



משרד התחבורה
והבטיחות בדרכים

תחבורה היום ומחר

מקדמים תחבורה בת קיימא בישראל

Transport Today & Tomorrow



فصول في المواصلات المستدامة

دليل للسلطات المحلية

2013



רינת טאל, לרא פארן
תמאר קינאן

مواصلات اليوم والغد



קרן סמואל סבה



الصندوق من أجل بيئة خضراء، صندوق صموئيل سابا، صندوق روزا
لوكسمبورغ، وزارة حماية البيئة، رابطة مدن الشارون-الكرمل

كتابة وتحرير: رينات طال، لارا فارن، تمار كينان

استشارة مهنية: حاني كاسبي كوهين

ترجمة الى العربية: فادي شبيطهتصميم غرافيكي: اييلت طيكوتسكي

إصدار المواصلات اليوم وغدا

فصول في المواصلات المستدامة دليل للسلطات المحلية

רינת טאל, לارا فارן, תמר כינאן

مواصلات اليوم والغد 2013
طبعة اولی

דבר מנכ"ל משרד התחבורה

בשנתיים האחרונות מסתמן שינוי בהרגלי התנועה במדינת ישראל. לאחר שנים רבות של קיפאון וירידה מתמדת במספר המשתמשים בתחבורה הציבורית מסתמן גידול במספר הנוסעים ועלייה בצריכת שירות זה מצד אזרחי המדינה. הודות למדיניות משרד התחבורה ותמיכת כלל הגורמים הממשלתיים בוצע ארגון מחדש של ענפי האוטובוסים והמוניות, רכבת ישראל חידשה את פניה, הרכבת הקלה בירושלים החלה לפעול ובוצעו סדרה של פעולות לעידוד השימוש בתחבורה הציבורית בכלל זה הנהגת כרטיס הרב - קו, הפעלת חניון התיב המהיר, סלילת נתיבי תחבורה ציבורית ועוד. הדרך ליציאה מהפקקים עוד ארוכה, אך כבר כעת ניכר שיפור משמעותי והמגמה החיובית עתידה להתחזק משנה לשנה. מערכת תחבורה ציבורית יעילה ומתקדמת תחסוך למדינה מיליוני שעות עבודה מבוזבזות בפקקים, תפחית את מספר תאונות הדרכים, תמנע מפגעי רעש וזיהום אויר, תקל על בעיות החנייה ותשפר את איכות החיים. לפיכך הגברת השימוש בתחבורה הציבורית היא יעד מרכזי של משרד התחבורה ושל מדינת ישראל.

לתחבורה הציבורית משקל מכריע במתן פתרונות דיור, תעסוקה, לימודים ופנאי לאזרחי המדינה. צדק חברתי מתחיל בצדק תחבורתי - הפעלת מערכת תחבורה ציבורית יעילה המביאה בחשבון את כל מרכיבי התנועה ואת כלל צרכי המשתמשים.

הרשויות המקומיות גם להן תפקיד מרכזי בהקמת מערכות הסעה המונית והטמעת סדרי תנועה וחנייה שיעודדו להותיר את הרכב הפרטי בבית.

לפיכך הנני קורא לרשויות המקומיות בארץ להשתמש במדריך המצ"ב ולקדם יוזמות ותכנון כולל, אשר יוביל להחלטות המשלימות של משרד התחבורה ומפעילי התחבורה הציבורית. המדריך מצייד את נציגי ופעילי הרשויות המקומיות בכלים לקידום תחבורה ציבורית בעירם מתוך גישה מערכתית.

ברצוני לשבח ולהודות לעמותת "תחבורה היום ומחר" בראשותה של המנכ"לית תמר קינן על היוזמה הברוכה לכתיבת מדריך זה והפצתו.

בברכה,



עוזי יצחקי

מנכ"ל משרד התחבורה

مقدمة

كتب هذا الدليل بناءً على تشخيص السلطات المحلية كعنصر مركزي بما يخص تطبيق المواصلات المستدامة في إسرائيل. لدى السلطات المحلية رؤية شاملة للحيز العام في مناطق نفوذها كالمعطيات المتعلقة بإحتياجات السكان والزوار، الى جانب المسؤولية للمبادرة الى تطوير مواصلات مستدامة على مستوى البنية التحتية والخدمات والإدارة. تملك السلطات المحلية أيضاً القدرة على انجاز هذه المشاريع بالتنسيق مع الجهات المعنية- الحكومة، شركات المواصلات والجمهور.

تعي السلطات المحلية اليوم حجم الفائدة الاقتصادية المنوطة بتطوير مواصلات مستدامة والفوائد الاجتماعية الناتجة عن تقليص التفاوت في القدرة على التنقل بين طبقات المجتمع، الى جانب الفوائد المتعلقة بالصحة العامة، السلامة على الطرقات وما الى ذلك. لقد ذوت متخذوا القرارات في السلطات المحلية الرؤية الشاملة القائمة على دمج الخطاب المتعلق بالمواصلات، البيئة، المجتمع والاقتصاد وفهم مبادئ المواصلات المستدامة، إلا أن الطريق لإخراج هذه المبادئ الى حيز التنفيذ لا تزال في بدايتها.

تتبع الفجوة الموجودة بين التفهم المبدئي وعدم التطبيق العملي عن وجود عدد من الحواجز- الأول هو التحدي السياسي في إتخاذ قرارات شجاعة تمنح المواصلات العامة الأولوية على حساب رفاهية استعمال السيارة الخاصة. إلا ان عدداً كبيراً ومتزايداً من الناس وصل الى نتيجة بأن السيارة الخاصة ليست حلاً كوسيلة نقل مركزية. يكمن الحاجز الثاني في النقص بالتواصل والحوار بين السلطات المحلية ووزارة المواصلات بحيث يشعر رؤساء السلطات المحلية بأن أياديهم مقيدة. رغم هذا الشعور، لدى السلطات المحلية قدرة كبيرة على تطوير وتحسين المواصلات العامة في مناطق نفوذها وصلاحياتها تشمل الكثير من المركبات الهامة فيما يخص المواصلات العامة.

الدليل للسلطات المحلية يهدف الى التعامل مع هذه الحواجز عن طريق إيضاح آليات العمل المتاحة للعمل المشترك بين القطاع الحكومي والقطاع المحلي الى جانب عرض أدوات عملية وأمثلة لنماذج ناجحة لتطوير مواصلات مستدامة في البلاد وإبراز الفوائد المتوقعة للسلطات المحلية من اجل خلق التزام حقيقي. يسلح الدليل ممثلي ونشطاء السلطات المحلية بأدوات لتطوير المواصلات العامة في مدنهم كجزء من توجه شامل تلعب فيه السلطة المحلية دوراً حيوياً بخلق حوار بين مختلف الجهات المعنية وبايصال صوت ومطالب السكان.

هدف الدليل الأساسي هو تشجيع المبادرات والتخطيط الشمولي في السلطات المحلية ليؤدي ذلك الى قرارات مكمله لقرارات الجهات الحكومية كوزارة المواصلات والجهات الخاصة كشركات النقل العام.

نتمنى للقراء النجاح بإخراج الأفكار والأدوات المعروضة في الدليل الى حيز التنفيذ. يسر مواصلات اليوم والغد مساندة السلطات المحلية والنشطاء المعنيين بتطوير مواصلات مستدامة في مدنهم.

تمار كينان



مديرة عامة - مواصلات اليوم والغد

المحتويات/فهرس

6	مبنى الدليل
7	الوصايا العشر لتطوير مواصلات مستدامة
9	مقدمة
12	حلول لمواصلات مستدامة - تحسين خدمات المواصلات العامة
13	1. تجديد وحتلنة شبكة المواصلات العامة
14	حتلنة الخدمات بحسب التغييرات بأنماط التنقل اليومي للسكان
15	أخذ احتياجات مختلف شرائح المجتمع بعين الاعتبار
18	2. توفير المعلومات حول المواصلات العامة
18	قانون المعلومات بالمواصلات العامة
21	3. تطوير وتحسين البنية التحتية
21	مسارات مخصصة للمواصلات العامة
25	إصدار بطاقات وتركيب آلات للبطاقات
25	دائرة ومراقبة السير
26	تسهيل الوصول الى محطات الباصات
28	تمويل مشاريع مواصلات
30	حلول لمواصلات مستدامة - ادارة مجال المواصلات
30	1. سياسة مواقف/مصافات السيارات
32	2. تحديد حركة المركبات
33	3. تشجيع التنقل اليومي بوسائل بديلة للسيارة الخاصة
36	حلول لمواصلات مستدامة - تحسين الوسائل المكملة للمواصلات العامة
36	شبكة مسارات للسير على الأقدام
37	السير على الأقدام وإدارة الحيز البلدي
39	تشجيع السلطات المحلية للوصول الى المدارس سيرا على الأقدام
41	شبكة مسارات للدراجات الهوائية

43	تشخيص الأطراف ذات الصلة بعملية تطوير المواصلات العامة
43	1. وزارة المواصلات
44	أ. مديرية المواصلات البرية
45	ب. مديرية البنية التحتية والتطوير/تنسيق للمواصلات البرية
45	هيئات غير وزارية
47	2. سلطات التخطيط
48	المواصلات العامة كبنية تحتية إجبارية عند تخطيط استعمالات جديدة للأرض
48	توصيات اساسية في مجال التخطيط المحلي
49	3. شركات المواصلات العامة
50	4. الجمهور
51	مؤسسات المجتمع المدني
51	5. السلطة المحلية
55	قائمة المراجع
57	الملحقات
57	ملحق أ: مسؤولون في وزارة المواصلات وكيفية الإتصال بهم
58	ملحق ب: شركات المواصلات العامة وكيفية الإتصال بها
60	ملحق ج: استطلاع رأي بموضوع الوصول الى المدرسة
62	عن مواصلات اليوم والغد
62	About Transport Today and Tomorrow

مبنى الدليل

يستهل الدليل بالوصايا العشر لتطبيق المواصلات المستدامة في بلدانكم. تشكل الوصايا العشر ملخصاً للتوصيات المفصلة لاحقاً في الدليل وهدفها هو أن تكون بمثابة دليل "جيب" مختصر.

تهدف فصول الخلفية النظرية الى منح القارئ فهماً بنوياً شمولياً يربط بين المواصلات، التخطيط البلدي وأنماط تطوير استعمالات المساحة. تتعامل الفصول الى جانب ذلك مع الثلاث مجالات المرتبطة بتطوير مواصلات مستدامة: تحسين خدمات المواصلات العامة، ادارة عملية النقل وتحسين الوسائل المكملة للمواصلات العامة – المشي على الأقدام وركوب الدراجات الهوائية. يعرض كل فصل الخطوات المطلوبة للتحسين (كملائمة خطوط المواصلات للتغيرات في إحتياجات التنقل اليومي، اضافة خطوط مواصلات عامة أو تقديم محفزات لإستعمال المواصلات العامة) الى جانب سبل تنفيذ هذه الخطوات بواسطة العمل مع الجهات ذات الصلة.

يغطي فصل "تشخيص الأطراف ذات الصلة" موضوع الجهات الضرورية لتطوير مواصلات مستدامة: السلطات المحلية، وزارة المواصلات، سلطات التخطيط، شركات المواصلات والجمهور. يوفر هذا الفصل عرضاً شاملاً لكل المسؤولين، الأقسام، الجهات المركزية ذات الصلة ومجالات اختصاص وصلاحيات هؤلاء ووسائل التواصل معهم. خصص جزء كبير من هذا الفصل للسلطات المحلية نفسها ليشمل الخطوات الموصى باتخاذها من جانب السلطات المحلية وذلك بهدف ممارسة مسؤولياتها تجاه مواطنيها لتطوير المواصلات العامة. يشمل ذلك صيرورة العمل مع الجهات المختصة في وزارة المواصلات، شركات المواصلات والجمهور.

الوصايا العشر لتطوير مواصلات مستدامة

اليكم التوصيات المركزية التي بإمكانكم انتم، مسؤولوا السلطات المحلية القيام بها لتطوير مواصلات مستدامة في بلدانكم. تشكل هذه التوصيات ملخصاً للتوصيات المفصلة لاحقاً في هذا الدليل:

- 1. تخطيط منحاز الى المواصلات العامة -** بدءاً من مرحلة التخطيط لمشاريع التجدد البلدي وتطوير الأحياء السكنية ومناطق العمل فإنه من المهم دمج البنية التحتية للمواصلات العامة كمركب اساسي في حلول المواصلات. يجب التأكد ايضاً من أن كثافة وإكتظاظ البناء تتلائم مع توفير خدمات المواصلات العامة (بالإمكان الإطلاع على فصل المواصلات العامة كبنية تحتية ضرورية في عملية تخطيط استعمالات مساحة جديدة في فصل تشخيص الأطراف ذات الصلة بعملية تطوير المواصلات العامة – سلطات التخطيط، صفحة 47).
- 2. تطوير بنى تحتية داعمة للمواصلات العامة** مثل تحويل مسارات لمسارات مواصلات عامة، أرصفة واسعة، أرصفة معاكسة لمحطات الباصات وغيرها. (بالإمكان الإطلاع على فصل حلول لمواصلات مستدامة- تحسين خدمات المواصلات العامة، صفحة 18-26).
- 3. تمويل -** يجب توفر مستوى جيد من الفهم لسبل مشاركة وزارة المواصلات في تمويل مشاريع النقل من أجل تقديم طلبات لتطوير مواصلات مستدامة. الدائرة المتلقيّة لهذه الطلبات هي قسم البنى التحتية وتطوير النقل². عند القيام بالتخطيط للمشاريع وتقديم الطلبات، من المهم استشارة والتعاون مع قسم المواصلات العامة من أجل التأكد من امكان تنفيذ المشروع (بالإمكان الإطلاع على فصل تمويل مشاريع مواصلات داخل فصل حلول لمواصلات مستدامة – تحسين خدمات المواصلات العامة – تطوير وتحسين البنية التحتية، صفحة 26).
- 4. تعيين مسؤول عن المواصلات العامة في السلطة المحلية،** وظيفته تمثيل مصالح المدينة والسكان ازاء الجهات الحكومية وشركات المواصلات. من شأن دراسة معمقة لمختلف إحتياجات السكان وطرق تلبيةها ان تمكن من اتخاذ خطوات عملية لتحسين خطوط المواصلات العامة في البلد. وجود مسؤول عن المواصلات العامة ضروري بشكل خاص عند دمج إحتياجات السلطة المحلية في مناقصات إختيار شركة نقل جديدة (بالإمكان الإطلاع على فصل تشخيص الأطراف ذات الصلة بعملية تطوير المواصلات العامة – السلطة المحلية، صفحة 51).
- 5. الحفاظ على اتصال دائم مع المسؤول عن تخطيط المواصلات العامة في منطقتكم -** مسؤولوا المناطق هم المسؤولون المباشرون عن تفعيل اليومي وتطوير المواصلات العامة في منطقتهم، لذا فإن التواصل معهم مهم جداً. يمكن أن يشكل مسؤولوا المناطق مصدراً هاماً للمعلومات وأن يساعدوا في تحضير طلبات لتحسين خطوط المواصلات (بالإمكان الإطلاع على فصل تشخيص الأطراف ذات الصلة بعملية تطوير المواصلات العامة – وزارة المواصلات، صفحة 41 وملحق أ).
- 6. تشجيع الجهود المكتملة للمواصلات العامة -** يجب العمل على توفير بنية تحتية ملائمة للسير على الأقدام وركوب الدراجات، كأرصفة واسعة ومظلة وشبكة مسارات للدراجات مفصولة عن الشارع ورصيف المشي. هذا الى جانب ملائمة الشارات الضوئية لهذه الإضافات ورفع مستوى الأمان في نقاط الإلتقاء مع سائر مستخدمي الطريق. من الجدير أيضاً العمل على رفع مستوى الوعي المجتمعي بواسطة برامج تثقيفية وفعاليات مخصصة لتشجيع المشي على الأقدام وركوب الدراجة كوسيلة للوصول اليومي الى المدرسة ومكان العمل (بالإمكان الإطلاع على فصل حلول مواصلات مستدامة – تحسين الوسائل المكتملة للمواصلات العامة، صفحة 32-38).

2. يخصص قسم المواصلات العامة في وزارة المواصلات ايضاً ميزانيات لبنى تحتية داعمة للمواصلات العامة مثل محطات مركزية، محطات انتظار وغيرها.

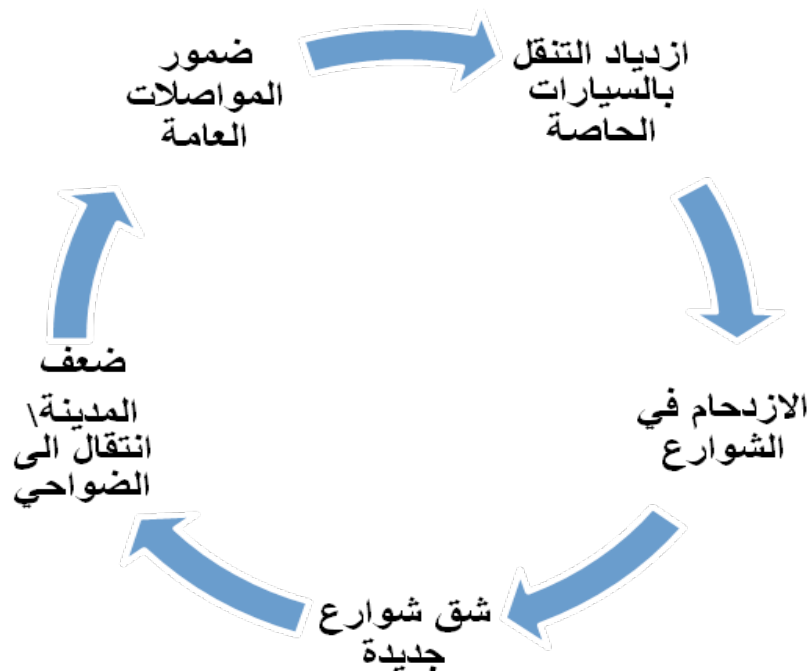
7. **الحفاظ على تواصل دائم مع شركات المواصلات العاملة في بلدكم -** من شأن الحفاظ على تواصل دائم مع شركات المواصلات أن يؤدي في الكثير من الحالات الى تحسينات كثيرة وتوفير للوقت. نوصي بالاستفسار عن الشخص الذي حدد ليكون المسؤول الميداني من قبل الشركة في منطقة السلطة المحلية والعمل معه (بالإمكان الإطلاع على فصل تشخيص الأطراف ذات الصلة بعملية تطوير المواصلات العامة – شركات المواصلات، صفحة 49-50 وملحق ب).
8. **جمع وتركيز الشكاوى وإحتياجات الجمهور -** دور السلطة المحلية هو اسماع صوت السكان. لذا فإنه من المهم أن يركز مسؤول المواصلات العامة في السلطة المحلية شكاوى وإحتياجات السكان وأن يثيرها أمام وزارة المواصلات وشركات المواصلات (بالإمكان الإطلاع على فصل تشخيص الأطراف ذات الصلة بعملية تطوير المواصلات العامة – السلطة المحلية، صفحة 52، 53).
9. **متابعة دقة المعلومات المتوفرة في محطات الباصات -** السلطة المحلية مسؤولة عن محطات الباصات في منطقة نفوذها، وهي تمثل سكانها لذا عليها تحضير تعليمات مفصلة بخصوص توفير المعلومات في محطات الباصات، متابعة تنفيذها وتقديم الملاحظات الى شركات المواصلات ووزارة المواصلات بخصوص دقة المعلومات المتوفرة في المحطات (بالإمكان الإطلاع على فصل حلول مواصلات مستدامة – تحسين خدمة المواصلات العامة، صفحة 16-17).
10. **لعب دور في مناقصات المواصلات العامة -** تحدد مناقصات شركات المواصلات العامة التي تتم مرة كل عدة سنوات هوية مشغلي المواصلات العامة في السلطة المحلية وشروط عملهم. دور السلطة المحلية في مرحلة المناقصة هام حيث يمكنها ادخال تحسينات شاملة على خدمات المواصلات العامة (بالإمكان الإطلاع على فصل تشخيص الأطراف ذات الصلة بعملية تطوير المواصلات العامة – السلطة المحلية، صفحة 53-54).

مقدمة

نشهد على مر السنين إنخفاضاً ملحوظاً في نسبة استعمال المواصلات العامة وإزداداً في نسبة استعمال السيارات الخاصة. للاستعمال المتزايد للسيارات الخاصة عواقب وخيمة على المستوى البيئي، الاجتماعي والإقتصادي – تلويث الهواء، الضجيج، الإزدحام، حوادث السير والمس بقدرة الطبقات المستضعفة الغير قادرة على امتلاك سيارة خاصة على التنقل.

ان جهاز المواصلات المعتمد على شبكة شوارع وتنقل بالسيارات ينتج حلقة مفرغة: شق شارع جديد يقصر زمن السفر ويجعل اماكن السكن البعيد اكثر جاذبية مما يؤدي الى الانتقال وتشكيل مناطق سكنية في الضواحي البعيدة. من الجدير ذكره ان السكن في الضواحي يتميز ببناء بيوت ارضية منتشرة على مساحات واسعة. ان هذا الطراز من البناء يؤدي الى ضومر المواصلات العامة والى الحاجة المتزايدة للتنقل في السيارات الخاصة وهكذا تتعاضد ظاهرة الازدحام في الشوارع والمطالبة بالمزيد من الشوارع الجديدة.

حلقة المواصلات المفرغة:

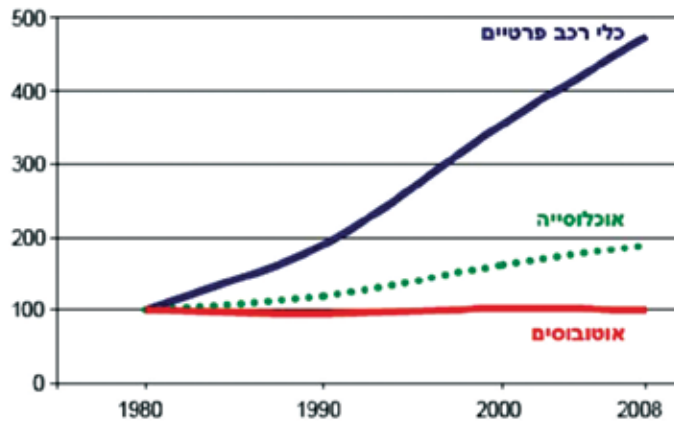


التوجه التخطيطي لموضوع المواصلات والمتبع حالياً في اسرائيل وفي دول متطورة اخرى يعني ان تطوير استخدامات جديده لمساحات الأرض بدون تطوير بنى تحتية للمواصلات العامة التي تتحلّى بالجودة ستؤدي الى زيادة الطلب على السيارات الخاصة والى تعاضد حدة مشكلة الازدحام. ان معالجة مشكلة الازدحام يجب ان تتم بالأساس عن طريق تقليص استعمال السيارات الخاصة ورفع الجزء النسبي لعدد المسافرين في المواصلات العامة وزيادة استخدام وسائل اضافية مثل السير على الأقدام والتنقل على الدراجات الهوائية.

على الرغم من ذلك، عملياً، وجد ان مستوى استخدام الباصات بالنسبة لعدد السكان بانخفاض مستمر على مدى سنوات في حين ان استخدام السيارات الخاصة يرتفع باستمرار:

توزيع السفريات في اسرائيل والنمو في عدد السكان 1980-2008³

100=1980



بحسب استطلاع بادرت اليه جمعيه ” ضوء اخضر-اور يروق“ ونفذة معهد غيئوكرتوغرافيا سنة 2010⁴, تبين ان 57% من السكان يستخدمون السيارات الخاصة كوسيلتهم الأساسية للتنقل بمقابل 27% يستخدمون الباصات. ذكر الذين يستخدمون السيارات الخاصة بانهم يفعلون ذلك بسبب الراحة ولأن المواصلات العامة غير متوفرة بشكل جيد. اما مستخدمي المواصلات العامة فقد ذكروا بأنهم يقومون بذلك بغرض توفير المال ولأنهم لا يملكون بديلاً آخر, لا يملكون رخصة قيادة او سيارة خاصة. هذا يعني ان مستخدمي المواصلات العامة يقومون بذلك قصراً وليس طوعاً واختياراً. 51% من الجمهور عبروا عن استعدادهم للسفر بالمواصلات العامة في حال كانت منتظمة وسريعة وبمتناولية جيدة كما هو الحال مع السيارة الخاصة.

أهمية المواصلات العامة

من المنظور الإقتصادي، ”تحول جدي من استعمال السيارة الخاصة لإستعمال المواصلات العامة يعني توفيراً تراكمياً لعشرات مليارات الشواقل (زيادة نسبة استعمال المواصلات العامة بواحد بالمئة تعني توفير 400 مليون شاقل بالسنة)⁵.

3 دائرة الإحصاء المركزية، حولية الإحصاء الإسرائيلية لسنة 2009 – جدول 24.15 و جدول 24.4; شهرية الإحصاء الإسرائيلية لسنة 2009 – جدول ب/1

4 معهد غيئوكرتوغرافيا لمصلحة ضوء اخضر “دراسة متابعة في قضية استخدام المواصلات العامة”, تموز 2010. متوفر في موقع مواصلات اليوم وغداً www.transportation.org.il < نشرات < مواصلات عامة < دراسة متابعة في قضية استخدام المواصلات العامة

5 من تقرير لجنة طرخطر نبرغ، <http://hidavrut.gov.il> < خدمات إجتماعية < مواصلات

أما من المنظور الاجتماعي، فإن للمواصلات العامة دور مركزي في توفير مستوى معين من القدرة على التنقل لمواطني الدولة. محدودية شبكة المواصلات العامة تؤثر على فرص العمل، السكن، تلقي الخدمات الاجتماعية وحتى على ممارسة الفعاليات الترفيهية.

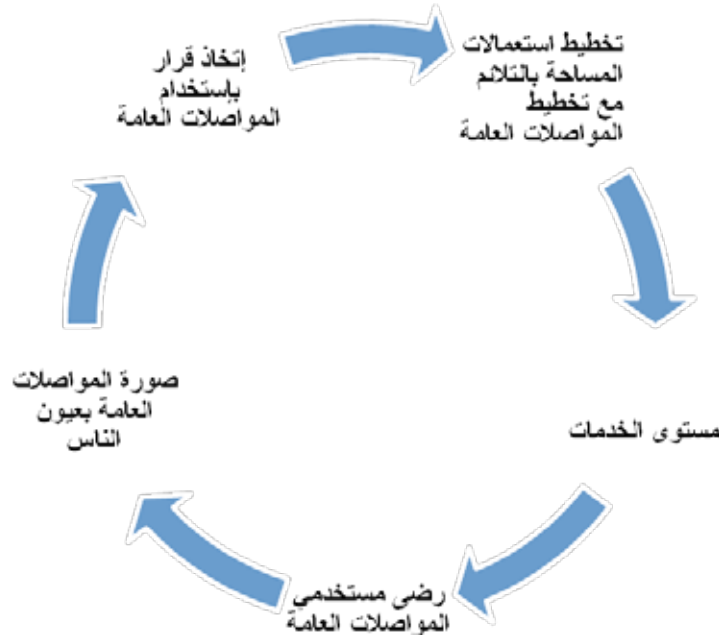
من منظور فوائد المواصلات العامة بما يخص تخفيف الازدحام وكرافعة للتطوير الاجتماعي والاقتصادي فإن للدور النسبي لإستخدام المواصلات العامة فوائد واضحة في المجالات التالية:

1. التخفيف من الطلب على مواقف السيارات
2. التخفيف من حوادث الطرق
3. التقليل من استهلاك الطاقة
4. التقليل من انبعاث الملوثات

قامت وزارة المواصلات في السنوات الأخيرة بتبني سياسة معلنة لتدعيم المواصلات العامة بهدف زيادة اعداد جمهور مستخدميها كوسيلة نقل لا تهدف فقط لتوفير حلول لمن لا يملك سيارة خاصة.

