

לצאת מהקווים ביישובים הקטנים

כ-600 מיליון שקלים בשנה מוציאה המדינה על תחבורה ציבורית ליישובים קטנים, אך האוטובוסים ארוכי-המסלולים נותרים ריקים. מה שהחל כהשקעה ציונית נדרשת הפך נטל מיותר. עידן הטלפון החכם מאפשר שינוי שכולם ירוויחו ממנו

השילוב בין גידול מתמיד במספר המכוניות ואיטיות בנייתם של כבישים חדשים הוביל בשנים האחרונות לעלייה מדאיגה במספרם ומשכמם של הפקקים בערים הגדולות. ההבנה כי רק תחבורה ציבורית תוכל לסייע בפתרון המצוקה נמצאת בלב הדיון הציבורי בנושא. אולם הדיון מתמקד בריכוזי האוכלוסייה הגדולים, ואילו נושא התחבורה הציבורית ליישובים הקטנים ברחבי הארץ סובל מחוסר התעניינות גורף.

לכל יישוב ברחבי הארץ מגיע אוטובוס שלוש פעמים ביום לפחות. אך תושבי היישובים הקטנים אינם מעלים בדעתם להתנייד בתחבורה ציבורית. התדירות אינה מספיקה, וגם אם האוטובוס מגיע בשעה הרצויה, מסלולו הפתלתול העובר דרך יישובים רבים בדרך ולא כל כך בדרך, הופך את הנסיעה בו לבלתי רלוונטית.

לפני כשנה התחלתי לחקור את הנושא לעומק והגשתי בקשה לקבלת הנתונים המלאים ממשרד התחבורה. התשובות היו מפתיעות. מהנתונים עלה, בין השאר, כי בישראל יש 130 קווים שממוצע הנוסעים בהם בכל נסיעה נמוך מאחד. נסיעות אלו מסובסדות על ידי המדינה, המשקיעה בהן הון עתק. בכתבה עיתונאית בנושא מסר משרד התחבורה בתגובה כי הוא "מחויב לספק שירותי תחבורה ציבורית ראויים לכל יישוב בארץ, גם כאשר מדובר ביישובי פריפריה רחוקים עם מעט תושבים. עם זאת, המשרד מסיט קווים שבהם הביקוש נמוך, לטובת קווים מבוקשים יותר"¹.

כל חיי גרתי בפריפריה, בצפונה ובדרומה של הארץ. אני מבין המעטים שנהגו להסתייע בתחבורה הציבורית על אף חוסר הנוחות. גם היום התחבורה הציבורית היא אמצעי הנסיעה העיקרי שלי. דווקא ממקומי זה אבקש לנסח במאמר הצעת ייעול

יהודה פואה הוא יו"ר 'בצלמו', ארגון זכויות אדם יהודי.

אשר עשויה לחסוך למדינה יותר מחצי מיליארד שקלים בשנה – ובמקביל לייצל את התניידותם של תושבי הפריפריה ולסייע בצמצום הפקקים.

שיטת הקווים הריקים

התפיסה הרווחת בישראל, המתבטאת גם בתגובת משרד התחבורה, גורסת כי המדינה אחראית לאספקת תחבורה ציבורית לכל יישוב ויישוב בארץ, קטן ונידח ככל שיהיה. על פי השקפה זו, כשם שתשתית המים מורכבת מצינורות המגיעים לכל יישוב ללא קשר לכמות המים הזורמת בהם, כך גם התחבורה הציבורית היא תשתית חיונית ובסיסית החייבת להגיע לכל מקום. בשל כך, הקשר בין הצריכה בפועל לשירות הניתן ושאלת ה"עלות מול תועלת" אינם רלוונטיים. המדינה צריכה לדאוג לנוסע בודד כשם שהיא דואגת למאה נוסעים.

משרד התחבורה אימץ גישה זו בצורה מוחלטת עד כדי כך שהוא אינו מבצע כלל בדיקה של עלות מול תועלת לגבי כל קו בנפרד, ועל כן אינו מודע לעלותו של כל קו ולרווחיותו או הפסדיותו. תוכניות הייעול והשיפור שהמשרד מתהדר בהן נוגעות לתחבורה הציבורית המיועדות למרכזי הערים בלבד. אין שום תוכנית של המשרד שמתייחסת לייעול התחבורה הציבורית ביישובים הקטנים. באזורים אלה זו נתפסת כ"שירות בסיסי לאזרח" ולא כמערכת משוכללת ל"הסעת המונים".

הולדתה של תפיסה זו בימי קום המדינה. ביסוסם של יישובי הפריפריה היה אז מטרה אסטרטגית מהמעלה הראשונה, ואילו מכונית פרטית הייתה פריבילגיה השמורה למעטים בלבד. המדינה, שנוהלה כמשק מתוכנן וריכוזי, עודדה את כלל חברות התחבורה הציבורית להתאגד ולהתאחד תחת אגד ודן, וחייבה חברות אלו להגיע לכל יישובי הפריפריה בגליל ובנגב במטרה לחזק אותם. כיוון שנסיעות אלו היו בלתי רווחיות, התחייבה המדינה להעברת סכסוד הולם. כן הגבילה המדינה את האפשרות להקמת קווי תחבורה ציבורית לבעלי רישיון מתאים בלבד.

