



דו"ח דירוג הערים בישראל על פי שירותי התחבורה הציבורית

15 דקות – ארגון צרכני תחבורה ציבורית בישראל

**הדו"ח הופק מנתונים וכלי מדידה שפיתח
נחמן שלף מעמותת "מרחב"**

אוקטובר 2018

דו"ח דירוג הערים בישראל על פי שירותי התחבורה הציבורית

הדו"ח משווה את מידת הזמינות של התחבורה הציבורית בישובים בישראל ואת חלוקת המשאבים בין הרשויות השונות. מן הדו"ח עולה כי **יישובים המובילים במספר ההזדמנויות הרב ביותר לעלות לתחבורה ציבורית אינם היישובים המאוכלסים ביותר בישראל**. כך למשל נצרת עילית וביתר עילית מובילות ועוקפות ערים גדולות כגון תל אביב, ירושלים וחיפה.

כמו כן בהסתכלות על חלוקת המשאבים הקיימת, **ישנם פערים בין היישובים השונים. בתחתית הרשימה ניתן למצוא ערים מרכזיות בישראל כמו: הוד השרון, גבעתיים, נתניה ורעננה, וכן ישובים ערביים גדולים כטייבה, אום אל פחם ושפרעם.**

מיקום היישובים בדו"ח מושפע באופן ישיר ממדיניות הרשות המקומית.

רשויות מקומיות שמעורבות ומייצגות את דרישות הציבור שלהן מול משרד התחבורה מקבלות תוספות שירות. לעומת זאת, רשויות רבות בולמות הקצאת תשתיות לתחבורה ציבורית: נתיבי תחבורה ציבורית ומסופים לאוטובוסים, ובכך מונעות שיפור של שירותי התחבורה הציבורית.

בערים מסוימות, כגון מודיעין-מכבים-רעות, הרצליה ובאר שבע עלתה זמינות התחבורה הציבורית בשנה החולפת. כך למשל, בהרצליה, סגנית ומ"מ ראש העיר ומחזיקת תיק תחבורה, מאיה כץ, הובילה מפגשי שיתוף ציבור ועבודה אינטנסיבית מול משרד התחבורה ומטרופולין שהביאו להוספה של שירות ושינוי בקווים העירוניים, ולעלייה של כ 30% בשימוש. במודיעין, סגן ראש העיר ומחזיק תיק תחבורה, אילן בן סעדון, הוביל סקר מוצא - יעד, מפגשים עם חברת קווים ומשרד התחבורה ותושבים, ונעשו שינויים בקווים ותוספות לצד פתיחת מסוף אוטובוסים ראשי. בנוסף, עלתה ההשקעה ביישובים ערביים, אך הם עדיין נמצאים במקום נמוך בהקצאת שירותי תחבורה ציבורית ביחס למקומות אחרים.

בימים, אלה, טרום בחירות מקומיות, רצוי לבדוק מה מבטיחים המועמדים למען שיפור התחבורה הציבורית ומה הם קיימו בפועל (במידה ומדובר במועמדים מכהנים). לשם כך, **השקנו את המדריך לבוחר/ת בתחבורה הציבורית, שנועד לספק לציבור הרחב הסבר על סמכויות הרשויות המקומיות בכל הנוגע לשירותי התחבורה הציבורית.**

[למדריך לבוחר/ת בתחבורה ציבורית](#)

15 דקות הוא ארגון צרכני תחבורה ציבורית בישראל

הארגון פועל לקיצור זמני הנסיעה בתחבורה הציבורית ולשיפור והוספת שירות בתחבורה הציבורית, כך שהיא תהווה חלופה ראויה לשימוש ברכב הפרטי.

הארגון פועל באמצעות מאבקים ציבוריים ותקשורתיים, בעזרת מתנדבים ואנשי מקצוע.

