

צדק חברתי וצדק תחבורתי

כנס איגוד המתכננים

23.2.2012

חני כהן – כספי, תחבורה היום ומחר



העם דורש צדק חברתי

וגם צדק תחבורתי



מבנה

- על המחאה ותחבורה
- מערכת התחבורה כיוצרת הזדמנויות וגם פערים
- נגישות ולא ניידות – המלצות עיקריות בדו"ח

הדירה תחבורתית – הדירה חברתית

היכולת לנוע היא צורך בסיסי של כל פרט בחברה

ללא יכולת זו ממודר הפרט ממערכות החברה והכלכלה

קידום הצדק החברתי באמצעות הגברת הנגישות לפעילויות במרחב

המלצות עיקריות

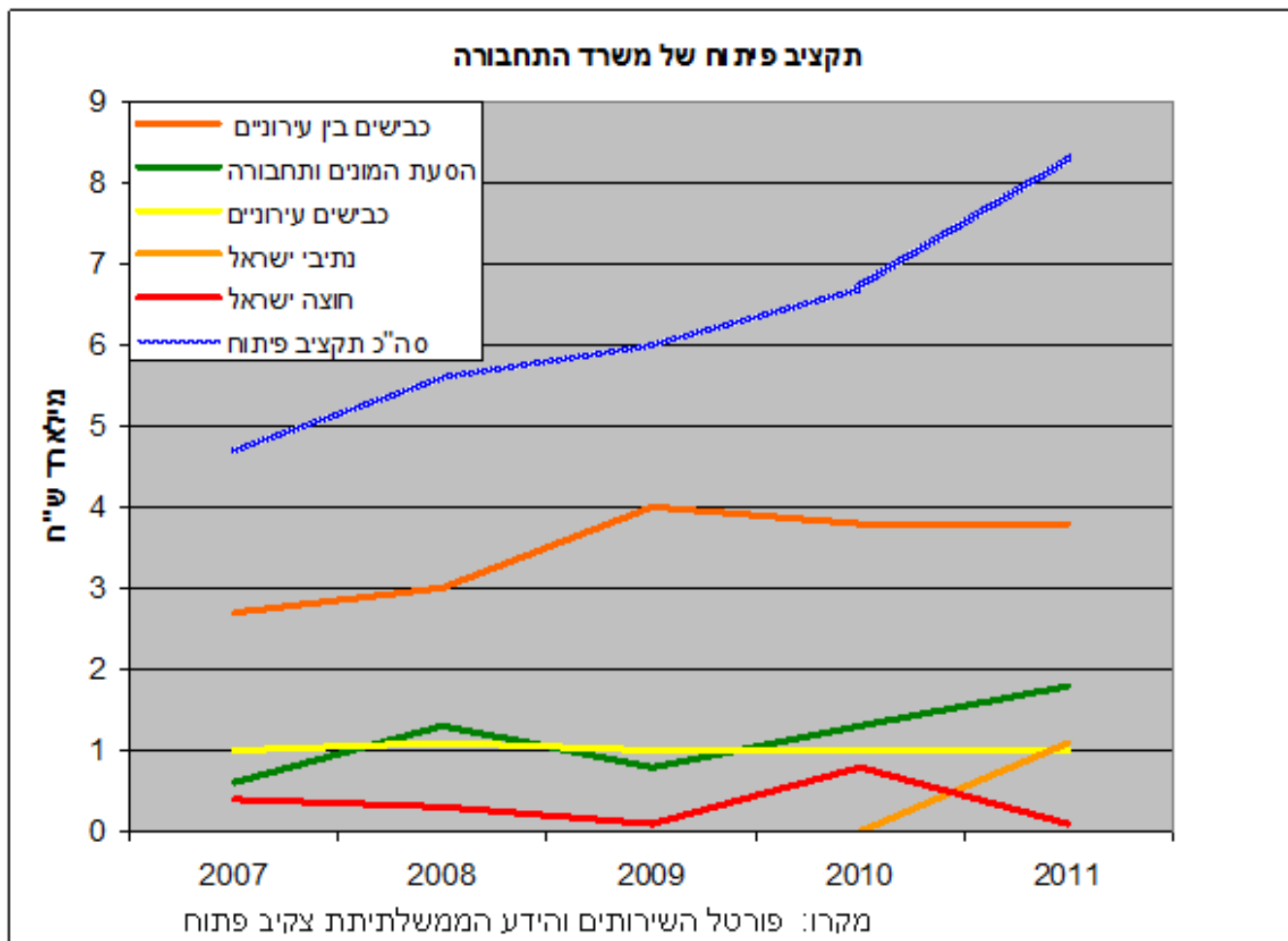
- חיזוק הנסיעות הפנים אזוריות
- הכנסת שיקולים חברתיים בהערכת פרויקטים
- תכנון משולב של שימושי קרקע ותחבורה ציבורית
- שינוי מבנה מיסוי בענף הרכב
- שיפור ניהול מערכת בתחבורה הציבורית



