



תוכנית חירום – פתרונות חלופיים לרכב הפרטי ותיקון החלטת ממשלה

דוח מעקב

אוגוסט 2024



המרכז להעצמת האזרח
ממשל שעובד. בשבילנו.

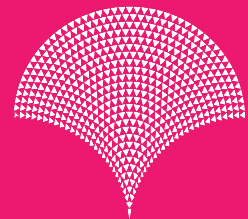




אודות 15 דקות

15 דקות הוא ארגון המקדם תחבורה נגישה, ירוקה וצודקת יותר לכלל תושבי ישראל.

הארגון מייצג את ציבור הנוסעים ופועל למענו מול המדינה והרשויות המקומיות, בכדי להגדיל את אפשרויות ההתניידות שהן חלופה לרכב הפרטי, וכן להביא לכך שהתחבורה הציבורית תהיה אלטרנטיבה ראויה לרכב הפרטי, וזאת באמצעות קיצור זמני הנסיעה בתח"צ, שיפור והוספת שירות, שיפור נוחות וקישוריות בין אמצעי התחבורה השונים ועוד. הארגון רואה בתחבורה הציבורית והמקיימת כלי מרכזי המסייע להקטנת הפערים בין מרכז ופריפריה, להפחתה משמעותית של זיהום האוויר בישראל ולקידום אורח חיים בריא יותר לכלל תושביה.



המרכז להעצמת האזרח
ממשל שעובד. בשבילנו.

CECI

אודות המרכז להעצמת האזרח

המרכז להעצמת האזרח הוא ארגון חברה אזרחית הפועל בתחומי הממשל, ועוסק באפקטיביות המגזר הציבורי ויכולות הביצוע של הרשות המבצעת. המרכז מתמקד בתהליכי יישום מדיניות, ובהיבטים שונים הקשורים לתפקוד הממשל ויכולתו לממש ולהוביל שינויים לטובת הציבור. במסגרת זו, מפעיל המרכז את מיזם "המוניטור", הכולל מעקב וניטור אזרחי אחר יישום החלטות ממשלה וחוקי כנסת, והנגשתם לציבור.

"המוניטור" מסייע בהבנת תהליכי ממשל ויישום מדיניות באמצעות יצירת תשתית ידע רחבה, אמפירית ואינטגרטיבית, של תהליכי יישום ההחלטות. מטרת "המוניטור" היא לקדם את סיוע עבודת הממשל בישראל ולהגביר את ההיכרות והמעורבות האזרחית בתחומי העשייה של המגזר הציבורי.

עריכה גרפית: מיכל סמו־קובץ | המשרד לעיצוב גרפי, אוניברסיטת תל אביב

דוח מעקב

אוגוסט 2024

תוכנית חירום – פתרונות חלופיים לרכב הפרטי ותיקון החלטת ממשלה

על בסיס החלטת ממשלה 1684, יוני 2022

דו"ח המעקב אחר יישום החלטת ממשלה 1684 נכתב במסגרת פרויקט "המוניטור" של המרכז להעצמת האזרח המבצע ניטור ומעקב אחר יישום מדיניות הממשלה, בשיתוף 15 דקות – ארגון צרכני תחבורה ציבורית בישראל

תחקיר וכתיבה: נדב גת, בהנחיית מיכל בן משה – מנהלת מיזם המוניטור

תוכן העניינים

3 תקציר

5 טבלה מסכמת – החלטת ממשלה 1684

9 רקע

10 פירוש מרכיבי החלטה 1684 – סטטוס יישום

16 חסמים ומאפשרים

17 סיכום, תובנות ומסקנות

תקציר

תהליכי עבודה של משרדי הממשלה שלא נעצרו לחלוטין עם חילופי הממשלות.

החסם המרכזי שמצאנו ליישום ההחלטה היה שינוי סדרי עדיפויות – כאמור לעיל, שרת התחבורה הנוכחית מתנגדת לחלק מצעדי המדיניות המקודמים בהחלטה זו. במענה משרד התחבורה לחלק משאלותינו נאמר מפורשות ששמימות מסוימות לא בוצעו עקב שינוי מדיניות, ויתכן ששמימות נוספות לא קודמו עקב חוסר תערוף מצד צמרת המשרד. יצוין כי לא הוצגה תוכנית אופרטיבית אחרת להפחתת הגודש בכבישים ע"י משרד התחבורה מאז.

עם גידול האוכלוסייה בישראל ועלייה בכמות הרכבים הפרטיים, הגודש בכבישים ברחבי המדינה ובמטרופולינים במיוחד הולך ומחמיר. בטווח הארוך מתוכננים פרויקטי הסעות המונים שונים בארבעת המטרופולינים העיקריים בישראל (גוש דן, ירושלים, חיפה ובאר שבע) כגון רכבות קלות ורכבת מטר, אשר אמורים להקל על הגודש ולאפשר התניידות מהירה בתוך המטרופולינים.

גם ללא התחשבות בעיכובים הרבים בפרויקטים אלה (ובעיכובים אפשריים נוספים בעתיד), רוב הקווים מתוכננים להתחיל לפעול רק בעוד מספר שנים, בעוד שלפי הערכות משרד האוצר הגודש בכבישים עולה למשך כ־40 מיליארד ש"ח כל שנה, בנוסף לפגיעה באיכות החיים של תושבים ועובדים במטרופולינים שנאלצים לבזבז זמן בפקקים.

על רקע זה, התקבלה החלטת ממשלה 1684 לקידום פתרונות תחבורה חלופיים לרכב פרטי בטווח הקצר. התוכנית כונתה בפי שרת התחבורה דאז "תוכנית המיליון" שמטרתה הפחתה של מיליון נסיעות רכבים פרטיים בשנה, כדי להקל על הגודש באופן מיידי. ההחלטה כללה מגוון רחב של צעדים, מרביתם לקידום של תוכניות קיימות – הוספת נתיבי תחבורה ציבורית (נת"צים), שינוי תקנות מס, הגברת אכיפה נגד נסיעה לא חוקית בנת"צ ועוד. כשבוע לאחר קבלת ההחלטה הכנסת התפזרה והממשלה הפכה לממשלה זמנית. לאחר הבחירות התחלפה הממשלה ושרת התחבורה החדשה הכריזה על מדיניות הפוכה לזו שמקדמת החלטה זו, בעיקר במסגרת התנגדותה לנת"צים והעדפתה לרכבים פרטיים.

בדו"ח זה בדקנו את יישומם של 32 סעיפים אופרטיביים בהחלטה, ומצאנו כי 56% מהם לא יושמו כלל, 31% יושמו בצורה חלקית ורק 13% יושמו בצורה מספקת. מעבר לתחקיר שנערך תוך מיצוי מקורות גלויים, מתוך משרדי הממשלה והגופים הממשלתיים אליהם פנינו עם שאלות לגבי יישום ההחלטה, מערך הדיגיטל הלאומי היה היחיד שנתן מענה מלא, משרד התחבורה ומשרד האוצר השיבו במענה חלקי, והמשרד לבטחון לאומי ענה באיחור רב.

