



إتاحة المواصلات العامة للأشخاص ذوي الإعاقة في البلدات العربيّة في إسرائيل ورقة توصيات 2026

إتاحة المواصلات العامة للأشخاص ذوي الإعاقة في البلدات العربيّة في إسرائيل ورقة توصيات - 2026

كتابة: روعي براك

استشارة: شيرين بطشون، عوفر دغان

ترجمة للعربيّة: د. ربي سمعان- غلوكال للترجمة والحلول اللغويّة

تصميم جرافيكّي للنسختين العبريّة والعربيّة: مجد شربجي

هذا الإصدار متاح على موقع الجمعية: www.sikkuy-aufoq.org.il
يجوز ويُستحسن التصوير، النسخ والاقتباس من هذا الإصدار مع ذكر تفاصيل المرجع.
يحظر نسخ الإصدار دون إذن خطي من الجمعية.



sikkuy-aufoq.org.il



facebook.com/sikkuy-aufoq



x.com/SikkuyAufoq



instagram.com/sikkuy_aufiq



office@sikkuy-aufoq.org.il

مكتب جمعية سيكوي-افق

طريق النبي 77, ص.ب 99650, حيفا 31996

هاتف: 04-8523188 , فاكس: 04-852306

هذه الورقة هي ثمرة تعاون بين **جمعية سيكوي-أفق** وصندوق مسيرة. جمعية سيكوي-أفق هي مؤسسة مشتركة لمواطنين عرب ويهود ينشطون منذ عام 1991 من أجل تحقيق المساواة والشراكة بين المواطنين العرب واليهود في إسرائيل. تعمل الجمعية بالتعاون مع سلطات محلية عربية ومع قيادة المجتمع العربي في إسرائيل أمام وزارات، مؤسسات عامة، وسائل الإعلام والجمهور الواسع، وذلك من أجل خلق تغيير في السياسات بحيث تساهم في تحقيق المساواة المادية والجوهرية، النهوض بحياة مشتركة وبناء فضاءات مشتركة للمواطنين العرب-الفلسطينيين والمواطنين اليهود المقيمين معًا في هذه البلاد.

صندوق ومؤسسة مسيرة هي مؤسسة أهلية غير ربحية تأسست عام 2011، تعمل على تعزيز حقوق الأشخاص ذوي الإعاقة وتمكينهم في المجتمع العربي في إسرائيل، انطلاقًا من رؤية تؤمن بالمساواة، والشمول، والعدالة الاجتماعية. تقود مسيرة منذ أكثر من عقد برامج ومبادرات نوعية في مجالات التعليم العالي، والتشغيل، والتمكين المجتمعي، والصحة النفسية، وبناء القدرات، والتأهيل والقيادة، بالشراكة مع الوزارات، والسلطات المحلية، والمؤسسات الأكاديمية، والقطاعين الأهلي والخاص، وصناديق الدعم المحلية والدولية.

فهرس المحتويات

5	موجز.....
6	1. قَدخل.....
9	2. هدف الورقة والمنهجية المتبعة.....
10	3. عرض صورة الواقع في البلديات العربية - عوائق وتوصيات.....
10	3.1 بنى تحتية متردية وتضاريس جبلية.....
12	3.2 مستوى خدمات المواصلات العامة داخل البلديات العربية.....
13	3.3 إنفاذ القوانين والرقابة البلدية.....
13	4. اعتماد نموذج جديد - خدمة مرنة "من الباب إلى الباب".....
14	4.1 خدمة مرنة - نماذج عالمية.....
15	4.2 مبادئ الخدمة والتشغيل.....
15	4.2.1 مستحقو الخدمة.....
16	4.2.2 منالية الخدمة.....
17	4.2.3 نوع المركبة.....
17	4.2.4 عدد الركاب في المركبة.....
17	4.2.5 سبل طلب الخدمة.....
18	4.3 مناطق الخدمة المقترحة.....
20	4.4 مبادئ بناء نموذج لتقدير حجم الطلب بهدف احتساب الكلفة التقديرية.....
21	4.5 التوعية.....
21	5. تلخيص واستنتاجات.....

تُشكّل منظومة المواصلات العامة ركيزةً أساسيةً للتنمية الاقتصادية والاجتماعية والفردية، إذ تتيح فرصاً أوسع للعمل، تسهّل الوصول إلى المؤسسات التعليمية والخدمات العامة، وتسهم في تعزيز النسيج الاجتماعي وتطوير الحياة الثقافية والترفيهية. وخلال العقد الأخير، استثمرت جهود وموارد كثيرة في تحسين مستوى خدمات المواصلات العامة في البلديات العربية، وذلك من خلال إعداد مخططات رئيسية وخطط استراتيجية، وتخصيص ميزاتٍ ضمن الخطط الخمسية. مع ذلك، ورغم التحسّن الذي شهدته هذه الخدمات، لا تزال هناك فجوات عميقة في مستوى الخدمة بين البلديات العربية والبلديات اليهودية المتشابهة من حيث الخصائص، كما ظلّ الأشخاص ذوو الإعاقة في البلديات العربية خارج دائرة اهتمام صنّاع القرار.

وتُظهر المعطيات أنّ نسبة المواطنين العرب ذوي الإعاقة الذهنية النمائية، أو الإعاقة الجسدية، أو الإعاقة الحسية، المعترف بإعاقتهم من قبل السلطات المختصة، أعلى من نظيرتها لدى المواطنين اليهود. وإلى جانب ذلك، يواجه الأشخاص ذوو الإعاقة في المجتمع العربي تحديات كبيرة، من بينها انخفاض معدّلات التشغيل، والشعور بالعزلة، والإقصاء الاجتماعي، والفقر، ومحدودية الوصول إلى الموارد والخدمات.

تهدف ورقة التوصيات هذه إلى تحليل العوائق الخاصة التي تميّز البلديات العربية في إسرائيل في مجال إتاحة خدمات المواصلات العامة للأشخاص ذوي الإعاقة الجسدية أو الحسية، وذلك بهدف طرح توصيات عملية لتطوير خدمات مواصلات عامة ناجعة داخل البلديات وخارجها، تستند إلى شبكة الطرق القائمة.

وتستند هذه الورقة إلى المعرفة والخبرة الغنية المتراكمة لدى كلّ من سيكوي-أفق وصندوق مسيرة، وإلى مخرجات ثلاثة لقاءات شارك فيها ممثلون عن الجمهور. فضلاً عن مراجعة للأدبيات المهنية ودراسة نماذج معتمدة في دول مختلفة، بهدف بلورة توصيات عملية وقابلة للتنفيذ. وتستعرض الورقة أبرز العوائق التي تحدّ من منالية خدمات المواصلات العامة وملاءمتها للأشخاص ذوي الإعاقة في البلديات العربية. وتشمل هذه العوائق، في جملة أمور، تهالك البنية التحتية، التضاريس الجبلية، والفجوات العميقة في مستوى الخدمة بين البلديات العربية والبلديات اليهودية ذات الخصائص المتشابهة، إلى جانب غياب الرقابة والإنفاذ من جانب السلطات المحلية في البلديات العربية. وتقدّم الورقة نموذجاً مرئياً لخدمة النقل المرن "من الباب إلى الباب"، يركّز على الواجهات الأساسية التي يقصدها الأشخاص ذوو الإعاقة، مثل المراكز الطبية القريبة، كما تعرض المعايير اللازمة لإعداد نموذج لتقدير حجم الطلب على الخدمة. وفي الختام، توصي الورقة بتنفيذ مشروع تجريبي (Pilot) لفحص نجاعة النموذج المقترح، وإمكانية توسيع نطاقه مستقبلاً.

