



הכנסת
מרכז המחקר והמידע



התחבורה הציבורית בישראל

חומר רקע

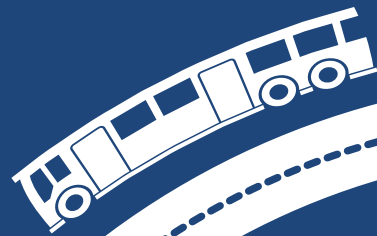
מוגש לוועדת הכלכלה

לקראת "ישראל עומדת": סדרת דיונים
בנושא קידום התחבורה הציבורית

י"ג בשבט התשע"ח

29 בינואר 2018

כתיבה // אהוד בקר
אישור // אורלי אלמגור-לוטן, ראש צוות
עריכה לשונית // מערכת דברי הכנסת
עיצוב והפקה // מחלקת הדפוס והפרסומים של הכנסת



מערך התחבורה הציבורית בישראל מושתת על שלושה גורמים עיקריים: אוטובוסים, מוניות שירות ורכבות (קלות וכבדות).

אמצעי התחבורה הציבורית בישראל:



מוניות שירות:

קווי שירות הנקבעים על ידי משרד התחבורה ומופעלים על ידי חברות פרטיות באמצעות מוניות. להבדיל ממרבית אמצעי התחבורה הציבורית האחרים, הרישיון של מוניות שירות מאפשר להן לפעול בימי מנוחה.



אוטובוסים:

אמצעי התחבורה הציבורית העיקרי; משרד התחבורה קובע את קווי השירות של האוטובוסים, וחברות פרטיות מפעילות אותם באמצעות אוטובוסים ציבוריים. הקווים נחלקים לאשכולות אזורים, והחברה המפעילה כל אשכול נבחרת במכרז. המדינה מכתיבה לחברות את הקווים שיפעילו, את תדירותם, את שעות הפעילות ועוד.



רכבת קלה:

רכבת להסעת נוסעים בנסיעות קצרות יחסית, בסביבה עירונית. בישראל פועל קו אחד של רכבת קלה בירושלים, וקווים נוספים עתידים להיפתח בעתיד. רשת רכבת קלה מוקמת בתל אביב, והקו הראשון שלה מתוכנן להתחיל לפעול ב-2021. הגופים המפעילים רכבות קלות שונים בכל פרויקט ופרויקט: הקו האדום, הקו הראשון של הרכבת הקלה בירושלים, הוקם ומופעל על ידי חברת סיטיפס במסגרת שותפות ציבורית-פרטית בשיטת (BOT Build-Operate-Transfer). הרכבת הקלה בתל אביב מוקמת במימון ממשלתי מלא על ידי החברה הממשלתית נת"ע.



רכבת:

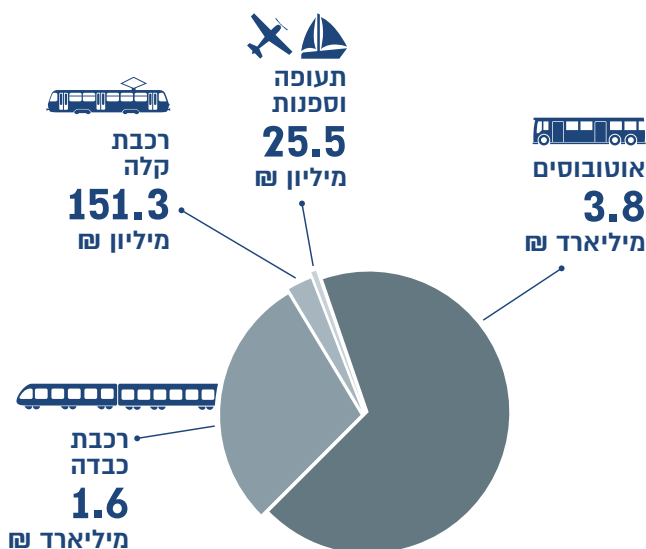
הרכבת הכבדה בישראל משמשת בעיקר לנסיעות בין-עירוניות. הרכבת מופעלת על ידי החברה הממשלתית רכבת ישראל, העוסקת בהסעת נוסעים, שינוע מטענים ופיתוח תשתיות הרכבת. ככלל, משרד התחבורה מוביל את התכנון והפיתוח של הרכבת, בהשתתפות רכבת ישראל. ב-2004 נחתמו בין הממשלה לרכבת ישראל הסכמי העקרונות הראשונים בעניין מימון פיתוח החברה וסבסוד פעילותה השוטפת. מאז נחתמו מפעם לפעם הסכמים עדכניים, והאחרון שבהם נחתם בשנת 2014.

רכבות קלות ואוטובוסים מהירים רבי קיבולת (BRT - Bus Rapid Transport) יכולים לשמש גם במערכת תחבורה עתירת נוסעים (מתע"ן), מערכת המשמשת להסעת המונים המקבלת עדיפות בתנועה על פני כלי רכב אחרים. מערכות כאלו יכולות לשמש כמרכיב מרכזי בפיתוח התחבורה הציבורית במטרופולינים. כיום פעילות שתי מערכות כאלו בישראל: הרכבת הקלה בירושלים והמטרופולינית בחיפה.

