

התחבורה הציבורית ברשויות המקומיות

דוח מיוחד לקראת הבחירות המוניציפליות 2024



ארגון צרכני תחבורה ציבורית בישראל

www.15minutes.co.il

תוכן עניינים

3	1. מבוא
5	2. מתודולוגיה
6	3. עקרונות לקידום התחבורה הציבורית ברשות המקומית
7	4. שביעות רצון התושבים מהתחב"צ ברשות המקומית
8	5. נתיבי תחבורה ציבורית - רצוי מול מצוי
8	5.1 העדפות נוסעים בתחום הנת"צים
10	5.2 גוש דן בזכוכית מגדלת
10	5.3 ניתוח המצב הקיים ברשויות המקומיות
13	5.4 רציפות נת"צים כתנאי לתחבורה ציבורית יעילה
16	5.5 נת"צים - רצוי מול מצוי
17	5.6 נת"צים - תחזיות לפי תכניות אסטרטגיות
19	6. קידום רכיבה ושבילי אופניים
19	6.1 העדפות נוסעים
20	6.2 שבילי אופניים בערים נבחרות- קידום בפועל (2019-2023)
21	6.3 שבילי אופניים ונת"צים בגוש דן
22	7. סיכום

1 מבוא

הבחירות לרשויות המקומיות בפתח ובשנת 2024 הן צפויות להיות חשובות מתמיד. בניגוד לבחירות הארציות, בהן הציבור יצא לבחירות כבר חמש פעמים בשנים האחרונות, השלטון המקומי נותר עוגן יציב למשך חמש שנים ולכן יש לו השפעה מכרעת על חיינו. אחד הנושאים העיקריים המשפיעים על חיי היומיום שלנו הוא נושא התחבורה. את העומס בכבישים כולנו חווים ומכירים היטב. ישראל אף מדורגת במקום הראשון והלא מכובד במדד הצפיפות בלבישים במדינות ה-OECD. לכך השפעה מכרעת על איכות החיים, יוקר המחיה, זיהום האוויר, תאונות הדרכים ועוד. הסיבה העיקרית לעומסי התנועה הרבים הינה היעדר תחבורה ציבורית טובה ויעילה שתוכל להוות אלטרנטיבה לשימוש ברכב הפרטי.

על מנת שהתחבורה הציבורית תוכל להיות טובה ויעילה, יש צורך בהקצאת נתיבי תחבורה ציבורית רציפים, על חשבון הרכב הפרטי (דבר שתלוי בשלטון המקומי) וכן בתגבור השירות (דבר שתלוי בשלטון המרכזי). לצערנו, לעיתים קרובות, השלטון המרכזי והמקומי נמצאים בחיכוך, והציבור הוא זה שמשלם את המחיר. עירויות יכולות לקדם או לעכב הקצאת נתיבי תחבורה ציבורית ושבילי אופניים ולכן הן שחקניות מפתח בתחום זה.

קידום תשתיות לתחבורה מקיימת, קרי, נתיבי תחבורה ציבורית ושבילי אופניים, מהוות פעמים רבות Game Changer ויש ביכולתן לשפר באופן דרמטי את מהירות, יעילות ובטיחות אמצעי הניידות החלופיים לרכב הפרטי.

לכן, הבחירות המקומיות הינן הזדמנות מצינית לבחון את העשייה שנעשתה בכהונה (קדנציה) האחרונה של השלטון המקומי בתחום קידום התחבורה הציבורית והמקיימת.

כארגון שעובד כבר עשור על קידום התחבורה הציבורית בישראל, צברנו ידע רב וניסיון באיסוף צרכי הציבור וייצוגם מול מקבלי ההחלטות. אנו מאמינים כי שיפור בתחום זה לא יכול להתקיים ללא שיח שוטף עם הציבור ותכנון מתוך חווית הנוסע. ישנו צורך קריטי בהצפת הצרכים של נוסעי התחבורה הציבורית ובהעלאת מודעות נבחרי הציבור העתידיים בנוגע לחשיבות העיסוק שלהם בנושא.

לצורך כך, ערכנו בחודשים האחרונים את סקר "תחב"צ בעיר שלי", סקר שהופץ ונבנה ע"י פורום ארגוני השטח למען תחבורה ציבורית הכולל 17 ארגונים חברתיים וסביבתיים בהובלת 15 דקות ושאל את נוסעי התחבורה הציבורית שאלות חשובות בנוגע לנורמות הנסיעה שלהם, כלומר מה חסר להם בתחבורה בעיר ומה הם מצפים שיקרה בכהונה הבאה ברשויות המקומיות. על הסקר ענו כ-7,165 נוסעים מכל הארץ.

¹ <https://www.oecd-ilibrary.org/sites/50ec067c-en/index.html?itemId=/content/component/50ec067c-en>

ניתן לראות את כמות העונים מכל עיר, כשגודל המילה מייצג את כמות העונים ביחס לערים אחרות:



כששאלנו את עוני הסקר את השאלה "באוקטובר 2023 יש בחירות לרשויות המקומיות, עד כמה את/ה חושב/ת שנושא התחבורה הציבורית צריך להעסיק את המועמדים?" קיבלנו תשובה גורפת וחד משמעית: 93% השיבו כי הנושא צריך להעסיק את המועמדים במידה רבה עד רבה מאוד! לתושבות ולתושבים יש ציפייה גבוהה מהעירייה להתערב בתחבורה הציבורית ולשפר אותה.

חשוב לומר, כי כיום רוב ההחלטות על תפעול התחבורה הציבורית (הוספת קווים ותדירות, קביעת מסלולים וכו') מתקבלות ע"י הממשלה. זהו מצב לא תקין שאינו דומה למדינות המפותחות בעולם, בהן מנוהלת התחבורה הציבורית ע"י רשויות מטרופוליניות לתחבורה, רובד שלטוני אזורי שמכיר הרבה יותר טוב את הצרכים המקומיים, ויחד עם זאת מסתכל על הצרכים האזוריים - פריזמה קריטית כשמבינים כי תחבורה חוצה גבולות מוניציפליים ואמורה לאפשר לכל אדם את מימוש חופש התנועה שלו והתניידות יעילה ונוחה לכל צרכיו. עד שתוקמנה רשויות מטרופוליניות כאלה, על הרשויות המקומיות לשנס מותניים ולהתגייס למאמץ לשיפור התחבורה הציבורית באמצעים הקיימים.

אנו מצפים ממועמדות, מועמדים ורשימות מכל רחבי הארץ לקרוא לעומק את נתוני הדוח, ולהכריז על קידום תחבורה ירוקה ומקיימת - תחבורה ציבורית, רכיבה על אופניים והליכתיות - כנושא דגל במצעים ובהתחייבויות עבור הציבור, ומציעים את עצמנו לעזרה והכוונה גם בשלב הקמפיין וגם ביישום והטמעה במעלה הדרך.



2 מתודולוגיה

- הדוח מבוסס על נתונים מסקר "תחב"צ בעיר שלי" ונתונים ממקורות מידע (פירוט בהמשך).
- סקר "תחב"צ בעיר שלי" הוא פרי שיתוף פעולה של פורום ארגוני השטח למען תחבורה ציבורית שהוקם ע"י ארגון 15 דקות בחודש אפריל 2023 וכולל ארגוני חברה אזרחית שחברו יחד למען להעלות נושא התחבורה הציבורית לסדר היום במערכת הבחירות לרשויות המקומיות 2023. רשימת הארגונים כוללת את: מועצת התלמידים הארצית, חיים וסביבה, תנועה ישראלית, ישראל 2050, המרכזים לצדק חברתי, הרשת הירוקה, תחבורה בדרך שלנו, עמותת מרחב, אגודת הסטודנטים באוניברסיטה העברית, עיר להאיר, מגמה ירוקה, כוח לעובדים, קו הזינוק, שדולת ירושלים בת קיימא, הקרן לירושלים ירוקה, פורום תחבורה ציבורית נתיבות והסביבה. הסקר הופץ בתפוצה רחבה דרך הארגונים.²
- היישובים שנכללים בדוח זה הינם אלה שכמות העונים מתוכם עלתה על 50 משיבים.
- בנוסף לנתוני הסקר, קיימים בדוח נתונים ממקורות נוספים:
 - **נתיבי תחבורה ציבורית:** נתונים שנלקחו ממערכת "חצב", שכבות "נתיבי העדפה קיימים"³ ו"נתיבי העדפה מתוכננים". תיארוך הנת"צים נעשה ע"י תצ"אות ממערכת חצב. נתיבי התחבורה הציבורית שנסקרו הינם עירוניים בלבד אשר נמצאים תחת רשות התמרור העירונית. כמו כן, הוצלבו נתונים מתוך דוח סטטוס ביצוע פרויקט "מהיר לעיר" מתוך בקשת חופש מידע לחברת נתיבי איילון שהוגשה בחודש מאי 2023.
 - **שבילי אופניים:** הנתונים נלקחו משכבת "שבילים קיימים" במערכת תלתן, תיארוך שבילים ע"י תצ"אות, מערכות GIS עירוניות ומידע שקיבלנו מחלק מהעיריות. תיארוך השבילים והנתיבים עשוי להיות לא מדויק עקב חוסר בתאריך מדויק בתצ"א.
- **דגשים נוספים:**
 - **חוסר שקיפות - יש לציין כי אין שקיפות בנוגע לנתיבי תחבורה ציבורית ושבילי אופניים:** נתונים רבים לא נאספים באופן שיטתי על ידי החברות המבצעות את הפרויקטים, ברשויות המקומיות חסרים גורמי מקצוע אשר מתכללים את הפרויקטים השונים ולכן אין שימור ידע ברבות מהן ובמערכות הנתונים של משרד התחבורה קיים בעיקר מידע תכנוני שאינו מציג תמונה מלאה על הקריטריונים שלנו היה חשוב להציג בפרויקטים (שנת ביצוע, סיבות לעיכובים, תקציבים וכו').
 - **הצורך בעריכת סקר עצמאי -** בחודש מאי 2023 הגשנו בקשת חופש מידע על נתוני "סקר התחבורה הגדול" שערך המשרד במהלך שנת 2022 ובו נאספו נתונים רבים על שביעות רצון הנוסעים בחלוקה לפי ערים. הבקשה לא נענתה ע"י המשרד ולכן נאלצנו לערוך סקר משלנו.
 - **הסקר לא נוגע ברשויות מקומיות ערביות -** על אף שמצב התחבורה ברשויות הערביות דורש התערבות חסרת פשרות של השלטון המקומי, כמו גם של הממשלה, הן נמצאות, לצערנו, בפער גדול מאוד מהרשויות היהודיות בנושא התשתיות והשירות, ועל כן לא ניתן היה לבחון אותן באותן מדדים.

