגזר של הנסיעות השיתופיות

המפתחות להתרת הפלונטר בתוך הערים והמטרופולינים נמצאים במידה רבה בידי חברת נתיבי איילון, שהפכה

אופניים" יותם אביזוהר. במחקר נוסף שנערך בטכניון נמצא כי רק 25% מהאזרחים בישראל משתמשים בתחבורה ציבורית, לעומת 60% בממוצע מדינות ה-OECD ו-80% בניו יורק. במחקר נמצא גם כי מהירות ממוצעת של אוטובוס בגוש דן היא כ-16 קמ"ש, לעומת מהירות ממוצעת של 25 קמ"ש במטרופולינים ב-OECD. גם בנתיבי תחבורה ציבורית אנו מפגרים הרחק מאחור ונמצאים בחברה מחמיאה פחות - ערים כקהיר, מומבאי ומקסיקו סיטי. "אנחנו חייבים מערכת רכבות ענפה ומגוון רחב של אמצעי תחבורה ציבורית", אומר ד"ר רוברט

תחבורה ציבורית, שבילי אופניים בטוחים וחניוני קארפול", אומרת תמר קינן, מנכ"לית ארגון "תחבורה היום ומחר" המעודד פיתוח ושימוש מערכות תחבורה אלטרנטיביות. "שיתוף פעולה בין הערים מול רכבת ישראל ופרויקט שילובים מקבל רוח גבית מהסקר החשוב".

"תשתית טובה יותר לאופניים והצטרפות של ערי השרון למיזמי האופניים השיתופיים תאפשר לרבים להשאיר את הרכב בבית, תצמצם את הגודש ואת מצוקת החניה ותשפר את איכות החיים והבטיחות בדרכים של כלל התושבים", מסכם מנכ"ל "ישראל בשביל

המפתחות להתרת הפלונטר בתוך הערים והמטרופולינים נמצאים במידה רבה בידי חברת נתיבי איילון, שהפכה בשנת 2016 לחברה ממשלתית בבעלות מלאה של המדינה. אחת היוזמות של החברה להפחתת העומסים במטרופולין תל אביב הוא פרויקט "מהיר לעיר". במסגרת הפרויקט מתוכננת פרישה של רשת תחבורה ציבורית רציפה ויעילה והקצאת צירים מועדפים לתחבורה ציבורית ולאופניים