

A D V A ה **ו** **ד** **א**
C E N T E R

INFORMATION ON EQUALITY AND SOCIAL JUSTICE IN ISRAEL
מידע על שוויון וצדק חברתי בישראל

**תחבורה ציבורית חינם:
גלגל ההצלה
של מערכת התחבורה בישראל**

נייר עמדה מאת
דניאל מורגנשטרן
יועץ כלכלי וסביבתי ומתכנן תחבורה

יולי 2001

מרכז אדוה, ת.ד. 36529, תל-אביב 61364, טל. 03-5608871, פקס. 03-5602205
Adva Center, POB 36529, Tel Aviv 61364, Tel. 03-5608871, Fax. 03-5602205
e-mail: advainfo@netvision.net.il web site: <http://www.adva.org>

רקע

בפרוס האלף השלישי למנין גויי העולם מגיעה מדינת ישראל למצב של גודש גם בעורקי התחבורה הבין עירוניים. אגדי הערים, ולא רק אגד הערים של גוש דן, פקוקים ללא תקנה כבר מזה שנים הרבה. אין כיום בנמצא עיר קטנה כגדולה, שחצייתה מצד אחד למשנהו דורשת פחות מ-20, 25 ו-30 דקות בשעות היום. כאלה הן חדרה, ונתניה ועפולה ורחובות וראשון לציון ורמלה ובעצם איזו לא?

המושג הוותיק "שעת שיא" או "שעת עומס" (ובלע"ז rush hour) איבד כבר מזמן את משמעותו המילולית, שכן מרבית שעות היום – ולאחרונה אף חלק משעות הלילה – הן שעות עומס בדרכים. בפועל יושבים נהגי ישראל איש איש במכוניתו הפרטית, מדגמי שנות ה-70 וה-80, ואלה שידם משגת אף בדגם של השנה האחרונה – בפקקי התנועה האינסופיים, הנעצרים רק ל-26 שעות עם תחילת קריאת תפילת "קול נדרי". שאר אזרחי ישראל תקועים בפקק באוטובוסים הציבוריים, במוניות השירות ואפילו בכלי הרכב הדו-גלגלים.

לתופעת הגודש התחבורתי יש מחיר כלכלי כבד, הבא לידי ביטוי באובדן זמן ישיר של הנהג והנוסעים כאחד, בבליית כלי הרכב (מערכות הבלימה, המצמד, הגלגלים ובעצם כל המנוע שאינו פועל ברמות האופטימליות של סיבובים לדקה). מכאן נגזרת צריכה מוגברת של דלק, אשר אינו נשרף באופן מלא – ותורם בכך לרמות הגבוהות ממילא של זיהום האוויר, במיוחד ביישובים העירוניים, אך גם במרחב הבין עירוני.

ההשתעבדות לרכב הפרטי מעודדת את תופעת הפירבור, אך גם נגזרת ממנה. היא-היא מהגורמים העיקריים לתופעת הגודש בתנועה במרחב המטרופוליטני והבין עירוני. כתוצאה מהגודש משתבש לחלוטין מושג המרחק: לא עוד חשיבות למרחק הפיזי במונחי ק"מ אלא למרחק במונחי זמן הגעה ממוצא ליעד, אשר נמדד בשעות ובחלקיהן.

ואחרון אך לא חביב – לגודש התחבורתי יש גם מחיר חברתי כבד. הגודש הוליד סגנון חיים זר ומנוכר של התנהגות עצבנית, אגרסיביות ובעיטה בכל נורמה וחוק, העיקר... להתקדם לכיוון היעד ולהגיע כבר סוף-סוף. מאחר שמדובר בשהייה ממוצעת במכונית של שעה ויותר בכל כיוון, משתמשים במכשיר הטלפון הסלולרי כדי לעבוד או לפטפט עם קרובים וחברים על מנת להפיג את השיעמום של ההתקדמות האיטית (או העמידה) בפקק. למותר לציין, שלא העבודה, לא בן השיח, אף לא הנהיגה – זוכות למלוא תשומת הלב הראויה וכך מתפתח והולך סגנון חיים ועבודה של בינוניות נוראה.

