

נעים ושווים

הדו"ח הופק עבור קרן משפחת רודרמן ותנועת לינק 20 מנתונים וכלי מדידה שפיתח נחמן שלף. ניתוח, כתיבה ועריכה:
גיל יעקב (יולי 2020)

דו"ח דירוג היישובים הראשון לפי נגישות בינעירונית לאנשים עם מוגבלויות – 2020

הדו"ח משווה את מידת הזמינות של תחבורה ציבורית נגישה פיזית לאנשים עם מוגבלויות, בדגש על היכולת לבצע נסיעה בינעירונית נגישה פיזית בתחבורה הציבורית.

מהדו"ח עולה כי:

- 1) היישובים הבולטים ללא נגישות לנסיעה בינעירונית בתחבורה הציבורית לאנשים עם מוגבלויות פיזיות: צפת, ערד, אילת, ירוחם, קרית שמונה, מודיעין עילית, בית"ר עילית, ועשרות יישובים בחברה הערבית.
- 2) בלמעלה מ-85 יישובים מעל 1,000 תושבים בישראל אין כלל אפשרות לנסיעה נגישה פיזית בתחבורה הציבורית ליישובים אחרים. כמחצית מהיישובים הללו הם יישובים גדולים עם מעל ל-10,000 תושבים. ביישובים אלו לאנשים עם מוגבלויות פיזיות אין כל אפשרות להתנייד ליישוב אחר. למפה המלאה: <https://bit.ly/3gwS5WF>
- 3) הרוב המוחלט של היישובים ללא נסיעה בינעירונית נגישה בתחבורה הציבורית ליישוב אחר נמצאים בצפון הארץ, בנגב וביישובי המשולש.
- 4) בגוש דן ואזור המרכז ישנה זמינות גבוהה יותר של נסיעות בינעירוניות נגישות באמצעות אוטובוסים עירוניים נגישים ובאמצעות הרכבת.
- 5) ניתן לצמצם את פערי הנגישות בנסיעה בינעירונית בטווח המידי, אם מתמקדים בפתרונות הנגשה ביישובים בהם אין כלל נגישות לנסיעה בינעירונית: הצטיידות באוטובוסים בינעירוניים נגישים ליישובים ללא חלופות נסיעה, הפעלת מיניבוסים ורכבי הסעה נגישים שמתאימים לנסיעה בינעירונית, והפעלה של קווים עירוניים נגישים בנסיעות בין עירוניות קצרות.

יישובים מעל 20,000 תושבים ללא נסיעות נגישות ליישובים אחרים

1 מתבולוגיה-הנתונים בדו"ח הופקו עבור קרן משפחת רודרמן ותנועת לינק 20 ע"י נחמן שלף מפתח "מנתח תחבורה לישראל" ונתחו ע"י גיל יעקב
הנתונים כוללים מידע על כל העצירות המתוכננות לפי סיווג של כלי תחבורה שונים- אוטובוסים עירוניים נגישים, אוטובוסים בינעירוניים לא נגישים, אוטובוסים אזוריים לא נגישים, הרכבות, המטרונית באזור חיפה והרכבת הקלה בירושלים - במהלך 2.2.2020 (לפני התפרצות הקורונה), לפי נתוני משרד התחבורה הפתוחים לציבור (GTFS). הניתוח כולל יישובים שבהם למעלה מ-10,000 תושבים (לפי נתוני הלמ"ס ל-2017). ניתן גם לצפות בנתוני המקור.
במפה ניתן לצפות ביישובים הלא נגישים לנסיעה בינעירונית מעל 1,000 תושבים.

