

31.07.25

נייר עמדה מטעם עמותת סיכוי-אופוק לשוויון ולשותפות

בנושא: המאבק בקטל בדרכים בחברה הערבית

מוגש לוועדת הכלכלה

עמותת סיכוי-אופוק היא ארגון משותף ליהודים ולערבים הפועל מזה 30 שנה לקידום שוויון ושותפות בין האזרחים הערבים והיהודים בישראל (להלן: העמותה). במסגרת פעילותה מבצעת העמותה מעקב אחר תוכנית החומש לחברה הערבית (החלטת ממשלה 550) וכן מרכזת ועדת התחבורה, הפועלת מטעם ועד ראשי הרשויות הערביות בישראל.

שיעור ההרוגים כתוצאה מתאונות דרכים בקרב האזרחים הערבים בישראל גבוה משמעותית מחלקם באוכלוסייה. כך, בעשור האחרון כ-30% מההרוגים בתאונות דרכים נמנים על החברה הערבית, בעוד יחסם באוכלוסייה עומד על כ-20%, משמע פי 1.5¹. שנת 2024 היוותה שיא שלילי במספר הקורבנות כתוצאה מתאונות דרכים בישראל, כשגבתה את חייהם של 436 בני אדם, עלייה של 22% בהשוואה לשנים 2021-2023. **עבור החברה הערבית בישראל שנת 2024 הייתה לקטלנית ביותר עד היום עם מספר שיא של 159 הרוגים כתוצאה מתאונות דרכים, עלייה של 62% בהשוואה לשנת 2023 (98 הרוגים)².**

לתאונות דרכים מספר רב של גורמים, בין אלו ניתן למנות את רמת תשתיות הכבישים ומידת התלות של התושבים ברכב הפרטי. תוכנית החומש לחברה הערבית שהתקבלה במסגרת החלטת ממשלה 550 "התוכנית הכלכלית לצמצום פערים בחברה הערבית עד לשנת 2026" (להלן: החלטה 550) מקצה משאבים תקציביים משמעותיים לצורך שיפור רמת תשתיות הכבישים ורמת שירות התחבורה הציבורית. ואולם, **ההקצאות לצורך יישום התוכניות בחלקן לא הועברו ובחלקן אף נעצרו** כפי שיפורט להלן:

1. התוכנית האסטרטגית התחבורתית ליישובי החברה הערבית³:

תשתיות הכבישים ביישובי החברה הערבית סובלות מתת פיתוח כתוצאה מהזנחה מזה עשרות שנים. כתוצאה מכך, במקרה של תאונת דרכים תשתית הכבישים אינה "סלחנית", משמע רוחב הכביש, איכותו, יכולת הנהג לסטות מהדרך או להפחית את עוצמת הפגיעה נפגעת משמעותית ולכן חומרת הפגיעה לרוב היא קשה יותר.

¹ דוח מבקר המדינה בטיחות בדרכים, מאי 2024

² תאונות דרכים, סיכום שנת 2024, רלב"ד

³ התוכנית האסטרטגית התחבורתית ליישובי החברה הערבית

התוכנית האסטרטגית התחבורתית ליישובי החברה הערבית שמה לה למטרה לצמצם את פערי תשתיות הכבישים בין היישובים הערבים בישראל לאלו היהודים. התוכנית, פרי יוזמה של השרה רגב בשנת 2020, כוללת 448 פרויקטים לביצוע ביישובים הערבים בישראל עד לשנת 2030. עלות כל פרויקט כביש נאמדת בעשרות מיליוני שקלים ועלותה הכוללת מוערכת בכ-20 מיליארד ש"ח.

במסגרת החלטה 550 תוקצבה תוכנית זו במיליארד שקלים עבור שנת התקציב 2022. במהלך השנים 2023-2024 תוקצבה התוכנית במיליארד ש"ח נוספים (חצי מיליארד לכל שנת תקציב) ועבור 2025 עומד תקציב התוכנית על 300 מיליון ש"ח בלבד, משמע פגיעה של 70% ביחס להקצאות שניתנו בשנת 2022. בשל עלותו הגבוהה של כל פרויקט לביצוע (כ-40-50 מיליון ש"ח) הוחלט במשרד התחבורה להקפיא את יישום התוכנית ולהסיט את התקציב עבור שנת 2025 לביצוע פרויקטים קטנים (קול קורא טרם יצא בנושא). משמעות הדבר היא שיישום תוכנית התשתיות נעצר כש-15% בלבד מהפרויקטים הושלמו (65 בסך הכל מתוך 448).