حلول لمواصلات مستدامة- تحسين خدمات المواصلات العامة

سنعرض في الفصول التالية البدائل للسيارة الخاصة المتاحة تطويرها من أجل مواصلات مستدامة على يد السلطات المحلية, وعلى رأسها شبكة مواصلات عامة متطورة. يجب من أجل تحقيق ذلك تطوير مستوى خدمات المواصلات العامة ومساحة تغطية خطوطها بحيث تشكل بديلا حقيقيا لخدمة مختلف شرائح المجتمع وليفضل معظم الناس استعمالها. ان جودة الخدمات في المواصلات العامة بالإضافة الى ثمن تذاكر السفر وتكلفة المواصلات البديلة, تحدد مستوى الطلب على المواصلات العامة:



تتكون جودة الخدمات من مقاييس كثيرة مرتبطة بالمشافر وبالهدف من السفر, فيما يلي المركبات الأساسية⁶:

- **مركب الزمن:** يشمل طول مدة السفر داخل المركبة ومدة الانتظار ومدة السير للوصول الى المحطة وفترة الانتظار لتبديل الخطوط. عندما يتم تقدير الزمن من الجدير ألتطرق الى الفرق بين الزمن الحقيقي والزمن حسب تقدير وتصور المشافر. يقدر زمن الانتظار على انه اطول (ب 2-4 اضعاف) من زمن السفر في المركبة. من وجهه نظر المشافرين الغير مضطرين⁷, يقاس الزمن نسبة الى زمن مدة السفر في السيارة الخاصة.
- **مصادقية الخدمة:** الالتزام بجدول الأوقات المحدد عند الوصول الى المحطة او الى الهدف ووتيرة حالات التأخير في الجهاز والإضرابات. لمصادقية مدة السفر تأثير مركزي على إختيار وسيلة المواصلات. التشكيك بالمدة يؤدي الى اختيار

6 حاني كوهين وتمار كينان. "مستوى خدمات المواصلات العامة من وجهة نظر المشافر", نقل ومواصلات, رقم 84, أكتوبر 2007. متوفر في موقع مواصلات اليوم وغدا www.transportation.org.il < اصدارات > مواصلات عامة < مستوى خدمات المواصلات العامة من وجهة نظر المشافر >

7 المشافرين الذين لا يعتبرون اسرى للمواصلات العامة, يعني اولئك الذين يملكون بديلا آخر ولذلك فانهم سيختارون المواصلات العامة فقط في حال شكلت هذه بديلا لائقاً.

المسافر لوسيلة النقل بناءً على افتراض الفترة القصوى وذلك لتلافي أي تأخير في الوصول إلى الهدف. لذا فإن من شأن شبكة مواصلات دقيقة بالمواعيد جذب عدد كبير من المسافرين إليها، حتى دون تحسين معدلات فترات أوقات الوصول.

- **تغطية الشبكة:** تقاس نسبة التغطية التي توفرها المواصلات العامة عن طريق مسافات السير إلى المحطات ومنها وعدد التنقلات بين الخطوط وان كان لاستعمالات الأرض في الحيز المعين علاقة ذات صلة بالموضوع بالإضافة إلى ساعات وإيام الخدمة.

- **توفر المعلومات:** حول مسارات الخطوط ومواعيد السفر والتغييرات ونقاط الانتقال بين الوسائل أو المشغلين المختلفين للمواصلات. يجب التمييز بين المعلومات الثابتة وبين المعلومات الموجودة على شبكة الأنترنت في الوقت الحقيقي والتي توفر معلومات فورية حول وصول الباصات إلى المحطة والتغييرات في جداول الأوقات.

- **رفاهية السفر:** توفر أماكن للجلوس، الاكتظاظ، راحة مقاعد الجلوس، تكييف الهواء، نوع وسيلة النقل، النظافة.

- **توفر الخدمات:** ساعات عمل خدمات المواصلات العامة بالمستوى المطلوب وتوفرها في نهاية الأسبوع. إن توسيع نطاق الخدمات ليتدعى ساعات الطلب له تأثير إيجابي على نظرة المسافر إلى ما يخص ليونة شبكة المواصلات. لتوسيع الخدمات لنهاية الأسبوع دور حاسم بقرار إمتلاك سيارة خاصة.

- **ظروف الانتظار في المحطة:** حماية من أحوال الجو، إضاءة، أماكن للجلوس، الإحساس بالأمان، معلومات في المحطة.

- **ثمن السفر ونظام البطاقة الذكية:** بما فيها ثمن الانتقال، التنسيق بين المشغلين المختلفين، تعدد وسائل الدفع، استعمال وسائل تكنولوجية مثل " البطاقة الذكية". يجب وضع آلات فحص الصلاحية الأوتوماتيكية في داخل الباصات إلى جوانب كل الأبواب. أما محطات استخراج البطاقات فيجب أن تكون خارج الباصات وفي محطات ومراكز مركزية أخرى في أرجاء المدينة. من أجل تقليص فترة الصعود وإبراز البطاقة، ويجب العمل على فتح كل أبواب الباص لتسريع عملية صعود المسافرين.

- **إمكانية الوصول العملية (طاعني السن، المعوقين، المقعدين وما إلى ذلك):**

أ. ملائمة المحطة: رصيف بمستوى الشارع، معلومات مكتوبة بلغة برايل في المحطة.

ب. ملائمة الباصات: باصات منخفضة الأرضية، جهاز لكراسي العجلات، معلومات صوتية.

- **تكاملية/تنسيقية:** التنسيق بين الجداول الزمنية والتذاكر بين وسائل وشركات المواصلات والتنسيق بالمسافات بين محطات وسائل النقل المختلفة.

- **تعامل السائق مع المسافرين:** الأدب في التعامل، مدى معرفة السائق بالمسار وبالمحطات.

- **أمن وإمان:** مدى الضلوع بحوادث طرق، مهنية السائق، الإحساس بالأمان عند الانتظار في المحطة وخلال السفر.

سنعرض في هذا الفصل التحسينات التي يمكن للسلطة المحلية إدخالها بهدف رفع مستوى خدمات المواصلات العامة بشكل يمكنها من تلبية إحتياجات السكان والزائرين وتوفير بديل يفضلها على السيارة الخاصة.

1. تجديد وحتلنة شبكة الخطوط في المواصلات العامة

على مدار سنوات وفي الكثير من المدن عانى جهاز المواصلات العامة من عدم ملائمتها بالشكل الكافي للتغيرات التي حدثت بكل ما يتعلق بطرائق استخدام مساحات الأرض فقد بنيت بالتدريج بطريقة رقعة فوق الأخرى بدون تخطيط شامل. إن الارتفاع في عدد السكان وإقامة مراكز سكن وعمل وتعليم وترفيه جديده بدون تخطيط ملائم للمواصلات العامة أدت إلى وضع عجز فيه الجهاز القائم عن توفير الخدمات الملائمة لمتطلبات حركة السفر، وقد نجم عن ذلك- مستوى خدماتي منخفض وتقلص في عدد المسافرين. فعلى سبيل المثال، في سنة 1994 كان في حاضرة تل-أبيب نحو -950,000

مسافرا في اليوم، بينما في سنة 2004 تقلص العدد الى نحو-900,000 مسافرا في اليوم، اخذا بالاعتبار ان عدد سكان الحاضرة ارتفع من -2.3 مليون الى-3.5 مليون نسمة. انخفض عدد السفريات للفرد ب -25%، من -0.4 سفره لليوم الى -0.3 سفره لليوم⁸.

ان الفحص المتواصل لشبكة خطوط المواصلات العامة يطمح الى ملاءمتها للمتغيرات المتعلقة بطرائق استخدام مساحات الأرض والوصول الى تغطية كاملة (توفير امكانية الوصول من أي هدف الى أي هدف آخر بمسافه تقطع سيراً على الاقدام لبلوغ المحطة) ، تقصير مدة السفر (تخطيط هرمي وسفر سريع وبوتيرة اعلى في خطوط رئيسيه مباشرة) ، مستوى جيد من معرفة (استغلال امكانيات السفر في شبكة الخطوط بواسطة تقليل عدد الخطوط، سير الخطوط بمسارات مباشرة واستعمال طريقة بطاقات موحدة بغض النظر عن المشغل)، وكذلك التخطيط للمدى البعيد بحيث يكون بالإمكان دمج الشبكة بجهاز غني بالمشافرين في المستقبل.

اما تجديد الشبكة فيإمكانه ان يتضمن خطوات مثل: تكثيف منظومة نشر الخطوط وزيادة وتيرتها، ملاءمة مسارات الخطوط لطبيعة الحاجة العملية، تحسين حلقات الوصل بالمنظومة العاملة بين المدن (محطة باصات مركزية، محطة قطار محاذية)، تنسيق الجداول الزمنية بين المشغلين، جهاز ايسر لتحديد الأسعار، تأسيس الشبكة على مبادئ واضحة بحيث تصبح اسهل لمن يرغب بالتعرف عليها، انشاء هرمية بين خطوط رئيسية مباشرة وسريعة ومتواترة وبين الخطوط التي تخدم الأحياء وتغذي الخطوط الرئيسية، الحرص على مواعيد انطلاق دقيقة وتحديد نقاط تنظيم في محطات وسطية.

ان تجديد شبكة المواصلات العامة يمكنه ان يعتمد على استطلاعات مثل استطلاع "نقطة الإنطلاق ونقطة الوصول" الذي يفحص أنماط سفر الركاب، استطلاع "مستقلي وسيلة النقل والناقلين منها" لفحص عدد مستقلي الوسيلة والناقلين منها في كل محطة، استطلاع المسافرين الذي فحص عيّنات من السفريات التي تتم بواسطة المواصلات العامة واستطلاع يؤر ومراكز الجذب والذي يفحص الطلب على تلك المراكز في كل منطقة ومنطقة في المنطقة السكنية؛ ويمكنه ان يعتمد ايضا على المعلومات المتراكمة في السلطات المحلية وفي وزارة المواصلات وعند المشغلين والتي يعود مصدرها الى توجهات الجمهور، معرفة لحاجات السكان ولمراكز السفر، اجهزة المعطيات التابعة لشركات التخطيط ودوائر التخطيط في السلطات المحلية وغيرها.

يرتكز تخطيط شبكة الخطوط الى التعاون بين السلطة المحلية، وزارة المواصلات وشركات التخطيط التابعة لها، شركات السفريات في المنطقة، لجان الأحياء، مؤسسات بيئية ومجتمعية وشخصيات مجتمعية أخرى.

حتلنة الخدمات بحسب التغييرات بأنماط التنقل اليومي للسكان

توجد في اسرائيل ثلاث تجمعات سكانية كبيرة، فيها أماكن عمل معروفة ويصلها مئات آلاف يوميا. تتمتع هذه المراكز بشكل عام بخدمات مواصلات بمستوى عال. مع ذلك، فإنه كما اسلفنا الذكر، لم يتم ملائمة شبكة المواصلات العامة بشكل كاف للإزداد المتواصل في عدد السكان في المدن ومراكز العمل. نتيجة لذلك، لا يجد الكثيرون حلاً توفره المواصلات العامة لمشكلة الوصول. لذا يتلقى الكثير من العمال المحفزات بطرق شتى لإستعمال السيارة الخاصة للوصول الى العمل مثل منح العمال سيارة "ليسينغ" بتكلفة أقل من التكلفة الحقيقية، أو عن طريق محفزات كالوقود المجاني أو مصف مجاني للسيارة في مكان العمل. هذه المحفزات، الى جانب مستوى خدمات غير كاف للمواصلات العامة، تشكل تقضيلاً بنيويا لإستعمال السيارة الخاصة.

هناك حاجة لتحديث شبكات المواصلات في مختلف المدن لتواكب التغييرات في أنماط التنقل اليومي وتطور مناطق السكن والعمل في المدن. من ناحية منظومة التخطيط، يجب اشتراط تقديم مشاريع وخرائط لمراكز عمل جديدة بتخطيط وتمويل بنى تحتية ملائمة للمواصلات العامة. ذلك الى جانب إعادة تنظيم شبكة المواصلات العامة لتقديم خدمات جيدة للمناطق الجديدة.

8 الكنيست، مركز الأبحاث والمعلومات، تشرين ثاني 2011. " فحص اعادة تنظيم خطوط الباصات في منطقة دان". متوفر في موقع مركز الكنيست، للأبحاث والمعلومات www.knesset.gov.il/mmm < بحث في ابحاث > فحص اعادة تنظيم خطوط الباصات في منطقة دان.

التعامل مع المجموعات السكانية ذات الاحتياجات الخاصة

ان تخطيط المواصلات العامة يلزم التعامل مع المجموعات السكانية ذات الاحتياجات الخاصة مثل المتدنيين المتزمتين(الحريديم), التلاميذ, طلاب الجامعات, كبار السن, النساء وآخرين. المبادرة الى اجراء استطلاع استخدامات مثل مراكز السفر, ساعات النشاط, انماط الاستخدام وغيرها يمكنه ان يساهم في عملية تخطيط مدروس لمواصلات عامة تكون متلائمة مع احتياجاتهم. على سبيل المثال, تمت الإستعانة باستطلاع حول أماكن سكن طلاب كلية تل حاي وساعات المحاضرات ثم تمت إضافة خط باص جديد. قامت السلطة المحلية في بنيامين-جفعات عادا باستطلاع شارك فيه سكان جفعات عادا الراغبين بالوصول الى محطة القطار في بنيامين للتوجه لمكان العمل. تم عقب الإستطلاع إتخاذ قرار بإضافة خط باص جديد ثابت يتلائم جدول الزمني مع إحتياجات العمال لتمكينهم من الوصول من جفعات عادا الى محطة القطار في بنيامين. تقوم السلطة المحلية مؤقتا بتوفير سفريات منظمة مجانية الى محطة القطار ومنها الى حين بدأ خط الباص الجديد بالعمل.

اضافة الى ملائمة خطوط النقل, يجب أيضا ملائمة البنية التحتية للإحتياجات الخاصة للشرائح السكانية المختلفة, كالمعاقين, الطاعنين بالسن, أناس مع عربة رضيع وما الى ذلك. سيتم التوسع بهذا الموضوع في فصل تحسين البنية التحتية.



[1] الباص الى كلية تل حاي (تصوير ايلي بريف ومغاماه يروكاه).



[2] مندوبو مغاماه يروكاه مع وزير المواصلات يسرائيل كاتس

لم تكن هناك مواصلات عامة الى كلية تل حاي في الماضي وكان على الطلاب ايقاف سيارات في الشارع للوصول الى الكلية. عمل أعضاء مغاماه يروكاه وممثلي مجلس الطلبة على تغيير هذا الوضع حيث قاموا بمجموعة من الإجراءات. قاموا بإجراء استطلاع رأي للطلاب والتواصل مع وزارة المواصلات وشركة ايجد لتنسيق خطوط باصات جديدة تتلائم وإحتياجات الطلاب, وقد تم تفعيل عدد من الخطوط الى الكلية وهي تعمل اليوم.

”تتركب المواصلات العامة من اربعة مركبات: شركة المواصلات، جمهور مستخدميها، البلدية ووزارة المواصلات. غياب أحد هذه المركبات يؤدي الى فشل المواصلات العامة“. الراب منير روبنشتاين، رئيس بلدية بيتار عيليت.¹

تم الإعلان مؤخراً وفقاً لتقارير الرقابة في وزارة المواصلات² عن أن سكان بيتار عيليت يحظون بأفضل خدمات المواصلات العامة في البلاد³ التي تقدمها شركة ”عيليت“. توفر هذه الخدمة هو نتاج عمل رئيس البلدية الراب منير روبنشتاين الذي أصر على توفير خدمات مواصلات عامة جيدة وناجعة لسكان بيتار عيليت. لم تكن البداية سهلة وكان وضع المواصلات العامة سيئاً للغاية في مدينة لا يملك معظم سكانها سيارات خاصة. عملت في المدينة قبل بضع سنوات شركة مواصلات فشلت بتوفير خدمة لائقة: تأخر متواصل عن المواعيد، باصات قديمة كانت تتعطل بالطريق وما الى ذلك. كان وضع المواصلات العامة سيئاً لدرجة أدت الى تخوف المشغلين من تشغيل عمال من بيتار عيليت بسبب عدم تمكنهم من الوثوق بقدرة العمال على الوصول الى العمل. بدأ الراب منير روبنشتاين بالعمل لمعالجة الموضوع



[3] باص في بيتار عيليت (تصوير: يهودا كالمان)

بعد انتخابه لرئاسة البلدية. أول ما قام به كان ارسال جميع شكاوى السكان بخصوص المواصلات العامة يومياً الى وزارة المواصلات. الا أن وزارة المواصلات قامت بتمديد الإتفاقية مع شركة المواصلات الإشكالية لست سنوات إضافية. كانت خطوة البلدية التالية هي التوجه للمحكمة حيث طلبت القاضية من الطرفين البحث عن تسوية خارج المحكمة. تمكنت بلدية بيتار عيليت ووزارة المواصلات من التوصل الى اتفاق يقضي بإلغاء الإتفاقية مع شركة المواصلات والإعلان عن مناقصة جديدة. بالإضافة الى ذلك طلب رئيس البلدية أن يكون مراقباً في لجنة المناقصات ووافقت وزارة المواصلات على ذلك.

استغرق تحضير المناقصة سبعة شهور. تم التشديد على ملائمة خدمات المواصلات العامة لإحتياجات السكان، وخصوصاً تكتيفها في مواعيد سفر عدد كبير من السكان الى القدس – أعياد ومناسبات، يوم الجمعة مساءً وعند خروج السبت والمناسبات الخاصة باليهود المتدينين.

1. من محاضرة الراب منير روبنشتاين، رئيس بلدية بيتار عيليت في مؤتمر مهندسي البلديات بالتعاون مع مواصلات اليوم والغد ونقابة مهندسي البلديات في اسرائيل، 22.12.2012. متوفر على الرابط http://www.youtube.com/watch?v=L_r4XR2Ai7Y

2. تقارير مراقبة شركات المواصلات العامة، صفحة 51

3. من تقرير نشرته صحيفة دي ماركر، 16.12.2012، <http://www.themarket.com/dynamo/1.1880607>



[4] داخل باص بيتار عيليت

في البداية شككت وزارة المواصلات بإمكانية التنبؤ مسبقاً بمواعيد المناسبات الخاصة التي تتطلب تكثيف المواصلات، إلا أن رئيس البلدية أصر على أنه بالإمكان التنبؤ بكل شيء إن تم الإستعداد له. قام رئيس البلدية بالمرور على جدول أيام السنة مع وزارة المواصلات وتحديد الأيام والمواعيد التي تستلزم تكثيف خدمات المواصلات، ثم كتبت هذه المواعيد في المناقصة. بالإضافة، تم التطرق في شروط المناقصة الى زيادة عدد السكان المتوقع سنوياً، تعديل مواقع المحطات، ربط الخطوط بمحطات إيجد، مركز خدمة للجمهور عن طريق الهاتف بساعات الخدمة وإدخال باصات جديدة. شملت المناقصة أيضاً شروطاً لغرامات مالية في حال مخالفة شركة المواصلات للشروط وإمكانية لتمديد الاتفاقية لسنتين إضافيتين في حال كان الجمهور



[5] رئيس البلدية الراح روبنشتين مع السيد درور غانون من وزارة المواصلات في تدشين الخط الجديد بيتار عيليت-موديعين عيليت.

راضياً عن مستوى الخدمة. الشركة التي ربحت المناقصة هي شركة عيليت التابعة لشركة كافيم، وهي تعمل وفقاً للشروط التي وضعت. منذ ادخال هذه التغييرات، ازداد عدد مستخدمي المواصلات العامة بنسبة 250% خلال أربع سنوات. أساس النجاح حسب رأي رئيس البلدية هو تدخل البلدية بإدارة المواصلات العامة وتعيين مسؤول من البلدية للعمل في شركة المواصلات ليكون حلقة وصل بين الشركة والمسافرين.

2. توفير المعلومات حول المواصلات العامة

تشكل المعلومات للمسافر مركبا مركزيا من مركبات الخدمة التي تقدم لمستخدمي المواصلات العامة. طرأ في السنوات الأخيرة ارتقا كبيرا في عدد شركات النقل العام المشغلة لخطوط الباصات في اسرائيل. لم تلزم هذه الشركات عند دخولها السوق باتباع معايير موحدة وكافية فيما يخص توفير المعلومات للمسافر. كان المسافر مرغما حتى اليوم على جمع المعلومات من مصادر عديدة لتخطيط مسار سفره، احيانا حتى لغرض سفرة واحدة. ينتج هذا الوضع صعوبات للمسافر ويؤدي الى تشجيعه على استعمال السيارة الخاصة لسفريات كان بالإمكان بسهولة استعمال المواصلات العامة بها. تحسين مستوى توفر المعلومات من شأنه تسهيل تخطيط السفريات على المسافرين. بالإضافة الى إن توفر معلومات فورية حول السفرية العينية يقلص من احساس عدم تأكد المسافرين من قدرتهم على الوصول في الوقت المحدد ويمكن من استغلال الوقت بنجاعة أكبر وبذلك بتحسين مستوى الخدمات بشكل ملحوظ. يشمل تحسين مستوى المعلومات:

- وضع اعمدة معلومات ثابتة في المحطات وفيها خارطة خطوط المواصلات العامة في المدينة ومسارات الخطوط في المحطة وجدول المواعيد وتفاصيل للتواصل مع مراكز الخدمات.
 - وضع لافتات الكترونية في داخل الباصات بشأن المحطات التالية وكذلك تركيب اجهزة اعلان صوتي في داخل الباصات.
 - تطوير جهاز معلومات يركز المعطيات الواردة من جميع المشغلين بما فيها مواعيد الوصول المتوقعة الى المحطة، معلومات في الوقت الحقيقي، الحرص على توفيرها للمستخدمين بواسطة الانترنت، مركز معلومات تلفوني، منظومة رسائل قصيرة ولافتات الكترونية في المحطات.
- يتطرق "قانون المعلومات بالمواصلات العامة" في الثلاثة بنود الأولى التي سنتوسع بها حالاً. بالإمكان الى جانب ذلك تطوير تكنولوجيا التلغونات الذكية لتحسين مستوى المعلومات المتوفرة حول المواصلات العامة بواسطة:
- تطوير برامج تطبيقات للتلغونات الذكية وجعل المعلومات بمتناول القطاع الخاص للقيام بتطوير برامج للتلغونات الذكية مثل تخطيط مسار "Next Bus" وغيره. قامت وزارة المواصلات في المرحلة الأولى بتوفير قاعدة بيانات تحتوي على الجداول الزمنية للمواصلات العامة والمعلومات الجغرافية ذات الصلة: GTFS (General Transit Feed Specification). قاعدة البيانات مفتوحة ومتوفرة للجمهور ولمطوري برامج الحاسوب للمواصلات العامة⁹. تكنولوجيا التلغونات الذكية مستعملة اليوم ومن المتوقع أن تستمر بالتطور لتشمل خدمات إضافية مثل تقاسم السيارات، تقاسم السفريات، تقاسم سيارات الأجرة، ادارة النقل وغيرها.

قانون المعلومات بالمواصلات العامة

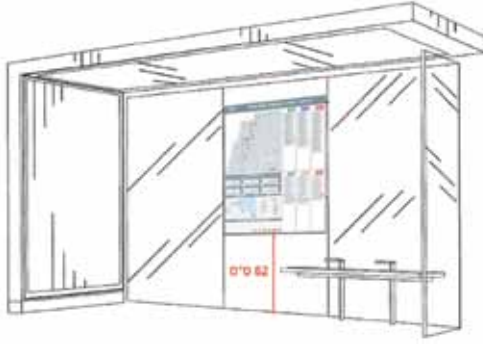
ب-1 يناير 2012 دخل الى حيز التنفيذ التعديل 98 لقانون المرور¹¹ التعلق بتحسين مستوى المعلومات للمسافرين بالمواصلات العامة بثلاث مستويات

1. إقامة مركز معلومات قطري – المفتش القطري للنقل (نائب مدير عام النقل البري في وزارة المواصلات، افحص فصل تشخيص الأطراف ذات الصلة بعملية تطوير المواصلات العامة) يقيم مركز معلومات قطري للمواصلات العامة لتركيز المعلومات المتعلقة بكل الخطوط في البلاد. تلزم شركات المواصلات بتمرير معلومات كاملة ومفصلة بخصوص خطوطها بشكل متواصل. تكون المعلومات متاحة للجمهور عن طريق التلفون، الإنترنت والرسائل الالكترونية القصيرة.

9 موقع وزارة المواصلات www.mot.gov.il ترخيص ورقابة <مواصلات عامة> معلومات لمطوري برامج الكمبيوتر <معلومات ثابتة GTFS>

10 محاضرة الدكتور نحمان شيلف من جمعية مرحاف باليوم الدراسي "مدينة نموذجية للمواصلات المستدامة"، التي تستعرض برامج الحاسوب الموجودة في اسرائيل والعالم والفرص الكامنة بقاعدة البيانات الذي اقامته وزارة المواصلات: مواصلات اليوم والغد < اصدارات > اسرائيل www.transpiration.org.il < اصدارات > قانون مركز معلومات للمواصلات العامة

11 التعديل رقم 98 لقانون المرور، كتاب القوانين س"ح تشع"أ رقم 2266 ليوم 15.12.2010، صفحة 95. متوفر في موقع مواصلات اليوم والغد < اصدارات > www.transpiration.org.il < قانون مركز معلومات للمواصلات العامة >



[6] محطة باص مزودة بالمعلومات طبقا لمعايير وزارة المواصلات

2. لافتات ومعلومات في محطات الباصات - تقوم كل شركة نقل بوضع لافتات بخصوص الخطوط التابعة لها في كل محطة تخصها، بحيث تشمل اللافتات خريطة للخط، الجدول الزمني، أوقات تردد الخط وتفاصيل الإتصال بالشركة وبمركز المعلومات القطري. الشركة مسؤولة أيضا عن التحقق من سلامة ودقة معلومات يافطاتها مرة بالشهر على الأقل. في حال لم تلتزم شركة المواصلات بتعهداتها القانونية سيكون بإمكان مفتش المواصلات عدم تجديد رخصتها.

