



יום התחבורה הציבורית

כנסת ישראל

ד"ר קרנית פלוג, נגידת בנק ישראל | 03 ביולי 2018



נושא התחבורה הציבורית מעורר עניין ציבורי רב. התקשורת מציפה בעיות תכנון וסנכרון שיש לתת עליהן את הדעת

מתן עדיפות לכלי רכב פרטיים על פני תחבורה ציבורית.

27.06.18

המתכננים יצאו ידי חובתם - אבל לא פתרו את בעיית התחבורה הציבורית

תכנון התחבורה הציבורית הכלול בתוכנית ההתחדשות העירונית בשכונה הירושלמית הוותיקה קרית ובל דואג לרווחת נהגי האוטובוסים, אך מתעלם מהיבטים עקרוניים הנוגעים לנגישות נוחה לנוסעים

מקום מרוחק של תחנות רכבת ממרכזי הערים

4.8.17

רחוק מהבית ומהעבודה: הדרך המיידית לתחנות הרכבת בישראל

בראש העין, ביקנעם, באשקלון, בדימונה, בעפולה, בשדרות ובמקומות נוספים נבנו תחנות הרכבת הרחק ממרכז העיר. התוצאה: נוסעים שנאלצים להגיע לתחנה ברכב הפרטי מוותרים מראש על נסיעה ברכבת. כתבה ראשונה בסדרה על הקשר שבין כישלון התחבורה הציבורית לתכנון העירוני

חוסר סנכרון מערכות התחבורה הציבורית

9.2.14

בירוקרטיה: הנה באה הרכבת, אבל האוטובוס כבר ברח

פרוייקט "שילובים", שהיה אמור לסנכרן בין הרכבות והאוטובוסים, עלה עשרות מיליוני שקלים אבל ברחבי הארץ הדבר לא רואים תוצאות. "העדיפות המובהקת שנתנת הממשלה לרכב הפרטי פוגעת בסופו של דבר בתחבורה הציבורית"

רמת התחבורה הציבורית בישראל.

23.12.14

פרוייקט כלכליסט: התחבורה הציבורית בארץ מפגרת אחרי המערב ב־25 שנה

התחבורה הציבורית בישראל אטית, מסורבלת ולא יעילה

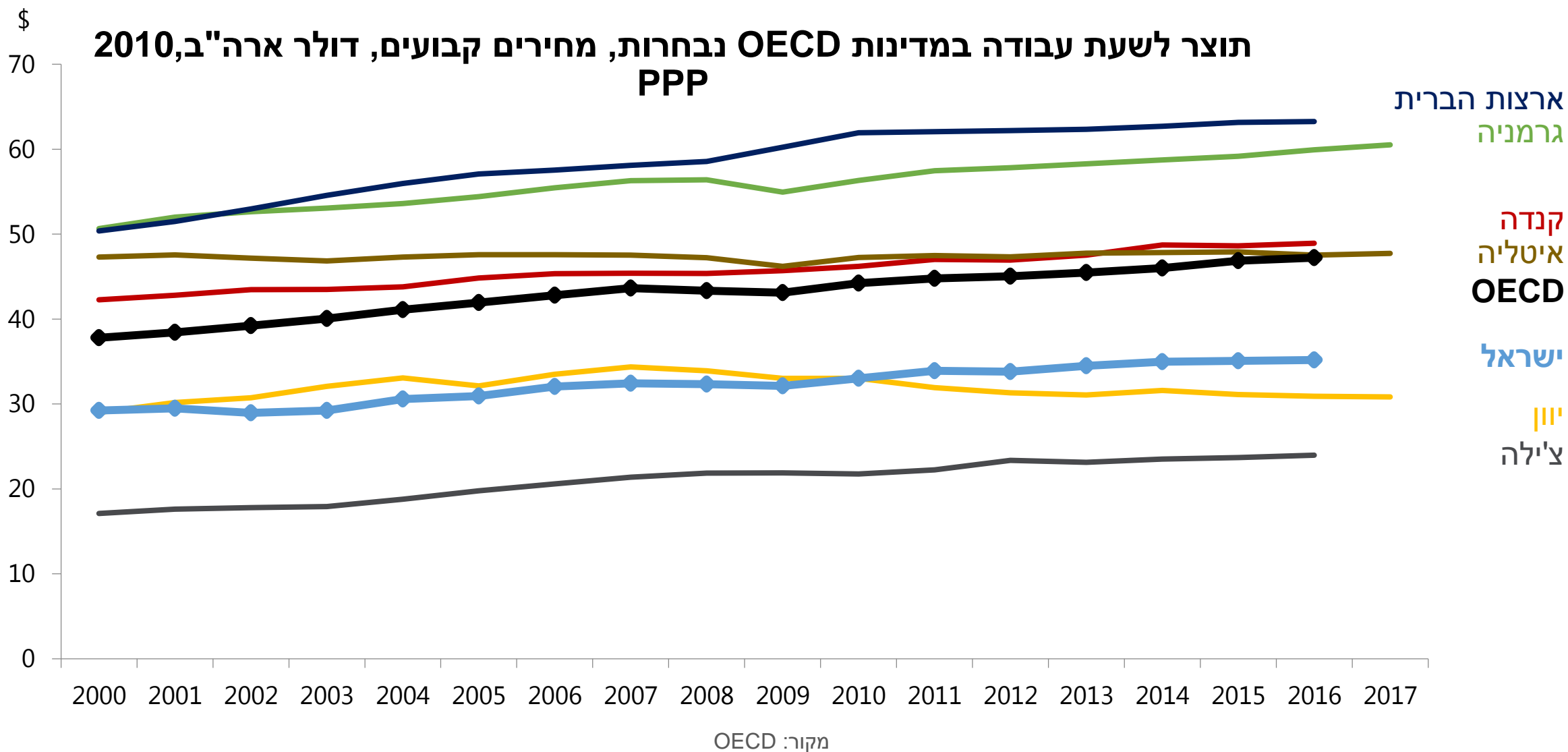
1 נסיעה בתחבורה ציבורית לוקחת זמן כפול מאשר ברכב פרטי משך הנסיעה למוקד תעסוקה ברכב פרטי ומתחבורה ציבורית

