



הנגשת תחבורה ציבורית לאנשים עם מוגבלות ביישובים הערביים בישראל

מסמך המלצות 2026

הנגשת תחבורה ציבורית לאנשים עם מוגבלות ביישובים הערביים בישראל מסמך המלצות - 2026

כתיבה: רועי ברק

ייעוץ: שירין בטשון, עופר דגן

עריכה לשונית: לבנת הרציג שינפוקס

תרגום לערבית: רובא סמעאן – גלוקל שירותי תרגום

עיצוב גרפי בעברית ובערבית: מג'ד שורבג'י

פרסום זה מופיע באתר האינטרנט של העמותה.
מותר ורצוי לצלם ולהעתיק חלקים מפרסום זה ואף לצטט ממנו, עם ציון מפורט של המקור.
אין לשכפל את הפרסום ללא רשות בכתב מהעמותה.



sikkuy-aufoq.org.il



facebook.com/sikkuy-aufoq



x.com/SikkuyAufoq



instagram.com/sikkuy_aufiq



office@sikkuy-aufoq.org.il

משרדי סיכוי-אופוק

דרך אלנבי 77, ת.ד. 99650, חיפה 31996
טל': 04-8523188, פקס: 04-852306

המסמך נערך בשיתוף פעולה בין הארגונים **סיכוי-אופוק** וקרן מסירה. סיכוי-אופוק הוא ארגון משותף לערבים וליהודים הפועל מאז 1991 לקדם שוויון ושותפות בין החברה הערבית לחברה היהודית בישראל. עמותת סיכוי-אופוק עובדת עם רשויות מקומיות ערביות והנהגת החברה הערבית מול משרדי ממשלה, גופים ציבוריים, גופי תקשורת והציבור הרחב, זאת כדי לחולל שינויי מדיניות שיובילו לשוויון חומרי ולשוויון מהותי, לחיים משותפים ולמרחבים המשותפים לאזרחים הערבים-פלסטינים ולאזרחים היהודים החיים בישראל.

קרן מסירה ("מסע" בערבית) היא עמותה ללא כוונת רווח שנוסדה בשנת 2011, הפועלת לקידום זכויותיהם של אנשים עם מוגבלות ולהעצמתם בחברה הערבית בישראל, מתוך תפיסת עולם המאמינה בשוויון, בשילוב ובצדק חברתי. זה למעלה מעשור מובילה העמותה תוכניות ויוזמות בתחומי ההשכלה הגבוהה, התעסוקה, ההעצמה הקהילתית, הבריאות הנפשית, פיתוח יכולות, שיקום והכשרת מנהיגות, בשותפות עם משרדי ממשלה, רשויות מקומיות, מוסדות אקדמיים, המגזרים האזרחי והפרטי, וקרנות מקומיות ובינלאומיות. כמו כן, מעניקה העמותה ליווי מקצועי לפיתוח יוזמות קהילתיות, לבניית יכולותיהן של עמותות ומנהיגות מקומית, ולפיתוח פרויקטים בני-קיימא התורמים לשיפור איכות חייהם של אנשים עם מוגבלות ובני משפחותיהם, ולקידום שילובם המלא בתחומי החיים השונים.

5.....	תקציר.....
6.....	1. מבוא.....
8.....	2. מטרת המסמך ומתודולוגיה.....
9.....	3. סקירת המצב הקיים ביישובים הערביים – חסמים והמלצות.....
9.....	3.1 תשתיות רעועות וטופוגרפיה הררית.....
10.....	3.2 רמת שירותי התחבורה הציבורית העירונית ביישובים הערביים.....
11.....	3.3 אכיפה עירונית ופיקוח עירוני.....
11.....	4. אימוץ מודל חדש – שירות גמיש מדלת לדלת.....
12.....	4.1 שירות גמיש – מודלים עולמיים.....
13.....	4.2 עקרונות שירות ותפעול.....
13.....	4.2.1 מורשי נסיעה.....
14.....	4.2.2 זמינות השירות.....
14.....	4.2.3 סוג הרכב.....
14.....	4.2.4 מספר הנוסעים ברכב.....
15.....	4.2.5 אמצעי הזמנה.....
15.....	4.3 מרחבי שירות מוצעים.....
17.....	4.4 עקרונות ליצירת מודל ביקושים לצורך אומדן תקציבי.....
18.....	4.5 הסברה.....
18.....	5. סיכום ומסקנות.....

מערכת תחבורה ציבורית (להלן: תח"צ) היא מנוף מרכזי לפיתוח כלכלי, חברתי ואישי כיוון שהיא מרחיבה הזדמנויות תעסוקה, משפרת נגישות למוסדות השכלה ולשירותים ציבוריים ותורמת לחיזוק הרקמה החברתית ולפיתוח חיי תרבות ופנאי. בעשור האחרון הושקעו מאמצים ומשאבים רבים בשיפור רמת התח"צ ביישובים הערביים, בין השאר באמצעות תוכניות אב, תוכניות אסטרטגיות ותקציבי חומש. אולם לצד מגמת שיפור, פערי רמת השירות בין יישובים ערביים ליישובים יהודיים בעלי מאפיינים דומים נותרו גדולים ואוכלוסיית האנשים עם מוגבלות ביישובים הערביים נותרה שקופה עבור מקבלי ההחלטות.

שיעור הערבים עם מוגבלות שכלית-תפתחותית, פיזית או חושית המוכרים לרשויות גבוה משיעור היהודים עם מוגבלויות אלו המוכרים לרשויות. נוסף על כך, אנשים עם מוגבלות בחברה הערבית חווים אתגרים ניכרים, לרבות שיעור תעסוקה נמוך, תחושת בדידות, הדרה חברתית, עוני ונגישות מוגבלת למשאבים ולשירותים.

מטרת מסמך המלצות זה היא להציע ניתוח של חסמים ייחודיים המאפיינים את היישובים הערביים בישראל בתחום הנגשת שירותי תח"צ לאנשים עם מגבלה פיזית או חושית כדי להציע המלצות יישומיות למתן שירותי תח"צ עירוניים ואזוריים יעילים על בסיס תשתית הדרכים הקיימת.

מסמך המלצות זה מבוסס על הידע המצטבר של עמותת סיכוי-אופוק ושל קרן מסירה, על שלושה מפגשי שיתוף ציבור שהתקיימו ואף על סקירה ספרותית ועל בחינת מודלים עולמיים להצעת המלצות יישומיות. המסמך סוקר את החסמים העיקריים שבעטיים שירותי התח"צ בפועל אינם זמינים ואינם רלוונטיים עבור אנשים עם מוגבלות ביישובי החברה הערבית. חסמים אלה כוללים, בין השאר, תשתיות רעועות, טופוגרפיה הררית, פערים משמעותיים ברמת השירות בין יישובים ערביים ליישובים יהודיים בעלי מאפיינים דומים והיעדר פיקוח ואכיפה של הרשות המקומית ביישובים הערביים. המסמך מציע מודל שירות הסעות גמיש "מדלת אל דלת" המתמקד ביעדים החיוניים עבור אוכלוסיית בעלי המוגבלות, כמו מרכזים רפואיים קרובים, ומציג פרמטרים ליצירת מודל ביקושים. לבסוף המסמך ממליץ גם על פיילוט ליישום לבחינת היעילות של המודל המוצע והאפשרות להרחיבו בהמשך.

