

מטרת הדוח

מטרת הדוח היא לבחון, לראשונה בישראל, את נושא ניידות הנשים במגזר הערבי. הדוח מציג את המשמעויות החברתיות כלכליות של מצב הניידות, ומציע דרכים מעשיות לתיקון המצב. הדוח מבוסס על סקר מעמיק שנערך ב-11 יישובים ערביים באזור הצפון והמשולש, אזורים בהם מאוכלסת רוב האוכלוסייה הערבית בישראל.

תקציר מנהלים

פעולות רבות שהיו יכולות להיעשות בעבר ע"י הליכה ברגל, מצריכות כיום נסיעה. אמצעי התחבורה הקיימים - שימוש ברכב פרטי ובתחבורה ציבורית - יכולים לשמש את הנשים הערביות בישראל רק במידה מוגבלת. למעשה הן סובלות מהפליה כפולה, בהיותן ערביות בישראל ונשים בחברה מסורתית. השיחות שהן יכולות לקבל ממערכת התחבורה הציבורית בכפרים הוא חסר: חב קווי האוטובוס כלל אינם נכנסים לתוך הכפרים, ואלו שק נכנסים עושים זאת בתדירות נמוכה ביותר.

הדרה חברתית הוא מצב בו יחיד או קבוצה מורחקים או מנודים אל שולי החברה. הדרה חברתית היא תולדה של חוסר שוויון חברתי וביטוי לכישלון של מערכות חברתיות, תרבותיות וכלכליות (כלל מערכות תחבורה) לכלול בחברה קבוצות שונות. מצב זה גורם לניתוקן של המודר ממערכות תמיכה המאפשרות יכולת התמודדות.

להדרה של כלל החברה הערבית מתווספת ההדרה של הנשים בתוך החברה; למחית שלחלק מהנשים רישיונות נהיגה, השימוש ברכב המשפחתי נקבע ע"י הגברים במשפחה, ותכנון התשתיות ביישוב אינו מתחשב בצורכיהן.

במודלים מתקדמים של תכנון תחבורה, ניתן להבחין בהשפעה הדידת של ביקוש להשתתפות בפעילויות, איכות מערכת התחבורה הציבורית, זמן נסיעה, בעלות על רכב ועוד. מכאן ניתן להסיק ששינוי במערכת התחבורה, כמו למשל הוספת קווי נסיעה בתחבורה הציבורית, יכול להוביל לעלייה בביקושים לפעילויות של הקבוצות המודרות.

שיעור ההשתתפות בכוח העבודה בקרב נשים ערביות נמוך: בגילאים 25-44 שיעור ההשתתפות בכוח העבודה עומד על כ-30%; זאת בהשוואה לנשים יהודיות בגילאים אלה, שאצלן מגיע שיעור ההשתתפות לכ-80%. שיפור מערכות התחבורה הציבורית יכול להוביל נשים נוספות להצטרף לעולם העבודה, דבר שיביא להעצמתן, לשיפור מעמדן בחברה הערבית ולחיזוק מצבן הכלכלי של המגזר הערבי בחברה הישראלית.

במסגרת הסקר בנושא "דפוסי ניידות בקרב נשים ערביות במדינת ישראל" שנערך ב-11 יישובים, הצהיר 85% מהנשים, כי אילו הייתה תחבורה ציבורית

פנימית ביישוב הן היו משתמשות בה. לאור העובדה ש-70% מהנשים אינן יוצאות מהכפר לבדן, וחב הפעילויות בתוך הכפר מתבצעות ללא ליווי, ברור כי השינוי הדחוף והמהותי ביותר צריך להתרחש בתחבורה הציבורית הפנימית בתוך הכפר. על מנת לספק תחבורה יעילה בתוך הכפר, יש לתכנן אותה בשיתוף הציבור ולדאוג שתהיה זולה, בתדירות גבוהה ונגישה לבעלי מוגבלויות. מידע ברור על מקומות וזמנים צריך להיות נגיש לכל משק בית.

המלצותינו מתמקדות במספר מישורים, שלכל אחד מהם חשיבות מכרעת בשינוי המצב. שינוי מצב של הדרה חברתית מחייב שינוי גם בהתייחסותו של הגורם המדיר וגם בעמדתו של הגורם המודר. לפיכך יש חשיבות לשינוי תפיסתי בקרב הנשים עצמן ובקרב מקבלי ההחלטות ברמה הארצית והמוניציפאלית.

מבוא

דפוסֵי נייזות אצל נשים מעידים על מעמדן כנשים בחברה וכאזרחיות במדינה.

"חברות: אני חצה לצאת מהבית ולהגיע לסדנת העצמה, אני חצה לתחם להעצמת נשים אחות ולמען החברה, אבל קשה לי להגיע. אם אין גבר: אח, אב או בן-זוג שיסיע אותי, אני הולכת שעה ברגל!", אמרה אשה השותפה בקבוצת פעילות של ארגון "כייאן" בכפר מגאר שהגיעה באיחור למפגשים. משפט זה הוביל אותנו בתחבורה ציבורית פנימית ע"י הנשים במגאר בהתאם לצורכיהן. הסקר הראשוני שנערך ב-11 יישובים באזור הצפון והמשולש הצפוני, בדק את דפוסֵי הנייזות בקרב הנשים ביישובים אלו.

בחלק מהקבוצות שעבדנו איתן דיווחו נשים על כך שאף פעם לא השתמשו בתחבורה ציבורית; חלקן מעולם לא יצאו מחוץ לכפר לבודן. מצב זה מעיד על הפסד חברתי וכלכלי של כל הגורמים הרלוונטיים: הנשים, החברה, משרד התחבורה וחברות תחבורה ציבורית.

במהלך הכנתו של הדוח עלו מספר ממצאים, המעידים על מצב הנייזות במגזר הערבי, במיוחד אצל נשים, כמצב בעייתי. כדוח ראשון בנושא עלו גורמים כמו חוסר מידע ובהירות על המצב הן ברמה המחקרית והן ברמה הממסדית. לנשים שהשתתפו בסקר חסר מידע רב על הסדרי התחבורה הציבורית ביישוביהן - מסלולים, תדירות, שעות וחלקן לא ידעו על דבר קיומה של תחבורה ציבורית ביישוביהן.

חלק א': רקע

1. הדרה חברתית

בעבר, נשים שיצאו לעבודה עשו זאת בגבולות הכפר, בשדה שנמצא בקרבת הבית. היום התעסוקה היא לא רק חקלאית, ומיקומה מחוץ לכפר, בערים הסמוכות – דבר המחייב שימוש בכלי תחבורה.

עלייה בניידות של הגברים הביאה לשינוי במבנה הכפר, וזו הובילה להדרת הנשים שכבר אינן יכולות להגיע ברגל למוקדי התעסוקה, הקניות והחברה.

ניידות באמצעות רכב פרטי או תחבורה ציבורית, אפשרית באופן מוגבל בלבד; מערך התחבורה הציבורית ביישובים הערביים לקוי מיסודו, כלומר חב קווי האוטובוס כלל אינם נכנסים לכפרים; בנוסף, האוטובוסים שכן נכנסים, עושים זאת בתדירות נמוכה ביותר.

