



משרד התחבורה
והבטיחות בדרכים



הרשות הארצית
לתחבורה ציבורית



סקר התחבורה הגדול

ניתוח נתוני הסקר

ספטמבר 2022



צוות המחברים

ניהול פרויקט: טלי ארקושין, מנהלת אגף מדידה - הרשות הארצית לתחבורה ציבורית

ניהול מקצועי: ד"ר אייל כרמל, חברת עדליא - מנהלת תחבורה ציבורית

ניתוח מידע: יובל כרמי, חברת עדליא - מנהלת תחבורה ציבורית

רמי נח, חברת עדליא - מנהלת תחבורה ציבורית

נדב כספי, יועץ כלכלי, NUMBERZONE

סופיה איגדלוב, אנליסטית, NUMBERZONE

יודפת בן שלום, הרשות הארצית לתחבורה ציבורית

מערכת דיגיטלית לשיתוף ציבור: יהונדב יקותיאל, ערן עציון - חברת רייזאיט

סקר התחבורה הגדול

ניתוח נתוני הסקר

ספטמבר 2022

שותפות ושותפים יקרים,

כ־150 אלף מכם, משתמשי הדרך – הולכי רגל, רוכבים, נהגים ונוסעים – לקחתם חלק בשיתוף הציבור של משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, ועזרו לנו לגבש תמונת מצב מלאה, מקיפה ומרתקת על ההווה התחבורתי בישראל. זה הישג מקצועי גדול, המבטא את גודל השעה והצורך הבווער בציבור לפתרונות תחבורתיים. בפתח דבריי, ברצוני להודות לכל אחת ואחד, בכל רחבי הארץ, בכל הגילים, המגזרים והמגדרים, שהקדישו זמן לשתף אותנו בחוויות, בקשיים ובתובנות.

ניכר, כי העמדות העולות מהסקר, תומכות במדיניות משרד התחבורה ל"היפוך הפירמידה", העדפת הולכי הרגל, הרוכבים ונוסעי התחבורה הציבורית והשיתופית על פני הרכב הפרטי. כפי שתיווכחו לראות בדו"ח, המידע הרב שנאסף בסקר, מאפשר לנו כבר עכשיו לטייב את תכניות העבודה של המשרד, לבצע ולהתאים אותן לצרכים העולים מהשטח, וכמובן לשזור אותן באסטרטגיה שתלווה את עשיית המשרד שנים קדימה.

תודה לצוות המקצועי ברשות הארצית לתחבורה ציבורית במשרדנו, על הליך שיתוף ציבור מעמיק, ועל הדו"ח המעמיק שנשא.

בכוונתנו להמשיך ולשפר את התשתית ושירותי התחבורה לתועלת תושבות ותושבי המדינה.



מיכל פרונק

המנהלת הכללית

משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

הרשות הארצית לתחבורה ציבורית חרטה על דגלה לפתח את שירותי התחבורה הציבורית באופן מקצועי, יעיל ועל בסיס איסוף מידע מתמשך ואמין. לצורך כך הוקם אגף בכיר תכנון ומדידה, בראשות מר ניר משה, שבין היתר מבצע הליך סדור של ניתוח מידע ממגוון מקורות והכל במטרה לתכנן קווי שירות איכותיים ואמינים יותר וכך למשוך אוכלוסיה רבה יותר להשתמש באופן קבוע בשירותי התחבורה הציבורית.

תוצאות הסקר שלפניכם הוא אחד התוצרים שבאמצעותו אנו למדים על צרכי הנוסעים בפועל והנוסעים הפוטנציאליים וצרכים אלו מתורגמים לתכנון קו מתאים יותר. הליך איסוף המידע הוא הבסיס לתכניות העבודה השנתיות של הרשות לתחבורה ציבורית שתיצר תחבורה אמינה יותר וחווית נוסע טובה יותר.

אני מבקש להודות לאגף תכנון ומדידה ולכל הצוות המקצועי שעמלו לאסוף את המידע ולנתח את תוצאותיו.

בברכת שנה טובה וקידום התחבורה הציבורית.



ניר משה

מנהל אגף בכיר תכנון ומדידה
הרשות הארצית לתחבורה ציבורית



רון שדמי

מנהל
הרשות הארצית לתחבורה ציבורית

סקר התחבורה הגדול!



סקר התחבורה הגדול היה הליך שיתוף הציבור מהגדולים ביותר שנעשו אי פעם במדינת ישראל והשתתפו בו כ־150 אלף איש.

סקר ביקורת נערך על ידי סוקרים בשטח בכדי לאזן הטיות הנובעות מנגישות שונה לאינטרנט
(מגזר ערבי ומגזר חרדי).

מטרות הסקר



איכות הנתונים

- ← ניתוח הסקר מתבסס על 148,681 משיבים ומשיבות (לאחר ניקוי).
- ← 53% נשים ו-44% גברים (היתר לא דיווחו מגדר) - ייצוג יתר של נשים מחלקן באוכלוסייה.
- ← כ-80% מהמשיבים הם בגילאי עבודה (19-64). התפלגות הגילאים מייצגת את ההתפלגות באוכלוסייה הכללית, אם לא לוקחים בחשבון את גילאי 18 ומטה.
- ← 67% מהמשיבים על הסקר מגדירים עצמם כיהודים חילוניים או מסורתיים; 11% כדתיים לאומיים ו-11% כחרדים. חלוקת רמת הדתיות של היהודים מייצגת את האוכלוסייה הכללית, אך האוכלוסייה הערבית והדרוזית נמצאת בתת ייצוג (פחות מאחוז מהמשיבים על הסקר), חרף הפעולות האקטיביות שנקט המשרד בחברה הערבית, לרבות הצבת דיילי שטח בעשרות מוקדים והעברת הסקר גם בשפה הערבית.
- ← בהשוואה להתפלגות כלל האוכלוסייה בישראל, מחוזות צפון ודרום מופיעים בתת ייצוג בעוד שמחוז תל אביב מופיע בייצוג יתר.
- ← בהשוואה לנתוני למ"ס ואחרים, בסקר יש ייצוג יתר למשתמשי תחבורה ציבורית.
- ← במהלך הסקר פעלו קמפיינים שונים הקוראים להשתתפות בו, בין היתר, בסוגיית הפעלת תחבורה ציבורית בסופי השבוע. בעקבות זאת, נרשמה פעילות ערה, אשר נבחנה סטטיסטית ונמצא כי לא הביאה לשינוי של ממש בניתוח הכללי.