² לאור שיטת ההפצה יש להניח כי בסקר לא מופיע ייצוג מדגמי של כלל האוכלוסיות בחברה הישראלית.

³ משרד התחבורה, רבעון 2 2023

⁴ תכנית אסטרטגית לקידום רשת צירי העדפה ארצית, הרשות הארצית לתחבורה ציבורית, רבעון 2

2022

שבעת העקרונות לקידום התחבורה הציבורית ברשות המקומית



קידום ויצירת רשת עירונית ומטרופולינית רציפה של תשתיות לתחבורה מקיימת -
נתיבי תחבורה ציבורית, שבילים מוצלים לאופניים והליכה.



הכנת תכנית אסטרטגית לקידום
תחבורה מקיימת ברשות



איסוף פניות תושבים לטובת
ייצוג צרכים מיטבי מול משרד
התחבורה והחברות המפעילות



מינוי מנהל/ת תחום תחבורה
ציבורית ברשות המקומית



אקטיביות בקידום תכניות
אסטרטגיות ברמה הלאומית



עידוד הגעה ירוקה
למוקדי ביקוש



הקצאת מסופי תחבורה
ציבורית ותחנות מנוחה לנהגים

ארגון 15 דקות ערך מסמך עקרונות לקידום התחבורה הציבורית
על ידי הרשויות המקומיות עבור מועמדות ומועמדים לראשות
העיר ולמועצות.

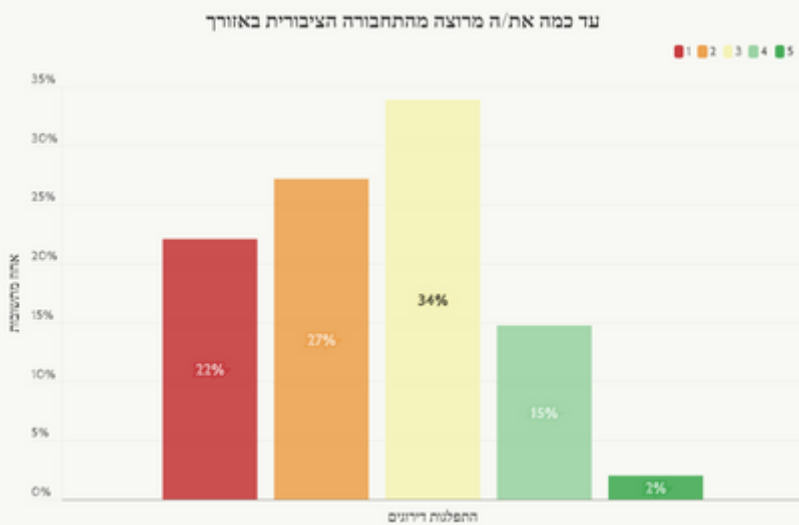
[לקריאת המסמך המלא יש ללחוץ כאן](#)

4

שביעות רצון התושבים מהתחב"צ ברשות המקומית

שביעות רצון הוא מדד סובייקטיבי אשר מאפשר לעונים לדרג את מידת החוויה האישית שלהם מהשירות. תשובות שביעות הרצון יכולות לתת אינדיקציה למועמדות/ים איך הציבור שלהם חווה את התחבורה הציבורית ביחס לשביעות הרצון הממוצעת בארץ, או ביחס לערים קרובות או דומות.

4.1 שביעות רצון - כלל ארצי



עד כמה את/ה מרוצה מהתחבורה הציבורית באזורך

1 2 3 4 5

על פי תוצאות הסקר "תחב"צ בעיר שלי"

ממוצע שביעות הרצון

הארצי מהתחבורה הציבורית

במקום המגורים

עומד על 2.47 מתוך 5.

קישור לתצוגת מפה

(מבוסס על כל התשובות לסקר 7,165)

4.2 שביעות רצון - השוואה בין ערי המטרופולין

ערי המטרופולין בישראל נותנות שירותים הן לתושביהן והן למבקרים רבים מחוץ לעיר. המטרופולין מרכז את הזדמנויות התעסוקה, הבילוי, השירותים והמסחר לכל תושבי האזור ועל כן חשוב שרמת השירות בתחבורה הציבורית תהיה גבוהה ביותר דווקא שם.

במדד שביעות רצון משירות התחבורה הציבורית בישראל, קיבלה חיפה את הדירוג הגבוה ביותר מבין ערי המטרופולין עם ציון של 3.17. לעומתה, ירושלים קיבלה את הדירוג הנמוך ביותר עם ציון של 2.67.

עד כמה את/ה מרוצה מהתחבורה הציבורית באזורך



דירוג

(מבוסס על 1,894 תשובות)

5

נתיבי תחבורה ציבורית - רצוי מול מצוי

סקר "תחב"צ בעיר שלי" שם דגש על עמדות בנוגע לקידום נת"צים⁵; מאחר שהם הגורם המשמעותי ביותר לשיפור התחבורה הציבורית בעיר. מערך התחבורה הציבורית מבוסס בעיקרו על אוטובוסים - כ-80% מהנסיעות בתחבורה הציבורית מתבצעות באמצעות אמצעי תחבורה זה. ואולם, שירותי האוטובוסים סובלים מיעילות נמוכה, מחוסר קיבולת וממהירות נסיעה נמוכה.

המהירות הממוצעת של התחבורה הציבורית במטרופולינים בישראל עומדת על כ- 16 ק"מ לשעה בלבד, לעומת מהירות ממוצעת של כ- 25 ק"מ לשעה בערים המפותחות שבהן אמצעי תחבורה מאגוניים וזכות דרך בלעדית (נת"צים ודומיהם).

משרד התחבורה והחברות הממשלתיות שתחתיו אחראיות לתכנון וביצוע של נת"צים. ואולם, לראשי הערים יש השפעה מכרעת על קידום או בלימה של ביצוע נת"צים בעיר. הסיבה לכך היא שבתחום העיר, העירייה הינה רשות התמרור - ואילו נת"צ נחשב לתמרור לכל דבר ועניין. לכן ללא אישור העירייה, קשה מאד להקצות נת"צ בתוך שטח העיר.

הקצאת נתיב לתחבורה ציבורית מפריעה לנהגי הרכב הפרטי, מאחר שהיא מחייבת ביטול של חניות וצמצום זכות הדרך למכוניות פרטיות, ולכן צעד זה נחשב מאוד לא פופולרי ומסכן את ראש/ת העיר מבחינה פוליטית, למרות שמבחינה תחבורתית ומקצועית זהו הצעד ההכרחי, הזמין והזול ביותר לשיפור התחבורה הציבורית. רבים מנוסעי התחבורה הציבורית שהאוטובוס שלהם עומד בפקק, חשים על בשרם מדי יום את החשיבות בנתיב שייחן עדיפות לנסיעה מיטבית של האוטובוס כך שזמני הנסיעה שלו ישתפרו, זמני ההגעה לתחנות הביניים יהיו מדויקים יותר והנהגים יוכלו לבצע את תפקידם טוב יותר.

אמנם, הקצאת נת"צ לבדה אינה מספיקה. הנת"צ יהיה יעיל וישרת את מטרתו בצורה הטובה ביותר רק כאשר הרשות המקומית דואגת להסברה ואכיפה עקבית. לצערנו, מרבית הרשויות המקומיות לא אוכפות באופן מספק את הנת"צים. על הרשות המקומית להשתמש בסמכותה לאכוף באמצעות מצלמות ופקחים. ללא אכיפה, הקצאת הנת"צ מתייתרת, שירות התחבורה הציבורית נפגע ופורעי חוק נוסעים באין מפריע.

5.1 העדפות נוסעים בתחום הנת"צים

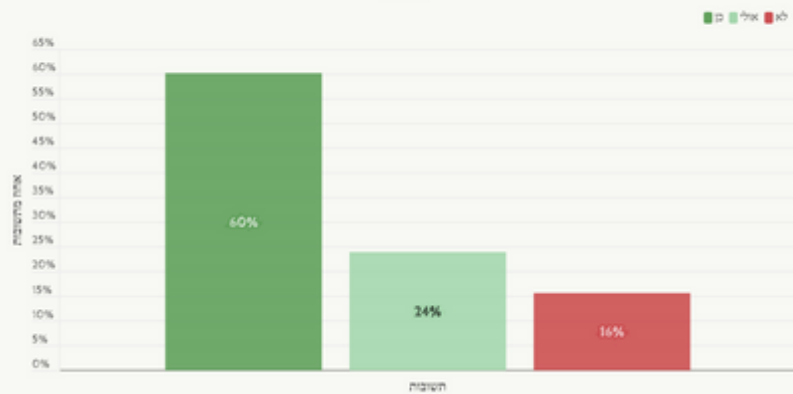
בפרק זה בחנו את העדפות הנוסעים בכל אשר לסוגיית הנת"צים, באמצעות סקר "תחב"צ בעיר שלי". את העדפות הנוסעים אנו מגדירים כמצב ה"רצוי". מה התושבים היו רוצים בעירם? עד כמה היו מעוניינים בנת"צים ועד כמה הם תופסים את הנת"צים ככלי שישפר את איכות התחבורה הציבורית בעירם. בהמשך הדו"ח נשווה את הרצוי עם המצוי.

