

28 ביולי 2021  
י"ט באב ה'תשפ"א

לכבוד: משרד התחבורה

### נייר המלצות - תחבורה ציבורית לסטודנטים

ציבור הסטודנטים הינו קהל יעד מרכזי המשתמש באופן תדיר בשירותי התחבורה הציבורית, בהגעה אל מוסדות הלימוד ומהם. קיים שימוש גם במעבר בין ערים, שכן לעתים מקום לימודיהם של הסטודנטים אינו מקום מגוריהם. אנו מאמינים כי נגישות פיזית היא אחת מנקודות המפתח להנגשת האקדמיה לפריפריה החברתית והגיאוגרפית.

כמו כן, העומס בכבישים ובעיית האקלים, מחייבים הגברת השימוש בתחבורה ציבורית, והדור הצעיר מהווה הזדמנות לחינוך להגברת ההתניידות באמצעות תחבורה ציבורית. כיום, התשתיות הקיימות והאפשרויות שמציעה התחבורה הציבורית בישראל אינן מספיקות בכדי לשרת את צרכי הסטודנטים, ולא תמיד מהוות אלטרנטיבה לשימוש ברכב פרטי. לפיכך, מוצגות המלצות לשיפור התחבורה הציבורית בישראל.

המלצות לפי סדר חשיבות:

#### קווי אקדמיה

1. תוכנית שתכלול כ-50 מוסדות לימוד (מתוך 62) בהם לומדים כ-240 אלף סטודנטים, כאשר מדי שנה ייבחנו שירותי התח"צ ב-6-8 מוסדות לימוד באמצעות סקרים.
2. בכל שנה יבחרו 6-7 מוסדות במסגרת התוכנית, כאשר הראשונים אותם אנו מוצאים בעלי דחיפות הם: המכללה האקדמית אחוה, מכללת בית ברל, מכללת עמק יזרעאל, מכללת הגליל המערבי, מכללת אלקאסמי, המכללה האקדמית ספיר.
3. טיוב התכנון של תחנות האוטובוס כך שיהיו קרובות למוסד הלימוד.
4. הדרישה לתקציב תהיה על פני חמש שנים, עד לתום שנת 2026.
5. ההתאחדות פועלת על מנת להוסיף תקצוב לפרויקט מהמועצה להשכלה גבוהה. סוכם כי במידה ויתקבל תקציב נוסף כאמור, גם הוא ינוצל לטובת יישום ההמלצות שיתקבלו.
6. **תקצוב: במהלך שנות הפרויקט, יוקצה מדי שנה על ידי משרד התחבורה תקציב אשר יהווה בין 3%-ל-10% מסך התקציב השנתי אשר יוקצה לתוספות שירותי התח"צ בכל מדינת ישראל.**

## רב קו

1. כ-176 אלף סטודנטים סטודנטים משתמשים בפרופיל סטודנט ברב קו. בעקבות הקורונה וחוסר הוודאות בנושא חובת הגעה לקמפוסים, סטודנטים רבים לא רוכשים את פרופיל הסטודנט המורחב. לשם תימרוץ הסטודנטים לשימוש בתחבורה ציבורית, יש צורך בהרחבת היקף ההנחה מ-33% ל-50% גם בפרופיל סטודנט רגיל, בדומה לפרופיל סטודנט מורחב, פרופיל אזרח ותיק, ופרופיל תלמיד.
2. **תקצוב: נדרשת הערכה של המשרד את עלות הגדלת ההנחה מפרופילים שמשתמשים ב-33% ל-50%. בנוסף, יש לתקצב עוד כ-20% המשתמשים הקיימים שיפתחו פרופיל סטודנטיאלי בעקבות התימרוץ (כ-35 אלף פרופילי סטודנטים).**

