



חיזוק תחושת הביטחון והמוגנות בתחבורה הציבורית



תחבורה היום ומחר

תמר קינן, עודד בושריאן, ד"ר עוזי פרוינד פיינשטיין, ד"ר ואפה אליאס

דצמבר 2024

תקציר

תפיסת הביטחון היא אחד הגורמים המשמעותיים ביותר המשפיעים על בחירה ואופי תנועת אנשים במרחב הציבורי. המחקר מראה כי **תפיסת** הביטחון האישי חשובה ביותר לשביעות הרצון של הנוסעים מהנסיעה והשפעתה על החלטות עתידיות על ניידות.

מעבר להשפעות של שביעות רצון מהנסיעה ופגיעה רגשית, **תחושת הביטחון בעלת השפעה בפועל על דפוסי נסיעה וניידות:** נשים משנות את דפוסי הנסיעה שלהן שעות, מסלולים, אמצעי תחבורה, כולל הימנעות מוחלטת משימוש בתחבורה ציבורית. השפעות אלו מהוות הגבלת חופש התנועה והניידות.

כיוון שתחושת הביטחון מחוברת למרכיבים אובייקטיביים וסובייקטיביים חיוני להבין את כלל הגורמים המשפיעים ותוצאותיו גם בהיבט הסובייקטיבי. כך למשל כאשר התחנה מלוכלכת חווית הביטחון נפגעת וכתוצאה מכך הערכת הזמן הסובייקטיבית של זמן ההמתנה גדל, הערכת רמת השירות של האוטובוסים נפגעת והתוצאה מובילה לנכונות פחותה לחזור ולהשתמש בתחנות אלה קטן. הדבר מקבל משנה תוקף כאשר מדובר על עידוד הורים לשלוח ילדה או נערה לנסוע בתחבורה הציבורית.

דרכים לשיפור תחושת הביטחון בתחנה:

תכנון

- מיקום תחנות באזור הומה- מחזק נוכחות אנשים נוספים בתחנה ובסביבתה

תשתית

- סככות המתנה עם חזיתות שקופות- מחזק תחושת שליטה במרחב
- תאורה טובה בתחנה- להרחבת שעות הנסיעה הפוטנציאליות גם לשעות החשיכה

תחזוקה

- השגחה עירונית במצלמות אבטחה – מחזק את התחושה שמישהו רואה ומשגיח
- תחזוקה ניקיון התחנה – מחזק תחושת של אזור ללא אלימות

מידע

- אמינות המידע- מידע זמין על זמני הגעה מדויקים מפחית חרדה וחוסר ודאות
- שילוט ברור- מחזק יכולת מהירה של התמצאות
- מידע לאן צריך לפנות במקרה של הטרדה

מסמך זה הינו חלק מפרויקט חיזוק תחושת הביטחון בחבורה הציבורית.

המסמך נכתב בתמיכה כספית של המשרד להגנת הסביבה אולם אין בכך בהכרח הסכמה של המשרד לתכנים המופעים בו.

ראשי פרקים

פרק 1: אתגרים בתחושת בטחון אישי בתחבורה ציבורית בארץ ובעולם.....	5
הגדרת האתגר והיקפו.....	5
אי ביטחון הנובע מאלימות והטרדה:.....	6
אי בטחון ופגיעות גוף מתאונות ונפילות.....	8
גורמים המשפיעים על תחושת הביטחון:.....	9
השלכות רחבות של הטרדה מינית בתחבורה הציבורית.....	10
פרק 2: תמונת המצב בישראל.....	11
פרויקטים ויוזמות קיימות בישראל.....	13
תחבורה היום ומחר - פרויקט לחיזוק תחושת הביטחון של נשים.....	13
עמותת אל הלב: מוגנות בתחבורה הציבורית - הגנה עצמית מעצימה.....	13
תוכנית עירונית של עיריית תל אביב-יפו להגברת תחושת הביטחון של נשים בתחבורה הציבורית.....	14
אפליקציית SafeUp: רשת ביטחון לנשים.....	15
פרק 3: אסטרטגיות להתמודדות עם אתגרי בטחון אישי בתחבורה ציבורית.....	16
התמודדות עם הטרדות מיניות ואלימות.....	16
פתרונות לפגיעות גוף בעלייה, ירידה ונסיעה באוטובוס.....	20
מסקנות והמלצות מעשיות.....	21
תובנות מרכזיות.....	21
המלצות לתוכנית פעולה מעשית בישראל.....	21
נספח א: רשימת מקורות.....	24

תרשימים ואיורים

תרשים 1: תחושת ביטחון של נשים וגברים ביום ובלילה.....	7
תרשים 2: הסיכון להפגע מנפילה בתחבורה ציבורית - ממצאים מסקירת מאמרים.....	8
תרשים 3: הסיכון להפגע בעת עליה או ירידה מאמצעי התחבורה הציבורית.....	8
תרשים 4: שיעור פצועים קשה והרוגים בתאונות לפי סוג הרכב בישראל, 2023.....	12
תמונה 1: קמפיין ציבורי בלונדון למניעת הטרדות מיניות.....	6
תמונה 2: פרסום על מוגנות בתחבורה הציבורית של עמותת אל הלב.....	14
תמונה 3: קמפיין ליצירת קהילת נשים שומרת - מועצה מקומית אורנית.....	15
תמונה 4: מפת רשת מצלמות האבטחה במלבורן.....	17
תמונה 5: קמפיין מודעות בלונדון לעידוד מניעה ודיווח על הטרדות.....	19

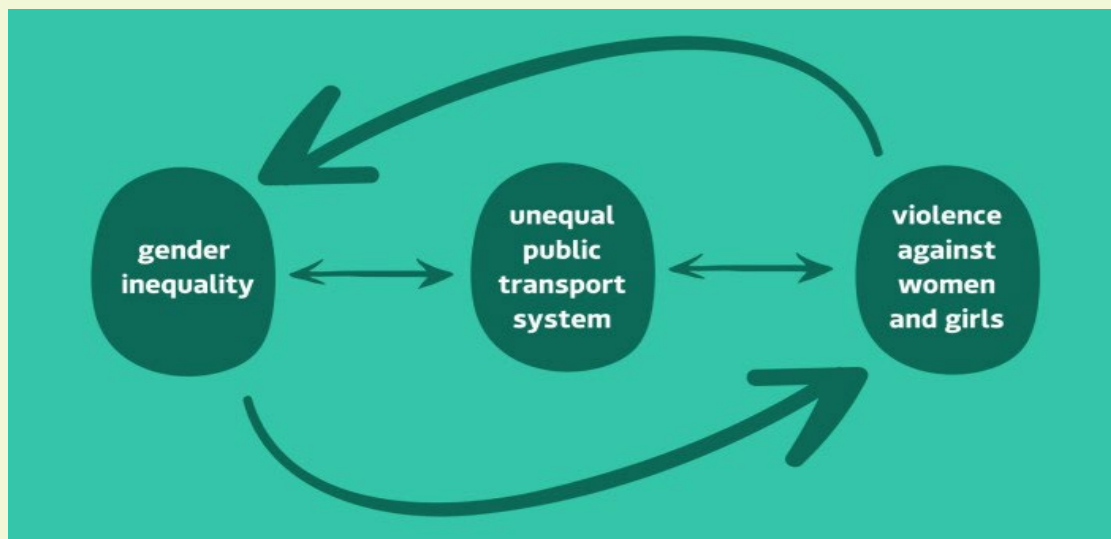
פרק 1: אתגרים בתחושת בטחון אישי בתחבורה ציבורית בארץ ובעולם

הגדרת האתגר והיקפו

תפיסת הביטחון היא אחד הגורמים המשמעותיים ביותר המשפיעים על בחירה ואופי תנועת אנשים במרחב הציבורי. המחקר מראה כי **תפיסת** הביטחון האישי חשובה ביותר לשביעות הרצון של הנוסעים מהנסיעה והשפעתה על החלטות עתידיות על ניידות¹. תחושת ביטחון בסיסית מהווה למעשה תנאי סף לשימוש בתחבורה הציבורית הסטטיסטיקה בנושא זה מדגימה: 44% מהנשים חוששות מאפשרות של תקיפה במרחב הציבורי לעומת 25% מהגברים. חוסר תחושת ביטחון עלול להוביל להימנעות מוחלטת או חלקית משימוש בתחבורה ציבורית, ובכך לפגוע בניידות האוכלוסייה. מעבר לפגיעה הישירה בחופש התנועה של הפרט, מצב זה מוביל גם להשלכות רחבות יותר על החברה כולה, כולל הגברת העומס בכבישים, זיהום אוויר וכדומה.

על פי הנציבות האירופית, רמת הביטחון האישי בתח"צ מורכבת משלושה היבטים:

- **ביטחון מפני איומים חיצוניים** כגון פשיעה, טרור, אלימות, התנהגות אנטי סוציאלית ועוד.
- **ביטחון מתאונות** – קיומם של אמצעי בטיחות והימנעות מסכנות גלויות.
- **תפיסת הביטחון בתחבורה הציבורית** – מושג ע"י העלאת מודעות והסברה.



איור 1: מעגל אי השוויון המגדרי, האלימות וחוסר הביטחון בתחבורה הציבורית

על פי מסמך מדיניות של ארגון "אנג'נדר", קיים קשר בין שוויון מגדרי למניעת אלימות: המסמך מדגיש כי אי-שוויון מגדרי הוא הגורם השורשי לאלימות נגד נשים וילדות. מערכת תחבורה ציבורית שלא עונה על צרכי הנשים מחזקת אי-שוויון זה. תחבורה ציבורית היא קריטית עבור גישת נשים להזדמנויות חיוניות כמו חינוך, תעסוקה ושירותים חיוניים. כאשר מערכת התחבורה אינה מותאמת לצרכיהן, הדבר מגביל את גישתן להזדמנויות אלה.

