

תחבורה

קידום והטמעה מהירה של מהפכת התחבורה החכמה עד שנת 2030

נקל על העומס בכבישים באופן מידי באמצעות פתרונות נקודתיים ויצירתיים

נקדם תחבורה שיתופית

נפעל ליצירת קווי תחבורה ציבורית מהירים לאזורי תעסוקה

נילחם בתאונות הדרכים - נגדיל את תקציב הרלב"ד, את מספר הניידות המשטרטיות, נחוקק עונשי מינימום על עבירות חמורות. נטמיע מערכות טכנולוגיות מצילות חיים כגון טכנולוגיות למניעת שכחת ילדים, מניעת היסח דעת ואיבוד ריכוז, הטמעת רמזורים חכמים עם תאורה נרחבת עם שעון סופר לאחור ועוד

מדינת ישראל כולה תקועה בפקק תנועה. הצפיפות הקיימת בכבישים ביום היא פי שלושה וחצי מהמוצב ב-OECD והיא צפויה להחמיר עוד יותר. עלות הפקקים המוערכת במשק עמדה על כ-35 מיליארד שקלים בשנת 2019 והערכות של בנק ישראל מדברות על נזק של 74 מיליארד שקלים בשנה בשנת 2030. הכסף הזה צריך לחזור לציבור במקום להישרף בפקק.

תוכנית **יש עתיד** לתחבורה מציבה יעד על פיו עד 2030 ישראל תתנהל בתחבורה אוטונומית מלאה – מהתחבורה השיתופית והציבורית ועד הפרטית. המהפך בתחבורה מהווה פתרון הוליסטי עבור האזרח, מפתח ביתו ועד הגעתו למקום העבודה. כדי שהדרך תהיה נגישה, מקושרת, חשמלית, שיתופית, מהירה, קצרה ומתואמת לצרכים המשתנים, נפעל להתאמת התכנון התעבורתי העתידי על כל רבדיו אל עבר הטמעת החזון האוטונומי.

יש עתיד מאמינה כי צמצום הצפיפות בכבישים היא יעד לאומי. מתן תשתיות תחבורה, ובייחוד מתן תחבורה ציבורית יעילה זמינה וזולה הם שירותי יסודי שהמדינה מחויבת לספק לאזרחיה. מלבד חיסכון בזמן ובכסף, תשתיות איכותיות יבטיחו את צמצום מספר תאונות הדרכים ואת חומרתן.

מהפכת התחבורה של **יש עתיד** תביא לביטול הפריפריה בישראל, באמצעות חיבור מהיר בין האזורים. נקים תשתיות לרכבות הנעות במהירות של 300 קמ"ש ומעלה, שיהפכו מגורים בפריפריה לנגישים. היום תשתית הרכבות בישראל מתאימה לנסיעה במהירות של עד 160 קמ"ש בלבד, מה שהופך את הנסיעה ברכבת לארוכה ולא כדאית לנוסעים

יומיים. פיתוח התשתית לרכבות מהירות העולות על 300 קמ"ש ייעשה בשיטת ההקמה (BOT) הדומה לזו שננקטה בכביש 6.

תוכנית **יש עתיד** בתחבורה מציבה פתרונות מיידים שיתנו מענה לצפיפות בכבישים עד אשר תוטמע המהפכה החכמה בתחבורה. הפתרונות החדשניים שאנחנו מציעים מיושמים במקומות רבים בעולם. ישראל נמצאת במקום הגבוה בעולם בצפיפות של חדשנות טכנולוגית, והרבה מהפתרונות המיושמים בעולם בתחום התחבורה – מקורם בחברות ישראליות. יש ליישם את הפתרונות הללו באופן מידי בארץ, במקום להישאר בחשיבה המיושנת המתמקדת אך ורק בסלילת כבישים, שאינם מקלים כלל על העומס אלא רק גורמים לעוד מכוניות להצטרף לכביש.