⁵ נתיבי תחבורה ציבורית

ניתוח ברמה הכלל ארצית

בסקר שאלנו את הציבור את השאלה הבאה: "האם את/ה חושב/ת שצריך להוסיף נתיבי תחבורה ציבורית גם אם זה על חשבון נתיבים או מקומות חניה עבור הרכב הפרטי?"

האם את/ה חושב/ת שצריך להוסיף נתיבי תחבורה ציבורית גם אם זה על חשבון נתיבים או מקומות חניה עבור הרכב הפרטי



(מבוסס על כלל התשובות לסקר 7,165)

60% מכלל העונים השיבו כי יש לסלול נתיבים גם על חשבון נתיבים/חניות לרכב פרטי, 24% ענו "אולי" ורק 16% התנגדו.

מעניין לציין, כי גם אלו שציינו שהם משתמשים בתחב"צ לעיתים רחוקות השיבו שהם מעוניינים בנתיבי תחבורה ציבורית.

כשבדקנו את התשובות בערי המטרופולין (חיפה, ירושלים, תל אביב-יפו ובאר שבע) נמצא שאחוז התשובות החיוביות אף גבוה יותר מהממוצע הארצי (72% מול 60% בהתאמה). זאת ניתן לייחס לעובדה שבערי המטרופולין, השימוש בתחבורה ציבורית הוא האינטנסיבי ביותר - ועל כן הנחיצות בנת"צים מורגשת בצורה ניכרת.



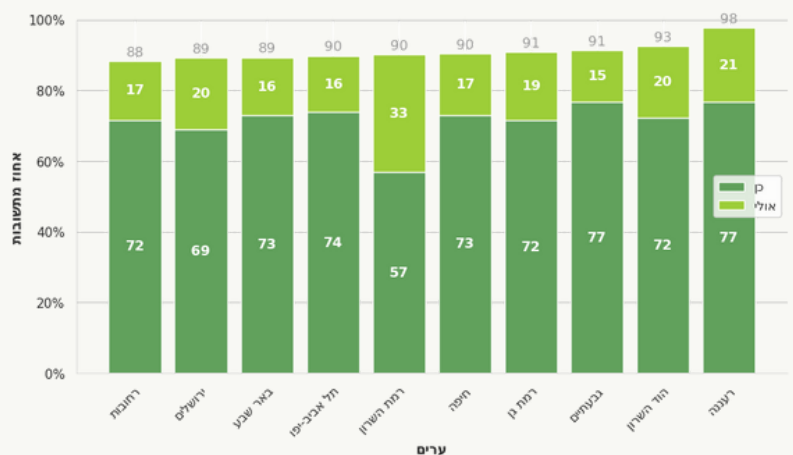
10 הערים המובילות ברצון הנוסעים לנת"צים

בפרק זה בחנו את ה-TOP TEN: הערים שמככבות ברצון התושבים לנת"צים.

בראש הרשימה נמצאות רשויות בהן כמעט ואין - או שאין בכלל - נת"צים כיום:

רעננה, הוד השרון, גבעתיים, רמת גן ורמת השרון.

גם ערים שבהן יש נת"צים נמצאות כאן: חיפה, תל אביב וירושלים. זאת, כנראה, מפני שתושביהן חשים את יתרונותיהם של הנת"צים על בשרם, ומעוניינים שראשי הערים יסיימו את סלילת הרשת העירונית.



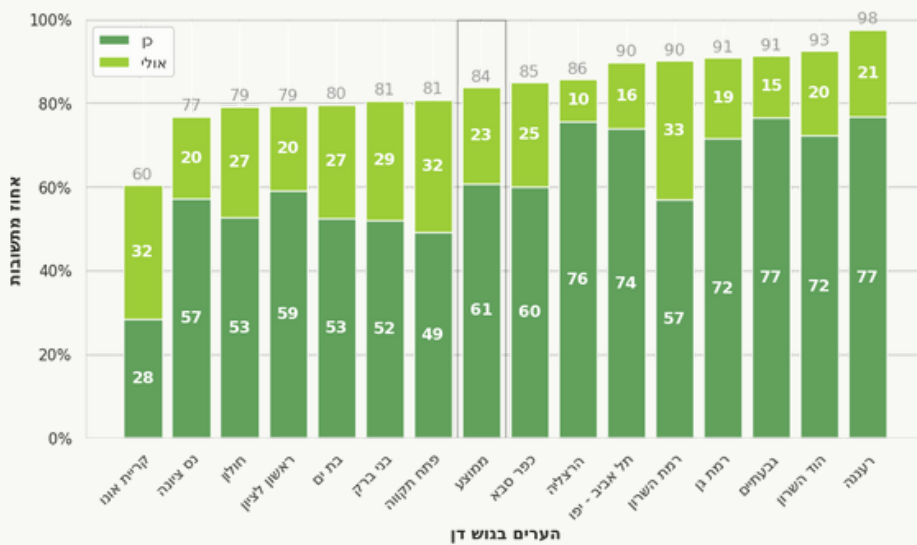
מבוסס על 2,530 תשובות

5.2 גוש דן - בזכויות מגדלת

מדוע בחנו את גוש דן באופן מיוחד? בגוש דן קיימת צפיפות האוכלוסין הגדולה ביותר במדינה ויש בה ריבוי של רשויות מקומיות הממוקמות בצמידות זו לזו ולכן התנועה בה היא פנים מטרופולינית ולא דווקא רק בתוך עיר אחת. בנוסף, מטרופולין זה מרכז יותר מ-50% ממקומות העבודה בישראל⁶; כך שתנועת היוממות (נסיעה לעבודה מחוץ ליישוב המגורים) אליו היא מאסיבית ביותר בשעות השיא וכוללת תנועה רבה בתוך המטרופולין. **לאור הצטברות תנאים אלו, יש חשיבות מכרעת לקיום רשת נתיבי תחבורה ציבורית רציפה, שתאפשר אלטרנטיבה אמינה וראויה לנסיעה ברכב פרטי בגוש דן.**

בגרף זה ניתן לראות את רצון עוני הסקר בנתיבי תחבורה ציבורית בחלוקה לערי גוש דן. הערים בהן מעוניינים במידה הגבוהה ביותר בנתיבי תחבורה ציבורית הן: רעננה, הוד השרון, גבעתיים, גבעת שמואל, רמת גן ורמת השרון. מדובר, ולא במקרה בערים בהן כמעט ואין נתיבים כאלה היום.

תושבי תל אביב-יפו, הרצליה וכפר סבא אמנם מכירים נתיבי תחבורה ציבורית קצת יותר מקרוב, אך כנראה שכמות הנת"צים בעיר לא מספקת, ויש דרישה לעוד.



מבוסס על 2,820 תשובות



5.3 ניתוח המצב הקיים ברשויות המקומיות

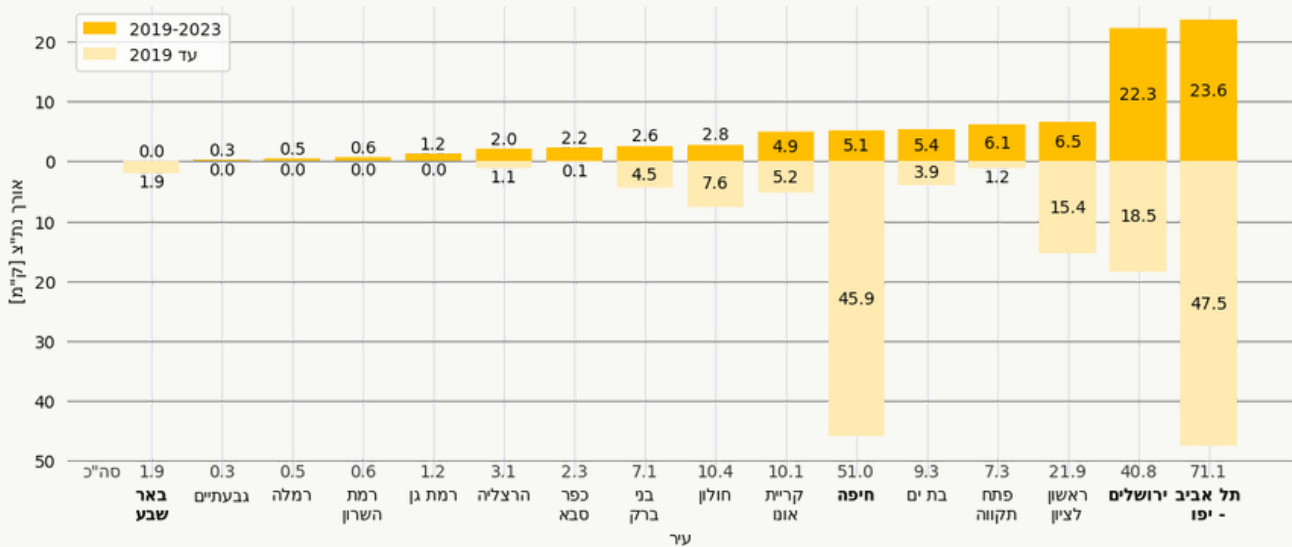
לאחר שבחנו לעומק את העדפות הנוסעים וניתן היה לראות בבירור את הרצון הרב לנת"צים בערים שונות, ניגשנו לבדוק מה ביצעו ראשי הערים הגדולות בנושא זה לאורך כהונתם האחרונה, בשנים 2019-2023. הבדיקה נערכה ביחס לערים בהן הרצון בנת"צים הוא הגדול ביותר (בהתאם לפרק הקודם), וכוללת את הפרמטרים הבאים: נת"צים קיימים שבוצעו עד שנת 2019, נת"צים שבוצעו בשנים 2019-2023 (כהונה אחרונה), כמות נת"צים פר תושב, נת"צים מתוכננים והערכה של כמות השנים לביצוע רשת הנת"צים המתוכננת לפי קצב הביצוע בכהונה האחרונה.

