

## עמדות ותגובות

יורם אסידון, רכז הפורום למען תחבורה ציבורית.

**פער הנגישות והניידות בחברה הישראלית סקירת מצב, השלכות חברתיות והצעות לשינוי\***

### תקציר

מכסה את הוצאות רכבו והוא נהנה מחניה צמודה במגדלי עזריאלי. מצבה של האישה נחות בהרבה אל מול הגבר בכל הנוגע ליכולת ליהנות ממרחב הזדמנויות לתעסוקה, לימודים וכל תשומה אחרת שהייתה יכולה לצמצם את הפערים החברתיים בחברה הישראלית. פער הנגישות והניידות מומחש במקרה הנ"ל באופן קיצוני אמנם, אך הוא משקף למעשה את אי השוויון התחבורתי באפן הברור ביותר.

פער הנגישות והניידות מתחיל למעשה בסדרי העדיפויות התקציביים שמדינת ישראל הנהיגה בעשורים האחרונים. סדר ההשקעות משליך ישירות על שאר הגורמים המניעים את פער הנגישות. בשנים 1987-2002 השקיעה מדינת ישראל כ-45 מיליארד שקל בתשתיות כבישים (מדינת ישראל, משרד התחבורה 2004). ההשקעה בכבישים משמעה השקעה בבעלי הרכב הפרטי שניתן לסווג כבעלי אמצעים אל מול חסרי הרכב. בנוסף, ההשקעות במרכז הארץ לעומת הפריפריה היו גבוהות משמעותית ונבעו מהניסיון לספק את הגידול העצום ברמת המינוע שהייתה גבוהה משמעותית מזו של תושבי הפריפריה. כך, לדוגמא, רמת המינוע בתל אביב היתה ב-2002 658 כלי רכב ל-1000 איש ואילו באופקים היו 100 בלי רכב ל-1000 איש באותה שנה.

האפליה החמורה ביחס ההשקעות צפויה להתמתן מעט עקב חתימת הסכם עם חברת רכבת ישראל בע"מ שנועד להעביר לידיה סכום של 24 מיליארד שקלים להשקעה בתשתית מסילתית וסובסידיות. אחת המשמעויות העיקריות של ההשקעות ברכבת היא בתוספת קווים מתוכננים לפריפריה בדרום ובצפון, שלה משמעות חברתית וכלכלית מהותית. בנוסף, ועל מנת למנוע פגיעה חמורה יותר בשכבות החלשות, הקציבה המדינה 1-1.5 מיליארד שקלים

מדינת ישראל מאופיינת בפערים כלכליים וחברתיים הולכים וגדלים בתחומים רבים. פער הנגישות והניידות ואי שוויון תחבורתי כמעט ולא נדונו בפורומים של מקבלי ההחלטות. פער זה קיים ומורגש מדי יום על ידי מאות אלפי משפחות שאין להן נגישות לכלי תחבורה משלהן אשר נאלצות לסמוך על תחבורה ציבורית שיעילותה הולכת ופוחתת עם הריחוק הגאוגרפי והפוליטי ממרכזי הפעילות במדינה.

התחבורה הציבורית הנה מצרך יסוד שעל המדינה לספקו בתנאים ובעלות סבירים. ניתן אף לומר שהזכות לניידות ונגישות יעילים היא זכות בסיסית שזכאים לה כלל אזרחי המדינה. הפגיעה בזכות זו יכולה להיחשב כפגיעה בזכות יסוד<sup>1</sup> והיא גורמת לכך שאזרחים רבים מדי נפגעים מבחינת יכולתם להרוויח ממוצרים ציבוריים שבעלי הרכב נהנים מהם.

אפליה זו בנגישות אל צרכים בסיסיים שונים כגון תעסוקה, לימודים ועוד, מחייבת משפחות רבות להשקיע משאבים גדולים מדי ברכישת ואחזקת רכב פרטי ו/או להיות תלויים תלות כמעט מוחלטת במערכות התחבורה הציבורית הקיימות שכאמור יכולתן לשרת את הפריפריה הגאוגרפית והחברתית של ישראל הולכת ופוחתת.

פער הנגישות והניידות מתבטא בצורה ה"טובה" ביותר בהשוואה הבאה: בצידה האחד של "המשוואה" נציב אישה חד-הורית חסרת רכב המטופלת בשלושה ילדים עם השכלה של פחות משמונה שנות לימוד והמתגוררת במצפה רמון. מצידה השני של "המשוואה" נציב גבר נשוי בעל רכב עם תואר אקדמאי המתגורר בתל-אביב שמקום עבודתו

\* נייר זה מוגש לארגון חיים וסביבה במסגרת פרויקט צדק סביבתי

אליהם, רוב מקומות העבודה סיפקו הסעות מרוכזות, וחלק גדול מהפעילות הכלכלית התעשייתית והמסחרית התנהל סביב 3 הערים הגדולות. כל אלו שמרו על פערי תחבורה ואי שוויון נמוכים יחסית.

מגמות הניידות השליליות החלו עם פתיחת שערי המדינה לייבוא מסיבי של כלי רכב, הפחתת מחירי הרכב הפרטי והשקעה מסיבית במערך הכבישים בארץ בכלל ובגוש דן בפרט. טבלה 1 מצביעה על הבעייתיות הרבה של מדיניות התחבורה בישראל כפי שבאה לידי ביטוי בעלייה העצומה במספר כלי הרכב, אורך כבישים והיקף הנסועה.

נתונים אלו מעידים כי העלייה במספר כלי הרכב לווה בניסיון מתמיד של המדינה לספק את הביקוש על ידי תוספת שטחי כביש, תוספת שעלותה הייתה עשרות מיליארדי שקלים אשר באה ללא ספק, על חשבון חסרי הרכב ומשתמשי התחבורה הציבורית.

אל מול הגידול התלול בהיקף השימוש ברכב הפרטי אנו רואים בטבלה 2 שהיקף השימוש בתחבורה הציבורית (מלבד הרכבת) היה יציב כמעט לגמרי ב-30 השנים האחרונות. יציבות זו מצביעה על אי גידול בהיקף השימוש, נתון אשר מצביע על היעדר ביקושים הנובעים מהסטת נסיעות רבות אל הרכב הפרטי. למרות הגידול החד בגודל האוכלוסייה נשארה התחבורה הציבורית מאחור בכל הנוגע להיקף השימוש בה. שוב, מדובר בפגיעה במשתמשי התחבורה הציבורית.

העלייה הדרמטית ברמת החיים והפיכתה של מדינת ישראל לבעלת מאפיינים מערביים הפכה את כלי הרכב הפרטי לכלי התחבורה העיקרי של אזרחי

מדי שנה, בעיקר במתן סובסידיות להוזלת תעריפי הנסיעה בתחבורה הציבורית.