1. قَدخل

تُشكّل منظومة المواصلات العامة ركيزةً أساسيةً للتنمية الاقتصادية والاجتماعية والفردية. فمنظومة المواصلات العامة الناجعة تتيح فرصاً أوسع للعمل، تسهّل الوصول إلى المؤسسات التعليمية والخدمات العامة، وتسهم في تعزيز النسيج الاجتماعي وتطوير الحياة الثقافية والترفيهية.

وخلال العقد الأخير، استثمرت جهود وموارد كثيرة في تحسين مستوى خدمات المواصلات العامة في البلدات العربية، وشمل ذلك إعداد مخطط رئيسي لتطوير خدمات المواصلات العامة في هذه البلدات، تضمّن أهدافاً ومؤشرات، إلى جانب تقدير حجم الاستثمار الحكومي المطلوب حتى عام 2030¹. كما وضعت خطة إستراتيجية للمواصلات في المجتمع العربي (فيما يلي: "خطة نتيقي أyalون")²، بتكلفة تقديرية تبلغ نحو 20 مليار شيكل، وستتناولها بمزيد من التفصيل لاحقاً. وفي إطار الخطط الخمسية الرامية إلى تقليص الفجوات في المجتمع العربي (القراران الحكوميّان 922 و550، اللذان سنتطرّق إليهما لاحقاً)، تمّ تخصيص ميزانيات كبيرة وموارد كثيرة لتحسين خدمات المواصلات العامة في البلدات العربية والارتقاء بها. ولكن رغم هذا المسار الإيجابي، ما زالت هناك فجوات عميقة في مستوى الخدمة بين البلدات العربية والبلدات اليهودية ذات الخصائص المتشابهة.

ولتقليص الفجوات في مستوى الخدمة والحدّ من عدم المساواة القائم بين خدمات المواصلات العامة في البلدات العربية والبلدات اليهودية، لا بدّ من مواصلة تخصيص ميزانيات كبيرة خلال السنوات المقبلة أيضاً، إلى جانب معالجة جملة من العوائق التي تميّز البلدات العربية. ويُعدّ ضعف البنية التحتية لشبكة الطرق أحد أبرز هذه العوائق، إذ يحدّ من إمكانية توسيع نطاق الخدمة وتحسين مستوى إتاحتها بما يتوافق مع أنظمة وزارة المواصلات، بما في ذلك إنشاء محطات للحافلات وتوسيع شبكة خطوطها. تطوير البنية التحتية لشبكة الطرق في البلدات العربية هو مشروع طويل الأمد، يتطلّب من الدولة استثمار مليارات الشواقل، إلى جانب التزام سياسيٍّ ومستمرٍّ بتخصيص الميزانيات اللازمة. وكما أشرنا آنفاً، يؤدّي القرار الحكومي رقم 550 دوراً محورياً في تحسين مستوى خدمات المواصلات العامة في البلدات العربية. هذا القرار هو عملياً الخطة الاقتصادية الرامية إلى تقليص الفجوات في المجتمع العربي حتى عام 2026³ (فيما يلي "الخطة الخمسية" أو "القرار 550"). وتشمل الخطة ميزانيات كبيرة لتطوير قطاع المواصلات، بهدف تحسين خدمات المواصلات العامة وبنيتها التحتية، وزيادة مناليتها، والارتقاء بشبكة الطرق. وفي البند 17 من القرار، توجّه الحكومة وزارة المواصلات إلى استكمال سيرورة إعداد الخطة الاستراتيجية لقطاع لمواصلات، المعروفة باسم "خطة نتيقي أyalون". وقد خُصص لهذه

1. مخطط رئيسي للمواصلات العامة للبلدات في المجتمع العربي، وزارة المواصلات والأمان، على الطرق والسلطة القطرية للمواصلات العامة، 2019.

2. خطة إستراتيجية للمواصلات للمجتمع العربي، السلطة القطرية للمواصلات العامة، 2020.

3. القرار 550، الخطة الاقتصادية لتقليص الفجوات في المجتمع العربي حتى سنة 2026، وزارة المساواة الاجتماعية والنهوض بمكانة المرأة – سلطة التطوير الاقتصادي للأقليات، 2021.

الخطة مليار شيكل لعام 2022، إلى جانب تخصيصات مالية لتمويل وظائف مديري أقسام المواصلات العامة في السلطات المحليّة العربيّة، فضلاً عن التخصيصات الماليّة لعددٍ من المجالات الأخرى.

1. **الارتقاء بخدمات المواصلات العامة:** 350 مليون شيكل
2. **محطات نقل مركزيّة (طرفيّة) للمواصلات العامة:** 300 مليون شيكل
3. **مسارات مخصّصة للمواصلات العامة:** 200 مليون شيكل
4. **السلطة الوطنيّة للأمان على الطرق:** 140 مليون شيكل
5. **البنية التحتيّة "الخفيفة" للمواصلات العامة:** 50 مليون شيكل
6. **إتاحة المحطات:** 40 مليون شيكل
7. **توعية:** 12 مليون شيكل

تهدف التخصيصات أعلاه إلى تقليص الفجوات بين البلديات العربيّة والبلديات اليهوديّة في المجالات المذكورة، انطلاقاً من الاعتراف بتهالك البنية التحتيّة وتدني مستوى خدمات المواصلات العامة في البلديات العربيّة. ومن هذا المنطلق، شكّلت الخطط الخمسيّة خطوةً مهمّة نحو تقليص الفجوات بين البلديات العربيّة والبلديات اليهوديّة في مجال المواصلات العامة. غير أنّ الخطّتين، سواء القرار الحكومي رقم 550 أو القرار الذي سبقه، رقم 922، لم تتطرّقا إطلاقاً إلى احتياجات الأشخاص ذوي الإعاقة في البلديات العربيّة، وهو ما أبقى هذه الفئة خارج دائرة اهتمام صنّاع القرار. ومن دون طرح حل شامل وعميق لتلبية احتياجات هذه الفئة في البلديات العربيّة، فإنّ الجهود الرامية إلى تقليص الفجوات ستظلّ منقوصة ومحدودة الأثر.

إنّ استكمال سيروية تقليص الفجوات في البنية التحتيّة للمواصلات بين البلديات العربيّة وسائر البلديات في إسرائيل، إلى جانب تطوير بنى تحتيّة جديدة، من شأنه أن يحلّ جانباً كبيراً من مشكلات إتاحة خدمات المواصلات العامة للأشخاص ذوي الإعاقة في المجتمع العربيّ. مع ذلك، وفي ظلّ السياسات القائمة حالياً، نرى أنّ هذه الفئة ستظلّ مُهمّلة ومتأخّرة عن غيرها لسنوات طويلة، الأمر الذي سيزيد من عمق الفجوات داخل المجتمع العربيّ، وسيُضعفه. ويعود ذلك إلى سببين رئيسيّين. أوّلًا، من المتوقّع أن يستغرق تقليص الفجوات في البنية التحتيّة سنوات طويلة، لذلك ستبقى مناطق واسعة من البلديات العربيّة غير مهَيّاة لتوفير خدمات مواصلات عامّة متاحة لهذه الفئة. ثانيًا، حتّى بعد سدّ كلّ الفجوات في البنى التحتيّة، ستظلّ هناك خصائص تميّز البلديات العربيّة، مثل ضيق الشوارع في الأحياء القديمة، والتي حُطّط وأقيم جزء منها قبل قيام الدولة وفق معايير تخطيطيّة تختلف عن المعايير المعمول بها اليوم، إلى جانب المنحدرات الحادّة في شوارع البلديات الواقعة في المناطق الجبلية.