יישוב	מס' הנסיעות הנגישות ליישובים אחרים	מס' הקווים הנגשים ליישובים אחרים	נסיעות לא נגישות ביום עירוני - פנים	% נסיעות לא נגישות ביום
מודיעין עילית	-	-	751	40%
ביתר עילית	-	-	1184	48%
צפת	-	-	486	49%
סח'נין	-	-	359	57%
יקנעם עילית	-	-	579	58%
ערד	-	-	342	60%
מגאר	-	-	326	62%
אילת	-	-	343	62%
אום אל-פחם	-	-	597	67%
קריית מלאכי	-	-	623	69%
קריית שמונה	-	-	511	84%
טירה	-	-	355	88%
טייבה	-	-	321	100%
עראבה	-	-	304	100%
ערערה	-	-	557	100%
כפר יונה	-	-	1016	100%
קלנסווה	-	-	267	100%
ג'דידה-מכר	-	-	705	100%
כסיפה	-	-	219	100%

10 היישובים המובילים עם מספר הנסיעות הנגישות הגדול ביותר ליישובים אחרים

יישוב	מס' נסיעות נגישות ליישובים אחרים	מס' קווים נגשים ליישובים אחרים	נסיעות לא נגישות ביום	נסיעות נגישות ביום	% נסיעות לא נגישות ביום
1 תל אביב -יפו	15,120	184	5838	16823	26%
2 רמת גן	10,688	175	3152	10688	23%
3 בני ברק	6,839	127	2688	6847	28%
4 חולון	6,795	81	1223	6795	15%
5 גבעתיים	6,519	92	636	6519	9%
6 פתח תקווה	4,832	91	2213	6110	27%
7 חיפה	4,597	98	2534	6952	27%
8 ראשון לציון	4,260	73	1640	4710	26%
9 בת ים	4,117	43	30	4117	1%
10 גבעת שמואל	3,237	87	2099	3237	39%

למפת הנגישות- יישובים מעל 1,000 תושבים ללא נסיעה נגישה ליישוב אחר:
<https://bit.ly/3gwS5WF>

נגישות וניידות של אנשים עם מוגבלויות ביציאה ממשבר הקורונה: צעדים ל-2020

ניידות עצמאית ונגישות התחבורה הציבורית הן תנאי בסיסי לחיי קהילה מלאים ולהבטחת הזדמנויות שוות לאנשים עם מוגבלויות בנגישות לתעסוקה, השכלה, שירותים, פנאי, ועוד. משבר הקורונה והיציאה ממנו מחייבים לא להשאיר את האנשים עם המוגבלויות מאחור. הניידות המצומצמת שנכפית על אנשים עם מוגבלויות מונעת מהם הזדמנויות כלכליות, גישה לשירותים קהילתיים ורפואיים, וגורמת לבידוד חברתי, ופגיעה באיכות החיים².

במשבר הקורונה כ-40% מהעובדים עם מוגבלויות הוצאו לחל"ת, פי 4 לעומת יתר העובדים, ועם החזרה לעבודה הוחזרו פי 2 יותר עובדים ללא מוגבלויות לעומת עובדים עם מוגבלויות. הקושי המרכזי בהחזרת עובדים עם מוגבלויות לעבודה הוא הקושי להגיע לעבודה בגלל בעיות בתחבורה הציבורית³.

הניסיון ממשברים קודמים, משבר ההייטק ב-2001 והמשבר הפיננסי העולמי ב-2008, הוכיחו שעברו שנתיים עד שאנשים עם מוגבלויות חזרו לשוק העבודה, בהיעדר היערכות מיוחדת.

אובדן התוצר הגולמי למשק הנגרם מהעדר שילוב אנשים עם מוגבלויות בשוק התעסוקה, עומד על לפחות 6.4 מיליארד שקלים לשנה⁴.

עוד לפני משבר הקורונה, אנשים עם מוגבלויות, כ-20% מהאוכלוסייה הבוגרת בישראל⁵, היו מועסקים פי 2 פחות ביחס לאנשים ללא מוגבלות, וחווו שיעור בדידות גבוה פי 4 יותר ביחס לאנשים ללא מוגבלות⁶. למעלה מרבע מהאנשים עם מוגבלויות שחווים בדידות, מציינים היעדר תחבורה נוחה וזמינה כסיבה מרכזית לחוסר מעורבות חברתית⁷.