¹ Abenoza, R. F., Ceccato, V., Susilo, Y. O., & Cats, O. (2018). Individual, Travel, and Bus Stop Characteristics Influencing Travelers' Safety Perceptions. *Transportation Research Record*, 2672(8), 19-28. <https://doi.org/10.1177/0361198118758677>

הנתונים מראים כי נשים מהוות מיעוט משמעותי בסקטור התחבורה (רק 22% מהעובדים), בהנהלת גופי תחבורה (25%), ובתפקידי מנהיגות ציבוריים הקשורים לתחבורה. מצב זה מוביל לתכנון ומדיניות שאינם מתחשבים מספיק בצרכי נשים².

אי ביטחון הנובע מאלימות והטרדה:

הספרות המקצועית מחלקת את סוגי הפשע המתרחשים בתחבורה ציבורית נגד אנשים³ למספר קטגוריות עיקריות:

- תקיפה, אונס ושוד
- התנהגויות אנטי-סוציאליות
- הטרדה מינית

חשוב לציין שסוגי העבירות השונים מתרחשים בתנאים שונים ולעתים אף הפוכים. לדוגמה, כייסות מתרחשת לרוב בסביבות צפופות, בעוד שתקיפות מתרחשות בעיקר בסביבות ריקות מאדם. במסמך זה נתמקד בנושא ההטרדות המיניות, משתי סיבות: ראשית – הטרדות כאלו הן הקטיגוריה הנפוצה ביותר של פשעים המתרחשים בתחבורה הציבורית – ובפער גדול משאר הקטיגוריות. שנית – הטרדה מינית מהווה אתגר ייחודי לרשויות החוק ולגורמים המוסמכים, המתקשים גם כיום להתמודד עימה. זאת בשל שיעורים נמוכים של דיווח, מחד, וקושי להוכיח באופן חד משמעי את ביצוע הפשע – מאידך⁴.

בניגוד לצורות אחרות של אלימות, הטרדה מינית אינה נמנעת בתנאי צפיפות של שעות שיא. למעשה, סוגים מסוימים של הטרדה (כגון התחככות או מבטים מיניים) עלולים להתגבר בשל הצפיפות. ממחקרים עולה כי ישנה שונות גדולה באחוזי הטרדה מינית באוטובוסים במקומות שונים בעולם. שיעורים גבוהים במיוחד של נשים דיווחו על הטרדה מינית באוטובוסים בערים כגון מקסיקו סיטי (92%), סאו פאולו (91%), מנילה (87%), לאגוס (86%) וריו קלארו (82%). זאת לעומת שיעורים נמוכים יותר (אם כי עדיין גבוהים במידה מבהילה) בלונדון (56%), הודינגה (46%), שטוקהולם (37%) וטוקיו (14%)⁵.

הטרדה מינית יכולה לבוא לידי ביטוי בשלוש צורות עיקריות:



תמונה 1: קמפיין ציבורי בלונדון למניעת הטרדות מיניות

1. **תקשורת מילולית** - הערות מיניות, שריקות, העלאת נושאי שיחה מיניים
2. **תקשורת לא מילולית** - מבטים מיניים, אוננות פומבית
3. **מגע פיזי** - מהתחככות ונגיעות ועד תקיפה

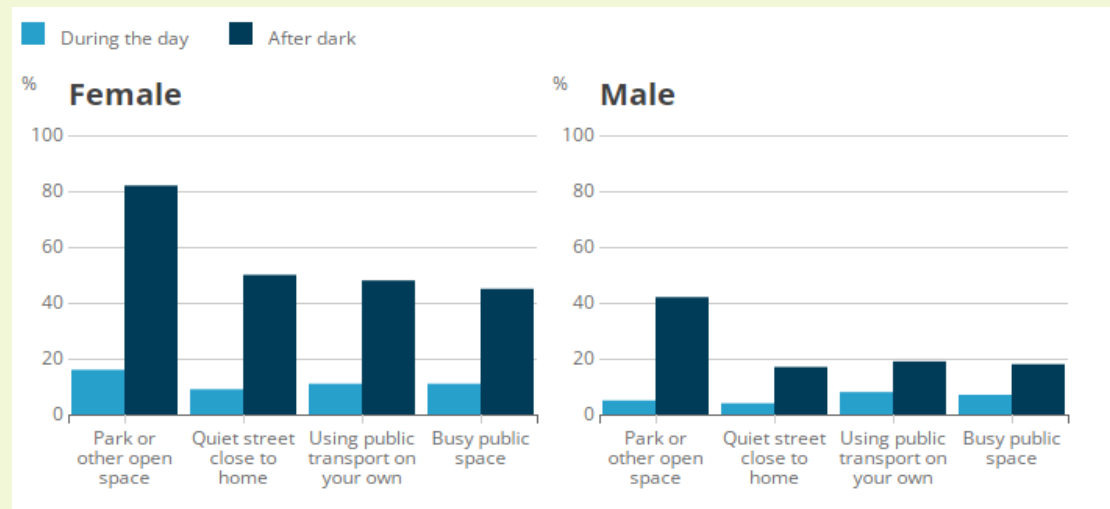
² Engender. "Primary Prevention and Public Policy Spotlight: Public Transport." Engender, 2024.

³ בניגוד לעברות נגד המערכת, כגון הימנעות מתשלום או השחתת רכוש

⁴ Tiznado-Aitken, I., & Sagaris, L. (2024). Uncovering gender-based violence and harassment in public transport: Lessons for spatial and transport justice. *Journal of transport geography*, 114, 103766.

⁵ Loukaitou-Sideris, Anastasia, and Vania Ceccato. "Sexual harassment on transit: a global, comparative examination." *Security Journal* 35.1 (2022): 175-204..

כפי שניתן לראות בתרשים 1, תפיסת הביטחון של נשים במקומות ציבוריים בכלל, ובזמן



תרשים 1: תחושת ביטחון של נשים וגברים ביום ובלילה

השימוש בתחבורה הציבורית בפרט, נמוכה מזו של גברים. פער זה גדל במיוחד בשעות החושך.

ההשפעות של הטרדה מינית על נשים כוללות:

- **השפעות על דפוסי נסיעה וניידות:** נשים משנות את דפוסי הנסיעה שלהן שעות, מסלולים, אמצעי תחבורה, כולל הימנעות מוחלטת משימוש בתחבורה ציבורית. השפעות אלו מהוות הגבלת חופש התנועה והניידות
- **השפעות פסיכולוגיות ורגשיות:** קיים מתאם בין הטרדה מינית לבין סימפטומים של בריאות נפשית ירודה בקרב נשים. ההשפעות כוללות רגשות של פחד, חרדה ודריכות מתמדת, תחושות של פלישה לפרטיות, כעס, השפלה ופחד, מצוקה רגשית ותחושת חוסר אונים, פגיעה בבריאות הנפשית ותסמינים של דיכאון
- **השפעות חברתיות-כלכליות:** נשים חוות נטל כלכלי כאשר נאלצות לעבור לאמצעי תחבורה "בטוחים" יותר, דבר המהווה הגבלה של ההזדמנויות הכלכליות והחברתיות העומדות בפניהן ומעמיק פערים מגדריים קיימים
- **השפעה על התנהגות והתנהלות יומיומית:** נשים מפתחות אסטרטגיות התגוננות מורכבות הכוללות מגבלה עצמית על חופש הלבוש ושינוי דרכי התנהגות במרחב הציבורי.
- **השפעה על תחושת הביטחון האישי:** נשים חוות תחושת חוסר ביטחון במרחבי תחבורה ציבורית, האשמה עצמית או תחושות אשם כאשר מתרחשת הטרדה. במקומות מסויימים עדיין מתרחשת נורמליזציה של אלימות מגדרית שמגבירה את תחושת חוסר הביטחון, ומגבירה את הקושי לדווח על מקרי הטרדה⁶.

⁶ Useche, Sergio A., et al. "Invasion of privacy or structural violence? Harassment against women in public transport environments: A systematic review." *PLoS one* 19.2 (2024): e0296830.

חשוב לציין כי השפעות אלו נובעות בחלקם הגדול מתחושת חוסר הביטחון. הן קיימות גם אצל נשים שלא עברו בעצמן הטרדות מיניות, אלא חוות תחושה של חוסר מוגנות וסכנה בעת השימוש בתחבורה הציבורית.

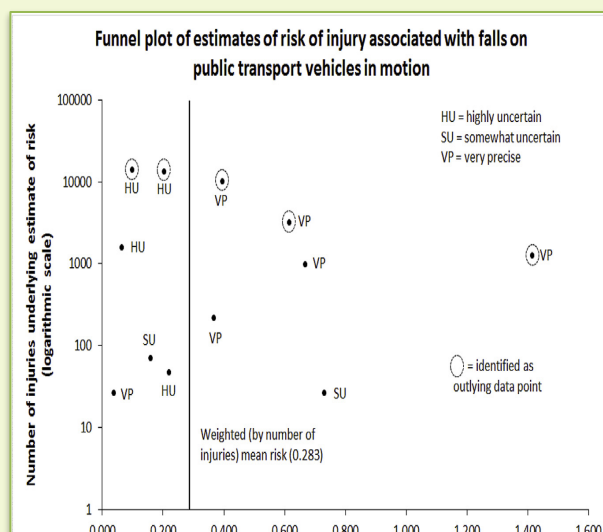
במאמר "The Impacts of Perceived Safety and Service Quality on Perceived Accessibility by Public Transport in Melbourne" (2024), בין תחושת הביטחון של הנוסעים ותחושת הנגישות שהם חווים בתחבורה הציבורית, כאשר הם מבססים את ממצאיהם על ניתוח סטטיסטי. תוצאות הניתוח מצביעות על קשר חיובי מובהק בין שני הגורמים: תחושת הביטחון משפיעה ישירות על תחושת הנגישות. המאמר מציין כי **תחושת הביטחון מסבירה כ-28% מההסבר על תחושת הנגישות**. כלומר, השיפור בתחושת הביטחון של הנוסעים תורם באופן משמעותי לשיפור תחושת הנגישות שהם חווים.