נושאים עיקריים שעלו מהסקר הם



דרישה לתגבור השירות
(שעות וימים)

עמוד 14



צורך באמינות
טובה יותר

עמוד 10



צורך במהירות גבוהה
ונתצ"ים

עמוד 20



זמינות תחבורה ציבורית
בסופי שבוע

עמוד 17



מגבלות השימוש
באופניים וקורקינטים

עמוד 26



צל בתחנות

עמוד 23



נשים
בתחבורה הציבורית

עמוד 29

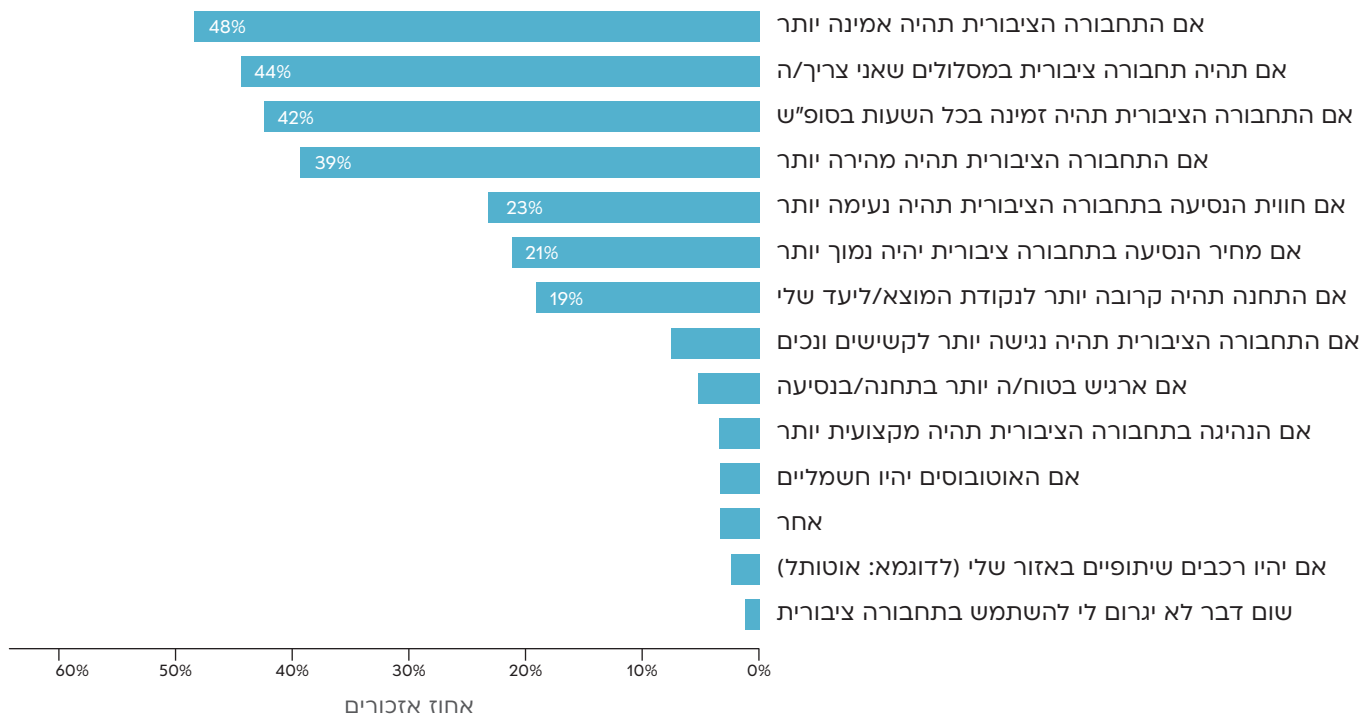
תמריצים למעבר לתחבורה ציבורית

משתתפי הסקר הבליטו 4 נושאים עיקריים שיגרמו להם לנסוע יותר:



* התגלו הבדלים בדירוג ההעדפות בין משתמשי תחבורה ציבורית לכאלה שאינם משתמשים

מה יגרום לך להשתמש יותר בתחבורה ציבורית?

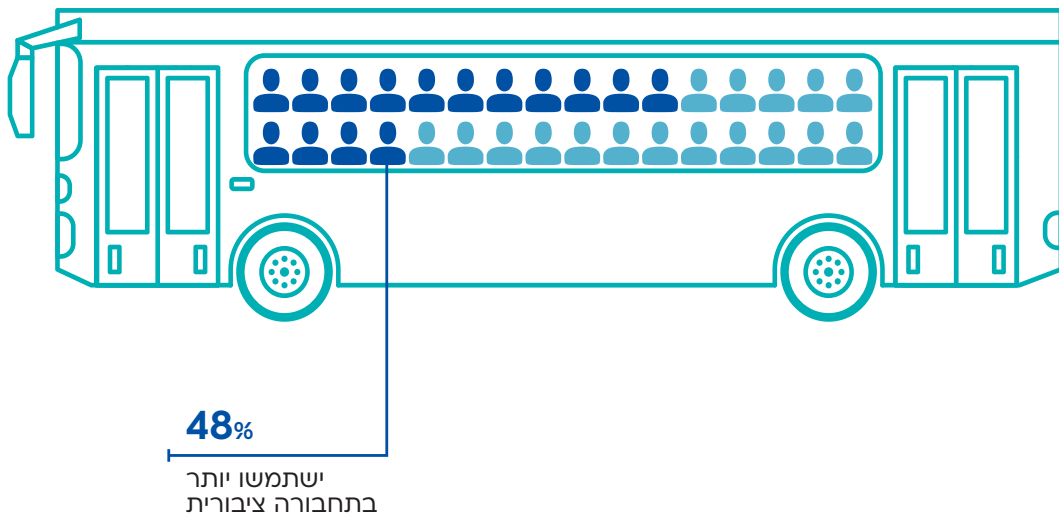


* בשאלה זו יכל כל משתתף בסקר לבחור עד שלושה נושאים ומשום כך האחוזים אינם מסתכמים ב-100%



צורך באמינות טובה יותר

מנוסעי התחבורה ציבורית התדירים מצהירים כי: **48%**
ישתמשו יותר בתחבורה ציבורית אם היא
תהיה אמינה יותר



מניתוח עומק של השאלות הפתוחות עולה כי אמינות נמוכה מיוחסת למספר גורמים:

- ← ביטול הנסיעה
- ← אי עצירה בתחנות
- ← אי עמידה בזמנים, בחלקם עקב גודש בצירים
- ← חוסר מידע על מועד הגעת הקו

אומרים על אמינות

לא יודעים מתי אוטובוס מגיע לא יודע אם יעצור (כי מלא או סתם כי לא בא לו) ומעל כל זה יש פקקים ותנאי דרך שעלולים להגדיל את זמן הנסיעה... אני מבין שלפתור את הפקקים זה לא משהו שאפשר בקלות אבל כן אפשר להנגיש את שאר המידע ולהעניש נהגים שלא עוצרים בתחנות "סתם". אני יודע שזה סתם גם כי רואים כמה האוטובוס מלא וגם כי יצא לי פעם אשכרה לעלות על קו אחר ולתפוס את האוטובוס הסורר והוא לא היה מלא בכלל.



יותר קווים שיגיעו באמת ככה שאפשר לסמוך עליהם ולא לחכות וכל פעם תירוץ אחר כי בעבודה זה לא עוזר לי התירוצים למה לא היה אוטובוס...



הזמני הגעה שלכם על הפנים! אני אחרי עבודה צריך לחכות לאוטובוס חצי שעה שיגיע? שאוטובוסים אחרים עברו כבר 3 פעמים? אם אני אמור להסתמך על המסך זמנים ליד התחנה ועל המובייל למה הזמנים שם לא מציגים את הזמן הנכון? למה אני צריך לרדת 10 דקות לפני ובסופו של דבר האוטובוס בכלל לא מגיע.



מספר תחנה: 55557
קווי אוטובוס רבים מדלגים על התחנה בגלל שמדובר בירידה מהירה ואף נוסעים במסלול השמאלי שלא מאפשר בכלל עצירה. באותה תחנה ישנו קו 13 של חברת סופרבוס שתמיד מאחר וצריך לחכות לו לפעמים גם חצי שעה בתחנה מדובר בקו עירוני!!
זמני ההגעה שלו לא סדירים!!

קו 1 מפ"ת לת"א והפוך-- לא תמיד עוצר בכל התחנות ולא מחכה שניה לנוסעים - סוגר דלתות מול הפנים.



