

קשה עכשיו – הקלה אחר כך: על תחבורה ציבורית בשבת**בראי המשפט**

מאת

עו"ד אורלי ארז-לחובסקי*

בשבועות האחרונים עלתה לכותרות שאלת הפעלתה של הרכבת הקלה באזור המרכז בשבתות, כאשר בנובמבר 2022 אמור להיחנך הקו האדום של הרכבת הקלה שיפעל בערי גוש דן. שרת התחבורה התבטאה בעד הפעלתו ביום המנוחה, אולם טרם התקבלה החלטה בעניין.¹

סוגיית התחבורה הציבורית בשבת נהנית מצד אחד מתמיכה ציבורית חסרת תקדים, ומאידך אינה מיתרגמת לשינוי בשטח. ברשימה זו נסקור את המצב הקיים, נבהיר את הוראות החוק, נצביע על הפגיעה הקשה בזכויות הנגרמת מהעדר תחבורה ציבורית בשבת ונצביע על כך שבכל הנוגע לרכבת, המצב המשפטי מחייב דווקא את הפעלתה בשבת.

קשה עכשיו

כידוע, "הסטטוס קוו", אשר המתנגדים לתחבורה ציבורית בשבת נסמכים עליו, אינו אלא מכתב ששלח דוד בן גוריון בשנת 1947, לאגודת ישראל.² במכתב זה כל שנאמר לגבי השבת היה כי יום המנוחה החוקי במדינה יהיה יום השבת. בשנותיה הראשונות של המדינה התקבל הסדר הסטטוס קוו ביחס לשבת בכלל ולתחבורה הציבורית בשבת בפרט באופן שלא התקיימה תחבורה ציבורית בשבת למעט בחיפה, באילת וביישובים לא יהודים בהם פעלו אוטובוסים ערב הקמת המדינה.

הסטטוס קוו שהיה קיים ערב הקמת המדינה מבחינת תחבורה ציבורית נשמר עם קום המדינה אך האיסור על הפעלת תחבורה ציבורית בשבת לא עוגן בהסדרים ראשוניים. רק בשנת 1991, תוקנה פקודת התעבורה והתקנות שהותקנו מכוחה. בפקודה נקבע בסעיף 71 כי שרת התחבורה רשאית להתקין תקנות בעניין איסור הפעלת תחבורה ציבורית בשבת, תוך התחשבות "ככל שניתן במסורת

*מנהלת המרכז הרפורמי לדת ומדינה, הזרוע המשפטית והציבורית של התנועה הרפורמית בישראל. המחברת מודה לעו"ד מירי נחמיאס יסף ולעו"ד ריקי שפירא רוזנברג על סיוען בכתיבה.

אזכור מוצע: עו"ד אורלי ארז-לחובסקי "קשה עכשיו – הקלה אחר כך: על תחבורה ציבורית בראי המשפט" פורום עיוני משפט (תגובות משפט) מז (30.9.2022) <https://www.taulawreview.sites.tau.ac.il/post/erezlahovski>

¹ עומר כרמון "מיכאלי הורתה לבחון את הפעלת הרכבת הקלה בגוש דן בשבת. הסיכויים לכך קלושים" The Marker (24.08.2022), <https://www.themarker.com/dynamo/cars/2022-08-24/ty-article/.premium/00000182-d000-ddba-a3d7-f172f67d0000>

² פרופ' יוסי גולדשטיין "אסופת המאה // מכתב הסטטוס קוו" הארכיון הציבורי המרכזי, <http://www.zionistarchives.org.il/AttheCZA/Pages/%D7%9E%D7%A1%D7%9E%D7%A1-%D7%A7%D7%95%D7%95.aspx>

ישראל".³ תקנות התעבורה קבעו בתקנה 386 מקרים בהם יינתן רישיון להפעלת תחבורה ציבורית בימי המנוחה, בין היתר כאשר הדבר חיוני מבחינת קיום שירותי תחבורה ציבורית וכן לקווים המשרתים נוסעים לבתי חולים, ליישובי ספר או ליישובים שאינם יהודים (הקווים שפעלו בשנת 1991 - בעיקר בחיפה ובאילת - הוחרגו מהסדר זה והמשך הפעלתם הותר).⁴

במהלך השנים שלאחר התקנת התקנות, נוספו מכוח מספר קווים הפועלים בשבת ברישיון, אך זאת במשורה, ולא באופן שיטתי וסדור העונה על כלל הצרכים התחבורתיים החיוניים. כך נוצר המצב הנוהג כיום, בו פועלים מעט מאוד קווים ברישיון בשבת, באופן שאינו משרת את צרכי האוכלוסייה במלואה, אינו מגיע לערים הגדולות, לבתי חולים ולריכוזי אוכלוסייה ואינו מהווה פתרון עבור אנשים שאין ברשותם רכב פרטי או רישיון נהיגה.