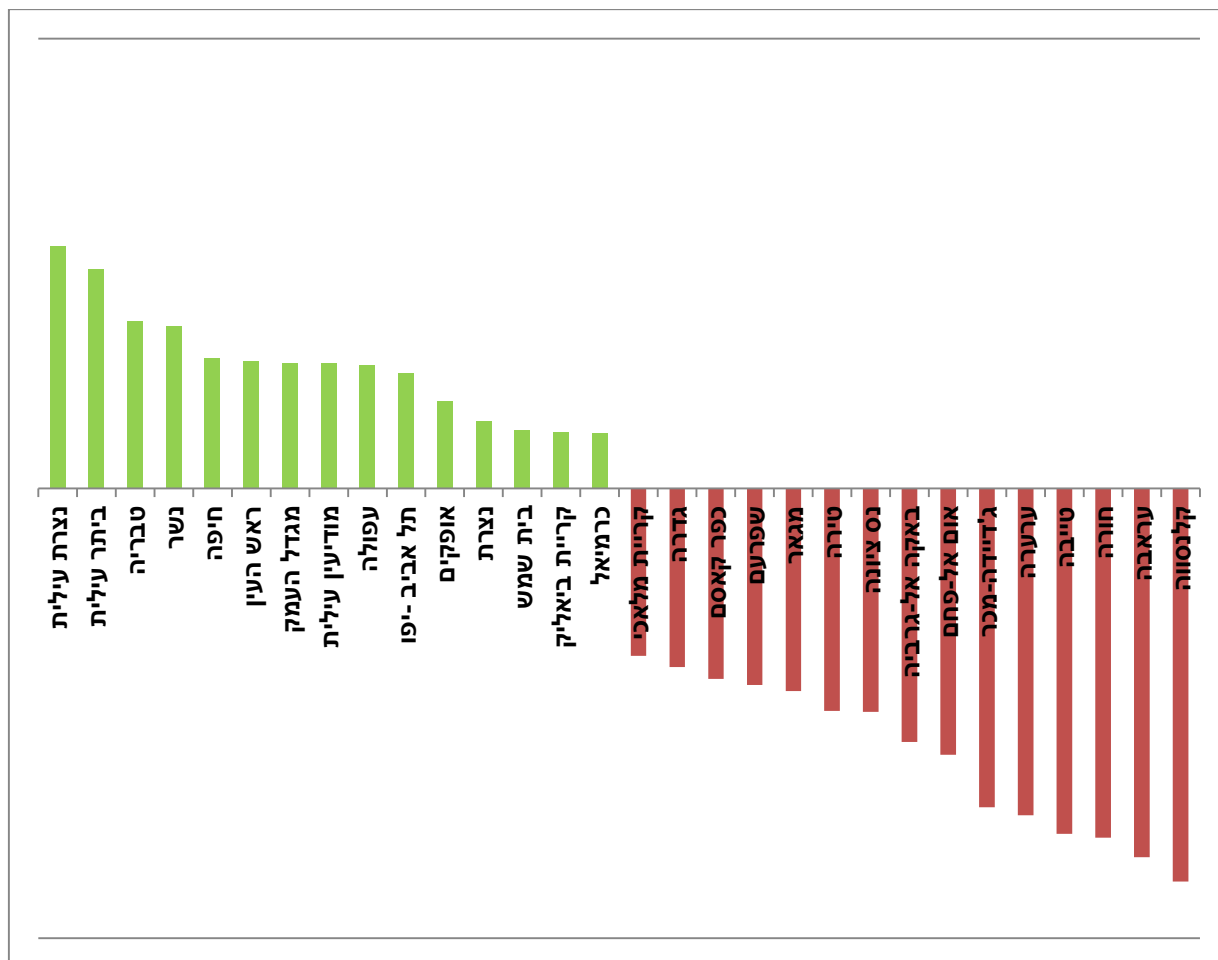
www.15minutes.co.il

דירוג הוגנות התחבורה ציבורית ביחס לכמות התושבים -

הישובים המובילים והמקופחים ביותר

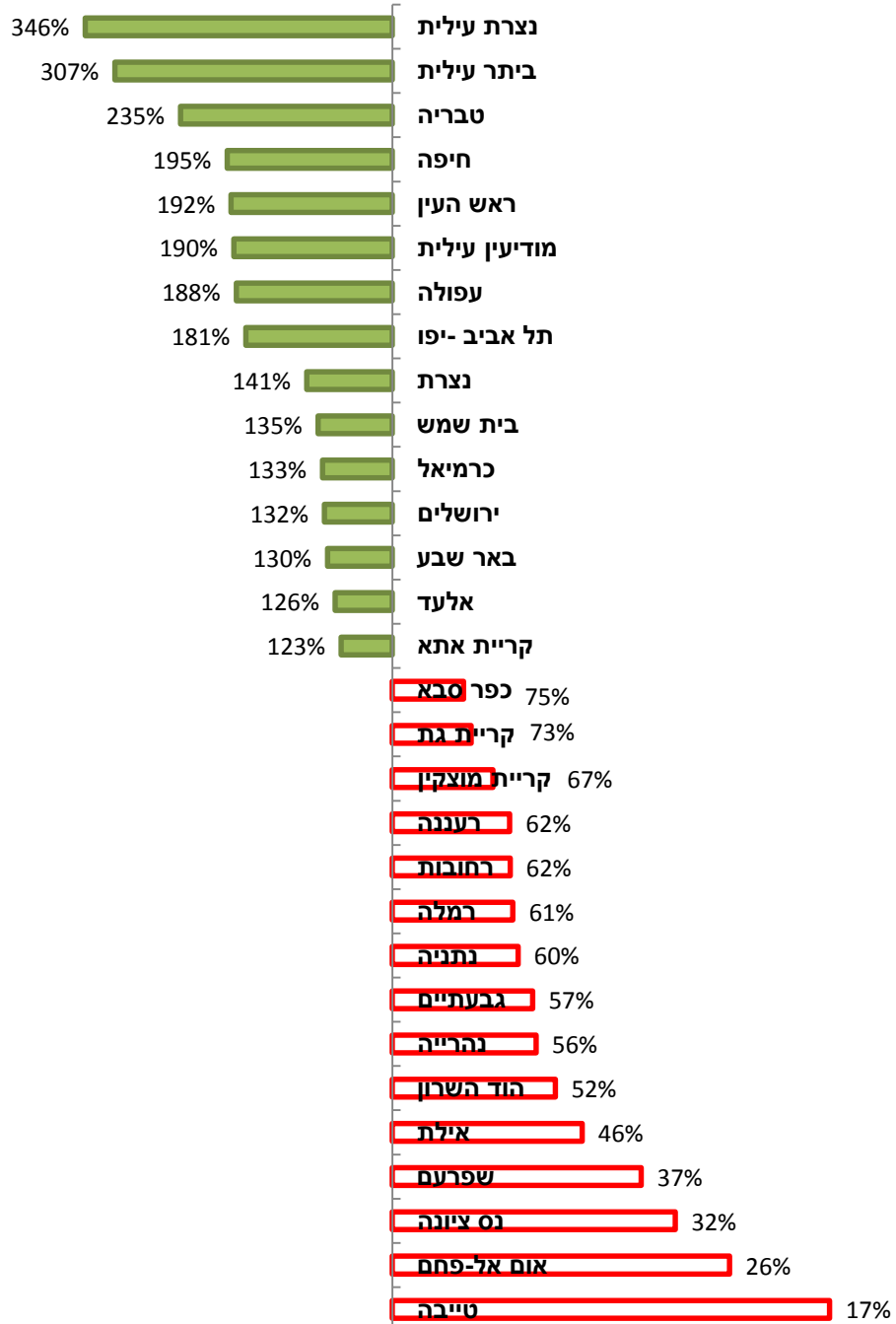
(מעל 20,000 תושבים)

מדד זה משקף את מידת ההוגנות בחלוקת המשאבים של התחבורה הציבורית הקיימת.¹



¹ "החלוקה ההוגנת" מחושבת על ידי חלוקת היחס בין כמות העצירות היומית של תחבורה ציבורית כלשהי (אוטובוס, רכבת, רכבת קלה, מטרונית) במועצה או עיר לבין כמות התושבים. אם, לדוגמה, עיר מכילה 1% מסך התושבים בארץ, אז החלוקה ההוגנת של כמות הנסיעות הארצית היומית צריכה להיות 1% מסך הנסיעות. מכאן ש- 100% משקף חלוקה הוגנת בין כמות התושבים לבין כמות הנסיעות הארצית. לעומת זאת ציון מעל 100% משקף הקצאת משאבים גבוהה יותר לאותה עיר ביחס לחלק היחסי של כמות התושבים. ציון נמוך מ-100% משקף הקצאה נמוכה יותר של נסיעות ביחס לחלקם היחסי של כמות התושבים.