האם תכנית נתיבי ישראל היא הפתרון התחבורתי לפריפריה?



עיקר התקציבים מושקעים בנסיעות ארוכות



הוצאות תחבורה ותקשורת כ – 20% מסל הצריכה של משקי הבית

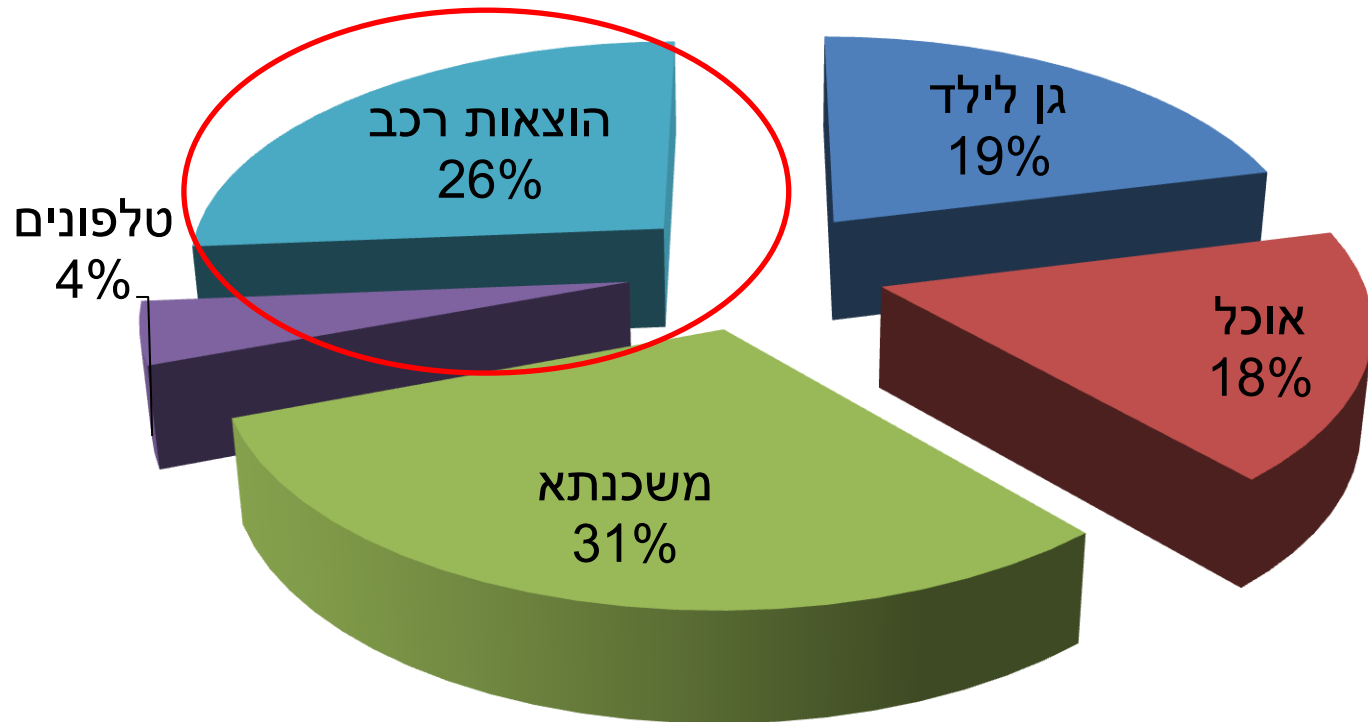
לוח 1: שינויים בסל הצריכה של משקי הבית 1999-2010*

