

תחבורה מקיימת: תחבורה שיתופית כבסיס לשיוויון הודמיות



שרון שושני תבורי
החוג לניהול משאבי טבע וסביבה
אוניברסיטת חיפה

אתם מכירים?



אנשים עם כסף מחמירים את הבעיה. הם צורכים יותר אנרגיה ומשאבים מאנשים עניים (ג'ני פרייס)





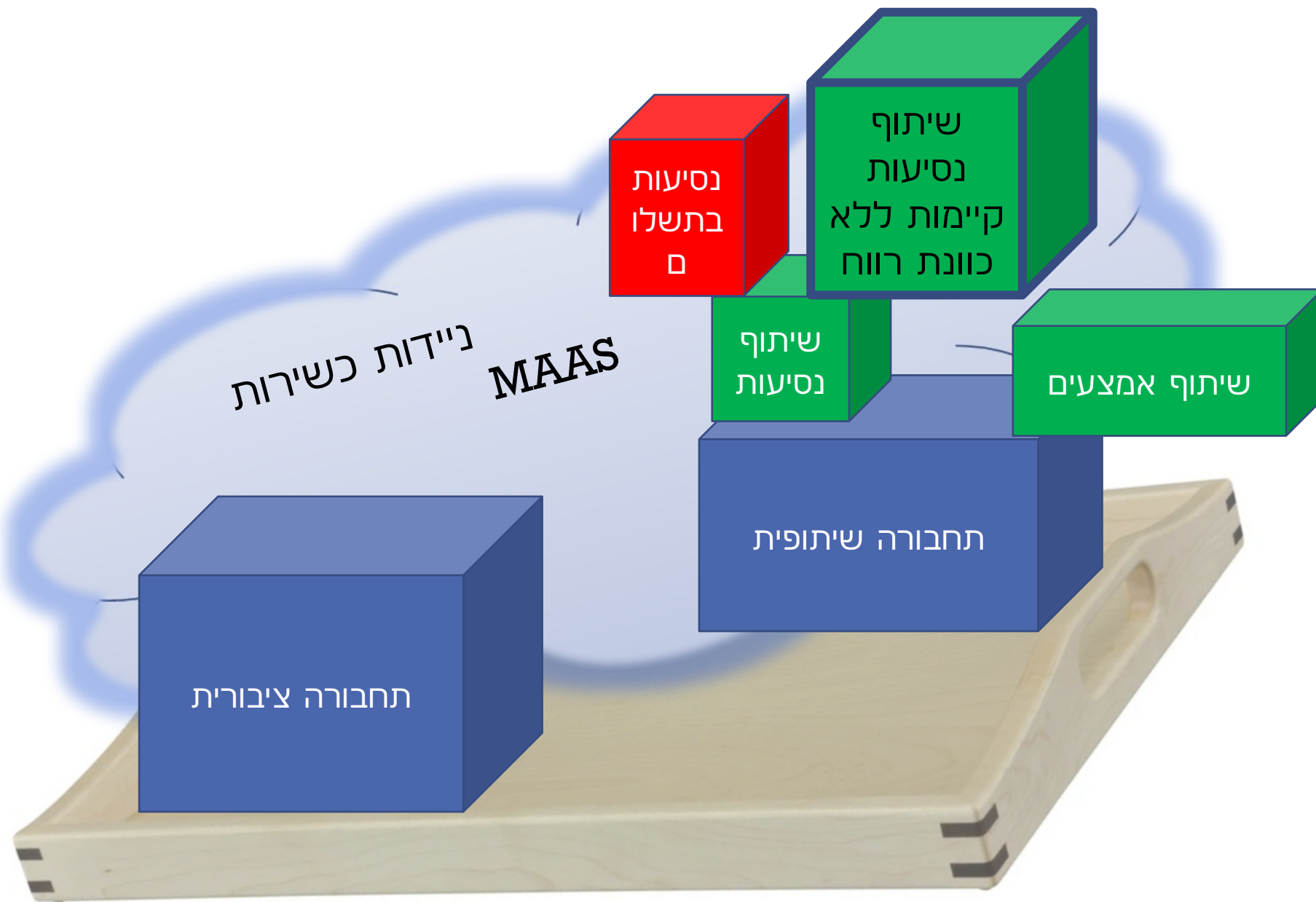
יוממות בשעות העומס

- יותר מ-60% מהרכבים מאוישים בנהג בלבד
- מקדם המילוי נע בין 1.1-1.2
- גודש יוצר
 - אובדן זמן/תל"ג
 - עליה בצריכת דלקים
 - עליה בזיהום
- נזק גם למשתמשי דרך אחרים
- העמסה מוטה של תקציבי פיתוח תחבורה



למה יוממים ממשיכים לעמוד בפקקים לבדם?

- כי יש להם רכב/חניה במקום העבודה
- כי הם צריכים גמישות
- כי יש להם כמה משימות משורשרות
- כי "כל החיים שלהם באוטו"
- כי אין להם פתרונות חליפיים
- כי הם לא מכירים אף אחד שנוסע במסלול שלהם..



שיתוף נסיעות פתרונות אפשריים למכורים לרכב



- כלי מדיניות לעידוד שיתוף נסיעות
 - נתיבים לרכב רב תפוסה*
 - חניה מועדפת לרכב רב תפוסה
 - לגליזציה של שיתוף הוצאות
