

16.7.19

לכבוד

מר זאב בילסקי, יו"ר המועצה הארצית לתכנון ובנייה  
חברי המועצה הארצית לתכנון ובנייה

**הנדון: פנייה בנושא תכנון מערכת תחבורה עתירת נוסעים (מתע"ן) בדרך מס' 65 וחיבור למסילת מנשה -**

**לקראת דיון המועצה הארצית לתכנון ובנייה בתאריך 23.7.19**

אנו, ארגוני החברה האזרחית הפועלים, בין היתר, לקידום שירותי תחבורה ציבורית יעילים בישובי החברה הערבית, פונים אליך ואל חברי המועצה הארצית לתכנון ובנייה בבקשה לתכנון של מסילת רכבת קלה או מערכת תחבורה להסעת המונים (BRT) לאורך דרך 65 אשר תתחבר למסילה המזרחית בתחנת הרכבת המתוכננת בצומת ברקאי, כמאשר בתמ"א 23. כמו כן, אנו מבקשים כי תוואי המסילה הכבדה יהיה מערבית לכביש 444, ויכלול את תחנת אחיטוב בסמוך לבאקה אלג'רביה, מאחר ותוכניות כוללניות המקודמות בימים אלו במרחב באקה אלג'רביה – גית נערכות על בסיס השינויים המאושרים בתמ"א 23. שינוי תוואי המסילה במרחב זה יפגע מהותית הן בזכויות הקניין של בעלי הקרקעות הפרטיים והן בקידום אזור תעשייה עירוני, שהינו משאב חיוני והכרחי לפיתוח הכלכלי והחברתי של האזור בכללותו. בנוסף, ישנה חשיבות רבה בהתניית ביצוע מסילת הברזל מנשה צפונית לעירון בהפעלת רכבת קלה או BRT בדרך 65, במקביל לפיתוח מערכת תחבורה ציבורית מזינה מתוך היישובים. יתרה מכך, לנוכח ביטול מסילת עירון (תמ"א 23/18/א, תמ"א 23/18/ב) והקיפוצ הרחובי במשרדי הממשלה, יש להבטיח את תקציבי התכנון המפורט וביצוע עבודות התשתית שיאפשרו מערכת תחבורה ציבורית עתירת נוסעים על כביש 65, תוך קביעת לוחות זמנים מחייבים לכך. זאת על מנת לוודא כי ינתן מענה ופתרון הולם למצוקה התחבורתית הקשה שמאפיינת את מרחב עירון.

רמת השירות של התחבורה הציבורית הפועלת כיום בישובי מרחב עירון הינה נמוכה מאוד, זאת מבחינת זמינות ותדירות הקווים, אמינות השירות, מגוון יעדי הנסיעה, והכיסוי התחבורתי של קווי התחבורה הציבורית<sup>1</sup>. כתוצאה מכך, רבים מהתושבים נאלצים לבחור לנסוע ברכב הפרטי למקום העבודה<sup>2</sup>, מה שמוביל לעומסי תנועה כבדים במרחב עירון והסביבה. בשל מרכזיות דרך 65 ברשת הדרכים הארצית, עומסים אלו פוגעים משמעותית לא רק באיכות החיים, הבריאות ומצבם הכלכלי של התושבים אלא במשק הישראלי כולו כתוצאה מאיבוד שעות עבודה וגורמים נוספים שעלותם מוערכת בהפסד של מיליארדי שקלים בשנה<sup>3</sup>.

יתרה מזאת, חישוב ביקוש לנסיעות בתחבורה ציבורית<sup>4</sup> בישובי מרחב עירון מעלה כי בשנת 2020 כ-16,000 תושבים מסך המועסקים יסעו למקום עבודה מחוץ למקום מגוריהם. מתוך כך, כ-4,800 תושבים יסעו בתחבורה

<sup>1</sup> מספר הנסיעות של קווי תחבורה ציבורית המשרתים את ישובי החברה הערבית.