משקל בסל הצריכה 2010	הוצאה לתצרוכת 1999 מחירים שוטפים	הוצאה לתצרוכת 2010 מחירים שוטפים	שיעור שינוי נומינלי בהוצאה 1999-2010	
100%	9,345	13,496	44.4%	סך ההוצאה לצריכה
5%	372	674	81.2%	בריאות
24%	2,002	3,380	68.9%	דיור
9%	857	1,289	50.4%	תחזוקת הדירה ומשק הבית
20%	1,845	2,687	45.7%	תחבורה ותקשורת
13%	1,225	1,717	40.1%	חינוך תרבות ובידור
14%	1,346	1,789	32.9%	מזון, פרט לירקות ופירות
3%	331	416	25.8%	ירקות ופירות
3%	417	427	2.5%	הלבשה והנעלה
4%	540	498	-7.8%	ריהוט וציוד לבית

מקור: סקרי הוצאות משק בית, הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה.

עיקר השינויים בסעיפי ההוצאה של תחבורה ותקשורת שעלו בכ- 45% מקורם בעליות המחירים בתחום הרכב הפרטי ואחזקתו

פירוט ההוצאות של משפחת כספי



**40% ממשקי הבית אין גישה לרכב פרטי ול – 18% בלבד
גישה לרכב שני (למ"ס, מפקד אוכלוסין 2008)**

שונות בהרגלי נסיעה לפי רמת הכנסה

הכנסה נמוכה = נסיעות קצרות

מנהלים נסעו יותר מ – 2.5 נסיעות בינעירוניות
בשבוע

לעומת

עובדי מזכירות ושירותים נסעו פחות מ – 1.5
נסיעות בינעירוניות בשבוע

זמן וכסף באוטובוס ורכבת



רכבת	אוטובוס	
30 ש כשעה	17 ש שעה - שעתיים	באר שבע - תל אביב
26.5 ש 40 ד'	6.6 ש שעה וחצי	ראשון לציון - פתח תקוה

