

סקר עמדות הציבור בנושא צמצום נסיעה ברכב פרטי

ניתוח ממצאי הסקר: דפנה אבירם-ניצן, איתן בן-אליה

עיבוד נתונים: רועי קנת-פורטל ועידו קטושבסקי

עיקרי הדברים

הסקר מצביע על כך שהפחתת נסועה ברכב פרטי אינה יכולה להישען על התנהגות הפרט בלבד. היא תלויה במידה מכרעת במדיניות ממשלתית – תשתיתית, תפעולית וכלכלית – שתיצור חלופה אמיתית לרכב. מדובר בממצא עקבי לאורך זמן (5 שנים), המחזק את הצורך במתן פתרון מערכתי ולא נקודתי. ללא השקעה רחבה ורב-שכבתית בשיפור השירות של התחבורה הציבורית, ההיצע והתמריצים, קשה עד בלתי אפשרי יהיה להפחית משמעותית את השימוש ברכב פרטי, גם אם יוטלו אגרות גודש או ייקור של מחירי הדלקים באמצעות מיסוי.

הציבור מאותת בצורה ברורה: ללא טיוב השירות – לא יושג שינוי התנהגותי משמעותי.

ממצאים עיקריים - כלל המדגם

- קרוב ל-70% מהציבור הישראלי נוהג להתנייד ברכב פרטי, רובם משתמשים ברכב שבבעלותם (54%), 9% ברכב של בן משפחה וכ-6% ברכב לסינג.
- רק כרבע מהציבור (24%) מתניידים לרוב בתחבורה ציבורית.
- כ-44% אינם מוכנים לצמצם נסיעה ברכב פרטי, לעומת 35% שכן מוכנים.
- שיעור נכונות גבוה יחסית לצמצם נסיעה ברכב פרטי בחברה הערבית: 46% לעומת 33% בקרב היהודים.
- כמחצית מבעלי הכנסה גבוהה (20 אלף ש"ח ומעלה) אינם מוכנים לצמצם נסיעה ברכב פרטי.

המתניידים ברכב פרטי

- מחצית מהמתניידים ברכב פרטי מוכנים להפחית נסיעה ברכב אם יחול שיפור בתדירות התחבורה הציבורית, 41% מוכנים לכך אם התחבורה הציבורית תהיה נגישה יותר למקום מגוריהם ולעבודתם.
- כ-22% מהמתניידים ברכב פרטי ציינו שאין דבר שיגרום להם להפחית נסיעה ברכב פרטי.
- הגורם המרכזי שיוביל את הציבור היהודי להפחית נסיעה ברכב הפרטי הוא שיפור תדירות התחבורה הציבורית (51%). חשיבות גורם זה עולה עם הגיל.
- בקרב הציבור הערבי הגורם המרכזי שסייע להפחית נסיעה ברכב הפרטי הוא שיפור קירבת התחבורה הציבורית למקום המגורים והעבודה (47%).

אמיר אלשטיין

יו"ר הוועד המנהל

הנשיא העשירי ראובן ריבלין

יו"ר של כבוד

יוחנן פלסנר

נשיא

חברי הוועד המנהל

עו"ד ליאת אהרנסון

אלי גרונר

פרופ' ורד וניצקי-סרוסי

ד"ר חן ליכטנשטיין

מול מועלם

שגריר לשעבר שלי מרידור

פרופ' פאדיה נאסר אבו-אלהיג'א

עו"ד אבי פישר

ד"ר מיכל צור

יוסי קוצ'יק

המועצה הבין-לאומית

פרופ' רונלד דניאלס, יו"ר

השופט רוזלי סילברמן אכלה, קנדה

אן אפלבאום, ארה"ב

השופט דורית ביניש, ישראל

השופט סטיבן בריי, ארה"ב

פרופ' משה הלברטל, ישראל

פרופ' כריסטוף מרקשיס, גרמניה

ד"ר שרון נוריאן, ארה"ב

השופט אברהם סופר, ארה"ב

ברט טפנס, ארה"ב

פרופ' גרהרד קספר, ארה"ב

הארייט שליפ, ארה"ב

סגני נשיא

פרופ' סוזי נבות, מחקר

ד"ר ישי ג'סיין פרס, אסטרטגיה

עמיתים בכירים

פרופ' תמר הרמן

פרופ' נתן זוסמן [אורח]

פרופ' עמית כהן

מד תומר לוזן [אורח]

פרופ' יותם מרגלית

פרופ' דניאל סטטמן

פרופ' בני פורת

פרופ' קרית פלוג

פרופ' מרדכי קרמיניצ'ר

פרופ' גרעון רהט

ד"ר תהילה שורץ אלטשולר

פרופ' יובל שני

מייסדים

ד"ר אריק ברמון

ברנד מרבוס (1929-2024)

מוכיר המדינה ג'ורג' שולץ (1920-2021)

שאינם מתניידים ברכב פרטי

- שיפור קירבת התחבורה הציבורית לאזור המגורים והעבודה (36%) והיעדר כדאיות כלכלית של נסיעה ברכב פרטי (32%) היו שני המניעים המרכזיים שהובילו את אלו שלא מתניידים ברכב פרטי, לוותר על השימוש ברכב.

תמריצים כלכליים

- **תמריצים כלכליים חיוביים לעידוד הפחתת הנסיעה ברכב פרטי** בדמות מענק כספי, הטבת מס או הנחה בביטוחי הרכב למי שמציג קילומטראז' נמוך, **נתפסים על ידי המשיבים לסקר כיעילים יותר מתמריצים שליליים**, כמס על דלקים, ייקור מחירי הרכישה והאחזקה של רכב, או הטלת אגרת גודש בכניסה למרכזי ערים בשעות העומס.
- שיעור העונים שתמריצים חיוביים יובילו אותם להפחית את השימוש ברכב פרטי, או שיחזקו את החלטתם בכך, עומד על 79% בקרב המתניידים ברכב פרטי, ועל 63% בקרב אלו שאינם מתניידים ברכב פרטי.

הקדמה

סקר זה הינו השלישי בסדרת סקרים שמבצע המכון הישראלי לדמוקרטיה במטרה לבחון את עמדות הציבור הישראלי בנושא משבר האקלים, ההיערכות לקראתו והמוכנות של הציבור לפעול באופן אקטיבי למען הפחתת פליטות מזהמות ואף לשאת בנטל הכספי הכרוך בכך.

