



"מד פקק"

הבדלים בנתוני התנועה בין תחבורה ציבורית ופרטית

**Future Mobility IL**

נובמבר 2020



## מסלולים

למחקר נבחרו 20 מסלולי יוממות לפי נתוני סקרי כח אדם שפרסם הלמ"ס

**לכיוון ת"א:**

1. רח' דפנה, מודיעין מכבים רעות - שד' רוטשילד, תל אביב יפו
2. רח' אהרון אהרונוסון, נתניה - מגדל עתידים, תל אביב יפו
3. רח' באול ולנברג, חולון - אוניברסיטת תל אביב, תל אביב יפו
4. רח' קרן היסוד, רעננה - מגדלי עזריאלי, תל אביב יפו
5. רח' עזה, ירושלים - רח' יגאל אלון, תל אביב יפו
6. רחובות החדשה, רחובות - רמת החייל, תל אביב יפו
7. הדר המושבות, פתח תקווה - קניון עזריאלי, תל אביב יפו

**לכיוון ירושלים:**

8. רח' הכלנית, בית שמש - הר חוצבים, ירושלים
9. לב העיר, תל אביב - קריית הממשלה, ירושלים
10. רח' הנחלים, מעלה אדומים - הר חוצבים, ירושלים

**אזור המרכז:**

11. הדר המושבות, פתח תקווה - אזור תעשייה, לוד
12. רח' ירושלים, ראשון לציון - מרכז עזריאלי, חולון
13. לב העיר, תל אביב - מגדל ב.ס.ר.2, בני ברק
14. רח' רוטשילד, כפר סבא - קריית אריה, פתח תקווה
15. רח' אהרון אהרונוסון, נתניה - רח' המשכית, הרצליה

**שפלה, דרום וצפון:**

16. רח' רמת אשכול, אשקלון - אזור תעשייה 2, אשדוד
17. רמת אשכול, אשקלון - אזור תעשייה, קריית גת
18. שכונה ה', באר שבע - אזור תעשייה קריית עמל, דימונה
19. רח' הכלניות, קריית טבעון - בי"ח רמב"ם, חיפה
20. נווה יצחק רבין, נהריה - אזור תעשייה, עכו

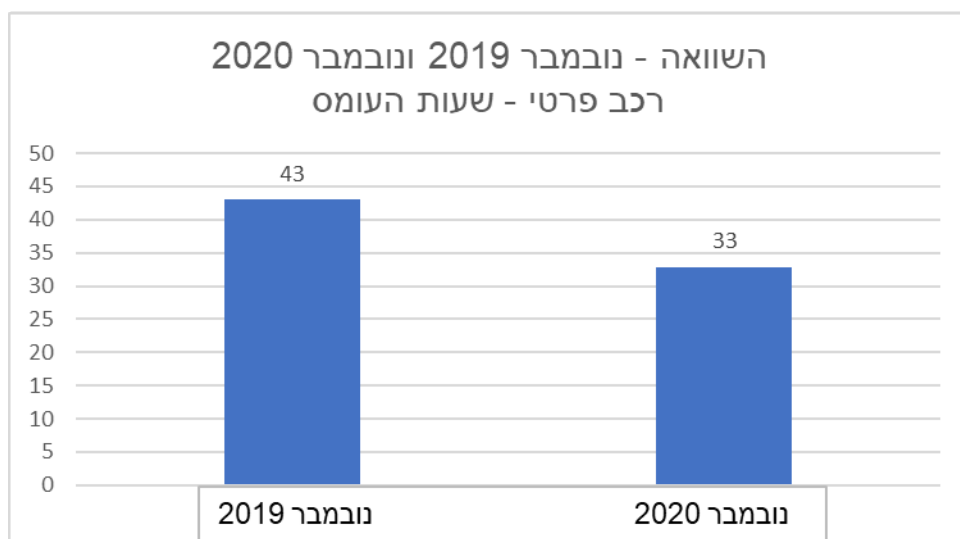
### 10 מסלולים נוספים נבחרו לשמש כקבוצת ביקורת

## נתונים השוואתיים – נובמבר 2019 לעומת נובמבר 2020

### רכב פרטי – נתוני גודש התנועה

הגודש בכבישים ירד בממוצע ב- 24% שהם 10 דקות במסלולים הנבחרים.

בנובמבר 2019 הזמן הממוצע במסלולים הנבחרים עמד על 43 דקות בממוצע, בעוד שבנובמבר 2020 הזמן הממוצע במסלולים הנבחרים עמד על 33 דקות.