הפיקוח על התחבורה הציבורית בישראל נעשה על ידי הרשות הארצית לתחבורה ציבורית שבמשרד התחבורה. הרשות הוקמה בשנת 2014 ועוסקת, בין היתר, בתכנון מערך קווי השירות, במרכזים לאשכולות התחבורה הציבורית ובפיקוח על החברות המפעילות אותן. כמו כן, היא יוזמת ומבצעת רפורמות רחבות בתחום התחבורה הציבורית, כגון הנהגת כרטיס נוסע חכם (רב-קו), רפורמה בתעריפי הנסיעה ועוד.¹ המדינה מעניקה לתחבורה הציבורית תקציבים, והם משמשים בעיקר לתמיכה בחברות המספקות שירותי תחבורה ציבורית ולפיתוח התחבורה הציבורית (באמצעות קידום תשתיות ופרויקטים).

תקציב הפיתוח המוקצה לתחבורה הציבורית נחלק בין הרכבת הכבדה ליתר אמצעי התחבורה הציבורית. בשנת 2017, כ-3.3 מיליארד ש"ח מתקציב הפיתוח המאושר הוקצו לרכבת (לפרויקטים כגון בניית מסילות, הפרדות מפלסיות ופיתוח מערכות מידע) וכ-3.4 מיליארד ש"ח הוקצו לשאר אמצעי התחבורה הציבורית (לפרויקטים כגון קידום הרכבת הקלה בגוש דן, הנגשת תחנות ובניית שבילי אופניים). לשם השוואה, התקציב המאושר של משרד התחבורה לפיתוח כבישים עמד באותה השנה על כ-5.6 מיליארד ש"ח (יש לציין כי ההשקעה בתשתית הכבישים משרתת גם את האוטובוסים ומוניות השירות, המשתמשים בהם לצד כלי רכב פרטיים).²

תמיכה נספית: מרבית החברות המספקות תחבורה ציבורית בישראל (פרט למוניות השירות) מקבלות תמיכה כספית (סובסידיה) ממשרד התחבורה. בשנת 2017 היה התקציב המאושר לתמיכה כ-6.5 מיליארד ש"ח. עיקר הסכום (כ-3.8 מיליארד ש"ח) יועד לתמיכה בחברות האוטובוסים וכ-1.6 מיליארד ש"ח שימשו לתמיכה ברכבת הכבדה. תקציבי תמיכה נוספים משמשים למתן הנחה לקבוצות אוכלוסייה שונות (כגון בני נוער, קשישים וסטודנטים), להסדרי נסיעות מיוחדים (כגון חופשי חודשי והנחה בטעינת רב קו) ולמימון נסיעות לכוחות הביטחון. יש לציין שחלקה של הרכבת הכבדה בתקציב גדול משיעור הנסיעות בה בהשוואה לאוטובוסים, בין היתר, מכיוון שעלות הפעלתה גבוהה משל אוטובוסים. עלות הפעלה הגבוהה יחסית היא גם אחת הסיבות למחיר הגבוה יותר של כרטיס נסיעה ברכבת.³



(1) אהוד בקר ורינת בניטה, **בחינת יישום החלטת הממשלה להקמת רשות ארצית לתחבורה ציבורית ורשויות מטרופוליטיות לתחבורה ציבורית**, מרכז המחקר והמידע של הכנסת, נובמבר 2016.

(2) אגף התקציבים במשרד האוצר, **מערכת פיסקלי-דיגיטלי**.

(3) אגף התקציבים במשרד האוצר, **מערכת פיסקלי-דיגיטלי**; אהוד בקר, **תעריפי הנסיעה והסובסידיה לתחום הסעת נוסעים ברכבת ישראל**, מרכז המחקר והמידע של הכנסת, יולי 2015.



בשנת 2016 היו כ-818 מיליון נסיעות בתחבורה הציבורית, בהן כ-88% באוטובוסים ו-7.4% ברכבת כבדה ו-4.6% ברכבת קלה. הנתונים על השימוש במוניות שירות אינם מעודכנים לאותה שנה: לפי סקרים שערך משרד התחבורה ב-2014 ו-2015, היו כ-37 מיליון נסיעות במוניות שירות בשנים אלו.⁴

למה תחבורה ציבורית?