הדרה חברתית הוא מצב בו יחיד או קבוצה מורחקים או מנודים אל שולי החברה. זוהי תולדה של חוסר שוויון חברתי וביטוי לכישלון של מערכות חברתיות, פוליטיות, תרבותיות וכלכליות, מצב זה גורם לניתוק המזדמן ממערכות תמיכה, המאפשרות ימלת התמודדות (סטריאה, בר יוסף, 2001).

הדרה חברתית מחייבת קיום פרשנות מצד המודרים, התופסים את מצבם כמצב מצמצם או כמצב המונע את חברתם בחברה (סטריאה, בר יוסף, 2001).

המערכת התרבותית-חברתית המסורתית באה להנציח את עליונות הגבר על האישה, כך שהמרחב הפרטי שייך לאישה והמרחב הציבורי לגבר. סטריאוטיפים חברתיים מנציחים את חלוקת התפקידים ואת אי-מתן ההזדמנויות לאישה. היות ואדם בונה את הדימוי העצמי שלו בהתאם למסרים הגלויים והסמויים שהוא מקבל, נוצר תהליך של נבואה המגשימה את עצמה (אספניולי, 2006).

כדי שמצב של קיפוח יוגדר כהדרה חברתית, חייבים להתקיים בו שלושה תנאים ב-זמנית: רב-ממדיות, עמידות בזמן, ניתוק ומרחק חברתי. בניתוח ממצאי הסקר ייבחן נושא ההדרה החברתית של הנשים הערביות.

להדרה של כלל החברה הערבית מתווספת ההדרה של הנשים בתוך החברה; למחת שלחלק מהנשים רישיונות נהיגה, אופן השימוש ברכב המשפחתי נקבע ע"י הגברים במשפחה, ותכנון התשתיות בכפר אינו מתחשב בצורכייהן.

2. נשים, השתתפות בכוח עבודה וניידות

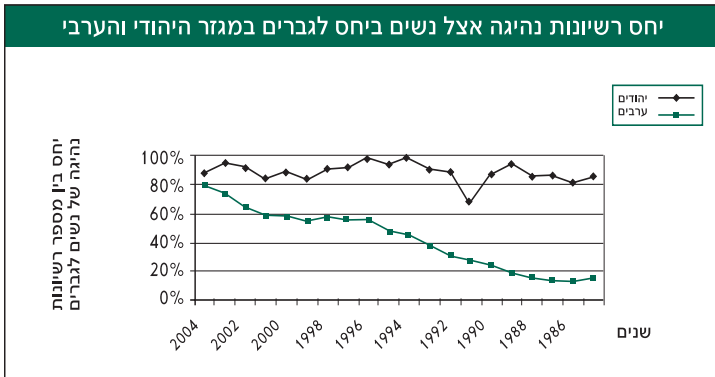
על אף שליותר ויותר נשים יש כיום רישיונות נהיגה, השימוש ברכב אינו נפוץ במיוחד בקרב הנשים. נשים שאין להן גישה למכוניות תלויות בתחבורה הציבורית. כאשר התחבורה הציבורית אינה זוכה לדרגת עדיפות גבוהה במדיניות התחבורה

הלאומית, נשים הן הנפגעות הראשונות (פלטשה, גינזברג, גארב, 2000).

כאמור, שיעור ההשתתפות בכוח העבודה בקרב נשים ערביות הוא נמוך: בגילאים 25-44 הוא עומד על כ-30%. לעומת זאת, בקרב נשים יהודיות בגילאים אלה שיעור ההשתתפות הנו כ-80%. יחד עם זאת, ניכרת מגמה של שינוי, הבאה לידי ביטוי בעלייה בשיעור השתתפותן בכוח העבודה משנת 1985 ועד שנת 2000: עלייה מכ-10% לכ-30% (סחייק, 2004).

קיים קשר ישיר בין שיעור ההשתתפות של נשים בנות 18-50 בכוח העבודה האזרחי לבין גודל היישוב בו הן מתגוררות: בקרב אלה המתגוררות בערים מעורבות או גדולות, שיעור ההשתתפות הוא כ-50% (להוציא ירושלים); בערים בינוניות וקטנות (בהן מתגוררות חב הנשים הערביות), שיעור ההשתתפות הוא כ-24%; ואילו ביישובים קטנים שיעור ההשתתפות הוא כ-13% בלבד (לוטן, 2005).

בעוד שבמגזר היהודי היחס בין נשים לגברים בקבלת רישיונות נהיגה קבוע ועומד על כ-90%, בקרב המגזר הערבי יחס זה עולה מדי שנה: מ-16% בשנת 1985 ל-79% בשנת 2003.



מקור הנתונים: הלמ"ס - לוח 4, מורשים לנהוג לפי קבוצות אוכלוסיה, מין, שנת הוצאת רישיון וגיל. הנגישות לכלי רכב פרטיים עבור נשים נמוכה מזו של הגברים ממספר סיבות: אחוז גדול מהנשים עובדות בבית, בעיקר במגזר הערבי, וגם אלה שעובדות תמורת שכר - הכנסתן נמוכה יותר. ביישובים שנבדקו בסקר הכנסתן הממוצעת של הנשים מהווה 57% בלבד מההכנסה הממוצעת של הגברים. סיבה משמעותית נוספת היא הסוגיה החברתית, הנוגעת לקבלת ההחלטות במשפחה, לתפקידן המסורתי של הנשים ול"היתר" החברתי לכך שנשים תנענה מחוץ לבית באופן עצמאי. חומרן של סוגיה זו משתנה בין יישוב אחד לאחר.

שכר ממוצע של נשים בחלק מיישובי הסקר ביחס להכנסת גברים

שם היישוב	שכר ממוצע גברים (₪)	שכר ממוצע נשים (₪)	אחוז משכר הגברים
ג'דידה - מכר	5,610	3,445	61%
דבוריה	6,424	3,798	59%
מגאר	6,703	3,231	48%
נחף	5,850	3,528	60%
אום אל פחם	5,302	2,919	55%
ערעה	6,017	3,842	64%
פורדיס	5,112	2,791	55%

מקור הנתונים: "מקום מגורים ורמת שכר, 2002", שורץ, 2005.

3. תחבורה - מהי ומהו תפקידה

מערכת תחבורה היא מערכת שיחות, שתפקידה ליצור את אפשרות התנועה של אנשים וסחורות בין מוצאים ויעדים שונים ברמת השמנה, העיירה, העיר והאזור ולספק את הנגישות הדחשה (השמשוני, 1999). מבחינה כלכלית, חשיבותה של התחבורה רבה בהיותה האמצעי המאפשר העברת אנשים וסחורות ממקום למקום (הנסון, 2004). בנוסף להיבט הכלכלי יש לתחבורה משמעות בשילוב אנשים בחיי הקהילה ברמה החברתית-תרבותית.

רמת השיחות של מערכת תלויה במידה רבה בהיצע, בביקוש ובטכנולוגיית ההסעה. הביקוש הנו פועל יוצא של המערכות האחרות, שאותן משרתת מערכת התחבורה: ריכוזי אוכלוסייה, מועסקים, עסקים וכיו"ב. ההיצע הנו פונקציה של תשתיות וטכנולוגיית ההסעה (השמשוני, 1999).