بالتالي، ولكي لا تُترك هذه الفئة خلف الركب، وبالتوازي مع مواصلة تقليص الفجوات في البنى التحتيّة، لا بدّ من تطوير نموذج مكمل مُعدّ خصيصاً لتلبية الاحتياجات الخاصّة للأشخاص

ذوي الإعاقة المقيمين في البلدات العربية. نرى أيضًا أنه يجب الاعتراف بهذه الاحتياجات وإدراجها في الخطط الخمسية المقبلة.

يشكل الأشخاص ذوو الإعاقة⁴ نحو 18% من سكان إسرائيل، فيما تفوق نسبة المواطنين العرب ذوي الإعاقة الذهنية-النمائية أو الجسدية أو الحسية، المعترف بإعاقتهم من قبل السلطات المختصة نسبة نظرائهم من المواطنين اليهود.⁵ وتشير معطيات صندوق مسيرة إلى أن أكثر من 450 ألف شخص ذي إعاقة في المجتمع العربي (أي ما يعادل 24% من السكان) يواجهون تحديات جسيمة، من بينها انخفاض معدل التشغيل (57%)، والشعور بالوحدة، والإقصاء الاجتماعي. وتتفاقم حدتها بسبب عدد من العوامل، مثل السكن في الضواحي، والفقر، ونقص الخدمات وتدني مستوى مناليتها.

وفقًا لقانون مساواة حقوق الأشخاص ذوي الإعاقة لعام 1998 (فيما يلي: "القانون")⁶، فإن الشخص ذي الإعاقة هو شخص يحمل إعاقة جسدية أو نفسية أو ذهنية، سواء كانت دائمة أو مؤقتة، تؤدي إلى تقييد أدائه بشكل كبير في مجال واحد أو أكثر من مجالات الحياة الرئيسية. وتنص المادة الأولى من القانون على أن حقوق الأشخاص ذوي الإعاقة، والتزام المجتمع في إسرائيل بصون هذه الحقوق، يقومان على الاعتراف بمبدأ المساواة، وبقيمة الإنسان المخلوق على صورة الخالق، ومبدأ كرامة الإنسان.

ويلزم قانون مساواة حقوق الأشخاص ذوي الإعاقة بوجوب إتاحة كل مكان عام وكل خدمة عامة، بحسب تعريفهما في القانون، ومن ضمن ذلك، منظومة المواصلات العامة. وبموجب القانون، سُنّت مجموعة من الأنظمة، من بينها أنظمة إتاحة خدمات المواصلات العامة لعام 2003⁷، وأنظمة الملاءمات اللازمة لإتاحة الخدمات لعام 2013⁸، وأنظمة الإتاحة الحسية في الحافلات بين المدن لعام 2017⁹.

وينص القانون على أن إتاحة خدمات المواصلات العامة لا تقتصر على تهيئة الحافلات، بل تشمل أيضًا تسهيل الوصول إلى المحطات. وهذا يعني أن عملية الإتاحة لا تقتصر على ملاءمة الحافلات ومحطاتها، وإنما تشمل كذلك تهيئة الأرصفة والشوارع لتسهيل وصول الأشخاص ذوي الإعاقة إليها. فإذا كانت محطة الحافلات، أو الطريق المؤدي إليها، غير متاحين، فإن إتاحة الحافلة لن تحقق الغاية المرجوة منها بصورة كاملة. ومن هذا المنطلق، تتوزع مسؤولية الإتاحة بين عدد من الجهات، من بينها: مفوضية مساواة حقوق الأشخاص ذوي الإعاقة (فيما يلي: "المفوضية")، وزارة المواصلات، السلطات المحلية، والشركات الحاصلة على امتياز تشغيل خدمات المواصلات العامة. وبالإمكان الاطلاع على المعايير الواجب اعتمادها في إتاحة محطات المواصلات العامة للأشخاص ذوي الإعاقة في الدليل¹⁰ الذي أصدرته جمعية سيكوي-أفق حول هذا الموضوع عام 2013.

4. الأشخاص ذوو الإعاقة في إسرائيل 2022 – معطيات إحصائية مختارة، مفوضية مساواة حقوق الأشخاص ذوي الإعاقة وزارة العدل، 2022

5. الأشخاص ذوو الإعاقة في إسرائيل 2023 – معطيات عن هذه الفئة، معهد ميرس 'جوينت بروكديل، 2023

6. قانون مساواة حقوق الأشخاص ذوي الإعاقة، لعام 1998 كتاب القوانين، 1998

7. أنظمة مساواة حقوق الأشخاص ذوي الإعاقة (تنظيم إتاحة خدمات المواصلات العامة) لعام 2003، وزارة المواصلات والأمان على الطرق – هيئة الطيران المدني، 2003

8. أنظمة مساواة حقوق الأشخاص ذوي الإعاقة (الملاءمات اللازمة لإتاحة الخدمات) لعام 2013، وزارة العمل، 2013

9. أنظمة مساواة حقوق الأشخاص ذوي الإعاقة (الإتاحة الحسية في الحافلات بين-المدن) لعام 2017، كتاب القوانين، 2017

10. مرشد لتحسين مواصلات عامة متاحة لكافة السكان في البلدات العربية، سيكوي-أفق، 2013

تختلف حلول إتاحة المواصلات العامة باختلاف نوع الإعاقة ووسيلة النقل¹¹. ويعكس ذلك تنوع القدرات والاحتياجات لدى الأشخاص ذوي الإعاقة. وتشمل ترتيبات الإتاحة مجموعة من الوسائل والتدابير التي تهدف إلى تمكينهم من أداء أنشطتهم اليومية بصورة مستقلة وأمنة. توفير بيئة متاحة يستدعي¹² توفر عدد من المقومات الأساسية، من بينها: رفع مستوى الوعي المجتمعي، إنفاذ أحكام القانون، إجراء التعديلات والملاءمات اللازمة، إلى جانب الصيانة المستمرة. توجد في إسرائيل حاليًا حلول مختلفة لإتاحة المواصلات العامة لمختلف أنواع الإعاقات، غير أنّ مستوى الاستجابة لاحتياجات كل فئة يختلف من وسيلة نقل إلى أخرى. وكما يبين الجدول (1) أدناه، لا تزال الحلول المتاحة في العديد من وسائل المواصلات العامة جزئية، ولا تلبي بالكامل احتياجات الأشخاص ذوي الإعاقات المختلفة. ويزداد هذا الواقع تعقيدًا في البلدات العربية، نظرًا إلى خصائصها الفريدة، التي سنستعرضها في الفصول التالية.

الجدول 1: حلول لإتاحة المواصلات العامة وفقًا لنوع الإعاقة¹³

سيارة خاصة	سيارات أجرة	سفرات منظمة	قطارات	حافلة خارج البلدة	حافلة داخل البلدة	
●●●	●○○	●●●	●●●	○○○	●●●	حركية (نحو 550 ألف شخص)
○○○	●○○	●●●	●●●	●●●	●●●	حسية-بصرية (نحو 135 ألف شخص)
○○○	○○○	●●●	●●●	●●●	●●●	حسية-سمعية (نحو 120 ألف شخص)
○○○	○○○	●●●	○○○	○○○	○○○	نفسية (نحو 300 ألف شخص)
○○○	○○○	●●●	●●●	●●●	●●●	ذهنية (نحو 135 ألف شخص)

●●● حل جذري

●●○ حل جزئي

●○○ حل غير كاف

○○○ الحل غير متوفر

المصدر: مسح جوينت

عدد السكان في سن العمل

2. هدف الورقة والمنهجية المتبعة

تهدف ورقة التوصيات هذه إلى تحليل العوائق الخاصة التي تميز البلدات العربية في إسرائيل في مجال إتاحة خدمات المواصلات العامة للأشخاص ذوي الإعاقة الجسدية أو الحسية.