⁶ ההשפעות הכלכליות, החברתיות והאורבניות של רשת המטרו בגוש דן - דוח מנהלים, יולי 2020

נת"צים קיימים - מצוי⁷

העיר המובילה ללא עוררין בכמות הנת"צים בשטחה הינה **תל אביב-יפו, עם 23.6 ק"מ שנחנכו בקדנציה האחרונה של ראש העיר רון חולדאי, בתוספת לעוד 47.5 שנסללו לפני קדנציה זו.**

אורך נת"צים קיימים לפי ערים בגוש דן + ערי המטרופולינים האחרות: עד 2019,⁸ ובשנים 2019-2023



מבוסס על שכבה נתיבי העדפה קיימים ממערכת חצב, סיווג שנים לפי ת"צאות ממערכות GIS, לא כולל נת"צים בינעירוניים (רק ברשות תמרור עירונית)

יש לציין כי ת"א מצטיינת גם בייזום של נתיבי תחבורה ציבורית באופן עצמאי וללא יוזמה של משרד התחבורה. אחריה נמצאת בירת ישראל ירושלים, עם כמות דומה, כ-22.3 ק"מ נת"צים שנסללו בקדנציה של ראש העיר משה ליאון.

הערים הבאות שסללו נת"צים בקדנציה האחרונה הן ראשון לציון ופתח תקווה, אשר חתמו על הסכמי "מאי"ץ" ו"מהיר לעיר" עם משרד התחבורה ובהן התחייבו ראשי הערים רז קינסטליך (ראש"ל"צ) ורמי גרינברג (פ"ת) לקדם נתיבי תחבורה ציבורית - וקיימו.

נתון חריג ניתן לראות בחיפה - לעומת כמות נת"צים גבוהה ביותר שנסללה בקדנציות קודמות,⁹ **בכהונה האחרונה של ראשת העיר עינת רותם-קליש, הוקצו רק 5.1 ק"מ לטובת נת"צים בעיר.**

יש ערים רבות שאין בהן נת"צים בכלל! אילו ערים? אור יהודה, באר יעקב, גבעת שמואל, גני תקווה, הוד השרון, יהוד-מונוסון, לוד, נס ציונה, ראש העין, רחובות, רעננה.



⁷ נספרו רק נת"צים ששייכים לרשות התמרור העירונית, קרי נת"צים עירוניים ולא בין-עירוניים. לדוגמה: נתיבי איילון לא נספרים תחת ת"א. הנתונים עדכניים לאוקטובר 2023.

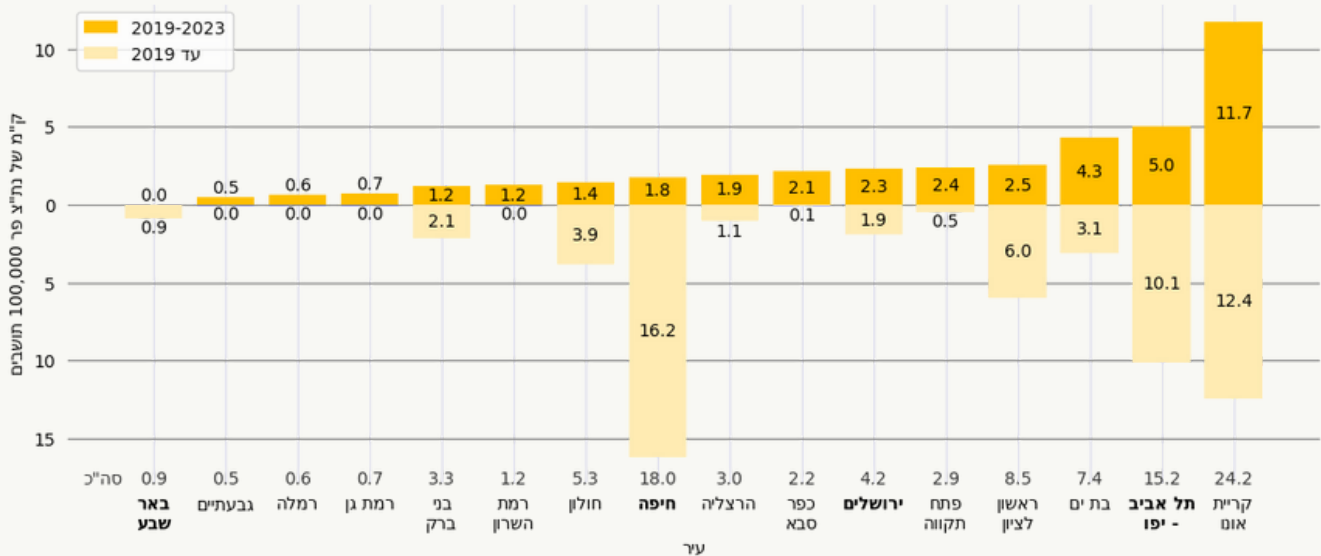
⁸ ביצוע בפועל בקדנציה האחרונה רלוונטי משנת 2019 מאחר שהבחירות נערכו בסוף שנת 2018

⁹ בקדנציות קודמות בחיפה נבנה פרויקט המטרופוליט, שהוא פרויקט ייחודי לחיפה.

כמות נת"צים פר תושב

המדד הבא הוא נרמול של אורך הנת"צים למספר התושבים - כלומר, כמה ק"מ נת"צ קיימים עבור כל 100,000 תושבים.¹⁰ נרמול זה מאפשר השוואה יותר הולמת בין ערים בגודל שונה.

אורך נת"צים קיימים פר 100,000 תושבים: נת"צים שנשללו עד 2019, ובשנים 2019-2023



לא כולל נת"צים בינעירוניים (רק ברשות תמרור עירונית), אוכלוסיית העיר (למ"ס 2021)

בתצוגה זו, כשמודדים את מספר הק"מ הקיים וזה שבוצע בשנים האחרות לפי מספר התושבים, ניתן לראות כי **קריית אונו** ביצעה קפיצה משמעותית של הקצאת נת"צים בתחומה בכהונה החולפת בראשות ישראל גל, בחסות פרויקט מהיר לעיר.

עיריית **בת ים** גם היא מראה סימנים חיוביים של תעדוף תחבורה ציבורית, כאשר קידמה בכהונתו של ראש העיר צביקה ברוט כ-4.3 ק"מ נת"צים, החיוניים להשלמת הקישוריות לקו האדום של הרכבת הקלה שנחנך בעיר בחודשים האחרונים.

לעומתן, ניתן לראות עיריות עם נתונים שליליים בנוגע לקידום נתיבי העדפה לתחבורה ציבורית:

באר שבע - בירת הנגב משמשת דוגמה רעה מאד ולא קידמה אף לא סנטימטר אחד של העדפה לתחבורה ציבורית בשטחה בכהונתו האחרונה של ראש העיר רוביק דנילוביץ'.

גבעתיים - עיר קטנה יחסית בשטחה, הנחשבת מבין 50 הערים הצפופות בעולם. בשל התנגדותו של ראש העיר רן קוניק להקצות נתיבי תחבורה ציבורית, התחבורה הציבורית שם מדרדרת. גבעתיים נמצאת בלב המטרופולין, וחוסר בנת"צים בשטחה הינו משמעותי לתנועה רציפה בכלל המטרופולין.

רמת גן - מקרה חמור אף יותר, מאחר שברמת גן מתגוררים פי 3 יותר תושבים מבגבעתיים, ושטחה גדול פי 5. למרות זאת, ראש העיר כרמל שאמה הכהן קידם רק 700 מטר של נת"צים ל-100,000 איש ב-5 השנים האחרונות, בעוד תושביו ותושבי הערים הסמוכות נתקעים בפקקים אשר הולכים ומחמירים מדי יום.

אי הקידום של נת"צים בגבעתיים ורמת גן אף הוזכר לרעה בדוח מבקר המדינה משנת 2019 אשר בחן את יישום תכנית מהיר לעיר, באלו המילים:

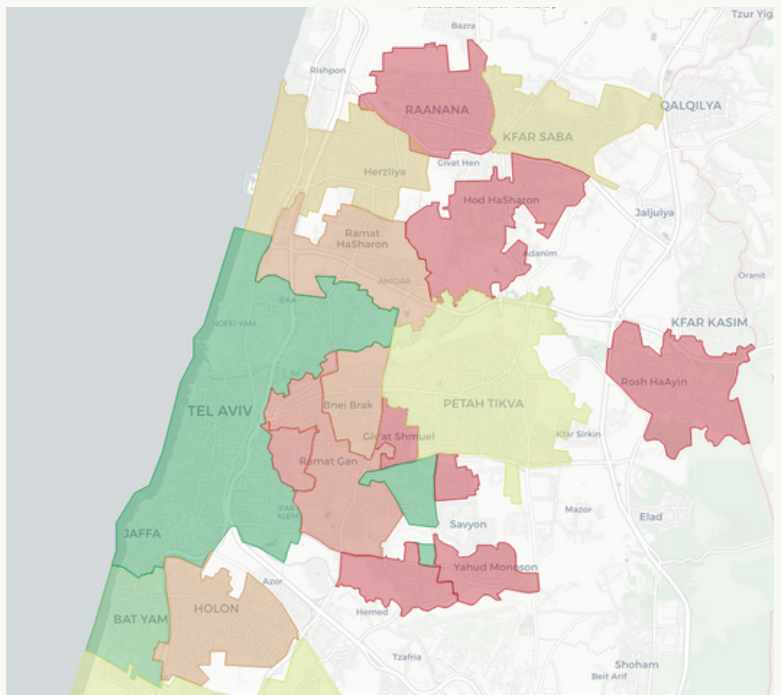
"משרד מבקר המדינה מעיר למשרד התחבורה, לנתיבי איילון ולעיריות גבעתיים ורמת גן כי נוכח מרכזיות הערים גבעתיים ורמת גן בפרויקט והאינטרס הלאומי במתן העדפה לתחבורה ציבורית במטרופולין, ראוי שימצאו פתרון שיביא ליישומה המלא ככל הניתן של התוכנית בערים".¹¹