הקפאת התוכנית האסטרטגית התחבורתית ליישובי החברה הערבית פוגעת באופן משמעותי בפיתוח היישובים הערבים ובבטיחות התושבים. המשך הישענות על תשתית כבישים רעועה מגבירה את הסיכוי לתאונות דרכים ואת מידת הפגיעה. לכן, אנו ממליצים לתקצב מיידית את התוכנית האסטרטגית התחבורתית ליישובי החברה הערבית ולהאיץ את יישומה והשלמתה עד לשנת 2030.

2. תקציב תוספות שירות תח"צ ליישובים הערבים.

רמת שירות התחבורה הציבורית ביישובים הערבים נמוכה משמעותית בהשוואה ליישובים יהודים בעלי מאפיינים דומים. בדיקה מדגמית של מדד "זמינות השירות" (מערכת "תלת"), משרד התחבורה, המהווה שקלול של כיסוי (מרחק הליכה לתחנות) ותדירות השירות, מעניק לעיר טייבה את הציון 4 (מתוך 100). יישובים בעלי סדר גודל דומה זוכים במדד זה לציון ממוצע של 30. למעשה כל הערים הערביות הגדולות בישראל (רהט, נצרת, אום אל פחם, שפרעם וטייבה) זוכות לציון נמוך מהממוצע לערים בסדר גודל דומה להן. לרמת שירות התח"צ השלכות חברתיות-כלכליות רחבות ובהן גם מידת התלות של התושב ברכב הפרטי, בשל היעדר היכולת להסתמך על תחבורה ציבורית. בחינה מדגמית של רמת המינוע

ביישובים הערבים הגדולים בישראל מגלה זינוק של פי 1.8 במספר הרכבים הפרטיים משנת 2008 ועד היום (על פי בדיקה של עמותת סיכוי-אופוק ובהתאם לנתוני למ"ס). תלות זו מגבירה באופן משמעותי את הגודש על התשתיות הרעועות ומגדילה את הסיכון לתאונות דרכים.

על מנת לצמצם את התלות ברכב הפרטי ובכדי לפתח מערכת תח"צ שתאפשר חלופה אפקטיבית, הוקצה בהחלטה 550 סכום של 300 מיליון ש"ח לתוספות שירות לתח"צ, כמחציתו ממקורות משרד התחבורה ומחציתו מהאוצר, כ-60 מיליון ש"ח לכל שנת חומש (2022-2026). ואולם, החלטה זו קוצצה בשנת 2024 ב-15% והעמידה את ההקצאה השנתית על 51 מיליון ש"ח. לא זאת בלבד שההקצאה צומצמה, עבור שנת 2024 לא הועברו כלל תקציבים לתוספות שירות לחברה הערבית, משום אי תקצוב ארצי. עבור 2025 טרם נקבע גובה ההקצאה, על אף תקציב תוספות שירות ארצי של 250 מיליון ש"ח. לאור זאת ועל מנת לקדם ולשפר את רמת שירות התח"צ ביישובים הערבים ולהפחית את התלות ברכב הפרטי, אנו ממליצים להעביר לכל הפחות את התקציב התוספתי ממשרד האוצר עבור שנת 2024 (25.5 מיליון ש"ח) וליישם את החלטה 550 עבור שנת 2025 (51 מיליון ש"ח).

לסיכום, אנו מאמינים כי שיפור רמת תשתיות הכבישים ביישובי החברה הערבית, בשילוב שיפור רמת שירות התח"צ, שיפחית את התלות ברכב הפרטי, יובילו לצמצום משמעותי של מספר הנפגעים וההרוגים כתוצאה מתאונות דרכים בחברה הערבית.

אשמח לעמוד לרשותכם לפרטים נוספים.

בברכה,

רועי ברק, רכז תחבורה, עמותת סיכוי-אופוק

טלפון: 054-2404302

דואר אלקטרוני: roy@sikkuy-aufoq.org.il