11. إتاحة المواصلات العامة لأشخاص ذوي إعاقة، وزارة المواصلات والأمان على الطرق، مراقب الدولة، تقرير الرقابة السنوي 72X – الجزء الثاني، 2021

12. الإتاحة في المواصلات العامة، جمعية شيكل (خدمات جماهيرية لأشخاص مع احتياجات خاصة)، 2011

13. مسح للحلول، الاحتياجات والعوائق التي تؤثر على قدرة تنقل الأشخاص ذوي الإعاقة في وسائل المواصلات، جوينت إسرائيل وتاسك، الشريحة رقم 7، 2019

وذلك بهدف طرح توصيات عملية لتطوير خدمات مواصلات عامة ناجعة داخل البلدات وخارجها، تستند إلى شبكة الطرق القائمة. وتتمحور الورقة حول العوائق والتوصيات المتعلقة بالأشخاص ذوي الإعاقة الجسدية أو الحسية (البصرية أو السمعية)، باعتبارهم الشريحة الأكبر من الفئة المستهدفة، وذلك لصعوبة طرح حلول شاملة تلائم الطيف الواسع من الإعاقات. ومع ذلك، قد يعود النموذج المقترح بالفائدة على ذوي الإعاقات الأخرى أيضًا، ويُسهم في تلبية احتياجاتهم، وإن كان لا يدعي توفير حلٍّ ملائم لجميع الأشخاص ذوي الإعاقة.

وتستند هذه الورقة إلى المعرفة والخبرة الغنية المتراكمة لدى كلٍّ من سيكوي-أفق وصندوق مسيرة، العاملين في البلدات العربية منذ عقود، فضلًا عن مراجعة للأدبيات المهنية ودراسة نماذج معتمدة في دول مختلفة. تستند الورقة أيضًا إلى مخرجات ثلاثة لقاءات شارك فيها ممثلون عن جمهور الأشخاص ذوي الإعاقة، والتي أقيمت في الفترة ما بين آب 2022 وكانون الثاني 2023. وشارك فيها عشرات الأشخاص من بلدات عربية مختلفة في شمال البلاد ومركزها، وكان معظمهم من ذوي الإعاقة الجسدية أو الحسية (البصرية أو السمعية). لم يشارك في هذه اللقاءات أشخاص ذوو إعاقة نفسية أو ذهنية-نمائية. تستند الورقة أيضًا إلى استبيانات، وإلى مشاورات وجلسات تفكير وعصف ذهنيٍّ مع مخططين متخصصين في المواصلات العامة، ومع جهات مهنية متخصصة في مجال إتاحة الخدمات للأشخاص ذوي الإعاقة. عُرض النموذج المطروح أمام عدد من الوزارات والهيئات الحكومية المعنية، منها المفوضية، وزارة المواصلات ومؤسسة التأمين الوطني.

3. عرض صورة الواقع في البلدات العربية - عوائق وتوصيات

3.1. بنى تحتية متردية وتضاريس جبلية

تتسم البنية التحتية لشبكة الطرق داخل البلدات العربية بتطورها العفوي وبغياب التخطيط، إلى جانب القصور في التطوير نتيجة سياسات الإقصاء والتمييز ونقص التمويل المستمرة منذ سنوات طويلة. وقد أفضى ذلك إلى شوارع كثيرة ضيقة، وأرصفة متردية أو لا تستوفي متطلبات السلامة، فيما تخلو العديد من البلدات العربية من الأرصفة أصلًا. ويُضاف إلى ذلك النقص في وسائل تنظيم حركة المرور وفي تجهيزات السلامة في محيط المشاة، مثل إنارة الشوارع، والإشارات المرورية، ومعابر المشاة، والعلامات على الطرق، وغيرها من وسائل السلامة. وقد أشار تقرير مراقب الدولة لعام 2020¹⁴ إلى هذه الإشكاليات. ويعني ذلك أنه حتى عند توفر مركبة مهيأة لنقل الأشخاص ذوي الإعاقة، فإنّ تردّي البنية التحتية يحول في كثير من الأحيان دون إقامة محطات حافلات متاحة، كما يحول دون تسهيل الوصول الآمن إليها، وذلك لغياب الأرصفة أو ضيقها مثلاً. نتيجة لذلك، تبقى خدمات المواصلات العامة غير متاحة وغير ملائمة لاحتياجات الأشخاص ذوي الإعاقة في البلدات العربية.

14. تدابير لتعزيز الأمان على الطرق في مناطق نفوذ السلطات المحلية في المجتمع العربي، تقرير مراقب الدولة، 2020.

وإضافةً إلى ذلك، تتميّز الكثير من البلدات العربيّة بطبيعةٍ جبليّة وبمنحدرات حادّة، ما يصعّب التنقّل سيرًا على الأقدام، ولا سيّما لدى مستخدمي الكراسي المتحرّكة والأشخاص ذوي الإعاقة الجسديّة أو الحسيّة. ويشكّل ذلك عائقًا إضافيًا يقيّد حركتهم ويحدّ من قدرتهم على استخدام خدمات المواصلات العامّة، لأنّ ذلك يتطلّب منهم السير من وإلى محطّات الحافلات. لإزالة هذه العوائق وتقليص الفجوات المبيّنة أعلاه، بادرت وزارة المواصلات إلى وضع خطة استراتيجية لتحسين البنية التحتيّة لشبكة الطرق داخل البلدات العربيّة، تُعرف باسم "خطة نتيقي أyalon"¹⁵. وتشمل الخطة تنفيذ 448 مشروعًا لتطوير الطرق داخل البلدات العربيّة حتى عام 2030. إلا أنّ نسبة تنفيذها لا تتجاوز حاليًا 15%، نتيجة محدوديّة الميزانيّة المخصّصة لها. بدأ تنفيذ الخطة عام 2022، وقدّرت كلفتها الإجماليّة بنحو 20 مليار شيكل. وفي العام نفسه، حُصّص لها، في إطار القرار الحكومي 550، مبلغ مليار شيكل. غير أنّ حجم التمويل انخفض خلال عامي 2023 و2024 إلى النصف، ليبلغ نحو 500 مليون شيكل سنويًا، ثم تراجع في عام 2025 إلى 300 مليون شيكل فقط. وأدّى هذا الانخفاض في حجم التمويل إلى تراجع حادّ في عدد المشاريع القابلة للتنفيذ. ففي عام 2022، خُصّصت الميزانيّات اللازمة لتنفيذ 42 مشروعًا ضمن الخطة، بينما اقتصر التمويل في عام 2025 على عددٍ محدود من المشاريع. ويُضاف إلى ذلك القرار الحكوميّ بتقليص ميزانيّة الخطة الخمسيّة 550 بنسبة 15% خلال الأعوام 2024-2026، في أعقاب أحداث السابع من تشرين الأول واندلاع حرب "السيوف الحديديّة". ويبلغ هذا التقليل ثلاثة أضعاف التقليل الأفقي الذي طُبّق على ميزانيّات جميع الوزارات خلال الفترة نفسها¹⁶، والبالغ 5%، الأمر الذي قد يؤخّر تطوير البنية التحتيّة لشبكة الطرق في البلدات العربيّة، ويطيل أمد تنفيذ الخطة لسنوات طويلة. لخطة نتيقي أyalon دور محوريّ في تحسين البنية التحتيّة لشبكة الطرق داخل البلدات العربيّة، وفي إنشاء محطّات حافلات جديدة وتوسيع نطاق انتشارها. المحطّات التي ستضاف ستسهم في إتاحة خدمات المواصلات العامّة، وستقلّل، قدر الإمكان، من المسافات التي يضطر السكان إلى قطعها للوصول إلى محطّات الحافلات في البلدات التي تتميّز بطبيعة جبليّة ومنحدرات حادّة.

