



מדיניות צדק תחבורתי – היבטים כלכליים, סביבתיים וחברתיים

לקראת דיון בכנסת בנושא תחבורה בשבת, 28.2.2012

לפני שנתיים ימים, ב- 24 פברואר 2010 קיבלה הממשלה החלטה מרחיקת לכת בנושא תחבורה ציבורית (מס' 1421), הן בפיתוח תשתיות והיקפי התקציב הנדרשים, הן בראייה האסטרטגית לטווח הארוך ('נתיבי ישראל 2020') והן בתפיסה החברתית-כלכלית-סביבתית שהציגה כמסגרת להחלטה לעיל. מדברי ראש הממשלה "אנחנו נאשר היום תכנית תחבורה ארצית לחבר את הארץ הקטנה שלנו, לתת שוויון הזדמנויות חברתי לכל תושבי המדינה, לכל אזרחיה, בדרום, בצפון ובמרכז; לייצר מנוע כלכלי רב-עוצמה להמשך הצמיחה של מדינת ישראל. חובה על ישראל, במאה ה-21, שתהיה לה רשת תחבורה, שמגיעה לסטנדרטים שאנחנו פוגשים במדינות אחרות – והדבר הזה נעשה, לצערי, בשלבים מאוד איטיים".

למרות זאת, תמונת הנסיעות בתחבורה הציבורית נכון לתחילת 2012, המלמדת על קשיי התניידות רבים ובהם במסגרת נסיעות יוממות במרחבים המטרופולינים של ישראל, ושלילת היכולת להתנייד בסופי שבוע, ומצביעה על כך שהשינוי היסודי הנדרש הוא בהקשר דגשי התחבורה הציבורית כך שמשאב התחבורה יחולק ביחס לכלל צרכי האוכלוסייה, ובהם צרכי התניידות בסופי שבוע.

סוגיית התחבורה הציבורית בשבת, כפי שהועלתה ע"י תמר זנדברג, נציגת מרצ במועצת העיר תל אביב-יפו בישיבה בחודש פברואר 2012, מהווה הזדמנות להעלאה לדיון כולל על מדיניות תחבורתית בהקשריה הסביבתיים, החברתיים הכלכליים.

מסמך העמדה להלן מציג 3 עיקרים שצריכים להנחות את מדיניות הממשלה בתכניות התחבורה, התשתיות והכלכלה:

א. תחבורה וצרכי אוכלוסייה

ממשלת ישראל מוציאה מדי שנה יותר מ- 10% מתקציבה הכולל על תחבורה. למרות שתקציב זה, המיועד לשרת ישירות את כלל האזרחים בדרך של כבישים, רכבות, קווי אוטובוסים, כלל לא נשאלת לגביו השאלה אילו אזרחים נהנים מהשקעות והוצאות תקציביות אלה. כפי שמופיע גם בדברי ההחלטה לעיל, תשתיות חדשות נבנות "כדי לחבר את הצפון למרכז הארץ", "לקרב את הפריפריה למרכזים כלכליים" - כל זאת בעוד ששאלות המהותיות לקבוצות האוכלוסייה השונות המשתמשות בתחבורה הציבורית, וצריכות להוות בסיס לתכנון התחבורתי כלל לא נשאלו: מיהם האנשים בצפון הארץ שישלמו את האגרה בכביש 6? מי יקרא את העיתונים ברכבת בדרך לדימונה? מי הם אלה שיהנו מנסיעות יוממות, חופשיות מפקקים, לתל אביב? איך ייסע פלח האוכלוסייה המעוניין להגיע למוקדי בילוי, תרבות ופנאי בסופי שבוע בתוך מרכז תל אביב וסביבותיו, ומה על שמירת מרקם החיים התרבותיים, הכלכליים בסופי שבוע בהם התחבורה הציבורית רובה מושבתת - מתכנני תחבורה ומקבלי החלטות כאחד לא העלו שאלות אלה כלל לדיון וממילא לא ניתנו על כך התשובות.

ב. תחבורה הציבורית ככלי מרכזי לצמצום פערים חברתיים, כלכליים, תרבותיים במדינת ישראל

ברוב משרדי הממשלה חלוקת תקציב מונחית ע"י רשימה של קריטריונים מסועפים המגדירים במדויק מי זכאי לאיזה סוג שירות ולאילו תקופת זמן (לדוגמה זכאויות לשיכון, לחינוך, לקצבאות) בעוד שבמשרד התחבורה קיים קריטריון אחד בלבד המנחה את ההשקעות התחבורתיות והוא "הביקוש". כבישים קיימים מורחבים, וכבישים חדשים נבנים בגלל "ביקוש"; קווי אוטובוס נסגרים, או לעיתים תדירות הקו פוחתת בשל "העדר בביקוש", וקווי רכבת לפריפריה נסללים מכיוון שהציפייה היא שהם ייצרו "ביקוש חדש".

