

من العوائق إلى الفرص

المواصلات العامة في
البلدات العربية

תחבורה ציבורית ביישובים הערביים

وثيقة سياسية رقم 5

تحرير: رون چيرليتس

**كتابة: چيت نعلي-يوسيف
وطوبي كوهين**



סיכוי סיקוי Sikkuy

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

תשרין الثاني 2012، القدس- حيفا

من العوائق إلى الفرص

وثيقة سياسية رقم 5

المواصلات العامة في البلدات العربية

تحرير: رون چيرلینس
كتابة: <چیت نعلی>- یوسف و طوبی کوهین، Viaplan تخطيط.بيئة.مجتمع
مدیرا قسم السياسات المتساوية: أمجد شبیطة و شیرلی راکح
مركزة الأبحاث في القسم: میخال بلیکوف
ترجمة وتحرير لغوي: کفاح دغش
تصميم: میخال شرایبر

تصدر هذه الكراسة أيضاً بالعبرية،
وهي موجودة في موقع الجمعية الإلكتروني www.sikkuy.org.il

تمّ الإصدار بدعم ومساعدة من:



صندوق موريا Moriah Fund



الصندوق لبيئة خضراء

ifa



Institut für Auslandsbeziehungen e.V.



تسيفيك، وزارة الخارجية الألمانية



המנהיגות היהודית המאוחדת-הפדרציה, ניו-יורק

الفدرالية اليهودية بنيويورك

صندوق سليفكا - The Alan B. Slifka Foundation

© يسمح بل يستحب تصوير، نسخ واقتباس هذا الإصدار مع ذكر واضح للمصدر. لا يسمح بطباعة هذا الإصدار دون إذن خطي من المحرّر.

Viaplan تخطيط. بيئة. مجتمع سوية مع جمعية سيكوي، تتقدمان بالشكر الجزيل إلى تومر دیکل، غابرييلا روبين وعیدان برلس على المساعدة في جمع المعطيات وفي الدراسة المتواصلة بغية إنتاج هذه الوثيقة.



סיקוי Sikkuy

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

القدس

شارع همشوريرت راحيل 17، بيت هكیریم القدس 96348
هاتف: 02-6541225 فاكس: 02-6541108، jerusalem@sikkuy.org.il

حيفا

جادة بن غوريون 57، ص ب 99650 حيفا 31996
هاتف: 04-8523188 فاكس: 04-8523065، haifa@sikkuy.org.il

المحتويات

4	كلمة المديرين العامّين
6	الملخص التنفيذي
12	مقدمة وعرض لأهداف الوثيقة
13	1. حول مكانة، دور وأهمية المواصلات العامة
14	2. المواصلات العامة في البلدان العربية: خلفية وصورة واقع
14	2.1 نظرة عامة
14	2.2 الانتشار ومستوى الخدمة
14	2.2.1 طريقة العمل
15	2.2.2 النتائج
20	2.2.3 عن الفجوة بخدمات المواصلات العامة بين البلدان اليهودية والعربية
23	3. أنماط استهلاك واستخدام المواصلات العامة في المجتمع العربي
25	4. معيقات تحول دون وجود مواصلات عامة متكافئة في البلدان العربية
25	4.1 مفهوم رصد المعوقات
26	4.2 تفعيل نموذج المعوقات
27	4.3 الأعراض
28	4.4 المشاكل
30	4.5 معيقات تحول دون تطوّر المواصلات العامة في البلدان العربية وتوصيات لإزالتها
30	4.5.1 معيقات لدى الوزارات وتوصيات سياسية
41	4.5.2 معيقات لدى السلطات المحلية العربية وتوصيات سياسية
45	4.5.3 معيقات لدى الجمهور العربي
46	4.5.4 معيق عام
49	5. التلخيص
51	6. المصادر والمراجع
53	7. ملحق – المعلومات حول المواصلات العامة باللغة بالعربية

كلمة المديرين العاميين

حول أهمية المواصلات العامة الجيدة وضرورتها لضمان مجتمع سليم وتقدمه اقتصادياً واجتماعياً، لا يختلف إثنان على المستوى السياسي العام وعالمياً، وذلك منذ زمن بعيد. منذ قيامها ولغاية اليوم، استثمرت دولة إسرائيل الكثير من الموارد لتزويد البلدات اليهودية بخدمات المواصلات العامة، لكنها تكاد لم تفعل ذلك، في البلدات العربية. لذا، قررنا بجمعية "سيكوي" تجنيد المختصين والمهنيين إلى جانب الأدوات والآليات المتوفرة لدينا من أجل إحداث التغيير على أرض الواقع في هذا المجال.

تُعتبر جمعية "سيكوي"، وهي منظمة مشتركة عربية يهودية، من الروّاد في النضال نحو المساواة بين المواطنين العرب واليهود في إسرائيل. إننا نؤمن بأن المساواة بين كافة مواطني الدولة هي حجر الزاوية في كل كيان ديمقراطي- مجتمعاً ودولة. ولذلك نسعى أيضاً إلى تغيير السياسات الحكومية إزاء المواطنين العرب. ضمن عملنا الجاري، طوّرنّا أدوات وآليات مبتكرة وعلى رأسها النموذج "من العوائق إلى الفرص" الذي يعنى بتحديد المعوقات التي تحول دون المساواة وبصياغة توصيات سياسية قابلة للتحقيق من أجل إزالتها.

في السنوات الأخيرة، تمّ تطبيق النموذج بنجاح أدّى إلى تغيير بعض السياسات بمختلف المجالات، مثل: المسكن والأرض، ميزانيات الرفاه، منالية الخدمات الحكومية وغير ذلك من الأمور. في هذه الوثيقة، فعّلنا نموذج رصد المعوقات على قضية المواصلات العامة للبلدات العربية، فشمّل البحث عناصر نوعية وأخرى كمية وكذلك لقاءات مع صناع القرار في هذا المجال- في الوزارات، في السلطات المحلية العربية وفي أوساط مشغلي خطوط المواصلات العامة. طيلة السنين الماضية، حدّرت جهات عدّة من سوء حال المواصلات العامة في البلدات العربية، وأطلقت تقديرات وتخمينات مختلفة في محاولة لتفسير أسباب ذلك. لقد نجحنا بواسطة هذا النموذج، وبشكل دقيق وعميق، في استنباط الأسباب والمعوقات التي تحول دون تخصيص موارد الدولة بشكل متساوٍ للمواصلات العامة، في البلدات العربية. الحديث هنا عن إنجاز مهني هام تضيفه "سيكوي" لرصيدها في دراسة السياسات الحكومية إزاء المواطنين العرب.

للأسف، وجدنا أن أفراد المجتمع العربي، وخاصة القاطنين تحت نفوذ السلطات المحلية العربية يعانون من تخصيص غير متكافئ وبشكل كبير جداً، مقارنة مع البلدات اليهودية في جميع الموارد المطلوبة لتزويد المواصلات العامة – تلك المتعلقة بالبنى التحتية وأيضاً بالإعانة الحكومية للسفريات على حدٍ سواء. النتيجة الحاصلة هي مستوى متدنٍ جداً من المواصلات العامة في البلدات العربية. للمقارنة، لو نظرنا إلى مجالات عدم مساواة أخرى يعاني منها المواطنون العرب، لوجدنا أيضاً أن الفجوة في مجال المواصلات العامة بأعلى مستوياتها. إن الفجوات في تخصيص الموارد لخدمات المواصلات العامة تخلق ضائقة حادة جداً في البلدات العربية وتبقي المواطنين العرب مع إمكانية محدودة جداً (وبعضهم، بدون أي إمكانية) للوصول إلى مراكز العمل، إلى الجامعات والكليات، وكذلك إلى المؤسسات الثقافية والاجتماعية في البلاد. هذا يعني عزل الكثيرين من المواطنين العرب عن المجتمع وعن البنى التحتية في البلاد، والمس بقدرة المواطنين العرب والمجتمع العربي عامةً، على تحسين أوضاعهم. في تقديرنا، لا نبالغ لو قلنا: هنا يكمن سبب النجاح الجزئي الضئيل لكثير من الجهود، البرامج والموارد التي تبذلها الدولة وقيادة البلدات العربية، بغية تطوير أماكن عمل، تعليم بمستوى عالٍ، تحقيق النمو الاقتصادي وغير ذلك من المجالات في البلدات العربية.

ومع ذلك، تجدر الإشارة هنا إلى أن طاقم وزارة المواصلات قد بذل، في السنوات الأخيرة، جهوداً من أجل تقليص الفجوات وتحسين خدمات المواصلات العامة في البلدان العربية. تُرجمت هذه الجهود لإستثمار حكومي أحدث تحسناً ملحوظاً في خدمات المواصلات العامة بعدد من البلدان العربية. لكن وللأسف، اقتصر الاستثمار على عدد محدود من البلدان ولم يفلح جدياً بتحسين مستوى الخدمات المتدني في عموم البلدان العربية. لا تكتفي هذه الوثيقة بوصف الوضع الراهن وتحليله، بل تشمل التوصيات السياسية المفصلة القابلة للتنفيذ وتغيير السياسات والتي تطمح في نهاية المطاف إلى تخصيص الموارد بشكل متساوٍ وعادل. إننا ندعو وزارتي المواصلات والمالية إلى اتخاذ كافة الخطوات الفورية المطلوبة لتحسين خدمات المواصلات العامة في البلدان العربية جذرياً وجوهرياً. كما ندعو رؤساء السلطات المحلية العربية إلى الاهتمام بإزالة المعوقات التي وجدناها ضمن مجال مسؤولياتهم. بإمكان التوصيات السياسية التي تتضمنها هذه الوثيقة أن تشكل خارطة عمل في السعي لجسر الهوة.

لقد جرى هذا البحث في إطار عملية مركبة تطلبت العمل الجماعي، المعرفة متعددة المجالات، التخصص والإصرار حتى النهاية بدون كلل. نتوجه بجزيل شكرنا، أولاً، لحجيت نعلي-يوسف التي حرّكت عمل سيكوي في مجال المواصلات العامة، وترأست هذا البحث الممتاز الذي بين أيديكم. كما نشكر زميلتها في شركة Viaplan تخطيط. بيته. مجتمع، طوبي كوهن، على الكتابة والبحث. نشكر أيضاً طاقم قسم السياسات المتساوية في الجمعية، شيرلي راکاح، أمجد شبيطة وميخال بيليكوف على مساهمتهم الهامة في هذه الوثيقة. نشكر يهودا إلباز- القائم بأعمال كبير نواب المدير العام/ يابسة ومدير قسم المواصلات العامة بوزارة المواصلات، درور غنون- نائب كبير لمدير قسم المواصلات العامة بوزارة المواصلات والسيدة شارون ملكي- مستشارة لوزارة المواصلات، على مساعدتنا وتزويدنا بالمعلومات، على إشراكنا بسيرورات اتخاذ القرارات وعلى مشاركتهم في لقاءات عرض نتائج البحث ومناقشة معانيها ودلالاتها. كلنا أمل في أن توفّر لكم قراءة البحث فهماً أكثر عمقاً للواقع وأن تحرك سيرورة واسعة وشاملة نحو تغيير الواقع القائم ونحو تطوير المواصلات العامة في البلدان العربية.

مع تحيات

رون جيرليتس والمحامي علي حيدر
مديران عامان مشاركان، جمعية سيكوي

الملخص التنفيذي

طيلة عشرات السنين، كان الاستثمار الحكومي في المواصلات العامة داخل البلدات العربية بإسرائيل، متدنياً جداً. فنتج عن ذلك هوة وعدم مساواة صارخان فيما يخص توفير خدمات المواصلات العامة بالبلدات العربية مقارنة بالبلدات اليهودية. في العديد من الحالات، يقود عدم المساواة بتخصيص هذا المورد إلى عزل المواطنين العرب وظيفياً عن المجتمع والبنى التحتية في البلاد ويمس بقدرة المجتمع العربي على تحسين أوضاعه.

توفر هذه الوثيقة المقدمة من قبل جمعية "سيكوي" صورة واسعة عن وضع خدمات المواصلات العامة في البلدات العربية. وتكمن مساهمتها الأساسية والمبتكرة في **رصد المعوقات** التي تحول دون تطور المواصلات العامة في البلدات العربية وفي **صياغة توصيات سياسية** من أجل مواجهتها.

أجرى البحث مقارنة كمية بين خدمات المواصلات العامة في البلدات العربية وبين تلك في البلدات اليهودية. تمت المقارنة باعتماد تعابير ومصطلحات مأخوذة من عالم المضامين المهنية ومن اللغة المتبعة في المواصلات العامة- توزع الخدمة وجودتها. انعكس **التوزع والانتشار** بعدد خطوط السفر التي تخدم البلدات (وجهة السفر)، بينما اخترنا مؤشر **الوتيرة** لقياس جودة الخدمة التي انعكست بعدد السفرات اليومية.

وجدنا أن كلا الأمرين، عدد وجهات السفر من وإلى البلدات العربية وكذلك وتيرة سفر الخطوط القائمة، متدنيان بشكل واضح جداً مقارنة مع البلدات اليهودية، ويدلان على غياب المساواة بشكل صارخ من حيث تزويد الخدمة.

في كفر قاسم مثلاً، هناك 62 سفرة يومية، من خلال خط واحد لا غير، بينما في شوهم هناك 232 سفرة يومية من خلال 27 خطاً. في مدينة أم الفحم، 184 سفرة من خلال 26 خطاً، في حين أنّ في برديس حنا-كركور، والتي يقل عدد سكانها ب 15000 نسمة عن سكان أم الفحم، 694 سفرة يومية من خلال 33 خطاً (عدد السفرات ذهاباً وإياباً). عدد وجهات السفر لدى كل بلدين مقارنتين أكبر في البلدات اليهودية بنسبة 2-14 مرة، في حين أن عدد السفرات للفرد الواحد أكبر في البلدات اليهودية بنسبة 3-10 مقارنة مع البلدات العربية.

في المرحلة الثانية، قمنا باستخدام نموذج مسح المعوقات بغية الحصول على رصد دقيق للمشاكل والمعوقات الأساسية التي تحول دون المساواة في تخصيص موارد المواصلات العامة للبلدات العربية، وبغية صياغة توصيات سياسية كفيلة بإزالتها. وجدنا أن المعوقات قائمة في كل من الوزارات (في الأساس بوزارة المواصلات لكن أيضاً بوزارة المالية) والسلطات المحلية العربية ولدى الجمهور العربي.

فيما يلي، توصيف للمشاكل والمعوقات الأساسية التي وجدناها، كذلك توصيات سياسية من أجل مواجهتها. تفصيل كافة المعوقات والتوصيات، موجود في **الفصل 4.5 وفي الرسم البياني رقم 9** الذي يعرض بشكل مركز كل المشاكل والمعوقات وكذلك التوصيات السياسية.

المشاكل

مشكلة 1: غياب آلية بنوية في وزارة المواصلات لتوفير خدمات المواصلات العامة.

لم نجد في وزارة المواصلات صيغة منظّمة، توضّح للسلطات المحلية ما هي حقوقها وما المطلوب منها بغية الحصول على خدمات مواصلات عامة. كما لم تقم وزارة المواصلات بتحديد المعايير الواضحة الشفافة لاستحقاق مواصلات عامة.

مشكلة 2: غياب تخصيص الميزانيات بما يليق مع مسعى تقليص الهوة بعيدة المدى القائمة في المواصلات العامة بالبلدات العربية.

يعود منبع الكثير من المعوقات المشخّصة على أنها تحول دون تطوير خدمات مواصلات عامة في البلدات العربية، إلى هذه المشكلة الجوهرية، والتي لا بد لحلّها أن يشمل تخصيصاً جدياً للميزانية، يبعث على تسريع عملية إدخال الخدمة للبلدات العربية.

مشكلة 3: غياب بنية تحتية محلية تناسب المواصلات العامة.

في قسم من البلدات العربية، لا تزال مسألة الطرقات المهيأة لمرور المركبات ووسائل النقل العامة غير محلولة، كما أن تضاريس البلدة القديمة مكتظة وتتيح مروراً محدوداً حتى للمركبات العادية الخصوصية. ومع غياب بنية تحتية محلية مناسبة لمرور الحافلات سيكون من الصعب إدخال هذه الخدمة للبلدات.

معوقات أساسية وتوصيات سياسية

- وزارة المواصلات لا تضع معايير واضحة لتمويل المواصلات العامة يجري تمويل تطوير المواصلات العامة بالبلدات اليهودية والعربية دون إي إجراء منظّم أو معايير واضحة لتوزيع الموارد بين البلدات ولإعطاء الأولوية للبلدات التي يجب الاستثمار فيها بغية تطوير مواصلاتها العامة. في ظل هذا الواقع، حيث لا إجراءات أو معايير محدّدة ومعرفّة لتخصيص الموارد، يبقى عدد من السلطات المحلية العربية متخلفاً في الراء، حتى لو كانت احتياجات المواصلات العامة فيها أكبر من تلك في البلدات التي تقرر العمل والاستثمار فيها.
- تقوم وزارة المواصلات بالاستجابة لمتطلبات المواصلات العامة بشكل مرهون بتوجّه السلطات دون أي خطة احتياجات أو سلّم أولويات طريقة عمل قسم المواصلات العامة وعلاقاته مع السلطات المحلية العربية بدون تنظيم وبشوبها عدم وضوح فيما يخص السبيل الذي يجب أن تسلكه السلطة المحلية من أجل الحصول على الخدمة.

توصيات لإزالة هذه المعوقات:

على وزارة المواصلات القيام بتحديد معايير واضحة وشفافة لتزويد البلدات بخدمات المواصلات العامة، لتنتهجها عند العمل على تطوير مواصلات عامة في البلدات. على وزارة المواصلات القيام بتعريف وتنظيم إجراء التوجّه من قبل السلطات المحلية للوزارة في طلبات تطوير المواصلات العامة بالبلدات. من واجب وزارة المواصلات تمويل وإعداد مسح احتياجات جميع البلدات العربية وإشراكها فيه، شامل التكلفة المشتقة التي يجب إنفاقها من أجل تفعيل المواصلات العامة.

- **نقص حاد بالميزانية لسد الفجوة الناتجة عن غياب مواصلات عامة في البلدات العربية سنوات طويلة**
فجوة الاستثمار هي انعكاس لشح الميزانيات للسلطات المحلية العربية فيما يتعلق بخدمات المواصلات العامة- تحصل السلطات المحلية العربية على أقل من نسبتها السكانية العامة. تصل ميزانية الفرد الواحد عن المواصلات العامة عند السكان العرب لحوالي 2990 ش سنوياً، مقابل 6900 ش للفرد الواحد سنوياً عند السكان اليهود (انظروا تفصيل المعيق وطريقة حساب الفجوة بصفحة 34 من الوثيقة، معيق رقم 4).

توصية لإزالة هذا المعيق:

بغية تقليص عدم المساواة في تزويد خدمات المواصلات العامة للبلدات العربية، من الضروري تقليل الميزانية المخصصة للشوارع ما بين البلدات، لصالح بند الشوارع البلدية، وكذلك زيادة ميزانية الإعانة الحكومية للمواصلات العامة في البلدات العربية.

- **عدم علم السلطات المحلية العربية بوجود مصادر للميزانيات وموارد قائمة بغية تطوير المواصلات العامة**

لا تضع وزارة المواصلات أمام السلطات العربية، وفي متناول يدها بشكل فعال وسهل، المعلومات المطلوبة حول عناصر الخدمة التي تستطيع توفيرها لها (بتمويل مباشر أو بموارد إعانة متنوعة). في العديد من الحالات، ونتيجة لذلك ولأسباب أخرى متعلقة بشكل إدارة السلطات المحلية العربية، لا تستفيد هي من تلك الموارد الموجودة.

توصية لإزالة هذا المعيق:

على وزارة المواصلات التأكد من قيام السلطات المحلية العربية باستخدام الموارد المتوفرة لها. على وزارة المواصلات إدارة منظومة حثلانات تمرر بشكل منظم للسلطات المحلية تتناول مسارات الدعم والإعانة المتوفرة وتتناول المطلوب من السلطات كي "تحظى" بالإعانة المعروضة.

- **واقع الشوارع والطرق داخل البلدات العربية لا يناسب مرور وسائط النقل العامة**

في غالبية البلدات العربية يتميز الواقع الميداني بشوارع ذات بنية تحتية غير كافية وبظروف مرورية صعبة تكاد تكون مستحيلة. في العديد من الحالات، لا تناسب هذه الظروف مرور الحافلات (الباصات) وأحياناً حتى حافلات أصغر منها مثل "ميني باص". زد على ذلك تضاريس جغرافية في بعض البلدات تصعب مرور الحافلات. هذه البنية التحتية لا تتناسب واحتياجات مرور وسائط النقل العامة.

توصية لإزالة هذا المعيق:

على قسم البنى التحتية وقسم المواصلات العامة بوزارة المواصلات، تطوير خطة خاصة تعالج البنى التحتية في البلدات العربية، وتعمل على توسيع معالجة البنى التحتية لتناسب دخول ومرور المواصلات العامة بالبلدات (من خلال دمج كل أقسام الوزارة ذات الشأن: مواصلات عامة، بنى تحتية وتخطيط). وهنا نؤكد التالي: **حكم معالجة الأمر ببلدة يهودية مغاير عنه ببلدة عربية**. لأن فجوات البنى التحتية تحتم تعاملاً مناسباً وخصوصاً مع البلدات العربية.

- غياب بنية معلوماتية حول المواصلات العامة بمتناول المستخدم العربي
غياب تغطية كاملة وصحيحة باللغة العربية (في محطات الانتظار، مراكز الخدمة الهاتفية وفي الإنترنت) حول خدمات المواصلات العامة بالبلدات العربية، يحجب المعلومات الضرورية ويبعد قسماً من السكان عن استعمال هذه الخدمة. لا يوجد توجيه ملزم في القانون أو في مجلد الأحكام، يعرف بأي اللغات يجب توفير المعلومات حول المواصلات العامة.

توصية لإزالة هذا المعيق:

على وزارة المواصلات تضمين طلبات مناقصات تشغيل خطوط المواصلات العامة، تنصيب اللغة العربية كجزء لا يتجزأ من الخدمة. يجب عرض المعلومات باللغة العربية في كافة الأماكن داخل كل بلدة عربية و/أو بالقرب منها (وبدون شك، في محطات الانتظار ذاتها). كما ويجب على مصادر المعلومات والحتلانات القطرية المتعلقة بخدمات المواصلات العامة في البلدات العربية، توفير المعلومات باللغة العربية.

- لا يوجد أي جهة مهنية مؤهلة ومخولة في السلطات المحلية العربية، وظيفتها الرسمية معالجة مسألة المواصلات العامة

في الغالبية الساحقة من السلطات المحلية العربية لا يوجد جهة مهنية مخولة بمعالجة مسألة المواصلات العامة داخل البلدة، فتوضع على الطاولة المكتظة والمزدحمة لرئيس السلطة ومهندسيها. كما أنه وفي العديد من الحالات، لا تلقى المسألة أولوية متقدمة لمعالجتها من قبل رئيس السلطة المحلية. إن اجتماع هذه العوامل معاً، يصعب كثيراً على السلطة المحلية مهمة تطوير المواصلات العامة، خاصة في الوضع الحالي الذي يحتم على السلطة المحلية التوجه وبشكل فعال ومبادر لوزارة المواصلات من أجل الطلب والدفع قدماً بمسألة توسيع خدمات المواصلات العامة.

- لا يوجد في البلدات خطة مسح احتياجات المواصلات العامة ولا توجد صيغة لطلب هذه الاحتياجات من وزارة المواصلات

لا توجد اليوم في غالبية البلدات العربية، خطة جاهزة لمسح الاحتياجات البلدية بمجال المواصلات العامة. وفي غياب مثل هذه الخطة، يتم أحياناً إدخال خدمات مواصلات عامة جديدة وفق المبادئ العامة لتوسيع المواصلات العامة، تقتصر للعناية والتركيز على الاحتياجات المحلية الخاصة.

توصيات لإزالة هذا المعيق:

تعيين صاحب وظيفة مخصصة في كل سلطة محلية لمعالجة مسألة المواصلات العامة في البلدة. على وزارة المواصلات، وبمشاركة وزارة الداخلية، العمل على تشجيع السلطات المحلية بغية إشغال هذه الوظيفة، وذلك من خلال المساعدة في التأهيل المناسب وأيضاً المساعدة في التمويل (المشاركة في تمويل نصف الوظيفة على الأقل).