בשנת 2016 הגיש המרכז הרפורמי לדת ומדינה עתירה לבג"ץ בנושא תחבורה ציבורית בשבת. לקראת הגשת העתירה הגיש המרכז בקשת מידע באשר למספר הקווים אשר קיבלו רישיון לפעול במהלך יום המנוחה. מהמידע שנמסר עלה כי ל- 344 קווי אוטובוס ניתנו רישיונות ממשרד התחבורה לפעול במהלך יום השבת. ואולם, מבדיקה שערך המרכז עלה כי כמחצית מקווי האוטובוס שיש בידם רישיון **כלל אינם פועלים** בשבת. בנוסף, עלה כי 59 קווים "גולשים לתוך השבת", כלומר מגיעים ליעדם ביום שישי עד שעה לאחר כניסת השבת, וביום שבת מתחילים את מסלולם עד שעה לפני צאת השבת, כך שלמעשה הם אינם פעילים במהלך השבת כולה. בתמצית, מהמידע שעלה נמצא כי הרשימה המצומצמת ממילא של קווים שלכאורה פעילים בשבת, בפועל מצומצמת אף יותר. יוער כי במסגרת 141 הקווים הפעילים בשבת, **אף לא אחד מהם מגיע לבית חולים** (למעט בחיפה ובאילת). קווים בודדים בלבד מגיעים ליישובי ספר.

בניגוד לתחבורה ציבורית באמצעות רכב ממונע, לגביה פקודת התעבורה (נוסח חדש) מעניקה לשרת התחבורה סמכות בנושא הפעלת התחבורה הציבורית בשבת, פקודת מסילות הברזל⁵ החלה על רכבות שותקת ביחס להפעלתה בשבת.⁶ למרות שהפקודה אינה מתייחסת כלל לנושא הפעלת הרכבת בשבת, לא התאפשרה מכוחה הפעלת רכבת בשבת עד עצם היום הזה. כפי שיפורט להלן, הואיל ואי הפעלת הרכבת פוגעת בזכויות חוקתיות, ונוכח העדר הסמכה מפורשת בחוק לפגיעה זו, מתחייבת דווקא הפעלה של הרכבת בשבת.

בעשורים האחרונים חל שינוי משמעותי בהרגלי הפנאי של האוכלוסייה וצרכיה התחבורתיים. המרחב הציבורי בישראל עובר תהליכי חילון הבאים לידי ביטוי בעשרות מרכזי קניות הפתוחים בשבת,⁷ וניכר כי מספר הולך וגדל של ישראלים נוהג לבלות את יום השבת בביקור במרכזי בילוי ותרבות או בעריכת קניות במרכזים המסחריים. עמדות הציבור ביחס להפעלת תחבורה ציבורית בשבת מעידות גם הן על תמיכה הולכת וגדלה בשנים האחרונות. על פי סקר שערכה עמותת חדו"ש

³ דיני מדינת ישראל [נוסח חדש], 1.8.1961, 173.

⁴ תקנות התעבורה, תשכ"א – 1961, ק"ת תשכ"א 1425.

⁵ פקודת מסילות הברזל [נוסח חדש], תשל"ב – 1972. דיני מדינת ישראל [נוסח חדש], 23.3.1972, 485.

⁶ ראו סעיף 46(א1) לפקודת מסילות הברזל הקובע כי הפרק השמיני של פקודת התעבורה (הכולל את סעיף 71 בדבר הפעלת אוטובוס בימי המנוחה) – לא יחול על רכבת מקומית.

⁷ גיא בן פורת **הלכה למעשה - חילון של המרחב הציבורי בישראל** (2016).

באוגוסט 2022 75% מהציבור היהודי תומך בהפעלת תחבורה ציבורית בשבת.⁸ במקביל, החלו לפעול מיזמים פרטיים⁹ לקידום תחבורה ציבורית בשבת וכן רשויות מקומיות שונות בגוש דן והשרון החלו להפעיל קווי תחבורה ציבורית חנימיים בשבת.¹⁰ יוער כי כיוון שדובר על שירות הסעה חנימי, לא נדרש רישיון להפעלתו ממשרד התחבורה ולפיכך לא היתה מניעה משפטית להפעלתם. אולם קווים אלה נתנו מענה חלקי מאד ואף זאת רק לתושבי מרכז הארץ שגרים ברשויות עתירות משאבים.

