



ד' ניסן, תשפ"ב  
5 אפריל, 2022

לכבוד  
ח"כ מרב מיכאלי  
שרת התחבורה והבטיחות בדרכים

שלום רב,

**הנדון: צורך דחוף בשינוי התוכנית לתפעול כביש 2 המשודרג בין נתניה לתל אביב**

**על מנת להבטיח את קידום התחבורה הציבורית**

אנו, ארגוני תחבורה ציבורית וארגוני סביבה, פונים אלייך בבקשה לבחון מחדש בדחיפות את התוכנית לקידום התחבורה הציבורית שבנדון, מאחר ובמתכונתה הנוכחית המענה שניתן לכך בכביש 2 בין נתניה לשפיים נועד לכישלון. לעמדתנו ניתן לקדם בצורה טובה ומהירה הרבה יותר את התחבורה הציבורית בכביש 2.

**להלן פירוט:**

בימים אלה נערכות העבודות לשדרוג כביש 2 בין מחלף פולג למחלף שפיים. הפרויקט כולל את הרחבת רצועת הכביש, סלילת נתיבים חדשים וכן הקמת נתיבים מהירים מתחלפים במרכז רצועת הדרך. פרויקט זה מוצג ככזה שצפוי לשדרג, לכאורה, את התנועה, ובכלל זאת לעודד את השימוש בתחבורה הציבורית, כפי שבא לידי ביטוי הן בהצגת המסמכים לביצוע בועדה לתשתיות לאומיות והן בכתבות שפורסמו בתקשורת בחודשים האחרונים. כך למשל, ניתן לראות בכתבה שפורסמה בדה-מארקר לפני כשנה ב-5.1.2021, לפיה מטרת הפרויקט "היא לשנות את הרגלי השימוש של הנהגים - ולעודד אותם לעבור משימוש ברכב פרטי לתחבורה ציבורית ושיתופית".

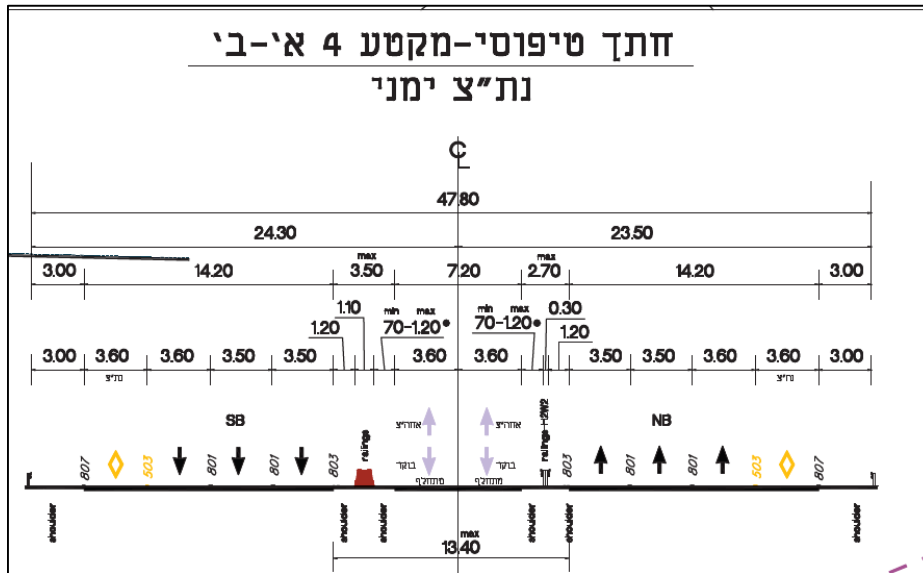
פרויקט זה הביא אותנו, הארגונים חתומים מטה, לפתח אופטימיות זהירה, שהפעם אכן יצליח עידוד מעבר נוסעי כביש 2 להשתמש בתחבורה ציבורית לאורכו. מעבר, שעד כה נכשל בשל התבססות על נת"צ ימני כושל, היעדר אכיפה והשתלבות בלתי פוסקת של כלי רכב פרטיים דרך הנת"צ אל ומנתיבי הנסיעה הרגילים בכביש. עד כה חשבנו כי הנת"צ הימני ישמש פתרון זמני בלבד עד פתיחת הנתיבים המתחלפים בשנת 2025.