تخصيص ميزانية لمسح الاحتياجات البلدية. على السلطة المحلية أن تطلب من وزارة المواصلات الحصول على مساعدة لاجراء مسح الاحتياجات، وأثناء تقديم المسح فهم الصيغة المتبعة بالوزارة لتحقيق المساعدة والمراقبة بغية إدخال خدمات المواصلات العامة أو توسيع الخدمة في البلدة.

- تعطي السلطة المحلية العربية الأولوية لبنية تحتية في الشوارع تناسب مرور مركبات خصوصية على حساب بنية تحتية تناسب وسائل النقل العامة
- طيلة سنوات عديدة، تعامل التخطيط في البلدة العربية مع وجود المركبة الخصوصية فقط، واليوم أيضاً، وفي حالات عدّة تُعطى الأولوية من قبل قيادات البلديات العربية لمعالجة وتطوير بنى تحتية في الشوارع تناسب المركبة الخصوصية على حساب وسائل النقل العامة. وقد تبين أيضاً أن البلديات العربية تتميز بمستوى عالٍ من المركبات ذات المحرك قياساً ببلديات يهودية من ذات الفئة في العقود الاجتماعي-اقتصادي. إن سَلَم الأولويات لدى رؤساء السلطات المحلية العربية، مجتمعاً مع الحاجة المحلية باستكمال البنى التحتية وتنظيم بنى تناسب مرور المركبات، يضع جانباً مسألة تقدّم المواصلات العامة.

توصية لإزالة هذا المعيق:

يجب ملائمة التخطيط البلدي لوجود مواصلات عامة وكذلك تخصيص الميزانيات بما يتناسب معه. يجب على السلطة المحلية الأخذ بالحسبان، وبشكل أكبر، مسألة التطوير الملائم أيضاً لخدمات المواصلات العامة في البلدة. وأن تشمل ضمن طلب الميزانية لتطوير البنى التحتية، الجوانب المتعلقة بتطوير المواصلات العامة وتنظيم بنى الشوارع بحيث تناسب مرور وسائل نقل عامة.

- المواصلات غير المجازة داخل البلديات، تشجّع الاستخدام غير المنظم كبديل للمواصلات العامة على ضوء النقص القائم في حلول للمواصلات العامة بالبلديات العربية، تطوّرت خلال السنوات الماضية ظاهرة "المواصلات غير المجازة" وذلك استجابة للاحتياجات المحلية. تعمل المواصلات غير المجازة بدون ترخيص، بدون الإعانة الحكومية، لا تستوفي معايير الأمان ولا تتضمن الترتيبات المرافقة كمحطات انتظار منظّمة أو لافتات توضيحية. لقد تجذّرت هذه الظاهرة في عدد من البلديات العربية وأصبحت تشكّل مصدر رزق بالنسبة لعدد من السكان هناك. إن إدخال أو زيادة خدمة المواصلات العامة يشكّلان تهديداً لمصدر رزق بعض العائلات في البلدة.

توصيات لإزالة هذا المعيق:

على عاتق الرؤساء في البلديات العربية، وبالتعاون مع وزارة المواصلات، بناء مسارات انتقالية من مواصلات عامة محلية غير مجازة لأخرى منظّمة. وعلى الرغم من صعوبة الأمر، يقع على عاتق رئيس السلطة المحلية واجب تطوير مواصلات عامة منظّمة داخل بلده، حتى لو كلفه ذلك مواجهة مع المشغلين غير المجازين. في حالات عينية، بإمكان المشغلين غير المجازين الانخراط بمنظومة تزويد خدمات المواصلات العامة. ولإتمام ذلك يتوجّب على وزارة المواصلات دراسة حجم هذه الظاهرة بكل بلدة وبلدة، في المراحل الأولى من عملية إدخال أو توسيع خدمات المواصلات العامة فيها.

تلخيص ونظرة مستقبلية

التوصيات السياسية في هذه الوثيقة موجّهة صوب مواصلة بذل كافة الموارد، المادية منها (تحويل الميزانيات الجدية لتطوير مواصلات عامة في البلدان العربية) وتلك على مستوى التغيير الضروري في الوعي والمفاهيم لدى متخذي القرار السياسي، خاصة في وزارة المالية وفي المجتمع العربي نفسه، بغية إثارة الحاجة الملحة لوجود مواصلات عامة من أجل تحقيق التطوّر الاجتماعي-اقتصادي وتعزيز مكانة المواطنين في البلدان العربية. لقد تعود السكان العرب طيلة السنين على "تدبير أمورهم" بقواهم الذاتية وبدون مواصلات عامة، لكن ثمة تغيير حاصل الآن. لذا، يجب توفير مواصلات عامة بجودة عالية من حيث الخدمة وجاذبة في ذات الوقت، لتحل مكان استخدام المركبات الخصوصية. يتوجب على الوزارات تغيير سياساتها، بذل الميزانيات وكافة الجهود، أما السلطات المحلية العربية فعليها إحداث تغيير عميق في مسألة بناء علاقات العمل مع وزارة المواصلات وتنظيم إجراءات الطلب والحصول على خدمات المواصلات العامة، وكذلك في مسألة المواجهة والاستعداد للتغيير في أوساط السكان، الذين اعتادوا سنوات طويلة التدبّر بدون مواصلات عامة. تضع هذه الوثيقة المعوقات التي تمّ رصدها قبالة فرص وإمكانيات التغيير. فقد عرضنا الفرص على شاكلة توصيات سياسية، تبنيها سيساعد على تقليص الفجوة القائمة فيما يتعلّق بتوفير خدمات المواصلات العامة ما بين البلدان العربية والبلدان اليهودية في إسرائيل، وذلك على المدى القريب.

الصورة ليست كلّها قاتمة، إذ تفيد وزارة المواصلات في تقاريرها عن زيادة بلغت 53% بعدد السفارات بواسطة المواصلات العامة في البلدان العربية منذ العام 2005 وحتى 2011 (لا تشمل المدن المختلطة). لا شك بأن هذا المعطى يشير لتغيّر هام يستحق الإشادة به في سياسة الوزارة وفي عملها. إلا أن الطريق أمامنا طويلة وفيها الكثير من التحديات، مما يتطلّب من وزارة المواصلات سوية مع السلطات المحلية العربية، مواصلة الدرب وتعميق إخراج التغيير لحيز التنفيذ حتى تحقيق وتوفير خدمات مواصلات عامة متساوية وعادلة للبلدان العربية في إسرائيل. هذه الوثيقة السياسية عبارة عن أداة مساعدة نعرضها على كل المنشغلين بهذا العمل الهام.

مقدّمة وعرض لأهداف الوثيقة

إننا نضع بين أيديكم وثيقة تعنى بمسألة المواصلات العامة في البلدان العربية داخل إسرائيل. تصبو الوثيقة إلى رسم صورة واقعية عامة حول خدمات المواصلات العامة في البلدان العربية، ومقارنتها بصورة الحال في البلدان اليهودية. تكمن المساهمة الأساسية المبتكرة لهذه الوثيقة في رصد المعوقات التي تحول دون تطوير مواصلات عامة في البلدان العربية، وفي صياغة توصيات سياسية كفيلة بمواجهتها. والهدف من وراء ذلك، هو تحقيق المساواة في توزيع الموارد ضمن هذا المجال.

ومن بالغ سرورنا، كون العمل الذي تقوم به جمعية "سيكوي" في مجال المواصلات العامة لا يحدث في الفراغ بل بالتوازي مع ما تقوم به وزارة المواصلات من تعميق لخدمات المواصلات العامة، ومع عمل منظمات مدنية أخرى تعرض وتؤكد الصعوبة والنقص الكبير الذي تعاني منه البلدان العربية في هذا المجال. في السنوات الأخيرة، تقوم وزارة المواصلات، قسم المواصلات العامة وقسم البنى التحتية بالدفع قدماً وبشكل حثيث مسألة دخول وتوسيع خدمات المواصلات العامة في البلدان العربية. مع ذلك، إن الفجوة المتواصلة على مر السنوات والمنعكسة بعدم توفير خدمات المواصلات العامة للبلدان العربية، قد خلقت واقعاً من عدم المساواة في خدمات المواصلات العامة داخل المجتمع العربي، يستوجب بذل جهود كثيفة وبشكل أكبر بكثير – الاستثمار في إدخال خطوط جديدة، المساعدة في مواجهة وملاءمة التعامل البلدي مع مسألة بنى تحتية تناسب المواصلات العامة. بالإضافة لتشجيع الجمهور العربي على استخدام المواصلات العامة والتي اضطر مرغماً طيلة السنوات الماضية، لإيجاد بدائل تعينه على التنقل والوصول لمقاصده.

لقد اختارت جمعية "سيكوي" العمل والدفع قدماً بمجال المواصلات العامة في البلدان العربية، من خلال إستراتيجيات وأدوات استخدمتها سابقاً وبنجاح، لتحقيق المساواة بعدة مجالات سياسية أخرى. يتم في البداية، تشخيص ورصد المشاكل والمعوقات المتعلقة بالمجال ذاته، ثم صياغة توصيات سياسية لتغيير الواقع وتفكيك المعوقات. نوّكد هنا على أنّ ما قامت به جمعية "سيكوي" لتحقيق خدمات المواصلات العامة في البلدان العربية، عبارة عن سيورة طويلة الأمد بدأت منذ أكثر من عام وستستمر على مدار السنوات القادمة. إنّ وثيقة المعوقات والتوصيات هذه بمثابة القاعدة التي تعتمد عليها "سيكوي" للعمل على تحقيق المواصلات العامة في البلدان العربية، بواسطة المرافعة والعمل مقابل وزارة المواصلات والسلطات المحلية العربية والجمهور العربي كذلك.

نقدّم هذه الوثيقة لوزارة المواصلات على مختلف أقسامها، لوزارة المالية، لمكتب رئيس الحكومة وللسلطات المحلية العربية. وهي موجودة بمتناول يد الجمهور أيضاً، مع أملنا أن يتم استخدامها بشكل واسع من قبل منظمات العمل المدني، مؤسسات الدراسات والأبحاث، الجامعات والجمهور الواسع كذلك.

اعتمدت الوثيقة في كتابتها على مقابلات أجريناها مع ذوي مناصب في وزارة المواصلات وفي السلطات المحلية العربية، مع مختصين بمجال المواصلات العامة، وعلى أبحاث ومقالات وكذلك معلومات ودراسات قامت بها وجمعتها منظمات أخرى وغير ذلك. كل هذا في محاولة لدمج المعلومات المتراكمة التي درسناها بغية تحديد المعوقات الكامنة في المجال والتدقيق في وضع التوصيات السياسية. نوّد هنا الإشارة لكون هذه الوثيقة تركّز فقط على الفجوات الصحيحة بالنسبة للبلدان العربية، مما يعني عدم تطرقها لعموم المعوقات القائمة في مجال المواصلات العامة وعلى الرغم من وجود مسائل هامة طُرحت للنقاش خلال العقد الأخير، مثل فتح سوق المواصلات العامة للمنافسة بعد الإصلاحات التي تمّت ببداية سنوات ال-2000، وتيرة تحقيق الأهداف، الطريقة المتبعة في مناقصات المواصلات العامة مع كلّ محدوديتها وغيرها من المسائل. وذلك لأنها لا تميّز بالذات المواصلات العامة في البلدان العربية، بل تشكّل إطاراً لعموم أنشطة المواصلات العامة في إسرائيل، والتي لا مكان هنا لتفصيلها.

1. حول مكانة، دور وأهمية المواصلات العامة

حول أهمية وجود مواصلات عامة جيدة وضرورتها لقيام مجتمع سليم ولتحقيق النمو الاقتصادي- اجتماعي، لا يختلف إثنان وخاصة في حقل السياسات العامة ولدى رسمي السياسات على مستوى العالم ومنذ زمن بعيد. منذ قيامها وحتى اليوم، بذلت إسرائيل الكثير من الجهد والموارد في توفير خدمات المواصلات العامة للبلدات اليهودية، لكنها امتنعت عن ذلك تقريباً بالنسبة للبلدات العربية.

نتيجة لهذا الإهمال، وكما سيظهر لاحقاً في هذه الدراسة، تعاني بعض البلدات العربية من غياب كامل للمواصلات العامة، في حين تكون في أدنى مستوياتها لدى بقية البلدات. هذه الحال تبقى المواطنين العرب مع قدرة محدودة جداً (ولدى البعض- انعدام القدرة) في الوصول لمراكز الشغل والانخراط بسوق العمل، الوصول للجامعات والكليات والحصول على التعليم العالي، وكذلك الوصول للمؤسسات الثقافية والاجتماعية داخل البلاد. لقد سمعنا خلال إعداد الدراسة وأكثر من مرة، عن شباب وشابات قُبلوا للدراسة الجامعية لكنهم لم يتمكنوا من تحقيق ذلك نتيجة غياب مواصلات عامة عادية في البلدة، وعن نساء عربيات بذلن جهوداً جمة من أجل الانخراط بسوق العمل، وجدن العمل ببلدة أخرى لكنهن لم تستطعن تحقيق ذلك، ومرة أخرى نتيجة غياب المواصلات العامة¹.

إن وضع المواصلات العامة السيئ في البلدات العربية يحصل بظل الفجوات الكبيرة القائمة اقتصادياً واجتماعياً ما بين المواطنين اليهود والعرب، بظل التوتر ما بين الشريحتين السكائيتين، وبوضع تشغيلي متدنٍ جداً مع غياب مراكز عمل وتعليم عالٍ بالبلدات العربية. وبظل هذا الواقع، يصبح غياب المواصلات العامة ليس فقط مجرد مجال آخر من عدم المساواة الصارخ في تخصيص ميزانيات الدولة للمواطنين العرب، وإنما عزل الكثيرين من المواطنين العرب عن حياة المجتمع والبنى التحتية في إسرائيل. هذا الفصل هو بمثابة معيق بالغ القوة والتأثير على التنمية الاقتصادية، توفير العمل والتعليم وعلى التنمية الاجتماعية، مما يشكل الضربة القاضية لقدرة المواطنين العرب والمجتمع العربي عامة على تحسين أوضاعهم. إن حجم قوة هذا المعيق كبير جداً لدرجة تجعلنا نقدر أن كل الجهود المبذولة- الخطط والموارد المستثمرة من قبل الدولة وقيادات البلدات العربية لتطوير الشغل، التعليم العالي، التنمية الاقتصادية وغير ذلك في البلدات العربية- مصيرها كلها لنجاح جزئي محدود جداً، إن لم يكن الفشل تماماً.

لا مجال هنا للمبالغة فيما يتعلّق بالتأثير السلبي بالغ السوء لغياب المواصلات العامة على المجتمع العربي، إلا أننا في جمعية "سيكوي" ومن خلال فعاليتنا نتطّلع نحو المستقبل. إننا نرى ما سيحدثه إدخال مواصلات عامة جيدة إلى البلدات العربية من رافعة إيجابية بالغة القوة، ومصرّون على بذل كافة الجهود من أجل حث الحكومة وقيادات البلدات العربية على إحداث تغيير جذري في هذا المجال.

¹ ملكي، ش. 2011.

2. المواصلات العامة في البلدان العربية: خلفية وصورة واقع

2.1 نظرة عامة

من المتبع التعامل مع المواصلات العامة من باب دراسة نجاعتها. إن المواصلات العامة التي لا تعمل بنجاح وبشكل صحيح في خدمة السكان، تقلل من فاعليتها وقوة جذبها وبالتالي من مستوى استخدامها لصالح تعاضد استخدام وسائل نقل بديلة. تُقاس المواصلات العامة الناجعة من زاوية النظر إلى مستوى الخدمة. وهو المصطلح الذي يتضمن في ثناياه مجموعة من العناصر²، نبيّنها في التالي:

- أ. **عنصر الوقت وتوفّر الوسيلة**، المنعكس بوتيرة الخدمة- مستوى إتاحة الخدمة طيلة ساعات اليوم والأسبوع، وملاءمتها للمواعيد والمناسبات الخاصة، وبتوزيع الخدمة- المنعكس بعدد وجهات السفر.
- ب. **عنصر الأمانة**: الوجود الفعلي لخدمات المواصلات العامة وفق الجدول الزمني الملزم كما نشر.
- ت. **عنصر الراحة**: الراحة في السفر، ظروف الانتظار، المعلومات المتاحة وصدقيتها، التناسق بين جداول الأوقات وتوزّع محطات الانتظار.

ث. **عنصر التكلفة**: ثمن السفرة، خاصة بالمقارنة مع البدائل القائمة بالنسبة للمسافر.

يستند قسم من العناصر لمعطيات موضوعية بينما يعكس القسم الآخر موقفاً ذاتياً. لذلك، يمكن تقييم وقياس مستوى الخدمة بوسائل كمية مثل، وتيرة السفرة بالخط الواحد، عدد التفتّلات المطلوبة لإكمال السفر ما بين نقطة الانطلاق ووجهته، أو بواسطة استطلاعات رأي تفحص مدى الرضى من الخدمة. في هذه الوثيقة اتبعنا وبالتناوب، هاتين الطريقتين للفحص. تقاس الفجوة ما بين المناطق والشرائح السكانية بمقارنة مستوى الخدمة لديهم من وجهة نظر المسافرين. ففي نهاية المطاف، يعبر مستوى الخدمة عن جودتها ويؤثر على استخدامها وتلقيها فعلياً وعلى أرض الواقع.

2.2 الانتشار ومستوى الخدمة

2.2.1 طريقة العمل

من أجل قياس الانتشار والتوزيع وكذلك مستوى الخدمة في مجال المواصلات العامة داخل المجتمع العربي، وقع اختيارنا على 3 أطر فحص، تجدون تفصيلها في الجدول رقم 1 لاحقاً.

- **مجموعة 1 - 40** بلدة عربية تعداد سكانها ما فوق 10000 نسمة³ (لا تشمل المدن المختلطة).
- **مجموعة 2 -** من بين البلديات ال 40 اخترنا 10 بلدات بتوزيع قطري لإجراء الفحص المعمّق والذي شمل متغيرات إضافية لم نفحصها في المجموعة الأولى⁴.
- **مجموعة 3 -** ثلاث بلدات من ضمن العشر بالمجموعة رقم 2، قارناها مع ثلاث بلدات يهودية تضاهيها من حيث التعداد السكاني وتجاورها جغرافياً.

² كوهن، ح. كينان، ت. (2007)، مستوى الخدمة في المواصلات العامة من وجهة نظر المسافرين، مرور ومواصلات.

³ البلديات ال 40، هي عدد جميع البلديات العربية التي يفوق تعداد سكانها ال 10000 نسمة.

⁴ من بين البلديات العشر المختارة، هناك 4 مشمولة في الخطة الخماسية لسلطة التطوير الاقتصادي بمكتب رئيس الوزراء.

الجدول 1. بلدات العينة حسب التقسيم لمجموعات الفحص

رقم المجموعة	بلدات العينة
مجموعة 1: 40 بلدة فيها أكثر من 10,000 نسمة.	عرعر، النقب، تل السبع، كسيفة، حورة، رهط، كفر قاسم، الطيرة، الطيبة، قلنسوة، باقة-جت، كفر قرع، أم الفحم، جسر الزرقاء، الفريديس، طلعة عارة، عرعر، الناصرة، دالية الكرمل، عسفا، كفر كنا، إكسال، عين ماهل، الرينة، يافة الناصرة، شفاعمرو، سخنين، المغار، عرابية، نحف، دير الأسد، مجد الكروم، بيت جن، كابول، أبو سنان، طمرة، الجديدة المكر، عبلين، يركا، طرعان، كفر مندا.
مجموعة 2: 10 بلدات لفحص معمق (من داخل قائمة البلدات في المجموعة 1)	تل السبع، حورة، الطيبة، أم الفحم، شفاعمرو، سخنين، الجديدة المكر، يركا، الطيرة، باقة-جت.
مجموعة 3: أزواج من البلدات للمقارنة	روش هعائين - الطيرة؛ أم الفحم - برديس حنا كركور؛ شوهم - كفر قاسم.

* بلدات ضمن الخطة الخماسية لسلطة التطوير الاقتصادي في الوسط العربي بمكتب رئيس الوزراء

المعطيات هنا تمثل خدمة الخطوط بأيام الأربعاء في الفترة الممتدة بين 14 إلى 20 آب سنة 2012، من البوابة الإلكترونية لوزارة المواصلات على الإنترنت حول المواصلات العامة⁵. شكّلت هذه المعطيات القاعدة المعتمدة للمعلومات ذات الشأن والصلة. تجدر الإشارة إلى أن جمع المعطيات قد تمّ بفترة الصيف وعطل المؤسسات التربوية، مما يعني أنها قد تميل للأسفل بنسبة لا تتعدى 10% ببعض النقاط، لكن هذا الانحراف هو أفقي لعموم العينة. المعلومات التي جُمعت متعلّقة بخطوط الباصات التي تمرّ بالبلدات المختارة أيام الأربعاء، طيلة ساعات اليوم، باتجاه واحد ذهاباً (حسب ظهور الاتجاه في الموقع)، إلا إذا تمّت الإشارة لغير ذلك.

تمّ تصنيف المعطيات في الجداول حسب الفئات التالية: اسم البلدة، رقم الخط، نقطة الانطلاق، الطريق (بلدات مركزية على طول المسار)، الوجهة النهائية، هل للخط مسار داخل البلدة، الشركة المشغلة، عدد السفرات اليومية (الوتيرة)، نوع الخط (حسب الفئات المفصّلة أدناه)، عدد محطات الانتظار الداخلية في البلدة. ينقسم تفصيل الخطوط لثلاث فئات:

1. خط داخلي (لا يخرج عن حدود البلدة).
2. خط ما بين البلدات (يتوقّف عند أطراف البلدة ويواصل نحو أخرى).
3. خط مدمج (يتوقّف في أكثر من محطة داخل البلدة ويواصل لبلدة أخرى).

2.2.2 النتائج

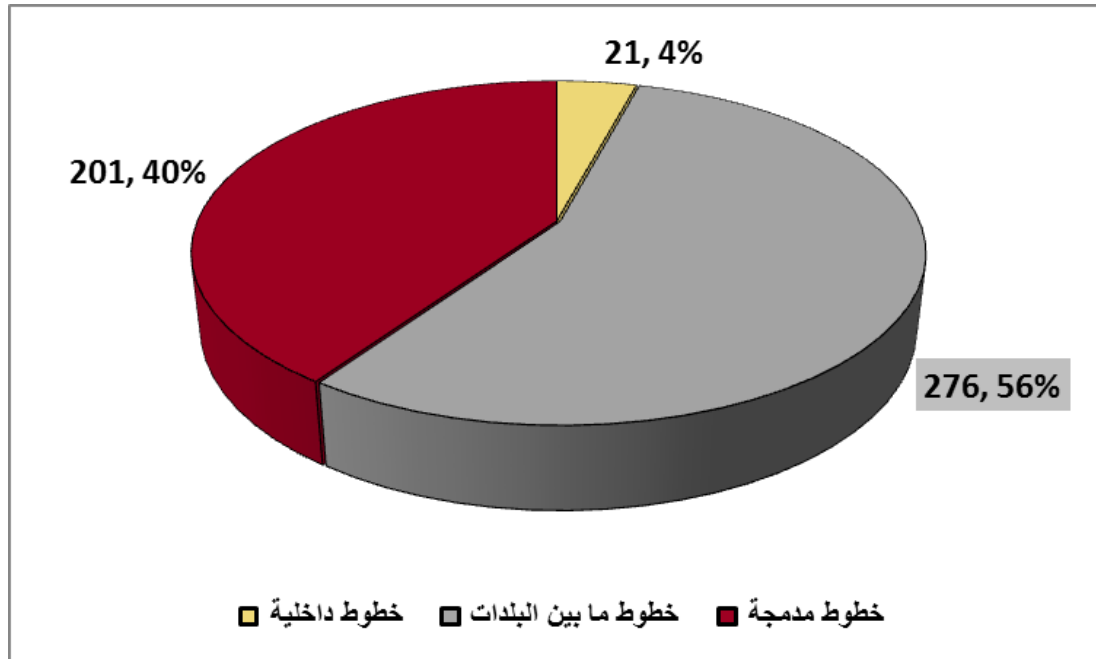
عرض المعطيات هنا يركّز على عنصرين أساسيين: التوزيع ووتيرة الخدمة. تمّ قياس التوزيع وفق "عدد الخطوط" التي تخدم البلدات. يتعامل المصطلح "وتيرة الخدمة" مع عدد السفرات اليومية التي تقوم بها هذه الخطوط. كلما كانت وتيرة الخدمة أعلى كلما ارتفع مستواها. تجدر الإشارة هنا إلى أنه، ونتيجة أسباب متعلّقة بطرق البحث، تعكس المعطيات عن عدد السفرات الظاهرة طوال البحث عدد السفرات باتجاه واحد فقط - ذهاباً. في بعض الأماكن فصلنا بخصوص الاتجاهين وقد أشرنا لذلك بوضوح.