תדאגו לאמר לנהגים שלכם לעצור בתחנות לא פעם ולא פעמיים קרה לי שעמדתי בתחנה ונופפתי לאוטובוס שיעצור לי והוא פשוט התעלם ממני אין סיבה הגיונית שהנהג יתעלם ממני כי אחרי זה אני צריכה לחכות עוד שעה.





צורך באמינות טובה יותר

בביצוע

פיקוח, בקרה ואכיפה - פיתוח כלים טכנולוגיים

← מדידת אמינות באופן שוטף

בשנה האחרונה פותחה מתודולוגיה למדידת אמינות הקווים בזמן הגעתם לתחנות. בכוונת המשרד להנגיש את הנתונים לציבור.

← שקיפות

הותנעה עבודה על פרסום שוטף לציבור של דו"חות מדידת אמינות קווים.

← בעבודה משותפת בין אנפים החלה הטמעת כלים טכנולוגיים

שבמרכזם כלי מדידה לאגף פיקוח ובקרה, לטובת שיפור המידע והליך האכיפה מול המפעילים.
 ← **דו"ח תקלות** – אנו מייצרים דו"חות שוטפים לאגף פיקוח ובקרה על אוטובוסים עם מערכות תקלות לטובת אכיפה אפקטיבית יותר מול המפעילים.
 ← הותנע **פיילוט טכנולוגי** ראשון לזיהוי אוטובוסים הסוטים מהנתיב או מדלגים על תחנה.

רגולציה - שיפור בקרה מול מפעילים

← הותנע פיילוט

הטמעת מדד אמינות כמדד שירות במרכזי הפעלת תחבורה ציבורית עתידיים.

← מיקוד לאי־הגעה או אי־עצירה בתחנות

הוקם צוות משימה בהובלת המשנה למנהל הרשות לבחינת דרכים להתמודד עם תופעת אי עצירה בתחנות. הצוות יגיש את המלצותיו בשנה הקרובה ויבחן בין היתר היבטים רגולטורים ושיפור הטיפול בתלונות הנוגעות לאי הגעה וכן אי עצירה בתחנות.

איכות המידע לציבור לגבי זמני הגעה של האוטובוסים

← פרסום נתוני זמני הגעת קווים לתחנות

החל פרסום של מאגר חודשי שוטף על נתוני הגעת קווים לתחנות. המאגר זמין לכלל הציבור.

← טיוב מידע למפתחים

אנו מבצעים באופן שוטף טיוב ועדכון זמני ההגעה לתחנה, כך שהמפתחים יוכלו להטמיעם באפליקציות השונות, ולהנגיש לציבור מידע מדוייק יותר. המאגרים פתוחים לכלל הציבור.

← פריסת שילוט אלקטרוני בתחנות ברחבי הארץ

בשנת 2021 הותנעה תוכנית לפריסה ארצית של כ-2,000 שלטים אלקטרוניים. בכל חודש מוצבים עשרות שלטים אלקטרוניים ביישובים שונים, ועד סוף השנה יוצבו כ-250 שלטים לפחות ברחבי הארץ.

וכמובן, שיפור והרחבת תשתית העדפה לאוטובוסים – הרחבה בהמשך.



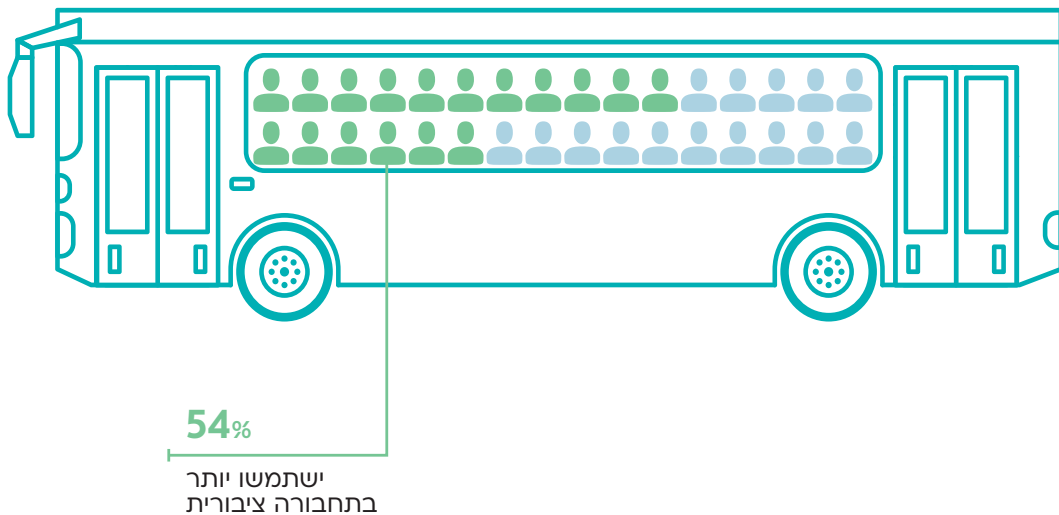
דרישה לתגבור השירות

54%

מהמעטים* לנסוע בתחבורה ציבורית מצהירים כי:

ישתמשו יותר בתחבורה ציבורית אם ניתן להם את המסלולים שהם צריכים

* ממעטים = נוסעים פחות מפעם בחודש



מההערות מתגלה כי הדרישה לתגבור השירות מתייחסת הן לתגבור בזמנים והן במסלולים, ומיוחס לבעיות הבאות:

- ← נסיעות שביצוען דורש זמן ארוך מדי או יותר מדי החלפות
- ← מרווחים גדולים מדי בין נסיעות או חוסר כיסוי בזמנים מסוימים
- ← צפיפות ועומס בנסיעות הקיימות (הערים המובילות – בני ברק, מודיעין עילית, ירושלים)

אומרים על דרישה לתגבור השירות

אנחנו גרים ברח' רביץ בנווה יעקב. יש אוטובוס שעובר פעם ב־20 דק' ואז הוא עושה סיבוב בכל השכונה הוותיקה ולוקח לו 25 דק' במצב הטוב עד שהוא יוצא מהשכונה. נשמח מאוד שיהיה אוטובוס/מיניבוס שיעשה רק את רח' רביץ ויצא ישירות מהכניסה השניה של נווה יעקב. משעה 6 בערב קו 45 מבוטל ובמקומו יש את קו 25 שעושה מסלול ענק בשכונה - לכל הפחות להמשיך את קו 45 ולתגבר אותו

צריך להגביר את התדירות בצורה משמעותית. לא הגיוני להמתין חצי שעה לקו ואם צריך שני קווים אז בכלל זה מאריך את משך כל הנסיעה. התדירות צריכה להיות גבוהה במשך כל שעות ביום. קווים שפעילים רק בבוקר או רק אחה"צ לא שמישים וחייבים לקחת רכב.

יותר אוטובוסים, יותר זמינות של הקווים - למה שמהוד השרון לתל אביב יש רק שני קווים ושהתדירות שלהם לא כל רבע שעה? למה שאם אני באה ממגדלי אלון תעזור לי רק הרכבת אבל אם אני מסיימת מאוחר בלילה ופספסתי את הרכבת אז אצטרך לחכות עוד שעה?! צריכים להוסיף עוד רכבות ועוד אוטובוסים.

אין קווי תחבורה ציבורית יעילים ביישוב שלי שאני יכולה להשתמש בהם לצערי. יותר קווים יותר תחנות יותר פריסה. צל גם חשוב אבל קודם שנוכל לנסוע

להוסיף קווים ישירים גם, וגם ממקומות יותר קטנים שתהיה תחבורה. אני למשל גרה בנן יבנה ובשביל להגיע ללימודים שלי אני צריכה לקחת אוטובוס בבוקר לכל מיני מקומות כדי להספיק הסעה או אוטובוס יחיד רק בבוקר, ופשוט לא מצליחה כי אין אוטובוס בזמן שאני צריכה...