עם השנים, אגד ודן שהפכו מונופול בתחומם צברו הפסדים והכריזו על שביתות חדשות לבקרים בדרישה שהמדינה תשלם את חובותיהם. המדינה נכנעה שוב ושוב לדרישות, והתחבורה הציבורית בישראל הפכה מסואבת ובעייתית יותר ויותר.

בסוף שנות התשעים, ממשלת הליכוד בראשות נתניהו הכריזה על שינוי השיטה. בתמורה לכיסוי החובות הוחלט על הכנסת שחקנים חדשים לשוק – חברות תחבורה חדשות, אשר תתחרנה על הפעלת קווי התחבורה במכרזים שהמדינה תפרסם. באופן זה החברות מתחרות ביניהן על הפעלת הקווים על פי תנאי המכרז במחיר הנמוך ביותר, ופועלות לשיפור השירות שהן מחויבות לו כיוון שכל חריגה עלולה להוביל לקנס המצוין בתנאי המכרז. במקביל החברות מתייעלות כל הזמן מתוך שיקולי רווחיות כיוון שהן חברות פרטיות.



מאז ועד היום המדינה מתכננת את מסלולי הקווים הנדרשים בכל אזור ("אשכול" בלשון המשרד) ומוציאה אותם למכרז. הפיילוט הראשוני החל לפעול בפברואר 1997 במודיעין. לאחר מכן יצאו מכרזים בחדרה, בנתניה, באלעד, בצפת ובערים נוספות. בכל אזור עברה האחראיות לתפעול הקו לחברה קטנה אחרת – דוגמת נתיב אקספרס, סופרבוס וכדומה. בשנים הקרובות השיטה אמורה להגיע גם לתל-אביב ולירושלים במטרה להחליף את אגד ואת דן בחברות תחרותיות יותר. החברות הזוכות מפעילות את הקו למשך שש שנים (עם אפשרות להארכה של שש שנים נוספות), ומקבלות תשלום בעבור השירות. המדד העיקרי לתשלום זה הוא מספר הקילומטרים שהאוטובוסים נוסעים. מספר הנוסעים, חשוב לציין, איננו אחד המרכיבים בחישוב התשלום.² למעשה מתקיימת הפרדה מלאה בין הנוסעים ודמי הנסיעה שהם משלמים, לבין המימון של הקו: התשלום של המדינה ניתן בעבור ביצוע השירות הקבוע, ואילו את דמי הנסיעה שמשלמים הנוסעים מקבל משרד התחבורה.

התחרות אכן חוללה שינוי חיובי מאוד. עלויות התפעול קטנו במידה ניכרת, והשירות השתפר. ועם זה, היא גם יצרה כמה עיוותים. כמו כל תכנון מרכזי, גם התכנון המרכזי של משרד התחבורה למסלולי הקווים אינו מתאים תמיד לצורכי התושבים בשטח. כתוצאה מכך קיים קושי בהתאמת הקווים לצרכים המשתנים לאורך הזמן.

לכאורה ניתן לשנות את מפת ההפעלה גם לאחר הזכייה במכרז, אך בפועל שינויים אלה מוגבלים ולשום צד מן הצדדים אין תמריץ לקדם אותם. ראשית, אין במשרד התחבורה כל גורם מוסמך האחראי לתחקור תלונות הנוסעים בנושא ולטיפול בביטול או תיקון של הקווים הנוסעים במסלולים בלתי יעילים. ממילא, אפילו אם חברת האוטובוסים עצמה מזהה שקו מסוים ריק מנוסעים ואינו יעיל, או לחלופין עמוס מדי, ומחליטה להגדיל ראש ולהתלונן בנושא, תלונתה תיוותר ללא מענה. גם כאשר רשות מקומית או עירייה פונות בצורה רשמית ומבקשות תוספת לקו עמוס הדבר עשוי לארוך שנה או לא לקרות בכלל.³

הבעיה העמוקה יותר היא כמובן שלחברות המפעילות אין כל אינטרס ממשי לשפר את המצב, בעיקר כאשר מדובר בקווים ריקים. לפי השיטה הנוכחית, כאמור, הזכיין מקבל תגמול לפי כמות הקילומטרים שנסע בפועל, ולמספר הנוסעים בקו אין כל השפעה על רמת ההכנסה שלו (למעט במקרים מסוימים ובצורה שולית).⁴ שיטת תמחור זאת יוצרת למעשה מצב שבו נוח לחברות התחבורה להפעיל כמה שיותר קווים בכבישים שאין בהם פקקים ובשעות שאין בהן פקקים. כך הנהג ייסע זמן קצר יותר ויקבל תשלום גבוה יותר תמורת אותו מספר קילומטרים. אומנם הזכיין אינו זה שקובע את מסלולי הקווים – אבל כאשר אין לו כל תמריץ להסיע נוסעים רבים הוא לא ימהר לנסות לשנות את המצב.

המציאות עולה על כל תכנון

כיצד מתבטאים הדברים בשטח? לא תמיד קל לבחון בפועל תיאוריות כלכליות על תמריצים חיוביים ושלייליים, אך במקרה הנוכחי ניתן לראות בצורה מובהקת כיצד התמריץ השלילי לשינוי מסלולי הקווים הוביל לתוצאות בזבזניות, בלתי יעילות ומיותרות לחלוטין.

