

פתח דבר

מאמר זה עוסק במצב התחבורה הציבורית בישראל, והשפעת מצב זה על המשק הישראלי. תחבורה ציבורית המתפקדת באופן יעיל מהווה גורם חשוב בפיתוחה של כלכלה מודרנית. היא מקלה על העומסים בכבישים ומאפשרת התניידות יעילה, משפרת את אפשרויות התעסוקה של האזרחים במדינה ותורמת לשיפור רמת ואיכות החיים. היא גם מסייעת לצמיחה הכלכלית. המאמר יפתח בהצגת תמונת המצב העגומה בישראל, כפי שהיא משתקפת בדוחות בנק ישראל ומבקר המדינה. לאחר מכן נדון בהשפעותיה החיוביות של תחבורה ציבורית והקשר בינה לבין כלכלתן של מדינות.

התחבורה הציבורית בישראל: תמונת מצב

דו"ח בנק ישראל לשנת 2017 (בנק ישראל, 2018) הקדיש פרק מיוחד העוסק במצב התחבורה הציבורית בישראל לעומת מדינות אירופה. הדו"ח מציין כי "שיפור תשתיות לתחבורה הציבורית עשוי לתרום לתהליך התכנסותו של המשק לרמת החיים הקיימת במדינות המפותחות" (בנק ישראל, 2018). בין שאר היתרונות שהדו"ח מונה, ניתן לציין במיוחד את צירופן של אוכלוסיות חלשות לשוק העבודה; שיפור ההתאמה בין עובדים ופירמות; ומתן חלופה איכותית וזולה לרכב פרטי.

לפי הדו"ח, ההשקעה בתחבורה יבשתית בישראל עומדת לאורך שנים על כ- 1% מהתוצר, וכשליש מזה מושקע בתחבורה הציבורית. למרות עלייה בהשקעה בשנים האחרונות, העומס על תשתיות התחבורה הולך וגדל. המרחק בין מקום המגורים לעבודה גדל, ובמקביל משך הנסיעה מתארך. רק 21% מהמועסקים במשק מגיעים לעבודה בתחבורה ציבורית, רבים מהם משום שאין להם ברירה אחרת- הם שייכים לרמה סוציו-אקונומית נמוכה ואין ברשותם רכב פרטי (בנק ישראל, 2018).

לאחרונה פרסם מבקר המדינה דוח ביקורת אודות משבר התחבורה הציבורית בישראל (מבקר המדינה, 2019). לפי הדוח, הגידול בכלי רכב פרטיים בישראל בשנים 2009-2017 עמד על 24.9%, ובישראל יש 324.8 כלי רכב פרטיים לכל אלף תושבים. היקף השימוש בתחבורה הציבורית הוא קטן, בעוד היקף השימוש ברכב פרטי רק מתגבר. מצב זה גורם לכך שצפיפות התנועה בכבישי ישראל גבוהה פי 3.5 מהמוצע במדינות ה-OECD. העומס על התשתיות מעיק על הישראלים, פוגע בפריון העבודה, מביא לאי-מיצוי של התוצר המקומי הגולמי ותורם לזיהום האוויר. הפגיעה בתוצר מוערכת בכ-15 מיליארד שקל בשנה. זאת בעוד ממשלת ישראל ומשרד התחבורה מודעים לכך שהשקעה ענפה בתחבורה הציבורית היא הפתרון המיטבי למצב ועשויה לתרום באופן משמעותי לצמיחת המשק (מבקר המדינה, 2019).

למרות מודעות זו, ההשקעה בתחבורה הציבורית בישראל נמוכה יחסית לרוב המדינות המפותחות ואינה מספקת את הביקוש ההולך וגובר. מקבלי החלטות הקדישו לכך תשומת-לב מועטה, ושמו דגש על פיתוח תשתיות התומכות בשימוש ברכב פרטי. כשלים בתפקודו של משרד התחבורה מונעים ממנו לשמש גורם מרכזי לקידום התחבורה הציבורית- בפיקוח על הענף ובניהול המשרד שורר כאוס, החלטות ממשלה אינן מקודמות ומיושמות והתכנון התחבורתי זוכה ליחס מזלזל. התוצאה היא צפיפות בלתי נסבלת, תדירות נמוכה של קווי אוטובוסים ורכבות, זמני נסיעה ארוכים והיעדר שילוביות ברמה מספקת בין אמצעי התחבורה השונים, נגישות נמוכה, מחסור במסילות, קטרים, קרונות וציוד ועוד (מבקר המדינה, 2019).