המאפשר המרכזי ליישום ההחלטה שעלה מהמעקב היה קיומם של משאבים נדרשים. כפי שצוין לעיל רבים מסעיפי ההחלטה הורו על קידום והרחבה של תוכניות קיימות, ורוב התקציבים הנדרשים להחלטה הם התקציבים הקיימים של משרדי הממשלה השונים. נראה שמעט הסעיפים שיושמו בצורה מלאה או חלקית, יושמו בזכות המשך של

החלטה 1684 | יוני 2022

שם ההחלטה: תוכנית חירום – פתרונות חלופיים לרכב הפרטי ותיקון החלטת ממשלה

מטרה במילים "רגילות": התוכנית כונתה "תוכנית המיליון" שמטרתה הפחתה של מיליון נסיעות רכבים פרטיים בשנה, כדי להקל על הגודש באופן מיידי

הסבר: ההחלטה כללה מגוון רחב של צעדים שנועדו לעודד את משתמשי הדרך להעדיף שימוש בתחבורה ציבורית על פני רכב פרטי, באמצעות ייעול התחבורה הציבורית, שינוי מערך התמריצים לאזרחים ועוד

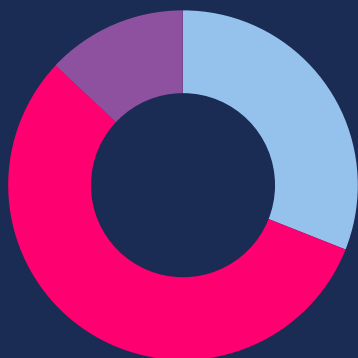
גורם אחראי: משרד התחבורה

החלטה 1684

13% יושם

31% יושם חלקית

56% לא יושם












מעבר לחסם עיקרי זה, זיהינו גם חסם של התעכבות תהליכי רכש מעבר לצפוי, וקושי בשיתופי פעולה בין משרדי ממשלה ויחידות ממשלתיות שונות. ישנן משימות במסגרת ההחלטה שיתכן ויישומן יושלם בעתיד, אך מאחר וכל מטרתה הייתה פתרונות בטווח הזמן הקצר ניתן לקבוע שיישום ההחלטה נכשל. עם זאת, כיוון שהבעיה עדיין קיימת ואף צפויה להחמיר, גם יישום מאוחר של ההחלטה יכול להיות צעד ראשון לקראת תיקון הבעיה.










טבלה מסכמת – החלטת ממשלה 1684

✔ יושם
 ✘ לא יושם
 ⦿ יושם חלקית

מס' סעיף	מרכיב ההחלטה	משרד אחראי	מה קורה עם זה?	סטטוס
א1	1. הוספה מיידית של 70 ק"מ נת"צ. 2. הוספה של 50 ק"מ נת"צ בהמשך. 3. בחינת אפשרות להפעלת נת"צ מתחלפים.	משרד התחבורה	1. מקבלת ההחלטה ועד סוף שנת 2022 נוספו 55 ק"מ נת"צ. 2. מתחילת שנת 2023 ועד אפריל 2024 נוספו 26 ק"מ נת"צ. 3. נת"צ מתחלף בכביש 60 לקראת סיום סלילה, היחיד בארץ.	⦿
1ב1	הוספה של 8 תקנים זמניים לסיירת האופנועים במשטרת התנועה למשך 3 שנים לצורך אכיפה בנת"צ.	המשרד לביטחון לאומי	התקנים אוישו באיחור של מספר רב של חודשים.	⦿
2ב1	הקמה של יחידת אכיפה על נת"צ במשרד התחבורה.	הרשות הארצית לתחבורה ציבורית	הקמת היחידה חוקקה בחוק ההסדרים לשנת 2023, אבל התעכבה. היחידה הייתה אמורה להתחיל לפעול ביולי 2024, אך גם תאריך יעד זה עבר.	✘
3ב1	בחינה מול מפעילי תחב"צ של האפשרות להתקין מצלמות באוטובוסים לצורך אכיפת נת"צ, כמו במיזם "שומרי דרך".	הרשות הארצית לתחבורה ציבורית	דווח ביוני 2023 באתר משרד רה"מ שיושם, ללא פירוט. פיילוט לאכיפה כוז בוצע בעבר באוטובוסים של חברת "דן" והוגדר ככשלון.	✔
4ב1	האצת הקמה של מערכי אכיפת נת"צ בערים שמשותפות במיזם "מהיר לעיר" להקמת נת"צים.	משרד התחבורה	כיום רק חמש רשויות מקומיות גדולות אוכפות בנת"צים בשטחן, מתוכן 4 (תל אביב-יפו, רמת גן, בני ברק, הרצליה) משתתפות במיזם "מהיר לעיר".	✘
71	בחינת הפעלת מרכזי ניהול תחבורה מטרופוליניים, הסמכויות שינתנו להם ומדיניות הפעלת רמזורים.	משרד התחבורה	רשויות מטרופוליניות ירדו מהתעודף במדיניות. מרכזי ניהול תחבורה קיימים בגוש דן ובחיפה אבל הפעלתם לא השתנתה בעקבות ההחלטה.	✘
א2	קידום חקיקה לשינוי תנאי הזכאות להחזרים על רכב פרטי לעובדי מדינה.	משרד האוצר	לא שונתה חקיקה בהתאם.	✘

מס' סעיף	מרכיב ההחלטה	משרד אחראי	מה קורה עם זה?	סטטוס
ב2	פרסום של תזכיר חוק שמשרתו עידוד עובדים לזיכור על חניה שמעניק להם המעסיק.	משרד האוצר	לא פורסם תזכיר חוק כזה.	
ג2	הסדרת אזורי חניה ברשויות מקומיות.	משרד התחבורה	מסמך הקובע את ההסדרה פורסם, אם כי באיחור של 9 חודשים מתאריך היעד המקורי.	
ד2	בחינת תיקון תקנות התכנון והבנייה כדי להפחית את מספר החניות הנדרשות בתוכניות בנייה חדשות וצמצום כמות החניות.	משרד הפנים	התקנות לא שוננו.	
ה2	בחינת תיקון תקנות מס הכנסה כדי שמיסוי רכב צמוד יבדיל בין עלויות קבועות לעלויות שימוש.	משרד האוצר	התקנות לא שוננו.	
וה2	פתיחת האפשרות של חברות ביטוח רכב לקבוע את מחיר ביטוח החובה לפי הנסועה של הרכב.	רשות שוק ההון	רשות שוק ההון פרסמה את טיוטת השינוי באיחור של חצי שנה, אבל הוא עוד לא אושר ע"י הוועדה הרלוונטית בכנסת ולכן לא שונה בפועל.	
ז2	גיבוש מתווה לעבודה בחללי עבודה משותפים של עובדי משרדי ממשלה, ובחינת הרחבה לעובדי המגזר הציבורי.	משרד האוצר	במאי 2023 נפתח מרחב ממשלתי שיתופי (ממ"ש) ראשון לעבודה מרחוק, כפיילוט לקראת פתיחה של ממ"שים נוספים. תאריך היעד לגיבוש המתווה היה אוקטובר 2022, כך שמשימה זו מבוצעת באיחור רב.	
ח2	הקמת ועדת היגוי משותפת של משרד התחבורה והמשרד להגנת הסביבה לסנכרון וקידום תוכניות "נתיב לעסקים" ו"הגעה ירוקה לעבודה"	משרד התחבורה	הוועדה הוקמה, ומסקנותיה אמורות להיות מפורסמות בקרוב.	

מס' סעיף	מרכיב ההחלטה	משרד אחראי	מה קורה עם זה?	סטטוס
פ2	שינוי תקנות התעבורה כדי שמסיעים בהסעה שיתופית יקבלו החזר הוצאות גבוה יותר.	משרד התחבורה	פורסמה שיטת לתיקון התקנות אבל היא לא עלתה להצבעה והתקנות לא שוננו.	
א3	האצת פרויקטי תשתית תחבורתיים, ובפרט חשמול הרכבת.	משרד התחבורה	שלושה חודשים לאחר ההחלטה פורסם שחשמול הרכבת הואץ במספר חודשים. בשנת 2023 סעיף זה לא תוקצב.	
1ב3	אימוץ פתרונות טכנולוגיים, בפרט פרויקט "איגרא" לתשתית טכנולוגית לתחבורה חכמה והמשך קידום פרויקט "פיקוס".	משרד התחבורה	דווח כי פרויקט "איגרא" תוקצב בשנת 2022 אבל לא תוקצב בשנת 2023 כיוון שתהליכי הרכש התעכבו. לא התקבל דיווח על פרויקט "פיקוס".	
2ב3	פיתוח והפעלה של מערכת ניהול תחב"צ בזמן אמת.	משרד התחבורה	המערכת עדיין נמצאת בשלבי פיתוח.	
3ב3	קידום פיילוט טכנולוגיים להפחתת גודש והגברת שימוש בתחבורה ציבורית.	משרד התחבורה	דווח כי תקציב של 49 מל"ח הועבר לטובת המשימה בשנת 2023, ללא פירוט.	
ג3	הכנת תוכנית לנת"צים בדרכים קיימות.	משרד התחבורה	לא התקיים דיון בנושא בוועדה הרלוונטית.	
1ד3	בחינת צעדים להקלה על תיאום בין חברות תשתית והסרת חסמי תכנון לפרויקטים תחבורתיים.	משרד האוצר	חוקק בחוק תשתיות לאומיות, כחלק מחוק ההסדרים לשנת 2023.	
2ד3	הקמת צוות בין משרדי שיבחן את החסמים לתכנון ורישוי מתקנים לתפעול תחב"צ.	משרד התחבורה	הצוות לא הוקם עקב שינוי מדיניות.	
ה3	הקמת צוות בין משרדי לשיפור התיאום בין תכנון תחב"צ לתכנון תשתיות לאומיות.	משרד התחבורה	דווח כי המשימה בוצעה, ללא פירוט.	