ממשרד התחבורה נמסרה לי, בעקבות בקשתי על פי חוק חופש המידע, טבלה ובה עשרות אלפי נתונים הנוגעים להפעלת קווי התחבורה הציבורית בארץ. ממחקר ופילוח נתונים שביצעתי על בסיס טבלה זו עולה כי בשנת 2017 הופעלו ברחבי הארץ כ-3,000 קווי תחבורה ציבורית, ומתוכם –

130 קווים נסעו עם פחות מנוסע אחד בממוצע (!).

430 קווים נסעו עם יותר מנוסע אחד ופחות מ-5 נוסעים בממוצע (!).

470 קווים נסעו עם יותר מ-5 נוסעים ופחות מעשרה נוסעים בממוצע.

910 קווים נסעו עם יותר מעשרה נוסעים אך פחות מ-20 נוסעים בממוצע.

1,000 קווים נסעו עם יותר מ-20 נוסעים ופחות מ-45 נוסעים בממוצע.

200 קווים נסעו עם יותר מ-45 נוסעים בממוצע.

הנתונים הפתיעו אותי מאוד. אומנם חזיתי במו עיני באוטובוסים ריקים רבים, וגם קרה לי לא פעם שכאשר עליתי על אחד מהאוטובוסים הללו הנהג הבהיר לי ש"חבל לי על הזמן" שכן הוא עושה סיבובים כל כך ארוכים ש"כל מי שעולה על האוטובוס שלו משתגע". אבל הגילוי שיש בישראל 560 קווים הנוסעים נסיעות יומיות קבועות עם פחות מ-5 נוסעים בממוצע היה מעל ומעבר לדמיון. עלות ההפעלה של כל הקווים שיש בהם פחות מ-5 נוסעים בממוצע היא כ-600 מיליון שקל בשנה.⁵

"נוסע" מחושב בנתונים אלה לא כמי שנסע בקו מקצה לקצה, אלא ככל מי שנסע בו קטע כלשהו. לא נדיר למצוא קו העובר, לצורך הדוגמה, בחמישה יישובים קטנים עד שהוא מגיע לעיר הקרובה ובארבעת היישובים הראשונים איש אינו עולה עליו, כי הוא מסורבל וארוך. אם ביישוב האחרון עולים עליו ארבעה נוסעים בממוצע, עדיין נחשב הקו לצורך החישוב ככזה שנסעו בו ארבעה נוסעים בממוצע אף כי רוב הזמן האוטובוס נוסע ריק. זו גם הסיבה לכך שישנם קווים שמספר הנוסעים הממוצע בהם גבוה ממספר המקומות: אלה הם קווים ארוכים העוברים בכמה יישובים, ונוסעים עולים ויורדים בו.

התפיסה הבסיסית של משרד התחבורה היא, כאמור, "לתת שירות לכל יישוב בארץ". תפיסה זאת מובילה לכך שעל אף שהמשרד משלם בעבור כמות בלתי נתפסת של נסיעות מיותרות לא נעשה דבר כדי לבטל קווים אלו. כל תכנון הקווים, המסלולים

והזמנים מצוי בסמכות משרד התחבורה, המוודא מבחינתו שלכל מקום ואתר יגיע אוטובוס שלוש פעמים ביום. המשרד אינו בודק מי צורך את השירות, כמה אנשים עולים בכל תחנה, או מהו הנזק הנגרם לביקוש כאשר קו אוטובוס המקשר בין שתי ערים יוצא מהמסלול לסיבוב בן חמש דקות ביישוב קטן.

בעידן הדיגיטלי הנתונים של השימוש בכל קו, בכל תחנה ובכל שעה יכולים להיות גלויים וזמינים בקלות, אך משרד התחבורה אינו מפרסם נתונים אלו וגם אינו עוקב אחריהם.⁶ הדבר תואם לחלוטין את הדימוי שהזכרנו, התחבורה הציבורית כתשתית צינורות מים שהמדינה חייבת לספק לכל מקום בלי קשר לכמות המים שתזרום בהם.

רבים מהנוסעים בתחבורה הציבורית יעידו כי "רוח המפקד" בהחלט מחלחלת לשטח. בסקר שנערך בעבור עמותת אור ירוק כדי לברר מדוע אנשים אינם משתמשים בתחבורה ציבורית, רוב מוחלט של הציבור ענה כי הסיבות קשורות לבעיות נוחות וזמינות.⁷ למרבה הצער, גם מי שאמון על בחינת הבעיות והתקלות באופן רוחבי מחזיק באותן תפיסות מיושנות. דו"ח מבקר המדינה שפורסם לקראת הבחירות האחרונות בנושא "משבר התחבורה הציבורית" שם את הדגש דווקא על יישובים קטנים בודדים שאין מגיעה אליהם תחבורה ציבורית, במקום לבחון ברצינות את יעילות התחבורה הציבורית וזמינותה במקומות שהיא פועלת בהם.⁸