המבקר מתריע כי "אם לא ייעשה שינוי, בשנת 2030 אומדן הפסד התוצר צפוי לגדול לכ-25 מיליארד שקל לשנה". הגודש אף יגדל עד כדי כשל כללי של רשת הכבישים באזור גוש דן (מבקר המדינה, 2019).

תפקידיה ויתרונותיה של התחבורה הציבורית

הביצועים הכלכליים ואיכות הסביבה בערים ובמדינות יכולים להשתפר באופן ניכר באמצעות קישור יעיל בין משאבים (כגון עובדים) ליעדים ועידוד ניידות המונית (Bok and Kwon, 2016). המטרה המרכזית של הרחבת הנגישות והיעילות של התחבורה הציבורית היא לספק קישוריות גבוהה יותר לתושבים ומקומות, במטרה להפחית את הגודש בדרכים. במלים אחרות, ניידות הנוצרת על ידי תחבורה ציבורית זמינה ויעילה מספקת למדינה הזדמנות להקטנה של ההשפעות המזיקות של השימוש במכוניות על איכות הסביבה, בריאות הציבור ותפקוד המשק (Yatskiv et al, 2017).

בעוד השימוש במכוניות פרטיות גובר לרוב במקביל להתפתחות הכלכלית, זה קורה משום שהעושר שנוצר מאפשר לנהוג יותר ולרכוש יותר מכוניות, ולא להיפך. מחקר בינלאומי שפורסם ב-1999 מצא כי בעלות על רכב נפש נגיעה לשיאה בכ-21,000 דולר הכנסה שנתית ממוצעת לנפש, ואז היא יורדת עקב הגודש

בכבישים, אובדן החידוש שבדבר, ומדיניות ציבורית המגיבה על כך (Gakenheimer, 1999). מדינות רבות חוות את הצמיחה הכלכלית הגבוהה ביותר שלהן כשבעלות על רכב היא ברמה נמוכה יחסית, ושיעורי הצמיחה יורדים ככלי שמשקי הבית מכניסים מספיק כסף על מנת לרכוש טובין כגון מכוניות. באופן דומה, ישנם אזורים נחשלים אשר התלות ברכב פרטי בהם היא גבוהה יחסית.

גודש תנועה הוא בעיה אורבנית שמדינות ואזורים רבים מתמודדים עמה, גם אם בישראל הבעיה חמורה במיוחד. תחבורה ציבורית יעילה היא אחד הפתרונות לבעיה זו- מערכות תחבורה ציבורית יכולות להוביל מספר רב של אנשים בשעות העומס, ולשפר את קיבולת התחבורה הכוללת. אם תשתיות התחבורה הציבורית אינן עונות על הביקוש, הדבר גורם לעלייה בזמני ההמתנה, ובצפיפות בתחבורה, ברחובות ובדרכים (Samek Lodovici and Torchio, 2015). היעילות והאמינות של התחבורה בכללותה (כלומר, לא רק זו הציבורית), בריאות הציבור והתנאים הכלכליים של האזרחים יכולים להשתפר באופן משמעותי באמצעות מעבר מרכב פרטי לתחבורה ציבורית. מעבר כזה יהפוך לאפשרי אם התחבורה הציבורית נגישה להמונים והיא בעלת זמינות גבוהה (Elias and Shiftan, 2012).

מכיוון שנוסעי התחבורה הציבורית נוטים לנסוע ב"מסדרונות" ו"צווארי-בקבוק" עירוניים צפופים, לנסיעה בתחבורה ציבורית יש השפעה גדולה הרבה יותר על הקלת העומס, לעומת שיעור הנוסעים בתחבורה הציבורית. למשל, למרות שרק 11% מהנסיעות בלוס-אנג'לס התבצעו בתחבורה ציבורית, כאשר שביתה עצרה את שירותי התחבורה הציבורית למשך חמישה שבועות, העיכוב הממוצע בכבישים גדל ב-11% עד 38% עם הפחתות משמעותיות במיוחד במהירות הנסיעה במסדרונות תנועה בהן עברו גם פסי רכבת (Lo and Hall, 2006). זה מצביע על כך ששירותי תחבורה ציבורית הם יעילים במיוחד בהקטנת הגודש בכבישים. כפי שראינו, לגודש יש גם עלויות כלכליות בלתי מבטלות.

להקלה על הגודש בדרכים יש השלכות כלכליות חיוביות ניכרות. מחקר אחד שפורסם ב-2010