



**הכנסת**  
**מרכז המחקר והמידע**

25 ביוני 2014  
כ"ז בסיוון תשע"ד

**תחבורה ציבורית עבור האוכלוסייה הערבית – תמונת מצב בכמה יישובים**

מסמך זה נכתב לקראת סיור של השדולה לתחבורה בת-קיימא בראשות חברי הכנסת תמר זנדברג ויריב לוין ביישובי ואדי עארה.

**1. האוכלוסייה הערבית בישראל – מבחר נתונים**

להלן מבחר נתונים על האוכלוסייה הערבית בישראל: הרכב האוכלוסייה, נתוני תעסוקה, עוני ובעלות על רישיון נהיגה. נתונים אלה מושפעים, בין היתר, מנגישותם וזמינותם של שירותי התחבורה הציבורית לאוכלוסייה.

**הרכב האוכלוסייה וחלוקה לגיל ולמין**

האוכלוסייה הערבית מונה היום כ-1.7 מיליון איש, שהם כ-20% מכלל אוכלוסיית המדינה.<sup>1</sup> שיעור הגידול של האוכלוסייה הערבית עומד בשנים האחרונות על 2.3%. האוכלוסייה הערבית מאופיינת במספר גדול יותר של גברים לעומת נשים: מתוך כ-1.63 מיליון איש בשנת 2012, 823,000 היו גברים ו-805,000 היו נשים. האוכלוסייה הערבית צעירה יחסית: לפי הנתונים, ב-2012 כ-47% מהאוכלוסייה היו מתחת לגיל 19, לעומת 33.4% בקרב האוכלוסייה היהודית.<sup>2</sup>

**תעסוקה**

ככלל, שיעור התעסוקה באוכלוסייה הערבית נמוך משיעור התעסוקה באוכלוסייה היהודית: בשנת 2012, שיעור הבלתי מועסקים באוכלוסייה הערבית מתוך כוח העבודה האזרחי עמד על 12%, לעומת 6% באוכלוסייה היהודית.

על-פי נתוני הלמ"ס, בשנת 2011 שיעור ההשתתפות בכוח העבודה של נשים ערביות היה 22%, לעומת 59% בקרב הנשים היהודיות ו-60% בקרב הגברים הערבים. בשנים 1970–2010 הוכפל שיעור

---

<sup>1</sup> למ"ס, "הודעה לעיתונות: ערב יום העצמאות ה-66 למדינת ישראל – כ-8.2 מיליון תושבים", 1 במאי 2014.  
<sup>2</sup> למ"ס, **שנתון סטטיסטי לישראל 2013**, לוח 2.3, תכונות דמוגרפיות: אוכלוסייה, לפי קבוצת אוכלוסייה, דת, מין וגיל.

ההשתתפות של נשים ערביות בשוק העבודה מ-10% ל-20%, אולם שיעור השתתפות זה עדיין נמוך מזה של הנשים היהודיות.<sup>3</sup>

## עוני

בשנת 2012 היתה תחולת העוני בקרב משפחות ערביות 54.3%, כלומר יותר מחצי מהמשפחות הערביות היו מתחת לקו העוני בשנה זו. ב-2012 היו המשפחות הערביות 13% מכלל המשפחות בישראל, אך 37% מכלל המשפחות העניות במדינה. יצוין כי נתונים אלה עובדו על סמך סקר 2012 של הלמ"ס, שלא כלל את המשפחות הבדואיות המתגוררות ביישובים לא מוכרים בנגב.<sup>4</sup>

תחולת העוני בקרב נשים ערביות לאחר תשלומי העברה אף היא גבוהה. בשנת 2012, כ-52% מהנשים הערביות היו עניות. העוני הכלכלי של נשים ערביות, כלומר רמת ההכנסה לפני קבלת תשלומי העברה, עמוק הרבה יותר: בשנת 2010, 70% מן הנשים הערביות היו עניות. בשנה זו תחולת העוני בקרב הגברים הערבים היתה, לראשונה, גבוהה מזו שבקרב הנשים, ועמדה על 53%; בשנים קודמות תחולת העוני בקרב הגברים היתה נמוכה מזו שבקרב הנשים.<sup>5</sup>

## רישיון נהיגה

בשנת 2012 היו כ-380,000 גברים ערבים עם רישיון נהיגה ו-202,000 נשים ערביות עם רישיון נהיגה, כלומר, גודלה של קבוצת הנשים בעלות רישיון נהיגה הוא כ-54% מקבוצת הגברים בעלי רישיון נהיגה. עם זאת, בהוצאת רישיונות חדשים היה כמעט שוויון בין נשים לגברים: 13,290 נשים ערביות הוציאו רישיון נהיגה בשנת 2012, לעומת 13,937 גברים ערבים.<sup>6</sup> בהנחה שמגמה זו תימשך, הפערים בין גברים לנשים בחברה הערבית בתחום זה ייסגרו בתוך כמה שנים.