להלן נעמוד על הפגיעה הקשה הנגרמת כתוצאה מהעדר תחבורה ציבורית בשבת ועל ההשלכות הכלכליות, החברתיות והסביבתיות של מצב זה.

הפגיעה בזכויות יסוד הנובעת מהעדר תחבורה ציבורית בשבת

חופש התנועה: לכל אדם בישראל, אזרח ותושב זכות קנויה לחופש תנועה. זכות זו הוכרה כזכות חוקתית הנגזרת מכבוד האדם וחירותו.¹¹ מניעת תחבורה ציבורית בשבת בשם שמירה על רגשות הדת של הציבור הדתי פוגעת בצורה חריפה בזכות החוקתית הקנויה לאזרחי ותושבי מדינת ישראל לנוע בחופשיות ולהגיע למחוז חפצם במהלך השבת.

הזכות לאוטונומיה: כידוע, לפרט יש זכות לעצב את אורחות חייו וזאת כחלק מהזכות לכבוד האדם.¹² בהקשר זה, יש לאפשר לכל אדם לעצב את השבת כראות עיניו - לבקר קרובי משפחה וחברים, לבלות במסעדות, לבקר במוזיאון או בים – וזאת מכוח זכותו של אדם לכבוד אשר בבסיסה האוטונומיה של הרצון הפרטי הרואה באדם ישות אוטונומית בעלת כושר בחירה ורצון עצמאי. בהקשר זה ראוי להזכיר כי בפסיקה שהתייחסה לחוק שעות עבודה ומנוחה צוין כי ליום השבת תכלית לאומית אך גם תכלית סוציאלית של הותרת זמן פנוי לכל אחת לבלות בחיק משפחתה ולעצב את תרבות הפנאי לפי רוחה וטעמה.¹³

הזכות לשוויון:

הפגיעה בשכבות החלשות: הבדלים בדפוסי השימוש והנגישות לתחבורה, הם מביטויי חוסר השוויון בחברה. לתחבורה ציבורית תפקיד חברתי חשוב בהבטחת יכולת הניידות ונגישות למקומות תעסוקה, שירותים ציבוריים ואתרי פנאי גם לאלו שידם אינם משגת להחזיק ברכב פרטי.¹⁴ הפעלת

⁸ סוגיה גורודיסקי "סקר: 75% מהישראלים תומכים בהפעלת תחבורה ציבורית בשבת" **ישראל היום** (26.08.2022) <https://www.israelhayom.co.il/business/article/13006092>.

⁹ ראו למשל "אגודה שיתופית הפועלת בירושלים" **שבוס** <https://www.shabus.co.il>; "נוע תנוע (באר שבע)" **ימבוס** <https://www.noat.co.il>; "נוע תנוע- תחבורה בשבת" **נוע תנוע** <https://www.yambus.org>.

¹⁰ כך למשל בחודש נובמבר 2019 השיקו שש רשויות מקומיות בגוש דן מערך היסעים הפועל במהלך סופי השבוע בשם: "ינעים בסופ"ש - תחבורה בסופ"ש ובחגים מטעם העירייה" **ינעים בסופ"ש** <https://busofash.co.il>.

¹¹ בג"ץ 5434/96 **חורב ואח' נ' שר התחבורה** פ"ד נא(4) 1 (1997) (להלן: "עניין חורב"); בג"ץ 2481/93 **דיין נ' מפקד מחוז ירושלים ואח' מח' (2) 456, 472 (1994)**.

¹² בג"ץ 6427/02 **התנועה לאיכות השלטון נ' הכנסת** פ"ד סא(1) 619 (2006).

¹³ בג"ץ 5026/04 **דיזיין 22 - שארק דלוקס רהיטים בע"מ נ' ראש ענף היתרי עבודה בשבת** פ"ד ס(1) 38 (2005).

¹⁴ דו"ח ועדת טרכטנברג לשינוי כלכלי חברתי דו"ח **הוועדה לשינוי כלכלי חברתי**, 148-149 (2011).

