|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **בנק ישראל**דוברות והסברה כלכלית | לוגו בנק ישראל | ‏ירושלים, י"ג באדר א', התשע"ט‏‏18 בפברואר 2019 |

הודעה לעיתונות:

מחקר חדש:

**איך מגיעים לעבודה בישראל?**

**מאפייני יישוב וגורמי פרט**

* **מחקר שמפרסם היום בנק ישראל ניתח את הקשר בין מאפייניהם של מועסקים לבין תשתית התחבורה הציבורית והאופן שבו הם מגיעים לעבודה.**
* **המחקר מציע מיפוי של הישובים בארץ לפי מדד נגישות יחסית האומד את מספר מקומות העבודה הפוטנציאליים שניתן להגיע אליהם בתחבורה ציבורית ביחס לאלה שנגישים ברכב פרטי. על פי מדד זה, לרוב המועסקים (כ-60%) מספר מקומות התעסוקה הנגישים באמצעות תחבורה ציבורית הוא פחות ממחצית בהשוואה לשימוש ברכב פרטי.**
* **ממצאי המחקר מלמדים שלטיב שירותי התחבורה הציבורית הבין-עירונית ולנגישות המידע לגביהם השפעה משמעותית על החלטות הפרטים האם להשתמש ברכב פרטי.**
* **עובדים בעלי רמת הכנסה ומעמד חברתי-כלכלי נמוך מאופיינים בשימוש גבוה יותר באוטובוסים ובהסעות מאורגנות על ידי המעסיקים, ובעלי הכנסה ומעמד גבוה בשימוש ברכב פרטי. עם זאת, נמצא כי כאשר יש גישה נוחה לשירותי הרכבת (הן בקרבת מקום המגורים והן בקרבת מקום התעסוקה),השימוש בה גדל גם בקרב בעלי הכנסה גבוהה ובעלי רכב פרטי.**
* **קבלת הטבות לאחזקת רכב מהמעסיק מפחיתה במידה משמעותית את השימוש בתחבורה ציבורית כאמצעי הגעה למקום העבודה.**

מחקר חדש שנכתב על ידי ד"ר טניה סוחוי ויותם סופר מחטיבת המחקר של בנק ישראל בוחן את נושא התחבורה הציבורית בישראל. בחלק הראשון ניתחו החוקרים את הבדלי הנגישות למקומות העבודה בתחבורה ציבורית בהשוואה לנגישות ברכב פרטי[[1]](#footnote-1) ואת התפלגות של פער זה בין הישובים. נמצא כי עבור מרבית המועסקים (כ-60%) הנגישות היחסית קטנה מ-0.5, כלומר שהזדמנויות התעסוקה הנגישות עבורם ברכב פרטי הן יותר מפי שתיים בהשוואה לתחבורה ציבורית. בחלק מהישובים, בהם מתגוררים כ-15% מהמועסקים, מספר מקומות העבודה הנגישים ברכב פרטי גדול פי חמישה ויותר מאלו הנגישים בתחבורה ציבורית. עוד נמצא שככל שמתרחקים מהערים המטרופוליטניות הנגישות היחסית יורדת, כצפוי, בגלל הקושי לספק שירות מקיף למספר מצומצם של משתמשים. אולם עבור חלק מיישובי הפריפריה – ובמיוחד ביישובים הערביים – נמצא כי הנגישות היחסית נמוכה במיוחד בשל מגבלות חריפות בהיצע שירותי התחבורה. עוד נמצא כי ביישובים הערביים קיים מערך הסעות נרחב, המאורגן על ידי המעסיקים ומעיד על הפוטנציאל לתכנן מערך תחבורה ציבורית שיתמודד בהצלחה עם התכנון האורבני והמבנה הטופוגרפי המורכב האופייני לחלק מישובים אלה.

בחלק השני של המחקר ניתחו סוחוי וסופר את הקשר בין מאפייניהם של המועסקים (כגון הבדלי הכנסה ותמריצים מהמעסיק לשימוש ברכב פרטי), תשתית השירות הקיימת (למשל קרבה לתחנת רכבת) ומקומות העבודה של המועסקים, לבין האופן שבו הם מגיעים לעבודה.