التعليمات الإلزامية المفصلة الصادرة عن وزارة المواصلات حول سبل توفير المعلومات في محطات الباصات متوفرة بملف التعليمات لليافطات الثابتة في محطات الباصات¹².

يتعين على السلطة المحلية كمسؤولة عن محطات الباصات في مناطق نفوذها وكممثلة للسكان، أن تعرف التعليمات المفصلة بشأن المعلومات الثابتة في المحطات وأن تناقش موضوع جودة اليافطات مع شركات المواصلات ووزارة المواصلات. يجب أيضا التأكد من أن محطة الباص فيها مكان كاف لترتيب اليافطات.



[7] محطة باص في هرتسليا مع معلومات عن خطوط الباصات من شركة متروبولين. تشمل المعلومات خريطة لخطوط المواصلات العامة في المدينة، مساراتها، ساعات ترددها وتفاصيل الإتصال بمراكز الخدمة.

[8] تفصيل المحطات في كل خط وخريطة خطوط المواصلات العامة في هرتسليا.



3. لافتات الكترونية في محطات الباصات - يقوم مفتش المواصلات كل سنة قبل يوم 31 يناير بتحضير خطة

12 موقع وزارة المواصلات www.mot.gov.il ترخيص ومراقبة < المواصلات العامة > تعليمات < تعليمات حول اليافطات الثابتة

سنوية لتركييب لافقات الكترونية في المحطات تشير الى مواعيد وصول الباصات الى المحطة. تتعلق إعتبرات تحضير الخطة وإختيار المحطات بأمر مثل قرب المحطة الى مناطق مركزية. يقوم المفتش بإخطار السلطات المسؤولة عن اللافتات بالخطة وينشرها في موقع وزارة المواصلات.

يتم تركيب اللافتات الإلكترونية في مناطق السلطة المحلية وفقا للخطة الموضوعة وللتفاهات بين السلطة المحلية وبين المفتش، بينما تكون وزارة المواصلات مسؤولة عن توفير اللافتات الإلكترونية لسلطة اللافتات المحلية المسؤولة عن تركيبها وصيانتها الدائمة على حسابها. سلطة اللافتات المحلية تقوم بتجهيز البنية التحتية اللازمة لتركييب اللافتات الإلكترونية وتهتم بصيانتها الدائمة وبإيصال الكهرباء اللازم لتشغيلها على حسابها. التعليمات الإلزامية المفصلة الصادرة عن وزارة المواصلات حول اللافتات الإلكترونية في محطات الباصات متوفرة في [ملف التعليمات لتخطيط اليافتات المتغيرة في محطات المواصلات العامة](#)¹³.

هناك اليوم 20 ألف محطة باص، 15 ألفا من بينها في مناطق نفوذ البلديات (الباقى في الطرقات بين المدن بمسؤولية شركة نتيفي إسرائيل). تنوي الوزارة بموجب "مشروع تمويل ونشر اليافتات الإلكترونية في محطات الباصات في أنحاء البلاد"¹⁴ تركيب 2000 يافطة على الأقل قبل حلول العام 2016. لتكلفة اليافتات ثلاثة مركبات أساسية: تكلفة البنية التحتية، تكلفة اليافطة، الصيانة الدائمة والكهرباء.

يتطلب تركيب اليافتات الإلكترونية تعاوننا بين السلطة المحلية، وزارة المواصلات وشركات المواصلات المحلية (عليها أن تكون جاهزة تكنولوجيا لبث المعلومات الإلكترونية الى اليافتات). دور السلطة يكمن في التعاون المتواصل الذي يشمل إصدار التراخيص، الإعفاءات من الضريبة البلدية (أرنونا) أو أي ضريبة أخرى إن وجدت. بما أن محطات الباصات تقع بمجال مسؤولية السلطات المحلية فإن من واجبها تجهيز إيصال الكهرباء وتركيب العמוד لليافطة على حسابها.



[9] لافتة الكترونية بجانب محطة باص في تل ابيب

13 موقع وزارة المواصلات www.mot.gov.il < ترخيص ومراقبة < المواصلات العامة < تعليمات < تعليمات لتخطيط لافقات متغيرة في محطات المواصلات العامة

14 موقع مواصلات اليوم والغد www.transportation.org.il < اصدارات < قانون مركز معلومات للمواصلات العامة < مشروع تمويل وتركييب اللافتات الإلكترونية في محطات الباصات بالبلاد

يقدر مجمل تكلفة تركيب اللافتة بما بين 20,000-60,000 شافل لكل يافطة. في حال كانت تكلفة مد يافطة بالكهرباء تزيد عن 30,000 شافل فإن وزارة المواصلات ستقوم بفحص إمكانية الإيصال الليلي أو نقل يافطة الى مكان آخر. تنوي الوزارة تخصيص منحة للسلطات المحلية بمبلغ 10,000 شافل لكل يافطة لتغطية تكاليف تحضير البنية التحتية. البنية التحتية للحوسبة والاتصالات هي بمسؤولية وزارة المواصلات، حيث تشكل شركات المواصلات الذراع التنفيذية.

3. تطوير وتحسين البنية التحتية

تحسين وتحديث البنية التحتية هو جزء من عملية تحسين الخدمة. يوجب تحسين مستوى المواصلات العامة إجراء صيانة دائمة وتجديد متواصل للبنية التحتية، بما فيها: محطات الإنتظار، محطات باص سهلة الوصول لجميع المسافرين وبضمنهم ذوي الإحتياجات الخاصة، خرائط وجدول زمنية في المحطات، خلجان مواصلات وخلجان عكسية، محطات التقاء ومحطات نهائية، مسارات مخصصة للمواصلات العامة، تنظيم السير بما فيه منح أولوية في الشارات الضوئية وما شابه.

بموجب "مرسوم البلديات"، السلطة المحلية هي المسؤول الوحيد عن تطوير وصيانة الشوارع ومرافق النقل في منطقة نفوذها الى جانب تجنيد التمويل المطلوب لتحقيق ذلك. حددت وزارة المواصلات بكونها أحد المصادر المركزية لتمويل المشاريع مجموعة من الإجراءات الإلزامية لتخصيص التمويل للتطوير والتميز الفعلي للدفعات. بإمكانكم في نهاية هذا الفصل الاطلاع على سياسة وزارة المواصلات بما يخص المصادقة على مشاريع النقل وتمويلها بإدارة مديرية البنى التحتية وتطوير المواصلات. بإمكانكم أيضا الاطلاع على عملية تقديم طلبات اشتراك وزارة المواصلات بتمويل مشروع مواصلات.

سنعرض الآن أنواع البنى التحتية المطلوبة من أجل تطوير شبكة مواصلات تركز الى المواصلات العامة والوسائل المكمل لها الجديدة بالتطوير.

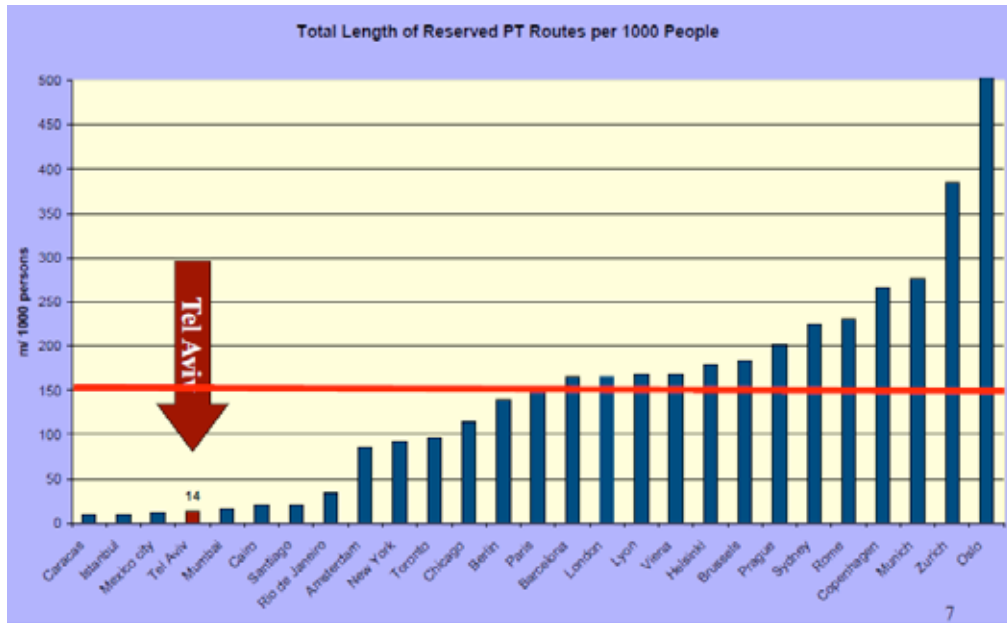
مسارات مخصصة للمواصلات العامة

ان احدى الوسائل المنتشرة في العالم من اجل تحسين الخدمة في المواصلات العامة هي تخصيص وتشغيل بنية من المسارات المخصصة للمواصلات العامة. المسارات المخصصة للمواصلات العامة هي عبارة عن مسارات مخصصة للمواصلات العامة فقط، واحيانا ايضا لمركبات تحمل 4 مسافرين وما فوق، على مدار ال 24 ساعة او في ساعات الإزدحام فقط. ثمة حل اضافي آخر وهو تخصيص مسارات خاصة للمواصلات العامة حصريا- مسارات للمواصلات العامة. وهي تختلف عن المسارات المواصلات العامة المذكورة أعلاه، اذ ان المسارات الخاصة للمواصلات العامة في هذه الحالة تكون مفصولة ماديا عن الشارع العادي. مسارات خاصة للمواصلات العامة اكثر نجاعة في منع استعمالها من قبل السيارات الخاصة، ولكن تكلفتها المادية اكبر.

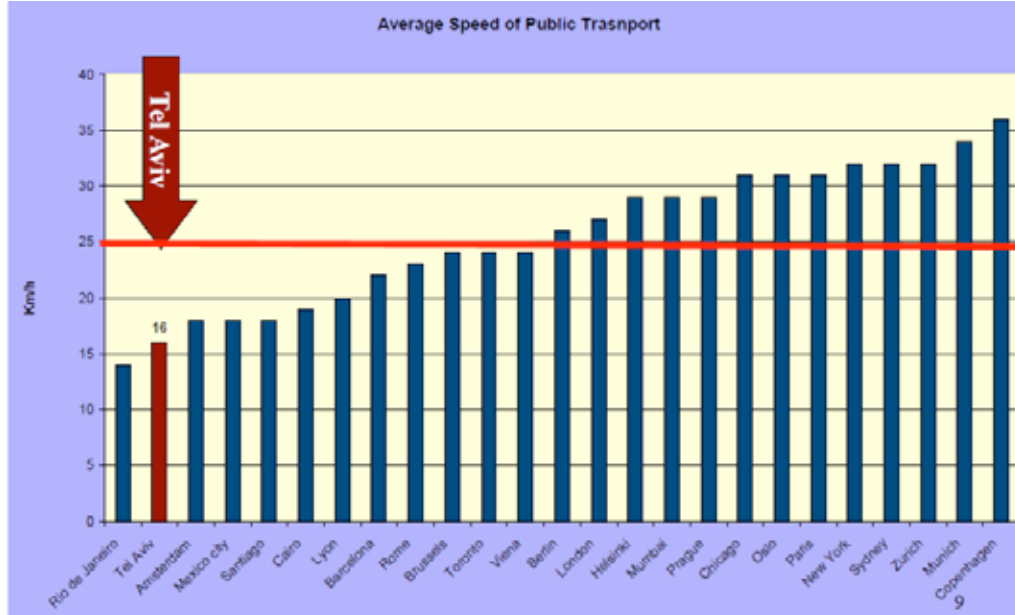
المبدأ من وراء تخصيص مسارات للمواصلات العامة هو رفع مستوى نجاعة استغلال الحق بالطريق. يمكن للمسار المخصص للمواصلات العامة أن يخدم 10,000 مسافرا في الساعة (أو أكثر في بعض الحالات مثل نظام ال-BRT في قورطيبيا بالبرازيل). بالمقابل، يخدم مسار عادي للسيارات 2,000 مسافرا في الساعة (وأقل من ذلك داخل المدينة). القدرة على تقصير فترة السفر لعدد كبير من المسافرين بواسطة استعمال البنية التحتية القائمة (مسار واحد) هو الاساس الذي يعتمد عليه منطق تحويل مسارات داخل المدينة الى مسارات مواصلات عامة.

حجم الإستثمار بمسارات مخصصة ينعكس بشكل مباشر على مستوى خدمات المواصلات العامة. مثلا مقارنة بمدن مختلفة في دول متقدمة سنة 2010، فإن معدل مسارات الباصات في منطقة تل أبيب هو 14 متر لكل ألف شخص بينما المعدل العالمي هو 150 متر لكل ألف شخص¹⁵.

15 المعطيات والرسوم البيانية مأخوذة عن محاضرة يهودا اليز، نائب مدير عام مديرية المواصلات البرية، وزارة المواصلات في مؤتمر يوم المواصلات العامة 1 يناير 2012. متوفر بموقع مواصلات اليوم والغد www.transportation.org.il < اصدارات > يوم المواصلات العامة 2012 - أهداف لتطوير المواصلات العامة في المدن



النتيجة هي أن معدل سرعة السفر بالمواصلات العامة في تل أبيب هو 16 كم في الساعة ومعدل طول السفر المتوسطة هو 51 دقيقة.



ينعكس مستوى الإستثمار بالمواصلات العامة وتحسين مستوى خدماتها بشكل مباشر على نسبة استعمالها: تبلغ النسبة 23% في منطقة تل أبيب مقابل 50% في مدن كلندن ومريد. كلما اقتربنا من مركز المدينة كلما زادت نسب استعمال المواصلات العامة، حيث أن النسبة في الكثير من المدن كوارسو وبرشلونة تصل الى 60%-70%، بينما تبقى بحدود ال 26% فقط

في تل أبيب¹⁶. يدخل الى تل أبيب 600,000 شخص من خارجها يوميا بواسطة 500,000 مركبة¹⁷.

تخصيص مسارات في الشوارع القائمة والمخطط إقامتها يشكل حلا رخيصا ذا مردود كبير جداً بما يخص تقصير وقت السفر، وهو بذلك يزيد من نجاعة الإستثمار العام في المواصلات العامة.

سياسة حكومة اسرائيل في موضوع مسارات للمواصلات العامة: في يوم 13.8.97 قررت حكومة اسرائيل انه حتى نهاية سنة 2000 ستكمل اقامة مسارات حصرية للمواصلات العامة - الباصات في المدن تل - ابيب والقدس وحيفا. تقرر وضع هذه المسارات في المحاور الرئيسية التي تحظى بالطلب عليها وملاءمة خطوط المواصلات العامة للمسارات الحصرية. وتقرر كذلك تفعيل برنامج تطبيق مشدد للقانون في المسارات المخصصة للمواصلات العامة وفرض غرامات عالية على المخالفات لقانون استخدام هذه المسارات. في سنة 1999 قررت الحكومة انه عند الدخول الى المدن الكبيرة وفي حال كانت في الشارع 3 مسارات او اكثر يجب ان يخصص مسلك واحد لمصلحة حركة حصرية للمواصلات العامة.

في شهر آب 2007، قررت الحكومة توجيه تعليماتها الى وزارة المواصلات والى شرطة اسرائيل لوضع وسائل الكترونية لفرض القانون في مسارات المواصلات العامة بحيث يتم الإعلان عنها من بداية شهر كانون ثاني 2008. لهذه الوسائل القدرة على احدث تحسين جدي في مستوى خدمة المواصلات العامة في المدن الكبيرة في اسرائيل، ولكن بدون عملية فرض قانون كافية لن يكون بمستطاعها خدمة الحاجه التي وضعت لأجلها. اليوم ونتيجة للنقص في عملية فرض القانون بشكل مرضي في مسارات المواصلات العامة، نجد انه في ساعات الذروة، في مسارات مواصلات عامة كثيرة، تسير سيارات خاصة بنحو 5-7 اضعاف عدد وسائل النقل التابعة للمواصلات العامة. فرض القانون في مسارات المواصلات العامة سيؤدي الى تقصير مدة السفر بحوالي 50%، ويمكنه ان يزيد الطلب بنحو 25%.

يجب إضافة مسارات مواصلات عامة وتكثيف الرقابة ومعاقبة المخالفين وفقا للمبادئ التالية:

- **القيام بالعمل:** اولاً، تجب المطالبة بالفصل بين مسارات المواصلات العامة وبين المسارات العادية، وبان تعطى الأفضلية لهذه المسارات عند الشارات الضوئية. ثانياً، يجب توسيع حظر السفر في مسارات المواصلات العامة ليشمل كل ساعات الليل والنهار، ما عدا ايام السبت والأعياد، وذلك حتى يصبح بالإمكان معالجة الأزمات المرورية في ساعات غير متوقعة (بحسب ابحاث مختلفة، - 40 بالمئة من الازدحام يحدث في ساعات غير عادية). إضافة الى ذلك فإن تعريف المسارات على انها مخصصة وحصرية لاستخدام المواصلات العامة يُمكن من تثقيف السائقين ومن إيضاح وجود فصل بين هذه المسارات.
- **بني تحتية:** يجب تطبيق قرارات الحكومة فيما يتعلق بتخصيص مسارات للمواصلات العامة في كل المداخل الى المدن الكبيرة ودمج الموضوع في عمليات تخطيط الشوارع المستقبلية. يجب تخصيص موارد ملائمة لإقامة مسارات للمواصلات العامة وفرض القانون بالمستوى المطلوب.
- **فرض القانون:** يجب التوجه الى وزارة المواصلات والى شرطة اسرائيل بطلب تعزيز فرض القانون بما يتعلق بحظر سفر السيارات الخاصة في مسارات المواصلات العامة، عن طريق تخصيص موارد ملائمة، استخدام ادوات فرض قانون اتوماتيكية مثل آلات تصوير والعمل على منح صلاحيات للمراقبين داخل المدن لفرض القانون في هذا المجال.
- **استعمال:** يجب تخصيص مسارات خاصة لتطوير شبكة مواصلات عامة ذات جودة عالية كحل للمدى البعيد وكحل للمدى المتوسط الى حين تنفيذ مشاريع طويلة الأمد كالقطار الخفيف.

16 المعطيات من مقارنة دولية في محاضرة كيرن طرنر، نائبة مدير البنى التحتية وتطوير المواصلات في وزارة المواصلات، باليوم الدراسي للنقل اليوم وغدا، 21 يوليو 2012. تصوير فيديو للمحاضرة متوفر على موقع مواصلات اليوم والغد www.transportation.org.il < أحداث اليوم الدراسي: سياسة المواصلات على أرض الواقع.

17 من محاضرة الدكتور بني ماوور، مدير قسم البناء والبنى التحتية في بلدية تل أبيب-يافا، في اليوم الدراسي للنقل اليوم وغدا مدينة نموذجية للمواصلات المستدامة، 24 مايو 2012. متوفر على موقع مواصلات اليوم والغد www.transportation.org.il < إصدارات > مواصلات مستدامة في تل أبيب 2012-2013.

تجري اليوم إضافة مسارات المواصلات العامة عادة بمبادرة وزارة المواصلات لإرغام السلطات المحلية المعارضة لهذه الخطوة بموجب رؤية قصيرة الأمد، على تطوير رؤية بعيدة النظر تساهم في فهم الفوائد العائدة على المدينة جراء هذه الخطوة وأنه من شأن ذلك ليس فقط أن يجعل السلطات المحلية أكثر تعاوناً، بل أن تصبح هي المبادرة والقائدة لعملية تطوير مسارات المواصلات العامة وأن تطلب من وزارة المواصلات الإشتراك في التمويل.



[10] مسار مواصلات عامة في شارع كيرن هيسود في القدس (تصوير مايا)

في القدس مثلاً، يتم العمل على مشاريع مواصلات كبيرة ومتنوعة تهدف الى خلق ثورة بمفهوم المواصلات. تتم التغييرات وفقاً لمبادئ المواصلات المستدامة وتفضيل المواصلات العامة على السيارات الخاصة. من بين المشاريع الجاري العمل عليها: القطار الخفيف، شق مسلك مواصلات عامة شمال-جنوب

(محور BRT)، تحديث شبكة خطوط الباصات، قيود على دخول السيارات الخاصة الى مركز المدينة، تحديد عدد مصفات السيارات وتحويل قسم من شوارع مركز المدينة الى مناطق للسير على الاقدام فقط. هدف هذه المشاريع هو تطوير وضع التنقل-الحركة في المدينة وتطوير القدس لتصبح مدينة مستدامة.



[11] مسار المطرونييت في شارع هتسماؤوت في حيفا.

في منطقة حيفا، يبدو أن ثورة في المواصلات بإسم "المطرونييت" قادمة أيضاً. المطرونييت هي شبكة مواصلات مخصصة لكم كبير من المسافرين، يتم تشغيلها بمساعدة باصات محسنة. ستسير المطرونييت في مسارات مخصصة للمواصلات العامة وستحظى بأولوية المرور في المفارق وتنظيم السير. ستربط الشبكة حيفا بكريات آتا، كريات بيباليك، كريات موتسكين، كريات يام، نيشر وطيرة الكرمل. سيصل إجمالي طول الشبكة الى 60 كلم.

إصدار بطاقات وتركيب أجهزة بطاقات

أصدار "البطاقة الذكية" (متعددة الخطوط) المشتركة لكل شركات المواصلات أدى الى عدد من الخطوات الهامة التي من شأنها الساهمة في تحسين الخدمة للمسافر. منها عقود عمل مشتركة لأكثر من شركة نقل، تحميل عدد من أرقام عقود النقل المختلفة، دمج سفرات بمدة حتى 90 دقيقة بتكلفة بطاقة واحدة، وسائل دفع جديدة (قيمة متراكة)، تأمين قيمة المبلغ المحمل على البطاقة وغيرها. لقد استمرت عملية إدخال وتفعيل البطاقة الذكية بضع سنوات وهي مستمرة اليوم من أجل تحسين النظم وزيادة نجاعتها. نقل عملية تحميل البطاقة الى خارج الباص وتمكين المسافرين من الصعود الى الباص من جميع الأبواب بإستعمال آلات البطاقات الآلية هي عملية ستستمر وستتصير مدة التوقف لإستيعاب المسافرين الى داخل الباص وتمكن السائق بذلك من التركيز على القيادة. أعلنت وزارة المواصلات عن بدئها بالعمل على تطوير شبكة كاملة من أجهزة تحميل البطاقات بالرصيد خارج الباصات (آلات في محطات الباصات، تحميل في الأكشاك والحوانيت وعلى الإنترنت) وتركيب آلات فحص البطاقات داخل الباصات (بدأ مؤخراً مشروع تجريبي للصعود الى الباص من جميع أبوابه في الخطتين ٤ و ٥ في تل أبيب). بالإضافة الى ذلك، وبموجب مناقصات المواصلات العامة المعلن عنها مؤخراً، ألزمت كل الشركات التي ستفوز بالمناقصة بتركيب مئات الأجهزة الآلية خارج الباصات في مناطق عمل خطوطها.



[12] آلة فحص بطاقة ال"راف كاف" في خط الباص رقم 5 في تل أبيب لتمكين المسافرين من الصعود الى الباص من الباب الخلفي

مهم أن تقوم السلطات المحلية بتشجيع وزارة المواصلات على تركيب آلات إصدار للبطاقات في مناطق نفوذها وأن تهتم بإيصال أجهزة تحميل البطاقات الآلية بالكهرباء. من المبحذ أيضاً أن تقوم السلطات المحلية بتمرير طلب من طرفها يفصل مكان تركيب آلات إصدار البطاقات في أنحاء المدينة وفقاً للمعلومات المتوفرة لديها بخصوص سكان المدينة وأنماط سفرهم.

إدارة ومراقبة السير

عملية إدارة وتنظيم السير منوطة بتنفيذ نظم مراقبة السير. طريقة التفعيل واستراتيجية المراقبة من شأنها أن تتغير وفقاً لنوع الطريق وخصائص حركة المرور. لدى نظام إدارة وتنظيم السير قدرة على إعطاء الأولوية لوسائل نقل مختلفة مثل المواصلات العامة والسير على الأقدام وفقاً للسياسة البلدية.



[13] مركز ادارة ومراقبة السير في بلدية تل أبيب.

في قسم البناء والبنى التحتية في بلدية تل أبيب تم في السنوات الأخيرة استعمال نظام إدارة سير حديث لإعطاء أولوية للمشاة على سواهم من مستخدمي الطريق بواسطة إطالة وقت الضوء الأخضر للمشاة. إمكانية إعطاء أولوية للباصات في الشارات الضوئية موجودة هي أيضا اليوم في النظام عن طريق رصد الباصات المقترية من المفروق. يمكن النظام من إدارة ومن تخطيط السير وإتخاذ قرارات على المحك عن طريق جمع معلومات من مصادر متنوعة.

أبديت بلدية تل أبيب استعدادها للسماح لبلديات أخرى معنية باستعمال النظام ليصبح بالإمكان التوصل الى إدارة مشتركة للسير في المدن المتجاورة. الانتقال الى إدارة سير وفق مناطق التجمعات السكانية المركزية سيمكن من الوصول الى إدارة شمولية وتنسيق ودمج شبكات المواصلات المختلفة في كل منطقة.

تسهيل الوصول الى محطات الباصات

يوجب قانون المساواة بالحقوق لذوي الاحتياجات الخاصة والمراسيم المشتقة منه¹⁸ تيسير وصول ذوي الاحتياجات الخاصة وتمكينهم من استعمال شتى مرافق المواصلات العامة. يحدد القانون الشروط المطلوب توفرها من أجل تمكين ذوي الاحتياجات الخاصة من استخدام المواصلات العامة والتمتع بخدماتها كسائر الجمهور.

خدمة بمتناول اليد ضرورية للكثير من المسافرين ومن بينهم أناس ذوي طيف واسع من الإعاقات الجسدية التي لا يكون جزء منها ظاهرا للعيان: محدودية في البصر، محدودية في القدرة على السير، في السمع أو النطق، إعاقات نفسية، عسر تعلمي، وأشخاص يعانون من صعوبات في تحديد المواقع، يستخدمون كراسي المقعدين، الطاعنين في السن، أناس مع أولاد صغار أو عربة رضيع، مسافرون مع سلال مشتريات أو حقائب كبيرة. فقط ملائمة جميع المركبات المتعلقة بتمكين ذوي الاحتياجات الخاصة- ملائمة الباصات، ملائمة محطات الباص وتحسين الخدمة للمسافرين ذوي الاحتياجات الخاصة- ستمكن من استعمال آمن وناجع للمواصلات العامة من قبل هذا الجمهور أيضا وستزيد من عدد مستخدمي المواصلات العامة¹⁹.