1. מבוא

תחבורה ציבורית (להלן: תח"צ) היא מנוף מרכזי לפיתוח כלכלי, חברתי ואישי. מערכת תח"צ יעילה מרחיבה הזדמנויות תעסוקה, משפרת נגישות למוסדות השכלה ולשירותים ציבוריים ותורמת לחיזוק הרקמה החברתית ולפיתוח חיי תרבות ופנאי.

בעשור האחרון הושקעו מאמצים ומשאבים רבים בשיפור רמת התח"צ ביישובים הערביים, כולל: קידום בניית תוכנית אב לשירות תח"צ ביישובים הערביים ובה יעדים, מדדים ואומדן של השקעה תקציבית של המדינה לשנת היעד 2030¹; קידום תוכנית אסטרטגית תחבורתית לחברה הערבית (להלן: תוכנית נתיבי איילון)² בעלות מוערכת של כ-20 מיליארד שקלים, שנרחיב עליה בהמשך. כמו כן, במסגרת תוכניות החומש לצמצום פערים בחברה הערבית (החלטות ממשלה מספר 922 ו-550, שנרחיב עליהן בהמשך) הוקצו תקציבים גדולים ומשאבים רבים לביסוס ולשיפור שירות תח"צ ביישובים הערביים. אולם לצד מגמת שיפור, פערי רמת השירות בין יישובים ערביים ליישובים יהודיים בעלי מאפיינים דומים נותרו גדולים.³

כדי לגשר על הפערים ברמת השירות ולצמצם את אי-השוויון הקיים בין שירותי תח"צ ביישובים הערביים ליישובים היהודיים יש להמשיך להשקיע תקציבים גדולים גם בשנים הבאות ולהתגבר על מגוון חסמים המאפיינים את היישובים הערביים. אחד החסמים הבולטים הוא תשתית הדרכים, אשר מקשה על ההרחבה של כיסוי השירות והנגשתו בהתאם לתקנות משרד התחבורה, לרבות בעניין הקמת תחנות אוטובוס ופריסת קווי אוטובוס. מלאכת פיתוח תשתיות הדרכים ביישובים הערביים היא פרויקט ארוך טווח אשר דורש מהמדינה השקעה של מיליארדי שקלים ומחויבות פוליטית קבועה ומתמשכת להקצאת התקציבים הנדרשים.

כפי שצינו לעיל, להחלטת ממשלה 550 יש תפקיד חשוב במגמת השיפור ברמת השירות ביישובים הערביים. החלטה זו היא התוכנית הכלכלית לצמצום פערים בחברה הערבית עד לשנת 2026⁴ (להלן: תוכנית החומש או החלטה 550), והיא כוללת תקציבים נרחבים לפיתוח תחבורה המיועדים לשיפור שירות ותשתיות תח"צ, להנגשה ולשדרוג כבישים. סעיף 17 של ההחלטה קובע כי הממשלה מנחה את משרד התחבורה להשלים את הכנת התוכנית האסטרטגית התחבורתית, תוכנית נתיבי איילון. לתוכנית זו הוקצו מיליארד ש"ח לשנת 2022, נוסף על הקצאה תקציבית לתקנים של מנהלי מחלקת תחבורה ציבורית ברשויות המקומיות הערביות והקצאה תקציבית לנושאים נוספים:

1. **תוספות שירות תח"צ:** 350 מיליון ש"ח
2. **מסופי תח"צ:** 300 מיליון ש"ח
3. **נתיבי תח"צ:** 200 מיליון ש"ח
4. **הרשות הלאומית לבטיחות בדרכים** (להלן: הרלב"ד): 140 מיליון ש"ח
5. **תשתיות תח"צ "רכות"** (הקמת תחנות): 50 מיליון ש"ח
6. **הנגשת תחנות:** 40 מיליון ש"ח
7. **הסברה:** 12 מיליון ש"ח

מטרת ההקצאות המפורטות לעיל היא לצמצם את הפערים בתחומים שהוזכרו בין היישובים הערביים ליישובים היהודיים, על בסיס הכרה במצב הרעוע של התשתיות וברמה הנמוכה של שירותי

1. תוכנית אב לתחבורה ציבורית ליישובי החברה הערבית, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים והרשות הארצית לתחבורה ציבורית, 2019

2. תוכנית אסטרטגית תחבורתית לחברה הערבית, הרשות הארצית לתחבורה ציבורית, 2020

3. פערים בשירותי התחבורה הציבורית בין יישובים ערביים ויהודיים בישראל – מחקר השוואתי, עמותת סיכוי-אופק, 2021

4. החלטה 550: התוכנית הכלכלית לצמצום פערים בחברה הערבית עד לשנת 2026, המשרד לשוויון חברתי וקידום מעמד האישה – הרשות לפיתוח כלכלי של מגזר המיעוטים, 2021

התח"צ ביישובים הערביים. מבחינה זו תוכניות החומש עשו צעדים חשובים לצמצום הפערים בין יישובים יהודיים לערביים בתחום התח"צ, אולם שתי התוכניות – החלטת ממשלה 550 וכן ההחלטה הקודמת, 922 – לא עסקו כלל באוכלוסיית האנשים עם מוגבלות ביישובים הערביים, ולכן אוכלוסייה זו נותרה שקופה עבור מקבלי ההחלטות. ללא מתן מענה מקיף ומעמיק לאוכלוסייה זו ביישובים הערביים, מאמצי צמצום הפערים יישארו חלקיים וחסרים בהיקף ההשפעה שלהם.

סגירת הפערים בין תשתיות התחבורה ביישובים הערביים לבין אלו שבכלל היישובים בישראל והסדרת תשתיות חדשות צפויה, לכשתסתיים, לפתור חלק ניכר מבעיות הנגישות של שירותי תח"צ עבור אנשים עם מוגבלות בחברה הערבית. אולם אנו סבורים כי לפי המדיניות הקיימת אוכלוסייה זו צפויה להיזנח ולהישאר מאחור למשך שנים ארוכות, באופן שירחיב את הפערים בחברה הערבית ויחליש אותה. יש לכך שתי סיבות עיקריות: ראשית, תהליך סגירת הפערים צפוי להימשך שנים ארוכות, ולכן אזורים נרחבים מאוד מהיישובים הערביים יישארו לא נגישים עבור אוכלוסייה זו. שנית, גם לאחר שייסגרו כל הפערים בתשתיות, עדיין יש מאפיינים הייחודיים ליישובים הערביים, כגון רחובות צרים בשכונות ותיקות, שחלקן תוכנן ונבנה לפני קום המדינה לפי סטנדרטים תכנוניים שונים מאלו הנהוגים כיום, ושיפועים חדים של הרחובות ביישובים הממוקמים באזורים הרריים.