## 2. שירותי תחבורה ציבורית ביישובים הערביים – רקע

ככלל, רמת שירותי התחבורה הציבורית ביישובים הערביים ירודה מזו שביישובים היהודיים. יש לכך סיבות רבות, חלקן היסטוריות וחלקן מבניות. בשנים האחרונות גוברת המודעות לחשיבותם של שירותים אלו, ונעשה מאמץ מרוכז לשיפור המצב. פעולה זו נעשית באמצעות המכרזים שמפרסם משרד התחבורה לשירותי אוטובוס חדשים באזורים שלא היה בהם שירות, או לתגבור השירות באזורים שבהם כבר פועלים קווים.

תחבורה ציבורית היא מרכיב הכרחי בנגישות של אוכלוסייה לצורכי היום-יום: עבודה, לימודים, מסחר, פנאי ועוד. הצורך בתחבורה ציבורית ביישובים הערביים הוא בראש ובראשונה של נשים. הסיבות לכך הן בעיקר מיעוט יחסי של בעלות רישיון נהיגה והצורך של האשה בחברה המסורתית להישאר קרוב לבית ולילדים. במחקרים שונים צוין שהיעדר שירותי תחבורה ציבורית ביישובים הערביים או אספקתם

<sup>3</sup> מרכז המחקר והמידע של הכנסת סוגיות מרכזיות בתחומי עבודת הוועדה לקידום מעמד האישה מסמך לקראת הכנסת ה-19, כתבה שלי מזרחי, 21 באפריל 2013.

<sup>4</sup> מירי אנדבלד, אורן הלר, נתנאלה ברקלי ודניאל גוטליב, המוסד לביטוח לאומי, מינהל המחקר והתכנון, ממדי העוני והפערים החברתיים: דוח שנתי 2012, ירושלים, דצמבר 2013, עמ' 44, לוח 7: תחולת העוני של נפשות בוגרות בחלוקה לפי מין (אחוזים), 1999-2012.

<sup>5</sup> המוסד לביטוח לאומי, מינהל המחקר והתכנון, מעמדן הכלכלי-חברתי של נשים בישראל, 1997-2011, כתבו ד"ר דניאל גוטליב ומירי אנדבלד, ירושלים, אוקטובר 2013, עמ' 21.

<sup>6</sup> למ"ס, שנתון סטטיסטי לישראל 2013, לוח 4. מורשים לנהוג, לפי קבוצת אוכלוסייה, מין, שנת הוצאת רישיון וגיל.



המצומצמת הם אחד החסמים העומדים בפני נשים ערביות המבקשות לצאת לעבודה. חסמים אחרים שצוינו הם היעדר מסגרות טיפול בילדים, היעדר השכלה והכשרה מתאימות, מנהגים מסורתיים המונעים מהאשה לצאת לעבודה ועוד.<sup>7</sup>

על-פי דוח שהכינה עמותת "סיכוי" בנובמבר 2012, אשר ניתח את שירותי התחבורה הציבורית ביישובים ערביים נבחרים מול יישובים יהודיים בגודל דומה, היישובים הערביים סבלו מרמת שירות נמוכה יותר יחסית ליישובים היהודיים שנבדקו.<sup>8</sup> רמת השירות נמדדה ביעדי הנסיעה של קווי התחבורה הציבורית ובתדירות הנסיעות של הקווים. למשל, בכפר-קאסם (כ-21,000 תושבים) נמדדו 62 נסיעות יומיות בקו אחד, ובשוהם (כ-19,500 תושבים) נמדדו 232 נסיעות יומיות ב-27 קווים. באום-אל-פחם (כ-49,500 תושבים) נמדדו 184 נסיעות יומיות ב-26 קווים, ובפרדס-חנה-כרכור (כ-34,700 תושבים) נמדדו 694 נסיעות יומיות ב-33 קווים.<sup>9</sup>

במסמך הוצגו כמה חסמים, ובהתאם לכך ניתנו המלצות לשיפור שירותי התחבורה הציבורית ביישובים הערביים. להלן בעיות מרכזיות שזיהו כותבי הדוח והמלצות שגיבשו בנוגע למדיניות משרד התחבורה:<sup>10</sup>

