

עיר שווה

התכנית לקידום שוויון מגדרי בתל-אביב-יפו

תחבורה רגישת-מגדר

אמצעי תחבורה ברי-השגה הם המפתח להשתתפות בקהילה, במסחר ובעסקים, בכך שהם מאפשרים הגעה למקומות העבודה, למוסדות החינוך וההשכלה ולאירועי פנאי ותרבות. לנשים ולגברים יש דפוסי ניידות שונים וחוויות נבדלות בשימוש באמצעי התחבורה השונים, הנובעים בין היתר מהאחריות הגדולה יותר של נשים לטיפול בבית ובילדים וכן מתחושות ביטחון ובטיחות שונות שמתעצבות במציאות חברתית של אי-שוויון מגדרי (למשל, אישה תימנע מנסיעה לבד בשעות ובאזורים מסוימים בגלל חשש מאלימות מינית). כשמערכות תחבורה אינן מתייחסות למציאות החברתית הזאת, הן עלולות להגביל את הנגישות של נשים, כמו גם של קבוצות חברתיות נוספות (למשל אנשים עם מוגבלות), למשאבים ולשירותים ציבוריים.

בשנים האחרונות, יותר ויותר ארגונים בין-לאומיים, מדינות וערים ברחבי העולם, מכירים בחשיבותו של תכנון תחבורה רגישת-מגדר שלוקח בחשבון את ההשפעה של מגדר על ניידות ותנועה במרחב הציבורי.

פרק זה, בהובלת הרשות לתחבורה, תנועה וחניה, עוסק בהטמעת העדשה המגדרית בחזון התחבורה של עיריית תל-אביב-יפו, ושם דגש מיוחד על השימוש של נשים בתחבורה ציבורית ובאופניים. הוא סוקר את המצב הקיים בעיר, מביא דוגמאות ליזמות מהעולם ומאמץ כיווני פעולה שתומכים בשוויון מגדרי בתכנון תחבורתי, ומקדמים תחבורה בת-קיימא לכולן ולכולם.

חזון התחבורה של תל-אביב-יפו

על רקע הצפיפות הגוברת בעיר, אימצה עיריית תל-אביב-יפו חזון עירוני לפיתוח מערכות הסעת המונים ואמצעי תחבורה בני-קיימא, שיספקו לתושבי ותושבות העיר ולמבקרים והמבקרות בה מגוון חלופות תחבורתיות לניידות בטוחה, מהירה, נוחה, זולה ובריאה, בדומה לנעשה בערים מובילות אחרות בעולם.

כדי לממש את חזונה, מבקשת העירייה "להפוך את הפירמידה": בראש סדר העדיפויות עומדים מעתה הולכי והולכות הרגל, אחר כך המתניידים והמתניידות בכלים אישיים (אופניים וקורקינטים) ובתחבורה הציבורית והשיתופית, רוכבי ורוכבות האופנועים ורכבי החלוקה המסחריים, ולבסוף – הרכב הפרטי.

בתוך כך, הציבה העירייה יעדים מספריים להרחבת השימוש באופניים ובתחבורה ציבורית בעיר, והיא פועלת בין היתר, בשיתוף משרד התחבורה וחברות תחבורה שונות, לשיפור התשתיות ושירותי התחבורה: הוספת קווי אוטובוס והגברת תדירותם, הקמת רכבת קלה, יצירת 'אקו-סיסטם' לרכיבה בטוחה ונוחה על אופניים, ועוד.

כדי לקדם את חזון התחבורה העירוני ויעדיו יש לעמוד על ההבדלים שבין דפוסי הניידות של נשים ושל גברים: הנתונים מלמדים שבתל-אביב-יפו, כמו בערים גדולות אחרות במערב, נשים הן המשתמשות העיקריות בתחבורה ציבורית ועל כן יש חשיבות להכיר את חוויית השימוש שלהן. לצד זאת, נשים רוכבות פחות מגברים על אופניים, ועל כן הן מהוות קבוצה בעלת פוטנציאל גבוה לקידום היעד העירוני בנושא הרכיבה.

תחבורה ציבורית

בקרב משתמשי התחבורה הציבורית בקווים העירוניים בישראל, נשים מהוות רוב ברור, 60% (נתוני משרד התחבורה, 2013).