5.4 רציפות נת"צים כתנאי לתחבורה ציבורית יעילה

תנאי יסודי לקיום מערכת תחבורה ציבורית יעילה הוא יצירת רציפות של נתיבי העדפה עירוניים ומטרופוליניים לתחבורה ציבורית, ושילוביות עם אמצעי התניידות נוספים (אוטובוסים, רכבות, שבילי אופניים ועוד). במצב הקיים בו ברוב כבישי הארץ לא קיימת העדפה של תחבורה ציבורית, נהגי הרכב הפרטי מקבלים זכויות דרך שאינן פרופורציונליות לכמות האנשים שמשתמשים בהן בפועל. היעדר נת"צ ברשות מקומית מסוימת עלול לפגוע לא רק בתושבי אותה רשות מקומית, אלא גם בתושבים החייבים לעבור באותם רחובות בדרך ליעדים בערים אחרות במטרופולין. החלטות ראשי הערים אשר מוטות משיקולים פוליטיים ולא מקצועיים להעדפת נוחותם של נוסעי הרכב הפרטי עלולות, לפיכך, לסכל את יצירת הרצף לתחבורה ציבורית במטרופולין, ולפגוע ביעדיה וביעילותה של רשת התחבורה הציבורית המקומית, האזורית והארצית.

כאן ניתן לראות את כמות הנת"צים פר תושב, בתצוגת מפה - בדגש על אזור גוש דן.

ניתן לראות באופן מובהק עד כמה קריטית השלמת רשת הנת"צים המטרופולינית על ידי ערים שנמצאות בליבת המטרופולין כמו רמת גן, גבעתיים, בני ברק ורמת השרון, וגם בטבעת החיצונית של גוש דן בערים כמו הוד השרון, רעננה והרצליה.

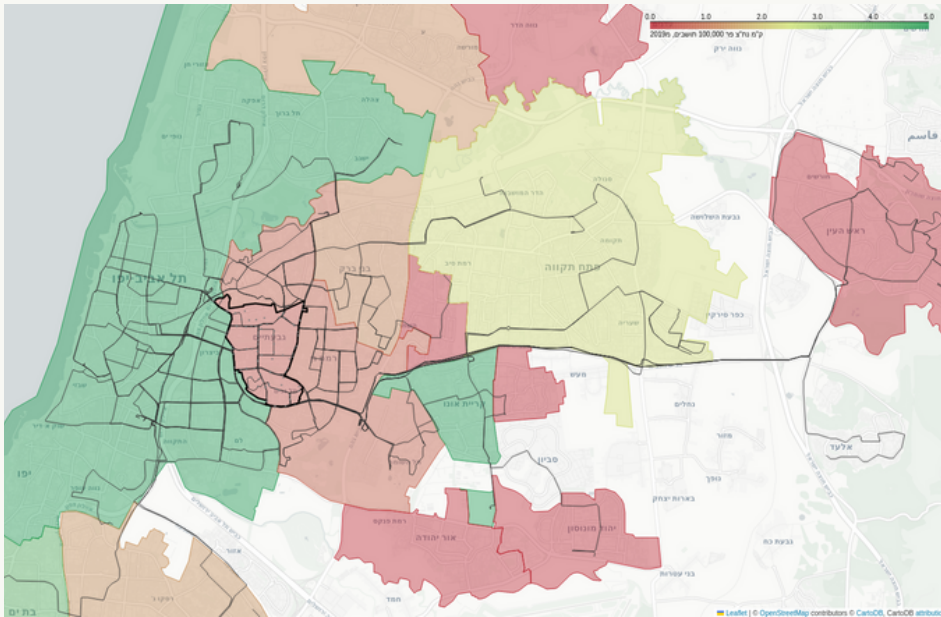


צבע לפי כמות נת"צים שנפתחו מ-2019, ק"מ נת"צ פר 100,000 תושבים מחושב יחסית לאוכלוסיית העיר (2021)

העיר גבעתיים כמקרה בוחן לנחיצות רשת נת"צים בגוש דן

הצפיפות הרבה בעיר היא דווקא מאפיין המאפשר לכאורה תחבורה ציבורית יעילה לכמות רבה של אנשים בשטח צפוף. עם זאת, בהיעדר נתיבי תחבורה ציבורית, ובהינתן מדיניות העדפה למקומות חניה ברחובות הראשיים, האוטובוסים ייתקעו בעל כורחם בפקק ברחובות הראשיים (כצנלסון, ויצמן) ויתעכבו מאוד בדרכם לתחנות הנוספות בקו בערים אחרות וליעד הסופי.

במפה זו ניתן לראות את קווי האוטובוס שעוברים בגבעתיים:



33 קווי אוטובוס
עוברים בגבעתיים,
אשר מבצעים
כ-4,000 נסיעות
ביום, אך רק 270 מטר
של נת"צ נסללו
בקדנציה האחרונה של
ראש העיר רן קוניק.

מקרה הבוחן של גבעתיים תקף גם לערים הסמוכות - בני ברק ורמת גן, אשר גם להן נתוני ביצוע נמוכים מאוד של נת"צים בקדנציה האחרונה של ראשי הערים אברהם רובינשטיין וכרמל שאמה הכהן בהתאמה.

נתיבי תחבורה ציבורית הם תשתית קריטית לשירות אמין של אוטובוסים. מהירות נסיעה עם נת"צים או בלי יכולה להיות שונה פי כמה. **קבלו את זה בנתונים:**

בדרך ז'בוטינסקי ברמת גן יש נת"צ. מהירות האוטובוסים שם ביום חול
בשעות השיא (בין השעות 8:00-9:00 בבוקר) עומדת על 20-40 קמ"ש
בממוצע.

לעומת זאת, ברחוב צנלסון בגבעתיים אין נת"צ.
מהירות הנסיעה שם באותם זמנים בדיוק היא בין 10-20 קמ"ש.



מדובר בפער גדול מאד עם משמעות עצומה. בשעות הבוקר חולפים ברחוב כצנלסון כ-80 אוטובוסים בשעה, המשמעות של הדבר היא כ-3,000 אנשים בשעה אחת.¹² 3,000 איש ואישה שעומדים בפקק יחד עם בעלי הרכב הפרטי, במקום שיקבלו זכות דרך בלעדית, שהייתה מתמרצת עוד ציבור לעזוב את הרכב ולעבור לתחב"צ, וכן הייתה מאפשרת דיוק בזמנים ושיפור לאין ערוך באיכות הנסיעה.

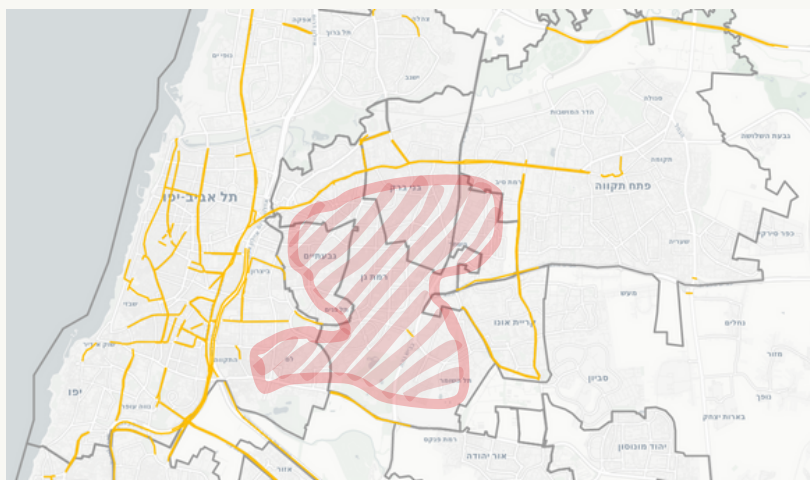
תארו לכם שבמקום 80 אוטובוסים היו חולפים שם כ-2,000 רכבים בשעה (לפי מקדם מילוי 1.5). כלומר, תוספת של עוד אלפי רכבים לפקק. לכן, אין כל ספק שכאשר מדובר בכמות כזו של נוסעים, נת"צ הוא הכרחי וקריטי.

בערים בני ברק, רמת גן וגבעתיים יש רחובות שבהם המהירות יורדת ל-7-3 קמ"ש בלבד לשעה. נת"צים באזור הספציפי הזה הם תשתית קריטית לתפקוד של תחבורה ציבורית ברמה המטרופולינית



הרשות המקומית אחראית על הקצאת נת"צים בשטחה ויש לה סמכות בלעדית בנושא. ניתן לראות במפה עד כמה סירוב של עיר כזו או אחרת להקצות נת"צים משפיע על איכות התחבורה הציבורית עבור כל תושבי גוש דן הנעים במטרופולין, גם אם הם אינם מתגוררים באותה עיר ספציפית. לעיר קטנה כמו גבעתיים יש השפעה עצומה כי עוברים בה יותר מ-30 קווי אוטובוס שחוצים את המטרופולין. ברגע שראש עיר מסרב לסלול נת"צ, הוא פוגע בעקרון הרציפות.

