



המדריך לרשויות המקומיות הערביות

למיפוי, ניתוח והצגה של צורכי הציבור
בתחום התחבורה הציבורית



סיכוי סיקוי Sikkuy

העמותה לקידום שוויון אזרחי الجمعية لدعم المساواة المدنية
The Association for the Advancement of Civic Equality

כתיבה: מורן אביב ומחמד חליליה

עריכה: שירלי רקח ועבד כנאענה

עמותת סיכוי | פברואר 2018 | חיפה - ירושלים

מדריך לרשויות המקומיות הערביות

למיפוי, ניתוח והצגה של צורכי הציבור בתחום התחבורה הציבורית

פברואר 2018

כתיבה: מורן אביב ומחמד חלילה

עריכה: שירלי רקח ועבד כנאענה

מנכ"לים שותפים של עמותת סיכוי: ראונק נאטור ורון גרליץ

עריכת לשון: נעמי גליק עוזרד

תרגום לערבית: כפאח דגש

אינפוגרפיקה ועיצוב: אינה ברנזבורג

עימוד ועיצוב גרפי: סטודיו אוסו באיו

חוברת זו מופיעה באתר האינטרנט של העמותה: www.sikkuy.org.il

חוברת זו הופקה תודות לתרומתם הנדיבה של

The Sam and Bella Sebbba Charitable Trust | The Alan B. Slifka Foundation



מותר ורצוי לצלם, להעתיק ולצטט מפרסום זה תוך ציון מפורט של המקור.
אין לשכפל את הפרסום ללא רשות בכתב מהעמותה.

ירושלים

רח' המשוורת רחל 17, בית הכרם ירושלים 96348

טל': 02-6541225 פקס: 02-6541108, מייל: jerusalem@sikkuy.org.il

חיפה

רח' אלנבי 77, חיפה 3566434

טל': 04-8523188 פקס: 04-8523065, מייל: haifa@sikkuy.org.il

sikkuy.org.il

facebook.com/sikkuy

twitter.com/Sikkuy

הקדמה

המדריך שלפניך נועד לסייע לרשות המקומית בעריכת אומדן, בניתוח ובהצגה של צורכי הציבור בתחום התחבורה הציבורית ביישוב, כדי לשפר את השירות ולהתאימו לצרכים המקומיים. תפקיד הרשות המקומית בייזום ובהתנעה של המהלך הוא הכרחי להצלחתו, תוך הקצאת המשאבים וכוח האדם הנדרשים.

מטרתו המרכזית של מדריך זה היא לסייע לרשות המקומית לנתח ולהציג בפני משרד התחבורה את הצרכים והמענה הנדרש לתושבי היישוב בתחום התחבורה הציבורית. קיימת חשיבות רבה להצגת צורכי הציבור בתחום התחבורה הציבורית למשרד התחבורה, ואנו מאמינים שהצגה מקצועית וברורה של צורכי הציבור תסייע להוספת קווי תחבורה ציבורית, פריסה ושיפור השירות בכללותו ביישובים הערבים.

פיתוח תחבורה ציבורית ליישובים הערביים מאופיין בחסמים רבים ומורכבים¹. על אף מגמת השיפור שחלה בשנים האחרונות בתחום זה, עדיין קיימים פערים גדולים בכניסת השירות, בפריסתו ובהיקפו, בין יישובים ערביים ליישובים יהודיים. אי השוויון הינו תוצאה של אפליה והזנחה ארוכות שנים מצד המדינה ומוסדותיה.

זאת ועוד, אחזקתו של רכב פרטי היא הוצאה כלכלית כבדה על משק הבית, בעיקר על אלה שגרים ביישובים שמדורגים באשכולות סוציו-אקונומיים נמוכים, ושאליהם משתייכים ליישובים הערביים. בנוסף, העדר תחבורה ציבורית הוא חסם משמעותי לשילוב בשוק העבודה, בפרט לנשים בחברה הערבית². במקביל להשלכות הכלכליות הנובעות מהעדר מערכת תחבורה ציבורית יעילה ואמינה, חוסר הנגישות של מוסדות השכלה גבוהה, תרבות ופנאי, מרכזים מסחריים ומוסדות רפואיים, גורם להשלכות חברתיות שליליות, ובראשן הדרת החברה הערבית מהמרחב הציבורי. נסיבות אלה פוגעות ביכולתה של החברה הערבית לשפר את מצבה.

על משרדי הממשלה מוטל כעת לסגור את הפערים בפרק זמן סביר, תוך הקצאת תקן בתוך משרד התחבורה לעבודה ישירה מול הרשויות המקומיות, וכן הקצאת תקנים בתוך הרשויות המקומיות עצמן. לצד זאת, לרשויות המקומיות הערביות תפקיד משמעותי בעבודה מול משרדי הממשלה בתיווך צורכי התושבים והמענה המתאים בעבורם.

המדריך מחולק לארבעה חלקים:

1. סקירת המצב הקיים
2. מיפוי הצרכים המקומיים - מפגש תושבים
3. הכנת מסמך צרכים
4. עבודה מול משרדי הממשלה

1. להרחבה בנושא זה ניתן לקרוא את המחקר של עמותת סיכוי: "מחסמים לסיכויים: תחבורה ציבורית ביישובים הערביים" http://www.sikkuy.org.il/wp-content/uploads/2013/05/tahbura_tziburit_2012.pdf
2. מלכי, שרון (2014). מקומה של התחבורה הציבורית בכניסתן של נשים מהאוכלוסייה הערבית בישראל למעגל העבודה: http://www.mifellows.org/research/HEB_F/45-HB-F.pdf

להלן הפעולות הנדרשות מהרשויות המקומיות לצורך קידום תחבורה ציבורית ביישוב והמטרות הנגזרות מהן:

פעולה	מטרות
סקירת מצב קיים בתחום התחבורה הציבורית	1. אפיון הישוב 2. אפיון מוקדי צרכים 3. פגישות עם משרדי ממשלה וגופים מקומיים רלוונטיים
הכנה למפגש התושבים	1. גיוס משתתפים למפגש התושבים 2. גיוס והכנת מנחים להנחיית המפגש 3. תכנון אירוע מפגש התושבים 4. הפצה ופרסום
מפגש תושבים	1. העברת מידע בנושא פיתוח תחבורה ציבורית ביישוב 2. תיקוף נתונים לגבי צרכים בתחום התחבורה הציבורית 3. העלאת צרכים ומתן במה לתושבים ולצרכיהם 4. העלאת המודעות והשיח בנושאי תחבורה ציבורית
הכנת מסמך מסכם	1. עריכת מסמך צרכים ודרישות למשרד התחבורה 2. המלצות לקידום תחבורה ציבורית ביישוב
עבודה מול משרדי הממשלה	1. התרת חסמים ומתן פתרונות מול משרד התחבורה והאוצר

המתודולוגיה המוצעת במדריך זה איכותנית בעיקרה, היא מתבססת על עבודתה של עמותת סיכוי בתחום החל משנת 2011, ותפורט בהרחבה בחלק השני. מעבודתנו השוטפת מול משרדי הממשלה וביישובים הערביים עולה כי רשות מקומית שמכירה את צורכי תושביה ומצויה בקשר רציף עם משרד התחבורה, תצליח לקדם ולשפר באופן משמעותי את שירות התחבורה הציבורית בתחומה.

אנו מודים לכל השותפים והעוסקים במלאכה, שהתניעו והובילו את התחום בעמותת סיכוי בתחילת דרכו. אנו מקווים ומאמינים כי המדריך יהיה לכם לעזר בקידום שירות התחבורה הציבורית ביישוב.

לפרטים נוספים ניתן ליצור עמנו קשר:

משרד חיפה: רח' אלנבי 77, חיפה 35664 טל: 8523188-04 haifa@sikkuy.org.il	משרד ירושלים: רח' המשוררת רחל 17, ירושלים 96348 טל: 6541225-02 jerusalem@sikkuy.org.il	 סיכוי Sikkuy העמותה לקידום שוויון אזרחי The Association for the Advancement of Civic Equality
--	--	--

1

סקירת מצב קיים

לצורך אומדן הצרכים, יש לערוך בשלב הראשון סקירה של המצב הקיים בהתבסס על מסדי המידע העומדים לרשות הרשות המקומית, ולאסוף נתונים רלוונטיים לפיתוח שירות התחבורה הציבורית ביישוב, אשר יסייעו בשיפור ובהתאמת השירות (ראו נספח 1 - סקירת מצב קיים). מומלץ לכלול בסקירה זו את הנתונים הבאים:

נתונים דמוגרפיים

1. גודל האוכלוסייה ביישוב
2. התפלגות גילאים ביישוב על פי חלוקה לאזורים סטטיסטיים - היחידות הגאוגרפיות הקטנות ביותר (בעיקר לצורך אבחון אזורים בהם מתגוררים משקי בית עם ילדים וגמלאים)
3. ממוצע נפשות למשק בית על פי חלוקה לאזורים סטטיסטיים
4. הכנסה ממוצעת למשק בית
5. רמת המינוע (רכבים פר נפש)
6. תעסוקה (שיעורי תעסוקה ביישוב, תחומי עיסוק עיקריים)

תחבורה ציבורית - מצב קיים

1. פריסת קווי התחבורה הקיימים ביישוב
2. מיקומן ומצבן של תחנות האוטובוס ביישוב
3. תדירות הקווים הקיימים ביישוב
4. יעדי קצה (מסופי תחבורה או תחנות מרכזיות)
5. תעריפי נסיעה ואמצעי נסיעה (שימוש בתחבורה - מהו אמצעי התחבורה העיקרי המשמש את התושבים?)

נתונים תכנוניים

1. **אזורים לפיתוח עתידי בתוכניות מאושרות** - סקירת ייעודי קרקע חדשים הכלולים בתוכניות כגון מגורים, מרכז מוניציפלי חדש, פארק יישובי, מוקד תיירות ועוד. מוצע לבחון ולמפות את כיווני ההתפתחות של היישוב בהתאם לתוכניות, ולוודא כי ייעודי תשתיות התחבורה הציבוריות יהיו מותאמים בטווח הקצר, הבינוני והארוך.
כדאי להתייחס במיוחד לשאלות הבאות:
 - מהי כמות יחידות הדיור העתידה להתווסף?
 - מהם שטחי המסחר והתעסוקה העתידיים בתוכניות?
 - האם הפרוגרמה כוללת מבני ציבור חדשים? באיזה שכונות?
2. **חיזוי האוכלוסין לשנת היעד בתוכנית המתאר העדכנית** (אם ליישוב אין תוכנית מתאר עדכנית בתוקף, יש להתייחס לתוכנית בהליך סטטוטורי או בהליך הכנה).
3. **מערכת התנועה המוצעת בתוכנית המתאר** - יש לבחון את הדרכים המוצעות בתוכנית (נספח התנועה) ואת הצירים שבהם יתאפשר מעבר לתחבורה ציבורית פנימית ומשולבת³ לצורך חיבור למוקדים בתוך היישוב ומחוצה לו, תוך התייחסות לכבישי הגישה ליישוב (כניסות/יציאות).
4. **שלביות הפיתוח בתוכנית המתאר** - תוכנית התחבורה מיועדת לטווח ארוך ובהתאם לתכנון האורבני העתידי. בטווח זמן זה, ייתכן שדרוג של מערכת התחבורה הארצית שישפיע על התנועה בתוך היישוב. מאחר שפיתוח שימושי הקרקע, כמו גם מערכת הדרכים, אורך שנים רבות, יש לבחון מהי השלביות המוצעת בתוכנית המתאר היישובית ולהתאימה לתכנון התחבורה הציבורית ביישוב.
5. **גבולות שיפוט** - יש להתייחס לשינוי בגבולות השיפוט ולהשלכה האפשרית על נגישות לשכונות עתידיות.
6. **מיפוי פריסת מוסדות ציבור** (מוסדות אקדמיים, בתי ספר, מוסדות דת, שירותי רווחה וכדומה) **ואזורי מסחר ותעסוקה**.