מס' סעיף	מרכיב ההחלטה	משרד אחראי	מה קורה עם זה?	סטטוס
13	הקמת צוות בין משרדי לשיפור התיאום בין תכנון תחב"צ לתכנון שימוש ברחוב.	משרד התחבורה	המשימה לא בוצעה עקב שינוי מדיניות.	
א4	הקמת צוות בין משרדי לגיבוש המלצות לפתרון המחסור בנהגי תחב"צ.	משרד התחבורה	המשימה לא בוצעה עקב שינוי מדיניות.	
14	עידוד משרדי ממשלה להטמיע כלי קבלת קהל מרוחק.	מערך הדיגיטל הלאומי	ביצוע פרויקט ההטמעה החל באיחור רב, החלה הטמעה במשרד העלייה והקליטה.	
1ג4	בחינת מתן סמכות לפקחים עירוניים לפנות רכבים במקום המשטרה.	משרד התחבורה	פקודות התעבורה שקובעות את הסמכות הנ"ל לא שוננו.	
2ג4	בחינת נהלי תיעוד זירות תאונות ואת האפשרות לעשות שימוש באמצעים טכנולוגיים מתקדמים לשם כך.	המשרד לביטחון לאומי	הבחינה טרם התבצעה.	
א5	גיבוש תוכנית ללימוד על תחבורה מקיימת (ציבורית קלה, והליכתיות) לתלמידים, חיילים, סטודנטים ולבני הגיל השלישי.	משרד התחבורה	דווח כי המשימה בוצעה, ללא פירוט. התוכנית לא פורסמה לציבור.	
15	פיתוח אתר שירכז את כל המידע על תחב"צ, יתעדכן בזמן אמת ויאפשר תכנון נסיעות. שיפור של הנגשת המידע הנ"ל לציבור.	הרשות הארצית לתחבורה ציבורית	הקמת אתר מאוחד נמצאת בשלבי ביצוע וטרם הסתיימה. החל מנובמבר 2022 נתוני זמן אמת של קווי אוטובוס משותפים עם הציבור דרך אפליקציות ניווט.	
15	השלמת הכנת תוכנית אב לשינוע משענים במשאיות ורכבות.	משרד התחבורה	לפי דיווח באתר משרד רוה"מ מיוני 2023 המשימה בוצעה, ללא פירוט. אין תוכנית כזו המפורסמת לציבור.	
75	קביעה כי הדיווח של שרים לוועדת כספים בנוגע למס גודש יתייחס למיזם ערך דרך.	–	שר האוצר ושרת התחבורה לא דיווחו במרץ 2023 לוועדת הכספים בהתאם לחוק מס הפחתת גודש, ובפרט לא התייחסו לדרך ערך.	

רקע

הבעיה

מדינת ישראל נמצאת במקום הראשון במדד הגודש מבין מדינות ה־OECD, כלומר היא הפקוקה ביותר מבין המדינות המפותחות, למרות גודלה הקטן יחסית.¹ הפקקים הם חמורים במיוחד במרכזי המטרופולונים הגדולים, כגון ירושלים, חיפה, תל אביב ובאר שבע, ויש להם השפעה ישירה הן על איכות החיים של תושבי ישראל, שנאלצים לבזבז זמן רב, והן על הכלכלה והמשק הישראליים. להערכת אגף התקציבים במשרד האוצר, הנזק הכלכלי הנובע מהגודש הוא כ־40 מיליארד ₪ בשנה.² כיוון שרוב מוחלט של הנסיעות נעשות ברכבים פרטיים (כמעט 80% בשנת 2022)³ שממוצע הנוסעים בהם הוא 1.2 לרכב,⁴ קידום פתרונות חלופיים לרכבים פרטיים הוא המרכיב החשוב ביותר בהפחתת הגודש.

פתרונות קיימים

החלטת הממשלה 1684 עוסקת בעיקרה במטרופולין גוש דן, המטרופולין הגדול ביותר במדינה – יש בו יותר מ־4 מיליון תושבים, למעלה מ־40% מתושבי המדינה, ו־55% מאוכלוסיית ישראל מועסקת בו.⁵ עבור מטרופולין זה קיימות מספר תוכניות להפחתת השימוש ברכבים פרטיים, בטווח הארוך – מערכת המטרו, רכבות קלות, הוספת מסילות רכבת, והטלת מס גודש על הנכנסים לגוש דן עם רכב פרטי. עוד לפני דחיות נוספות של תאריכי הסיום של פרויקטים אלו, ברובם הצפי לסיום היה אחרי שנת 2025, משמע שלוש שנים לאחר קבלת ההחלטה הנ"ל, ועל כן פתרונות אלה לא יכלו לעזור בטווח הקצר.⁶

מהות ההחלטה

מטרת ההחלטה הייתה לעגן מספר רב של תוכניות ופרויקטים קיימים להגברת הכדאיות לשימוש בחלופות לרכבים פרטיים, על מנת להעלות את התעדוף של אותן תוכניות, לקדם אותן ולשחרר עבורן תקציבים. החלטה זו הינה המשך להחלטת ממשלה 234 מתאריך 11.8.2021

אשר התמקדה בעיקר בתחבורה ציבורית, ויושמה ברובה.⁷ החלטה 1684 כוללת מספר רב של אפיקי פעולה שונים – הגברת הפיקוח על נתיבי תחבורה ציבורית (נת"צ), הקמת נת"צים נוספים, שינוי תנאי שכר של עובדי מדינה, שינוי תקנות מס, הסדרה בנושאי חנייה, ועוד.

לאחר ההחלטה

כשבוע לאחר קבלת ההחלטה הכנסת הצביעה בעד התפורתה, והממשלה הפכה להיות ממשלה זמנית. עובדה זו, יחד עם חילופי הממשלה לאחר הבחירות ושינויי מדיניות שנבעו מכך, גרמו לכך שרבים מסעיפי ההחלטה לא יושמו וגם לא מקודמים נכון לכתיבת דו"ח זה. שלושה חודשים לאחר קבלת החלטה זו, קיבלה ממשלת המעבר החלטת המשך בנושא הקמת רשויות תחבורה מטרופוליניות, שהיו אמורות לייעל את תכנון התחבורה ובכך להקל את הגודש במטרופולינים.⁸ לאחר הבחירות, נושא זה ירד לחלוטין מהתעדוף במשרד התחבורה. בעקבות חילופי השרות במשרד החלו גלי פיתורים ועזיבות של אנשי מקצוע, גורם משמעותי נוסף בעיכוב תהליכים ובאיי־ישום של ההחלטה.⁹

1 גלובס: ארגון ה־OECD: גודש התנועה בישראל מהגורמים בעולם
 2 החלטת ממשלה 1684
 3 למ"ס: נסועה בשנת 2022
 4 דה־מרקר: חיים בבועה: המוניות ממיכות לעמוד ריקות – אך באבל יקבלו עוד 40 מיליון שקל
 5 למ"ס: יישובים, אוכלוסייה וצפיפות לקמ"ר יבשתי, לפי מטרופולין(1) ויישובים נבחרים
 6 החלטת ממשלה 1684

7 המרכז להעצמת האזרח: דו"ח המוניטור, שיפור התחבורה הציבורית בטווח קצר
 8 החלטת ממשלה 1854
 9 גלובס: בכיר נוסף במשרד התחבורה עוזב: "ההנהלה מתרוקנת מאנשי מקצוע"

פירוט מרכיבי החלטה 1684 – סטטוס יישום

סעיף 1א: הוספת נת"צים

סעיף זה מורה על הוספה של נת"צים – 70 ק"מ בטווח הזמן המיידית ועוד 50 ק"מ בשלב השני. הנת"צים יוקצו מתוך נתיבים קיימים ולא יסללו נתיבים חדשים. בנוסף, תיבחן האפשרות להפעיל נת"צים מתחלפים – כלומר נתיבים שיהיו מוקצים לתחבורה ציבורית רק חלק מהזמן. לטובת סעיף זה מוקצים 150 מיליון ₪ מתקציב משרד התחבורה.