המשבר הנוכחי מייצר חובה אמיתית והזדמנות לפעולה מיידית כבר בשנת 2020, במסגרת תקציב-2020-2021, חוק ההסדרים, ופעילות הכנסת ומשרדי הממשלה, כדי להבטיח את הנגישות והניידות העצמאית לאנשים עם מוגבלויות ולסייע להתאוששות המשק הישראלי.

צעדים נדרשים ממשד התחבורה:

1. ביטול הצורך בהזמנה מראש ברכבת לאנשים עם מוגבלויות - שירות הרכבות הוא השירות היחיד שנגיש לנסיעה בינעירונית וסגירתו או צמצומו היא מכה קשה לאנשים עם מוגבלויות. ביטול הצורך בהזמנה מראש של נסיעה נגישה ברכבת יאפשר לאנשים עם מוגבלויות גמישות בנסיעה. יצירת סימון ברור

2 חקר המסוגלות התעסוקתית של אנשים עם מוגבלות, 2014.

3 העסקת אנשים עם מוגבלות במשבר הקורונה: ניתוח סקר מעסיקים, מאי 2020, קרן צוריאל, מרכז המחקר והידע - מעוז, סקר נציבות שיוויון אנשים עם מוגבלויות.

4 מחקר משותף של מרכז מאקרו לכלכלה מדינית והאגף לקידום שוויון בהסתדרות, 2018.

5 דוח שנתי נציבות שיוויון אנשים עם מוגבלות 2017, ראיונות.

6 דוח שני על מצבם של אנשים עם מוגבלות בישראל, נציבות שיוויון, אנשים עם מוגבלות, 2017.

7 מדוח מקיף של מכון מאיירס-גיוינט ברוקדייל על אוכלוסיית אנשים בעלי מוגבלות בישראל, 2014.

8 מתוך נייר העמדה "נגישות וניידות של אנשים עם מוגבלויות בישראל - כיוונים לעתיד", קרן רודרמן, 2017.

