

מקרה בוחן

רשות מקומית | עיריית תל אביב-יפו

הגדלת מספר נתיבי התחבורה הציבורית

רקע

תל אביב-יפו שוכנת על אדמת כורכר לחוף הים התיכון ובשטחה זורמים נחל הירקון ונחל איילון. תחילתה של העיר ב-1909 כשכונה מחוץ ליפו ששמה "אחוזת בית". השכונה הייתה גרעין לעיר תל-אביב שהתפתחה לצד יפו. ב-1950 אוחדו תל אביב ויפו לרשות מוניציפלית אחת. בעיר 11,400 דונם של שטחים פתוחים, שהם כ-20% משטחה. קרוב למחצית השטחים הירוקים (4,300 דונם) הם פארקים עירוניים – פארק הירקון ופארק בגין.

בתל אביב-יפו מתגוררים 474,560 תושבים (ב-2022) והיא העיר השנייה בישראל מבחינת גודל האוכלוסייה. העיר במגמת התפתחות – עד לשנת 2030 צפויים להתווסף לה כ-100,000 תושבים וכ-600,000 מ"ר של שטח בנוי. העיר היא לב המטרופולין הגדול בישראל, ואף שמתגוררים בה 5% מתושבי המדינה, היא אחראית ליותר מ-11% מהתוצר המקומי. העיר מוקד עסקי ופיננסי, והיקף הפעילות בענף השירותים המקצועיים והעסקיים בה רב. העיר מושכת אליה גם מספר רב יחסית של חברות היי-טק. בשל אופייה העסקי, תנועת היומיומים בעיר רבה – כ-650,000 אנשים נכנסים לעיר בכל בוקר והם אחראים לחלק ניכר מהתנועה בעיר בשעות השיא.

בסקר שנערך בין השנים 2016-2018 נמצא כי אמצעי התחבורה שהיקף הנסיעות בו הוא הגדול ביותר הוא רכבים פרטיים (56%). שיעור הנסיעות בתחבורה ציבורית עמד על 17% בלבד מהיקף הנסיעות בעיר והעירייה קבעה יעד להגדילו ל-25% עד לשנת 2030. בשנת 2021 החלו לפעול בין אזורי העיר השונים קווי אוטובוס "פרימים" בתדירות גבוהה וברמת קישוריות גבוהה. יתר על כן, באוגוסט 2023 החל לפעול הקו האדום של הרכבת הקלה של חברת נת"ע – נתיבי תחבורה עירוניים, ו-9 ק"מ ממנו (מתוך 24 ק"מ) עוברים בשטחה של תל אביב-יפו. בעיר יש גם שירותי שיתוף מכונות, אופניים וקורקינטים חשמליים.



שותפים



תועלות צפויות



צמצום עלויות בנייה עירונית והחזקת רכב



נגישות טובה ומהירה למגוון יעדים ולכלל האוכלוסיות בעיר



תחבורה ציבורית איכותית מאפשרת לבנות במרקם צפוף המאפשר לשמר שטחים פתוחים.



צמצום כלי רכב פרטיים יסייע בהפחתת פליטות גזי חממה

ד"ר נדב לוי, מנהל יחידת התחבורה הציבורית בעיריית תל אביב יפו:

"הפחתת התלות ברכב פרטי היא נדבך מרכזי במדיניות התחבורתית העירונית. בהתאם לכך, העירייה פועלת ליצירת תשתיות ושירותים חלופיים, החל מעידוד הליכתיות, סלילת שבילי אופניים ועד שיפור תשתיות התחבורה הציבורית. העירייה לא רק מבינה שעתידי התחבורה של העיר תלוי במעבר משימוש ברכב אל שימוש בתחבורה ציבורית אלא גם מבינה שזו האחריות שלה להוביל לכך."



תיאור המיזם

המיזם נועד לשפר את שירותי התחבורה הציבורית באמצעות הגדלת מספרם ואורכם של נתיבי התחבורה הציבורית (נת"צים) בעיר. מיזם זה משקף מדיניות של "חלוקה-מחדש" צודקת יותר של זכות השימוש בדרך. בעבר תעדפה מדיניות התחבורה בעיר כלי רכב פרטיים באמצעות הרחבת כבישים וצמצום מדרכות, הוספת חניות, תעודף כלי רכב פרטיים ברמזורים וכיו"ב. בשנים האחרונות הובן כי יש להשקיע בפיתוח תחבורה ציבורית יעילה יותר כדי לשרת באופן מיטבי מספר רב ככל היותר של משתמשי דרך. נתיב תחבורה ציבורית מאפשר מעבר של מעל מאה אוטובוסים בשעה המסוגלים להסיע כ-3,000 איש. באותו נתיב הגדוש רכבים פרטיים עוברים פחות מ-500 כלי רכב פרטיים בשעה (כחמישית ממספר הנוסעים בתחבורה הציבורית). ההסבה לנתיבי תחבורה ציבורית אפוא לא רק מעודדת אנשים להשתמש בתחבורה הציבורית אלא יש בה צדק חלוקתי – צעד זה משרת טוב יותר את הציבור בכך שהוא מפחית את גודש התנועה ומגדיל את מספר האנשים המקבלים שירות.

