



סיכוי سيكوي Sikkuy

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

דרכים לקידום תחבורה ציבורית נגישה לכלל התושבים ביישובים הערביים

להתאמת כלי התחבורה וסביבת תחנות האוטובוס לשימוש עבור אנשים שיש להם קושי ניכר ללכת, לראות, לשמוע, לזכור ולהתמצא במרחב.

מדריך לרשויות המקומיות הערביות

כתיבה וחוות דעת מקצועית: יעל דניאלי להב

ארכיטקטית ומורשה לנגישות מבנים תשתיות וסביבה (מתו"ס) ולנגישות השרות

יולי 2013

חיפה – ירושלים

המדריך יצא במסגרת פעילות המחלקה למדיניות שיוויונית בעמותת סיכוי בניהולם של שירלי רקח ועבד כנעאנה

ירושלים

רח' המשוררת רחל 17, בית הכרם ירושלים 96348
טל': 02-6541225 פקס: 02-6541108, jerusalem@sikkuy.org.il

חיפה

שד' בן-גוריון 57, ת.ד. 99650 חיפה 31996
טל': 04-8523188 פקס: 04-8523065, haifa@sikkuy.org.il

תודות:

מדריך זה לא יכול היה לצאת לפועל ללא תרומתן הנדיבה של קרן מוריה, הקרן לסביבה ירוקה, קרן סליפקא והפדרציה היהודית של ניו יורק.



קרן מוריה



הקרן לסביבה ירוקה



המגזית היהודית המאוחדת-הפדרציה, ניו-יורק

הפדרציה היהודית של ניו יורק

קרן סליפקא - The Alan B. Slifka Foundation

הקדמה - עמותת סיכוי

המסמך הנוכחי נועד לסייע לרשויות הערביות לקדם וליישם פעולות לצורך הגברת הנגישות לשירותי תחבורה ציבורית ביישובים הערביים. נגישות עבור אנשים שיש להם קושי ניכר ללכת, לראות, לשמוע, לזכור ולהתמצא במרחב. לחשיבות התחבורה הציבורית ביישובים הערביים התייחסה עמותת סיכוי פעמים רבות ואף הבליטה את הצורך במסגרת דוח שיצא לאור בנובמבר 2012 ובו הוצגו כל החסמים וההמלצות לקידום תחבורה ציבורית ביישובים הערביים¹.

אחד התנאים המידיים לשימוש בתחבורה ציבורית קשור למידת נגישותה עבור כלל האוכלוסיות. בהתאם לכך יש חשיבות גדולה בהתאמת תשתיות לתחבורה ציבורית בתוך היישובים באופן אשר יספקו מענה למגוון אוכלוסיות ובמיוחד לאוכלוסייה וותיקה ו/או בעלת מוגבלויות אשר שאלת הנגישות עבורה מהווה תנאי סף לעצם צריכת השירות.

לאור העובדה כי משרד התחבורה החל בהקצאת תקציבים ייעודיים (למספר רשויות ערביות) ליישום התאמת תשתיות תחבורה ציבורית עבור כלל האוכלוסייה ובמיוחד עבור אוכלוסייה עם מוגבלויות, על הרשויות להכיר ולהפעיל את הדרישות לתשתית תחבורה ציבורית נגישה בתחנות. מסמך זה פורט את שורת ההמלצות והדרישות לצורך כך.

עמותת סיכוי מאמינה כי כל צעד בהתקדמות לעבר שיפור והתאמת שירותי תחבורה ציבורית ביישובים הערביים יגדיל את מעגל המשתמשים ויספק מענה למגוון רחב של אוכלוסיות הזקוקות לתחבורה ציבורית.

¹ עמותת סיכוי (2012), **מחסמים לסיכויים תחבורה ציבורית ביישובים הערביים**, ירושלים-חיפה.
http://www.sikkuy.org.il/docs/tahbura_tziburit_2012.pdf

תחבורה ציבורית נגישה ביישובים ערביים

כללי

הנחיות הנגישות לתחבורה ציבורית חלות על קווים עירוניים² בתוך היישובים הערביים, כפריים ועירוניים. הרעיון הוא לספק פתרון משביע רצון לנסיעה מזדמנת הן בין נקודות שירות שפזורות בתוך היישוב פנימה, והן מנקודות שירות שפזורות בכל רחבי היישוב אל נקודת איסוף מרכזית שמקשרת את היישוב כולו אל שירותים מהסוג שלא ניתן לספק ביישוב "קטן" (בית חולים, פארק תעשייה, קרית חינוך, שירותי מסחר מגוונים, רכבת ועוד).