מדינת ישראל מדורגת כיום בין 3 מעצמות ההיי-טק המובילות בעולם. כל עולם הטכנולוגיה מכוון אלינו את מבטי הקינאה, המלווים כמובן, בנסיונות ל"ציד מוחות" של הצעירים המוכשרים האחראים לייצור ערך מוסף איכותי זה. כתוצאה מפיגעת הגודש

התחבורתי באיכות החיים, אך לא פחות מכך בכושר הניידות הפיזי של כלל האוכלוסייה, ובתוך כך של הדרג המנהל ואנשי כוח המוח – עלול להיפגם כושר היצירתיות של תעשיית ההיי-טק; יותר ויותר צעירים מבריקים, אשר העדיפו לקבוע את מקום העבודה והמגורים מחוץ לגבולות אגד הערים של גוש דן ובאזוריה הכפריים של המדינה – תקועים במשך שעות בגודש התחבורתי, מאבדים מכושרם היצירתי והמדינה מאבדת ייצור והכנסות במונחים של מאות רבות של מיליוני דולרים לשנה; הפסימיסטים אומדים אובדנים אלה במיליארדים.

עם תוצר לאומי גולמי לנפש העולה על 17,000 דולר או תוצר מקומי גולמי של למעלה מ-120 מיליארד דולר לשנה, יש לישראל מה להפסיד כתוצאה מהתפשטות מהירה של גודש בתנועה. אבדן תוצר של אחוז אחד יתבטא בהפסד שנתי למשק הלאומי של 1.2 מיליארד דולר או כ-4.8 מיליארד ש"ח. אובדן תוצר של 1.5 אחוזים יתבטא בהפסד של כ-1.8 מיליארד דולר או כ-7.4 מיליון ש"ח לשנה.

התיזה

המזור היחיד לבעיית הגודש בתחבורה הוא מעבר למערכות הסעה המונית מסילתיות. מאחר שפתרון זה אינו מיידית בשום מקום שבעולם, לא כל שכן בישראל, אשר בה הוזנח הפיתוח של מערכות התחבורה המסילתיות מאז עזבו הבריטים את גבולות הארץ עם תום המנדט – ואנו סובלים כיום מפיגור מתמשך בן למעלה מ-50 שנה – יש לבחור בנתיב של פתרונות ביניים עד להקמתן של מערכות הסעה המונית במסילה – במסגרת תוכנית חמש-שנתית אשר במסגרתה יש להשקיע בין 5 ל-7 מיליארד דולר ברשת מסילות ברזל בין-עירוניות, פרבריות, ועירוניות.

עד לאותה נקודת זמן עתידית, שבה תתנה מערכות ההסעה ההמוניות מענה למכת הגודש, יש לעשות הכל כדי להוריד מהרכב הפרטי את כל מי שרק ניתן. ההצעה המונחת ביסוד נייר עמדה זה, היא לבצע זאת באמצעות תימרוץ חיובי על ידי מתן שירות תחבורה ציבורית חינום בכל רחבי המדינה. ההצעה מתבססת על ההנחה של אנשי המקצוע, ולפיה כשליש מבעלי הרכב הפרטי יעברו להשתמש בתחבורה ציבורית לשם ביצוע נסיעות היוממות שלהם – שהן הרכיב היותר בעייתי בין גורמי הגודש. חלק קטן יותר יוותר כליל גם על הבעלות על הרכב הפרטי, אך לעניין הגודש איננו מתעניינים ברמות מינוע אלא ברמות השימוש ברכב הפרטי.