מה נעשה במסגרת המיזם

חלק מהאזורים בתל-אביב גדושים מאוד עקב ריבוי כלי רכב פרטיים וכלי רכב ציבוריים. נתיבי תחבורה ציבורית הם פתרון מהיר וזול להפחתת גודש התנועה ולשיפור זמני הנסיעה של אמצעי התחבורה הציבורית. בשנים האחרונות, העירייה החלה במהלך יזום לתכנון והקצאת נת"צים בתחומה. הוחלט למפות את האזורים שיש בהם גודש תחבורה כבד הפוגע ישירות בשירות התחבורה הציבורית. העירייה תכננה נת"צים במקומות אלה והגישה את התכנון לאישור משרד התחבורה. במהלך תכנון הנת"צים, נערך ניתוח מהירויות נסיעה לאוטובוסים ולכלי רכב פרטיים כדי לבחון את ההצדקה לפרויקט. בנוסף, נמדדו מהירויות כלי רכב פרטיים ואוטובוסים לאחר הביצוע כדי לנתח את התועלות מול הפגיעה ברכבים הפרטיים, במטרה לשפר את התכנון לטובת כלל משתמשי הדרך.

בשנת 2020 נסלל ברחוב קפלן נתיב התחבורה הציבורית הראשון שתכננה העירייה. עד אז היו הנת"צים בעיר, שאורכם כ-56 ק"מ, חלק ממיזמים לאומיים ובתקצוב חברות ממשלתיות. מאז עלה אורך הנת"צים בעיר לכ-75 ק"מ (בתחילת 2024) ותל אביב-יפו כיום היא העיר שבה המספר הגבוה ביותר של קילומטרים המוקדשים לנתיבי תחבורה ציבורית. היעד שקבעה העירייה הוא נתיבי תחבורה ציבורית שאורכם 120 ק"מ עד לשנת 2028. רוב נתיבי התחבורה הציבורית הוקצו באופן טקטי על בסיס חלוקה מחדש של זכות הדרך, כלומר, ללא הרחבת הכביש אלא על בסיס ביטול נתיב לכלי רכב פרטיים או ביטול מקומות חניה.

אתגרים

- **אתגר סטטוטרי** – שינוי של הסדרי התנועה מלווה בתהליכים סטטוטוריים וביורוקרטיים מורכבים, בעיקר כאשר עוברים להתנהלות חדשה שבה הרשות העירונית היא שפועלת לשינוי הסדרי התחבורה. עם זאת, אנשי המקצוע במשרד התחבורה מכירים ותומכים במהלכים כך שלא עלו קשיים מהותיים.
- **חסם ציבורי-פוליטי** – ההסבה של נתיב כלי רכב פרטיים לנתיב תחבורה ציבורית פוגעת באוכלוסיית המשתמשים ברכב פרטי. ההתמודדות עם פגיעה זו היא באמצעות נתונים: העירייה ערכה ניתוחים ביחס לכל נת"צ חדש כדי לוודא שהשינוי מוצדק מבחינה ציבורית, כלומר, שהאנשים שייצאו נשכרים רבים יותר מהאנשים שייפגעו ושהפגיעה תהיה מידתית. במקרים שבהם עלה כי הפגיעה לא תהיה מידתית, הוחלט שהנת"צ יהיה מוגבל יותר באורכו או בזמני פעילותו כדי לצמצם את היקף הפגיעה במשתמשים בכלי רכב פרטיים. כראיה לאפקטיביות המהלך ניתן לראות את הדעיכה המהירה יחסית של הביקורת הציבורית.

תועלות צפויות

• תועלות חברתיות:

- שוויוניות – תחבורה ציבורית טובה מקנה שוויון הזדמנויות לכלל האוכלוסיות בעיר;
- קיצור זמן הנסיעה בתחבורה ציבורית - בנת"צ שבוצע ברחוב קפלן צומצמו זמני הנסיעה ב-20 דקות בממוצע בשעות השיא;
- נגישות טובה ומהירה למגוון יעדים, חופש בחירה ומגוון אפשרויות לתעסוקה, לבילויים, לשירותים רפואיים ועוד;
- שיפור הבטיחות בדרכים: צמצום מספר ההרוגים והפצועים בתאונות דרכים.

• תועלות כלכליות:

○ לתושבים:

- צמצום עלויות החזקת הרכב, הביטוח, הדלק וכו';
- צמצום עלויות הבנייה (למגורים) – בנייה צפופה זולה יותר, ואם לא נדרשות תשתיות חניה לכלי רכב, ייתכן צמצום ניכר בעלויות הבנייה.
- לרשות:
- תחבורה ציבורית איכותית מאפשרת בנייה צפופה וניצול שטחים מיטבי. שיפור רמת הנגישות מאפשר לפתח מתחמי תעסוקה ומגורים חדשים וממצב את העיר כמוקד מטרופוליני נגיש.
- למשק:
- הפחתת הגודש בכבישים וצמצום זמני הנסיעה מועילים לרשות ולמשק כולו.

• תועלות סביבתיות:

- הפחתת מספר כלי הרכב על הכביש יפחית את הפליטות מרכבים פרטיים ואת זיהום האוויר;
- תחבורה ציבורית איכותית מאפשרת לבנות במרקם צפוף המאפשר לשמר שטחים פתוחים.