שינויים בהרגלי הצריכה

ר' אברהם שמעון ירמע, החנווני הראשון שבפתח תקווה, התקין לו קרון מיוחד הרתום לסוס אחד להביא בו מכולת לחנותו. קרון זה היה מתמלא סחורה, שקים ותיבות, פחים וכדים, ועל גבם היה משכיר מקומות גם לנוסעים. ויהודי זה היה עושה פרנסתו זו בחשכון ובדעת: כשהיה מזדמן לו משא הרבה אל תוך קרונו, היה משתדל להרבות בהשכרת מקומות לנוסעים, שהללו יעזרו לסוסים בדרך על ידי דחיפה מאחורי הקרון כדי "שנבוא בעוד מועד, אי"ה, הביתה" – הייתה המימרא שגורה בפי החנווני – ברם לא תמיד היה עומד בדיבורו. קרו גם מקרים שהנוסעים היו מוכרחים ללון בדרך באוהלי הבדויים.⁹

מאז הסיפור המתוק הזה, המובא בספר היובל הראשון למושבה פתח-תקווה, השתנו כמה וכמה דברים בתחבורה בארץ ישראל. אחד מהם מומחש בזינוק בשיעור מחזיקי רישיון הנהיגה מבין כלל תושבי ישראל. על פי נתוני הלמ"ס, בשנת 1963 רק אחוז אחד מהאוכלוסייה היה בעל רישיון נהיגה, בשנת 1975 כבר היה רישיון לחמישית האוכלוסייה, והשיעור הוסיף לטפס עד שכיום כבר כמעט כל ישראלי שני אוהז ברישיון נהיגה. בקרב האוכלוסייה הפוטנציאלית, בני 17 ומעלה, 71 אחוז הם בעלי רישיון.¹⁰

במקביל האמיר מספר כלי הרכב, ובמיוחד כלי הרכב הפרטיים. ב-1951 מספר כלי הרכב הפרטיים בארץ היה 34,103 בלבד.¹¹ ב-2017 היו בישראל כבר כ-2,857,000 כלי

רכב פרטיים: גידול של כמעט פי 100 ב-66 שנים.¹² מספר כלי הרכב ממשיך לעלות כל שנה בכ-4 אחוזים, והצפיפות בכבישים עולה בהתאמה. מחקר של הכלכלן פרופ' עומר מואב מעריך שהגודש בכבישים גורם להפסד של כ-50 מיליארד שקל מהתוצר השנתי של ישראל.¹³ על פי אומדן אגף התקציבים במשרד האוצר מתחילת 2018, נזקי הגודש הם כ-35 מיליארד שקל בשנה, וצפוי שעד שנת 2040 המספר יוכפל.¹⁴

את השינוי העצום בסוג התחבורה שהציבור משתמש בו ימחיש נתון השוואתי זה: בשנת 1951 היו על כל אוטובוס 6 כלי רכב פרטיים. כיום, היחס הוא 1:136.¹⁵ פועל יוצא מהגידול העצום בכלי הרכב הוא שהצורך בתחבורה ציבורית השתנה ללא הכר. אם בעבר הציבור הרחב היה חייב תחבורה ציבורית כדי להגיע ממקום למקום, היום רוב מוחלט של הציבור מתנייד ברכב פרטי. הדבר נכון בערים הגדולות ונכון שבעתים ביישובים הקטנים. האוטובוסים המגיעים ליישובים אלו נראים כמוזיאון נייד. אין בהם שימוש ואין בהם צורך. הדבר היחיד שהם משרתים הוא אידיאולוגיה ישנה ובלתי רלוונטית. 70 שנה לאחר הקמת המדינה, בתקופה שבה מספר כלי הרכב הפרטיים הנמכרים מדי שנה מגיע לשיא חסר תקדים, הפקקים מחריפים ומצוקת החניה גולשת לאזורי הפרברים, הגיעה העת לשנות את הפרדיגמה.

הבטיח כבר כאן

בשטח כבר קיימים כמה פתרונות חלופיים לתחבורה הציבורית. הצעתי תתבסס עליהם, אך תבקש לשפרם ולמסדם.

הפתרון העיקרי שנעזרים בו תושבי היישובים המרוחקים נטולי הרכב הפרטי, בני הנוער, או סתם כאלה המעוניינים לחסוך בהוצאות או בנהיגה מתישה – הוא האפשרות הנוחה והקלה יחסית להיעזר בטרמפים. אחד היתרונות של הטרמפים הוא שבדרך כלל יש התאמה בין שעות הנסיעה והיעדים של הנהגים ושל הנוסעים הנעזרים בהם. ביישובים הקטנים יש לעיתים קבוצות ווטסאפ ייעודיות לנושא. תושבים רבים מחכים ביציאה מהיישוב לרכב חולף שיאסוף אותם ליעד המבוקש. אתוס הטרמפים רווח במיוחד ביישובים בעלי חוסן חברתי וערכות הדדית חזקה, שבהם נהגים רבים עוצרים לנוסעים המזדמנים. לדוגמה, ביישובי דרום הר חברון קיימת מערכת ממוחשבת שבה הנוסע ("טרמפיסט") מודיע היכן הוא נמצא ולאן הוא צריך להגיע והמידע מוצג על שלט אלקטרוני בכביש, כך שהנהג רואה ויכול להיכנס ליישוב שבו מחכה הנוסע כדי לסייע לו להגיע ליעדו.