אולם, בימים האחרונים התברר כי לא כך הדבר. במסגרת דיוני ההתנגדויות בתת"ל 65/א, התכנית להכפלת מסילת החוף, אשר התווסף לה בשלבים מאוחרים מסלול בלעדי לתחבורה ציבורית במרחב הפולג, בין נתניה למחלף שפיים במקביל לכביש 2, נדונה גם סוגיית התחבורה הציבורית בכביש 2.

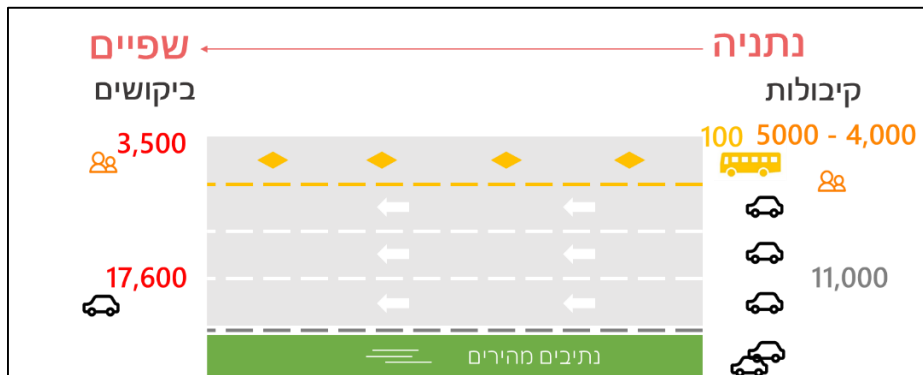
במסגרת האלטרנטיבות לסלילת מסלול תחבורה ציבורית דווקא על ביצת הפולג, בית גידול ייחודי, נדיר וערכי, עלתה השאלה המתבקשת מדוע לא לתת מענה לתחבורה הציבורית במסגרת שדרוג כביש 2.



מתגובת משרד התחבורה לאלטרנטיבה זו, הסתבר כי יעדי השימוש בתחבורה ציבורית לאורך כביש 2 בין נתניה לשפיים, צנועים ביותר, שלא לומר מביכים. ניתן לראות בחתך להלן, כי מוצעים בו שני נתיבים מתחלפים במרכז, שלושה נתיבים רגילים לרכב פרטי לכל כיוון ונת"צ ימני לכל כיוון:



בנוסף, הוצגה על ידי משרד התחבורה התפלגות הנסיעות הצפויה, והקיבולות, בחתך כביש זה:



לעמדת משרד התחבורה, וכך עולה גם מהחתך, הנתיבים המהירים מיועדים לכלי רכב פרטיים- בין אם בעלי מקדמי תפוסה גבוהים או בין אם משלמי אגרה- וכך גם, כמובן, שלושת הנתיבים הרגילים. אוטובוסים



אמנם יוכלו לנסוע בנתיבים המהירים, וגם בנתיבים הרגילים, אך הם לא מיועדים להם, לא תוכננו עבורם, לא מבוצעים עבורם ולא מיועדים להיות מוקצים עבורם. לפי התכנון לביצוע, הפתרון הקלוקל שקיים היום בכביש 2, הוא שיישאר גם לאחר הקמת פרויקט הנתיבים המתחלפים- נת"צ ימני מקרטע, או כפי שהגדירה אותו נציגת משרד התחבורה בדיוני ההתנגדויות - "נת"צ מלוכלך". ניתן לראות זאת בנקל, כאשר בוחנים את הקיבולות כפי שמפורט מצד ימין: כ-100 אוטובוסים שיכולים להסיע כ-4,000-5,000 נוסעים בנת"צ המקרטע וכ-11,000 כלי רכב פרטיים, (חלקם משלמי אגרה וחלקם רבי תפוסה) שייסעו בחמשת הנתיבים האחרים. התוצאה הברורה באה לידי ביטוי בצד שמאל, בביקושים הצפויים- אפילו את 100 האוטובוסים לא מצליחים למלא כי הפתרון שמוצע לאוטובוסים גרוע כבר היום, לכן גם במשרד התחבורה יודעים שלא ניתן לצפות שאנשים יבחרו בו בעתיד.

התוצאה היא ביקוש אדיר לשימוש ברכב פרטי, שעולה רבות על הקיבולת של כביש 2. לצערנו, התכנון המוצע לכביש 2, מעמיד שוב את נוסעי התחבורה הציבורית בתחתית סדר העדיפות, למרות המדיניות החשובה של "הפיכת הפירמידה" - קודם מקצים נתיבים מהירים לבעלי אמצעים ולרכבים עם מקדם מילוי גבוה, אחר כך מקצים נתיבים לרכב הפרטי - ורק בסוף מקצים לנסעי התחבורה הציבורית נתיב תחבורה ציבורית ימני שבקושי מתפקד. מדיניות "היפוך הפירמידה", לצערנו, נותרת על הנייר, ונוסעי התחבורה הציבורית זנחים מאחור. ככה לא ניתן לצפות למעבר של נוסעים לתחבורה הציבורית.