מסמך זה מתמקד בממצאי הסקר הנוגעים לשימוש הציבור הישראלי ברכב פרטי ולתמריצים שעשויים להוביל לצמצום השימוש בו. סוגייה זו מהותית, שכן רכבים פרטיים מהווים גורם מרכזי בפליטות פחמן ובעומסי התנועה ברחבי הארץ. מטרת מסמך זה היא לשפוך אור על הדרכים היעילות ביותר לעודד את הציבור להפחית נסיעה ברכב פרטי, ובכך לסייע למקבלי ההחלטות בתחום לעצב כלים ותמריצים תואמים.

הסקר הראשון נערך בנובמבר 2020¹ והתמקד בעיקר במודעות הציבור להשלכות ההתחממות הגלובלית ובכוונותם לפעול לצמצום הנזקים. הסקר השני, שנערך בפברואר 2021, בחן את המוכנות האקטיבית של הציבור לפעול ולשלם עבור ההיערכות למשבר האקלים, למשל באמצעות התקנת פאנל סולארי, צמצום שימוש ברכב פרטי והתאמת הבית לתקן ירוק.

הסקר הנוכחי, שמפורסם עם פתיחת ועידת האקלים הבינלאומית ה-30 שמתקיימת השנה בברזיל, משלב שאלות משני הסקרים הקודמים ומאפשר בין היתר גם לבחון את שינוי עמדות הציבור הישראלי בנושא במהלך חמש השנים שחלפו מאז בוצע הסקר הראשון.

סדרת סקרים זו מבוצעת כמעטפת משלימה לפעילות ענפה של המכון במסגרת **פרויקט ההיערכות למשבר האקלים**, אותו מוביל המכון יחד עם המשרד להגנת הסביבה ומשרדי ממשלה נוספים מאז ינואר 2019.



- סקר אקלים 2025 מבוסס על מדגם מייצג של האוכלוסייה הישראלית, וכולל 1,033 משיבים, המהווים מדגם ארצי מייצג של כלל האוכלוסייה הבוגרת בישראל בגילאי 18 ומעלה. הסקר נערך הן באופן מקוון והן באופן טלפוני במהלך חודש ספטמבר 2025. רואיינו בו 806 איש ואישה בשפה העברית (78%) ו-227 משיבים בשפה הערבית (22%), טעות הדגימה המרבית למדגם זה ברווח סמך של 95% היא $\pm 3.05\%$ לכלל המדגם, $\pm 3.45\%$ לציבור היהודי, ו- $\pm 6.50\%$ לציבור הערבי.
- הסקר נערך על ידי המרכז לממשל וכלכלה בייעוץ וליווי של מרכז ויטרבי לחקר דעת קהל והמדיניות במכון הישראלי לדמוקרטיה. עבודת השדה בוצעה על ידי מכון סמית בהנהלת רפי סמית.

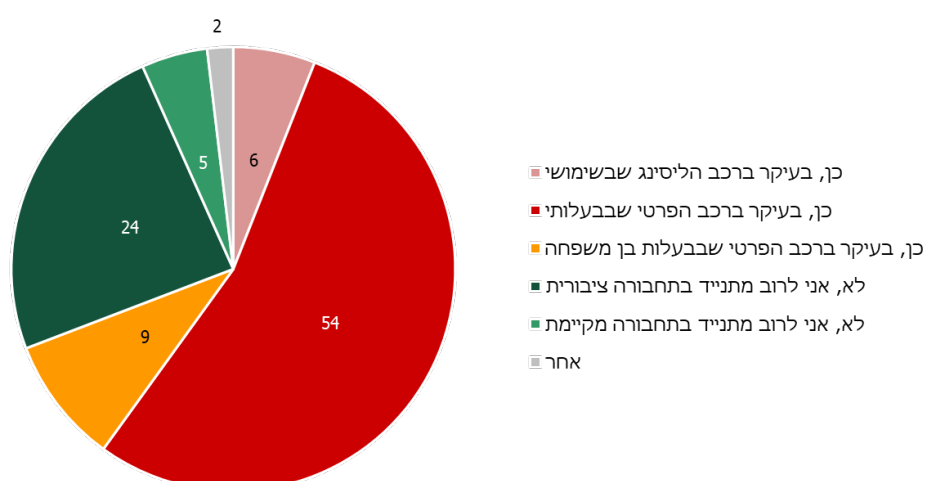
פרק 1: הרגלי הנסיעה ברכב פרטי לעומת תחבורה ציבורית או מקיימת

נכון למועד הסקר (ספטמבר 2025) קרוב ל-70% מהציבור הישראלי נוהג להתנייד ברכב פרטי: רוב הישראלים משתמשים ברכב שבבעלותם (54%), 9% ברכב של בן משפחה וכ-6% ברכב ליסינג. רק כרבע מהציבור (24%) השיבו שהם מתניידים לרוב בתחבורה ציבורית, ועוד כ-5% ציינו כי הם מתניידים בתחבורה מקיימת אחרת (תרשים 1).

בהשוואה לסקר מפברואר 2021, חלה ירידה של 6 נקודות האחוז בשיעור המשיבים שנוהגים להשתמש ברכב פרטי (מ-75% ב-2021 ל-69% כיום), שנובעת במלואה מירידה זהה בשיעור המשיבים שמתניידים באמצעות רכב שבבעלותם. במקביל, מ-2021 חלה עלייה של 7 נקודות האחוז במתניידים באמצעות תחבורה ציבורית.

תרשים 1 – כלל המדגם (%)

האם את/ה נוהג/ת להתנייד בעיקר ברכב פרטי?



הסקר מעלה פערים בהרגלי הנסיעה בין ערבים ליהודים: בעוד כשני שליש מהיהודים נוהגים להתנייד בעיקר ברכב פרטי, שיעור זה נוסק לכ-80% בקרב הערבים. פערים אלו נובעים בעיקר משיעורם הגבוה במגזר הערבי של המתניידים ברכב הפרטי של בן משפחה, שעומד על 20% לעומת רק 7% במגזר היהודי. בהתאם, שיעור הנוהגים להתנייד בתחבורה ציבורית בחברה הערבית נמוך ביותר:



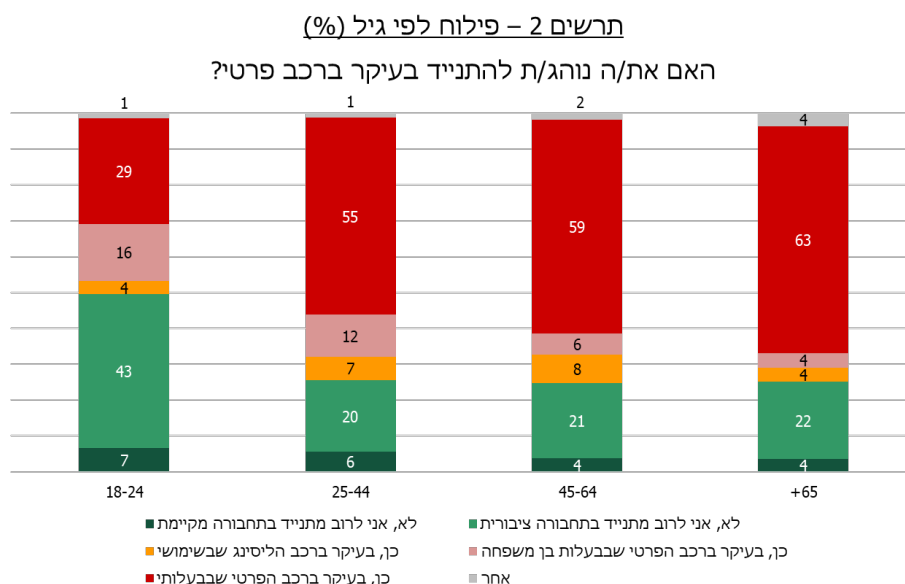
המכון הישראלי
לדמוקרטיה

www.idi.org.il

13% בלבד לעומת כ-26% בקרב היהודים. הדבר מתקשר ככל הנראה לנגישות ולתדירות הנמוכות יחסית של תחבורה ציבורית באותם אזורים בהם יש שיעור גבוה של ערבים.

כמצופה, בקרב בעלי ההכנסות הנמוכות (הכנסה של עד 6,500 ש"ח לחודש) נמצא שיעור גבוה יחסית של מתניידים באמצעות תחבורה ציבורית (37%). שיעור זה יורד בחדות ל-22% ברמות ההכנסה שמעל 6,500 ש"ח ועד להכנסה של כ-13,000 ש"ח בחודש וממשיך לרדת בהדרגה ובמתניות עם עליית ההכנסה, עד לכ-18% משתמשי תחבורה ציבורית בקרב בעלי ההכנסה הגבוהה, שמעל 35,000 ש"ח בחודש.

באופן טבעי, הרגלי הנסיעה של הצעירים (18 עד 24) שונים באופן מובהק מיתר קבוצות הגיל, כאשר פחות ממחציתם (49% מהם) נוהגים להתנייד ברכב פרטי, 43% מהם מתניידים בתחבורה ציבורית וכ-7% מהם מתניידים באמצעות תחבורה מקיימת אחרת (קורקינט, אופניים וכדומה). כך, שיעור המתניידים בתחבורה ציבורית בקרב צעירים עד גיל 24 (43%) כפול משיעורם בקרב יתר הגילאים, בהם עומד השיעור על כ-21% בממוצע (תרשים 2).



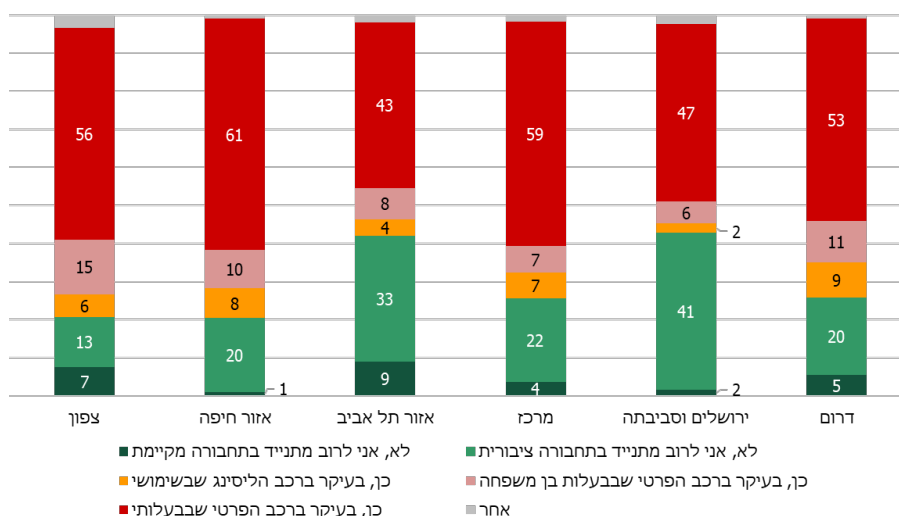
בפילוח גיאוגרפי עולה תמונה מעניינת, כאשר באזור תל אביב וירושלים נמצא השיעור הגבוה ביותר של המתניידים בתחבורה ציבורית או מקיימת: סביב ה-40%, לעומת 20% עד 26% ביתר חלקי הארץ (תרשים 3). תמונת המראה לכך, היא השיעור הנמוך יחסית של מתניידים בעיקר ברכב פרטי בשתי הערים הגדולות בישראל: סביב ה-60% לעומת בין 75% ל-80% המתניידים ברכב פרטי ביתר חלקי הארץ. אנו מאמינים שנתונים אלו יכולים לתרום למקבלי ההחלטות בבואם לעצב את כלי המדיניות בתחום, וכן לסייע בדיוק המסרים בבואם לגבש תכנית הסברתית להפחתת הנסיעה ברכב פרטי.



המכון הישראלי
לדמוקרטיה

www.idi.org.il

תרשים 3 – פילוח לפי אזור גיאוגרפי (%)
האם את/ה נוהג/ת להתנייד בעיקר ברכב פרטי?



פרק 2: נכונות הציבור להפחית נסיעה ברכב פרטי

שיעור המוכנים¹ לצמצם נסיעה ברכב פרטי גם במחיר פגיעה בנוחות הינו נמוך ועומד על 35% מכלל המדגם, זאת לעומת 44% שהשיבו שאינם מוכנים² לוותר על כך (תרשים 4). נתון זה משקף ירידה בנכונות גם בהשוואה לסקר קודם, שנערך לפני כארבע שנים (פברואר 2021). אז הביעו 45% מהמשיבים נכונות לצמצם נסיעה ברכב פרטי גם במחיר פגיעה בנוחות.

נתון זה נמוך גם בהשוואה לפעולות אחרות שנדרש הציבור לעשות לשם צמצום פליטות: 61% מהמשיבים מוכנים להפריד פסולת למחזור אם הפחים נמצאים ליד ביתם ו-56% מוכנים לוותר על שימוש בכלים חד-פעמיים (תרשים 4).