בתל-אביב-יפו 36% מהנשים מגיעות לעבודה באוטובוס, זאת לעומת 25% מהגברים

(נתוני 2019. המרכז למחקר כלכלי וחברתי, עיריית תל-אביב-יפו, 2021).

דפוסי הניידות שלהן שונים מאלה של גברים, בין היתר כתוצאה מחלוקת העבודה המגדרית בבית ובשוק העבודה: בהשוואה לגברים, נשים נוסעות יותר מחוץ לשעות השיא; הן מבצעות יותר נסיעות ביום, אך למרחקים קצרים יותר; הן מלוות בנסיעותיהן ילדים או הורים מבוגרים; והנסיעות שלהן מאופיינות ביותר בעצירות, למשל במרכזי בריאות וקניות ובמוסדות חינוך.

בנוסף, ניכר הבדל משמעותי בין תחושת הביטחון והבטיחות של נשים ושל גברים במרחב הציבורי, ויש לכך השלכות גם על דפוסי הניידות. מחקרים מהעולם מראים שנשים נוטות פחות להשתמש בתחבורה ציבורית בשעות החשיכה. מיקום התחנות, מידת ריחוקן ומיקומן באזורים נטושים, מבודדים ולא מוארים – כל אלה משפיעים על החלטותיהן אם, כיצד ומתי להשתמש בתחבורה הציבורית.

אין בנמצא נתונים עדכניים ומדויקים על היקף תופעת ההטרדות המיניות בתחבורה הציבורית, אך נתוני משרד התחבורה לשנת 2013 מלמדים, שבשעות החשיכה, שלישי מהנשים בישראל מרגישות לא בטוחות בהליכה אל התחנה או ממנה, ורבע מרגישות לא בטוחות בזמן ההמתנה והנסיעה.

על פי ממצאי סקר שערכה עיריית תל-אביב-יפו בשנת 2011, בשיתוף איגוד מרכזי הסיוע, אחת מכל ארבע נשים חוותה הטרדה מינית או מעשה מגונה בתחבורה הציבורית, ואחת מחמש הייתה עדה להם (דוח שנתי מבקר המדינה 70, 2020).



גם חסמים פיזיים באמצעי התחבורה ובתחנות מקשים על הורים, ובעיקר על אימהות לילדים קטנים (אשר בדרך כלל הן אלה שמלוות ילדים), להתנייד בנוחות. בין היתר, קיים קושי להעלות ולאחסן כבודה ועגלות באופן נוח וזמין בתחבורה הציבורית; ולעתים קיימים מכשולים ברציפים ובתחנות המקשים על הנגישות לאוטובוס או לרכבת – מריבוי מדרגות ועד סוגי ריצוף שאינם מתאימים לעגלות.

רכיבה על אופניים

נתוני עיריית תל-אביב-יפו מן השנים האחרונות מלמדים על פערים משמעותיים בין נשים וגברים בכל הנוגע לרכיבה על אופניים וקורקינטים.

כ-25% מהנשים בתל-אביב-יפו רוכבות על אופניים, לעומת כ-33% מהגברים
(נשים בראי המספרים, 2020)

בקרב הרוכבות, ניכרת העדפה ברורה לרכיבה על אופניים רגילים:
73% מהנשים הרוכבות, רוכבות על אופניים רגילים, ו-22% על אופניים חשמליים.
העדפה זו הולכת וגדלה ככל שעולים בקבוצת הגיל (סקר עירוני פיצול נסיעות, 2020)



בשנת 2019 השתמשו ב'תל-אופן' רק **7% מהנשים**, לעומת **15% מהגברים**
(הצעת התקציב העירוני לשנת 2019)

84% מהנשים שאינן רוכבות על אופניים, לא רכבו כלל בשנים קודמות וכ-9% מהן הפסיקו לרכוב משיקולי בטיחות
(סקר עירוני פיצול נסיעות, 2020)

הפערים שנתגלו בנתוני הרכיבה על אופניים הביאו את העירייה להשקיע מאמצים בהעמקת ההבנה של דפוסי הרכיבה בראייה מגדרית: לבחון מדוע נשים ממעטות לרכוב, ובהתאם, למצוא פתרונות שעשויים להעלות את שיעורן בקרב הרוכבים. שני מחקרים ייעודיים שערכה העירייה בנושא העלו את הממצאים הבאים:

← בדומה לשימוש בתחבורה ציבורית שמושפע מחלוקת התפקידים המגדרית בבית ובעבודה, גם ברכיבה על אופניים ניכרת השפעה זו: נשים רוכבות יותר מחוץ לשעות השיא ופחות בשעות הערב והלילה; לעתים קרובות, הן מלוות או מרכיבות ילדים; והנסיעות שלהן אינן ארוכות ולינאריות כמו של הגברים, אלא מאופיינות בעצירות מרובות למטרות מגוונות. מאפיינים אלה הופכים את הרכיבה על אופניים למורכבת, ולכן שיעור הרוכבות מצטמצם, בייחוד בקרב נשים מרקע סוציו-אקונומי נמוך.