- בקרונות שמפריד בין המקום המוקצה לאנשים עם מוגבלויות למקום המוקצה לשימושים כגון אופניים יבטיח מקום פנוי לאנשים עם מוגבלויות.
2. הנגשה פיזית של מספר קווי אוטובוס בינעירוניים ראשיים שאין להם חלופת נסיעה ברכבת באופן מידי. בעלות חד פעמית של 6 מיליון ₪ (0.03% מתקציב משרד התחבורה) ניתן להגיש כ 10 קווים בינעירוניים קיימים שאין להם חלופה של נסיעה ברכבת, להפעילם בתדירות חלקית וקבועה, כחלק מרכישה של אוטובוסים שכבר תוקצבה, ובמערך נהגי האוטובוס הקיים. תוספת של כ 100,000 ₪ מאפשרת להגיש אוטובוס בינעירוני אחד.
 3. יישום התקנות מ-2017 המחייבות הנגשה חושית של התחנות הבינעירונית החל מ-2019, וקיום ההתחייבות להגיש פיזית את התחנות הבינעירוניות תוך 5 שנים¹⁰
 4. היערכות לחקיקה ותקנות להנגשה מלאה של התחבורה הציבורית הבינעירונית בכנסת, ודרישה להקצאת תוספת של 325 מיליון ₪ בשנה למשך 12 שנים ליישום, 1.6% בלבד מתקציב משרד התחבורה.¹¹
 5. בישראל יש כיום מונית נגישה אחת לכל 1,600 אנשים עם מוגבלויות, לעומת מונית אחת לכל 340 אנשים ללא מוגבלויות¹². אנשים עם מוגבלויות מדווחים שאין מוניות נגישות זמינות לרוב, וכן שנהגי מוניות מבקשים מהם מחיר מופקע על מתן השירות, בניגוד לחוק¹³. נדרשת תוספת פי שלושה לפחות של כמות הרישונות למוניות המונגשות בישראל (שמספרן הרשמי עומד על 950 כיום), על ידי מתן רישונות נוספים בהנחה לרכישת מוניות נגישות, והטלת חובות להפעלת שירות נגיש ברישונות של תחנות מוניות וספקי הזמנת מוניות ברשת (כגון Gett), כך שבכל עיר בישראל תהיה חובת הפעלת מוניות נגישות בכמות המתאימה לגודל היישוב, לצד אכיפה מתאימה על גביית מחיר מופקע. יש לחייב גם את מפעילי הנסיעות המשותפות במוניות במינימום של כלי רכב נגישים עבור אנשים עם מוגבלות ובהפעלת שירות של השתתפות בנסיעה נגישה עבור אנשים עם מוגבלות.
 6. נדרשת אכיפה רציפה ומקיפה של משרד התחבורה על רמת הנגישות שמספקות בפועל חברות התחבורה הציבורית, כדי להבטיח נגישות גבוהה לאנשים עם מוגבלויות גם מצד נותני השירות. חברות התחבורה הציבורית מקבלות תקציבים ממשרד התחבורה לביצוע הדרכות לנהגים גם בנושא נגישות לאנשים עם מוגבלויות, אך בפועל כל חברה מעבירה הכשרה שונה, וישנם פערים בין נהגים שונים ברמת השירות לאנשים עם מוגבלויות¹⁴. לאור משבר הקורונה, למשרד התחבורה יש חובה והזדמנות לעדכן את תכני ונהלי ההכשרות, ההנחיות והבקרה שלו לנהגי אוטובוס ונותני שירותים בתחבורה ציבורית בכל הנוגע לשירות אנשים עם מוגבלויות שונות.
 7. הרחבת פתרונות טעינה ורכישת כרטיסים מגוונת וזמינה, גם מרחוק בטלפון ובאינטרנט, גם במזומן, וגם על גבי התחבורה הציבורית, מעבר לאפשרויות הקיימות כיום.
 8. הנגשת מוניות שירות - במסגרת הכוונה להכניס מוניות שירות נוספות ברחבי הארץ, נדרשת נגישות מינימלית של מוניות השירות שייכנסו לפעולה במהלך שנת 2020, ניתן להבטיח זאת במכרזים.
 9. הנגשת אתר המידע של משרד התחבורה לאנשים עם מוגבלויות המתקשים בתכנון הנסיעה¹⁵.

9 תקנות שיויון זכויות לאנשים עם מוגבלות (נגישות חושית באוטובוסים בין-עירוניים), תשע"ח-2017

10 התחייבות משרד התחבורה לועדת המשנה לתקנות חוק שיויון זכויות בדיני תקנות הנגישות לאוטובוסים בינעירוניים.

11 מרכז המחקר והמידע של הכנסת, נגישות לאוטובוסים בינעירוניים, 2017.

12 נתוני ענף המוניות בישראל, משרד התחבורה.

13 ראינות עומק עם אנשים עם מוגבלויות, נייר עמדה נגישות וניידות של אנשים עם מוגבלויות בישראל, קרן רודרמן, 2018.

14 ראינות עם נציגי חברות אוטובוסים: אגד, מטרופולין, קווים, אפיקים, דן, נייר עמדה נגישות וניידות אנשים עם מוגבלויות, קרן רודרמן, 2018.

15 אתר מרכז המידע הארצי של משרד התחבורה להתמצאות בתחבורה הציבורית אינו נגיש לכלל המוגבלויות www.bus.gov.il. ראינות אנשים עם מוגבלויות, סקר פרויקט גלגלי צפון וגלגלי דרום, 2017.