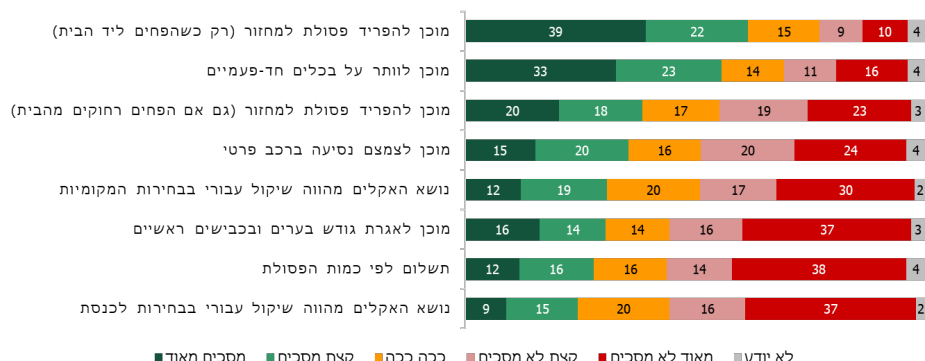
בדומה לכך, נראה שרוב הציבור בישראל גם אינו תומך בהטלת אגרת גודש בסך 30 ש"ח על המגיעים ברכב פרטי למרכזי ערים גדולות או הנוסעים בכבישים מרכזיים בשעות עומס (53%), לעומת 30% בלבד שתומכים בהטלת אגרה כזו (תרשים 4).

¹ הכוונה לשיעור המשיבים שענו "קצת מסכים" או "מסכים מאוד".

² הכוונה לשיעור המשיבים שענו "קצת לא מסכים" או "מאוד לא מסכים".

תרשים 4 – כלל המדגם (%)

באיזו מידה אתה מסכים עם ההיגדים הבאים המתארים פעילויות שתורמות להפחתת פליטות הפחמן ולהאטת ההתחממות הגלובלית?



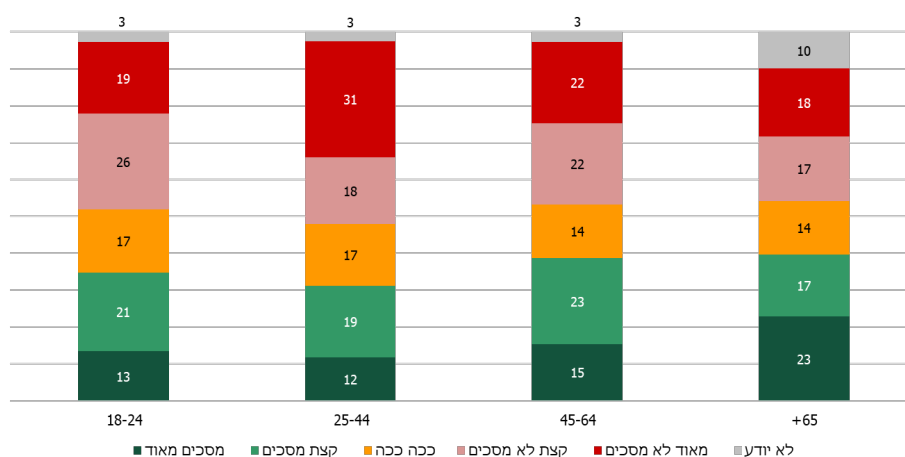
בניתוח לפי גיל נמצא כי בני 25-44 (שם מتركזים מרבית משקי הבית עם ילדים קטנים) מציגים את הנכונות הנמוכה ביותר להפחית נסיעה ברכב פרטי, אם המשמעות שנוחות הנסיעה תפגע ומשך הנסיעה יתארך: כמחציתם לא מוכנים להפחית נסיעה ברכב פרטי (כאשר 31% לא מוכנים כלל), לעומת 31% בלבד שכן מוכנים לכך. תמונה דומה עולה מניתוח התשובות של גילאי 18 עד 24 (תרשים 5).

מידת הנכונות להפחית נסיעה ברכב פרטי עולה מעט בגילאי 45-64, כאשר 38% מהם מביעים הסכמה לכך, אולם גם בקבוצה זו שיעור המתנגדים גבוה יותר ועומד על 44% (תרשים 5).

למעשה, קבוצת הגיל היחידה שמביעה נכונות להפחית נסיעה ברכב פרטי היא בני +65, כאשר שיעור המסכימים עומד על 40% לעומת 35% מתנגדים (תרשים 5). עם זאת, משקל קבוצה זו בסך משקי הבית הוא נמוך.

תרשים 5 – פילוח לפי גיל (%)

מוכן לצמצם את היקף הנסיעה ברכב פרטי



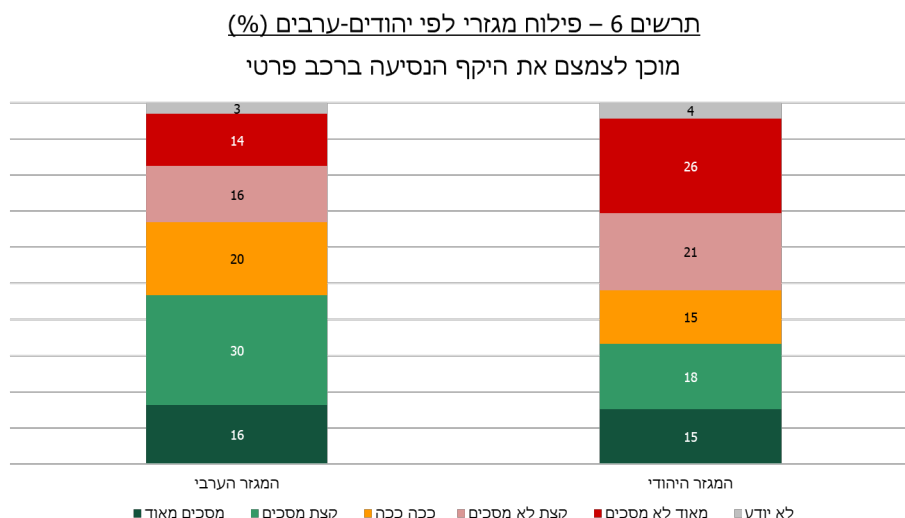
בהשוואה בין המגזר היהודי למגזר הערבי, נראית נכונות רבה יותר במגזר הערבי לצמצם את היקף הנסיעה ברכב פרטי: בעוד ש-46% מסכימים לכך בציבור הערבי