2 ישראל מכפרת אחרי העולם המערבי באיכות התחבורה הציבורית מדיים נבחרים לאיכות התחבורה הציבורית בנושך דן בהשוואה למטרופוליטים בעולם

3 מאז שני, בהשקעה בתשתיות לכלי רכב פרטיים ישראל דווקא מובילה

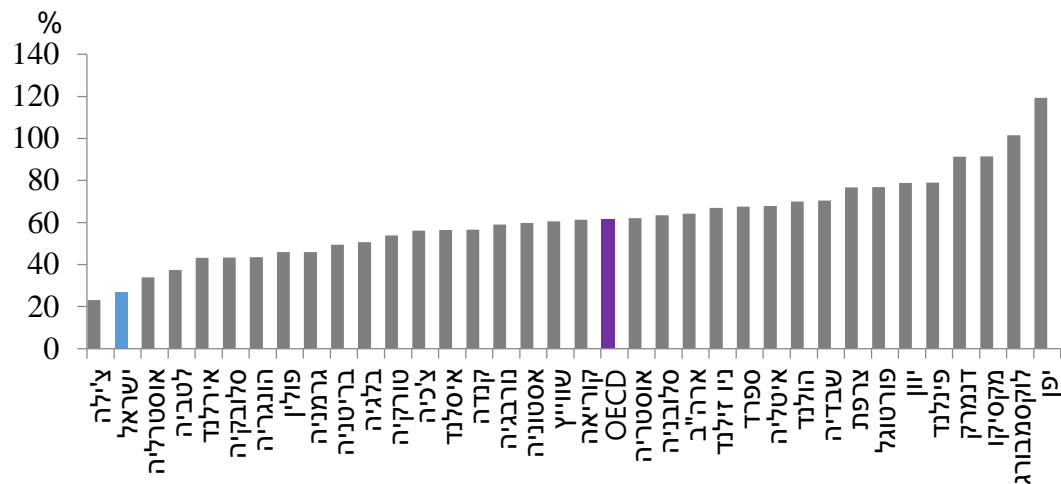
4 מדינת ישראל איננה מובילה בעולם באיכות התחבורה הציבורית