מהם החסרונות? על פי חוק אסור לגבות כסף עבור הנסיעה, ועל כן האינטרס הוא רק של העולה לטרמפ ולא של הנהג ש"עושה טובה", מקדיש מזמנו ומותר על פרטיותו. מתוך כך, בדרך כלל הנהג שזמנו יקר לא טורח לאסוף את הטרמפיסטים מביתם ולא מקפיץ אותם ליעדם המדויק, גם כאשר הדבר עשוי לגזול ממנו רק דקות ספורות.

יתרה מכך, באין אתוס טרמפים מובהק במיוחד, מי שנמצא תמיד בצד הנוהג ספק אם יטרח להוריד יישומון ייעודי לנושא הטרמפים. גם ברמה הפסיכולוגית, האיסור לגבות תשלום מנוסעים הופך את לקיחת הטרמפיסט ל"חסד". לפיכך סביר כי אנשים בגיל העבודה ובמעמד גבוה ייטו להימנע מנסיעה בטרמפ, כיוון שאינם רוצים להרגיש מקבלי צדקה ולהיחשב לכאלה. ומעל לכול, הסכנות, מניסיונות החטיפה בידי גורמי טרור דרך סכנות נוספות שהנוסע אצל נהג לא מוכר חשוף להן, כגון עבריינות מין, רכוש ואלמות.

פתרון אפשרי נוסף הקיים היום הוא תחבורה שיתופית: התארגנות אד-הוק של בעל רכב פרטי עם נוסעים-בתשלום שמסלול נסיעתו מתאים להם. כבר ב-2015 החלו לפעול בישראל אפליקציות של תחבורה שיתופית כגון וויזי ואובר, אך הן נתקלו בבעיות רבות שהמרכזית בהן היא האיסור להסיע נוסעים תמורת תשלום. בעיות נוספות קשורות בסוגיות של ביטוח, מיסוי ומע"מ.¹⁶ למרות כל המכשולים אובר החליטה להיכנס לארץ ולנסות, יחד עם פעילי ארגון "כלכלה חופשית", לבטל את התקנה האוסרת על הסעת נוסעים בשכר, וזאת בניגוד לעמדת משרד התחבורה. בשנת 2017, כאשר עמדה הסוגיה לקראת הכרעה, פרסם פורום קהלת נייר עמדה רחב ומקיף בכותרת "תחבורה שיתופית בישראל – ניתוח מדיניות והצעת מודל".¹⁷ ההצעה נדחתה על הסף בעקבות מאבק נהגי המוניות. עם או בלי קשר לעובדה שרבים מנהגי המוניות הם חברי מרכז ליכוד, שר התחבורה ישראל כץ תיקן תקנות המסדירות את התחבורה השיתופית בצורה שלא מאפשרת לה להתקיים:

1. התשלום בעבור הנסיעה הוגבל לשקל לקילומטר.
2. הסעת נוסעים בתשלום הותרה לשתי נסיעות ביום בלבד.
3. הנסיעות המותרות הן רק נסיעות שתואמו מראש, ללא העלאת נוסעים מזדמנים.
4. נאסר על הנהג להרוויח מהנסיעות. הותר לו רק לחלק את עלות הנסיעה שווה בשווה בין הנוסעים.¹⁸

במקביל לתקנות אלו הבטיח משרד התחבורה כי יקדם את נושא התחבורה השיתופית.¹⁹ מאז ועד היום לא חלה התקדמות בנושא. עולה הרושם שמטרת התקנות החדשות הייתה בעיקר לפגוע ב"אובר ישראל" ולא לאפשר לה לחדור לארץ, וזאת בגלל שתי בעיות שונות. האחת היא שכאשר חברה זו פועלת במרכזי ערים גדולות היא יוצרת עומס ופקקים, שכן היא מעבירה אליה, אל המכוניות הפרטיות, נוסעים רבים מן התחבורה הציבורית. הבעיה השנייה היא התחרות עם נהגי המוניות והחשש שפרנסתם תיפגע.

מטרמפים לתחבורה שיתופית מוגבלת

כאמור, כיום פועלים 560 קווי אוטובוס עם פחות מ-5 נוסעים בממוצע. קיומם נובע מתפיסה היסטורית שכבר אינה רלוונטית למציאות החיים של ימינו. מומלץ אם כן לפעול לביטול קווים אלו בהקדם.

בישראל יש, נכון לשנת 2016, 959 יישובים בני פחות מ-2,000 תושבים.²⁰ מדובר בקיבוצים, מושבים, יישובים קהילתיים וכפרים שבהם מתגוררים בסך הכול, על פי נתוני הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, כ-800 אלף תושבים.²¹ כל 959 יישובים אלו נמצאים בתוך מועצות אזוריות. עוד מלמדים נתוני הלמ"ס שבמועצות האזוריות יש יותר מכוניות לנפש מכפי שיש בערים ובמועצות המקומיות – נתון המתאים להנחה כי ביישובים אלה התושבים אינם נשענים על התחבורה הציבורית.²² קרוב לוודאי שקווי האוטובוסים ליישובים אלה חופפים לקווי האוטובוסים הנתורים ריקים על פי נתוני משרד התחבורה, ועל כן תוצאות ביטול הקווים יתייחסו לרוב אליהם. לביטול הקווים יהיו כמה השלכות:

1. חיסכון של יותר מחצי מיליארד שקל בשנה.
2. קווים שהיו בלתי יעילים עקב חיובם בכניסה ליישובים קטנים יהפכו יעילים ומהירים יותר.
3. הפניית כל משאבי התחבורה הציבורית (תקציבית ופרוצדורלית) למקומות שבהם נדרשת הסעת המונים.