המכון הישראלי
לדמוקרטיה

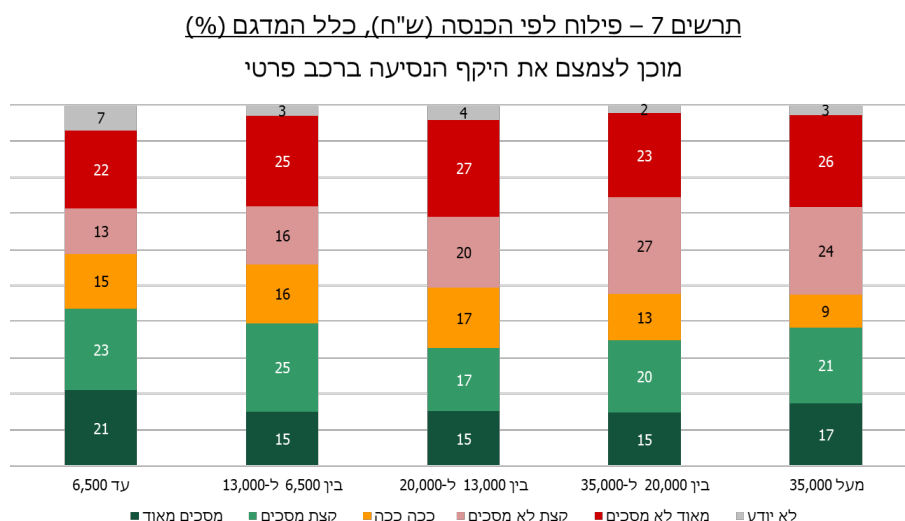
www.idi.org.il

(ו-30% מתנגדים), בציבור היהודי שיעור המסכימים עומד על 33% (ושיעור המתנגדים עומד על 47%, תרשים 6).



בפילוח לפי רמות הכנסה, נמצא כי הנכונות הרבה ביותר להפחית נסיעה ברכב פרטי קיימת בקרב רמות ההכנסה הנמוכות ביותר (כמו גם ההתנגדות הנמוכה ביותר): 44% מתוך המשיבים בעלי הכנסה של עד 6,500 ש"ח מוכנים לצמצם נסיעה ברכב פרטי (ו-35% מתנגדים) ו-40% מתוך המשיבים בעלי הכנסה של 6,500-13,000 ש"ח מוכנים לכך (ו-41% מתנגדים).

יתר על כן, בקרב בעלי הכנסה של 20,000 ש"ח ומעלה שיעור המתנגדים לצמצם את היקף הנסיעה ברכב פרטי עומד על מחצית. תוצאה דומה נצפתה גם בקרב בעלי הכנסה של 13,000-20,000 ש"ח (עם שיעור התנגדות של 47%, תרשים 7).



פרק 3: המניעים והתמריצים להפחתת נסיעה ברכב פרטי

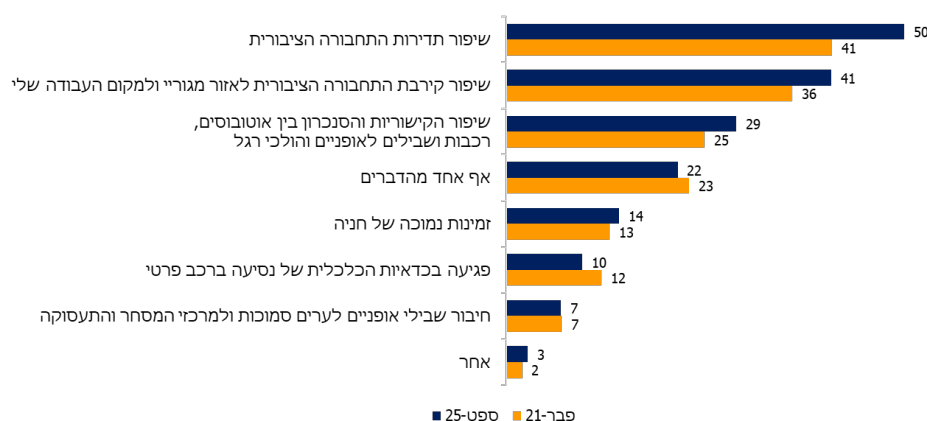
מתניידים כיום ברכב פרטי

המניע המרכזי שיגרום לציבור המתניידים כיום ברכב פרטי להפחית נסיעה ברכב הוא שיפור תדירות התחבורה הציבורית: מחצית מהמשיבים ציינו זאת כגורם

מרכזי. תשובה זו משקפת עלייה בחשיבות משתנה התדירות לעומת הסקר הקודם (מפברואר 2021), אז 41% ציינו גורם זה. הגורם השני בחשיבותו, ש-41% מהמתניידים ברכב פרטי ציינו שיגורם להם לצמצם את הנסיעה ברכב, הוא שיפור קירבת התחבורה הציבורית לאזור מגוריהם ולמקום עבודתם (לעומת 36% בסקר הקודם). הגורם השלישי הוא שיפור הקישוריות והסנכרון בין אוטובוסים, רכבות ושבילים לאופניים ולהולכי רגל, שגם חשיבותו עלתה מ-25% בסקר הקודם ל-29% בסקר זה (תרשים 8).

בשורה התחתונה, **ציבור המתניידים ברכב פרטי מצביע על כך שאם הממשלה תדאג לשיפור התדירות, הנגישות והקישוריות של התחבורה הציבורית – תעלה הנכונות לצמצם נסיעה ברכב פרטי.**

תרשים 8 – מתוך אלו המתניידים ברכב פרטי (%)
מתוך הרשימה הבאה, מהם שני הדברים המרכזיים שיגרמו לך להפחית את הנסיעה ברכב פרטי?



מעניין לציין שרק כחמישית (22%) מהמתניידים ברכב פרטי ציינו שאף אחת מהאפשרויות לא תגרום להם להפחית נסיעה ברכב פרטי (תרשים 8). זהו ממצא חיובי שאמור להדגיש בפני מקבלי ההחלטות ש**ציבור הנוסעים ברכב פרטי בישראל מוכנים לעבור לנסיעה בתחבורה ציבורית, בתנאי שזו תהיה יותר נגישה וזמינה**. ממצא זה אף נותר יציב בהשוואה לסקר הקודם, שנערך, כאמור, לפני כארבע שנים.

בפילוח לפי אזור גיאוגרפי, תוך התמקדות בגורמים שנוגעים לתדירות, לנגישות ולקישוריות התחבורה הציבורית, ניתן לראות בכלל האזורים ששיפור תדירות התחבורה הציבורית הוא הגורם המהותי ביותר שיגרום למתניידים ברכב פרטי לצמצם את הנסיעה ברכב, כאשר בתל אביב ובירושלים השיעורים הגבוהים ביותר (61%-ו-56% בהתאמה, תרשים 9).