אנו ממליצים להציג את המידע והנתונים שנאספו להנהלת הרשות המקומית ולמנהלי המחלקות/האגפים (על גבי מצגת או פוסטר) בטרם ההצגה לתושבים, לצורך קבלת התייחסויות ותיקונים. כמו כן, מוצע להיפגש עם גופים או עמותות מקומיים, מפעיל התחבורה הציבורית באזור, התאגיד העירוני וכדומה.

3. תחבורה ציבורית פנימית מתייחסת לשירות בתוך היישוב, ואילו תחבורה ציבורית משולבת מתייחסת לקווי אוטובוס שעוברים ביישוב וממשיכים ליעדים מחוצה לו.

בשלב השני, לאחר סקירת המידע הקיים, יש לקיים מפגש תושבים. מטרתו העיקרית של המפגש היא **לימוד הצרכים הייחודיים של האוכלוסייה המתגוררת ביישוב** ודליית מידע מקומי שלא ניתן להשיג, אלא במפגש ישיר עם הציבור.

תהליכי שותפות עם הציבור מאפשרים לעמוד על קשת של צרכים, רצונות ומשאלות של הציבור, ולהבטיח אספקת שירותים בהתאם לסדרי עדיפות ברורים ולמשאבים הקיימים⁴.

מפגש בנושא התחבורה הציבורית ביישוב מאפשר לאנשי המקצוע ברשות המקומית לתקף ולהשלים את הנתונים שבידיהם, לאמוד את החסרים והמענה הנדרש, ובו זמנית להעלות את המודעות בקרב תושבי היישוב, כמו גם את השיח הציבורי בנושא.

קהל יעד

מפגש התושבים הוא תהליך שבו כלל המעורבים נוכחים, ועליו לתת ביטוי למרכיבי השונות הקיימים באוכלוסייה, כך שהרשות המקומית תצליח להתמודד עם סוגיות מורכבות דרך פריזמה רחבה, תוך מתן מענה לצרכים מגוונים. אנו ממליצים לכלול במפגש/ים (לעיתים נדרש יותר ממפגש בודד) חלוקה לקבוצות מיקוד ספציפיות, כדי להבטיח במה ראוייה לקבוצות השונות בחברה, כמו למשל:



לאופן הפרסום של המפגש יש חשיבות מכרעת, ויש לפרסמו באמצעים שונים. כדאי להפיץ הזמנה ברשת החברתית ובאתר האינטרנט היישובי, אך במקביל יש לפרסם בעיתונות ובתקשורת המקומית ולתלות מודעות במוסדות הציבור (מוסדות חינוך, מועדון גמלאים וכו'), על מנת להגיע לאוכלוסיות שאין להן גישה לאינטרנט. כמו כן, יש לקיים את המפגש במועדים שבהם קהל היעד יכול להתפנות ולהגיע למפגש, ולהתאים את מקום המפגש לאופי האוכלוסייה.

הנחיה

תפקידו של המנחה הוא לנהל את קבוצת העבודה תוך שמירה על לוח הזמנים שנקבע בעבור כל חלק בסדנה, לדאוג שכל חבר קבוצה יקבל הזדמנות להתבטא ולהביע דעה, ולוודא את קבלת התוצרים הדרושים במהלך המפגש ובסופו. על המנחה להכיר את תחום הנחיית הקבוצות ולהבין את תחום התחבורה הציבורית וחשיבותו בחברה הערבית. אנו מציעים לקיים לפני המפגש עם הציבור מפגש הכנה למנחים המיועדים.

עם תחילת המפגש, על המנחה להבהיר לציבור את הנקודות הבאות:

■ **תודה** - על המנחה להודות שוב למשתתפים על הגעתם, ולהדגיש את חשיבות השתתפותם, ואת ההזדמנות להשפיע על מאפייני התחבורה הציבורית שעתידיה להתרחב ביישוב. יש להבהיר כי דעת המשתתפים תהיה חלק מתהליך קבלת החלטות התכנון, יחד עם שיקולים נוספים כגון: אילוצי תקציב, אילוצי תשתית, תקנות וכו'.

■ **מטרת המפגש** - המפגש הוא הזדמנות להעלאת צרכים ומאפיינים ייחודיים לצורך הרחבה והתאמה של שירותי התחבורה הציבורית ביישוב. במפגש תוצג סקירה הכוללת מידע על היישוב בדגש על תחבורה ציבורית, ותינתן הזדמנות לתושבים להגדיר את הצרכים והרצונות שלהם בקבלת שירותי תחבורה ציבורית מתאימים בתוך היישוב ומחוצה לו. מידע זה יועבר על ידי הרשות המקומית למשרד התחבורה ולחברה המפעילה שירותי תחבורה ציבורית ביישוב.

■ **תיאום ציפיות** - על המנחים להדגיש כי הדברים שיעלו במפגש חשובים לצורכי תכנון, וכי ייעשה כל מאמץ להטמיע אותם הלכה למעשה, אך זה תהליך ארוך שתלוי במשתנים ובגופים רבים. ההחלטות בעניין תחבורה ציבורית קשורות בשיקולים רבים: כלכליים, תקציביים, מגבלות תשתית, נגישות ועוד.

■ **מהלך העבודה בקבוצות** - איסוף מידע על צורכי האוכלוסייה ידרוש השתתפות של התושבים. במסגרת זו יש לבקש מהמשתתפים לאפיין את דרישותיהם מהשירות. התייחסות המשתתפים תתועד על גבי כלי העזר: טבלה, מפה. חשוב לבקש כי נציג מהקבוצה יסכם את עיקרי הדברים שיעלו.