← נשים מרגישות מאוימות יותר על הכביש כרוכבות אופניים, ומדווחות שקשה להן לתפוס את מקומן בו. הן נוטות לחשוש יותר מפגיעות, מתאונות ומגניבות. לכן, הן מביעות העדפה ברורה לשבילי אופניים מופרדים מהתנועה – להסרת חסם זה יש פוטנציאל גבוה להגדיל את מספר הנשים הרוכבות.

← תפיסות חברתיות ותרבויות משפיעות על הרצון ועל תחושות המסוגלות של נשים ביחס לרכיבה. כך למשל, הדימוי של רוכבת האופניים, כאישה תל-אביבית צעירה ספורטיבית ממרכז העיר, מייצר תפיסה שרכיבה אינה מתאימה למרבית הנשים.



מה למדנו מהעולם?



רשות התחבורה של עיריית **לונדון** (Transport for London) השיקה ביום האישה הבינלאומי 2020 קמפיין לעידוד נשים לרכוב על אופניים, לאחר שנמצא בסקר כי לנשים יש ייצוג חסר בקרב הרוכבים. במסגרת הקמפיין הוצעו הכשרות חנים ברכיבה לכל הרמות והיכולות באמצעות קורסים מקוונים או בשיעורים מודרכים.

רשות התחבורה של עיריית **לונדון** השיקה בשנת 2015, בשיתוף גופי המשטרה, קמפיין בשם "Report it to Stop it", המעודד דיווח על הטרדות מיניות בתחבורה הציבורית, זאת לאחר שנמצא בסקר כי 90% מהנשים שחו הטרדה לא דיווחו עליה. סרטוני הקמפיין הופצו במדיות השונות ועודדו נשים שהוטרו לשלוח הודעות בזמן אמת למספר ייעודי. בשנה הראשונה לקמפיין עלה מספר הדיווחים על הטרדות מיניות בתחבורה הציבורית ב־33% ביחס לשנה הקודמת ומספר המעצרים בגין הטרדה עלה ב־36%.



בקיטו, אקוודור פועלת תכנית דומה בשם 'עוצרים את הטרדה' בקווי אוטובוס ציבוריים ופרטיים בעיר: הקמפיין מעודד נשים שחוות הטרדה לשלוח הודעת טקסט למספר ייעודי; עם קבלת ההודעה, המרכזייה יוצרת קשר מְיָדִי עם הנהג, הרמקולים באוטובוס מתריעים וקוראים לנוסעים לשמור על ערנות ולכבד את הסובבים, ופסיכולוגית מתקשרת לשולחת (או שולח) ההודעה להציע תמיכה. במקביל, המשטרה וצוותי תחבורה ממתינים בתחנה הבאה.

במונטריאול וטורונטו בקנדה ובקלמר בשוודיה, פועל בשעות החשיכה שירות בין תחנות המאפשר לנוסעות לבקש מהנהג לרדת במקום הנח להן ולא דווקא בתחנה, כדי לקצר את ההליכה ליעד.

ערים רבות **בשוודיה** פועלות להעלאת הביטחון האישי בתחבורה ציבורית, תוך התמקדות בסביבת התחנה, למשל: הסרת מפגעים ושיחים, הגברת תאורה, הימנעות מהצבת תחנות באזורים נטושים ועוד.