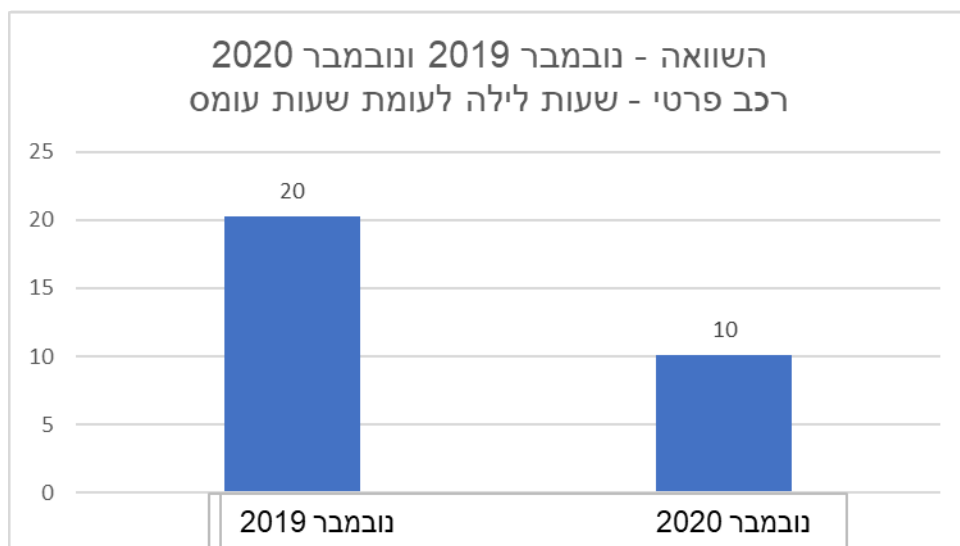
### מסלולים עיקריים בהם חל שינוי משמעותי:

- ❖ מרחוב אהרון אהרונסון, נתניה למגדל בעתידים בתל אביב, המסלול התקצר ב- 23 דקות (ירידה של 40%).
- ❖ מרחוב אהרון אהרונסון נתניה, לרחוב משבית, הרצליה, המסלול התקצר ב- 19 דקות (ירידה של 46%).
- ❖ מקרן היסוד ברעננה למגדלי עזריאלי בתל אביב, המסלול התקצר ב- 17 דקות (ירידה של 34%).
- ❖ מרחוב הנגב, חדרה למגדלי עזריאלי בתל אביב, המסלול התקצר ב- 27 דקות (ירידה של 35%).
- ❖ מרחוב שמחה הולצברג ברחובות לרחוב הברדל בתל אביב, המסלול התקצר ב- 25 דקות (ירידה של 33%).

השוואת משך הנסיעה בשעות הגודש לעומת שעות בהן אין גודש (רכב פרטי)

ההפרשים בין שעות העומס (8.00) לשעות הלילה (4.00) פחתו בממוצע ב- 10 דקות (50%).

**בנובמבר 2019** ההפרש בין שעות העומס לשעות הלילה עמד בממוצע על **20 דקות**. **בנובמבר 2020**, ההפרש עמד על **10 דקות** בלבד ברכב פרטי.



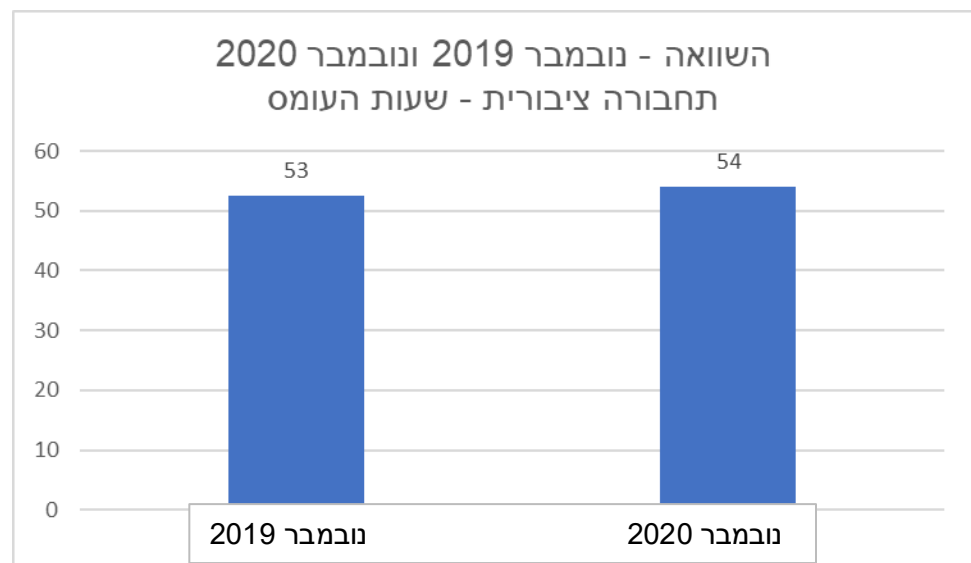
## השוואת משך הנסיעה בשעות הגודש בתחבורה הציבורית

בממוצע, לא חל שינוי במשך הנסיעה בתחבורה הציבורית בהשוואה של נובמבר 2020 לנובמבר 2019.

למרות שחל שיפור משמעותי בזמני הנסיעה של הרכב הפרטי, זמני הנסיעה בתחבורה הציבורית נותרו, בממוצע, ללא שינוי כלל.