צעדים נוספים נדרשים מהממשלה

- א. הכרזה על שנת 2020 כשנת הנגישות והניידות לאנשים עם מוגבלויות, והכנת תכנית לאומית כוללת.
- ב. פרויקט לאומי של שירות מאוחד של פתרונות ניידות לאנשים עם מוגבלות, שדרכו אדם עם מוגבלויות יוכל לתכנן נסיעה ולהזמין אותה מבין כלל אמצעי התחבורה הנגישים עבורו (רכב נגיש, תחבורה ציבורית, הסעות, מוניות ועוד)¹⁶. לשם כך נדרש: פתיחת כלל המידע הממשלתי הזמין על נגישות תחבורתית למפתחים (תחבורה ציבורית, הסעות, מוניות, נגישות במרחב הציבורי), מכרז לפיתוח שירות תכנון מסלול והזמנת אמצעי תחבורה מתאימים לאנשים עם מוגבלויות, הטלת חובה על ספקי שירות תחבורתי נגיש להתחבר לשירות ההזמנה הנגיש, בפרט בענף ההסעות, המוניות, מוניות השירות והנסיעות השיתופיות.
- ג. ניהול חכם וטכנולוגי של שירותי הסעות שמשרדי הממשלה מציעים לאנשים עם מוגבלויות, לשרת יותר אנשים בפחות משאבים. מדינת ישראל מממנת באופן ישיר הוצאות ניידות של אנשים עם מוגבלות הכוללות רכב, הסעות ותחבורה ציבורית, בסך כ 2.5 מיליארד ש"ח מדי שנה, אשר משרתים לכל היותר כ 40% בלבד מהאנשים עם מוגבלות. ההוצאה הישירה הגבוהה ביותר על ניידות משרתת רק 3% מהאנשים עם מוגבלויות: 1.6 מיליארד ש"ח בשנה¹⁷, המהווים 66% מההוצאה הציבורית הישירה על ניידות לאנשים עם מוגבלות, עבור גמלת ניידות ברכב פרטי. מערכי ההסעות הניתנים לאנשים עם מוגבלות מנוהלים במפוזר בין מספר משרדי ממשלה, הבריאות, הרווחה והחינוך, בעלות כוללת של למעלה מ 770 מיליון ש"ח בשנה, והן משרתות עד 10% מהאנשים עם מוגבלויות¹⁸. ניהול חכם וטכנולוגי של שירותי הסעות נגישים, יביא לחסכון של 30-40% בעלויות ההפעלה, עלייה בכמות המשתמשים והגעה מהירה יותר ליעד¹⁹.

הדירוג המלא - יישובים מעל 10,000 תושבים

	מס' נסיעות נגישות ליישובים אחרים	מס' קווים נגישים ליישובים אחרים	נסיעות לא נגישות ביום	נסיעות נגישות ביום	% נסיעות לא נגישות ביום	יישוב	
1	15,120	184	5838	16823	26%	תל אביב -יפו	
2	10,688	175	3152	10688	23%	רמת גן	
3	6,839	127	2688	6847	28%	בני ברק	
4	6,795	81	1223	6795	15%	חולון	
5	6,519	92	636	6519	9%	גבעתיים	
6	4,832	91	2213	6110	27%	פתח תקווה	
7	4,597	98	2534	6952	27%	חיפה	
8	4,260	73	1640	4710	26%	ראשון לציון	
9	4,117	43	30	4117	1%	בת ים	
10	3,237	87	2099	3237	39%	גבעת שמואל	
11	2,979	46	707	2979	19%	קריית אונו	
12	2,423	67	1352	2423	36%	נצרת	

16 מערכת דומה בשם E-Commuter מופעלת בהצלחה בסינגפור ע"י חברה ישראלית (Hapticus), נתוני החברה מצביעים על עלייה משמעותית בשימוש בשירותי הסעות נגישות, מוניות נגישות ותחבורה ציבורית נגישה, לצד חסכון של 30-40% בעלויות הפעלה.

17 ביטוח לאומי ירחון סטטיסטי 2017.

18 תקציב ניצול בפועל 2017; מצגת JDC למשרד הרווחה, 2018; ראיון משרד הבריאות; תקציב חינוך מוערך על סמך ניתוח מרכזי המחקר והמידע של הכנסת. הניתוח המלא מופיע בנייר העמדה: [נגישות וניידות של אנשים עם מוגבלויות - כינונים לעתיד](#), קרן רודמן, 2018.