- **הגדרת קריטריונים למתן שירות.** הגדרת קריטריונים למתן שירות תאפשר להשוות את מצב שירותי התחבורה הציבורית ביישובים היהודיים וביישובים הערביים, ולפעול לשיפור השירות במקומות הנדרשים. העמותה המליצה להגדיר קריטריונים לאספקה, למימון ולהרחבה של שירותי תחבורה ציבורית. על בסיס קריטריונים אלה אפשר יהיה לפעול כדי לסגור את הפער בשירות בין היישובים הערביים ליישובים היהודיים;
- **מתן שירות לפי בקשות.** כיום משרד התחבורה פועל במידה רבה לפי בקשות של הרשויות המקומיות. לפיכך, רשות חזקה, שיודעת לדרוש שירות תקבל יותר, ורשות חלשה תקבל פחות. דרך פעולה זו יוצרת קושי רב עבור הרשויות הערביות, שרובן ממוקמות נמוך בסולם הכלכלי-חברתי של הלמ"ס. ברוב רובן של הרשויות הערביות אין היכרות טובה של מערכות השלטון ושל אופן הפנייה לשם קבלת תקציבים. העמותה המליצה על הגדרת תהליך עבודה בין משרד התחבורה לרשויות הערביות, שיכלול הגדרה ברורה של התנאים לקבלת סיוע, הטפסים שיש למלא לשם כך ועוד. נוסף על כך המליצה העמותה כי משרד התחבורה ייתן הכשרה ייעודית לממוני תחבורה ציבורית ברשויות המקומיות הערביות;
- **היעדר תשתית מקומית מתאימה לתחבורה ציבורית.** ביישובים ערביים רבים אין תשתיות מוסדרות. הדבר מקשה מאוד על הפעלת התחבורה הציבורית ואף מונע מתן שירותי תחבורה ציבורית, משום שאוטובוסים אינם יכולים לעבור בסמטאות צרות, אין במקום מפרצי עצירה שיכולים לשמש אותם ואין לאוטובוס אפשרות להסתובב בסוף הקו. העמותה המליצה לקדם תכנית ייחודית להסדרת תשתיות התחבורה ביישובים הערביים ולשלב בה גם כלי-רכב קטנים, מיניבוסים ורכבי הסעה (טרנזיטים), במקום אוטובוסים;

<sup>7</sup> מאיר-ג'וינט, מכון ברוקדייל, המרכז לחקר מוגבלויות ותעסוקת אוכלוסיות מיוחדות, תעסוקת נשים ערביות בנות 18-64, כתבו יהודית קינג, דניז נאון, אברהם וולדה-צדיק וגי'ק חביב, מאי 2009; קרן קורת, מכון מילקן, מקומה של התחבורה הציבורית בכניסתן של נשים מהאוכלוסייה הערבית בישראל למעגל העבודה, כתבה שרון מלכי, יולי 2011; כיאן – ארגון פמיניסטי, הניידות בקרב נשים ערביות בישראל, 2007.

<sup>8</sup> "סיכוי", העמותה לקידום שוויון אזרחי, מחסמים לסיכויים: תחבורה ציבורית ביישובים הערביים, כתבו חגית נעלי יוסף וטובי כהן, מסמך מדיניות מס' 5, נובמבר 2012, ירושלים וח'פה.

<sup>9</sup> שם, עמ' 6

<sup>10</sup> שם, עמ' 29-42.



- **תקציב.** סגירת הפערים שנוצרו עם השנים בין שירותי התחבורה הציבורית ביישובים היהודיים לשירותים ביישובים הערביים מחייבת השקעה תקציבית. העמותה המליצה כי יוקצה תקציב ייעודי לשיפור תשתיות ביישובים הערביים ולשיפור שירותי התחבורה הציבורית בהם ;
- **כוח-אדם ייעודי.** כיום מועסקת יועצת אחת במשרד התחבורה לכלל האוכלוסייה הערבית. יועצת זו מועסקת נוסף על הפעילות במינהלת התחבורה הציבורית, המופעלת במיקור חוץ על-ידי חברה המופקדת על תכנון שירותי האוטובוסים לכלל האוכלוסייה. המלצת העמותה היא כי יוקצה כוח-אדם ייעודי במשרד לטיפול בצורכי האוכלוסייה הערבית.

### 3. שירותי התחבורה הציבורית ביישובים ערביים כיום

בפרק זה נסקור את שירותי התחבורה הציבורית בכמה יישובים ערביים לפי חלוקה גיאוגרפית. כפי שיוצג להלן, ביישובים רבים שירותי התחבורה הציבורית ניתנים רק משנת 2009 ואילך. במקרים אחרים, שירותי התחבורה הציבורית שניתנו לפני שנת 2009 היו שירותים מצומצמים מאוד בהיקפם. יוצאת דופן היא העיר נצרת, שבה פעלו שירותי תחבורה ציבורית בהיקף נרחב יחסית גם לפני שנה זו.