תוכנית **יש עתיד** לתחבורה ציבורית תאפשר לכל אזרח בישראל לבחור בכלי תחבורה ציבורית מהירים, נגישים, זולים ועם רמת שירות גבוהה ולהעדיפם על פני השימוש בכלי רכב פרטי. תחבורה ציבורית מפותחת, יעילה, מרכזית, זמינה ונגישה היא תשתית בסיסית שהמדינה צריכה לספק לאזרחיה. תחבורה ציבורית נאותה, בתוך הערים וביניהן, תקרב את הפריפריה למרכז, תאפשר לצמצם את השימוש בכלי רכב פרטיים, תפחית את מספר כלי הרכב על הכבישים ותסייע בצמצום זיהום האוויר.

כפי שפעלנו עד כה, בוועדת המשנה לקידום הבטיחות בדרכים בראשותו של חה"כ בועז טופורובסקי, נמשיך לפעול לתיקון כבישים אדומים, לשיפור תשתיות תחבורה, להגברת האכיפה ולהחמרת הענישה של עברייני דרך ולהגברת החינוך

לבטיחות בדרכים. כדי להשיג את היעד, נוודא שתשתיות הכבישים במוקדי סיכון וכבישים אדומים יטויבו במלואן, הארץ תרושת בתמרוך נכון ותואם, יותקנו מיתוני תנועה במקומות המהווים סיכון מוגבר (כגון בתי אבות ובתי ספר), יוקמו שבילי אופניים לשם התניידות במיקרו-מוביליטי, המדרכות והשוליים יעמדו בתקן הנדרש, וכל הנדרש לשם הפיכת הדרך לבטוחה לכלל משתמשיה. נוסף על כך, נקצה עוד תקציבים לרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, כדי שהרלב"ד יקבל סמכויות ואחריות כגוף מתכלל למאבק בקטל בכבישים.

אנו רואים הכרח מידי לחלץ את פרויקט הרכבת התחתית בתל אביב מהבוץ, להניעו ולהביא להשלמתו. צפיפות התחבורה הפרטית והציבורית, במטרופולין גוש דן בכלל ובתל אביב בפרט, שרק תלך ותגבר, מחייבת אותנו להציב את הפרויקט בראש סדר העדיפויות הלאומי. הרכבת התחתית תיצור קישור תחבורתי ישיר בין תל אביב לפרבריה ותהווה תחליף זול ואקולוגי יותר לכלי רכב הפרטיים.

תוכנית יש עתיד לתחבורה היא תוכנית שמחד גיסא מציגה פתרונות הניתנים ליישום מידי ומאידך גיסא מציגה חזון, שבאמצעות עבודה נכונה, מתן תקציבים וגיוס אמצעים חדשניים יוביל לפתרון בעיות התחבורה והפקקים של מדינת ישראל



זריחה על כביש מספר 1 | צילום: Nati Shohat, פלאש 90

הנוסעים בתחבורה פרטית; תעודד מעבר אזרחים לפריפריה הגאוגרפית בזכות תשתית מפותחת של תחבורה ציבורית; תשמור על רמת נסיעה איכותית ונגישה בהקפדה על מחיר נסיעה נגיש; תייצר סנכרון מדויק בין כלי התחבורה הציבורית השונים כדי שיספקו מענה מושלם בד בבד עם צמצום משך זמן וכמות המעברים; והכול בקיום תרבות נהיגה המצמצמת את מספר תאונות הדרכים, יישום תוכניות להפחתת זיהום האוויר ופיקוח מוניציפאלי.

כדי לחזק את התחבורה הציבורית נפעל לשיפור תנאי העבודה של נהגי התחבורה הציבורית, נשלב את הרשויות המקומיות באספקת שירותי התחבורה הציבורית ונגדיל את נתיבי הנת"צ בצירים מרכזיים. תוכנית יש עתיד לתחבורה כוללת הוספת 50 ק"מ של נתיבי תחבורה ציבורית בכל שנה, בד בבד עם השלמת התוכנית המטרופוליטית לפריסת נתיבי תחבורה ציבוריים בגוש דן, תכנון פיזי של שכונות חדשות באופן כזה שיתאימו לקיומה