תחבורה ציבורית בשבת, עשויה לתרום לקידום שוויון.¹⁵ אי הפעלת תחבורה ציבורית בשבת גורמת לפגיעה קשה באנשים ממעמד סוציו אקונומי נמוך, בבעלי מוגבלויות, בנשים, בבני נוער, בחיילים ובקשישים. קבוצות אלו הן הצרכניות העיקריות של התחבורה הציבורית בישראל.¹⁶

הפגיעה בזכות לנגישות עבור אנשים עם מוגבלות: חוק שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות התשנ"ח-1998, קובע כי כל מקום ציבורי וכל שירות ציבורי צריכים להיות נגישים לאנשים עם כל סוגי המוגבלויות. עבור אנשים בעלי מוגבלויות תחבורה ציבורית אינה עוד אופציה להתנייד, אלא במקרים רבים האופציה היחידה המאפשרת להם נגישות, עצמאות והשתתפות בחיים במרחב הציבורי שכן אין באפשרותם להוציא רשיון נהיגה בשל מגבלות פיזיות. בנוסף, הזכות לנגישות הינה שער הכניסה אל יתר הזכויות ובלעדיה שאר הזכויות נחסמות עבור אנשים עם מוגבלות.

חופש מדת: כידוע, חופש הדת מקפל בתוכו גם את הזכות לחופש מדת.¹⁷ מעיקרון זה נגזר כי אין כופים - לא במישרין ולא בעקיפין - מצוות דת על מי שאינם שומרי מצוות, ואינם מעוניינים לקיים את מצוות הדת. לכן, לא ניתן להורות על אי הפעלת הרכבת הקלה בשבת מטעמים של התחשבות בשיקולי הדת. בהקשר זה נהוגה ההבחנה בין רשות היחיד ורשות הרבים: לאדם יש חופש לממש את דתו בביתו, אך ברשות הרבים אין הוא יכול לכפות את מצוות דתו על הזולת.¹⁸

טענת נגד¹⁹ – פגיעה ברגשות: אל מול הזכויות האמורות עומדת הטענה של פגיעה ברגשות הציבור החרדי בעיקר, המתנגד לתחבורה ציבורית בשבת. ואולם, אין המדובר בזכויות שהאיזון ביניהן אופקי. הזכות לשוויון, הזכות לחופש מדת והזכות לחופש תנועה הינן זכויות חוקתיות אך לא כך לגבי הזכות למניעת פגיעה ברגשות הדת שבשמה אין מפעילים תחבורה ציבורית בשבת.²⁰ בעניין חורב צוין כי: "פגיעה ברגשות דתיים ובאורח חיים דתי, כשלעצמה, אינה מאפשרת, בחברה דמוקרטית, פלורליסטית וסובלנית, לפגוע בחופש התנועה. פגיעה בחופש התנועה אפשרית אך ורק כאשר הפגיעה ברגשות הדת ובאורח החיים הדתי היא קשה, חמורה ורצינית. פגיעה כזו היא מעבר לרמת הסיבולת המצדיקה פגיעה ברגשות כדי לקיים זכויות אדם ובהן חופש התנועה".²¹ בענייננו, ההתחשבות ברגשות הדת מטילה נטל כבד מנשוא ובלתי סביר על אוכלוסייה שלמה.

הפרת חוק יסוד: כבוד האדם וחירותו ואי עמידה בתנאי פסקת ההגבלה: הזכויות שנמנו לעיל – ובהן הזכות לשוויון, לאוטונומיה, לחופש התנועה ולחופש מדת הן זכויות חוקתיות ולפיכך פגיעה

¹⁵ עדי סופר "יותר כבישים, יותר גודש: על מדיניות התקצוב של תשתיות תחבורה בישראל, 2000-2012" **מרכז אדוה** 11 (2013) adva.org/wp-content/uploads/2015/01/transport-20131.pdf (להלן: "יותר כבישים").

¹⁶ לטענה לפיה לעשירונים הנמוכים, שבהם רמת המינוע נמוכה משמעותית משאר האוכלוסייה, יש תלות במערך התחבורה הציבורית ראו למשל את **דו"ח הוועדה לשינוי כלכלי חברתי**, עמ' 148-149 (אוקטובר 2011).

¹⁷ עניין **חורב**, לעיל ה"ש 11, עמ' 93.

¹⁸ בג"ץ 3872/93 **מיטראל בע"מ נ' ראש הממשלה ושר הדתות**, פ"ד מז(5) 485, 488 (1993).

¹⁹ באשר לטענת נגד נוספת של פגיעה בזכויות סוציאליות של עובדים, ראוי להפנות לענין דן דיזיין, שם קובעת השופטת פרוקציה בעמוד 66 כי על מנת להשיג את התכלית של מימוש יום המנוחה לפי רצונו של אדם, יש לאזן את האיסור על העסקת עובדים ביום השבת עם מתן האפשרות לאדם העובד לנצל את שעות המנוחה השבועיות לפעילות תרבות, פנאי ונופש, גם אם זו מחייבת העסקת עובדים.

²⁰ עניין **חורב**, לעיל ה"ש 11, עמ' 60.