ההבנה הזו נתמכת גם על ידי ממצא נוסף שנמצא בניתוח הסטטיסטי: **עלייה של 1% בתחושת הביטחון מובילה לעלייה של כ-0.405% בתחושת הנגישות**. תוצאה זו מציינת השפעה ישירה ומובהקת של תחושת הביטחון על תחושת הנגישות, כאשר כל שיפור בתחושת הביטחון גורם לשיפור ניכר בתחושת הנגישות. לדוגמה, אם התחבורה הציבורית משתפרת וגורמת לנוסעים להרגיש בטוחים יותר (למשל, באמצעות שיפור בתאורה או בטכנולוגיות אבטחה), תחושת הנגישות שלהם – כלומר, המידה בה הם חשים שהתחבורה נגישה ויעילה – תשתפר באופן דומה.

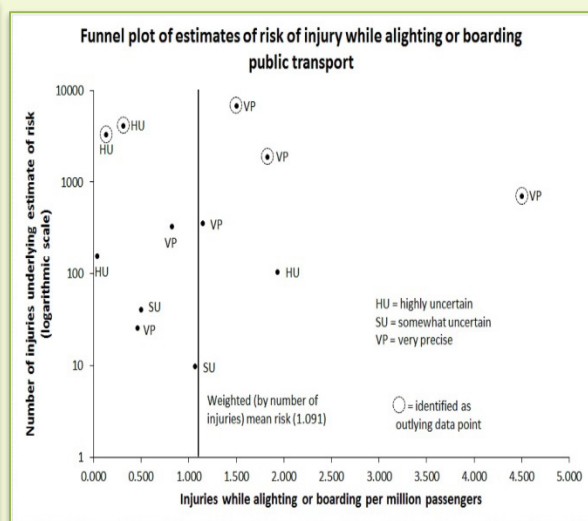
ממצאים אלה מצביעים על כך שתחושת הביטחון לא רק משפרת את הרגשת הנגישות של הנוסעים, אלא גם תורמת לשיפור כללי בשימוש בתחבורה הציבורית. תחושת ביטחון גבוהה יוצרת תחושה של נוחות ונגישות רבה יותר, דבר שיכול להוביל לנכונות גבוהה יותר להשתמש בתחבורה הציבורית באופן יומיומי.

אי בטחון ופגיעות גוף מתאונות ונפילות

בנוסף להטרדות ואלימות, נוסעי תחבורה ציבורית עלולים להיפגע כתוצאה מתאונות דרכים, או מנפילות במהלך הנסיעה באוטובוס. בהקשר של תאונות דרכים, הנסיעה בתחבורה ציבורית ברוב העולם בטוחה יותר (גם נתפסת כבטוחה יותר), משימוש ברכב הפרטי. כך, למשל, מחקר שאסף נתונים לאורך 14 שנה בנורבגיה, הראה 0.93 הרוגים לביליון ק"מ



תרשים 3: הסיכון להפגע בעת עליה או ירידה מאמצעי התחבורה הציבורית



תרשים 3: הסיכון להפגע מנפילה בתחבורה ציבורית - ממצאים מסקירת מאמרים

נוסעים באוטובוסים לעומת 3.82 הרוגים לביליון ק"מ נוסעים ברכבים פרטיים. מחקר ממונטריאול, קנדה, מצא שהסיכון להיפגע בתאונה כנוסע באוטובוס נמוך פי 3.7 בהשוואה לנסיעה ברכב פרטי. במילים אחרות, הסיכון לפגיעה של נוסעי רכב פרטי גבוה כמעט פי 4 יותר מנוסעי אוטובוס למרחק נסיעה זהה.⁷

נוסעי אוטובוס עשויים להיות חשופים לסוגים אחרים של פגיעות, שנפוצות פחות, או אין נפוצות כלל, בשימוש ברכב פרטי. הפגיעות הנפוצות ביותר מתוך כן הן פגיעות בעת עלייה וירידה מהאוטובוס, ונפילות בתוך האוטובוס עקב עצירה פתאומית. כך, למשל, כפי שניתן לראות בתרשימים 2 ו-3, המציגים ניתוח של מספר מחקרים ממקומות שונים בעולם (אוסטרליה, דנמרק, בריטניה, ישראל, נורבגיה, שבדיה וארה"ב), הסיכוי להיפצע בעלייה או ירידה מהאוטובוס הינו **0.8-1.7 למיליון ק"מ של נסיעה**, והסיכוי ליפול ברכב נוסע הוא **0.3-0.5 למיליון ק"מ של נסיעה**.⁸ יתרה מכך, המחקר מראה כי נשים ואנשים מבוגרים פגיעים יותר מאוכלוסיות אחרות לפגיעות מסוג זה.

גורמים המשפיעים על תחושת הביטחון:

תחושת הביטחון של הנוסעים מושפעת, בראש ובראשונה, מרמת הביטחון בפועל. לא משנה כמה קמפיינים פרסומיים יוקדשו לשכנוע הציבור שנסיעה היא בטוחה אם הנסיעה אינה באמת בטוחה. עם זאת, קיימים מספר גורמים, לאורך המסע שעובר הנוסע בתחבורה הציבורית, שיכולים להשפיע על תפיסת הביטחון והמוגנות שלו או שלה בעת הנסיעה. בעת ההגעה לתחנה, תחושת הביטחון מושפעת ממידת נגישות לתחנה והגישה הנוחה אליה. כחלק מכך, התאורה בדרך לתחנה היא משמעותית ביותר. פעילות אנושית באזור – קיומם של עובדי אורח אחרים – משפיעים גם הם על תחושת הביטחון, ובתוך כך שימושי קרקע מעורבים באזור המוביל לתחנה (מסחר, מגורים) תורמים גם הם. בעת המתנה בתחנה משפיעים מאפייני התחנה הפיזיים. המרכזיים שבהם:

- תחנות שקופות לעומת אטומות (בלילה דווקא תחנות אטומות נתפסות כבטוחות יותר)
- תאורה טובה בתחנה
- קיומן של מצלמות אבטחה (CCTV)
- שילוט ברור
- תחזוקה ניקיון התחנה (העדר השחתה/גרפיטי)
- חופש ראייה/נראות טובה (natural surveillance)

גורמים הקשורים לשירות: מידע זמין על זמני הגעה מדויקים מפחית חרדה וחוסר ודאות. כן, תדירות השירות (המתנה קצרה יותר) ואמינות השירות גם הם תורמים לתחושת הביטחון בתחנה.

⁷ Morency, Patrick, et al. "Traveling by bus instead of car on urban major roads: safety benefits for vehicle occupants, pedestrians, and cyclists." *Journal of urban health* 95 (2018): 196-207.

⁸ Elvik, R. (2019). Risk of non-collision injuries to public transport passengers: Synthesis of evidence from eleven studies. *Journal of Transport & Health*, Volume 13, Pages 128-136.
<https://doi.org/10.1016/j.jth.2019.03.017>

בשלב העלייה והירידה מהאוטובוס משפיעה נוכחותם של אנשים אחרים בתחנה, וכן רמת התאורה והבדלי הגובה בין הרציף לאוטובוס.

בשלב הנסיעה משפיעה צפיפות הנוסעים (יכולה להשפיע לטובה כגורם מגן או לרעה כגורם לחץ), נוכחות נהג/צוות/מצלמות אבטחה, מצב תחזוקת האוטובוס והתנהגות נוסעים אחרים⁹

השלכות רחבות של הטרדה מינית בתחבורה הציבורית

ההשפעות של הטרדה מינית בתחבורה הציבורית אינן נעצרות בתחושת אי-נוחות או אובדן ביטחון אישי בלבד. מדובר בתופעה חברתית-מערכתית שלה השפעות מבניות רחבות, הפוגעות ברמות שונות של שוויון, נידות, השתתפות אזרחית ובריאות נפשית:

פגיעה בשוויון מגדרי

הגבלות על נידותן של נשים – בין אם מדובר בהימנעות מלאה משימוש בתחבורה ציבורית, הימנעות משעות מסוימות או קווים מסוימים, או שינוי יומיומי של מסלול הנסיעה מטעמי זהירות – גורמות לנשים לוותר על הזדמנויות תעסוקה, השכלה, פנאי וחיים חברתיים. לפי מחקר שנערך במקסיקו סיטי, 64% מהנשים שינו את הרגלי הנסיעה שלהן בעקבות הטרדה, כאשר חלקן נמנעו מלהגיע למקומות עבודה מסוימים בשל מיקומם או שעות הפעילות (Ceccato & Loukaitou-Sideris, 2020). מצב זה תורם להדרה כלכלית של נשים ולחזוק אי-השוויון המגדרי.

העמקת הפערים החברתיים

נשים מקבוצות סוציו-אקונומיות מוחלשות – כולל מהגירות, נשים בפריפריה, ונשים ללא רכב פרטי – תלויות בתחבורה ציבורית במידה רבה יותר. עבורן, החשש מהטרדה אינו רק חוסר נוחות אלא חסם ממשי להשתתפות בחיים הציבוריים. דו"ח של ה-OECD (2019) מדגיש כי היעדר תחבורה ציבורית בטוחה פוגע בעיקר בנשים עם הכנסה נמוכה, אשר אינן יכולות להרשות לעצמן חלופות פרטיות. כך נוצרת "ענישה כפולה": גם חשיפה מוגברת להטרדה וגם תלות גבוהה יותר בשירות הלא-בטוח מלכתחילה.