יותר נסיעות לכל קו בדגש על התאמה לצרכי האוכלוסייה שמשתמשת בקווים וליום בשבוע (אם למשל כל שבוע סטודנטים נוסעים לאוניברסיטה רחוקה מהבית שלהם בימי ראשון וחוזרים בחמישי תגבור קווים בזמן הזה)



בביצוע

פרויקט תוספות שירות - הארכות מסלול, תגבורים והפעלת קווים חדשים בתחבורה ציבורית

← השנה אושר התקציב הגבוה ביותר לתוספות שירות בתחבורה ציבורית העומד על תוספת בהיקף של 400 מיליון ₪ בשנה.

← רכש אוטובוסים והכשרת נהגים.

← תוספות השירות מוקצות על בסיס תוכניות העבודה של המשרד, יישום מרכזי הפעלה, יישום הסכמי משתל"ם (הסכמי גג עירוניים) ובנוסף צרכים שעולים מהשטח.

← ייעול ההליך

בשנה האחרונה הותנע פיילוט למודל תיעדוף תוספות שירות במטרה לייעל ולטייב את הליך הקצאת המשאבים.

← שיפור כלי עבודה

הותנע הקמת מערכת טכנולוגית חדשה לייעול הליך הקליטה, המעקב והבקרה אחר תוספות השירות.

ייעול שירות התחבורה הציבורית הקיים

← הותנע פרויקט הסטות בנובמבר 2021

במסגרתו מאותרים קווי אוטובוס בעלי ביקוש נמוך. קווים אלו מבוטלים או מדוללים לטובת הקצאת תשומות (נהגים, רכבים וסובסידיה) לשירות בעל ביקוש גבוה יותר.

← במסגרת ההסדרה של התהליך נקבע יעד של 40 מיליון ₪ בשנה להסטות. כבר כעת עברנו את היעד ל-2022 ואנחנו עומדים על כ-60 מיליון ₪ שהוסטו.

תכנון ויישום רשתות אוטובוסים לטווחי הזמן השונים

← התנעת הסכמי משתל"ם (מהלך שינוי תחבורתי למרחב המוניציפאלי)

חתימה על הסכמי גג לתחבורה מקיימת מול רשויות מקומיות, שבליבם קיבוע תוספות שירות שנתיות בתחבורה ציבורית לצד הסדרת תשתית לכך. עם התנעת המהלך נחתמו הסכמים עם 4 רשויות, והפרויקט צפוי להתרחב בשנה הבאה ל-8 רשויות נוספות.

← תכנית אסטרטגית ארוכת טווח לרשת האוטובוסים

הפרויקט צפוי להתפרסם בשנה הבאה. התכנית כוללת בליבה את התפיסה העתידית לרשתות תחבורה ציבורית והמהלכים הנדרשים בכדי ליישם את המטרות והמדיניות לתחבורה ציבורית אטרקטיבית יותר. בנוסף, במסגרת התכנית הותנע תהליך נרחב לתכנון רשתות עתידיות ומתוכם ייגזרו תוספות שירות בטווח הזמן השונים.