ישראל אינה סוגרת את פער הפריון

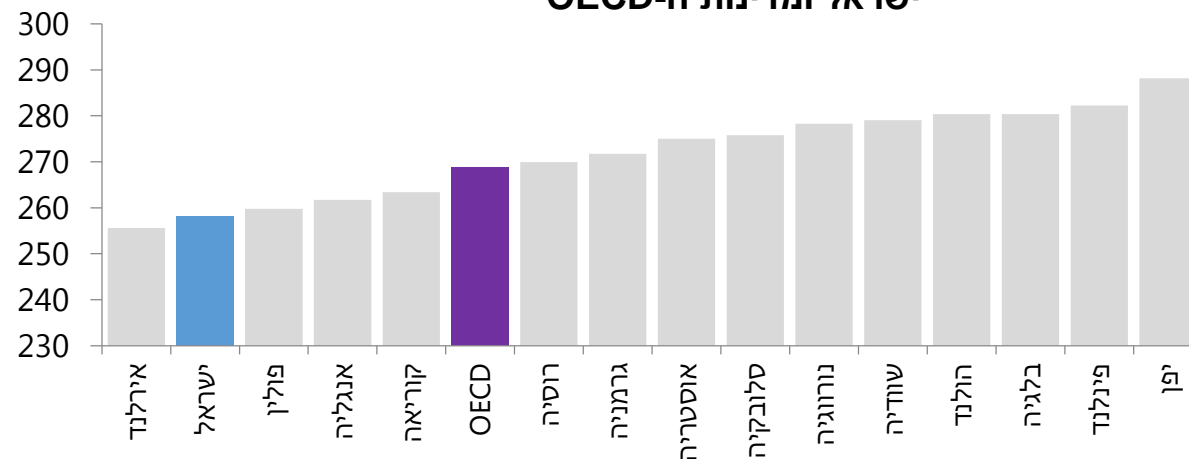


הפערים בפריזון נובעים מהשקעת חסר בתשתיות, מנחיתות בכישורים ומרגולציה מכבידה

מלאי הון ציבורי* באחוזי תוצר, 2015



סקר המיומנויות הבינלאומי PIAAC 2014 ישראל ומדינות ה-OECD



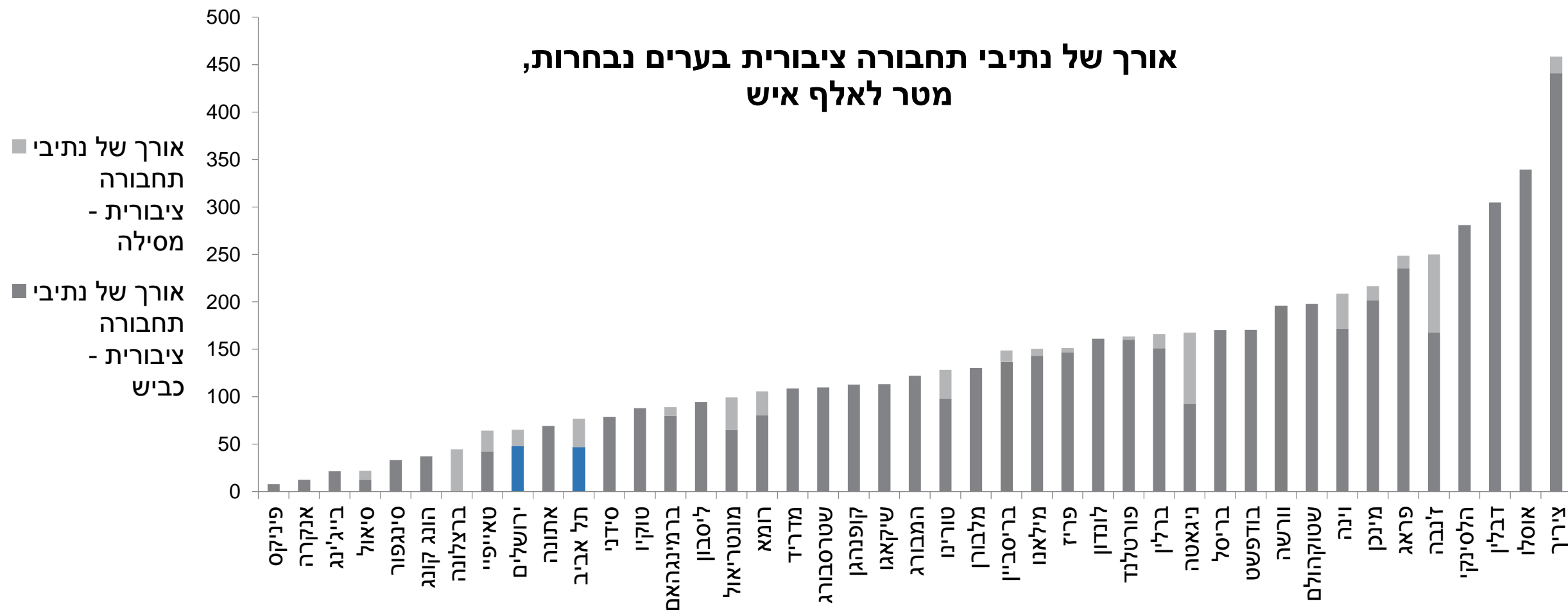
ניקוד כולל (0-100) למדינות ה-OECD במדד Doing Business 2018



*מלאי הון הציבורי מתייחס בעיקר לתשתיות

מקור: OECD, IMF, Doing Business

"מלאי" התחבורה הציבורית בישראל נמוך במיוחד

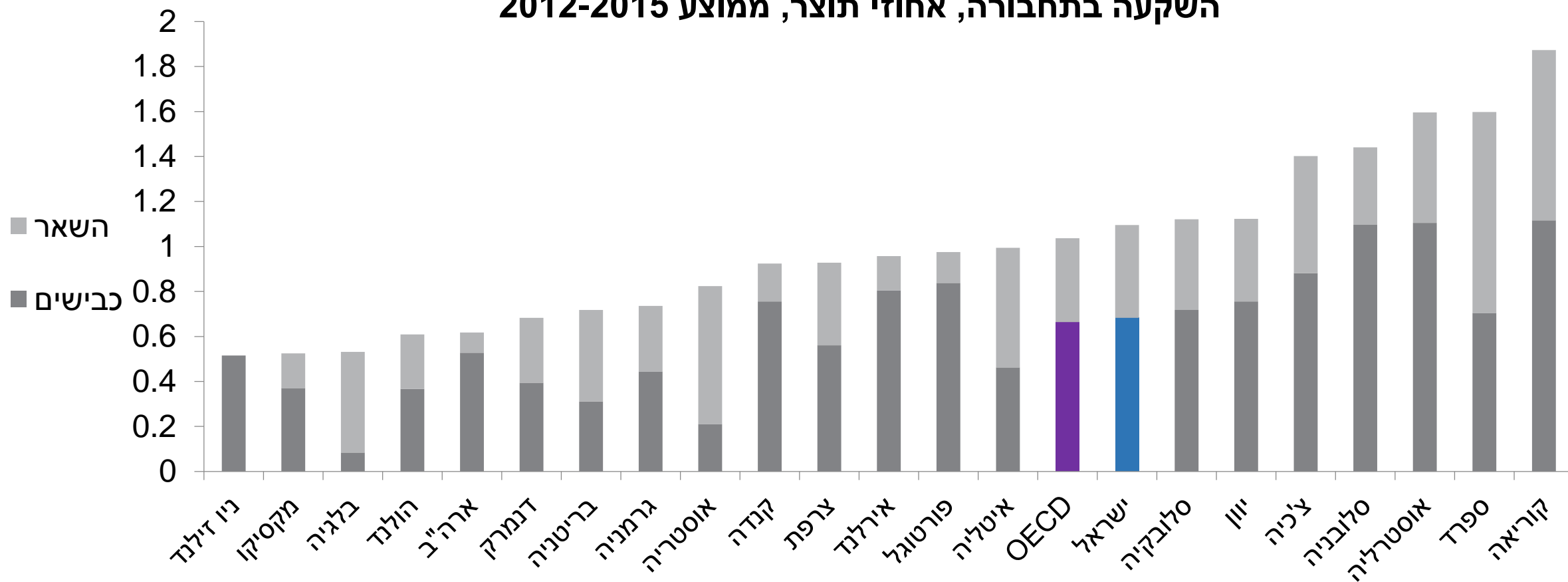


תכנית אסטרטגית לתחבורה ציבורית - 2012

- בעקבות הפער המצטבר בהשקעה בתחבורה ציבורית ורמתה הירודה, פורסמה בשנת 2012 תכנית אסטרטגית לפיתוח התחבורה הציבורית על ידי משרד האוצר ומשרד התחבורה שכללה השקעה של כ-250 מיליארד ₪ במשך 25 שנה.
- התכנית שמשה בסיס להחלטות ממשלה לקידום תכניות פיתוח רב-שנתיות.