כדי לא להתיר אוכלוסייה זו מאחור ובמקביל לצמצם את פערי התשתיות, צריך לפתח מודל משלים וייעודי שייתן מענה לצרכים הייחודיים של אוכלוסיית האנשים עם מוגבלות המתגוררת ביישובים הערביים. כמו כן, לגישתנו, על צרכים אלו להופיע בתוכניות החומש העתידיות ולקבל שם הכרה. בממוצע 18% מהאנשים בישראל הם בעלי מוגבלות⁵ ושיעור הערבים עם מוגבלות שכלית-התפתחותית, פיזית או חושית המוכרים לרשויות גבוה משיעור היהודים עם מוגבלות אלו המוכרים לרשויות⁶. נתונים של קרן מסירה מעידים על כך שבחברה הערבית יותר מ-450,000 אנשים עם מוגבלות (24% מהאוכלוסייה) חווים אתגרים גדולים: שיעור תעסוקה נמוך (57%), תחושת בדידות והדרה חברתית. מאפיינים כגון מגורים בפריפריה, עוני, מחסור בשירותים ונגישות מוגבלת אליהם מגבירים את הקשיים.

"אדם עם מוגבלות" מוגדר בחוק שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות התשנ"ח 1998 (להלן: החוק)⁷ כך: אדם עם לקות פיזית, נפשית או שכלית, לרבות קוגניטיבית, קבועה או זמנית, אשר בעטיה תפקודו מוגבל באופן מהותי בתחום אחד או יותר מתחומי החיים העיקריים. סעיף 1 של החוק קובע כי זכויותיהם של אנשים עם מוגבלות ומחויבותה של החברה בישראל לזכויות אלה מושתתות על ההכרה בעקרון השוויון, על ההכרה בערך האדם שנברא בצלם ועל עקרון כבוד הבריות. חוק שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות מחייב כל מקום ציבורי וכל שירות ציבורי, לרבות תחבורה ציבורית, להיות נגישים כמשמעותם בחוק. מכוחו של החוק אף הותקנו תקנות שונות, לרבות הסדרת נגישות לשירותי תחבורה ציבורית ב-2003⁸, התאמות נגישות לשירות ב-2013⁹ ותקנות לנגישות חושית באוטובוסים בין-עירוניים ב-2017¹⁰.

בהתאם לחוק, הנגשה של שירותי התח"צ כוללת לא רק את הנגשת האוטובוסים אלא גם את הגישה לתחנות. כלומר, בנוסף להתאמת האוטובוסים ותחנות האוטובוס, תהליך ההנגשה כולל גם את החובה להנגיש מדרכות ורחובות עבור אנשים עם מוגבלות. כך, אם תחנת האוטובוס או הדרך אליה אינן נגישות, הנגשת האוטובוס לא תשיג את מטרתה במלואה. על כן, האחריות להנגשה נחלקת בין כמה גורמים ובהם: נציבות שוויון לאנשים עם מוגבלות (להלן: הנציבות), משרד התחבורה, הרשות המקומית ומפעילי החברות הזכייניות לשירות בתחבורה הציבורית. על האופן שבו יש להנגיש את

5. אנשים עם מוגבלות בישראל 2022 – נתונים סטטיסטיים נבחרים, נציבות שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות, משרד המשפטים, 2022.

6. אנשים עם מוגבלות בישראל 2023 – נתונים על האוכלוסייה, מכון מאירס ג'וינט ברוקדייל, 2023.

7. חוק שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות, התשנ"ח 1998, ספר החוקים, 1998.

8. תקנות שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות (הסדרת נגישות לשירותי תחבורה ציבורית) תשס"ג 2003, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים – רשות התעופה האזרחית, 2003.

9. תקנות שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות (התאמת נגישות לשירות) תשע"ג 2013, משרד העבודה, 2013.

10. תקנות שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות (נגישות חושית באוטובוסים בין-עירוניים) תשע"ז 2017, ספר החוקים, 2017.

התחנות לאוכלוסיית האנשים עם מוגבלות ניתן ללמוד ממדריך¹¹ שפרסמה עמותת סיכוי-אופוק בנושא זה בשנת 2013.

פתרונות ההנגשה של התח"צ משתנים לפי סוג המוגבלות ואמצעי התחבורה¹². שוני זה נובע ממגוון היכולות והצרכים של אנשים עם מוגבלות. סידורי ההנגשה הם מכלול של אמצעים המיועדים לאפשר לאדם עם מוגבלות תפקוד נאות בחיי היום-יום. יש כמה תנאים נדרשים¹³ להבטחת סביבה נגישה: מודעות ציבורית, אכיפה של הוראות הדין ותיקונים והתאמות שיבטיחו נגישות ותחזוקה שוטפת. בישראל קיימים כיום פתרונות הנגשה שונים לכל סוגי המוגבלויות, אולם יש חוסר אחידות במענה הניתן לכל סוג מוגבלות באמצעי התחבורה השונים. כפי שניתן לראות בטבלה 1 להלן, ברבים מאמצעי התח"צ קיימים פתרונות חלקיים בלבד לאנשים עם מוגבלויות שונות. הדבר מקבל משנה תוקף בכל הנוגע ליישובים בחברה הערבית, בשל מאפייניהם הייחודיים, שנפרט בהמשך.

טבלה 1: פתרונות הנגשה בתח"צ לפי סוג המוגבלות

רכב פרטי	מוניות	הסעות	רכבת	אוטובוס בינעירוני	אוטובוס עירוני	
						
קצבת ניידות	כ-1000 מוניות מוגבלות	רק למסגרות ייעודיות	צורך בליווי מתואם מראש		רמפה ואזור ייעודי	מוטורית כ-550 אלף אנשים*
						
	דמי ליווי לעיוור	רק למסגרות ייעודיות	צורך בליווי מתואם מראש		שילוט קולי	חושית ראייה כ-135 אלף איש*
						
		רק למסגרות ייעודיות				חושית שמיעה כ-120 אלף איש*
						
		רק למסגרות ייעודיות				נפשית כ-300 אלף איש*
						
		רק למסגרות ייעודיות	שילוט במילים פשוטות			קוגניטיבית כ-135 אלף איש*
						

●●● מענה מהותי

●●● מענה חלקי

●●● מענה בלתי מספק

○○○ ללא מענה

המקור: סקר הג'וינט¹⁴
*גודל האוכלוסייה בגיל העבודה

2. מטרת המסמך ומתודולוגיה

מטרת מסמך המלצות זה היא להציע ניתוח של חסמים ייחודיים המאפיינים את היישובים הערביים בישראל בתחום הנגשת שירותי תח"צ לאנשים עם **מגבלה פיזית או חושית** כדי להציע המלצות יישומיות למתן שירותי תח"צ עירוניים ואזוריים יעילים על בסיס תשתית הדרכים הקיימת. המסמך יתרכז בחסמים ובהמלצות הרלוונטיים לאנשים עם מוגבלות פיזית או חושית (בראייה או בשמיעה) שהם רוב אוכלוסיית היעד, כיוון שקשה לספק פתרונות מלאים לאוכלוסייה עם מגוון רחב של

11. מדריך לקידום תחבורה ציבורית לכלל התושבים ביישובים הערביים, סיכוי-אופוק, 2013.