סטטוס יושם חלקית

מנתוני משרד התחבורה באתר מאגרי המידע הממשלתיים מיולי ועד דצמבר 2022 נוספו 55.146 ק"מ של נת"צ, ומינואר 2023 ועד אפריל 2024 נוספו 26.734 ק"מ של נת"צ, פחות מהנדרש בשני המקרים. במקביל, שרת התחבורה הורתה על בחינה מחדש של נת"צים קיימים שנחיצותם כבר הוכחה בעבר, ומשרד התחבורה הודיע לאחרונה על הפיכת נת"צים באיילון לנתיבים רבי תפוסה (כלומר גם לרכבים פרטיים, בתשלום אגרה, ולא רק לתחב"צ).

לפי דיווח של משרד התחבורה מתאריך 10.6.24, סלילת נת"צ מתחלף בכביש 60 נמצאת לקראת סיום, וזהו הנת"צ המתחלף היחיד בארץ נכון לעת ז.

סעיף 1ב1: הוספת תקנים זמניים לסיירת האופנוענים במשטרת התנועה

המטרה של סעיף זה היא לדאוג לאכיפה בנת"צים (כלומר חלוקת קנסות לרכבים פרטיים הנוסעים בהם) בטווח הזמן המיידית עד להקמתה של יחידת האכיפה תחת משרד התחבורה (ר' סעיף 1ב1). לשם כך משרד התחבורה יתקצב הוספת 8 תקנים לסיירת האופנוענים במשטרת התנועה, למשך 3 שנים, ותוכנית האכיפה של הסיירת תתואם איתו.

סטטוס יושם חלקית

תאריך היעד לביצוע הסעיף היה תוך 120 יום (כלומר עד סוף אוקטובר 2022), אבל לפי דיווח למשרד רה"מ מיוני 2023, התקנים תוקננו אבל התקציב לאיושם לא עבר ממשרד התחבורה, ולפי דיווח המשרד לבטחון לאומי מתאריך 42.8.11 התקנים כבר אוישו. לא נמסר פירוט נוסף או תאריך מדויק יותר ממנו אוישו, כלומר מדובר באיחור של בין 7 ל-12 חודשים באיוש. בהתחשב בכך שהתקנים הינם זמניים ותקפים לשלוש שנים בלבד, זהו יישום חלקי ביותר של המשימה.

סעיף 1ב2: הקמת יחידת אכיפה על נת"צ

כדי לוודא שהשימוש בנת"צים ובנתיבים רבי תפוסה (נר"טים) יהיה רק ע"י רכבים המורשים לכך, הרשות הארצית לתחבורה ציבורית במשרד התחבורה תקים יחידת אכיפה ייעודית לנת"צים בתוך המשרד. הקמת היחידה תכלול פיתוח ורכש אמצעי אכיפה אלקטרוניים וגיוס והסמכה של פקחים, ותתוקצב מתקציב משרד התחבורה.

סטטוס לא יושם

תאריך היעד להקמת היחידה היה 30 ביוני 2023. הקמת היחידה אמנם נכללה בחוק ההסדרים לשנת 2023, אבל לפי דיווח של משרד התחבורה מתאריך 10.6.24 התעכבה עקב בעיות טכנולוגיות בשימוש בענן ובעיות כוח אדם. בעת הנוכחית נבחר כבר זוכה במכרז, והיחידה אמורה להתחיל לפעול ביולי 2024, אך היא עדיין לא הוקמה.

סעיף 1ב3: בחינה של התקנת מצלמות באוטובוסים לצורכי אכיפה בנת"צים

כדי להוסיף אמצעים נוספים לטובת אכיפה בנת"צים, הרשות הארצית לתחבורה ציבורית תפנה למפעילי תחבורה ציבורית כדי לבחון הצבה של מצלמות באוטובוסים שיופנו החוצה ויצלמו את הרכבים האחרים בנתיב.

סטטוס יושם

בדיווח מיוני 2023 המופיע באתר משרד רה"מ נמסר ממשרד התחבורה שהמשימה בוצעה, ללא פירוט של הצעדים והמסקנות. החלטת ממשלה קודמת כבר הורתה לבצע פיילוט בתחום זה, וכפי שעלה מתחקיר המוניטור¹⁰ על ההחלטה הנ"ל, הפיילוט בוצע בחברת "דן" בלבד עקב התנגדות של ועדי העובדים בשאר חברות האוטובוסים, והוגדר ע"י משרד התחבורה ככשלוך.

סעיף 1ב4: האצת הקמה של מערכי אכיפה עירוניים בנת"צים

שרת התחבורה תפעל מול הרשויות המקומיות שמעורבות בפרויקט "מהיר לעיר" (רשויות שונות במטרופולין תל אביב) כדי להאיץ הקמת מערכי אכיפה בנת"צים תחתן. המטרה היא שפקחי התנועה של הרשויות המקומיות

10 המרכז להעצמת האזרח: דו"ח המוניטור, שיפור התחבורה הציבורית בטווח קצר

סטטוס לא יושם

בחוק ההסדרים לשנת 2023 הוכנס סעיף שיקל על יישום עתידי (הסעיף קובע שינוי בעתיד של רכיב החזרי הנסיעות בשכר לא יגדיל את הפנסיות התקציביות), והסכם מסגרת בין משרד האוצר להסתדרות העובדים הכללית מיוני 2023 נועד בין השאר לאפשר שינוי כזה,¹¹ אבל לא בוצעו תיקוני חקיקה או שינויים של רכיבי השכר הרלוונטיים.

סעיף 2: עידוד עובדים לויתור על חניה שמעניק להם מעסיק

שר האוצר צריך לפרסם תזכיר חוק שייתן תמריצים למעסיקים להציע חלופות לרכב פרטי להגעה לעבודה, וירחיב את מערך ההסעות לעובדי מדינה.

סטטוס לא יושם

לא פורסם תזכיר חוק בנושא זה. בדיווח למשרד רוה"מ מיוני 2023 נמסר שהמשימה לא בוצעה עקב "חסם בשיתוף הפעולה בעקבות מחלוקת בנושא מדיניות", ללא פירוט נוסף.

סעיף 2ג: הסדרת קביעת אזורי חניה ברשויות מקומיות

שרת התחבורה צריכה, בהתייעצות עם שרת הפנים, לקבוע עבור רשויות מקומיות מהם התנאים להגדרת אזורי חניה בהם ניתנת הנחה או פטור מתשלום לתושבים.

סטטוס יושם

מסמך המגדיר את התנאים ואמות המידה לקביעת אזורי חניה פורסם ביולי 2023, באיחור של תשעה חודשים מתאריך היעד המקורי. בדיווח למשרד רוה"מ מיוני 2023 נמסר שהאיחור נבע מעיכוב בקבלת חוות דעת משפטית. בהתאם לתקנות ששונו, תוכן המסמך יכנס לתוקף בתחילת שנת 2025.