<sup>2</sup> ממצאי הסקר החברתי של הלמ"ס בשנת 2016 מראים כי תחבורה ציבורית איננה אמצעי רווח בחברה הערבית לנסיעה לעבודה. רק 9% מהמועסקים הערבים משתמשים בתחבורה ציבורית כדי להגיע למקום עבודתם, בהשוואה ל 18% מהמועסקים בחברה היהודית, וזאת בשל רמת השירות הנמוכה של התחבורה הציבורית בישובים הערבים. כתוצאה מכך, כ-60% מהמועסקים הערבים משתמשים ברכב פרטי כדי להגיע למקום עבודתם, נתון שכמעט זהה לשימוש ברכב פרטי בקרב המועסקים בחברה היהודית – 58%.

<sup>3</sup> דו"ח וועדת הכלכלה "ישראל עומדת, קידום התחבורה הציבורית בישראל" <http://go.ynet.co.il/pic/news/calcala2711.pdf>

<sup>4</sup> על פי מסמך "עקרונות להכנת נספח תחבורה לתוכניות סטטוטוריות", אגף תכנון מחוזות מרכז ותל אביב. דצמבר 2017

ציבורית למקום עבודתם, זאת לפי הנחת עבודה כי 30% מהם יסעו בתחבורה ציבורית בשעת בוקר ממוצעת<sup>5</sup>. כאשר בוחנים את צפי הביקושים לשנת 2040, הממצאים מראים כי כ-23,000 תושבים יצאו בשעת בוקר ממוצעת למקום העבודה, כאשר מתוכם כ-7,000 תושבים יסעו בתחבורה ציבורית<sup>6</sup>, זאת בהנחה ואמצעי התחבורה הציבורית המתוכננים לפעול במרחב יתנו מענה לצורך העולה וגובר. לפיכך, לנוכח רמת הביקושים הגבוהה שעולה מבידוקינו, המצביעה על הפוטנציאל הקיים לשימוש בתחבורה ציבורית, נתיב תחבורה ציבורית לבדו לא יתן את המענה הנדרש לאורך זמן, אלא אם תופעל רכבת קלה לאורכו. לכן אנו קוראים למועצה הארצית לפעול לקידום תכנון רכבת קלה בדרך 65 כבר בשלב זה, זאת כדי לתת מענה לרמת הביקושים הגבוהה בטווח הארוך<sup>7</sup>.

בשל המורכבות התכנונית ולוחות הזמנים הארוכים הנדרשים לצמצום פערי תשתיות התחבורה בישובים הערבים והתאמתם למעבר תחבורה ציבורית, נדרש לגבש פתרונות מידיים כדי להתגבר על חסמי הנגישות של התושבים ועל מנת לוודא שתהיה הזנה מיטבית מהישובים לשירות המתוכנן בדרך 65. כך לדוגמא, ניתן להפעיל קווים מזינים מהישובים באמצעות מיניבוסים או "מוניות שירות" אשר יכולים לעבור בדרכים מקומיות ברוב של 6.5 מטר. יתרה מזאת, למתע"ן ולתחנות עצירה שכוללות מסחר ותעסוקה תהיה השפעה משמעותית וחיונית על הפיתוח הכלכלי המקומי והאזורי שהרשויות הערביות והתושבים משוועים לה. לכן גם להחלטה אודות מיקום תחנות הסעת המונים לאורך דרך 65, בקרבת ישובים ערבים, חשיבות כלכלית, חברתית ותודעתית אדירה. יש לשער כי בהעדר תכנון שירות תחבורה ציבורית איכותי במרחב עירוני, הנותן מענה לחסמי התשתיות בישובים הערבים, גם אם באופן חלקי, תנועה רבה תוסיף להתנהל ברכב פרטי. תנועה זו מעמיסה לא רק את דרך 65, אלא מהווה חלק לא מבוטל מהגודש בכניסות למטרופולין תל אביב.

חשוב לציין כי לתשתיות התחבורה בכלל והתחבורה הציבורית בפרט, השלכות רב מימדיות על איכות ורמת החיים בישובים הערביים, והשפעה ישירה על הכלכלה, החברה ואיכות הסביבה בכלל ישובי מרחב עירוני. תשתיות תחבורה איכותיות לתחבורה ציבורית, יחד עם הפעלת שירותי תחבורה ציבורית יעילים המותאמים לצרכי התושבים, יאפשרו פיתוח של הכלכלה, הגדלת אפשרויות התעסוקה בישובים ומחוצה להם, שיפור באספקת השירותים והנגשתם לתושבים, והגברת הנגישות של התושבים למוקדי בילוי ופנאי. לכן, פיתוח תשתיות ושירותי תחבורה ציבורית מהווה את אחד מגורמי המפתח לקידום שיוויון וצמצום פערים כלכליים וחברתיים בין האזרחים הערבים והיהודים בישראל.