## הגברת התדירות "בנתיבים סטודנטיאליים"

1. אחת הסיבות לחוסר שימוש בתח"צ נוגעת לתדירות ותזמון קווי האוטובוס המובילים לאקדמיה, כך שהתזמון לא מותאם לשיעורים וחוסר התדירות מונע מסטודנטים לנהל את הזמן שלהם כראוי. יש לתגבר קווי האוטובוס המובילים למוסדות הלימוד, כמו גם להתאימם לזמני השיעורים.
2. כאמור, ישנה חשיבות לניהול הזמן של הסטודנטים ולמרות שקיימות פלטפורמות המסונכרות עם זמני האוטובוסים בזמן אמת, השירות לא קיים לכל הקווים ולא תמיד מדויק ולוקח בחשבון את תנאי הדרך והפקקים. לפיכך, מומלץ לבצע שיפור במימשוק זמני האוטובוסים עם האפליקציות.
3. **תקצוב: 8 מלש"ח מדי שנה לשיפור תדירות הקווים. לגבי שיפור המימשוק עם האפליקציות דרושה הערכה.**

## איכות הנסיעה

1. התשתיות הדיגיטליות הקיימות כיום באוטובוסים וברכבת הקלה אינן מספקות, זאת לצד העובדה כי סטודנטים רבים משתמשים בזמן הנסיעה כזמן למידה. לפיכך יש לקדם: תשתיות אינטרנט איכותיות באוטובוסים וברכבת הקלה, הצבת אנטנות לקליטה סלולרית באזורים בהם אין קליטה בתוואי הרכבות, הוספת נקודות הטענה לטלפונים ומחשבים.
2. שימוש מוגבר בתחבורה ציבורית מושפע משביעות הרצון של הנוסע. כיום, חלק מהאוטובוסים לא עומדים בסטנדרט של ניקיון, נראות סבירה, ישיבה ומרחב אישי מספק. ככל שאלה ישופרו, אנו צופים עלייה בשימוש בתחבורה ציבורית בקרב סטודנטים.

3. תקציב: בשלב ראשון השקעה של 5 מלש"ח, לשנת 2022 לשיפור מערך האינטרנט ברכבת ובקווים הבין-עירוניים. לגבי המרחב הפיזי באוטובוסים, יש לציין כי הדרישה היא מהחברות המפעילות. יחד עם זאת יש מקום לתקצוב תמריצי של המשרד כך שעמידה בסטנדרטים שיקבעו על פי משרד התחבורה תתגמל את החברות המפעילות.

#### המרחב סביב הקמפוס

1. במסגרת השאיפה להורדת העומס בכבישים ומציאת פתרונות הוליסטיים, אנו רואים חשיבות בפיתוח תשתיות של נתיבים המיועדים לכלי תחבורה קלים כדוגמת אופניים וקורקינטים.
2. בנוסף, הקמת עמדות עגינה לאופניים וקורקינטים ותשתיות הטענה לכלים חשמליים.
3. תקצוב: 450 מלש"ח ל-7 אוניברסיטאות ו-20 מכללות, לנתיבי אופניים בטווח של כ-5 קילומטרים מהמוסד. בנוגע לתשתיות הטענה ועמדות עגינה כל מוסד יתקצב ב-20 אלש"ח לתשתיות ראשוניות, ועלות ההפעלה תחול על החברות המפעילות.

#### תחבורה שיתופית

1. הביקוש לתחבורה שיתופית גבוה במיוחד במוסדות פריפריאליים שבהם התחבורה הציבורית איננה נגישה דייה. במקביל לשיפור תשתיות התחבורה, דרושה אסדרה בהיבטי תחבורה שיתופית המהווה פתרון להורדת העומס מהכבישים, כך שיאפשרו לכל בעל רכב פרטי להציע נסיעות שיתופיות תדירות תמורת תגמול כספי משתלם - הסכום הקיים היום לא מתמרץ סטודנטים ובכלל נהגים להציע את שירות התחבורה השיתופית.
2. תקצוב: לא נדרש תקצוב אלא נדרשת התאמת תקנות בעניין בתחבורה שיתופית.