التوصية:



لذلك، نوصي بتسريع تنفيذ خطة نتيقي أyalon، وتخصيص الميزانيّات اللازمة لها، بما يضمن تحقيق الأهداف المحدّدة لها بحلول عام 2030.

¹⁵. خطة إستراتيجية للمواصلات للمجتمع العربي، السلطة القطريّة للمواصلات العامّة، 2020.
¹⁶. ميزانية 2024 – أوقفوا الانتهاكات الصارخة بحق المجتمع العربي، جمعيّة سيكوي-أفق، 2024.

الصورة 1: مقطع عرضي نموذجي لشارع في البلدات العربيّة، المجلس المحليّ عارة-عرعرة،
2019



تصوير: روعي براك

3.2 مستوى خدمات المواصلات العامّة داخل البلدات العربيّة

أظهرت دراسة مقارنة أجرتها جمعيّة سيكوي-أفق عام 2021¹⁷ وجود فجوات كبيرة في مستوى خدمات المواصلات العامّة داخل البلدات بين البلدات العربيّة والبلدات اليهوديّة ذات الخصائص المتشابهة. وتعكس نتائج مؤشّر "توافر الخدمة" هذه الفجوات على مستوى خدمات المواصلات العامّة. ويعتمد هذا المؤشّر الذي تستخدمه وزارة المواصلات ويظهر أيضًا في منظومة المعلومات "تلّتان" التابعة لسلطة المواصلات العامّة، على قياس مرّكب يجمع بين نطاق التغطية الجغرافيّة لخدمات المواصلات العامّة (المسافة إلى أقرب محطة حافلات) ووتيرة الخدمة في محطّات الحافلات. وتُظهر عيّنة من نتائج هذا المؤشّر أنّ جميع المدن العربيّة الكبرى في إسرائيل (رهط، الناصرة، أمّ الفحم، شفاعمرو، والطيبة) سجّلت درجات أقل من المتوسط في المدن المماثلة لها من حيث عدد السكّان، والتي تسكنها أغلبيّة يهوديّة. على سبيل المثال، حصلت مدينة الطيبة على 11 نقطة (من أصل 100)، في حين حصلت مدينة كرمئيل، التي يناهز عدد سكّانها عدد سكّان الطيبة، على 31 نقطة.

17. فجوات في خدمات المواصلات العامّة بين بلدات عربيّة ويهوديّة في إسرائيل – دراسة مقارنة، جمعيّة سيكوي-أفق، 2021.

التوصية:



على ضوء الفجوات القائمة في مستوى خدمات المواصلات العامة بين البلديات العربية والبلديات اليهودية ذات الخصائص المتشابهة، نوصي بمواصلة تخصيص الميزانيات اللازمة لتحسين خدمات المواصلات العامة في البلديات العربية، وذلك خلال ميزانيات الخطة الخمسية 550 أيضًا، إلى حين تقليص هذه الفجوات وتحقيق المساواة في مستوى الخدمة. نوصي أيضًا بمتابعة تخصيص الميزانيات اللازمة لإتاحة محطات الحافلات، بما يسهل وصول الأشخاص ذوي الإعاقة في البلديات العربية إلى خدمات المواصلات العامة والاستفادة منها.

3.3 إنفاذ القوانين والرقابة البلدية

بيّنت لقاءات مشاركة الجمهور التي عقدناها في البلديات العربية أنّ وجود الأرصفة لا يضمن بالضرورة إمكانية استخدامها، إذ تعترضها في كثير من الأحيان عوائق تحول دون استخدامها من قبل الأشخاص ذوي الإعاقة، مثل المركبات المكونة عليها أو الأغراض التي يضعها السكان فوقها. ويُعدّ غياب الرقابة والإنفاذ من جانب السلطات المحلية في البلديات العربية أحد أبرز العوائق التي تحول دون إتاحة خدمات المواصلات العامة للأشخاص ذوي الإعاقة، إذ يقيد بصورة كبيرة قدرتهم على الوصول إلى محطات الحافلات.

التوصية:



من أجل تحسين إتاحة خدمات المواصلات العامة النظامية للأشخاص ذوي الإعاقة في البلديات العربية، نوصي بتشديد الرقابة والإنفاذ من قبل السلطات المحلية لضمان بقاء الأرصفة خالية، ما يتيح المجال لاستخدامها بحرية. تشديد الرقابة والإنفاذ من قبل السلطة المحلية سيسهم حتمًا في إتاحة الحيز وتعزيز قدرة الأشخاص ذوي الإعاقة على التنقل باستقلالية داخل هذه البلديات. نوصي أيضًا بتنظيم وإجراء حملات توعية واسعة النطاق، بهدف رفع مستوى الوعي لدى السكان بأهمية الحفاظ على الأرصفة خالية من العوائق.

4. اعتماد نموذج جديد - خدمة مرنة "من الباب إلى الباب"

كما أوضحنا أعلاه، فإنّ الإتاحة المحدودة لخدمات المواصلات العامة وتدني مستواها يحدّان بشكل كبير من قدرة الأشخاص ذوي الإعاقة الجسدية أو الحسية في البلديات العربية على التنقل. الإتاحة الكاملة لخدمات المواصلات العامة لجميع السكان يتطلب سيرورة تطوير متسارعة للبنى التحتية، تستلزم استثمارات مالية كبيرة، إلى جانب بذل جهود حثيثة لإزالة

العوائق التي تحول دون الإتاحة الكاملة لهذه الخدمات. ولكن في أعقاب تقليص الميزانيات المخصصة لتطوير البنى التحتية في البلدات العربية، والذي انعكس في خفض ميزانية خطة نتيقي أيا لون بنسبة 70%، إلى جانب افتقار هذه الخطط للحلول اللازمة للتغلب على تحديات الإتاحة التي يواجهها الأشخاص ذوو الإعاقة، تبقى هذه الفئة بدون حلول مناسبة تلبي احتياجاتها.

وتتمثل أبرز العوائق التي يتناولها هذا التقرير في تهالك البنية التحتية لشبكة الطرق، غياب الأرصفة، تدني مستوى خدمات المواصلات العامة داخل البلدات، محدودية انتشار محطات الحافلات، عدم إتاحة كثير منها للأشخاص ذوي الإعاقة، تدني مستوى تغطية خدمات المواصلات العامة، والتضاريس الجبلية التي تتسم بمنحدرات حادة، إلى جانب غياب الرقابة والإنفاذ من جانب السلطات المحلية. ولمواجهة هذه العوائق، وتوفير خدمات المواصلات العامة للأشخاص ذوي الإعاقة في ظل الظروف القائمة، نقترح اعتماد نموذج بديل يختلف عن النموذج المعمول به حالياً في إسرائيل، يقوم على تطوير خدمة نقل مرنة حسب الطلب، بما يسهم في التغلب على العوائق المرتبطة بالبنى التحتية والتضاريس، على النحو المفصل أدناه، مع إمكانية تطبيقه خلال فترة زمنية قصيرة نسبياً.