 - שירותים תומכים*

- איך מממשים שיתוף נסיעות מחוץ למסגרת המשפחתית?



טרמפים

הופיעו בראשית שנות 1920.
בעיקר ע"י צעירים, חיילים ומעמד
כלכלי נמוך.
ננטשו עקב חשש לבטחון אישי.
עדיין מקובלים בקהילות וסביבות
מסוימות.



טרמפים (liften) מקובלים וחוקיים
בהולנד. זו דוגמא לשילוט תחנה
(טרמפיאדה)



קארפול מזדמן

פופולרי בושיגטון DC, ומזרח סאן פרנסיסקו
היקף יומי טרום קורונה כ-6000 משתתפים

התחלה מיוחסת לאמצע
שנות השבעים בעקבות
פתיחת נתיבים רבי תפוסה
(+3) לקארפול, בשילוב
משבר נפט



העידן הדיגיטלי - דוגמאות חיפוש "טרמפ" בגוגל

אתר הטרמפים הישראלי

<https://www.tremp.co.il>

Facebook | טבעון והסביבה קרית לוח טרמפים

[https://he-il.facebook.com > groups](https://he-il.facebook.com/groups)

PickApp - פיקאפ, טרמפים, רשת נסיעות חברתית

<http://www.pickapp.co.il>

לוח טרמפים - מכון שכטר למדעי היהדות

[https://schechter.ac.il > carpools](https://schechter.ac.il)



