

האוניברסיטה העברית בירושלים

הפקולטה למדעי החברה

בית הספר למדיניות ציבורית

השפעת הקמת כביש חוצה ישראל על מחירי נדל"ן למגורים

בחינת השפעה על פי מאפיינים סוציו אקונומיים¹

עבודת גמר לתואר מוסמך במדיניות ציבורית

בהדרכת פרופסור מישל סטרבצ'ינסקי

מוגש על ידי נועם ירון, 039176011

ירושלים, אוקטובר 2014

¹ המחקר בוצע בחדר המחקר של הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה.

תקציר

עבודה זו בחנה את השפעת הקמת כביש חוצה ישראל (כביש 6) על מחירי הנדל"ן למגורים. שאלת המחקר היא, האם מחירי הדירות הקרובות לכביש 6 הושפעו מהקמתו, יחסית לדירות המרוחקות ממנו. על מנת לבנות את מאגר הנתונים, לכל רשות מקומית נמדד מרחק ממחלף פתוח הקרוב ביותר של כביש 6 בשנה נתונה. לכל עסקת נדל"ן למגורים (תצפית) בתקופה 1991-2009 צורף מרחק ממחלף בכביש 6 על פי הישוב בו היא ממוקמת, כמו גם מאפיינים סביבתיים נוספים. מחיר העסקה שימש כבסיס לבדיקת ההשפעה של הקמתו של כביש 6 החל משנת 2002. לצורך הבדיקה נבחרו מחד היישובים הקרובים לכביש 6 (קבוצת הטיפול), ומאיךך יישובים שמרוחקים ממנו, הדומים ליישובים בקבוצת הטיפול על פי השיטה המוכרת כ-Propensity Score Matching. שיטה זו משקללת את התכונות של היישובים (אשכול פריפריאליות, רמה חברתית כלכלית, מספר מכוניות פרטיות ל-1000 תושבים, ומספר מקבלי דמי אבטלה ל-1000 תושבים) במטרה לקיים השוואה בין יישובים דומים.

תוצאות המחקר מאשרות את השערת המחקר המרכזית, על פיה ביישובים בהם יש משקל גבוה של פרטים המועסקים מחוץ לעיר. שיעור הגידול במחיר הדירה הוא פונקציה חיובית של המרחק ממחלף של כביש 6. משמע, בממוצע, ככל שדירה הממוקמת ביישובים אלה קרובה יותר למחלף של כביש 6 כך שיעור עליית מחירי הנדל"ן שניתן לשייך לקרבה למחלף גבוה יותר. בהתאמה, ניתן היה לראות מהתוצאות שעוצמת השינוי בתצפיות המרוחקות עד 10 קילומטרים ממחלף, יותר גבוהה מתצפיות המרוחקות 10 עד 20 קילומטרים ממחלף, שבתורן גבוהות יותר מתצפיות המרוחקות 20 עד 30 קילומטרים ממחלף.

ללא התייחסות לשנת 2002 (בה התוצאות היו גבוהות באופן מהותי מהמשך התקופה), המקדמים שהתקבלו ברגרסיה הבוחנת את ההשפעה על שיעור שינוי מחירי הדירות בתצפיות הממוקמות עד 10 ק"מ ממחלף נעו בין 0.091 ל-0.148 (לאחר שיפור טיב הנתונים). משמע, הקרבה למחלף של כביש 6 העלתה את מחירי הדירות ביישובים אלו בכ-10%-15%. ברגרסיה הבוחנת את ההשפעה על שיעור שינוי מחירי הדירות בתצפיות הממוקמות 10 עד 20 ק"מ, המקדמים של משתני הנגישות נעו בין 0.014 ל-0.065 (לאחר שיפור טיב הנתונים). משמע, הקרבה למחלף של כביש 6 העלתה את מחירי הדירות ביישובים אלו בכ-1.5%-6.5%.

בבחינת השפעת מדד חברתי-כלכלי על שיעור השינוי במחיר הדירה נמצאו מספר תוצאות חדשניות. הבדל מרכזי שנמצא בין השפעה על דירות הממוקמות ביישובים המאופיינים במדד חברתי - כלכלי גבוה ונמוך הוא מרחק ההשפעה על מחיר הדירה. בעוד שביישובים בעלי מדד סוציו-אקונומי גבוה התקבל כי ההשפעה לחיוב של קרבה למחלף קרוב לכביש 6 התבטאה במחירי הדירות, הן ביישובים הקרובים עד 10 קילומטרים והן ביישובים הקרובים במרחק של עד 20 קילומטרים (ואף מעבר לכך), ביישובים המאופיינים במדד חברתי - כלכלי נמוך השפעה זו התקבלה רק ביישובים הקרובים עד 10 קילומטרים ממחלף.

כמו כן, נמצא כי שיעור השינוי במחירי הנדל"ן ביישובים המאופיינים במדד חברתי - כלכלי נמוך במרחק של עד 10 קילומטר ממחלף, דומה לשיעור השינוי במחירי הנדל"ן ביישובים המאופיינים במדד חברתי - כלכלי גבוה ביישובים המרוחקים 10 עד 20 קילומטרים ממחלף. מאחר ששיעור

השינוי במחיר הדירה נובע מביקוש מול היצע, ותחת ההנחה הסבירה לפיה ההיצע בטווח הקצר הוא יחסית קשיח, ניתן להסיק כי שיעור הגידול בביקוש לדירות בקבוצות אלו עלה באופן דומה עם הקמת הכביש.

מחקר זה בא, בין היתר, לשפוך מידע היכול לתרום למדיניות תכנון ומיסוי על ידי זיהוי איזו אוכלוסייה נהנית יותר מאחרת מהקמת כביש מרכזי חדש. מידע זה יכול להיות לעזר לעתיד בתכנון תוואי הכביש, ובהחלטה לתעדף ליד אילו ישובים לפתוח את המחלף המקשר בין הכביש המהיר וכבישי רוחב.

למחקר עתידי בנושאים אלו מומלץ לבחון את שאלת מגמת שינוי ההשפעה לאורך השנים בין ישובים, בהבחנה בין ישובים המאופיינים במדד חברתי - כלכלי גבוה, ומדד חברתי - כלכלי נמוך. שאלה נוספת שיש לבחון היא, מהי השפעת השיפור בנגישות על איכות האוכלוסייה המהגרת לישובים השונים. משמע, האם המדד החברתי - כלכלי של הישובים עלה כתוצאה מהקרבה למחלף של כביש 6. מומלץ להמתין עם מחקרים אלו מספר שנים על מנת שמימד הזמן ממועד פתיחת הכביש יהיה רחב יותר.