12. הנגשת התחבורה הציבורית לאנשים עם מוגבלות, משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, מבקר המדינה, דוח ביקורת שנתי 72א - חלק שני, 2021.

13. נגישות בתחבורה ציבורית, עמותת שק"ל (שילוב קהילתי לאנשים עם מוגבלויות), 2011.

14. מפיץ של פתרונות, צרכים וחסמים המשפיעים על ניידות אנשים עם מוגבלות בתחבורה, ג'וינט ישראל וטאסקי, סקר מספר 7, 2019.

מוגבלויות. עם זאת, הפתרון המוצע בהחלט עשוי לסייע גם לאנשים עם מוגבלויות אחרות ולשרת אותם, אם כי הוא אינו מתיימר לספק שירות מותאם ל-100% מאוכלוסיית האנשים עם מוגבלות. מסמך המלצות זה מתבסס על הידע המצטבר של עמותת סיכוי-אופוק ושל קרן מסירה, הפועלות ביישובים הערביים כבר עשרות שנים, ואף על סקירה ספרותית ועל בחינת מודלים עולמיים. נוסף על כך, המסמך מתבסס על שלושה מפגשי שיתוף ציבור עם אנשים עם מוגבלות שהתקיימו בין אוגוסט 2022 לינואר 2023. במפגשים אלו השתתפו עשרות אנשים ממגוון יישובים ערביים בצפון הארץ ובמרכזה, רובם אנשים עם מוגבלות פיזית או מוגבלות חושית (בראייה או בשמיעה). במפגשים לא השתתפו אנשים עם מוגבלות נפשית או שכלית-התפתחותית. כמו כן, המסמך מתבסס על שאלונים ועל התייעצויות ומפגשי חשיבה עם מתכננים המתמחים בתחבורה ציבורית ועם גורמים מקצועיים בתחום ההנגשה לאנשים עם מוגבלות. המודל שאנו מציעים הוצג בפני מספר משרדי ממשלה רלוונטיים, לרבות הנציבות, משרד התחבורה והמוסד לביטוח לאומי.

3. סקירת המצב הקיים ביישובים הערביים – חסמים והמלצות

3.1 תשתיות רעועות וטופוגרפיה הררית

תשתית הדרכים העירוניות ביישובים הערביים מאופיינת בהתפתחות אורגנית ובהיעדר תכנון, כמו גם בתת-פיתוח כתוצאה מהדרה, מאפליה ומהיעדר תקצוב שנמשכים כבר שנים רבות. עקב כך, רחובות רבים ביישובים הערביים מאופיינים בזכויות דרך צרות, בתחזוקת מדרכות לקויה ובמדרכות שאינן בטיחותיות. ברבים מהיישובים הערביים אף אין מדרכות כלל. נוסף על כך, חסרים אמצעי מיתון תנועה וציוד בטיחות בסביבת הולכי רגל, לרבות תאורת רחוב מתאימה, תמרורים, מעברי חצייה, סימוני דרך והתקני בטיחות נוספים. ממצאים אלה מפורטים בדוח מבקר המדינה¹⁵ לשנת 2020. משמעות הדבר היא כי גם במקרים שבהם יש רכב הסעה מונגש, פעמים רבות החסם התשתיתי אינו מאפשר הקמת תחנות אוטובוס מונגשות וגם אינו מאפשר דרכי הגעה בטיחותיות לתחנה, כיוון שאין מדרכות רחבות, למשל. עקב כך, בפועל שירות התח"צ אינו זמין ואינו רלוונטי עבור אנשים עם מוגבלות ביישובים של החברה הערבית.

זאת ועוד, רבים מהיישובים הערביים מאופיינים בטופוגרפיה הררית ובשיפועים חדים המקשים על הליכה ברגל ועל התניידות של אנשים הנעזרים בכיסאות גלגלים ושל אנשים עם מוגבלות פיזית או חושית. מאפיין זה הוא חסם נוסף המגביל תנועה ומצמצם את היכולת להשתמש בשירות התח"צ, בשל הצורך לצעוד אל תחנת האוטובוס וממנה.

כדי לפתור את החסמים ולצמצם את הפערים המתוארים לעיל, יזם משרד התחבורה תוכנית אסטרטגית לשיפור תשתיות הכבישים העירוניות ביישובים הערביים (תוכנית נתיבי איילון)¹⁶. תוכנית זו כוללת ביצוע של 448 פרויקטים לשדרוג כבישים עירוניים עד לשנת 2030. אולם בשל תקציב שאינו מספק אחוז הביצוע של התוכנית עומד כיום על 15% בלבד. יישום התוכנית, שהשלמתה מוערכת בסכום כולל של 20 מיליארד שקלים, החל בשנת 2022 והיא תוקצבה באותה השנה, במסגרת החלטה 550, במיליארד ש"ח. אולם בשנים 2023–2024 ירד היקף תקצובה למחצית (כחצי מיליארד ש"ח בכל שנה) ואילו בשנת 2025 תוקצבה התוכנית ב-300 מיליון ש"ח בלבד. משמעותו של צמצום היקף ההשקעה היא ירידה חדה במספר הפרויקטים הניתנים לביצוע. ולראיה, בשנת 2022 תוקצבו במסגרת התוכנית 42 פרויקטים לביצוע, ואילו בשנת 2025 תוקצבו פרויקטים בודדים בלבד. לכן מתווספת החלטת הממשלה לקצץ את תקציב תוכנית החומש 550, בעקבות אירועי ה-7 באוקטובר ופרוץ מלחמת חרבות ברזל, ב-15% לשנים 2024–2026. קיצוץ זה גדול פי 3 מהקיצוץ הרוחבי של

15. פעולות להגברת הבטיחות בדרכים במחומיהן של רשויות מקומיות בחברה הערבית, דוח מבקר המדינה, 2020.
16. תוכנית אסטרטגית תחבורתית לחברה הערבית, הרשות הארצית לתחבורה ציבורית, 2020.