²¹ עניין **חורב**, לעיל ה"ש 11, עמ' 50.

בהן מפרה את חוק יסוד: כבוד האדם וחירותו. בכל הנוגע לאי הפעלת הרכבת בשבת, פגיעה זו נעשית ללא הסמכה מפורשת בחוק, מכאן שאין היא עומדת בתנאי פסקת ההגבלה בחוק היסוד.

ההשלכות של העדר תחבורה ציבורית בשבת

העדר תחבורה ציבורית בשבת גובה מחירים גבוהים – חברתיים, כלכליים וסביבתיים – ואף מחיר של חיי אדם. להלן נעמוד על השלכות אלה.

עלייה ניכרת בעומס בכבישים וההשלכות הכלכליות

בעשורים האחרונים מתחוללות שתי מגמות המגבירות את הצפיפות והדוחק בכבישי הארץ. המגמה הראשונה היא עלייה במספר כלי הרכב על כבישי ישראל. בשנת 2020 רשומים במדינת ישראל 3,173,300 כלי רכב פרטיים.²² הצפי הוא שבשנת 2050 יהיו בישראל 6-7.5 מיליון כלי רכב לערך.²³ ישנה עליה משמעותית במספר כלי הרכב לאלף תושבים – מנתון של 167 רכבים על כל 1,000 תושבים בשנת 1990 עד לנתון של 397 רכבים על כל 1,000 תושבים בשנת 2020.²⁴ המגמה השנייה המשפיעה על הצפיפות והדוחק בכבישים היא עלייה ברמת הנסועה בישראל – מונח המתייחס למספר הקילומטרים שכלי רכב מנועי נסע בתקופה נתונה. אם בשנת 1990 נמדדו 18,668 מיליון ק"מ שניסעו בישראל, בשנת 2014 נמדדו 52,400 מיליון ק"מ שניסעו בישראל.²⁵ **נתונים אלו, יחד עם העובדה כי שטחה של המדינה קטן יחסית, גורמים לצפיפות גבוהה של כלי רכב אף בהשוואה לעולם המערבי.**

ישראל נמצאת בפיגור בכל הנוגע לשיעור השימוש בתחבורה הציבורית, זאת בין היתר לאור כך שבעידר תחבורה ציבורית בשבת, **תושבי המדינה עדיין תלויים ברכב פרטי**. כך, הגם שאנשים רבים יכולים להגיע באמצע השבוע למחוז חפצם באמצעות תחבורה ציבורית, הרי שבשל היעדר תחבורה ציבורית בשבת, הם חייבים להחזיק ברשותם רכב פרטי (בהנחה שידם משגת). כפועל יוצא מכך, הם עושים שימוש ברכבם הפרטי גם במהלך השבוע ומשתמשים פחות בתחבורה ציבורית. במחקר בנושא שבחן את השפעת היעדר התחבורה הציבורית בשבת על תושבי ת"א, העידו 25% מהנשאלים בעלי הרכב הפרטי, כי **ישקלו ויתור על הרכב הפרטי בו הם מחזיקים במידה ותופעל תחבורה ציבורית בשבת**.²⁶

²² הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה <https://www.cbs.gov.il/he/mediarelease/pages/2021/%D7%9B%D7%9C%D7%99-%D7%A8%D7%9B%D7%91-%D7%9E%D7%A0%D7%95%D7%A2%D7%99%D7%99%D7%9D-%D7%91%D7%99%D7%A9%D7%A8%D7%90%D7%9C-%D7%91%D7%A9%D7%A0%D7%AA-2020.aspx>

²³ סופר יותר כבישים, לעיל ה"ש 15.

²⁴ שם.

²⁵ הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה **השנתון הסטטיסטי לישראל 2015** לוח 24.13 – נסועה (קילומטרז') (2015)