לא ניתן היה אפילו להמליץ על שוליה של המלצה כגון זו אלמלא היה כיום ניצול חלקי בלבד של חלק בלתי מבוטל מצי האוטובוסים, שמספרם הכולל עולה על 11,000. הבאתו של צי האוטובוסים לניצול מלא תשפיע רק על צד ההוצאות המשתנות של מפעיליו, ומבחינת המשק הלאומי כמעט שאינה כרוכה בעלויות של ממש.

לפי הערכות של מומחים הבקיאים בתחשיבי ענף התחבורה הציבורית, הענף מגלגל כיום מחזור שנתי של כ- 2.5 עד 3.0 מיליארד ש"ח, או כ- 700 מיליון דולר. בכל מקרה נמוך סכום זה מאותו חלק של התוצר הלאומי שאנו מאבדים כתוצאה מתופעת הגודש בדרכים. נייר עמדה זה ינסה להוכיח תיזה זו גם באופן מספרי.

התחבורה הציבורית בישראל

התחבורה הציבורית מתבצעת כיום בישראל ב- 3 אמצעים :

1. אוטובוסים של הקואופרטיבים הגדולים אגד ודן ושל כל שאר המפעילים : שירותי ת"צ באר שבע, גי. בי. טורס לנצרת, מרגליות למודיעין, תור ביתר לביתר עילית, וחבל אילות ;
2. רכבת ישראל ;
3. מוניות השירות למיניהן : בקווים העירוניים (קווי 4 ו- 5 בתל אביב) הבין עירוניים והפרבריים.

כדי לבחון את מחירה של הצעתנו יהא עלינו להעריך את "שוויה" של התחבורה הציבורית על כל מרכיביה. למרות הרחבת תפוסת הקווים, שיפורים שונים בנוחות האוטובוסים, הרכבות והמוניות (כגון הכנסת מיזוג אוויר ומושבים נוחים ומרווחים), נמצאת התחבורה הציבורית בישראל בירידה מתמדת של מספר המשתמשים בה. תופעה זו גורמת לעודפי קיבולת, שאותם ניתן לנצל בשלב הראשון של יישום ההצעה להענקת שירותי תחבורה ציבורית חינום, כמעט ללא כל עלות ממשית נוספת. רק בשלב הבא, כאשר הרעיון יחלחל בקרב הציבור הרחב והביקוש לשירותי תחבורה ציבורית יגדל עוד יותר – יהא צורך בגיוס אמצעים נוספים להסעה. כאמור, יגוייסו כלי תחבורה אלה מתוך צי האוטובוסים הקייים בארץ, ואשר מועסק כיום רק בחלקו.

לוח מספר 1 להלן מציג את הפדיון הכולל של ענף התחבורה הציבורית בישראל בשנתיים האחרונות, תוך חלוקה לרכיבי משנה.

לוח 1: פדיון התחבורה הציבורית בישראל במחירי גורמי הייצור
(במיליוני ש"ח, במחירים שוטפים)

2000	1999	
3,454	3,322	אוטובוסים בקווי שירות
215	130	רכבת
1,120	1,050	מוניות שרות
4,789	4,502	סה"כ פדיון הענף

להלן ההסברים ללוח מספר 1:

1. הנתונים של פדיון רכיב נסיעות הקו באוטובוסים התקבלו מלוח 17 בירחון לסטטיסטיקה של התחבורה המופק על ידי הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה. בשנת 1999 היה הפדיון הכללי (במחירים שוטפים) 2,230 מיליוני ש"ח, בעוד אשר הפדיון הרלוונטי הוא זה הנמדד במחיר גורמי הייצור, כלומר במחירי העלות למפעיל (המחירים השוטפים מייצגים את המחירים לצרכן, לאחר הורדתם המלאכותית בעזרת הסובסידיה הממשלתית). פדיון הענף בשנת 1999 הגיע איפא לכדי 3,322 מיליוני ש"ח, ובשנת 2000 עלה הפדיון לכדי 3,454 מיליוני ש"ח. ההפרש בין שני הערכים הגיע בשנת 2000 לכדי 987 מיליון ש"ח ולדברי מומחי הענף הוא מבטא את התמיכה הממשלתית בענף.
2. נתוני הפדיון לענף הנוסעים ברכבת ישראל נלקחו מלוח 23 בירחון לסטטיסטיקה של התחבורה. בשנת 1999 היה פדיון הרכבת מענף הנוסעים 130 מיליון ש"ח ובשנת 2000 הוא זינק לכדי 215 מיליון ש"ח (והוא ימשיך לעלות גם בשנת 2001, בשל הגידול בהיקף הנסיעות ברכבת, מ-13.25 מיליון נוסעים ל-17.5 מיליון נוסעים במונחים שנתיים).
3. בשנת 2000 היו במצבת הרכב בישראל כ-3,200 מוניות שירות מדגם טרנזיט בנות 7 מושבים (מכלל 14,500 המוניות הפעילות), אשר שימשו כמוניות קו בקווים עירוניים (קווים 4 ו-5 בתל אביב, בקווים להדר הכרמל, לטכניון ולאוניברסיטה בחיפה), אך בעיקר בקווים פרבריים: מתל אביב ללוד ורמלה, מפתח תקוה לראשון לציון (קו 164), מירושלים לבית שמש ולמעלה אדומים, מחיפה לטירת הכרמל ולעכו וכן בקווים בין-עירוניים בין ירושלים לתל אביב ולבני ברק, בין חיפה לירושלים ולבאר שבע וכיו"ב. פדיונה השנתי של כל מונית שירות הגיע ל-350,000 ש"ח ולפיכך הגיע סך הפדיון של מוניות השרות ל-1,050 מיליון ש"ח בשנת 1999 ול-1,120 מיליון ש"ח בשנת 2000.

4. קבוצה נוספת של רכב ציבורי הם האוטובוסים הזעירים המונים עד 15 מקומות ישיבה. בשנת 1999 מנתה מצבת הרכב המנועי גם 16,240 אוטובוסים זעירים, ש- 6,500 מתוכם היו בבעלות ציבורית (רשויות מקומיות ואזוריות, עמותות שונות, ישיבות ות"תים למיניהם), והשאר - 9,740 - בבעלות פרטית. מרביתם נמצאים בשירותיהן של חברות הסעה פרטיות ומשמשים להסעות מפעליות ולהסעת קבוצות קטנות למטרות שונות. ממצבת הרכב המנועי ידועה לנו גם התפלגותם לפי הגודל:

עד 8 מקומות ישיבה	12,205	אוטובוסים זעירים
9 - 11	2,600	" "
12 - 15	1,440	" "

5. אין ספק כי מרבית האוטובוסים הזעירים, העוסקים בהסעות עובדים לעבודה וממנה, מתפקדים בפועל כמבצעי נסיעות קו בשרותי תחבורה ציבורית. יתר על כן - לו היו בישראל שירותי תחבורה ציבוריים ראויים, הנותנים מענה גם לצרכי מפעלים ומעסיקים שונים, לא היו אלה האחרונים נוטלים על עצמם מטלה זו, הכרוכה עבורם גם בהוצאה כספית ניכרת. בהיעדר מידע על היקף פעילות זו אין באפשרותנו להעריכה, ולפיכך הסתפקנו בניתוח שלוש הקבוצות המופיעות מעלה.

אישוש השערת הבסיס

המחזור הכספי של ענף התחבורה הציבורית בישראל הסתכם בשנת 2000 בסך 4.8 מיליארד ש"ח במחירי גורמי הייצור. סכום זה כולל סיבסוד ממשלתי בהיקף של קרוב למיליארד ש"ח - אותו מוציאה כיום הממשלה ממילא מתקציב המדינה. לפיכך יש לנכות סכום זה על מנת להגיע להוצאה האמיתית של ההצעה.