תקציבי כלל משרדי הממשלה (5%) בשנים אלה¹⁷, ועלול לעכב עוד יותר את פיתוח תשתית הכבישים העירוניים ביישובי החברה הערבית ולהאריך את משך יישום התוכנית בעשורים רבים. תוכנית נתיבי איילון חשובה מאוד לשיפור תשתיות הכבישים העירוניים וכן להקמה ולפריסה של תחנות אוטובוס. התחנות שיתווספו ינגישו את שירות התח"צ ויצמצמו ככל הניתן את מרחקי ההליכה לתחנות ביישובים המתאפיינים בטופוגרפיה הררית ובשיפועים חדים.

המלצה:

על כן, אנו ממליצים להאיץ את יישום תוכנית נתיבי איילון ולהקצות לה את התקציבים הנדרשים כדי שתעמוד ביעדים שהוצבו לה עד לשנת 2030.

תמונה 1: חתך רחוב טיפוסי ביישובים ערביים, מועצה מקומית עארה ערערה 2019



צילום: רועי ברק

3.2 רמת שירותי התחבורה הציבורית העירונית ביישובים הערביים

במחקר השוואתי שערכה עמותת סיכוי-אופוק בשנת 2021¹⁸ נמצאו פערים ניכרים ברמת השירות של התחבורה הציבורית העירונית בין יישובים ערביים ליישובים יהודיים בעלי מאפיינים דומים. נתוני מדד "זמינות השירות" משקפים גם הם את הפער הזה ברמת שירותי התח"צ. זהו מדד שמשרד התחבורה משתמש בו והוא אף מופיע במערכת המידע "תלתן" של הרשות לתח"צ. מדד זה הוא שקלול משולב של כיסוי התח"צ (מרחק מתחנות אוטובוס) ותדירות השירות בתחנות האוטובוס.

¹⁷. תקציב 2024 – לעצור את הפגיעה האנושה בחברה הערבית, עמותת סיכוי-אופוק, 2024.

¹⁸. פערים בשירותי התחבורה הציבורית בין יישובים יהודיים וערביים בישראל – מחקר השוואתי, עמותת סיכוי-אופוק, 2021.

מבדיקה מדגמית של מדד זה עולה כי כל הערים הערביות הגדולות בישראל (רהט, נצרת, אום אל-פחם, שפרעם וטייבה) מקבלות ציון נמוך מהציון הממוצע של ערים בסדר גודל דומה להן שאוכלוסייתן יהודית ברובה. לדוגמה, העיר טייבה מקבלת ציון 11 (מתוך 100), ואילו העיר כרמיאל, שגודל אוכלוסייתה דומה, מקבלת ציון 31.

המלצה:

בשל הפערים הקיימים ברמת השירות בין יישובים ערביים ליישובים יהודיים דומים, אנו ממליצים להמשיך להקצות תקציבים לתוספות שירות ביישובים הערביים, לרבות באמצעות תקציבי תוכנית החומש 550, עד לסגירת הפערים ולהשוואת רמת השירות. נוסף על כך, אנו ממליצים להמשיך לתקצב הנגשה של תחנות אוטובוס כדי לאפשר לאוכלוסיית האנשים עם מוגבלות ביישובים הערביים גישה לשירות תח"צ.

3.3 אכיפה עירונית ופיקוח עירוני

במפגשי שיתוף הציבור שקיימנו ביישובים הערביים עלה כי גם בשכונות שסלולות בהן מדרכות, במקרים רבים יש על המדרכות מכשולים המונעים נגישות. מכשולים אלו כוללים מכוניות החונות על מדרכות וחפצים שתושבים מניחים. היעדר פיקוח ואכיפה של הרשות המקומית ביישובים הערביים בתחום זה הוא חסם המקשה לאין שיעור על הנגשת שירות תח"צ לאנשים עם מוגבלות, שכן יכולתם להגיע לתחנה נפגעת קשות.

המלצה:

כדי לאפשר את הגברת הזמינות והנגישות של שירות התח"צ הסדיר עבור אנשים עם מוגבלות ביישובים ערביים יש להגביר את האכיפה העירונית ואת הפיקוח העירוני בתחום פינוי מדרכות למעבר חופשי. הגברת הפיקוח והאכיפה של הרשויות המקומיות עשויה בהחלט לאפשר נגישות רבה יותר ולהגדיל את יכולת ההתניידות ואת העצמאות של אנשים עם מוגבלות ביישובים אלה. נוסף על כך, אנו ממליצים לקיים הסברה רחבת היקף כדי להגביר את המודעות לנושא זה בקרב התושבים.

4. אימוץ מודל חדש – שירות גמיש מדלת לדלת

כפי שתיארנו לעיל, הרמה והנגישות הנמוכות של שירות התח"צ פוגעות משמעותית ביכולת הניידות של תושבי היישובים הערביים הסובלים ממוגבלות פיזית או חושית. הנגשה מלאה של שירותי תח"צ לכלל האוכלוסייה דורשת פיתוח מואץ של תשתיות בהשקעה כספית גבוהה. פיתוח מואץ זה יצטרך להתמודד באופן ממוקד עם החסמים המונעים נגישות מלאה של השירות. עם זאת, לנוכח צמצום התקציב לפיתוח תשתיות ביישובים הערביים, כפי שבא לידי ביטוי בקיצוץ של 70% מתקציב תוכנית נתיבי איילון, וחוסר המענה בתוכניות אלה לאתגרי הנגישות שהתושבים הסובלים ממוגבלות מתמודדים עימם, נותרת אוכלוסייה זו ללא מענה מתאים.

החסמים הרלוונטיים לענייננו כוללים תשתיות דרכים רעועות, היעדר מדרכות, רמת שירות תח"צ עירונית נמוכה, פריסת תחנות חלקית, תחנות שאינן מוגשות, שיעור כיסוי נמוך, טופוגרפיה הררית המתאפיינת בשיפועים חדים והיעדר אחיפה ופיקוח של הרשות המקומית. כדי לתת מענה לחסמים אלו ולספק שירות תח"צ לאנשים עם מוגבלות בהינתן התנאים הקיימים, אנו מציעים חלופה בדמות שירות השונה מזה הקיים כיום בישראל – לאמץ פיתוח של שירות גמיש לפי דרישה שיאפשר לגשר על החסמים התשתיתיים והטופוגרפיים כפי שיפורט להלן, ליישום בטווח זמן קצר יחסית. מטרת מסמך זה היא לספק המלצות ליצירת שירות תח"צ עירוני ואזורי ייעודי לאנשים עם מוגבלות ביישובים הערביים. בד בבד עם שיפור תשתיות הדרכים העירוניות ביישובים הערביים והנגשתן המלאה לשירות תח"צ עבור אנשים עם מוגבלות, אנו מציעים לפתח שירות תח"צ ייעודי מסוג "שירות לפי קריאה". במסגרת שירות זה אוספים את הנוסע מפתח ביתו ומסיעים אותו ישירות לכתובת היעד. השירות מתמקד ביעדים החיוניים עבור אוכלוסיית האנשים עם מוגבלות, כגון מרכזים רפואיים קרובים. באמצעות שירות זה ניתן לתת מענה מיידי המגשר על החסמים התשתיתיים הקיימים, היעדר המדרכות, כיסוי תח"צ חלקי והקשיים הנובעים מהטופוגרפיה ההררית.