⁵ <http://www.bus.gov.il>

ننوّه هنا إلى أن مؤشر "عدد الخطوط" وفق وزارة المواصلات، غير أمين كفاية بغية فهم جودة توزّع الخطوط. نوافق جزئياً على هذا التحديد عندما يدور الحديث عن تحليل جودة الخدمة في بلدة واحدة. على الرغم من ذلك، ولضرورة فهم الصورة الشاملة وبمنظرة إحصائية عامة، اخترنا استخدام مؤشر "عدد الخطوط".

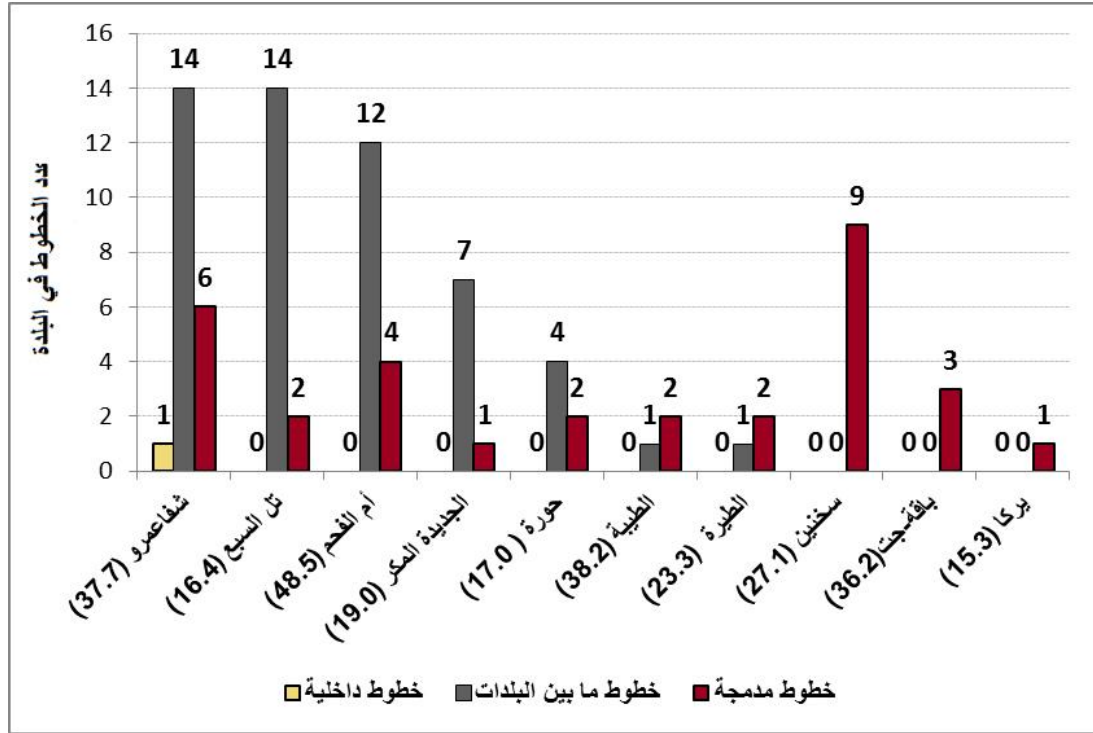
التوزيع والانتشار – عدد الخطوط

تبين بشكل واضح أن غالبية خطوط المواصلات العامة في ال 40 بلدة عربية (96%) هي خطوط ما بين البلدات تمر بأطراف البلدة، وخطوط مدمجة تسد حاجة عدد من محطات الانتظار بكل بلدة⁶. تعمل وزارة المواصلات على إدخال خطوط مدمجة كإستجابة للنقص الحاد بالخطوط الداخلية، وتنتظر للخطوط المدمجة على أنها أفضل من حيث مستوى الخدمة للمتلقّي. الخط المدمج يوفّر على المسافرين الانتقال من أحد خطوط الباصات داخل البلدة لآخر خارج البلدة مما يسهّل على المستخدم، لكن مساوئه تكمن بطول مدة السفرة وبمحدودية عدد المحطات داخل البلدات. الرسم البياني رقم 1 فيما يلي يعرض هذا التقسيم للتوضيح. إن أحد أسباب النقص في الخطوط الداخلية نابع من محدوديات البنية التحتية داخل البلدة والتي لا تتناسب مع مرور وسائط النقل العامة. وفق تقرير وزارة المواصلات، لن يكون هناك دخول باصات لأماكن، الطرق فيها غير معبّدة (طرق ترابية)، لشارع فيه محطات لا تستوفي الشروط المعيارية (المطبات الصناعية)، عدم توقّف قطر إلتفاف آمن للباس، أو غياب دوائر مرورية (دوّارات) تتيح الإلتفاف الآمن للباس. راجعوا تفصيل المعيق رقم 6 بفصل المعوقات.



الرسم البياني 1. نوع خطوط السفر في ال 40 بلدة عربية التي يفوق تعداد سكانها 10000 نسمة. التوزيع والعدد المطلق، في الاتجاه الواحد.

⁶ عدد المحطات في الخط المدمج يتغيّر من بلدة لأخرى، من 4 محطات على الأقل حتى 20.



الرسم البياني 2. التصنيف وعدد الخطوط في البلدات العشر المختارة. داخل الأقواس، عدد السكان سنة 2011 بالآلاف.

تم إجراء تحليل أكثر تفصيلاً لتصنيف خطوط السفر وعددها، أيضاً في البلدات العشر (المجموعة 2)، تجدره في الرسم البياني رقم 2. تبرز من التحليل حقيقة أن في تسع بلدات من العشر لا وجود لخطوط داخلية بتاتاً. في بلدات الفحص العشر يعمل 1-4 خطوط مدمجة، ما عدا بلديتين (شفاعمرو وسخنين)، تعمل فيهما 9 خطوط مدمجة. عند فحص هذه المجموعة أيضاً، وجدنا أن عدد الخطوط ما بين البلدات أكبر. إن ضرورة وجود الخطوط ما بين البلدات كبيرة، إذ تساعد على ربط السكان ووصلهم بعدد واسع من الأهداف والأماكن خارج البلدة، لكن ومع غياب التغطية داخل البلدة من حيث المواصلات العامة يحصل المساس بمستوى قدرة هذه الخدمة على جذب السكان لاستعمالها. من المعلوم أنه في الكثير من البلدات العربية لا تتواجد الأحياء السكنية بقرب الشوارع الرئيسي، وهكذا يكون الوصول إلى الخطوط ما بين البلدات أقل، الأمر الذي يقلل من جاذبية استعمال خدمات المواصلات العامة.

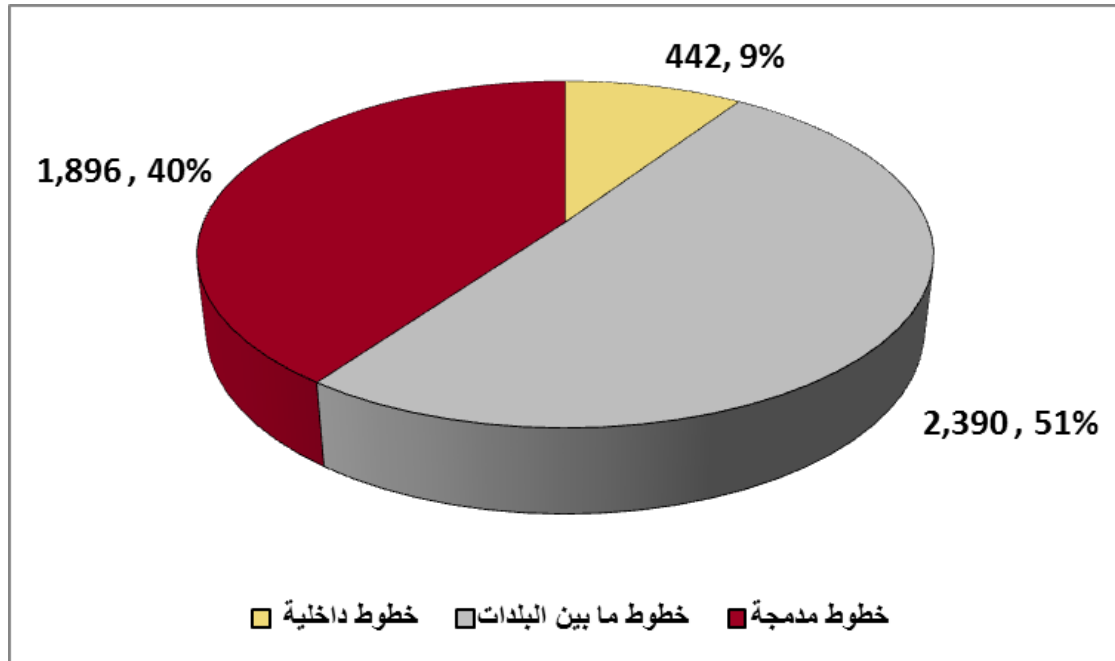
الوتيرة – عدد السفرات

تحدد وتيرة الخدمة مستوى إتاحتها طيلة ساعات اليوم والأسبوع، ومدى ملاءمتها للمناسبات والمواعيد الخاصة. إن المؤشر الذي نقوم بفحصه هنا والذي يعبر عن الوتيرة هو عدد السفرات يومياً في كل واحد من الخطوط ذهاباً (كما يظهر في البوابة الإلكترونية لوزارة المواصلات)⁷. يُظهر فحص عدد السفرات في البلدات الـ 40 (المجموعة 1) أن حصة السفرات في الخطوط الداخلية أقل مقارنة مع الخطوط ما بين البلدات ومع الخطوط المدمجة (أنظروا الرسم البياني 3). تتوافق هذه البيئة مع الحصة المتدنية للخطوط الداخلية في البلدات العربية.

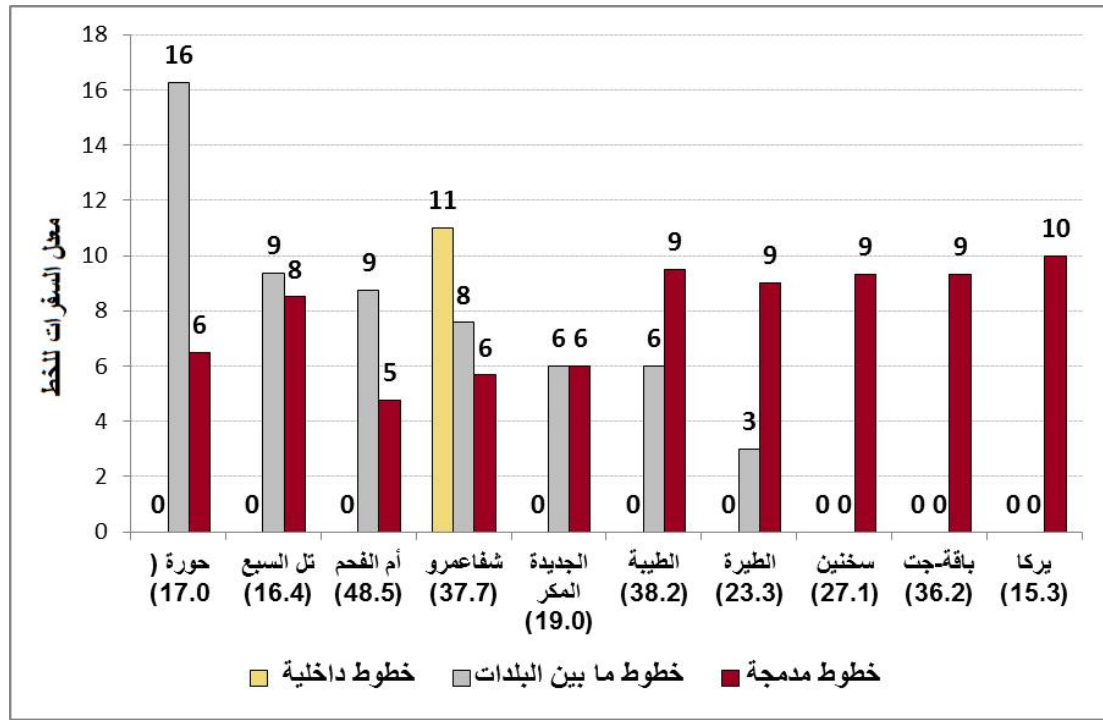
⁷ كما تمت الإشارة من قبل، عدد السفرات التي فُحصت يوم الأربعاء، في الفترة الممتدة ما بين 14 إلى 20 آب 2012 في الاتجاه الواحد: ذهاباً.

عدد السفرات في الخطوط المدمجة (1842) أعلى نسبياً من العدد في الخطوط ما بين البلديات (1454). تقوم وزارة المواصلات بتعزيز السفرات عبر الخطوط المدمجة بغية الاستجابة أيضاً لحاجة المسافرين داخل البلديات، لكن هذا الحل يكون ملائماً فقط في حال كان عدد المحطات الداخلية بالخطوط المدمجة قليلاً. لأنه كلما زدنا عدد المحطات الداخلية في الخط المدمج كلما طالت مدة السفرة وبالتالي تضرر مستوى الخدمة وقوة جذبها بالنسبة للمستخدمين. تجدر الإشارة هنا إلى أن وزارة المواصلات قد لجأت لتعميق استخدام الخطوط المدمجة بعد فشل محاولات تشغيل خطوط داخلية ضمن الظروف الموضوعية القائمة.

بعد فحص متوسط السفرات بكافة خطوط البلديات العشر المختارة (الرسم 4)، تبين أن في الخطوط المدمجة يتراوح متوسط عدد السفرات للخط الواحد بين 3 إلى 10 سفرات في اليوم. كلما كان عدد الخطوط أكبر، كلما اتسع توزع وانتشار المواصلات العامة لمجموعة من الوجهات والأماكن، لكن هذا لا يعني بالضرورة أن الوتيرة كافية وتلبي احتياجات البلدة. بينما في البلديات ذات الخطوط القليلة (وجهات سفر) وجدنا الوتيرة للخط الواحد مرتفعة نسبياً وثمة تلبية للاحتياجات على مستوى وتيرة الخدمة. من جهة أخرى، وجدنا أن عدد الوجهات في هذه البلديات جزئي فقط. إننا نسعى نحو صورة حال مستقبلية يحصل فيها تحسن بعدد الوجهات التي يمكن الوصول إليها من كل بلدة (عدد الخطوط)، وأيضاً يرتفع فيها العدد اليومي للسفرات تصاعدياً بكل خط (وتيرة الخدمة). قد تنال البلديات القريبة من محور مواصلات مركزي مستوى مرتفعاً من حيث عدد الخطوط ووتيرة خدمة جيدة في الخطوط ما بين البلديات. حتى أن هذه الخطوط تشكل في البلديات المفحوصة، غالبية خدمة المواصلات العامة بفارق ملحوظ قياساً مع النوعين الآخرين من الخطوط. على الرغم من كل ذلك، إن غياب خطوط داخلية تنقل المسافرين إلى المحاور المذكورة ما بين البلديات سيحول دون تحسين الخدمة بشكل ملموس ودون رفع درجة جاذبيتها.



الرسم البياني 3. عدد السفرات اليومية حسب نوع الخط في البلديات الـ 40 (المجموعة 1). التوزع والعدد المطلق.

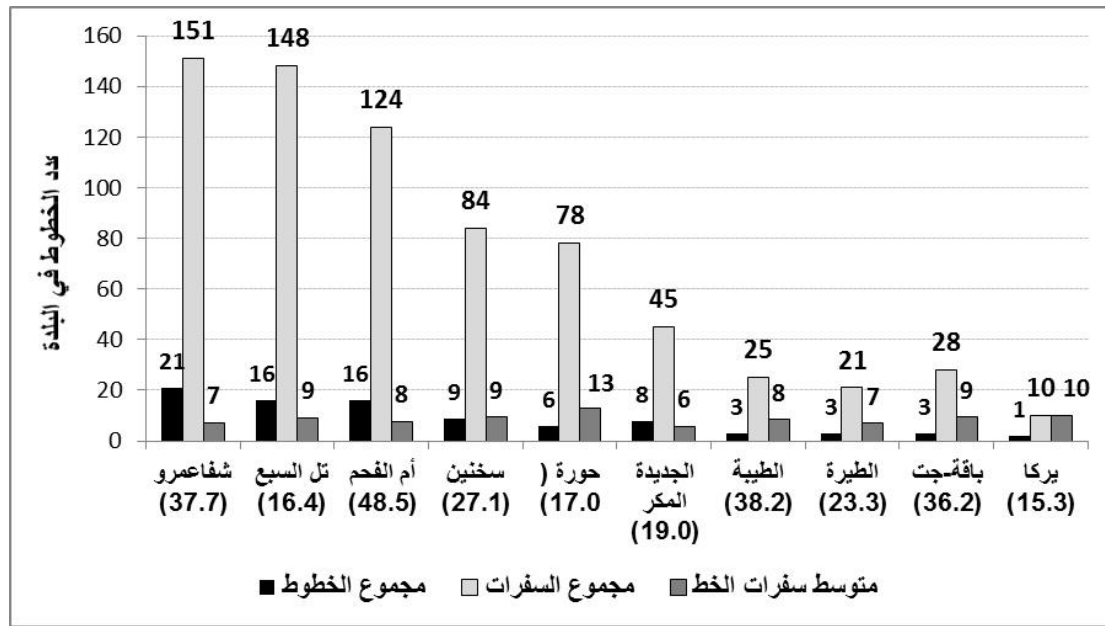


الرسم البياني 4. متوسط السفريات اليومية للخط الواحد في البلديات الـ 10 المختارة (المجموعة 2)، حسب نوع الخط.

بعد فحص أنواع الخطوط وتوزيعها بالبلديات العشر المختارة سوية مع عدد سكان كل بلدة (الرسم 5)، نرى عدم تناسب مجموع السفريات وعدد الخطوط مع عدد سكان البلدة. نأخذ على سبيل المثال بلدة الجديدة المكر والتي يبلغ تعداد سكانها حوالي 19 ألف نسمة، تعمل فيها 8 خطوط وما مجموعه 45 سفرة يومياً بالاتجاه الواحد، تشمل توقف خطوط ما بين البلديات في مفرق المكر على شارع 85 قرب البلدة. بينما تعمل في بلدة باقة-جت والتي تعداد سكانها نحو 36 ألف نسمة، 3 خطوط (الخطوط ذاتها في البلديتين) وما مجموعه 28 سفرة يومياً.

عند النظر لمتوسط عدد سفريات الخط الواحد نحصل على المعلومات حول الوتيرة. من هنا، تكون وتيرة السفرة في البلديات الـ 10 المفحوصة عاكسة لعدد المرات يومياً التي يتوقف فيها الباص بالمحطة. على سبيل المثال، بأم الفحم، هذه البلدة الكبيرة والتي تعداد سكانها حوالي 48.5 ألف نسمة، يصل أحد الخطوط إلى المحطة ما معدله 8 مرات يومياً، بينما في حورة التي تعداد سكانها حوالي 17 ألف نسمة وتصغر عنها بثلاث مرات، يصل الباص إلى المحطة ما معدله 13 مرة يومياً.

إذاً، يُظهر الفحص أنه بما يخص المواصلات العامة لا توجد تلبية تتناسب وتعداد السكان في البلديات العربية.



الرسم البياني 5. العدد الكلي للخطوط (داخلية، ما بين البلديات ومدمجة)، للسفرات ولمتوسط السفرات في الخط الواحد بالبلديات الـ 10 المختارة.

2.2.3 عن الفجوة بخدمات المواصلات العامة بين البلديات اليهودية والعربية

تمت مقارنة خدمات المواصلات العامة (التوزع والوتيرة) بين البلديات اليهودية والبلديات العربية من خلال 3 بلدات عربية و 3 يهودية، متجاورة جغرافياً ومتقاربة من حيث عدد السكان. في أزواج الفحص الثلاثة، تقع البلدة العربية في مرتبة أقل على السلم الاجتماعي الاقتصادي، وهي حقيقة تشهد على الحاجة الأكبر لخدمات المواصلات العامة. كما ذكرنا سابقاً، تمثل المعطيات خدمة الخطوط أيام الأربعاء في الفترة ما بين 14 إلى 20 آب 2012، مأخوذة من البوابة الإلكترونية لوزارة المواصلات على الإنترنت بخصوص المواصلات العامة⁸. يُظهر الجدول 2 التالي، أزواج البلديات التي شملها فحص الفجوة ومميزاتها.

الجدول 2. أزواج البلديات (عربية ويهودية) لمقارنة خدمات المواصلات العامة فيما بينها⁹

البلدتان المقارنتان	عدد السكان	التدريج الاجتماعي اقتصادي
1	كفر قاسم	20,000
	شوهم	3
2	الطيبة	19,400
	روش هعابن	4
3	أم الفحم	23,300
	برديس حنا- كركور	6
		48,500
		2
		33,500
		3

⁸ <http://www.bus.gov.il>

⁹ دائرة الإحصاء المركزية، إصدار 2012 (معطيات 2011)

التوزّع – مقارنة بين البلدات اليهودية والعربية

تُبيّن مقارنة عدد وجهات السفر حسب عدد الخطوط¹⁰ (التوزّع)، الفرص والإمكانيات المتاحة أمام سكان البلدة للوصول لمختلف الوجهات بواسطة المواصلات العامة. إن عدد وجهات السفر في البلدات العربية منخفض بشكل كبير جداً بالأزواج الثلاثة من بلدات المقارنة، ويشير لعدم مساواة صارخ وحاد في توزّع الخدمة. من بين البلدات الثلاث العربية، نجد بأمر الفحم الواقعة على محور المواصلات رقم 65 من جهة الشرق، مواصلات عامة (بغالبيتها خطوط ما بين البلدات، "عابرة") بحجم أكبر نسبياً مقارنة مع كفر قاسم والطيرة، لكن ما زال عدد الوجهات فيها قليلاً مقارنة مع برديس حنا- كركور، البلدة اليهودية الواقعة قرب المحور 65 من جهة الغرب، وذلك على الرغم من أن تعداد سكانها أقل من أم الفحم بنسبة 30% (أنظروا التعداد السكاني بالرسم البياني 6). إنّ فرص وإمكانيات البلدات اليهودية متنوعة وأكبر بكثير من حيث اختيار وجهات السفر. الجدول 3، يعرض بعد المقارنة صورة صعبة من حيث وجهات السفر في الأزواج الثلاثة من البلدات.