כמו כן, בכלל האזורים שיפור קירבת התחבורה הציבורית למקום המגורים והעבודה מהווה גורם מרכזי עבור 36%-40% מאוכלוסיית המתניידים ברכב פרטי בהחלטתם לצמצם נסיעה ברכב, למעט בצפון, שם השיעור גבוה יותר ועומד על 47% (תרשים 9).

לבסוף, שיפור הקישוריות והסנכרון בין אוטובוסים, רכבות ושבילים לאופניים ולהולכי רגל יגרום לכשליש מהמתניידים ברכב פרטי להפחית נסיעה ברכב, למעט בירושלים וסביבתה, שם נתון זה נמוך יותר ועומד על 22% (תרשים 9).



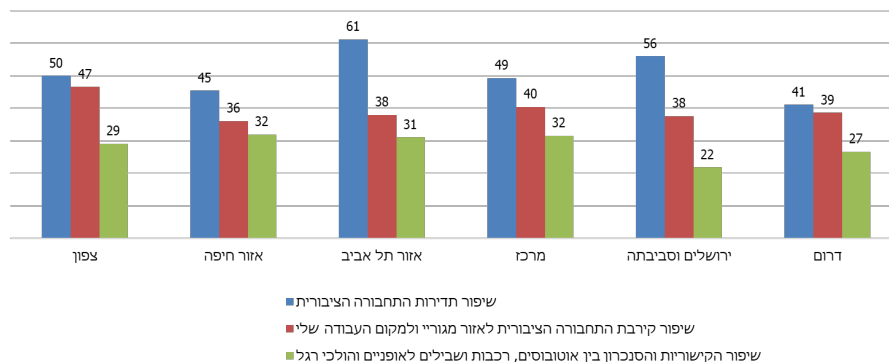
המכון הישראלי
לדמוקרטיה

www.idi.org.il

תרשים 9 – פילוח לפי אזור גיאוגרפי תוך התמקדות בתחבורה ציבורית וקישוריות,

מתוך אלו המתניידים ברכב פרטי (%)

מה יגרום לך להפחית את הנסיעה ברכב פרטי?

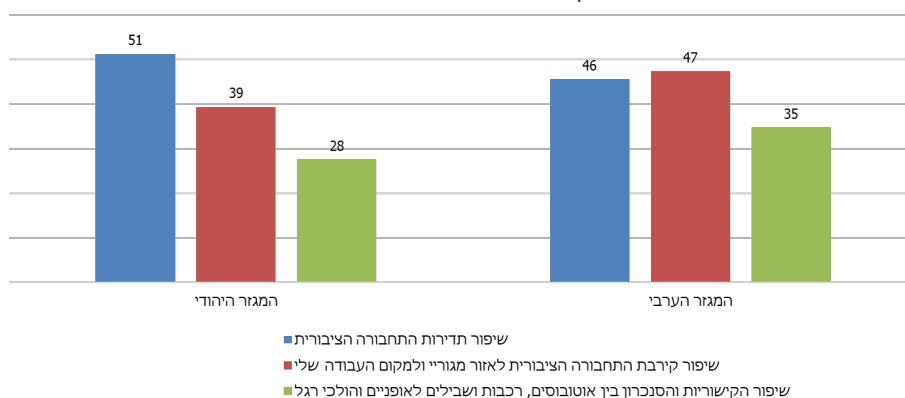


בהשוואה בין המגזר הערבי למגזר היהודי, תוך התמקדות בגורמים שנוגעים לתדירות, לנגישות ולקישוריות התחבורה ציבורית, נרשמו הבדלים משמעותיים בין שני הציבורים. בקרב הציבור היהודי הגורם המרכזי ביותר שיוביל להפחתת הנסיעה ברכב אצל המתניידים ברכב פרטי הוא שיפור תדירות התחבורה הציבורית (51%), כאשר שיעור התומכים בתמריץ זה בקרב הערבים נמוך יותר ב-5 נקודות האחוז. לעומת זאת, הן שיפור קירבת התחבורה הציבורית למקום המגורים והעבודה והן שיפור הקישוריות והסנכרון בין התחבורה הציבורית לשבילי אופניים והולכי רגל, מהווים גורמים משמעותיים יותר בחברה הערבית (47% ו-35% בהתאמה) מאשר בחברה היהודית (39% ו-28% בהתאמה, תרשים 10).

תרשים 10 – פילוח מגזרי יהודים-ערבים תוך התמקדות בתחבורה ציבורית

וקישוריות, מתוך אלו המתניידים ברכב פרטי (%)

מה יגרום לך להפחית את הנסיעה ברכב פרטי?



בפילוח לפי גיל, תוך התמקדות בגורמים שנוגעים לתדירות, לנגישות ולקישוריות התחבורה ציבורית, ניתן לראות שבכל טווחי הגיל שיפור תדירות התחבורה הציבורית הוא הגורם המהותי ביותר שיגרום למתניידים ברכב פרטי לצמצם את הנסיעה ברכב, כאשר נצפה מתאם חיובי בין שיעור התומכים בשיפור תדירות התחבורה הציבורית לבין גיל המשיבים. לעומת זאת, יחס הפוך נרשם בין גיל המשיבים לבין התמיכה בשיפור הקישוריות והסנכרון בין התחבורה הציבורית לשבילי האופניים והולכי הרגל (תרשים 11).



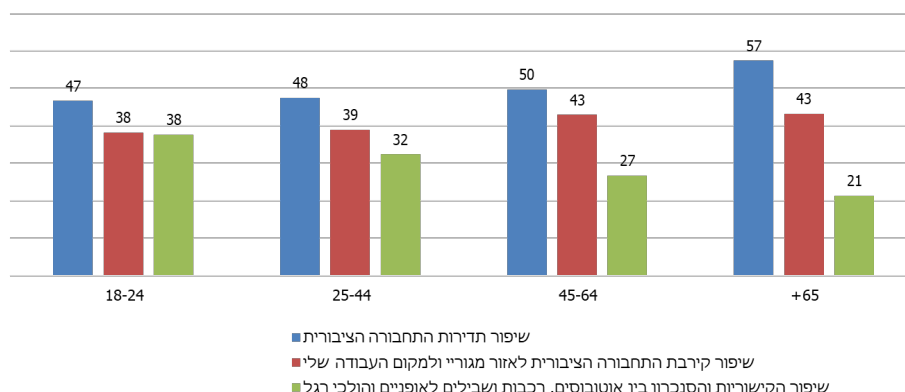
המכון הישראלי
לדמוקרטיה

www.idi.org.il

תרשים 11 – פילוח לפי גיל תוך התמקדות בתחבורה ציבורית וקישוריות

מתוך אלו המתניידים ברכב פרטי (%)

מה יגרום לך להפחית את הנסיעה ברכב פרטי?