יוסמכו כך שיוכלו לפקח על נסיעת רכבים לא מורשים בנת"צים ברשות.

סטטוס לא יושם

נכון למאי 2024, לפי מענה רשויות מקומיות לבקשות חופש מידע של עמותת "אור ירוק", מתבצעת אכיפה בנת"צ עירוניים בחמש רשויות מקומיות בלבד: תל אביב-יפו, ירושלים, רמת גן, בני ברק והרצליה. פרויקט מהיר לעיר כולל 17 רשויות, מתוכן רק 4 ברשימה הנ"ל. בשאר הרשויות לא קיימת אכיפה ומשרד התחבורה לא קבע הסדר אכיפה בשטח רשויות אלה.

סעיף 1ד: בחינת מדיניות תחבורה מרחבית

מטרת הסעיף היא להתניע ולקדם תהליך של האצלת סמכויות לרשויות מקומיות בתחומי התחבורה – בסעיף עצמו מוזכרת מדיניות הפעלת רמזורים וניהול תנועה ברמת המטרופולין. בהמשך לסעיף זה התקבלה החלטת ממשלה 1854 בתאריך 11.9.2022 (שלושה חודשים לאחר קבלת ההחלטה לעיל) שגם היא נועדה לקדם הקמה של רשויות מטרופוליניות.

סטטוס לא יושם

אמנם התקבלה החלטת המשך לסעיף זה, אך היא התקבלה ע"י ממשלת מעבר ונושא רשויות התחבורה המטרופוליניות ירד לחלוטין מהתעודף עם כניסתה לתפקיד של שרת התחבורה מירי רגב. החלטה 1854 כללה בעיקר סעיפים שמורים לבחון ולקדם את הנושא ועל כן לא ניתן לומר שגובשה מדיניות בנושא זה עד כה.

קיימים כיום מרכזי ניהול תנועה מטרופוליניים בגוש דן ובחיפה אשר פועלים מול הרשויות המקומיות, אך הם הוקמו לפני החלטת ממשלה זו ולא גובשה מדיניות חדשה או הסדרה של תחומי הפעילות שלהם בעקבות ההחלטה.

סעיף 2א: שינוי תנאי הזכאות להחזרים על רכב פרטי לעובדי מדינה

תנאי השכר הנוכחיים של עובדי מדינה מתמרצים אותם לרכוש רכבים פרטיים, ומטרת סעיף זה היא לשנות את התמרוץ בכדי לעודד עובדי מדינה להשתמש באמצעי תחבורה אחרים. השינוי יעשה ע"י שר האוצר בעזרת קידום מתווה חדש לרכיבי שכר אלה ותיקוני חקיקה בהתאם.

11 גלובסט: 2,500 שקל לעובד: ההטבה שמסתתרת בהסכם השכר החדש במגזר הציבורי

השני לעובד משרדי ממשלה נוספים ויתכן שלעובדי מדינה (אחרים בהמשך) לעבוד מחללי עבודה משותפים שקרובים יותר למקום מגורם מאשר המשרד בו הם עובדים, כדי לחסוך את נסיעות ארוכות ברכב פרטי. שר האוצר צריך לגבש מתווה שיאפשר זאת, תוך שימוש בתקציבים קיימים וללא תוספת של שטחים חדשים למשרדים.

סטטוס יושם חלקית

ממשרד האוצר נמסר בדיווח בתאריך 23.6.2024 כי במאי 2023 נפתח מרחב ממשלתי שיתופי (ממ"ש) ראשון לעבודה מרחוק, בקריית הממשלה בתל אביב. המיקום נבחר כיוון שהוא סמוך לתחנות רכבת כבדה, רכבת קלה ואוטובוסים ועל כן נגיש תחבורתית. ממ"ש זה אמור להוות פיילוט לקראת פתיחה של ממ"שים נוספים, אך המשימה החלה להתבצע באיחור רב – תאריך היעד המקורי לגיבוש מתווה בנושא היה אוקטובר 2022.

סעיף 2: הקמת ועדת היגוי לסנכרון תוכניות "נתיב לעסקים" ו"הגעה ירוקה לעבודה"

שתי תוכניות אלה מקודמות ע"י משרד התחבורה והמשרד להגנת הסביבה בהתאם, ושתיהן עוסקות בחלופות לעובדים להגעה לעבודה ברכב פרטי. מטרת סעיף זה לסנכרן את התוכניות כדי למנוע כפילות מיותרת, ולהגביר את האפקטיביות שלהן. התקציב לטובת התוכניות והסנכרון שלהן יוקצה מתוך התקציבים הקיימים של משרד התחבורה והמשרד להגנת הסביבה.

סטטוס יושם

הוועדה הוקמה. עמותת "15 דקות – ארגון צרכני תחבורה, ציבורית בישראל" מהווה את נציגות הציבור בוועדה, ולפי העמותה תוצרי הוועדה אמורים להתפרסם בקרוב.

סעיף 2ח: הגדלת ההחזרים למסיעים בהסעות שיתופיות

שרת התחבורה את תקנות התעבורה ותגדיל בהן את תקרת החזר ההוצאות שמקבל מסיע על נסיעה שיתופית (מ-2 ש"ל לק"מ ל-4 ש"ל לק"מ).

סטטוס לא יושם

פורסמה שיוטה של תיקון התקנות להערוות הציבור באוגוסט 2022, אבל השיוטה לא עלתה להצבעה והתקנות לא שוננו.

סעיף 2ד: בחינה של הפחתת מספר החניות הנדרשות בבניינים חדשים

מטרת סעיף זה היא לצמצם את מספר החניות בערים ובכך לעודד מעבר מרכב פרטי לאמצעי תחבורה אחרים. השינוי היה אמור להתבצע דרך תיקון תקנות התכנון והבנייה.

סטטוס לא יושם

תאריך היעד לביצוע המשימה היה סוף אוקטובר 2022, אבל עדכנית למאי 2024 לא בוצע שינוי כזה, ולפי דיווח למשרד רוה"מ ביוני 2023 המשימה לא בוצעה כיוון שהיא הועברה באותה תקופה לטיפול מינהל התכנון.

סעיף 2ה1: בחינה של שינוי המיסוי על רכב צמוד

שר האוצר יבחן תיקון של תקנות מס הכנסה, כדי שמיסוי על רכב צמוד יתחלק למיסוי העלויות הקבועות של החזקת רכב, ומיסוי עלויות משתנות שנובעות משימוש. מטרת סעיף זה להקטין את התמרוץ לשימוש ברכב פרטי צמוד.

סטטוס לא יושם

התקנות לא שוננו. לפי דיווח למשרד רוה"מ מיוני 2023 המשימה בוצעה, אך ללא פירוש של תוצרי הבחינה.

סעיף 2ה2: פתיחת האפשרות להוספת נסועה של רכב כרכיב בקביעת תעריף ביטוח חובה

רשות שוק ההון תפעל להוספת נסועה (כמות הקילומטרים שרכב נוסע) לרשימת המשתנים שחברות ביטוח יכולות להשתמש בהם כדי לקבוע את פרמיית הביטוח למבוטחים שלהן.

סטטוס יושם חלקית

רשות שוק ההון פרסמה ביוני 2023 (תאריך היעד למשימה היה דצמבר 2022) שיוטה לתיקון הנ"ל להערוות הציבור לקראת דיון בוועדה המשותפת של ועדת חוקה, חוק ומשפט וועדת הכספים בכנסת. עדיין לא התקיים דיון בנושא בוועדה המשותפת, ועל כן התיקון עוד לא עבר.

סעיף 2ו: גיבוש מתווה שיאפשר עבודה במרחבי עבודה משותפים לעובדי מדינה

מטרת הסעיף היא לאפשר לעובדי מדינה (בשלב הראשון עובדי משרד התחבורה ומערך הדיגיטל הלאומי, בשלב

לפני כן. התקצוב לסעיף זה הוא 300 מיליון ₪, בפריסה שווה בין השנים 2022-2026.