עם זאת, ההשקעה בתחבורה בשנים האחרונות דומה למוצע ב-OECD

השקעה בתחבורה, אחוזי תוצר, ממוצע 2012-2015

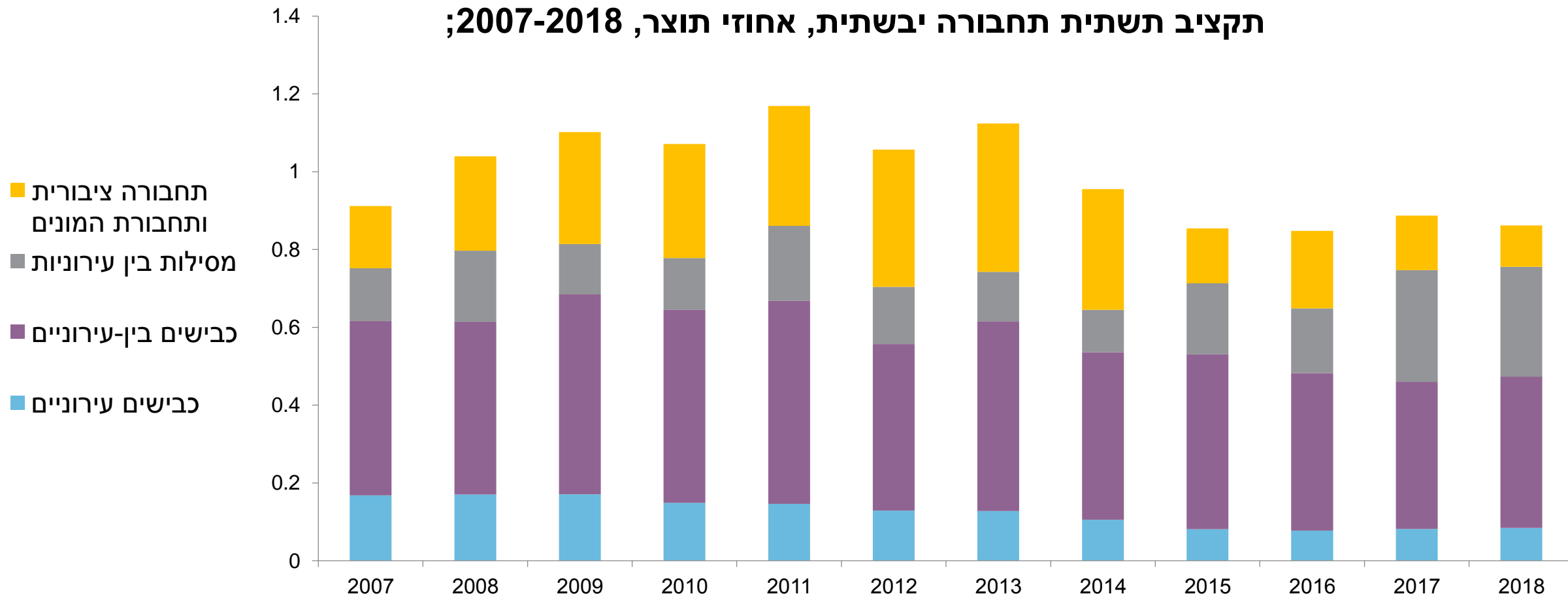


מקור: OECD

ניכרת ירידה בשנים האחרונות בהשקעה בתשתית תחבורה יבשתית



תקציב תשתית תחבורה יבשתית, אחוזי תוצר, 2007-2018;