תחבורה ביישובים ערביים: מערכת התחבורה הציבורית מהערים והכפרים ואליהם אינה ברמה הקיימת ביישובים אחרים בישראל. הכבישים המובילים ליישובים אלה והכבישים בתוכם במצב גרוע. עובדות אלה משקפות את מעמדם הנחות בחברה הישראלית (חמיסי, 1995). התרחבות הכפרים והיעדר תחבורה ציבורית בתוכם הוביל למצב של פער ותלות: מחד, קבוצות חזקות שבבעלותן כלי רכב ורישיונות נהיגה, ומאידך קבוצות חלשות שאין בידן את האמצעים הללו. קבוצות אלה נעשות תלותיות יותר ויותר, מגמה המתגברת אף יותר על רקע התרחבות הכפר והקשרים הכלכליים אל מרכזי תעסוקה מחוץ ליישוב. הפערים ויחסי התלות קיימים בצירים שונים: ערבים-יהודים, נשים-גברים ובין הנשים לבין עצמן.

בדרך כלל כביש ראשי אחד מחבר בין היישוב הערבי לעולם החיצון. לעתים משיק

הכביש ליישוב ולעתים חוצה אותו. הרחובות המגיעים אל מרכז הכפר או העיירה צרים ומפותלים, ללא סדר היררכי של גודל. לרוב אין לרחובות מידות אחידות, צורת בנייה או שילוט תקני, מפני שמקורם בשבילים להולכי רגל ולבהמות. בשולי הערים והכפרים הבנייה הדלילה גורמת לאי-יעילות ביצירת תשתית ואספקת שירותים, כולל כבישים ותחבורה ציבורית (גונן וחמיסי, 1995).

שיתוף הציבור בתחבורה: לאחזנה הוחל במשרד התחבורה תהליך חשוב של שיתוף הציבור ושמיעת צרכי בכל הנוגע לנושא תכנון התחבורה. תהליך זה נמצא בחיתוליו, אולם הפוטנציאל גדול. החלטתם של ארגונים ציבוריים העוסקים בתחבורה להקים מועצה ציבורית לקידום התחבורה הציבורית, תאפשר קפיצת מדרגה בהקשבה לצורכי של הציבור. עקרונית לקיום תהליך נכון של שיתוף הציבור הם: מחויבות לשקיפות, מתן אפשרות להשפיע, מסירת מידע אקטיבית ועשייה לטובת קיומה של אזרחות פעילה בקרב קבוצות שונות באוכלוסייה. העצמה של אזרחים תשפר את התהליך ותהפוך אותו למשמעותי יותר בתוצאותיו (קין, 2005).

4. יישובי הסקר

הסקר בוצע ב-11 יישובים ערביים שונים בגודלם בגליל ובמשולש.

ג'דידה-מכר

הכפר שוכן בגליל המערבי, כ-5 ק"מ מזרחית לעכו. יש כניסה אחת לכפר מכביש 85 עכו-כרמיאל, וכניסה שנייה מכביש 70 בין צומת אחיוד וצומת כברי. אוכלוסיית הכפר כ-17,200 תושבים, ושטח השיפוט כ-8,300 דונם.

דבוריה

כפר למרגלות הר תבור, כ-10 ק"מ בקו אווירי מנצרת וכ-5 ק"מ מעפולה. כניסה לכפר מכביש 65 בקטע שבין עפולה וצומת גלני. אוכלוסיית הכפר כ-8,100 תושבים, ושטח השיפוט כ-7,200 דונם.

יפיע

כפר בפאתי העיר נצרת, בהרי הגליל בגבול עמק יזרעאל. הכפר ממוקם לאורך הכביש המוביל לנצרת מעמק יזרעאל, כביש 75. אוכלוסיית הכפר כ-16,200 תושבים, ושטח השיפוט כ-4,000 דונם.

מג'ד אל כרום

כפר למרגלות הרי תפן, על כביש 85 - כביש עכו-כרמיאל, כ-2 ק"מ מערבית לכרמיאל. אוכלוסיית הכפר כ-10,000 תושבים, ושטח השיפוט כ-9,000 דונם.

ירכא

הכפר שוכן במרכזו של רכס תפן. הכניסה לכפר מכביש 70, בקטע שבין צומת יאסיף וצומת כברי.

אוקלוסיית הכפר כ-12,300 תושבים, ושטח השיפוט כ-15,000 דונם.

מגאר

הכפר שוכן בגליל המזרחי, בין הערים צפת, טבריה וכרמיאל.
אוקלוסיית הכפר כ-18,600 תושבים, ושטח השיפוט כ-23,000 דונם.

נחף

הכפר שוכן בסמיכות לצפון כרמיאל, למרגלות הרי תפן. הכניסה לכפר מכביש 85, כביש מעכו ועד צומת עמיעד.
אוקלוסיית הכפר כ-9,800 תושבים, ושטח השיפוט כ-5,000 דונם, לאחר הפקעת כ-9,000 דונם מאדמות הכפר.

אום אל פחם

העיר שוכנת על רכס הרי אום אל פחם, הבולט שבהם הר אסכנדר שגובהו 522 מטר מעל פני הים.
הכניסה לעיר מכביש 65 שבין מחלף קיסריה ועפולה.
אוקלוסיית העיר כ-40,000 תושבים, ושטח השיפוט כ-25,500 דונם.

ערעה

הכפר שוכן במרכז ואדי ערה, הכניסה לכפר מכביש 65 שבין מחלף קיסריה ועפולה.
אוקלוסיית הכפר כ-15,200 תושבים, ושטח השיפוט כ-9,000 דונם.

פורדיס

הכפר שוכן למרגלות הרי הכרמל, סמוך לצומת פורדיס שבין כביש 70 ממחלף זכרון יעקב ליקנעם וכביש 4 מחדרה לחיפה. נמצא כ-2 ק"מ צפונית לזכרון יעקב.
אוקלוסיית הכפר כ-9,800 תושבים.

פרטים כלליים על יישובי הסקר:

הכנסת נשים ביחס לגברים	ברזל	הסעה מאורגנת	תחבורה ציבורית	רכב פרטי	מכוניות פרטיות	מועסקים נשים 1995	מועסקים גברים 1995	אוכלוסייה 12/04	שם היישוב
61%	10.5	29.8	17.5	38.7	136.9	22.0	69.4	17.2	ג'רדירה - מנר
59%	16.8	27.7	10.0	42.1	153.8	16.9	69.5	8.1	דבוריה
	10.3	25.7	13.4	47.5	144.1	19.6	76.2	16.2	יפיע
	18.2	27.0	9.1	42.3	140.4	17.8	75.1		דיר אל אסא
	17.8	35.7	12.9	30.7	127.5	19.2	72.5	10.0	מלדאל-נום
	15.0	29.1	10.1	40.1	182.9	19.9	55.2	12.3	ירמא
48%	15.7	28.6	11.7	39.1	137.0	10.5	53.4	18.6	מנאר
60%	16.2	38.5	10.8	32.4	116.5	18.1	76.0	9.8	נרף
58%	16.5	32.3	10.8	36.6	126.0	12.9	75.2	40.0	אום אל פום
	8.5	47.0	3.4	34.2		12.6	86.8		לופה
64%	11.2	28.6	16.2	41.0	159.1	16.1	69.8	15.2	עוריעה
55%	14.9	31.1	12.4	36.6	115.7	11.6	76.8	9.8	פודיס