למרות כל האמור וכפי שיפורט בהמשך, נותרו פערים גדולים מדי בין בעלי הרכב לחסרי הרכב ובין פריפריה למרכז, פערים בעלי "אפקט דומינו" שלילי על מהלך חייהם של מאות אלפי משפחות.

מסמך זה יסקור מספר מרכיבים מרכזיים המשפיעים על מגזרים המופלים לרעה בכל הנוגע לניידות ונגישות: יחס ההשקעות בין בעלי הרכב לחסרי הרכב כולל השלכותיו של כביש חוצה ישראל על הפריפריה הישראלית, השוואת מצבם של המגזרים השונים בחברה הישראלית הזקוקים לניידות ונגישות, ופתרונות אפשריים לשינוי ושיפור מצבם של מגזרים מופלים תחבורתית.

**רקע**

עד לפני 20-30 שנה מדינת ישראל הייתה שוויונית בהרבה בכל הנוגע ליכולת לנוע ממקום למקום. אמנם כלי התחבורה הציבורי העיקרי היה האוטובוס ורכבת יעילה הייתה רק חלום רחוק, אך האוטובוס הגיע גם למקומות הנידחים ביותר. חשוב מכך, זה היה כלי התחבורה הכמעט יחידי שהיה זמין לרוב תושבי המדינה. זאת פשוט משום שרמת המינוע (מספר רכבים ל-1,000 איש) הייתה נמוכה מאוד ולכן ממוצע השימוש בתחבורה הציבורית היה גבוה מאוד ביחס למדינות אחרות ועמד על כ-55% עד תחילת שנות השמונים.

גם מערך שימושי הקרקע היה כזה שאפשר לרוב תושבי המדינה להתנהל בלא להזדקק לרכב פרטי. מוסדות חינוך היו בקרבת מקום ואפשרו הגעה רגלית

**טבלה 1: מגמות הגידול בשימוש ברכב הפרטי בישראל**

שנה	אורך דרכים סלולות (ק"מ)	מספר נהגים (אלפים)	סך כלי רכב (אלפים)	מזה פרטיות (אלפים)	נסועה (מיליוני ק"מ)
1970	9,290	439	266	148	5,892
1980	11,810	980	539	410	10,943
2002	16,903	2,876	1,960	1,497	38,100

מקור: למ"ס, שנתון סטטיסטי לישראל 54 לוח 24.1

**טבלה 2 : מגמות השימוש בתחבורה הציבורית בישראל**

שנה	נסועה - אוטובוסים ציבוריים (מיליוני ק"מ)	היקף נוסעים - רכבת (אלפים)
1970	314	4,117
1980	353	3,300
2002	368	17,540

מקור : למ"ס, שנתון סטטיסטי לישראל 54 לוח 24.1

**יחס ההשקעות בין חסרי הרכב לבעלי הרכב**

בשנים 1987-2002 השקיעה מדינת ישראל סכום של 45 מיליארד שקלים בתשתיות תחבורה ציבורית (מדינת ישראל, משרד התחבורה 1987; מדינת ישראל, משרד התחבורה 2002). באותן השנים השקיעה המדינה בקווי רכבת סכום קטן בהרבה של 4.7 מיליארד שקלים. ההשקעה באמצעי תחבורה ציבורית אחרים התמקדה עד לאחרונה בעיקר במתן סובסידיות להנחות למגזרים שונים כגון חיילים, קשישים, נוער ועוד. היקף הסובסידיה נע בטווח של 1-1.5 מיליארד שקלים לשנה.

פער זה ביחס ההשקעות בין התחבורה הציבורית לתחבורה הפרטית היה הקטליטור המרכזי ליכולתו של הרכב הפרטי להתחרות ולגבור על התחבורה הציבורית בכל הנוגע להיקף השימוש.

למרות שטענתו המרכזית של נייר זה שההשקעות הפיזיות היו צריכות להתמקד בתחום התחבורה הציבורית, הרי שגם כאשר מדובר בהשקעות בכבישים, המגמה הברורה לאורך השנים היא כי הרוב המכריע של ההשקעות בסלילת כבישים נעשתה במחוז תל-אביב והמרכז לעומת השקעות זניחות בדרום ובצפון כמו גם במגזר הערבי והדרוזי. בכך הועדפה אוכלוסיית המרכז הן בהקצאת כספים והן בשיפור תשתיות שאפשרו ניידות טובה יותר לתושבי המרכז (החזקים ממילא יותר מתושבי הפריפריה ברמתם הסוציו-אקונומית).

כביש חוצה ישראל שנטען לגביו כי הוא יקרב את הפריפריה למרכז הופך עם פתיחתו של הקטע המרכזי במהלך 2004 לפרויקט היקר ביותר שהקימה מדינת ישראל מאז ומעולם ולפרויקט שיפגע הן בחסרי הרכב והן בפריפריה הישראלית יותר מכל פרויקט אחר.

ישראל תוך יצירת פערים גדולים ביותר בין בעלי הרכב וחסרי הרכב.

יש להדגיש כי בכל מקרה, לא ניתן יהיה להגיע למצב שבו רוב תושבי המדינה יזכו לניידות באמצעות רכב פרטי משום שתמיד יהיו אוכלוסיות כגון ילדים, נוער, קשישים ועוד שלא תהיה באפשרותם לעשות שימוש ברכב פרטי או לעמוד בהוצאות אחזקתו.

בניגוד לנעשה ברוב מדינות אירופה, שם הגידול במספר כלי הרכב פגע הרבה פחות בהיקף השימוש בתחבורה הציבורית, הרי שב ישראל הפכה התחבורה הציבורית לבן היתום של מערכות התחבורה והזנחתה הביאה לירידה מצטברת בהיקף השימוש מ-55% בשנות ה-70 ל-25% כיום. מעבר לעובדה שלתלות ברכב הפרטי השלכות סביבתיות וכלכליות חמורות, הרי שנתוני שימוש אלו הותירו מגזרים שלמים מחוץ לתמונת הניידות.

מספר מרכיבים מרכזיים משפיעים על פער הנגישות והניידות בחברה הישראלית:

- הריחוק הגאוגרפי של הפריפריה בישראל ממרכזי פעילות עתירי הזדמנויות תעסוקה, חינוך ועוד;
- הריחוק של הפריפריה החברתית והגאוגרפית ממרכזי ההחלטות הפוליטיים בישראל;
- העלויות הנלוות לרכישת ואחזקת רכב פרטי;
- רמת שירות של מערך תחבורה ציבורית ברמה שלא תמיד מאפשרת ניידות ונגישות ראויים;
- היעדר תחבורה ציבורית בשבת;
- היעדר שירות ראוי של תחבורה ציבורית למגזר הערבי;
- פגיעה במגזרים יחודיים כגון: משפחות חד-הוריות, קשישים, נוער, חסרי רישיון ועוד.