الجدول 3. عدد الوجهات مقارن بين أزواج البلدات العربية واليهودية

الزوج 3		الزوج 2		الزوج 1		
برديس حنا- كركور	أم الفحم	روش هعائين	الطيرة	شوهم	كفر قاسم	اسم البلدة
22	12	18	2	14	1	عدد وجهات السفر النهائية

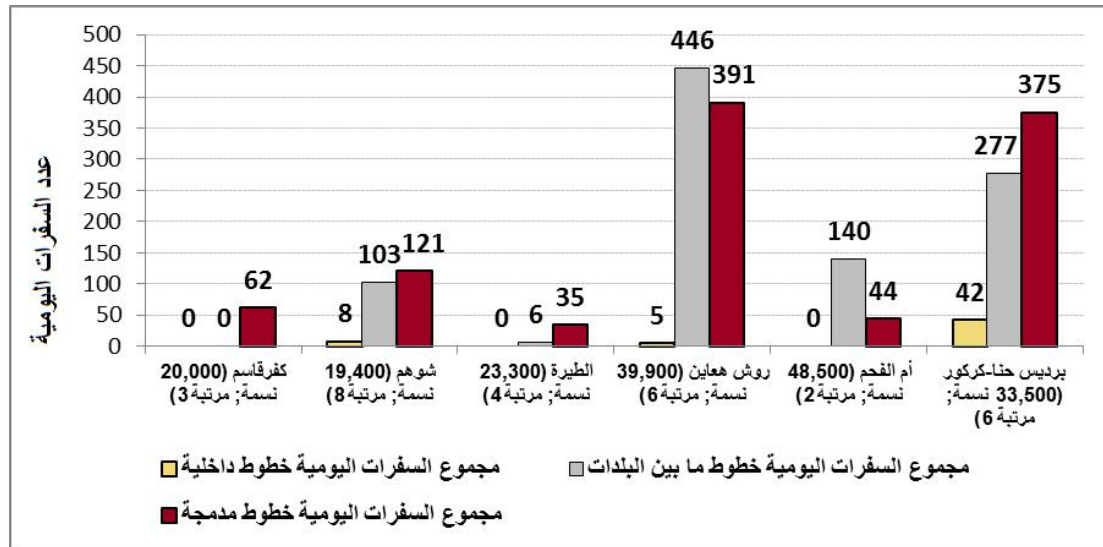
الوتيرة – مقارنة بين البلدات اليهودية والعربية

يتم فحص الوتيرة وفق عدد سفرات الخط الواحد يومياً. لذا، تتناول المقارنة المعروضة أدناه عدد السفرات بكل خط سوية مع عدد السفرات الكلّي في اليوم الواحد. الرسم رقم 6 يعرض عدد السفرات اليومية في كل واحدة من البلدات وفق أنواع الخطوط (الداخلية، المدمجة، ما بين البلدات).

بكافة أزواج البلدات، يمكننا رؤية أن عدد السفرات في كل أنواع الخطوط الثلاثة أعلى بشكل بارز في البلدات اليهودية، مما يعني وجود عدم مساواة صارخ بتوفير الخدمة للبلدات العربية. إنّنا لا نتجاهل حقيقة كون البلدات العربية الثلاث موجودة بنقطة انطلاق متدنية، إذ أنه فقط في السنوات الأخيرة تمّ إدخال المواصلات العامة إليها وما زالت كل المنظومة بمرحلة "بداية التشغيل"، إلّا أن الصورة الناتجة من المقارنة صعبة بلا شك. يحصل تأكيد واقع عدم المساواة هذا عند مقارنة مجموع كل أنواع السفرات (الداخلية، المدمجة وما بين البلدات) في كل واحد من أزواج البلدات، كما يظهر بالرسم البياني التالي رقم 6.

تمتاز شوهم بنسبة سفر يومي عالية نحو مركز البلاد وتتصرف كبداية "مبيت" وليس كمدينة يرتكز فيها النشاط الاقتصادي. رغم ذلك، نجد أن عدد السفرات فيها أعلى مقارنة مع ما في كفرقاسم، وهي مدينة بكل ما تحمله التسمية من معنى.

¹⁰ وجهة السفر قد تغطى بخدمة أكثر من خط باص واحد. لذا لا يتماشى عدد الوجهات مع عدد الخطوط.



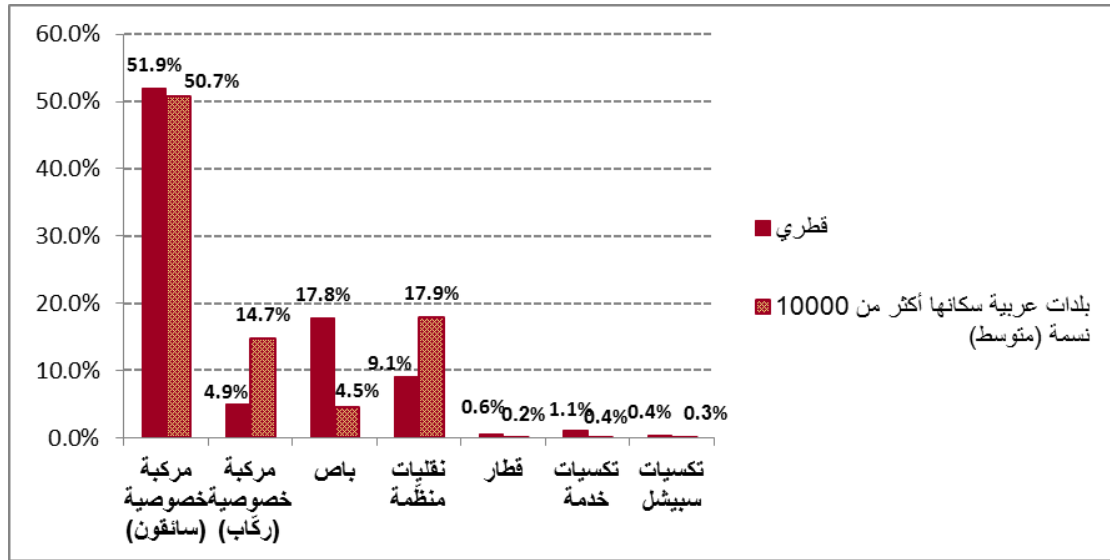
الرسم البياني 6. مقارنة عدد السفارات اليومية، بالاتجاهين، حسب نوع الخط (تحديث المعطيات 7.11.12)

تمتاز شوهم بوتيرة يومية عالية وتتصّرف على أنها "بلدة مبيت" وليس كمدينة يتركّز فيها كل النشاط الاقتصادي، إلا أن مجموع السفارات فيها أعلى مقارنة مع مجموعها في كفر قاسم، التي هي مدينة بكل ما تحمله الكلمة من معنى.

نلّخص ونقول: تُعلمنا المقارنة المفصّلة أعلاه أن ثمة فجوة عميقة وعدم مساواة كبير بين البلدات اليهودية والعربية على مستوى خدمة المواصلات العامة، كما ظهر جلياً في مؤشر التوزّع وفي مؤشر عدد السفارات.

3. أنماط استهلاك واستخدام المواصلات العامة في المجتمع العربي

تختلف أنماط استهلاك واستخدام المواصلات العامة بالمجتمع العربي عن بقية المجتمعات. لدى غالبية سكان البلدات العربية ثمة حاجة لاستخدام أية وسيلة نقل على صعيد يومي. تعلم غالبيتهم بوجود المواصلات العامة في البلدة¹¹، لكن قلة منهم تستخدمها. في الرسم البياني 7 نعرض توزع وسائل الوصول لمكان العمل في ال 40 بلدة عربية ضمن الفحص (التي تعداد سكانها يفوق ال 10000 نسمة)، مقارنة مع المتوسط العام القطري.



الرسم البياني 7. توزع وسائل الوصول للعمل في البلدات اليهودية وفي ال 40 بلدة عربية التي فُحصت¹²

تُستخدم الحافلة (الباص) كوسيلة لوصول مكان العمل في المجتمع العربي بنسبة متدنية جداً (4.5%) قياساً مع المتوسط القطري (17.8%). أما المركبة الخصوصية فهي أكثر رواجاً واستخداماً بغية الوصول للعمل ونسبتها في المجتمع العربي تقارب تلك في المجتمع اليهودي عندما يكون المستخدم هو السائق نفسه. في المقابل، وعندما تُستخدم المركبة الخصوصية من قبل ركاب آخرين ترتفع النسبة ثلاث مرات تقريباً في البلدات العربية قياساً مع المتوسط القطري. ثمة معطى آخر يقوّي هذه النتيجة وله علاقة بمقارنة مستوى وسائل النقل ذات المحرك بين البلدات العربية واليهودية المصنفة بالدرجات السفلى من السلم الاجتماعي اقتصادي. وجدنا أن مستوى وسائل النقل ذات المحرك أعلى في البلدات العربية مقارنة مع مستواها في البلدات اليهودية من ذات الدرجة في السلم أعلاه. نظراً للحاجة في التنقل لدى البلدات العربية ومع غياب حلول أخرى، لا مفر أمام الأسر وأفراد المنزل، في درجات السلم المذكورة، إلا بالتنقل بواسطة المركبة الخصوصية، إذا استطاعوا ذلك.

¹¹ بيسان، 2012.

¹² دائرة الإحصاء المركزية، 2008.

في سياق استخدام المواصلات العامة لدى المجتمع العربي، بالإمكان النظر للمميزات الموضوعية المتعلقة بتوفر الخدمة في البلدات ولدرجة جذبها السكان، وأيضاً للمميزات الذاتية المتعلقة بالمفاهيم الحضارية والثقافية حول السفر بواسطة المواصلات العامة لدى أجزاء من السكان. إن العناصر الموضوعية التي تحول دون استخدام السكان لوسائل النقل العامة هي: قلة نسبية في وجهات السفر، توزع متدن في الخطوط، خطوط جامعة ولاّمة شاقّة تطيل مدّة السفر، وتيرة الخدمة المحدودة طيلة ساعات اليوم، المعلومات الجزئية المنشورة، ظروف غير وافية في جزء من محطات الباص ومشاكل متعلّقة بالبنى التحتية (أنظروا التفصيل في الفقرة عن المعوقات). العناصر الذاتية متعلّقة بالمفهوم الاجتماعي الذي يحمله جزء من المواطنين وينظر لاستخدام وسائل النقل العامة كتقليل للاحترام من جهة المكانة الاجتماعية اقتصادية ومن جهة البعد الاجتماعي التي ترى في عملية النقل بواسطة المركبة الخصوصية تعبيراً عن الاهتمام بالمسافر. لدى بعض شرائح المجتمع العربي، من المتبع أن تقوم العائلة بالاهتمام بأفرادها، ومن ضمن ذلك تفضيل نقلهم بواسطة المركبة الخصوصية عوضاً عن استخدام المواصلات العامة. هذا الأمر يشكل جزءاً من إبداء الاحترام والحفاظ عليه إزاء الخارج. ثمة عنصر آخر تتميز به الشريحة العربية المحافظة والتقليدية، التي غالبية أفرادها متدينة، وله علاقة بالحفاظ على الحشمة، أي عدم إتاحة الاحتكاك وتفاعل النساء ضمن محيط رجالي. لدى هذه الشريحة، ثمة نفوراً من استخدام المواصلات العامة.

هناك بعداً آخر لأنماط الاستخدام متعلّق بوجود منظومة نقل غير مجازة تطوّرت بالبلدات العربية في ظل غياب أي نوع من وسائل النقل العامة. ببعض البلدات نجد بنية نقل توفّر حلاً جزئياً، خاصة لمراكز شغل معيّنة وفي ساعات العمل العينية. أحياناً، تتكون هذه المنظومة من سائقين لديهم وسائل نقل عامة مرخصة، ومن آخرين بدون رخصة وبدون الحفاظ على قواعد الأمان المطلوبة. طبعاً، لا يحظى مسافرو المنظومة غير المجازة بالأسعار الخاصة التي يحظى بها مسافرو المواصلات العامة المنظّمة. الأمر الذي يخلق تناقضاً غير معقول لعدد من البلدات بوجود خدمة غير رخيصة، لكنها مستمرة بالبقاء لأنها تلبي بعض الاحتياجات في غياب مواصلات عامة منظّمة، وقد اعتاد عليها المواطنون (أنظروا الشرح في المعيق رقم 15 بفقرة المعوقات).

4. معيقات تحول دون وجود مواصلات عامة متكافئة في البلدات العربية وتوصيات سياسية بغية إزالتها

4.1 مفهوم رصد المعوقات وصياغة توصيات سياسية وفق جمعية سيكوي

تطرح هذه الوثيقة مجموعة من المعوقات التي تحول دون وجود مواصلات عامة لائقة ومتساوية في البلدات العربية مقارنة مع البلدات اليهودية، كما تعرض توصيات سياسية من أجل إزالتها. إنّ جمعية سيكوي، وفي عملها مقابل الوزارات، تشير لعدم المساواة في توزيع موارد الدولة للمواطنين العرب، تفصل أسباب عدم المساواة، وتطرح مداركها وتوصياتها أمام كافة الأطراف لتشكل القاعدة البناءة نحو أعمال الفكر والفعل من أجل تغيير الوضع القائم. إنّنا نولي أهمية كبيرة لعرض سبل معالجة الفجوات والتعامل معها، وفي الوقت ذاته، توضيح تحديد وفهم أسباب هذه الفجوات والغوص في أعماقها.

وفي إطار هذا المفهوم، قامت جمعية سيكوي بتطوير نموذج منهجي لمسح المعوقات التي تحول دون وصول الخدمات الحكومية للمواطنين العرب، وكذلك صياغة توصيات سياسية بغية إزالتها. يشتمل النموذج على عناصر لا بد منها من أجل تغيير السياسة الحكومية، ويتطرق لرفع الوعي إزاء مسألة عدم المساواة، تناول عدم المساواة من بعده الكمّي، رصد المعوقات التي تحول دون المساواة، صياغة توصيات سياسية وعمل مرافعة مقابل أصحاب القرار والقائمين على تطبيق السياسات في الوزارات وفي السلطات المحلية العربية. تمّ عرض النموذج لأول مرّة في الوثيقة "من العوائق إلى الفرص- مسح المعوقات وتوصيات سياسية في الطريق نحو المساواة بين العرب واليهود في إسرائيل (آب 2010)"¹³.

منذ ذلك الوقت، قامت جمعية سيكوي بنشر وثائق سياسية في المجالات التالية: تسويق أراضي الدولة¹⁴، تسجيل الأراضي¹⁵ وتخصيص ميزانيات وزارة الرفاه¹⁶.

¹³ تحرير رون غرلتس، من العوائق إلى الفرص. مسح المعوقات وتوصيات سياسية في الطريق نحو المساواة بين العرب واليهود في إسرائيل، 2010. http://www.sikkuy.org.il/docs/sikkuy_mediniut_2010.pdf

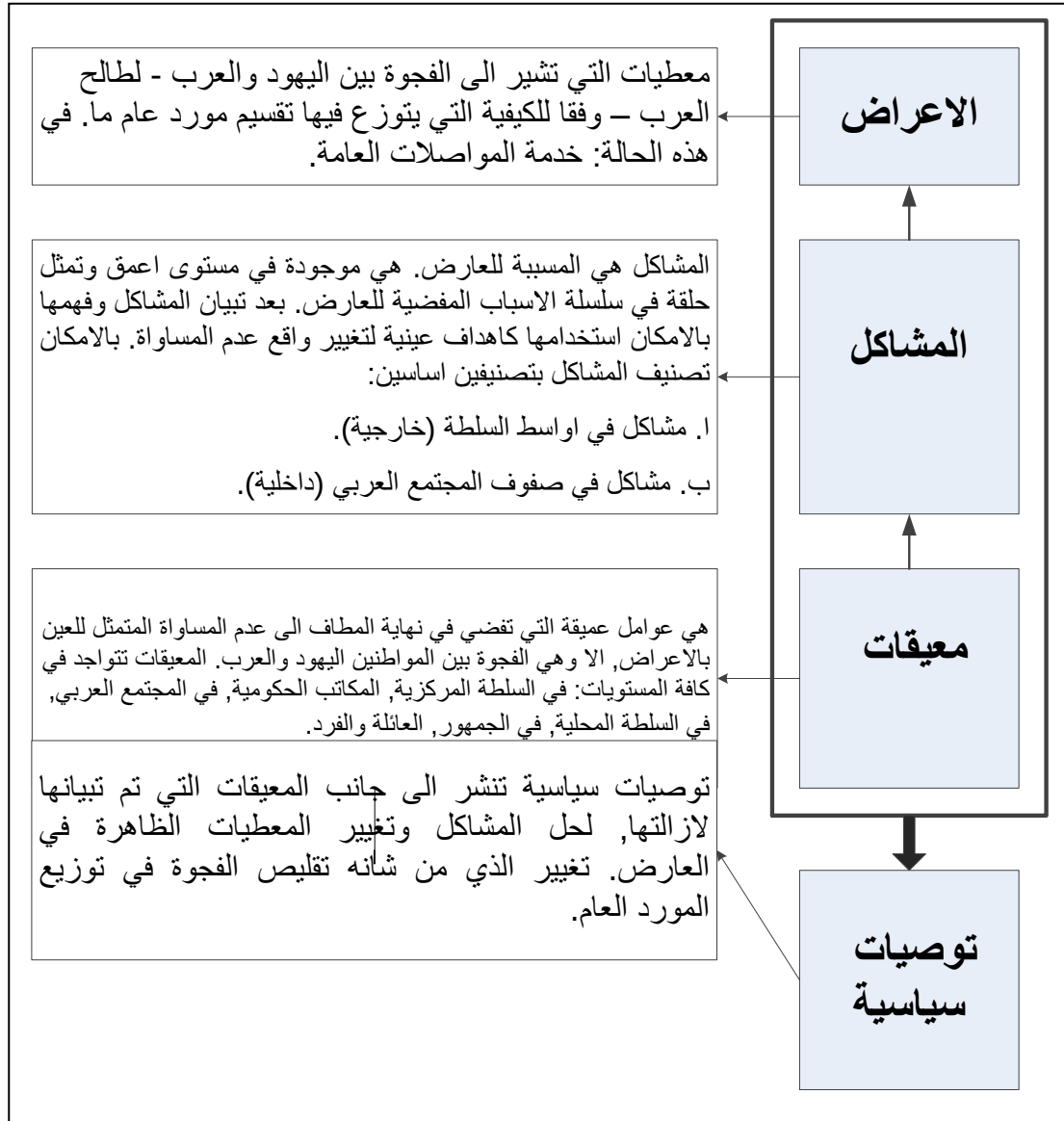
¹⁴ تحرير رون غرلتس، تسويق أراضي الدولة للتطوير والبناء في البلدات العربية، 2011

¹⁵ تحرير رون غرلتس، قضايا متعلقة بتسجيل الأراضي في المجتمع العربي بإسرائيل، 2011

¹⁶ تحرير رون غرلتس، تخصيص ميزانية وزارة الرفاه وملاكات العمال الاجتماعيين لأقسام الخدمات الاجتماعية في السلطات المحلية العربية، 2011. http://www.sikkuy.org.il/docs/taktziv_revaha21_9_2011.pdf

4.2 تفعيل نموذج المعوقات في مسألة المواصلات العامة بالبلدات العربية

يركّز نموذج المعوقات الصادر عن سيكوي على ثلاثة عناصر جوهرية، تشكّل قاعدة للتوصيات السياسية ولإعمال الفكر حول السبل المطلوبة بغية تغيير عدم المساواة. يعرض الرسم البياني 8 أدناه ويشرح المصطلحات الجوهرية في النموذج. كما أنّ الرسم البياني 9 (في نهاية هذا الفصل) يعرض ملخّص المشاكل والمعوقات والتوصيات لإزالة المعوقات في مسألة المواصلات العامة بالبلدات العربية.



الرسم البياني 8. عناصر نموذج المعوقات

4.3 الأعراض

الأعراض، كما جاءت في الرسم 8 أعلاه، ووفق تعريفات نموذج المعينات الصادر عن سيكوي، هي معطيات موضوعية تظهر الفجوة بين اليهود والعرب. هذه الوثيقة التي تتناول مسألة المواصلات العامة في البلدات العربية، تحاول التركيز على العارض الأكثر بروزاً والمدعوم بالمعطيات السابقة¹⁷ والذي يظهر من خلال حقيقة وجود عدم مساواة صارخ بين البلدات اليهودية والعربية فيما يتعلق بتوفير خدمات المواصلات العامة.

تجدر الإشارة هنا إلى عنصرين جوهريين فيما يتعلق بتطور خدمات المواصلات العامة بالبلدات العربية:

1. فقط قبل عقد من الزمان، بدأ الدخول الجدي للمواصلات العامة إلى البلدات العربية. ما قبل ذلك، أدارت غالبية البلدات العربية أمورها، تقريباً، بدون أي خدمات مواصلات عامة تتيح الوصل ما بين البلدات وبين مختلف الجهات والأماكن "خارجها".

2. في إطار خدمات المواصلات العامة المقدمة لحوالي 40 بلدة تعداد سكانها يفوق الـ 10000 نسمة، ما زالت الخدمة ببداية طريقها.

يظهر العرض الأكثر تفصيلاً لمعطيات هذا العارض في البند 2.2.3 أعلاه، والذي يتطرق للفجوة بخدمات المواصلات العامة بين الأزواج الثلاثة للبلدات (يهودية وعربية) التي لديها نفس التعداد السكاني تقريباً ومتجاورة جغرافياً. الجدول 4 التالي يعرض بشكل مركز معطيات هذا العارض.

الجدول 4: الفجوة (في القيمة العاكسة للنسبة) بخدمات المواصلات العامة بين البلدات اليهودية والعربية.

أزواج البلدات	البلدة	عدد السكان	عدد وجهات السفر من البلدة لخارجها [1]	النسبة بأعداد الوجهات	عدد السفريات يومياً بجميع الخطوط [2]	نسبة عدد السفريات للفرد الواحد
1	كفر قاسم	20,000	1	1:14	33	1:3.3
	شوهم	19,400	14		117	
2	الطيبة	23,300	2	1:9	21	1:10.6
	روش هعابين	39,900	18		414	
3	أم الفحم	48,500	12	1:1.8	124	1:5.4
	برديس حنا- كركور	33,500	22		471	

[1] قد يكون من أطراف البلدة (بواسطة خط ما بين البلدات) أو من داخل البلدة (بواسطة خط داخلي، أو خط مدمج الأكثر شيوعاً).

[2] حسب المعطيات المعروضة بالبند 2.2.3 أعلاه، بخصوص فحص الوتيرة وفيما يتعلق بعدد الخطوط الموجودة بالبلدة (من أي نوع كان).

¹⁷ كما جاءت في البند 2.2.3 أعلاه حول الفجوة في خدمات المواصلات العامة بين بلدات يهودية وأخرى عربية.

تُظهر الفجوات المبيّنة بالأمتلة أعلاه أن نسبة السفرات للفرد الواحد أعلى بشكل حاد في البلدات اليهودية مقارنة مع البلدات العربية. كذلك الأمر في زوج البلدات الثالث (أم الفحم وبرديس حنا- كركور)، ذي الفجوة الأقل نسبياً، حيث تميل لصالح برديس حنا- كركور، هذه البلدة التي تتصرّف كضاحية مبيت وفيها أيضاً محطة قطار، لديها ضعفاً وجهات سفر بالباص وخمسة أضعاف ونصف سفرات للفرد الواحد (550% !)، بينما في أم الفحم، مدينة كبيرة ومعتبرة في محور وادي عارة يزيد تعداد سكانها 1.5 مرّة عن التعداد السكاني في برديس حنا- كركور وتدرّج بمرتبة أقل على السلم الاجتماعي اقتصادي، نجد أن عدد الوجهات والسفرات منخفض بشكل بارز. ممّا يعني أن مستوى الخدمة للمسافر في أم الفحم منخفض بشكل كبير.

إن أزواج المعطيات المعروضة أعلاه توفر الأساس لفهم الفجوة. في الفحص الذي سبق اختيار الأزواج، تبيّن أن الفجوة قائمة ببلدات عربية أخرى من مختلف المناطق والتعداد السكاني. لكن ونتيجة الحاجة لفحص معمّق أكثر ولمحدودية حجم الوثيقة، اخترنا هذه الأزواج الثلاثة لوصف الفجوة وتبيانها. من هنا نعلم أن تخصيص الموارد هو غير مساوٍ بين البلدات اليهودية والعربية، وأن توفير خدمات المواصلات العامة هو أقل بكثير للمواطنين العرب مقارنة مع اليهود. بالاستناد إلى النموذج وفي محاولة لفهم هذا الواقع من عدم المساواة ثمّ مواجهته، سنعرض فيما يلي المشاكل والمعوقات كما نشخصّها نحن ونراها.