מקורות נתוני הטבלה: אולסויה 12/04 - שנתון סטטיסטי - 2005, לח 2.14 (ע"מ 68) נתונים נכון ל- 12/04. מועסקים גברים/נשים 1995 - מפקד האוכלוסין והדיר 1995-2003, לח 2- בני 15 ומעלה לפי תכונת עבודה נבחרת ודת. מכוניות פרטיות - הרשויות המקומיות בישראל - פחפיל, 2003. אמצעי הגעה לעבודה - מפקד האוכלוסין והדיר 1995-2002, לח 3- בני 15 ומעלה לפי תכונת עבודה נבחרת ואמצעי הגעה לעבודה. הכנסת נשים ביחס לגברים - מקום מגורים ורמת שכר - 2002, מאת איתי שורוק, יולי 2005, הוצאת אדווה.

באזור המשולש שיעור המשתתפים בכוח העבודה האזרחי הוא גבוה, ושיעור הלא-מועסקים בו נמוך באופן מיוחד - כלומר, מצבו של אזור זה מבחינה תעסוקתית טוב בהשוואה ליישובים אחרים במגזר הערבי (סחייק, 2004).

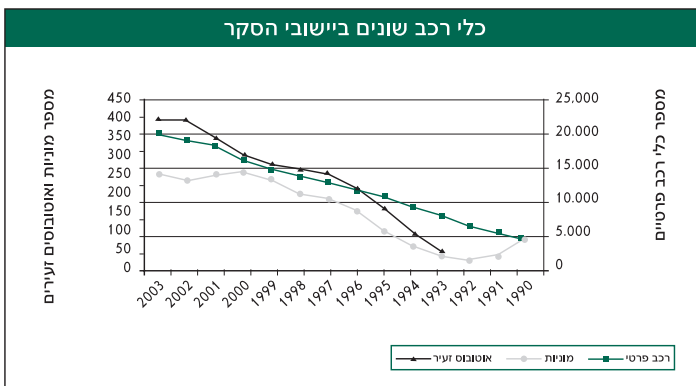
5. תחבורה ביישובי הסקר

תחבורה ציבורית מהיישובים שנבדקו בסקר לערים הגדולות הנמצאות בסביבתן, מבוצעת ע"י חברות "אגד", "עפיפי" וחברות נוספות. האוטובוסים לא נכנסים ליישובים, כאשר נקודות האיסוף והפיזור הן בצמתים הסמוכים ליישובים.

התחבורה הציבורית מוגבלת ברובה לאוטובוסים העוזבים את הכפר השכם בבוקר וחוזרים עם סיום יום העבודה. אוטובוסים אלה עוברים לרוב בכבישים ראשיים ובערים יהודיות. הקשרים הראשיים בין הכפרים הערביים לבין עצמם מועטים ביותר. אוטובוס אחד משרת מספר כפרים לאורך דרך ראשית ומקיף כל אחד מהם, כך שהנסיעה איטית וארוכה מאוד. חברות התחבורה מייעדות לקווים אלה את האוטובוסים הגרועים ביותר, והצפיפות בדרך כלל גבוהה.

עקב שירות האוטובוסים הדליל והלא-נוח, הפכו מוניות שירות לכלי תחבורה נפוץ. למוניות השירות חסרונות רבים מבחינת האמינות והזמינות מחוץ לשעות השיא (פלטשר, גינזברג, גארב, 2000).

בעשור האחרון חל גידול משמעותי בהיקף השימוש באוטובוס זעיר ובמוניות - מגמת גידול דומה לזו שחלה בתחום הרכב הפרטי ביישובי הסקר.



השימוש בכלי רכב שונים ביישובי הסקר

שנה	מוניות	רכב פרטי	אוטובוס זעיר
1990	113	6,145	
1991	72	7,105	
1992	66	7,864	
1993	72	9,443	85
1994	95	10,315	124
1995	131	11,762	183
1996	178	12,824	235
1997	207	13,724	271
1998	219	14,417	279
1999	254	15,460	291
2000	269	16,614	310
2001	265	18,411	352
2002	253	19,208	392
2003	266	19,900	391

מקור: הלמ"ס

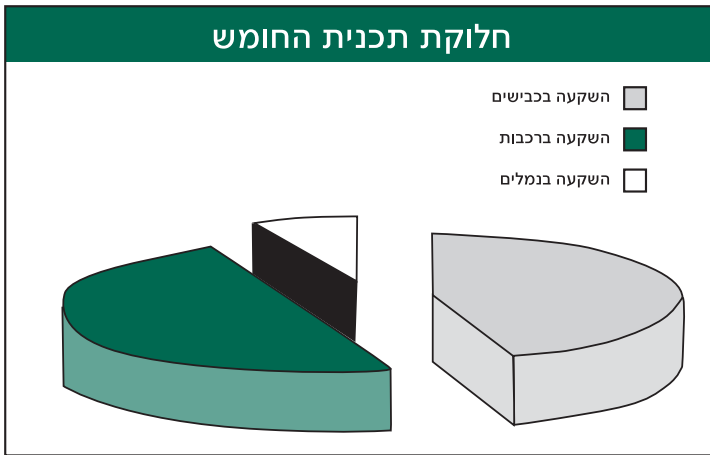
6. תחבורה בישראל: מדיניות מוצהרת ומצב קיים

מהשוואת מדדים כלכליים ב-15 השנים האחרונות עולה, כי לעומת עלייה של 45% באוכלוסיית המדינה - מכ-4.7 לכ-6.8 מיליון נפש, גדל מספר כלי הרכב הנעים בכבישי הארץ מ-1990 ועד היום בשיעור של 91%: כ-2.04 מיליון כלי רכב כיום לעומת 1.07 מיליון כלי רכב ב-1990.

בניגוד לנתוני צמיחה מרשימים הללו, ההשקעה בתשתית התחבורתית לא גדלה כנדרש (קדמי, 2005). בראשית שנות העשרים הייתה מערכת הרכבות בארץ מפותחת יותר ממערכת הכבישים. עם קום המדינה והניסיון לחזק את הפריפריה, הוחל בסלילה מואצת של כבישים, כחלק מתפיסת עולם שהייתה נהוגה באותן שנים גם באירופה, ולפיה היצע צירך להדביק את הביקוש (טל, 2005). תוכנית רב-שנתית לתשתיות תחבורה - לראשונה בהיסטוריה הישראלית, מונחת בין עמודי "המדיניות הכלכלית לשנת 2006" - בסיס תקציב המדינה. היקף התוכנית 68 מיליארד שקל. ההשקעה בתשתיות תחבורה בשנים 2000-2005 עמדה על 38 מיליארד ש"ח, כך שההשקעה המתוכננת מהווה גידול חד של 80%.