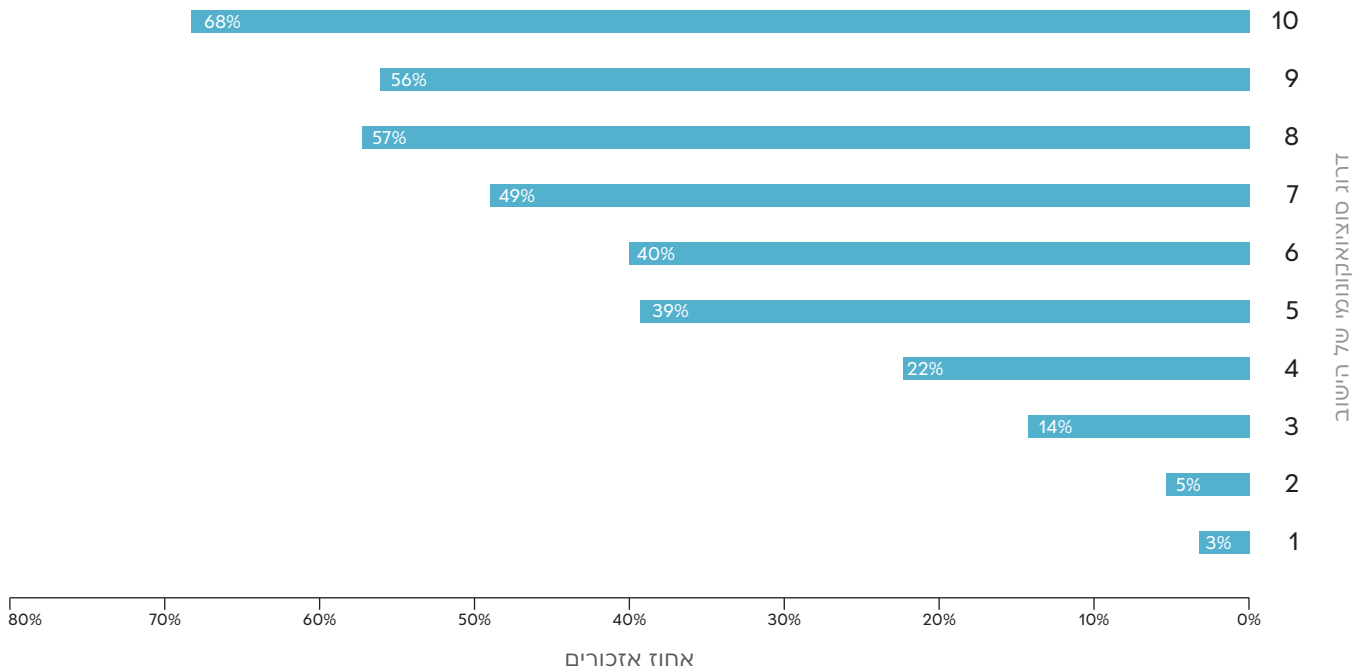


תחבורה ציבורית בסופי שבוע

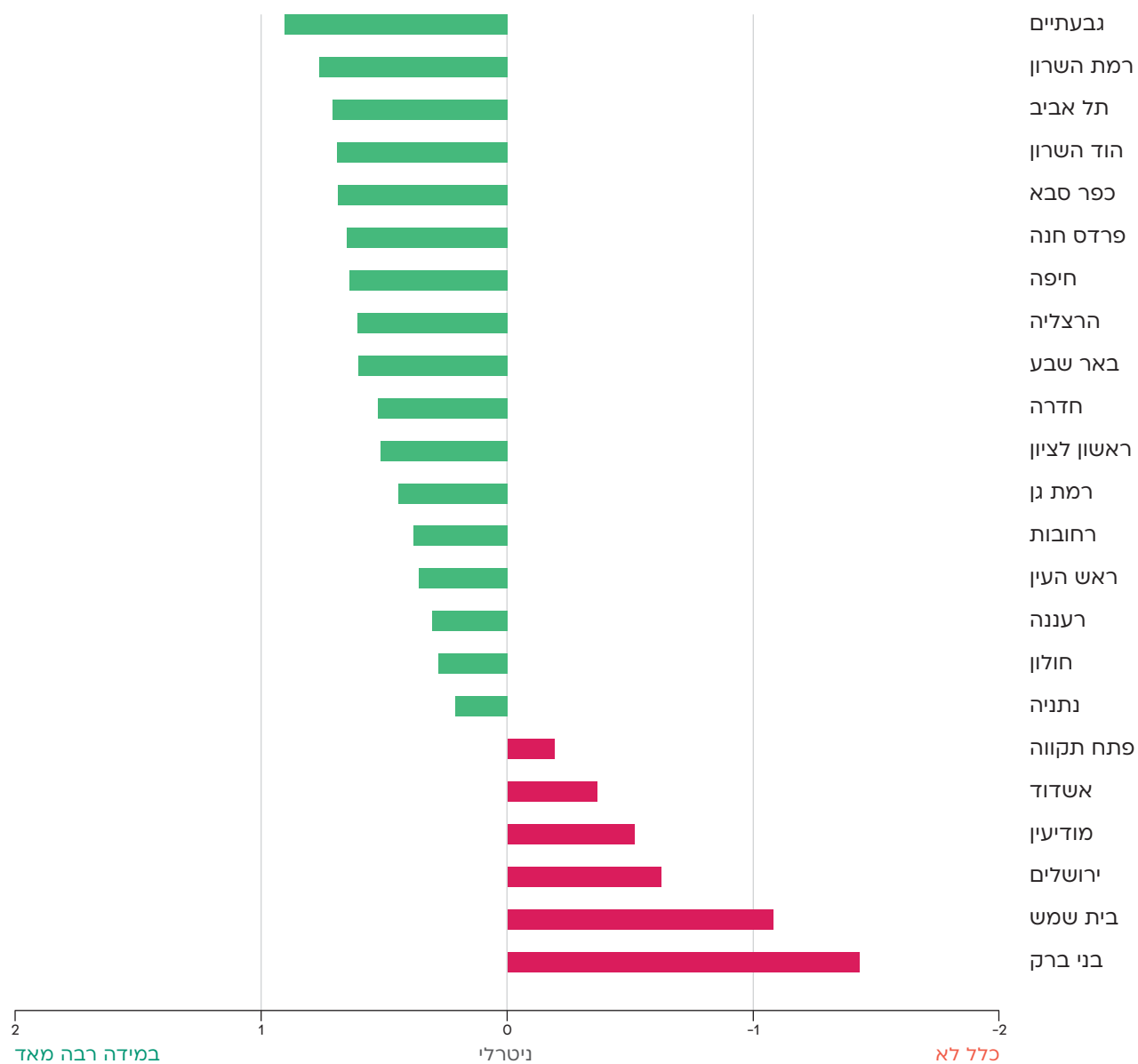
נושא התחבורה בסופי שבוע הופיע בפילוג ברור בין מגזרים, ערים ודרוג סוציאקונומי

מה יגרום לך להשתמש יותר בתחבורה ציבורית?

אם התחבורה הציבורית תהיה זמינה בכל השעות בסופי השבוע



באיזו מידה תשתמש/י בקווי לילה למקומות הבילוי במידה ויהיו פעילים בכל ימות השבוע?



ממש אין צורך בתחבורה ציבורית גם בשבת. גם הנהגים צריכים יום חופש לא יקרה כלום. התחבורה הציבורית משרתת אותנו כנדרש כל ימות השבוע כך שיום אחד אנחנו נוכל להסתדר.

שחס וחלילה לא תהיה תחבורה ציבורית בצורה שנוגדת את רצון מי שברא את העולם הוא ברא את העולם והעולם ואנחנו שייכים אליו ורק הוא יאמר לנו איך להשתמש באותו עולם שהוא ברא והוא שלו. אז אנחנו קוראים לכם לא להפעיל תחבורה בשבת ושלא תהיה פריצות בשום אופן לא בתחבורה ולא בפרסומים וכדומה.

שלא תעשו בחיים ואפילו לא תדברו על תחבורה בשבת אם במידה וזה יהיה לא נוכל לנסוע בתחבורה הציבורית כלל!!!

הלוואי שהייתי יכול לותר על שימוש ברכב הפרטי. זאת משאלת לב. אבל בגלל התחבורה הציבורית הבעייתית הזמינות של הקווים התחנות הלא נוחות וחוסר הפעילות בשבת זה פשוט לא אפשרי.

סופי שבוע - התחילו עם נעים בסופש שזו יוזמה מצוינת אבל יש עדיין רק מסלול אחד לתל אביב וגם הוא עובר רק בחלק מהמקומות ובתדירות לא מאוד גבוהה. אנחנו רוצים עוד קווים ועוד שעות בסופש!

להפעיל קו אוטובוס בשבת שמגיע לחוף הים גם מאיזור מרכז הכרמל (חיפה) - משאר האזורים בעיר זה אפשרי חוץ ממרכז הכרמל - כרגע חייבים לקחת לפחות 2 אוטובוסים שגם ככה באים בתדירות נמוכה או רכב.



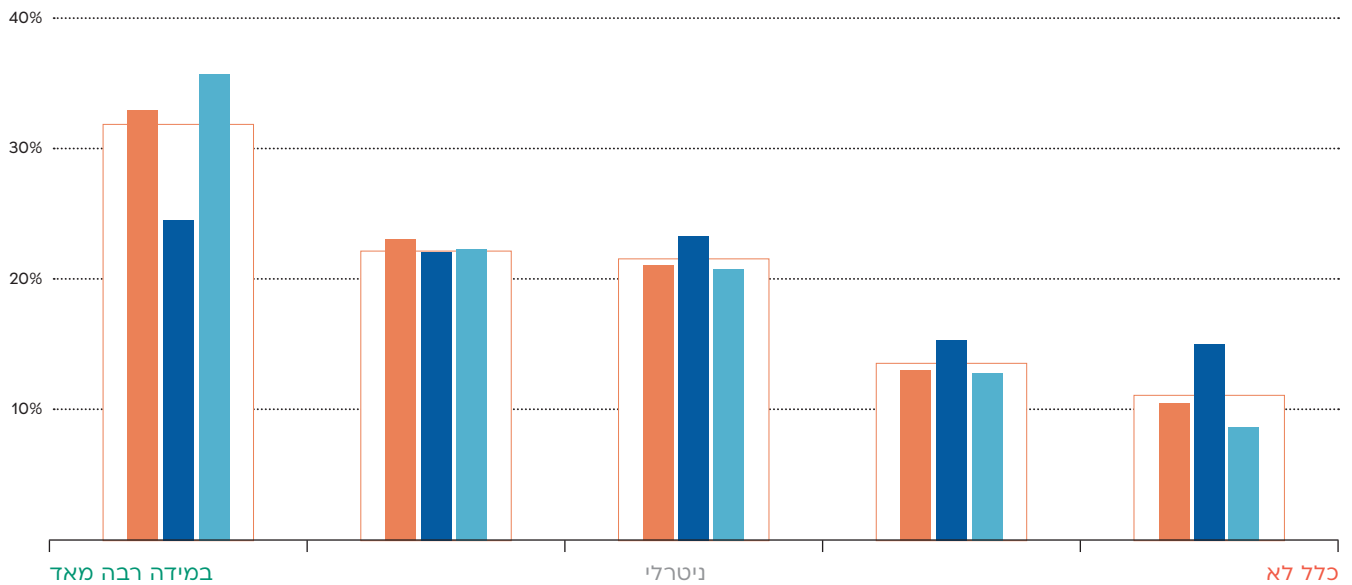
תחבורה ציבורית מהירה יותר

הצורך בהאצת מהירות הנסיעה הופיע כגורם משמעותי בתמריצי הנסיעה

בקרב הנסקרים, גם המשתמשים ברכב פרטי אינם מתנגדים להקמת נת"צים על חשבון המכוניות

* תמיכה רחבה יותר בקרב מבוגרים מאשר צעירים
* התנגדות הובעה בעיקר בקרב חרדים הנוהגים ברכב פרטי מול תמיכה של חרדים המשתמשים בתח"צ

באיזו מידה את/ת תומכת/ת בהקצאת נתיבים לתחבורה ציבורית על חשבון רכב פרטי?