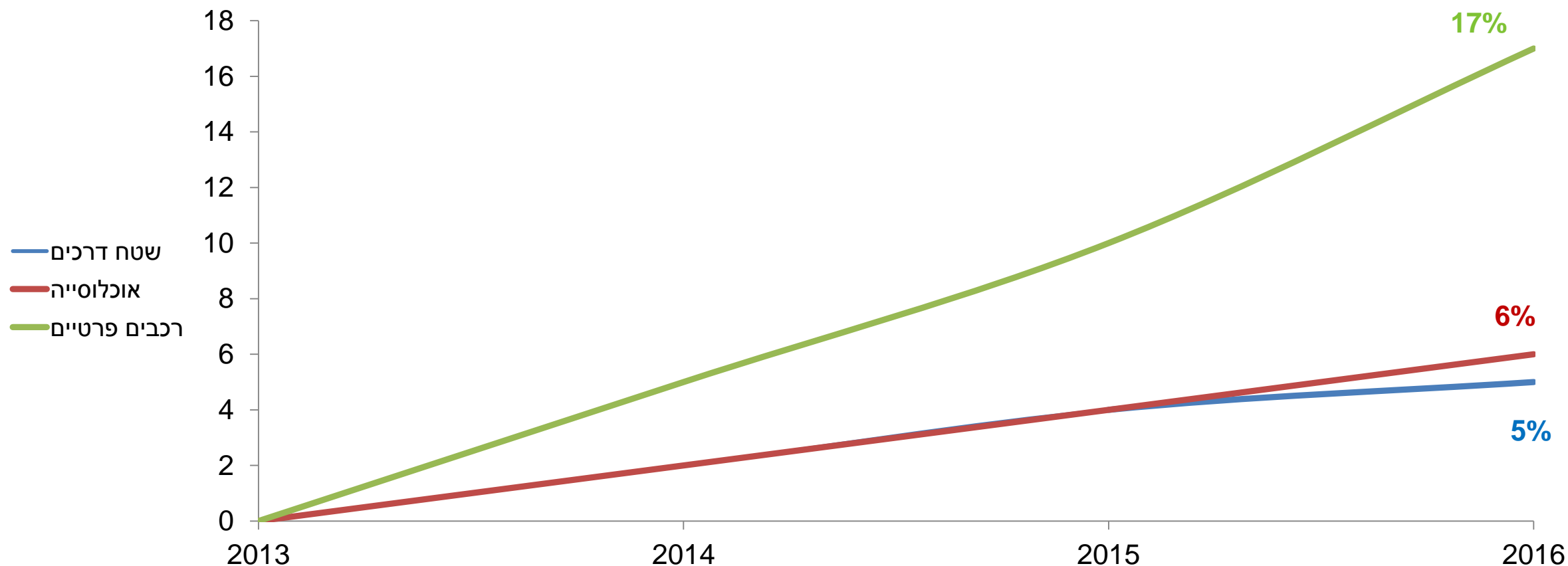
מקור: OECD

- בין 2013-2016 הסכום שהוקצה לפיתוח תחבורה ציבורית עמד על מחצית מהסכום שהוגדר בתכנית.

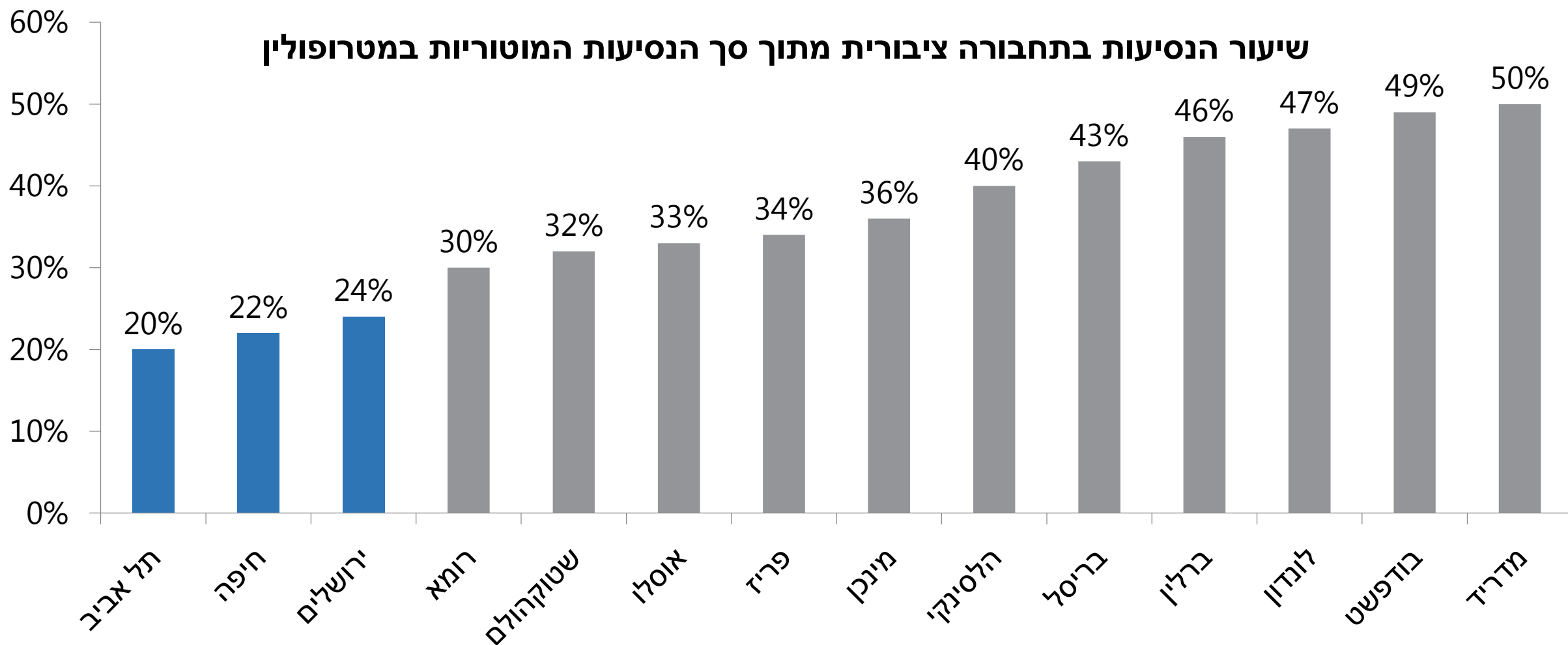
- לפי אומדן מעודכן מעבודה משותפת של משרד האוצר, משרד התחבורה ומוסדות התכנון, הנזק השנתי מהגודש עומד כיום על כ- 35 מיליארד ש"ח, כ- 10 מיליארד ש"ח יותר מאשר בשנת 2012, ובשנת 2040 האובדן הכלכלי השנתי צפוי להגיע לכדי כ- 70 מיליארד ש"ח.