²⁶ www.cbs.gov.il/shnaton66/st24_13.pdf

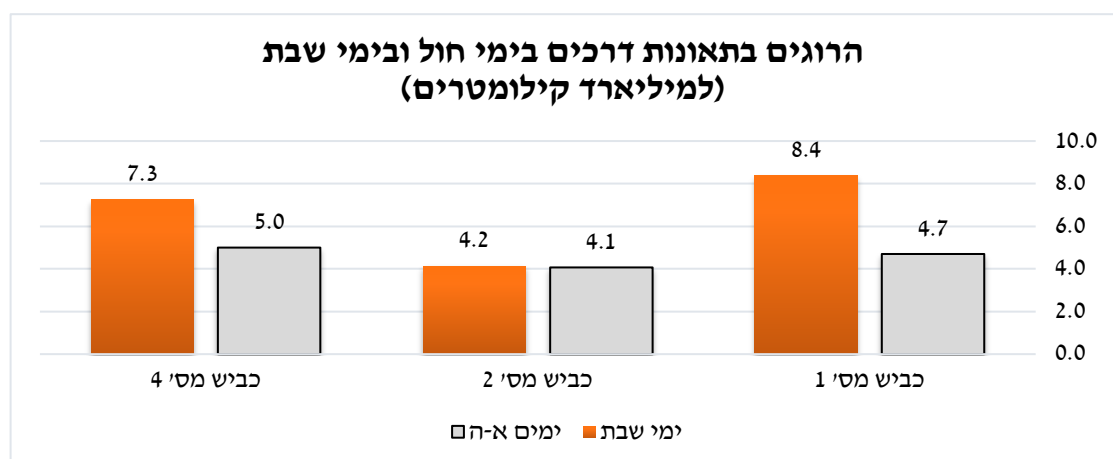
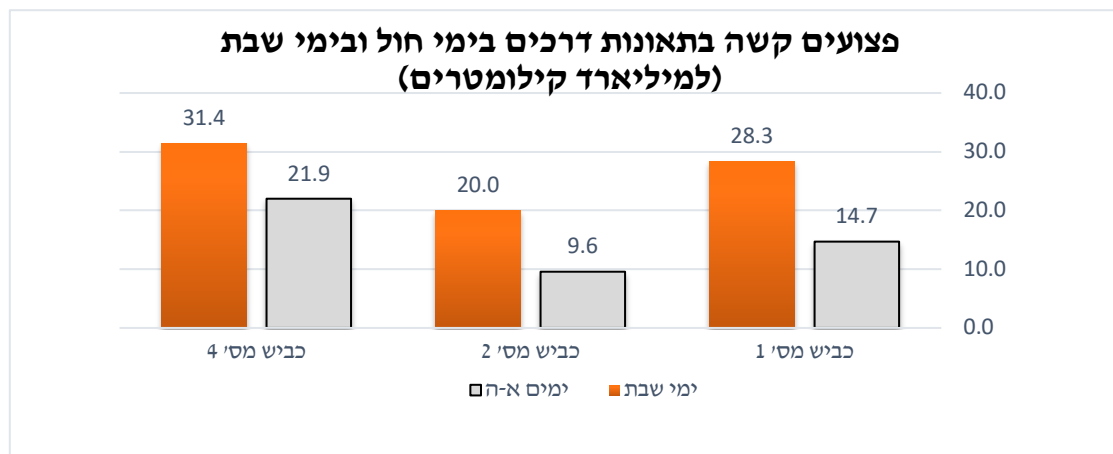
²⁶ רן שוחמי **בחינת ההשפעות של היעדר תחבורה ציבורית בשבת על תושבי תל אביב-יפו** (אוניברסיטת תל אביב – החוג לגיאוגרפיה וסביבת האדם, 2015).

הגודש בכבישים, הפקקים וזמני הנסיעה הארוכים יוצרים נזק כלכלי רחב היקף, הנאמד בכ- 277 מיליון שעות עבודה בשנה. עלות שעות אלה נאמדת בכ- 15 מיליארד ₪ בשנה. התחזית הינה כי עד שנת 2030 פקקי התנועה בישראל יוכפלו, וכל נהג יבזבז שעה נוספת בפקקים ביום, הפסד שנאמד בכ- 25 מיליארד ₪ בשנה. מאידך, התחזית הינה שמעבר של 10% מנוסעי הרכב הפרטי בלבד לתחבורה הציבורית יביא לחסכון של 5.5 מיליארדי שקלים.²⁷

עליה בתאונות הדרכים

תאונות דרכים בשבת בכבישים המרכזיים

רמת הסיכון להיפגע קשה או להיהרג בתאונת דרכים בסוף השבוע גבוהה יותר מאשר בימות השבוע, למרות שנפח התנועה בסופי השבוע קטן יותר. כך עולה מחישוב מדד קטלניות הנסועה בשלושה כבישים מרכזיים בהם נפח התנועה גבוה יחסית: כביש מספר 1, כביש מספר 2 וכביש מספר 4.²⁸



²⁷ תשובה לשאלתה ישירה מס' 1056 בעניין השפעת גודש התנועה במטרופולינים בישראל על התוצר, חה"כ שלי יחימוביץ', 12.7.2011.

²⁸ מבוסס על נתונים שמפרסמת הלמ"ס שנאספו ועובדו על ידי יאיר אסף – שפירא, חוקר במכון ירושלים לחקר ישראל, המתמחה בעיבוד נתונים ומיפוי ממוחשב.