תחבורה ציבורית ראויה משרתת מטרות מגוונות:

תחבורה ציבורית נחשבת ככלי לצמצום פקקים ולהפחתת זיהום האוויר והסביבה, במיוחד באזורים עירוניים. בין היעדים של האו"ם לפיתוח בר-קיימא (Sustainable Development Goals) מוזכרים הרחבת שירותי תחבורה ציבורית בערים, לצורך קידום נגישות לתעסוקה ויצירת ערים וקהילות בנות-קיימא; ארגון הבריאות העולמי (WHO) רואה בתחבורה ציבורית תשתית מועדפת להפחתת נזקי תאונות דרכים, זיהום אוויר ומים ועוד; גם האיחוד האירופי מציע למדינות החברות בו תמיכה בקידום תחבורה ציבורית באמצעות תקציבים ומחקרים בנושא.⁵

התכנית האסטרטגית לפיתוח התחבורה הציבורית בישראל, 2012

בשנת 2012 פרסמו משרד התחבורה ומשרד האוצר תוכנית אסטרטגית לתחבורה ציבורית (להלן: התוכנית האסטרטגית). ככל הנראה, התוכנית הייתה אבן דרך משמעותית בכל הנוגע לטיפול בנושא. כך, גם כיום, כששנים לאחר פרסומה, רבים מהנתונים והתובנות המוצגים בה עדיין מוזכרים במסמכי מדיניות, ונראה שהם עודם משמשים בסיס לקביעת מדיניות בנושא.⁶

התוכנית האסטרטגית הצביעה על כך שבמשך שנים רבות ההשקעה בתחבורה הציבורית בישראל הייתה נמוכה מאוד לעומת מרבית המדינות המפותחות, ובמקביל הושם דגש על השימוש ברכב הפרטי. היחס בין ההשקעה בתחבורה ציבורית לבין ההשקעה בתחבורה פרטית גרם לשימוש מועט יחסית בתחבורה הציבורית בישראל. אחד המדדים לכך הוא פיצול הנסיעות: שיעור השימוש בתחבורה ציבורית בכלל התחבורה היבשתית. לפי נתונים שפרסם משרד התחבורה, בשנת 2010 רמת הפיצול במטרופולינים הגדולים בישראל (שבהם השימוש בתחבורה הציבורית אמור להיות נפוץ במיוחד) הייתה כ-23% – כלומר, היקף השימוש בכלי רכב פרטיים היה גדול פי שלושה מהיקף השימוש בתחבורה הציבורית. לשם השוואה, במטרופולינים אחרים במדינות המפותחות רמת הפיצול הממוצעת הייתה כ-40%. נציין כי לא מצאנו נתונים עדכניים יותר על רמת הפיצול בישראל, אף שנתון זה הוא חיוני לבחינת מידת ההצלחה של תוכניות שונות לקידום התחבורה הציבורית. הפתרון שהוצע בתוכנית היה השקעה של כ-250 מיליארד ש"ח על פני 25 שנים – כ-10 מיליארד ש"ח בשנה. הדגש העיקרי הושם על הרחבת התשתית במטרופולינים, באמצעות הקמת מתע"ן עם קווים המשתמשים בתשתית דרכים מופרדת לחלוטין מהתחבורה הפרטית, שיספקו שירות מהיר יותר על פני שטח נרחב יותר. לפי הערכת מחברי התוכנית, התועלת הכלכלית מהקמת מערכת זו במטרופולינים צפויה להיות 13-10 מיליארד ש"ח בשנה; יישום מלא של התוכנית אמור להביא בטווח הארוך לתועלת כלכלית של כ-25-40 מיליארד ש"ח בשנה, ולכן התוכנית אמורה לכסות את התוספת התקציבית הנדרשת לביצועה.

(4) משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, מענה על פניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת, 16 בינואר 2018.

(5) UN, [Mobilizing Sustainable Transport for Development](#), October 2016; World Health Organization, [Overview of Strategies for Healthy, Sustainable Transport](#); European Commission, [Urban Mobility: Public Transport](#)

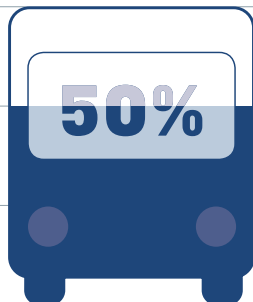
(6) משרד התחבורה, מענה על פניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת, דוא"ל, 18 בינואר 2018; משרד התחבורה ומשרד האוצר, תוכנית אסטרטגית לתחבורה ציבורית, דצמבר 2012; משרד התחבורה ומשרד האוצר, פיתוח התחבורה הציבורית: תוכנית אסטרטגית לפיתוח מערכת תחבורה ציבורית עתידית נוסעים במטרופולין תל-אביב – דוח מסכם, 2016.