מספר כלי הרכב בישראל גדל בקצב מהיר

הגידול במספר כלי הרכב הפרטיים, כלל האוכלוסייה ושטח דרכים, 2013-2016 %

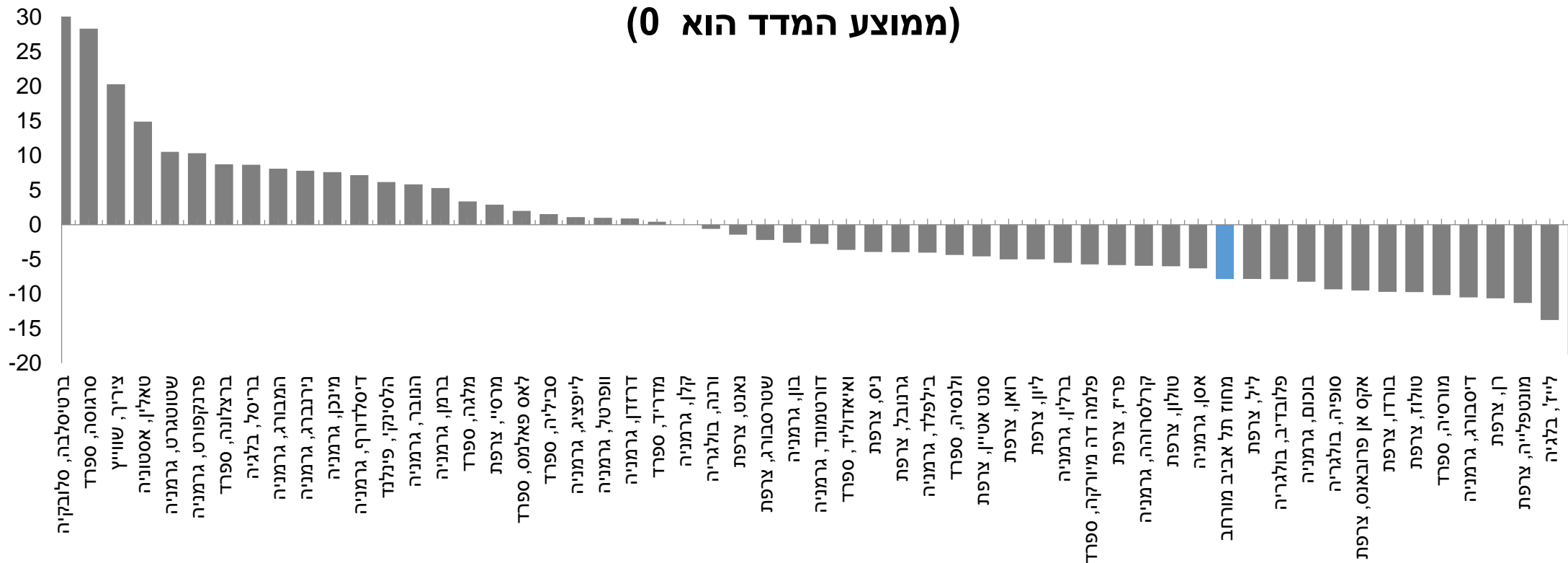


שיעור השימוש בתחבורה ציבורית בישראל נמוך



רמת השימוש בתחבורה ציבורית בישראל נמוכה מהפוטנציאל הגלום בה

מדד לעתירות השימוש בתחבורה ציבורית בערים גדולות ובינוניות, הממוצע ב-2009—2015 (ממוצע המדד הוא 0)



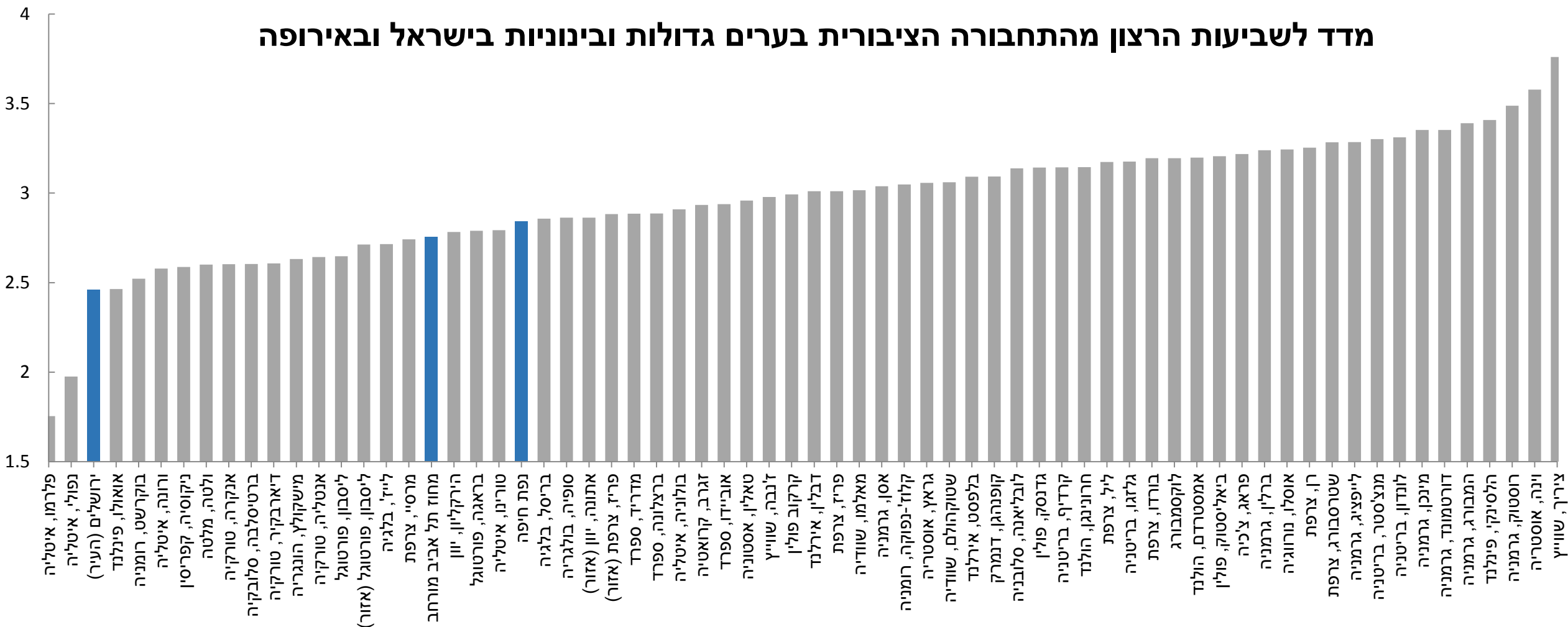
הערכת העתירות מתבצעת על פי שני מדדים. א. מדד לעתירות השימוש בתחבורה ציבורית המתקבל מהפרש בין רמת השימוש הצפויה בעיר בהתאם למאפייניה הסוציו כלכליים לזו שבפועל. ב. מהשוואות בינלאומיות, של רמת שביעות