18 القانون ولوائح الانظمة متوفرة في موقع مواصلات اليوم والغد www.transportation.org.il < إصدارات > قانون المساواة بالحقوق لذوي الاحتياجات الخاصة، أنظمة المساواة بالحقوق لذوي الاحتياجات الخاصة (تنظيم تيسير الوصول الى خدمات المواصلات العامة).

19 غرينبلا عيلم، 2008. تعليمات عامة لمحطات باصات ملائمة. متوفرة في موقع ملائمة الخدمات www.negishut.com < إمكانية الوصول > تعليمات عامة لمحطات باصات ملائمة

يلزم القانون بملائمة جميع مركبات المواصلات العامة (عدا عن الباصات بين المدن) والمحطات حتى سنة 2014، وفقا ل المشروع طويل المدى لملائمة المواصلات العامة لذوي الإحتياجات الخاصة في إسرائيل التابع لوزارة المواصلات²⁰. مسؤولية ملائمة الباصات تقع على شركات المواصلات وتشمل مقاعد ملائمة، أرضية منخفضة ورافعات، لافتات ملائمة في الباصات والمحطات، جهاز تكبير صوت، التشديد على توقف الباص بالقرب من الرصيف وغيرها - افحص المعايير لملائمة الباصات والقطارات وفقا لانظمة القانون²¹. كجزء من وظيفتها بما يتعلق بجمع ومتابعة شكاوى الجمهور، لذلك على السلطة المحلية متابعة شكاوى الجمهور بما يخص ملائمة الباصات لذوي الإحتياجات الخاصة أيضا. تشمل مسؤولية شركة المواصلات تحسين الخدمة عن طريق إرشاد وتأهيل السائقين ومقدمي الخدمة (تعريفهم بالمحدوديات والإعاقات الجسدية وتأثيرها على المسافرين، طريقة تعامل السائق، خبرة في تشغيل الادوات التي تمكن المتناولي في الباص وغيرها). تساعد مؤسسات مثل "بزخوت" و "أكيم" بملائمة الخدمات وتقديم إرشاداً للشركات.

المركب الثالث والمهم فيما يخص ملائمة محطات الباصات يقع بمجال مسؤولية السلطة المحلية. أهم عوامل ملائمة محطات الباصات هي طريق ملائمة الى محطة الباص (أرصفة واسعة وخالية من المعوقات، إمكانية الانتقال من الرصيف الى المحطة وما شابه)، مكان وإرتفاع المحطة، مقعد الإنتظار، مساحة حول المحطة (ليتمكن الباص من فتح الرصيف الآلي على الرصيف الأرضي لصعود شخص مقعد)، علامات إرشاد وإنارة وما الى ذلك، كما هو مفصل في لوائح الانظمة²². تقع مسؤولية مراقبة تطبيق شركات المواصلات لتعليمات المشروع طويل الأمد على عاتق وزارة المواصلات، بينما تتم مراقبة تطبيق السلطات المحلية لملائمة المحطات عن طريق مفوضية المساواة في الحقوق لذوي الإحتياجات الخاصة التابعة لوزارة العدل²³.



[15] محطة ملائمة لمحدودي الرؤية.
(تصوير عميت شيمش، مؤسسة ركاب المواصلات العامة في اسرائيل)

قامت بلدية بردس حانا كركور بالعمل على تطبيق قانون المساواة في الحقوق لذوي الإحتياجات الخاصة بواسطة شركة استشارية مختصة قامت بوضع خطة لملائمة جميع محطات الباصات في البلدة. تشمل ملائمتها بناء موانئ طويلة تمكن الباصات من من الوصول بسهولة الى حافة الرصيف لتسهيل الصعود الى الباص. تم كذلك اضافة مكان للكرسي المتحرك في الباصات.



[14] تصوير تمار كينان.

20 متوفر في موقع وزارة المواصلات www.mot.gov.il ترخيص ومراقبة مواصلات عامة - باصات - معلومات للسائق والمسافر < المشروع طويل الأمد لتطبيق ملائمة المواصلات العامة في اسرائيل

21 مرايم المساواة في الحقوق لذوي الإحتياجات الخاصة (تنظيم التمكين من استخدام وسائل النقل العام)

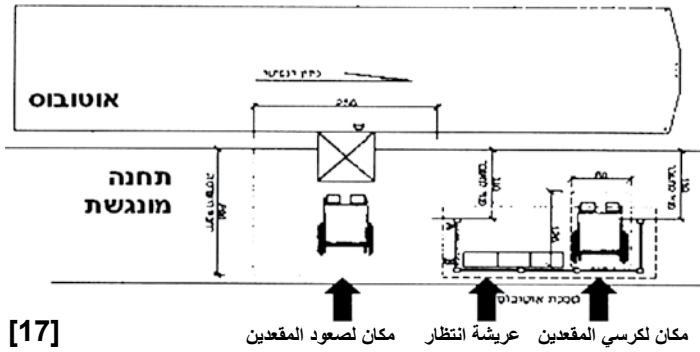
22 افحص مرايم المساواة في الحقوق لذوي الإحتياجات الخاصة (تنظيم التمكين من استخدام وسائل النقل العام) وكذلك ملخص التوجيهات بشأن ملائمة محطات الباصات البلدية في الملحق 1 ل المشروع طويل المدى لتطبيق ملائمة المواصلات العامة في اسرائيل

23 موقع وزارة العدل www.justice.gov.il < مفوضية المساواة في الحقوق لذوي الإحتياجات الخاصة ، تلفون. 02-6549561، فاكس 02-6549566



[16] رصيف مقلوب في محطة باص في شارع بلوخ في تل أبيب.

مثال على محطة باصات بعد الملائمة هو محطة باصات مع ميناء مقلوب. محطة ذات ميناء مقلوب هي محطة "ينزلق" فيها الرصيف باتجاه الشارع بدل أن ينزلق الشارع الى داخل الرصيف. للميناء المقلوب عدة حسنات- أولاً يسهل الصعود الى الباص بأمان لأنه يمكن الباص من الإقتراب كما يجب من الرصيف. ثانياً، يمنع الميناء المقلوب السيارات الخاصة من الركوب بشكل غير قانوني في المحطة وثالثاً فهو يقصر وقت السفر لأن سائق الباص ليس بحاجة الى الاندماج ثانية في حركة السير عند خروجه من المحطة.



[17]

المشروع طويل الأمد يحدد عدد

محطات الباص التي يتوجب على كل سلطة محلية ملائمتها حتى سنة 2012. على السلطة المحلية أن تحدد أولويات التنفيذ بحسب مركزية وحجم استخدام المحطات، قربها الى مراكز ذوي الاحتياجات الخاصة كبيوت المسنين مثلاً وما شابه. هناك عدد من إمكانيات التمويل المتاحة للسلطات المحلية لتمويل ملائمة المحطات: ميزانية

التطوير العامة أو ميزانية الصيانة في السلطة، طلب ميزانية غير عادية لملائمة المحطات (تب"ر) من وزارة الداخلية، بيع مساحات إعلانات في المحطات أو طلب ميزانية تطوير بني تحتية من وزارة المواصلات التي أعلنت عن استعدادها للمساعدة بالتمويل لكل سلطة محلية تقوم بتحضير وتقديم مشروع ملائمة للمدى الطويل²⁴. على سبيل المثال، بدأت كريات جات وكفار سابا مؤخراً بالعمل على ملائمة محطات الباصات بتمويل مشترك من البلدية ووزارة المواصلات²⁵.

تمويل مشاريع مواصلات

قسم البنى التحتية والتطوير الاجتماعي (راجع فصل تشخيص الأطراف ذات الصلة بعملية تطوير المواصلات العامة) هو الطرف المسؤول من جانب وزارة المواصلات عن ميزانيات التطوير. عرفت وزارة المواصلات أهداف ميزانية التطوير كالتالي:

24 افحص الفصل و' «الجانب التمويلي» ب المشروع للمدى البعيد لتطبيق ملائمة المواصلات العامة في اسرائيل
25 موقع بلدية كريات جات www.qiryat-gat.muni.il <تصريحات المتحدثة> أخيراً: بدأ برنامج ملائمة محطات الباصات وموقع بلدية كفار سابا www.kfar-saba.muni.il <أخبار> بلدية كفار سابا تعمل على ملائمة محطات الباصات في أنحاء المدينة

1. تحسين مستوى الأمان على شبكة الطرق البلدية.
 2. تشجيع استعمال المواصلات العامة.
 3. المساعدة في تطوير شرايين النقل البلدية لتنظيم الحركة وتخفيف الازدحام.
- قامت وزارة المواصلات بتعريف أنواع المشاريع الداعمة لهذه الأهداف وهي تشارك في تمويلها. معظم قائمة المشاريع هذه شديدة الصلة بتطوير مشاريع المواصلات العامة والوسائل المكملية لها:

- **تطوير بنى تحتية للمواصلات العامة** – شق مسارات ومسارات للمواصلات العامة حصرياً، إقامة مواقف "أوقف سيارتك وسافر" (פנה וסוי) بجانب المحطات المواصلات للسفر بين المدن، ترتيبات لمنح أولوية للمواصلات العامة في الشارات الضوئية، بنية تحتية لمواصلات عامة تسير على السكك الحديدية، تأهيل محطات للسفر بين المدن ليست بملكية خاصة ببناء مرافق (أرصعة خاصة) للباصات ومحطات انتظار للركاب ووضع علامات ولافتات خاصة للتفعيل اليومي لخطوط ومسارات المواصلات العامة.

- **بنية تحتية لمسارات الدراجات الهوائية** تؤدي الى محطات لمراكز مواصلات أخرى (محطات قطار، محطات مركزية وما شابه) أو بنى تحتية مخصصة للسفر اليومي الى مجمعات العمل، مرافق تربوية أو عامة.

- **تحسين نقطة الضعف المتعلقة بالأمان** – تحسين المفارق بما في ذلك إضافة اشارات ضوئية ودوار وترتيبات أمان خاصة في محيط المدارس، تركيب حواجز لحماية المشاة، ترتيبات لفصل المشاة عن حركة السير، وضع اشارات للدلالة على الشوارع ذات الأولوية الخاصة بجانب المؤسسات التربوية ومحطات الباصات، ترتيبات لتهدئة الحركة، لافتات مضيئة ومضاءة للمشاة، تركيب أعمدة إنارة في المناطق التي ترتفع فيها نسبة الحوادث الليلية، ترتيبات أمان في نقاط التقاطع مع سكة القطار داخل المدينة.

تقع مسؤولية تجنيد جميع مصادر تمويل المشروع، إصدار المناقصات، مرافقة عمل المقاولين ودفع المستحقات على السلطة المحلية حصرياً. نسبة مساهمة الوزارة بالتكاليف ستحدد وفقاً لكل برنامج يتم تقديمه. نسبة مشاركة الوزارة في تغطية التكاليف بمشاريع المواصلات هو بين 70%-100%. يتم تحديد نسبة مساهمة الوزارة وفقاً لإعبارات هدفها مساعدة السلطات ذات التدريج المنخفض من ناحية وضعها الاجتماعي-اقتصادي بحسب مؤشر دائرة الاحصاء المركزية. نسبة مشاركة الوزارة بمشاريع النقل لكميات كبيرة من الركاب تتراوح بين 85% - 100%.

عملية تقديم طلب لمشاركة وزارة المواصلات بتمويل مشروع مواصلات

على السلطة المحلية الراغبة بتقديم طلب مساهمة وزارة المواصلات في تمويل مشروع مواصلات أن تتوجه الى نائب مدير البنى التحتية والتطوير الاجتماعي (افحصوا فصل تشخيص الأطراف ذات الصلة بعملية تطوير المواصلات العامة والملحق أ) بواسطة **استمارة طلب مساهمة بتمويل مشروع مواصلات بلدي**²⁷. يجب تقديم الطلب قبل 1 آب من السنة السابقة لسنة الميزانية ذات الصلة. يقوم القسم بفحص الطلب بحيث يكون المعيار الرئيسي للمصادقة على الطلبات هو إكمال الشروط الأساسية للتقديم. يتم تمرير المشاريع التي تزيد ميزانيتها بحسب الطلب عن 1 مليون شاقل الى فحص تقوم به شركة المراقبة للفحص والمصادقة على التقديرات. يمكن أن تقوم الوزارة إضافة الى المذكور بفحص مردود المشروع مقارنة بتكلفته الاقتصادية (هذا فحص إجباري لكل المشاريع التي تزيد تكلفتها عن 3 مليون شاقل) عن طريق قسم التخطيط الاقتصادي في وزارة المواصلات بتمويل كامل من جانب الوزارة. أخيراً، يتم تمرير قائمة المشاريع التي ستقوم وزارة المواصلات بتمويلها لمصادقة قسم الميزانيات في وزارة المالية ورد جواب لوزارة المواصلات.

26 محاضرة كيرن طرنر، نائبة المدير العام للبنى التحتية والتطوير النقل في وزارة المواصلات، باليوم الدراسي للمواصلات اليوم وغدا ، 21 حزيران 2012. تصوير فيديو للمحاضرة متوفر في موقع مواصلات اليوم والغد www.transportation.org.il <مناسبات <يوم دراسي>: سياسة النقل على أرض الواقع.

27 موقع وزارة المواصلات www.mot.gov.il <تطوير وتخطيط> بنى تحتية وتنسيق بمجال المواصلات <ميزانية الأمان وتطوير البنى التحتية> استمارة طلب للمساهمة بتمويل مشروع مواصلات بلدية.

حلول لمواصلات مستدامة – إدارة المواصلات

للمواصلات العامة عدد من المنافسين، أهمهم السيارة الخاصة. جعل الناس يختارون المواصلات العامة يوميا يوجب أن يكون لها أفضلية عملية على السيارة. إدارة المواصلات مبنية على "العصي والجزر" بهدف إعطاء أولوية واضحة لإستعمال الوسائل البديلة للسيارة الخاصة. إدارة المواصلات على المستوى الحكومي والبلدي تشكل وسيلة مكملة وجزءاً لا يتجزأ من بناء البنى التحتية المادية وتحسين الخدمات للمسافرين. اليكم وسائل مختلفة لإدارة المواصلات على يد السلطات المحلية:

1. سياسة مواقف السيارات

عدد مواقف السيارات في مراكز المدن في اسرائيل أكبر بكثير جدا منها في مراكز المدن الأوروبية. يشكل تقليص عدد مواقف السيارات العامة محفزا ذا نجاعة عالية لإستعمال المواصلات العامة، الى جانب تحسين خدماتها.

بداية، يمكن تقليص عدد أماكن الركون في الشارع لأن تكلفتها هي الأكبر. أولا لأنها تزيد من حجم التنقل بحيث أن 10% من مجمل السفريات داخل المدينة تتم بهدف البحث عن مصف للسيارة. بالإضافة الى ان مساحة مصفات السيارات في الشارع تأتي على حساب سائر مستخدمي الطريق، المشاة خصوصا، هذا بالإضافة الى مس السيارات الواقفة بمنظر الشارع. تقدر وزارة المالية (2008) تكاليف إعطاء الحق بالوقوف المجاني في الشارع ب 0.5% من الناتج القومي الإجمالي- حوالي 5 مليار شاقل سنويا²⁸.

قامت عدة سلطات محلية بتقليل عدد أماكن مواقف السيارات لصالح مستخدمي الطريق الآخرين. قامت بلدية هرتسليا مثلا بتقليل عدد أماكن الوقوف في مركز المدينة بشكل جدي وإستغلال هذه المساحات لتوسيع الأرصفة. قامت بلدية تل أبيب أيضا بتحويل مسلك كان مخصصا لوقوف السيارات في شارع بلوخ الى مسلك منفصل للدراجات الهوائية.



[18] شارع بلوخ في تل أبيب

28 تقرير لجنة فرض الضريبة الخضراء. متوفر في موقع سلطات الضريبة في اسرائيل www.finance.gov.il/taxes <ضريبة خضراء> تقرير اللجنة المشتركة بين عدة وزارات للضريبة الخضراء

تسعيرة إيقاف السيارات في الشارع في إسرائيل محددة وموحدة في كل انحاء البلاد، تساوي بين مراكز المدن والضواحي، مما يجعل من استعمال لافتات الوقوف لتنظيم حجم الطلب أمراً غير ممكن، إلا أن الوضع في مواقف السيارات مختلف. خطوات كتخفيض أسعار مواقف السيارات لسكان المدينة كما فعلت بلدية تل أبيب-يافا في مواقف السيارات البلدية التابعة لها (وهي اليوم تعمل لجعل الركوب في الشارع مجانياً لسكانها)، يمكن أن تحظى بشعبية عالية في أوساط السكان بالمدى القصير، إلا أنها تمس بالجهود الرامية إلى الانتقال للمواصلات المستدامة وتشجع على استعمال السيارات الخاصة. بالإضافة إلى مواقف السيارات البلدية وأماكن وقوف السيارات في الشوارع، هناك مساحات تستعمل كمواقف إضافية مؤقتة حتى يتم البدء بالبناء عليها دون التنسيق مع إدارة النقل بالمدينة، مثل سوق الجملة في تل أبيب. يجذب ذلك المزيد من السائقين للوصول إلى مركز المدينة بسياراتهم.

المعيق الأساسي للتقليل من مساحات المواقف العامة هو المعايير الموجودة في إطار قانون التخطيط والبناء 29، التي تلزم بتوفير أماكن لوقوف السيارات بنسب تزيد بما يتراوح بين 33-4 مرة عن النسب المتبعة عالمياً 30. منذ أكثر من عقد من الزمن، تعمل الحكومة ووزارة المواصلات ووزارة الداخلية والمجلس القطري للتخطيط والبناء وفي اللجنة الفرعية لمعايير البناء، على موضوع تقليص عدد مواقف السيارات وعلى المعايير الخاصة بمواقف السيارات قرب طرق المواصلات العامة في مركز المدينة.

في يوم 20 تشرين أول 1998 اتخذت اللجنة القطرية للتخطيط والبناء قراراً ببنّي مبادئ سياسة تطوير المواصلات البرية بما يشمل تقليصاً جدياً في حجم مواقف السيارات في الأراضي الغير مخصصة للسكن الموجودة بالقرب من شبكة نقل معدة لأعداد كبيرة من المسافرين. في أعقاب هذا القرار، عينت اللجنة الفرعية للمعايير والإجراءات التابعة للمجلس الإقليمي طاقم عمل. قام طاقم العمل خلال سبع سنوات ببلورة مبادئ لمقترح لإجراءات جديدة. حددت وثيقة الإجراءات سياسة مختلفة تماماً عن السياسة المتبعة لمواقف السيارات، تهدف إلى تشجيع استخدام المواصلات العامة عن طريق تقليص مواقف السيارات، مع الأخذ بعين الاعتبار الاختلاف بين المناطق بحسب قربها من شبكة نقل معدة لأعداد كبيرة من المسافرين وقربها من التجمعات السكانية: مراكز التجمعات السكانية أو المدن، ضواحي المدن والضواحي قطرياً.

قامت وزارة المواصلات وفقاً لهذه المبادئ ببلورة مقترح لمعايير جديدة لمواقف السيارات، ينص على تقليص عدد أماكن وقوف السيارات تدريجياً في المناطق التي تتوفر فيها مواصلات عامة ذات قدرة على استيعاب عدد كبير من المسافرين. حدد في هذه المناطق العدد الأقصى المسموح به لمواقف السيارات ومنعت زيادة هذا العدد. تشتمل القوانين الجديدة على تعليمات الزامية لتوزيع مواقف للدراجات الهوائية والنارية (والتي بسبب عدم توفرها تسير وتقف الدراجات النارية اليوم على الرصيف وتمس بمنطقة المشاة) إلى جانب كل التعليمات العامة الأخرى المنبثقة عن القوانين القائمة كالتعليمات المتعلقة بمواقف السيارات، إقامة مواقف سيارات عامة، مخالفات مواقف السيارات وغيرها. بموجب التعليمات الإنتقالية ستدخل القوانين حيز التنفيذ بالتدريج بحسب تقدم العمل على إقامة شبكة مواصلات عامة قادرة على استيعاب أعداد كبيرة.

صادق المجلس القطري للتخطيط والبناء ووزير المواصلات على مقترح المعايير الجديد لمواقف السيارات بشهر حزيران 2011، وستبدأ صلاحيته عند تسجيله رسمياً في السجلات. مع ذلك قررت عدد من لجان التخطيط والبناء لجنة بلدية تل أبيب تبني المعايير الجديدة لمواقف الدراجات قبل دخولها رسمياً إلى حيز التنفيذ. إضافة إلى ذلك، فإن المعايير القديمة صالحة اليوم فقط في حال لم تكن لدى البلدية خارطة هيكلية محلية لمواقف السيارات.

في القدس مثلاً، هناك خارطة هيكلية لمواقف السيارات تبنت معياراً يقلص إلى حد كبير من عدد مواقف السيارات في مركز المدينة. يرافق هذا التقليص استثمار جدي في عملية تطوير المواصلات العامة والبنية التحتية لخدمة المشاة.

29 لفحص القوانين القائمة في موقع مواصلات اليوم والغد www.transportation.org.il <إصدارات >قوانين التخطيط والبناء (إقامة مواقف سيارات)، 1983

30 عوديد كاتس، نيريت طوبول وتمار كينان 2008. مواقف سيارات رخيصة تكلفنا غالباً: دراسة بموضوع سياسات مواقف السيارات في إسرائيل، متوفر على موقع مواصلات اليوم والغد www.transportation.org.il <إصدارات >مواقف سيارات رخيصة تكلفنا غالباً



[19] في شارع هليل مثلاً، تم تحويل الشارع الى شارع مع كورنيش للمشاة، فيه مسار واحد فقط للسيارات. (تصوير يوسي سعيدوف)

إضافة الى ما ورد، على المستوى المحلي، يجب إلزام مقدمي مشاريع بناء الأحياء السكنية الجديدة بتحضير مشروع مواصلات عامة للحى السكني والإلتزام بمعايير المواصلات المستدامة (بما في ذلك مواقف السيارات، متناولية لراكبي الدراجات الهوائية والمشاة وملئمة المواصلات العامة للإحتياجات الخاصة). بالتوازي مع ذلك، يجب تحضير تعليمات تحدد نسب البناء بحسب القدرة على الوصول الى المواصلات العامة وشبكة الطرق.

2. تحديد حركة المركبات

إحدى الوسائل، الى جانب تطوير المواصلات العامة، من أجل التقليل من نسبة استخدام السيارات الخاصة هي فرض قيود على حركة السيارات داخل المدن أو على مداخلها. تتمثل القيود على الحركة بجباية رسوم من السائقين تحدد بناءً على نسبة تلويث الهواء المنبعثة من السيارة أو بحسب درجة إزدحام الطريق عند استعمالها. هنالك امكانية لقيد آخر على شكل منع المركبات الملوثة من دخول المدينة أو من دخول مناطق معينة منها. بحسب التعديل 84 لقانون المرور (البند الذي تم فصله سنة 2008 عن قانون هواء نقي) فإنه بإمكان السلطات المحلية التي يزيد عدد سكانها عن 30,000 شخص تحضير مشروع مواصلات للحد من تلوث الهواء، لمنح نفسها صلاحية اتخاذ إجراءات لتحديد دخول المركبات أو المركبات الملوثة الى أجزاء من المدينة.

تشكل مدينة لندن نموذجاً ناجحاً لتطبيق رسوم الإزدحام لفرض قيود على حركة السيارات الخاصة بمركز المدينة. يحظى هذا المشروع اليوم بدعم جماهيري واسع بل ومطالبة بتوسيعه ليشمل مناطق إضافية في لندن ومدن انجليزية أخرى. أجاب 69% من المستطلعة آرائهم من أصحاب المصالح التجارية في مركز لندن بأن المشروع لم يمس بنشاطهم التجاري، بينما أجاب 22% بأنه كان للمشروع أثر إيجابي على مصالحهم³¹. يمكن لضريبة الإزدحام أن تشكل حلاً مهماً

Todd Litman, 2006. "London Congestion Pricing: Implications for Other Cities". Victoria Transport Policy Institute. 31

متوفر على موقع مواصلات اليوم والغد www.transportation.org.il < إصدارات > London Congestion Pricing.

افحص أيضاً تقارير تقييم تأثيرات المشروع لبلدية لندن: موقع مواصلات اليوم والغد < إصدارات > Central London Congestion Charging: Impacts monitoring, part-1, part 2

الا انها يجب أن تحقيق هدف الحد من استعمال السيارات الخاصة وتجنب خطر هروب المصالح الاقتصادية والزوار الى خارج مركز المدينة, يمكن لهذا ان يتحقق فقط باتخاذ خطوات لتطوير المواصلات العامة.

3. تشجيع التنقل اليومي بوسائل بديلة للسيارة الخاصة

ان السفريات من وإلى العمل هي السفريات الاساسية التي يجب يتعامل معها الاقتصاد عند إدارة المواصلات. تعتبر القدرة على التأثير على إختيار العمال وسيلة وصولهم الى العمل عاملا حاسما ومؤثرا على حركة السير في المدينة.

سيارة يمنحها مكان العمل ("سيارة ليسينغ") هي ظاهرة منتشرة في اسرائيل أكثر من أي دولة أخرى في العالم: أكثر من نصف عدد السيارات التي يتم شرائها سنويا ينضم الى اسطول السيارات المخصصة للعمال. الكثير من أماكن العمل في قطاع الأعمال يعرض على العمال اتفاقا تكون فيه كمية السفريات غير محدودة مقابل مبلغ شهري ثابت. يؤدي ذلك الى عدم وجود تكلفة تقع على مستخدم السيارة الخاصة. طالما لم تأخذ الضريبة حجم استعمال السيارة بالحسبان, فإنه سيكون من الصعب تحويل الحاصلين على سيارات خاصة من مكان العمل الى استعمال البدائل³².

بالمقابل, من المتعارف عليه في القطاع العام إرجاع نفقات السفر بالسيارة مقابل السفريات التي يقوم بها العمال لصالح العمل. هذا المركب في المعاش الشهري غير معترف به لمخصصات التقاعد وهناك مؤامرة صامتة بالنسبة لدقة تقارير العمال في هذا المجال. تشترط تعليمات استرجاع نفقات السفر كون السيارة بملكية العامل/ة أو زوجته/ها وحيازة رخصة سياقة سارية المفعول. دون توفر هذه الإثباتات سيحصل العامل على مبلغ ثابت لتغطية نفقات سفره وهي أقل من نفقات السفر بالسيارة. يبدو هنا أن هذه التعليمات تخلق تمييزا إيجابيا لمستخدمي السيارات الخاصة وتشجع العمال على شراء سيارة وإستعمالها³³. هناك حاجة لإدخال إصلاحات على مبنى المعاشات بما يكفل إرجاع حق امتلاك سيارة وإستعمالها الى العامل³⁴.

عدا عن الخطوات المطلوبة من الحكومة – لتغيير طريقة فرض الضريبة استعمال السيارات في أماكن العمل وتغيير طريقة استرجاع نفقات السفر لعمال القطاع العام, فإن هناك خطوات لا تتعلق بالسياسة الحكومية, بإمكان السلطات المحلية البدء اليوم بتنفيذها.