■ **שיטת העבודה בסדנא** - הסדנה תכלול שאלות הקשורות לעמדה על שימוש בתחבורה ציבורית ולבחינה של יעדים/מקומות שאליהם ומהם רוצים לנסוע. כמו כן תהיה התייחסות לזמני הפעילות ולמחירי הנסיעה.

עזרים ומשאבים נדרשים

- מקום הולם למפגש (אולם, חדרים, לוחות).
- מנחות/ים.
- עמדת הרשמה ומידע.
- מפות וטבלאות - כל **משתתף** יבחר את הכלי שנוח לו ושמהפגש לו להתמצא ולשקף את הצרכים.
- גיליונות נייר גדולים וטושים.
- מדבקות לבנות מרובעות - לשמות המשתתפים.
- מדבקות עגולות קטנות - להדבקה על יעדים רצויים במפות.
- כיבוד קל - מומלץ.

חתודולוגיה ומהלך המפגש

המתודה המוצגת במדריך זה היא איכותנית בעיקרה, ומבוססת על מפגש שבו התושבים מתבקשים להצביע על צרכים ובעיות בהתאם לשאלות המנחים, תוך שימוש בעזרים שונים. המידע המתקבל מהמפגש, יחד עם נתונים כמותיים וסטטיסטיים, מיתרגם בשלב הבא למסמך הצרכים.

אנו ממליצים לחלק את המפגש באופן הבא:

■ סבב הכרות (5 דקות):

המנחה יציג את שמו ומאיפה הוא מגיע.

כל משתתף יציג את שמו, ודבר נוסף על עצמו.

■ הצגת מטרת המפגש ונתונים כלליים על המצב הקיים (10 דקות):

המנחה יציג שוב בקצרה את מטרת המפגש ואת הכוונה להכיר מקרוב ולעומק מה באמת הצורך המקומי בתחבורה ציבורית: לאן? מתי? בעבור מי? וכדומה. יש לסקור בקצרה נתונים כלליים על היישוב, שסביר שיעוררו עניין בקרב המשתתפים. למשל: מהו כלי התחבורה העיקרי שבאמצעותו מגיעים התושבים לעבודה? מהו אחוז משקי הבית שיש ברשותם רכב אחד/שני רכבים? ועוד.

■ הצגת עמדה אישית הקשורה לתחבורה ציבורית ביישוב (עד 20 דקות):

מומלץ להגדיר לאנשים שיספרו בקצרה (לא יותר מדקה למשתתף):

מהן ההזדמנויות שמביאה איתה תחבורה ציבורית? מהם האתגרים והקשיים?

בזמן הסבב יש לציין בנקודות דברים עקרוניים שנאמרים על גיליון נייר גדול.

■ יעדים חשובים ביישוב ומוחץ ליישוב (30 דקות):

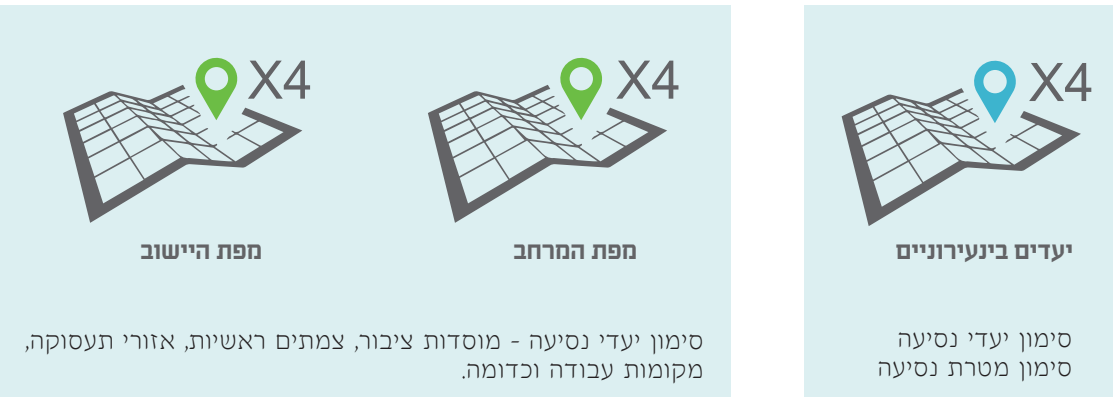
לצורך הנחיית החלק הזה תידרשו לעזרים הבאים (נספח מספר 2 - מפה לדוגמא וטבלה)

מפת יעדים (מפת האזור ומפת היישוב), טבלת יעדים, מדבקות צבעוניות לחלוקה, טושים.

4. אתר מפעם, נדלה ב 21.03.2017: <http://www.mifam.org.il/?CategoryId=559>

שלב זה נועד להדגיש את היעדים המרכזיים, שהם המקומות שאליהם מגיעים הרבה פעמים במהלך השבוע, ביישוב ומחוץ ליישוב. הכוונה לאזורי תעסוקה, פנאי ותרבות, לשירותים מוניציפליים וממסדיים, לשירותי רפואה ובריאות, למוסדות חינוך ועוד. יש להסביר יעד כמקום שבו אנחנו מבצעים פעילות מחוץ לבית: לימודים, קניות, סידורים, עבודה וכדומה. יש להסביר את המפות למשתתפים ולאפשר שאלות ותשובות כדי לוודא שכולם מתמצאים במפות, ולהצביע על סימונים שונים ומשמעותם. על הקיר יהיו תלויות מפות יישובי המרחב וכן טבלת יעדים בינעירוניים (כפי שניתן לראות בנספח מספר 2).