הוצאה זו הייתה גדולה יותר מההוצאה הממוצעת על חינוך, בריאות, ואחזקת דירה. רק ההוצאה על מזון ודיור הייתה גבוהה יותר.

בהקשר זה חיוני לציין כי ההכנסה הממוצעת לשכיר בשנת 2001 הייתה 6,975 שקלים (ישראל, ל.מ.ס. 2001) ונעה ממוצע שכר של 3,374 שקל לעובדים בלתי מקצועיים ועד לשכר ממוצע של 16,101 שקלים לדירוג מנהלים.

ניתן להניח בוודאות גבוהה כי קיים מתאם ברור בין רמת ההכנסה לבין יכולתו של מועסק להחזיק רכב פרטי ו/או ליהנות מרכב על חשבון מקום העבודה.

בהתאם לכך, ככל שרמת השכר יורדת, החלק היחסי של ההוצאה על רכב מההוצאה הכללית של משק בית הולך וגדל ובכך נגרמת מעמסה נוספת על תקציב המשפחה.

#### תרומת ההשקעה בתשתית המסילתית

בתחילת דצמבר 2003 נחתם הסכם בין ממשלת ישראל לבין חברת רכבת ישראל בע"מ לפיו תקבל הרכבת עד 2008 סכום של 24 מיליארד שקל. החלק החשוב בהסכם זה הם דווקא הקווים שאינם נחשבים "כלכליים" בצורה מובהקת. לקווים אלו חשיבות חברתית עליונה בכל הנוגע לצמצום פערי נגישות וניידות.

שני קווים הם בעלי חשיבות מיוחדת: קו אשקלון-באר שבע העובר דרך שדרות, אופקים ונתניבות וקו באר שבע - דימונה. קווים נוספים בעלי חשיבות מיוחדת והמקודמים במסגרת התוכנית הם קו חיפה - כרמיאל וכן קו רכבת העמק המתוכנן להגיע בעתיד לבית שאן.

עם הגעת קווי הרכבת לערים אלו ואחרות יפתחו בפני התושבים מגוון רחב של הזדמנויות תעסוקה, לימודים ועוד אם בגוש דן רבתי ואם בערי המטרופולין האחרות. כיום, עקב היעדר נגישות ראויה, מרחב ההזדמנויות האמור מוגבל ביותר.

עלותו המצטברת של כביש חוצה ישראל על כבישי הרוחב שלו שרובם המכריע נסלל במרכז הארץ (והמדינה התחייבה לסלול אותם כחלק מחוזה הזיכיון) מוערכת בכ-10-12 מיליארדי שקלים (ישראל, משרד התחבורה 1995; ישראל, משרד התחבורה 2002).

בשל היותו של כביש 6 כביש אגרה, עלות הנסיעה הישירה (דלק + אגרה) על הכביש למשתמש קבוע מוערכת בכ-21,000 שקל לשנה. זאת בממוצע למשתמש העובר 150 ק"מ ביום ומשלם עבור 5 קטעי כביש.

עלות זו מכבידה מאוד על שכיר ממוצע המבקש להגיע מהפריפריה בדרום או בצפון אל מרכזי התעסוקה במרכז הארץ לצרכי עבודה. ניתן אף להסתכן ולומר שעלות זו מונעת ממרבית המועסקים הפוטנציאליים אף לעשות שימוש בכביש לצרכי יוממות.

נתונים אלו מממשים את התחזיות שקבעו כי לא רק שהכביש לא ישפר את מצב הפריפריה אלא יהפוך למעשה לכביש המשרת בעיקר בעלי אמצעים המסוגלים לעמוד בהוצאות הכבדות הכרוכות בנסיעה עליו.

ההחלטה האחרונה של כנסת ישראל לממן לחברי הכנסת את עלות אגרת הנסיעה על הכביש מרחיקה עוד יותר את נבחרי הציבור מאותם מגזרים המנסים להבהיר להם את פערי הנגישות והניידות.

#### עלות אחזקת הרכב

אחת הטענות המרכזיות של נייר זה היא שהיעדרה של תחבורה ציבורית יעילה **מאלצת** משפחות רבות להחזיק רכב פרטי (ולעתים שני רכבים) שעלותו המצטברת למשק המשפחתי היא גבוהה ביותר. עלויות רכישה ואחזקה אלו מונעות ממשפחות רבות לממש רצונות וצרכים אחרים, לרוב דחופים יותר.

על פי הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה הוציא בית אב ישראלי בשנת 2001 10.8% מההוצאה הכללית שלו על אחזקת כלי רכב (ישראל, ל.מ.ס. 2001).

למעלה ממחצית המועסקים נאלצים ליומם אל עבודתם מחוץ לנפה או למחוז מגוריהם ובכך להסתמך על תחבורה ציבורית לא יעילה או לחילופין על שימוש קבוע ויקר ברכב הפרטי.

גם במחוז דרום נמצא כי מחצית מהמועסקים מיוממים אל עבודתם וגם כאן יש להניח כי מדובר בתלות גדולה יותר ברכב פרטי ופחות על תחבורה ציבורית.

בכל המקרים, יש להניח כי רבים ממקומות העבודה הגדולים יותר מספקים הסעות מרוכזות לעובדיהם ובכך מקטינים את תלות העובדים ברכב הפרטי.

מצבה התחבורתי של הפריפריה הגאוגרפית בישראל צפוי להשתנות מהותית עם פתיחת קווי הרכבת המתוכננים ולדעתו של מכין מסמך זה, הדבר ישפיע על נכונותם של עסקים עתירי שטח וכוח אדם להעתיק את מקומם אל אזורי הפריפריה בשל השיפור הצפוי בנגישות למקומות אלו.

**נשים**

פלטשר חננה לפרטים את הפגיעה הנגרמת לנשים. רמת ההכנסה של נשים נמוכה בהרבה מזו של גברים, תלותן בתחבורה הציבורית גדולה יותר, מעורבותן הגדולה באחזקת משק הבית מטילה עליהן מגבלות ניידות ותעסוקה שונות. הרבה פחות נשים זוכות להקצבת רכב בשירות המדינה וגם כאשר הן זוכות לכך, סכום הקצובה החודשית נמוך יותר מהסכום שגברים מקבלים. מצבן המשפחתי של נשים משליך ישירות על יכולתן ליהנות מניידות ולצרכים בסיסיים (פלטשר 2000).

חיוני להדגיש כי הדרך היחידה להבטיח לתושבי אותן ערים את היכולת ליומם בקווי הרכבת אל מרכזי הפעילות המטרופוליניים תהיה על ידי מחירי נסיעה נמוכים.