היישובים הערביים נחלקים לשלוש קבוצות: (1) ערים ערביות ושכונות מגורים ערביות בערים מעורבות שפועלת בהן תחבורה ציבורית בקוי שירות עירוניים ומתוך כך הן כלולות בתכנית הארצית להנגשת התחבורה הציבורית (נצרת, רהט, שפרעם, חיפה, יפו, לוד, מעלות-תרשיחא, עכו, רמלה); (2) יישובים ערביים שמקבלים שירותי תחבורה ציבורית רק מאוטובוסים בין-עירוניים; (3) יישובים לא מוכרים ויישובים ערביים קטנים שלא מגיעה אליהם תחבורה ציבורית רשמית. בכל היישובים הערביים נפוץ השימוש במוניות להסעות מיוחדות, בגדלים שבהם נפוץ גם השימוש במוניות שירות שנוסעות בקו קבוע.³

טיטת התקנות⁴ שקובעות כללים לסבסוד ספקי שירותי מוניות, לנוסעים עם מוגבלות בניידות, נמצאת בשלבי חקיקה מתקדמים. התקנות יחולו על מפעילי מוניות נגישות (כהגדרתן בתקנות) בהסעה מיוחדת בלבד, יחידים או תאגידים שיפעילו לפחות 50 מוניות נגישות. הסובסידיה תינתן באמצעות הפחתה ניכרת של אגרת הרישוי למונית נגישה ותהיה מותנית בכך שהמפעיל יעדיף את הנוסעים עם המוגבלות. הנגשת שירותי מוניות בהסעה מיוחדת באה להשלים את הנגשת התחבורה הציבורית בקוי שירות עירוניים רבי קיבולת (אוטובוסים מעל 35 נוסעים) והנגשת מערכת הרכבות הארצית.

² קווים עירוניים: קווים הנכנסים אל תחנות בתוך היישובים.

³ דוגמת פירוט הקווים והמסלולים

http://he.mot.gov.il/index.php?option=com_content&view=article&id=524:rishayoun-kaveysheerot&catid=82:2010-04-14-07-13-28&Itemid=118

⁴ תקנות שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות (הנחה מאגרת רישיון להפעלת מונית נגישה), התשע"ב – 2012.

<http://portal.knesset.gov.il/NR/rdonlyres/6E79A249-2ED2-4507-A5C3-7E0EE5DF8074/1130/181212.pdf>

הנגשת תחבורה ציבורית בקוי שירות עירוניים היא חובה חקוקה⁵ באמצעות חוק משנת 1998, כשמכוחו נחקקו תקנות להנגשת התחבורה הציבורית בשנת 2003, ומשלים אותן ת"י 1918 שנכנס לתוקף בשנים 2001-1998. מאז שנת 2010 משרד התחבורה מוביל פרויקט ארצי שמסייע לרשויות המקומיות ולזכיינים לעמוד בהוראות שחלות עליהם, כאשר עד לשנת 2014 כל מערך האוטובוסים והתחנות בקוי השירות העירוניים אמור להיות נגיש כחוק.

המחוקק סייג, והחיל את הדרישות להנגשת כלי הרכב והתשתיות לאורך מסלול השירות בקוים עירוניים רק על אוטובוסים שיש בהם 35 מושבים לפחות. לא בכל היישובים הערביים יש קוי שירות פנימיים באוטובוסים רבי קיבולת ולכן הם אינם נהנים מההסדר. נציין כי מרבית הנוסעים הצורכים תחבורה ציבורית ביישובים הערביים הם: בני נוער, נשים, ואזרחים ותיקים (בני 65+) שמתקשים לנסוע ברכב ציבורי לא נגיש מתחנה לא נגישה.

מה היא מערכת תחבורה ציבורית נגישה?