לכל משתתף יינתנו 12 מדבקות בשני צבעים לצורך סימון היעדים שחשוב שיהיו נגישים בתחבורה ציבורית. בשלב ראשון יינתנו 8 מדבקות בצבע אחד, המיועדות לסימון יעדים על מפת היישוב ומפת המרחב. בשלב השני יינתנו 4 מדבקות בצבע שונה, המיועדות לסימון בטבלת היעדים הבינעירוניים. המשתתפים יתבקשו לקום (ללא סדר מסוים) ולהדביק את המדבקות. יש להסביר שהיעדים צריכים להיות מוסדות ציבור, צמתים ראשיים, אזורי תעסוקה, מקומות עבודה וכדומה. בטבלת היעדים הבינעירוניים ניתן להוסיף בכתב יד את מטרת הנסיעה (לא חובה).



דגשים:

- יש להדגיש שאין להתחשב בתשובות של אחרים.
- יש להסביר את המפות לעומק, לעבור על המקרא, על הטבלה הכתובה, הסימונים השונים, צמתים מרכזיות, מוסדות, על מנת לוודא שהמשתתפים מתמצאים ומבינים את החומרים המוצגים.
- אם המשתתף מבקש להדביק את המדבקה במקום שהודבקה כבר מדבקה של משתתף קודם, יש להדביק אותה ליד המדבקה הקודמת. בנוסף, יש להדגיש שאין חובה להשתמש בכל המדבקות. ניתן להדביק יותר ממדבקה אחת ביעד מסוים, אם חשיבותו בעיני המשתתף רבה מאוד.
- דיון וסיכום ממצאים: לבקש מהמשתתפים להסתכל על המפות ועל טבלת היעדים, ולבדוק אם הן משקפות את צוריהם. ניתן לבצע תיקונים או תוספות בעת הסיכום אם נשמט משהו חשוב.
- סיכום ממצאי הדיון.

אמצעי הגעה (5 דקות):

שלב זה נועד לבחון את דרכי ההגעה של התושבים ליעדם, גם בהעדר תחבורה ציבורית. לאחר השלב הקודם, שבו המשתתפים הצביעו על יעדים מרכזיים, יש להבין כיצד הם מגיעים היום ליעדים שפירטו - בתחבורה ציבורית, ברכב פרטי, ברכב פרטי כנוסע (טרמפ), בהסעה, במונית, באופניים, ברגל וכו'. בנוסף, יש לשאול את המשתתפים אם קיים יעד שהם לא מגיעים אליו מאחר שאינו נגיש בעבורם. יש לכתוב את התשובות על גיליון נייר.

שעת תחילת השירות וסימו, ימי פעילות השירות (10 דקות):

המטרה בחלק זה היא לקבל אינפורמציה על שעות הפעילות והימים הרצויים מהשירות המתוכנן, שעת התחלה וסיום. ניתן להביא דוגמה: בחדרה, למשל, חלק מקווי אגד מתחילים לפעול בשעה 5:30 וחלק ב-9:00, וחלק מסיימים לפעול ב-20:15 ואחרים בשעה 00:15. יש להתייחס גם לתחבורה בסופי השבוע ולשעות הפעילות הרצויות בהם. לאחר דיון פנימי, כל קבוצה תסכם את זמן ההתחלה והסיום של השירות. ההחלטה תירשם על גיליון הנייר.

מחיר הנסיעה (5 דקות):

לצורך הנחיית החלק הזה תידרשו לשימוש בלוח תעריפי יעדי נסיעה (נספח מספר 3). המטרה היא לבדוק מהו המחיר שנתפס על-ידי המשתתפים כהוגן בעבור נסיעה בתחבורה ציבורית ליעדים שונים. ניתן לבקש מהמשתתפים להציע מחיר הוגן לנסיעה בתחבורה ציבורית בתוך היישוב ומחוצה לו. על הלוח יעמוד פלקט עם תעריפי נסיעה מוצעים בתוך היישוב ומחוצה לו, ואנשים יתבקשו להדביק מדבקה במקום שנראה להם מתאים. יש לבדוק אם ביישוב יש אפשרות לכרטיסי מעבר שמוזילים את הנסיעה ("רב קו").

ייחודיות היישוב שלנו (10 דקות):

מטרת השאלה היא לזהות מרכיבים ייחודיים - פיזיים, חברתיים, תרבותיים ואחרים - שעשויים להשפיע על תפעול התחבורה הציבורית. כל קבוצה תשאל: מהם הדברים הייחודיים ליישוב שלכם שיכול להשפיע על התחבורה הציבורית, מה מייחד את הישוב שלכם? לדוגמא: שיעור סטודנטים גבוה/נמוך, שיעור תעסוקה גבוה/נמוך, מיקום חברות סלולר, מוסדות חינוך או מכללות, אצטדיון, נקודות תיירות, שווקים ועוד. התשובות ירשמו על גבי גיליון נייר.

סיכום המפגש:

- אנו ממליצים לכלול בסיכום את הנקודות הבאות:
- להציג בקצרה את התוצרים שהתקבלו.
- להסביר על המשך העבודה של הרשות המקומית.
- להודות על זמנם ותרומתם החשובה של המשתתפים בתהליך התכנון ובגיבוש צרכים לתחבורה ציבורית ביישוב.
- להזכיר שוב כי החומרים יועברו למשרדי הממשלה הרלוונטיים אך לתאם ציפיות ולציין כי תכנון הינו תהליך מורכב וארוך, וייתכן שייקח זמן עד שייראו תוצאות בשטח.

מערך התנועה ביישוב אמור לספק נגישות טובה של התושבים אל מוקדי המשיכה השונים ביישוב (מוסדות ציבור, בתי ספר וכדומה) ומחוצה לו (אוניברסיטאות, מרכזי תעסוקה ומסחר, תחנות רכבת וכדומה), תוך שמירה על איזון עומס התנועה בין הציר המרכזי ביישוב למערכת הכבישים בשכונות.

על מנת להביא תכנון מערך תנועה שתואם את צרכי היישוב אנו ממליצים כי הרשות המקומית תתבסס על הנתונים שיאספו בתהליך שיתוף הציבור, ותכין מסמך צרכים אשר ישקף את היעדים הנדרשים, התדירויות, השעות והכיסוי המתבקש, באופן בהיר ומדויק ככל הניתן⁵. יש לערוך מסמך קצר וממוקד ככל הניתן, את המסמך יש להגיש לרשות הארצית לתחבורה ציבורית במשרד התחבורה ובהמשך יש ליזום דיונים עם נציגי הרשות כדי לקדם את יישום המסמך (ראו פירוט נוסף בעמוד 10 ו-16).