כדי לפתור את הבעיה המורכבת של הצפיפות בכבישים יש לכנס סביב השולחן את כל משרדי הממשלה הרלוונטיים, ויש הרבה מאוד כאלה: משרד התחבורה, משטרה, רשות המיסים, שוק ההון, שלטון מקומי, משרד האנרגיה, משרד האוצר, מכון התקנים ועוד. כרגע אין גוף המסנכרן ביניהם, מוודא שתהליכים מתקדמים במהירות. קבינט כזה נחוץ במיוחד משום שרוב הסמכויות הרלוונטיות לא נמצאות באחרות שר התחבורה.

תחבורה ציבורית

תוכנית התחבורה הציבורית של **יש עתיד** תרשת את כל הארץ בקווי תחבורה ציבורית מסוגים שונים המסונכרנים ביניהם מבחינת נקודות המוצא ומבחינת לוחות הזמנים באופן שיספק מענה מושלם לנסיעה ויחולל מהפכה בהרגלי התחבורה של הציבור בישראל. התוכנית תגדיל את מספר הנוסעים בתחבורה ציבורית איכותית, זולה ונוחה ותצמצם את מספר

ארבעה נתיבים בכיוון הנגידי פנויים לחלוטין והנסיעה בהם אורכת 10 דקות בלבד. **יש עתיד** תפעל להגדרת אחד הנתיבים הללו נתיב תחבורה ציבורית מתחלף. נתיב מתחלף הוא פתרון שאפשר ליישם בקלות ובמהירות. עוד אפשרות היא שימוש בשולי הכביש כנתיב נוסף בשעות העומס במקומות המותאמים לכך.

עידוד תחבורה שיתופית נסיעה שיתופית היא פלטפורמה לפתרונות מיידיים לבעיית הפקקים משום שהיא מתבססת על כלי רכב פרטיים. שימוש באפליקציות המאפשרות שיתוף נסיעות הופך את עולם התחבורה ליעיל וחסכוני הרבה יותר. גם כאן פתרונות רבים בתחום זה הם תוצאה של החדשנות הישראלית אך הם מיושמים בישראל באופן חלקי משום שהרגולציה והבירוקרטיה הישראלית מקשה מאוד על פעילותם. יש עתיד מתחייבת לפעול להקלת הרגולציה והבירוקרטיה כדי לאפשר לשוק התחבורה השיתופית להתפתח בארץ כשם שהוא מתפתח בשאר מדינות ה-OECD.

בד בבד נעודד התארגנויות פרטיות של נסיעה משותפת (קאר-פול). נוסעים ברכב מלא יוכלו לנסוע בנתיבים המהירים ובנתיבי תחבורה ציבורית. נחמיר את האכיפה בנתיבי הנת"צ כדי לוודא שהם יהיו פנויים עבור כלי תחבורה ציבורית ושיתופית. נשתף פעולה עם נהגי המוניות כדי למצוא דרכים להקל עליהם ולמצער נזקים העלולים להיגרם להם בעקבות השינויים.

הקמת קבינט תחבורה כפי שקבינט הדיור היה צעד הכרחי כדי לקדם את פתרונות הדיור שהובלנו ולהניח את התשתיות לפתרון משבר הדיור, כך גם