חשוב אבל מסובך

■ הישגים מוגבלים בכלכלה שיתופית – תואם לטווח נסיעה ארוך

■ בהתארגנות עצמית

■ הישגים מקומיים בנסיעות לטווח קצר-בינוני

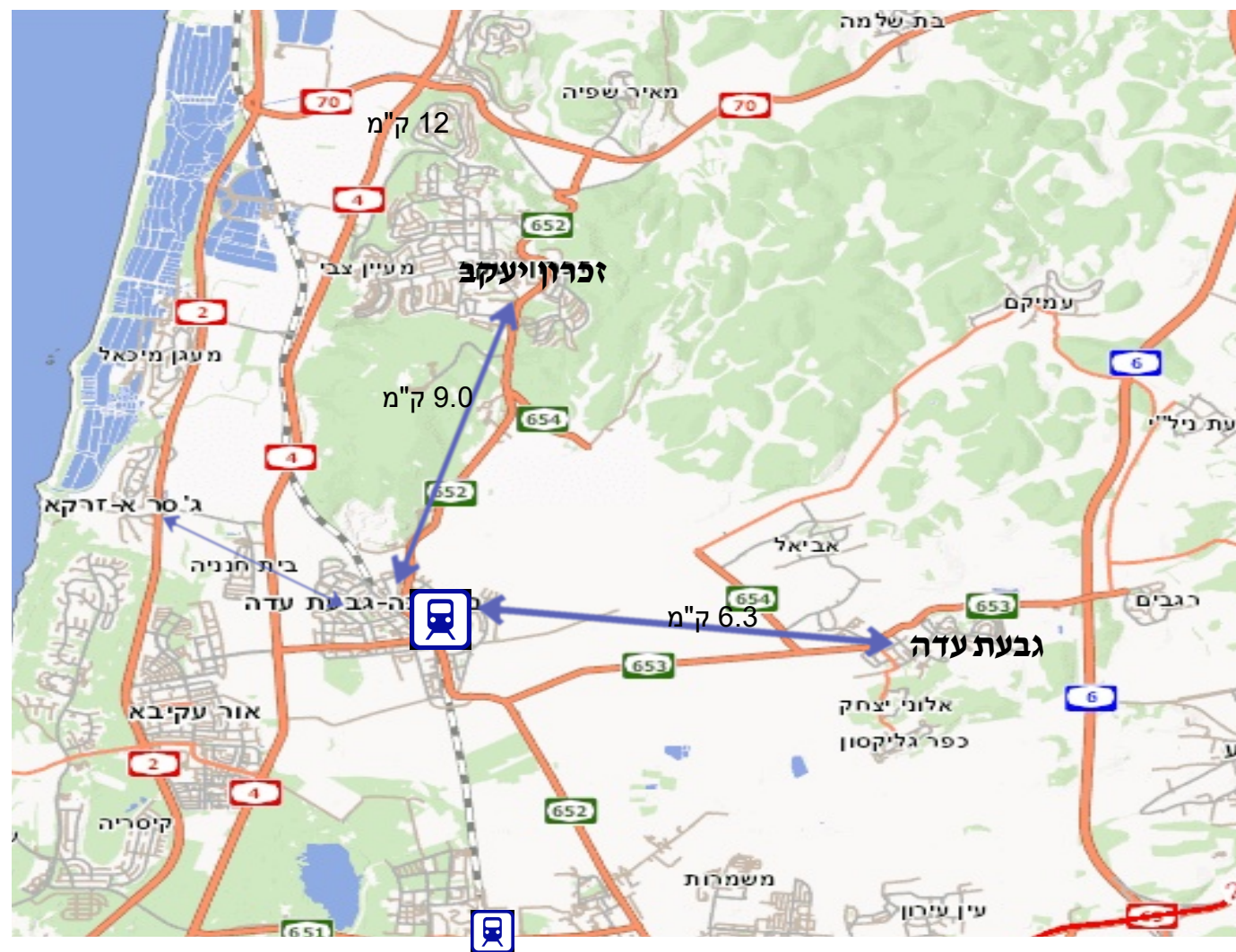
■ אטרקטיבי גם למעמד ביניים וגילאי ביניים