אנו מציעים כי המסמך יחולק לשבעה חלקים:

1. הקדמה של ראש/ת הרשות
2. מבוא
3. נתונים - הצגת נתונים דמוגרפיים ותכנוניים וסקירת רמת השירות הקיימת כיום ביישוב, תוך התייחסות לקווים, למסלולים, לשעות פעילות, לתדירות ולכיסוי (נספח מספר 4 - דוגמה לפוסטר).
4. מידע על המתודולוגיה ומפגשי התושבים - הצגת השיטה שבה נאספו הנתונים, מידע על קבוצות המיקוד, מספר המשתתפים, השאלות שנשאלו, מועדי המפגשים וכו'.
5. ממצאים - הצגת הבעיות והחסרים שעלו במפגשי התושבים.
6. המלצות - הצעות לשיפור השירות בהתאם לצרכים שעלו בתחומים שנבדקו. דוגמאות לנושאים שעלו בעבר ביישובים שונים ושהתאם להם גובשו המלצות:
 - מסלולים מוצעים לקווים פנימיים או משולבים
 - סנכרון בין קווים פנימיים לקווים בינעירוניים
 - מידע (לוחות זמנים, מסלולים) בתחנות האוטובוס
 - יעדים מבוקשים ביישוב ומחוצה לו
 - תדירויות ושעות פעילות רצויות
 - תעריפי נסיעה רצויים
 - התאמת סוג הרכב לתשתית הקיימת (אם התשתית מאפשרת מעבר מיניבוס בלבד) ש
 - שדרוג והרחבת כבישים
7. סיכום - תמצית עיקרי ההמלצות וצעדים להמשך - יש חשיבות להצגת התוצרים על גבי מפות, תוך הצעת מסלולים אלטרנטיביים.

5. ניתן לעיין בדוגמאות למסמכי צרכים באתר עמותת סיכוי:

<http://www.sikkuy.org.il/wp-content/uploads/2017/04/הגדרת-צרכים-לשיפור-תחבורה-ציבורית-סופי.pdf>

http://www.sikkuy.org.il/wp-content/uploads/2017/04/מסמך-צרכים-לשיפור-תחבורה-ציבורית-בעספיא_הפצה.pdf

עבודה רציפה מול משרדי הממשלה, ובפרט מול הרשות הארצית לתחבורה ציבורית במשרד התחבורה, היא אבן דרך קריטית להצלחת המהלך⁶. **בשלב הראשון** אנו ממליצים לעדכן את משרד התחבורה עוד בשלבים ההתחלתיים ולקיים עמו פגישת התנעה לקבלת התייחסויות, המלצות ודגשים לפני שיוצאים לדרך. כדאי להבין מבעלי התפקידים במשרד מהם הנתונים הספציפיים ליישוב שיסייעו לכניסת שירות או לשיפורו, ואם קיים מאפיין ייחודי שמומלץ לתת עליו את הדעת. אנו ממליצים לשאול על תוכניות וקווים מתוכננים בעתיד הקרוב, ועל מהלכים צפויים שיש להביא בחשבון. כדאי גם לבדוק אפשרות לסיוע תקציבי למהלך. **בשלב השני** של קיום מפגשי התושבים, אנו מציעים להזמין את בעלי התפקידים במשרד התחבורה להשתתף במפגשים. **בשלב השלישי** אנו מציעים להיפגש עם בעל התפקיד שאתו הייתם בקשר במשרד התחבורה ועם אחראי התחבורה הציבורית במשרד התחבורה, ולהגיש להם את מסמך הצרכים, תוך מתן דגש על המלצות חשובות במיוחד. יש לציין כי מכאן והלאה על הרשות המקומית לקיים פגישות שוטפות עם נציגי המשרד, כדי לעקוב אחר התקדמות הנושא, לאתר חסמים בפיתוח התחבורה הציבורית ביישוב ולסייע בהתרתם. הרשות לפיתוח כלכלי יכולה להיות לעזר (ראו נספח 5 - בעלי תפקידים רלוונטיים). לשם כך, יש חשיבות רבה להירתמות בעלי תפקידים רלוונטיים ברשות, כגון מהנדס העיר, לצד עבודת הממונה על התחבורה הציבורית ברשות המקומית, שנמצא בקשר שוטף עם המשרד⁷.

6. לאתר הרשות הארצית לתחבורה ציבורית:

http://he.mot.gov.il/index.php?option=com_content&view=category&id=22:land-trn-c&Itemid=99&layout=default

7. החל מאפריל 2017 משרד התחבורה תומך תקציבית בתפקיד אחראי תח"צ ברשות המקומית, ומספק הכשרה לבעל תפקיד זה.

נספח 1 סקירת מצב קיים

מסדי מידע קיימים (לצד אלה שבידי הרשות המקומית) שניתן להתבסס עליהם לצורך הסקירה:

■ נתונים דמוגרפיים

מפקד האוכלוסין - הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה:
http://www.cbs.gov.il/census/census/main_mifkad08.html

■ תחבורה ציבורית - מצב קיים

קוים ותדירותם: <https://www.bus.co.il/otobusimmvc>

■ נתונים תכנוניים

מערכת מידע גאוגרפי - אתר רמ"י: <http://www.govmap.gov.il/mmi>

המרכז הערבי לתכנון אלטרנטיבי: <http://www.ac-ap.org/heb>

איתור תוכניות - אתר "תכנון זמין" מנהל התכנון:

<http://mavat.moin.gov.il/mavatps/forms/sv3.aspx?tid=3>

עמותת סיכוי החלה לפעול בתחום קידום התחבורה הציבורית ביישובים הערביים בשנת 2011. מתוך הבנת חשיבותו הרבה של נושא זה והפערים העמוקים בין ערבים ליהודים, ערכה העמותה מיפוי של החסמים העומדים בדרך לשוויון. כיום ניתן לומר כי חלק מהחסמים הותרו על ידי משרדי הממשלה, אך חלקם עדיין מונעים פיתוח בר קיימא של תחבורה ציבורית ביישובים הערביים. מעבודתנו השוטפת מול משרדי הממשלה וביישובים הערביים עולה כי רשות מקומית שיודעת את צורכי תושביה ומקיימת דיאלוג עם משרד התחבורה, תצליח להביא לשיפור ממשי בתחום התחבורה הציבורית. עם זאת, לצערנו, רוב היישובים הערביים טרם הגיעו לשוויון אל מול היישובים היהודיים שדומים להם במאפייניהם. כאן נדרשת התגייסות של משרד התחבורה בפרט, ומשרדי הממשלה בכלל, ליישם את החלטת ממשלה 922 בקצב מהיר מתוך מחשבה על טובת התושבים. כמו כן, על הממשלה לא להרפות מנושא זה ולהמשיך ולטפל בו באינטנסיביות רבה גם בהחלטת הממשלה הבאה שתחליף את החלטה 922. אנו מאמינים כי ניתן לסגור את הפערים בתוך עשור.

אנו מקווים כי הכלים שהעמדנו לרשותכם במדריך זה יקלו עליכם את התהליך ויסייעו לכם לקדם תחבורה ציבורית יעילה ומהירה שתשרת נאמנה את תושבי היישוב.

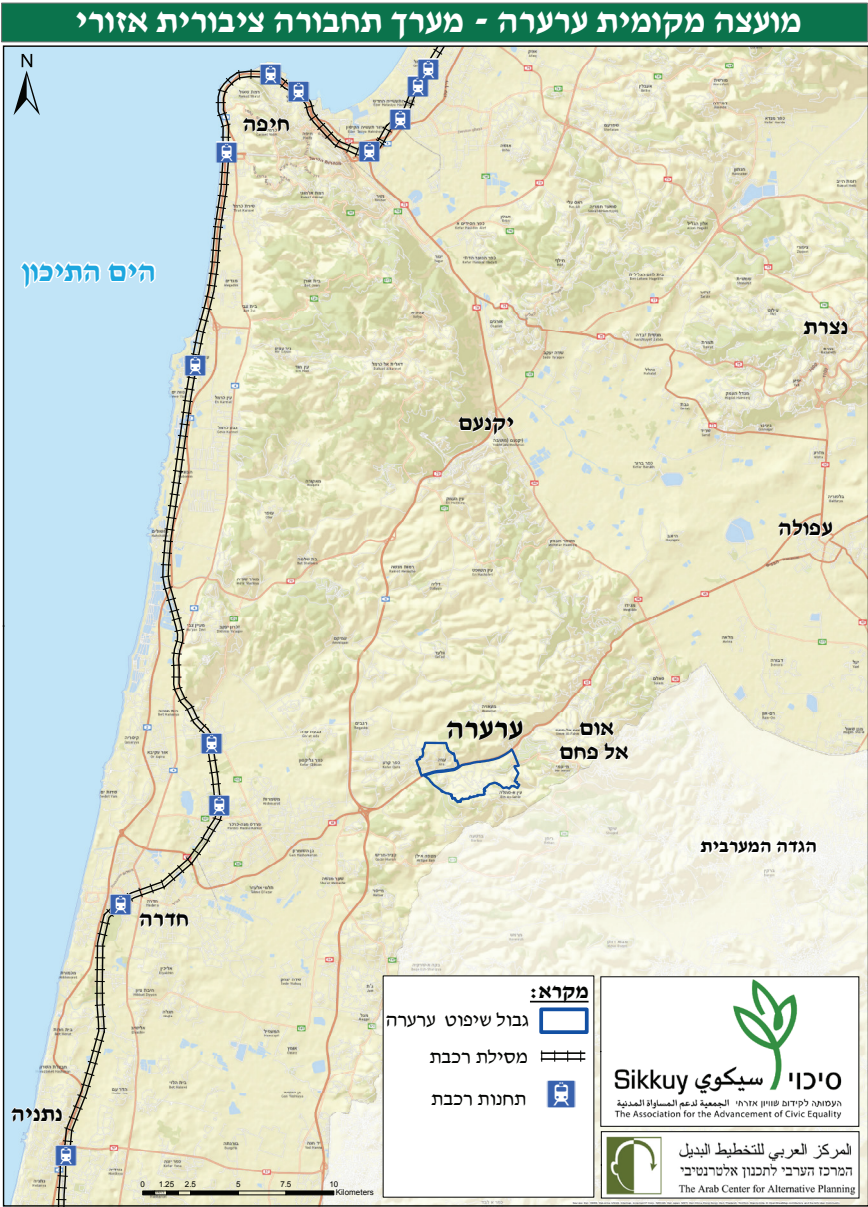
לאן אתם נוסעים ביישוב?

מטרת הנסיעה	יעד נסיעה	תדירות כמה פעמים בשבוע את/ה נוסע/ת ליעד זה?	נגישות 5 - נגיש 1 - לא נגיש	אם תהיה תחבורה ציבורית טובה יותר, תיסע/י יותר?
עבודה	מרכז תעשייתי	...		...
לימודים	בית ספר, מכללה	...		...
קניות	מרכז מסחרי			
בילוי	...	...		
...	...	...		



לאן אתם נוסעים מחוץ ליישוב וביישוב?

מחיר נסיעה	3.5 ש"ח	4.5 ש"ח	5.5 ש"ח	6.5 ש"ח	7.5 ש"ח	8.5 ש"ח	...
בית הדין							
מחוצ ליישוב							



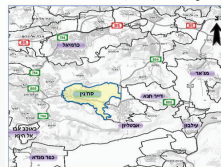


מי אנחנו?