تهدف هذه الورقة إلى طرح توصيات لتطوير خدمة مواصلات عامة داخل البلدات وخارجها مخصصة للأشخاص ذوي الإعاقة في البلدات العربية. وبالتوازي مع مواصلة تطوير البنى التحتية لشبكة الطرق في هذه البلدات وإتاحة خدمات المواصلات العامة للأشخاص ذوي الإعاقة في إسرائيل، نقترح تطوير خدمة مواصلات عامة مخصصة تعمل وفق نموذج "خدمة حسب الطلب". ويقوم هذا النموذج على نقل الراكب من باب منزله مباشرة إلى وجهته. وتركز الخدمة على الوجهات الأساسية التي يحتاج إليها الأشخاص ذوو الإعاقة، مثل المراكز الطبية القريبة. من شأن هذا النموذج توفير حل فوري للتغلب على العوائق القائمة في البنى التحتية، غياب الأرصفة، ومحدودية تغطية خدمات المواصلات العامة، والصعوبات الناجمة عن التضاريس الجبلية.

4.1 خدمة مرنة - نماذج عالمية¹⁸

خدمة المواصلات العامة المرنة، بمختلف أشكالها، قائمة في العديد من دول العالم منذ عشرات السنين. وتختلف أهداف هذه الخدمات وخصائصها من دولة إلى أخرى، وهي مخصصة لكبار السن وللأشخاص ذوي الإعاقة، من جملة فئات أخرى، بهدف توفير حلّ فعّال يساعدهم على التنقل. وتشير دراسة شاملة أجريت في الولايات المتحدة¹⁹ إلى أنّ نماذج المواصلات العامة المرنة تُعدّ مهمة بشكل خاص في الضواحي، والمدن الصغيرة، والمناطق الريفية، حيث يكون الطلب على خدمات المواصلات قليلاً وغير منتظم. تسهم

18. يستند هذا الفصل إلى التقرير الذي أعدته شركة "كولنيك للاستشارة الاقتصادية" بعنوان: خدمة مواصلات عامة مرنة: مراجعة أدبيات، 2016.

19. TCRP Report 140: A Guide for Planning and Operating Flexible Public Transportation Services, National Academy of Sciences, Engineering and Medicine, 2010

هذه الخدمة في تلبية احتياجات وغايات أساسية، مثل خفض تكاليف التنقل إلى وجهات ثابتة، كالمراكز الطبية، ومراكز الرعاية النهارية لكبار السن، ومراكز التسوق، وغيرها. هناك خدمة مشابهة في العديد من الدول الأوروبية. ففي مدينة أترخت الهولندية مثلاً، تُقدّم خدمة نقل عامّة (حكوميّة-بلديّة) من الباب إلى الباب تُعرف باسم- [Regio Taxi](#). وبالإمكان طلب هذه الخدمة عبر الهاتف أو من خلال تطبيق، قبل موعد الرحلة المخطط لها بساعة. وقد حُصّصت هذه الخدمة في البداية للأشخاص ذوي الإعاقة فقط، ثم تم توسيع نطاقها لاحقاً لتشمل جميع السكان. في مقاطعة روتلاند في إنجلترا، تُشغّل خدمة [Callconnect](#). للخدمة مسار مرن، إلّا أن صعود الركاب ونزولهم يتم في محطات مخصّصة، بينما يحق للأشخاص ذوي الإعاقة وكبار السن الاستفادة من خدمة النقل من الباب إلى الباب. وتشبه هذه الخدمة خدمة "بايل" التي كانت متاحة في تل أبيب، وخدمة "تيك-تاك" في القدس وحيفا. وتُقدّم في مناطق أخرى من أوروبا خدمات مشابهة مخصّصة للأشخاص ذوي الإعاقة وكبار السن. يعرض الجدول 2 خصائص هذه الخدمات في عدد من الدول التي شملها المسح.

الجدول 2: خدمة مرنة - نماذج عالميّة

اسم الدولة	المنطقة التي تقدّم فيها الخدمة	نوع الخدمة	نوع المركبة	طريقة طلب الخدمة	الفئة المستهدفة
هولندا، فرنسا، النرويج، إسبانيا	ريفية	بديلة	حافلة، حافلة صغيرة، مركبة مُتاحة	هاتفياً	جميع السكان
إنجلترا، النمسا	ريفية	بديلة	مُتاح	هاتفياً	أشخاص مع إعاقة
الولايات المتحدة، إيطاليا	ريفية، حضرية، ضواحي	خدمة مكاملة وبديلة	سيارة أجرة، حافلة صغيرة مُتاحة	هاتفياً، عن طريق تطبيق	جميع السكان

4.2 مبادئ الخدمة والتشغيل

فيما يلي شرح مفصّل لمبادئ الخدمة وآلية تنفيذ النموذج المقترح.

4.2.1 مستحقّو الخدمة

الهدف من وراء الخدمة هو توفير حلّ يلبي احتياجات الأشخاص ذوي الإعاقة. ولذلك، يحق لكل شخص معرّف من قبل سلطات الدولة على أنّه شخص ذو إعاقة الاستفادة من

هذه الخدمة. بالإضافة إلى ذلك، ونظرًا للاحتياجات الخاصة لهذه الفئة، يجوز لكل مستفيد بالاستعانة بمرافق واحد. كما ستقدّم الخدمة أيضًا لكبار السن، أي للبالغين 65 عامًا فما فوق، نظرًا لتضاريس البلدات العربيّة، ومحدوديّة خدمات المواصلات العامّة فيها. ففي كثير من الحالات، يضطر السكان إلى قطع مسافات طويلة سيرًا على الأقدام للوصول إلى أقرب محطة، ما يشكّل عائقًا حقيقيًا أمام كبار السن. نقترح، في المستقبل القريب على الأقلّ وإلى حين توسيع رقعة انتشار الخدمة في البلدات العربيّة، منح كبار السن الأولوية في الاستفادة من هذه الخدمة، إلى جانب الأشخاص ذوي الإعاقة. نوصي أيضًا بإتاحة الخدمة لجميع السكان، شريطة توافر أماكن، مع منح الأشخاص ذوي الإعاقة وكبار السن أولوية عليا.

الجدول 3: الفئات ذات الأولوية

 خصائص الركّاب	 ترتيب الأولويات
أشخاص مع إعاقة	عالية
مُرافق (لأشخاص مع إعاقة فقط)	عالية
شخص مسنّ (65+)	عالية
جميع السكان (شريطة توفّر أماكن)	منخفضة

4.2.2 مnalية الخدمة

وفقًا للنموذج المقترح، ستكون مnalية الخدمة مرتبطة بوجهة طالب الخدمة (داخل البلدة/ خارج البلدة/مركز طبيّ). وذلك بسبب اختلاف المسافات والقدرة التشغيليّة على توفير الخدمة خلال فترة زمنيّة قريبة. لذلك، نوصي بأن يتم حجز خدمة السفر داخل البلدة قبل موعد الرحلة بساعة واحدة. وقد حُدّدت هذه المدة استنادًا إلى اللقاءات التي شارك فيها الجمهور، حيث تبين أنّ العديد من المشاركين يحتاجون إلى نحو نصف ساعة، بل وأكثر أحيانًا، لمغادرة منازلهم. للسفر إلى بلدة مجاورة، نوصي بأن يتم حجز الرحلة قبل موعدها بساعتين، بما يتيح تقديم الخدمة على النحو المطلوب. ونظرًا للاحتياجات الخاصة للفئات المؤهّلة لتلقي الخدمة، نوصي أيضًا بأن تشمل الخدمة إمكانية النقل إلى أقرب مركز طبيّ، لتلبية الاحتياجات العلاجيّة، ولحضور المواعيد الطبيّة المحددة مسبقًا، وتلقي الخدمات الطبيّة الأساسيّة. ولأنّ توفير هذه الخدمة للرحلات الأطول نسبيًا يتطلب استعدادًا مسبقًا، نوصي بأن يتم حجز الرحلات إلى المراكز الطبيّة قبل الموعد بيوم واحد، سواء لإجراء

فحوصات دورية أو لحضور مواعيد محدّدة مسبقًا. تجدر الإشارة إلى أنّ السفر إلى المركز الطبي لا يشمل الحالات الطارئة ولا يستبدل طلب سيارة إسعاف عند الحاجة.