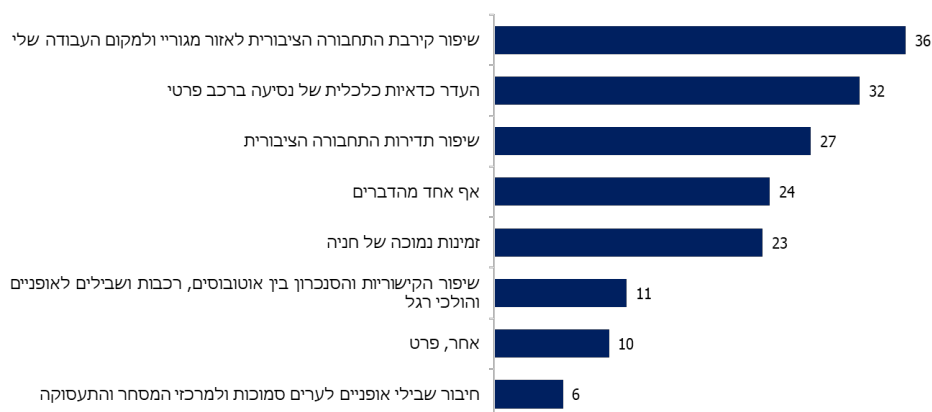
אינם מתניידים כיום ברכב פרטי

שני המניעים המרכזיים שהובילו את הציבור שאינו מתנייד כיום ברכב פרטי לוותר על השימוש ברכב פרטי הוא שיפור קירבת התחבורה הציבורית לאזור המגורים והעבודה והיעדר כדאיות כלכלית של נסיעה ברכב פרטי (עם שיעורי תמיכה של 36% ו-32% בהתאמה). הגורם השלישי בחשיבותו הוא שיפור תדירות התחבורה הציבורית (27%), והבא אחריו הוא זמינות נמוכה של חניה (23%). לעומת זאת, הנושא של שיפור הקישוריות והסנכרון בין תחבורה ציבורית לשבילים לאופניים ולהולכי רגל הניע רק 11% מהאנשים שאינם מתניידים ברכב פרטי לוותר על השימוש בו (תרשים 12).

תרשים 12 – מתוך אלו שאינם מתניידים ברכב פרטי (%)

מתוך הרשימה הבאה, מהם שני הדברים המרכזיים שהביאו אותך

להחלטה לוותר על השימוש ברכב פרטי?



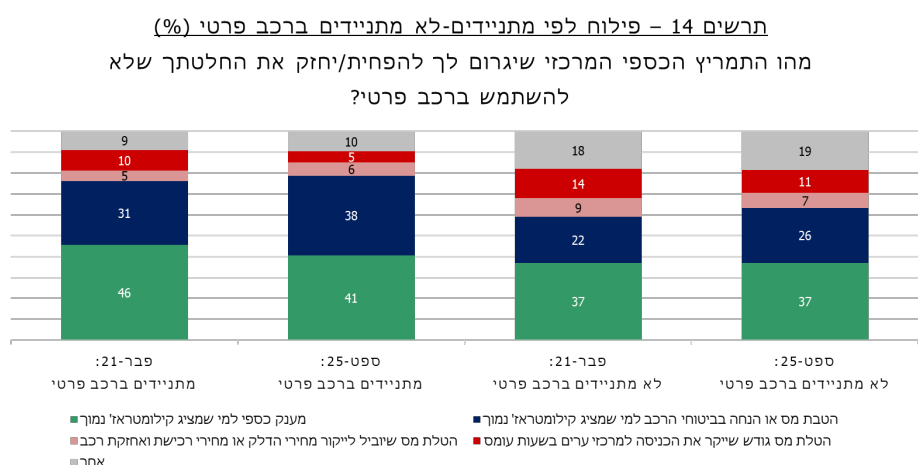
בפילוח לפי אזור גיאוגרפי, ניתן לראות שהיעדר כדאיות כלכלית של נסיעה ברכב פרטי הוא הגורם המרכזי באזור חיפה והמרכז שהוביל אנשים לוותר על השימוש ברכב פרטי (46% ו-40% בהתאמה). לעומת זאת, באזור תל אביב, ירושלים והצפון הנושא של שיפור הנגישות לתחבורה ציבורית מהווה הגורם המשמעותי ביותר (41%, 40% ו-34% בהתאמה). גורם שיפור הנגישות זכה לשיעורי תמיכה לא מבוטלים גם במרכז ובדרום (34% ו-31% בהתאמה).

זאת ועוד, למעט באזור חיפה, שיפור תדירות התחבורה הציבורית ניצב במקום השני או השלישי בכלל האזורים, כגורם שהוביל להחלטה לוותר על השימוש ברכב פרטי (תרשים 13).



עוד עולה מהסקר כי תמריצים כלכליים חיוביים לעידוד הפחתת הנסיעה ברכב פרטי בדמות מענק כספי, הטבת מס או הנחה בביטוחי הרכב למי שמציג קילומטראז' נמוך, יהיו יעילים יותר מתמריצים שליליים, בדמות הטלת מס לייקור מחירי הדלק או מחירי רכישה ואחזקה של רכב, או הטלת מס גודש שייקר את הכניסה למרכזי ערים בשעות העומס. כך, שיעור העונים שתמריצים חיוביים יובילו אותם להפחית את השימוש ברכב פרטי, או שיחזקו את החלטתם בכך, עומד על 79% בקרב המתניידים ברכב פרטי ועל 63% בקרב אלו שאינם מתניידים ברכב פרטי. בניגוד לכך, שיעור המשיבים שענו שתמריצים שליליים הם אלה שיניעו אותם עומד על 11% בלבד בקרב המתניידים ברכב פרטי, ועל 18% בקרב אלו שאינם מתניידים ברכב פרטי (תרשים 14).

מהשוואה לסקר קודם עולה שממצא זה עקבי לאורך זמן: גם בסקר פברואר 2021 נרשמו ממצאים דומים המצביעים על כך שהציבור מאמין שלתמריצים חיוביים יהיו השפעות משמעותיות יותר על החלטתו לצמצם נסיעה ברכב פרטי (תרשים 14).