השפעה על בריאות הנפש

נשים שמתמודדות עם הטרדות חוזרות ונשנות במרחב הציבורי, ובתחבורה בפרט, מפתחות תגובות של לחץ כרוני, הימנעות, ולעיתים אף תסמינים פוסט-טראומטיים. מחקר שנערך באוניברסיטת קורנל (Stringer et al., 2021) מצא קשר בין חשיפה להטרדה מינית במרחב התחבורתי לבין רמות גבוהות של דיכאון וחרדה. התחושה המתמשכת של חוסר שליטה ואיום מתמשך מחלישה את חוויית הביטחון הבסיסית במרחב העירוני, ויכולה להוביל גם לבידוד חברתי והימנעות מפעילויות יומיומיות.

⁹ Loukaitou-Sideris, Anastasia. "Is It Safe to Walk Here? Design and Policy Responses to Women's Fear of Victimization in Public Places." Research on Women's Issues in Transportation, vol. 2, Transportation Research Board, 2005, Conference Proceedings 35.

פרק 2: תמונת המצב בישראל

תמונת המצב בישראל ביחס לשלושת התחומים שנסקרו לעיל (אלימות והטרדה, תאונות, ותחושת ביטחון) אינה מעודדת. בנוגע להטרדות מיניות בפועל בתחבורה הציבורית, הכשל הבולט או חוסר קריטי בנתונים ומידע עדכניים ומהימנים בנושא. כשל זה הועלה בישיבה של ועדת התחבורה של הכנסת שעסקה בנושא, וכן במסמך של איגוד מרכזי הסיוע לנפגעות ולנפגעי תקיפה מינית בישראל¹⁰ וכן במסמך של הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה שיצא לרגל יום האישה הבינלאומי¹¹

אחד הכשלים המרכזיים בישראל הוא שאין די תיעוד ודיווח על הטרדות ואירועי אלימות בתחבורה הציבורית. כמו בעולם, גם בישראל קיים חוסר דיווח משמעותי לרשויות. הסיבות לכך מגוונות וכוללות:

- חוסר אמונה ביכולת המערכת לטפל בתלונה באופן אפקטיבי
- חשש מהתנכלות או מחשיפה
- קושי בדיווח מיידי בזמן האירוע
- היעדר אמצעי דיווח נגישים ונוחים

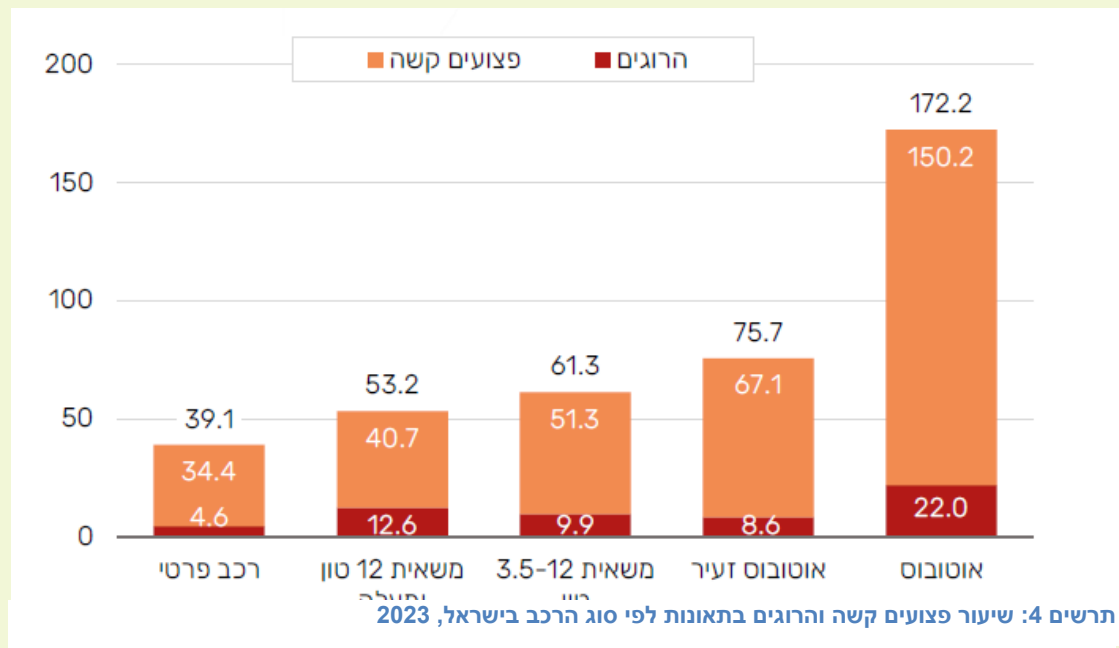
כמו כן, לא קיימת עדיין תשתית מספקת לטיפול מערכתי בתופעה, דוגמת האמצעים שננקטים במדינות מובילות בתחום. ישראל נמצאת בתחילת הדרך ביישום אמצעים כמו מצלמות אבטחה נרחבות, אפליקציות דיווח ייעודיות, או הכשרות מקיפות לצוותי התחבורה הציבורית.

בנוסף, קיים פער בין הרשויות השונות בישראל ביחס לתשומת הלב והמשאבים המוקדשים לנושא הביטחון האישי בתחבורה הציבורית, כאשר רשויות מקומיות גדולות נוטות להקדיש יותר משאבים לנושא בהשוואה לרשויות קטנות יותר או פריפריאליות.

¹⁰ איגוד מרכזי הסיוע לנפגעות ולנפגעי תקיפה מינית, "אלימות מינית בישראל: תוכנית עבודה לממשלת ישראל ה-37", ירושלים, 2022

¹¹ הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה. "לקט נתונים לרגל יום האישה הבין-לאומי 2024". הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, 6 במרץ 2024.

גם בנוגע לבטיחות בדרכים ותאונות דרכים, המצב בישראל אינו מעודד. כפי שניתן לראות בתרשים 4, שפרסמה הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים, אוטובוסים התבלטו לרעה בשיעורי המעורבות הגבוהים שלהם בתאונות דרכים חמורות. זאת, הן ביחס לכלי רכב פרטיים, הן ביחס לרכבים כבדים אחרים. על פי הנתונים, בין השנים 2013-2023 שיעור שיעור פצועים קשה והרוגים בתאונות דרכים (למיליארד ק"מ נסועה) באוטובוסים היה גבוה פי 4-5 מאשר ברכבים פרטיים.¹² כותבי המסמך משערים כי הסיבות לכך הן משקלם הגבוה



של כלי רכב אלו – אשר משפיע על חומרת התאונה, וכן העובדה שאוטובוסים פועלים בעיקר בסביבות עירוניות צפופות – הנוטות יותר לתאונות.¹³

אף ששביעות הרצון מתחושת הביטחון בתחבורה הציבורית, העולה מן הסקרים השונים שנעשו בארץ, היא גבוהה ביחס לשביעות רצון של מאפיינים אחרים של התחבורה הציבורית, לא נבחנה תחושת הביטחון בתחבורה הציבורית של אלה הנמנעים מביצוע הנסיעה. זוהי נקודה חשובה, שכן אותם אנשים שאינם משתמשים בתחבורה הציבורית כלל בשל תחושת חוסר ביטחון, אינם נכללים בסקרים ולכן אינם משפיעים על התוצאות.

מחקר של מרכז המידע של הכנסת מצא כי כ-30% מהנשים בישראל חוששות מהטרדה מינית במרחב הציבורי, וכן כי -44% מהנשים בישראל חוששות מאפשרות של תקיפה במרחב הציבורי, לעומת 25% מהגברים. בהקשר של התחבורה הציבורית, רק 47% מהנשים דיווחו כי הן מרגישות בטוחות להמתין בתחנת אוטובוסים לאחר החשיכה, לעומת 59% מהגברים. נתונים אלו מדגיש את אחד החסמים המשמעותיים לשימוש בתחבורה ציבורית, במיוחד בקרב נשים.

¹² הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים. "מגמות בבטיחות בדרכים בישראל 2013-2023". חשוון תשפ"ה, נובמבר 2024, עמוד 83.

¹³ הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים. "מגמות בבטיחות בדרכים בישראל 2013-2023". חשוון תשפ"ה, נובמבר 2024, עמוד 83.

בנוסף, "תחבורה היום ומחר" ערכה מחקר בנושא תחבורה ומגדר, אשר העלה ממצאים דומים והצביע על הצורך בהתייחסות ייחודית לצרכים של נשים במערכת התחבורה הציבורית, במיוחד בכל הנוגע לתחושת הביטחון האישי.¹⁴

פרויקטים ויוזמות קיימות בישראל

תחבורה היום ומחר - פרויקט לחיזוק תחושת הביטחון של נשים

בעקבות מחקר בנושא תחבורה ומגדר שערך ארגון "תחבורה היום ומחר", פותח פרויקט המציע פתרון משולב לחיזוק תחושת הביטחון של נשים בתחבורה הציבורית הפרויקט מתמקד בקהל יעד של נשים המשתמשות בתחבורה ציבורית וחשות חוסר נוחות וביטחון בעת הנסיעה או ההמתנה בתחנות. מחקרים מראים כי שיעור ניכר של נוסעות חוות תחושות אלו, ולכן מספר המוטבות הפוטנציאלי מהפרויקט גבוה ועשוי לכלול מיליוני נשים. הפרויקט כולל שלושה מרכיבים עיקריים:

- הסברה והעלאת מודעות: דרך יצירת קמפיין הסברה ברשתות חברתיות, בעלוני מידע בתחנות ובכלי התחבורה על זכויות הנוסעות ודרכי פעולה במקרה של הטרדה.
 - קו פניות: כחלק מהפרויקט נפתח קו לפניות לנשים במקרה של הטרדה או איום, וטיפול בפניות באופן מערכתי. הטיפול כולל עבודה מול מגוון בעלי העניין ברשויות מקומיות, מפעילי תחבורה ציבורית, משרד התחבורה ועוד.
 - מחקר וניטור: הפרויקט כולל גם מרכיב של עריכת סקרים תקופתיים בקרב משתמשות תחבורה ציבורית על תחושת הביטחון ואיסוף נתונים על פניות בנושא.
- מדדי ההצלחה שהוגדרו לפרויקט כוללים:

- מספר פניות שהתקבלו במוקד החם - יעד של 100 פניות בחודש
- אחוז הנשים שדיווחו כי קיבלו מענה במוקד החם - יעד של 80% לפחות
- מספר רשויות מקומיות/ארציות שאימצו את ההמלצות - 3 רשויות לפחות

עמותת אל הלב: מוגנות בתחבורה הציבורית - הגנה עצמית מעצימה

עמותת "אל הלב" מפעילה קורסים וסדנאות להגנה עצמית מעצימה לנערות וצעירות במסגרות חינוכיות, במחירים מסובסדים.