4.4 المشاكل

بعد تشخيص العارض يجب رصد المشاكل المسببة له. كنا قد ذكرنا سابقاً، أن المشاكل موجودة في مستوى أعمق من مستوى العارض ذاته، ولا بد من رصدها وتعريفها بالتحديد. بعد ذلك سيصبح بالإمكان تشخيص المعوقات وصياغة توصيات سياسية تؤدّي لإزالتها. نعرض في هذا التقرير ثلاث مشاكل تمّ تشخيصها على أنها الأساس لتكوّن عدم المساواة، وعدة معوقات متصلة بها. فيما يلي وصف للمشاكل:

المشكلة 1: غياب جهاز مبنّي بوزارة المواصلات يعنى بتوفير خدمات المواصلات العامة

أنشاء عملنا على هذه الوثيقة، حاولنا الوصول لصيغة واضحة ومتاحة من أجل الحصول على معلومات متعلّقة بواجب الدولة في توفير خدمات المواصلات العامة للبلدات عموماً، وللبلدات العربية خصوصاً. اكتشفنا أن لا وجود لأي وثيقة أو صيغة منظّمة توضح للسلطات المحلية ما هي الحقوق المستحقة من أجل الحصول على خدمات مواصلات عامة، وما المطلوب منها بغية الحصول على هذه الخدمات. كما أن وزارة المواصلات لم تقم بتحديد معايير واضحة وشفافة حول استحقاق المواصلات العامة، ولم تُصدر أي مستند يتضمّن مطالبتها من السلطات المحلية كشرط لتطوير خدمات المواصلات العامة.

تعمل المنظومة ضمن إطار تقوم فيه السلطات المحلية العربية بالتوجّه لوزارة المواصلات، قسم المواصلات العامة، ووفق هذا التوجّه تبدأ أحياناً عملية فحص وتطوير لخدمات المواصلات العامة. في إطار الخطة الخماسية لمكتب رئيس الوزراء، سلطة التطوير الاقتصادي، بدأ دخول و/ أو توسيع خدمات المواصلات العامة

بكافة السلطات المحلية المشمولة في الخطة¹⁸. لا وجود لأي مستند أو تعليمات علنية معروضة بشفافية أمام الجمهور وتتضمن تطرّفاً للتفضيل في خدمات المواصلات العامة وفق معايير معيّنة (حجم البلدة، البعد عن مراكز الشغل، نسبة بطالة عالية وغير ذلك). إن غياب الجهاز المبني المنظم الذي يحدّد المعايير المطلوبة لتوفير الخدمة و/أو الخطوات المطلوبة من السلطات المحلية العربية بغية الحصول على الخدمة، يشكّل المشكلة الأساسية المسببة للعارض- الفجوة بين البلديات اليهودية والعربية بمسألة توفير خدمات المواصلات العامة. وفق الوضع القائم اليوم، قد تحظى سلطة محلية قوية لديها طاقم مهني قوي وتعرف كيف تطلب ما يحتاجه سكانها، بخدمات مواصلات عامة للبلدة قبل سلطة محلية سكانها يحتاجون أكثر للمواصلات العامة.

المشكلة 2: غياب تخصيص مناسب بالميزانية بغية تقليص الفجوة طويلة الأمد من حيث المواصلات العامة في البلديات العربية

بهذه الأيام تقوم وزارة المواصلات، قسم المواصلات العامة، بتوجيه الميزانيات بغية تطوير خدمات المواصلات العامة في البلديات العربية، في إطار الخطة الخماسية وأيضاً في إطار الميزانية المخصصة لتطوير المواصلات العامة.

إن تقليص الفجوة طويلة السنين في المواصلات العامة يتم فقط من خلال تخصيص الموارد بشكل كبير يتناسب مع الحاجة لمواجهة دخول المواصلات العامة إلى البلديات بعد عشرات السنين التي غابت عنها كلياً هذه الخدمة. الكثير من المعوقات المشخّصة على أنها تعيق تطوير خدمات المواصلات العامة في البلديات العربية نابع من هذه المشكلة الجوهرية، التي لا بد لحلّها أن يشمل تخصيصاً لميزانية تؤدي لتقليص الفجوة بسرعة نسبياً في مستوى خدمات المواصلات العامة بالبلديات العربية مقارنة مع تلك في البلديات اليهودية.

المشكلة 3: غياب بنية تحتية محلية تناسب المواصلات العامة

إن الواقع الميداني القائم بالبلديات العربية والذي يمتاز بتنظيم جزئي وبطيء للحيز العام، مرتبط مباشرة مع البنية التحتية الضرورية لمرور المواصلات العامة بالبلديات. في بعض البلديات ما زال تنظيم الطرق لمرور وسائط النقل العامة دون تنفيذ، أو أن الظروف الميدانية في بعض الطرقات الموجودة لا تناسب مرور وسائط النقل هذه، إضافة لكون تضاريس البلدة القديمة مكتظة وتسمح لمرور محدود، حتى بالنسبة للمركبات الخصوصية. تستخدم وزارة المواصلات ضمن منظومة المواصلات العامة، الحافلات أي الباصات وهي مركبات تناسب نقل أعداد كبيرة من الجمهور، وفي ظل غياب بنية تحتية محلية تناسب مرور الباصات¹⁹، سيكون من الصعب إدخال هذه الخدمة إلى البلديات. يرتبط هذا الواقع بمجموعة من المعوقات التي تحول دون تطوير وتوسيع خدمات المواصلات العامة في البلديات العربية.

¹⁸ سلطة التطوير الاقتصادي، الموقع الإلكتروني.

¹⁹ أنظروا لاحقاً، المعيق رقم 6 بفقرة المعوقات والذي يفصل محدوديات البنية التحتية البلدية المناسبة لمرور وسائط النقل العامة.

4.5 معيقات تحول دون تطوّر المواصلات العامة في البلدات العربية وتوصيات لإزالتها

وكما ذكرنا سابقاً، المعوقات هي منظومات باطنية عميقة تمّ تشخيصها على أنها السبب في المشاكل. قد تتواجد المعوقات لدى الوزارات (في موضوعنا يتم التركيز على وزارة المواصلات)، لدى السلطات المحلية العربية ولدى الجمهور العربي. لا بدّ من التأكيد هنا على أن دراسة المعوقات والمشاكل تعتمد عدداً من المصادر:

1. تحليل المعلومات والمعطيات الموضوعية من أجل عرض الفجوة فيما يتعلّق بحجم الخدمة وجودتها.
2. مقابلات مع مختلف كبار الموظفين في وزارة المواصلات، مع مندوبي وزارات أخرى، شركات وجهات معتمدة تعمل مع وزارة المواصلات، مقابلات ولقاءات مع مندوبي السلطات المحلية العربية، لقاءات وجمع للمعلومات من مواطنين عرب ممن يستخدمون المواصلات العامة وممن يتحاشون استخدامها.
3. دراسة تراكمية للموضوع كما ينعكس من خلال العمل السابق لعدد من المنظمات المدنية التي تناولت هي أيضاً مسألة المواصلات العامة على وجه العموم²⁰، والمواصلات العامة في المجتمع العربي على وجه الخصوص²¹،²².

فيما يلي وصف للمعوقات التي تحول دون تطوير مواصلات عامة مساوية، ونعرضها موزّعة حسب المشكلة ذات الشأن (بما يتناسب مع عرض المشكلات الثلاث في البند 4.4 أعلاه) وحسب مصدر المعيق. ثمة معوقات مرتبطة بأكثر من مشكلة. أنظروا الرسم البياني رقم 9 الذي يعرض المعوقات حسب المشكلة والمصدر.

4.5.1 معيقات لدى الوزارات وتوصيات سياسية

المعيق 1:

وزارة المواصلات لا تحدّد معايير واضحة لتمويل المواصلات العامة

يتم تمويل وتطوير المواصلات العامة في البلدات بدون أي إجراء منظم ومعايير واضحة لتوزيع الموارد بين البلدات وتفضيل بلدات لا بدّ فيها من تطوير المواصلات العامة. تطمح وزارة المواصلات إلى إدخال المواصلات العامة لكافة البلدات، لكنها تدّعي أن وجود المعايير قد يشكّل معيقاً أو حجر عثرة بالنسبة لبعضها فيمنعها من الحصول على التمويل والخدمة²³. في ظل هذا الواقع يصبح من الصعب على السلطات المحلية معرفة المطلوب منها كي تحصل على تمويل خدمات المواصلات العامة، وإن كانت قد تصرّفت وفق كافة الشروط. زد على ذلك، في ظل غياب الإجراءات أو المعايير التي تحدّد تخصيص الموارد، قد يتضرر عدد من السلطات المحلية ويفوته القطار، حتى لو كان لديها الاحتياج للمواصلات العامة أكبر من بلدات أخرى قد تقرّر الاستثمار فيها. هذا يحدث خاصة عندما لا تكون لديها القدرات ولا الموارد لعرض مطالبها وفق تعريفات

²⁰ جمعية "مواصلات اليوم والغد".

²¹ جمعية مبادرات صندوق إبراهيم.

²² جمعية كيان.

²³ تصريح أدلت به شخصية مرموقة من موظفي وزارة المواصلات، قسم المواصلات العامة، في إطار محادثات ولقاءات عمل جارية تمّت مع جمعية سيكوي.

واضحة. في حزيران 2009، نشرت وزارة المواصلات إجراء عمل الوزارة مع السلطات المحلية في مجال ميزانيات الأمان وتطوير البنى التحتية²⁴. عند التطرق لهذا المستند، وحتى أيلول 2012، لا نجد بوزارة المواصلات، قسم المواصلات العامة، أي مستند أو إجراء أو تعريف لمعايير فحص سلم الأولويات في تمويل المواصلات العامة.

المعيق 2:

تلبية وزارة المواصلات الاحتياجات لمواصلات عامة مرهونة بتوجه السلطات المحلية وبغياب خطة احتياجات وسلم أولويات واضحين

يرتبط هذا المعيق بالمعيق رقم 1، لكننا فضلنا الإشارة إليه بشكل منفصل لنؤكد ونشير بوضوح لكل الأبعاد التي ينطوي عليها غياب جهاز يحدد الأولويات، منظم وشفاف. تعمل وزارة المواصلات وقسم المواصلات العامة مقابل السلطات المحلية العربية بغية إدخال المواصلات العامة (للبلديات التي لا يوجد فيها مواصلات عامة) وبغية توسيع الخدمة (البلديات التي سبق وبدأت فيها حركة مواصلات عامة). إن طريقة العمل والتعاقدات التي يجريها قسم المواصلات العامة مع السلطات المحلية العربية غير منظمة ويشوبها عدم الوضوح بما يخص الشروط المطلوبة بغية الحصول على الخدمة. وكما ذكرنا سابقاً، تزود وزارة المواصلات خدمات المواصلات العامة في الأساس على أثر توجه السلطات المحلية العربية. لا يوجد اليوم أي فحص شامل للاحتياجات في البلديات العربية، يليه تدريج للأولويات ووفقاً لذلك تخصيص الخدمات بما يتناسب. إن السلطة المحلية العربية التي "تعرف" كيف تتوجه وتحدد احتياجاتها وكيف تضغط بغية الحصول على الخدمة، تسبق غيرها وتحصل على خدمات مواصلات عامة. من الجدير ذكره أنه، لم يتم في القسم تبني أي عملية تنظيم لطرق العمل مقابل السلطات المحلية، تتيح للسلطة المحلية العربية معرفة المطلوب منها بشكل واضح بغية الحصول على الخدمة وما مستحقاتها وفق ذلك. بكلمات أخرى: ما هي مستحقات خدمات المواصلات العامة لبلدة معينة مع X تعداد سكاني، ما هي الفحوصات والمعطيات التي عليها تقديمها، مع من تعمل من داخل القسم، وما هي الخطوات التي عليها اتخاذها داخل سلطتها بغية تلبية الشروط المطلوبة من أجل إدخال/ توسيع المواصلات العامة (قسم المواصلات العامة، قسم البنى التحتية، قسم التخطيط وما شابه).

لقد صرحت الوزارة بأن كل سلطة محلية تتوجه تحصل فعلاً على خدمات المواصلات العامة. يشير الواقع إلى أن نية الوزارة هي تزويد خدمة المواصلات العامة بالتغطية والانتشار المناسبين لكل البلديات، وهي تعمل فعلاً لتحقيق ذلك. لكن من الجدير ذكره أنه مع وجود موارد محدودة وفجوة طويلة الأمد من حيث معالجة المواصلات العامة في البلديات العربية لا يمكن تزويد خدمات مواصلات عامة لكل بلدة تقوم بالتوجه. كما أنه لا يصح تطوير أي خدمة حكومية بطريقة "أسبق وخذ" وأنه يجب تنظيم وتعريف إجراءات واضحة من قبل وزارة المواصلات، تحدد أولويات الحاجة لتوفير الخدمة وتحدد الطريقة المتبعة من أجل تزويدها. بهذا الشكل، سيكون بمستطاع السلطات المحلية التي لا تبادر وتتوجه من تلقاء نفسها لقسم المواصلات العامة، الحصول على الخدمة وفق الوضع الفعلي الموضوعي القائم لديها، دون علاقة بقدرتها وبمدى صلتها مع قسم المواصلات العامة.

²⁴ وزارة المواصلات، المشروع القطري لجودة الحياة، 2009

توصيات للمعيقين 1 و- 2

تحديد المعايير لتزويد خدمات المواصلات العامة وتنظيم إجراءات توجّه السلطات المحلية إلى الوزارة

أ. معايير تمويل وتوسيع خدمات المواصلات العامة في البلدات

يجب تعريف واستعمال معايير شفافة تحدد تخصيص المواصلات العامة للبلدات، استناداً لاحتياجات البلدات وللوضع الراهن فيها من حيث المواصلات العامة. قد تأخذ المعايير بالحسبان عناصر التعداد السكاني، الترتيب الاجتماعي-اقتصادي، حجم الخدمة القائمة من حيث المواصلات العامة (عدد السفارات، عدد الخطوط)، وضع البنى التحتية في الطرقات الداخلية وغير ذلك. يجب أن تكون المعايير شفافة أمام الجمهور والسلطات المحلية وأن تكون قابلة للتحللة عند الحاجة.

على ضوء الوضع الراهن للمواصلات العامة في البلدات العربية، يجب على وزارة المواصلات القيام بفحص شامل يعتمد الفحص الأولي للاحتياجات من حيث المواصلات العامة في كافة البلدات العربية (أنظروا التوصية رقم 1 لاحقاً). سيكون هذا الفحص بمثابة أداة مساعدة في بناء وتطوير منظومة معايير تحدد أولويات تزويد خدمات المواصلات العامة للبلدات. إن الدمج ما بين نتائج الفحص وبين تطوير المعايير سيمنح أصحاب القرار بوزارة المواصلات والسلطات المحلية صورة واقع (سيكون من الضروري تحليلتها من وقت لآخر) حول الاحتياجات المتعلقة بالمواصلات العامة ومدى أولويتها بين بلدة وأخرى. ترتيب الأولوية لخدمات المواصلات العامة في البلدات يتم وفق وضع المواصلات العامة فيها ووفق المعايير.

ب. تنظيم طلبات المساعدة المقدمة من السلطات المحلية

على ما يبدو، إن تنفيذ التوصية السابقة بشكل كامل يغني عن حاجة السلطات المحلية في التوجّه لوزارة المواصلات، نظراً لكون اتخاذ القرارات يقوم وفق معايير موضوعية ذكرت أعلاه. لكن وفي ظل الوضع الراهن وأيضاً من أجل إتاحة المجال (مستقبلاً أيضاً) أمام سيرورة تتوجّه من خلالها السلطات المحلية إلى وزارة المواصلات، نوصي ببناء وتعريف طريقة العمل بين وزارة المواصلات والسلطات المحلية العربية، تتضمن تعريفاً واضحاً لشروط الحصول على المساعدة، للمطلوب من السلطة المحلية، للنماذج المطلوب تعبئتها، للجدول الزمني في تقديم الطلبات وغير ذلك. ثمة أهمية كبيرة لجعل طلبات المساعدة سهلة المنال ومتاحة بشكل فعال بالنسبة للسلطات المحلية العربية من ناحية اللغة ومن ناحية الوضوح وبساطة الاستعمال. كل هذا تجنباً لنفور السلطات من تقديم طلبات الدعم للحصول على الإعانة الحكومية وخدمات المواصلات العامة في بلداتها. تقع مسؤولية معرفة كافة السلطات المحلية العربية بإجراء التوجّه هذا على عاتق وزارة المواصلات.

ت. إعداد مسح احتياجات وتكلفة مشتقة من أجل تشغيل المواصلات العامة بكافة البلدات العربية

من أجل تزويد السكان بخدمات مواصلات عامة تناسب احتياجاتهم لا بدّ من إعداد مسح احتياجات: مدى الملاءمة بوجهات السفر، معرفة المنظومة الحيوية للبلدة (مراكز الشغل، مراكز الخدمات والمصالح التجارية وغيرها)، تخصيص الإعاقات الداخلية التي تحد من استخدام المواصلات العامة، عدد المحطات المطلوبة، عدد السفارات وغير ذلك. مسح الاحتياجات هو الأساس الضروري لتلبية الحاجة بخدمات المواصلات العامة في كل

بلدة وبلدة. بناءً على ذلك، يجب العمل على أن يشمل الدعم المقدم لتمويل مواصلات عامة بالبلدات العربية إعداد مسح احتياجات. إن السلطات المحلية العربية تفتقر للموارد المادية والمهنية الضرورية لإعداد مسح احتياجات. لقد ألقت وزارة المواصلات بعبء تمويل فحص الاحتياجات البلدية على كاهل السلطة المحلية، مما سبب الضرر للبلدات العربية واتساع حجم الفجوة وعدم المساواة، مقارنة مع بلدات يهودية، يكون بمقدورها في الغالب تمويل مثل هذا المسح. تقوم اليوم وزارة المواصلات بإجراء مسح احتياجات فقط في عدد قليل جداً من البلدات العربية وبواسطة شركة مهنية تزود وزارة المواصلات بهذه الخدمة. يجب توسيع العمل في هذا المجال والعمل على توسيع التمويل ومساعدة السلطات المحلية، بحيث يضمنوا فحص احتياجات بكافة البلدات العربية.

المعيق 3:

شح القوى البشرية العاملة على تطوير المواصلات العامة بالبلدات العربية

إن الفجوة طويلة السنين بتزويد خدمات المواصلات العامة للبلدات العربية إلى جانب مميزات خاصة تستوجب تعاملًا مختلفًا، تتطلبان من وزارة المواصلات بذل الجهد الخاص وكذلك الموارد بغية تزويد خدمة لائقة، متساوية وتلائم جمهور المواطنين بكافة السلطات المحلية العربية. ومن أجل ذلك يجب تأمين طاقماً بشرياً ملائماً داخل وزارة المواصلات. حسب معلوماتنا أثناء كتابة هذه السطور، يعمل مدير قسم المواصلات العامة في الوزارة جاهداً وبدون كلل، سوية مع موظفة أخرى تعمل كمستشارة مهمتها معالجة وضع البلدات العربية. كذلك، تقوم الوزارة بتشغيل خدمات من مصدر خارجي، شركة من القطاع الخاص تعمل بمجال المواصلات هي التي تدير تخطيط عموم المواصلات العامة في إسرائيل²⁵. مع الحرص على عدم الدخول في اعتبارات وزارة المواصلات لبناء المنظومة البشرية، يبدو أنه وفي إطار سياستها المعلنة حول إحداث التغيير بوضع المواصلات العامة في البلدات العربية وتقليص عدم المساواة الحاصل في تزويد الخدمات منذ قيام الدولة، لا بد من منظومة موظفين أوسع في وزارة المواصلات تعمل على هذا المجال.

توصية للمعيق 3

تعزيز القوى البشرية المتخصصة والمكثفة بتطوير المواصلات العامة في البلدات العربية

على وزارة المواصلات زيادة العاملين/ المستشارين ليكونوا جهة وصل بين السلطات المحلية العربية والشركات التي تدير وتعمل على تطبيق خطة عمل قسم المواصلات العامة. إن الجهد المكثف لتوسيع وتعميق خدمات المواصلات العامة بالبلدات العربية ممكن من خلال تعزيز قوى بشرية خصيصاً لهذا الجهد داخل وزارة المواصلات.

²⁵ عدليا: <http://www.adalya.co.il>، تم اختيار عدليا عن طريق مناقصة ويعمل فيها مخططون إقليميون من مسؤولياتهم أيضاً التخطيط لبلدات عربية.

المعيق 4:

نقص كبير بالميزانية المعدّة لتقليص الفجوة الحاصلة مع غياب مواصلات عامة في البلدات العربية سنوات طويلة

مجمّل الميزانية الصافية لوزارة المواصلات في العام 2011 كان 12.8 مليار شاقّل²⁶. عناصر الميزانية المتعلقة بالمواصلات العامة تشمل البندين التاليين:

1. فقرة الميزانية تطوير شوارع ومواصلات عامة²⁷ (فيما يلي "ميزانية التطوير") تشكّل حوالي 65% من ميزانية الوزارة الصافية. بداخلها نجد البند "تطوير مواصلات عامة"، والتي تشكّل حوال 23% من بند ميزانية التطوير، أو 15% فقط من الميزانية العامة لوزارة المواصلات. إن الجزء الأساسي من ميزانية التطوير يُرصد لصالح تطوير الشوارع ما بين المدن (45% من ميزانية التطوير).

2. فقرة الميزانية دعم المواصلات، وتشمل بالأساس ميزانية الإعانات لأسعار السفر بالمواصلات العامة (بما في ذلك القطار)، التخفيضات المختلفة والإعانة لشراء الحافلات. تشكّل هذه الميزانية ما يقارب ربع (23%) الميزانية الصافية العامة لوزارة المواصلات، وكما ذكرنا يذهب القسم الأكبر منها (90%) لإعانات الأسعار²⁸ ولشراء الحافلات. الجدول 5 أدناه يعرض توزيع ميزانية وزارة المواصلات وحجم الميزانية المخصصة للمواصلات العامة سنة 2011. تمّ إبراز بنود الميزانية المتعلقة بالمواصلات العامة.

من الهام هنا الإشارة إلى أن وزارة المواصلات تحصل على بند ميزانية إضافي (خارج ميزانية الوزارة) مصدره الخطة الخماسية للتطوير الاقتصادي في 13 بلدة عربية²⁹، مخصّص لتطوير المواصلات العامة فيها. إلا أن حجمه السنوي (30 مليون شاقّل) قليل قياساً لمجمّل الميزانية العامة المخصصة للمواصلات العامة. إن الفجوة في الاستثمار هي انعكاس للتخصيص المتدني الذي تعاني منه السلطات المحلية العربية من حيث خدمات المواصلات العامة – السلطات المحلية العربية تحصل على أقل من نسبتها السكانية. فميزانية الفرد العربي الواحد تبلغ حوالي 2990 شاقّل سنوياً، مقابل 6900 شاقّل سنوياً للفرد اليهودي الواحد³⁰.

²⁶ وزارة المالية، الميزانية الأولية 2011-2012.

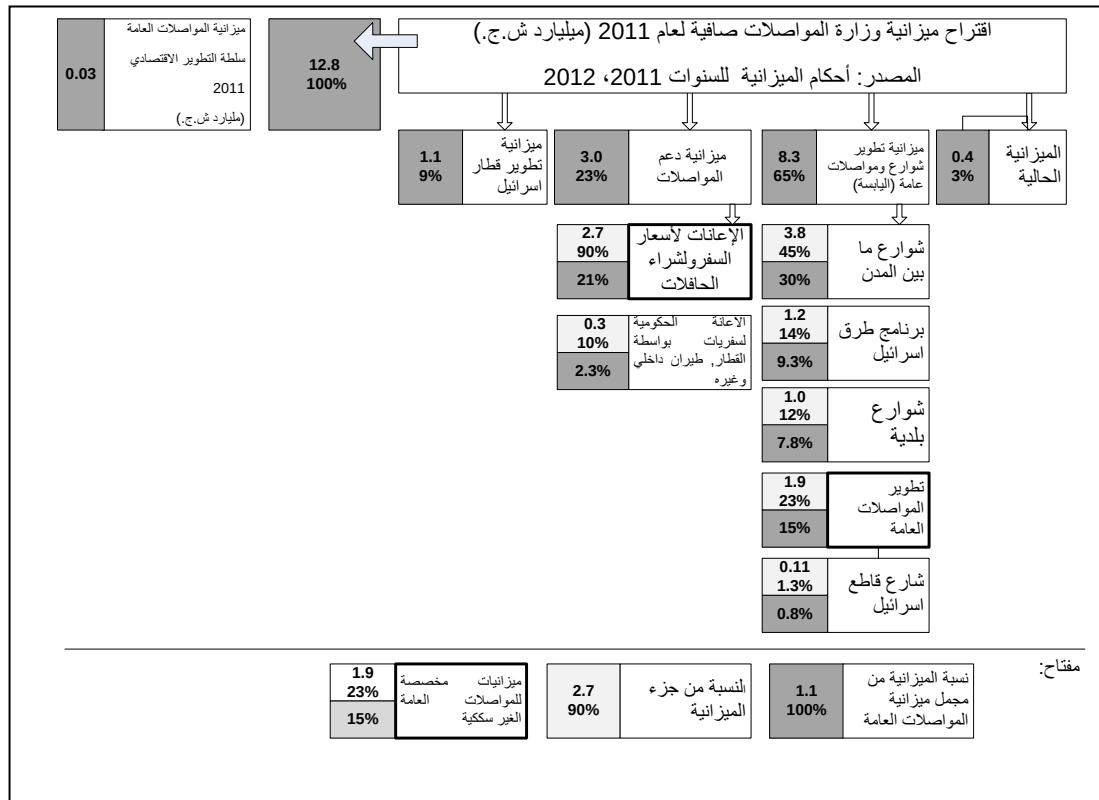
²⁷ لا يشمل ميزانية تطوير مواصلات السكك الحديدية (قطار إسرائيل).

