



The Association of Environmental Justice in Israel (AEJI)
المنظمة للعدل البيئي العمومية לצדק סביבתי (ע"ר)

נגישות לתחבורה ציבורית ביישובי החברה הערבית בישראל

מתוך מחקר צדק סביבתי בישראל –
מודל הערכה לאפיון אי השוויון המרחבי בישראל

מוגש לקראת דיון בכנסת
בנושא תחבורה ציבורית ביישובי החברה הערבית

ועדת משנה של ועדת הכלכלה
11 ביולי 2017



מחקר מקיף הבוחן אי שוויון הסביבתי, בפריזמה מרחבית וחברתית-כלכלית בתחומים הבאים:

1. טיפול בביוב
2. איכות המים
3. נגישות לתחבורה ציבורית
4. זיהום אויר
5. שטחים ציבוריים פתוחים
6. היבטי צדק הליכי והשתתפותי בתהליכי קבלת החלטות בנושאי סביבה

מחקר: רועי לוי, האגודה לצדק סביבתי
עריכה: כרמית לובנוב, פרופ' דני רבינוביץ, האגודה לצדק סביבתי



המחקר:

תמונת המצב הסביבתית נבחנה באמצעות בניית מאגר נתונים עבור כל העיריות והמועצות המקומיות במדינה.

עד כה הושלם המחקר עבור 5 מדדים ב- 200 יישובים, בהם נושא התחבורה הציבורית.

ב- 4 מדדים מתוך ה- 5 שהושלמו ישנם פערים בין יישובים יהודים לערבים, לפיהם איכות הסביבה ביישובים הערבים ירודה יותר.

בשני מדדים שהושלמו נמצאו **פערים דרמטיים** בין יישובים יהודים וערבים (שטח ירוק לנפש, ונגישות לתחבורה ציבורית).

בשני תחומים אלה **נדרש שינוי מדיניות משמעותי** (ולא רק שיפור).





אינדיקטור 3 : נגישות לתחבורה ציבורית

בתחום התחבורה הציבורית בחנו שני פרמטרים שונים: היצע התחבורה והשימוש בה. (1) היצע התחבורה נבחן באמצעות מאגר GTFS עבור קווים האוטובוס הפועלים במדינה. באמצעות תוכנה שפיתחנו לניתוח מאגר המידע בחנו: את מספר האוטובוסים לנפש שעברו בכל רשות מקומית ביום שרירותי באמצע השבוע. (2) הביקוש לתחבורה ציבורית נבדק על פי השימוש באוטובוסים או רכבות להגעה לעבודה באמצעות נתוני מפקד האוכלוסין לשנת 2008.

תוצאות:

- אין ספק שישובים ערבים סובלים מהעדר נגישות לתחבורה ציבורית. בממוצע את הישובים הערבים משרתים 8.59 אוטובוסים ביום לאלף נפש, ביחס ל-20.65 בישובים יהודים ו-24.27 בישובים מעורבים.
- כאשר בוחנים את שיעור **השימוש** בתחבורה ציבורית: בקרב ישובים יהודים שיעור השימוש פחת באשכולות חברתיים-כלכליים גבוהים יותר, אבל בקרב ישובים ערבים שיעור השימוש נותר נמוך בכל האשכולות, כנראה בשל מחסור בהיצע של תחבורה ציבורית.
- דווקא באשכולות 9-10 שיעור השימוש בתחבורה ציבורית הוא הנמוך ביותר בעוד שהיצע התחבורה הציבורית הוא הגבוה ביותר, כלומר נראה שהמדינה מקדמת תחבורה ציבורית דווקא בישובים שהכי פחות זקוקים להם.