4.1 שירות גמיש – מודלים עולמיים¹⁹

שירות התחבורה הגמיש, על מגוון שלוחותיו, קיים במדינות רבות בעולם זה עשרות שנים. בכל מדינה השירות בעל מטרות ומאפיינים שונים והוא מיועד, בין היתר, לאזרחים ותיקים ולאנשים עם מוגבלות כדי לספק להם פתרון התניידות יעיל. ממחקר מעמיק שנערך בארה"ב²⁰ מסתמן שמודלים של תחבורה ציבורית גמישה חשובים מאוד, במיוחד באזורים פרבריים, בערים קטנות ובאזורים כפריים שהביקוש בהם נמוך ואינו קבוע. שירות זה יכול לשרת צרכים ומטרות בסיסיות כגון צמצום עלויות לנוסעים ליעדים קבועים כמו מרכזים רפואיים, מרכזי יום לקשישים, קניונים ועוד. במדינות רבות באירופה מופעל שירות דומה. למשל באוטרכט שבהולנד פועל שירות ציבורי (ממשלתי-מוניציפלי) מדלת לדלת – [Regio Taxi](#). ניתן להזמין שירות זה בטלפון או באמצעות אפליקציה, כשעה לפני הנסיעה המתוכננת. תחילה הוא ניתן לאוכלוסייה עם מוגבלות בלבד, אך בהמשך הורחב השירות לכלל האוכלוסייה. במחוז ראטלנד באנגליה פועל שירות [Callconnect](#). יש לו מסלול גמיש אך העלאה והורדה של נוסעים מתבצעות בתחנות ואנשים עם מוגבלות וקשישים זכאים לשירות מדלת לדלת. שירות זה דומה לשירות באבל שפעל בתל אביב ולשירות תיק-תק שפעל בירושלים ובחיפה. באזורים נוספים באירופה קיים שירות דומה המיועד לאנשים עם מוגבלות ולאזרחים ותיקים. בטבלה 2 מוצגים מאפייני השירות המוצע בחלק מהמדינות שנסקרו.

19. פרק זה מתבסס על דוח של חברת "קולניק ייעוץ כלכלי ופיננסי": שירות תחבורה ציבורית גמיש, סקירת ספרות, 2016.
20. [TCRP Report 140: A Guide for Planning and Operating Flexible Public Transportation Services, National Academy of Sciences, Engineering and Medicine, 2010](#)

טבלה 2: שירות גמיש, מודלים עולמיים

 אוכלוסיית היעד	 אמצעי הזמנה	 סוג רכב	 סוג השירות	 מרחב השירות	 שם המדינה
כלל האוכלוסייה	טלפון	אוטובוס, מיניבוס, רכב מונגש	תחליפי	כפרי	הולנד, צרפת, נורבגיה, ספרד
אנשים עם מוגבלות	טלפון	מונגש	תחליפי	כפרי	אנגליה, אוסטריה
כלל האוכלוסייה	טלפון, אפליקציה	מונית, מיניבוס מונגש	משלים ותחליפי	כפרי, עירוני, פרברי	ארה"ב, איטליה

4.2 עקרונות שירות ותפעול

להלן נפרט את עקרונות השירות והתפעול של המודל החדש שאנו מציעים.

4.2.1 מורשי נסיעה

מטרת השירות היא לספק מענה לאנשים עם מוגבלות. על כן, כל אדם אשר המדינה מגדירה בעל מוגבלות רשאי להיעזר בשירות. נוסף על כך, בשל הצרכים הייחודיים המאפיינים ציבור זה, יורשה כל אדם להיעזר במלווה אחד. השירות יסופק גם לאוכלוסייה הוותיקה, כלומר בני 65 ומעלה, בשל המאפיינים הטופוגרפיים הייחודיים של היישובים הערביים ורמת הכיסוי הנמוכה של התח"צ. רמת הכיסוי הנמוכה מחייבת צעידה ממושכת לתחנה הקרובה, פעולה שלאוכלוסייה זו קשה לבצע. מוצע כי לפחות בעתיד הקרוב ועד להרחבת כיסוי משמעותית ביישובים הערביים אוכלוסיית הוותיקים תקבל תעדוף גבוה לשימוש בשירות באותה מידה שאוכלוסיית האנשים עם מוגבלות תקבל. אנו גם ממליצים לאפשר לכלל התושבים להזמין את השירות על בסיס מקום פנוי בלבד, ולתת לאנשים עם מוגבלות ולאזרחים ותיקים את התעדוף הגבוה ביותר.

טבלה 3: תעדוף מורשי נסיעה

 מאפיין נוסע	 רמת תעדוף
אדם עם מוגבלות	גבוהה
מלווה (רק לאנשים עם מוגבלות)	גבוהה
אזרח ותיק (65+)	גבוהה
כלל האוכלוסייה (על בסיס מקום פנוי)	נמוכה

4.2.2 זמינות השירות

על פי המודל המוצע, זמינות השירות תשתנה בהתאם ליעד שמזמין הנסיעה מבקש להגיע אליו (עירוני/אזורי/מרכז רפואי). זאת בשל השונות במרחקי הנסיעה וביכולת התפעולית לספק את השירות בזמני התראה קצרים. לשם כך אנו ממליצים כי זמינות השירות העירוני תהיה בהזמנה של שעה מראש. פרק זמן זה נקבע בעקבות מפגשי שיתוף הציבור שהתקיימו ובמסגרתם עלה כי פרק הזמן הנדרש לרבים ממשתתפי המפגשים כדי לצאת מביתם הוא כחצי שעה ואף יותר. כדי לאפשר שירות אזורי (לישוב סמוך) מבחינה תפעולית, יהיה על הנוסעים להזמין נסיעה כזו שעתיים מראש. בשל המאפיינים הייחודיים של האוכלוסייה הזכאית לשירות אנו ממליצים לכלול גם הסעה למרכז הרפואי הקרוב, כדי לספק מענה לטיפול ולתורים שנקבעו מבעוד מועד ולשירותים רפואיים בסיסיים. לשם כך, ובשל הצורך התפעולי לענות על ביקושים למרחק הנסיעה הרב באופן יחסי במקרים אלו, אנו ממליצים כי הזמנת נסיעה למרכז רפואי לצורך ביצוע בדיקות שגרתיות או תורים שנקבעו מבעוד מועד תתבצע יום מראש. יש לציין כי נסיעה למרכז רפואי לא תכלול מקרים דחופים והיא לא תחליף הזמנת אמבולנס בעת הצורך.

4.2.3 סוג הרכב

השירות המוצע יסופק באמצעות רכבים מונגשים שאורכם לא יעלה על שישה מטרים ורוחבם יעמוד על שני מטרים לכל היותר (רכב מסחרי), כדי לצמצם את הרדיוסים ולאפשר לכלי הרכב להיכנס לשכונות הצפופות ולהשתלב במרקם הוותיק של היישובים הערביים.