סטטוס יושם חלקית

לפי דיווח משרד התחבורה מתאריך 10.6.24 המשימה תוקצבה ב-49 מל"ח בשנת 2023, ללא פירוש על הפרויקטים שקודמו. עבור שנת 2022 ניתן דיווח שמופיע באתר משרד רוה"מ לפי משימת התקצוב בוצעה, ללא פירוש.

סעיף 3ג: כתיבת תוכנית לקביעת נת"צים בדרכים קיימות

שרת התחבורה צריכה להגיש עד סוף שנת 2022 לוועדה לתשתיות לאומיות תוכנית מערכתית לנת"צים.

סטטוס לא יושם

לפי דיווח למשרד רוה"מ ביוני 2023 המשימה בוצעה כיוון שהחל קידום של הנושא מול הוועדה לתשתיות לאומיות, אך טרם נדונה תוכנית כזו בוועדה.

סעיף 1ד3: בחינת צעדים להקלה על התיאום בפרויקטים תחבורתיים

משרת הסעיף היא להקל על התיאום בין חברות התשתית המבצעות פרויקטי תחבורה (כגון נתיבי ישראל ונת"ע) לבעלי התשתית (הגוף המחזיק בתשתית שבה יבוצע הפרויקט).

סטטוס יושם

כדי לקצר את תהליכי הבירוקרטיה בפרויקטי תשתית (בכלל, ותחבורתיים בפרט) נחקק כחלק מחוק ההסדרים של שנת 2023 חוק תשתיות לאומיות, שכולל צעדים שונים לזירוז תהליכים. בין סעיפי החוק – אישור אוטומטי של תוכניות שלא מקבלות אישור מבעלי תשתית רלוונטיים, ומתן כלים לשלטון המרכזי לערער על סירובים של רשויות מקומיות לפרויקטי תשתית. על החוק הושמעה ביקורת כי הוא משאיר הרבה כוח בידי השלטון המרכזי, וללא שינוי ועדכון תהליכי העבודה עלול להוביל לאישור תוכניות בצורה דורסנית שיכולה להזיק לסביבה ולהגביל דיונים מהותיים.

סעיף 3א: האצת מיזמי תשתיות תחבורתיים

משרד התחבורה בתיאום עם משרד האוצר יאיץ מיזמי תשתיות בתחום התחבורה, בדגש על רכבות ומערכות הסעות המונים. הסעיף מתייחס לפרויקטים קיימים, ובפרט לפרויקט חשמול הרכבת.

סטטוס יושם חלקית

בהודעת משרד התחבורה מספטמבר 2022 נמסר כי סיום חלק מעבודות חשמול הרכבת הוקדם, ובאותו חודש יופעל קו חשמלי חדש. מאז דווחו עיכובים בפרויקט החשמול שיאריכו את מועד סיומו בשנה לפחות, ובשנת 2023 סעיף זה לא תוקצב כיוון שלא התקבלו פניות תקציביות.

סעיף 1ב3: קידום פרויקטי "איגרא" ו"פיקוס"

שני הפרויקטים עוסקים בבניית מסדי נתונים שירכזו נתונים ממקורות שונים כדי להוות תשתית לתכנון וניהול תחבורה חכמה.

סטטוס לא יושם

לפי דיווח למשרד רוה"מ ביוני 2023, פרויקט איגרא תוקצב בשנת 2022 ב-5 מיליון ₪ כמתוכנן, אבל לפי דיווח משרד התחבורה מתאריך 10.6.2024 הפרויקט לא תוקצב בשנת 2023 עקב התארכות תהליכי המכרז והרכש. מכרז היה אמור להתפרסם ברבעון הראשון של שנת 2024, אבל עוד לא פורסם.

סעיף 2ב3: קידום מערכת לשליטה ובקרה על תחבורה ציבורית

משרד התחבורה יפעל בשווה הזמן המיידית לפיתוח מערכת לבקרה, שליטה וניהול שירותי תחבורה ציבורית.

סטטוס לא יושם

לפי דיווח משרד התחבורה מתאריך 10.6.24 המערכת נמצאת עדיין בשלבי פיתוח, והעיכוב הניכר בפיתוח נובע מהערכת חסר של היקף המשימה.

סעיף 3ב3: קידום פיילוסים טכנולוגיים להתמודדות עם גודש

משרת סעיף זה הייתה לשחרר תקציבים של המשרד לשוטב פרויקטים טכנולוגיים שונים, שהיה קושי לקדם

כדי לוודא שהתחב"צ יתאים בצורה מיטבית לצרכים המקומיים.

סטטוס לא יושם

בדיווח משרד התחבורה מתאריך 10.6.24 נמסר שהמשימה לא בוצעה עקב שינוי מדיניות.

סעיף 4א: הקמה של צוות בין משרדי לגיבוש המלצות לטיפול במחסור בנהגי תחב"צ

על משרד התחבורה להקים צוות בשיתוף זרוע העבודה ואגף התקציבים במשרד האוצר שיבחן את המחסור בנהגי תחב"צ שמשפיע על רציפות ההפעלה של תחב"צ. הועלתה ביקורת מצד ארגוני עובדים על כך שאחד האמצעים המוצעים לפתרון הבעיה הוא גיוס עובדים זרים כנהגים, מה שלטענת הארגונים יכול להוביל לפגיעה בעובדים אחרים. בסעיף זה גם מצוין כי כל הצעה של צוות שכוללת השלכות תקציביות לא תחייב את הממשלה, כך שהצעה להעלות את שכר הנהגים לא תוכל להיות מחייבת.

סטטוס לא יושם

בדיווח משרד התחבורה מתאריך 10.6.24 נמסר שהמשימה לא בוצעה עקב שינוי מדיניות.

סעיף 4ב: עידוד משרדי ממשלה וגופים ציבוריים להסמיע כלי דיגיטליים לקבלת קהל מרחוק

מטרת הסעיף היא לאפשר הפחתה של נסיעות אזרחים ותושבים למשרדי ממשלה וגופים ציבוריים אחרים לקבלת שירות. הסעיף מורה למערך הדיגיטל הלאומי לעודד משרדים וגופים להסמיע כלים שמפותחים במסגרת החלטת ממשלה קודמת בנושא זה (מספר 260, מתאריך 26.7.2020). אחד הצעדים שמצוין מפורשות הוא תמרוץ כספי להסמעתם, אך מצוין שתמרוץ כזה ידרוש אישור בדיוני התקציב.

סטטוס יושם חלקית

בדיווח מערך הדיגיטל הלאומי מתאריך 2.6.24 נמסר כי המשימה עדיין בביצוע, והחלה באיחור רב בשל עיכובים בהליכי הרכש. בעת הנוכחית משרד העלייה והקליטה מתחיל בפילוט של מערכת שכוללת התממשקות למערכת זימון תורים. במקביל, נמשך פיתוח של יכולות חדשות למערכת.

סעיף 2ד3: הקמה של צוות בין משרדי לבחינת החסמים בתכנון מתקני תשתית לתחב"צ

על משרד התחבורה להקים צוות בשיתוף מנהל התכנון, מטה התכנון הלאומי ואגף התקציבים במשרד האוצר, שיבחן את הנושא ויציע צעדים להאצת קצב ההקמה של מתקני תשתית לתחב"צ - מסופי תחב"צ וחניוני אוטובוסים.

סטטוס לא יושם

בדיווח משרד התחבורה מתאריך 10.6.24 נמסר שהמשימה לא בוצעה עקב שינוי מדיניות.

סעיף 3ה: הקמה של צוות בין משרדי לשיפור התיאום בין תכנון תחב"צ לתכנון תשתיות

על משרד התחבורה להקים צוות בשיתוף עם מנהל התכנון שימליץ על צעדים לשיפור ממשקי התכנון והביצוע בין גופים האחראים על תחב"צ לבין גופי התכנון ותיאום התשתיות הלאומיות.