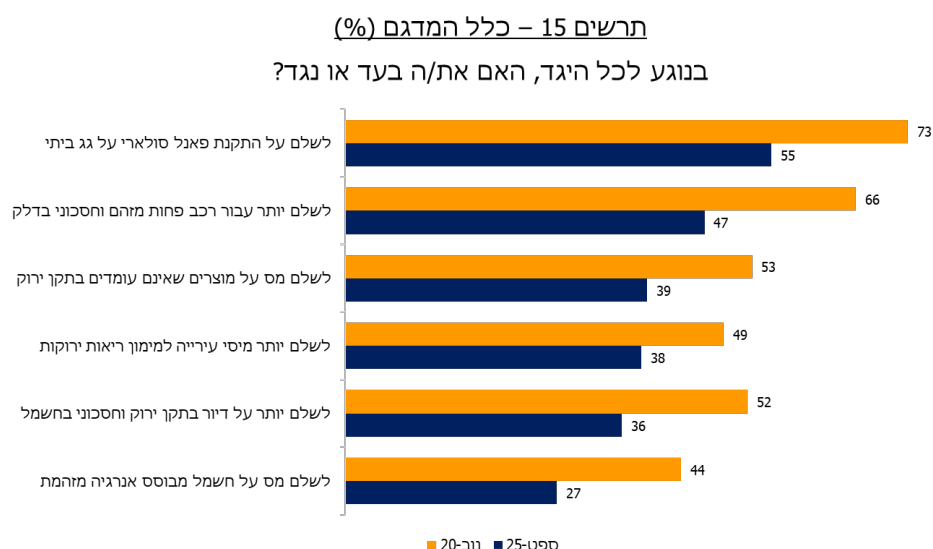


פרק 4: מוכנות לשלם יותר עבור רכב חשמלי וחסכוני בצריכת אנרגיה מזהמת

פחות ממחצית המשיבים לסקר (47%) ציינו כי הם מוכנים לשלם יותר עבור רכב חשמלי, פחות מזהם ויותר חסכוני באנרגיה, זאת לעומת כשני שלישים מהמשיבים שהיו מוכנים לכך בסקר נובמבר 2020 (תרשים 15). יש להניח שהירידה בשיעור המוכנים לשלם יותר עבור רכב חשמלי קשורה לעלייה ההדרגתית שחלה במהלך התקופה בשיעורי המס על רכב חשמלי (מ-35% ב-2024 ל-45% ב-2025)³.

נציין כי למרות הירידה בנכונות לשלם יותר עבור רכב חשמלי, עדיין שיעור זה גבוה יחסית בהשוואה לנכונות שהביעו המשיבים לשלם יותר עבור מיסים ירוקים או על דיור בתקן ירוק. למעשה, הסעיף היחיד שזכה למוכנות גבוהה יותר מצד המשיבים לשלם יותר עבורו הוא התקנת פאנל סולארי על גג הבית, עם תמיכה של כ-55% מהמשיבים (תרשים 15).

כמו כן, אלו שהביעו מוכנות לשלם יותר עבור רכב חשמלי, ציינו בממוצע שהם יהיו מוכנים לספוג התייקרות של עד 13% בתשלום על רכב כדי להנות מהיתרונות של רכב חשמלי.



פרק 5: תובנות והמלצות מדיניות

שינוי דפוסי הנסועה בישראל מחייב מהלך מערכתי ולא די בשינוי התנהגותי נקודתי. הממצא החוזר בשני הסקרים (פברואר 2021 וספטמבר 2025) הוא שללא שיפור משמעותי בזמינות, בתדירות בנגישות ובקישוריות של התחבורה הציבורית המוטיבציה להפחית נסיעה ברכב פרטי נותרת מוגבלת ביותר.

מהסקר עולה כי כדי להעלות את הנכונות להפחית נסועה ברכב פרטי על ממשלת ישראל לאמץ מדיניות משולבת של שדרוג תשתיות התחבורה הציבורית, שיפור הקישוריות בין לבין שבילים לאופניים ולהולכי רגל, הענקת תמריצים חיוביים (דוגמת מענקים והטבות מס עבור קילומטראז' נמוך) והסברה ממוקדת לקבוצות חלשות ולתושבי הפריפריה.

³ הודעות דוברות. "מס הקנייה על רכבים חשמליים בשנת 2025 יעמוד על 45% עם תקרת הטבה של 35 אלף ₪: תצומצם הטבת המס במסגרת "מיסוי ירוק" לרכבים שאינם חשמליים", אתר רשות המיסים בישראל, 31.12.2024.

עוד עולה כי ישנו שוני בין קבוצות אוכלוסייה הן בהרגלים והן בנכונות לשנות התנהגות. לפיכך, יש להתאים את כלי המדיניות והתמריצים בהתאם. כך, למשל בחברה הערבית יש לשים דגש על נגישות וקירבה כדי לעודד צמצום נסיעה ברכב פרטי. בתל אביב ובירושלים תדירות היא מפתח, בקבוצות הכנסה נמוכות נמצאה נכונות גבוהה יותר לשינוי התנהגות לטובת הפחתת נסיעה ברכב פרטי ואילו בגילאים הצעירים שיעור גבוה יותר משתמשים בתחבורה ציבורית.

המלצות מדיניות לעידוד צמצום הנסיעה ברכב פרטי

שיפור תשתיות התחבורה

- שיפור הנגישות, הקישוריות והתדירות של התחבורה הציבורית.
- הגדלת פריסה ביישובים ערביים ובפריפריה.
- קישוריות בין סוגי תחבורה ציבורית ומקיימת: שבילי אופניים, רכבת, חניוני חנה-וסע.

תמריצים – בעיקר חיוביים

- הטבות מס לקילומטראז' נמוך.
- קידום מודל ביטוח מבוסס שימוש.
- מענק מעבר לניידות מקיימת (בדומה לעולם).
- תמריצים לרכישת אופניים / קורקינטים באזורים רלוונטיים (מענק או הטבת מס).
- תמריצים שליליים – רצוי להפעיל לאחר שיפור תשתיות התחבורה הציבורית.

קידום מהלך הסברה לאומי

מאחר והסקר מראה פערי תפיסה בין קבוצות שונות, מוצע להשיק קמפיינים מותאמים לחברה הערבית, לצעירים, ולמעמד הביניים.

ⁱ סקרי עמדות הציבור בנושא משבר האקלים, דפנה אבירם-ניצן, הילה שואף-קולביץ