אי הגיון בתעריפי הנסיעה באוטובוסים

ראשון לציון – פ"ת 6.6 ש"ח

ראשון לציון - רחובות 9.2 ש"ח

קרית שמונה – ת"א: 47 ש"ח

קריית שמונה – חיפה: 42 ₪



צדק תחבורתי =

חיזוק הנסיעות הפנים אזוריות

- חיזוק הנסיעות בתוך בפריפרייה ולא רק חיבור למרכז
- חיזוק המימד האזורי

תכנון משולב שימושי קרקע ותחבורה

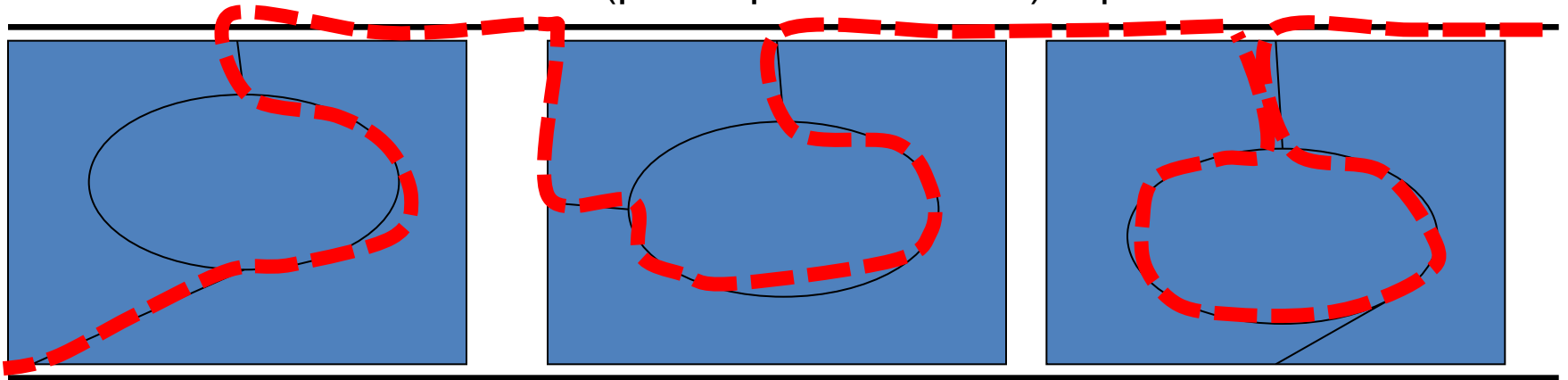
ציבורית

- בניית שכונות חדשות ללא תיאום עם תחבורה ציבורית ממדרת חלקים מהאוכלוסייה
- בתכנון שכונה חדשה צריך לשאול
 - היכן התחבורה הציבורית? איפה יעבור קו האוטובוס?
 - היכן תחנות הרכבת ושבילי אופניים והליכה ברגל?



שכונות מבודדות: קושי לשרת בתחבורה ציבורית

עורק א' (לדוגמה משה דיין בראשון)



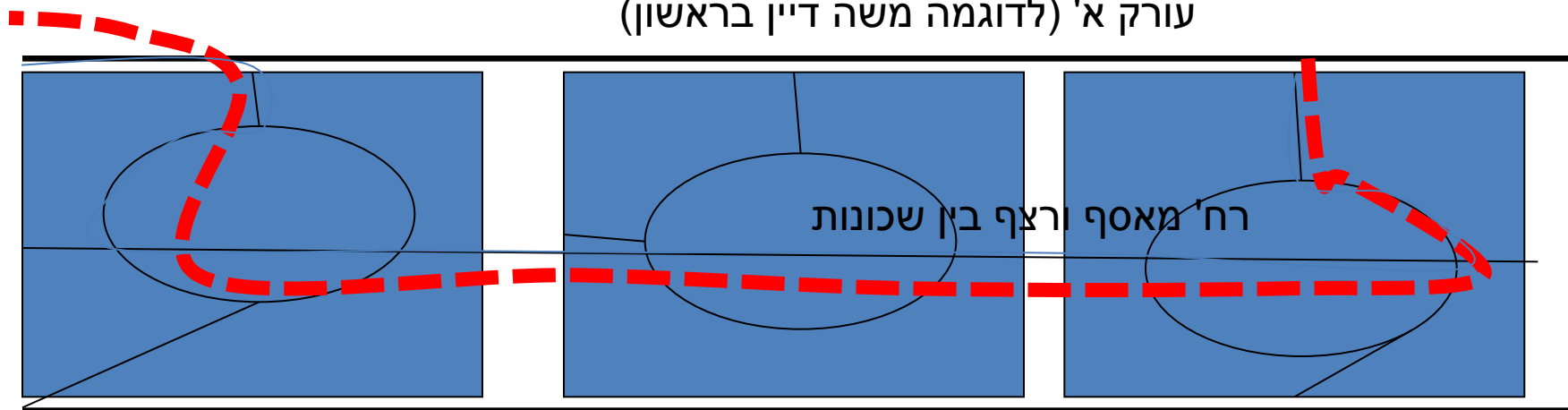
עורק ב' (לדוגמה ההסתדרות בראשון)

אפשרות לקו
שירות



שכונות מחוברות

עורק א' (לדוגמה משה דיין בראשון)



עורק ב' (לדוגמה ההסתדרות בראשון)