ממצאי ניתוח זה (איורים 1 ו-2) מלמדים על מתאם חיובי ומובהק סטטיסטית בין קרבת תחנות אוטובוס או רכבת למקום המגורים ובחירה באמצעי תחבורה אלה. מתאם זה כמו גם יתר המתאמים שמדווחים כאן התקבלו לאחר "בקרה" על המאפיינים הנצפים של הפרטים, כך שהם תוצאה של השוואה בין פרטים הדומים ביניהם במאפיינים אלה. זאת ועוד, לשביעות הרצון של אדם מהמרחק של תחנת האוטובוס או הרכבת ממקום המגורים ומתדירות השירות השפעה חיובית ומובהקת על הסיכוי שיבחר באוטובוס או ברכבת. בהתאמה. עוד נמצא קשר חיובי בין טיב המידע לגבי הסדרי התחבורה הציבורית לבין הסיכוי שהפרט יבחר בנסיעה באוטובוס, וכי בעלי-רכב פרטי הזכאים להטבות אחזקת רכב מהמעסיק משתמשים במידה משמעותית יותר ברכב פרטי ופחות בתחבורה ציבורית. המתאמים הללו מרמזים שניתן להשפיע על מידת השימוש ברכב פרטי בעזרת שיפור התחבורה הציבורית וצמצום התמריצים לשימוש ברכב-פרטי.

במחקר נמצא כי ככל שההכנסה והמעמד החברתי-כלכלי של הפרט נמוכים כך רווח יותר השימוש באוטובוסים ובהסעות מאורגנות. לעומת זאת, לא נמצא מתאם בין המעמד החברתי-כלכלי לבין שיעור השימוש ברכבות. עוד נמצא כי כאשר לרשות העובד יש קו רכבת זמין, שיעור השימוש ברכב הפרטי לנסיעות לעבודה פוחת מ-82 אחוזים ל-68 אחוזים. במחקר נמצאה עדות מעניינת לכך שגישה נוחה לשירותי הרכבת (הן בקרבת מקום המגורים והן בקרבת מקום התעסוקה) מגדילה את סיכויי השימוש בה גם עבור בעלי-רכב פרטי (איור 3): שיעור הנוסעים ברכבת לעבודה מגיע ל-13 אחוזים בקרב יוממים אלו. הממצא בקרב גברים בולט במיוחד ועבורם שיעור המשתמשים ברכבת בתנאים אלה עולה ל-17%. לשם השוואה, שיעור השימוש הכללי של מועסקים ברכבת הוא כ – 3%.

המחקר התבסס בעיקר על נתוני הסקר החברתי לשנים 2014-­2016 ובהם נתוני הסקר לשנת 2015 אשר כלל הרחבה מיוחדת העוסקת בשירותי התחבורה הציבורית. בנוסף לנתוני הסקר, נעשה שימוש בנתוני הרשות הארצית לתחבורה ציבורית של משרד התחבורה ובנתונים מ– Google Maps ומהישומון Moovit. לצורך ניתוח הקשר בין מאפייני הפרט לבין בחירת אמצעי ההגעה למקום העבודה נעשה שימוש במודל המכונה "Discrete Choice" המאפשר לאפיין את השפעת המאפיינים של כל פרט על הסתברויות הבחירה שלו באמצעי בהגעה השונים לעבודה.

בשני האיורים מופיעה על הציר האנכי ההסתברות שנסקר המשתייך לקבוצה המאופיינת בעמודה יבחר באמצעי ההגעה לעבודה המופיע בכותרת האיור.

**"גישה לאוטובוס"** – משתנה בינארי המקבל את הערך 1 ("יש גישה") עבור נסקרים שבחרו בתשובות "מרוצה מאוד" או "מרוצה" לשאלת הסקר "האם את/ה מרוצה מקרבת תחנת האוטובוס למקום <מגוריך/מגורייך>?"

**"גישה לרכבת"** – משתנה בינארי המקבל את הערך 1 ("יש גישה") עבור נסקרים שהשיבו "מרוצה מאוד" או "מרוצה" לשאלת הסקר "האם בדרך כלל, את/ה מרוצה מהמיקום של תחנת הרכבת? כגון נגישות, מקומות חנייה מסודרים."