10
מיליארד ₪

תקציב בתכנית
האסטרטגית

5
מיליארד ₪

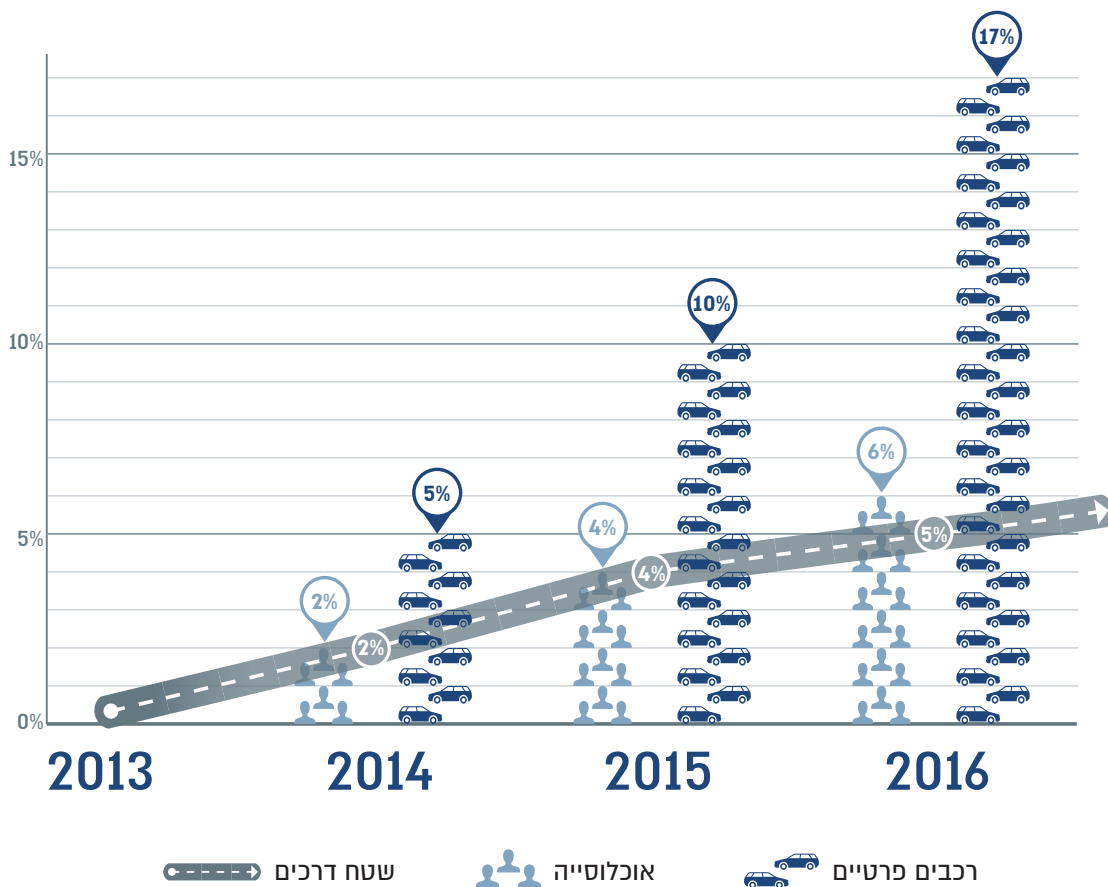
תקציב
ממוצע לשנה



אחרי התכנית: 2016-2013

התוכנית עצמה לא עוגנה בכל החלטה מחייבת, אולם היא שימשה בסיס לתוכניות אסטרטגיות לכלל המטרופולינים, שמהן נגזרים התכנון והביצוע של פרויקטים עתידיים. עם זאת, מאז שנת 2013 התקציב המאושר הממוצע לפיתוח תחבורה ציבורית עמד על כ-5 מיליארד ש"ח בשנה – מחצית מהסכום שהוגדר בתוכנית האסטרטגית. נציין שיש פרויקטים עתידיים לפיתוח התחבורה הציבורית במטרופולינים בתוכניות רב שנתיות.⁷

