



4 יולי 2021

לכבוד  
מרב מיכאלי  
שרת התחבורה והבטיחות בדרכים  
ירושלים

השרה מיכאלי הנכבדת,

**הנדון: הרחבת היוזמה לסימון נתיבי תחבורה ציבורית על נתיבים קיימים**

אנו מתכבדות לפנות אליך בשם הארגונים 15 דקות, פיוציר מוביליטי ותחבורה בדרך שלנו.

1. ראשית, ברצוננו לברך על הגישה המעודדת את התחבורה הציבורית ומכירה בחשיבותה לצורך התמודדות ישראל עם האתגרים הגדולים הניצבים בפניה, ביניהם – הצפיפות הגדלה, הפערים ואי השוויון, העלאת הפריזון ויוקר המחיה.

2. אנו פונות אליך כדי שמשדך התחבורה בהובלתך יחליט על סימון מיידי של נתיבים רבי תפוסה/ נתיבי תחבורה ציבורית נוספים על נתיבים קיימים תוך שהוא מתגבר את תדירות נסיעות התחבורה הציבורית על נתיבים אלה, כפי שנעשה בהצלחה בתכנית 'נתיב פלוס' במקטעים של כביש 2 ו-20, בטרם הוקפאה התוכנית על ידי השרה הקודמת. לפי נתונים המצויים בידינו, נתיב זה קיצר את משך הנסיעה בתחבורה הציבורית בכ- 20 דקות.

אנו מבקשות לשים דגש על הצירים הבאים, ולצאת בפעולה מיידית להקצאת נתיבי תחבורה ציבוריים בהם:

א. כביש 20 (איילון) לכיוון דרום: בכיוון ההפוך ל'נתיב פלוס' החדש, ממבוא איילון ועד למחלף חיל השריון.

ב. נתיבי איילון: החלק המרכזי של נתיבי איילון העובר בתוך תל אביב לשני הכיוונים.

כביש 1 (תל אביב ירושלים): מ'סיבוב מוצא' עד החיבור לנתיב התחבורה הציבורית הקיים.

ג. כביש 4: מאשדוד צפונה עד צומת גהה.

ד. כביש 1 (ירושלים תל אביב): לכיוון מזרח, הנתיב ההופכי ל'נתיב המהיר'.

בנוסף, אנו רואות חשיבות בהקצאה מיידית של נתיבי תחבורה ציבורית בכבישים עירוניים שמהווים צירי מעבר בין ערים – נקודות כמו:

ה. ציר רוקח – בין נתיבי איילון והדר יוסף

ו. גשר מבצע קדש בבני ברק.

יש לציין כי בתכנית 'נתיב פלוס' שהוקפאה היתה כוונה להקצות נתיב לרכב רב תפוסה בכל כביש 2, בכביש 1 ובכביש 20 (נתיבי איילון). אנו סבורות כי יש להפשר תכנית זו ולהרחיבה לכבישים נוספים המצויינים לעיל.

### כמוכן, שיחד עם הקצאת הנתיב, נדרשת אכיפה קפדנית שכרגע לוקה בחסר.

3. סימון הנתיבים המוזכרים למעלה, יכול להביא לשיפור משמעותי בזמני הנסיעה של התחבורה הציבורית והשיתופית. עם זאת, הניסיון הנוכחי מלמד, כי הצלחת המהלך תלויה במידה רבה בתוספת שירות במסלולים הרלוונטיים לנתיבים הנ"ל. לכן, יש לתגבר מבעוד מועד את תדירות הקווים בנתיבים המוזכרים בהתאם לביקוש הצפוי, לצורך יצירת אלטרנטיבה אטרקטיבית לנוסעי הרכב הפרטי.

4. בהקשר זה, חשוב להזכיר כי ישנם כבישים בינעירוניים נוספים, בהם סובלים הנוסעים מעומסי תנועה משמעותיים. בכבישים אלה, בשל מיעוט נתיבים יש קושי לסמן נת"צ על נתיב קיים. לצורך הדוגמה במערכת הכבישים בצפון הארץ התקשנו למצוא כבישים בהן ניתן לקדם את מיזם "נתיב פלוס". עם זאת, משרד התחבורה מקדם בשנים האחרונות סלילת נתיבים חדשים לצורך סימון נתיבי תחבורה ציבורית. על פרויקטים מרכזיים אלה לקבל עדיפות ברורה, על פני תוספת כבישים (ותשתיות תחבורה בכלל) שאינה נותנת העדפה לתחבורה ציבורית. להלן הנתיבים אותם יש להאיץ:

א. כביש 5: מדובר באחד הצירים הפקוקים ביותר במרכז הארץ. תכנון נתיב התחבורה הציבורית נמשך תקופה ארוכה ביותר, מתחילת שנת 2016. להבנתנו, העבודות בכביש היו אמורות להתחיל ברבעון הראשון של שנת 2021. מדובר בתקופת תכנון ארוכה חריגה ביותר הממחישה עד כמה סלילת נתיב חדש לתחבורה ציבורית הינה תהליך איטי. אם הפרויקט ימשיך להתעכב יש היגיון לשקול לצרף אותו לרשימת הכבישים בהם מסומן נת"צ על נתיב קיים.