העמותה פיתחה תוכנית ייעודית המעניקה כלים פרקטיים לזיהוי מצבים בעלי פוטנציאל פגיעה בתחבורה הציבורית, התמודדות עם הטרדות ואלימות בזמן אמת ומניעת הסלמה. התוכנית מיועדת לנערות ולנערות ומאפשרת תרגול חוויתי ומחזק של מיומנויות להעלאת הביטחון האישי, לתגובה מיידית באמצעות שימוש בקול, שפת גוף בוטחת והתנסות בסימולציות מעדויות אמיתיות.

¹⁴ קינן, תמר, ירדן גבאי, נחמן שלף, חיים אבירם, עוזי פיינשטיין והנד מנאסרה. "תחבורה, מגדר וקיימות". תחבורה היום ומחר ומכון כנרת למחקר תחבורה, בתמיכת המשרד להגנת הסביבה, 2021, עמוד 14. www.transportation.org.il



תמונה 2: פרסום על מוגנות בתחבורה הציבורית של עמותת אל הלב

תוכנית עירונית של עיריית תל אביב-יפו להגברת תחושת הביטחון של נשים בתחבורה הציבורית¹⁵

עיריית תל אביב-יפו פועלת בשנים האחרונות לשיפור תחושת הביטחון של נשים במרחב העירוני בכלל, ובתחבורה הציבורית בפרט. היוזמה נולדה בעקבות פניות רבות על תחושת חוסר ביטחון בשעות החשיכה, במיוחד בתחנות מבודדות או במהלך נסיעה באוטובוסים דלילים.

להגברת תחושת הביטחון האישי, העירייה פועלת בשיתוף פעולה עם משרד התחבורה וחברות התחבורה במספר מישורים: הרחבת הדרכות לשוויון מגדרי ולמניעת אלימות מגדרית לנהגים ולמפעילי תחבורה שיתופית; השקת קמפיין למניעת הטרדות מיניות הכולל שילוט באוטובוסים ובקרונוט; הבטחת עקרון "לראות ולהיראות" בתחנות באמצעות תאורה מספקת, גיזום צמחייה והימנעות מהצבת תחנות באזורים נטושים ומבודדים.

בנוסף, העירייה מתכננת ליצור מנגנון דיווח על הטרדות בזמן אמת ולתגבר נוכחות של אנשי צוות בתחנות ובאוטובוסים. כחלק מהתכנית, העירייה גם עורכת פיילוט בתחנות הרכבת הקלה ובמסופי אוטובוסים, ובוחנת היבטים כמו קישוריות למרחב, שירותים ציבוריים, תאורה, נוכחות צוותי עבודה ועוד. ב-2022 פעלה העירייה גם להגברת הביטחון האישי בחניונים התת-קרקעיים באמצעות הבטחת קליטה סלולרית המאפשרת תקשורת טלפונית רציפה.

¹⁵ עיריית תל-אביב-יפו. "תחבורה רגישת-מגדר". התכנית לקידום שוויון מגדרי בתל-אביב-יפו, הרשות לחוסן ושוויון חברתי, 2022.

יוזמה נוספת היא הצעת פיילוט המאפשר לנשים לבקש לרדת בין תחנות בלילה – במקומות בטוחים הקרובים יותר ליעדן – כדי לצמצם הליכה רגלית באזורים מבודדים. עם זאת, יישום הפיילוט תלוי בשינוי תקנות משרד התחבורה, ונכון לעכשיו טרם אושר.

אפליקציית SafeUp: רשת ביטחון לנשים

אפליקציית SafeUP היא יוזמה ישראלית חדשנית שנועדה לחזק את תחושת הביטחון האישי של נשים ונערות במרחב הציבורי, באמצעות יצירת רשת קהילתית של נשים המסייעות זו לזו בזמן אמת. אפליקציה מאפשרת לכל משתמשת להפעיל במהירות שיחת וידאו או אודיו עם "שומרות" – נשים מוסמכות הנמצאות בקרבת מקום, אשר עברו הכשרה בהתערבות במצבי חירום. במקרים חמורים, ניתן גם להזעיק את המשטרה ישירות מהאפליקציה, תוך שימוש במצלמה ובמיקרופון של הטלפון לתיעוד המצב.

האפליקציה זמינה להורדה בחינם למכשירי אנדרואיד ואייפון. לאחר הרשמה ואימות זהות, המשתמשת מצטרפת לקהילה מקומית של נשים שומרות, ומקבלת גישה לתמיכה 24/7 בכל מקום בו היא נמצאת. ב-SafeUP 2023 שיתפה פעולה עם אפליקציית התחבורה הציבורית Moovit כדי לשלב תכנון מסלול בטוח עם אפשרות לליווי קהילתי. באמצעות שיתוף פעולה זה, נשים יכולות לתכנן מסלולי נסיעה תוך קבלת תמיכה קהילתית, מה שמגביר את תחושת הביטחון שלהן במהלך הנסיעה.

אפליקציית SafeUP פועלת בשיתוף פעולה עם מספר עיריות ומועצות מקומיות בישראל, במטרה להקים קהילות של נשים שומרות ולחזק את תחושת הביטחון האישי של נשים ונערות במרחב הציבורי. בין המועצות והעיריות שמפעילות קהילות נשים שכאלו ניתן למנות את עיריית תל-אביב יפו, מועצה מקומית אורנית, מועצה מקומית ירוחם ועיריית לוד.



תמונה 3: קמפיין ליצירת קהילות נשים שומרות - מועצה מקומית אורנית

פרק 3: אסטרטגיות להתמודדות עם אתגרי בטחון אישי בתחבורה ציבורית

בפרק זה נסקור גישות מרכזיות לשיפור הביטחון ותחושת הביטחון של נוסעים בתחבורה הציבורית. בהתאם לקטיגוריזציה שערכנו בפרקים הקודמים, גם כאן נבחן אסטרטגיות המתמודדות עם שולשה סוגים של אתגרים: התמודדות עם אלימות והטרדות מיניות, התמודדות עם סכנות בטיחות ותאונות, ואסטרטגיות להגברת תחושת הביטחון והמוגנות. כמובן – רוב האסטרטגיות מכוונות (ואפקטיביות) לשיפור ביותר מקטיגוריה אחת מבין השלושה. לכל אסטרטגיה נציין, אם כן, אילו מבין הקטיגוריות היא עשויה לקדם.

התמודדות עם הטרדות מיניות ואלימות

אסטרטגיות להתמודדות עם הטרדות מיניות ואלימות בתחבורה הציבורית ניתן לחלק למספר קטגוריות. להלן נסקור את הגישות המרכזיות המיושמות בעולם.

עיצוב סביבתי מקדם בטיחות: עיצוב הסביבה מהווה גורם מרכזי המשפיע על חוויית הביטחון. באוניברסיטת 'לה טרוב' האוסטרלית הוגדרו "ארגזי כלים" לעיצוב המקדם בטיחות של נשים בתחבורה ציבורית. אסטרטגיות אלו מיועדות להפחתת פגיעות מיניות, להטיית החלטות של פוגעים בפוטנציה נגד פגיעה, וכן לבניית קהילה מייצרת ביטחון. עקרונות העיצוב הסביבתי מקדם הבטיחות כוללים:

- יצירת מרחבים פתוחים עם שדה ראייה טוב
- הימנעות מפיתות מסתור או אזורים מבודדים
- תאורה איכותית ואחידה
- שילוט ברור
- יצירת "עיניים ברחוב" - מרחבים המעודדים נוכחות אנושית מגוונת

שדה ראייה טוב והימנעות מאזורים מבודדים מהווים חלק מעיקרון הנראות הטבעית (atural Surveillance). זהו עקרון מתוך תאוריית "המרחב המוגן" (CPTED – Crime Prevention Through Environmental Design), הקובע שכשאדם מרגיש שהוא נראה לעיני אחרים, פוחתת הסבירות שיהיה קורבן לעבירה או הטרדה. המרחב מתוכנן כך שיאפשר תצפית טבעית מצד עוברי אורח, דיירים, נהגים, או מצלמות גליות.

בתחנות אוטובוס, תצפית טבעית מושגת באמצעות:

- מיקום גלוי: תחנה סמוכה למרחב פעיל – רחוב מסחרי, חזית בניינים, תחנת דלק או מבנה ציבור.
- תאורה מספקת: אור חזק וללא הצללות, במיוחד בערב ובשעות החשיכה.
- מינימום חסימות ראייה: מחיצות שקופות, הימנעות מצמחייה גבוהה, קירות אטומים או עמודים שמסתירים.
- כיוון המושבים: לאפשר קשר עין עם המרחב הציבורי והרחוב.
- פעילות אנושית סמוכה: קיוסק, תחנת אופניים, חנות, ספסלים – כל אלה מגבירים תחושת חיים ו"עיניים על הרחוב".

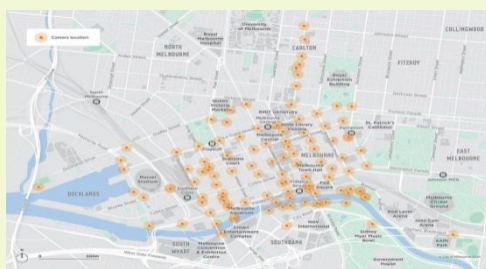
תחנות אוטובוס ללא תצפית טבעית נתפסות כ"מקומות סיכון", במיוחד כאשר יש שם גברים זרים או שאין נוכחות אנושית אחרת. נשים נוטות להימנע מתחנות מסוימות, לשנות מסלול או לוותר על תחבורה ציבורית בלילה בגלל תחושת פחד.