■ מגיב חלקית ליישום כלי מדיניות

■ בעל יכולת התאמה לסיטואציה נתונה



התארגנויות סובב תחנת הרכבת בנימינה



משתתפים/
מתווכים

אקטיביסטים

מבנה נקודות חנק
גיבוי תחבורתי
עקה
תמריצים



גיוס

זירה
פה לאוזן

השקה

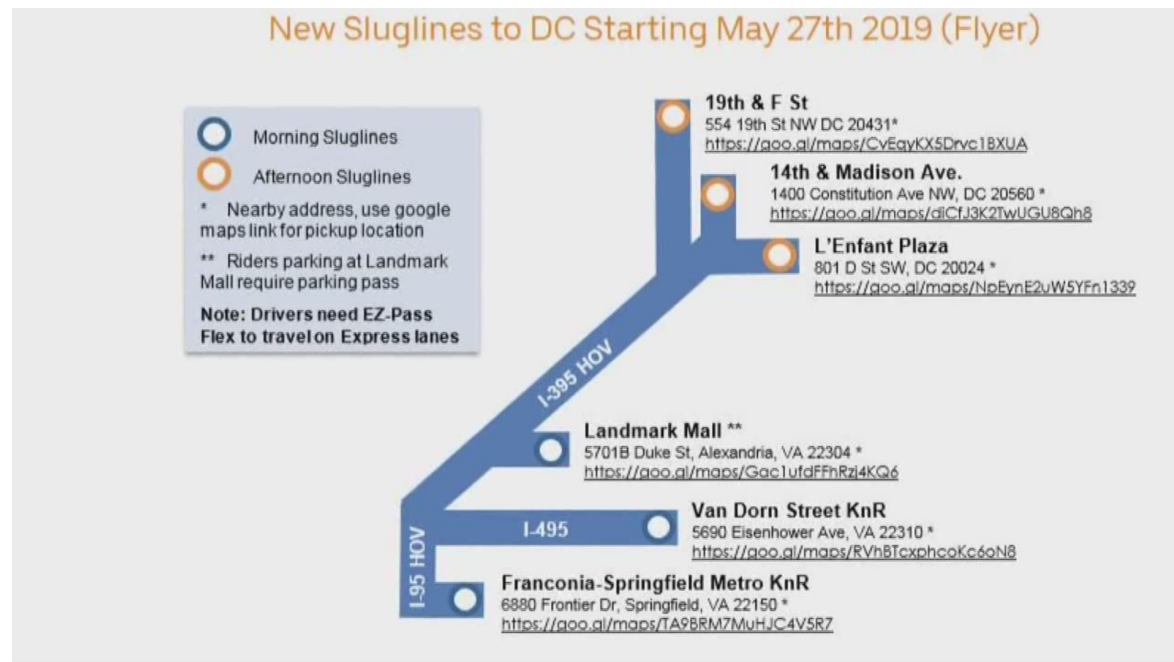
בנית נורמות

הגדרה
עצמית

מוגדרות
מראש

עמידות
בהפרעה

התאמה לקונטקסט



■ מבנה

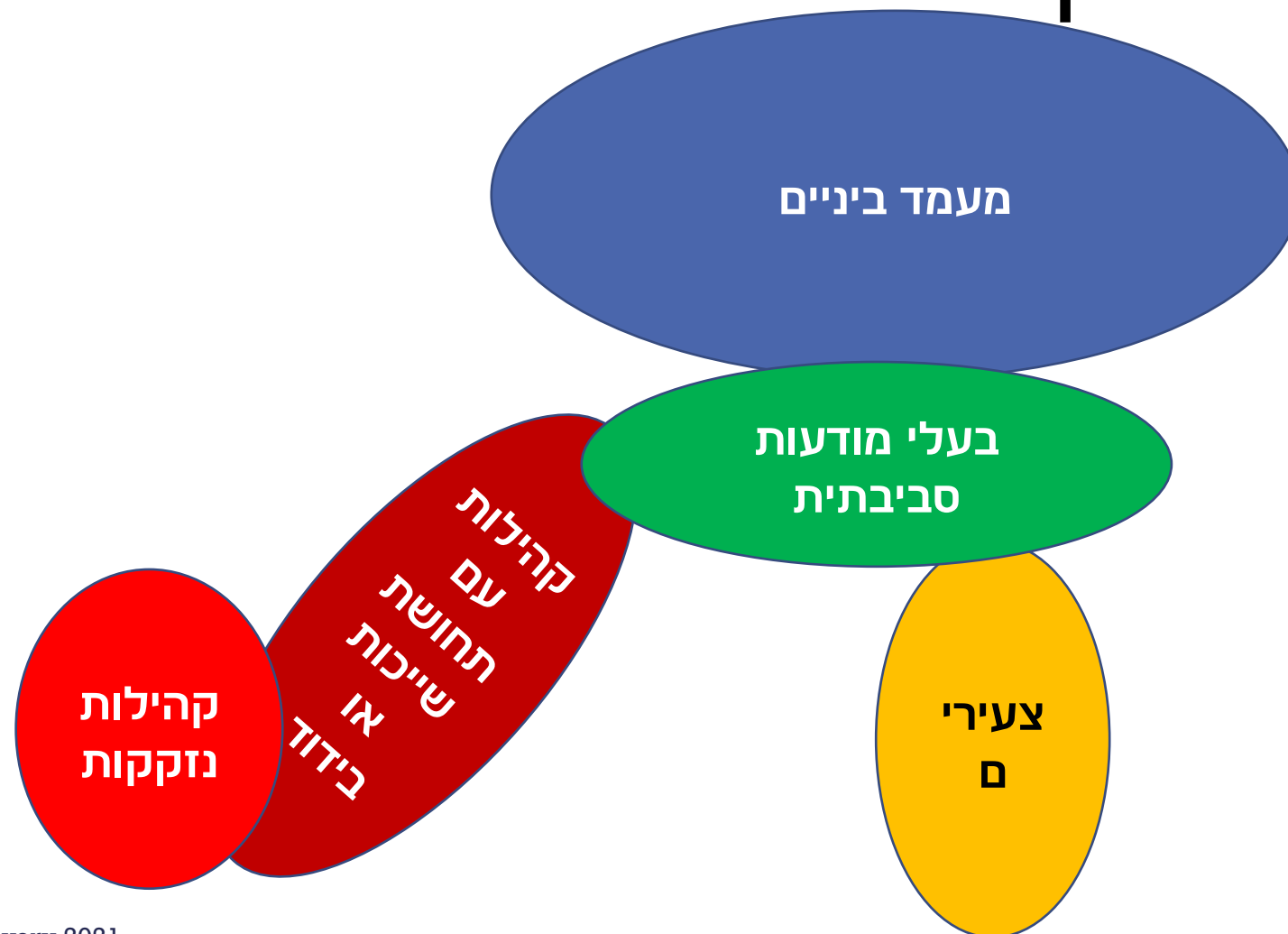
■ טכנולוגיה

■ תחושת קהילה קיימת/מתהווה

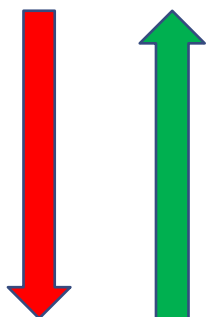




ניתוח קבוצות אוכלוסייה



אפקטיביות כלי מדיניות לעידוד שיתוף נסיעות לקהל מוטה רכב



- שימוש חופשי בנתיב רב תפוסה (+3)
- שימוש חופשי בחניה מועדפת לרבי תפוסה (+3)
- הנחות לאגרת גודש
- מענה טכנולוגי לתיאום נסיעות
- אינפורמציה – נקודות איסוף, חניה, תחב"צ גיבוי
- זירת התארגנות