דירוג ההוגנות ביחס לכמות התושבים (מעל 40,000 תושבים)



שיפורים בתחבורה הציבורית בשנה החולפת

מספר המקומות שעלו	דירוג חדש (2018)	דירוג ישן (2017)	
72	89	161	ירכא
63	46	109	אפרת
60	104	164	כעביה-טבאש-חג'אג'רה
57	129	186	ערערה-בנגב
48	96	144	ג'ולס
42	105	147	סאג'ור
33	60	93	ראמה
31	140	171	אכסאל
28	109	137	טמרה
25	22	47	שלומי

הידרדרות בתחבורה הציבורית בשנה החולפת

מספר המקומות שירדו	דירוג חדש (2018)	דירוג ישן (2017)	
(35)	136	101	שפרעם
(34)	71	37	דאלית אל-כרמל
(32)	152	120	ג'ת
(29)	177	148	פסוטה
(23)	139	116	חורפיש
(21)	159	138	ביר אל-מכסור
(21)	150	129	מיתר
(18)	184	166	הר אדר
(17)	171	154	אורנית
(17)	156	139	בסמת טבעון

מסקנות עיקריות לדו"ח דירוג ישובי ישראל לפי שירותי התחבורה

הציבורית:

(א) במרבית היישובים בישראל אין תחבורה ציבורית המשרתת את הנוסעים בפריסה מספקת ובפרק זמן סביר. בשנים האחרונות ניכרת מגמת עלייה בהיקף התחבורה הציבורית. במיוחד בפריפריה וביישובים ערביים אך עדיין יישובים אלה נמצאים מתחת לממוצע.

(ב) התחבורה הציבורית במרבית הערים בגוש דן אינה מספקת ומאלצת את התושבים להשתמש ברכב פרטי או בתחבורה ציבורית לא יעילה. הסיבה העיקרית לכך:

התנגדויות ראשי ערים למתן תשתיות לתחבורה ציבורית

להלן דוגמאות:

גבעתיים:

סירוב עיריית גבעתיים והעומד בראשה, רן קוניק להקצות נתיבי תחבורה ציבורית ברחובות הראשיים: כצנלסון וויצמן במסגרת תכנית 'מהיר לעיר' של משרד התחבורה. סירוב זה לא מאפשר תוספת שירות בעיר ואף משפיע על התחבורה הציבורית בערים השכנות כיוון שמיקומה המרכזי של גבעתיים, בלב גוש דן, והסירוב לנתיבי תחבורה ציבורית בעיר, לא מאפשר רציפות נתצי"ם בגוש דן, ההכרחי ליעילותם.

רמת גן:

רמת גן, עיר מרכזית בגוש דן מדשדשת אף היא בכל הנוגע להקצאת נתיבי תחבורה ציבורית (למרות הצטרפותה החלקית לתכנית 'מהיר לעיר'). העירייה אף עתרה נגד התוואי הקיים של הקו הסגול, בדרישה לשיקוע של הקו. דרישה זו עלולה לדחות את הקמתו בשנים רבות ולהעמיק את עומסי התנועה בציר המרכזי בו עובר תוואי הקו.

תל אביב יפו:

עיריית תל אביב יפו, למרות הצטרפותה לתכנית 'מהיר לעיר' מעכבת את הקצאת הנתצי"ם עליהן חתמה בתואנה שכל עוד לא יוקצו נתיבי תחבורה ציבורית בינעירוניים, אין טעם בהקצאת נתיבי תחבורה ציבורית בעיר. בנוסף, העירייה מדשדשת בכל הנוגע להקצאת מסופי אוטובוסים החיוניים ביותר לשם תוספות שירות (בקריית עתידים, חניון הלוחמים, מערב יפו ועוד).

ג) גם יישובים מאוכלסים וצפופים יחסית סובלים מהיעדר הזדמנויות לתחבורה ציבורית הוגנת ביחס לפוטנציאל.