**פער הנגישות והניידות במגזרים השונים**

השפעתם הסגולית של פערי הנגישות והניידות על מגזרים מסוימים היא גבוהה בהרבה מאשר על מגזרים אחרים. למשל, קשישים חסרי רכב המתגוררים בתל-אביב יסבלו פחות מאשר קשישים חסרי רכב המתגוררים בעיר פיתוח בצפון או בדרום. זאת בשל התחבורה הציבורית העירונית בתל-אביב המספקת את צרכי התושבים ברמה סבירה.

איליין פלטשר סקרה במחקרה שנערך בשנת 2000 את הגורמים המרכזיים הפוגעים במגזרים בחברה הישראלית, ובהם נשים, חרדים, ערבים, ילדים ומוגבלים. חלק זה במסמך יסקור את אופי הפגיעה הספציפית בכל אחד מהמגזרים הללו (פלטשר 2002).

**פריפריה גאוגרפית**

אזורי הפריפריה במדינת ישראל סובלים ישירות מהיעדר נגישות אל מרכזי הפעילות העיקריים של המדינה וכן אל מקומות תעסוקה הסמוכים אליהם שהנגישות אליהם מוגבלת. טבלה 3 מעידה על הקשיים מהם סובל מועסק ממוצע בכל הנוגע ליכולתו לנגישות וניידות לאזורי תעסוקה והאילוץ בהם הוא פועל.

משמעות הנתונים המוצגים היא כי המועסקים ביהודה ושומרון נסמכים יותר מכולם על ניידות מחוץ לאזור מגוריהם לצרכי תעסוקה. במחוז צפון

**טבלה 3 :** מועסקים לפי רמת ניידות בחלוקה למחוזות

מחוז	מועסקים בתוך נפת המגורים %	מועסקים מחוץ לנפה אך בתוך המחוז %	מועסקים מחוץ למחוז המגורים %
צפון	46.1	17.9	28.4
דרום	50.7	4.8	35.5
יו"ש	9.6	5	80.7

מקור: למ"ס, שנתון סטטיסטי לישראל 54, לוח 12.16

במטלות הבית, תיאלץ להחזיק רכב ובכך שוב להעמיס על התקציב המשפחתי.

מסמך של שדולת הנשים משנת 1995 אשר סקר את התפלגות השכר בשרות המדינה מצא ש-95% מהגברים עובדי המדינה קיבלו קצובת רכב של 300 שקל לחודש בממוצע. לעומתם רק 53% מהנשים קיבלו קצובה של 225 שקלים לחודש בממוצע. עוד מצא הסקר כי בשל העובדה שנשים ממלאות בעיקר תפקידים ברמה בינונית ונמוכה, הן אינן זוכות להטבה זו. גם במגזר הפרטי מצב הנשים אינו משופר. רק 30% מהמנהלות זכו לרכב מפעל לעומת 70% מהגברים (פלטשר 2000).

כמו כן נמצא לגבי נשים שהצורך לעבוד קרוב לבית מצמצם את אפשרויות התעסוקה של הנשים. ב-1996 39% מהנשים הועסקו מחוץ ליישוב מגוריהם בהשוואה ל-50% מהגברים.

**נוער וילדים**

למעלה מ-2 מיליון מאזרחי המדינה הנם ילדים ונוער מגיל 0-16. קרוב למיליון וחצי מתוכם הם ילדים בגיל "תנועה", כלומר ילדים בגיל המאפשר להם תנועה עצמאית. מנתונים שנאספו במדינות אחרות עולה כי העלייה ברמת המינוע והגידול בשימוש ברכב הפרטי הביא לירידה מקבילה בניידות של ילדים. בשנת 1971 למשל הורשו ללכת לבדם לבית הספר בבריטניה 80% מבני 7-8. בשנת 1990 ירד

בשנת 2002 היו 1.17 מיליון נשים בכוח העבודה האזרחי, 48% מכלל הנשים מעל גיל 15. 45% מהנשים בכוח העבודה האזרחי הן עם השכלה של עד 12 שנות לימוד. 55% מכלל הנשים היו עם 13 שנות לימוד ומעלה. טבלאות 4 ו-5 ממחישות את הקשר שבין השכלה והכנסה ומשלח יד, קשר המשליך מיידית על רמת הניידות של נשים ואת תלותן בגורמים חיצוניים כגון תחבורה ציבורית / רכב משפחה המצוי בשימוש הבעל ועוד.

אין ספק שלאור נתונים אלו, יכולתן של נשים להתמודד עם "אתגרים תחבורתיים" נמוכה בהרבה מול יכולתם של גברים במעמד דומה מבחינת השכלה.

בתוך קבוצת הנשים נמצאת קבוצה גדולה מאוד של משפחות חד הוריות, חלקן הגדול מנוהל על ידי האישה. 121,000 משפחות חד הוריות המנוהלות על ידי האם ועוד 15,300 משפחות חד הוריות המנוהלות על ידי אב המשפחה מהוות מגזר שלם שבחלקו סובל מהכנסה נמוכה ובחלקו סובל ממגבלות ניהול משק בית המושפעות ומשפיעות ממצב הניידות של ראש המשפחה וילדי המשפחה.

יש לציין כי בשל העובדה שעל חלק גדול מהנשים מוטלות מטלות ביתיות רבות יותר הרי שחלק מהן נאלץ לעבוד משרה חלקית. חזרתן לעבודה באמצע היום הופכת להיות משימה קשה במיוחד לאור התדירות הנמוכה של התחבורה ציבורית שלא בשעות השיא. לכן, אישה עובדת המנסה לעמוד

**טבלה 4 :** הכנסה חודשית של גברים ונשים בתלות ברמת ההשכלה (שקלים)

מין המועסק	8-0 שנות לימוד	11-12 שנות לימוד	16 שנים ומעלה
גבר	4,944	6,664	13,587
אשה	2,742	4,158	7,401

מקור: למ"ס שנתון סטטיסטי לישראל 54, לוח 12.4

**טבלה 5 :** הכנסה חודשית של גברים ונשים בהתאם למשלח היד (שקלים)

משלח יד	ממוצע כללי	אקדמאי	מקצועות חופשיים	מנהלים	פקידות ומכירות	שירותים	חקלאות	בלתי מקצועיים
גברים	8,642	13,618	9,670	17,985	7,837	6,306	5,030	4,003
נשים	5,160	8,055	5,896	11,366	4,944	2,313	---	2,586

מקור: למ"ס, שנתון סטטיסטי לישראל, לוח 12.39

השיעור ל-9% (פלטשר 2000).