مشاريع مواصلات لمشغلين كبار في السوق, في القطاع العام والقطاع الخاص, هي مشاريع تهدف الى الحد من الإستعمال الفردي للسيارات الخاصة كوسيلة للوصول الى العمل, الى جانب توفير في التكاليف للعمال والمصلحة المشغلة وكذلك المساهمة بتخفيف الازدحام في الطرقات. مشروع مواصلات ناجح هو مشروع يشتمل على عدد من حلول المواصلات الملائمة لإحتياجات الشركة والعمال بناء على استطلاع إحتياجات. هناك الكثير من الأمثلة ذات العلاقة في العالم³⁵.

32 تمار كينان, 2009. تأثير سياسة فرض الضريبة على استعمال السيارات الممنوحة من مكان العمل على امتلاك السيارات وحجم استعمالها, التخنيون. متوفر على موقع مواصلات اليوم والغدا www.transportation.org.il <إصدارات >تأثير سياسة فرض الضريبة على سيارات يمنحها مكان العمل

33 عيادة السياسات البيئية – جامعة بار ايلان, 2006. ابداء رأي بشأن إرجاع مصاريف السفر بالسيارة للعمال. متوفر على موقع المواصلات اليوم وغدا www.transportation.org.il <إصدارات >إبداء رأي قانوني – أوضع القانوني لتعليمات المحاسب العام بشأن إرجاع مصروفات السفر بالسيارة

34 تقرير لجنة الضريبة الخضراء, صفحة 11. متوفر على موقع سلطات الضريبة في اسرائيل www.finance.gov.il/taxes <الضريبة الخضراء >تقرير اللجنة المشتركة بين عدة وزارات للضريبة الخضراء

35 Toolbox for mobility management in ,Famous Examples. Transport&European Commision Energy companies: www.mobilitymanagement.be

بدأ عدد من المشغلين الكبار في السوق في اسرائيل أيضا بتطبيق مشاريع مواصلات كهذه بمبادرة خاصة منهم ودون أي محفزات أو مساعدة مهنية من جانب الحكومة. اليكم عددا من الحلول التي تم تطبيقها بنجاح في البلاد وبالإمكان استخدامها لتشجيع العمال على التقليل من السفر بالسيارات الخاصة³⁶:

- **”تعويض مقابل موقف السيارة“** أي منح العمال حق إختيار التخلي عن موقف لسيارتهم مقابل محفز مالي جدي- مبلغ يضاف الى معاشهم الشهري أو محفز آخر. مثال ناجح في اسرائيل لتطبيق ”تعويض مقابل موقف السيارة“ هو ما قامت به شركة الإستثمارات IBI.
- **مواصلات الى مكان العمل-** تقوم شركة انطل كريات جات مثلا بتفعيل خطوط مواصلات خاصة بها يستعملها آلاف العمال يوميا.
- **اتفاقيات مع شركات المواصلات العامة،** بواسطة شراء بطاقات ”خوفشي حودشي“ بأسعار مخفضة مسبقا أو شراء اشتراك سنوي، كما فعلت شركة البيط.
- **تكسيات (شاطل) من محطات القطارات الى المناطق الصناعية،** كما فعلت بلدية هرتسليا بتمويل كامل من جانبها وبالتعاون مع ادارة المنطقة الصناعية بهرتسليا فيتواج. تعمل تكسيات مشابهة اليوم في محطة القطار في ديمونا وأحياء المدينة، وبين المنطقة الصناعية في عتيديم ومحطات القطار في بني براك وجامعة تل أبيب، وبين محطة هرتسليا وكلية ”همركاز هيبين تحومي“، وبين جفعات عادا ومحطة بنيامين³⁷.



[20] (تصوير: المجلس المحلي بنيامين جفعات عادا)

”شاطل هموشافوت“ هو خدمة مجانية من جفعات عادا الى محطة القطار في بنيامينا ذهابا وإيابا، يتم توفيرها لسكان بنيامينا-جفعات عادا الذين يسافرون بالقطار. تم تفعيل ”الشاطل“ بمبادرة من بلدية بنيامينا-جفعات عادا رغبة منها بإيجاد حل لضائقة صعوبة وصول السكان الى محطة القطار وضائقة عدم وجود مواقف كافية للسيارات بجانب محطة القطار. شمل العمل على تحضير الشاطل استطلاع ساعات سفر السكان وساعات الضغط في محطة بنيامينا³⁸.

36 نيريت طوبول وتمار كينان - مواصلات اليوم والغد، 2009. نصل الى العمل بشكل أخضر، مرشد للمشغلين. متوفر على موقع المواصلات اليوم

وغدا www.transportation.org.il <إصدارات > www.rail.co.il <مגיעים לעבודה בירוק - המדריך למעסיקים>

37 قائمة سيارات جرة ومواعيدها متوفرة على موقع قطار اسرائيل www.rail.co.il <محطات > www.rail.co.il <خدمة سفريات (شاطل)>

38 للمزيد من المعلومات عن الشاطل <http://www.rail.co.il/HE/Stations/Shuttles/Pages/GivatAda.aspx> pdf.http:// www.bin-ada.co.il/tfasim/binder12

- **تخطيط مكان العمل وفقاً لبدائل المواصلات** – أحد الإعتبارات المركزية لإختيار مكان شركة تشيك-بوينت مثلا كان القرب إلى محطة القطار بعد فحص وقت الوصول سيراً على الأقدام من محطة القطار إلى الشركة. هذا إلى جانب سياسة الشركة بعدم منح سيارات خاصة للعمال مما أدى إلى نتيجة وصول معظم العمال بالمواصلات العامة إلى مكان العمل.
- **”سفریات مشتركة“ (Carpool)** – منظومة تمكن من العثور على شركاء للسفریات عن طريق موقع مخصص حصرياً لعمال الشركة أو المنطقة الصناعية. بالإضافة، بالإمكان عرض محفزات مقابل السفر المشترك. هكذا مثلا تقوم شركة أنت ل بحجز أفضل مواقف السيارات للسيارات التي تقل عدداً من العمال.
- **”تقاسم السيارة“ (Carsharing)** – تأجير سيارة بالساعة من نقاط استأجار في أنحاء المدينة. تبين أن بإمكان الشركات توفير 40% من مصاريف السفر لأغراض العمل داخل المدينة عن طريق استعمال هذه الخدمة. تشكل كل سيارة في نقاط الإستأجار بديلاً لما بين 5-15 سيارة خاصة، بحيث يلغي 55% من المشترين برامجهم لشراء سيارة خاصة أو يبيعون سياراتهم. بالإضافة، يدفع هنا المسافرون تكاليف السفر بحسب تسعيرة أجرة لكل ساعة، لذا فهم يبدؤون باستعمال الدراجات والمشى على الأقدام أكثر³⁹. تستطيع السلطة المحلية نفسها إستعمال الخدمة كحل للسفریات لصالح العمل وتشجيع هذا الحل عن طريق توفير مواقف سيارات مريحة في مناطق استراتيجية في المدينة، تخصص للشركات التي تمنح هذه الخدمة.

يخص هذا الموضوع السلطات المحلية لكونها مشغلة لآلاف العمال في إسرائيل وكونها قادرة على العمل بالتعاون مع المشغلين والمناطق الصناعية لتطوير وسائل لإستعمال المواصلات المستدامة. تستطيع السلطة المحلية التعاون مع إدارة منطقة العمل للمبادرة إلى حلول كخطوط مواصلات من محطة القطار، تطوير حلول للتنقل اليومي في منطقتها كإقامة منظومة سفریات مشتركة أو منح مواقف سيارات في أماكن استراتيجية للشركات التي توفر خدمة تقاسم السيارة. هذا إلى جانب التصريح بسياساتها لتشجيع المواصلات العامة عن طريق التوجه إلى المشغلين الكبار ونشر توصيات بغرض الحد من الإستعمال الفردي للسيارة كوسيلة للوصول إلى العمل.

Itamar Orlandi, 2010. The Potential of Carsharing in the Greater Tel Aviv Area. 39

الإعلان متوفر على موقع مواصلات اليوم والغد www.transportation.org.il < إصدارات < The Potential of Carsharing

حلول لمواصلات مستدامة – تحسين الوسائل المكمل للمواصلات العامة

يتخذ مستخدموا المواصلات قرارات كثيرة بعضها للمدى البعيد مثل اختيار مكان السكن، شراء سيارة، شراء أو استأجار موقف للسيارة وشراء اشتراك سنوي لاستعمال المواصلات العامة. الجزء الآخر من هذه القرارات هو للمدى القصير مثل اتخاذ قرار عند الخروج من البيت باستعمال السيارة أو الباص واختيار وسيلة الوصول الى محطة القطار. بما أن كل شخص يتخذ قراراته بشكل منفرد، فإن على منظومة المواصلات توفير حلول متنوعة لتمكين كل مسافر من اختيار المواصلات العامة كوسيلة النقل المفضلة لديه.

المواصلات العامة هي جهاز خدمه لا يعمل في فراغ. لهذا الجهاز حيز من وسائل المواصلات المكمل مثل السير على الأقدام وركوب الدراجات الهوائية. يعتبر السير على الأقدام الوسيلة المكمل المركزية لأن كل مستخدم للمواصلات العامة يحتاج الى الوصول الى المحطة والعودة منها. وعليه فان مستوى الخدمة لهذه الوسيلة المكمل يشكل جزءاً من مستوى الخدمة لمجمل عملية استخدام المواصلات العامة.

شبكة مسارات للسير على الأقدام

المسارات المخصصة للسير على الأقدام هي جزء مركزي من تخطيط شبكة المواصلات البلدية. يحتاج كل مسافر يستعمل المواصلات العامة الى الوصول سيرا من وإلى المحطة، لذا يجب أن يتوفر مستوى عالٍ من شبكات مسارات المشي وممرات المشاة لقطع الشارع، لتكون آمنة وناجعة وجذابة للمشاة. من بين مقاييس مستوى الخدمة المتعلقة بمسارات السير على الأقدام يمكن ذكر وقت الإنتظار عند الشارات الضوئية وفي الجزر بين المسارات، إمكانية المشي على الرصيف دون أخطار ومعوقات، اتساع الأرصفة، الظل، الفصل عن مستخدمي الطريق الآخرين مثل راكبي الدراجة مثلاً، وغيرها. يقع كل ذلك في مجال مسؤولية السلطة المحلية التي عليها أن تعمل وفقاً لتعليمات تخطيط الشوارع في المدن. وثيقة تعليمات لتخطيط حركة المشاة⁴⁰ الصادرة عن وزارة المواصلات ووزارة البناء والإسكان هي جزء من مجموعة التعليمات لـ "تخطيط الشوارع في المدن"، وتركز كل تعليمات التخطيط الضرورية بما يتعلق بالمشاة.

في السنوات الأخيرة، بدأ عدد من المدن في إسرائيل، ككفار سابا، تل أبيب- يافا وهرتسليا بإدارة شبكة مسارات للمشاة وممرات قطع الشارع كجزء من إدارة شبكة المواصلات البلدية. يمكن هذا التوجه عدداً أكبر من الناس من شرائح متنوعة تفضيل اختيار السير على الأقدام كوسيلة تنقل لمسافات تصل الى كيلومتر واحد. إضافة الى ذلك فإن تحسين الحيز البلدي مثل انشاء دوارات، شوارع مخصصة لتجول المشاة فقط وغيرها، من شأن هذه تشجيع الناس على التواجد في الحيز البلدي والمساهمة بإحياء مراكز المدن بواسطة التفاعل الاجتماعي، تطوير النشاط الثقافي والإقتصادي، الشعور الشخصي بالأمان في الحيز العام وغيرها.

السير على الأقدام كوسيلة نقل وكوسيلة مكمل للمواصلات العامة

من وجهة نظر المواصلات المستدامة، الحرص على عملية التطوير المبنية على تشجيع السير على الأقدام وإستخدام المواصلات العامة من شأنه توفير قدرة على التنقل تتسم بالمساواة، الإستقلالية، الرفاهية والأمان، لمعظم الناس في الوصول الى معظم الأماكن، وخصوصاً المرافق العامة، مراكز العمل، المراكز التربوية والتجارية، والمواصلات

40 متوفر على موقع مواصلات اليوم والغد www.transportation.org.il إصدارات <تعليمات لتخطيط شوارع في المدن – حركة المشاة>

العامة. بالإضافة الى ذلك، بالإمكان عن طريق تشجيع السير على الأقدام، سواء كان وسيلة تنقل أساسية او وسيلة مكتملة للمواصلات العامة، وقف التوجه المتنامي لإستعمال السيارات الخاصة لأغراض التنقل اليومي حيث سيؤدي ذلك الى الحد من أو منع الأضرار البيئية، الإجتماعية والإقتصادية الناجمة عن منظومة المواصلات القائمة.

من المنظور البيئي، الحد من استعمال السيارات سيقصص الإسقاطات البيئية الناجمة عن منظومة التنقل المعتمدة على السيارة الخاصة. من المنظور الصحي، تعرّف ” مواصلات ناشطة“ (Active Transport) كنشاط جسماني عادي لأغراض التنقل كجزء من اسلوب حياة نشط (Active Living). اشارت الأبحاث الى ان النشاط الجسماني بمجهود متوسط لمدة 30 دقيقة يوميا سواء كانت متواصلة ام تراكمية، تساعد على الحفاظ على صحة جيدة وعلى تقليل مخاطر المرض والقلق والكآبة الناتجة عن ”اسلوب الحياة الجلوسي“ (Sedentary Lifestyle) الذي يتميز بقلّة الحركة الجسدية⁴¹. بل وأكثر من ذلك، جهاز المواصلات الذي يعتمد على السير على الأقدام وعلى استخدام المواصلات العامة يقلص الانعكاسات الصحية الناجمة من الاستخدام الأخذ بالازدياد للسيارات الخاصة، من بينها مستوى الإصابة بالأمراض الناجمة عن تلوث الهواء ومستوى خطر التعرض للإصابة بحوادث الطرق.

اما من المنظور الإجتماعي، فان الحيز العام المخطط للناس وليس للسيارات يوفر فرص للتفاعل التلقائي بين الناس ويشجعهم على ان يكونوا فاعلين في الحياة العامة. من هذا المنظور يمكن القول ان جودة الحيز المدني تقاس بتواجد السائرين على الاقدام فيه، مما يؤدي الى تشجيع انشاط الثقافي والإقتصادي وتدعيم مراكز المدن.

يوفر السير على الأقدام فرصة للتواصل المباشر ليس مع الناس فقط بل ومع الحيز والبيئة المحيطة. التفاعل مع المدينة من شباك السيارة أو حتى من فوق الدراجة ليس مباشرا مقارنة بالمشي. يمكن المشي في أنحاء المدينة من التعرف عليها بشكل مستقل وكل بوتيرته الخاصة، وهو يخلق شعوراً بالانتماء وعلاقات حميمة بين الفرد ومحيطه. يمكن المشي أيضا من استغلال ”الحق بالمدينة“، أي الحق بالمشاركة في صناعة الحيز البلدي وإستخدام كل مناطق المدينة بحرية.

ان السير هو احد اهم الوظائف الأساسية للجسم ووسيلة المواصلات الأقدم وأكثر توفرا لدى الانسان وهي لا تستهلك طاقة مستنفذة، فولاذ، موارد ارض وبنى تحتية كثيرة ولا تنفث الملوثات. وهي في ذات الوقت ضرورية لصحتنا ولتطور الأطفال بشكل سليم وتخلق جهازا من العلاقات المباشره مع المجتمع والبيئة. لذا علينا أن نسأل لماذا هذه النسبة الضئيلة نسبة للتنقل سيرا على الأقدام في المدينة؟

السير على الأقدام وإدارة الحيز البلدي

تشير الدراسات الأكاديمية الحديثة الى العلاقة الإيجابية بين ”حيز يشجع السير على الأقدام“ (walkable environments or pedestrian-oriented environments) وبين تواجد المشاة فيه. الفرضية هي أنه كلما كان الحيز العام ملائما أكثر للمشاة، كلما زادت فرص اختيار الناس للمشاة، على الأقل في بعض الأحيان. اشارت دراسات مختلفة الى معايير مختلفة لفحص مستوى ملائمة الحيز للمشاة (walkability)، من أجل تقييم جودة الحيز البلدي وفحص امكانيات تخطيطه بشكل أفضل للتقليل من حركة المرور وتشجيع اختيار المشاة كوسيلة مواصلات⁴².

يتطلب تشجيع السير على الأقدام إهتماماً يبدأ من مرحلة تخطيط استعمالات المساحة، ثم تطوير البنى التحتية اللازمة وصولا الى رفع الوعي الجماهيري وتطوير ثقافة المشاة في المدينة. شرعت مدن مركزية في العالم بإدخال تغييرات

41 ميكا موران، «مواصلات ناشطة- نسير على دروب الصحة»، النهوض بالصحة في اسرائيل – مجلة للتربية والنهوض بالصحة. متوفر على موقع مواصلات اليوم والغد www.transportation.org.il <إصدارات > www.transportation.org.il <تحريره فعيلة – هوليكس بشبيل البرياوت

42 يونايف ليرمان، 2009. اسقاطات مورفولوجية على توزيع عدد المشاة في الحيز البلدي. قسم الجغرافيا وبيئة الإنسان، جامعة تل أبيب.

بلدية جدية لصالح تطوير محيط ملائم للسير على الأقدام. تحظى هذه المدن بارتفاع ملحوظ بعدد السياح و برفع مستوى الفخر لدى سكانها بمدينتهم. تبرز في هذا المجال مدن ككوبنهاجن، برشلونة، فانكوفر، ملبورن ولندن. تقوم كوبنهاجن بإلغاء % 2-3 من مواقف السيارات بالمدينة سنويا لصالح تطوير الحيز العام وتمكين المشاة من التنقل بأمان وراحة. نجحت بلدية فانكوفر برفع نسبة التنقل سيرا على الأقدام الى % 17 من مجمل حركة التنقل في المدينة. أما لندن، فانها تستثمر موارد كبيرة في التخطيط وتنفيذ المشاريع لصالح تحسين وملائمة الحيز البلدي للسير على الأقدام⁴³.



[21] شارع سوكلوب في هرتسليا تحول من "شارع للسيارات" الى "شارع للمشاة". تم تحويل الشارع في اطار مشروع ترميم موسع قامت به البلدية بحيث تم تحويل الأرصفة الى ساحات زرعت فيها الأشجار وركبت فيها مقاعد. حولت التغييرات الشارع الى شارع مريح ولطيف للمشاة.

مبادئ تصميم وإدارة الحيز العام لصالح المشاة

لتشجيع السير على الأقدام يجب تصميم وإدارة الحيز العام وفقا للمبادئ التالية:

- **تصميم الحيز العام لخدمة الناس وليس السيارات.** توزيع من جديد للطريق بين مستخدميها، تصميم وصيانة أرصفة صالحة، جميلة ومظلة، واسعة بما يكفي لحركة كم كبير من المشاة (وإن كان ذلك على حساب الشارع المخصص لحركة المركبات التي تعمل بمحرك). تصميم عناصر ملائمة للمقاسات البشرية ومشجعة على قضاء الوقت والنشاط البشري في الحيز كالجولوس، التأمل، المشاركة في محادثة، بما يزيد من المتعة والإهتمام والتعرف الى المدينة. بالإضافة الى، توفير الخدمات العامة، إخلاء الرصيف من المعوقات والأخطار مثل حاويات النفايات، وإضافة عناصر مثل المقاعد ومحطات الباصات بشكل مدروس، الى جانب تحسين مستوى الأمان الشخصي في الشارع (بوسائل كالإضاءة، زيادة مجال الرؤية، تشجيع الحركة والنشاط البشري على مستوى الشارع).

43 افحص مثلا "مشروع السير على الأقدام" لبلدية لندن. متوفر على موقع مواصلات اليوم والغد www.transportation.org.il <إصدارات Making London a Walkable City>

- **إعطاء أولوية للمشاة في نقاط الالتقاء مع مستخدمي الطريق الآخرين.** الحد من الأخطار المحدقة بالمشاة ليس عن طريق فصلهم وتحديد حركتهم بل باستخدام وسائل إدارة السير كتقييد كمية حركة المركبات التي تعمل بمحرك في الشارع، تحديد السرعة في المناطق السكنية وقرب المدارس، تحديد أماكن خالية من السيارات، فصل مسارات الدراجات ماديا عن الشارع وعن الرصيف، ممرات مشاة آمنة ومتوفرة بكثرة للتنقل بين أقسام الشارع دون الصعود والنزول كثيراً (على مستوى الشارع)، حد أدنى من وقت الانتظار لقطع الشارع ووقت كاف للإجتياز يلائم حتى أبطأ المشاة. بالإضافة الى ذلك، يجب تحسين مستوى فرض القانون بمجالات اعطاء حق الأولوية للمشاة، منع المركبات من الوقوف على الأرصفة، ممرات مشاة لإجتياز الشارع ومحطات باصات، ومنع الدراجات النارية من السير أو الوقوف على الأرصفة.
- **تحسين الدمج بين مسارات السير ونقاط المواصلات المركزية.** تطوير مسارات للسير تتربط فيما بينها بشكل جيد وظيفياً، بناء مسارات إضافية غير ملاصقة للشارع توفر تجربة لطيفة وآمنة للمشاة، الوصل بين المناطق الخالية من السيارات بل وتوفير طرق مختصرة للمشاة. يجب ربط شبكة المشاة بالشبكات المكمل للمواصلات العامة الى جانب توفير معلومات على شبكة الإنترنت وإمكانيات آمنة، سهلة، ومريحة للوصول الى محطات المواصلات العامة.
- **تخطيط مكمل لاستعمالات المساحة لتشجيع أسلوب حياة غير اتكالي على السيارة:** تخطيط المساكن، المصالح التجارية، المتنزهات والمواصلات العامة بشكل يؤمن وصولاً يسيراً سيراً على الأقدام، لوقف التوسع المدني، تخصيص الحيز من جديد للمشاة وربط المقاطع الناقصة بين مسارات السير القائمة.
- **خلق ثقافة سير على الأقدام:** تشجيع سكان الحي بشكل فاعل على دمج السير على الأقدام قدر الإمكان في حياتهم اليومية، وخلق نظرة ايجابية الى السير كجزء من الحياة الثقافية في المدينة.

مطلوب من السلطة المحلية تدعيم مكانة المشاة في الحيز العام والقيام بالخطوات التالية:

- تعيين مسؤول في السلطة المحلية لتشجيع السير على الأقدام وتحسين الحيز البلدي لصالح ذلك.
- دمج موضوع السير على الأقدام ليشكل جزءاً من التأهيل والعمل الجاري للمختصين بالمواصلات، تخطيط المدينة، الأمان، الصحة، التربية وجودة البيئة.
- اشراك الجهات ذات الصلة: سلطات المواصلات، التخطيط، الصحة، التربية والشرطة من أجل تشجيع السياسات والممارسات المكمل، استشارة وإشراك مؤسسات محلية تمثل المشاة ومجموعات معنية أخرى كالشباب، المسنين وذوي الإحتياجات الخاصة.
- استعراض الوضع القائم بواسطة جمع المعلومات الكمية والنوعية (مثل عادات المشي لدى الجمهور، المسافات بين الأماكن، المحفزات، الشعور الشخصي بالأمان في الشارع، مدة الفترات التي تقضى في الأماكن العامة، مستوى الرضى وغيرها).
- تحديد أهداف وغايات بناء على الوضع القائم وتحضير خطة عمل، تجنيد الموارد الجارية المطلوبة لتنفيذ خطة العمل، الشروع بالتنفيذ، التقييم وإستخلاص العبر من التجربة. اليكم مثالا لبرنامج عمل يركز على تشجيع الوصول الى مدارس المدينة سيراً على الأقدام.

تشجيع السلطات المحلية للوصول الى المدارس سيراً على الأقدام

في الماضي الغير بعيد كان الذهاب سيراً الى المدرسة هو الطريقة المتبعة، اما اليوم فان اغلب الأولاد ينقلون الى المدارس بالسيارات الخاصة، حتى عندما يدور الحديث عن مسافات قصيرة. ان اكتظاظ حركة سير السيارات بالقرب من المدارس يعرض صحة الأولاد للخطر وذلك من جراء نفث الغازات السامة وكذلك يشكل تهديداً على سلامة الأولاد عند عبورهم الشوارع المجاورة للمدارس. من المنظور الصحي، عدم الذهاب سيراً الى المدرسة يضر بلياقة الولد البدنية ويزيد

من مخاطر التعرض للأمراض التي تتسبب من عدم ممارسة النشاط الجسماني (سكري من نوع-2 والسمنة المفرطة (obesity) وارتفاع ضغط الدم).

التسارع الكبير في ظاهرة نقل الأولاد بالسيارات الخاصة الى المدارس يشير الى النقص القائم في غرس بدائل يمكن استخدامها عوضا عن السيارات الخاصة (مثل: شبكة ممرات للمشاة، ممرات للدراجات الهوائية وجهاز تغذية لوسائل المواصلات العامة). هي انعكاس للظاهرة العامة في المجتمع الإسرائيلي للإتكال على السيارة الخاصة – لكنها تمثل في نفس الوقت فرصة للتغيير.

ان تشجيع الذهاب الى المدرسة مشيا يحدث تغييرا في سلوك العائلة في الحاضر ويؤدي الى نشأة جيل له أنماط سلوكية افضل في كل ما يتعلق بالتنقل. هناك مشاريع محلية قائمة لتشجيع الوصول مشيا الى المدرسة، تدمج بين نشاطات تثقيفية وبين توفير بنى تحتية في محيط المدرسة. هذه هي مبادرات ذاتية للجان أولياء أمور، ادارة المدرسة والسلطات المحلية. في ريشون لتسيون مثلا هناك مشروع “جمعة حر” وهو يدار بالتعاون بين المجلس البلدي ولجان أولياء الأمور المدرسية والمحلية. يهدف المشروع الى تشجيع الاهالي على التنازل عن ايصال ابنائهم الى المدارس في صبيحة ايام الجمعة من كل اسبوع والاستعاضة عن ذلك بالسير المشترك مع الأولاد من أجل صحة، بيئة وأمان أفضل⁴⁴. في مدينة رعنا تهدف مبادرة السير الآمن الى تغيير عادات الوصول الى المدرسة⁴⁵، وقد بدأ تنفيذها بنجاح في ثلاث مدارس. يلتقي التلاميذ في اطار المبادرة في عدد من نقاط الالتقاء صباح كل يوم حيث ينتظرهم المتطوعون لمرافقتهم سيرا على الأقدام الى المدرسة بمسار آمن أعدته البلدية خصيصا.