יוצא שלמרות שנפח התנועה בשבתות קטן מנפח התנועה באמצע השבוע כיוון שאנשים אינם נוהגים לעבודה, הנסיעה בשבת מסוכנת יותר והסיכוי להיות מעורב בתאונת דרכים ולהיפגע בה קשה או להיחרג, גבוה בשבת ביחס לשאר ימות השבוע. כידוע, נסיעה ברכב פרטי מסוכנת יותר מנסיעה בתחבורה ציבורית (בה נוהגים נהגים מקצועיים). מכאן שתחבורה ציבורית בשבת היתה מונעת אבידות רבות בנפש.

קווי לילה

קווי הלילה נועדו לאפשר לצעירים להגיע למקומות בילוי ולשוב לביתם תוך שימוש בתחבורה ציבורית, ובכך למנוע נהיגה בשכרות, התנהגות מסוכנת בדרכים ושימוש בטרמפים. הקווים פועלים בלילות חמישי ומוצאי שבת.²⁹ למעט בעיר חיפה, הקווים אינם פועלים בלילות שישי.

מהמחקר עולה כי באזורים בהם פעלו קווי לילה, חלה ירידה משמעותית במספר תאונות הדרכים והנפגעים. מהנתונים עולה כי בחיפה, העיר היחידה בה קווי הלילה פעילים גם במהלך השבת (בניגוד לשאר הערים בארץ) נמצא הפער המשמעותי ביותר וכי שיעור הירידה בתאונות הדרכים החמורות הוא המשמעותי ביותר מאז הפעלת קווי הלילה. השימוש בקווי לילה הפחית את תאונות הדרכים בחיפה וחלה ירידה בתאונות הדרכים בשיעור של כ-40% בשנתיים שלאחר תחילת הפעלת קווי הלילה, בהשוואה לשנתיים שקדמו להפעלת קווי הלילה.³⁰

פגיעה באיכות הסביבה ובאיכות החיים

ריבוי כלי הרכב הפרטיים על הכביש – הנובע בין היתר בשל היעדר תחבורה ציבורית בשבת – פוגע באיכות הסביבה. 80% מזיהום האוויר באזורים העירוניים בעולם נגרם כתוצאה משימוש בכלי רכב, בעיקר פרטיים, והוא מהווה את הבעיה הסביבתית החמורה ביותר במרכזי הערים כיום.³¹ כמו כן, מבין כל אמצעי התחבורה העיקריים, המכונית היא יצרנית הזיהום הראשונה במעלה.³²

יתרה מכך, זיהום האוויר שמקורו בתחבורה, הוא מקור הזיהום המסוכן ביותר בישראל. הוא קשור לעלייה בשיעור התחלואה ולתמותה מוקדמת, בפרט של עוברים, תינוקות, ילדים וקשישים, ונלוות לו השלכות כלכליות עקיפות על המשק, המתבטאות באובדן ימי עבודה, בעלויות אשפוז, תרופות וכיוצ"ב. בשנת 2008 העריך משרד האוצר את העלויות החיצוניות של זיהום האוויר מתחבורה בישראל, ביותר מ-2% מהתוצר.³³

²⁹ ד"ר יניב רונן הפעלת קווי לילה ובחינת השפעת על תאונות הדרכים (הכנסת, מרכז מחקר ומידע 2012).

³⁰ הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים מגמות בבטיחות בדרכים, 2001-2010, 161 (2011).

³¹ אתר אדם טבע ודין http://rsa.gov.il/meidamechkar/meidastatisti/Documents/RsaMegamot2001_2010.pdf.

³² אתר אדם טבע ודין <https://www.adamteva.org.il/public-space/transportation/>.

³³ איליין פלשער מרכז אדווה תחבורה, סביבה וצדק חברתי 43 (2000).

³³ דוד אסף, אמיר זלצברג ומנחם לוריא "השפעות גידול האוכלוסייה על איכות האוויר" אקולוגיה וסביבה – כתב עת למדע ולמדיניות הסביבה 3, 265 (2012) <http://magazine.isees.org.il/ArticlePage.aspx?ArticleId=275>; משרד התחבורה והבטיחות בדרכים דו"ח הוועדה הבין-משרדית למיסוי ירוק, 13-14 (2008).

http://media.mot.gov.il/PDF/HE_RECHEV/MisuiYarok.pdf.