אנו למדים, איפוא, כי העלות השנתית הכוללת לממשלה בהמרת כל שירותי התחבורה הציבורית לשרות חינוך תגיע במחירי שנת 2001 לסכום של 3.8 מיליארד ש"ח או ל- 900 מיליון דולר. סכום זה גבוה, אמנם, מהמחיר הראשוני שאותו הערכנו כעלות ההצעה (650 - 700 מיליון דולר), אך אין מדובר בחריגה קיצונית. בכל מקרה עלות זו נמוכה עדיין מהסכום של 1.2 או 1.8 מיליארד דולר המבטאים את פחיתת התוצר המקומי הגולמי - אותו מאבד כיום המשק הלאומי, כמדד מזערי לדברי הממעיטים - רק כתוצאה מאובדן הפריזון של כוח המוח הישראלי בתנאי הגודש בתחבורה.

סקר הרגלי הנסיעה 1996/7 הצביע על ביצוען של 9 מיליון נסיעות ביום (בימי חול כמובן). התפלגות הנסיעות לפי השימוש בכלי התחבורה השונים מורה, כי 60% מהן מתבצעות ברכב פרטי, 24% בתחבורה ציבורית, 8% בהסעות מאורגנות ו- 8%

בטנדרים, משאיות וכלי תחבורה אחרים. די אם נזכיר שבשנת 1972 עמד עדיין שיעור הנסיעות שבוצעו בתחבורה ציבורית על 53% ורק 35% מהנסיעות בוצעו ברכב פרטי. הדעת נותנת שכתוצאה מהעלייה התלולה ברמות המינוע ובמידת השימוש ברכב הפרטי מאז הסקר האחרון, מתבצעות כיום קרוב ל- 65% מהנסיעות ברכב פרטי בשעה שרק כ- 21% בלבד מהנסיעות מבוצעות בתחבורה הציבורית.

על סמך הערכתנו המקצועית ניתן להניח, כי הפיכת כל שירותי התחבורה הציבורית חינם תוריד באופן מיידי כ- 30% מנהגי כלי הרכב הפרטיים מהכבישים, ותחזיר את היחס בין הנסיעות המבוצעות ברכב הפרטי לבין הנסיעות בתחבורה הציבורית ליחס של 40% - 60%.

תוצאה מיידיית תהיה היעלמותם של מרבית מקרי הגודש בתנועה בשעות השיא של הבוקר ואחר הצהריים. אזרחי ישראל יצאו מביתם למקום העבודה בשעות נורמליות. לא עוד התעוררות באישון לילה תוך יציאה מהבית בחשאי, כדי לא להעיר את שאר בני הבית. הורדה כה דרסטית של הגודש בדרכים תאפשר להגיע למקום העבודה ברגיעה ובערות ותאפשר להשיג, ביתר קלות, את מטרות הארגון תוך מיצוי מלוא הפריץ לעובד.

כאמור ביססנו את ניתוח העלות-תועלת של ההצעה על רכיב אחד בלבד של המערכת: על מניעת הפגיעה בפריץ הייצור בשיעור של 1% - 1½% מהתל"ג. לא נסתרה מעינינו העובדה הידועה בעולם הכלכלה, כי מוצר או שירות הניתן חינם – גורר עמו אפשרות של בזבז ועיוות בהקצאת המקורות. אין ספק, כי בשוליים נמצא גורמים לעידוד נסיעות סרק (אשר לא היו מבוצעות אילו היו כרוכות בעלות כלכלית). אך בל נשכח, כי תופעה זו קיימת ממילא אצל מי שרכש כרטיסי מנוי מסוג "חופשי חודשי" או כל הסדר אחר של תשלום קבוע מראש.