קידום והטמעה מהירה של מהפכת התחבורה החכמה עד שנת 2030

בעשורים הקרובים עתידה לחדור אלינו מהפכת התחבורה החכמה בארבעה מישורים – כלי הרכב יהפכו חשמליים, אוטונומיים, קישוריים ושיתופיים. מהפכה זו צפויה לשנות את הניידות של אנשים ושל סחורות במרחב, אולם השפעתן חורגת בהרבה מתחום התחבורה, והן צפויות להשפיע באופן דרמטי על תחומים שונים במשק, כגון תכנון ובנייה, משק האנרגיה, הכנסות המדינה, יוקר המחיה, שוק העבודה ובטיחות הציבור ובריאותו. הנדבך החשוב ביותר של מהפכה זו, הוא היבט הצלת חי האדם בכבישי ישראל. לכן עלינו לקדם ולהטמיע מהפכה זו בפרק הזמן הקרוב ביותר שנוכל ועד שנת 2030. הרעיון של המהפכה החכמה הוא מתן פתרון הוליסטי מהרגע הראשון של יציאת האזרח מביתו ועד להגעתו למקום העבודה ולהפך. בין שהוא בוחר לנסוע בתחבורה ציבורית – עליה להיות אוטונומית, חשמלית, נגישה ומקושרת לכלל משתמשי הדרך האחרים – בין שהוא בוחר להתנייד באופן פרטי. אם בחירתו היא נסיעה על מיקרו מוביליטי (קורקינטים ואופניים חשמלים), על מסלולי האופניים להיות מרושתים ברחבי העיר, מונגשים ומופרדים ממשתמשי הדרך האחרים.

הקלת העומס בכבישים באופן מידי

יש עתיד מאמינה שבהתמודדות עם העומס בכבישים יש לחשוב מחוץ לקופסה ולמצוא פתרונות יצירתיים. כך לדוגמה אחד המוקדים הפקוקים הוא הכניסה מכיוון ראש העין לתל אביב בכביש 5. בשעות העומס נסיעה של קילומטרים ספורים עלולה להימשך שעתים כאשר

של תחבורה ציבורית, שיפור תשתיות המותאמות לתחב"צ (כגון מסילות שיאפשרו את הרחבת השירותים הניתנים על ידי רכבת ישראל), הגברת קווים בין-עירוניים מהפריפריות למרכז הארץ, תגבור המערך בתוך המגזר הערבי החוצה והגדלת היקף המרחק והתדירות של רכבת ישראל.

קווים מהירים לאזורי תעסוקה

יצירת קווי תחבורה ציבורית מהירים לאזורי תעסוקה וכן מתחנות הרכבת למרכזי הערים בתזמונים ובתדירות המספקים מענה לשעות עבודה משתנות תהווה פתרון אפקטיבי עבור העובדים בהגעה ממקום מגוריהם לעבודה ולהפך.

מעבר לתרומה הטבעית בשיפור התחבורה הציבורית בישראל השקעת המדינה בתשתיות לתחבורה ציבורית תביא להקטנת מספר תאונות הדרכים, לצמצום פערים חברתיים, תייצר מקומות עבודה, תגביר את השמירה על איכות הסביבה ותפחית את זיהום האוויר.

הרחבת קווי הלילה

הינם קווי תחבורה ציבורית הפועלים מאזורי המגורים אל מוקדי הביילוי וחזרה, מחצות ועד 04:00 לפנות בוקר. הנסיעה בקווי הלילה היא בעלות של נסיעה רגילה בתחבורה הציבורית. קווי הלילה נוצרו כדי לספק מענה לצעירים החוזרים מביילוי בשעות מאוחרות בלי להסתכן בנהיגה בשכרות, בהתנהגות מסוכנת בדרכים, בלקיחת טרמפים ובלי להוציא סכומי כסף נכבדים על דלק, על מוניות ועל חניה. הרחבת קווי הלילה תאפשר נגישות למקומות בילוי, תצמצם משמעותית את תופעת הנהיגה תחת השפעת אלכוהול ותוביל להפחתת מספר תאונות הדרכים.

תחבורה ציבורית בשבת נפעל לאפשר תחבורה ציבורית בשבת באזורים חילוניים. תחבורה ציבורית תופעל בשבת לפי הצרכים ובהתאמה של צירי התנועה ותדירותה לנסיבות. תישקל הפעלת התחבורה הציבורית בשבת בידי אציינים מיוחדים ובאמצעות כלי רכב קטנים (כגון מיניבוסים). אישור להפעלת תחבורה ציבורית בשבת תינתן רק על ידי הרשויות המקומיות, מתוך אמונה שהרשות מכירה את הצרכים המדויקים של התושבים בשטחה ואת אורחות חייהם.