ד) ביישובים שבהם התושבים התארגנו לשיפור המצב וגרמו להפעלת לחץ של הרשות המקומית על משרד התחבורה, ניכר שיפור מסוים בשירות הקיים. כך למשל, בהרצליה ובמודיעין חלו שיפורים בשנה האחרונה כתוצאה ממאמץ שהושקע מטעם סגני ראש העיר, ומאמצים אלו נשאו פרי.

ה) ממשלת ישראל אינה מתקצבת ומתכננת את התחבורה הציבורית בישראל על פי מדדים וקריטריונים אחידים, זאת למרות שמשרד התחבורה הגדיר בשנת 2016 הנחיות לתכנון תחבורה ציבורית. הנחיות אלה קובעות מדדים לרמת שירות לפי גודל ישוב. בדיקה של משרד התחבורה של רמת השירות הקיימת ביחס להנחיות לתכנון מאששת את ממצאי דו"ח זה (הדגשות במקור)-

"רק על מנת להעלות את הקווים העירוניים הרלוונטיים (ללא קווי תלמידים, קווים ייעודיים בעלי מס' נסיעות מועט בהגדרה וכו') הפועלים כבר כיום, לתדירות הנדרשת לפי ההנחיות, יש צורך בתוספת של מעל כ-250,000 ק"מ רכב יומי ומעל ל-1500 אוטובוסים חדשים.

בניתוח שנעשה נמצא כי 99 יישובים לא מקבלים שירות כלל, על אף שמרחקם מציר ראשי מצדיק הכנסת קו אליהם. ו-238 יישובים נוספים מקבלים שירות בתדירות נמוכה מהמינימום הנדרש לגודל היישוב הקטן ביותר. על מנת להעלות את השירות האזורי לרמה המינימלית הנדרשת לפי ההנחיות יש צורך בתוספת של מעל 3,500 נסיעות יומיות וכ-300 אוטובוסים.

עוד נמצא בניתוח השירות הכלל ארצי כי 50% מהערים והמועצות המקומיות בישראל מקבלות היצע שירות הקטן מ-12.5 נסיעות ל-1000 נפש. (12.5 נסיעות לאלף נפש הינו בדיוק חצי מהיצע השירות הקיים במרכזי המטרופולינים, אשר כאמור, גם הוא אינו מספק את הצרכים בצורה מיטבית).

בערים ויישובים אלה גרים 23% מתושבי מדינת ישראל, והיא כוללת בעיקר ערים ויישובים מהפריפריה אך לא רק. התאמת היצע השירות לנדרש בהתאם להנחיות לתכנון ותפעול תחבורה ציבורית תאפשר ניידות טובה בהרבה לתושבים אלה ותפתח בפניהם הזדמנויות תעסוקה.

היקף כלל הפעולות הנדרשות להטמעת הנחיות התכנון מוערך בכמיליארד שקלים.²

² מתוך: מסמך מלווה לבקשה תקציבית של תוספות שירות 2017-2018, 31.7.2016, משרד התחבורה.

סיכום

הפערים בתחבורה הציבורית משפיעים ישירות על יוקר המחיה, מחירי הדיור והנגישות לתעסוקה. ככל שהתחבורה הציבורית מפותחת יותר, כך גדלה הנגישות לתעסוקה, גדלות אפשרויות הדיור, ופוחת הצורך באחזקת רכב באלפי שקלים בחודש.

ישנן רשויות מקומיות המעכבות שיפורים בשירותי התחבורה הציבורית בשל התנגדותן להקצאת תשתיות לתחבורה הציבורית (נתיבי תחבורה ציבורית ומסופי אוטובוסים). הדבר נכון במיוחד לערים בגוש דן בהן צורך בהול בהקצאת תשתיות לתחבורה ציבורית.

בנוסף, ממשלת ישראל אינה משקיעה מספיק בתחבורה הציבורית ויוצרת פערים גדולים בין היישובים בישראל. התוצאה היא שהתושבים מוגבלים ביכולתם להתנייד לתעסוקה ולקבלת שירותים, ובכך מונצח הפער גם בתחבורה הציבורית בין אלו שידם משגת להתנייד ברכב פרטי ולבין אלו שידם אינה משגת.