כיווני פעולה להטמעת עדשה מגדרית בתכנון תחבורתי בתל-אביב-יפו

ליישום בתוך חמש שנים

הטמעה ארוכת טווח של חשיבה מגדרית בתכנון ובפיתוח מערך התחבורה העירוני

יצירה, הרחבה והנגשה של הידע על תחבורה ומגדר (סקרים וכלי מחקר נוספים)

העברת הכשרות לגורמים עירוניים ויצירת מדריך תחבורה רגישת-מגדר לפרויקטים תחבורתיים מתוכננים

הקמת פורום עירוני בנושא תחבורה ומגדר

הטמעת עדשה מגדרית בתכנון תשתיות ותחבורה ציבורית

הטמעת עדשה מגדרית בתכנון של מסופי אוטובוסים ותחנות הרכבת הקלה

שיפור הקישוריות וטיוב מסלולים ומיקום תחנות

הגברת הביטחון האישי של נשים בחניונים העירוניים

הגברת הביטחון האישי בתחבורה הציבורית תוך שיתוף פעולה עם משרד התחבורה וחברות תחבורה שונות (למשל באמצעות הדרכות לנהגים למניעת אלימות, קמפיין ציבורי, בחינת שירות עצירה בין תחנות, הבטחת יישום עיקרון 'לראות ולהיראות' בתחנות עם תאורה מספקת וראות טובה, מנגנון דיווח בזמן אמת ועוד)

העלאת שיעור הנשים הרוכבות על אופניים וקורקינטים

המשך שיפור התשתיות באמצעות סלילת מסלולי אופנים נפרדים ככל האפשר מתנועת הרכבים, עם דגש על קישוריות למוסדות חינוך, למרכזים קהילתיים, ולמרכזי בריאות ותעסוקה

קמפיילים והכשרות רכיבה ותיקון אופניים לילדות, לנערות ולנשים

גיבוש קבוצות רכיבה לנשים מקבוצות חברתיות ומשכונות שונות בעיר ועידוד נטוורקינג ומנטורינג בין רוכבות

התאמת אופני התל-אופן העירוניים לגובה ממוצע של נשים

הגברת הייצוג וההנכחה של נשים במרחב התחבורתי

הבטחת ייצוג לנשים בתהליכי קבלת החלטות ביחס לתחבורה בעיר

הרחבת הנראות של דמויות נשיות מגוונות במרחב הציבורי באמצעות הצבת שילוט הכולל דמויות של נשים

שילוב נשים מקבוצות מגוונות בחומרים פרסומיים עירוניים

מקורות מרכזיים

דוח מבקר המדינה, 2020. יישום החוק למניעת הטרדה מינית, דוח שנתי סלבי חסון, יעל ומריאנה פולבוי, 2011. יוזמות של שוויון מגדרי בתכנון מדיניות תחבורה: סקירת ספרות, מרכז אדוה ופורום נשים לתקציב הוגן

סייגלשיפר, ולריה ויעל חסון, 2020. רוכבות אבל פחות: רכיבה על אופניים במרחב העירוני במבט מגדרי, נכתב על ידי מרכז אדוה עבור עיריית תל-אביב-יפו, הרשות לחוסן ושוויון חברתי

עוזיאל, ורד, 2019. 'בדרך שלה' – אי שוויון מגדרי בתשתיות תנועה ותחבורה ציבורית במרחב העירוני בישראל, עבודת מחקר משלימה לקראת לימודי דוקטורט, אוניברסיטת בן גוריון בנגב

עיריית תל-אביב-יפו, פברואר 2021. נשים בתל-אביב-יפו בראי המספרים: נתונים נבחרים, המרכז למחקר כלכלי וחברתי

עיריית תל-אביב-יפו, 2021. סקר תחבורה גל 7 בקרב תושבי תל-אביב-יפו

עיריית תל-אביב-יפו, 2020. בעלות על רכב, חניה ופיצול נסיעות, חלק א, המרכז למחקר כלכלי וחברתי

פרשה, אבי, 2020. זהות חברתית וייצוג של נשים ממעמד סוציו-אקונומי נמוך מבין רוכבי אופניים בתל-אביב-יפו, עבודת מוסמך, חיפה: הפקולטה לארכיטקטורה ובינוי ערים בטכניון

de Madariaga, Inés Sánchez, 2016. "Mobility of Care: introducing new concepts in urban transport." in: Fair shared cities, Routledge, pp. 51-66

European Institute for Gender Equality, 2016. Gender in Transport

Sustrans, Bike life: All cities publication, 2018. Inclusive city cycling: Women reducing the gender gap

Transport for London, n.d. Report Sexual Harassment

* מחקר וליווי מקצועי: ד"ר יעל חסון וד"ר ולריה סייגלשיפר, מרכז אדוה