תכנית החומש מחולקת באופן הבא:

השקעה (מיליארד)	סעיף
43	תשתית יבשתית בינעירונית
21	תשתית יבשתית עירונית
4.5	נמלים ותעופה
68.5	סה"כ



ההשקעה בתשתית היבשתית הבינעירונית תחולק באופן הבא:

השקעה (מיליארד)	סעיף
19	תכנית חומש לחברה הלאומית לדרכים - מע"צ (כבישים)
20	תכנית חומש לרכבת ישראל (כוללת 33 פרויקטים)
1.5	כביש חוצה ישראל - קטעים 18,20
2	בטיחות בתחום הבנעירוני (ועדת שיניין)
43.5	סה"כ

ההשקעה בתשתית יבשתית עירונית תחולק באופן הבא:

סעיף	ה ש ק ע ה (מיליארד)
מערכות הסעה עתירות נוסעים (רכבות קלות בת"א, י-ם, וחיפה)	12.5
שיפור ושדרוג דרכים עירוניות ברשויות המקומיות	7.5
סה"כ	20

יש לבחון את ההשקעה בתחבורה ע"י השוואה של כסף המושקע בכבישים לעומת כסף המושקע בתחבורה ציבורית (הסעת המונים) כמו רכבות קלות ורכבת ישראל. בהיבט זה מתברר, כי בתוכנית החומש הבאה יושקעו בכבישים 30 מיליארד ₪ וברכבות 32.5 מיליארד ₪; השקעה זו תשפר את מערך התחבורה הציבורית, אך לא תצליח לגשר על פער שבין מערכת הכבישים למערכת המסילות שנוצרה במהלך 50 השנים האחרונות.

היעד של משרד התחבורה, כפי שהגדיר אותו שר התחבורה דאז, מאיר שיטרית, הוא "ביטול הפריפריה באמצעות התחבורה. התפקיד המרכזי של משרד התחבורה הוא לאפשר לכל אזרח להגיע בתוך חצי שעה למרכז מטרופוליני גדול" (ניסים, 2005).

התחבורה הציבורית היא מצרך יסוד בסיסי, שעל המדינה לספק בתנאים ובעלות סבירים. על פי עקרונות הצדק הטבעי, הזכות לניידות היא זכות יסוד, והפגיעה בזכות זו יכולה להיחשב כפגיעה בחירותו של הפרט. לפני מספר שנים הוקפא חוק זכויות חברתיות, ש"הפורום למען תחבורה ציבורית" עמל לשלב בו את עקרון הזכות לניידות ולנגישות. כיום הזכות לניידות אינה מעוגנת בשום חוק (אסידון, 2004).

תחבורה ציבורית בעולם

בעשורים האחרונים גוברת בארצות המפותחות ההכרה בהתפתחות השלילית הקשורה לכלי רכב – עומס בכבישים, עלייה בשיעור התחלואה ממחלות שמקורן בזיהום אוויר, אובדן שעות מנוח ושעות עבודה ועוד. על רקע זה החלו לצבור תנופה חלופות לשימוש ההולך וגובר במכוניות פרטיות.

בארצות רבות החלו לעודד את המעבר לתחבורה ציבורית. כמו כן החלו לטפח מחדש את רכבות הנוסעים. תשומת לב רבה ניתנת לאמצעי תחבורה לא-ממונעים, כדוגמת הליכה ברגל ורכיבה על אופניים.

לדוגמה: במהלך שנות השמונים, יועדו כ-71% מהשקעות הקהילייה האירופית בתשתית תחבורה לכבישים. בשנות התשעים חלה תפנית חדה במדיניות, ורוב ההשקעות המתוכננות יועדו לרכבות (פלטר, 2000).

7. מודלים לביקוש תחבורה

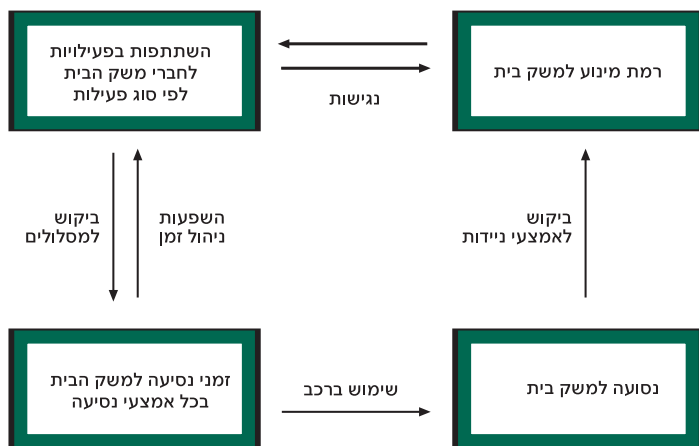
כדי לאמוד את רמת הביקוש לתחבורה מציעים המודלים הקלאסיים ארבעה שלבים, המובלים לאומדן הנסיעות ברשת הדרכים.

ארבעת השלבים הם:

- יצירה: כמה נסיעות מבצע הפרט?
- פילוג: הסתברות לנסוע ליעד מסוים.
- פיצול: בחירת אמצעי הנסיעה לכל נסיעה.
- הצבה: בחירת מסלול של הפרט לכל נסיעה.

ההנחה העומדת בבסיס מודלים אלו היא שכל שלב מבוסס על החלטות נפרדות של הפרט בכל שלב ושלב. אולם אין הדבר כך; מודלים מתקדמים יותר מבחינים בהשפעה ההדדית של המרכיבים שונים: ביקוש להשתתפות בפעילויות, זמן נסיעה, בעלות על רכב והיקף נסיעה. כמו כן, המודלים הקלאסיים מתייחסים לכל פרט בנפרד, ומודלים מתקדמים יותר מתייחסים להחלטות של משקי הבית בנוגע להשתתפות בפעילויות וניידות כיחידה אחת. מכאן ניתן להסיק ששינויים במערכת מאפייני התחבורה, קרי שיפור מערכת התחבורה הציבורית – יכולה להוביל לעלייה בביקושים לפעילויות (Golob, 1997).

תרשים זרימה של מודל ביקושים של משקי בית להשתתפות בפעילות וניידות



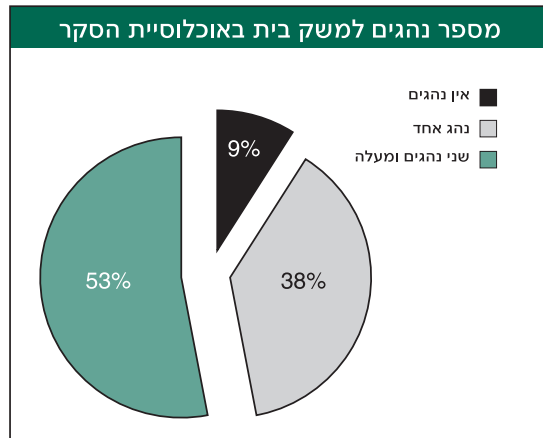
חלק ב': ניתוח ממצאים, מסקנות והמלצות

1. מדגם הסקר

בסקר נאספו 154 שאלונים מ-11 יישובים ערביים בארץ :

מס. שאלונים	הישוב	אחוז
11	אום אלפחם	7.1
31	בענה -דיר אלסד-מג'ד אלכרום	20.1
20	ג'דידה - מכר	13.0
20	דבוריה	13.0
7	זלפה	4.5
5	פורדיס	3.2
15	מגאר	9.7
14	נחף	9.1
6	יפיע	3.9
13	ירכא	8.4
12	ערערה	7.8
154		100