על ממשלת ישראל להגדיל באופן ניכר את ההשקעות הממשלתיות בתחבורה הציבורית ביישובים וביניהם. כמו כן, הרשויות המקומיות צריכות להיות מעורבות יותר בקידום התחבורה הציבורית ולא לסמוך רק על הממשלה.

בסופו של דבר, המנוע החשוב ביותר להנעת התהליכים ברמה המקומית והארצית הוא התושבים. התארגנות של תושבים ברמה המקומית ודרישה מהשטח לשיפורה תשפיע על קידום תחבורה ציבורית ביישוב.

הדבר נכון שבעתיים בימים אלה, ימי טרום בחירות מקומיות. בתקופה זו לתושבים כוח רב בהשפעה על נבחרי הציבור העתידיים כך שיפעלו למען שיפור התחבורה הציבורית בעירם.

לשם כך, ארגון 15 דקות, השיק את "המדריך לבוחר/ת בתחבורה הציבורית". מדריך ראשון מסוגו, המבהיר לראשונה את הקשר בין מעורבות העירייה לשירותי התחבורה הציבורית.



[למדריך לבוחר/ת בתחבורה ציבורית](#)

(מצורף גם בקובץ נפרד)

מתודולוגיה

הנתונים בדו"ח הופקו עבור **15 דקות - ארגון צרכני תחבורה ציבורית** ע"י נחמן שלף מעמותת "מרחב" ונותחו ע"י 15 דקות.

הנתונים כוללים מידע על כל העצירות המתוכננות של האוטובוסים, הרכבות, המטרונית באזור חיפה והרכבת הקלה בירושלים ביישובים השונים במהלך 2018 ביישובים שבהם למעלה מ 10,000 תושבים, על סמך נתוני הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה.

הדירוג המלא לשנת 2018 (ישובים למעלה מ 10,000 תושבים)

מס' הזדמנויות לעלות לתחבורה ציבורית (תוך 15 דקות)	שיעור ההגנות (ההזדמנויות ביחס לכמות התושבים)	מספר תושבים	שם היישוב	
150.6	346%	40,200	נצרת עילית	1
525.4	307%	51,600	ביתר עילית	2
93.6	235%	43,100	טבריה	3
93.6	230%	23,700	נשר	4
88.0	195%	279,600	חיפה	5
78.5	192%	45,500	ראש העין	6
65.9	190%	25,100	מגדל העמק	7
334.3	190%	66,800	מודיעין עילית	8
71.9	188%	47,000	עפולה	9
116.3	181%	438,800	תל אביב-יפו	10
64.7	175%	12,600	אזור	11
68.4	156%	26,600	אופקים	12
79.9	153%	19,200	אריאל	13
59.9	148%	17,600	אור עקיבא	14
91.8	141%	75,900	נצרת	15
123.4	135%	109,800	בית שמש	16
76.5	133%	39,300	קריית ביאליק	17
50.7	133%	45,300	כרמיאל	18
113.4	132%	882,700	ירושלים	19
59.4	130%	205,800	באר שבע	20
190.8	126%	45,900	אלעד	21
69.4	126%	37,700	מעלה אדומים	22
52.1	123%	56,600	קריית אתא	23
56.8	122%	24,400	מבשרת ציון	24
56.1	117%	33,600	צפת	25
50.2	116%	22,000	יקנעם עילית	26
28.1	116%	17,600	קריית טבעון	27