טענה מסוג אחר תהיה כלפי סיבסודם של בעלי השכבות הסוציו-כלכליות הגבוהות על ידי הענקת נסיעות חינם. מקרים אלה הם דווקא הוכחה ליעילות הכלי של נסיעות חינם כאמצעי של סיבסוד המצרך ולא סיבסוד הנצרך. שהרי אם בעלי היכולת יזנחו את המכונית הפרטית לטובת התחבורה הציבורית – כי אז הם יתרמו לרווחת שאר המשתמשים בכביש, אלה שכנראה אין להם חלופה נאותה או שמסיבה כלשהי אינם חפצים או יכולים לנטוש את מכוניתם הפרטית.

למעבר לתחבורה ציבורית יש יתרונות נוספים – כמותיים ואיכותיים, אותם ננתח אחד לאחד בפרק הבא.

יתרונות נוספים לתחבורה ציבורית חינוך

1. חלוקה צודקת יותר של ההכנסה הלאומית

המשתמשים בתחבורה הציבורית משתייכים ברובם דווקא לשכבות החלשות יותר בחברה: מעוטי הכנסה; ילדים וצעירים - במיוחד כאלה שבמשק הבית אין רכב פרטי היכול לשמש להסעתם; סטודנטים שאינם עובדים כדי פרנסתם; פנסיונרים וקשישים; עובדי כפיים ובכללם העובדים הזרים; והמיוחד לישראל - העולים החדשים. אצל חלקם מהווה ההוצאה לתחבורה ציבורית נטל כלכלי כבד, עד כי בהתגברות על מרחק של קילומטר או שניים יעדיפו ללכת ברגל ובלבד שלא יאלצו להוציא מכיסם את המעות המצויות במשורה. הענקת שירותי תחבורה ציבורית חינוך לקבוצות אוכלוסייה אלה תגדל משמעותית את רווחתם הכלכלית ותאפשר להם ליהנות מנתח גדול יותר של עוגת ההכנסה הלאומית. ישנם המגדירים פעולה זו כאחת הדרכים היעילות להגדלת הצדק החברתי.

2. עידוד ניידות ומוביליות חברתית

אחת המגבלות החמורות בחברה המערבית המודרנית היא צמידות כמעט מוחלטת של מעוטי המשאבים למקום מגוריהם, ובמידה דומה פחות או יותר - למקום העבודה. מצב של מצוקה חברתית גורר אחריו מגורים באזורים נחשלים, תוך היעדר יכולת כלכלית לצאת מהם. בדרך כלל הולכים מאפיינים אלה יד ביד עם היעדר בעלות על רכב פרטי; ואילו התלות המוחלטת בתחבורה הציבורית המתייקרת גורמת לצמצום מרחב הבחירה, מסיבות כלכליות. התרתה של מגבלה זו על ידי הענקת תחבורה ציבורית חינוך תגרום, ללא ספק, לעידוד הניידות הפיזית ובעקבותיה אף להגברת המוביליות החברתית והכלכלית של השכבות הנמוכות, גם אם בשיעורים מצומצמים. זהו יתרון איכותי נוסף שאינו בר כימות, אך תוצאתו הכוללת תורמת תרומה ממשית למשק הלאומי.

3. עצירת תהליך הפירבור האורבני

הענקת שירותי תחבורה ציבורית חינוך בטווח המיידי לעצירת תהליך הפירבור האורבני. זוגות צעירים ומשפחות בשלבי התבססותן הכלכלית יבחרו למקום את ביתם ואף את מקומות העבודה של כל אחד מבני הבית במרכזים עירוניים ובריכוזי תעסוקה הנגישים לשירותי תחבורה ציבורית. הם יעשו זאת אם כדי לחסוך בהוצאות ואם כדי להפנות את הכסף שייחסך למטרות אחרות. דרושה מידה מרובה של נאיביות כדי להאמין שצעד זה כשלעצמו יוכל לעצור לחלוטין את התהליך האורבני הדינמי הזה; לשם כך דרושים גם צעדים משלימים ובהם מדיניות עקבית של אי הענקת רכב פרטי, ולחלופין החזקתו על ידי המעביד, כחלק מתנאי העבודה והשכר, וכתמריץ לעובד. תופעה זו התפשטה לממדים מדאיגים ממש בקהילייה העסקית ובתעשיית ההיי-טק, בחסות עיוותים בשיטת מיסוי ההכנסות (ההטבה של רכב מעביד ממוסה אמנם, אך חלק מהמעבידים מגלמים זאת). לעתים אנו מוצאים שהשיטה חילחלה אף לשכבות העובדים הזוטרים. דרושה מדיניות עיקשת של תכנון לאומי ואזורי לעצירת שטפון הפירבור