כלל המשיבים | תחבורה ציבורית | רכב פרטי | הליכה
* ההתייחסות היא לאמצעי התחבורה העיקרי של המשיב

אומרים על דרישה לתגבור השירות

אני גר בעפולה ובעירנו יש בעיה חמורה של פקקים בשעות העומס אוטובוסים תמיד מאחרים כי הם נעמדים בפקקים ביציאה ובכניסה מהתחנה המרכזית ונתקעים בפקק בכביש שמוביל לתחנת הרכבת לכן יש צורך דחוף בנתיבי תחבורה ציבורית בעיר במקומות הללו. זה יהיה כמו משב רוח של חיים.



לשפר את התחבורה הציבורית להוסיף נתיבי תחב"צ. אם היה לוקח לי אותו הזמן להגיע לעבודה בתחבורה ציבורית כמו באוטו הייתי עושה את זה. ואולי על אף המרחק אם היו שבילי אופניים הייתי שוקל להגיע עם אופניים לעבודה כי כרגע זה פשוט מסוכן ולא בטוח לנסוע על אופניים בלי נתיב ייעודי.



אני חושב שעיקר ההשקעה צריכה להיות בערים באמצעות נתיבי תחבורה ציבורית. יש לקחת נתיבים ממכונים פרטיות וחניות וליצור פריסה גדולה ורשת של נתיבי תחבורה ציבורית שיאפשרו לאוטובוסים להיות הרבה יותר יעילים ולתחבורה הציבורית להיות יותר מדויקת ואמינה. וגם לנהגים תהייה נסיעה יותר קלה ונעימה.



בארץ באופן כללי אני מציעה להגדיל את מספר נתיבי התחבורה הציבורית בגלגוליה (הכפר שלי). באופן פרטי אנחנו צריכים יותר יעדים שאפשר להגיע אליהם (באופן ישיר!).



ליעד יותר נתיבים לתחבורה ציבורית. לחסום כניסה בצירים מרכזיים לרכבים פרטיים לאזורים בהם ישנם מרכזי עבודה / משרדי ממשלה/בתי חולים. כך ההגעה אל מקומות הללו תהיה נגישה ומהירה יותר.





בביצוע

תכנית אסטרטגית לנתיבי העדפה - 2040

- ← מטרת התוכנית להגדיר צרכים ויעדים להקמת נתיבי העדפה ולהתניע את התכנון.
- ← התכנית הגדירה כ־1,800 ק"מ של נתיבי העדפה להסדרה עד שנת 2040 (מצב קיים: 320 ק"מ נתיבי העדפה ברחבי הארץ).
- ← בשנת 2022 יושלם תכנון פרוגרמטי (ראשוני) עבור 533 ק"מ נתיבי העדפה מתוך התכנית.

הסכמים מול רשויות מקומיות

"מהיר לעיר"

- ← במסגרת יישום הסכמי "מהיר לעיר" והקמת נתיבי עירוניים, בשנה הקרובה צפויים להיפתח עוד כ־33 ק"מ נתיבי ציבוריים במטרופולין ת"א.
- ← **התנעת הסכמי משתל"ם** (מהלך שינוי תחבורתי למרחב המוניציפאלי) חתימה על הסכמי גג לתחבורה מקיימת מול רשויות מקומיות, שבלבם קיבוע הקמת נתיבי תחבורה ציבורית עירוניים ותשתית נלוות (אכיפה, מסופים ועוד). עם התנעת המהלך נחתמו הסכמים עם 4 רשויות, והפרויקט צפוי להתרחב בשנה הבאה ל־8 רשויות נוספות.

תכנית חירום - פתרונות חלופיים לרכב הפרטי

- ← במסגרת החלטת הממשלה נקבע יעד להקמה מיידית של 120 ק"מ נתיבי העדפה עד סוף שנת 2022 בישראל.
- ← במסגרת החלטת הממשלה הותנעה פרויקט לנתיבי העדפה מיידיים, במהלכו הוקדם משמעותית פתיחת נתיב פלוס בנתיבי איילון (מקטע לכיוון צפון מצומת חולון עד מחלף השלום). מתוכננים פתיחת נתיבי העדפה נוספים במטרופולינים המרכזיים.
- ← במקביל הותנעה עבודה להסדרת תהליך קביעה ויישום מיידית ("טקטי") של נתיבי העדפה.

כלים טכנולוגיים למדידת זמני נסיעה

- ← המשרד ממשיך בביצוע מעקב ובקרה אחרי מהירויות הנסיעה של האוטובוסים לעומת הרכב הפרטי, וכן בזמני ההגעה ליעדים. המדידה מתבצעת הן בזמן אמת והן באופן שוטף, על מנת לייעל את התשתית ומסלולי הקווים וכן לשפר את הליך התכנון העתידי.



רמת שירות בתחנות

תשתית התחנות והצל הנדרש בהן היוו מרכיב משמעותי
בהערות לשיפור בטווח הקצר של חווית הנסיעה

ניתוח השאלה "כיצד ניתן להנעים את חווית הנסיעה שלך באופן מידי"





אומרים על רמת שירות בתחנות

צל בתחנות אוטובוס תמיד אין מספיק. לנטוע עצים שעושים צל בתחנות למשל. בתחנות אוטובוס על רחוב הרצל ברחובות תמיד חסר צל כמו התחנה שליד פסאז' גזית.



להוסיף צל ומקומות ישיבה כמעט בכל תחנה לתקן לוחות זמנים שבורים או שאינם פועלים.

צל בתחנות אוטובוס הצללה ברחובות. הרחובות לוחטים (אספלט רותח) + בתל אביב עם הבנייה בזכוכית שהכל משתקף לרחוב זה פשוט לוחט. לנטוע המון המון עצים גם בתחנות וגם ברחובות.

הצללת תחנות אוטובוס. בקיץ נורא לעמוד בתחנה אפילו 5 דקות. המחסה אינו מספק ואינו תואם את כיוון השמש. והגשם...



תחנות המטרופוליט בקריית מוצקין וביאליק לא מוצלות! צריך לעמוד בשמש ובגשם.

חשוב שתהיה הצללה וכיסוי נגד גשם בתחנות מרכזיות כגון צומת ישי ומחלף אולגה. חשוב שיהיה שלט עם זמן אמת של אוטובוסים שעובד - נדרש בצומת ישי מחלף אולגה לצומת אלונים.



בביצוע

פריסה

← פריסת שילוט אלקטרוני בתחנות ברחבי הארץ

בשנת 2021 הותנעה תוכנית לפריסה ארצית של כ-2,000 שלטים אלקטרוניים. בכל חודש מוצבים עשרות שלטים אלקטרוניים ביישובים שונים, ועד סוף השנה יוצבו כ-250 שלטים לפחות ברחבי הארץ.