סטטוס יושם

לפי דיווח למשרד רוה"מ ביוני 2023, המשימה לא בוצעה עקב "התמשכות של הליכי שינוי מבנה ארגוני ואישור תקינה", ולפי דיווח משרד התחבורה מתאריך 10.6.24 המשימה בוצעה, ללא פירוט. בדו"ח מבקר המדינה¹² שפורסם בינואר 2024 נמצא שמשרד התחבורה לא מיוצג בהרבה מדיוני ועדות התכנון השונות, וניתנה המלצה למשרד התחבורה לקיים ישיבות תקופתיות עם מנהל התכנון כדי לוודא נוכחות של נציגי המשרד בדיונים חשובים. מהמשרד נמסר בתגובה שעבודה כזו כבר נעשתה, אבל נוכחות נציגיו בדיונים עדיין נמוכה עקב פערי כוח אדם.

סעיף 3ו: הקמה של צוות בין משרד לשיפור התיאום בין תכנון תחב"צ לתכנון שימושי קרקע

על משרד התחבורה להקים צוות בשיתוף עם מנהל התכנון שימליץ על צעדים לשיפור התיאום בין תהליכי תכנון שימושי קרקע (למסחר, מגורים וכו') לבין תכנון תחב"צ,

12 משרד מבקר המדינה ונציבות תלונות הציבור: תכנון וקידום של התחבורה הציבורית – ביקורת מעקב

תכנון מסלול ומידע על שינויים בזמן אמת. בנוסף, הרשות תשפר את שיתוף המידע הנ"ל עם הציבור דרך אתרי אינטרנט ואפליקציות פרטיות.

סטטוס יושם חלקית

החל מנובמבר 2022 נתוני זמן אמת על מיקום אוטובוסים משותף עם אפליקציות פרטיות לניווט ותחבורה ציבורית. קיימים מספר אתרי אינטרנט המרכזים מידע על תחב"צ, ופורסם מכרז להקמת אתר יחיד שירכז את כל המידע. לפי דיווח משרד התחבורה מתאריך 10.6.24 נבחר זוכה במכרז והמשימה תוקצבה ונמצאת בשלבי ביצוע.

סעיף 5ג: השלמת תוכנית אב למטענים

התוכנית המוזכרת נוגעת להובלת מטענים כבדים ברכבי הארץ ע"י משאיות או רכבות. שרת התחבורה צריכה בתיאום עם שר האוצר והשר לביטחון פנים להשלים את הכנתה.

סטטוס יושם חלקית

לפי דיווח משרד רוה"מ ביוני 2023 המשימה בוצעה, התוכנית לא מפורסמת לציבור.

סעיף 5ד: דיווח על תוצאות מיזם "דרך ערך"

שרת התחבורה ושר האוצר מחויבים לפי חוק לדווח אחת לשנה לוועדת הכספים על התקדמות מס גודש בגוש דן, וסעיף זה מורה להסתמך בדיווח, בין השאר, על תוצאות מיזם "דרך ערך" שבמסגרתו תושבים מתנדבים להתקין מצלמה ברכבם שתעזור לתעד עבירות תנועה.

סטטוס לא יושם

מאחר ומס גודש בגוש דן מנוגד למדיניות שרת התחבורה הנוכחית, הנושא ירד לחלוטין מהתערוך והשרים הרלוונטיים לא דיווחו לוועדת הכספים בנושא, בפרט לא על תוצאות מיזם "דרך ערך". יצוין כי מיזם "דרך ערך" ממשיך להתקדם, והשלב השלישי של הפיילוט צפוי להתחיל בקרוב, אף על פי שתוצאות השלב הקודם טרם פורסמו.¹³

סעיף 1ג4: בחינה של מתן סמכות לפקחים עירוניים לפינוי רכבים מכבישים

הסעיף מורה לבחון תיקון של פקודת התעבורה שיאפשר לפקחים עירוניים לפנות רכבים מכבישים עירוניים, במקום המצב הנוכחי בו רק למשטרה יש סמכות כזו. המטרה היא לאפשר פינוי מהיר יותר של רכבים עומדים החוסמים כבישים עירוניים, שעלולים לפגוע בבטיחות או בזרימת התנועה.

סטטוס לא יושם

פקודת התעבורה לא שונתה בצורה כזו.

סעיף 2ג4: בחינה של נהלי תיעוד זירות תאונות והאפשרות לעשות שימוש באמצעים טכנולוגיים לשם כך

מטרת הסעיף היא לצמצם את משך הזמן שתיעוד זירת תאונה לוקח, כדי לאפשר פינוי מהיר יותר של תאונות בכבישים ע"י בחינה של נהלי המשטרה ושל האפשרות לשימוש באמצעים טכנולוגיים מתקדמים.

סטטוס לא יושם

לפי דיווח משרד התחבורה מתאריך 10.6.24, המשימה מחכה לביצוע במשרד לביטחון לאומי.

סעיף 5א: גיבוש תוכנית לימוד על תחבורה מקיימת לתלמידים, חיילים, סטודנטים וקשישים.

מטרת הסעיף לגבש תוכנית לימוד הנוגעת לשימוש בתחבורה ציבורית, הליכתיות וכלי תחבורה קלים (אופניים, קורקינטים חשמליים וכו') שתועבר במסגרות שונות – בתי ספר, צה"ל ועוד.

סטטוס יושם חלקית

לפי דיווח משרד התחבורה מתאריך 10.6.24 המשימה בוצעה, ללא פירוט.

סעיף 5ב: פיתוח אתר אינטרנטי המרכז מידע על תחב"צ, כולל עדכונים בזמן אמת, ושיתוף מידע עם הציבור

על הרשות הארצית לתחבורה ציבורית לפתח אתר אינטרנט שירכז מידע על אמצעי תחב"צ שונים כולל אפשרויות

13 דה־מרקר: מקלות וגזרים: משרד התחבורה מחדש את הניסוי בתמריץ חיובי למי שיימנע משימוש במכונית

חסמים ומאפשרים

חסמים

על פי ניתוח ממצאי המעקב ניתן להצביע על 3 חסמים מרכזיים:



תכנון וניהול – שינוי סדרי עדיפויות

כפי שצוין ברקע לדו"ח, כשבוע לאחר קבלת ההחלטה הכנסת פוזרה והתחילה תקופת בחירות, שהסתיימה בסוף שנת 2022 עם השבעת ממשלה חדשה. שרת התחבורה החדשה, מירי רגב, הודיעה עם כניסתה לתפקיד על שינוי מדיניות בהרבה מתחומי המשרד, ודיברה בין השאר נגד נת"צים, פרויקט המטרו ואגרת גודש בגוש דן.¹⁴ בעקבות כך, רבים מסעיפי ההחלטה (ובמיוחד סעיפים שאינם ממשיכים משימות קיימות) לא קודמו כלל.



התמשכות תהליכי רכש

במספר סעיפים דווח כי ביצוע המשימה מתעכב עקב התמשכות של תהליכי רכש והתקשרויות. חלק מהעיכוב יכול להיות מוסבר ע"י תקופת הבחירות מייד אחרי קבלת ההחלטה או ע"י מלחמת חרבות ברזל, אך גם לאחר התחשבות באירועים אלה תהליכי הרכש נמשכו זמן רב מעבר לזמנים שהוגדרו בהחלטה.



שיתוף פעולה

ההחלטה כוללת אחוז גבוה של סעיפים שמצריכים שיתוף פעולה בין כמה משרדי ממשלה ויחידות סמך. סה"כ מוזכרים בה 15 משרדי ממשלה, 8 יחידות וגופים ממשלתיים וגורמים נוספים (רשויות מקומיות, מפעילות אוטובוסים). בהרבה מהמקרים ניכר שהצורך לסנכרן עבודה של כמה גופים שונים עיכב את ביצוע המשימה – אם בגלל עיכוב בהעברת תקציבים, או המתנה למענה מקצועי של כמה גופים.