מטרת המפגש היום היא ללמוד ולהבין מכם מהם הצרכים של התושבים ביישוב בתחום התחבורה הציבורית ובהתאם לכך, לגבש מסמך שיועבר לרשות המקומית.

פס'ג

שם'נו



המאפיינים הייחודיים של ס'ג'ו:

- צורך ניכר בתחבורה ציבורית יעילה בעיקר מצד סטודנטים, נשים ונוער.

תפישת קווי תחבורה ציבורית:

מזורי המגורים בשולי היישוב ובמרכזו אינם נמצאים במרחק הליכה סביר מתחנות

תחבורה ציבורית- למה זה כל כך חשוב?

- דוריקט התחברה ציבורית הוא אחד הפרויקטים המקומיים על ידי עמותת סכני ונעזר לסיע בשני מדינות בהרחבת שירותי התחברה ציבורית ביישובים הערבים בישראל.
- התחברה ציבורית איכותית נמדדת בתדירות, זמני פעילות, יעדים ומחירי נסיעה.
- התחברה טובה ויעילה מאפשרת גישות למקומות שונים ותפתח המגוונות המקסימלית עבור זכורות ומחזות לזוגות, ומש ומשמש

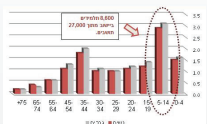
בסח'נ'ן מתגוררים כ- 27,000 תושבים (2011) מתוכם כ- 14,000 גברים

- בסח'נין אחא גבווה של משקי בית עם ילדים.
- משקי בית עם ילדים ומשקי בית עם קשישים מתפרשים באופן שווה ברחבי

ממסגרו הנוכחית למעלה ביום יומם על 41 ג'סא

- בגרף ניתן לראות כי בסח'נין כ- 8.6 אלף תלמידים- דבר המהווה פוטנציאל

גדול לשימוש בתחבורה ציבורית.



יעדי הקצה הקיימים היום בסחנין:

מס' תחנה	שם תחנה	מרחק (ק"מ)	זמן נסיעה (דקות)
1	מרכז	1	1
2	מרכז	2	2
3	מרכז	3	3
4	מרכז	4	4
5	מרכז	5	5
6	מרכז	6	6
7	מרכז	7	7
8	מרכז	8	8
9	מרכז	9	9
10	מרכז	10	10
11	מרכז	11	11
12	מרכז	12	12
13	מרכז	13	13
14	מרכז	14	14
15	מרכז	15	15
16	מרכז	16	16
17	מרכז	17	17
18	מרכז	18	18
19	מרכז	19	19
20	מרכז	20	20
21	מרכז	21	21
22	מרכז	22	22
23	מרכז	23	23
24	מרכז	24	24
25	מרכז	25	25
26	מרכז	26	26
27	מרכז	27	27
28	מרכז	28	28
29	מרכז	29	29
30	מרכז	30	30
31	מרכז	31	31
32	מרכז	32	32
33	מרכז	33	33
34	מרכז	34	34
35	מרכז	35	35
36	מרכז	36	36
37	מרכז	37	37
38	מרכז	38	38
39	מרכז	39	39
40	מרכז	40	40
41	מרכז	41	41
42	מרכז	42	42
43	מרכז	43	43
44	מרכז	44	44
45	מרכז	45	45
46	מרכז	46	46
47	מרכז	47	47
48	מרכז	48	48
49	מרכז	49	49
50	מרכז	50	50
51	מרכז	51	51
52	מרכז	52	52
53	מרכז	53	53
54	מרכז	54	54
55	מרכז	55	55
56	מרכז	56	56
57	מרכז	57	57
58	מרכז	58	58
59	מרכז	59	59
60	מרכז	60	60
61	מרכז	61	61
62	מרכז	62	62
63	מרכז	63	63
64	מרכז	64	64
65	מרכז	65	65
66	מרכז	66	66
67	מרכז	67	67
68	מרכז	68	68
69	מרכז	69	69
70	מרכז	70	70
71	מרכז	71	71
72	מרכז	72	72
73	מרכז	73	73
74	מרכז	74	74
75	מרכז	75	75
76	מרכז	76	76
77	מרכז	77	77
78	מרכז	78	78
79	מרכז	79	79
80	מרכז	80	80
81	מרכז	81	81
82	מרכז	82	82
83	מרכז	83	83
84	מרכז	84	84
85	מרכז	85	85
86	מרכז	86	86
87	מרכז	87	87
88	מרכז	88	88
89	מרכז	89	89
90	מרכז	90	90
91	מרכז	91	91
92	מרכז	92	92
93	מרכז	93	93
94	מרכז	94	94
95	מרכז	95	95
96	מרכז	96	96
97	מרכז	97	97
98	מרכז	98	98
99	מרכז	99	99
100	מרכז	100	100

בסח'נן אין כרטיס "חודשי חופשי".
ניתן להשתמש ב"רב קו"
קיימת הנחה של 50% לתושבים
ותיקים ולתלמידים.

צריפים:

בתוך ס'ח"ן: 3.7
מחוץ לס'ח"ן: 5.8 / 6.9 / 9.6 / 10.7 / 12.4 / 14.7 /
16.8 / 19 (תלוי במרחק מהישיבה)

נספח 5

משרד	שם	תפקיד
משרד התחבורה	דרור גנון	מנהל אגף בכיר תחבורה ציבורית
	עאמר רשרש שרון מלכי בות'ניה גרה	ראש מנהל הגליל והנגב, אגף תכנון תחבורה יועצת למשרד התחבורה יועצת למשרד התחבורה
הרשות לפיתוח כלכלי	ואג'די ביאדסי	אחראי תחום מוניציפלי
משרד האוצר	דור בלוך	רכז תחבורה
	הראל שליסל אלי מורגנשטיין	רפרנט תחבורה, תחום תחבורה ציבורית רפרנט תחבורה, תחום תשתיות