← פריסת סככות אוטובוס ברחבי הארץ

במסגרת תוכנית חמש שנתית שהותנעה בשנת 2019 להצבת 6,000 מבני תחנות אוטובוס, מוצבים בכל שנה לפחות 1,200 סככות ברחבי הארץ.

← תחנות "מהיר לעיר"

במסגרת פרויקט "מהיר לעיר" מוצבות עשרות תחנות אוטובוס משודרגות בכל שנה. בשנת 2023 יוקמו כ-75 תחנות משודרגות, גדולות יותר, הכוללות צל וכיסוי רחב, שקעי טעינה, מסכי מגע למידע ותכנון הנסיעה.

שדרוג מבנה תחנות אוטובוס

← בשנה האחרונה בוצעה עבודה נרחבת לגיבוש קונספט מעודכן למבנה תחנות האוטובוס בישראל, על מנת לתת מענה לסוגיות שונות של המתנה, כיסוי, מידע ועוד.

← במסגרת זו פורסם קול קורא להשתתפות הציבור ואנשי המקצוע בתחום העיצוב והאדריכלות לגיבוש הקונספט המעודכן. העבודה תסתיים במהלך שנת 2023 וצפויה להחיל תפיסה ומודל חדש לתחנות האוטובוס ברחובות ישראל.

אחזקה אחודה של תחנות אוטובוס

← מטרת הפרויקט להבטיח תקינות של כל מרכיבי השילוט בתחנות האוטובוס לצד אחידות בשילוט ובנראות של הסככות, והקפדה על תחזוקה נאותה בפרקי הזמן הקבועים.

← פורסם מרכז לתחזוקת תחנות האוטובוס ברחבי הארץ על ידי פורום המפעילים (המשרד ליווה את המרכז) ונבחרו ספקים אשר אחראיים לתחזוקת כל פרטי המידע לציבור, בהתאם לחלוקה גיאוגרפית.



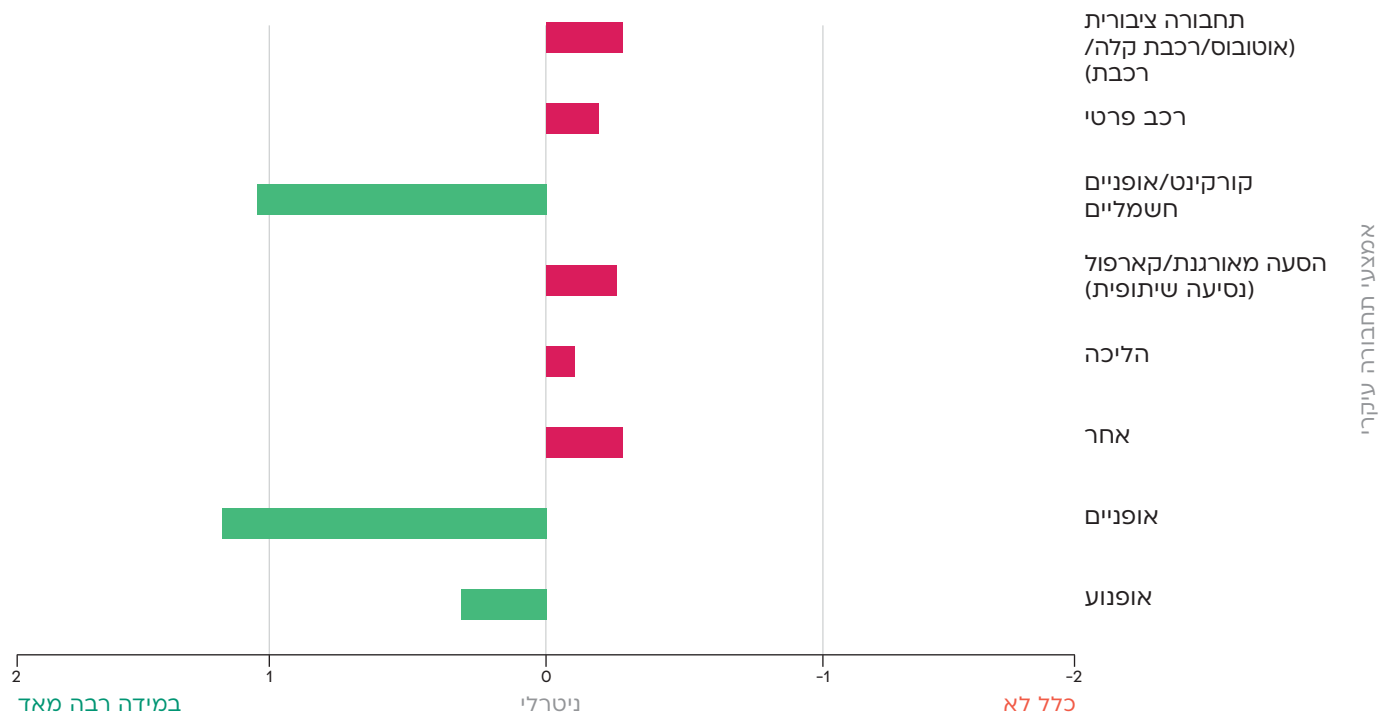
מגבלות השימוש באופניים וקורקינטים

אופניים או חנייה?

ככלל, מרבית הציבור אינו תומך בהקמת שבילי אופניים על חשבון חניות מלבד נוסעי האופניים והקורקינטים

* ההתנגדות גבוהה יותר בקרב נשים
* התמיכה גבוהה יותר בקרב גברים בגילאים שבין 35-65

באיזו מידה את/ה תומכת/ת בסלילת שבילי אופניים על חשבון חניות בשטח הציבורי?



