

22 בפברואר 2026

ה' באדר התשפ"ו

לכבוד: ועדת הכלכלה של הכנסת

התייחסות התאחדות הסטודנטים/ות הארצית לדיון בנושא רפורמת "צדק תחבורתי"

הסטודנטים והסטודנטיות הם מהצרכנים הבולטים של התחבורה הציבורית בישראל. בממוצע מדובר באוכלוסייה צעירה ובעלת הכנסה נמוכה, הנדרשת להגיע למוסדות הלימוד ובחזרה מהם ולעיתים קרובות לעבור בין ערים ואזורים ברחבי הארץ, שכן סטודנטים רבים לומדים מחוץ למקום מגוריהם.

כגוף המייצג קרוב ל- 400,000 צעירים וצעירות בישראל, אנו רואים צורך להדגיש כי העיסוק האינטנסיבי במחירי התחבורה הציבורית שבא לידי ביטוי ברפורמת "צדק תחבורתי" וגם לפניו, מתעלם מהבעיות היסודיות במערכת שעלו כבר במספר סקרים ומחקרים בנושא. למשל, ב"סקר התחבורה הגדול" שערך משרד התחבורה בשנת 2022 נשאלו משתתפי הסקר מה יגרום להם להשתמש יותר בתחבורה ציבורית. רק כ- 21% מהנשאלים הזכירו את מחירי התחבורה הציבורית כגורם משמעותי. **לעומת זאת, 48% הזכירו את אמינות התחבורה הציבורית כגורם מכריע לשימוש בה; 44% הזכירו את הרלוונטיות של מסלולי הנסיעה עבורם; 42% את זמינות התחבורה הציבורית בסופי שבוע ו- 39% את מהירות הנסיעה.** למעשה, עלה כי המחיר הוא הגורם השישי בלבד בחשיבותו להימנעות משימוש בתחבורה ציבורית. חוסר האמינות של התחבורה הציבורית, שעלה כגורם מרכזי, יוחס לתופעות כמו ביטול נסיעות, אי-עצירה בתחנות, אי-עמידה בזמנים ומחסור במידע על הגעת הקווים.

הבעיות המדוברות פוגשות את הסטודנטים בישראל במספר דרכים: מחסור בקווי אוטובוס ייעודיים ומהירים לקמפוסים, חשש מאיחור לשיעורים עקב חוסר הביטחון בזמני התחבורה הציבורית, היעדר תחבורה ציבורית בסופי שבוע מעיר הלימודים לבית ההורים ועוד. כתוצאה מכל אלו, סטודנטים רבים מעדיפים להחזיק רכבים, מה שמגדיל את הנטל הכלכלי הכבד ממילא בתקופת הלימודים, תורם לגודש בכבישים ומייצר מצוקות חנייה בסביבת הקמפוסים. השלכה נוספת של המצב היא צמצום המוטיבציה ללמוד באזורי הפריפריה הגיאוגרפית לאור חוסר הנגישות למרכז בסופי שבוע ובלילות.

גורם מרכזי לשלל הבעיות שצוינו הינו הריכוזיות של משרד התחבורה, והיעדר הסמכויות של השלטון המקומי בתחום התחבורה הציבורית. כיום, רשות מקומית שרוצה לשנות מסלול של קו עירוני, להגביר תדירות או להוסיף תחנות - צריכה לקבל אישור ממשרד התחבורה בירושלים. למשרד מרכזי אחד אין את האמצעים והיכולת להבין ולמלא את שלל הצרכים ברמה המקומית. לכן יש לקדם ביזור סמכויות בתחום התחבורה הציבורית ממשרד התחבורה לדרגים האזוריים והמקומיים, שמכירים מקרוב את צרכי האוכלוסייה ויידעו לעצב ולתכנן מעני תחבורה ציבורית רלוונטיים.

בהקשר הסטודנטיאלי, ביזור סמכויות שכזה יאפשר לרשויות מקומיות ואזוריות לעצב פתרונות תחבורה ציבורית מיטביים לסטודנטים, ביחד עם אגודות הסטודנטים המקומיות ועם המוסדות האקדמיים באזור. לצד זאת, חשוב לציין שגם בהתייחסות לסוגיית המחיר, הנתונים שפורסמו לאחרונה על ידי מוביט-פנגו¹ מעידים כי בממוצע סטודנטים משלמים מחיר נסיעה גבוה ביחס לשאר האוכלוסיות - כך שגם בגזרה זו, נראה שהרפורמה האחרונה לא הצליחה להיטיב עם סטודנטים המשתמשים בתחבורה הציבורית.

לסיכום, אנו קוראים לוועדה, למשרד התחבורה ולשלל הגורמים המעורבים למקד את השיח בבעיות העומק של התחבורה הציבורית ולא לצמצמו לסוגיית המחיר, שמתגלה שוב ושוב כבעיה משנית ברשימת הבעיות של המערכת.

¹ Ynet "כך השפיעה רפורמת צדק תחבורתי על התחבורה הציבורית בישראל". פברואר 2026.