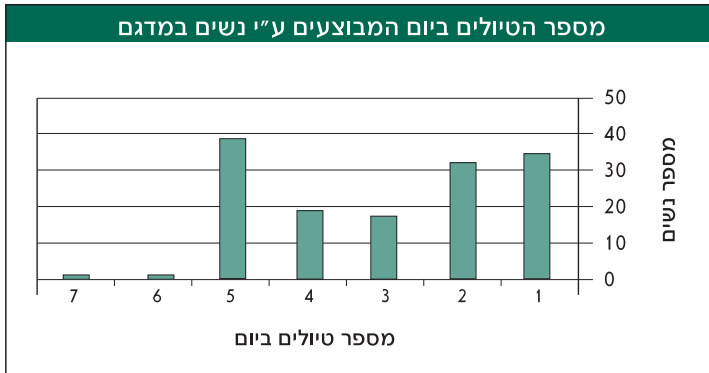
הנשים במדגם הן בטווח הגילאים שבין 17 ל-69. ל-37% מהן רישיון נהיגה ול-63% אין רישיון נהיגה. כ-25% מהנשים בעלות השכלה תיכונית, 16% סיימו לימודים בחטיבת ביניים, 13% בעלות השכלה יסודית, ו-17% בעלות תואר אקדמי או מקביל. בקרב כ-78% מהנשאלות יש רכב פרטי בבעלות המשפחה, ול-7% מהנשאלות שני כלי רכב בבעלות המשפחה.



2. עיקרי הממצאים

הרגלי הניידות כפי שהם משתקפים בסקר, מצביעים על קיומן של שתי קבוצות דומיננטיות, שכל אחת מהן מונה כרבע מהאוכלוסייה: קבוצה אחת יוצאת מהבית בממוצע פעם ביום, והשנייה חמש פעמים ביום.

מספר הטילים	מספר	אחוז
טיל אחד	35	24.1
2 טילים	33	22.8
3 טילים	17	11.7
4 טילים	19	13.1
5 טילים	39	26.9
6 טילים	1	0.7
8 טילים	1	0.7
	145	100

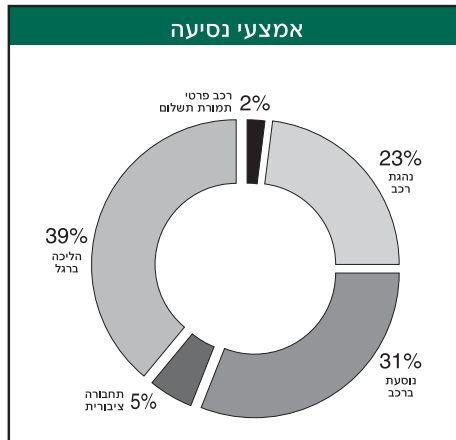


אופן הניידות העיקרי המשמש את אוכלוסיית הסקר הוא הליכה ברגל. כ-40% מהמסלולים בוצעו בהליכה ברגל. כ-50% מהנסיעות בסקר נעשו באמצעות רכב פרטי, אם ע"י נהיגה עצמית של הנשאלת ואם ע"י נהג אחר. הנסיעה בתחבורה הציבורית מהווה רק כ-5% מהיקפי הנסיעות.

אחוז	מספר	אמצעי התחבורה
23.3	97	נהגת של רכב
31.0	129	נוסעת ברכב
1.4	6	אוטובוס ציבורי
2.4	10	מונית ציבורית
1.0	4	מונית פרטית
38.9	162	ברגל
1.7	7	רכב פרטי תמורת תשלום
0.2	1	אחר
100	416	

כ-24% מהנשים שנשעו ברכב פרטי כנהוגות או כנוסעות, דיווחו על ארבעה נוסעים ברכב. דרגת הקרבה בין הנוסעים ברכב היא גדולה.

כ-72% מהנוסעים היו מדרגת קרבה ראשונה. כ-85% מהנשים דיווחו כי אילו הייתה ביישוב תחבורה ציבורית הן היו משתמשות בה, וכ-15% מהנשים הצהירו כי לא היו משתמשות בתחבורה ציבורית גם אם הייתה זמינה ביישוב.



3. ניתוח ומסקנות: נקודות חוזק וחולשה

85% מהנשים שענו על הסקר הצהירו, כי לו הייתה תחבורה ציבורית פנימית ביישוב הן היו משתמשות בה. על רקע העובדה ש-70% אינן יוצאות מחוץ לכפר לבדן, ורוב הפעילויות בתוך הכפר מתבצעות ללא ליווי, ברור כי השינוי הנדרש ביותר הוא בתחבורה ציבורית פנימית בתוך הכפר. על מנת לספק תחבורה יעילה בתוך הכפר עליה להיות זולה, בתדירות גבוהה ונגישה לבעלי מוגבלויות; מובן שמידע לגבי זמני נסיעות, מסלולים וכו"ב צריך להיות נגיש לכל משק בית. מבין הנשים שאינן ברשותן רישיון נהיגה, הצהירו 44% כי הסיבה לכך היא כלכלית, 30% הצהירו כי אין להן צורך ברכב, ו-23% הצהירו על חסמים חברתיים. לדעתנו, בדבריהן של חלק מהנשים שהצהירו כי אין להן רישיון נהיגה מסיבה כלכלית, או שאינן צורך בכך, מובלע מסר סמוי שהפנימו: אישה אינה זקוקה לניידות ו/או רישיון הנהיגה לא יהווה אמצעי שייטיע בשיפור מצבו הכלכלי של משק הבית. מסר זה מלמד, כי גם כאן חבויה הסיבה החברתית לכך שאינן בעלות רישיון נהיגה. המצב בו נשים מודות כי קיים חסם חברתי הוא התחלה טובה לשינוי, ודווקא נשים שהצהירו על כך, יכולות להוות את אוכלוסיית היעד ליצירת השינוי.

לפי ממצאי הסקר הליווי משתנה בהתאם ליעד, להלן הממצאים:

76% מהנשים הצהירו, כי בביקור במוסדות ציבור הן מגיעות לבד. ליעדים הקשורים לטיפול בילדים כגון מרפאות, טיפת חלב ומעונות, כ-73% מהנשים אינן מלוות ע"י בן משפחה. כ-43% מהביקורים המשפחתיים מתקיימים בליווי, ולפי הסבריהן, הדבר נובע מתוכן הביקור. 54% מביקורים חברתיים אחרים נעשים לבד.

ביציאות לצורך קניות 40% יוצאות לבד, ול-34% מתלווה בדרך כלל מישהו. הסיבה לליווי מוצהרת כחסמים תרבותיים ברוב המקרים, ו-22% הצהירו כי זו האפשרות היחידה שלהן לצאת לקניות.

יציאות מחוץ ליישוב - כ-40% יוצאות אך ורק עם ליווי, ואצל 32% הליווי הוא בדרך כלל. מכאן אנו למדים על כך שהליווי הוא גם תלוי יעדים.