סביר להניח ש-800 אלף התושבים המתגוררים ביישובים אלו כלל לא ירגישו בחסרונם של הקווים כיוון שכבר היום אינם משתמשים בתחבורה ציבורית. אך כיוון שגם לתושבים אלו מגיע ליהנות מאפשרויות תחבורה יעילות, המדינה תאפשר לתושבי יישובים אלו לתת שירותי הסעה בתשלום לחבריהם.

כעת אנו מגיעים לחלקה השני של הצעת: משרד התחבורה יגדיר בתקנות כי האיסור להסיע אנשים בתשלום אינו חל על אדם שמקום מגוריו הרשמי הוא באחד מ-959 היישובים הקטנים שבהם מתגוררים פחות מ-2,000 תושבים. משנבטל את קווי התחבורה הציבורית לתושבי יישובים אלו, נפתח בשבילם אפשרות שתתאים להם הרבה יותר – "תחבורה שיתופית".

בדרך כלל ביישובים אלו רוב האנשים יוצאים בבוקר לעבודה וחוזרים הביתה ליישוב בשעות אחר הצהריים. כל רכב שייצא מהיישוב יוכל להרוויח כסף על הסעת נוסעים, וכך גם בחזרתו ליישוב. מדובר בניצול של כלי רכב קיימים ובנסיעות המתבצעות ממילא שיוכלו לשרת נוסעים נוספים. כאמור, כבר היום יש מי שמציע טרמפים, אך האיסור לגבות תשלום מותיר את הנוסעים כצד היחיד בעל האינטרס. כאשר משרד התחבורה ישנה את החוק ויאפשר לכל אדם שגר ביישוב קטן לקחת נוסעים בתשלום

בצורה חוקית האינטרס יהיה הדדי, וכך במקום לקבל אוטובוס הנכנס ליישובים קטנים רבים ללא צורך ובתדירות של שלוש פעמים ביום, תושבי היישובים יקבלו שירות של עשרות כלי רכב היוצאים ישירות ליעדים המבוקשים בשעות הנדרשות וחוזרים מהם בשעות אלו. המדינה אינה צריכה לעשות דבר חוץ מהסרת האיסור המופיע בחוק.²³

לכל יישוב צרכים שונים בהתאם למיקומו ולסגנון האוכלוסייה המתגוררת בו. אחרי שהמדינה תאפשר לגבות תשלום בעבור הסעת נוסעים, נהגים שיבקשו להרוויח כסף יוכלו להשתמש באחת מהאפליקציות הקיימות היודעות לסנכרן את המידע של הנהגים והנוסעים בצורה יעילה ונוחה, כך שאנשים רבים יוכלו להשאיר את הרכב בבית ולשלם לשכן שלהם על הנסיעה. למשל, אפליקציה כמו וויז מאפשרת כבר כיום לנהג לאסוף אנשים המעוניינים בכך, אך בגלל המגבלות של "נסיעה קבועה" וההגבלות הנוספות שהוטלו על התחבורה השיתופית, אפשרות זו אינה מתפקדת היטב. ברגע שהמגבלות יוסרו האפליקציות בתחום יתפתחו ויהיו יעילות והמחיר ייקבע באופן חופשי בין הנהג לנוסע. ייתכן ואף סביר שבכל יישוב יתפתח מחירון לפי היצע וביקוש ולפי פרמטרים נוספים של "מדלת לדלת" או "מצומת לצומת". יהיו מי שירצו לשלם יותר בעבור איסוף מהבית והורדה ביעד המבוקש, ויהיו כאלו שירצו לשלם פחות ויסתפקו בטרמפ שהנהג לא נדרש לשנות בשבילו ממסלולו. בעידן החדש שבו אנשים רבים מסתובבים ללא ארנק, ניתן יהיה לגבות את התשלום המוסכם בין הנוסע לנהג ללא מאמץ מיוחד, וללא צורך בעודף.

כשפחות מכוניות יגיעו לעיר מהיישובים הן יצטרכו פחות מקומות חניה וייצרו פחות פקקים. וכאשר התחבורה הציבורית, מצידה, תהיה ממוקדת במשימה של "הסעת המונים" ולא תשתמש כל הזמן בתירוץ של הגעה לכל מקום בקצה הארץ, יתפנה תקציב של לפחות חצי מיליארד שקלים שבו אפשר יהיה להגדיל את כמות האוטובוסים בערים – וכך להקל בדרך נוספת על העומס בכבישים. כמובן, רצוי מאוד שנושא העלות מול תועלת של כל קו גם במרכזי הערים ייבחן ברצינות כך שהתחבורה הציבורית תהפוך יעילה ונוחה יותר.

ההצעה מעוררת כמובן קשיים וקושיות, אך הם ניתנים לפתרון:

פגיעה בנהגי המוניות

השימוש במוניות נעשה רובו ככולו בתוך הערים. כמעט אין שימוש במוניות ביישובים מרוחקים. לכן, כיוון שההיתר יהיה רק לתושבי היישובים הקטנים, השינוי לא אמור לפגוע במוניות. כדי למנוע מאדם שקיבל היתר בגלל היותו תושב יישוב לנצל את ההיתר ולהסיע נוסעים בתשלום בעיר, וכך להתחרות בנהגי המוניות, ניתן יהיה לקבוע הגבלות מיוחדות בהיתר.