רצון מתחבורה ציבורית בעיר.

המקור: באירופה – Urban Audit, Eurostat; בישראל – הסקר החברתי שעורכת הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה; ועיבודי בנק ישראל.

הציבור אינו שבע רצון מאיכות התחבורה הציבורית

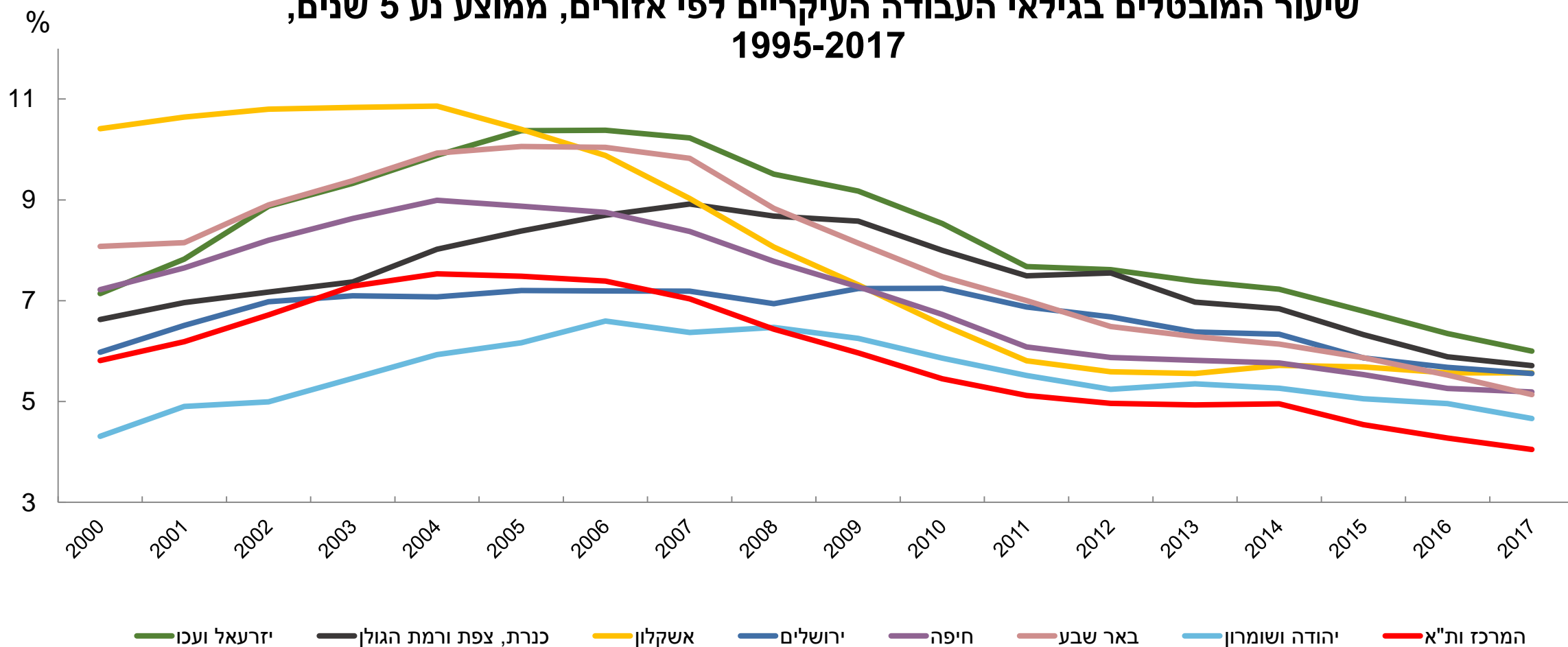
מדד לשביעות הרצון מהתחבורה הציבורית בערים גדולות ובינוניות בישראל ובאירופה



המקור: באירופה – Urban Audit, Eurostat; בישראל – הסקר החברתי שעורכת הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה; ועיבודי בנק ישראל.