עידוד נסיעה בתחבורה ציבורית

ציבור האזרחים הוותיקים בישראל מסתייע רבות בשירותי התחבורה הציבורית. היום מקנה חוק האזרח הוותיק הנחה של 50% מעלות הנסיעה בתחבורה הציבורית. נפעל להגדלת ההנחה כך ששירותי התחבורה הציבורית יינתנו לאזרחים הוותיקים בחינם. הנחה זו תהווה הקלה משמעותית ביוקר המחיה עבור ציבור הקשישים בישראל המתקיים בצמצום. ההטבות המוקנות לסטודנטים בתעריפי התחבורה הציבורית כפופות לא פעם למגבלות ולהגבלות על סוג הנסיעה, ולמעשה מקשות על הסטודנטים. נסיר את המגבלות הללו ונאפשר מתן הנחה לסטודנטים המשתמשים בתחבורה הציבורית בכל הקווים.

קידום והרחבת פרויקט "דרך ערך"

נגביר את ההיקף ואת התקציבים הניתנים לפרויקט "דרך ערך". נהגים שיימנעו משימוש ברכב הפרטי יוכלו לזכות באלפי שקלים בשנה. נוסף על כך, כל אחד מהמשתתפים יקבל החזר עבור נסיעה בתחבורה ציבורית – עד 50% ממחיר הכרטיס שקנה, כשהבדיקה תתבצע לפי נתוני כרטיסי ה"רב-קו".

מלחמה בתאונות הדרכים

יש עתיד חרתה על דגלה את המלחמה בתאונות ובקטל בכבישים. חה"כ בועז טופורובסקי, היושב בראש ועדת המשנה לקידום הבטיחות בדרכים, פעל במרץ לשם מיצוב מלחמה זו בראש סדר העדיפויות הממשלתיות והקצאת משאבים לשם כך.

פיתוח תשתיות תחבורה, ובייחוד התחבורה הציבורית, הוא כלי מרכזי במאבק בתאונות הדרכים. תשתיות תחבורה איכותיות יבטיחו את צמצום מספר תאונות הדרכים ואת חומרתן ויפחיתו את מספר ההרוגים והפצועים.

נגדיל את מספר הניידות המשטריות מ-250 היום, ל-450 כפי שנדרש על ידי המשרד לביטחון פנים, נעלה את מספר שופטי התעבורה כדי לפזר את העומס הקיים על בתי המשפט ונחוקק חקיקת עונשי מינימום על עבירות תנועה חמורות. נטמיע טכנולוגיות חדשניות מצילות חיים, כגון טכנולוגיות למניעת שכחת ילדים, מניעת היסח דעת ואיבוד ריכוז, הטמעת רמזורים חכמים עם תאורה נרחבת, עם שעון סופר לאחור ועוד.

נקדם שינוי בתוכניות לימודי הנהיגה באופן שהתכנים יהיו מותאמים לכלל הכלים הממונעים הנפוצים היום בכביש, ובד בבד עם עדכון תמידי בהתאם למציאות המתפתחת.

נפעל לתיקון כבישים אדומים, לבניית גשרים להולכי רגל כדי להפחית את חשיפתם לתחבורה בצירי תנועה מרכזיים וסואנים. נגבש תוכנית הסברה המותאמת לקבוצות אוכלוסייה מגני הילדים ועד האזרחים הוותיקים לחינוך לבטיחות

בדרכים וליצירת תרבות נהיגה אחראית. כדי ליצור הרתעה, נפעל להגברת האכיפה ולהחמרת הענישה של עברייני דרך. אכיפה וענישה מוגברות יהיו על עבירות התנועה המסוכנות ביותר: נהיגה תחת השפעת אלכוהול, נהיגה במהירות מופרזת ונהיגה ללא חגורת בטיחות.