### המגזר הערבי

המגזר הערבי סובל למעשה מאז קום המדינה מרמת שירות ירודה במיוחד של התחבורה הציבורית. הסיבות לכך רבות ומגוונות אך ניתן כנראה להצביע על היחס הדיכוטומי כלפי המגזר הערבי בכלל כסיבה העיקרית לאפליה גם בתחום התחבורה.

ניתן לומר בזהירות שאישה המנסה לעבוד מחוץ ליישוב מגוריה במגזר הערבי, עלולה להיתקל בקשיים ממשיים לעשות זאת בסדירות. זאת משום מספרן הנמוך של מחזיקות הרשיון במגזר הערבי והתחבורה הציבורית הלקויה מאוד שיש במגזר הערבי. לכן, מה שנותר לאישה ערבייה הוא לסמוך על יכולתו של בן זוגה להסיע אותה אל מקום עבודתה או על פתיחות מצד סביבתה להשיג רשיון נהיגה ורכישת רכב.

במגזר הערבי פועלות מספר חברות הסעה ערביות, חברות שאינן נהנות מתמיכת המדינה כגון התמיכה הניתנת לאגד ודן. היעדר תמיכה זו יוצרת מצב שבו חלק מצי האוטובוסים הוא מיושן ותדירות השירות אינה מאפשרת הסתמכות בלעדית על השירות לצרכי ניידות. הנתונים בטבלה 6 מצביעים עד כמה יש מקום לשיפור של מערכות התחבורה הציבורית אל ובתוך יישובי המגזר הערבי.

יש להדגיש בהקשר זה כי הגידול הצפוי ברמת החיים במגזר הערבי צפוי להביא בעקבותיו גידול במספר כלי הרכב. אם ייעשה ניסיון לספק את הביקוש לגידול זה על ידי תוספת תשתיות לרכב הפרטי בתוך יישובי המגזר הערבי, צפויות להיגרס בעיות חמורות הנובעות מהמבנה המסורתי של היישובים במגזר זה. לכן, חשיבותו של מתן שירות ראוי של תחבורה ציבורית ליישובים אלו הוא אף גדול יותר על מנת למנוע את הקונפליקטים הצפויים שאותם רואים כיום כמעט בכל עיר בישראל בין מצדדי השימור והתחבורה הציבורית לבין מצדדי הפיתוח התובעים הרחבה והגדלה של תשתיות עבור הרכב הפרטי.

כפי שטבלה 6 מציגה, תדירות הנסיעות היא דלה עד דלה ביותר ואינה מאפשרת להסתמך ביישובי המגזר הערבי על התחבורה הציבורית ככלי ניידות יעיל.

ילדים התלויים בהוריהם לצרכי ניידות מוגבלים באופן טבעי ביכולתם לנוע ממקום למקום בשל העובדה שצרכי התעסוקה של ההורים מאולצים לתוך צרכי הילדים. בערים הגדולות אמנם ניתן למצוא נוער בוגר יותר עושה שימוש עצמאי בתחבורה הציבורית, אך עדיין מדובר במגבלה לא רצויה.

בהקשר זה, יש לציין שמשד החינוך שינה מספר פעמים את הקריטריונים לזכאות לקבלת כרטיסי נסיעה חינם בתחבורה הציבורית לתלמידים המתגוררים רחוק מבית הספר. שינוי הקריטריונים, לרוב לרעה, מאלץ יותר ויותר משפחות להסיע את ילדיהם לבית הספר ומעיק עוד הן על בעלי הרכב ובמיוחד על חסרי הרכב שכעת אמורים לשלם עבור הנסיעות.

גם תקציב 2004 כולל בתוכו גזירות נוספות שישללו את ההסעות המרוכזות עבור עשרות אלפי תלמידים. אם לא יושגו שינויים של הרגע האחרון, יקוצצו תקציבי ההסעות עבור עשרות יישובים, מה שיאלץ עשרות אלפי משפחות להסיע את ילדיהם לבית הספר תוך הגדלה נוספת של נפחי התנועה.

פן נוסף שמקבל ביטוי ממשי עבור תלמידים רבים הוא תחושה של פערים והבדלי מעמדות בין התלמידים המגיעים בהסעות מרוכזות ותחבורה ציבורית לבין אלו המוסעים על ידי הוריהם והמגיעים ברכב פרטי לבית הספר. עבור חלק מהתלמידים לפחות, פער זה יוצר כנראה תחושות ניכור ובידול בין קבוצות תלמידים, תחושות אשר ייתכן ויוצרות לחץ חברתי ישיר ועקיף של תלמידים על הוריהם "להשוות תנאים" עם חבריהם בעלי הרכב הפרטי.

יודגש כי במקרה של נוער וילדים, על המדינה לעשות מאמצים רבים הרבה יותר ל"שכנע" את הנוער המתקרב לגיל הרשיון לגבי יתרונות התחבורה הציבורית וזאת על מנת למנוע את הגידול המתמשך במחזיקי רשיון צעירים הנחשבים גם קבוצת סיכון מבחינת תאונות דרכים וגם בשל העומס הנוסף שהם מטילים על מערכת הכבישים.

**טבלה 6 :** תדירות הנסיעה בתחבורה הציבורית ביישובים ערביים נבחרים

מוצא-יעד	יום בשבוע	סוג שירות	נסיעות ביום	בוקר	צהריים	ערב
ירכא-עכו	ה	מאסף	8	4	4	----
טייבה-טירה	ה	מאסף	6	4	2	
טייבה-טירה	ה	אקספרס	2	2	----	----
כאבול-עכו	ה	מאסף	6	4	2	----
נצרת-עכו	ה	מאסף	8	2	5	1
נצרת-חיפה	ה	מאסף	6	2	4	----
בקה אל גרביה-חדרה	ה	מאסף	5	1	2	2
דאלית אל כרמל-חיפה	ה	מאסף	3	2	1	----

מקור : אתר האינטרנט של חברת אגד "מידע לנוסעי"

הרוב המכריע של האוטובוסים הבין עירוניים אינם מאפשרים כלל עלייה של אזרחים בכיסאות גלגלים, ואזרחים בעלי מוגבלויות פיזיות אחרות מתקשים לטפס על גרם המדרגות בכניסה לאוטובוס. באוטובוסים עירוניים התשתית לעלייתם של אזרחים נכים אמנם קלה יותר, אך היא מתאפשרת רק אם לנהג המסיע ולנוסעים עצמם יש את הסבלנות עד שתוצא הרמפה המאפשרת עלייה לאוטובוס.

חוק שוויון לאנשים בעלי מוגבלויות 1998, היה אמור לאפשר לנכים לשפר משמעותית את הנגישות הן למוסדות ציבור והן בתחבורה הציבורית. מלבד עשרות בודדות של אוטובוסים שנרכשו בשנים האחרונות בהם מותקנת רמפת עלייה ידנית, המצב לא השתנה למעשה ואוכלוסיית הנכים בישראל ממשיכה לסבול אפליה מהותית בנגישותה וניידותה ליעדים השונים.

