



מאפייני הנסיעה בתחבורה הציבורית

פברואר 2023

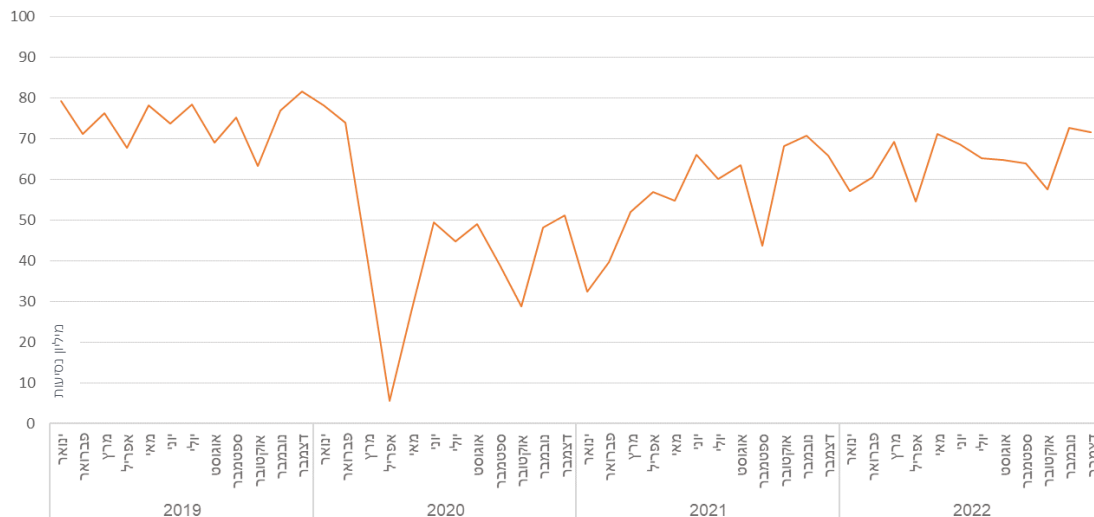
זו לא אותה תחבורה ציבורית, זה משהו חדש



במשך שנים נערכו מחקרים לגבי התחבורה בעולם ודפוסי ההתנהגות בדרכים. בין עם מדובר בתכנון כבישים או תחבורה ציבורית, העומס העיקרי על המערכת היה תמיד התנועה של היוממים – אותם אנשים שנוסעים לעבודה בבוקר בכל יום וחוזרים הביתה בערב בכל יום. בשנת 2020 נכנסה לחיינו הקורונה ואיתה מעבר המוני לשיחות וידאו, עבודה מהבית ופגישות מרוחקות. העולם כולו קפץ בשנה אחת למקום בו התחזיות היו לעוד 20 שנה. עם ירידת המגיפה נראה שחלק מהשפעותיה נשארו איתנו. ישנו סיכוי שדפוסי ההתנהגות בתחבורה השתנו לתמיד ואת ספרי הלימוד צריך לכתוב מחדש.

לקראת סוף 2022 ראינו את מספרי הנסיעות בתחבורה הציבורית חוזרים לרמתם של לפני הקורונה.