#### 3.1. אזור הדרום: רהט, כסיפה, שגב-שלום ולקיה

##### רהט

רהט היא העיר הבדואית הגדולה ביותר בישראל, וחיים בה 54,900 תושבים ו-59.8% מהם מתחת לגיל 19. העיר מדורגת באשכול 2 בדירוג החברתי-כלכלי של הלמ"ס. רמת המינוע בעיר היא 158 כלי-רכב ל-1,000 נפש.<sup>11</sup>

בעיר רהט פועלים כיום 17 קווים ויש בה 559 נסיעות אוטובוס ביום (בשני הכיוונים) ו-3,116 נסיעות בשבוע (בשני הכיוונים). יצוין כי יש קווים שלהם כמה חלופות נסיעה, כלומר יש ימים או שעות שבהם הקו פועל במסלול שונה. למשל, קו 40 בין רהט לחורה מופעל חמש פעמים ביום בימי חול ופעמיים בשבת, ולכן מספר הנסיעות השבועי אינו מכפלה של מספר הנסיעות היומי.<sup>12</sup>

הקווים נותנים שירות בתוך העיר, מקשרים בין רהט לעיירה הבדואית השכנה חורה ומגיעים לתחנת הרכבת להבים-רהט, לבאר-שבע וכן לערים ראשון לציון (10 נסיעות ביום) ותל-אביב-יפו (נסיעה יומית אחת).

בשנת 2009, שבה התחיל השירות, היו ברהט 11 קווים, 515 נסיעות יומיות ו-2,848 נסיעות שבועיות.

<sup>11</sup> למ"ס, **הרשויות המקומיות בישראל 2011**, פרסום מס' 1531, פרופיל עיריות: רהט 2011.

<sup>12</sup> הנתונים התקבלו מאת מר דרור גנון, סגן בכיר למפקח על התעבורה במשרד התחבורה, דוא"ל, 24 ביוני 2014.



## כסייפה

המועצה המקומית כסייפה ממוקמת סמוך לתל-ערד, סמוך לכביש מס' 31 (באר-שבע-ערד). ביישוב יש כ-17,200 תושבים, ו-59.2% מהם מתחת לגיל 19. היישוב מדורג באשכול 2 בדירוג הכלכלי-חברתי של הלמ"ס. בהתאם לכך, רמת המינוע ביישוב נמוכה מאוד ועומדת על 86 כלי-רכב ל-1,000 נפש.<sup>13</sup>

במועצה המקומית כסייפה פועלים כיום 5 קווים ויש בה 65 נסיעות ביום ו-363 נסיעות בשבוע. בשנת 2009, בעת השקת השירות, פעלו במועצה המקומית חמישה קווים ו-12 נסיעות ביום. הקווים מספקים שירות בתוך היישוב, וכן נוסעים לבאר-שבע ולערד.<sup>14</sup>

## שגב-שלום

שגב-שלום היא מועצה מקומית בדואית בנגב. המועצה נמצאת סמוך לבאר-שבע, מדרום-מזרח לה. במועצה כ-7,800 תושבים, ו-60.8% מהם מתחת לגיל 19. המועצה מדורגת באשכול 2 בדירוג הכלכלי-חברתי של הלמ"ס. רמת המינוע ביישוב היא 150 כלי רכב ל-1,000 נפש.<sup>15</sup>

במועצה המקומית שגב-שלום כלל לא פעלו אוטובוסים בשנת 2009, והשירות נוסף בשנים האחרונות. ביישוב פועלים שני קווים, המספקים 30 נסיעות ביום ו-165 נסיעות בשבוע. הקווים מקשרים בין המועצה ובין באר-שבע והעיירה הבדואית ערעה-בנגב.<sup>16</sup>

## לקיה

לקיה היא מועצה מקומית בדואית בנגב, הממוקמת צפונית-מזרחית לבאר-שבע, סמוך לכביש 31. בעיירה 9,600 תושבים. התחבורה הציבורית בעיירה החלה לפעול בשנת 2009.

לדברי הודא אבו עובייד, אחראית לובי וקהילה בעמותת "סידרה" – עמותת נשים בדואיות בנגב שמרכזת בלקיה, הכנסת שירותי התחבורה הציבורית ליישוב לקיה שיפרה מאוד את נגישות האוכלוסייה לשירותים. בלקיה אין כמעט שירותים, והתושבים מסתמכים באופן כמעט בלעדי על השירותים שניתנים בבאר-שבע. עם זאת, השירות עדיין לא מספיק טוב: תדירות האוטובוסים נמוכה (אחת לשעה), הקו עובר דרך העיירה הסמוכה תל-שבע כך שזמן הנסיעה לבאר-שבע הוא שעה (לעומת 30 דקות ללא הכניסה לתל-שבע), והאוטובוסים אינם נותנים שירות פנים-יישובי באופן מלא.<sup>17</sup>

לדבריה, שירותי האוטובוסים משפיעים בעיקר על הנשים: רוב הנוסעים הן נוסעות; האוטובוסים מאפשרים לנשים גישה לשירותי המסחר, הבריאות והציבור בבאר-שבע; נשים שבעבר לא יצאו את ביתן או את היישוב עושות זאת באופן תדיר. לדבריה, נשים נוסעות גם לבד ללא כל ליווי, כלומר החסם ליציאת נשים מהבית הוא היעדר אמצעים, ולא חסם תרבותי.<sup>18</sup>

<sup>13</sup> למ"ס, הרשויות המקומיות בישראל 2011, פרסום מס' 1531, פרופיל מועצות מקומיות: כסייפה 2011.