במידה והיתה מוקמת רשות מטרופולינית בגוש דן, היה ניתן למנוע את הסירוב הפוליטי של ראש/ת עיר ולחולל רציפות נת"צים בצורה פשוטה יותר ובהיעדר מחסומים פוליטיים משמעותיים בדמות עירייה שמסרבת



במפה זו ניתן לראות את הנת"צים הקיימים בגוש דן. כפי שניתן לראות תל אביב מובילה את עקרון הרציפות, כשהיא מרושתת בנת"צים במידה טובה יחסית. ניתן לראות איך **ביתר ערי המטרופולין נוצר חור משמעותי** מלבד נת"צ ז'בוטינסקי החוצה את פ"ת, בני ברק, ור"ג שקודם ע"י משרד התחבורה.

נת"צים קיימים גוש דן

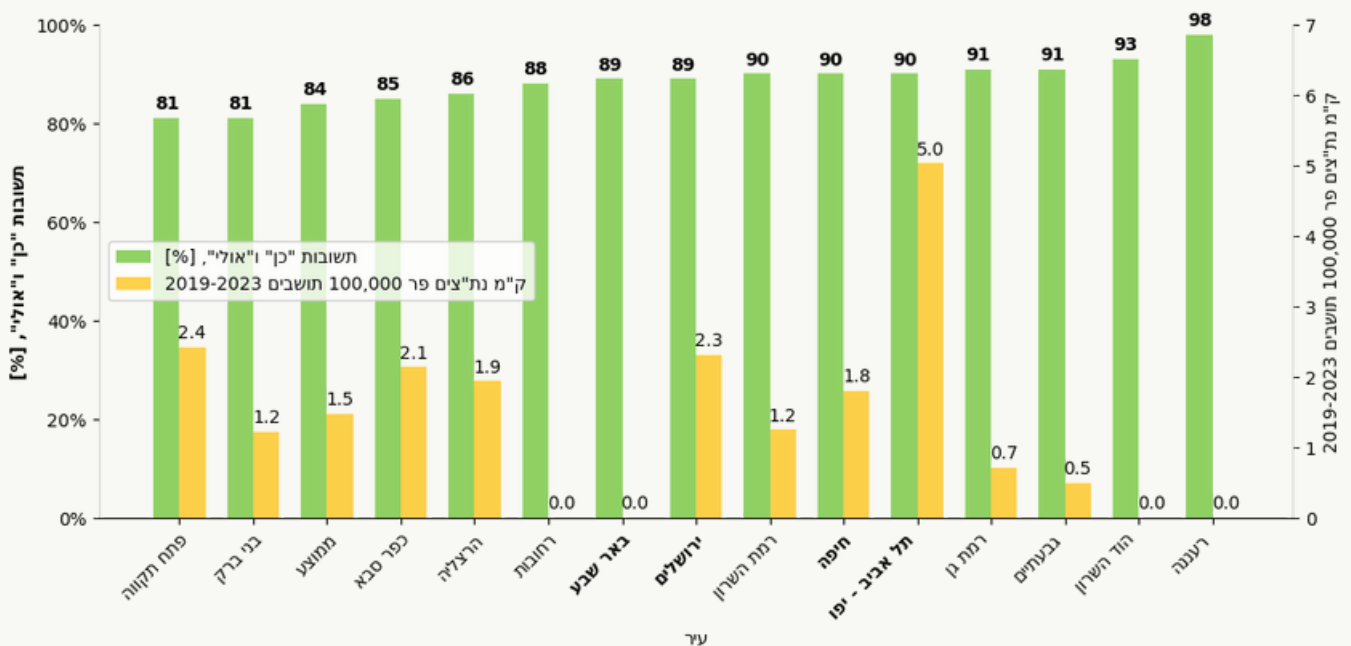


¹² בתונים ממערכת תלתן, מבוסס על מסלוקה ממאי 2022

5.5 נת"צים - רצוי מול מצוי

אם היינו שואלים לפני כעשור את נוסע התחב"צ הממוצע מהי הבעיה המרכזית בתחבורה הציבורית בישראל, סביר להניח שהוא לא היה חושב על המחסור בנת"צים כאחת מהאפשרויות למענה. אך בשנים האחרונות, עם התגברות המשבר התחבורתי והקצנת הגודש בדרכים, הדרישה לנת"צים בקרב הנוסעים גוברת כשאיכות התחבורה הציבורית יורדת עם עליית הגודש. כארגון המייצג את נוסעי התחבורה הציבורית בישראל, חשוב לנו להראות את הפער הקיים בין הדרישה, הנחיצות המקצועית והמנומקת, ובין המציאות.

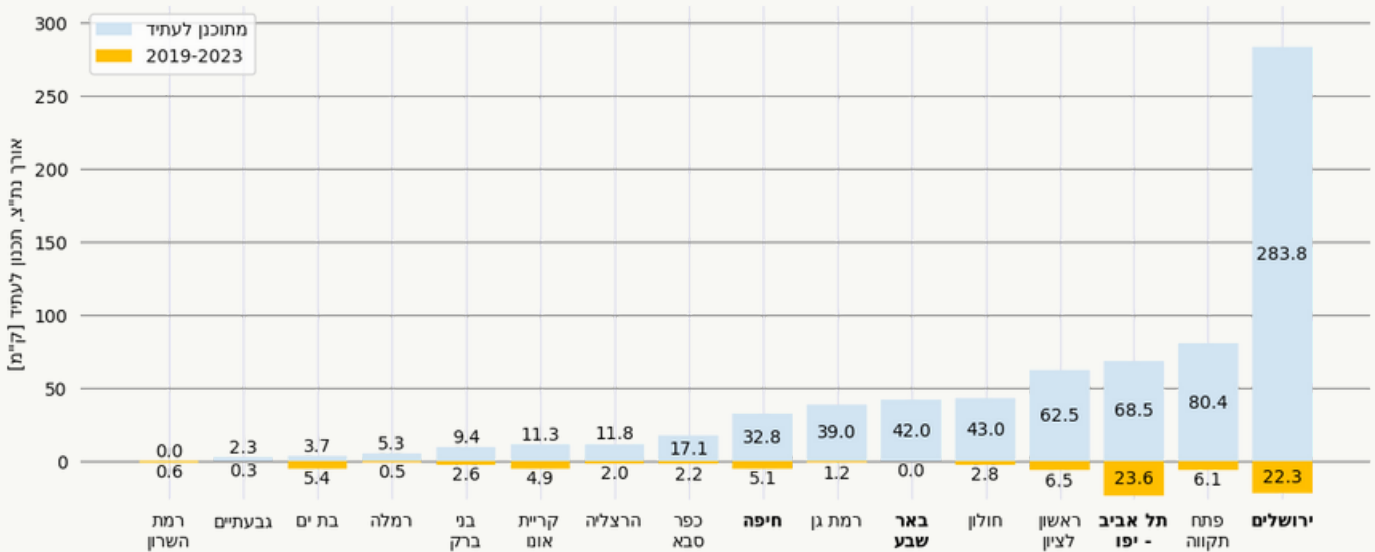
לפי הסקר שערכנו, העיר רעננה נמצאת במקום הראשון בדרישת תושביה לנת"צים - על פי 98% מהמשיבים תושבי העיר לסקר, אך בפועל ראש העיר הנוכחי, חיים ברוידא, מסרב באופן עקבי לשפר את התחבורה הציבורית בעיר ולהקצות נתיבים להעדפת תחבורה ציבורית.



הרצון מחושב כסכום של אחוזים לתשובות "כן" ו"אולי"

5.6 נת"צים - תחזיות לפי תכניות אסטרטגיות

למשרד התחבורה יש תכנית אסטרטגית שקובעת את רשת הנת"צים הרצויה ברמה הארצית והמטרופולינית¹³. במסגרת התכנית, נקבע מדד הבוחן באילו דרכים ישנה הצדקה לסלילת נת"צ. המדד לוקח בחשבון הצדקה כמותית, נתונים כמו כמות האוטובוסים שעוברת ברחוב ומהירות הנסיעה הממוצעת, והצדקה לא כמותית - כמו צירי גישה לתחנות רכבת, רחובות ראשיים וכו'. זוהי תכנית שממפה את הנת"צים הפוטנציאליים, וגם מראה את תהליך האישור שכל נת"צ צריך לעבור בשביל להביאו מחלום למציאות. לקחנו את התכנית, וניסינו להבין ממנה את תחזית הנת"צים העתידית של מדינת ישראל.



אורך נתיבי העדפה מתוכננים לפי הרשות הארצית לתחבורה ציבורית, רבעון 2 2022

לפי התכנית, **כמות הנת"צים הפוטנציאליים הגבוהה ביותר נמצאת בעיר ירושלים, אך קצב הביצוע איטי מאד לעומת התכנון**. לעיריית ירושלים ולמשרד התחבורה יש תאגיד תחבורתי משותף שנקרא "צוות תכנית אב לתחבורה", שאחראי על כל התכנון האסטרטגי והתפעולי לתחבורה בעיר. זהו תאגיד ייחודי שלא קיים לרשויות אחרות, ומאפשר לעיריית ירושלים לקדם בצורה אינטנסיבית יותר את קידום התחבורה בעיר, בדגש על התחבורה הציבורית. **תפקידו של ראש העיר משה ליאון הוא לקחת את התכניות ולקדם את ביצוען - וזה נעשה בקצב לא מספק כפי שרואים בגרף.**

העיר פתח תקווה מפתיעה במקום השני בתכנון נת"צים.

אפשר להסביר זאת בכך שראש העיר רמי גרינברג החליט לשים את נושא התחבורה הציבורית בסדר עדיפות גבוה כראש עיר, ונעזר באנשי מקצוע במטרה לדחוף תכנון וביצוע של תשתיות ושירות תחבורה ציבורית בעיר. ממונה התחבורה הציבורית בפ"ת, דוד קמחי, סייע בהנעת פרויקטים רבים, ומינוי בעלי מקצוע שכאלה מהווה זרז משמעותי לקידום התחב"צ בעיר.