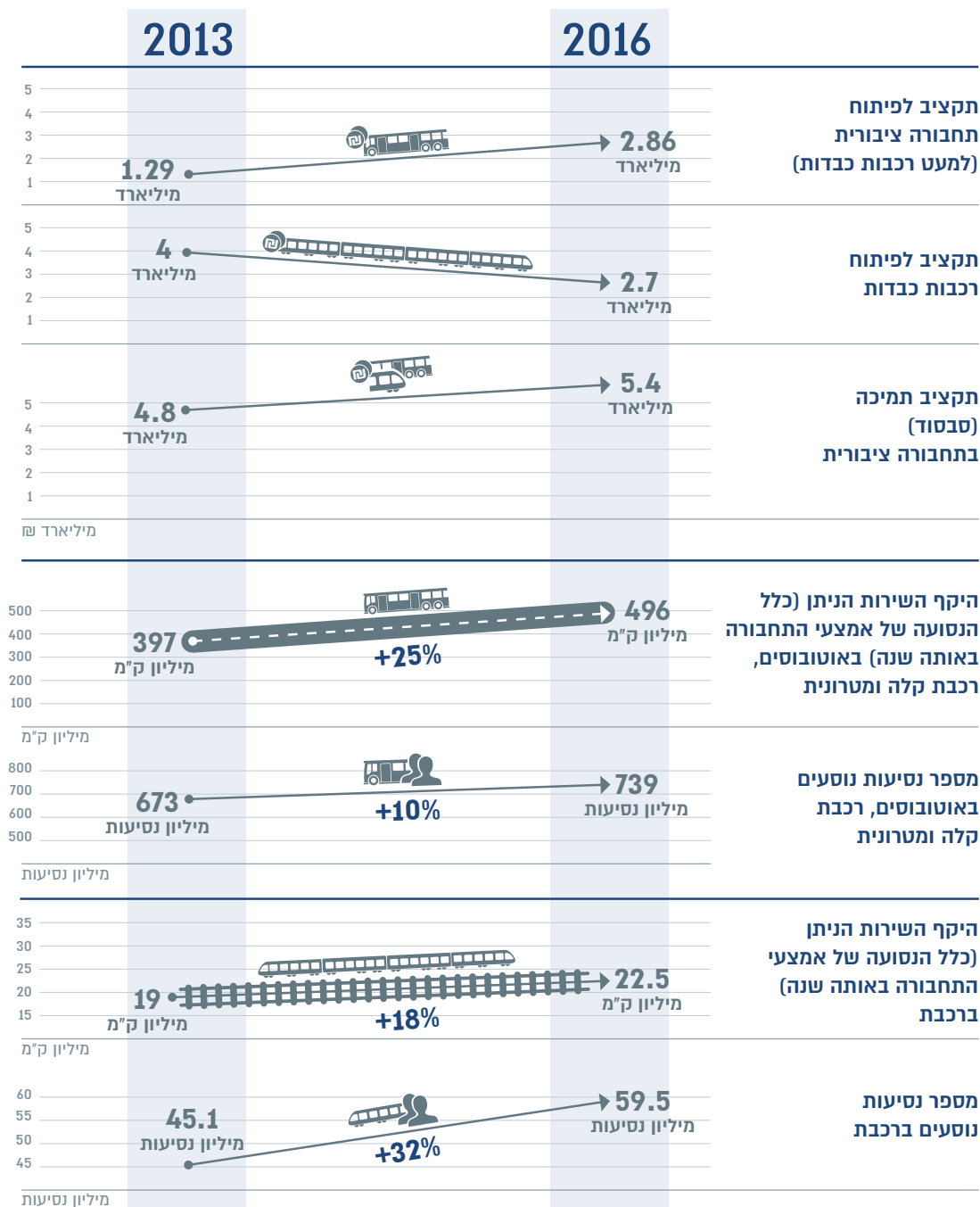
הגידול במספר כלי הרכב הפרטיים, כלל האוכלוסייה ושטח הדרכים, 2013-2016⁸



(7) אגף התקציבים במשרד האוצר, מערכת פסקלי-דיגיטלי; מזכירות הממשלה, החלטת ממשלה מס' 1838: תכנית השקעה רב שנתית לפיתוח התחבורה הציבורית במטרופולינים, 11 באוגוסט 2016.

(8) הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, השנתון הסטטיסטי לישראל 2017, לוח 24.1: תחבורה – נתונים פיזיים.

השקעות המדינה בפיתוח תח"צ, הגידול בהיקף השירות והגידול במספר המשתמשים, 2013-2016*



(9) אגף התקציבים במשרד האוצר, מערכת פיסקלי-דיגיטלי; משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, מענה על פינית מרכז המחקר והמידע של הכנסת, מכתב, 16 בינואר 2018; הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, השנתון הסטטיסטי לישראל 2017, לוח 24.1: תחבורה – נתונים פיזיים.

מהטבלה שלעיל עולה כי בשנים 2013-2016 חל גידול של כ-25% בהיקף השירות של מגוון אמצעי התחבורה הציבורית (מכ-416 מיליון ק"מ בשנת 2013 לכ-518 מיליון ק"מ בשנת 2016). לצד זאת, באותן שנים גדל מספר הנסיעות שביצעו נוסעים בתחבורה הציבורית בכ-10%. הגידול הרב ביותר היה במספר הנסיעות ברכבת: עלייה של כ-32%. יש לציין שאוכלוסיית המדינה גדלה באותן שנים בכ-6%, כך שחלק מהגידול במספר הנוסעים נובע כנראה מהגידול באוכלוסייה. בד בבד, באותן שנים (2013-2016) חל גידול עקבי בתחבורה הפרטית בישראל. כפי שהגרף מראה, בין השנים 2013 ו-2016 גדל מספר כלי הרכב הפרטיים בישראל בכ-17% – יותר מהגידול הכללי באוכלוסייה, שעמד באותן שנים על כ-6%, כאמור. בד בבד, סלילת כבישים בשנים אלו הגדילה את שטח הכבישים רק בכ-5%, וכך גברה הצפיפות בכבישים - במקום 70.1 מ"ר לרכב פרטי בשנת 2013, בשנת 2016 היו כ-63 מ"ר לרכב פרטי.

בשנת 2016 פרסם ה-OECD שהצפיפות בכבישי ישראל (מספר כלי הרכב ביחס לאורך הדרך) היא הגבוהה ביותר בקרב מדינות הארגון; עוד נטען על-ידי הארגון שהמעבר למגורים בפרברים ומערכת התחבורה הציבורית המוגבלת יוצרים תלות מוגברת בכלי רכב פרטיים.¹⁰