מערכת תחבורה ציבורית נגישה כוללת כלי רכב נמוכי רצפה, מתקנים ואמצעים שמאפשרים לציבור לקרוא ולשמוע את מספר הקו ושמות התחנות, ומתקן שמאפשר להעלות לרכב כיסא גלגלים. תחנות מונגשות על ידי זה שהן מוצבות על מדרכה מוגבהת שניתן לעלות אליה בשיפוע נגיש מהכביש, יש לפניה מעבר חופשי ממכשולים שרוחבו 110 ס"מ לפחות, לצידה יש רחבה פנויה שמאפשרת מרחב תמרון לכיסא גלגלים, ומספרי הקוים שעוצרים בתחנה ויעדיהם מסומנים באותיות מאירות עיניים.

הפעלת מערכת תחבורה ציבורית נגישה ביישובים הערביים מאתגרת במיוחד ויש להיערך אליה בהתאם. המאפיינים הגיאוגרפיים בחלקים הפנימיים של היישובים הערביים מהווים חסם בפני הפעלת שירותי תחבורה ציבורית עירונית באוטובוסים רבי קיבולת. בחלקים הותיקים מבנה הרחובות (גיאומטריה וטופוגרפיה) הוא כזה שקשה מאד להכניס לתוכם כלי רכב גדולים יותר ממכוניות פרטיות, טנדרים, וטרנזיטים.

⁵ חוק שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות תשנ"ח-1998, תקנותיו, והתקנים שהן מפנות אליהם ובראשם ת"י 1918 על חלקיו השונים

<http://www.justice.gov.il/MOJHeb/NetzivutNEW/Mishpati/Hakika/NosahHokShivyon.htm>

הנחיות בסיסיות להנגשת תחנת אוטובוס⁶

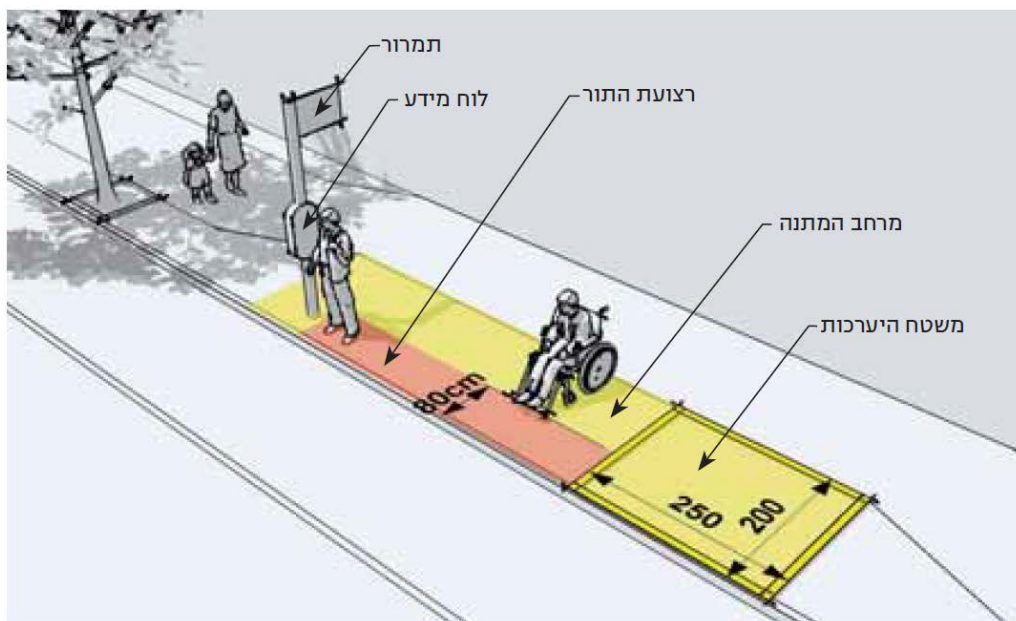
הסבר מפורט כיצד יש לבצע תחנת אוטובוס ניתן למצוא במסמך⁷ של משרד התחבורה: "תכנית רב שנתית ליישום הנגשת התחבורה הציבורית בישראל, 2010". להלן עיקרי הדברים.

נדגיש כי המידע המובא בזאת נסמך על שני מקורות: התוספת החמישית לתקנות הנגישות ועל הנחיות משרד התחבורה לתכנון רחובות וערים, תנועת הולכי רגל, אוקטובר 2009.⁸ תחנת אוטובוס יכולה להיות **תחנת עמוד** ויכולה להיות **תחנת סככה**.