הישובים בהם עובר מספר האוטובוסים הגבוה ביותר לנפש

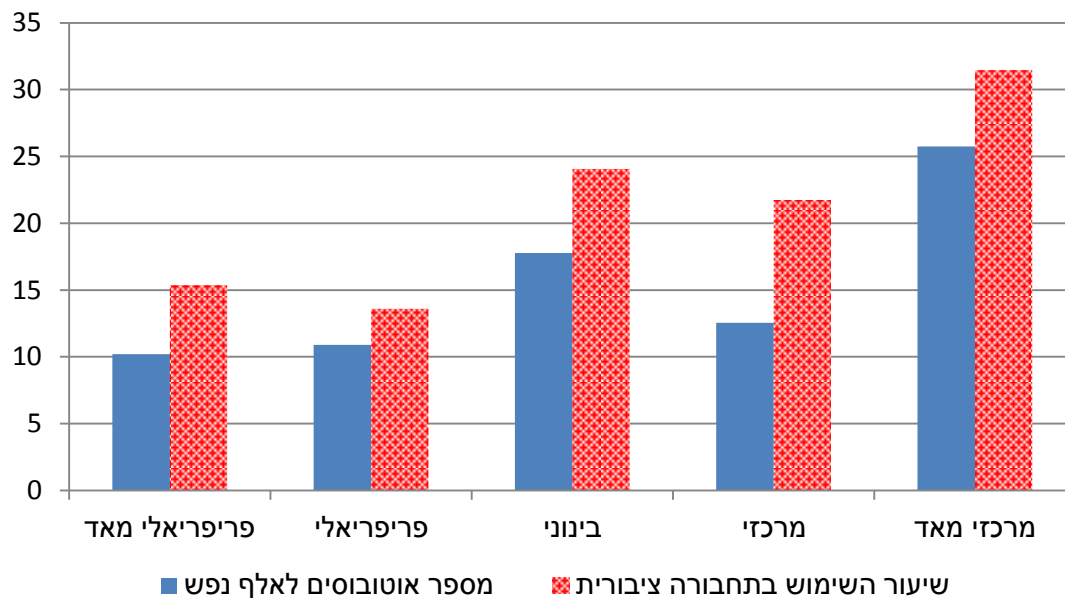
ישובים בהם עובר מספר האוטובוסים הגבוה ביותר לנפש		ישובים בהם עובר מספר האוטובוסים הנמוך ביותר לנפש	
ישוב	אוטובוסים לאלף נפש	ישוב	אוטובוסים לאלף נפש
כפר שמריהו	187.04	בסמ"ה	0
אזור	126.69	ג'סר א-זרקא	0
ראש פינה	75.81	טובא-זנגרייה	0
מגדל	71.84	ע'ג'ר	0
מבשרת ציון	70.22	עין קנייא	0
כפר תבור	68.20	טירה	0.81
רמת ישי	67.20	טייבה	0.89
נשר	55.37	כוכב יאיר	0.98
גבעת שמואל	54.32	מעיליא	1.02
מזרעה	53.39	ירכא	1.04
קריית אונו	52.30	מג'דל שמש	1.21
רמת גן	50.59	באקה-ג'ת*	1.60
יסוד המעלה	50.00	שעב	1.79
עומר	42.93	זמר	1.87
רמת השרון	40.27	תל שבע	1.89
קריית טבעון	38.99	כסיפה	1.92
קריית עקרון	37.79	בוקעאתא	2.00
תל אביב - יפו	37.30	קלנסווה	2.12
כפר כמא	35.61	ערעה-בנגב	2.13
גבעתיים	35.06	כפר מנדא	2.18





אוטובוסים לנפש ושיעור השימוש

בתחבורה ציבורית על פי פריפריאליות (ממוצע משוקלל)



התבססנו על הגדרות של הלמ"ס לפיהם ישובים באשכולות פריפריאליות 1-3 מוגדרים כ-"פריפריאליים מאד", ישובים באשכול 4 מוגדרים "פריפריאליים", ישובים באשכולות 5-6 מוגדרים "בינוניים", ישובים באשכול 7 מוגדרים "מרכזיים" וישובים באשכולות 8-10 מוגדרים "מרכזיים מאד".

בתרשים ניתן לראות שקיים מתאם בין היצע התחבורה הציבורית לשימוש בה. כמו כן, התרשים מלמד שביישובי המרכז מספר גבוה יותר של אוטובוסים לנפש ביחס לפריפריה.



The Association of Environmental Justice in Israel (AEJI)
المنظمة للعدل البيئي العمومية לצדק סביבתי (ע"ר)

למידע נוסף, מוזמנים לפנות אלינו:

האגודה לצדק סביבתי בישראל

הכפר הירוק

carmit@aeji.org.il

www.AEJI.org.il

www.facebook.com/AEJI2012



מחקר אינדיקטורים לצדק סביבתי - כל הזכויות שמורות לאגודה לצדק סביבתי ©