<sup>14</sup> מר דרור גנון, סגן בכיר למפקח על התעבורה במשרד התחבורה, דוא"ל, 24 ביוני 2014.

<sup>15</sup> למ"ס, הרשויות המקומיות בישראל 2011, פרסום מס' 1531, פרופיל מועצות מקומיות: שגב שלום 2011.

<sup>16</sup> מר דרור גנון, סגן בכיר למפקח על התעבורה במשרד התחבורה, דוא"ל, 24 ביוני 2014.

<sup>17</sup> גב' הודא אבו עובייד, אחראית לובי וקהילה בעמותת "סידרה" – עמותת נשים בדואיות בנגב, שיחת טלפון, 18 ביוני 2014.

<sup>18</sup> הנ"ל.



## רהט כמקרה מבחן

רהט היא, כאמור, העיר הבדואית הגדולה בישראל, ובה כ-56,000 תושבים. עד שנת 2009 לא היו ברהט שירותי תחבורה ציבורית כלל. כתחליף לשירותי התחבורה הציבורית נסמכו התושבים על הסעות בידו קרובי משפחה, הסעות מאורגנות של מוסדות כדוגמת אוניברסיטת בן-גוריון ושירותי תחבורה לא-מוסדרים באמצעות רכבי הסעות (טרנזיטים).

שילוב אמצעי התחבורה הציבורית ברהט נעשה ביוזמה משותפת של משרד התחבורה ושל העירייה, שעמדה על הצורך בשירותים אלה עבור התושבים. לפני היציאה למכרז להפעלת השירותים נעשה מהלך של שיתוף ציבור, שכלל בעיקר התייעצויות עם השיחיים של השבטים המרכיבים את היישוב, אשר באותה עת היו גם חברים במועצת העיר (באותה עת היתה ברהט מועצה ממונה). נעשה גם תהליך של שיתוף ישיר של התושבים, לשם איתור הצרכים. הצרכים העיקריים שאותרו היו הן נסיעות פנימיות בתוך העיר והן נסיעות חיצוניות, בעיקר לבאר-שבע, שהיא המרכז העירוני הראשי הקרוב ביותר, ושם צורכים התושבים חלק גדול מהשירותים.

כיום מופעלים ברהט 13 קווים באמצעות 50 אוטובוסים: 9 קווים יוצאים מחוץ ליישוב ו-4 קווים הם קווים פנימיים, אשר אחד מהם מגיע לתחנת הרכבת להבים-רהט. מאז תחילת הפעלת השירות תוגברו חלק מהקווים, ולמשל הקו לבאר-שבע ולחורה, שפעל בימי שבת בלבד, עבר לפעול במשך כל השבוע; בקו למכללת "אחוה" נוספו נסיעות כדי לשמור על רציפות שירות לאורך היום; המסלולים של חלק מהקווים הפנימיים הוארכו במטרה לענות על התרחבות של העיר לכיוון דרום. העירייה מבקשת להוסיף קווי אוטובוס לערים השכנות: קריית-גת, שדרות, אופקים ונתיבות. תוספת שירות זו נחוצה בעיקר כדי לקשר את התושבים לאזורי התעסוקה הנמצאים בערים אלה.<sup>19</sup>

לדברי מר סלמאן אל-קרינאווי, רכז תחבורה ציבורית בעיריית רהט, לפני שילוב השירות היו התנגדויות בתוך היישוב לתחבורה הציבורית, מכמה טעמים: חשש שהשירות יכשל מחוסר שימוש, חשש מוונדליזם כלפי התחנות והתנגדויות של בעלי רכבי ההסעות או הקשורים להם מחשש לפגיעה בפרנסה.