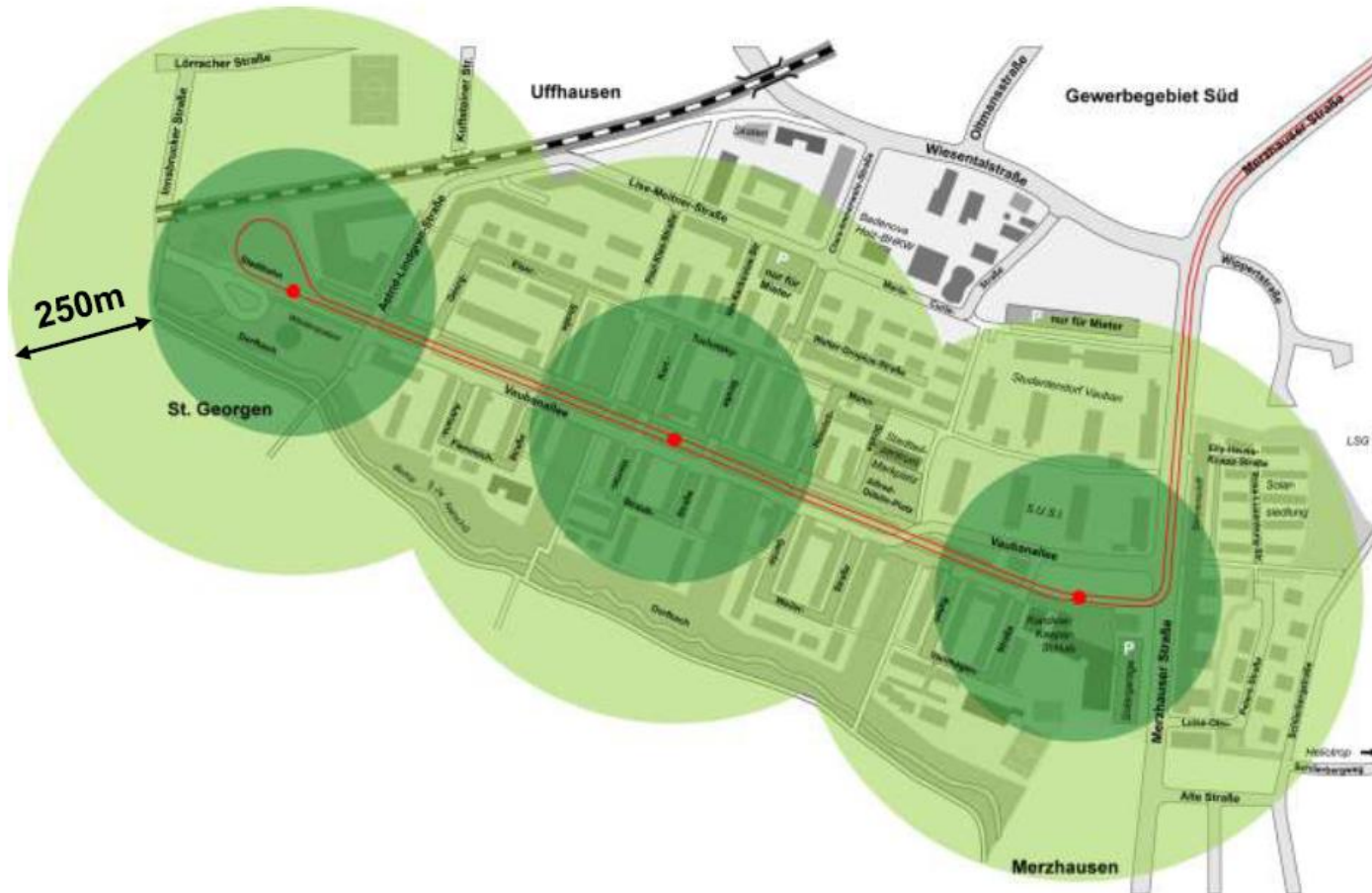
אפשרות לקו
שירות



Rieselfeld - tramway



Vauban - tramway





בעיית פיצול הסמכויות בתחום התחבורה

- גורמים רבים בעלי אינטרסים מנוגדים
- לרשויות המקומיות יש מעט סמכויות בתחום התחבורה והן מתחרות ביניהן

תודה

סביבת התחנה

אין גישה לתחנה