70.3	105%	153,700	רמת גן	28
56.5	105%	32,500	נתיבות	29
76.1	104%	11,400	רכסים	30
75.6	101%	38,600	קריית אונו	31
72.1	101%	236,200	פתח תקווה	32
19.7	100%	15,200	בנימינה-גבעת עדה*	33
112.2	99%	128,900	בת ים	34
30.1	99%	24,700	ערד	35
41.5	99%	91,700	חדרה	36
53.6	97%	64,500	רהט	37
38.0	96%	24,000	שדרות	38
60.7	91%	16,900	גבעת זאב	39
31.0	91%	21,100	מעלות-תרשיחא	40
164.2	91%	189,000	בני ברק	41
46.2	90%	44,100	יבנה	42
39.9	89%	93,100	הרצלייה	43
76.9	87%	190,800	חולון	44
84.6	87%	25,500	גבעת שמואל	45
46.3	86%	134,500	אשקלון	46
41.7	85%	47,800	עכו	47
43.8	85%	20,300	טירת כרמל	48
29.8	83%	33,500	דימונה	49
21.6	83%	39,600	פרדס חנה-כרכור	50
29.3	81%	45,100	רמת השרון	51
50.8	81%	90,000	מודיעין-מכבים-רעות*	52
27.7	81%	17,600	בית שאן	53
57.1	80%	221,600	אשדוד	54
46.7	77%	247,300	ראשון לציון	55
55.3	77%	39,400	קריית ים	56
46.8	76%	73,600	לוד	57
14.1	75%	17,000	דאלית אל-כרמל	58
47.4	75%	99,000	כפר סבא	59
33.5	73%	52,600	קריית גת	60
40.6	70%	18,400	יפיע	61
57.5	67%	40,800	קריית מוצקין	62
14.3	64%	11,900	עספיא	63
48.8	63%	17,300	גני תקווה	64
31.3	62%	71,700	רעננה	65
41.3	62%	135,700	רחובות	66
38.1	61%	75,000	רמלה	67
20.4	61%	10,800	קריית עקרון	68
17.7	61%	22,900	קריית שמונה	69
44.0	60%	210,800	נתניה	70
62.3	57%	58,500	גבעתיים	71

25.7	56%	29,900	סח'נין	72
18.9	56%	16,600	ירכא	73
26.7	56%	54,900	נהרייה	74
36.2	55%	36,500	אור יהודה	75
25.8	55%	29,300	יהוד	76
23.0	54%	21,500	כפר כנא	77
17.8	52%	21,400	קדימה-צורן	78
28.4	52%	20,700	שוהם	79
15.0	52%	22,700	זכרון יעקב	80
22.3	52%	13,400	כאבול	81
22.5	52%	58,900	הוד השרון	82
22.6	51%	22,300	כפר יונה	83
17.2	48%	20,400	באר יעקב	84
18.4	48%	32,800	טמרה	85
11.2	48%	18,000	כפר קרע	86
14.9	46%	50,100	אילת	87
15.6	44%	23,100	גן יבנה	88
19.7	43%	13,500	אבו סנאן	89
24.4	42%	21,800	קריית מלאכי	90
16.0	42%	18,600	ריינה	91
7.3	41%	13,500	אבן יהודה	92
17.7	40%	27,000	גדרה	93
13.5	39%	16,300	ערערה-בנגב	94
16.3	38%	13,400	מזכרת בתיה	95
22.2	38%	12,600	פורידיס	96
16.0	38%	22,300	כפר קאסם	97
13.5	37%	40,500	שפרעם	98
13.4	35%	21,900	מגאר	99
19.4	35%	14,000	אכסאל	100
8.6	32%	25,300	טירה	101
16.3	32%	14,800	מג'ד אל-כרום	102
16.1	32%	48,200	נס ציונה	103
8.3	31%	12,800	אעבלין	104
17.0	30%	11,900	דייר אל-אסד	105
7.0	30%	11,400	ג'ת	106
8.3	27%	28,500	באקה אל-גרביה	107
12.1	26%	53,300	אום אל-פחם	108
12.4	25%	13,500	טורעאן	109
11.4	25%	12,300	נחף	110
15.1	24%	12,600	עין מאהל	111
6.5	23%	11,600	בית ג'ן	112
10.6	20%	20,300	ג'דידה-מכר	113
6.9	19%	24,200	ערערה	114
6.6	17%	10,000	דבורייה	115
7.4	17%	41,600	טייבה	116

5.4	17%	20,000	חורה	117
7.2	15%	24,500	עראבה	118
5.3	15%	12,200	תל מונד	119
13.3	15%	14,200	ג'סר א-זרקא	120
9.2	15%	18,800	כפר מנדא	121
5.1	14%	10,800	מג'דל שמס	122
5.0	13%	21,900	קלנסווה	123
4.8	13%	12,300	לקיה	124
3.8	9%	19,700	כסיפה	125
3.2	9%	14,300	מעלה עירון	126
1.4	4%	19,200	תל שבע	127