העלות הכלכלית של הגודש בכבישים

צפיפות גבוהה ושיעור גבוה של שימוש בתחבורה פרטית (לעומת תחבורה ציבורית) מחריפים את עומסי התנועה, מאריכים את משך הזמן שאנשים משקיעים בנסיעות, גורמים לזיהום אוויר רב יותר ועוד. לפי הערכתם של מחברי התוכנית האסטרטגית משנת 2012 – הגודש בדרכים, זיהום האוויר, הגידול בתאונות הדרכים והפסד השעות בנסיעה על הכביש גורמים לאובדן כלכלי למשק שנאמד בכ-25 מיליארד ש"ח בשנה. מחברי התוכנית הביעו חשש שאם יימשך הגידול בשימוש ברכב פרטי ללא השקעה רבה בהגדלת היקף התחבורה הציבורית, בשנת 2030 אנשים ישהו בכבישים בממוצע עוד שעה לכחות יותר מב-2012. נציין כי לפי אומדן מעודכן מעבודה משותפת של משרד האוצר, משרד התחבורה ומוסדות התכנון, הנזק השנתי מהגודש עומד כיום על כ-35 מיליארד ש"ח, כלומר 10 מיליארד ש"ח יותר מאשר בשנת 2012, ובשנת 2040 האובדן הכלכלי השנתי צפוי להגיע לכדי כ-70 מיליארד ש"ח.¹¹

¹⁰ OECD, Car Purchase Tax: Green Tax Reform in Israel, June 2016

¹¹ משרד התחבורה ומשרד האוצר, תוכנית אסטרטגית לתחבורה ציבורית, דצמבר 2012; פיתוח התחבורה הציבורית: תוכנית אסטרטגית לפיתוח מערכת תחבורה ציבורית עתירת נוסעים במטרופולין תל-אביב – דוח מסכם, 2016.

מה הלאה: האתגרים המרכזיים שעל הפרק

המחסור בתשתיות ונהגים עבור האוטובוסים:

אוטובוסים נדרשים לתשתיות תפעוליות כגון חניוני לילה, חניונים תפעוליים לטיפול באוטובוסים ומסופי קצה שבהם הנהגים יכולים להתרענן. כיום יש בארץ מחסור בשטחים תפעוליים כאמור; יתר על כן, גם השטחים התפעוליים הקיימים שוכנים לעיתים הרחק מהמקום שבו ניתן שירות התחבורה הציבורית, והדבר עלול לפגום בשירות. לפי נתונים שמסרה הרשות הארצית לתחבורה ציבורית למרכז המחקר והמידע של הכנסת בשנת 2016, בשנת 2018 יחסרו לכל הפחות 1,500 מקומות חנייה לאוטובוסים. לדברי הרשות, הנושא צריך להיות מטופל מול הרשויות המקומיות, אולם הללו אינן מחויבות להקצות קרקעות לשם כך, וחלקן עורמות קשיים בכל הקשור לתחבורה ציבורית.¹²

בד בבד, עם הגידול במספר קווי האוטובוס והנסועה של האוטובוסים, גדל גם הביקוש לנהגים. לפי נתונים שהוצגו לוועדת המשנה של ועדת הכלכלה לתחבורה ציבורית בינואר 2017, באותו מועד היו חסרים כ-3,000 נהגים.¹³ המחסור בנהגים מקשה את מתן השירות הנדרש, ועל אחת כמה וכמה – כל ניסיון לשפר את השירות באוטובוסים. נהגי אוטובוסים העלו כמה נקודות המקשות את התעסוקה במקצוע, ובהן מחסור בתשתיות לנהגים בתחנות הקצה (כמצוין לעיל), שעות העבודה הארוכות, השכר הלא-מספק, הזמן הנדרש לגיוס נהג ולקבלת האישורים הרפואיים להעסקתו (כשמונה חודשים) וחוסר הביטחון התעסוקתי כאשר החברה המפעילה קווים מסוימים מתחלפת. כל אלו מפריעים לגיוס נהגים חדשים ושימור של נהגים בעבודה, ומטיל עומס רב יותר על הנהגים הנוותרים. המחסור בתשתיות התפעוליות ובנהגים מקשה את מתן השירות הקיים ומונע את הרחבתו באמצעות הוספת קווים והגדלת תדירות האוטובוסים.

התייחסות בהליכי תכנון:

בתוכניות סטטוטוריות התייחסות לתחבורה ציבורית בהליכי תכנון היא מוגבלת בהיקפה: בחוק התכנון והבנייה אין התייחסות מיוחדת לשיקולי התחבורה הציבורית בתוכניות בניין עיר, והנושא נותר לשיקול דעת מוסד התכנון. מרבית ההוראות בנושא, בתוכניות בכל היקף, הן הנחיות שאינן מחייבות (למשל ההנחיות לתכנון ותפעול שירות תחבורה ציבורית באוטובוסים, שפורסמו בשנת 2016). במרבית תוכניות בניין העיר הבינוניות והגדולות נכלל גם נספח תנועה, העוסק בהיבטים כגון מספר נתיבים, כיווני תנועה והסדרים כלליים אחרים, אולם בפועל נראה שאין כמעט התייחסות לתחבורה ציבורית בנספחים אלו. לפי משרד התחבורה, היבט התחבורה נשקל לעתים בשלבים מאוחרים של הכנת התוכנית, כאשר יש קושי להשפיע על מרכיבים מרכזיים בה.¹⁴