ב. כביש 65: בכביש עמוס זה, מתוכנן נר"ת על נתיב נוסף חדש שצפוי להיסלל שם. עם זאת, מהמידע שבידנו היציאה לפרויקט מתעכבת משיקולי תקציב וקיים חשש כי העבודות לא יחלו בחמש השנים הקרובות.

ג. כביש 446: ממודיעין עלית עד שילת.

ד. כביש 444: מצומת אייל ועד טייבה. תחילת תכנון החלה ברבעון השני של 2020 ואין צפי לתחילת עבודות.

5. כמו כן, אנו קוראים לבחון מחדש את התוכניות המיועדות להרחבת כביש 4 (תת"ל 110). מחד, התוכניות כוללות סלילה של נתיב תחבורה ציבורית בציר מרכזי זה. מאידך, התוכניות כוללות את הרחבת הכביש מעבר לנדרש והוספת נתיבים גם לרכבים פרטיים. המחקר בעולם וגם בישראל מלמד כי הרחבת הכבישים – אינה מובילה לצמצום הגודש, ואף פעמים רבות מחריפה אותו בשל "הביקוש המושרה" המעודד נהגים נוספים להצטרף כאשר הכביש פנוי. מהלך של הרחבת הכביש באופן כה ניכר יוביל לבזבז מילארדים של כספי ציבור ויאריך את משך העבודה באופן משמעותי – דבר שיוביל לפגיעה בכל משתמשי הדרך.

6. כביש נוסף שאנו קוראים לבחון מחדש את נחיצותו הוא כביש 46 בין צומת הטייסים וכביש 6. מדובר בתכנית ישנה אשר אינה עומדת בקנה אחד עם האינטרסים המודרניים לפיתוח התחבורה הציבורית. הכביש המדובר

מחסל שטחים פתוחים ולא מהווה כל יתרון תחבורתי להזנה לכביש 6, אשר גם כך כבר הגיע לגבול הקיבולת שלו בקטע זה בשעות העומס.

7. בנוסף, למוזכר לעיל, אנו פונות בבקשה לקדם חקיקה אשר תגדיר כי בכל כביש עמוס המונה 3 מסלולים או יותר – אחד מנתיבים אלה (לפחות) יוקצה כנתיב תחבורה ציבורית.
8. כמו כן, אנו רוצות לציין כי על העיריות לבצע אכיפה של איסור נסיעת רכב פרטי בנתיבי תחבורה ציבורית. העדר אכיפה עלול להכשיל את קידום המהלך של נתיבי התחבורה הציבורית. עם זאת נראה, כי ללא מעורבות משרד התחבורה העיריות ימשיכו להימנע מביצוע האכיפה (למעט עיריית תל אביב שפועלת כנדרש בנושא).
9. נוסף על המהלכים המוזכרים לעיל, אנו מקוות כי כעת בשלה העת לקדם את מהלך הקמת הרשויות המטרופוליטיות לתחבורה – מהלך אשר יוביל לשינוי מהותי בכל מערך התחבורה הציבורית וישפר את אותו באופן ניכר.
10. לסימון וסלילת הנתיבים המוצעים תהיה השפעה דרמטית על יצירת רשת שתאפשר נסיעה מהירה בתחבורה הציבורית ויצירת אלטרנטיבה משמעותית לנוסעי הרכב הפרטי. נבקש ממך לקדם את סימון הנתיבים, הגדלת היקפי השירות באוטובוסים ותיעדוף לסלילת נתיבים על כבישים קיימים כבר בתקופה הקרובה.
11. נשמח לסייע ככל שנתבקש,

בברכה,

מקס מורוגובסקי	לרה פארן	מיכל גלברט
יו"ר תחבורה בדרך שלנו	מנכ"לית 15 דקות	מנכ"לית פיוצ'ר מוביליטי
		

העתקים:

מיכל פינק - מנכ"לית משרד התחבורה  
יעקב מתניהו - מנכ"ל הרשות לתחבורה ציבורית  
יוגב גרדוס - ראש אגף התקציבים במשרד האוצר  
עדי חכמון - סגנית הממונה על התקציבים במשרד האוצר  
שי קדם - סמנכ"ל ומנהל האגף לתכנון תחבורתי משרד התחבורה.  
אורי יוגב - יו"ר פיוצ'ר מוביליטי