תצפית טבעית היא רכיב קריטי בשיפור הביטחון האישי של כלל המשתמשים בתחבורה הציבורית – במיוחד נשים. תכנון מודע הכולל שקיפות, תאורה, נוכחות ציבורית ומיקום נכון יכול לשנות את התחנה ממקום מרתיע למרחב מזמין ובטוח.

קיימות דוגמאות לשימוש מושכל בעיצוב סביבתי מקדם בטיחות ברחבי העולם. למשל, במדינת נבאדה שבארצות הברית בוצע ב-2020 פרוייקט נרחב לשדרוג מערכות התאורה של 1400 תחנות אוטובוס;¹⁶ בבברצלונה וערים נוספות בספרד, הציבו תחנות נגישות עם מבלט בבנייה קלה ופס סימון רחב המדגיש לנוסעים היכן עליהם לעמוד, לנהג היכן לעצור את האוטובוס ולמשתמשי הדרך האחרים מהיכן להתרחק; ובשבדיה מתמקדות ערים רבות באמצעים כגון הסרת מפגעים ושיחים, הגברת תאורה, הימנעות מהצבת תחנות באזורים נטושים.¹⁷

מצלמות בתחנות ובאוטובוסים: מחקרים מראים שנוכחות מצלמות אבטחה משפיעה הן על תחושת הביטחון והן על שיעורי הפשיעה בפועל. מצלמות אבטחה אפקטיביות, כמובן, הן כנגד הטרדות מיניות, הן כנגד פשעים אלימים אחרים. האפקטיביות שלהן תלויה בגורמים כמו איכות המצלמות והכיסוי שלהן, שילוט המודיע על קיום המצלמות, מערך ניטור אפקטיבי ותגובה מהירה לאירועים.

דוגמאות למעכי ניטור מצלמות אפקטיביים ניתן למצוא בבריטניה, בתחנות האוטובוס של לונדון, שם מותקנות מצלמות במעגל סגור המופעלות על ידי רשות התחבורה העירונית (Transport for London) וכן באוטובוסים של לונדון, שם מותקנות מצלמות במעגל סגור באחריות חברות האוטובוס.¹⁸ בעיר מלבורן שבאוסטרליה, מופעלת רשת מצלמות



תמונה 4: מפת רשת מצלמות האבטחה במלבורן

ביטחון על ידי צוותי אבטחה מקצועיים (באמצעות קבלנים פרטיים) המוכשרים במיוחד לניטור רשת של מצלמות אבטחה במעגל סגור הפרוסות ברחבי העיר. אנשי האבטחה עוקבים אחר הצילומים 24 שעות ביממה, שבעה ימים בשבוע.

טכנולוגיה ואמצעי דיווח: מערכות טכנולוגיות שונות

¹⁶ Barnes, Jo, et al. "Research into the Safety of London Bus Passengers." Transport Research Laboratory, 2019. TRL Published Project Report PPR903.

¹⁷ Regional Transportation Commission of Southern Nevada. "RTC Bus Stop Additions Light the Way for Safer Transit Experience." RTC of Southern Nevada, 24 June 2020, www.rtcnv.com/news/rtc-bus-stop-additions-light-the-way-for-safer-transit-experience/.

¹⁸ Transport for London. "CCTV on TfL's Transport Network." Transport for London, www.tfl.gov.uk/corporate/privacy-and-cookies/cctv#on-this-page-7. Accessed 16 Apr. 2025.

מפותחות ומיושמות ברחבי העולם כדי לשפר את יכולת הדיווח והתגובה לאירועי הטרדה ואלימות בתחבורה הציבורית. מדובר בקו ייעודי להודעות טקסט המיועד לדיווח על מקרים לא דחופים (שאינם מהווים סכנה מיידית). דיווח באמצעות הקו מאפשר להעלות פרטים בקלות ואף לשלוח סרטונים ותמונות הקשורים לתקרית בצורה מוגשת ונוחה יחסית. שימוש זה יכול להיעשות באופן דיסקרטי, ללא שהאדם שמדווחים עליו מודע לדיווח.

בלונדון, ה-TfL מעמיד לרשות נוסעים טופס דיווח על אירוע. בנוסף, משטרת התחבורה הבריטית מפעילה את קו 61016 וגם את אפליקציית the Railway Guardian app – שניהם מאפשרים שליחת הודעות טקסט דיסקרטיות.¹⁹ משטרת מדינת ויקטוריה באוסטרליה מפעילה את קו Stopit שמאפשר דיווחים דומים. מערכת בקיטו, אקוודור, פועלת תכנית בשם "עוצרים את ההטרדה" בקווי אוטובוס ציבוריים ופרטיים בעיר. הקמפיין מעודד נשים שחוות הטרדה לשלוח הודעת טקסט למספר ייעודי; עם קבלת ההודעה, המרכזיה יוצרת קשר מידי עם הנהג, הרמקולים באוטובוס מתריעים וקוראים לנוסעים לשמור על ערנות ולכבד את הסובבים, ופסיכולוגית מתקשרת לשולח/ת ההודעה להציע תמיכה. במקביל, המשטרה וצוותי תחבורה ממתינים בתחנה הבאה.²⁰

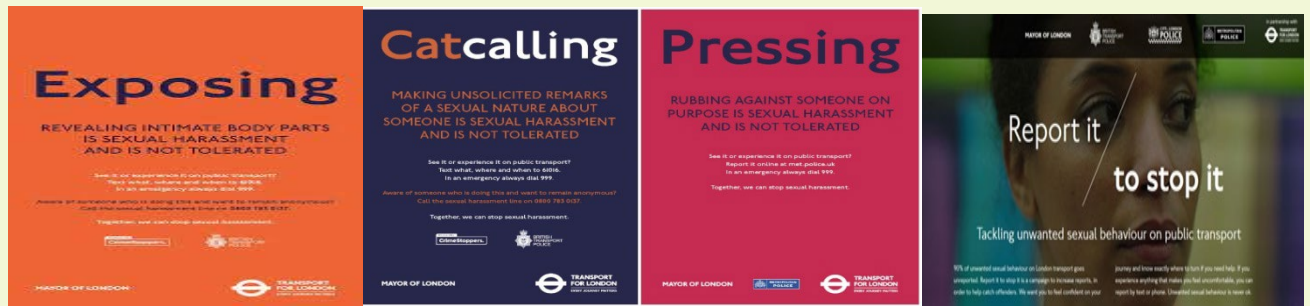
מדיניות וחקיקה: אמצעי מדיניות שונים מיושמים ברחבי העולם לשיפור הביטחון בתחבורה הציבורית. מדובר בהתערבויות ברמת הרגולציה, החקיקה ונהלי ההפעלה של שירותי התחבורה הציבורית. אמצעים אלו כוללים:

- **אמצעי ענישה רלוונטיים:** הגברת הענישה והאכיפה על הטרדות ואלימות בתחבורה הציבורית, כולל עבירות שבעבר נחשבו "פחות חמורות" כמו הערות מיניות או התנהגות מטרידה אחרת.
- **קווים לנשים בלבד:** במספר מדינות, כמו מקסיקו, ברזיל, יפן, הודו, אינדונזיה ואיראן, מופעלים קווי אוטובוס ורכבות המיועדים לנשים בלבד, בעיקר בשעות העומס. פתרון זה שנוי במחלוקת, כאשר תומכיו טוענים שהוא מספק פתרון מידי לבעיה אקוטית, ומתנגדיו טוענים שהוא מנציח את ההפרדה המגדרית במקום לטפל בשורש הבעיה.
- **תחנות לפי דרישה:** בערים רבות, בעיקר בשעות הלילה, מופעל שירות המאפשר לנוסעים (בעיקר נשים) לרדת בין תחנות רשמיות, קרוב יותר ליעדם, כדי למנוע הליכה ארוכה בשעות חשיכה.
- **תקנים למרווחים בין תחנות:** קביעת מרחקים מקסימליים בין תחנות כדי להפחית את זמן ההליכה אל/מהתחנה, במיוחד באזורים מרוחקים או באזורים שנתפסים כפחות בטוחים.

¹⁹ Transport for London. "Report Criminal Damage or Antisocial Behaviour." Transport for London, www.tfl.gov.uk/help-and-contact/report-criminal-damage-or-antisocial-behaviour. Accessed 17 Apr. 2025.

²⁰ Pogrebinschi, Thamy. "LATINNO Dataset: Stop the Harassment in Public Transportation." LATINNO – Innovations for Democracy in Latin America, <https://latinno.wzb.eu/en/case/8170/>. Accessed 17 Apr. 2025.

חינוך והסברה: פעילות חינוכית והסברתית היא מרכיב חיוני בכל תוכנית מקיפה לשיפור הביטחון האישי בתחבורה הציבורית. פעילות זו מתמקדת הן בהעלאת המודעות בקרב הציבור הרחב והן בהכשרת עובדי התחבורה הציבורית. פעילויות אלו עשויות לכלול **קמפיילים ציבוריים להגברת המודעות:** סדנאות לציבור הרחב על זיהוי והתמודדות עם הטרדות, שילוט באוטובוסים המדגיש את איסור ההטרדה ואת הדרכים לדווח עליה, העלאת מודעות דרך שימוש בקהילה, כולל עבודה עם מנהיגים קהילתיים ומוסדות חינוך או הכשרות לנהגים ולצוותי תחבורה ציבורית בזיהוי וטיפול באירועי הטרדה.