הרחבת תחומי אחריות הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים

הרלב"ד היא הגוף המוגדר בחוק כגורם המתכלל בתחום הבטיחות בדרכים האמון על גיבוש תוכניות הפעולה ומעקב אחר יישומן. עם זאת, יש חסמים המונעים ממנה לבצע עבודתה נאמנה, כגון מחסור בסמכויות ואי-ודאות תקציבית. תקציבה של הרשות לשנת 2008 עמד על כ-550 מיליון ש"ח. בשנת 2019 הצטמצם תקציבה ל-106 מיליון ש"ח בסך הכול. יש עתיד תגדיל את תקציב הרשות ותרחיב את סמכויותיה, כדי שתוכל לתכלל באופן מיטבי את המאבק בקטל בכבישים. נעביר את חוק הרלב"ד כך שהרשות תהיה אחראית על תוכניות להפחתת מספר ההרוגים בתאונות, על ריכוז מידע בנושא ועל העלאת המודעות הציבורית לתחומי בטיחות בדרכים. נוודא שאת התקציב המועבר לרשות היא זו אשר תעביר ותפזר לשאר הגופים והמשרדים האמונים על תחום הבטיחות בדרכים.

כלי רכב דו-גלגליים בעקבות

פעילותו של חה"כ בועז טופורובסקי, יו"ר ועדת המשנה לקידום הבטיחות בדרכים, הצלחנו להעביר 20 מיליון ש"ח לשם טיוב והתאמת מעקות הבטיחות לכלי רכב דו-גלגליים, מאחר שבמצב הקיים, המעקות הופכים לגילויטיות, כאשר הנהג מחליק לעברן.

כלכלי, תעסוקתי ותיירותי משמעותי בפרופריה. יש עתיד מתנגדת להקמת שדה תעופה בין-לאומי ברמת דוד. אנחנו מאמינים כי החלופה הדרומית להקמת נמל תעופה משלים לנתב"ג היא החלופה הנכונה. הקמת נמל תעופה ברמת דוד תגזול מקופת המדינה תקציב הגדול פי ארבעה מחלופת נבטים ותפגע קשות בעמק, בעיקר מבחינת הרעש בשעות הלילה, זיהום האוויר הקשה הצפוי מדלק המטוסים והעומס על נתיבי התנועה. עם זאת, בניגוד לראשי הרשויות בצפון, המתנגדים לנמל התעופה המתכונן, בנגב חתמו 22 ראשי רשויות על תמיכה בחלופת נבטים.

הקמתם והרחבתם של חניוני ה"חנה וסע" בסמוך לרכבות ובכניסות לגוש דן – נשקיע תקציבים בהקמתם ובהרחבתם של שירותי "חנה וסע", המאפשרים לנהגים להחנות בחינם את רכבם בחניונים הסמוכים לתחנות רכבת ובכניסות וביציאות מגוש דן, ובהם יוכלו להתחבר לשאטלים שסייעו אותם אל מרכזי העסקים והבילוי. ●

בלב אזורי הביקוש. **יש עתיד** תפעל להרחבת ההשקעה המשמעותית בתשתיות התחבורה בפרופריה, להמשך סלילת כביש 6 לדרום ולצפון ולהוספת מחלפים בצירים הקיימים. כך נוכל לקצר משמעותית את זמני הנסיעה בין חלקי הפרופריה ובין מרכז הארץ ולקרב משמעותית את הפרופריה למרכז ולהיפך. נפעל להוספת קווי אוטובוס חדשים וישירים בין מרכזי הערים בפרופריה לתחנות הרכבת הפועלות היום לצד הגדלת התדירות של הקווים הקיימים היום המחברים בין הפרופריה למרכז ונייעל את המעבר באמצעות כרטיס הנסיעה החכם בין אמצעי תחבורה אחד לאמצעי תחבורה אחר.