החוק חל למעשה על כל אדם שנכותו מונעת ממנו תנועה עצמאית במרחב ומטרתו המקורית הייתה להשוות את תנאי החיים של מוגבלים לאנשים נורמטיביים. למרבה הצער, המדינה לא רואה חובה הכרחית ליישם את החוק בכל הנוגע להנגשת התחבורה הציבורית לנכים.

בכל הנוגע לנגישות לקווי הרכבת, הרי שישנם ליקויים רבים ביכולתם של נכים קשים להגיע אל הרכבת ולעשות בה שימוש תכוף. הליקויים מתחילים בנגישות לקויה אל הרציפים, בנגישות בעייתית

מבין הרשויות שנסקרו, יוצאות הדופן היחידות היו מצומת כפר יאסיף לעכו וכן הקווים מצומת אום אל פחם לחדרה. שתי רשויות אלו אמנם נהנות מתדירות גבוהה של תחבורה ציבורית אלא שזו זמינה רק מצומת הכניסה ליישוב ולא מהיישוב עצמו, דבר אשר פוגם מהותית ביכולת לעשות בה שימוש יומי.

חשוב להדגיש כי יישובים יהודיים עם מספר אוכלוסין בסדר גודל דומה ליישובים הערביים שהוצגו לעיל, נהנים מתדירות תחבורה ציבורית טובה משמעותית.

לסיכום חלק זה, ניתן לקבוע די בודאות שרמת שירות ירודה זו מיישובים ערביים למרכזי תעסוקה שונים, מאלצת משפחות רבות מדי להסתמך על רכב פרטי או לחילופין להיפגע בכל הנוגע למימוש יכולתם להתפרנס כראוי ולעלות בסולם החברתי.

**אוכלוסיות מוגבלות**

מסיבות שונות, אחוז המוגבלים במדינת ישראל הזקוקים לנגישות וניידות הנו גבוה באופן יחסי. רק לחלק מהמוגבלים קיימות זכאות של הביטוח הלאומי לקצבת ניידות המאפשרת רכישת רכב על חשבון המדינה.

זכאות מוגבלת זו מאלצת אוכלוסיות שלמות לעשות שימוש בתחבורה ציבורית שאינה ידידותית לאנשים בעלי מוגבלויות פיזיות (בלשון המעטה).



### השפעת שימושי קרקע על הגברת הצורך בניידות

במסגרת הויכוח התמידי המתרחש בין אנשי תכנון ותחבורה עולה השאלה מה מקדים את מה: תכנון שימושי קרקע המעודד את התלות ברכב הפרטי או סלילת כבישים שמביאה בעקבותיה אזורי תעסוקה ומגורים וגידול בשימוש ברכב הפרטי.

יש להניח שהתשובה מצויה היכן שהוא באמצע, אך אין ספק שלו מערכות התכנון היו משולבות עם תכנון תחבורתי היה קל משמעותית לקדם מערך תחבורה משולב והתומך בתכנון שימושי הקרקע.

הרעיון הבסיסי הוא שתכנון אזורי מגורים ואזורי תעסוקה ומסחר אמור להתקיים בראש פירמידת התכנון ומערכות התחבורה יבואו לאחר מכן על מנת לתמוך בשימושי הקרקע הראשוניים.

בפועל, ולמרות שלמדינת ישראל חוק תכנון ובניה מהטובים בעולם, גורמים רבים מדי התירו את הבנייה מחוץ לערים הן של מגורים צמודי קרקע והן של אזורי תעסוקה ומסחר עתירי מקומות חניה. בעקבותם יצאו גם מעסיקים רבים.

היכולת לשרת אזורים אלו על ידי תחבורה ציבורית יעילה היא מוגבלת ביותר ולכן אלו שהם בעלי רכב נהנים ממרחב הזדמנויות גדול יותר מחסרי הרכב ואלו התלויים בתחבורה הציבורית.

שימושי הקרקע הם אולי הגורם המכריע ביותר על היכולת להקטין את הנסועה ברכב הפרטי, להגדיל את יעילות התחבורה הציבורית ולהנגיש את מרכזי הפעילות לחלק גדול ככל האפשר של האוכלוסייה.

המשך המגמות הנוכחיות בישראל, לפיהן שימושי קרקע מעודדי פרבור המגדילים את התלות ברכב הפרטי, מעצימות עוד את הפערים בין בעלי הרכב לבין אלו התלויים בתחבורה הציבורית.

### תחבורה ציבורית בשבת, כן או לא?

סוגיית התחבורה הציבורית בשבת היא אמנם רגישה ביותר מבחינת המגזר הדתי, אך אם מניחים את כל "הקלפים" על השולחן מתברר כי דווקא היעדרה

לעלייה לקרונות עצמם ובעיקר למציאת מקום ראוי להציב בו את כסא הגלגלים בתוך הרכבת עצמה.

עבור נכים קלים יותר שהם עצמאיים מבחינת ניידות, המצב טוב יותר, אך עדיין טעון שיפור בעיקר בכל הנוגע לכניסה לקרונות עצמם.

פן נוסף המקשה מאוד על היעדר יכולת של נכים לעשות שימוש בתחבורה הציבורית הוא התשתית הפיזית אשר אמורה לאפשר כניסה לתחבורה הציבורית לסוגיה - מדרכות שבורות, הפרשי גובה בלתי אפשריים בין המדרכה לדלת האוטובוס, אלו ועוד מבהירים כי יש צורך דחוף ליישם שיטות לא סבוכות מדי שיאפשרו הן לנכים קשים ולנכים קלים והן למשפחות המטופלות בעגלות ילדים לעשות שימוש יום יומי בתחבורה הציבורית לסוגיה.

### קשישים

ממוצע השימוש בתחבורה ציבורית בקרב הקשישים הוא גבוה יותר מאשר צעירים. לכן יש חשיבות רבה לשיפור הנגישות אל התחנות במרכזי ערים ושיפור התשתית הפיזית עבורם כמו גם עבור כלל האוכלוסייה העושה שימוש בתחבורה הציבורית ובמרחב הציבורי.

הרוב המכריע של הקשישים בישראל (נשיחסם המספרי באוכלוסייה עולה כל העת כפי שקורה ברוב מדינות המערב) חי בערים ובכך הוא נהנה מיתרון יחסי שאין לקשישים בפריפריה. מאחר והערים בישראל נהנות מתחבורה ציבורית יחסית נוחה, הרי שהקשישים עושים בה שימוש תכוף ביותר.