19 לקחי מערכת בשם E-Commuter שמופעלת בהצלחה בסינגפור ע"י חברה ישראלית (Hapticus), נתוני החברה מצביעים על עלייה משמעותית בשימוש בשירותי הסעות נגישות, מוניות נגישות ותחבורה ציבורית נגישה, לצד חסכון של 30-40% בעלויות הפעלה.

36%	2116	1184	63	2,110	נצרת עילית	13
24%	2059	641	51	2,057	נשר	14
33%	2081	1041	25	2,042	קריית אתא	15
30%	1994	845	40	1,994	קריית מוצקין	16
60%	1889	2829	31	1,889	רמת השרון	17
0%	1744	2	21	1,739	קריית ים	18
43%	1949	1468	39	1,714	רעננה	19
33%	1703	845	23	1,701	קריית ביאליק	20
40%	1620	1085	25	1,620	אזור	21
49%	1797	1730	34	1,533	כפר סבא	22
46%	1726	1469	41	1,510	ראש העין	23
57%	1543	2012	52	1,490	הרצלייה	24
21%	1335	364	24	1,335	יהוד	25
36%	10865	6092	46	1,280	ירושלים	26
4%	1195	56	17	1,195	גני תקווה	27
35%	1493	819	45	1,190	רחובות	28
21%	1076	285	20	1,076	אור יהודה	29
32%	1042	500	26	1,042	עין מאהל	30
36%	883	504	31	848	נס ציונה	31
47%	896	783	39	779	לוד	32
47%	866	783	23	763	הוד השרון	33
40%	751	507	27	751	ריינה	34
51%	862	908	28	745	רמלה	35
49%	725	685	27	725	כפר קאסם	36
19%	667	161	21	579	מעלה אדומים	37
46%	573	493	17	573	יפיע	38
44%	572	441	15	572	קריית עקרון	39
27%	539	203	13	535	טירת כרמל	40
57%	435	580	18	417	נהרייה	41
62%	397	652	4	397	אלעד	42
65%	437	796	25	376	בנימינה-גבעת עדה*	43
77%	381	1310	13	365	כרמיאל	44
76%	364	1167	13	364	נחף	45
67%	376	757	14	341	מבשרת ציון	46
45%	3107	2534	11	290	באר שבע	47
73%	284	765	15	284	באר יעקב	48
72%	284	714	7	282	גבעת זאב	49
75%	225	664	5	225	אור עקיבא	50

77%	223	744	3	216	שפרעם	51
59%	216	312	5	216	מעלות-תרשיחא	52
44%	1766	1379	13	209	אשדוד	53
31%	267	122	5	194	דאלית אל-כרמל	54
21%	207	55	11	180	מזכרת בתיה	55
35%	229	126	5	161	עספיא	56
64%	142	248	2	142	כפר יאסיף	57
62%	142	227	2	142	ירכא	58
53%	522	581	12	139	יבנה	59
60%	1737	2564	22	132	נתניה	60
34%	1555	786	11	125	אשקלון	61
79%	259	985	17	117	פרדס חנה-כרכור	62
71%	110	275	1	110	באקה אל-גרביה	63
71%	110	264	1	110	ג'ת	64
28%	184	73	7	109	רכסים	65
85%	137	783	8	105	קריית טבעון	66
70%	412	975	7	101	עכו	67
73%	679	1800	19	96	חדרה	68
78%	198	722	6	93	זכרון יעקב	69
86%	92	563	6	92	כפר כנא	70
84%	94	500	1	90	טמרה	71
75%	90	269	1	90	כאבול	72
84%	87	464	2	87	גן יבנה	73
86%	86	512	5	86	פורידיס	74
71%	71	178	1	71	אבו סנאן	75
91%	75	741	13	70	אבן יהודה	76
63%	795	1369	2	70	מודיעין-מכבים- רעות*	77
51%	403	419	3	69	שדרות	78
41%	588	401	3	69	נתיבות	79
84%	95	508	4	68	שוהם	80
74%	68	191	2	68	אעבלין	81
40%	534	363	2	67	אופקים	82
27%	67	25	7	67	גלג'וליה	83
46%	969	834	2	65	טבריה	84
91%	62	604	12	62	קדימה-צורן	85
57%	531	690	7	54	קריית גת	86
64%	461	813	1	50	מגדל העמק	87
48%	1218	1142	9	49	בית שמש	88