ביטחון ובטיחות

אכן, קיים חשש ביטחוני במעבר לתחבורה שיתופית. אך במקרה של יישובים קטנים הוא מצומצם. ראשית, ביישובים אלה בדרך כלל רוב התושבים מכירים זה את זה. שנית, ניתן לקבוע כי כדי להשתמש באפליקציה היישובית יש צורך בקבלת אישור מיוחד מן המזכירות שיינתן לתושבים בלבד. כך אנשים שאינם חברים ביישוב לא יוכלו להציע את שירותיהם.

יישומונים רבים של תיאום בין נותני שירות למקבליהו מאפשרים למקבלים לדרג את רמת השירות, וכך לתת משוב לנותן ולמשתמשים פוטנציאליים. כך ייעשה גם ביישומונים שימשו את הנוסעים והנהגים. כאשר נהג ינהג בצורה לא בטיחותית או יטריד את הנוסעים, הם יוכלו לציין זאת באפליקציה ולדרג את הנהג בהתאם, וכך להזהיר את הנוסעים האחרים.

קשישים ומבקרים

יש לתת את הדעת על סוגי אוכלוסייה שיתקשו להתרגל לשיטה החדשה. קשישים, למשל, שאינם נוהגים לנסוע בטרמפים ואינם משתמשים באפליקציות אך היו רגילים לנסיעה באוטובוסים. ככל הנראה מדובר במעט מאוד נוסעים, אך הם אכן יזדקקו לסיוע מיוחד. ייתכן שכחלק מהרפורמה, ולתקופת מעבר, יינתן סיוע טלפוני מיוחד לאוכלוסייה זו בתפעול הנסיעות. מבקרים חיצוניים שירצו להגיע ליישוב יוכלו להוריד את היישומון הייעודי או להיעזר בתושבי היישוב באיתור הנסיעה המתאימה להם.

שינוי תרבותי

כיום נוסעים בטרמפים בעיקר ביישובים מבודדים בעלי תרבות הומוגנית, והנוסעים הם בעיקר צעירים חסרי אמצעים. עצירה לטרמפ הינה חסד שעושה הנהג עם הנוסעים. מובן שחסד זה יוכל להימשך, ומי שרוצה לסייע בהתנדבות יוכל. ייתכן גם שתתקבע נורמה שמבני נוער לא גובים תשלום וכדומה. ועדיין, אנשים מוכנים לתת מעצמם יותר כאשר הם מקבלים תמורה. לכן, אדם שיידע שכאשר הוא עוצר לטרמפים וטורח לתאם את זמן ויעד הנסיעה עם אנשים נוספים הוא מרוויח מכך כסף, סביר להניח שהתמריץ שלו לעשות זאת יגדל. נסיעות משותפות של חברי היישוב, במעגל שלראשונה ישתף חלק גדול מאוד מהתושבים, עשויות להיות אמצעי לגיבוש חברתי וליצירת לכידות ושיתופי פעולה נוספים בין חברי היישוב. זהו תהליך תרבותי ולא רק תחבורתי, תפיסתי ולא רק טכני, והיבטי עומק אלה שלו עשויים לארוך זמן; אך נראה שבוא יבואו.

*

אני מציע, לסיכום, לבצע שינוי יסודי באופני התחבורה הציבורית הקיימת ליישובים הקטנים. מצד אחד תבוטל התחבורה הציבורית ליישובים אלה; מצד שני יותר לתושביהם להסיע נוסעים בתשלום. המדינה תחסוך יותר מחצי מיליארד שקל בשנה, ואילו תושבי היישובים הקטנים יזכו לעשרות נסיעות ביום במקום שלוש שמשדר התחבורה מספק היום. פתיחת האפשרות לגבות תשלום על הנסיעה תגרום לפיתוח יישומונים שיתאמו בין נהגים לנוסעים ביישובים. הנהגים שירצו להרוויח כסף יטרחו להיכנס אליהם ולחפש נוסעים או אפילו לתאם איתם נסיעה, וכך ירוויחו מאות שקלים בחודש. זהו שינוי תרבותי שבו כולנו כתברה נבין ששני הצדדים, הנהג והנוסע, יכולים להרוויח.