4.2.3 نوع المركبة

تُقدّم الخدمة المقترحة بواسطة مركبات متاحة مهيأة للأشخاص ذوي الإعاقة، على ألا يزيد طولها عن ستة أمتار وعرضها عن مترين (مركبة تجارية)، بما يتيح تقليص مساحة دورانها، وتمكينها من دخول الأحياء المكتظة بما يتناسب مع النسيج العمراني القائم في البلديات العربية.

4.2.4 عدد الركاب في المركبة

نظرًا إلى واقع البنية التحتية للطرق في البلديات العربية، يعتمد النموذج المقترح على استخدام مركبات صغيرة. كما أنّ تخصيص مكان لكرسي متحرك واحد على الأقل في كلّ مركبة يحدّ من عدد الركاب الذين يمكن نقلهم. أضف إلى أنّ الإعاقات الجسدية المختلفة تقتضي تزويد المركبات بمقاعد أعرض من المقاعد الاعتيادية. ويبيّن مسح لخدمات مماثلة في عدد من الدول، منها ألمانيا وفرنسا، أنّ الحد الأقصى لعدد الركاب في المركبة هو شخص واحد يستخدم كرسيًا متحركًا، إضافة إلى ثلاثة إلى خمسة مقاعد لركاب آخرين.

الصورة 3: وسيلة مواصلات عامة متاحة
في مدينة أفنيون في فرنسا



تصوير: روعي براك

الصورة 2: وسيلة مواصلات عامة
متاحة في مدينة هامبورغ في ألمانيا



مصدر الصورة موقع شركة MOIA

4.2.5 سبل طلب الخدمة

ستُقدّم الخدمة المقترحة من خلال تطبيق مهيأ للاستخدام من قبل الأشخاص ذوي الإعاقة، على غرار خدمات المواصلات العامة المرنة التي تُقدّم أو كانت تُقدّم في إسرائيل حتى وقت

قريب (مثل بابل، وتيك-تاك، وكويكر). ونظرًا للتحديات التي قد تواجه بعض المستفيدين في استخدام التطبيقات الرقمية، كما تبين خلال اللقاءات التي شارك فيها الجمهور، ولا سيما لدى كبار السن، نوصي بإتاحة المجال لحجز الخدمة هاتفياً إلى جانب الحجز عبر التطبيق.

الجدول 4: ملخص مبادئ تقديم الخدمة

الموضوع	التفاصيل
نوع الخدمة	مرنة- من الباب إلى الباب
نوع المركبة	مُتاح
حجم المركبة	الطول حتى ستة أمتار، العرض حتى مترين
عدد الركاب في المركبة	راكب واحد يستخدم كرسيًا متحركًا وثلاثة حتى خمسة ركاب في المقاعد الواسعة
طريقة طلب الخدمة	تطبيق متاح وخدمة هاتفية
منالية الخدمة	داخل البلدة: حجز الخدمة قبل الموعد بساعة خارج البلدة: حجز الخدمة قبل الموعد بساعتين مركز طبي: حجز الخدمة قبل يوم
المنطقة التي تقدّم فيها الخدمة	داخل البلدة، خارج البلدة، إلى مركز طبي
مستحقو الخدمة	شخص مع إعاقة- أولوية عليا مُرافق- أولوية عليا شخص مسنّ (65+) - أولوية عليا شخص بدون إعاقة- أولوية دنيا

4.3 مناطق الخدمة المقترحة

النموذج المقترح قائم على تجميع البلديات المتقاربة جغرافياً ضمن مناطق خدمة مشتركة، وربطها أيضاً بالمستشفيات القريبة، بما في ذلك العيادات المحاذية لها. اخترنا التركيز على المستشفيات افتراضاً أنّ الوصول إليها يتطلب وقتاً أطول وموارد أكثر مقارنة بالوصول إلى عيادات صناديق المرضى، التي تقع في الغالب داخل البلدة أو ضمن نطاق الخدمة البلدي. ولهذه الغاية، أجرينا مسحاً قسّم البلديات العربية في الشمال، ومنطقة المثلث، والنقب إلى عشر مناطق خدمة، بحيث تربط الخدمة المقترحة في هذا التقرير بين البلديات الواقعة ضمن كل منطقة، كما تربطها بأقرب مركز طبي (انظروا التفاصيل في الجدول 5). مناطق الخدمة المقترحة هنا لا تشمل جميع البلديات العربية. مناطق الخدمة الواردة في الجدول أدناه تضم أكثر من 80% من مجمل السكان المقيمين في البلديات العربية في إسرائيل، لكنها لا تشمل المدن المختلطة، والقرى غير المعترف بها في النقب، وبلديات هضبة الجولان. مع ذلك، بالإمكان تبني النموذج المقترح في الورقة في المناطق الأخرى أيضاً التي يسكنها سكان عرب، باستثناء بلدات معدودة.

الجدول 5: المنطقة التي تقدّم فيها الخدمة

# الرقم	اسم المنطقة	البلدات الواقعة ضمن هذه المنطقة	عدد السكان	المستشفى
1	الناصره	الناصره، يافه الناصره، إكسال، عيلوط، الرينه، عين ماهل، المشهد، كفر كنا، طرعان، زمة الهيب، رمانة، العزير	210,000	مستشفيات في الناصره
2	وادي عارة	أم الفحم، عارة، عرعة، كفر قرع، باقة الغربية، جت، المجلس الإقليمي أبو بسمة، المجلس الإقليمي عيرون، المجلس الإقليمي طلعة عارة، بلدات عربية في المجلس الإقليمي مناشيه	172,000	المركز الطبي هيلل يافيه في الخضيرة
3	النقب	كسيפה، عرعة النقب، اللقية، تل السبع، شقيب السلام، المجلس الإقليمي واحة الصحراء، مجلس القيصوم الإقليمي.	110,000	مستشفيات في بئر السبع
4	الشارون	الطيرة، الطيبة، قلنسوة	100,000	المركز الطبي ميئر في كفار سابا
5	جنوب الشارون	جلجولية، كفر برا، كفر قاسم	40,000	مستشفى بلينسون في بيتح تكفا
6	الجليل الغربي	أبو سنان، كفر ياسيف، جديدة-المكر، جوليس، يركا، الشيخ دنون، يانوح- جت	82,000	المركز الطبي للجليل في نهاريا
7	سهل الشاغور	مجد الكروم، دير الأسد، البعنة، ساجور، نحف، الرامة، بيت جن، البيعة	83,000	المركز الطبي زيف في صفد/المركز الطبي للجليل في نهاريا
8	سخنين	سخنين، عرابة، دير حنا، عيلبون، شعب، بلدات العربية في المجلس الإقليمي مسجاف، المغار	115,000	مستشفى بورية في طبريا، المركز الطبي زيف في صفد، المركز الطبي للجليل في نهاريا
9	طمرة- شفاعمو	طمرة، شفاعمو، كابول، إعلين، كفر مندا، بئر المكسور، الكعبية	147,000	مستشفيات في حيفا
10	الكرمل	عسفيا، دالية الكرمل	31,000	مستشفيات في حيفا
المجموع		65 بلدة	1,090,000	