בשל העובדה שקשישים לרוב חיים כזוג או בבתי אב בודדים, הרי שדפוסי הניידות שלהם שונים מהותית מאלו של משפחה עם ילדים. היעדר הצורך לנייד ילדים ממקום למקום מקל עליהם מאוד בכל הנוגע לסיפוק הצרכים התחבורתיים שלהם.

על כן, קשישים אשר מתגוררים בערים סובלים אמנם פחות מאזרחים בגיל העבודה אשר צריכים להתנייד בהתאם למקום עבודתם. זאת כל עוד עיקר הצרכים של המגזר הזה מסופקים במסגרת גבולות העיר - תרבות, קירבה למשפחה ועוד.

- של התחבורה הציבורית בשבת גורם לשיטתו של המגזר הדתי והחרדי חילול שבת המוני.
- הרכבת הקלה בתל אביב;
- פתיחת נתיבי תחבורה ציבורית עם מכירת עודף קיבולת בכניסות לערים.

הפרטה של מערכות אלו מביאה למצב שבו האינטרס הכלכלי של היזם הפרטי מועדפת בבירור על פני האינטרס הציבורי של הנוסעים. לדוגמה, הרכבת הקלה בירושלים תוקם בתוואי שפוגע קשות במספר שכונות עם עשרות אלפי תושבים על מנת להפוך אותה כדאית יותר ליזמים פרטיים.

הקמתו של נתיב תחבורה ציבורית פרטי בכניסה לתל אביב וירושלים היא דוגמה נוספת לכך שהמדינה מבקשת להפריט הקמת תשתיות תחבורה ציבורית ללא מטרה תחבורתית ברורה אך עם פגיעה חברתית ברורה - פגיעה בנוסעי האוטובוסים ואי פגיעה או הטלת הגבלות על בעלי הרכב הפרטי.

מגמות הפרטה אלו שנכשלו בצורה קשה בבריטניה מועתקות אל מערך התחבורה הציבורית בישראל למרות שברור לכל הגורמים שהפרטת מערכות אלו יוצרת יותר בעיות מאשר פתרונות.

יובהר בהקשר לכך שעצם הפרטת מערכות תחבורה ציבורית בלא להגן על האינטרס של הנוסעים מהווה מכה קשה להיותה של התחבורה הציבורית מצרך ציבורי בסיסי שעל המדינה לספקו לכל תושב במחיר סביר, ביעילות ובתדירות ראויה.

#### הצעות לשינוי

התמודדות עם אי השוויון התחבורתי ופער הנגישות והניידות בין הפריפריה הגאוגרפית והפוליטית לבין מרכז של ישראל צריכה ויכולה להתבצע בכמה מישורים. הכלים לכך קיימים וזמינים אך לפני כן נדרשת הכרה של מקבלי ההחלטות באחריות למצב וחשוב מכך, הכרה בצורך לשנות ולהקטין את אי השוויון הנוכחי. הקטנת הפערים התחבורתיים יכולה להתבצע בכמה מישורים:

#### שינוי חקיקה

עומדות בפנינו מספר אופציות של שימוש בחקיקה

היעדרה של תחבורה ציבורית בשילוב עם פתיחת מרכזי קניות חוץ עירוניים הם שניים מהגורמים המרכזיים היוצרים חילול שבת בד בבד עם פגיעה חמורה בכל אלו הנזקקים לתחבורה ציבורית. כל אותן מאות אלפי משפחות שאין ברשותן רכב פרטי נותרות במובנים רבים מחוץ לחברה הישראלית. אין ספק שגם לו הייתה תחבורה ציבורית זמינה בשבת או רכב פרטי, הרי שמגורים שלמים היו בוחרים שלא לעשות שימוש בכלי תחבורה אלו מסיבות דתיות.

אך מולם מצויים מספרים גדולים של בני נוער המבקשים לבלות בערבי ששי, משפחות המבקשות לצאת לטבע בשבתות או להגיע למרכזי הקניות המצויים מחוץ לערים. היעדרה של תחבורה ציבורית בשבת מנטרל את יכולתם לעשות כל זאת.

לו תחבורה ציבורית הייתה זמינה (תוך מזעור הצורך לחלל שבת בכל הנוגע להעסקת יהודים), היה ניתן להקטין משמעותית את חילול השבת המתקיים היום על ידי בעלי רכב פרטיים שייתכן והיו ממעטים לעשות שימוש ברכבם הפרטי על ידי מעבר לתחבורה הציבורית.

כך או כך, תחבורה ציבורית בשבת הייתה מקטינה משמעותית את אי השוויון הנוכחי בין בעלי הרכב שנהנים מניידות מלאה לעומת חסרי הרכב שתחום ניידותם בשבתות וחגים מוגבל ביותר.

#### היבטים כלכליים של תחבורה ציבורית

לשיטות שבהן עושים שימוש להקמת פרויקטים תחבורתיים אין קשר לכאורה לפער הנגישות והניידות. בפועל, מונחית הגישה הכלכלית הדוגלת בהפרטה בהעברת אמצעי ייצור והון ציבורי רב ביותר לטובת יזמים פרטיים. יזמים אלו מקימים פרויקטים תחבורתיים שהרלוונטים שבהם לתחבורה הציבורית הם שלושה:

- הרכבת הקלה בירושלים;

חסרי האמצעים (חסרי הרכב ותלויי התחבורה הציבורית).

בכך יושג צדק כפול - הראשון הוא העברת הון מבעלי האמצעים לחסרי האמצעים. השני הוא תגמול של משתמשי התחבורה הציבורית אשר בעצם השימוש שהם עושים בתחבורה הציבורית הם תורמים למדינה התנהגות אשר נמדדת בערכים כספיים ישירים ועקיפים.

#### מישור תכנוני

המישור התכנוני הוא כלי רב עצמה אם ייעשה בו שימוש לטובת הקטנת פגרים. תוכניות מתאר תחבורתיות צריכות לכלול תקנות ברורות שיאפשרו לחסרי הרכב עדיפות, הן בתשתית הפיזית והן בהטלת הגבלות על היכולת לנוע ברכב הפרטי וביכולת לעשות בו שימוש חופשי. ככל שיוטלו הגבלות תכנוניות על שימוש ברכב הפרטי, כך תתפתח התחבורה הציבורית ותהפוך לחלופה ראויה הן עבור התלויים בה בלעדית והן עבור בעלי הרכב המבקשים לעבור לשימוש קבוע בתחבורה הציבורית.

כמו כן יש צורך דחוף לפתוח נתיבי תחבורה ציבורית בכניסות לערים הגדולות על מנת לאפשר העדפה ברורה של התחבורה הציבורית על פני הרכב הפרטי. העדפה זו תשפר משמעותית את מצבם של אלו המגיעים לעבודה, לימודים וכל דבר אחר הדורש ניידות בעבור אלו התלויים בתחבורה הציבורית.