²⁸ أسعار السفر: سعر السفارة للمسافر الواحد في المواصلات العامة.

²⁹ الخطة الخماسية بقرار حكومي رقم 1539 من يوم 21.03.2010

³⁰ حساب حصة الميزانية المخصصة للفرد الواحد يستند إلى الحصة النسبية للمواطنين العرب في السفارات (10%) من مجمّل الميزانية المخصصة للمواصلات العامة. حسب تقارير وزارة المواصلات يتضح أن حصة المواطنين العرب النسبية من السفر بواسطة المواصلات العامة في البلاد تصل إلى 10%.

الجدول 5. ميزانيات تطوير المواصلات العامة، وزارة المواصلات 2011³¹، وسلطة التطوير الاقتصادي



توصية للمعيق 4

حرف بنود ميزانية وزارة المواصلات لتقليص الفجوة طويلة الأمد

في إطار حرف بنود الميزانية، يجب زيادة ميزانية الإعانة الموجهة للمواصلات العامة في البلديات العربية. كذلك يجب إجراء تغيير في التقسيم الداخلي لبنود الميزانية بفترة ميزانية التطوير. الوضع اليوم أن البند السائد بميزانية التطوير (ما يقارب النصف) مخصص لتطوير شوارع ما بين المدن، في حين أن بند ميزانية تطوير الشوارع البلدية لا يتعدى الـ 12%. استمرار غياب بنى تحتية لشوارع تتيح دخول وسائط نقل عامة للبلديات العربية، يعني استحالة تطوير مواصلاتها العامة. ومن أجل تقليص عدم المساواة في تزويد البلديات العربية بخدمات المواصلات العامة، يجب تخفيض ميزانية الشوارع ما بين البلديات لصالح الشوارع البلدية. استثمار الميزانيات بالبنى التحتية للشوارع البلدية أمر جوهري، مما يستدعي حرف الميزانيات لصالحها في إطار ميزانية وزارة المواصلات، دون الاعتماد على ميزانيات التطوير الشحيحة لدى السلطات المحلية العربية. وإذا تعذر حرف الميزانية، لا بد من أن تقوم وزارة المالية سوية مع وزارة المواصلات، بإيجاد طريقة لزيادة الميزانية الموجهة لتطوير المواصلات العامة في البلديات العربية، بشكل جدي وكبير. وذلك من أجل تقليص الفجوة القائمة نتاج الاستثمار غير الكافي وغير المساوي الذي دام عشرات السنين (قياساً مع البلديات اليهودية) من حيث المواصلات العامة في المجتمع العربي.

³¹ وزارة المالية، الميزانية الأولية 2011-2012.

المعيق 5:

غياب معرفة السلطات المحلية العربية بوجود مصادر ميزانية وموارد قائمة لتطوير المواصلات العامة

السلطات المحلية العربية غير معتادة على استخدام الموارد القائمة بوزارة المواصلات. على سبيل المثال، وفي إطار إعداد خطة رئيسية للمواصلات، بالإمكان تزويد التحليل التمهيدي لاحتياجات المواصلات العامة على المستوى البلدي وللمراحل الضرورية بغية تطويرها. تساهم وزارة المواصلات وبشكل فعال من خلال توفير الإعانة للخطط الرئيسية للمواصلات وبالتأثير على المضامين المتعلقة داخل الخطة. في هذا الإطار يمكن للسلطة المحلية أن تدمج جوانب من المواصلات العامة وأن تستخدم قواعد المعلومات مثل، مسح عادات السفر، إحصاء الحركة المرورية ونماذج عديدة أخرى (توزّع السفريات، جذب السفريات، خلق سفريات وغير ذلك). لكن وزارة المواصلات لا تضع أمام السلطات المحلية العربية وبمتناول يدها بشكل متاح وفعال، هذه المعلومات حول عناصر ومركبات الخدمة التي تستطيع تزويدها لها (من خلال التمويل المباشر وموارد مساعدة متنوعة). نتيجة لذلك ولأسباب أخرى متعلقة بإدارة السلطات المحلية العربية لذاتها، في حالات كثيرة هي لا تحسن استغلال هذه الموارد القائمة.

توصية للمعيق 5

حتلنة مستمرة للسلطات المحلية العربية حول مصادر الدعم القائمة

نقترح أن تدير وزارة المواصلات منظومة حتلنة نصف سنوية أو سنوية، تحوّل بشكل منظم إلى السلطات المحلية وتتناول مسارات الدعم والمساعدة القائمة، بما في ذلك المتطلبات التي على السلطة المحلية إيفائها كي "تحتل" بالمساعدة المعروضة. على سبيل المثال، إذا ما وضعت وزارة المواصلات ميزانيات لإجراء فحوصات تمهيدية ضرورية لتحديد احتياجات المواصلات العامة، يجدر أن تعلم السلطات المحلية العربية بذلك وأن تجعل هذه المعلومات متاحة أمامها بشكل فعال (بما في ذلك استخدام اللغة العربية). اليوم، يسعى العديد من الوزارات لحتلنة السلطات بأخبار أنية حول أنشطة تقوم بها الوزارة، خاصة فرص الدعم والمساعدة والطلبات المشتقة منها. يجدر بوزارة المواصلات تبني هذه الأساليب ووسائل أخرى إضافية لجعل الموارد القائمة بمتناول يد السلطات المحلية العربية، وللتأكد من استخدامها لهذه الموارد.

المعيق 6:

الواقع الميداني في طرقات وشوارع البلديات العربية لا يناسب مرور وسائط نقل عامة

يمتاز الواقع الميداني في غالبية البلديات العربية باكتظاظ كبير في المباني وبغياب بنية تحتية قانونية مطبقة تتعلق بعرض الطريق. نتيجة لذلك، فإن البنى التحتية للشوارع والأرصفة غير كافية، كما أن حال المرور صعبة للغاية وتكاد تكون مستحيلة. في العديد من الحالات الظروف على الأرض لا تلائم الحافلات وأحياناً لا تلائم حتى المركبة الأصغر مثل الـ"ميني باص". وفي بعض البلديات تُضاف لما سبق، تضاريس جغرافية تزيد الطين بلة، حيث نراها في الأساس من خلال منحدرات تتجاوز معيار السلامة والأمان المروري. هذه البنى لا

تلائم احتياجات مرور وسائط النقل العامة. ولتطوير منظومة مواصلات عامة نحتاج لبنية تحتية مناسبة: في طريق باتجاه واحد، نحتاج لشريط فارغ من الطريق (بين حجارة الطريق الفاصلة عن الأرصفة) بعرض 4 م² على الأقل وبقطر 26-27 م على الأقل من دائرة الالتفاف، وانحدار عامودي لغاية 12% تقريباً. مرور الحافلات يتطلب أيضاً قطر التفاف بالحد الأدنى، حوالي 5.5 م (مرتبط أيضاً بظروف سرعة الطريق ومتغيرات أخرى)³²، مكان ومساحة يكفيان لبناء خلجان ومحطات للحافلات بغية صعود ونزول الركاب بأمان، محطات تليق للانتظار بالظروف المناخية المختلفة وغير ذلك من التفاصيل. إن إتاحة المواصلات العامة في البلدات العربية مرتبطة بشكل وثيق بالظروف الميدانية وبالبنى التحتية كما تم وصفها أعلاه. المبنى الميداني في البلدات لا يلائم البنية التحتية المطلوبة لتطوير منظومة مواصلات عامة بالصيغة التي تعمل عليها وزارة المواصلات. غياب البنية الميدانية المناسبة لمرور وسائط نقل عامة يصعب الأمر ويعيقه ويمكن من تطوير جزئي للخدمات يحد من نجاعة الخدمة (تطوير منظومة خطوط مقصورة).

توصية للمعيق 6

خطة خاصة لملاءمة البنى التحتية للمواصلات العامة في البلدات العربية

على قسم البنى التحتية وقسم المواصلات العامة بوزارة المواصلات العمل على خطة خاصة تعالج البنى التحتية في البلدات العربية وتوسع معالجة بنى تحتية تناسب دخول ومرور وسائط النقل العامة في البلدات (من خلال دمج جميع الأقسام ذات الصلة في الوزارة: مواصلات عامة، بنى تحتية وتخطيط). وهنا نؤكد التالي: **حكم معالجة الأمر ببلدة يهودية غير حكم معالجته ببلدة عربية**. لأنّ الفجوات في البنى التحتية توجب تعاملاً مناسباً وخاصاً بالبلدات العربية. الخطة الخاصة ستتيح التعامل مع مشاكل البنى التحتية الخاصة بالبلدات العربية، وبذلك تعرف وتحدد ماهية الحلول المناسبة أيضاً. تكمن حسنة خطة كهذه في التمعّن والنظر الشمولي على مستوى البلدة وكذلك قدرتها على تحديد سلم الأولويات والمراحل الضرورية للتطوير وتخصيص الميزانيات. تنفيذ الخطة يشكّل القاعدة العينية انطلاقاً نحو التغيير.

المعيق 7:

قلة التنسيق بين قسم المواصلات العامة وقسم البنى التحتية (بوزارة المواصلات) من أجل تطوير المواصلات العامة في البلدات العربية

معالجة فجوات البنى التحتية العميقة القائمة بالبلدات العربية في كافة المجالات، وخاصة في تطوير منظومة مواصلات عامة، تحتاج للتنسيق والتخطيط المشترك بين الأقسام ذات الشأن بوزارة المواصلات. في الواقع هناك تنسيقاً غير كاف بين الأقسام التي تعمل في البلدات بغية تطوير بنية تحتية مرورية وطرقاً عموماً، وبنية تحتية للمواصلات العامة خصوصاً. يؤدي غياب التنسيق لاستغلال الموارد دون نجاعة ولتأخير تطوير البنية التحتية المطلوبة للمواصلات العامة داخل البلدات. في العادة، نهجت السلطات المحلية العربية على التواصل

³² وزارة المواصلات، وزارة البناء والإسكان، *توجيهات لتخطيط مواصلات المدن*، 2011.

مع قسمين مختلفين داخل وزارة المواصلات، فيما يتعلّق بالعمل على المواصلات العامة: قسم البنى التحتية وذلك بغية تنظيم البنى التحتية لمرور وسائط النقل العامة وأيضاً قسم المواصلات العامة بغية تحقيق الإعانة لتزويد خدمات المواصلات العامة. إنّ غياب التنسيق يشكّل عائقاً جدياً، نظراً لكون قسم البنى التحتية يشترط تقديم المساعدة للسلطات المحلية بتحديد أولويات المشاريع، وليست كافة المشاريع المخصصة لتطوير البنية التحتية تناسب أيضاً المواصلات العامة.

توصية للمعيق 7

إقامة جهاز تنسيقي ما بين أقسام وزارة المواصلات

يجب القيام بعمل مشترك منسق ما بين قسم المواصلات العامة وقسم البنى التحتية والتخطيط، خاصة مقابل السلطات المحلية. هذا التعاون يلزم مطالبة الوزارة بزيادة درجة انخراط السلطة المحلية وبالتناسب بين الموارد والأفعال التي يتم العمل عليها بالتوازي داخل أقسام وزارة المواصلات. نقترح إقامة جهاز (إجراءات عمل، حثانات جارية، جلسات عمل مشتركة) لزيادة التنسيق بين الأقسام وبين السلطة المحلية الجاري فيها العمل لمعالجة البنى التحتية.

المعيق 8:

تبين أنّ استخدام الحافلة كحل وحيد لدخول وسائط النقل العامة يحدّ من تزويد وتعميق الخدمة

في أيامنا هذه، ثمة مفاهيم متقدّمة في العالم حول المواصلات العامة تقود نحو وسائط نقل عامة تتناسب مع الاحتياجات المختلفة للأماكن وللناس، مع التشديد على ملاءمتها للظروف الميدانية ولمستوى تجربة الاستخدام وتلبية الخدمة بالنسبة للمسافر. حالياً، تشغّل وزارة المواصلات خدمات المواصلات العامة داخل البلدان العربية بمعظم الحالات من خلال استخدام المركبة العامة – الحافلة أو الباص. إلّا أنّ البنى التحتية القائمة في قسم من البلدان العربية غير مناسبة ولا تستوفي بتاتاً المعايير المطلوبة لهذا النوع من وسائط النقل العامة. وعلى الرغم من الجهود المبذولة المتزايدة من قبل وزارة المواصلات ومن إدخال خطوط جديدة إلى البلدان العربية، ما زالت الوزارة غير راضية عن معطيات استخدام هذه الخطوط. من دراسة أجراها معهد بيسان سنة 2012³³، بطلب من وزارة المواصلات وسلطة التطوير الاقتصادي بمكتب رئيس الوزراء، ظهرت معيقات تشير إلى أنّ منظومة الحافلات القائمة تشكّل نموذجاً في المواصلات العامة لا يناسب الظروف الميدانية للبلدان العربية من جهة (المقصود، قدرة البنى التحتية على استيعابها)، ولا الاحتياجات وأنماط الاستخدام الأكثر عينية لدى السكان من جهة ثانية. المعوقات المركزية التي ظهرت في الدراسة هي منالية منخفضة من حيث المحطات بما في ذلك محطات بعيدة عن البيت تحتاج للسير على الأقدام مسافة طويلة. يدلّ هذا الأمر على انتشار غير كاف للمحطات وعدم ربط كاف للخطوط نتيجة بنى تحتية غير ملائمة على أرض الواقع، وعلى غياب سفريات متاحة كفاية مع سفريات لامة طويلة ومعقّدة تؤثر بشكل مباشر على الراحة والرضى من الخدمة في الخطوط. توزّع الخطوط غير كاف ولا يلبي حاجة المواطنين في "ساعات الضغط" خاصة وأن هذه الخطوط ثابتة ومرونتها محدودة.

³³ بيسان، 2012.

نماذج بديلة لتفعيل المواصلات العامة في البلدات العربية

بقسم من البلدات، ثمة حاجة لتغيير المفاهيم المتعلقة بمنظومة المواصلات العامة، من نموذج الخطوط ذات المحطات والمسارات الثابتة لنماذج أكثر مرونة تلائم المواصلات العامة مع الظروف والحاجات في المكان. فبدل محاولة جعل البلدات العربية والبنى التحتية القائمة فيها ملائمة، بالإمكان الاستفادة من نماذج دولية تعمل بأشكال مختلفة ومتنوعة من حيث المواصلات العامة ثم بناء نماذج أخرى تناسب الظروف الميدانية بهذه البلدات. في أماكن عديدة من العالم يزداد الفهم بأن حلول المواصلات العامة "التقليدية" المعتمدة على حافظات لها خطوط ومحطات ثابتة ومحددة مسبقاً لا تلبي بشكل كامل عموم احتياجات الناس من مختلف الأوضاع، من حيث المواصلات العامة المريحة وسهلة المنال³⁴. يجب على وزارة المواصلات ملائمة المواصلات العامة ووضع الحلول البديلة التي تتجاوب مع وضع البنى التحتية المعقد في البلدات العربية. ستوفر مثل هذه الحلول المرونة في إدخال وسائط النقل العامة إلى داخل البلدات وتحسن من مستوى الخدمة. ثمة حلولاً مختلفة ومتنوعة تتيح دخول الباصات الصغيرة للطرق الضيقة ولتلك التي لا يتوفر فيها القطر الانتفاخي المطلوب للباصات الكبيرة، وكذلك بالنسبة لخطوط مرنة من حيث مساراتها. يجب دراسة النماذج الأخرى بغية تطوير منظومات مواصلات عامة قادرة على خدمة المواطنين في البلدات العربية بشكل كامل وعلى أفضل وجه، وبإمكانها التغلب على المعوقات في البنى التحتية وفي أنماط الاستهلاك المتغيرة. مؤخراً، أجرت وزارة المواصلات مسحاً شاملاً للبنى التحتية للوقوف على وضعها في حوالي 60 بلدة عربية. نصي بالاستفادة القصوى من نتائج هذا المسح في فهم التعقيد القائم بمشكلة البنى التحتية في البلدات العربية وفهم الحاجة لإنفاق المزيد من الموارد على عملية رصد الحلول البديلة التي تضمن دخول المواصلات العامة إلى داخل البلدات.

المعيق 9:

نقص البنية المعلوماتية حول المواصلات العامة أمام المستخدم العربي

بالأماكن المتوفرة فيها محطات انتظار داخل البلدات العربية، تكون المعلومات المكتوبة هناك، عامة، بالعبرية والإنجليزية فقط. بمركز المعلومات القطري عن المواصلات العامة، والذي تتركز فيه كافة المعلومات عن خطوط الباصات التابعة لكافة مشغلي المواصلات العامة، يتم تمرير المعلومات عبر الإنترنت والهاتف والرسائل النصية. لا وجود للمعلومات في الإنترنت باللغة العربية ولا رد بالعربية في مركز المعلومات الهاتفي كما لا يوجد ردود بالعربية في الرسائل النصية. غياب التغطية التامة والصحيحة باللغة العربية حول خدمات المواصلات العامة في البلدات العربية يحجب المعلومات الضرورية ويردع قسماً من السكان عن استعمال

³⁴ أنظروا مثلاً للموقع الإلكتروني لمنظمة المواصلات العامة الأمريكية - The American Public Transportation Association www.aptat.com تم فحصه في 4 أيلول 2012. موقع منظمة AARP: www.aarp.org تم فحصه في 4 أيلول 2012. تقرير منظمة Environmental Defense Fund: Reinventing Transit: American Communities Finding Smarter, Cleaner, Faster Transportation Solutions من عام 2009: www.edf.org تم فحصه في 4 أيلول 2012

الخدمة، كما يمس شعور الانتماء والرغبة في استعمال الخدمة والمساهمة فيها. صحيح أن التوجيهات تأتي على ذكر إمكانية استعمال اللغة العربية، لكن لا وجود لتوجيه ملزم في القانون أو في مجلد التوجيهات، يعرف ما هي اللغات التي يجب استعمالها عند النشر ولا وجود لأي توجيه حول التوزيع الجغرافي للمنشورات بمختلف اللغات. في حديث مع مشغل عربي لمواصلات عامة والذي ينشر المعلومات داخل بلدات عربية بالعبرية والإنجليزية فقط، تم التوضيح لنا أن وزارة المواصلات لا تلزم النشر بالعربية، وإن كان هناك طلباً لذلك سيتم تنفيذه. للمزيد حول العناصر الضرورية لمعلومات باللغة العربية وحول تطبيق الوارد في القانون وفي التوجيهات الرسمية بخصوص قاعدة معلومات المواصلات العامة، أنظروا الملحق رقم 1.

توصية للمعيق 9

تخصيص الميزانيات وطلب تنصيب اللغة العربية ضمن مناقصات تشغيل خدمات المواصلات العامة (مناقصات المشغلين)

على وزارة المواصلات أن تدخل لمناقصات تشغيل خطوط مواصلات عامة ("مناقصات المشغلين") مطلب تنصيب اللغة العربية كجزء لا يتجزأ من الخدمة. بكل مكان داخل البلدة و/أو بالقرب منها، قد يستخدم السكان العرب فيه المواصلات العامة (وبالتأكيد في المحطات) عليها تنصيب معلومات باللغة العربية. كذلك، يجب على مصادر المعلومات والاحتلنة القطرية فيما يخص خدمات المواصلات العامة بالبلدات العربية، تزويد معلومات باللغة العربية. يلزم هذا الفعل بتخصيص الموارد من داخل قسم المواصلات العامة، بحيث يترافق الطلب من المشغلين أن يزودوا معلومات بالعربية، مع تعريف وتحديد ميزانية تطبيق هذه الخدمة. في الحالات التي تقع على السلطة المحلية مسؤولية معالجة قاعدة المعلومات، يجب أن يقوم قسم المواصلات العامة بوضع المطالب والأفعال الضرورية أمامها والتي على السلطة المحلية القيام بها لمعالجة هذه المسألة. تقع مسؤولية معالجة المعلومات على عاتق وزارة المواصلات وبالتعاون مع السلطة المحلية.

يجب أن تكون المعلومات باللغة العربية متنوعة وتشمل تفصيل أيام العمل، أوقات العمل، المحطات، الأسعار، التخفيضات المعطاة لمختلف الشرائح السكانية (متقاعدين، طلاب، أولاد)، التغييرات القادمة إلخ. كذلك يجب أن تكون متاحة وسهل الوصول إليها تناسب الجمهور العربي (مواقع إنترنت، خرائط، معلومات صوتية وغيرها). ولتشجيع استخدام المواصلات العامة وحتلنة المعلومات بخصوص الأوقات، الوجهات والمحطات، نوصي باللجوء للقنوات الخاصة لدى المجتمع العربي: إذاعات محلية، مواقع إخبارية ترفيهية محلية، محطات الانتظار والمركبات نفسها، توزيع منشورات (بما في ذلك خرائط توفر معلومات عن خطوط محدّدة وعن منظومة المواصلات العامة كلها في البلدة).

4.5.2 معيقات لدى السلطات المحلية العربية وتوصيات لإزالتها

المعيق 10:

غياب موظف مهني مؤهل ومكلف داخل السلطات خصيصاً لمعالجة المواصلات العامة

يحتاج العمل بالسلطات المحلية على المواصلات العامة وتطويرها، لمعالجة ومعاملة مهنية، معرفة البلدة جيداً وكذلك موارد زمنية ترصد لهذا الهدف. الواقع القائم الآن في الغالبية الساحقة من السلطات المحلية العربية يشير لعدم وجود طرف مهني مؤهل لمعالجة مسألة المواصلات العامة في البلدة، إنها توضع على الطاولة المزدحمة لرئيس السلطة والمهندس فيها. وفي حالات عدّة لا تحظى المسألة بأولوية عالية لمعالجتها من قبل رئيس السلطة المحلية. كلّ هذه الأسباب معاً تصعب كثيراً على السلطة المحلية وقدرتها على تطوير المواصلات العامة، خاصة ضمن الوضع الراهن الذي يُلزمها بالتوجّه لوزارة المواصلات بشكل فعّال لتقديم طلب تطوير وتوسيع خدمات المواصلات العامة لديها.

المعيق 11:

غياب خطة في البلديات لتعريف وتحديد احتياجات المواصلات العامة وغياب صيغة بموجبها تُطلب الاحتياجات من وزارة المواصلات

تعتمد خدمات المواصلات العامة الملاءمة لكل بلدة على تناسبها مع احتياجات وظروف هذه البلدة. عندما تتخذ وزارة المواصلات قرار إدخال المواصلات العامة لأي بلدة، تقوم بإجراء مسح الاحتياجات الأولي. في بعض البلديات يتم القيام بمسح احتياجات، فتساعد نتائجه على ملاءمة الخطوط، الجهات، مواقع المحطات وغيرها. في غالبية البلديات العربية، لا توجد اليوم خطة جاهزة أو موارد مخصصة لإعداد مثل هذه الخطة. بظل غياب مثل هذه الخطة، على الوزارة منطقياً تزويد خدمات المواصلات العامة وفق المبادئ العامة لإدخال وتوسيع المواصلات العامة، دون التشديد على الاحتياجات والمطالب المحلية (خطوط سفر تتناسب مع أماكن الشغل، عادات استخدام المواصلات العامة، أوقات العمل خلال اليوم وغير ذلك).