ולמניעת המשך המגמה של הקמת קריות תעסוקה במרחב הכפרי. זאת, על מנת לשמור על קרקע חקלאית ועל שטחים פתוחים. רק כך ניתן יהא להשיג שינוי בכיוון, וגם אז אולי רק למשך שנים ספורות.

4. חיבור הפריפריה למרכז

הענקת שירותי תחבורה ציבורית חינם תקל באופן משמעותי על תושבי החלקים הפריפריאליים של המדינה בקשריהם עם המרכז, ובין האזורים לבין עצמם, שכן דווקא הם משלמים היום מחיר גבוה עבור שירותי התחבורה הציבוריים, מסיבות אובייקטיביות (מרחקים גדולים וטופוגרפיה הררית). אין ספק כי גידול במספר הנסיעות של ישראלים אלה, שתחבורה חינם תחזק את קשריהם עם המרכז הכלכלי והחברתי, יוביל לגידול בשימוש בשירותי התחבורה הציבוריים, וזוהי הרי אחת ממטרות-האב המוצהרות של פרויקט כביש חוצה ישראל. הנה כי כן יאפשר הרעיון של תחבורה ציבורית חינם גם ויתור, לפחות חלקי, על הפרוייקט המגלומני של כביש זה, אשר ממדיו גדולים מממדי המדינה. בכל מקרה מוציא הוא לחלוטין את העוקץ מחלקי הפרוייקט צפונית לאזור מנשה ודרומית ליסודות (גבולות הקטע המרכזי של הכביש).

נדגיש כי במקרה שההצעה להענקת שירותי תחבורה ציבורית חינם לא תתקבל כולה כמקשה אחת, רצוי יהיה לאמצה ביחס לחלקים הפריפריאליים של המדינה: צפונית לקו עכו-בית שאן, ודרומית לכביש פלוגות. העלות של אימוץ חלקי זה תהיה נמוכה יחסית, לבטח לא יותר מ-150 עד 200 מיליון דולר לשנה. במחיר זה היא תשמש תחליף זול יותר לכביש חוצה ישראל ותהווה פתרון כלכלי וחברתי נכון יותר, כל זאת בתנאי שבטווח הביניים יתוגבר מערך מסילות הברזל לגליל ולנגב, באופן שהרכבת תשמש חלופה תחבורתית נכונה ומלאה לחוצה ישראל.

5. המשך הליך הפרטת התחבורה הציבורית

כבר אמרנו, שבתוך זמן קצר יחסית הננו חוזים גידול ניכר בביקוש לשירותי התחבורה הציבורית, גידול אשר ספק אם יוכל להיענות על ידי המפעילים הנוכחיים של קווי השרות. זו תהא נקודת מפנה נוספת אשר תאפשר פתיחתם של קוים חדשים לגמרי, ובכל מקרה ניתן יהא להוציאם למכרזי הפעלה בנוסף לגוש של 125 הקוים שהוצאו למכרז רק לאחרונה. אין כל ספק כי הגברת גורם התחרות תגרום ליעול השירות ולהוזלתו למשק הלאומי ולמממן – במקרה זה הממשלה. הענקת השרות חינם תייעל גם את השירות (או שתוזיל אותו למממן), משום שגביית הכסף ומכירת הכרטיסים גורמות להפרעה בזרימת התנועה ומאריכות את זמן הסבב.