פערי התעסוקה בין האזורים השונים נובעים בין היתר ממצב התחבורה הציבורית

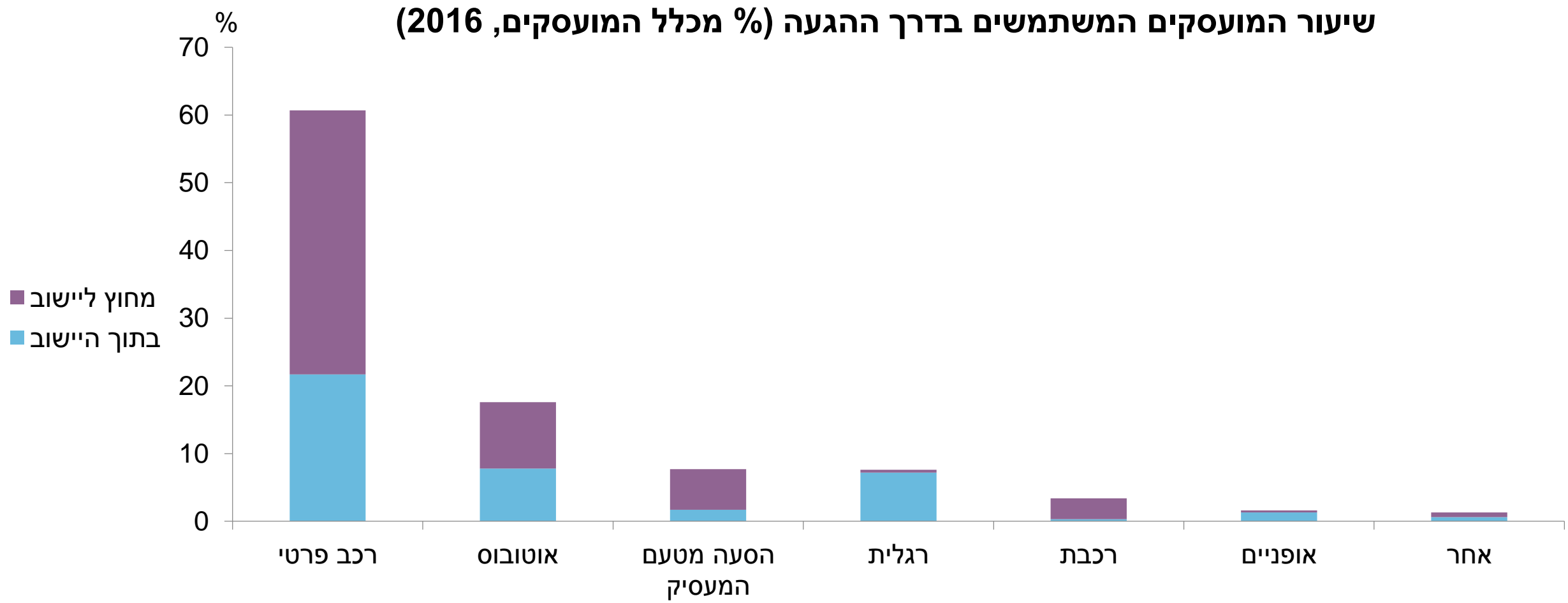
שיעור המובטלים בגילאי העבודה העיקריים לפי אזורים, ממוצע נע 5 שנים, 1995-2017



מקור: למ"ס

חלק קטן מהאוכלוסייה מגיע לעבודה באמצעות תחבורה ציבורית

שיעור המועסקים המשתמשים בדרך ההגעה (% מכלל המועסקים, 2016)



מקור: למ"ס ועיבודי בנק ישראל

שיפור איכות וזמינות התחבורה הציבורית תפעל לעלייה ברמת החיים ובאיכות החיים:



- העלאת הפריון
- עלייה בשכר העבודה
- צמצום פערים
- הגדלת הפנאי
- צמצום בתאונות דרכים
- צמצום הפגיעה באיכות הסביבה

השפעת התחבורה הציבורית-ממצאים מהספרות

- מחקרים רבים מצאו כי השקעה בכבישים משפרת את המצב של בעלי הכנסה נמוכה בשוק העבודה (למשל Baum, 2009; Gautier & Zenou, 2010)
- מספר מחקרים בארה"ב מצאו קשר חיובי בין נגישות לתחבורה ציבורית לבין הסיכוי להיות מועסק (Sanchez, 1999; Yi, 2006), בפרט בקרב עובדים לא מיומנים (Kawabata, 2002) ובקרב נשים שאין ברשותם רכב פרטי (Ong & Houston, 2002)
- מחקרים נוספים מצאו השפעה חיובית של נגישות לתחבורה ציבורית על השכר ולשינוי בדפוסי היוממות (למשל, Nielsen & Rotger, 2015)

- עיגון ההחלטות בתוכנית אב ארצית לתחבורה ציבורית שתקדם את פיתוח התחבורה הציבורית בצורה הוליסטית ואינטגרטיבית.
- יצירת מחויבות תקציבית ומקורות מימון לטווח ארוך הן לתכנון והן לפיתוח, הקמה ותחזוקה של המערכות.
- ביצוע שינויי חקיקה וקידום שינויים מבניים ברשויות על מנת לייעל את הרגולציה, ולהבטיח קדימות הפיתוח של מערכות להסעת המונים
- שיפור השילוביות והקישוריות של המערכים השונים של התחבורה הציבורית: מיקום התחנות; סינכרון לוחות הזמנים; השלמת האיחוד של מערך התשלום (רב קו)
- תמרוץ הפחתת השימוש ברכב פרטי (באמצעות התאמות במערכת המס, מרכיבי שכר, תמרוץ מעסיקים, אגרות גודש, ועוד)



תודה!