توصية للمعيقين 10 و-11

أ. تعيين موظف مكلف بكل سلطة محلية مهمته معالجة المواصلات العامة في البلدة على وزارة المواصلات صياغة تعريف الوظيفة لتعيين المكلف بتطوير المواصلات العامة في البلدة. على وزارة المواصلات، وبالتعاون مع وزارة الداخلية، العمل على تشجيع السلطات المحلية بغية تعيين هذا الموظف، عن طريق المساعدة في التأهيل المناسب والمساعدة في التمويل على حدٍ سواء (المشاركة بتمويل نصف الوظيفة على الأقل). على وزارة المواصلات، وبالتعاون مع السلطات المحلية العربية، القيام بأيام دراسية، تعليم وتأهيل مندوبي السلطات المحلية العربية (أصحاب الوظائف ذات الصلة) بغية تعميق دراسة ومعرفة مجال المواصلات العامة بكافة جوانبه، على المستوى العام وعلى مستوى تطويرها في البلديات العربية خاصة.

ب. تخصيص الميزانية لمسح احتياجات البلدة

كنا قد طرحنا في توصية سابقة (التوصية 1 و 2 أعلاه) أن تقوم وزارة المواصلات بتمويل مسح الاحتياجات على مستوى البلدة. ونظراً لأهمية الأمر البالغة، نقترح على رؤساء السلطات المحلية الطلب وبشكل فعال من وزارة المواصلات تخصيص الميزانية لمسح الاحتياجات بغية تطوير المواصلات العامة. كذلك، على رؤساء السلطات المحلية العربية، سوية مع وزارة المواصلات، تنظيم علاقات العمل فيما بينهما وتنظيم إجراءات عمل البلديات العربية مقابل وزارة المواصلات. وكما ذكرنا في التوصية رقم 1 و 2 ثمة أهمية لإجراء مسح الاحتياجات الشامل قبل الشروع بتنفيذ وتطوير المواصلات العامة في البلدة. يتوجب على السلطة المحلية الطلب من وزارة المواصلات إجراء مسح الاحتياجات، وأثناء تقديمه الحرص على فهم الصيغة المتبعة بالوزارة لتأمين المساعدة والمرافقة من أجل إدخال خدمات المواصلات العامة أو توسيعها في البلدة.

المعيق 12:

السلطة المحلية العربية تعطي الأولوية لشوارع ذات بنى تحتية تناسب مرور المركبات الخصوصية على حساب تطوير بنى تناسب المواصلات العامة

لسنوات عديدة، تعامل التخطيط في البلدة العربية مع دور المركبة الخصوصية، وقام بتجهيز البنى التحتية في الشوارع لمرورها إلى جانب مواجهة ضائقة الأراضي. فيما أولى القليل من الاهتمام عند التخطيط البلدي لصالح المواصلات العامة. زيادة على ذلك، اتضح أن البلديات العربية تمتاز بدرجة عالية من المركبات ذات المحرك، قياساً حتى مع بلدان يهودية من ذات المرتبة في التدرج الاجتماعي اقتصادي. وذلك نتاج عدة أسباب من بينها غياب حلول التنقل من داخل البلدة إلى خارجها، المكانة الاجتماعية، اعتبارات الراحة، وغيرها كما تجدونها مفصلة في فقرة أنماط استهلاك واستخدام المواصلات العامة. تقوم السلطات المحلية العربية بملاءمة نفسها مع هذا المنحى وتحاول تلبية الحاجة لبنية طرقات تحتية تناسب مرور المركبات (والتي لم تكتمل حتى في عدد كبير من البلدات). إن سلم أولويات رؤساء السلطات المحلية العربية، إلى جانب الحاجة المحلية لتنظيم واستكمال البنى التحتية تناسب مرور السيارات، يضع جانباً مسألة تطوير المواصلات العامة. نتيجة هذا، تُعطى الأولوية لتطوير شوارع وبنى تحتية لمرور المركبات الخصوصية على حساب تطوير البنى التحتية للمواصلات العامة. ينعكس الأمر بتفضيل السلطات المحلية الاستعجال لاستغلال الميزانيات القائمة (والتي تأتي من قسم البنى التحتية بوزارة المواصلات) بغية تحسين وتطوير البنى التحتية والشوارع لمرور المركبات الخصوصية عوضاً عن المواصلات العامة. فعلاقة السلطة المحلية مع قسم البنى التحتية في وزارة المواصلات تجعل الأخير يطالبها بوضع سلم أولويات للمشاريع التي تريد تطويرها داخل البلدة. وعليه، نرى السلطات المحلية في الغالب، تفضل تطوير بنى تحتية تلائم مرور المركبات الخصوصية عوضاً عن المواصلات العامة المخصصة.

توصية للمعيق 12

ملاءمة التخطيط البلدي لعمل المواصلات العامة وتخصيص الميزانيات المناسبة لذلك

على السلطة المحلية الأخذ بالحسبان وبجدية أكثر، مسألة التطوير المستقبلي للملزم أيضاً لخدمات المواصلات العامة في البلدة، وضمن طلب ميزانية تطوير البنى التحتية عليها شمل الجوانب المتعلقة بتطوير المواصلات العامة أيضاً، وتنظيم البنى التحتية في الشوارع بحيث تلائم مرور وسائط النقل العامة ووضع المحطات والخلجان في الأماكن المناسبة. ثمة أهمية لتوزيع ميزانيات التطوير، بحيث لا تكون الجوانب المتعلقة بالمواصلات العامة منفصلة عن التخطيط الشامل للبنية التحتية. هنا يدخل دور قسم البنى التحتية بوزارة المواصلات، لتوجيه السلطة المحلية نحو رصد ميزانيات التطوير أيضاً لصالح تطوير وملاءمة بنى تصلح لمرور وسائط النقل العامة. تشارك وزارة المواصلات بمشاريع تطوير البنى التحتية لدى السلطة المحلية. مشاركة وزارة المواصلات (قسم البنى التحتية) بتمويل مشاريع تطويرية (بما فيها تعبيد وصيانة الشوارع، الأرصفة، الإشارات المرورية ومرافق المواصلات الأخرى) واقعة ضمن منطقة نفوذ السلطة المحلية، تتراوح بين 70% إلى 100% من نفقة المشاريع، حسب الوضع الاجتماعي الاقتصادي للبلدة³⁵. لذا، تستطيع وزارة المواصلات أن تحدّد للسلطات المحلية وبشكل مفصل، وجوب شمل كل إطار في الميزانية مبلغاً معيناً يُرصد لتطوير مواصلات عامة مخصصة. نقترح أن تحدّد الوزارة مسبقاً نسبة التخصيص من مجمل الميزانية، وأن تتبين ما إذا كانت السلطة المحلية ملتزمة بذلك. كذلك، يتوجب على لجان التخطيط التي تصادق على الخرائط التطرق للجوانب التخطيطية ذات الصلة بالتطوير المستقبلي للمواصلات العامة في البلدات العربية.

المعيق 13:

عقبات رقابية وتنفيذية داخل البلدات: وقوف غير منظم يسدّ الطريق أمام مرور الباصات، إغلاق شوارع بوجه حركة المرور في المناسبات الخاصة

لدى البلدات التي تتوفر فيها مواصلات عامة، يجب ضمان بقاء المسالك الرئيسية والمحاور المرورية مفتوحة وأمنة للسفر. ثمة بلدات يصعب تحرك وسائط النقل العامة فيها والتقدّم بسهولة بغية الالتزام بالجدول الزمني وتزويد الخدمة كالمطلوب. أحياناً، يُضطر الباص للتأخّر كثيراً في مسار سيره نتيجة وقوف مركبات بشكل غير منظم. المركبات المتوقفة إزدواجياً تسد طريق بقية المركبات وتؤدي للتأخير والعرقلة ثم الازدحامات المرورية. في المناسبات الخاصة، كالأفراح والمآتم، يتم قطع الطريق أمام حركة السير العامة ويُمنع المرور فيها. ومع غياب الرقابة وفرض القانون داخل البلدة من قبل السلطة المحلية، يتضرر مستوى الخدمة وجاذبية المواصلات العامة في البلدة، تحصل تغييرات بمسارات سفر خطوط الباصات، تأخيرات في الوصول وإطالة مدة السفرة أكثر من المعتاد. كل هذا يؤثر على مستوى الخدمة وعلى مصداقيتها وبشكل مباشر على حماس الناس إزاء استخدام المواصلات العامة بشكل دائم. لا تتخذ السلطات المحلية العربية الإجراءات الرقابية الكافية لفرض قوانين تنظيم الوقوف داخل محاور المرور الرئيسية، ولتقليل تأثير إقامة المناسبات الخاصة على المواصلات العامة على حدٍ سواء.

³⁵ وزارة المالية، الميزانية الأولية 2011-2012

توصية للمعيق 13

التنظيم البلدي لعملية الرقابة وفرض القانون من أجل دمج المواصلات العامة

المطلوب هنا هو استعداد السلطات المحلية وتهيئة الأمور لمعالجة بلدية تساعد على دمج المواصلات العامة:

- حثالة القوانين المساعدة في السلطات المحلية (كأداة رقابة وفرض في حال الوقوف غير المنظم).
- تأهيل موظفي الرقابة وفرض قوانين الوقوف غير المنظم في السلطة المحلية، بالتطرق لتوجيهات التخطيط.
- اشتراط منح تصاريح البناء للسكن أو للنشاط التجاري بضمان مرور المواصلات العامة كما يجب.
- دمج عمل الشرطة الجماهيرية مع أنشطة الرقابة وفرض القانون على ترتيبات المرور التي تعرقل وتضرر بخدمات المواصلات العامة داخل البلدات.

نقترح أن تساعد وزارة المواصلات السلطات المحلية من خلال توجيهها لأطراف خارجية تقوم بتزويد خدمات استشارة بغية تطوير خدمات الرقابة والفرض داخل السلطة المحلية ومن خلال تقديم الإعانة المالية الجزئية لقسم من نفقات خدمات الاستشارة هذه. كما ويجب على السلطة المحلية رفع مستوى وعي السكان حول مضاعفات سدّ الطرقات ولو كانت غير مقصودة. ببعض البلدات ثمة تنسيق دائم بين مشغلي المواصلات العامة في المكان وبين السلطة المحلية في الحالات التي تستوجب سدّ طرق معينة أمام حركة المرور. نقترح تبني إجراء عمل إلزامي للسلطة المحلية ولمشغلي المواصلات العامة من أجل التنسيق التام حول إغلاق الشوارع وإطلاع السكان قبل موعد حصوله.

المعيق 14:

تمتّع السلطات المحلية العربية عن إجراء تغييرات ميدانية تؤثر على الأملاك الخاصة، تكون مطلوبة لتطوير المواصلات العامة

من وظيفة السلطة المحلية الحدّ من ومنع أي تطوير أو تغيير على الأرض لا يتناسب مع التخطيط المستقبلي، بما في ذلك التخطيط القانوني الإلزامي. إنّ "الثن" المتوقّع أن يدفعه رؤساء السلطات المحلية عند تنظيم الوضع الميداني في البلدة معقّد جداً (منظومة العلاقات بين رئيس السلطة المحلية والمواطن) ويخلق واقعاً يمتنع فيه أحياناً كثيرة، رؤساء السلطات المحلية عن إيجاد الظروف لعمل وتوفّر المواصلات العامة في البلدة.

توصية للمعيق 14

توجيهات ملزمة لتنظيم التجاوزات والمخالفات في البناء لصالح تطوير المواصلات العامة في البلدة

على وزارة المواصلات مساعدة السلطة المحلية في تحديد التوجيهات التي تتضمّن تجاوزات ومخالفات البناء لصالح تطوير المواصلات العامة (عن طريق الإعانة المالية لتغطية نفقة المستشارين الخارجيين الخبراء في المجال). تستعمل هذه التوجيهات للإنذار أيضاً، إذ يجب على السلطة المحلية العمل بكل الوسائل المتاحة أمامها بغية القضاء على ظاهرة البناء والتطوير الذي ينتقص من مجال مرور المواصلات العامة، وذلك حرصاً على سلامة الصالح العام في البلدة. ولتنظيم تجاوزات ومخالفات البناء يجب على السلطة المحلية ووزارة المواصلات العمل بشكل مشترك مع لجنة التخطيط والبناء ذات الصلة.

4.5.3 معوقات لدى الجمهور العربي وتوصيات لإزالتها

المعيق 15:

المواصلات غير المُجازة في البلدات تشجّع الاستخدام غير المنظم كبديل عن المواصلات العامة

في ظل نقص الحلول لمواصلات عامة بالبلدات العربية، تطوّرت طيلة السنين الماضية "المواصلات غير المُجازة" لتلبي الاحتياجات المحلية. تعمل هذه المواصلات بدون ترخيص، لا تحظى بالإعانة الحكومية، لا تستوفي معايير السلامة ولا يوجد لديها الترتيبات الملحقة التي تشمل محطات انتظار منظّمة، لافتات وما شابه. في عدد من البلدات العربية أصبحت المواصلات غير المُجازة متجذّرة وتشكّل مصدر رزق لعدد من المواطنين. إنّ إدخال أو تعميق خدمات المواصلات العامة بهذه البلدات تعرّض للخطر مصادر رزق بعض العائلات بالبلدة. لذا يصعب على رؤساء البلدات مواجهة هذا الواقع. فدخل المواصلات العامة إلى البلدات التي تستحوذ فيها المواصلات غير المُجازة على حصة الأسد، سيجر معه توتراً مباشراً بين رئيس السلطة المحلية وبين صاحب الشأن (المشغلين غير المُجازين). يفتقر قسم من رؤساء السلطات المحلية كلياً لأدوات تعينهم على معالجة هذه القضية، يخشون دخول المواصلات العامة أو توسيع الخدمة في البلدة ويخشون المواجهة مع المشغلين غير المُجازين، مما يجعلهم يمتنعون عن تطوير المواصلات العامة.

توصية للمعيق 15

مسارات انتقالية لتنظيم وترخيص السفريات غير المُجازة مع إمكانية دمجها بمنظومة تزويد خدمات المواصلات العامة

من مسؤولية رؤساء السلطات المحلية العربية، بالتعاون مع وزارة المواصلات، إعداد مسارات انتقالية من تشغيل مواصلات عامة محلية غير مُجازة إلى مواصلات عامة منظّمة. رغم صعوبة الأمر، تقع على عاتق رئيس السلطة المحلية مسؤولية تطوير مواصلات عامة منظّمة ببلدته، حتى لو كلفه ذلك مواجهة مع المشغلين غير المُجازين. **بحالات معيّنة**، يمكن للمشغلين غير المُجازين الاندماج بمنظومة تزويد خدمات المواصلات العامة. لذا، يتوجّب على وزارة المواصلات دراسة حجم الظاهرة بكل بلدة وبلدة في المراحل الأولى من عملية إدخال أو توسيع خدمات المواصلات العامة.

في بعض الحالات، يتوجّب على وزارة المواصلات تطوير جهاز يتيح للمشغلين غير المُجازين استيفاء المعايير المطلوبة من مشغلي المواصلات العامة. يجب القيام بذلك بالتعاون بين أقسام وزارة المواصلات ذات الشأن، السلطات المحلية والمشغلين أنفسهم. من شأن هذا الجهد تطوير عملية تنظيم المواصلات العامة في البلدات والمساعدة على خلق الثقة وعلاقات العمل السليمة بين أقسام وزارة المواصلات والسلطات المحلية العربية، كما من شأنه تطوير أنماط وعلاقات عمل إيجابية.

سياسة التخطيط القطرية والمحلية تطوّر بنى الشوارع التحتية بما يتناسب مع المركبة الخصوصية على حساب بنى تلائم المواصلات العامة

إن سياسة التخطيط في إسرائيل بالبلدات اليهودية والعربية على حد سواء، تسعى منذ سنوات لتطوير بنى تحتية للشوارع تناسب المركبة الخصوصية على حساب تلك للمواصلات العامة. تشجّع هذه السياسة على استخدام المركبة الخصوصية عوضاً عن المواصلات العامة، وتنعكس من خلال الخرائط القطرية والتخطيط التفصيلي أيضاً. تجدر الإشارة إلى أن الخطة الرئيسية للمواصلات البرية، والتي وضعت لأول مرة سنة 1998-1999 وتمّت حثلتها سنة 2008، تتطرّق لأهمية المواصلات العامة وتحدّد المعايير السياسية الواضحة لتطويرها³⁶، إلا أن هذه التوصيات لم تنعكس بخطة قانونية ملزمة على المستوى القطري. في غياب مثل هذه الخطة، سيعصب على وزارة المواصلات تذويت التغيير والانخراط فيه من خلال الإلزام بإعطاء الأولوية للمواصلات العامة في التخطيط التفصيلي، على حساب تطوير البنى التحتية المشجعة على استخدام المركبة الخصوصية. من فحص أجرته جمعية سيكوي، لم نجد أي جهاز توجيهي، ملزم ومراقب لمدى ملائمة التخطيط التفصيلي مع سياسة التخطيط القطرية لدى وزارة المواصلات، بما يتعلّق بتشجيع التحوّل وزيادة استعمال مواصلات عامة ذات مستوى عالٍ من حيث الخدمة والنجاعة. هذا الواقع يؤثّر بشكل عميق على البلدات العربية، التي تواجه مسألة تنظيم التخطيط وتطوير الخطط الهيكلية والتفصيلية طيلة سنوات، في حين أنها تعاني من نقص بالبنى التحتية الأساسية التي تسمح بالمرور السليم للمواصلات (العامة والخصوصية) والمشاة على حدٍ سواء. في البلدات التي تعاني من بنى تحتية للشوارع غير كاملة وسليمة، يحدّد دور المواصلات العامة، لترصد الموارد التنظيمية وتلك الخاصة بالميزانيات، في الأساس لتطوير وتنظيم شبكة الشوارع الأساسية. وهكذا يتأخّر التخطيط والعمل صوب تذويت ودمج العناصر المتعلقة بتطوير المواصلات العامة (عرض شوارع ملائم، خلجان طرق للباصات، محطات نقل وغيرها).

نؤكد على أن هذا المعيق لا يميّز البلدات العربية فقط، بل يتطرّق لعموم مواطني إسرائيل، لكن انعكاسه وقوة تأثيره يزدادان بشكل خاص في البلدات العربية، والتي غابت عنها المواصلات العامة طوال عشرات السنين.

³⁶ وزارة المواصلات، سياسة تطوير المواصلات البرية لدولة إسرائيل، 2008.

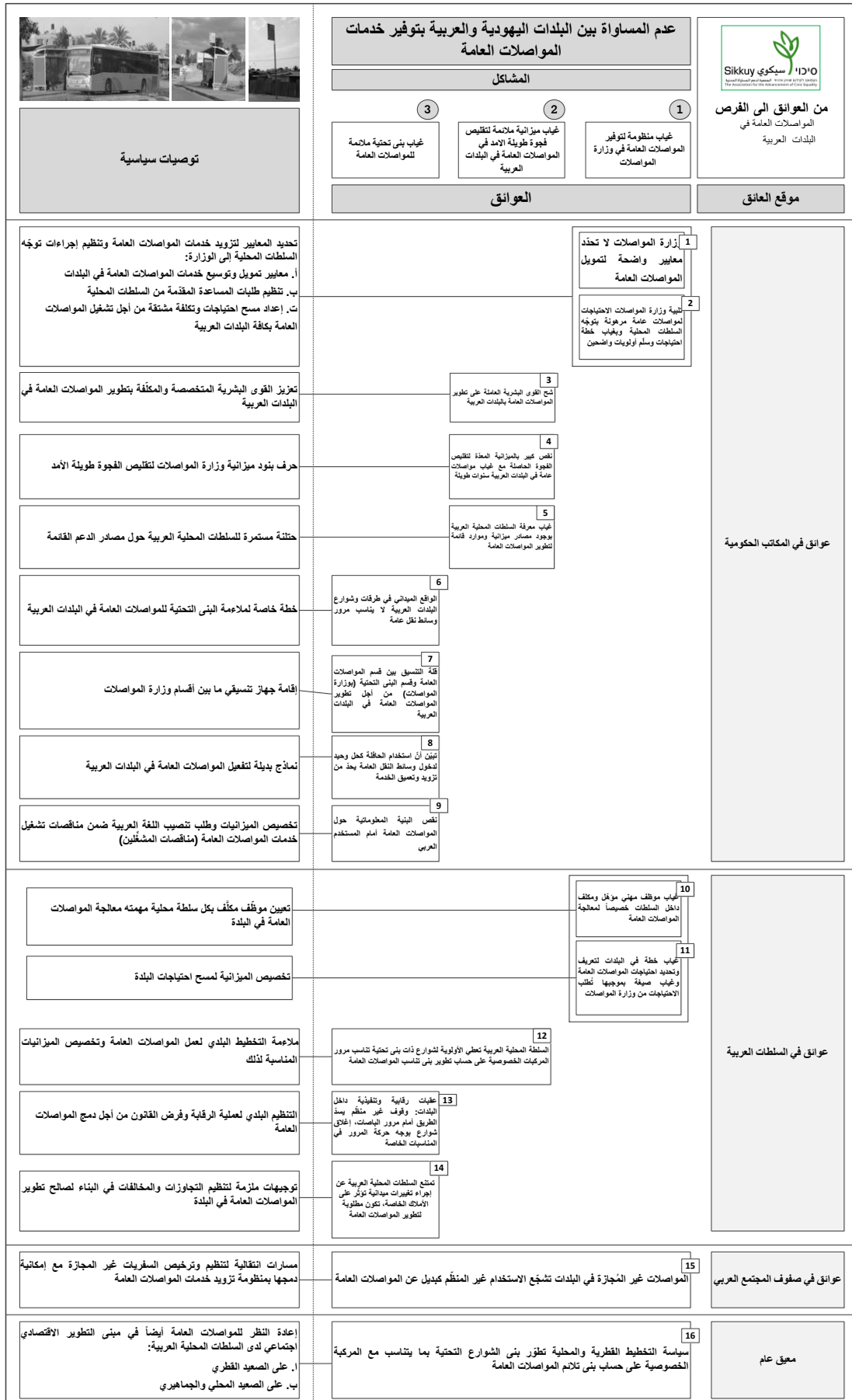
توصية للمعيق العام **إعادة النظر للمواصلات العامة أيضاً في مبنى التطوير الاقتصادي اجتماعي** **لدى السلطات المحلية العربية**

على الصعيد القطري

المطلوب هنا هو تضمين إدراكي لمجموعة من الاعتبارات والمبررات الاجتماعية والاقتصادية والبيئية التي ترى أهمية وضرورة تطوير مواصلات عامة قطرية ومحلية في البلاد. من الجدير أن ينعكس هذا التفكير من خلال تغيير السياسة ثم الميزانية تبعاً لذلك. في إطار هذه الوثيقة، نودّ أن نشير إلى أن كل تغيير في السياسة وفي الصرف المشتق للميزانيات لصالح المواصلات العامة سيؤثر إيجاباً على البلدات العربية كذلك، وسيعينها على أن تصبح جزءاً جوهرياً لا يتجزأ من التغيير والتحوّل نحو استعمال المواصلات العامة. مع ذلك، يجب أيضاً عند تغيير السياسات الأخذ بالحسبان نقطة انطلاق البلدات العربية والفجوة الحاصلة منذ عشرات السنين. لقد انعكست هذه الفجوات في مستوى البنية التحتية الملائمة لدخول ومرور المواصلات العامة وفي تزويد الخدمة وجعلها مفيدة وجذابة. لذا، من الضروري لكل تخصيص في الميزانية يشجّع على التحول لاستعمال المواصلات العامة، أن يأخذ بالحسبان نقطة انطلاق البلدات العربية ويميّز بين بلدة يهودية تعمل فيها المواصلات العامة منذ أكثر من 50 سنة، وبلدة عربية بدأت فيها المواصلات العامة في السنوات الأخيرة فقط.

على الصعيد المحلي والجهائري

يجب على قيادات البلدات العربية ومعها الجمهور العربي، العمل بشتى الوسائل المتاحة لتأكيد الحاجة لتغيير السياسات على الصعيدين القطري والمحلي لصالح المواصلات العامة. وذلك بناء على حاجة أساسية واستجابة لا بد منها من أجل تطوير البلدات اجتماعياً واقتصادياً. على السلطات المحلية العربية المطالبة بحقها في مواصلات عامة وفي نيل الفرص والوصول لها من أجل مواطنيها، عند كل نقاش وتوجّه بما يخص تخطيط وتطوير البلدات. على الجمهور العربي أن يساند السلطات المحلية العربية وأن يعمل على إحداث التغيير في إطار المجتمع المدني وفي إطار عمليات التخطيط والتطوير المحلية.