רשויות מטרופוליניות:

בשנת 2011 התקבלה החלטת ממשלה מס' 3988 להקמת הרשות הארצית לתחבורה ציבורית ורשויות מטרופוליניות לתחבורה ציבורית. הרשויות המטרופוליניות אמורות להקל את העומס על משרד התחבורה ולאפשר טיפול מומקד ויעיל יותר בתחבורה הציבורית בכל מטרופולין. החלטה זו התקבלה לאחר המלצות רבות בנושא, עוד משנת 1997. תזכיר חוק בנושא היה אמור להיות מפורסם עד אפריל 2012 אולם הנושא לא קודם עד 2017. ב-2016 כתב מבקר המדינה: "לנוכח ההמלצות החוזרות ונשנות [...] על הגורמים המטפלים בנושא

(12) רינת בניטה, מידע על חניונים תפעוליים וחניוני לילה בשירות התחבורה הציבורית, מרכז המחקר והמידע של הכנסת, ינואר 2016.

(13) ועדת המשנה של ועדת הכלכלה לתחבורה ציבורית, פרוטוקול דיון: התמודדות עם המחסור החמור בנהגי אוטובוס לשיפור שירותי התחבורה הציבורית, 30 בינואר 2017.

(14) משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, אגף תכנון מחוזות מרכז ותל אביב, עקרונות להכנת נספח תחבורה לתוכניות סטטוטוריות, דצמבר 2017; משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, מענה על פניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת, דא"ל, 18 בינואר 2018.

למצוא דרכים להסרת החסמים המונעים את הקמת רשויות התחבורה המטרופוליניות. " בתוכנית הכלכלית לשנת 2019, שהתפרסמה בינואר 2018, נכללת החלטה על הקמת רשויות תחבורה ציבורית מטרופוליניות בירושלים ובבאר שבע. החלטה אינה חלה על מטרופולין חיפה ועל מטרופולין תל אביב, שהיא המטרופולין הגדול והצפוף במדינה.¹⁵

תחבורה שיתופית:

מודלים של תחבורה שיתופית הלכו ונעשו נפוצים בעולם בשנים האחרונות. אפליקציות כמו Uber X מאפשרות לאנשים פרטיים להציע שירותי הסעה בתשלום או תמורת השתתפות בהוצאות הנסיעה. חלק מהאפליקציות מוגדרות כאפליקציות לטרמפים ואחרות – לשירותי הסעות. כיום, חל בישראל איסור של מתן שירותי הסעה בתשלום, פרט למחזיקי רישיון להפעלת מונית. בשל איסור זה הוצא ב-2017 צו מניעה כנגד חלק משירותי חברת Uber. רשות ההגבלים העסקיים פרסמה טיוטת דוח בעניין תחבורה משותפת, ובו צוין כי האסדרה בתחום פוגעת בתחרות בענף ובמשק, וכי הרשות ממליצה להסיר את החסמים המונעים הצעת שירותים כאלה. בדצמבר 2017 פרסם משרד התחבורה כי השר חתם על תקנה חדשה שתאפשר לבעלי רכב פרטי שעומדים בתנאים מסוימים להציע נסיעות שיתופיות שלא למטרות רווח.¹⁶

נקודה למחשבה: הצורך בנתונים מהימנים על התחבורה הציבורית

מעקב אחר מצב התחבורה הציבורית והפיתוח שלה מצריך מדדים ברורים אשר יאפשרו להבחין במגמות של היצע וביקוש, להבין את הרכב אוכלוסיית המשתמשים, וכן לזהות אתגרים ובעיות בהתנהלות מערכת התחבורה הציבורית. במסגרת הכנת מסמך זה לא מצאנו בישראל פרסום קבוע של מדדים כאמור, ומרבית המקורות המצוטטים כאן נסמכים על הנתונים שנכללו בתוכנית האסטרטגית שפורסמה 2012 (לדוגמה בעניין הנתונים על פיצול הנסיעות). לא מצאנו, למשל, פרסום רשמי המנתח את הרכב אוכלוסיית המשתמשים בתחבורה הציבורית לפי מאפיינים שונים. לצד חשיבותם במעקב אחר יישום החלטות מדיניות שונות, הצבת יעדים מדידים ופרסום התוצאות לציבור יכולים גם לעודד קידום של תחום התחבורה הציבורית. התוכנית האסטרטגית אמנם קבעה מדדים לפיתוח מטרופוליני, אולם לא נמצאו פרסומים שבחנו את הפיתוח על פי אותם מדדים.

יעדי האו"ם לפיתוח בר-קיימא, אשר הוזכרו לעיל, מציינים גם מדדים הנוגעים לתחבורה ציבורית: שיעור האנשים שיש להם גישה נוחה לתחבורה ציבורית בחלוקה לפי מין, גיל ומוגבלויות; שיעור המתגוררים בקרבה לתחבורה ציבורית הפועלת בתדירות גבוהה; ושיעור הפיצול.¹⁷ מדדים אלו אמורים להיות סטנדרט בין-לאומי, ולאפשר מעקב אחר ההתקדמות אל עבר השגת יעדי הפיתוח הבר-קיימא בישראל, וכן השוואה נוחה יותר בין ההתקדמות בישראל לבין ההתקדמות במדינות אחרות.