לנוכח יעדי הממשלה לפיתוח כלכלי בחברה הערבית (כפי שנקבעו בהחלטה 922), יעדי משרד התחבורה לשנת 2019 לשיפור שירותי התחבורה הציבורית לאוכלוסייה הערבית<sup>8</sup>, ולנוכח חלקה הגדול של האוכלוסייה הערבית אשר מתגורר במרחב עירוני, הבטחת מערכת תחבורה הציבורית ראוייה לאורך דרך 65 וחבורה לרשת התחבורה

<sup>5</sup> חישוב הביקוש לוקח בחשבון כי 5% ישתמשו באוטובוסים קיימים.

<sup>6</sup> יש לציין כי כמות התנועות מחוץ ליישוב לצרכי עבודה והביקוש לתחבורה ציבורית הינו גבוה כבר היום, וזאת למרות שהבחינה נעשתה על פי מדדים והנחות עבודה שאינם בהכרח מתאימים למאפייני האוכלוסייה הערבית, שכן נתוני הלמ"ס חסרים ואינם מאפשרים קבלת תמונה מלאה. יתרה מכך, להערכתנו ממצאי התנועות והביקושים מהישובים הערבים היו גבוהים אף יותר במידה והיו נתונים מדויקים על היקפי הנסיעות לצרכי השכלה גבוהה למשל.

<sup>7</sup> זאת בהתאם לסיכום ישיבת הוועדה המשותפת לתחבורה יבשתית מיום 23.1.2019, מנהל התכנון: ראוי לוודא מה הפתרון ארוך הטווח האמיתי לדרך 65 מאחר ורק"ל, גם לדברי משרד התחבורה, לא נבחנה כחלופה שוות ערך, ובהתאם לבחינה יש לדרוש הגשת תכנית משלימה בתוואי.

<sup>8</sup> יעד 3.1 / משימות מרכזיות, תוכנית העבודה של משרד התחבורה לשנת 2019.

**הציבורית הארצית, אשר תשפיע משמעותית על עתידו הכלכלי והחברתי של מרחב עירון, מקבלת משנה תוקף בחשיבותה.**

זוהי הזדמנות בלתי חוזרת לשנות את פני האזור. בידכם החלטה חשובה שתעצב את מרחב החיים של תושבי מרחב עירון. הביקוש והצורך קיים, והוא רק יגבר לפי חיזוי הביקושים שצוין לעיל, ולכן אנו קוראים לכם לקדם פתרון תחבורתי הולם. פתרון של אוטובוסים על גבי נתיב תחבורה ציבורית הוא פתרון חלקי ביותר שלא נותן מענה לצרכים התחבורתיים של תושבי האזור ועלול לפגוע בתהליכי פיתוח כלכלי. **תכנון מערכת איכותית להסעת המונים (רכבת קלה או BRT) לאורך דרך 65 עם מספר תחנות בסמוך לישובים הערבים, שמוזנת מרשת תחבורה ציבורית מהיישובים ומחוברת לרשת הדרכים הארצית בתחנת ברקאי, תהיה נקודת הזנק משמעותית לאין שעור לפיתוח הכלכלי והחברתי של כלל הישובים במרחב עירון ותתן את המענה ההולם לצורך האדיר של התושבים לתחבורה ציבורית ראויה.**

בברכה,

יעל דורי, ראש תחום תכנון  
אדם טבע ודין

תמר קינן, מנהלת  
תחבורה היום ומחר

אינה ברנזבורג, רכזת תחום תחבורה  
עמותת סיכוי

לפרטים ויצירת קשר:

אינה ברנזבורג

[inna@sikkuy.org.il](mailto:inna@sikkuy.org.il)

054-2604286