נסיעות בתחבורה ציבורית



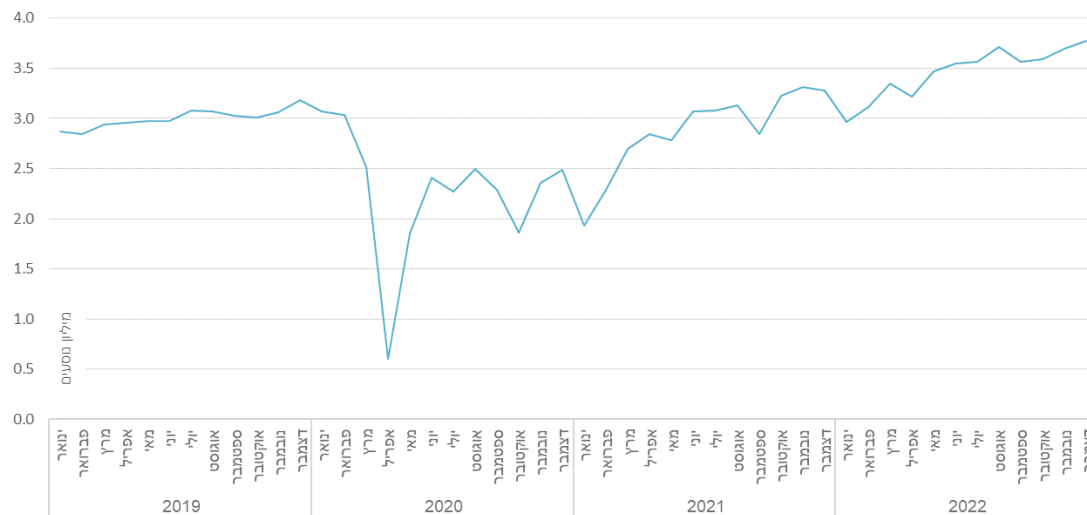
* מספר תיקופים - נתוני המסלקה

אבל מספר הנסיעות הכולל מספר רק חלק קטן מהסיפור. מעניין יותר להסתכל על מספר הנוסעים – כמה מאזרחי ישראל השתמשו בתחבורה ציבורית בכל חודש, בין אם זה לנסיעה אחת או למספר נסיעות.



מסתבר שמספר הנוסעים החודשי מתקרב ל 4 מיליון ובכל חודש שובר את כל השיאים הישנים. כלומר יותר ויותר אנשים מחליטים לנסוע בתחבורה ציבורית כלשהי, רכבת או אוטובוס. אבל אם מספר הנוסעים עלה כל כך, ועומד כיום על רמה של 115% יחסית ל 2019, למה מספר הנסיעות לא עלה גם הוא?

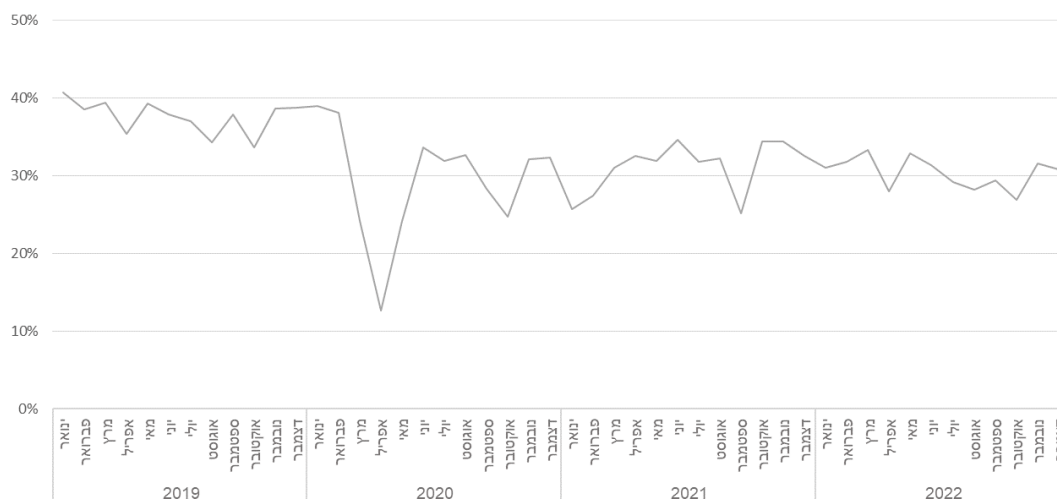
נוסעים בתחבורה ציבורית



* ברטיסי רב קו בשימוש (לפחות תיקוף אחד) - נתוני המסלקה

את התשובה לשאלה ניתן לראות בגרף הבא – אחוז הנוסעים שביצעו מעל 20 נסיעות בחודש. מסתבר שאמנם יש לנו הרבה נוסעים אבל הם נוסעים פחות מאשר בעבר, דפוסי הנסיעה שלהם השתנו.