חשיבות קריטריון הביקוש לנושא הצדק התחבורתי נעוצה בעובדה שהוא מגדיר בעקיפין איזה סוג אזרחים נהנים מהוצאה ממשלתית על תחבורה, זאת מכיוון שהביקוש אינו קריטריון ניטרלי, אלא כולל צרכי תחבורה המגובים ע"י רצון ויכולת לשלם. ולכן, קריטריון הביקוש 'ממיי' רק את הצרכים



לתחבורה בין המגזרים החזקים של החברה, אותם מגזרים שמעוניינים לנסוע, בעיקר ברכב פרטי, ובעלי יכולת תקציבית לכך. הקריטריון מותיר מאחור את צרכי התחבורה של הקבוצות המוחלשות ואו

כאלה שאינם מעוניינים בהחזקת רכב פרטי משיקולי שמירה על הסביבה. ע"ס מחקרים שפורסמו בשנים האחרונות ניתן לקבוע כי:

- ההשקעות התחברתיות המונעות ע"י קריטריון הביקוש משרתות את ה'ניידות של העשירים', 'בעלי הרכב הפרטי', ומתעלמות במידה רבה מ'ניידות המוחלשים' ואו 'ניידות חסרי הרכב הפרטי'.
- במונחים של קבוצות אוכלוסייה, ההשקעה בתשתיות כבישים הביאה לכך כי קבוצות אוכלוסייה בעלות הכנסה בינונית וגבוהה הרוויחו הרבה יותר מאשר קבוצות אוכלוסין בעלות הכנסה נמוכה, בשל הפערים הגדולים בבעלות על מכונית בין שתי קבוצות אלה.
- במונחים של מגדר, גברים הרוויחו הרבה יותר מההשקעות הניכרות בכבישים לעומת נשים, בשל רמות שימוש ברכב גבוהות יותר בקרב גברים. הנשים הערביות מופלות עוד יותר בשל מספרן הנמוך בעלות רישיון נהיגה, דבר המציב חסם נוסף בפני השתלבותן במעגל העבודה.

ג. תחבורה ציבורית בשבת

הכלת קידום תחבורה ציבורית בשבת במסגרת מדיניות תחברתית כוללת מונחית עפ"י שני העקרונות הבאים:

- א. תפיסת הצדק סביבתי כבסיס למדיניות לצמצום אי שוויון במרחב מעוגנת בתפיסה של זכויות אזרח המתנגדת לאפליה מכל סוג ובכלל זה על רקע אתני, מגדרי, גיאוגרפי, תרבותי ואו כל סטאטוס מאפיין אחר.
- ב. קידום ייעד של מתן שירותים בתחום התשתיות לכלל קבוצות האוכלוסייה הינו עיקרון יסוד למדיניות פיתוח בת קיימא שמדינת ישראל וכפי שראש הממשלה נתניהו התחייב בהחלטת הממשלה לעיל.

אנו סבורים כי קידום תחבורה ציבורית בשבת על יתרונותיה הסביבתיים, הבריאותיים, הגדלת הנגישות והתניידות חברתית – כלכלית של קבוצות אוכלוסייה רבות ובראשן צעירים, מבוגרים ובעלי מוגבלויות הוא יעד ובסיס למדיניות כוללת בת קיימא לאורך כל ימות השנה, כמקובל במדינות המפותחות בעולם.

מקורות:

- אתר הרשמי של משרד התחבורה, <http://www.mof.gov.il/beinle/press2004-3.htm>, נובמבר 2004.
- הנוסון מאירה (2004), מדיניות תחבורה וסביבה לאן אנו נעים?, הוצאת בבל, תל אביב.
- פלטשר איליין, גינזברג גרי, גארב יעקב (2000), תחבורה, סביבה וצדק חברתי, מרכז אדווה, תל אביב.
- אסידון יורם (2004), "פער הנגישות והניידות בחברה הישראלית, השלכות חברתיות והצעות לשינוי", עיונים במשאבי טבע סביבה: כתב עת בין תחומי בנושאי סביבה ומשאבי טבע, גיליון ספטמבר 2004, הוצאת אוני' חיפה, החוג לניהול ומשאבי טבע וסביבה.

לפרטים נוספים:

האגודה לצדק סביבתי בישראל www.AEJI.org.il