[22] “أميرم بديرخ” – مشروع للسير معا الى مدرسة أميرم في بنيامينا. يذهب الأولاد سيرا على الأقدام الى المدرسة معا بمرافقة بعض الاهالي بساعات ومسارات محددة صباح الثلاثاء والجمعة. هناك نية لتوسيع النشاط مستقبلا لكل يوم صباحا ويوم الجمعة ظهرا

خطوات اساسية لتشجيع الوصول سيرا على الأقدام الى المدارس الإبتدائية

المرحلة أ: التخطيط

1. جمع المعلومات للحصول على صورة أولية للوضع: عدد المدارس الإبتدائية، مناطق تواجدها نسبة الى بيوت الطلاب، فحص كون البيئة ملائمة لتوجه الأولاد سيرا الى المدرسة.
2. بناء لجنة موجهة على مستوى المدرسة أو البلد: من المفضل أن تتركب اللجنة من عاملين في السلطة المحلية، ممثلين عن المدرسة، أولياء أمور، تلاميذ/تلميذات/ ممثل/ة عن الحي، وممثل/ة عن السلطة المحلية (كقسم المعارف، الصحة أو جودة البيئة).

44 موقع بلدية ريشون لتسيون www.rishonlezion.muni.il <تربية وتعليم> مشاريع خاصة
45 افحص مشروع بلدية رعنا بإطار مسابقة المواصلات المستدامة في السلطات المحلية. متوفر على موقع المستقبل يسير على الأقدام www.walk.org.il <إصدارات> مسابقة المواصلات المستدامة 2008 - رعنا

3. جمع المعلومات لتشكيل صورة مفصلة للوضع القائم، تشخيص التحديات والفرص بتشجيع الذهاب مشياً إلى المدارس: استطلاع رأي بخصوص كيفية الوصول إلى المدرسة، تقييم جودة الطرق المؤدية إلى المدارس، تشخيص إحتياجات جمهور الهدف الأساسي- الطلاب، أولياء الأمور والمعلمين. يمكن الإطلاع على مثال لإستطلاع كهذا في الملحق ج، تم تصميمه على يد لجنة أولياء الأمور في مدرسة اميريم في بنيامينا.
4. بناء برنامج لتشجيع الوصول سيراً على الأقدام إلى المدرسة: يتم ملائمة البرنامج لخصائص المكان وإحتياجات جمهور الهدف.

المرحلة ب: التنفيذ

5. تحديد مسارات مركزية لوصول الطلاب مشياً إلى المدرسة.
6. تنظيم مجموعات للوصول- تشخيص المعوقات والمخاطر في الطريق إلى جانب تحديد مواقع جميلة، ثم البدء بنشاط بيئي بالتعاون مع السلطة المحلية لإزالة المخاطر وتطوير المواقع الجميلة على يد الطلاب.
7. الإهتمام بالإستمرارية: تنظيم يوم مشي أسبوعي، منح صفوف الطلاب محفزات وتجديد مرافقين من أولياء الأمور أو بالغين آخرين- تنظيم ورديات لمراقبة الأولاد.

المرحلة ج: التقييم وإستخلاص العبر

8. تقييم موضوعي: جمع المعطيات التي تم الحصول عليها في المرحلة أ من جديد ومقارنتها بالوضع السابق للحصول على صورة "قبل" و "بعد".
9. تقييم غير موضوعي: جمع تعليقات على المشروع من جمهور هدفه.
10. تقييم ذاتي: تقوم اللجنة الموجهة بمناقشة تحليلية لمسيرة العمل على المشروع، تشخيص نقاط الضعف والقوة وإستخلاص العبر.

الرحلة الرابعة: تكرار المشروع.

11. دعوا سلطات محلية ومدارس أخرى تستفيد من تجربتكم.

شبكة مسارات دراجات هوائية



[23] مشروع تل أوفان في تل أبيب.

في العقد الأخير بدأ يظهر قبولاً في إسرائيل لفكرة أن الدراجة الهوائية يمكن أن تكون وسيلة مواصلات مهمة وخاصة في مراكز المدن، ووسيلة نقل مكتملة للمواصلات العامة، ولكن من أجل تطبيق ذلك على أرض الواقع ثمة حاجة إلى شبكة ممرات مخصصة تمكن راكبي الدراجات الهوائية من السفر بشكل آمن⁴⁶. الميزانيات الحكومية المخصصة لمساعدة السلطات المحلية لغرض إقامة شبكة الممرات قليلة، ولكنها ترتفع تدريجياً. المبادرة، تخصيص الميزانيات وتطوير شبكة ممرات لحركة الدراجات الهوائية في

46 شاحر سولر. "פרוגרמה לנחישות استخدام الدراجات الهوائية في المدينة وتخطيط مسارات للدراجات الهوائية في القدس"، قسم الجغرافيا في الجامعة العبرية، القدس من سنة 2002. متوفر في موقع إسرائيل من أجل الدراجات الهوائية www.bike.org.il < مخزون مقالات > جهاز لدعم الركوب على الدراجات الهوائية في المدن.

ارجاء المدينة موكلة الى السلطة المحلية، وذلك من منطلق تفهم الجدوى الاقتصادية والاجتماعية المنوطة بهذه الخطوة. يمكن لمعدلات استعمال الدراجة كوسيلة للوصول الى العمل أن تصل الى % 20-30 في مراكز المدن كما هو الحال في مدن عديدة في أوروبا.

تقوم البلدية في مدينة هرتسليا بتوظيف ميزانية سنوية تصل الى حوالي 3-4 مليون شيكل لتطوير مسارات للدراجات الهوائية في أنحاء المدينة. وقد عيّنت في أنحاء المدينة حتى الآن حوالي 12.4 كم من مسارات الدراجات الهوائية. ويصل مجمل طول مسارات الدراجات الهوائية المخططة حتى الآن في نطاق الخطة العامة لمسارات الدراجات الهوائية في المدينة الى مسافة 34.8 كم⁴⁷.

تقوم بلدية تل أبيب-يافا في السنوات الأخيرة بتطوير شبكة مسارات للدراجات الهوائية في مناطق نفوذها حيث يبذل جزء منها طرقات كانت مخصصة للمركبات في السابق. في سنة 2007 كان في المدينة 81 كم مخصصة للدراجات اما اليوم فتصل هذه الى 111 كم، ومن المتوقع زيادتها لتصل الى 146 كم بحلول 2016 بحسب الخطة البلدية الخماسية.

تشدد الخطة الخماسية على نقاط الالتقاء بين المسارات الموجودة لتتصل بأحياء ومناطق المدينة ونقاط التواصل مع المدن المجاورة وما شابه. أدى الاستثمار في السنوات الأخيرة بالبنية التحتية لركوب الدراجات الى حصول زيادة بمعدل 20% 30- في عدد الراكبين بين السنوات 2007-2011 (بحسب إحصاءات المفارق). يصل 8% من سكان المدينة الى أماكن عملهم بالدراجة وتصل النسبة الى 12% عند سكان مركز المدينة.

بالإضافة الى ذلك، قامت بلدية تل أبيب باتخاذ إجراءات إضافية لتشجيع التنقل بالدراجة كتركيب أكثر من 2000 موقف للدراجات في أنحاء المدينة، توزيع خرائط لمسارات الدراجات ومشروع تأجير الدراجات لصالح زوار المدينة بإشتراك يومي أو أسبوعي أو سنوي⁴⁹. حتى نهاية سنة 2011، انضم الى الخدمة 13,000 مشترك، الى جانب آلاف الإستثمارات يوميا ل- 1500 دراجة من 145 محطة للدراجات في شتى أنحاء المدينة.



[24] مسار للدراجات الهوائية في هرتسليا⁴⁸



[25] موقف للدراجات الهوائية

منذ سنة 2002 تقوم بلدية هرتسليا بالعمل على تطوير مشروع يهدف الى تشجيع استعمال الدراجات كوسيلة نقل في المدينة. يتم تطوير المشروع على مستويين: بناء بنية تحتية للدراجات- مسارات خاصة لحركة الدراجات ومواقف خاصة، الى جانب تثقيف الجمهور والعمل التربوي لتشجيع ركوب الدراجات.

47 الموقع الإلكتروني لبلدية هرتسليا www.herzliya.muni.il < رياضة > مسارات الدراجات الهوائية.

48 موقع بلدية هرتسليا www.herzliya.muni.il < هندسة، بنى تحتية وتطوير > www.herzliya.muni.il مسارات للدراجات

49 موقع «تل أوفان» لتأجير الدراجات في تل أبيب-يافا www.tel-o-fun.co.il

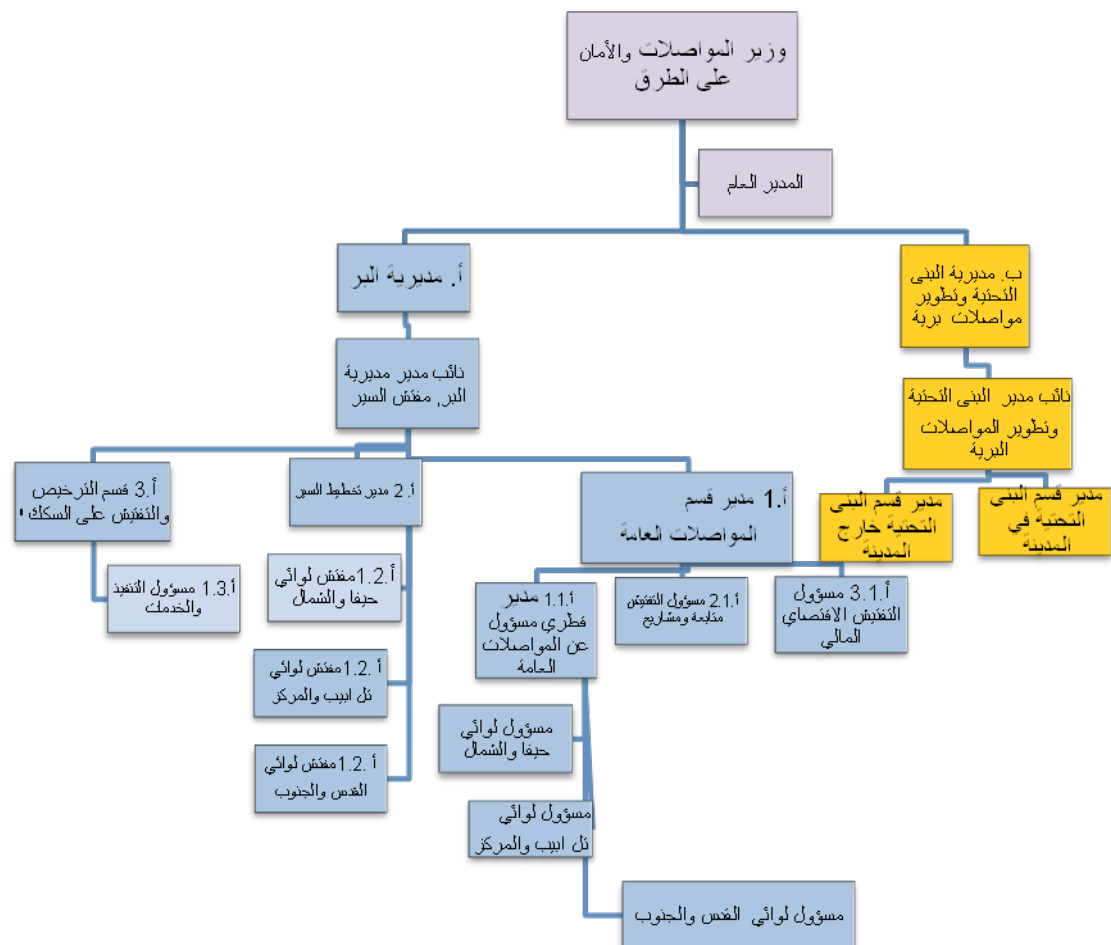
تشخيص الأطراف ذات الصلة بعملية تطوير المواصلات العامة

تتأثر المواصلات العامة بخمسة عوامل: وزارة المواصلات، السلطة المحلية، سلطات التخطيط، جمهور المسافرين والشركة المشغلة. في حالة غياب احد الفاعلين، فان المواصلات العامة محكومة بالفشل. مفتاح النجاح يكمن في الحوار بين كل الجهات الفاعلة ومشاركة السلطة المحلية بشكل مستمر ويومي.

نحدد في هذا الفصل الجهات الفاعلة والمقررة في عملية النهوض بمواصلات مستدامة وخاصة المواصلات العامة ومجالات مسؤولياتهم وصلاحياتهم. سنشكل هذه المعرفة بنية لفهم اجراءات العمل ازاء هذه الجهات الفاعلة من اجل تحسين المواصلات العامة.

1. وزارة المواصلات

يحدد التخطيط التالي الأقسام والموظفين في وزارة المواصلات ممن لهم صلة بالنهوض بالمواصلات العامة، في مجالات الخدمة والبنى التحتية.



سنتعرف الآن على وظائف وصلاحيات الأقسام المختلفة⁵⁰. اصحاب المناصب في وزارة المواصلات عند نشر الدليل وتفاصيل الاتصال بهم في ملحق أ للكراسة.

1. مديرية المواصلات البرية

وظيفة المديرية هي ضمان وجود خدمات مواصلات برية بغرض نقل المسافرين وايصال البضائع. تعمل المديرية في التخطيط، التطوير، إعداد الميزانيات، الترخيص، المراقبة وتنظيم المواصلات البرية. نائب المدير العام البري هو المراقب القطري على السير والمراقبون الإقليميون هم مراقبي السير في اقاليمهم. صلاحيات مراقبي السير تتضمن بلورة انظمة السير، المشاركة في التخطيط القانوني\الشامل\المدني كمندوبين عن وزير المواصلات في مؤسسات التخطيط الاقليمية، صلاحيات نشر اشارات المرور المركزية ومشاركة فعالة في وضع ترتيبات المرور لشبكة الطرق، مشاركة فعالة في تخطيط مشاريع لتفضيل المواصلات العامة على كافة انواعها، بما في ذلك مسارات المواصلات العامة وانظمة النقل الجماهيري عبر السكك الحديدية.

اقسام المديرية ذات العلاقة من اجل النهوض بمواصلات عامة وبنى تحتية مكتملة هي:

1.أ قسم المواصلات العامة- يقف على رأس هذا القسم مدير قسم المواصلات العامة الموكل الية ادارة وتشغيل المواصلات العامة بشكل منظم: تخطيط جهاز الخطوط في كل البلاد، تحديد خصائص مستوى الخدمة (الوتيرة، الأسعار، مواقع المحطات)، منح تصاريح تشغيل الخطوط، اشراف ومراقبة بالنسبة لتناسب التنفيذ مع المخطط، تقديم مساعدات حكومية واجراء محاسبة مالية مع مشغلي المواصلات العامة، قيادة المنافسة في فرع المواصلات العامة، تطوير وسائل لاستخدام التذاكر المتطورة وتكنولوجيات النقل. وحدات القسم ذات الصلة هي:

1.1.أ كبير نواب مدير قسم المواصلات العامة وهو المسؤول عن تخطيط المواصلات العامة وعن عملية ترخيص الخطوط في كل البلاد.

المسؤولون عن الاقاليم\المناطق: وحدة المسؤول القطرية تشتمل على ثلاثة مناطق: منطقة تل-ابيب والمركز، منطقة حيفا والشمال ومنطقة القدس والجنوب (منطقة يهودا والسامرة تخضع اداريا لقسم المواصلات العامة)، وعلى رأس كل منطقة يقف المسؤول المنطقي\الاقليمي.

المسؤولون عن المناطق هم المسؤولون المباشرون عن التشغيل الجاري اليومي للمواصلات العامة (مواصلات الباصات والقطارات الخفيفة) في المنطقة الموجودة في عهدهم، لذلك فان العلاقة معهم في غاية الأهمية. من بين مركبات عملهم، العمل ازاء السلطات المحلية وشركات المواصلات العاملة في مناطقهم. ثمة درجات كثيرة ومتفاوتة من العلاقات ازاء السلطات المحلية وتحدد جودة العلاقة ومستوى التعاون في اغلب الأحيان حسب مدى عمق استعداد السلطة المحلية لتطوير المواصلات العامة في نطاقها. وبالإضافة الى ذلك، فان المسؤولين عن المناطق يساهمون في عملية اشارك الجمهور ولذلك فهم يحافظون على صلة مستمرة مع القادة الجماهيريين ولجان الأحياء.

يجدر بالناشطين المعنيين بتطوير مواصلات عامة في اماكن سكناهم ان يتعرفوا بشكل شخصي على المسؤول المنطقي الذي اوكلت اليه منطقتهم. (تفاصيل الإتصال بهم مرفقة في ملحق أ).

2.1.أ قسم الاشراف والتفتيش والمشاريع وظيفته الاشراف ومراقبة شركات المواصلات العامة على المستوى القطري بواسطة تقارير مراقبة جارية، منح علامات للخدمات وفرض غرامات، وغيرها.

3.1.أ قسم الاشراف الاقتصادي المالي من بين المهام الملقاة على عاتقه نقل مساعدات حكومية وجباية غرامات من مشغلي المواصلات العامة، متابعة التقارير الاقتصادية والمالية التي يقدمها المشغلون، تحديد التسعيرة وتعديل الأسعار بما يتناسب مع سياسة الحكومة، وما الى ذلك.

50 من مضامين موقع وزارة المواصلات www.mot.gov.il واجراءات الترخيص في المواصلات العامة.

أ.2. قسم التخطيط المروري يعنى بكل مستويات التخطيط المتعلق بالمواصلات البرية مع التركيز على التخطيط الشامل. في هذا الاطار يعمل القسم من اجل التخطيط القانوني المتعلق بشبكات الشوارع والسكك الحديدية في اسرائيل, تحسين مستوى الأمان على الطرق بواسطة مركبات البنية التحتية, بلورة وثائق متعلقة بالسياسات في مجال تخطيط المواصلات, تطوير برامج هيكلية للمواصلات من المستوى القطري حتى المستوى المحلي وتحضير " ارشادات للتخطيط".

أ.1.2. المراقبون المنطقيون – يتبع لسلطة المراقب القطري على السير مراقبين منطقيين اوكلت اليهم مهمة العناية بالمناطق الثلاثة التالية- حيفا والشمال, تل-ابيب والمركز والقدس والجنوب.

أ.3. قسم التصاريح والاشراف على السكك الحديدية اقيم في سنة- 2008 كآلية للإشراف على قطار اسرائيل وخطوط السكك الحديدية في البلاد. يعهد الى هذا القسم المصادقة على برامج تطوير قطار اسرائيل, المصادقة على الاجراءات والمعايير الهندسية وقضايا الامان والسلامة, واشراف ومراقبة على نشاطات السلامة الخاصة بالقطار. بالإضافة الى ذلك يشارك القسم ويقود تبديل قانون السكك الحديدية ألتدابي بقانون سكك حديدية جديد, من بينها مرحلة التنسيق بين القطارات مع قسم المواصلات العامة وقسم تخطيط المواصلات في كل ما يتعلق بدمج القطار مع وسائل مواصلات اخرى.

أ.1.3. مسؤول التشغيل والخدمات – وظيفة جديدة في القسم وهو المسؤول عن مستوى الخدمات المقدمة لمسافري القطار.

ب. مديرية البنى التحتية وتطوير المواصلات البرية

تعمل المديرية في الجوانب التنفيذية المتعلقة بمجمل البنى التحتية للمواصلات البرية في دولة اسرائيل, بمركباتها المختلفة: القطار, الشوارع بين المدن, والمواصلات العامة. مهام المديرية: انتاج افضل اشكال الدمج بين اجهزة المواصلات المختلفة, تجهيز برامج لسنوات طويلة بغرض تطوير المواصلات في اسرائيل وتحسين مستوى الامان, بلورة خطة العمل السنوية, اعداد ميزات مشاريع مواصلات وفقا لنتائج فحص الجدوى الاقتصادية, تحسين البنى التحتية المتعلقة بالأمان على الطرق, وصل مناطق الضواحي بالمركز وتحسين امكانيات الوصول الى مراكز العمالة. تنقسم اجنحة المديرية الى بنى تحتية في داخل المدن وبنى تحتية بين المدن.

هيئات غير وزارية

تستعين وزارة المواصلات بهيئات مختلفة تعمل معها وتخضع لسلطتها. تقوم هذه الهيئات بتقديم الاستشارة, والتخطيط وتقوم ايضا بتنفيذ برامج في مجال المواصلات.

مديرية المواصلات العامة - عدليا – شركة عدليا تستخدم حاليا كمديرية المواصلات العامة وذلك من قبل وزارة المواصلات. شركة عدليا هي شركة خاصة اختيرت عن طريق مناقصة في سنة 2002, من الجدير ذكره انه يتم اجراء مناقصة جديدة كل عدة سنوات تتنافس من خلالها شركات خاصة على هذه الوظيفة المهمة. تدير الشركة مشروعا في اطاره تنفذ الاصلاحات في المواصلات العامة, تتضمن هذه العملية اصدار مناقصات لمشغلين من القطاع الخاص لخطوط شغلت حتى الآن عن طريق شركة ايجد. في اطار هذه الوظيفة, تقوم شركة عدليا بتنفيذ نشاطات ذات صبغة اقتصادية (تحديد الاسعار ونتاج نموذج اقتصادي اساسي لتشغيل خط مواصلات عامة), اعداد خطط (تخطيط خطوط مواصلات عامة جديدة او اجراء تغييرات في الخطوط والعناقيد الموجودة), اجراء استطلاعات (بغرض تقدير الجدوى من تشغيل خطوط معينة) والمراقبة.

شركات قومية

شركة قطار اسرائيل م.ض تأسست سنة 2003 كشركة مستقلة بملكية حكومية (تعمل بذلك كوحدة تابعة لسلطة الموانئ والقطارات). تختص الشركة بنقل المسافرين والبضائع وبتطوير, إدارة, صيانة وتشغيل البنى التحتية للقطارات في اسرائيل⁵¹.

51 موقع قطار اسرائيل www.rail.co.il

تختص شركة نتيفي إسرائيل بصيانة وتطوير شبكة الشوارع بين المدن في إسرائيل وبناء سكك القطارات⁵². بما يخص المواصلات العامة فإن نتيفي إسرائيل مسؤولة عن إقامة وصيانة محطات الباصات في الشوارع بين المدن وبذلك فهي مسؤولة عن الحفاظ عليها بوضع جيد وعن توفر المعلومات فيها طبقاً للقانون.

شركات حكومية/بلدية

طاقم برنامج نمذجي لمواصلات القدس- (طاقم مشترك للبلدية ولوزارة المواصلات) اقيم في نهاية سنوات الستينيات من اجل اعداد برنامج نمذجي لتطوير كل مجالات المواصلات في القدس. منذ ذلك الوقت وحتى هذه الأيام كانت وظيفته رصد التوقعات وادخال التعديلات على البرنامج النمذجي لمواصلات القدس، وذلك وفقاً للتطورات الديموغرافية، الاقتصادية والاجتماعية في المدينة. يعمل الطاقم أيضاً من اجل تعزيز مركبات البرنامج النمذجي للمواصلات في القدس- ادارة مشروع نقل جماهيري يشتمل على خطوط القطر السريع، خطوط الباصات السريعة (BRT)، شوارع، شوارع للمشاة ومسارات للدراجات الهوائية، تطوير نماذج مواصلاتيه للنهوض بمواصلات عامة وخاصة ولتقديم الاستشارات الفنية والقيام بالإشراف على التخطيط والتنفيذ لمصلحة مديرية المواصلات العامة في القدس.

ن.ت.ع - مسارات مواصلات مدنية - ن.ت.ع، مسارات مواصلات مدنية محدودة الضمان، هي شركة بملكية حكومية وتضع مباشرة لوزارة المواصلات ومنوط بها انشاء اجهزة لنقلات جماهيرية في حاضرة تل-ابيب. وظيفة الشركة الأولية هي تمثيل الحكومة امام الشركات المتنافسة على تشغيل القطر الخفيف، ولكن في سنة 2010، وعلى اثر الغاء الاتفاقية مع الشركة صاحبة الامتياز، نقل المشروع الى ادارة ن. ت. ع⁵³. خطوط النقل الجماهيري والتي يقع تخطيطها تحت مسؤولية مسارات مواصلات مدنية - ن. ت. ع- من المفروض ان تربط تل- ابيب بالمدن المحيطة بها بواسطة سبعة خطوط، سيتحول قسم منها الى خطوط قطارات والقسم الآخر الى خطوط BRT (باص سريع ذا سعة كبيرة)، حيث يسير في مسلك خاص به.

نتيفي ايلون- نتيفي ايلون هي شركة حكومية - بلدية تدار بواسطة قيادة برأسها مجلس ادارة مكون من 7 مندوبين عن الحكومة و 7 مندوبين عن بلدية تل- ابيب. تعمل الشركة في بناء وصيانة طريق ايلون، في بناء جدران فاصلة بين مسطحات الطرق في تل-ابيب، في تأهيل مسارات مواصلات عامة، في إعداد مناطق لمد خطوط سكك حديدية وهي تشارك حتى في مشاريع مواصلاتيه في مدن أخرى.⁵⁴

موريا- شركة لتطوير القدس محدودة الضمان: موريا شركة لتطوير القدس محدودة الضمان هي شركة مدنية انشأت بواسطة بلدية القدس بغرض تطوير البنى التحتية في المدينة. اما في مجال المواصلات فمن ضمن مسؤولياتها شق وتطوير الشوارع، وقد كانت مسؤولة عن اكمال مشروع القطر الخفيف⁵⁵.

يفي نوف (شركة بلدية)- يفي نوف هي شركة بملكية خالصة لبلدية حيفا وتعمل في التخطيط وبنشاء البنى التحتية في ارجاء حاضرة حيفا. يشكل طاقم البرنامج النمذجي للمواصلات العامل في شركة يفة نوف الذراع التخطيطية الفاعلة لوزارة المواصلات في حاضرة حيفا وفي الحيز الشمالي لدولة اسرائيل.⁵⁶

البرنامج النمذجي للمواصلات في بئر السبع- طاقم البرنامج النمذجي للمواصلات هو طاقم مشترك لبلدية بئر السبع ووزارة المواصلات وقد ابتكر برامج لتحسين خطوط المواصلات في انحاء مدينة بئر السبع.

باختصار، بنية وزارة المواصلات مركبة ويمكن ان تسبب البلبلة أحياناً. أنجع النصائح هي الحفاظ على اتصال شخصي متواصل مع المسؤول عن منطقة تواجد السلطة المحلية. من شأن هذه العلاقة أن تساهم في خلق حوار بين السلطة المحلية ووزارة المواصلات وان تحسن مستوى المواصلات العامة في المنطقة بشكل جدي.

52 موقع شركة نتيفي إسرائيل www.iroads.co.il

53 موقع شركة ن. ت. ع www.nta.co.il

54 موقع شركة نتيفي ايلون www.ayalohw.co.il

55 موقع شركة موريا www.moriah.co.il

56 موقع شركة نفة نوف www.yefenof.co.il

2. سلطات التخطيط

تقوم سلطات التخطيط بتخطيط الحيز وهي من تقرر بالنسبة لاستخدامات الارض المختلفة. في السياق المواصلاتي، هي من يقرر بشأن البنى التحتية المادية مثل: شوارع جديدة وتوسيع شوارع قائمة، خطوط سكك حديدية للقطارات، عدد امكان مواقف السيارات، تخطيط احياء جديدة وطرق الوصول اليها وما شابه. القرارات التخطيطية من شأنها ان توفر احتياجات مختلفة ومن بينها احتياجات اجتماعية، ببنية وقومية، وهي تعبر عن توجه فكري ثقافي، سياسي واجتماعي. ابداء اليقظة لعمليات التخطيط والمشاركة بها من شأنه ان يؤثر كثيرا على الطريقة التي يصمم فيها الحيز الذي نعيش فيه.