הנחיות לתחנת עמוד

1. תחנת העמוד תוצב על המדרכה באופן שישאיר לפחות מסלול פנוי של 130 ס"מ על המדרכה.
2. במרחק של 5.5 מטר מהעמוד תסומן רחבת הערכות על ידי פס בעובי של 8 ס"מ בצבע כחול או לבן ברוחב (במקביל לאבן השפה) של 2.5 מטר ועומק של 2 מטר. הרחבה תסומן החל מאבן השפה.

רכיבי התפקוד של תחנת עמוד, מתוך הנחיות תכנון לתנועת הולכי רגל, משרד התחבורה אוקטובר 2009



⁶ חלק זה נלקח מהנחיות התחבורה לתכנון תנועת הולכי רגל, 2009.

⁷ תכנית רב שנתית ליישום הנגשת תחבורה ציבורית בישראל (אוטובוסים עירוניים)

http://media.mot.gov.il/PDF/HE_TRAFFIC_PUBLIC/hangasat_tahbura_ziburit.pdf

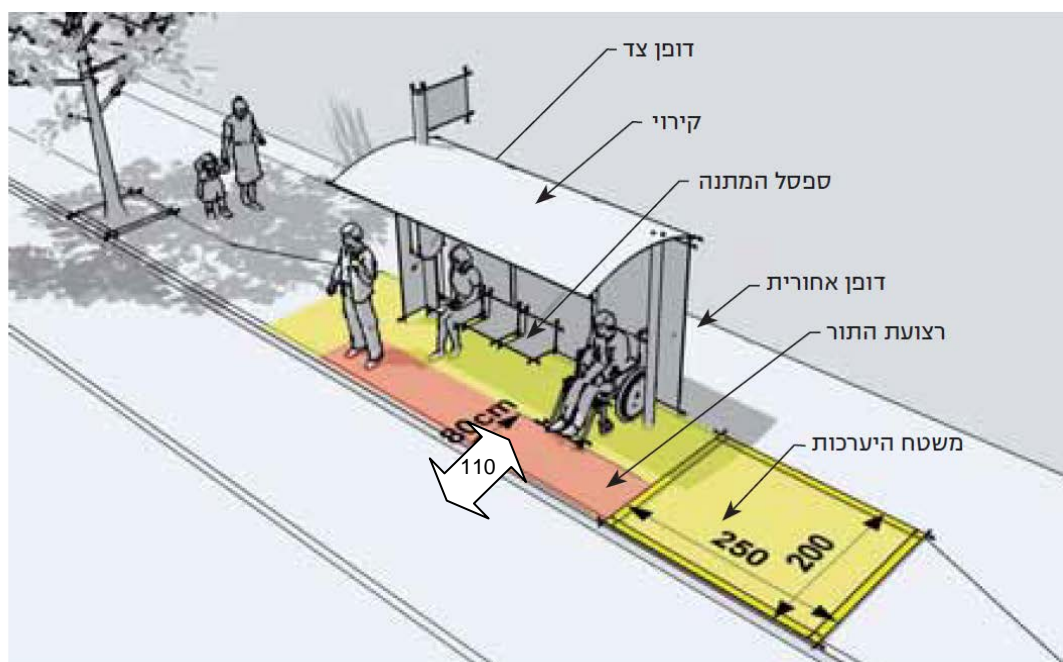
⁸ הנחיות לתכנון רחובות בערים – תנועת הולכי רגל

http://media.mot.gov.il/PDF/HE_TRAFFIC_PLANNING/PedestrianTrafficPlanning.pdf

תחנת סככה

1. הסככה תוצב כך שלא תפריע לכניסה לבית או לחצר או לבית עסק.
2. רוחב המדרכה בסביבת התחנה לא יפחת מ-2 מטר.
3. המרחק המינימאלי של הסככה מאבן השפה הוא 110 ס"מ.
4. בצמוד לסככה, לכיוון ממנו מגיע האוטובוס, תסומן רחבת הערכות: במרחק של 5.5 מטר מהעמוד תסומן רחבת הערכות על ידי פס בעובי של 8 ס"מ בצבע כחול או לבן ברוחב (במקביל לאבן השפה) של 2.5 מטר ועומק של 2 מטר. הרחבה תסומן החל מאבן השפה. הרחבה חייבת להיות נקייה מכל אביזר או רהיט רחוב.
5. הסככה חייבת להיות מפולסת עם המדרכה, ללא הפרשי גבהים.
6. בתוך הסככה יהיה ספסל ישיבה לממתינים ושטח פנוי ברוחב של 80 ס"מ לפחות, להמתנה של אדם בכסא גלגלים.