תמונה 5: קמפיין מודעות בלונדון לעידוד מניעה ודיווח על הטרדות

עידוד גיוס נהגות בתחבורה הציבורית: נהגות בתחבורה הציבורית עשויות להגביר הן את תחושת הביטחון של נשים והן את הביטחון בפועל - הן מבינות טוב יותר את צרכי הנשים ואת הסיכונים מולם הן עומדות. הניסיון מראה כי הימצאותן של נהגות ועובדות תחבורה ציבורית תורמת ליצירת אווירה בטוחה יותר עבור נוסעות, ועשויה להפחית מקרי הטרדה. ניתן לעודד גיוס נשים לתחבורה הציבורית במגוון דרכים:

- יצירת קמפיילים שיווקיים ממוקדים
- תוכניות הכשרה ותמיכה
- יצירת רשתות מקצועיות
- גמישות בשעות העבודה
- יצירה והדגשה של תרבות ארגונית חיובית

איסוף וניתוח נתונים מפולחים לפי מגדר: איסוף וניתוח נתונים הם הבסיס לכל מדיניות מבוססת ראיות. בהקשר של ביטחון אישי בתחבורה הציבורית, חשוב במיוחד לאסוף נתונים מפולחים לפי מגדר, גיל וקבוצות אוכלוסייה שונות, כדי לזהות פערים וצרכים ייחודיים. נתונים כאלו נאספים כיום על ידי מספר ארגונים בינלאומיים, למשל ה- **International Association of Public Transport**²¹ וה- **European observatory for gender smart transport**²².

²¹ International Association of Public Transport (UITP). "10 Statistics of Women in Transport That Show Why Public Transport Matters." UITP, www.uitp.org/news/10-statistics-of-women-in-transport-that-show-why-public-transport-matters/. Accessed 17 Apr. 2025.

²² European Observatory for Gender Smart Transport. "Home Page." European Observatory for Gender Smart Transport, 2022, transportgenderobservatory.eu/. Accessed 17 Apr. 2025.

פתרונות לפגיעות גוף בעלייה, ירידה ונסיעה באוטובוס

בנוסף להטרדות ואלימות, חשוב לטפל גם בסיכון לפגיעות גוף הנובעות מתאונות ונפילות במהלך השימוש בתחבורה הציבורית. הפתרונות המוצעים לפגיעות גוף בעלייה, ירידה ונסיעה באוטובוס מתמקדים בשלושה תחומים עיקריים:

פתרונות עיצוביים: פתרונות עיצוביים מתייחסים לשיפורים פיזיים במבנה כלי התחבורה והתחנות, שמטרתם להפחית את הסיכון לפגיעות גוף. אלו כוללים:

- שימוש בחומרים רכים יותר בפנים האוטובוס, במיוחד באזורים המועדים למגע בעת בלימה או תאונה
- הוספת נקודות אחיזה לאורך האוטובוס, בצפיפות גבוהה יותר
- שיפור נגישות בתחנות והתאמתן לגובה האוטובוס
- התקנת רצפות עם חומרים ומרקמים המפחיתים את הסיכון להחלקה
- תכנון מושבים שמפחיתים את הסיכון לפגיעה בעת תאונה או בלימה פתאומית

שינוי מדיניות וחקיקה: מעבר לפתרונות העיצוביים, ניתן ליישם שינויי מדיניות וחקיקה שיובילו לשיפור הבטיחות:

- אוטובוס לא מתחיל לנסוע עד שכולם ישובים -
- עצירה חובה בכל תחנה למניעת עמידת נוסעים באוטובוס לקראת העצירה
- הגבלות מהירות ונהיגה חלקה
- מערכות התרעה על מהמורות ופניות

אמצעי השפעה על התנהגות נהג ונוסעים: הגורם האנושי, הן נהגים והן נוסעים, הוא מרכיב קריטי בהפחתת הסיכון לפגיעות גוף. אמצעים להשפעה על התנהגות כוללים: חיזוקים חיוביים על התנהגות בטוחה, חיזוקים שליליים על התנהגות מסכנת, הכשרות נהגים שמתמקדות בהתחשבות בצרכים של אוכלוסיות פגיעות, כמו קשישים, ילדים ואנשים עם מוגבלויות, וקמפיינים להעלאת מודעות בקרב הנוסעים לחשיבות ההאחזות במאחזים, הישיבה בזמן הנסיעה, והיערכות מוקדמת לירידה מהאוטובוס.

מסקנות והמלצות מעשיות

תובנות מרכזיות

מהסקירה שהוצגה בפרקים הקודמים ניתן לגזור מספר מסקנות מרכזיות:

- תחושת ביטחון אישי מהווה תנאי סף לשימוש בתחבורה ציבורית, במיוחד עבור נשים, ילדים וקשישים. מחקרים מראים כי גם כאשר תחבורה ציבורית זמינה, אנשים יימנעו משימוש בה אם אינם חשים בטוחים. זו אינה רק סוגייה של נוחות, אלא מרכיב קריטי בהחלטות ניידות. לפיכך, כל מאמץ לקידום השימוש בתחבורה ציבורית חייב להתייחס לסוגיית הביטחון האישי.
- הטרדה מינית היא צורת האלימות הנפוצה ביותר בתחבורה הציבורית, ופוגעת בעיקר בנשים. מחקרים מראים שהשיעורים גבוהים מאוד (עד 92% בחלק מהמקומות), וקיים תת-דיווח משמעותי. ההשפעות של הטרדות אלו אינן מוגבלות רק לאירוע הספציפי, אלא משפיעות על התנהגות הנסיעה ארוכת הטווח של נשים, ולעיתים מובילות להימנעות מוחלטת משימוש בתחבורה ציבורית.
- פתרונות אפקטיביים לשיפור הביטחון האישי בתחבורה הציבורית דורשים שילוב של מספר גישות. אין פתרון "קסם" אחד, אלא נדרשת אסטרטגיה משולבת הכוללת עיצוב סביבתי, טכנולוגיה, שיטור, מדיניות, חינוך והסברה. התמקדות באמצעי אחד בלבד (למשל מצלמות אבטחה) לא תניב תוצאות מיטביות.
- קיים צורך בשיפור איסוף הנתונים, פילוחם והנגשתם לציבור כבסיס לגיבוש מדיניות. במיוחד חסרים נתונים מפולחים לפי מגדר וקבוצות גיל, וכן נתונים השוואתיים לאורך זמן שיאפשרו לבחון את האפקטיביות של התערבויות שונות. מערך ניטור ומעקב יאפשר זיהוי מגמות, התאמה שוטפת של המדיניות, והקצאה יעילה יותר של משאבים.
- יש להשקיע משאבים בפעולות מניעה (כגון עיצוב סביבתי ותאורה) ולא רק באמצעי אכיפה והתמודדות לאחר מעשה. מניעה מוקדמת של אלימות והטרדות באמצעות תכנון נכון של תחנות, נוכחות אנושית, ותאורה טובה, היא לרוב יעילה יותר ומשתלמת יותר מהתמודדות עם התוצאות של אירועים אלימים.
- קבוצות שונות באוכלוסייה חוות את המרחב הציבורי באופן שונה ונתקלות באתגרים שונים. נשים, קשישים, ילדים, אנשים עם מוגבלויות ואוכלוסיות מיעוט חווים את המרחב הציבורי בדרכים שונות ופגיעים לסוגים שונים של סיכונים. יש לפתח גישות ייעודיות המותאמות לצרכים הייחודיים של כל קבוצה.

המלצות לתוכנית פעולה מעשית בישראל

על בסיס המסקנות שלעיל ולאור הניסיון שהצטבר בעולם, להלן המלצות מפורטות לשיפור תחושת הביטחון האישי בתחבורה הציבורית בישראל:

התשתית הפיזית: שיפור התשתית הפיזית הוא אחד האמצעים היעילים ביותר לשיפור תחושת הביטחון. לפיכך, מומלץ לקדם:

- **שיפור תאורה בכל תחנות האוטובוס:** תאורה איכותית היא אחד האמצעים היעילים ביותר לשיפור תחושת הביטחון ולהפחתת סיכונים בפועל. יש לבצע סקר מקיף של

כל תחנות האוטובוס בישראל ולשדרג את התאורה בתחנות שבהן היא לקויה. התאורה צריכה להיות בהירה, אחידה, ולכסות היטב את כל אזור התחנה וסביבתה הקרובה. יש להקפיד גם על תחזוקה שוטפת ותיקון מהיר של תקלות.

- **התקנת מצלמות במעגל סגור בתחנות מרכזיות ובכלי התחבורה הציבורית:**

מצלמות אבטחה, בשילוב עם שילוט ברור המודיע על קיומן, הן אמצעי יעיל הן להרתעה והן לתחושת ביטחון. מומלץ להתחיל בהתקנה במתחמים מרכזיים ובקווים בעייתיים במיוחד, ולהרחיב בהדרגה. חשוב לשלב את המצלמות עם מערך ניטור אפקטיבי ויכולת תגובה מהירה לאירועים.

- **עיצוב תחנות שמאפשר "מעקב טבעי":** תחנות האוטובוס צריכות להיות מתוכננות כך שתהיה בהן נראות טובה של הסביבה והימנעות מפינוק מסתור. עיצוב פתוח ושקוף מגביר את תחושת הביטחון ומקשה על ביצוע פשעים. יש לתת דגש על חומרים שקופים או חצי-שקופים בבניית התחנות, ועל מיקום התחנה כך שתהיה נראית היטב מהסביבה.

- **סימון ברור של מרחבי המתנה בטוחים בתחנות מרכזיות:** מומלץ להתקין בתחנות פסי סימון ברורים המציינים את מיקום עצירת דלתות האוטובוס. סימון זה מסייע הן לנוסעים (במיוחד לאנשים עם מוגבלות ראייה) והן לנהגים, ומשפר את תהליך העלייה והירידה מהאוטובוס. בתחנות מרכזיות, מומלץ ליצור ולסמן באופן ברור אזורים מוגדרים כ"מרחבי המתנה בטוחים". מרחבים אלו יכולים לכלול גם שילוט עם מידע על זכויות נוסעים ודרכי דיווח על אירועים.