## 3.2. אזור המרכז

### באקה-אלע'רביה

באקה-אלע'רביה היא עיר במחוז חיפה ממזרח לחדרה ובסמוך לכביש 6 (חוצה ישראל). בעיר כ-26,000 תושבים, ו-45.7% מהם מתחת לגיל 19. העיר מדורגת באשכול 3 בדירוג החברתי-כלכלי של הלמ"ס. אין בלמ"ס נתונים על רמת המינוע בעיר.<sup>20</sup>

בעיר פועלים כיום 6 קווים, שבהם 201 נסיעות ביום ו-1,099 נסיעות בשבוע. הקווים מספקים שירות פנימי בתוך העיר וכן קישור לאום-אל-פחם, לחדרה, לנתניה, לבנימינה, ולחיפה (נסיעה ביום). השירות בבאקה הוא חדש יחסית, והחל לאחר שנת 2009.<sup>21</sup>

<sup>19</sup> מר סלמאן אל-קרינאווי, רכז תחבורה ציבורית בעיריית רהט, שיחת טלפון, 17 ביוני 2014; גברת שרון מלכי, יועצת למשרד התחבורה לנושא האוכלוסייה הערבית, שיחת טלפון, 24 ביוני 2014.

<sup>20</sup> למ"ס, הרשויות המקומיות בישראל 2011, פרסום מס' 1531, פרופיל עירוני: באקה-אל-ע'רביה 2011.

<sup>21</sup> מר דרור גנון, סגן בכיר למפקח על התעבורה במשרד התחבורה, דוא"ל, 24 ביוני 2014.



## כפר-קאסם

כפר-קאסם היא עיר ערבית במחוז המרכז, שנמצאת סמוך לכביש מס' 5, מצפון לראש-העין. בעיר 20,000 תושבים, ו-48.4% מהם מתחת לגיל 19. העיר מדורגת באשכול 3 בדירוג הכלכלי-חברתי של הלמ"ס. רמת המינוע בעיר היא כלי-רכב ל-1,000 נפש, קרוב לממוצע הארצי.<sup>22</sup>

בעיר פועלים שני קווי אוטובוס: קו 5, שמספק שירות בתוך העיר וקישור לעיר פתח-תקוה, וקו 4, שמספק שירות בתוך העיר ושירות לתחנת הרכבת ראש-העין. בקווים אלה יש 113 נסיעות ביום ו-489 נסיעות בשבוע.<sup>23</sup>

## ג'לג'וליה

ג'לג'וליה היא מועצה מקומית במחוז המרכז ממזרח לכפר-סבא ובסמוך לכביש 6 (חוצה ישראל). במועצה 8,700 תושבים, ו-48.1% מהם מתחת לגיל 19. המועצה מדורגת באשכול 2 בדירוג החברתי-כלכלי של הלמ"ס. רמת המינוע היא כלי-רכב ל-1,000 נפש, קרוב לממוצע הארצי.<sup>24</sup>

ביישוב פועלים כיום 3 קווי אוטובוס, המספקים 26 נסיעות ביום ו-146 נסיעות בשבוע. בשנת 2009 פעלו 2 קווים, שסיפקו 11 נסיעות ביום ו-60 נסיעות בשבוע. השירות העיקרי הוא לפתח-תקוה, וכמו כן יש שירות דליל ליישובים הסמוכים שדה-חמד וכפר-ברא – 5 נסיעות ביום בכמה חלופות.<sup>25</sup> אין שירות לערים השכנות כפר-סבא, כפר-קאסם וראש-העין.

## 3.3. אזור ואדי עארה

### אום-אל-פחם

אום-אל-פחם היא עיר במחוז חיפה הנמצאת בסמוך לכביש 65 במרכזו של ואדי-עארה. בעיר 48,500 תושבים, ו-47.8% מהם מתחת לגיל 19. העיר מדורגת באשכול 2 בדירוג הכלכלי-חברתי של הלמ"ס. רמת המינוע בעיר היא כלי-רכב ל-1,000 נפש.<sup>26</sup>

שירותי התחבורה הציבורית בעיר החלו בשנת 2009. כיום פועלים בעיר 11 קווי אוטובוס, המספקים 104 נסיעות יומיות ו-579 נסיעות שבועיות. הקווים מספקים שירות פנימי בתוך העיר וכן קישור לחדרה, לתחנת הרכבת בנימינה, לחיפה (4 נסיעות ביום) ולנשר (2 נסיעות ביום).<sup>27</sup>

<sup>22</sup> למ"ס, הרשויות המקומיות בישראל 2011, פרסום מס' 1531, פרופיל עיריות: כפר קאסם 2011.

<sup>23</sup> מר דרור גנון, סגן בכיר למפקח על התעבורה במשרד התחבורה, דוא"ל, 24 ביוני 2014.

<sup>24</sup> למ"ס, הרשויות המקומיות בישראל 2011, פרסום מס' 1531, פרופיל מועצות מקומיות: ג'לג'וליה 2011.

<sup>25</sup> מר דרור גנון, סגן בכיר למפקח על התעבורה במשרד התחבורה, דוא"ל, 24 ביוני 2014.