שדה התעופה הבינלאומי המשלים לנתב"ג בנבטים בעוד שנים בודדות שדה התעופה בן-גוריון יגיע למיצוי יכולתו של עד 24 מיליון נוסעים בשנה. מדינת ישראל זקוקה כבר היום לשדה תעופה בין-לאומי משלים אשר יוקם בנגב. **יש עתיד** מחויבת להלך לאומי זה אשר יביא לפיתוח ושגשוג

מוגבלויות ולהבטיח שאין מקום אחד שסגור בפניהם, בכלל זה בתחבורה הציבורית. חוק שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלויות מחייב הנגשת מוסדות ציבוריים לאנשים עם צרכים מיוחדים. יישום החוק, שעליו אמונות הרשויות המקומיות, נושא עלויות גבוהות ולכן במקרים רבים איננו מבוצע. אישרנו תקנות נגישות רבות, ביניהן הסדרת נגישות לשירותי תחבורה ציבורית והנחה באגרת רישיון להפעלת מונית נגישה.

פיתוח תשתיות תחבורה

רכבת קליע – רכבת חוצה ישראל – **יש עתיד** רואה בהקמת רכבת מהירה שנוסעת 300 קמ"ש, פרויקט חברתי לאומי היכול לפתור את הבעיה של חיבור הפרופריה למרכז. הרכבת המהירה תביא איתה עלייה ברמת החיים בפרופריה, תסייע באופן משמעותי בפתרון משבר הדיור במרכז הארץ, תחזק את החוסן הכלכלי בפרופריה ותאפשר פריסה של מרכזי התעסוקה באזורים נרחבים יותר. רכבת קליע תשנה את האופן שבו אנחנו תופסים את המרחק בין המרכז לפרופריה, צעירים יוכלו לבחור לגור בקריית שמונה או בדימונה בלי שהמרחק למרכז תל אביב יהיה בעיה.

הרחבת ההשקעה בתשתיות התחבורה בפרופריה במסגרת תוכנית הדיור הלאומית שהוביל יו"ר קבינט הדיור ושר האוצר לשעבר, יאיר לפיד, הושקעו מיליארדים רבים בתשתיות תחבורה, להקמת מחלפים וכבישי גישה ותשתיות תחבורה ציבורית שיאפשרו שחרור של מאות אלפי דירות בפרויקטים שנתקעו, ובהן דירות שיצאו לדרך בשכונות חדשות

נפעל להרחבת תוכנית הלימוד ולשיפורה, למתן הקלות בביטוח ולתשלום אגרות רישוי בגין הטמעת מערכות בטיחות מתקדמות, נחייב חניכה לנהגים חדשים וניתן הקלות מס ליבואנים של אביזרי בטיחות המצילים חיים (הן מערכות בכלים עצמם והן עזרי בטיחות חיצוניים על גוף הנהג). נפעל להתאמת תוואי הדרך והתשתיות לנהגי כלי הרכב הדו-גלגליים (שינוי תקן של צבע הסימון).

ח"כ בעז טופורובסקי אף הצליח להעביר בשיתוף עם הרלב"ד, 20 מיליון ש"ח לשם תוכנית לימוד מתקדמת לנהגי כלי הרכב הדו-גלגליים.

רכב כבד נעביר את תכלול הטיפול בבטיחות כלי הרכב הכבדים לאחריות משרד ממשלתי אחד ונוודא העברת תוכנית טיפול באבטחת מטענים בהתאם לתקן מס' 6395. נשפר ונעדכן את תוכנית הלימוד ונתאים אותה למציאות הנוכחית, בד בבד עם בקרה נרחבת על מוסדות הלימוד. נקים מגרשי הדרכה הדרושים לצורך התנסות ושמירת הכשירות של נהגים בכלי רכב כבדים (הן חדשים והן ותיקים), מורי נהיגה, מדריכים בקורסים וקציני בטיחות. נחייב חניכה לנהגים חדשים, נטמיע את השימוש בטכוגרף הדיגיטלי, נרחיב את מערך ניידות הבטיחות המבצעות בדיקות תקינות מ-6 ל-10 לפחות, נגדיל את מערך קציני הבטיחות, ונטמיע מערכות בטיחות למניעת "שטחים מתים" והיסח דעת הנהג.

קידום נגישות לאנשים עם מוגבלויות

יש עתיד מחויבת להסיר את כל המכשולים מדרכם של אנשים עם



זריחה על רכבת העמק | צילום: זיו ברק