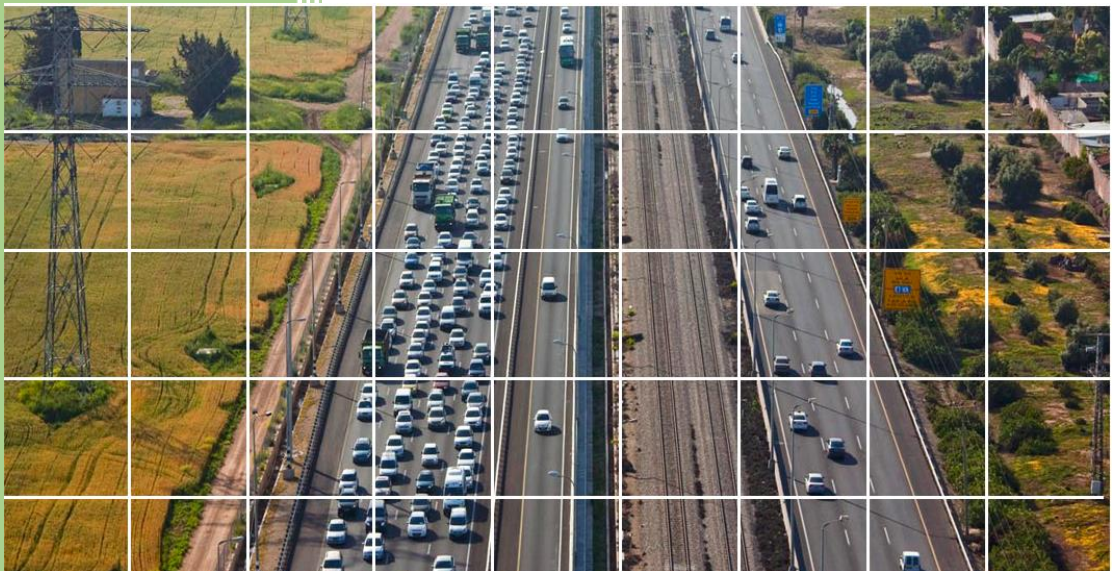


2018

דירוג ערי המרכז בקידום תחבורה ציבורית



15 דקות – ארגון צרכני
התחבורה הציבורית

יוני 2018

איזו עיר הכי מקדמת תחבורה ציבורית?

חשיבותם של נתיבי תחבורה ציבורית לשיפור התחבורה הציבורית מכרעת. כל עוד התחבורה הציבורית תקועה בפקקים יחד עם כלי הרכב הפרטיים, אין לה עדיפות על פני הרכב הפרטי ונוסעים לא יבחרו לנסוע בה.

כידוע, מצב הפקקים בישראל ובייחוד במרכז הארץ הולך ומחריף בשנים האחרונות ולכן העדפה לתחבורה ציבורית היא צורך השעה.

עובדה זו ידועה ומדוברת רבות לאחרונה. משרד התחבורה אף הוביל בשנת 2016 תכנית לנתיבי תחבורה ציבורית עירוניים ובינעירוניים בגוש דן, תכנית 'מהיר לעיר'. אולם, למרות החתימה על התכנית עוד ב-2016, רק חלק מן הערים החלו בעבודות להקצאת נתיבי תחבורה ציבורית בשטח. רבות מהן מעדיפות לדחות את העבודות לאחר הבחירות המקומיות. להלן דירוג הרשויות המקומיות במרכז הארץ, המקדמות נתיבי תחבורה ציבורית:

אשדוד
הרצליה
לוד
רעננה
כפר סבא
רמלה
חדרה
בני ברק
תל אביב יפו
בת ים
ראשון לציון
רמת השרון
הוד השרון
פתח תקווה
רמת גן
חולון
רחובות
גבעתיים

המצטיינות:

אשדוד, הרצליה, לוד, כפר סבא, רעננה, רמלה, חדרה ובני ברק.

אשדוד מובילה בקידום תחבורה ציבורית. בשנים האחרונות היא הקצתה כ-10.5 ק"מ העדפה לתחבורה ציבורית במסגרת פרויקט Reway ומתכננת להוסיף עוד כ-10 ק"מ נת"צ בשנה הקרובה. אשדוד גם מתכננת להקים שני מסופים לתחבורה ציבורית המאפשרים תוספות שירות, וכן הוספת 40 תחנות "חכמות" המאפשרות מידע בזמן אמת והחלפת כל 300 התחנות בעיר.