<sup>26</sup> למ"ס, הרשויות המקומיות בישראל 2011, פרסום מס' 1531, פרופיל עיריות: אום אל-פחם 2011.

<sup>27</sup> מר דרור גנון, סגן בכיר למפקח על התעבורה במשרד התחבורה, דוא"ל, 24 ביוני 2014.



## כפר-קרע

כפר-קרע היא מועצה מקומית במחוז חיפה הנמצאת סמוך לכביש 65, בכניסה הדרומית לוואדי עארה. במועצה 16,300 תושבים, ו-43.3% מהם מתחת לגיל 19. המועצה מדורגת באשכול 4 בדירוג החברתי-כלכלי של הלמ"ס. רמת המינוע היא 343 כלי-רכב ל-1,000 איש, מעט יותר מהמוצע הארצי.<sup>28</sup>

בכפר-קרע יש קו אוטובוס בודד המקשר לתחנת הרכבת בבנימינה, ונותן גם שירות מסוים בתוך היישוב. בכיוון השני הקו מספק שירות לערעה ולעין-אל-סהלה. בקו זה יש 10 נסיעות ביום ו-53 נסיעות בשבוע. יצוין כי הקו אינו בלעדי לכפר-קרע ומספק שירות לכמה יישובים נוספים.

## זלפה

זלפה הוא יישוב כפרי המשתייך למועצה האזורית מעלה עירון. במועצה האזורית 13,200 תושבים, והיא מדורגת באשכול 2 בדירוג החברתי-כלכלי של הלמ"ס. רמת המינוע במועצה היא 268 כלי-רכב ל-1,000 נפש.<sup>29</sup>

בזלפה עוברים כיום שני קווי אוטובוס, המספקים 24 נסיעות ביום ו-135 נסיעות בשבוע. הקווים נותנים שירות בתוך יישובי המועצה, אל-אום אל-פחם ואל עפולה.

## 3.4. אזור הצפון

### נצרת (אל-נאסרה)

נצרת היא העיר הערבית הגדולה בישראל, ופועלים בה שירותי תחבורה ציבורית עוד לפני קום המדינה. בעיר יש כיום 73,700 תושבים ו-40.1% מהם עד גיל 19; העיר מדורגת באשכול 3 בדירוג החברתי-כלכלי של הלמ"ס; רמת המינוע בה היא 329 כלי-רכב ל-1,000 – זהה למוצע הארצי.<sup>30</sup>

בנצרת פועלים כיום 62 קווים, המספקים 1,508 נסיעות ביום ו-9,286 נסיעות בשבוע. השירות שופר לעומת שנת 2009, שאז סיפקו האוטובוסים בעיר 1,412 נסיעות ביום ו-8,613 נסיעות בשבוע. הקווים נותנים שירות פנימי בתוך העיר, שירות ליישובים הסמוכים טורעאן, יפיע, ראמה ועוד, וכן שירות לערים חיפה, טבריה, סחינן וכרמיאל.<sup>31</sup>

### שפרעם (שפא-עמרו)

שפרעם היא עיר במחוז חיפה, הנמצאת ממזרח לקריית-אתא, סמוך לצומת הכבישים 79 ו-70. בעיר 37,700 תושבים, ו-41.2% מהם מתחת לגיל 19. העיר מדורגת באשכול 3 בדירוג החברתי-כלכלי של הלמ"ס. רמת המינוע בעיר היא 297 כלי-רכב ל-1,000.<sup>32</sup>

<sup>28</sup> למ"ס, הרשויות המקומיות בישראל 2011, פרסום מס' 1531, פרופיל מועצות מקומיות: כפר-קרע 2011.

<sup>29</sup> למ"ס, הרשויות המקומיות בישראל 2011, פרסום מס' 1531, פרופיל מועצות אזוריות: מעלה עירון 2011.

<sup>30</sup> למ"ס, הרשויות המקומיות בישראל 2011, פרסום מס' 1531, פרופיל עיריות: נצרת 2011.

<sup>31</sup> מר דרור גנון, סגן בכיר למפקח על התעבורה במשרד התחבורה, דוא"ל, 24 ביוני 2014.

<sup>32</sup> למ"ס, הרשויות המקומיות בישראל 2011, פרסום מס' 1531, פרופיל עיריות: שפרעם 2011.