4.2.4 מספר הנוסעים ברכב

כאמור, תשתית הדרכים ביישובים הערביים מחייבת שירות ברכב קטן. נוסף על כך, בשל הצורך לאפשר כניסת כיסא גלגלים אחד לכל הפחות לכל רכב, מספר מקומות הנסיעה מוגבל. מלבד זאת, בשל מגבלות פיזיות שונות על המושבים להיות רחבים מהמושב הסטנדרטיים. במסגרת סקירה של שירותים דומים בעולם כגון בגרמניה או בצרפת, עולה כי מספר הנוסעים המקסימלי ברכב עומד על מקום אחד לנוסע בכיסא גלגלים ובין שלושה לחמישה מקומות ישיבה נוספים.

תמונה 2:

רכב תח"צ מונגש בעיר אביניון שבצרפת



צילום: רועי ברק

תמונה 3:

רכב תח"צ מונגש בעיר המבורג שבגרמניה



מקור: אתר MOIA

4.2.5 אמצעי הזמנה

השירות המוצע, בדומה לשירות הגמיש שפועל או שפעל עד לא מכבר בישראל (באבל, תיקתק, קוויקר), יופעל באמצעות אפליקציה מונגשת. בשל החשש מאוריינות דיגיטלית נמוכה (שעלה במפגשי שיתוף הציבור), בעיקר בקרב אזרחים ותיקים, מומלץ להפעיל גם שירות הזמנה טלפוני.

טבלה 4: סיכום עקרונות תפעול ושירות

פירוט	נושא
גמיש – מדלת לדלת	סוג השירות
מונגש	סוג הרכב
אורך עד שישה מטרים, רוחב עד שני מטרים	גודל הרכב
נוסע אחד בכיסא גלגלים ובין שלושה לחמישה נוסעים במושבבים רחבים	מספר הנוסעים ברכב
אפליקציה מונגשת ושירות טלפוני	אמצעי הזמנה
עירוני: הזמנה שעה מראש אזורי: הזמנה שעתיים מראש מרכז רפואי: הזמנה יום מראש	זמינות השירות
עירוני, אזורי, למרכז רפואי	מרחב השירות
אדם עם מוגבלות – תעדוף גבוה מלווה – תעדוף גבוה אזרח ותיק (65+) – תעדוף גבוה אדם ללא מגבלות – תעדוף נמוך	מורשי נסיעה

4.3 מרחבי שירות מוצעים

השירות המוצע מתבסס על מקבצי יישובים הסמוכים גיאוגרפית וכן על חיבור בין היישובים לבתי חולים קרובים, כולל למרפאות הצמודות אליהם. התמקדנו בבתי חולים כיוון שהנחנו שהנסיעה אליהם דורשת יותר זמן ומשאבים בהשוואה להגעה למרפאות של קופות חולים, אשר לרוב נמצאות בתוך היישוב או במרחב השירות העירוני. לצורך כך ערכנו מיפוי ובו חילקנו את היישובים הערביים בצפון ובאזור המשולש והנגב לעשרה מרחבי שירות, כדי שהשירות המוצע במסמך זה יחבר בין היישובים הנכללים במרחב וגם בין היישובים למרכז רפואי קרוב (ראו פירוט בטבלה 5). לא כל היישובים הערביים נכללים במרחבי השירות המוצעים כאן. המרחבים המוצעים בטבלה שלהלן כוללים יותר מ־80% מכלל האוכלוסייה המתגוררת ביישובים הערביים בישראל, אך אינם כוללים את הערים המעורבות, את הכפרים הבלתי מוכרים בנגב ואת היישובים הערביים ברמת הגולן. עם זאת, את המודל המוצע בנייר ניתן יהיה לאמץ גם באזורים האחרים שבהם מתגוררת אוכלוסייה ערבית, למעט יישובים מבודדים.

טבלה 5: מרחבי שירות

 בית חולים	 אוכלוסייה	 היישובים הנכללים במרחב	 שם המרחב	# מספר
בתי החולים בנצרת	210,000	נצרת, יפיע, אכסאל, עילוט, ריינה, עין מאהל, משהד, כפר כנא, טורעאן, רומת הייב, רומאנה, עוזייר	נצרת	1
בית חולים הלל יפה בחדרה	172,000	אום אל-פחם, עארה ערעה, כפר קרע, באקה אל-גרבייה, ג'ת, מועצה אזורית בסמ"ה, מועצה אזורית עירון, יישובים ערביים במועצה אזורית מנשה	ואדי ערה	2
בתי החולים בבאר שבע	110,000	כסייפה, ערעה בנגב, חורה, לקייה, תל שבע, שגב שלום, מועצה אזורית נווה מדבר, מועצה אזורית אל-קסום	נגב	3
בית חולים מאיר בכפר סבא	100,000	טירה, טייבה, קלנסווה	שרון	4
בית חולים בילינסון בפתח תקווה	40,000	ג'לג'וליה, כפר ברא, כפר קאסם	דרום השרון	5
המרכז הרפואי לגליל בנהריה	82,000	אבו סנאן, כפר יאסיף, ג'דידה-מכר, ג'וליס, ירכא, שיח' דנון, יאנוח-ג'ת	גליל מערבי	6
בית חולים זיו בצפת / המרכז הרפואי לגליל בנהריה	83,000	מג'ד אל כרום, דיר אל אסד, בענה, סג'ור, נחף, ראמה, בית ג'ן, פקיעין	בקעת בית הכרם	7
בית חולים פוריה בטבריה, בית חולים זיו בצפת, המרכז הרפואי לגליל בנהריה	115,000	סח'נין, עראבה, דיר חנא, עילבון, שעב, יישובים ערביים במועצה אזורית משגב, מע'אר	סח'נין	8
בתי החולים בחיפה	147,000	טמרה, שפרעם, כאבול, אעבלין, כפר מנדא, ביר אל-מכסור, כעביה	טמרה-שפרעם	9
בתי החולים בחיפה	31,000	עספיא, דלית אל-כרמל	הכרמל	10
	1,090,000	רשויות 65		סה"כ