- **שיפור הנגישות לתחנות באמצעות סימון נתיבי הליכה בטוחים:** יש לסמן ולשלט באופן ברור נתיבי הליכה בטוחים אל ומהתחנות המרכזיות, במיוחד בשעות הלילה. נתיבים אלו צריכים להיות מוארים היטב, ובמידת האפשר - מצולמים ומנוטרים.

טכנולוגיה ודיווח: טכנולוגיה ואמצעי דיווח נוחים הם מרכיב חשוב ביצירת סביבת תחבורה ציבורית בטוחה יותר. מומלץ לקדם:

- **התקנת לחצני מצוקה בתחנות:** בתחנות מרכזיות ובאזורים בעייתיים, מומלץ להתקין לחצני מצוקה המחוברים ישירות למוקד חירום או למוקד העירוני. לחצנים אלו מספקים תחושת ביטחון ויכולת תגובה מהירה במקרה של אירוע.

- **פיתוח אפליקציה ייעודית לדיווח על הטרדות ואירועי אלימות בתחבורה הציבורית:** האפליקציה צריכה לכלול אפשרות לשליחת טקסט, תמונות וסרטונים, וגם לספק מידע על מיקום מדויק (GPS). חשוב שהאפליקציה תהיה זמינה במספר שפות (עברית, ערבית, אנגלית, רוסית, אמהרית) כדי לשרת את כלל האוכלוסייה.

- **הקמת מוקד פניות:** מומלץ להקים מוקד ייעודי לקבלה וטיפול בפניות הנוגעות להטרדות ואלימות בתחבורה הציבורית. המוקד צריך להיות מאויש על ידי אנשי מקצוע (כולל עובדים סוציאליים ואנשי ביטחון) שהוכשרו לטפל בפניות מסוג זה, ולספק מענה מידי וגם ליווי ארוך טווח במידת הצורך.

מדיניות וחקיקה: שינויים ברמת המדיניות והחקיקה יכולים להניח את התשתית לשיפור ארוך טווח בתחושת הביטחון בתחבורה הציבורית:

- **קביעת הנחיות ברורות למפעילי תחבורה ציבורית בנושא בטיחות וביטחון נוסעים:** כולל סטנדרטים מינימליים לביטחון נוסעים. הנחיות אלו צריכות להיות חלק מתנאי המכרז וההתקשרות עם מפעילי תחבורה ציבורית.
- **החמרת הענישה על עבירות אלימות והטרדה בתחבורה הציבורית**
- **בחינת אפשרות להפעלת תחנות לפי דרישה בשעות הלילה**
- **הנחיות לנהגים לעצירה מוחלטת עד שכל הנוסעים ישובים או יאחזו במאחזים**

הסברה והחינוך: פעילות הסברה וחינוך היא מרכיב חיוני בהתמודדות עם תופעות של אלימות והטרדה, ובשינוי נורמות חברתיות. מומלץ להשיק קמפיין ארצי נרחב שיתמקד בהעלאת המודעות לתופעת ההטרדות והאלימות בתחבורה הציבורית, ויעביר מסר ברור שהתנהגויות אלו אינן מקובלות ואינן נסבלות. בנוסף, יש לדאוג להכשרת נהגים ועובדי תחבורה ציבורית בנושא זיהוי וטיפול במקרי הטרדה ואלימות. לבסוף, חשוב להנגיש לנוסעים מידע ברור על זכויותיהם ועל דרכי התמודדות אפשריות במקרה של הטרדה או אלימות. מידע זה צריך להיות זמין בכל אמצעי התחבורה הציבורית, בתחנות, באפליקציות ובאתרי האינטרנט הרלוונטיים, ובמספר שפות.

כוח האדם: הגורם האנושי הוא מרכיב קריטי בהבטחת הביטחון האישי בתחבורה הציבורית. יש לפעול באופן אקטיבי לעידוד גיוס נהגות ועובדות לתחבורה הציבורית, באמצעות קמפיינים ייעודיים, תוכניות הכשרה מותאמות, ויצירת סביבת עבודה ידידותית לנשים. מומלץ גם להכשיר צוותי אבטחה ייעודיים לתחבורה הציבורית, שיעברו הכשרה ספציפית בנושא זיהוי וטיפול באירועי הטרדה ואלימות, ויוצבו במוקדי תחבורה ציבורית מרכזיים ובקווים בעייתיים.

מחקר וניטור: מחקר שיטתי וניטור מתמשך הם הבסיס לגיבוש מדיניות אפקטיבית ולבחינת האפקטיביות של התערבויות שונות. יש להקים מערך מרכזי לאיסוף, עיבוד וניתוח נתונים על אירועי בטיחות וביטחון בתחבורה הציבורית. מערך זה צריך לאגד נתונים ממקורות שונים (משטרה, חברות תחבורה ציבורית, פניות ציבור, ועוד), ולספק תמונה מקיפה ומדויקת של היקף התופעה ומאפייניה. מומלץ גם לערוך סקרים תקופתיים בקרב משתמשי תחבורה ציבורית, שיבחנו את תחושת הביטחון האישי שלהם ואת החוויה שלהם בשימוש בתחבורה הציבורית. סקרים אלו צריכים להתייחס גם לאוכלוסיות שאינן משתמשות בתחבורה ציבורית כדי להבין את החסמים העומדים בפניהן.

נספח א: רשימת מקורות

אבירם, ח., גבאי, י., זלף, נ., מנאסרה, ה., פיינשטיין, ע., וקין, ת. (2021) *תחבורה, מגדר וקיימות*. תחבורה היום ומחר ומכון כנרת למחקר תחבורה, בתמיכת המשרד להגנת הסביבה.

איגוד מרכזי הסיוע לנפגעות ולנפגעי תקיפה מינית. (2022). *אלימות מינית בישראל: תוכנית עבודה לממשלת ישראל ה-37*. ירושלים.

הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה. (2024), 6 במרץ. *לקט נתונים לרגל יום האישה הבין-לאומי 2024*.

הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים. (2024), נובמבר. *מגמות בבטיחות בדרכים בישראל 2013-2023*. חשוון תשפ"ה.

עיריית תל-אביב-יפו. (2022). *תחבורה רגישת-מגדר*. התכנית לקידום שוויון מגדרי בתל-אביב-יפו, הרשות לחוסן ושוויון חברתי.

Abenoza, R. F., Ceccato, V., Susilo, Y. O., & Cats, O. (2018). Individual, Travel, and Bus Stop Characteristics Influencing Travelers' Safety Perceptions. *Transportation Research Record*, 2672(8), 19-28. <https://doi.org/10.1177/0361198118758677>

Barnes, J., et al. (2019). *Research into the Safety of London Bus Passengers*. Transport Research Laboratory. TRL Published Project Report PPR903.

Elvik, R. (2019). Risk of non-collision injuries to public transport passengers: Synthesis of evidence from eleven studies. *Journal of Transport & Health*, 13, 128-136. <https://doi.org/10.1016/j.jth.2019.03.017>

Engender. "Primary Prevention and Public Policy Spotlight: Public Transport." Engender, 2024

European Observatory for Gender Smart Transport. (2022). *Home Page*. European Observatory for Gender Smart Transport. Retrieved April 17, 2025, from transportgenderobservatory.eu

International Association of Public Transport (UITP). (n.d.). *10 Statistics of Women in Transport That Show Why Public Transport Matters*. Retrieved April 17, 2025, from www.uitp.org/news/10-statistics-of-women-in-transport-that-show-why-public-transport-matters/

Iseki, H., & Taylor, B. D. (2009). Not All Transfers Are Created Equal: Towards a Framework Relating Transfer Connectivity to Travel Behavior. *Transport Reviews*, 29(6), 777-800.

Loukaitou-Sideris, Anastasia, and Vania Ceccato. "Sexual harassment on transit: a global, comparative examination." *Security Journal*, vol. 35, 2022, pp. 175-204, doi:10.1057/s41284-020-00271-1.

Morency, P., et al. (2018). Traveling by bus instead of car on urban major roads: safety benefits for vehicle occupants, pedestrians, and cyclists. *Journal of urban health*, 95, 196-207.

Pogrebinschi, T. (2017). *LATINNO Dataset: Stop the Harassment in Public Transportation*. LATINNO -- Innovations for Democracy in Latin America, Berlin: WZB. Retrieved April 17, 2025, from latinno.net/en/case/8170

Regional Transportation Commission of Southern Nevada. (2020, June 24). *RTC Bus Stop Additions Light the Way for Safer Transit Experience*. Retrieved from www.rtcnv.com/news/rtc-bus-stop-additions-light-the-way-for-safer-transit-experience/

Transport for London. (n.d.). *CCTV on TfL's Transport Network*. Retrieved April 16, 2025, from www.tfl.gov.uk/corporate/privacy-and-cookies/cctv#on-this-page-7

Transport for London. (n.d.). *Report Criminal Damage or Antisocial Behaviour*. Retrieved April 17, 2025, from www.tfl.gov.uk/help-and-contact/report-criminal-damage-or-antisocial-behaviour

Useche, Sergio A., et al. "Invasion of privacy or structural violence? Harassment against women in public transport environments: A systematic review." *PLOS ONE*, vol. 19, no. 2, 2024, e0296830, doi:10.1371/journal.pone.0296830.



השלכות של הטרדה מינית בתחבורה הציבורית



פגיעה בשוויון מגדרי



פחות הזדמנויות לתעסוקה והשכלה



הגבלת חופש התנועה של נשים



העמקת הפערים החברתיים



נשים ללא רכב פרטי חשופות יותר



השפעות על בריאות הנפש



חרדה ופחד קבועים



הימנעות משימוש בתחבורה ציבורית



תחושת איום וחוסר שליטה יומיומית