الرسم البياني 9. مركز خلاصة نموذج المعوقات والتوصيات لتطوير المواصلات العامة في البلديات العربية.

5. التلخيص

في خضمّ التغيير صوب التحديات والفرص القادمة

يعكس رصد المعوقات ومسحها، كما هو معروض أعلاه، واقعاً متميّزاً بفجوة كبيرة من حيث تزويد خدمات المواصلات العامة في البلدان العربية. إنّ التوصيات السياسية التي عرضناها في الوثيقة تصوّب نحو مواصلة تعميق الاستثمار وبذل الجهود والموارد، المادية من جهة وعلى مستوى تغيير الوعي من جهة ثانية.

تظهر الموارد المادية في الأساس من خلال الميزانية والتطوير وبالتالي من خلال تحسّن الخدمة. في المقابل، تملو ضرورة تغيير الوعي والمفاهيم لدى أصحاب القرار، خاصة بوزارة المالية والمجتمع العربي نفسه، من أجل إثارة الحاجة والضرورة بخدمات المواصلات العامة لتحقيق التقدّم الاجتماعي واقتصادي ولتعزيز مكانة المواطنين في البلدان العربية. إنّ فحص مصادر ومنايع المعوقات تُظهر لنا أن الجزء الرئيسي منها موجود لدى الوزارات، وفي موضوعنا- لدى وزارة المواصلات. من الجدير ذكره أن السياسة القطرية التي تستثمر بتطوير بنى تحتية للشوارع تناسب المركبة الخصوصية على حساب وسائل النقل العامة، مرتبطة أيضاً بوزارات أخرى، كوزارتي المالية والداخلية، لكن وبطبيعة الحال، وزارة المواصلات هي الوزارة التي تطبّق ما يُشتق من هذه السياسة في هذا المجال. إنّ السياسة الشاملة المشجعة على استعمال المركبة الخصوصية عوضاً عن استعمال وسائل النقل العامة، تثقل الكاهل وتعرقل التطوير الجذري الحقيقي في البلدان العربية، التي تعاني من عدم مساواة مستمر طيلة عشرات السنين في خدمات المواصلات العامة.

أمّا المعوقات المشخّصة لدى السلطات المحلية العربية فهي مرتبطة بشكل مباشر في نظام العمل المتهاوي القائم بين وزارة المواصلات والسلطات المحلية العربية، لكنها تتعلق أيضاً بالأنماط الاجتماعية وسلّم الأولويات لدى أجزاء من الجمهور العربي، منهم رؤساء سلطات محلية وكذلك مواطنون عرب. لقد اعتاد السكان العرب طيلة السنوات على "التدبّر" بأنفسهم وبدون مواصلات عامة، لكنهم اليوم قد دخلوا طور التغيير والتحوّل والذي يحتاج للوقت وللظروف المواتية، في الأساس نحو خدمات ذات مستوى عالٍ تصبح البديل الأفضل من حيث الاستهلاك. السلطات المحلية العربية مطالبة في التغيير الجذري على جبهتين: الأولى من خلال بناء علاقات عمل مع وزارة المواصلات تؤدي لتنظيم إجراءات تقديم الطلبات والحصول على خدمات المواصلات العامة، والثانية في المواجهة والاستعداد للتغيير بأوساط السكان التي اعتادت سنوات طويلة على التنقل بدون خدمات المواصلات العامة (مع كل ما يعنيه ذلك: درجة عالية من المركبات ذات المحرّك، عدم الاستجابة في مراحل الخدمة الأولى، خدمات نقل غير مجازة وغيرها من الأمور).

تضع هذه الوثيقة المعوقات التي تمّ رصدها مقابل فرص وإمكانيات التغيير، التي عرضناها بصورة توصيات سياسية، من شأن تبنيها المساعدة على ردم الهوة القائمة من حيث تزويد خدمات المواصلات العامة ما بين البلدان العربية والبلدان اليهودية في إسرائيل، وذلك على المدى القريب.

إنّ تطبيق التوصيات السياسية كيفما عُرضت أعلاه، سيقود لحلّ المشاكل الثلاث الرئيسية التي تسبّب وجود الفجوة:

(1) تنظيم جهاز العمل المسؤول عن تزويد الخدمة ما بين وزارة المواصلات والسلطات المحلية العربية. هذا الجهاز ضروري لتزويد الخدمة بشكل متكافئ ودائم طيلة الوقت (دون علاقة بأي موظّف أو صاحب منصب). ترى جمعية سيكوي في حل هذه المشكلة التحدي القابل للتحقيق على المدى القريب، بالاعتماد على تعميق

الحوار ما بين السلطات المحلية العربية وممثلي وزارة المواصلات، على المعرفة وإتاحة خدمات وزارة المواصلات أمام السلطات المحلية وأيضاً على توضيح المعايير ومتطلبات الحصول على الخدمة. ومع توفير هذه العناصر سيصبح بالإمكان الاستفادة بنجاحة وتكافؤ وإنصاف من ميزانيات إدخال وتوسيع المواصلات العامة للبلدات العربية.

(2) تخصيص الميزانيات المناسبة من أجل تحسين وتوسيع خدمات المواصلات العامة في البلدات العربية. يمكن تخصيص هذه الموارد المالية ضمن عملية حرف بنود في الميزانية (بنى تحتية ما بين البلدات لصالح تطوير بنى تحتية بلدية للمواصلات العامة) و/أو بواسطة "تكبير كعكة الميزانية". تؤكد هذه الوثيقة على ضرورة استثمار الأموال المطلوبة بغية تطوير المواصلات العامة حسب المتبع في السلطات المحلية اليهودية، وكذلك بغية تقليص الفجوة طويلة الأمد الناتجة عن غياب خدمات المواصلات العامة في البلدات العربية.

(3) العمل على بنية تحتية محلية تلائم وتستوعب المواصلات العامة. بموازاة تعميق خدمات المواصلات العامة في البلدات العربية، على وزارة المواصلات والسلطات المحلية العربية الاستعداد من جديد بغية ملائمة البنية التحتية لتطوير ومرور المواصلات العامة وذلك يشمل تحضير وتجهيز الطرقات حسب متطلبات وزارة المواصلات: نصب المحطات، مواقف لوسائط النقل، منظومة معلومات وما شابه. تصطبغ المرحلة الحالية أكثر من ذي قبل، بسمات "المرحلة الانتقالية" والتي يدرس فيها جميع الأطراف الضالعة بمجال البنى التحتية في البلدات، كيفية الاستعداد لدخول المواصلات العامة وكيفية تعميق الخدمة داخل البلدة ومن حولها.

في الختام نعود ونؤكد على أنّ الواقع الراهن المتميز بخدمة مواصلات عامة متدنية في البلدات العربية، ليس فقط مجاًلاً صارخاً آخر من مجالات عدم المساواة في تخصيص موارد الدولة للمواطنين العرب، بل ينطوي على عزل عدد كبير من المواطنين العرب عن المجتمع وعن البنى التحتية بالبلاد عامة. هذا العزل هو بمثابة معيق بالغ الأثر إزاء التنمية الاقتصادية، تقدّم مجالات الشغل والتعليم من جهة، وإزاء التنمية الاجتماعية من جهة أخرى، ممّا يعني توجيه ضربة قاضية لقدرة المواطنين العرب والمجتمع العربي على تحسين أوضاعهم.

ليست الصورة كلّها قاتمة، إذ تفيد تقارير وزارة المواصلات بزيادة تبلغ 53% من حيث عدد السفارات عبر المواصلات العامة في البلدات العربية منذ 2005 ولغاية 2011 (لا تشمل المدن المختلطة)³⁷. يشير هذا المنحى لحصول تغيير هام وجدير بالذكر في سياسة الوزارة وفي عملها. لكن الطريق أمامنا ما زالت طويلة ومليئة بالتحديات، مما يستدعي من وزارة المواصلات سوية مع السلطات المحلية العربية مواصلة العمل لتعميق وتطبيق التغيير حتى نصل لمرحلة تزويد خدمات المواصلات العامة بشكل متكافئ للبلدات العربية في إسرائيل.

كلّنا أمل أن تشكّل التوصيات السياسية لهذه الوثيقة، خير عون لكافة المهتمين العاملين على هذه المسألة الهامة.

³⁷ وزارة المواصلات، قسم مرموق للمعلومات والعلاقات الدولية، تموز 2012.

6. المصادر والمراجع

- بيسان، معيقات السفر بواسطة المواصلات العامة لدى الوسط العربي، كانون الأول 2012.
- چرلنيس رون- محرّر، من العوائق إلى الفرص. رصد المعوقات وتوصيات سياسية في الطريق نحو المساواة بين العرب واليهود في إسرائيل، 2010.
- http://www.sikkuy.org.il/docs/sikkuy_mediniut_2010.pdf
- چرلنيس رون- محرّر، تسويق أراضي الدولة للتطوير والبناء في البلدات العربية، أيلول 2011
- http://www.sikkuy.org.il/docs/karkaot_medina21_9_2011.pdf
- چرلنيس رون- محرّر، قضايا متعلّقة بتسجيل الأراضي في المجتمع العربي بإسرائيل، تموز 2011.
- http://www.sikkuy.org.il/docs/hasamim2011/sikkuy_hasamim_land_regisrter_2011.pdf
- فرحي ليرون، توتري فاخوري ميسة، المواصلات العامة في البلدات العربية، ما بين الخطط الحكومية والواقع الميداني، مبادرات صندوق إبراهيم، أيار 2012
- وزارة المالية، قسم الميزانيات:
- الميزانية الأولية 2011-2012**
- http://www.mof.gov.il/BudgetSite/StateBudget/Budget2011_2012/MinisteriesBudget/Foundation/s/Lists/List3/Attachments/1/tachbura.pdf
- الميزانية الأولية 2009-2010**
- <http://www.mof.gov.il/BudgetSite/StateBudget/Budget2009/MinisteriesBudget/Foundations/Lists/List/Attachments/1/C29.pdf>
- الميزانية الأولية 2008**
- <http://ozar.mof.gov.il/budget2007/docs2008/328.pdf>
- أحكام الميزانية للسنوات 2011، 2012**
- <http://bit.ly/PfcBMF>
- <http://bit.ly/S7dLag>
- ملكي شارون، جمعية كوريت نور المواصلات العامة في دخول النساء العربيات بإسرائيل لدائرة العمل، معهد ميلكن، تموز 2011.
- أنظمة الميزانية للعام 2010**
- <http://www.mof.gov.il/BudgetSite/StateBudget/Budget2009/MinisteriesBudget/Foundations/Lists/List/Attachments/13/tachbura2010.pdf>
- وزارة المواصلات، المشروع القطري لجودة الحياة، إجراء عمل وزارة المواصلات مع السلطات المحلية في مجال ميزانيات الأمان وتطوير البنى التحتية، حزيران 2009.
- وزارة المواصلات، وزارة المالية، الإجراء برات، 2006، الملحق 3، مشاريع المواصلات العامة، القدس، 2006.
- http://he.mot.gov.il/index.php?option=com_content&view=article&id=1603:np2006-a&catid=108:pub-memshal-c&Itemid=153
- وزارة المواصلات والأمان على الطرقات، قسم تخطيط المواصلات، سياسة تطوير المواصلات البرية لدولة إسرائيل، خطة رئيسية قطرية للمواصلات البرية، طبعة ثانية.
- كوهن حاني، كينان تمار، مستوى الخدمة في المواصلات العامة من وجهة نظر المسافرين، من المؤلف مرور ومواصلات، 2007
- <http://www.transportation.org.il/he/node/1029>
- وزارة المواصلات، وزارة البناء والإسكان، توجيهات لتخطيط شوارع المدن- مرور المركبات ذات المحرك، السلسلة الخضراء، أيار 2011
- http://media.mot.gov.il/PDF/HE_TRAFFIC_PLANNING/book4-p.pdf

مواقع إلكترونية

دائرة الإحصاء المركزية، تعداد 2008

http://www.cbs.gov.il/census/census/pnimi_page.html?id_topic=11

مركز الحكم المحلي في إسرائيل

http://www.masham.org.il/Rashuyot_Masham/Pages/default.aspx?letter

مكتب رئيس الوزراء، سلطة التطوير الاقتصادي

<http://www.pmo.gov.il/Secretary/GovDecisions/2010/Pages/des1539.aspx>

عدليا

<http://www.adalya.co.il/>

جمعية مبادرات صندوق إبراهيم

<http://www.abrahamfund.org>

جمعية كيان

<http://www.kayan.org.il/he/>

جمعية سيكوي

<http://www.sikkuy.org.il/>

البوابة الإلكترونية لوزارة المواصلات

<http://www.bus.gov.il/>

قائمة بالمقابلات (حسب الأبجدية العبرية):

أمير فايس، رئيس قسم السياسة الحكومية، سلطة التطوير الاقتصادي في الوسط العربي، مكتب رئيس الوزراء

أمير شليف، مسؤول المواصلات العامة في اللواء الشمالي، عدليا

آسي سوزانا، مسؤول المواصلات العامة في لواء المركز، وزارة المواصلات

بسام مرزوق، مهندس مجلس عسفا المحلي

بكي شليسبرغ، رئيس مجموعة المواصلات في لجنة يونا سفيديك

درو غنون، نائب رفيع لمدير قسم المواصلات العامة، وزارة المواصلات

يهودا إلباز، نائب مدير عام رفيع، بر، وزارة المواصلات

المحامية نيريت لوطان- العيادة للعدل البيئي، جامعة تل أبيب

نعما غورن، تخطيط المواصلات، عدليا

سمير بدير، مهندس بلدية كفر قاسم

عيدو شليم، مدير عام جمعية جسر المستقبل

فاتك شيلي، مستشار مواصلات عامة في المجتمع العربي، عدليا

كيرن تيرنر، نائب مدير عام قسم البنى التحتية والتنسيق في المواصلات، وزارة المواصلات

د. روبرت إسحاق – مستشار وعضو طاقم إدارة في الجمعية الإسرائيلية للدراسات المرورية في وزارة المواصلات

رلى ديب، المدير العامة لجمعية كيان

شارون ملكي، مستشارة وزارة المواصلات لتطوير مواصلات عامة في البلدات العربية

تمار كينان، المدير العامة لجمعية مواصلات اليوم والغد

7. ملحق

ملحق رقم 1. المعلومات حول المواصلات العامة باللغة العربية

تشكّل البنية المعلوماتية حول المواصلات العامة، أحد أهم الدعائم الجوهرية لضمان أفضل استعمال للخدمة وأكثرها حكمة. يجب على المستخدم معرفة عدد من المعطيات قبيل استعمال الخدمة:

- أ. أنّ الخدمة موجودة
- ب. مواعيد الخدمة ووتيرة الخطوط
- ت. مواقع المحطات: مكان الانطلاق ومكان الوصول
- ث. وسائل ربط محطات الوصول بوجهات السفر الأخرى

بالعموم، تمّ ترسيخ مصادر المعلومات حول خدمات المواصلات العامة في إسرائيل بالقانون والأحكام. التعديل رقم 98 في قانون النقل والمرور³⁸ والذي دخل حيّز التنفيذ بكانون الأول 2012، يتضمن بنوداً عدة ملزمة بشأن نشر المعلومات حول المواصلات العامة، ومنها نشر معلومات ساكنة في محطات الباص، تشمل خارطة تفصّل مسار خط الخدمة، لافقات تُظهر أوقات توقّف الخدمة في الخط، الوتيرة وطرق الاتصال مع مركز المعلومات القطري ومع المشغل المرخص.

لقد قام مراقب النقل بنشر التوجيهات والأحكام بخصوص وضع اللافتات الساكنة في المحطات³⁹، وتفصّل طريقة النشر في المحطات، لكنها أبعد ما تكون عن التطبيق نتيجة صعوبات كثيرة⁴⁰. بالإضافة لذلك، ثمة شرطاً أساسياً لنشر المعلومات كما ورد بأحكام المحطة وهو وجود محطة مسقوفة مظلة. من نافل القول، إنه وفي الأماكن التي تفتقر أساساً لبنية تحتية للمواصلات، وكذلك بناء على طريقة المعلومات المعروضة في التوجيهات، لن تصل المعلومات لغالبية المستخدمين المحتملين في البلدان العربية⁴¹. من الجدير ذكره، أنه في المحطات الموجودة بالبلدات العربية هناك نوعاً ما من المعلومات المنشورة، لكن ورغم أن الأحكام تذكر إمكانية استعمال اللغة العربية، لا وجود لحكم ملزم في القانون أو في مجلّد الأحكام، يعرف بأي اللغات يمكن كتابة المواد المنشورة، أو أي حكم حول التوزّع الجغرافي للمعلومات المنشورة بمختلف اللغات. وهكذا نجد في بلدات عربية، أينما وجدت محطات، أنّ المعلومات هناك مكتوبة بالعبرية والإنجليزية فقط. نتيجة كل هذا، وعلى الرغم من المواعيد التي حدّدها القانون لنشر المعلومات، تبقى المعلومات الموجودة بلا فائدة ولا تناسب غالبية المستخدمين في البلدان العربية.

³⁸ قانون تعديل أمر النقل (رقم 98) 2010، البند 71 ب – 71 خ.

³⁹ وزارة المواصلات، قسم المواصلات العامة، مجلّد أحكام تنصيب اللافتات الساكنة في محطات الباص، أيار 2012.

⁴⁰ للتفصيل أنظروا المراسلات بين العيادة القانونية بجامعة تل أبيب وبين وزارة المواصلات على الموقع الإلكتروني لجمعية "مواصلات اليوم والغد": <http://www.transportation.org.il/he/alettertothemot> وتوجّه العيادة القانونية: <http://www.transportation.org.il/he/motanswerpublictransportinfo> رد وزارة المواصلات: <http://www.transportation.org.il/he/motanswerpublictransportinfo>

⁴¹ للتوسع أنظروا فقرة البنى التحتية.

واجب نشر المعلومات وتبديلها بشكل مواكب- لافتات إلكترونية⁴²

تعديل قانون النقل والمرور يُلزم وزارة المواصلات بالعمل على تحسين عرض المعلومات في المحطة بواسطة استخدام اللافتات الإلكترونية. نص القانون يأخذ بالحسبان أبعاد تطبيق هذا البند من حيث تعقيدات التطبيق، حجمه وتكلفاته، فيلقي مسؤولية التنفيذ على وزارة المواصلات، بواسطة لزوم تجهيز خطة سنوية لإضافة اللافتات الإلكترونية في المحطات. مع ذلك، يقوم القانون بتوجيه وزارة المواصلات إلى الاعتبارات الواجب أخذها بالحسبان عند اتخاذ قرارات متعلقة بنظام تنفيذ التطبيق، من بينها: درجة مركزية المحطة ومدى ربطها مع وسائل نقل إضافية، قربها من المواقع التي تخدم الجمهور الواسع، وقوع المحطة بشارع أو مسار المواصلات العامة، وتيرة الخدمة وحجم السلطة المحلية. من نظرة خاطفة على قائمة الاعتبارات هذه، يُستدل أن غالبية موارد هذا العنصر من تنصيب اللافتات لن تُستثمر في البلدان العربية.

إضافة لذلك، إن مسؤولية تزويد منظومات اللافتات الإلكترونية، تنصيبها وصيانتها بشكل جارٍ ملقاة على عاتق وزارة المواصلات، لكن تقع على عاتق السلطة المحلية مسؤولية إقامة وتمويل البنية التحتية للافتات، تزويد الكهرباء لتشغيلها وصيانة هذه البنية التحتية⁴³. إن توزيع المسؤولية والتوكيل عن تنفيذ تنصيب اللافتات الإلكترونية، كما عن محطات الباص ونشر المعلومات في محيطها، يخلق تعقيداً وشبكاً بعملية التنفيذ. لكن الأنكى من ذلك، أن موارد السلطات المحلية العربية لا تحتل ولا تتلاءم مع الأمر. إنه واقع تعمل فيه وزارة المواصلات على تحقيق حلول متقدمة، في حين أنها لا تعمل على توفير الحلول الأبسط، الأسهل مالياً، الأكثر حيوية والأكثر إتاحة. عملياً، يخلو نظام التنفيذ هذا من أي منطق داخلي.

بعد فحص وسائل نشر المعلومات المتعلقة بالمواصلات العامة، يتبين أنه وعلى الرغم من البشري التي يزفها معه التعديل 98 بقانون النقل والمرور، والذي حدّد قانونياً واجب نشر المعلومات بعدة أدوات، لم يتحقق القانون بعد في مناطق البلاد عامة وبالنسبة للسكان العرب خاصة.

⁴² وزارة المواصلات، قسم المواصلات العامة، أحكام تخطيط اللافتات المتبدلة في محطات وسائط النقل العامة، أيار 2012.

⁴³ بواسطة لجنة الإشارات المرورية المحلية

SIKKUY FUNDING SOURCES

Abroad

Kathryn Ames Foundation
Naomi and Nehemiah Cohen Foundation
Lois and Richard England Foundation
European Union
Fohs Foundation
Ford Israel Fund
The German Federal Foreign Office - Institute for
Foreign Cultural Relations (Zivik)
Joan Garson & David Baskin
Bob and Doris Gordon
The Green Environment Fund
Paul Guilden
Robert and Ardis James Foundation
Kahanoff Foundation
Zanvyl and Isabelle Krieger Fund
Harvey Krueger
Samuel Sebba Charitable Trust
The Jewish Federation of North America
Brian Lurie
Albert E. Marks Charitable Trust
Joseph and Harvey Meyerhoff
Family Charitable Funds
Moriah Fund
New Israel Fund
New Israel Fund of Canada
Pears Foundation
P.E.F. Israel Endowment Funds Inc.
Sigrid Rausing Trust
Professor Donald L. Rubin
Friends of Sikkuy in San Antonio
Alan B. Slifka Foundation
Sid Topol
UJA - Federation of New York
Arthur and Andrea Waldstein
Fred and Joyce Zemans

In Israel

Doris and Mori Arkin
Bella and George Savran
Friends of Sikkuy in Israel
Landa Family Foundation

الهيئة الإدارية لجمعية سيكوي

الرئيسان المشاركان

بروفسور محمد أمارة
بروفسور غابي سلومون

أعضاء الهيئة الإدارية

د. أيمن إغبارية
د. يوسف جبارين
السيدة أفيراما غولان
د. نهاية داود
بروفسور شلومو حسون
د. رمزي حليبي
د. ألون لينيل
السيدة بتسي لاند
السفير (سابقاً) بنيامين نفون
المحامية نسرين عليمي كبها
السيد شموئيل شكيد
د. ماري توتري

طاقم سيكوي

المديران العامان المشاركان

رون چيرلنيس
جابر عساقلة

أعضاء

الطاقم

بشير أبو بكر، المدير المالي
باتيا كالوش، مستشارة معلومات وموارد
جيني كوهن، مديرة التقييم والمراقبة، مشروع مناطق مساواة
حجيت نعلي- يوسف، رئيسة مجال المواصلات العامة، قسم السياسات المساوية
حاسيا حومسكي- بورات، مديرة المشروع حيز عام مشترك
ياسمين جناح، مديرة مكتب القدس
ميخال بليكوف، مركزة الأبحاث والمعلومات، قسم السياسات المساوية
نايف أبو شرقية، مستشار
نداف أرينيل، مركز أبحاث ومرافعة، قسم السياسات المساوية
نيرا كرسنا، مركزة الموقع الإلكتروني
سماح الخطيب- أيوب، مركزة أبحاث ومرافعة، قسم السياسات المساوية
عازر دكور، مركز أبحاث ومرافعة، قسم السياسات المتساوية
عيد كناعنة، مدير مشارك، قسم السياسات المساوية
علاء حمدان، مركز أبحاث ومعلومات، قسم الأبحاث
عنان قرارة- دلال، مركزة المشروع مناطق مساواة
باز كوهن، تطوير الموارد
كارل بركل، مدير تطوير الموارد
رونين سباغ، مدير مشارك للمشروع مناطق مساواة
رنا إسمير، مديرة مكتب حيفا
شيرلي راكاح، مديرة مشاركة، قسم السياسات المساوية
ثائر أبو راس، مدير مشروع التمثيل المناسب والمساواة في الشغل