4.4 עקרונות ליצירת מודל ביקושים לצורך אומדן תקציבי

כדי לאמוד את עלות השירות המוצע יש ליצור מודל ביקושים, שממנו יהיה ניתן לגזור את האומדן התקציבי הדרוש לתפעול השירות. בשל היעדר גישה לנתונים הרלוונטיים, הכוללים את מספר הנסיעות, מספר האנשים עם מוגבלות במרחב מסוים, סוגי המוגבלויות, הרגלי הנסיעות, יעדי הנסיעות וכן הלאה, הגוף הבלעדי אשר ביכולתו ליצור מודל כזה הוא משרד התחבורה, בשיתוף המשרדים הרלוונטיים ומוסדות ממשלתיים שונים, כמו ביטוח לאומי. בטבלה 6 להלן מופיעים הפרמטרים אשר אנו ממליצים לכלול בעת יצירת מודל הביקושים. במסגרת הפרמטרים אנו ממליצים לקבוע כי פלח האוכלוסייה הנכלל בתעדוף גבוה, אנשים עם מוגבלות ואוכלוסייה ותיקה, יהיה 28% מכלל האוכלוסייה ביישובים הערביים. כמו כן אנו ממליצים לקבוע יעד פיצול נסיעות של 10%-15%. משמעות הדבר היא ש-10%-15% מכלל הנסיעות שאוכלוסיית היעד בתעדוף גבוה תבצע יתבצעו באמצעות המודל המוצע. מלבד כל אלו אנו ממליצים שמקדם המילוי, משמע מספר הנוסעים בכל נסיעה ביחס לקיבולת הרכב, יהיה 50%. לבסוף אנו ממליצים כי שיעור סירוב הנסיעות, כלומר מספר ההזמנות שמטעמים תפעוליים לא יהיה ניתן להיענות להן, יהיה 7% בשעות ביקוש השיא (בוקר וערב) ו-2% בשעות ביקוש השפל (שעות הצהריים והלילה).

להלן טבלה מפורטת הכוללת את הנתונים אשר אנו ממליצים לכלול ביצירת האומדן התקציבי בהתאם למודל ביקושים:

טבלה 6: עקרונות ליצירת מודל ביקושים

 נתונים ליצירת מודל הביקושים	 פרמטר
28%	אוכלוסייה בתעדוף גבוה (אנשים עם מוגבלות ואוכלוסייה ותיקה) מתוך כלל האוכלוסייה
עירוני, אזורי, בית חולים	יעד נסיעה
15%-10%	יעד פיצול נסיעות (כמה נסיעות מכלל הנסיעות של אוכלוסיית היעד יבוצעו בתח"צ בהשוואה לרכב פרטי)
נסיעה עירונית: שעה מראש נסיעה אזורית: שעתיים מראש מרכז רפואי: יום מראש	זמינות השירות בהזמנה מראש
נוסע אחד בכיסא גלגלים ובין שלושה לחמישה נוסעים במושב	קיבולת רכב
15 קמ"ש בנסיעה עירונית 30 קמ"ש בנסיעה אזורית 40 קמ"ש בנסיעה לבית חולים	מהירות נסיעה תפעולית
50% לנסיעה	מקדם מילוי (מספר הנוסעים בכל נסיעה ביחס למספר המושבים)
7% בשעות שיא 2% בשעות שפל	שיעור סירוב (אחוז ההזמנות שלא יהיה ניתן להיענות להן בשל קשיים תפעוליים)

4.5 הסברה

המודל המוצע אינו מפחית מן הצורך להנגיש את השירות הסדיר לאוכלוסיית האנשים עם מוגבלות ביישובים הערביים. לשם כך וכדי להגדיל את השימוש בשירות התח"צ הסדיר יש לארגן מערך הסברה בקרב נהגי התח"צ בנושא הצרכים והמאפיינים הייחודיים של אנשים עם מוגבלות, וגם מערך הסברה בקרב כלל האוכלוסייה להגברת מודעות לחשיבות פינוי המדרכות כדי לאפשר מעבר לאנשים עם מוגבלות.

נוסף על כך, כדי לאפשר לכמה שיותר אנשים עם מוגבלות להיעזר בשירות המוצע, בד בבד עם השקתו יהיה צריך להרים קמפיין הסברה נרחב בערבית שישקף את המאפיינים הייחודיים של אוכלוסיית היעד.

5. סיכום ומסקנות

מטרת מסמך המלצות זה היא לאפשר לאזרחים עם מוגבלות המתגוררים ביישובים הערביים בישראל שירות תח"צ יעיל המותאם לצרכים הייחודיים שלהם ולמאפיינים התשתיתיים של היישובים שהם מתגוררים בהם. אנו סבורים כי לשירות התח"צ יש תפקיד מכריע בהשפעה על תחושת העצמאות, המסוגלות וההעצמה האישית של אוכלוסיית האנשים עם מוגבלות, כמו גם על אפשרויות התעסוקה ועל אפשרויות ההשכלה שלהם. יישום המלצות המסמך עשוי לתרום בהיבט הנפשי כמו גם בהיבט הפיזי, לחזק את החוסן של אוכלוסיית האנשים עם מוגבלות ולאפשר קידום שוויון ערכי וחומרי.

מודל השירות המוצע במסגרת מסמך זה רלוונטי בעיקר לאנשים עם מוגבלות פיזית או חושית (ראייה, שמיעה). זאת מכיוון שסך הפתרונות לשירות תח"צ עבור אנשים עם מוגבלות נפשית או שכלית התפתחותית מצומצמים ומוגבלים מאוד, גם בארץ וגם בעולם. עם זאת, הפתרונות המוצעים במסמך זה עשויים בהחלט לשרת חלק ניכר מאוכלוסיית האנשים עם מוגבלות נפשית או שכלית התפתחותית. בעזרת יישום המודל המוצע וההמלצות המפורטות במסמך זה, אנו סבורים כי יהיה ניתן להעניק לאנשים עם מוגבלות ביישובים הערביים את רמת השירות המינימלית שהם זכאים לה. המהלך המוצע מורכב ואינו מקלים ראש בקשיים ובאתגרים הצפויים בדרך ליישום, כמו גם בעלות התפעולית הגבוהה שתידרש ליישום. על אף כל אלו, מדובר בצעד נדרש, בהינתן הנסיבות שסקרנו לעיל. כדי להוציא מהלך זה אל הפועל יש צורך בשילוב ידיים ובשיתוף פעולה של מספר גורמים ומשרדים ממשלתיים וביניהם משרד התחבורה, הנציבות לשוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות, משרד האוצר והמוסד לביטוח לאומי.

לנוכח כל אלו אנו ממליצים על הקמת פיילוט לשירות המוצע, שיוכל לחבר את אוכלוסיית האנשים עם מוגבלות בחברה הערבית עם היישובים האחרים באותו המרחב ועם המרכזים הרפואיים הקרובים. אנחנו ממליצים שהפיילוט ילווה במערך הערכה שיבחן את היעילות שלו ואת ההיתכנות להרחיב אותו בהמשך.

דרכם של אוכלוסיית האנשים עם מוגבלות בחברה הערבית לתחבורה ציבורית נגישה, זמינה ושוות זכויות עדיין ארוכה, בשל החסמים שסקרנו לעיל, אולם אנו בטוחים כי המודל המוצע יוכל לספק מענה, ולו ראשוני והכרחי, לצרכיה של אוכלוסייה זו. זאת בשאיפה להבטיח את מלוא האפשרויות לחיים עצמאיים ולשוויון זכויות מלא עבור אנשים עם מוגבלות בחברה הערבית.