בעולם מתרחשת מהפיכת ניידות בתחבורה – מהפכה הידועה בשם **ניידות כשירות ( Mobility As A Service)**. על מנת שחלק מהציבור יוכל לסמוך על חלופות לאחזקת הרכב הפרטי, על האלטרנטיבות להיות **זמינות, יעילות ובמחיר סביר**. ברור כי בטווח הארוך נדרשת **רשת של תחבורה ציבורית שכזו**, עליה שוקדים בימים אלה במגוון פרויקטים.

יחד עם זאת, עד שיושלמו שלל הפרויקטים (נתיבי תחבורה ציבורית בכל הכניסות לתל אביב, המטרו, כל קווי הרכבת הקלה, חניוני חנה וסע, הרחבת מסילות הרכבת ועוד), יש צורך בצעד אשר יאפשר כבר עכשיו **להפחית את התלות ברכב הפרטי.** הצעד המתבקש הינו **פתיחת השוק לתחבורה שיתופית במודל TNCs** (כגון Uber, lyft וכיו"ב). מודל זה מאפשר התאמה בין ההיצע של שירותי נסיעה לבין הביקוש לשירותים אלה. בכל סוגי שירותי התחבורה המסובסדת – אוטובוסים, רכבות, Bubble ומוניות, קיימת תופעה משותפת: קיבולת שיא בשעות העומס ואי שימוש בקיבולת בשעות אחרות. כך, בשעה 8.00 הרכבות מלאות, המוניות אינן זמינות וחלק לא קטן מנהגי האוטובוסים נאלץ שלא להעלות נוסעים בתחנות בשל עומס וצפיפות. במצב שכזה, רבים מעדיפים להסתמך על רכבם הפרטי שכן הוא זה שמבטיח זמינות בכל שעות היממה. בנוסף, בפרקי זמן רבים, דוגמת שעות הלילה, לא קיים כמעט היצע של שירותי תחבורה לסוגיה. התמודדות עם תופעה זו מתאפשרת הודות לשירותי TNCs, המבטיחים זמינות, גם אם במחיר גבוה יותר, בכל זמן שבו קיים ביקוש כלשהו.

יש הטוענים כי פתיחת השוק לשירותים אלה **עשויה דווקא להגביר את הגודש בכבישים** משני טעמים עיקריים – מעבר של נוסעים מהתחבורה הציבורית לשימוש בשירותי TNCs והשיוט של חלק מנותני השירות ריקים ללא נוסע בחלק מהזמן. אנו סבורים כי אין בכך ממש וברצוננו להתייחס לטיעונים אלו ולהסביר מדוע צפוי שתחת רגולציה נכונה, שירותי TNCs יפחיתו את הגודש :

1. שירותי TNCs מאפשרים לתושב המטרופולין את **הביטחון כי ימצא נסיעה כמעט בכל זמן נתון**, בניגוד לשירותים כגון התחבורה הציבורית, Bubble ומוניות שזמינותם לוקה בחסר בשעות השיא או דווקא בשעות השפל (לילה, שבתות וכדומה). מרגע שלתושב תהיה אלטרנטיבה זמינה ויעילה, **תפחת המוטיבציה שלו לשימוש ברכבו הפרטי באופן ניכר**.
2. השימוש בתחבורה הציבורית במטרופולין תל אביב **עומד בישראל על כ- 11% בלבד**, נמוך משמעותית ממקומות רבים בעולם. לפיכך, **הסבירות שמשתמשי תחבורה ציבורית יעברו לשירותי TNCs הינה נמוכה ביותר** כך **שמרבית המשתמשים יהיו כאלה המסבים את השימוש ברכבם הפרטי, באלטרנטיבה החדשה.**
3. באופן ברור, נדרשים פתרונות לק"מ הראשון/האחרון. בעוד שבין הערים השונות התחבורה הציבורית נוחה למדי, הקושי מתמקד בהגעה אל ומהתחבורה הציבורית למקום המגורים/תעסוקה. במקום זה, הפתרון של שירותי ה-TNCs, אפקטיבי ביותר.
4. בישראל מחירי החנייה נמוכים מאד, ולתושבים הם אף חינמיים ברוב המקרים. מצב זה מעודד את השימוש ברכב הפרטי. מאידך, במקומות כגון ניו יורק, בהם החנייה מוגבלת מאד ויקרה מאד – קיים פוטנציאל לשימוש מוגבר בפתרונות TNCs בעוד שבישראל הסבירות היא כי השימוש יהיה מאוזן.
5. התחבורה הציבורית במרבית המקומות בהן פועלים שירותי TNCs הינה יקרה מישראל. שירותי TNC במחירים דומים לאלה של התחבורה הציבורית אכן עלולים ליצור מצב של זליגה מתחבורה ציבורית לשירותים אלה. בישראל המצב הוא שונה – התחבורה הציבורית זולה יחסית (כ- 5 ₪ בלבד לנסיעה באוטובוס), ובמידה והנסיעה ב- TNC ימוסה ב- 3 ₪ לנוסע, אזי פערי המחיר יהיו משמעותיים דיו כדי להבטיח שהזליגה, במידה ותהייה כזו, תסתכם באחוזים בודדים בלבד. מרבית הנוסעים דווקא יגיעו מהרכב הפרטי.

אנו סבורים כי נדרשת מדיניות מאוזנת בתחום התחבורה השיתופית – מחד, יש לעודד את הפעילות בתחום ולקדם אלטרנטיבות לרכב הפרטי, ומאידך, עידוד הפעילות צריך להיעשות תוך כדי התמודדות עם האתגרים שפתרונות אלו מביאים עימם.

לכן, אנו תומכים בגישה כי תחבורה שיתופית תוכל לעבוד בישראל **כל עוד היא תאפשר נסיעה של למעלה מנוסע בודד בכל מצב** (הסכמת הנוסע לצירוף נוסעים נוספים), **ותוך מיסוי הנסיעות ב- 3 ₪** **לנוסע** בכל נסיעה המונה 5 נוסעים ומטה, כך שתמיד ייווצר פער מחיר בין התחבורה הציבורית הזולה לבין השימוש בתחבורה השיתופית. כמו כן, חשוב להבטיח כי TNCs לא יורשו להשתמש בנתיב תחבורה ציבורית, אלא אם הנתיב מאפשר נסיעה לרכב רב תפוסה והרכב הינו רב תפוסה.