קיים שילוב של נתונים פיזיים ותרבותיים, הפוגעים באפשרות השימוש בתחבורה ציבורית. כפי שתואר, רוב האוטובוסים לא נכנסים ליישובים, ותדירות התחבורה הציבורית נמוכה. חסר מידע על שירות התחבורה הציבורית הקיימת, ואין מוקד מידע בו ניתן לברר איזו חברה משרתת את הכפר. לאישה שאינה יודעת על פרטי הקו שבו היא צריכה להשתמש, אין אפשרות מסודרת לברר זאת.

במסגרת הסקר הצהירו 55% מהנשים, שאינן משתמשות באוטובוסים כלל. לעומת מצב זה, השימוש במוניות הוא רחב יותר, ורק 30% מהנשים הצהירו כי אינן משתמשות במוניות. נראה כי הסיבה לשימוש המורחב במוניות היא תדירותן הגבוהה יחסית וגמישותן המסלול: האישה יכולה להגיע אל יעד הנסיעה המבוקש ואינה תלויה באמצעי נסיעה נוסף.

4. המלצות

המלצותינו מתמקדות במספר מישורים, שלכל אחד מהם חשיבות מכרעת בשינוי המצב. שינוי מצב של הדרה חברתית, מחייב שינוי בהתייחסות הן של ה"מדיר" והן של ה"מודר". השינוי תפיסתי חייב להתרחש בקרב הנשים עצמן ובקרב מקבלי ההחלטות ברמה הארצית והמוניציפאלית.

שלטון ארצי ומקומי

- קידום חוק זכויות חברתיות, הכולל את זכות הניידות כזכות יסוד. חוק זה יוכל להוות בסיס לתביעתם של ארגונים הפועלים למניעת הדרתן של קבוצות שונות בחברה בישראל.
- הכנת תוכניות אב לתחבורה בכפרים, כך שיודגשו בהן עקרונות הניידות והנגישות של נשים.
- סבסוד גבוה יותר של התחבורה הציבורית בכפרים (ביחס לשאר חלקי הארץ) כאפליה מתקנת. הודות לסבסוד כזה תהיה התחבורה הציבורית בכפרים בתדירות גבוהה יותר.
- הקמת ועדות תחבורה ברשויות המקומיות בהן יהיו חברות גם נשים. ועדות אלה ידאגו לשיתוף הציבור בקבלת החלטות שעניינן תחבורה בכפרים, ויעסקו בפעילות שתעודד שימוש בתחבורה ציבורית; זאת בהתאם לעקרונות שיתוף הציבור: מסירת מידע אקטיבית, שקיפות ומנגנוני עידוד להשתתפות הציבור בנושא.

שינוי מודעות בכל הרמות

- מקבלי החלטות: קורסים/ ימי עיון/ סדנאות למקבלי החלטות בכל הדרגים בנושא הקשר בין יכולת הנשים לתרום לכלכלה ולחברה ובין יכולת הניידות שלהן. הפנמה של זכות הניידות לנשים, והבנה כי תרומתן לחברה תגדל בעקבות שיפור התחבורה הציבורית ותאיץ את תהליך השינוי המבוקש.
- הנשים: עבודה קהילתית לפרסום אמצעי תחבורה, ופעילות בהקשר החברתי של עידוד נסיעת נשים לבדן.
- הדור הבא: שילוב הנושא של ניידות נשים במערכת החינוך הפורמלי והלא-פורמלי לנשים צעירות ונערות. מערכת החינוך היא המקום לעריכת שינויים מובנים, שייצרו חוויה אחרת אצל נשות העתיד ויאפשרו להן להכיר מודלים אחרים לחיקוי.

פעילויות ביצועיות

- ביצוע סקר מקיף על אפשרויות הניידות בכפרים מבחינת תחבורה ציבורית.
- מודיעין תחבורה בערבית, שיציג מועדי יציאה, זמן נסיעה ועלות לכלל התחבורה ציבורית בכפרים – המודיעין יכלול את כל החברות הציבוריות הפועלות בכפרים.
- המשך פיילוט של תחבורה ציבורית בכפרים, במסגרת עבודה קהילתית שתתואם עם משרד התחבורה, הרשות המקומית וארגונים נוספים בשיתוף כל האוכלוסייה.

נספח פיילוט במגאר

תיאור הרעיון

אחרי שקבוצת נשים מהכפר מגאר עברה סדנה להעצמה אישית מטעם "כייאן", הן ביקשו מאתנו, באמצעות מחלקת השירותים החברתיים של המועצה המקומית, לארגן סדנה ל"העצמה קהילתית". לאחר שהחלה הסדנה, הסתבר שהנשים מאחרות להגיע במועד עקב בעיה של נידודות, אפילו בין השכונות הסמוכות בכפר. הסיבה: היעדר תחבורה ציבורית פנימית. מצב זה אילץ אותן להמתין כדי לבקש מאחד הגברים במשפחה להסיען. אפשרות נוספת הייתה הליכה ברגל במשך שעה! ראוי להדגיש כי מדובר בנשים שכמעט אינן עוזבות את בתיהן לבד, אלא אם מדובר באירועים דחופים ביותר.

הרכב הקבוצה

הקבוצה הנדונה מנתה 12 נשים בגילאי שלושים-חמישים, עקרות בית, לחלקן השכלה של בי"ס יסודי ולחלקן השכלה של חטיבת ביניים. הנשים פעילות במישור החברתי ומצטיינות ברצון עז לפעול לשינוי ולפיתוח כישורונותיהן במישור האישי ולטובת הציבור.

תיאור הפרויקט והשלכותיו

אחת ממטרות הסדנה שהוגדרו הייתה "לפעול לתכנון וביצוע פרויקט קהילתי, שישירת בעיקר את ציבור הנשים. לאור זאת בחרו המשתתפות בפרויקט "הכנסת תחבורה ציבורית ליישוב", וזאת במטרה להקל על תנועתן ועל תנועת הילדים ביישוב ובאופן כללי על התושבים. ניסיון קודם שנעשה על ידי המועצה המקומית להפעיל מערך תחבורה ציבורית ביישוב, הופסק אחרי תקופה לא ארוכה. הנשים בחנו את הסיבות לכך, ומצאו כי פעולת "השיווק" הייתה לקויה ולא נכונה. רוב התושבים לא ידעו על קיומו של קו התחבורה שהופעל, ולא סופק להם מידע ברור ומסודר לגבי לוח הזמנים ותחנות ההסעה. לפיכך, החליטה הקבוצה להשקיע את עיקר מאמציה בהפעלת "קו אוטובוס פנימי", תוך התמקדות בפעולת "השיווק" הנדרשת לצורך הפצת השירות ברבים. הקו הופעל על ידי חברת ההסעות "אלעפיפ-נצרת", החל מינואר 2005 ופעל במשך שבעה חודשים עד שהופסק.

למה?

הנשים סבלו מקשיים הקשורים בעצם היציאה ממסגרת הבית והתפקידים המסורתיים הקשורים בה. הן פעלו בפרויקט בעל מאפיינים מהפכניים במידה מסוימת: שירות ההסעות מסייע (בעקיפין) לנשים להתנתק מהגבר ומהתלות בו.