#### סיכום

פערי הנגישות ואי השוויון התחבורתי הם למעשה נגזרת של אי השוויון הכלכלי בין מגזרי האוכלוסייה בחברה הישראלית. ניתן אף לומר שפערים אלו יוצרים בעצמם חלק מאי השוויון הכלכלי. היכולת להגיע בנוחות, יעילות ובמחיר סביר אל מרכזי הפעילות הכלכליים, חברתיים, תעסוקתיים והחינוכיים אינה מובנת מאליה. למעשה, ישנן שכבות שלמות שאינן מסוגלות ליהנות מהשפע הכלכלי בשל היותן תלויות בתחבורה ציבורית לקויה או חסרה. זאת לעומת בעלי הרכב הפרטי אשר נהנים מחופש ניידות מלא, לרוב על חשבון האינטרס הציבורי וטובת הכלל..

קיימת וחדשה. אחת מהן היא שימוש בחוקי יסוד כגון חוק יסוד "כבוד האדם וחירותו" על ידי הוספה של "הזכות הבסיסית לנגישות וניידות". חוק יסוד מתאים יותר הוא חוק יסוד "זכויות חברתיות". חוק זה אמנם הוקפא אך מהווה תשתית נאותה ליישום הזכות לנגישות.

חוק נוסף שביכולתו לשנות משמעותית את התייחסות המדינה לנושא הנגישות הוא חוק שיחייב את המדינה לספק תחבורה ציבורית בתדירות מינימלית לכל יישוב שגודלו למשל מעל ל-5,000 תושבים. תדירות זו חייבת להיות ברמה שתאפשר יציאה וחזרה אל היישוב בשעות הפעילות העיקריות בלא להזדקק לרכב פרטי. למעשה, מדובר על תדירות כגון זו הנהוגה בערים הגדולות יותר. חוק מסוג זה ייתן מענה הן ליישובי המגזר הערבי והן ליישובי הפריפריה בדרום ובצפון.

#### במישור הכלכלי

מישור זה כולל מספר צעדי מדיניות ברמת המקרו. הסטת תקציבים מהשקעות בתחבורת כביש אל השקעות בתחבורה הציבורית לסוגיה הוא שלב מרכזי ביישום מדיניות תחבורה מתקנת. צעד נוסף הוא שינוי הגישה הנוגעת להפרטת מערכות תחבורה ציבורית והצורך לשים את טובת הנוסע לפני טובת הזים.

בנוסף יש לייצור מנגנונים לתמחור נסיעות ביחס הפוך למרחק הנסיעה ולמצב הסוציו-אקונומי של הנוסעים. כלומר יש צורך בבניית מדרג שבו ככל שהמצב הכלכלי של הנוסע גרוע יותר, היקף ההנחות בנסיעות בתחבורה הציבורית עולה. במקביל יש לתגמל נוסעים המגיעים ברכבת מהפריפריה לעבודה מדי יום במרכז הארץ. לאלו יש להעניק הנחה משמעותית עם הגידול במרחק וזאת על מנת שלא יעמדו בפניהם מכשולים כגון מחיר גבוה בעבור יוממות לעבודה.

מימון תמריצים כלכליים יכולים להגיע ממיסוי גבוה יותר על דלק, גביית אגרות גודש וכלים נוספים אשר יעבירו הון מבעלי האמצעים (בעלי הרכב) אל

נמנעת היכולת ליהנות מהעצמה הכלכלית המתרכזת במרכזי הפעילות העיקריים.

קיים הכרח דחוף של מקבלי ההחלטות בכל הרמות להטמיע את חשיבות התחבורה הציבורית ככלי מרכזי שבאפשרותו לצמצם פערים חברתיים וכלכליים בחברה הישראלית. זאת משום העובדה שהיכולת לנוע ממקום למקום בבטיחות, ביעילות ובמחיר סביר אינה דבר מובן מאליו.

יש להדגיש כי ככל שהתחבורה בישראל מאמצת לעצמה דפוסי "התנהגות" הדומים לאלו הנהוגים בארה"ב, יש לצפות כי פערי התחבורה ואי השוויון יגדלו אף יותר.

על כן, על מקבלי ההחלטות ליישם מיידיית הן מדיניות תחבורתית של אפליה מתקנת והן מדיניות שתעדיף במובהק את השימוש בתחבורה הציבורית על פני הרכב הפרטי תוך ניצול יתרונותיה היחסיים של מדינת ישראל בתחום.

פערים אלו נגרמו כתוצאה ממדיניות מתמשכת המעודדת את השימוש ברכב הפרטי, הזנחה מתמשכת של התחבורה הציבורית ואי הכרה ביכולתה של תחבורה ציבורית יעילה לצמצם פערים כלכליים.

הגורמים המרכזיים המשפיעים על היכולת ליהנות מתחבורה ציבורית משופרת כוללים ריחוק פיזי של הפריפריה בישראל אל מרכזי פעילות עתירי הזדמנויות תעסוקה, חינוך ועוד, העלויות הנלוות לרכישת ואחזקת רכב פרטי, רמת שירות של מערך תחבורה ציבורית ברמה שלא תמיד מאפשרת ניידות ונגישות ראויים, היעדר תחבורה ציבורית בשבת, היעדר שירות ראוי של תחבורה ציבורית למגזר הערבי ופגיעה במגזרים יחודיים כגון: משפחות חד-הוריות, קשישים, נוער, חסרי רישיון ועוד.

נוער וילדים, נשים בכלל ונשים חד הוריות (ואלו המתגוררות בפריפריה הגאוגרפית), ערבים, אוכלוסיות מוגבלות, ומיעוטי יכולת. כל אלו מהווים מגזרים הפרושים על כל החברה הישראלית מהם

## הערות

1. לפני מספר שנים הוקפא חוק יסוד "זכויות חברתיות". הפורום למען תחבורה ציבורית פנה לח"כ היוזם וביקש להוסיף להצעה את הזכות לניידות ונגישות.

## מקורות

- ישראל, משרד התחבורה 1987: תקציב משרד התחבורה לשנת 1987, ירושלים: משרד התחבורה.
- ישראל, משרד התחבורה 1995: תקציב משרד התחבורה לשנת 1995, ירושלים: משרד התחבורה.
- ישראל, משרד התחבורה 2002: תקציב משרד התחבורה לשנת 2002, ירושלים: משרד התחבורה.
- ישראל, משרד התחבורה 2004: תקציב משרד התחבורה לשנת 2004, ירושלים: משרד התחבורה.
- ישראל, ל.מ.ס 2001: שנתון סטטיסטי, מספר 52, ירושלים: הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה.
- פלטשר, א. 2000: תחבורה, סביבה וצדק חברתי בישראל, תל אביב: מרכז אדווה