ניסיון לאתגר משפטית את העדר התחבורה הציבורית בשבת

כאמור, בשנת 2016 הגיש המרכז הרפורמי עתירה לבג"ץ (בשם המרכז, ישראל חופשית, חדו"ש, ח"כ תמר זנדברג וכן שורה של עותרים פרטניים) בה הובאו סיפוריהם של אנשים שבשל מוגבלותם אינם יכולים לנהוג או בשל מצבם הכלכלי אין ביכולתם להחזיק ברכב פרטי. העותרים סיפרו שהם מרגישים כלואים בביתם בשל העדר תחבורה ציבורית בשבת, ועל תחושות חוסר האונים, הכעס והעלבון הנובעים ממצב זה.

בעתירה נתבקש משרד התחבורה לקיים סקר צרכים מקיף שיברר את צרכי התחבורה החיוניים של תושבי ישראל ובעקבותיו יופעל מערך תחבורה ציבורית מידתי וראוי בשבת. למרבה הצער, בג"ץ סרב לדון בעתירה בנימוק שמן הראוי היה שהעניין יובא לפתחו של בג"ץ רק לאחר שמפעיל תחבורה ציבורית יבקש רישיון לפעול בשבת ויסורב. זאת, בהתעלם מהקושי של חברת תחבורה ציבורית לבקש הפעלת קו בשבת – שכן הדבר נוגד את האינטרסים אל מול הציבור החרדי, שהוא מצרכני התחבורה הציבורית הכבדים בארץ. לפיכך נאלצו העותרים לחזור בהם מהעתירה בספטמבר 2017.³⁴

הקלה אחר כך?

בשלהי 2021 נעשה ניסיון לקידום מערך תחבורתי בימי מנוחה במסגרת חוק ההסדרים במסגרתו הוצע תוקן סעיף "צו פיקוח הסעה מיוחדת", באופן שמאפשר לכל גוף (הפועל למטרת רווח או שלא למטרת רווח) להגיש בקשה למשרד התחבורה להפעלת אוטובוסים או מיניבוסים בתשלום בשבת. מפעילי ההסעות יוכלו לגבות תשלום ולפעול באופן חוקי, לאחר שלא יוגדרו כ"תחבורה ציבורית" ולא יקבלו סבסוד מהמדינה. תיקון זה ביקש לאפשר לגופים דוגמת רשויות מקומיות להפעיל מערך תחבורתי בשבת שאינו מסובסד על ידי המדינה ואינו כפוף לפקודה ולתקנות המגבילות את הפעלת התחבורה הציבורית בשבת. ואולם, מהלך זה לא קודם בשל קשיים משפטיים. כעת עומדת על הפרק שאלת הפעלתו של קו הרכבת האדום בשבת. בניגוד למצב בנוגע לאוטובוסים, כפי שהוסבר לעיל החוק שותק באשר ליכולתה של הרכבת הקלה לפעול בשבת. כאמור, אי הפעלת תחבורה ציבורית בשבת פוגעת בזכויות יסוד. היות שלא ניתן לפגוע בזכויות אלא על פי הסמכה מפורשת בחוק והיות שלא קיימת הסמכה כאמור בחקיקה הרי שאי הפעלת הרכבת הקלה בשבת תהווה הפרה של חוק יסוד: כבוד האדם וחירותו באופן שאינו עומד בתנאי פסקת ההגבלה. מצב דברים זה מחייב אפוא את הפעלת הרכבת הקלה ובכלל זה את הקו האדום של הרכבת הקלה, בשבת.

³⁴ בג"ץ 5396/16 רשפ נגד שר התחבורה (11.9.2017).

ממשלת ישראל אישרה לאחרונה תכנית רב שנתית ארצית על העברת סמכויות ניהול התחבורה הציבורית לידי הרשויות המקומיות באמצעות הקמת רשויות מרחביות לתחבורה. רשויות אלה בשלב ראשון יזמו תכניות לתחבורה ציבורית ויתכננו ויבצעו פרויקטים תחבורתיים משותפים. בהמשך, יואצלו להן סמכויות נרחבות לפרסום והפעלת מכרזי תחברה ציבורית, אכיפה ועוד.³⁵ החלטה זו פותחת פתח לאפשר לכל רשות מקומית לקבל החלטה בענייני הפעלת תחבורה ציבורית בשבת על פי אופי המקום וצרכי התושבים.

לפנינו אפוא הזדמנות פז לתיקון העוול ההיסטורי שגורם לפגיעה באזרחי ואזרחיות ישראל. זה הזמן לעשות זאת. אסור לאחר את הרכבת.

³⁵ החלטה 1854 של הממשלה ה-36 "רשויות מרחביות לתחבורה" (11.9.2022) https://www.gov.il/he/departments/policies/dec1854_2022