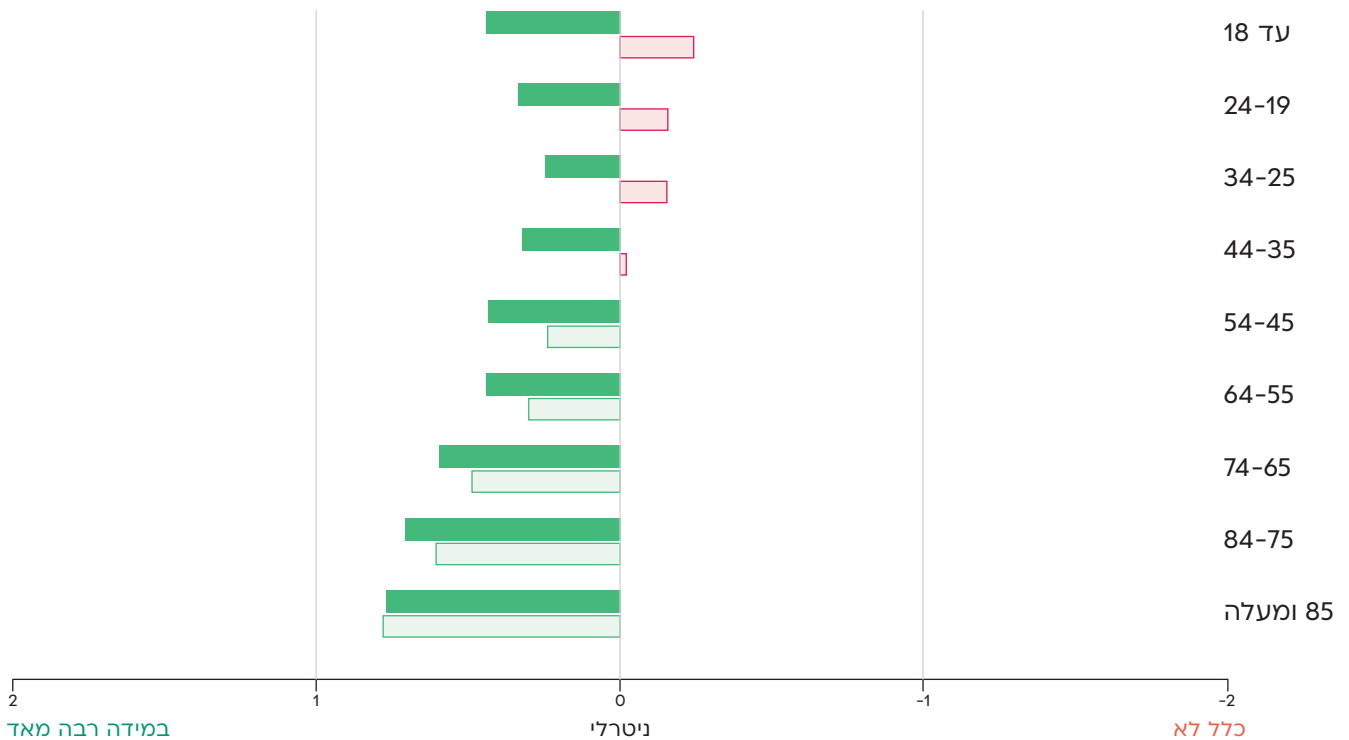
אמצעי תחבורה עיקרי



ביטחון נשים בתחבורה הציבורית

מרבית הנשים שסימנו שאינן חשות ביטחון אישי בתחבורה הציבורית התלוננו בשאלות הפתוחות על צפיפות בנסיעה ועל הנהגים

באיזו מידה את/ה מרגישה בטחון אישי בתחבורה הציבורית?



נשים | גברים

אומרים על ביטחון נשים בתחבורה הציבורית – צפיפות והתנהגות נהגים

צריך לדעתי להסביר לנהגים להמתין עד שאמא עם תינוק או ילד ביד תשב או לפחות תחזיק משהו לפני שהוא יתחיל לנסוע. (אני נפלתי עם תינוק ביד על הילדה שלי שהייתה לידי). לא בסדר שלא אכפת לנהג. צריך שהדלתות יהיו אוטומטיות על מנת שלא יסגרו על אנשים שיורדים או עולים.. (הדלת נסגרה על ועל התינוק שלי עוד פעם זה לא בסדר שזה נסגר אם יש אנשים...).

יש נהגים חצופים מאין כמותם!!! כמה פעמים קילל אותי נהג אוטובוס כמה.... הם מבינים שחברת אוטובוסים צריכה אותם ומרשים לעצמם יותר מדי גם מבחינת התנהגות לנסועים וגם בצורת הנסיעה!!! פשוט מביך ומשפיל.

כאמא שנוסעת עם עגלות מאד מלחיץ לעלות לבד לאוטובוס כשצריך עזרה עם התינוק והעגלה והנהג הרבה פעמים לא מתחשה ומתעלם ונוסע הלאה.

1. שהתדירות של האוטובוסים תהיה יותר גבוהה וכשיש קו שצריכים אותו הרבה תושבים להרחיב אותו בתדירות עוד יותר.
2. נהגים מדברים בעדינות ולא צורחים על הנוסעים כמה שבא להם!!!

בקרה צמודה יותר לבדוק האם הנהג מעלה בכל התחנות? לצערי לא אחת אני נתקלת באוטובוסים שפשוט לא עוצרים בחלק מהתחנות ואו בורחים לנוסעים שלא הספיקו לעלות בשנייה הראשונה.



אומרים על ביטחון נשים בתחבורה הציבורית – הטרדות

התחבורה הציבורית צריכה להגדיל את מספר האוטובוסים ליעדים נפוצים כמו תל אביב הנסיעה בצפיפות של היום היא בלתי נסבלת. **חוויתי פעמיים הטרדה מינית** באוטובוס בגלל העמידה הצפופה.



לחצן מצוקה באוטובוסים ובתחנות שמגיע למשטרה או גורם ביטחון באופן מיידי! זה חשוב מאד ואיני רוצה לפרט כאן מה הסיבה שגרמה לי לכתוב זאת.



להתחשב גם בערי הפריפריה לתת גם להם קווים לעיתים קרובות יותר. אבטחה באוטובוסים!!!! חובה בכל אוטובוס בין עירוני במיוחד בתקופה שלנו שנורא **מפחיד** לחכות בתחנה ולעלות לאוטובוסים.



לחייב נהיגה לא פרועה מצד נהגים או להעמיד מוקד שבאמת יעשה משהו עם נהגים לא סימפטיים אם בכביש ואם כנותני שירות וללמד אותם שבמקרה של תלונה על **הטרדה מינית** הם חייבים לדאוג למתלונן/ת ובמידה והיא/הוא מעוניינים לערב משטרה. חוויתי כמה מקרים שבהם נהגים טענו שהם לא מעוניינים להתערב.



פיקוח בתוך האוטובוסים כבר **יצא לי פעמיים להיות מוטרדת מינית** באוטובוס. שום בחורה לא צריכה להרגיש לא בנוח במקום כזה בסיסי.

להוסיף מעליות בתחנת נבון (**עברתי הטרדה מינית** בחסות הצפיפות במעלית ואני לא היחידה).



בביצוע

הדרכת נהגים

← תכנית העבודה לשנה הקרובה כוללת הדרכה לנהגים בנושא התמודדות עם התנהגות בלתי הולמת של נוסעים.

שינויי סביבת האוטובוס

← מבוצעים פיילוטים בשילוב חוקרים ממדעי ההתנהגות פועלים כעת לבדיקת התערבויות שיגבירו את תחושת הביטחון. ככל שימצאו תוצאות חיוביות יישמו פתרונות בצורה נרחבת.

שיפור חווית לקוח

← פרויקט במסגרת צוות העבודה "חווית לקוח": שיפור הטיפול בתלונות נוסעים המתייחסות להתנהגות הנהג עצמו, כולל אכיפה מול המפעילים והנהגים.

סיכום

התחבורה במדינת ישראל מתבססת כיום במידה ניכרת על הרכב הפרטי. הנתונים מראים שרק 20% מתושבי ישראל משתמשים בתחבורה ציבורית על בסיס יומיומי, ורק אחוז אחד מהכבישים נותנים תיעדוף לתחבורה זו. בישראל נוספים מדי שנה מעל ל-100 אלף רכבים חדשים ואלפי נהגים חדשים המובילים לאינספור שעות עמידה בפקקים, וברור לכל שהבעיות לא יכולות להיפתר על ידי מתן העדפה נוספת לרכב הפרטי. מסיבות אלו פועל משרד התחבורה להפוך את ישראל למדינת תחבורה ציבורית מודרנית.

משרד התחבורה והרשות הארצית לתחבורה ציבורית אוספים כל העת מידע שנועד לקדם פעולות שישפרו את התחבורה הציבורית. סקרים הנערכים במהלך כל השנה, כמו גם סקר זה נועדו להקשיב לציבור ולהכיר לעומק את הכאבים שיש לו בשימוש בתחבורה הציבורית. מידע זה משמש את אנשי המקצוע וקובעי המדיניות באופן שוטף ומסייע לטיוב השירות, ולתכנון רשת תחבורה טובה ויעילה יותר.

שיתוף הציבור, הבנת הכאבים והשגת תמיכת הציבור במהלכים שנועדו לקדם את התחבורה הציבורית הם מעמודי התווך במדיניות משרד התחבורה ובמסגרתם מוגש לכם דו"ח זה.