(15) אהוד בקר ורינת בניטה, בחינת יישום החלטת הממשלה להקמת רשות ארצית לתחבורה ציבורית ורשויות מטרופוליניות לתחבורה ציבורית, מרכז המחקר והמידע של הכנסת, נובמבר 2016; משרד האוצר, טיטות הצעות החלטה לממשלה בדבר שינויים מבניים שיעלו לדיון במסגרת הדיונים על התכנית הכלכלית לשנת 2019, ינואר 2018.

(16) רשות ההגבלים העסקיים, תחבורה משותפת – טיוטה להערות הציבור, דצמבר 2017; משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, התחבורה השיתופית יוצאת לדרך: השר כץ חתם על תקנה חדשה שתאפשר לראשונה לבעלי רכב פרטי לבצע נסיעות שיתופיות שלא למטרות רווח, דצמבר 2017.

UN, Global Indicator Framework Adopted by the General Assembly (A/RES/71/313), July 2017; UN Leadership (17) Council of the Sustainable Development Solutions Network, Indicators and a Monitoring Framework for the Sustainable Development Goals: Launching a Data Revolution for the SDGs, June 2015.

מקורות:

- אגף התקציבים במשרד האוצר, [מערכת פיסקלי-דיגיטלי](#).
- רינת בניטה, [מידע על חניונים תפעוליים וחניוני לילה בשירות התחבורה הציבורית](#), מרכז המחקר והמידע של הכנסת, ינואר 2016
- אהוד בקר, [תעריפי הנסיעה והסובסידיה לתחום הסעת נוסעים ברכבת ישראל](#), מרכז המחקר והמידע של הכנסת, יולי 2015.
- אהוד בקר ורינת בניטה, [בחינת יישום החלטת הממשלה להקמת רשות ארצית לתחבורה ציבורית ורשויות מטרופוליניות לתחבורה ציבורית](#), מרכז המחקר והמידע של הכנסת, נובמבר 2016.
- הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, השנתון הסטטיסטי לישראל 2017, [לוח 24.1: תחבורה – נתונים פיזיים](#).
- הרשות הארצית לבטיחות בדרכים, [הנחיות לתכנון ותפעול שירות תחבורה ציבורית באוטובוסים](#), נובמבר 2015.
- ועדת המשנה של ועדת הכלכלה לתחבורה ציבורית, [פרוטוקול דיון: התמודדות עם המחסור החמור בנהגי אוטובוס לשיפור שירותי התחבורה הציבורית](#), 30 בינואר 2017.
- מבקר המדינה, [דוח שנתי 67א: משרד התחבורה והבטיחות בדרכים – הכנה וביצוע של התקציב להשגת מטרת המשרד](#), נובמבר 2016.
- מבקר המדינה, [דוח שנתי 68א: משרד התחבורה והבטיחות בדרכים – שימוש בכרטיס רב-קו בתחבורה הציבורית](#), אוקטובר 2017.
- מזכירות הממשלה, [החלטת ממשלה מס' 1838: תכנית השקעה רב שנתית לפיתוח התחבורה הציבורית במטרופולינים](#), 11 באוגוסט 2016.
- משרד האוצר, [עיקרי התקציב 2017 ו-2018: משרד התחבורה](#), אוקטובר 2016.
- משרד האוצר, [טיוטת הצעות החלטה לממשלה בדבר שינויים מבניים שיעלו לדיון במסגרת הדיונים על התכנית הכלכלית לשנת 2019](#), ינואר 2018.
- משרד התחבורה, מענה על פניית מרכז המחקר והמידע של הכנסת, דוא"ל, 18 בינואר 2018.
- משרד התחבורה ומשרד האוצר, [תכנית אסטרטגית לתחבורה ציבורית](#), דצמבר 2012.
- משרד התחבורה ומשרד האוצר, [פיתוח התחבורה הציבורית: תוכנית אסטרטגית לפיתוח מערכת תחבורה ציבורית עתירת נוסעים במטרופולין תל-אביב – דוח מסכם](#), 2016.
- רשות ההגבלים העסקיים, [תחבורה משותפת – טיוטה להערות הציבור](#), דצמבר 2017.
- European Commission, [Urban Mobility: Public Transport](#), retrieved on January 15, 2018
- UN, [Global Indicator Framework Adopted by the General Assembly \(A/RES/71/313\)](#), July 2017
- UN Leadership Council of the Sustainable Development Solutions Network, [Indicators and a Monitoring Framework for the Sustainable Development Goals: Launching a Data Revolution for the SDGs](#), June 2015
- World Health Organization, [Overview of Strategies for Healthy, Sustainable Transport](#), retrieved on January 15, 2018



הכנסת | מרכז המחקר והמידע

להורדת מסמך זה ומסמכים נוספים:

www.knesset.gov.il/mmm