לאחרונה פורסמה עבודה מטעם משרד התחבורה בנוגע לקביעת יעדי פיצול נסיעות מעודכנים. מאז 2012 נערכו כל תכניות משרד התחבורה לפי יעד נמוך של 40% שימוש בתחבורה ציבורית, שנקבע באותה שנה. כך גם הרחבת כביש 2 המבוצעת כיום, וגם התכניות לכביש 4, שנמצא בעבודות בחלקו ובהליכי תכנון בחלקו האחרים. יש לשנות את כלל התכניות הללו לפי יעדי הפיצול החדשים, בדגש על הכבישים שנמצאים כיום בביצוע או בתכנון מתקדם, ביניהם הכבישים המהירים 2 ו-4. שימוש יעיל יותר ומוטה תחבורה ציבורית בכבישים אלו יאפשר ניצול יעיל של תשתיות אלה, העברת נוסעים רבים יותר לאורכם וייתר את הצורך בתשתיות חדשות.

כביש 2 ניתן לשנות את הכשלים הללו בקלות, וללא צורך בתיקון התכניות הסטטוטוריות. יש לקבוע כי הנתיבים המהירים, שניהם, או לפחות אחד מהם יוקצו לתחבורה ציבורית בלבד, וככל ויוכלו להעביר עוד כלי רכב, ורק אם יוכלו, לאפשר בהם נסיעות של רכבים רבי תפוסה. בנוסף, יש לקבוע נתיב תחבורה ציבורית שמאלי ייעודי על גבי הנתיבים הקבועים, לכל כיוון, שלא יופרע על ידי תנועת כלי רכב פרטיים בעליות והירידות מהכביש. יש לציין כי מדובר בדרך בין-עירונית מהירה, ולכן כמות העצירות של האוטובוסים שנוסעים לאורכה היא נמוכה ביותר. נדגיש כי נתיב תחבורה ציבורית, ייעודי ונקי מהפרעות של כלי רכב פרטיים בדרך בין-עירונית מסוגל להעביר לכל הפחות 500 אוטובוסים בשעת שיא וכך לספק פתרון לכ-20 אלף נוסעים, ואף יותר, בכל שעה. בהיעדר הצורך בשינויים סטטוטוריים, ומכיוון שהכביש נמצא בביצוע, השינוי יכול להיות מהיר ובבחינת סמן חיובי לשינוי הנדרש בכבישים כולם. צעד משלים והכרחי להקצאות הנתיבים לתחבורה הציבורית, הינו תגבור ושינוי תנועת האוטובוסים.



תחבורה בדרך שלנו  
הקול של משתמשי הדרך



תחבורה היום ומחר  
מקדמים תחבורה בת קיימא בישראל  
نقلنا اليوم وغداً Transport Today & Tomorrow



אנו קוראים לך, שרת התחבורה מרב מיכאלי, להוציא לפועל את המדיניות המוצהרת שלך, ולהבטיח ניהול מיטבי של הכבישים, תוך מתן העדיפות הנדרשת לנוסעי התחבורה הציבורית. הוצאתה לפועל של מדיניות זו היא הנכונה תחבורתית, חברתית, סביבתית וכלכלית. יש ליישם זאת, כבר עתה במסגרת הרחבת כביש 2.

בברכה,

החברה להגנת הטבע | 15 דקות | תחבורה היום ומחר | אדם טבע ודין | תחבורה בדרך שלנו |  
המועצה לבנייה ירוקה | בארכבת | השל | מגמה ירוקה | צלול | אנו | שומרי הבית |  
אזרחים למען אוויר נקי | שומרי טבע באר שבע

פרטי יצירת קשר:

דרור בוימל, החברה להגנת הטבע: 052-3689640, [drorb@spni.org.il](mailto:drorb@spni.org.il)

העתקים:

מיכל פרנק, מנכ"לית משרד התחבורה והבטיחות בדרכים  
רן שדמי, מנהל הרשות לתחבורה ציבורית (מ"מ), משרד התחבורה והבטיחות בדרכים  
אהוד עוזיאל, יועץ מקצועי לשרה