- היצע תמריצים תומכים בתיאום עם אירועי שינוי



צדק סביבתי חברתי בתחבורה באמצעות שיתוף נסיעות

- ניצול יעיל של התשתיות עבור כולם, הוספת אמצעי ניידות בעלויות נמוכות
- יכול לפתור בעיות ניידות שתחבורה ציבורית מתקשה לתת (עלויות גבוהות/יעילות נמוכה)
- חיזוק הנסיעות הפנים אזוריות והפריפריה
- חיזוק המימד המקומי והקהילתיות
- השתלבות באירועי שינוי/משבר - למשל הקמת שכונה חדשה
- יכול להשתלב עם תפיסות הוליסטיות של MAAS
- מאפשר העמסת העלויות באופן ישיר על הצרכן (למשל פטור מאגרת גודש לרב תפוסה)



דילמות - תמריצים לשיתוף נסיעות

■ בעד

- מסיר את התיוג של "נוסע חופשי"
- אפקטיבי כאשר חלוקת הוצאות איננה אטרקטיבית
- משמר יחסי כח נהג-נוסעים

■ נגד

- לכאורה מעודד שימוש ברכב ועריקה מתחב"צ
- הדרה של חסרי אוריינות טכנולוגית - בעיה אופינית לפתרונות כלכלה שיתופית

שאלות?