4.4 مبادئ بناء نموذج لتقدير حجم الطلب بهدف احتساب الكلفة التقديرية

لأغراض تقدير تكلفة الخدمة المقترحة، لا بدّ من إعداد نموذج لتقدير حجم الطلب، تُشتق منه الميزانية المطلوبة لتشغيل الخدمة. ونظرًا لعدم منالية المعطيات المطلوبة، بما في ذلك عدد الرحلات، عدد الأشخاص ذوي الإعاقة في كل من مناطق الخدمة، أنواع الإعاقات، أنماط التنقل، وجهات الرحلات، وغيرها من المعطيات، فإنّ وزارة المواصلات، بالتعاون مع الوزارات ذات الصلة ومؤسسات حكومية مختلفة، مثل مؤسسة التأمين الوطني، هي الجهة الوحيدة القادرة على بناء نموذج كهذا. يبيّن الجدول 6 أدناه المعايير التي نوصي باعتمادها عند إعداد نموذج تقدير حجم الطلب. وفي إطار ذلك، نوصي بأن تشكّل الفئة المستفيدة ذات الأولوية العليا، أيّ الأشخاص ذوو الإعاقة وكبار السن، نحو 28% من مجمل السكان في البلدات العربية. كما نوصي بأن تغطي الخدمة المقترحة ما بين 10% و15% من إجمالي رحلات الأشخاص ذوي الإعاقة وكبار السن. كما نوصي باعتماد نسبة إشغال تبلغ 50% من سعة المركبة. وأخيرًا، نوصي بأن تتجاوز نسبة الحجوزات التي يتعدّر تلبيتها لأسباب تشغيلية 7% خلال ساعات الذروة (صباحًا ومساءً)، و2% خلال الساعات التي ينخفض فيها الطلب (الظهيرة والليل).

يوضح الجدول الآتي المعطيات التي نوصي بالاستناد إليها عند تقدير التكلفة المالية، استنادًا إلى نموذج تقدير حجم الطلب:

الجدول 6: مبادئ بناء نموذج لتقدير حجم الطلب

المعايير	بناء نموذج لتقدير حجم الطلب
الفئة ذات الأولوية العليا (أشخاص مع إعاقة وكبار السن) من مجمل السكان	28%
الوجهة	داخل البلدة، خارج البلدة، مستشفى
توزيع الرحلات حسب وسيلة النقل (نسبة الرحلات المنفّذة في المواصلات العامة، قياسًا بالمركبات الخصوصية)	15%-10%
منالية الخدمة بالحجز المسبق	رحلات داخل البلدة: ساعة مسبقًا رحلات خارج البلدة: ساعتان مسبقًا مركز طبي: حجز الخدمة قبل يوم
سعة المركبة	راكب واحد يستخدم كرسيًا متحركًا وثلاثة حتى خمسة ركاب في المقاعد الأخرى
متوسط سرعة المركبة أثناء تقديم الخدمة	15 كم/س- وجهات داخل البلدة 30 كم/س- وجهات خارج البلدة 40 كم/س- إذا كانت الوجهة مستشفى
متوسط الإشغال (عدد الركاب في كل رحلة، مقارنة بعدد المقاعد)	50% للرحلة
معدّل الرفض (نسبة الحجوزات التي تعذّرت تلبيتها لصعوبات تشغيلية)	7% في ساعات الذروة 2% في ساعات انخفاض الطلب

4.5 التوعية

الخدمة المقترحة لا تُغني عن ضرورة إتاحة خدمات مواصلات عامة منتظمة للأشخاص ذوي الإعاقة في البلدات العربيّة. لتحقيق ذلك، وللتشجيع على استخدام هذه الخدمات، لا بدّ من تنظيم وإقامة برامج توعية لسائقي المواصلات العامة حول احتياجات الأشخاص ذوي الإعاقة وخصائصهم المختلفة، إلى جانب حملات توعية موجهة إلى الجمهور، لتعزيز الوعي بأهمية الحفاظ على أرصفة خالية لتسهيل تنقّل الأشخاص ذوي الإعاقة. بالإضافة إلى ذلك، ولتمكين أكبر عدد ممكن من الأشخاص ذوي الإعاقة من الاستفادة من الخدمة المقترحة، ينبغي إطلاق حملة توعية واسعة باللغة العربيّة بالتزامن مع إطلاق الخدمة، على أن تراعي الخصائص والاحتياجات المميزة للفئة المستهدفة.

5. تلخيص واستنتاجات

تقدّم هذا الورقة سلسلة توصيات من شأنها أن تتيح للمواطنين ذوي الإعاقة في البلدات العربيّة في إسرائيل خدمة مواصلات عامة فعّالة، تراعي احتياجاتهم الخاصة والخصائص العمرانيّة والبنى التحتيّة في البلدات التي يقيمون فيها. ونرى أنّ للمواصلات العامة دورًا أساسيًا في تمكين الأشخاص ذوي الإعاقة وتعزيز استقلاليتهم وشعورهم بالكفاءة الذاتيّة، فضلًا عن زيادة فرصهم في العمل والتعليم. نؤمن بأنّ تطبيق التوصيات الواردة في هذه الورقة سيسهم في تحسين جودة حياتهم، على الصعيدين النفسي والجسديّ، تعزيز قدرتهم على التكيف مع التحديات اليوميّة، وتحقيق المساواة، على المستويين القيمي والماديّ.

يتمحور نموذج الخدمة المقترح في هذه الورقة حول الأشخاص ذوي الإعاقات الجسديّة أو الحسيّة (البصريّة والسمعيّة)، وذلك لأنّ طول النقل العام المتاحة للأشخاص ذوي الإعاقات النفسيّة أو الذهنيّة-النمائيّة ما زالت محدودة للغاية، على المستويين المحليّ والعالميّ. ومع ذلك، فإنّ الخدمة المقترحة في هذه الورقة قادرة على تلبية احتياجات شريحة واسعة من الأشخاص ذوي الإعاقات النفسيّة أو الذهنيّة-النمائيّة.

ونرى أنّ تطبيق هذا النموذج والأخذ بهذه التوصيات كفيل بأن يضمن للأشخاص ذوي الإعاقة في البلدات العربيّة الحد الأدنى من خدمات المواصلات العامة التي تلبي احتياجاتهم. نعي أنّ تنفيذ هذا النموذج مرّكب إلى حد كبير، ولا نستهن بالصعوبات والتّحدّيات المتوقّعة في سيرورة التنفيذ، ولا بالتّكلفة التشغيليّة المرتفعة المترتبة على ذلك. ومع ذلك، تظلّ هذه الخطوة ضروريّة على ضوء الواقع الذي استعرضناه أعلاه. تنفيذ هذه السيرورة يتطلّب تضافر الجهود والتّعاون بين عددٍ من الجهات والوزارات، من بينها وزارة المواصلات، مفوّضية مساواة حقوق الأشخاص ذوي الإعاقة، وزارة الماليّة، ومؤسسة التأمين الوطني.

على ضوء ما سبق، نوصي بإطلاق نموذج تجريبي للخدمة المقترحة، يوفر للأشخاص ذوي الإعاقة في المجتمع العربي وسيلة تنقل تربطهم بالبلدات الواقعة ضمن نطاق الخدمة نفسه، وبالمراكز الطبيّة القريبة. نوصي أيضًا بأن يُرافق المشروع تقييم منهجي لقياس مدى فاعليته وجدوى توسيعه في مرحلة لاحقة.

نظرًا للعوائق الواردة في هذه الورقة، ما زال الأشخاص ذوو الإعاقة في المجتمع العربي يفتقرون إلى منظومة مواصلات عامّة متاحة تكفل لهم المساواة. مع ذلك، نرى أنّ النموذج المقترح قد يشكّل حلًا لمعالجة هذه الإشكاليّة وتلبية احتياجات هذه الفئة، وإن كان أوليًا، وذلك لضمان حقهم في العيش باستقلالية والتمتع بالمساواة الكاملة في الحقوق.