تعمل سلطات التخطيط على ثلاثة مستويات بشكل هرمي⁵⁷:

على المستوى القطري اللجنة القطرية للتخطيط والبناء واللجان التخصصية. تقدم اللجنة القطرية للتخطيط والبناء الخارطة الهيكلية القطرية لمصادقة الحكومة عليها، تصادق على الخرائط الهيكلية للمناطق وتهتم بالطعون المقدمة على الخرائط الهيكلية المحلية. تتركب اللجنة من 32 عضواً، ثلثهم ممثلون عن وزارات حكومية، ثلث من ممثلي السلطات المحلية وثلث من ممثلي الجمهور والمختصين بمجال التخطيط والبناء.

على مستوى المناطق اللجان المسؤولة عن المناطق: القدس، تل أبيب، المركز، حيفا، الشمال ويهودا والسامرة. وظيفة لجان المناطق هي تقديم خرائط هيكلية للمناطق (ت.م.م) للمصادقة عليها في اللجنة القطرية الى جانب تقديم ومصادقة على الخرائط البلدية المحلية (ت.ب.ع) في مناطق سلطتها.

على المستوى المحلي 120 لجنة تخطيط محلية (كل منها مسؤولة عن منطقة تابعة لسلطة محلية واحدة) وإقليمية (مسؤولة عن مناطق تضم أكثر من سلطة محلية واحدة)⁵⁸. تعنى هذه اللجان بتحضير، تسليم والمصادقة على الخرائط في مناطق نفوذها. تقوم بتحضير المشاريع والتوصيات، بينما تعود صلاحيات المصادقة عليها الى لجنة المنطقة. بالإضافة الى ذلك تعنى باصدار تراخيص البناء في إطار الخارطة البلدية المحلية المصادق عليها، وكذلك، وفقاً لتعديل القانون الهادف الى اختصار مدة إجراءات التخطيط سنة 1995، تعنى اللجان بالمصادقة على تعديلات على الخرائط الهيكلية المحلية في إطار قائمة محددة ومختصرة من المواضيع. تتشكل اللجنة المحلية من أعضاء السلطة المحلية، الا أن اللجنة المحلية هي جسم مستقل عن السلطة المحلية قانونياً. يحدد عدد الممثلين عن كل سلطة محلية في اللجان التي تضم أكثر من سلطة واحدة بالتناسب مع عدد السكان في كل من البلدات.

يحدد قانون التخطيط والبناء لسنة 1965⁵⁹ المبنى الهرمي للخرائط الهيكلية في اسرائيل:

على المستوى القطري: **خريطة هيكلية قطرية (ت.م.أ)** تقوم اللجنة القطرية بتحضيرها آخذة ملاحظات لجان المناطق بعين الاعتبار ثم تصادق عليها الحكومة. يمكن للخريطة القطرية أن تختص بمجال محدد كالمواصلات، أو أن تكون متعددة المجالات كالخريطة الهيكلية القطرية ت.م.أ 35 للتطوير والحفاظ على الطراز القديم.

بالإضافة، على المستوى القطري، يتم الإهتمام بخريطة هيكلية مع تعليمات لخرائط مفصلة لتخصيص أراض وإصدار تعليمات بشأن منشآت الطاقة، الطرق، السكك الحديدية، الخزانات وما الى ذلك. اما بالنسبة الى مشاريع البنى التحتية القومية، فالمسؤول عنها هو وزارة حكومية، سلطة أقيمت رسمياً خصيصاً، لجنة منطقة أو كل جهة تمنحها الحكومة هذه الصلاحية. تتابع لجنة البنى التحتية القومية ذلك وتقوم الحكومة بالمصادقة على المشروع. مثلاً ت.م.أ 3 - الخريطة الهيكلية القطرية للطرق، أو ت.م.أ 23 - الخريطة الهيكلية القطرية للسكك الحديدية، أو ت.م.أ 42 وهي تختص بالنقل

57 اقرأوا أكثر عن مؤسسات التخطيط في موقع وزارة الداخلية www.moin.gov.il <أقسام الوزارة> **مديرية التخطيط**

58 للقائمة الكاملة للجان المحلية، المسؤولين وتفاصيل الاتصال: موقع وزارة الداخلية < قواعد المعلومات> معلومات بخصوص مشاريع، استئنافات وبرتوكولات < مؤسسات التخطيط على المستوى المحلي < **لجان التخطيط المحلية**

59 النسخة الأخيرة لنص القانون متوفرة على موقع مواصلات اليوم والغد www.transportation.org.il < إصدارات > قوانين وتعليمات

< **قانون التخطيط والبناء 1965**. في "بوابة المعلومات للترخيص والبناء" التابع لوزارة الداخلية - مديرية التخطيط: www.bonim.pnim.gov.il فيه تتوفر كل تعليمات وقوانين البناء والتخطيط، قوانين السلطات المحلية، مرسوم السلطات المحلية وكذلك روابط لموقع القوانين البلدية

المساعدة ولكل المؤسسات والأجسام العاملة في مجال الترخيص والبناء.

البري بوسائل مختلفة. تعمل وزارة المواصلات والأمان على الطرقات على هذا المشروع بالتعاون مع وزارة الداخلية ومديرية التخطيط.

على مستوى المناطق: **الخريطة الهيكلية المنطقية (ت.م.م)** تختص بمساحة منطقة واحدة، وهي من صلاحيات لجنة المنطقة المعنية. هدفها هو تفصيل الخريطة الهيكلية القطرية وتوفير الإرشاد للسلطات المحلية عند قيامها بتحضير خرائط هيكلية محلية بمواضيع مثل: حدود التخطيط البلدي، المواصلات، المناطق الزراعية، المناطق الصناعية وغيرها. تحضر الخريطة الهيكلية المنطقية على يد لجنة المنطقة بينما تهتم لجنة فرعية منبثقة عن اللجنة القطرية بالإعترضات. اللجنة القطرية هي المسؤولة عن المصادقة النهائية على خرائط المناطق، بينما يقع البت بالطعون في مجال صلاحية المحكمة. مثال لخريطة منطقة هو الخريطة الهيكلية المنطقية 5 (ت.م.م 5) لمنطقة تل أبيب، وهي تتطرق بتوسع لموضوع المواصلات الملائمة لنقل أعداد كبيرة.

على المستوى المحلي، **خرائط هيكلية محلية/مفصلة (מפורטות)** تحدد التعليمات على مستوى قطع أرض على المستوى المحلي، وبإمكانها الإهتمام بمساحة صغيرة جدا حتى بلد بالكامل. يتم تحضير وتقديم هذه الخرائط على يد لجنة التخطيط المحلية أو على يد المقاولين. عند تصنيف الخريطة الهيكلية المحلية لـ "مستوى صلاحية المنطقة" فإن مسؤولية المصادقة عليها والإهتمام بالإعترضات عليها تقع على عاتق لجنة المنطقة، بينما تقع مسؤولية الإهتمام بالطعون على اللجنة القطرية. عند تصنيف الخريطة الهيكلية لـ "مستوى صلاحية محلي" فإن اللجنة المحلية تقوم بالإهتمام بالإعترضات بينما تكون صلاحية الإهتمام بالطعون بيد لجنة المنطقة.

بالإمكان الاطلاع على خرائط من كل الأنواع في قاعدة البيانات "تخطيط متوفر" التابعة لمديرية التخطيط، وزارة الداخلية www.mavat.moin.gov.il - مؤسسات التخطيط - أعضاء اللجان وتفاصيل الإتصال بهم، قرارات وبروتوكولات مؤسسات التخطيط، معلومات جغرافية وغيرها.

المواصلات العامة كبنية تحتية الزامية عند تخطيط استعمالات مساحة جديدة

يجب أن تتلائم سياسات المواصلات مع إحتياجات استعمال المساحة القائمة فعليا ووفقا لتعريفها على يد سلطات التخطيط. هناك علاقة تبادلية إذ ان منظومة المواصلات تؤثر على استعمالات المساحة، ولكن مجمل استعمالات المساحة يؤثر بدوره على إمكانيات تخطيط منظومة النقل المرتكزة الى المواصلات العامة.

اليوم، رغما عن إدراك أهمية الأمر، ليس هناك أي الزام رسمي بالتطرق الى المواصلات العامة عند تحضير خرائط البناء، وذلك ينتج وضعاً تكون فيه معظم الأحياء الجديدة غير ملائمة لتوفير خدمات مواصلات عامة مناسبة وجذابة ليكون من الممكن تفضيلها على السيارة الخاصة.

رغما عن المذكور أعلاه، فإن السلطات المحلية المعنية بالعمل على التطوير المنحاز للمواصلات العامة (Transit-oriented development) تستطيع فعل ذلك بواسطة تحضير خرائط تكون فيها كثافة وطريقة البناء ملائمتان لتوفير خدمات المواصلات العامة. من شأن مبادرات كهذه تحسين مستوى خدمات المواصلات العامة في البلد بشكل كبير جداً⁶⁰.

التوصيات المركزية بمجال التخطيط المحلي:

1. من المهم دمج التطرق الى المواصلات العامة في خرائط تطوير الأحياء، مراكز العمل والمجمعات التجارية. عدم أخذ موضوع توفر المواصلات العامة بعين الاعتبار في مرحلة التخطيط يؤدي الى الإتكال على السيارات الخاصة،

60 للتوسع: بروفيسور دافيد مهلال، 2011. مواصلات عامة كبنية تحتية الزامية عند تخطيط استعمالات مساحة جديدة. متوفر على موقع المواصلات اليوم وغدا www.transportation.org.il <إصدارات: مواصلات عامة كبنية تحتية الزامية عند تخطيط استعمالات مساحة جديدة>

ومن ثم ازدياد كمية السفر بالسيارات وتفاقم مشكلة الإحتقان المروري، التلوث البيئي وتزايد حوادث الطرق. لذا، فمن الضروري في مرحلة تحضير خرائط بناء جديدة التطرق الى خرائط مفصلة تعنى بالمواصلات العامة، بالضبط كما تقوم لجان التخطيط بالتطرق بوضوح الى تخطيط الشوارع ومواقف السيارات. يجب أن تشمل خريطة المواصلات العامة المفصلة على: تفصيل وسائل المواصلات، توزيع الخطوط وجدول المواعيد. يجب أن تقدم هذه التفاصيل للجنة التخطيط كجزء لا يتجزأ من خريطة المواصلات والبنى التحتية الأخرى التي يتم تقديمها لمصادقة لجنة التخطيط عليها، بحيث تشكل شرطاً لازماً لمناقشة الخريطة والمصادقة عليها.

2. فقط بهذه الطريقة بالإمكان الوصول الى تخطيط شامل وكامل لمنظومة المواصلات اللازمة لشتى النشاطات الإجتماعية والإقتصادية في المناطق التي تقدم خرائط لاستعمالات المساحة بخصوصها.

3. إحدى أكثر الخرائط تأثيراً على المواصلات في الحيز البلدي هي الخريطة الهيكلية البلدية. تشكل الخريطة الهيكلية البلدية أهم مستند للتعبير عن موقف البلدية والإعلان عن نواياها بالنسبة لمستقبل البلدة بما يخص مثلاً: وتيرة ازدياد عدد السكان، توزيع الخدمات على الأحياء في البلد، تطوير الطرقات ووسائل المواصلات، تطوير المساحات المفتوحة وما الى ذلك. في حال لم يكن لدى السلطة المحلية خريطة هيكلية، يفضل العمل على تطويرها. يجب أن تنظر الخريطة الهيكلية بشكل معمق الى موضوع المواصلات: توزيع خطوط المواصلات العامة في الأحياء، مسارات الدراجات الهوائية، منظومات المواصلات الملائمة لنقل أعداد كبيرة من المسافرين حول الشوارع الرئيسية وما الى ذلك. خريطة هيكلية جيدة هي خريطة تأخذ رأي الجمهور بعين الاعتبار وتشركه بعملية التخطيط منذ مراحلها الأولى.

4. من المهم متابعة الإعلانات عن مشاريع تخطيط جديدة من أجل أخذ دور في إجراءات التخطيط. يتم الإعلان عن المشاريع التخطيطية بالوسائل التالية: في السجلات الرسمية للوزارات المختلفة، في الصحف (حتى 15 يوم من موعد اتخاذ قرار بإيداع المشروع أو إكمال الشروط) وفي الإنترنت، في مكاتب السلطات المحلية، على لوحات الإعلانات في الأحياء المعنية، على لافتة في منطقة المشروع على مدى كل فترة الإيداع- باللغة العربية و/أو العبرية. في مشاريع مساحتها تقل عن 3 دونمات، يكفي ارسال رسائل الى مالكي القطعة ومالكي القطع المجاورة. مدة تقديم الاعتراضات هي 60 يوم من يوم الإعلان عن المشروع. الأطراف الذين بإمكانهم تقديم الاعتراضات (مع شرح وتصريح موقع على يد محامي): ذوي الشأن بما يخص القطعة أو المبنى أو أي من تفاصيل التخطيط الأخرى، لجنة المنطقة، السلطة المحلية، لجنة الحي أو لجان الأحياء المجاورة، جسم جماهيري، وزارة حكومية أو مخطط المنطقة.

3. شركات المواصلات العامة

تعمل في البلاد 15 شركة مواصلات عامة: إيجد، دان، شركة الناصرة للسياحة والسفر، خدمات الباصات المتحدة، جي.بي.تورز، كافيم، سوبربوس، مطروبولين، نتيف إكسبرس، كونكس، مترودان، إيجد تعبورا، عيليت كافي تعبورا، أفيكيم لخدمات النقل المتقدمة ونركيس جال (جاليم). في ملحق ب من الممكن الإطلاع على القائمة الكاملة للشركات بحسب مناطق الخدمة ومعطيات اضافية⁶¹، وتفاصيل الاتصال معها. العلاقة مع شركات المواصلات العامة المحلية هي إحدى أهم الأدوات المتاحة لممثل السلطة المحلية المعني بالنهوض بالمواصلات العامة. تعرف الشركات المسافرين، حاجاتهم وعادات سفرهم، وهي متصلة ميدانيا وواعية للتغيرات والتحويلات في الطلب على السفر. في نهاية المطاف المسافرون يرون سائق الباص، المحطة، مكتب الاستعلامات، لذلك فهذه هي الأمور التي تحدد مستوى الخدمة وهي المهمة جداً بالنسبة للمسافرين.

61 المعطيات مستقاة من موقع وزارة المواصلات www.mot.gov.il <تخريص وتفتيش > مواصلات عامة < باصات- معلومات للسائق وللمسافر > مشغلي المواصلات العامة

الحرص على علاقة متواصلة مع المشغلين يؤدي في احيان كثيرة الى تحسينات كثيرة ولاختصار الاجراءات. بالإمكان رؤية مثال على علاقة كهذه بين بلدية العفولة وشركة "كافيم". مدير قسم توجهات الجمهور في بلدية العفولة، السيد ابلي فايس، يعمل تحت رعاية رئيس البلدية وهو على اتصال مباشر مع مدير شركة "كافيم"، السيد ايتسيك دهان. يتعاون الإثنان على تطوير شبكة المواصلات العامة في المدينة. يقوم السيد فايس بجمع وتركيز شكاوى السكان وتميرير الطلبات والمشاكل الى للسيد دهان الذي يقوم بدوره بالعمل على ايجاد حلول مواصلات ملائمة. نتج عن هذا التعاون البدء بتفعيل خطوط مواصلات عامة في أحياء سفبوني هعيميق والحي الغربي، وهي أحياء لم تصلها خدمات المواصلات العامة سابقا. بالإضافة الى ذلك عمل الإثنان على تفعيل خط يخدم تلاميذ مدرسة أورط في المدينة. يشير كلاهما الى أن الإتصال المباشر والدائم يوفر فرصة للعمل بنجاحة لخدمة سكان العفولة⁶².

من المهم ان نشير الى ان المشغل يخضع لوزارة المواصلات ويعمل على اساس رخصة لتشغيل خط، وهو لا يستطيع ان يغير مسار الخط او وتيرة تعاقب الباصات فيه بدون الحصول على اذن لذلك من وزارة المواصلات، وبناء عليه فكل تغيير يجب ان يمر من خلال وزارة المواصلات. مع ذلك فإن بإمكان شركة المواصلات ابداء رأيها بالنسبة لمقترحات تغيير مسارات الخطوط قبل تسليمها لوزارة المواصلات.

كيف يجب على السلطة المحلية العمل مع شركة المواصلات:

1. من المهم دمج ممثل عن شركة المواصلات في لجنة مواصلات السلطة المحلية.
2. يجب إطلاع شركة المواصلات على شكاوى الجمهور الموجهة الى السلطات ومتابعة طريقة علاجها بشكل متواصل.
3. ينصح بالإستفسار عن هوية الشخص الموجود في الحقل والمسؤول عن منطقة السلطة المحلية من طرف شركة المواصلات والعمل معه مباشرة.
4. يجب التذكر ان شركة المواصلات هي المسؤولة عن تركيب وصيانة لافتات المعلومات عن الخطوط في المحطات بحسب التعديل 89 لقانون المرور⁶³، لذا يجب متابعة جودة اللافتات في المحطات ومناقشة الأمر مع شركات المواصلات.

4. المجتمع

برنامج العمل الدولي للوصول الى تطوير مستدام والمسمى "اجندة 21" (Agenda 21)، يعبر عن وجه نظر مفادها ان السياسة "الجيدة"، هي السياسة التي تمكن للجمهور الواسع من المساهمة بجدية في تشكيلها – كوسيلة لتحسين عملية اتخاذ القرارات ورفع مستوى القدرة على تنفيذها، نجاحها وإستمراريتها. تمكن عملية اشراك الجمهور من أخذ احتياجات وقيم ذوي الشأن بالحسبان، ومن إكتشاف ومناقشة الإعتراضات والخلافات في وجهات النظر في مرحلة مبكرة وليس بعد الإنتهاء من العمل. تمكن أيضا من إضفاء شرعية على المشروع في نظر زبائنه ومن رفع مستوى رغبتهم بتنفيذه، الى جانب تقدير أفضل لتأثيراته المتوقعة.

سبب إضافي لإشراك الجمهور يتعلق بالقيم. هناك توتر طبيعي بين التطوير والمحافظة على القديم، بين إحتياجات هذا الجيل والأجيال القادمة، بين مجموعات مختلفة من جمهور ذوي الشأن، بين المصلحة الشخصية والمصلحة العامة، بين مالك القوة والذي يريد تغيير علاقات القوة. معظم القضايا المتعلقة بجودة المحيط البلدي هي قضايا سياسية بالأساس

62 من مقابلات أجريت مع ابلي فايس، مدير وحدة شكاوى الجمهور في بلدية العفولة، وايتسيك دهان من شركة «كافيم».
63 تعديل رقم 98 لتعليمات المرور، كتاب القوانين س"ح ت.ش.ع"أ رقم 2266 ليوم 15.12.2010، صفحة 95. متوفر على موقع المواصلات اليوم وغدا www.transportation.org.il إصدارات <قانون مركز المعلومات للمواصلات العامة>

وليست مهنية تقنية مجردة، لأن للجمهور الحق الأساسي بالتأثير على القرارات التي تنعكس على حياته. يمكن لإشراك الجمهور أيضاً أن يساهم في تثقيف الجمهور بشكل أفضل لـ "يقوم بشكل أفضل" بلعب دوره المدني وأخذ دور أكبر في النشاطات السياسية الهادفة الى تحسين جودة الحياة والبيئة. مجتمع مدني قوي وفاعل، الى جانب درجة من الإستقلالية للسلطة المحلية، هما عاملان مؤثران بكل ما يخص نجاح المشاريع البلدية.

وظيفة السلطة المحلية اذا هي اسماع صوت سكانها. من أجل تمثيل صوت الجمهور يستحسن اتخاذ الخطوات التالية:

1. تعيين مسؤول عن متابعة شكاوى الجمهور في مجال المواصلات بحيث يحرص على التواصل الدائم مع شركات المواصلات ووزارة المواصلات.
2. اشراك ممثلين عن الجمهور في لجنة المواصلات.
3. نشر معلومات على موقع الإنترنت التابع للسلطة المحلية وبكل الوسائل المتاحة، بخصوص المواصلات العامة ومشاريع التغيير والتعديل.
4. التطرق الى الاحتياجات المختلفة لمختلف مجموعات السكان مثل التلاميذ، المسنين، النساء وغيرهم.

يمكن لإشراك الجمهور أن يكون نتاجاً لمبادرة من جانب السلطة المحلية عند اتخاذها قراراً بإشراك ذوي الشأن بمستويات مختلفة من تخطيط المشاريع لتجديد وتحسين الحيز البلدي. يمكن أن يشمل ذوو الشأن مجموعات السكان المعنية- سكان وقادة غير رسميين، عمال يعملون يومياً في المنطقة أو أصحاب مصالح تجارية ومؤسسات محلية وجماعية مثل لجان أحياء، لجان محلية ناشطة، لجان أولياء أمور، مدراء مدارس وغيرهم. عامل إضافي بإمكانه أن يساعد السلطات المحلية والسكان هو مؤسسات المجتمع المدني.

منظمات المجتمع المدني

من بين تنظيمات المجتمع المدني تعمل اليوم تنظيمات مختلفة تنشط في مجال النهوض بمواصلات مستدامة، وذلك لكون مجال المواصلات سيق وحظي بالاعتراف به كمركب اساسي ومهم في خلق الواقع الاجتماعي والبيئي المرغوب به. بادرت منظمة مواصلات اليوم وغدا الى اقامة "منتدى المنظمات من اجل المواصلات العامة" وتقوم بتركيز عملها⁶⁴ بحيث يجمع بين منظمات بيئية واجتماعية، منظمات للنهوض بحقوق واحتياجات الاشخاص ذوي الإعاقات، منظمات تستخدم المواصلات العامة ومنظمات من اوساط اليهود المتزمتين (الحريديم). يهدف المنتدى الى رفع مكانة مستخدمي المواصلات العامة بسلم أولويات حكومة اسرائيل وتطوير مواصلات عامة قادرة على الإستجابة لإحتياجات جميع السكان وتوفير بديل لمستخدمي السيارات الخاصة. يعتبر المنتدى نفسه شريكاً ممكناً للسلطات المحلية، المواطنين والناشطين المعنيين بتطوير مواصلات مستدامة⁶⁵.

5. السلطة المحلية

تحسين خدمات المواصلات العامة هو مصلحة واضحة للسلطة المحلية. الى جانب الصلاحيات الحكومية (تحضير المناقصات، المصادقة على تغييرات في مسارات الخطوط، مراقبة شركات المواصلات، تمويل تخفيض أسعار الخدمة وغيرها) والمبادرات الحكومية لتحسين الخدمة (تشجيع المنافسة بهذا المجال، تطوير شبكات لنقل أعداد كبيرة من

64 للاتصال مع منتدى التنظيمات من اجل المواصلات العامة: مواصلات اليوم وغدا تلفون: 03-5660823 فاكس 03-5669972 بريد الكتروني: transport@transportation.org.il, على الفيس بوك: "منتدى المواصلات والمجتمع" العنوان: نحات بنيمين 85 تل-أبيب 66102, موقع الانترنت: www.transportation.org.il

65 للتوجه الى منتدى المؤسسات من أجل المواصلات العامة بالإمكان الإتصال بمواصلات اليوم والغدا.

المسافرين، مشروع نتيقي إسرائيل، مناقصة "مدينة نموذجية للمواصلات المستدامة"⁶⁶ وغيرها)، فإن للسلطة المحلية دور هام: فهي تملك المعلومات بخصوص الاحتياجات المتغيرة لسكانها وزائريها، كما وتملك الدافع لتدعيم الحيز المدني عن طريق تشجيع المواصلات العامة. السلطة المحلية بالتعاون مع شركات المواصلات المحلية، يكونها ذات مصلحة في زيادة عدد المسافرين، عليها المبادرة الى إجراء تغييرات مادية، وظائفية وتكنولوجية لتحسين الخدمة، التخطيط لها والعمل عليها مع وزارة المواصلات.

بالإمكان البدء بعدد من الخطوات من أجل تعزيز مشاركة السلطات المحلية بتطوير المواصلات العامة:

1. تعيين مسؤول مواصلات عامة

على السلطة المحلية تعيين مسؤول عن المواصلات العامة يكون ذا خبرة ملائمة بهذا المجال. لا يفترض بالمسؤول أن يكون خبيراً أكاديمياً بموضوع المواصلات، لكن من المهم جداً أن يعرف خطوط المواصلات العامة في المدينة: المسار، التردد وإحتياجات المسافرين. يمكن أن يكون المسؤول عن المواصلات العامة موظفاً في مجال آخر في البلدية. مثلاً، هناك سلطات فيها "المسؤول عن شكاوى الجمهور" وسعت وظيفته ليكون مسؤولاً عن توجهات الجمهور في موضوع المواصلات العامة بشكل عيني. في سلطات محلية أخرى قد يكون المسؤول عن المواصلات العامة هو مهندس البلدية أو من يعمل معه. على كل حال، مهم أن يكون الشخص المسؤول ملتزماً ومهتماً بالموضوع وأن يكون عنواناً للإهتمام بالمواصلات العامة بشكل دائم ويومي.

لم تكن هناك وظيفة "مسؤول عن ملف المواصلات العامة" حتى مؤخراً في السلطات المحلية، وقد تم ادراجها تحت مواضيع أخرى بالرغم من خصوصيته التي تتطلب تعمقاً وإهتماماً خاصاً. تم مؤخراً ولأول مرة تعيين مسؤولية عن ملف المواصلات العامة في بلدية رأس العين، عضوة البلدية شيري سيلع. نبع قرار التعيين من استطلاع إحتياجات في المدينة برزت من خلاله مشكلة النقص في خدمات المواصلات العامة في رأس العين. بالإضافة الى كون مشاريع البلدية المستقبلية لم تشمل أي طرق الى المواصلات العامة وبدأ أن الوضع أخذ بالتأزم. أقر التعيين الى جانب إقامة لجنة مواصلات عامة وتخصيص ميزانية لإستطلاع الإحتياجات. هدف التعيين وفقاً للمسؤولية عن ملف المواصلات العامة هو زيادة عدد مستخدمي المواصلات العامة وذلك عن طريق تأسيس قسم للمواصلات العامة في نطاق قسم الهندسة، الى جانب خطوات أخرى. برأيها لم تكن المشكلة ستبدأ أصلاً لو كان هناك وظيفة كهذه منذ البداية.⁶⁷

2. تركيز المعلومات

يتوجه الجمهور بالشكاوى في موضوع المواصلات العامة أحياناً الى وزارة المواصلات، وأحياناً الى شركة المواصلات (يمكن أن يعالج الشكوى أو أن يمررها الى وزارة المواصلات أو أن لا يمررها)، وأحياناً الى السلطة المحلية. قسم من السلطات المحلية لا تفعل شيئاً بهذه المعلومات بسبب افتقادها للأدوات الملائمة أو للخبرة اللازمة للتعامل معها. يشكل المسؤول عن المواصلات العامة عنواناً لتركيز توجهات السكان.