ערים נוספות מצטיינות הן הרצליה, לוד, כפר סבא, רעננה, רמלה, חדרה ובני ברק שכולן מלבד חדרה הצטרפו לפרויקט מהיר לעיר של משרד התחבורה המרשת את גוש דן בנתיבי תחבורה ציבורית. רשויות מקומיות אלה, החלו בעבודות הכנה להקצאת נתיבי התחבורה הציבורית עוד לפני הבחירות המקומיות ועומדות בלוח הזמנים המתוכנן. חדרה יוצאת דופן, כיוון שהיא קידמה ביוזמתה הקצאת נתיבי תחבורה ציבורית בתחומה (היא לא חלק מתכנית 'מהיר לעיר').

הבינוניות:

תל אביב, בת ים, ראשון לציון, רמת השרון והוד השרון.

כל הערים הנ"ל הצטרפו לתכנית 'מהיר לעיר' של משרד התחבורה, אך מעכבות את ביצוע התכנית עד לאחר הבחירות המקומיות. בולטת לרעה תל אביב שלמרות מיקומה במרכז המטרופולין ועל כן להעדפה לתחבורה ציבורית בתחומה משמעות מכרעת, ולמרות הצהרות ראש עיריית תל אביב יפו רון חולדאי בדבר חשיבות קידום התחבורה הציבורית, מסרבת לבצע את הנתצ"ים עליהן התחייבה במסגרת תכנית מהיר לעיר.

טעונות שיפור:

פתח תקווה, רמת גן, חולון, רחובות וגבעתיים.

ערים אלה נמצאות בתחתית הרשימה, גם בשל מספר הנתצ"ים המצומצם אותן אישרו וגם בשל התעכבותן עם ביצוע הנתצ"ים בשטח. בולטות לרעה הערים רמת גן וגבעתיים, הנמצאות בלב המטרופולין ולכן התעכבותן במתן העדפה לתחבורה ציבורית משבשת את תנועת האוטובוסים בכל גוש דן.

הנתונים המלאים¹

עיר	האם החלה להקצות נת"צים שהתחייבה להוסיף?	אורך מסלולי תחבורה ציבורית ל-1000 תושבים (קיימים+ מתוכננים, במטרים)	אורך מסלולי תחבורה ציבורית ל-1000 תושבים שהתחייבה להוסיף	אורך מסלולי תחבורה ציבורית קיימים ל-1000 תושבים
אשדוד	כן	137.64	90.25	47.38
הרצליה	כן	128.87	128.87	0
לוד	כן	127.7	127.70	0
רעננה	כן	118.57	118.57	0
כפר סבא	כן	90.92	90.92	0
רמלה	כן	64	64.03	0
חדרה	כן	59.97	54.52	5.45
בני ברק	כן	41.27	16.93	24.34
תל אביב יפו	לא	200.31	89.33	110.97
בת ים	לא	111.71	74.47	37.23
ראשון לציון	לא	100.27	32.75	67.52
רמת השרון	לא	97.63	97.63	0
הוד השרון	לא	96.75	96.75	0
פתח תקווה	לא	92.73	66.47	26.25
רמת גן	לא	60.51	30.58	29.93
חולון	לא	47.68	38.77	8.90
רחובות	לא	28.73	28.73	0
גבעתיים	לא	25.63	25.63	0

¹ הנתונים במטרים. הנתונים יחסיים לגודל האוכלוסייה ביישוב כלומר, חושבו אורך נתיבי התחבורה הציבורית במטרים, חלקי גודל האוכלוסייה ביישוב בהכפלה ל-1000 תושבים, כך מתקבל אורך נתיבי תחבורה ציבורית במטרים לאלף איש בכל יישוב.



כיצד עובד הדירוג?

נלקחו בחשבון ערים גדולות (מעל 40,000 איש) במרכז הארץ.

שוקללו שלושה מרכיבים:

1. כמות הנת"צים הקיימים
2. כמות הנת"צים אותם הרשות התחייבה להוסיף בשנים הקרובות
3. האם הרשות החלה לבצע בשטח עבודות להקצאת נתיבי תחבורה ציבורית אותן התחייבה להוסיף.

התחלת ביצוע הקצאת נת"צים מתוכננים, מעלה אוטומטית את הרשות המקומיות לראש הטבלה, כך שגם אם המספר הסופי של הנת"צים המתוכנן נמוך יותר, ביצוע בשטח מעניק לה יתרון.