אחוז הנוסעים מעל 20 נסיעות בחודש

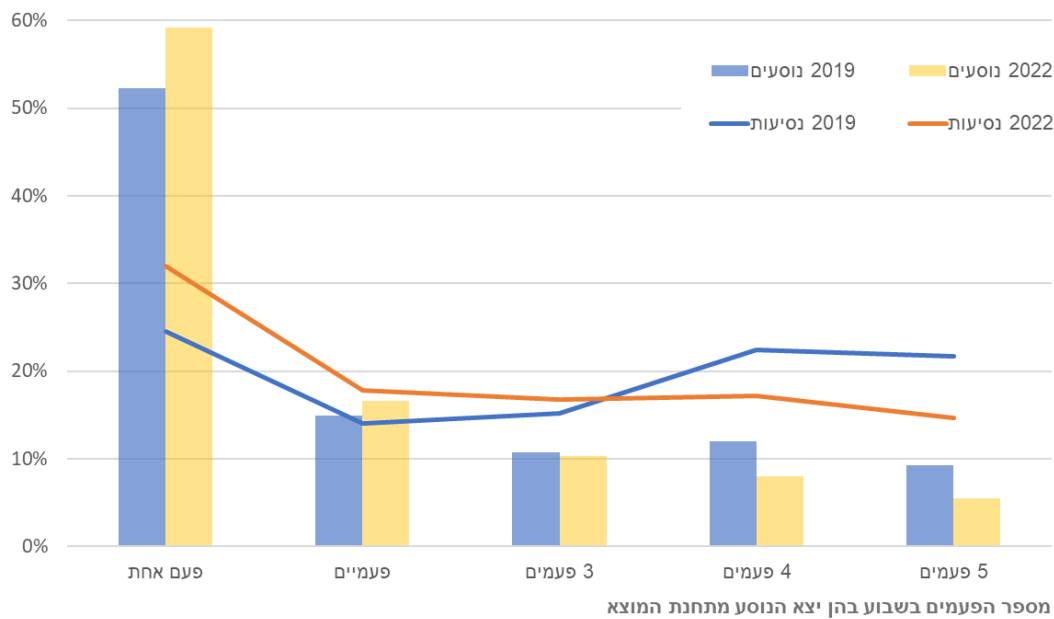


* ברטיסי רב קו בשימוש (לפחות תיקוף אחד) - נתוני המסלקה



קל יותר להסביר את התופעה בבחינה של מקום מצומצם, למשל בדוגמה למטה – תחנת הרכבת של בית יהושע. תחנה זו קרובה למטרופולין תל אביב וחלק מהנוסעים בה גרים בשרון ועובדים בתל אביב. על פי הניתוח שעשינו ומשווה את דפוסי ההתנהגות בסוף 2019 מול סוף 2022 אנו רואים את השינוי במלואו. מספר הנסיעות השבועיות לעבודה השתנה. פחות אנשים נוסעים לעבודה 4 או 5 פעמים בשבוע. נוסעים אלה היוו כ-45% מהנסיעות וכיום רק 33%.

אחוז נסיעות ונוסעים בתחנת רכבת בית יהושע



* ניתוח תנועות נוסעים מנתוני המסלקה

מלבד תנועת היוממים לעבודה וחזרה, נראה שגם הנסיעות לפגישות במהלך היום השתנה. אם בעבר מרבית פגישות העבודה בהן יש יותר משני משתתפים כללו נסיעה פיזית, הרי שכיום חלקן לפחות מבוצע וירטואלית מרחוק. השינוי ניכר גם בשעות השיא (שזזו לשעה מעט מאוחרת יותר) ובימי השיא שאינם ראשון וחמישי בבעבר.

תכנון תחבורה בכלל ותחבורה ציבורית בפרט עוסק בדפוסי התנהגות. נסיעה יומיומית של נוסע תדיר אינה דומה לנסיעה של נוסע מזדמן. הראשון מכיר את החלופות העומדות בפניו, השני מגשש את דרכו. עוד מוקדם להגיד מהן המשמעותיות הכלכליות והתכנוניות של השינוי שעברנו, אבל שינוי היה.