92%	42	482	4	42	חצור הגלילית	89
#REF!	#REF!	291	7	40	רהט	90
#REF!	892	1476	2	37	עפולה	91
63%	179	311	2	37	בית שאן	92
88%	100	718	3	36	גדרה	93
93%	24	299	1	24	חורה	94
98%	13	617	2	13	תל מונד	95
94%	10	169	1	10	ג'סר א-זרקא	96
57%	273	358	1	6	דימונה	97
40%	1139	751	-	-	מודיעין עילית	98
48%	1294	1184	-	-	ביתר עילית	99
49%	498	486	-	-	צפת	100
57%	270	359	-	-	סח'נין	101
58%	415	579	-	-	יקנעם עילית	102
60%	229	342	-	-	ערד	103
62%	201	326	-	-	מגאר	104
62%	210	343	-	-	אילת	105
67%	94	189	-	-	ערעה-בנגב	106
67%	296	597	-	-	אום אל-פחם	107
68%	86	179	-	-	ירוחם	108
69%	285	623	-	-	קריית מלאכי	109
84%	100	511	-	-	קריית שמונה	110
88%	48	355	-	-	טירה	111
89%	74	601	-	-	כפר קרע	112
91%	54	543	-	-	אריאל	113
100%	0	1016	-	-	כפר יונה	114
100%	0	705	-	-	ג'דידה-מכר	115
100%	0	557	-	-	ערעה	116
100%	0	536	-	-	מג'ד אל-כרום	117
100%	0	464	-	-	טורעאן	118
100%	0	334	-	-	דייר אל-אסד	119
100%	0	321	-	-	טייבה	120
100%	0	304	-	-	עראבה	121
100%	0	292	-	-	דייר חנא	122
100%	0	267	-	-	קלנסווה	123
100%	0	223	-	-	מעלה עירון	124
100%	0	219	-	-	כסיפה	125
100%	0	213	-	-	שגב-שלום	126
100%	0	210	-	-	בסמ"ה	127

100%	0	177	-	-	אכסאל	128
100%	0	174	-	-	כפר מנדא	129
100%	0	92	-	-	לקיה	130
100%	0	84	-	-	מג'דל שמס	131
100%	0	82	-	-	דבורייה	132
100%	0	80	-	-	תל שבע	133
100%	0	55	-	-	בועיינה-נוג'ידאת	134
100%	0	50	-	-	בית ג'ן	135

מתודולוגיה

הנתונים בדו"ח הופקו עבור קרן משפחת רודרמן ותנועת לינק 20 ע"י נחמן שלף מפתח "[מנתח תחבורה לישראל](#)" ונותחו ע"י גיל יעקב.

הנתונים כוללים מידע על כל העצירות המתוכננות לפי סיווג של כלי תחבורה שונים - אוטובוסים עירוניים נגשים, אוטובוסים בינעירוניים לא נגשים, אוטובוסים אזוריים לא נגשים, הרכבות, המטרונית באזור חיפה והרכבת הקלה בירושלים - במהלך 2.2.2020 (לפני התפרצות הקורונה), לפי נתוני משרד התחבורה הפתוחים לציבור (GTFS). הניתוח כולל יישובים שבהם למעלה מ 10,000 תושבים (לפי נתוני הלמ"ס ל 2017). [ניתן גם לצפות בנתוני המקור](#). [במפה](#) - יישובים לא נגשים לנסיעה בינעירונית, מעל 1,000 תושבים.