בערים ראשון לציון, חולון, באר שבע ורמת גן יש כמות נת"צים מתוכננים גבוהה מאוד, אך ניכר כי קצב הביצוע של ראשי הערים רז קינסטליך, מוטי ששון, רוביק דנילוביץ' וכרמל שאמה הכהן אינו מבטיח.

ברוב הערים בישראל אין כיום אחראי תחבורה ציבורית. מינוי של אחראי שכזה יכול לשפר לאין ערוך את איכות התחב"צ בעיר וקידום התשתיות.



¹³ תכנית אסטרטגית לקידום רשת צירי העדפה ארצית - נתיבי העדפה עתידיים

הערכת זמן לביצוע רשת הנת"צים לפי קצב הביצוע בקדנציה האחרונה

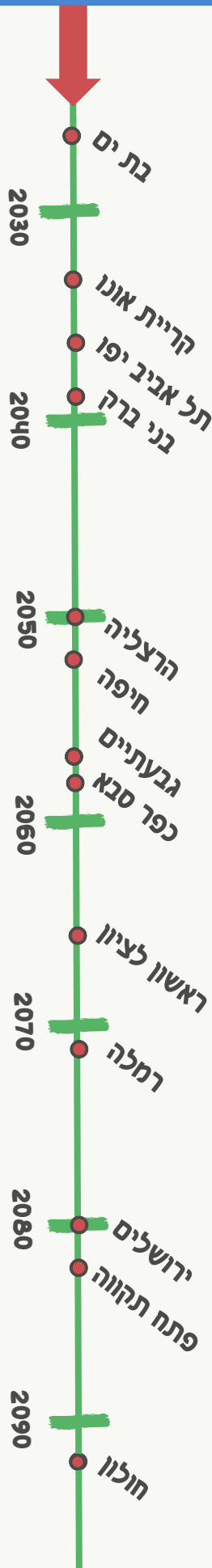
בפרק זה, הערכנו מתי ניתן יהיה לראות רשת נתיבי ההעדפה העירונית מושלמת, לפי התכניות הקיימות, על פי קצב קידום הנת"צים בקדנציה האחרונה של ראשי העיר המכהנים.

הגרף מדגיש את המשמעות העגומה של קצב ההתקדמות האיטי בסלילת נת"צים בישראל ואת האסון התחבורתי הנגלה אלינו. הפער הגדול בין קצב התכנון לבין לקצב הביצוע מביא עימו מחיר יקר. האוכלוסייה בישראל ממשיכה לגדול, ולהיות צפופה יותר, ואילו ראשי הערים זונחים את התחבורה הציבורית והסעת ההמונים ומשאירים אותה מאחור.

לפי הקצב שבו קודמו נת"צים בקדנציה האחרונה, יסיימו לסלול את כמות הנת"צים המתוכננת בירושלים רק בשנת 2080!

בפתח תקווה יסיימו בשנת 2083 ובחולון רק ב-2092!

בציר הזמן לא מופיעות ערים ללא נת"צים, ערים שלא קודמו בהן נתצ"ים בקדנציה האחרונה או ערים ללא נת"צים בתכנית האסטרטגית. כלומר - בערים שלא מופיעות המצב אפילו עוד יותר גרוע!



6

קידום רכיבה ושבילי אופניים

אופניים הינם כידוע כלי תחבורה ירוק וזמין אשר מהווה פתרון אידיאלי להתניידות במרחב עירוני צפוף כיוון שהם חוסכים עמידה בפקקים וחיפוש אחר מקום חנייה. על מנת לאפשר תנועה בטוחה באופניים וכן לפנות את המדרכות להולכי הרגל בלבד, יש לקדם שבילי אופניים רציפים במרחבים העירוניים. להלן ממצאים של העדפות המשיבים בסקר שלנו וכן סקירה על קידום שבילי אופניים בפועל בערים שונות בקדנציה האחרונה.

6.1

העדפות נוסעים בתחום שבילי האופניים

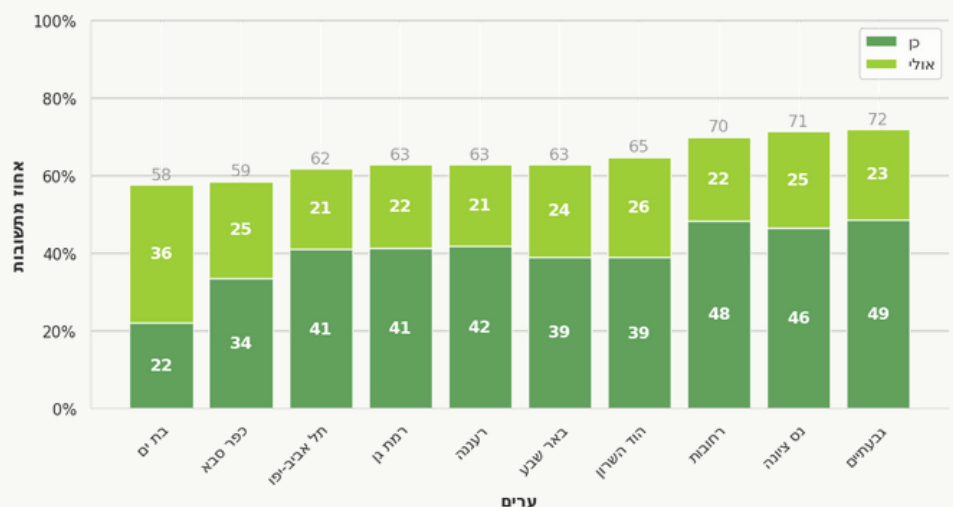
מבין כלל המשיבים, מחציתם מוכנים או שוקלים לרכב למקום העבודה/לימודים, במידה והיה שביל אופניים בדרך לשם.



מבוסס על כלל התשובות לסקר (7165)

הדבר מראה עד כמה היעדר שבילי אופניים הם חסם משמעותי במעבר של א/נשים מתחבורה ציבורית/רכב לתחבורה רכה. באמצעות סלילת שבילי אופניים ועידוד רכיבה, ניתן היה להפחית את העומס הקיים האוטובוסים.

10 הערים המובילות ברצון הנוסעים לשבילי אופניים:



מבוסס על 1817 תשובות מסקר מעשר ערים

בעיר גבעתיים הכי רוצים שבילי אופניים עם 72% אחריה נס ציונה עם 71% ולאחר מכן רחובות עם 70%.



6.2

שבילי אופניים בערים נבחרות - קידום בפועל (2019-2023)

לאחר שבחנו את העדפות הנוסעים, ניגשנו לבדוק מה ביצעו ראשי הערים בנושא זה לאורך כהונתם האחרונה, בשנים 2019-2023. יש לציין כי נתונים על שבילי אופניים היו קשים להשגה, ולכן התמקדנו בארבעת ערי המטרופולין של ישראל (חיפה, תל אביב, ירושלים ובאר שבע) וכן בשתי ערים שידוע כי בלטו לטובה בתחום זה בקדנציה האחרונה: ראש העין ונהריה.

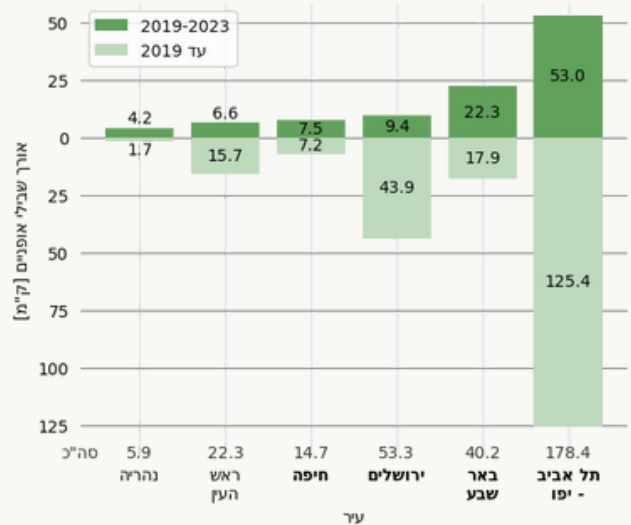
תל אביב יפו - בדומה לנתיצים, תיא מצטיינת גם בקידום שבילי אופניים וניתן בהחלט לראות מגמה של היפוך הפירמידה לטובת תחבורה בת קיימא.

באר שבע - בניגוד לנתיצים, בה באר שבע משתרכת מאחור, דווקא בתחום קידום שבילי האופניים ישנה בשורה ובקדנציה האחרונה נסללו הרבה יותר שבילי אופניים ממה שהיו בעבר.

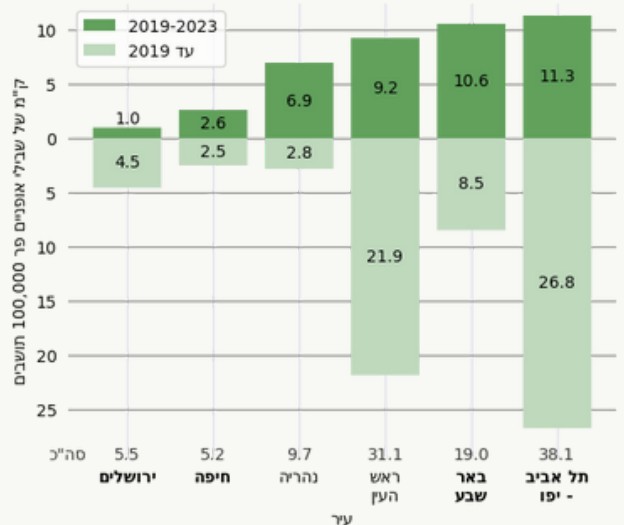
נהריה וראש העין - בולטות לטובה במיוחד בקידום שבילי אופניים בקדנציה האחרונה. בנהריה היתה קפיצה של 2.5 בכמות שבילי האופניים

ירושלים וחיפה - אינן מצטיינות בתחום סלילת שבילי אופניים. יש שיאמרו שזאת בשל המבנה הטופוגרפי המתגבר, אך יחד עם זאת, במציאות של כלים חשמליים, אפשר להתגבר על המכשול הטופוגרפי. בנוסף, ישנן שכונות שהינן מישוריות יותר (כמו שכונת בת גלים בחיפה) שהן אידאליות לרכיבה ולמרות זאת לא קודמו בהן שבילי אופניים.