זהו צעד ראשון לקראת עצמאותן, בפרט בכל הנוגע לתנועה וניידות. יש להדגיש שמדובר בחברה בה נשים שנוהגות ברכב, עדיין נענשות על ידי הטלת חרם דתי וחברתי עליהן, הכולל גם את זו ש"מעזה" לשבת לצד הנהגת. הקבוצה מילאה את תפקידיה באופן הטוב ביותר, אך המועצה המקומית, על אף הבטחותיה החוזרות ונשנות לתמוך בהצלחת הפרויקט, לא שיתפה פעולה כנדרש, דבר שהביא להפסקת הפעלתו של קו התחבורה.

קיימת חשיבות רבה למה שתואר לעיל, אך הדבר החשוב יותר הוא התהליך שעברו הנשים בקבוצה במסגרת פעילותן לביצוע הפרויקט – הן במישור האישי והן במישור הקבוצתי.

להלן מספר דוגמאות רלוונטיות: אחרי שהנשים, או חלקן לפחות, נתקלו בתחילת הדרך בתרעומת ואי-נוחות מצד מקורבים, הן זוכות היום ליחס של גאווה בהישגן מצד בניהן, בני זוגן ומשפחותיהן, שהפכו שותפים לדרך. הנשים ראו וחשו את יכולותיהן האמיתיות ויצרו יש מאין. הפרויקט זכה להתעניינות תקשורתית מקומית ובינלאומית. התושבים הכירו בהצלחתן גם בטקס שנערך לפתיחת הפרויקט וגם בשימוש בפועל, כאשר קו האוטובוס פעל וסייע לרבים. כפי שאמרה אחת ממשותפות הקבוצה: "אם הייתה לי יכולת לתרום להישג גדול כזה, ודאי שאני יכולה להשיג מטרות ושאיפות אחרות". וזו אכן הייתה המטרה: העצמה.

פיילוט זה הוצג בפני גורמים מוסדיים שונים. הוא נחשב להתנסות חלוצית בקרב ציבור הנשים הערביות בנושא של שיתוף הציבור ביצירת תשתית לתחבורה ציבורית תוך-יישובית.



اللقاء النسائي - منطقة الشمال -

حول موضوع "النساء والتنقل", 29.3.06, المغار

מפגש נשים אזורי בנושא: ניידות ונשים, 29.3.06, מגאר

المراجع ביבליוגרפיה

- אסידון ירום (2004), "פער הנגישות והניידות בחברה הישראלית, השלכות חברתיות והצעות לשיוני", עיונים במשאבי טבע סביבה: כתב עת בין תחומי בנושאי סביבה ומשאבי טבע, גיליון ספטמבר 2004, הוצאת אוני' חיפה, החוג לניהול ומשאבי טבע וסביבה.
- אספניולי האלה (2006), הרצאה במסגרת יום עיון בנושא "החברה הערבית בישראל בין מסורת למודרנה", מכון אבשלום, ת"א.
- גוגן עמירם, חמיסי ראסם (1995), "מגמות בתפרוסת האכלוסיה הערבית בישראל", מכון פלורסהימר למחקרי מדיניות, ירושלים.
- הנסון מאירה (2004), "מדיניות תחבורה וסביבה, לאן אנו נעים?", הוצאת בבל, ת"א.
- השמשוני גדעון (1999), "מדיניות פיתוח התחבורה היבשתית למדינת ישראל", בהוצאת המכון הישראלי לתכנון ומחקר תחבורה, ירושלים.
- חמיסי ראסם (1995), "פיתוח תשתיות תחבורה בכפרים הערבים בישראל", מכון פלורסהימר למחקרי מדיניות, ירושלים.
- טל דליה (2005), "הרכבת טובה לסביבה? הדעות חלוקות", גלובס נדל"ן 1-2/05/2005.
- לוטן אורלי (2005), "תעסוקה וזימות של נשים במגזר הערבי", הכנסת-מרכז מחקר ומידע, ירושלים.
- ניסים גל (2005), "ההתנהלות הבירוקרטית של המדינה היא אסון לפיתוח התשתיות", גלובס 04/09/2005.
- ניסים גל (2005), "68 מיליארד שקל יושקעו בתחבורה עד 2010, 80% יותר מבחומש הקודם", גלובס 15/11/2005 online.
- סחייק דפנה (2004), "האבטלה במגזר הערבי - סקירת המגמות בשני העשורים האחרונים", הכנסת-מרכז מחקר ומידע, ירושלים.
- סטריאר רוני (2001), "מהדרה למעורבות חברתית", חברה ורווחה - רבעון לעבודה סוציאלית, כרך כ"א.
- סטריאר רוני, בר יוסף רבקה (2001), "זימות עסקית והעסקה עצמית של נשים בעלות הכנסות נמוכות", מרכז למעורבות הורים, ירושלים.
- פחארי נעאמני (1993), "גורמים חברתיים הקשורים בלימוד נהיגה של נשים מהמגזר הערבי בישראל", המכללה לתחבורה, תל אביב.
- פלטשר איליין, גינזברג גרי, גארב יעקב (2000), "תחבורה, סביבה וצדק חברתי", הוצאת מרכז אדווה, תל אביב.
- קדמי שרון (2005), "תוכנית שאפתנית במשרד התחבורה: 68 מיליארד שקל בחמש שנים", הארץ - 21/11/2005.
- קינן תמר (2005), "שיתוף הציבור בתחבורה", תנועה ותחבורה, גיליון 78.
- שוורץ איתי (2002), "מקום מגורים ורמת שכר 2002 - שכר ממוצע לפי יישוב ומין", הוצאת מרכז אדווה, תל אביב.
- Golob F. Thomas (1997), "A Model of Household Demand for Activity Participation and Mobility", The University of California at Berkely.

نحن مجموعة نساء عربيات أقمنا كيان - تنظيم نسوي لنعمل معا على احداث تغيير اجتماعي. نسعى من خلاله لرفع مكانة النساء وزيادة مشاركتهن الفعاله في المجتمع.

نحن نؤمن أن ذلك يتم عن طريق تمكين النساء وتدعيم دورهن الفعال في الحياة الشخصية والعامة.

نحن نؤمن أن تدعيم المرأة لا يتم عبر المنصب أو الوظيفة الاجتماعية فقط. بل بإمكانها تمكين ذاتها بما يتلاءم مع تجربتها واحتياجاتها الخاصة.

אנו קבוצת נשים ערביות הקמנו את כייאן - ארגון פמיניסטי, על מנת לפעול ביחד לקראת שינוי חברתי בדרך לקידום מעמדן של נשים והגברת השתתפותן הפעילה בחברה.

אנו מאמינות שהשינוי במעמדן של נשים מתרחש דרך העצמתן וחזיון תפקידן הפעיל בחיים האישיים והציבוריים.

אנו מאמינות שקידום נשים אינו נעשה רק על ידי קידום מקצועי, אלא שלכל אשה היכולת והזכות להעצמה, בהתאם לניסיון ולצרכים שלה.

المعلومات والمواقف لا تعبر بأي شكل من الأشكال عن مواقف الصناديق الداعمة.

המידע והעמדות במסמך זה אינן מייצגות בשום צורה את העמדה הרשמית של הקרנות התומכות.