היעדר שיפור זמני התחבורה הציבורית מעיד באופן ברור על ירידה באיכות השירות בתחבורה הציבורית –

הכבישים התפנו במהלך השנה האחרונה, אך נוסעי התחבורה הציבורית לא נהנו מכך כלל (!). הסיבה ככל הנראה הינה ירידה בתדירות כך שההחלפות בין אמצעי התחבורה השונים ארכו זמן רב יותר, ובכך התארך המסלול.



### מסלולים עיקריים בהם חל שינוי משמעותי:

- ❖ מרחוב ראול ולנברג בחולון, לאוניברסיטת תל אביב, המסלול בתחבורה הציבורית התארך ב- 11 דקות (עלייה של 26%).
- ❖ מרחוב נס ציונה, פתח תקווה לרחוב המסגר בלוד, המסלול בתחבורה הציבורית התארך ב- 19 דקות (עלייה של 45%).
- ❖ מ"לב העיר" של תל אביב (דיזינגוף) לקרית הממשלה בירושלים, המסלול בתחבורה הציבורית התארך ב- 15 דקות (עלייה של 17%).
- ❖ מרחוב הנחיליאי בנהריה, לרחוב משה בורונשטיין בעכו, המסלול בתחבורה הציבורית התקצר ב- 18 דקות (ירידה של 29%).

## השוואת משך הנסיעה בשעות הגודש בין תחבורה פרטית לתחבורה ציבורית

לאור המדיניות הבעייתית והחרפת מצב התחבורה הציבורית – הפער בין התחבורה הציבורית לבין התחבורה הפרטית יותר מהוכפל. הפער בין התחבורה הציבורית לפרטית עמד על 10 דקות בממוצע בנובמבר 2019, ואילו הפער גדל ל- 21 דקות בנובמבר 2020.

קרי, התמריץ להעדיף תחבורה ציבורית על פני נסיעה ברכב פרטי מבחינת זמני נסיעה ירד. זמני הנסיעה בתחבורה הציבורית לא השתנו בממוצע, בעוד שזמני הנסיעה ברכב הפרטי התקצרו משמעותית.

### מסלולים עיקריים בהם חל שינוי משמעותי:

- ❖ מרחוב אהרון אהרונסון, נתניה למגדל בעתידים בתל אביב, גדל ההפרש בין התחבורה הציבורית לבין התחבורה הפרטית ב- 26 דקות.
- ❖ מרחוב ראול ולנברג, חולון, לאוניברסיטת תל אביב, גדל ההפרש בין התחבורה הציבורית לבין התחבורה הפרטית ב- 24 דקות.
- ❖ מרחוב הכלניות בקרית טבעון לבית החולים רמב"ם בחיפה, גדל ההפרש בין התחבורה הציבורית לבין התחבורה הפרטית ב- 19 דקות.
- ❖ מרחוב הנחלים, מעלה אדומים להר חוצבים בירושלים, גדל ההפרש בין התחבורה הציבורית לבין התחבורה הפרטית ב- 17 דקות.
- ❖ מרחוב אהרון אהרונסון נתניה, לרחוב משכית, הרצליה, גדל ההפרש בין התחבורה הציבורית לבין התחבורה הפרטית ב- 18 דקות.
- ❖ מרחוב נס ציונה בפתח תקוה לרחוב המסגר בלוד, גדל ההפרש בין התחבורה הציבורית לבין התחבורה הפרטית ב- 27 דקות.
- ❖ מרחוב שמחה הולצברג ברחובות לרחוב הברזל בתל אביב, גדל ההפרש בין התחבורה הציבורית לבין התחבורה הפרטית ב- 30 דקות.
- ❖ מ"לב העיר" של תל אביב (דיזינגוף) לקרית הממשלה בירושלים, גדל ההפרש בין התחבורה הציבורית לבין התחבורה הפרטית ב- 25 דקות.

## מיכל גלברט, מנכ"לית ארגון Future Mobility IL:

הנתונים שעולים ממד הפקק מאששים את מה שכולנו מרגישים –

מצד אחד, זמני הנסיעה במכונית פרטית התקצרו. מהצד השני, זמני הנסיעה בתחבורה הציבורית לא השתנו – דבר שמעיד על הזדדרות באיכות התחבורה הציבורית העומדת בפני הציבור.

לא רק שהחשש מהידבקות בנגיף הקורונה בתחבורה הציבורית מסביר את הירידה בהיקפי השימוש בתחבורה הציבורית, לכך נוספת סיבה נוספת – גידול בפער זמני הנסיעה של התחבורה הציבורית לעומת הפרטית.

דבר זה מעיד על מדיניות בעייתית מאד של הממשלה שתוביל אותנו במהרה לגידול בהיקף השימוש ברכבים פרטיים.

המגמה של שיפור התחבורה הציבורית קיבלה תפנית מאז פרוץ הקורונה, וניכר כי הממשלה לא עושה דבר כדי לעודד את המעבר מנסיעה פרטנית במכונית לשימוש בתחבורה הציבורית – דבר שהיה יכול להקל על הגודש בכבישים, לשמור על איכות הסביבה ולסייע בחזרה לדפוסי צמיחה של המשק.