כאן המקום לחזור ולהזכיר שהן הקואופרטיבים לתחבורה, הן ארגוני מוניות השרות, וכמובן המפעילים החדשים (מרגליות למודיעין, תור ביתר לביתר עילית וכיו"ב) טוענים כל העת שבכוחם לספק את השירות במרכז הארץ כמו גם בחלק לא קטן מהקוים הבינעירוניים, בתעריפים נמוכים בהרבה מהתעריף הרשמי הנקבע כיום על ידי המפקח האחראי שבמשרד התחבורה. הם טוענים, כי מי שמונע זאת בעדם היא הממשלה (משרדי

התחבורה והאוצר), היוצרת במכוון מצב של סיבסוד צולב של הקוים ה"רווחיים" עתירי הנוסעים עם הקוים דלי-הנוסעים בחלקים היותר פריפריאליים של ישראל: ביהודה ובשומרון, בגליל ובנגב. משמעות הדבר היא שבמקום לסבסד ישירות, באמצעות תקציב המדינה, יישובים מרוחקים וקטנים, בין השאר על ידי הענקת תחבורה ציבורית בקוים דלי הנוסעים (אשר רובם מרוכזים, כאמור, ביהודה, בשומרון, בגליל ובנגב) – מנסים להסוות אותו כסיבסוד אזורי ולהשתמש בחלק מ"התעריף העודף" (המחיר שמעל למחיר השוק בקוים הרווחיים) כדי לממן חוסר כיס זה.

אחרית דבר

כבר לפני עשרות שנים הפעילה התעשייה האווירית מערך של הסעות מאורגנות באוטובוסי אגד לעשרות אלפים מעובדיה, שאותם גייסה מאזור השרון הצפוני ועד לפאתי חבל לכיש. כמוה נהגו שאר התעשיות הבטחוניות, כולל התעשייה הצבאית, רפא"ל, קמ"ג דימונה, מפעלי ים המלח בסדום ושאר מפעלי קונצרן כימיקלים לישראל, חברת החשמל, אל על ומרבית מפעלי התעשייה הגדולים בישראל.

עם חלוף השנים זכו הבכירים יותר לרכב מפעל כחלק מתנאי עבודתם, העובדים בדרגי הביניים זכו להשתתפות בהחזקת רכבם הפרטי, וגם הזוטרים יותר העדיפו לנסוע לעבודה ברכבם הפרטי במקום לשהות בדרכים בהסעה המאורגנת. במקביל התבדרו להם מקומות המגורים של העובדים – לשכונות חדשות, ליישובים בלתי נודעים: למושבים, קיבוצים ויישובים קהילתיים שונים – אותם ודאי שלא ניתן עוד לשרת בשום אמצעי יעיל של תחבורה ציבורית.

לא, איננו מציעים להחזיר את עטרת ההסעות המפעליות ליושנה – הכלח אבד עליהן לעולמים. מה שמוצע במסמך זה הוא רעיון חדש – ישן, בבחינת גלגל הצלה לטובע נואש בטרם יצלול כעופרת במים הדלוחים של הביצה התחבורתית.

על פניו מעלה הכותרת חיוך משובב: "עוד רעיון מטורף שאינו שווה את המאמץ שבקריאתו". אם איש ציבור אחראי הנך הקורא, או איש מקצוע מנוסה וותיק – הקדש לנושא את אותן דקות חשובות הדרושות לעיון ולהרהור. אם כוונותיך רציניות – אודה לך על תגובתך העניינית לשם שיפור בסיס המידע שלו, שכן המילים נכתבו בזעה ודמע; במאמץ חשיבתי כן לדלות מנבכי המוח היהודי אפס קצהו של פתרון אשר יצילנו משקיעה אל נבכי האבדון התחבורתי, ממנו אין דרך חזרה.

כי לי, קורא יקר – אין ארץ אחרת!