1. אריאל ויטמן, "עשרות קווים עם פחות מנוסע אחד בממוצע", ישראל היום, 27.5.2018.
2. מעבר למספר הקילומטרים, המשרד יכול לקגום את החברה המפעילה אם אינה עומדת בלוחות הזמנים, מחסירה נסיעות, או חורגת מהמהירות המותרת.
3. מצגת של משרד התחבורה והרשות הארצית לתחבורה ציבורית בנושא תחבורה ציבורית והממשק עם הרשויות המקומיות, 10.1.2019: http://www.transportation.org.il/sites/default/files/pirsum/noa_aviram.pdf
4. בעקבות הבעייתיות שיצרה שיטה זו, החלו לאחרונה במשרד התחבורה להוסיף במכרזים מסוימים את האפשרות לתוספת תשלום אם מספר הנוסעים באשכול גדל ב-4 או 6 אחוזים לפחות משנה לשנה וכמו כן להעניק תמריץ גבייה בסך 2.5% מסכום טעינות ומכירות הכרטיסים. ככל הידוע לי, מדובר במכרזים מעטים שכוונו לאשכולות המצויים בערים הגדולות בלבד.
5. מהנתונים שהועברו אליי ממשרד התחבורה עולה כי הקווים שבהם נסעו פחות מחמישה נוסעים בממוצע נסעו במשך אותה שנה 47,124,452 ק"מ. התשלום למפעילים עומד על כ-12-15 שקל לק"מ, ולכן התשלום השנתי הוא כ-600 מיליון שקלים בשנה.
6. הדבר ניכר מקובץ הנתונים הגולמיים שקיבלתי חצי שנה לאחר שביקשתי את המידע מהממונה על חופש המידע במשרד התחבורה. גם זאת לאחר תוכרות רבות ואיומים בעתירה מנהלית שתחייב אותם לחשוף את הנתונים.
7. מחקר של מכון גיאוקרטוגרפיה שנערך בעבור עמותת אור ירוק בנושא השימוש בתחבורה ציבורית, יולי 2010. זמין במרשתת בכתובת: <https://www.slideshare.net/OrYarok/1103-public-transportation-poll-in-israel>
8. דוח מבקר המדינה "משבר התחבורה הציבורית", ו' באדר ב' תשע"ט.
9. ספר היובל למלאת חמשים שנה ליסוד פתח תקוה: תרל"ח-תרפ"ח, אוסף החומר: יעקב יערי (פולסקין). הכשיר לדפוס: מרדכי חריזמן, תל-אביב: ועדת ספר היובל שעל יד המועצה המקומית, 1929.
10. הודעה לתקשורת של הלמ"ס, "מורשים לנהוג בישראל (בסוף שנת 2016)", 17.5.2017.
11. הודעה לתקשורת של הלמ"ס, "מדינת ישראל במספרים לרגל 70 שנה להקמתה", 16.4.2018.
12. הודעות לתקשורת של הלמ"ס, "כלי-רכב מנועיים בישראל בשנת 2017", 17.5.2018.
13. עומר מואב ושני שרייבר, "כיצד ניתן לצמצם את הצפיפות בכבישים על ידי אימוץ אגרות גודש", נייר מדיניות, מכון אהרון, 2017. זמין במרשתת.
14. "ישראל עומדת: קידום התחבורה הציבורית בישראל – דין וחשבון מסכם של ועדת הכלכלה בראשות חה"כ איתן כבל", 3.7.2018. זמין במרשתת.
15. "תוכנית אב ארצית לתחבורה יבשתית: מדיניות פיתוח התחבורה היבשתית למדינת ישראל", מהדורה שנייה, פברואר 2008, עמ' 94-102. זמין במרשתת.
16. רועי גולדנברג, "4 מכשולים של אפליקציית שיתוף הנסיעות החדשה מבית Waze", גלובס, 7.7.2015.
17. ספי קלר, צביה זיכרמן, מאיר בוחניק ואריאל ארליך, "תחבורה שיתופית בישראל – ניתוח מדיניות והצעת מודל", נייר מדיניות מס' 35, פורום קהלת למדיניות, יולי 2017.
18. ליאור גוטמן, "תקנות חדשות יאפשרו נסיעות שיתופיות בישראל – עד שתיים ביום למכונית", כלכליסט, 4.12.2017.

19. נציג משרד התחבורה, דרור גנון, ציין למשל: "כל הנושא השיתופי נמצא אצלנו בהצעה לחקיקה שאנחנו מקדמים ותסדיר את הנושא, נציג אותה בקרוב מאוד, בתוך מספר שבועות". לדבריו, "המשרד הוא האמון על תחום התחבורה ויודע מה נדרש. לא התרשמנו מבדיקות שעשינו שהגודש בכבישים ירד כתוצאה מנסיעות שיתופיות. זה הפך להיות מקצוע, זה איבד את הפן השיתופי והפך לענף מתחרה. בישראל נוסעים 780 מיליון אנשים בשנה באוטובוסים, וחל גידול של 8% בשנה האחרונה". גיל מלמד, "תחבורה שיתופית: משרד התחבורה שוב עבד על התקשורת הישראלית", 6.12.2017, *The Marker*.
20. "הרשויות המקומיות בישראל 2016", הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, פרסום מס' 1722. זמין במרשתת.
21. שם. במועצות האזוריות בישראל חיים מיליון תושבים, מהם 200 אלף ביישובים שבהם יותר מ-2,000 תושבים.
22. וביתר פירוט: במועצות האזוריות יש 328 אלף מכוניות פרטיות ומיליון תושבים, כלומר מכונית לכל 3.05 תושבים. בערים יש מיליון ו-880 אלף מכוניות פרטיות ו-6.2 מיליון תושבים, כלומר לכל 3.3 אנשים יש מכונית. במועצות המקומיות 354 אלף מכוניות ו-1.2 מיליון תושבים, כלומר מכונית לכל 3.6 תושבים.
23. על פי תקנות התעבורה, סעיפים 184, 189 (ד) ה'תשכ"א, רק לנהג מונית שעומד בכל הקריטריונים המופיעים בחוק מותר להסיע נוסעים בשכר ברכב פרטי.