**"תדירות שירות אוטובוסים"** – משתנה בינארי המקבל את הערך 1 ("תדירות לא מספקת") עבור נסקרים שדיווחו על ניסיון לא תדיר של שימוש באוטובוס (כלומר, נסקרים אשר ענו על השאלה: "בשנים-עשר החודשים האחרונים, באיזו תדירות נסעת באוטובוסים?" את אחת מהתשובות הבאות: "פעם או פעמיים בשבוע", "פעם או פעמיים בחודש", "פחות מפעם בחודש", "פעם בחודש" או "שימוש לא קבוע") והביעו את חוסר שביעות רצונם מתדירות האוטובוסים בין-עירוניים (כלומר, השיבו לשאלה: "באופן כללי, האם את/ה מרוצה מתדירות קווי האוטובוס הבין-עירוניים ביישוב <מגורייך/מגוריך>?" את אחת מהתשובות הבאות: "לא כל כך מרוצה" או "כלל לא מרוצה").

**"תדירות שירות רכבת"** – משתנה בינארי המקבל את הערך 1 ("תדירות לא מספקת") עבור נסקרים שדיווחו על ניסיון לא תדיר של שימוש ברכבת ישראל (כלומר, נסקרים אשר ענו על השאלה: "בשנים- עשר החודשים האחרונים, באיזו תדירות נסעת ברכבת ישראל?" את אחת מהתשובות הבאות: "פעם או פעמיים בשבוע", "פעם או פעמיים בחודש", "שלוש פעמים ויותר בשנה", "פחות משלוש פעמים בשנה" או "שימוש לא קבוע") והביעו את חוסר שביעות רצונם מתדירות קווי הרכבת (כלומר, השיבו לשאלה: "באופן כללי, האם את/ה מרוצה מתדירות קווי הרכבת בהם השתמשת?" את אחת מהתשובות הבאות: "לא כל כך מרוצה" או "כלל לא מרוצה").

**"גישה לרכב"** - משתנה בינארי המקבל את הערך 1 ("יש") עבור המשיבים "כן" לשאלה "האם עומדת לרשותכם מכונית פרטית או מסחרית (עד 4 טון משקל כולל)?"

**"הטבות אחזקת רכב/רכב צמוד"** משתנה בינארי המקבל את הערך 1 כאשר הנסקר משיב "כן" על לפחות אחת משתי השאלות הבאות: "האם תנאי עבודתך כוללים: השתתפות באחזקת הרכב?" ו – "האם תנאי עבודתך כוללים: רכב של המעסיק העומד לשימושך?"

**"מצב חברתי כלכלי"** – נסקר בעל מצב סוציו אקונומי נמוך הינו נסקר שעומד באחד או יותר מהתנאים הבאים:

השיב לשאלה "הכנסה ממוצעת לנפש במשק בית (ברוטו לחודש) בש"ח" את אחת מתשובות הבאות "עד 2,000 ₪" או "₪ 4,000 - 2,001"; השיב "לא" לשאלה "האם למדת במוסדות לימוד לקראת תואר אקדמי?"; השיב לשאלה: "בחודש שעבר, מה הייתה הכנסתך ברוטו (לפני ניכויים) מכל מקומות עבודתך?"את אחת מהתשובות: "עד 2,000 ש"ח", "2,001 עד 3,000 ש"ח", "3,001 עד 4,000 ש"ח", "4,001 עד 5,000 ש"ח", "5,001 עד 6,000 ש"ח", "לא היו הכנסות" או אי מתן תשובה.

 \* "אין תחנת רכבת" - על פי שביעות רצון הנסקר ממיקום תחנת הרכבת בסקר החברתי.

 \* "נגישות גבוהה לרכבת" פירושה נגישות לרכבת בישוב המוצא ובישוב היעד גם יחד.

1. מרבית הניתוח שמופיע בחלקו הראשון של המחקר פורסם ביולי 2018. טניה סוחוי ויותם סופר (2018). **"האפשרות להגיע לעבודה בתחבורה ציבורית מיישובים שונים בישראל: מדד לנגישות יחסית.** לקט ניתוחי מדיניות וסוגיות מחקריות. בנק ישראל. [↑](#footnote-ref-1)