אורך שבילי אופניים קיימים לפי ערים: עד 2019, ובשנים 2019-2023



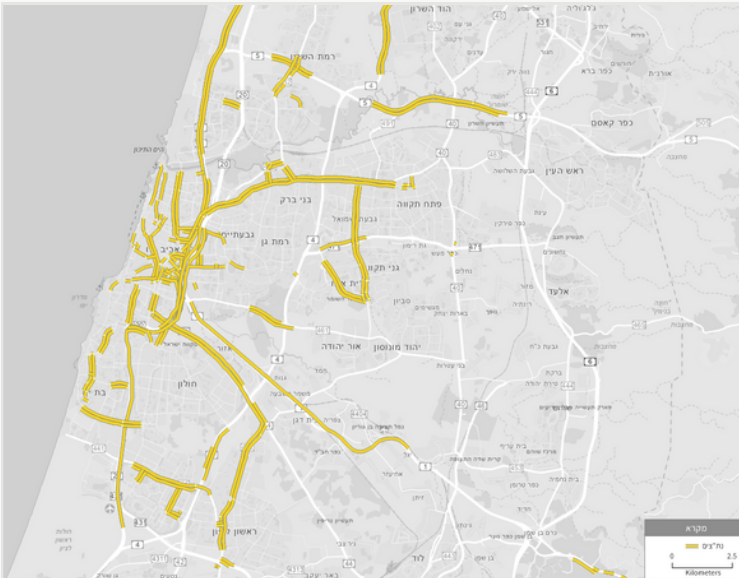
אורך שבילי אופניים לפי ערים פר 100,000 תושבים: עד 2019, ובשנים 2019-2023



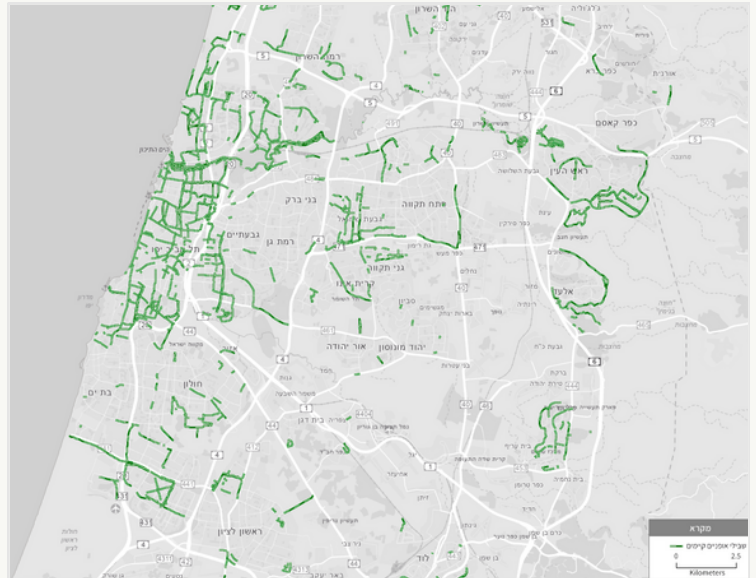
6.3 שבילי אופניים ונת"צים בגוש דן

ישנו קשר מובהק בין קידום נת"צים לקידום שבילי אופניים, קשר שמקורו במדיניות כוללת. עד כמה מקדמים תחבורה ציבורית או רכה על חשבון הרכב הפרטי, או עד כמה שמים את הרכב הפרטי בראש סדר העדיפויות ללא התייחסות ליתר אפשרויות ההתניידות הקיימות.

כמות נת"צים שנסללו



15 כמות שבילי אופניים שנסללו



מעניין לראות כי קיימת חפיפה מסוימת בין הערים המקדמות נתיבי תחבורה וערים המקדמות שבילי אופניים. כלומר - אלו המקדמות נתיבי תחבורה נוטות לקדם גם שבילי אופניים וערים שאינן מקדמות נתיבי תחבורה ציבורית אינן מקדמות גם שבילי אופניים וממשיכות לתת העדפה לרכב הפרטי.

ערים הבולטות לחיוב בקידום תשתיות לתחבורה מקיימת בגוש דן:
תל אביב יפו, פתח תקווה, ראש העין, קרית אונו.
ערים הבולטות לשלילה בקידום תשתיות לתחבורה מקיימת:
רמת גן, גבעתיים, בני ברק.



היעדר העדפה לנת"צים ושבילי אופניים בערים רמת גן, גבעתיים ובני ברק אינה מאפשרת התניידות יעילה וירוקה במרכז המטרופולין הצפוף בישראל שהוא גם המרכז הכלכלי הגדול במדינה. לכך השפעה שלילית על היקף השימוש ברכב הפרטי והפקקים הנגרמים בשל כך בגוש דן.

נושא התחבורה הציבורית והמקיימת בישראל הוא נושא בוער, ולקראת הבחירות לרשויות המקומיות חשוב לדעת כי גם לרשות המקומית יש השפעה על איכות התחבורה הציבורית בשטחה. דו"ח זה מציג תמונת מצב עגומה, איך גם נקודות של אור בצורת ערים שכבר בחרו אחרת. ניתן לראות כי הציבור תומך בשינוי ובשיפור של תחב"צ, וכי השינוי החל. עם זאת, ברור לכל כי הוא רק בראשיתו וכי הוא מתבצע באיטיות. ראשי עיר צריכים וצריכות אומץ מתוך ידיעה שיש ביכולתם לשנות את הרגלי ההתניידות של תושביהם, גם אם הדבר יעורר תחילה התנגדות אצל חלק מהאוכלוסייה. עליהם לחשוב תחילה על טובת העיר, על מה יקדם אותה ויפחית את הגודש בתוכה, יהפוך אותה למזמינה יותר ואיך היו רוצים שתיראה בעתיד.

בסקר "תחב"צ בעיר שלי" הוכח כי חלקים גדולים בציבור מעוניינים בתשתיות לתחבורה ציבורית ומקיימת, ואף משוועים לכך. למרבה הצער, מדובר בציבור שפעמים רבות קולו אינו נשמע, כך שראשי הערים שומעים רק את בעלי הרכב הפרטי, ונוצרת תמונת מצב מעוותת.

אם תשאלו את הציבור איך ירצה שהעיר שלו תיראה, רובו יבקש תחבורה מתקדמת ויצייר בעיני רוחו מרחב עירוני נעים, נוח ובטוח ופארקים ירוקים, כפי שהם חווים ונהנים מכך במדינות רבות בחוץ לארץ. כל אלו מתקיימים כאשר יש תחבורה ציבורית טובה ואיכותית, שעומדת בראש סדר העדיפויות של נבחר הציבור. תחבורה שכזו מאפשרת את המקום והמרחב לא/נשים ומצמצמת את שטחי הכביש ורעש המכוניות.

נתיבי תחבורה ציבורית הם כלי אפקטיבי ומוכח לשיפור תחב"צ, שבדרך כלל אינו דורש בניית תשתית מאפס, אלא רק פח צבע צהוב ורצון אמיתי לקדם תחב"צ. ראש העיר יכול לחולל מהפכה של ממש בעירו, אם יבחר בכך. כמו כן, תשתיות לאופניים דרושות לקידום תחבורה מקיימת וסביבתית, בעיר ששואפת להפחית את זיהום האוויר, לשפר את בריאות תושביה ולהוות מרחב נעים ובטוח עבור הולכי רגל ורוכבים. כדי לקדם את ישראל, דרושים ודרושות ראשי ערים שרוצים להביא את השינוי עבור עירם.

לתחבורה הציבורית ישנה השפעה על כל התכנון העירוני ועל התחושה הכללית והאווירה בעיר. קידום הליכתיות, יצירת צל ומרחב תחנה נעים, נוח ומזמין - אלו תנאים חשובים שיאפשרו עיר טובה יותר עבור התושבים והתושבות, ואלו ייווצרו כחלק ממדיניות כוללת הבוחרת בתחבורה הציבורית והמקיימת, כי זוהי עיר העתיד.

מדובר פה על שינוי גם ברמה העירונית אך גם ברמה המטרופוליטית. לכן, קריטי שראשי עיר מאותו מטרופולין ישתפו פעולה. בסופו של דבר, מרבית התושבים לא נמצאים רק בעירם, אלא נעים באופן יומיומי במטרופולין. מאותה סיבה, השלטון המרכזי חייב לקדם הקמת רשויות מטרופוליניות, מהלך עליו המליץ מבקר המדינה לפני למעלה מעשור. יש לבזר עוד כוח לרשויות המקומיות על מנת להוביל שינוי בתוך שיתוף פעולה המעניק את היכולת גם להקשיב לצרכי התושבים אבל גם את הכוח והתיאום הדרוש.

מדינת ישראל חייבת להתקדם לעבר תחבורה ציבורית יעילה ולא להיתקע בתוך הפקק ובסחבת הפוליטית שאנו מורגלים אליה. הבירוקרטיה משאירה אותנו מאחור, ומשפיעה על כל תחומי החיים, גם על התחבורה וההתניידות שלנו ממקום למקום, הדבר היומיומי והבסיסי ביותר, היכולת לנוע במרחב.

בבחירות הקרובות לרשויות המקומיות, בחרו בתנועה חדשה, במדיניות של היפוך פירמידה והעדפות חדשות שישחררו אותנו מהתקיעות, בשינוי אמיתי, ביעילות, בעתיד חדש ומתקדם.