עד שנת 2009 לא היו בשפרעם שירותי תחבורה ציבורית סדירים. כיום פועלים בעיר 14 קווי אוטובוס, המספקים 226 נסיעות יומיות ו-1,263 נסיעות שבועיות. הקווים מספקים שירות בעיקר לחיפה, לעכו ולנצרת, ולעוד כמה יישובים באזור.<sup>33</sup>

## בענה

בענה היא מועצה מקומית בגליל העליון, הממוקמת מצפון לכרמיאל, בסמוך לכביש 85. ביישוב 7,500 תושבים, ו-45.6% מהם מתחת לגיל 19. היישוב מדורג 2 בדירוג החברתי-כלכלי של הלמ"ס. רמת המינוע היא 262 כלי-רכב ל-1,000 נפש.<sup>34</sup>

שירות התחבורה הציבורית בבענה החל לאחר שנת 2009. היישוב מקבל שירות משני קווים שעוברים דרכו. הקווים עוברים ביישוב חמש פעמים ביום, וקו אחד מהם נותן שירות של נסיעה יומית בודדת. הקווים מספקים שירות ליישובים סמוכים וכן לכרמיאל.<sup>35</sup>

## סיכום

הנתונים המדגמיים שהובאו לעיל מראים שיש שירות תחבורה ציבורית ביישובים ערביים, ויש מגמה של שיפור במספר הנסיעות ובתדירותן, ובמספר היעדים המקבלים שירות. עם זאת, פעמים רבות שירות זה הוא מוגבל או חלקי. למשל, ביישוב גילגוליה אין קו שירות לעיר הסמוכה כפר-סבא, ואף לא לאזור התעשייה המזרחי שלה, המרוחק 3 ק"מ בלבד מהיישוב. ביישוב בענה יש שירות של ארבעה אוטובוסים ביום לעיר הסמוכה כרמיאל. שירות זה הוא דליל למדי ואינו מאפשר הסתמכות על תחבורה ציבורית לשם טיפול בצורכי היום-יום של האוכלוסייה.

כאמור, בהיעדר קריטריונים למתן שירות של תחבורה ציבורית אין דרך לשפוט אם השירות הניתן כיום מספיק ועומד בתנאים מינימליים. עם זאת, היישובים הערביים מאופיינים בהרכב אוכלוסייה צעיר יחסית, וברמת מינוע נמוכה, וממאפיינים אלה עולה ששירותי התחבורה הציבורית נחוצים בהם מאוד.

## 4. צעדים לשיפור המצב

להערכת משרד האוצר, **דרוש תקציב חד-פעמי של כ-400 מיליון ש"ח על מנת לסגור את פערי התשתית בין היישובים הערביים ליישובים היהודיים. סגירת פערי השירות מצריכה תקציב של כ-500 מיליון ש"ח לשנה**, לתשלום עבור סובסידיות להפעלת תוספת האוטובוסים ביישובים הערביים. לדברי מר אשר דולב, רכז תחבורה ציבורית באגף תקציבים במשרד האוצר, נושאים אלה עולים בדיונים לקראת הכנת תקציב 2015. לדבריו, שיפור שירותי התחבורה הציבורית לאוכלוסייה הערבית נמצא במקום גבוה בסדר העדיפויות של המשרד.<sup>36</sup>

<sup>33</sup> מר דרור גנון, סגן בכיר למפקח על התעבורה במשרד התחבורה, דוא"ל, 24 ביוני 2014.

<sup>34</sup> למ"ס, **הרשויות המקומיות בישראל 2011**, פרסום מס' 1531, פרופיל מועצות מקומיות: בענה 2011.

<sup>35</sup> מר דרור גנון, סגן בכיר למפקח על התעבורה במשרד התחבורה, דוא"ל, 24 ביוני 2014; משרד התחבורה, **פורטל קווי תחבורה בישראל**, [www.bus.gov.il](http://www.bus.gov.il), תאריך כניסה: 25 ביוני 2014.

<sup>36</sup> מר אשר דולב, רכז תחבורה ציבורית באגף תקציבים במשרד האוצר, שיחת טלפון, 24 ביוני 2013.



לדברי שרון מלכי, יועצת למשרד התחבורה לנושא האוכלוסייה הערבית, לקראת סוף שנת 2014 צפוי להתחיל קורס ייעודי להכשרת ממוני תחבורה ציבורית ביישובים הערביים. קורס זה מבוסס על קורס כללי להכשרת ממוני תחבורה ציבורית ברשויות המקומיות, ויהיו בו דגשים רלוונטיים לאוכלוסייה הערבית. נוסף על כך, המשרד עתיד להפיץ לרשויות המקומיות מדריך לניהול הקשר עם משרד התחבורה. המדריך יכלול את נוהלי הפנייה למשרד, את דרכי העבודה עמו ואת התהליכים שיש להשלים כדי לקבל תשומות ותוספות שירות בתחום התחבורה הציבורית.<sup>37</sup>

כתיבה : ד"ר יניב רוני

אישור : שרון סופר, ראש צוות בכירה

עריכה לשונית : מערכת "דברי הכנסת"

---

<sup>37</sup> גברת שרון מלכי, יועצת למשרד התחבורה לנושא האוכלוסייה הערבית, שיחת טלפון, 24 ביוני 2014.