רכיבי התפקוד של תחנת סככה, מתוך הנחיות תכנון לתנועת הולכי רגל, משרד התחבורה, אוקטובר 2009



הנחיות כלליות

1. אל התחנות השונות תוביל דרך נגישה, פנויה ממכשולים ברוחב מינימאלי של 130 ס"מ.
2. בצומת הקרובה לתחנה יבוצעו הנמכות מדרכה תקניות עם סימון מישושי לכבדי ראייה.

זרקור לחשיבות בקידום נגישות לתחבורה ציבורית ביישובים הערביים עבור אוכלוסיית הנשים⁹

נתוני הלמ"ס משנת 2011¹⁰ מלמדים כי בקרב כלל האוכלוסייה בישראל 80% מהנשים מעל גיל 65, 40% מהגברים בגיל זה, וכ- 45% מהנשים בגילאי 45-65 אינם מורשים לנהוג. הטבלה שלהלן מראה את התפלגות המורשים לנהוג לפי גיל,¹¹ מגדר ושייכות לאחת משתי קבוצות האוכלוסייה העיקריות - יהודים וערבים. ניתן לראות כי גם בקרב יהודים וגם בקרב ערבים שיעור המורשים לנהוג יורד ככל שהגיל עולה והפער בין נשים לגברים בהקשר זה הולך ומתרחב. כאשר אנו משווים בין האוכלוסייה היהודית לערבית אנו מגלים כי קיים פער גדול בין שיעור הנשים היהודיות המורשות בנהיגה לבין שיעור הנשים הערביות המורשות בנהיגה (למעלה מפי 2). בקרב נשים ערביות מעל גיל 75 כמעט ואין נשים המורשות בנהיגה (0.01%).

התפלגות המורשים לנהוג לפי גיל, מגדר ושייכות לאחת משתי קבוצות האוכלוסייה העיקריות - יהודים וערבים

+75	65-74	55-64	45-54	גיל	
אוכלוסייה ערבית					
12,500	22,400	38,600	70,300	נשים ערביות	מספר תושבים
9,400	20,500	36,300	70,100	גברים ערבים	
140	1,121	6,151	24,393	נשים ערביות	מורשים לנהוג
3046	13,400	29,371	59,579	גברים ערבים	
0.01%	5%	16%	35%	נשים ערביות	באחזים
32%	65%	81%	85%	גברים ערבים	
אוכלוסייה יהודית					
213,000	207,200	340,100	338,700	נשים יהודיות	מספר תושבים
144,500	174,900	308,200	319,100	גברים יהודים	
22,731	75,914	191,768	219,477	נשים יהודיות	מרשים לנהוג
62,244	128,126	259,472	268,551	גברים יהודים	
11%	37%	56%	65%	נשים יהודיות	באחזים
43%	73%	84%	84%	גברים יהודים	

עם תוחלת חיים של כ-80 שנה, ניתן לצפות כי בשלושים השנים הבאות עדיין למעלה ממחצית הנשים בחברה הערבית יהיו תלויות בהסעה של אחרים, ויתווספו אליהן כל בני הנוער וכ- 20% מהגברים.¹²

⁹ בקרב האוכלוסייה בכלל והאוכלוסייה הערבית בפרט קיימות קבוצות רבות הנדרשות להנגשת שירותי התחבורה הציבורית. בין היתר ניתן להתייחס לאנשים המוגבלים בראייתם או בשמיעתם. בחלק זה בחרנו לתת זרקור לנשים מבוגרות עקב המודעות הנמוכה לקשיים של אוכלוסייה זו ולפערים בין החברה היהודית לערבית בקבוצת אוכלוסייה זו.

¹⁰ מתוך נתוני הלמ"ס <http://www.cbs.gov.il/reader>

¹¹ מתוך נתוני הלמ"ס <http://www.cbs.gov.il/www/publications12/1495/pdf/t04.pdf>

¹² ילדים נלקחים בחשבון כנספחים לנסיעה של מבוגרים, בהנחה שאינם נוסעים לבד.