מאפשרים

על פי ניתוח ממצאי המעקב ניתן להצביע על מאפשר מרכזי אחד:



משאבים נדרשים

ההחלטה מכילה מספר סעיפים ובהם פתרונות חדשים ויצירתיים לטיפול בבעיית הגודש, אך עיקרה הוא קידום והאצה של תוכניות קיימות, לצד שחרור תקציבים (בעיקר של משרד התחבורה). ניכר כי ברוב הסעיפים שיושמו, התקציבים כבר היו קיימים ונדרשה רק הקצאה שלהם, וביצוע המשימה לא דרש משאבים נוספים מחוץ למשרד.

סיכום, תובנות ומסקנות

מעבר), אך גם בהתחשב בעיכוב זה קצב היישום של ההחלטה איטי בהרבה משהוצהר ומהנדרש, מאחר ומטרתה העיקרית היא הקלת הגודש בטרנספוזציה. בחלק מסעיפי ההחלטה לא נקבע תאריך יעד לביצוע מראש, אבל בכמעט חצי מהם כן נקבע כזה, וברוב המקרים שלב הביצוע הראשוני היה אמור להסתיים תוך חצי שנה. יותר משנה וחצי מתחילת הכהונה של הממשלה ה־37, כמעט כל הסעיפים האלה עדיין לא יושמו במלואם.

נראה שאחת הסיבות העיקריות לחוסר היישום של ההחלטה נובעת משינוי במדיניות ובתפיסות של שרת התחבורה הנוכחית, באופן שמתעדף את הרכב הפרטי על פני תחבורה ציבורית. במענה משרד התחבורה לשאלותינו על יישום ההחלטה נמסר עבור סעיפים רבים שהם לא יושמו עקב שינוי מדיניות, וסעיפים אחרים מנוגדים למדיניות השרה כפי שהיא משתקפת מראיונות והודעות לתקשורת (כגון הוספת נת"צים, מס גודש). חלקים רבים במדיניות השרה מנוגדים לעמדת גורמי המקצוע וחוקרים מהתחום, ויתכן שעל רקע זה עזבו ופוטרו מהמשרד שורה של בעלי תפקידים בכירים.

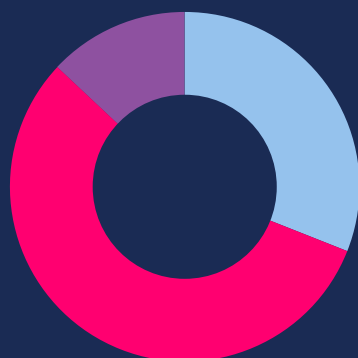
עבור סעיפים אחרים, המשימות הנגזרות מהם לא בוטלו לחלוטין, אבל לא התקדמו מספיק בגלל בעיות בתהליכי הרכש ועיכובים בשיתופי פעולה – בין משרדי ממשלה, יחידות ממשלתיות ורשויות מקומיות. יתכן שחסימים אלה קשורים גם הם לשינוי המדיניות, שכן מעורבות פעילה של שרה לטובת יישום של החלטה ממשלתית יכולה לעזור בשחרור תקציבים ובעבודה מול משרדים וגופים אחרים. מלבד מספר מועט של סעיפים שיישומם תוכנן מלכתחילה להימשך לאורך מספר שנים (כגון קידום פיילוט של סכנוגייס, המשך הפעלת תוכנית "נתיב לעסקים" ועוד), נראה כי אין צפי כרגע ליישום מלא יותר (או אפילו חלקי) של רוב הסעיפים שעוד לא יושמו במלואם. זאת, למרות

תחום התחבורה הינו אחד מתחומי העיסוק הממשלתיים שהשפעותיהם בשטח על האזרח מורגשות בצורה הישירה והברורה ביותר. מעבר לעלות הגבוהה מאוד למשק של הגודש בכבישים (אשר הוערכה ע"י משרד האוצר בכ־40 מיליארד ש"ח בעת קבלת ההחלטה), הוא משפיע לרעה על איכות החיים של האזרחים והתושבים, בצורה ישירה. המצב חמור במיוחד במטרופולין גוש דן, אבל הבעיות דומות בכל המטרופולינים – תושביהם והעובדים בהם נדרשים להתמודד עם הפקקים בכל שעות היממה, בין אם הם מתניידים ברכב פרטי ובין אם בתחבורה ציבורית או אמצעים אחרים. במקום עוד שעות בעבודה, עם חברים ומשפחה או בפנאי אחר, הישראלים תקועים בכבישים.

אחת הביקורות שהושמעה על החלטת הממשלה 1684 הייתה שהיא לא שאפתנית מספיק – עיקרה היה קידום תוכניות ופרייקטים קיימים, למרות שהיו בה גם מספר לא מועט של פתרונות חדשים, כגון שינוי תקנות מס להפחתת התמריץ לשימוש ברכב פרטי, והקמת מרחבי עבודה משותפים לעובדי מדינה. מבחינת היישום של החלטה עולה כי אפילו שכללה בעיקר קידום והמשך לתוכניות קיימות, רובה הגדול לא יושם.

מתוך כלל הסעיפים האופרטיביים בהחלטה, יותר מחצי מהם (56%) לא יושמו כלל, חלקם יושמו בצורה חלקית (31%) ורק חלק קטן מאוד (13%) יושמו בצורה מלאה. כיוון שסעיפים רבים בהחלטה נועדו לקדם ולהרחיב תוכניות קיימות (למשל הוספת נת"צים, קבלת קהל מרחוק במשרדי ממשלה ועוד), קשה לומר כמה מהיישום של סעיפים אלה אכן קרה הודות להחלטה, לעומת קצב ההתקדמות לולא התקבלה ההחלטה.

פיזור הכנסת שבוע לאחר קבלת ההחלטה אמנם מהווה מעין "כוח עליון" שעיכב את יישום ההחלטה (עקב חוסר יכולת לאשר תקציבים וסמכויות המוגבלות של ממשלת



החלטה 1684
 13% יושם
 31% יושם חלקית
 56% לא יושם

כדי לשפר את איכות חייהם של תושבי המדינה ולהתחיל לפתור את בעיית הגודש יש לאמץ את הצעותיהם של המומחים וגורמי המקצוע, ולקדם צעדים הכרחיים גם אם הם יקרים או פוגעים לכאורה בבעלי רכבים פרטיים בטווח הזמן הקצר, כיוון שהם יחסכו מיליארדים רבים בטווח הארוך, ויקצרו את זמני הנסיעה של כולם – משתמשי תחבורה ציבורית ונוסעים ברכב פרטי. נדרשות הוספה של נת"צים, תגבור קווי אוטובוסים וצעדים נוספים לשיפור שירות התחבורה הציבורית. עד שהממשלה לא תפעל בצורה אקטיבית בכיוון זה, בעיית הגודש רק תחמיר.¹⁷

שהצורך בפתרונות תחבורתיים בטווח הזמן הקצר עדיין גדול מאוד – לפי הערכות משרד האוצר, עם התוכניות המקודמות היום בלבד, לא תהיה הקלה בפקקים בגוש דן עד שנת 2030.¹⁵

התוכניות הקיימות להסעת המונים בגוש דן ובשאר המטרופולינים עתידות להתחיל לפעול בהיקף רחב רק בעוד מספר שנים, ולפי מומחים ספק שיענו לבדם על הצרכים התחבורתיים שהולכים וגדלים ביחד עם גידול האוכלוסייה, גם כאשר יתחילו לפעול. לצד אי קידום החלטת הממשלה הנ"ל שנועדה לתת מענה חלקי לבעיה, הפתרונות החדשים שמקודמים היום ע"י שרת התחבורה לא צפויים לשפר את מצב הגודש.¹⁶

15 גלובסט: האוצר: אין פתרון לפקקים עד ל-2030, מלבד החלטת אגרות גודש

16 דה־מרקר: רכבת על גלגלים ושאטל ימי: רגב שולפת את כל השפנים כדי לכסות על הכישלון שלה

17 דה־מרקר: "כל נסיעה תיקח שלוש שעות, כמו בתאילנד או ניגריה": תסריט הבלהות של עתיד התחבורה בישראל