يمكن جمع المعلومات على المستوى المحلي ودمجها مع معلومات على المستوى القطري. يمكن لمسؤول المواصلات العامة أن يبادر الى بناء موقع يحتوي على منظومات المعلومات القطرية لوزارة المواصلات. يمكنه كذلك ان يضيف اليها المعلومات المتوفرة من توجهات الجمهور ومن تحليل معطيات بخصوص محطات الباصات ووضعها، عدد المسافرين وغيرها، دون أن يكون بحاجة الى وزارة المواصلات. بإمكانه أيضاً متابعة استثمار ميزانيات وزارة المواصلات والتوجه اليها بمساعدة هذه المعطيات، بطلبات مبنية على معلومات دقيقة.

66 قدمت 15 مدينة في إسرائيل مشاريعاً في إطار «مدينة نموذجية للمواصلات المستدامة» التابع لوزارة المالية ووزارة المواصلات. ستحصل المدينة الفائزة - أشدود على تمويل بمبلغ 250 مليون شيكل من وزارة المواصلات لتنفيذ المشروع.

67 من مقابلة مع شيري سيلع، عضوة بلدية رأس العين المسؤولة عن ملف المواصلات العامة ورئيسة اللجنة البلدية للمواصلات العامة.

3. إثارة إحتياجات السكان

وظيفة السلطة المحلية، عن طريق المسؤول عن المواصلات العامة، تمثيل مصالح البلد وسكانها امام الجهات الحكومية وشركات المواصلات العامة. تشكل كل المعلومات التي يتم جمعها اساسا للتواصل مع مختلف الأطراف. من شأن توجه مبنى على معطيات مدروسة أن يحظى بتجاوب وتعاون أفضل. على المسؤول عن المواصلات العامة أن يعرف مسؤول التخطيط المحلي في وزارة المواصلات وأن يكون على اتصال دائم معه من أجل مناقشة إحتياجات السكان. يفضل أيضا تنظيم جلسة ثابتة مرة كل بضعة اسابيع مع مسؤول المنطقة وشركات المواصلات.

4. إقامة لجنة مواصلات عامة

أقيموا لجنة مواصلات عامة للاهتمام بالأمور اليومية ولتقديم مبادرات في هذا المجال. ينصح بأن تشمل اللجنة مندوبا عن الجمهور، مندوبا عن السلطة المحلية، مندوبا عن شركة المواصلات المحلية ومندوبا عن وزارة المواصلات ان أمكن. يفضل أن يكون مندوب وزارة المواصلات هو مسؤول المنطقة.

5. لعب دور في مناقصات المواصلات العامة

في اسرائيل، بإمكان شركة مواصلات تقديم خدمات مواصلات فقط بعد حصولها على ترخيص من مفتش المواصلات (طبقا للقانون 385 لقوانين المرور-1961). تتم عملية الترخيص عند دخول شركة مواصلات جديدة (عنفود/ خط جديد) وعند تجديد رخص الخطوط القائمة. تتدخل بعملية الترخيص جهات عدة منها مسؤول المنطقة، شركة المواصلات، مديرية البنى التحتية، السلطة المحلية وغيرها. يتم الإعلان عن مناقصات لخدمات المواصلات العامة مرة كل بضع سنوات إلا أنه بإمكان السلطات المحلية المبادرة الى تغييرات بملاحق الخطوط القائمة في كل وقت عن طريق التوجه الى مسؤول المنطقة (تفاصيل مسؤولي المنطقة موجودة في الملحق أ). يكون هذا التوجه ذا قيمة أكبر بكثير عند إرتكازه على معطيات جمعت بشكل متواصل بهدف اثارة إحتياجات السكان. بهذه الطريقة يمكن للسلطة المحلية التأثير بشكل جدي على المناقصات المستقبلية والإهتمام بإحتياجات سكانها.

مثال على سلطة محلية لعبت دورا خلال عملية تحضير المناقصات هو مثال بلدية عكا. رافق السيد يسرائيل بن عزرا مندوب البلدية بدعم من رئيس البلدية طاقم مديرية المواصلات العامة، عدليا، في عملية التخطيط المستقبلي لخطوط المواصلات العامة في عكا. تمخض العمل المشترك عن تخطيط المسارات من جديد لتلائم وإحتياجات السكان وإضافة خطين جديدين لخدمة سكان عكا. قال بن عزرا بأن بلدية عكا لعبت عددا من الأدوار المهمة في إطار عملية التخطيط:

1. النيابة عن إحتياجات السكان: يفترض أن توفر المواصلات العامة حولا لإحتياجات السكان ويتعين على السلطة المحلية فحص هذه الإحتياجات وإثارتها مع وزارة المواصلات.
2. الإحاطة علما بإقامة مشاريع جديدة في المدينة: هذه معلومات مهمة تتوفر لدى السلطة المحلية فقط بينما يكون لها تأثير حاسم بالنسبة لتخطيط شبكة المواصلات العامة في المدينة. على السلطة المحلية إعلام وزارة المواصلات وشركات المواصلات مسبقا بمخططات البناء الجديدة لتتمكن الأخيرة من توفير خدمات مواصلات على أحسن وجه. على أرض الواقع قامت بلدية عكا بإعلام مديرية المواصلات العامة "عدليا" بمشاريع البناء الجديدة من خلال عملية التخطيط المشتركة، ليتم ملائمة خطوط باصات تقدم لها الخدمات.
3. تعزيز مركز التجارة والأعمال: يجب العمل على تعزيز مركز التجارة والأعمال بواسطة المواصلات العامة. خلال فترة العمل مع شركة عدليا، قام السيد بن عزرا بإسم بلدية عكا بالتركيز على مرور الباصات المستقبلية من المركز التجاري للمدينة، من أجل إحياء كمرکز تجاري، ثقافي ومجتمعي للمدينة.

من المهم التعرف الى أداة مهمة يمكن استعمالها للمقارنة بين شركات المواصلات في مرحلة المناقصات- تقارير مراقبة شركات المواصلات. كجزء من طريقة عمل وزارة المواصلات، تقوم شركة منفصلة بتحضير تقارير مراقبة دورية كل ثلاثة شهور عن عمل شركات المواصلات⁶⁸. تشكل هذه التقارير معيارا هاما لفحص جودة الخدمة. تؤثر علامات التقييم التي تحصل عليها الشركات في هذه التقارير على احتمالات الشركة للفوز بمناقصات مستقبلية. لذا، يفضل أن يطلع ممثلوا السلطات المحلية على جودة عمل الشركات كما ينعكس في التقارير وذلّم بهدف مراقبة نتائج المناقصات ومراقبة مستوى الخدمة بشكل دوري. المعطيات التي تنشر للجمهور اليوم هي جزئية وغير كافية، يفضل طلب نشر معلومات أكثر تفصيلا تمكن من إجراء مقارنة بين الشركات بشكل أوضح ليؤدي ذلك الى زيادة المنافسة بين الشركات وتحسين الخدمة للمسافر.

6. تدعيم الإتصال الدائم بين مختلف الأطراف: يجب العمل كل الوقت على تقوية العلاقة مع وزارة المواصلات وشركات المواصلات في المنطقة والجمهور. بالإمكان تحقيق ذلك من خلال دمجهم في لجنة المواصلات التابعة للسلطة المحلية، تعيين مسؤول عن شكاوى الجمهور لمتابعة معالجة الشكاوى مع مندوب شركة المواصلات في الحقل، وتوفير عنوان متابعة لتوجهات الجمهور بخصوص موضوع المواصلات العامة.

⁶⁸ وزارة المواصلات www.mot.gov.il <ترخيص ومراقبة> مواصلات عامة-باصات - معلومات للسائق والمسافر <ملخص معطيات الرقابة على التشغيل لعمل خطوط خدمات المواصلات العامة في الباصات لسنة 2011>

قائمة المراجع

- كوهين حاني وتمار كينان، مستوى خدمات المواصلات العامة من وجهة نظر المسافرين، سفر ومواصلات، رقم 84، أكتوبر 2007.
http://www.transportation.org.il/sites/default/files/pirsum/ramat-sherut_0.pdf
- عوديد كاتس، نيريت طوبول وتمار كينان، مواقف سيارات رخيصة تكلفنا غالبا: دراسة بموضوع سياسات مواقف السيارات في اسرائيل، 2008.
http://www.transportation.org.il/sites/default/files/pirsum/katz_topol_keinan_2008_0.pdf
- نيريت طوبول وتمار كينان- مواصلات اليوم والغد، الوصول الأخضر الى العمل، دليل أرياب العمل، 2009.
http://www.transportation.org.il/sites/default/files/pirsum/hamadrich_lamaasikim_0.pdf
- يوؤاف لرماني، اسقاطات مورفولوجية على توزيع عدد المشاة في الحيز البلدي. قسم الجغرافيا وبيئة الإنسان، جامعة تل أبيب، 2009.
<http://www.transportation.org.il/sites/default/files/pirsum/pedestrianobstacles.pdf>
- دافيد مهلال، مواصلات عامة كبنية تحتية الزامية عند تخطيط استعمالات مساحة جديدة، 2011.
<http://www.transportation.org.il/he/node/1210>
- ميكا موران، مواصلات ناشطة- نسير على دروب الصحة، النهوض بالصحة في اسرائيل - مجلة للتربية والنهوض بالصحة، 2009.
<http://www.transportation.org.il/sites/default/files/pirsum/mika-moran-activity.pdf>
- غابرييلا عيلا، خطوط عريضة من أجل محطات باصات ملائمة، 2008.
http://www.negishut.com/image/users/55500/ftp/my_files/my%20papers/Accessible-Bus-Stops-February2008.pdf
- تمار كينان، تأثير سياسة فرض الضريبة على استعمال السيارات الممنوحة من مكان العمل على امتلاك السيارات وحجم استعمالها، التخنيون، 2009.
http://www.transportation.org.il/sites/default/files/pirsum/tamar_keinan_thesis_2010_0.pdf
- تقرير لجنة طرحنبرغ، اللجنة من أجل التغيير الاجتماعي الإقتصادي، 2011
<http://hidavrut.gov.il>
- لواء التخطيط والإقتصاد، سلطة الضريبة في اسرائيل، تقرير لجنة الضريبة الخضراء، يناير 2008.
<http://www.finance.gov.il/taxes/misui150108.pdf>
- دائرة الإحصاء المركزية، تقرير الإحصاء السنوي لإسرائيل 2009 - القائمة 24.15 والقائمة 24.4، مجلة الإحصاء الشهرية لإسرائيل 2009/11 قائمة ب/1
- عيادة السياسات البيئية - جامعة بار ايلان، ابداء رأي بموضوع مصاريف سيارات للعمال، 2006.
<http://www.transportation.org.il/sites/default/files/pirsum/hotzaotrechhev.docx>
- معهد جيوكارتوغرافيا لصالح جمعية أور ياروك (ضوء أخضر). دراسة مكملية بموضوع استعمال المواصلات العامة، يوليو 2010.
<http://www.transportation.org.il/he/node/1256>
- وزارة المواصلات، وزارة الإسكان والبناء، وثيقة توجيهات لتخطيط حركة المشاة، أكتوبر 2009.
http://www.transportation.org.il/sites/default/files/pirsum/hnkhvyt_ltknvn_lhvlky_hrgl.pdf
- عورشم تيدلب اناذر في رابطا تقباسم تلاصاوما تمادتملا تاطلسلا تيلحما، 2008.
http://www.transportation.org.il/sites/default/files/pirsum/ranana_sofi.pdf
- التعديل رقم 98 لقانون المرور، كتاب القوانين س"ح ت.ش.ع" رقم 2266 ليوم 15.12.2010، صفحة 95.
<http://www.transportation.org.il/he/node/833>
- قوانين المساواة في الحقوق لذوي الاحتياجات الخاصة (التمكين من الوصول الى خدمات المواصلات العامة)،
<http://www.transportation.org.il/he/node/849>
- Orlandi Itamar, the Potential of Carsharing in the Greater Tel Aviv Area, 2010
http://www.transportation.org.il/sites/default/files/pirsum/orlandi_itamar.docx
- Litman Todd. London Congestion Pricing: Implications for Other Cities. Victoria Transport Policy Institute, 2006
http://www.transportation.org.il/sites/default/files/pirsum/litman_0.pdf
- European Commission Energy & Transport. Famous Examples, Toolbox for mobility,
www.mobilitymanagement.be
- Making London a Walkable City, 2004 <http://www.transportation.org.il/sites/default/files/pirsum/walking-plan-london.pdf>

مواقع انترنت

شركة تنيفي بسرايل www.iroads.co.il
 شركة يفي نوف www.yefenof.co.il
 شركة موريا www.moriah.co.il
 شركة تنيفي أيلون www.ayalohw.co.il
 شركة ن.ت.ع www.nta.co.il
 وزارة الداخلية www.moin.gov.il
 وزارة المواصلات www.mot.gov.il
 بلدية هرتسليا www.herzliya.muni.il
 بلدية كريات جات www.qiryat-gat.muni.il
 بلدية ريشون لتسيون www.rishonlezion.muni.il
 قطارات اسرايل www.rail.co.il
 "تل أوفان" لتأجير الدراجات الهوائية في تل أبيب-يافا www.tel-o-fun.co.il

قائمة بالمقابلات والمحادثات المستند اليها (حسب الترتيب الأبجدي العبري):

أورنا اشكنازي، عضوة بلدية شاطئ الكرمل (خوف هكرميل)
 أوفير كوهين، شركة روم هندساه
 إيتسيك دهان، شركة "كافيم"
 ايلي فايس، مدير وحدة توجهات الجمهور في بلدية العفولة
 أمير شلو، عدليا – استشارة إقتصادية م.ض
 د. بني ماؤور، مدير الأمن، بلدية تل أبيب-يافا
 دبي تسيرينغ، لجنة أولياء الأمور، مدرسة اريئيل، رعنا
 درور غانون، نائب مدير مديرية المواصلات العامة والمسؤول القطري، وزارة المواصلات
 زيمر برشاي، مستشار مواصلات وتكنولوجيا
 حايا بن تسفي، عضوة بلدية في بلدية بردس حانا كركور، رئيسة لجنة التمكين من الوصول
 المهندسة طوباز بيلد شطاينبرغ، مهندسة مواصلات منطقة تل أبيب والمركز، وزارة المواصلات
 يهودا الباز، مفتش النقل، وزارة المواصلات
 يوناتان غاديش، مدير عام شركة CAR2GO
 يسرايل بن عزرا، من كبار مستشاري رئيس بلدية عكا ومسؤول عن تنفيذ المشاريع في المدينة
 مايا الكابيتس، المسؤولة عن تخطيط المواصلات العامة في منطقة حيفا والشمال، وزارة المواصلات
 تسيفيا فيسبيرغ، جمعية بزخوت
 نحمان شيلف، جمعية مرحاف
 نعومي فاوريث، لجنة أولياء أمور مدرسة أميريم في بنيامينا
 المحامية نيريت لوطان، عبادة السياسات البيئية، بلدية تل أبيب
 كيرن طرنر، نائبة مدير البنى التحتية وتطوير النقل البري، وزارة المواصلات
 شيري سيلع، عضوة بلدية رأس العين، المسؤولة عن ملف المواصلات العامة ورئيسة اللجنة البلدية للمواصلات العامة
 تامي زانبرغ، رئيسة جمعية اسرايل على مسار الدراجات الهوائية

الملحقات

الملحق أ: اصحاب الوظائف في وزارة المواصلات وتفاصيل الاتصال

المكتب/الوظيفة/الاسم	تلفون	فاكس	البريد الالكتروني
ديوان وزير المواصلات	02-6663931	02-6663005	sar@mot.gov.il
ديوان مدير عام وزارة المواصلات	02-6663030	02-6663033	mankal@mot.gov.il
المسؤول عن تطبيق قانون حرية المعرفة	التوجه كتابيا فقط	02-6663094	meida@mot.gov.il
نائب مدير عام البنى التحتية وتطوير المواصلات البرية- كيرن ترنر	02-6663388	02-6663395	turnerk@mot.gov.il
نائب مدير عام البرية ومفتش السير	02-6663100		
المسؤول عن توجهات الجمهور في موضوع المواصلات العامة في ديوان كبير نواب مدير عام البرية	02-6663105	02-6558903	tahaz@mot.gov.il
مدير قسم المواصلات العامة – يهودا النيز	02-6663126	02-6663122	elbaz@mot.gov.il
كبير النواب لمدير قسم المواصلات العامة ومسؤول قطري – درور جانون	02-6663104	02-6663137	drorg@mot.gov.il
مسؤول تخطيط المواصلات العامة لواء حيفا والشمال – ماية الكفيتس	03-5657201		mayal@mot.gov.il
مسؤول تخطيط المواصلات العامة لواء تل ابيب والمركز- اسي سوزانة	03-5657195	03-5657281	suzanaa@mot.gov.il
مسؤول تخطيط المواصلات العامة لواء القدس والجنوب- نوعة افيرام	02-6663165		aviramno@mot.gov.il
مسؤول تخطيط السير – عيريت شفيرير	02-6663120		shperberi@mot.gov.il
مفتش لوائي حيفا والشمال- مريان بروك			barokm@mot.gov.il
مفتش لوائي تل ابيب والمركز – يكي فرلشتاين	03-5657214		perlsteinj@mot.gov.il
مفتش لوائي القدس والجنوب- يشاي طلاور	02-6663120		ishait@mot.gov.il
مدير قسم الترخيص والتفتيش في السكك الحديدية – امير ناوور			naora@mot.gov.il

ملحق ب

شركات المواصلات العامة وتفاصيل الاتصال

- **ايجد جمعية تعاونية للمواصلات في اسرائيل محدودة الضمان** – تعاونية ايجد هي مشغل الباصات الاكبر في اسرائيل ومن بين الاكبر في العالم، تستحوذ على فرع الباصات منذ قيام الدولة. تشغل خطوط مواصلات عامة في جميع ارجاء البلاد، وحوالي- 48% من مجمل المواصلات العامة في اسرائيل. موقع الانترنت: www.egged.co.il بيت ايجد، ص.ب. 43، كريات سدي هتعوفاه 70150 تلفون: 03-9142010; فاكس: 03-9142237
- **دان شركة للمواصلات العامة محدودة الضمان** – تخدم شركة دان سكان تل ابيب منذ اكثر من ستين سنة. لقد نمت دان مع المدينة واسطول باصاتھا يخدم اليوم عشرات الاهداف في منطقة دان وخارجھا. تشغل خطوط مواصلات عامة بشكل اساسي في منطقة دان والتي تشكل حوالي- 18% من مجمل الفرع. موقع الانترنت: www.dan.co.il شارع شاؤول هميلخ 39، تل - ابيب 64928 تلفون: 03-6394444; فاكس: 03-6933490
- **متروبولين مواصلات عامة محدودة الضمان** – تشغل مجموعات\عناقيد تل - ابيب- بئر السبع وديمونه - عراد- يروحام والشارون. موقع الانترنت: www.metropoline.com شارع هحروشت 28، اور يهودا 60375 تلفون: 5900*; فاكس: 08-6232032
- **كونكس مواصلات اسرائيل محدودة الضمان** - تشغل مجموعات\عناقيد اشدود (بين المدن)، طبريا، موديعين، اللد، تل-ابيب وبني براك القدس (منذ سنة- ٢٠١١). موقع الانترنت: www.connex.co.il جادة ابا ايبن 1، هرتسليا 46725 تلفون: 6866*; فاكس: 08-8679402
- **جاليم نركيس غال نقليات محدودة الضمان** – تشغل خطوط في مجموعة رهط. المركز التجاري لهفيم، ص.ب. 5 85338 تلفون: 08-6519463; فاكس: 08-6510001
- **عيليت خطوط مواصلات محدودة الضمان** تشغل خطوط في بيتار عيليت ومنها الى القدس، بيت شيمش وبني براك. موقع الانترنت: www.illit-t.co.il شارع تومخي تميميم 2، بيتار عيليت 90500 تلفون: 02-5807777; فاكس: 02-5480490
- **خطوط مواصلات عامة محدودة الضمان** - تشغل مجموعات\عناقيد بكعات اونو (2003)، هعيمك (2005)، بينخ تكفا وراس العين (2006). موقع الانترنت: www.kavim-t.co.il شارع هعليا هشنياه 43، منطقة 58002 تلفون: 03-5570600; فاكس: 03-5570610
- **سوبربوس محدودة الضمان** - تشغل خطوط مواصلات عامة في مجموعات رملة- اللد ومنتياهو وممر القدس. موقع الانترنت: www.superbus.co.il المنطقة الصناعية ب، ص.ب. 3080، الرملة 72100 تلفون: 08-9205005
- **مترودان بئر- السبع محدودة الضمان** - تشغل مجموعه\عقود بلدي في بئر السبع. موقع الانترنت: www.metrodan.com شارع حينكن 1، ص.ب. 378، بئر السبع 84102 تلفون: 5100*; فاكس: 08-6278040
- **نتيف اكسبرس- مواصلات عامة محدودة الضمان** - تشغل مجموعات الخضيره - نتانيا، نتانيا- صفد ونتانيا- تل ابيب. موقع الانترنت: www.nateevexpress.com جادة همجينيم 64، حيفا 31002 تلفون: 04-6463921; فاكس: 04-6414706
- **شركة النقلات والسياحة الناصرة محدودة الضمان** - تشغل خطوط مواصلات عامة في منطقة حيفا والناصرة، تجوال وسياحة، تلاميذ وسفريات خاصة. موقع الانترنت: www.ntt-buses.com بيت يونيل، جادة همجينيم 64، حيفا 31200 تلفون: 04-8140500; فاكس: 04-8557038

- خدمات الباصات المتحدة الناصرة محدودة الضمان - تشغل خطوط مواصلات عامة في الناصرة والمنطقة. موقع الانترنت: www.nazareth-unbs.com شارع كزنوفا, ص.ب. 50256, الناصرة 16102 تلفون: 04-6556321; فاكس: 04-6464007
- افيكيم خدمات مواصلات حديثة محدودة الضمان - تشغل خطوط في مجموعة الشومرون. موقع الانترنت: www.afikim-t.co.il شارع نحوشت 11, كرمينيل 21653 تلفون: 03-5252555
- جي. بي. سورس محدودة الضمان - تشغل خطوط مواصلات عامة في بلدات الشمال. موقع الانترنت: www.gb-tours.com شارع بولس السادس, ص.ب. 129, الناصرة, تلفون: 04-6574261; فاكس: 04-6571008
- ايجد تعبوره محدودة الضمان - تشغل مجموعة العاد وشمالي النقب, خطان من تل-ابيب الى بئر السبع (بموازاه خطوط المتروبولين), اشدود داخل المدينة وנתانيا داخل المدينة. موقع الانترنت: www.egged-taavura.co.il شارع هتسبيه 17, اور يهودا 60212 تلفون: 03-7350100; فاكس: 03-6340845
- فورتل خطوط المواصلات العامة في اسرائيل: www.bus.gov.il

ملحق ج: استطلاع بموضوع الوصول الى المدرسة

اولياء امور مدرسة " اميريم " بنيمينة الاعزاء,

النموذج المرفق موجة اليكم كعمل تحضيرى لمشروع " باص المشاة " الى المدرسة, حيث اننا ننوي تشغيله من بداية السنة القادمة. المقصود هو اعداد مسارات سير منظمة, يسير فيها التلميذ بمجموعات, بمرافقة بالغين وتلاميذ بالغين, في اوقات ثابتة, في ساعات الوصول الى المدرسة والعودة منها. الاهداف الاساسية ل "باص المشاة", تكمن في تقديم الحل لمشاكل المواصلات الموجودة في محيط المدرسة والتشجيع على نمط حياة فيه نشاط وصحة. هنالك العديد من الجهات المشاركة في المشروع وبضمنها طاقم المدرسة, جهات في المجلس ومن المجتمع, منظمة اليوم وغدا واولياء امور طبعاً. فيما يلي استمارة مرفقة, عبئوها وأعيدها الى مربية الصف حتى يوم الاحد 24/6/12 .

شكرا لكم على تعاونكم!

لجنة اولياء الامور لنمط حياة صحي

ما هي الوسيلة الاساسية التي يصل بواسطتها ابنكم الى المدرسة كل صباح?

☐ سفر منظم (باص)

☐ سفر بسيارة خاصة

☐ دراجة هوائية

☐ مشياً على الاقدام

☐ كم دقيقة يتطلب ابنكم للوصول الى المدرسة بهذه الطريقة ?

ما هي الوسيلة الاساسية التي يعود بواسطتها ابنكم من المدرسة كل يوم ظهراً?

☐ سفر منظم (باص)

☐ سفر بسيارة خاصة الى البيت

☐ سفر الى مركز رعاية الظهيرة (تسهرون)

☐ دراجة هوائية

☐ مشياً على الاقدام

هل انتم معنيون في ان يصل ابنكم الى المدرسة مشياً?

☐ نعم ☐ لا

اذا كانت اجابتم في بند ث نعم ولكن ابنكم لا يصل الى المدرسة مشياً. اشرحوا السبب الذي يمنعه من استعمال هذه الوسيلة

.....

.....

هل انتم في معنيون في ان يعود ابنكم من المدرسة مشياً?

☐ نعم ☐ لا

اذا كانت اجابتم في بند ح نعم ولكن ابنكم لا يعود من المدرسة مشياً, اشرحوا السبب الذي يمنعه من استعمال هذه الوسيلة

.....

.....

في حال كنتم غير معنيين في ان يصل ابنكم الى المدرسة مشيا، اشيروا من فضلكم الى الاجابة الصحيحة من بين احدى الامكانيات التالية (بالإمكان الاشارة الى اكثر من امكانية واحدة):

- ☐ اننا نسكن بعيدا عن المدرسة
☐ السير ليس آمنا
☐ تقع المدرسة على خط سفري

اشيروا الى الاعتبار الذي من الممكن ان يجعلكم تمكنوا ابنكم من الذهاب الى المدرسة مشيا (بالإمكان الاشارة الى اكثر من امكانية واحدة):

- ☐ ان يتم السير في ممر آمن (يعني السير على الرصيف وقطع الشارع في ممرات المشاة) ومعلم
☐ ان يسير الاولاد بمجموعات بدون مرافقة شخص بالغ
☐ ان يسير الاولاد بمجموعات بمرافقة شخص بالغ
☐ ان تتواجد دوريات الامان لكي تساعد على عبور الشوارع بأمان في محيط المدرسة

في حال كان ابنكم حاليا يذهب و/او يعود من المدرسة مشيا- هل هنالك بحسب رأيكم بنية تحتية آمنة وملائمة من مكان سكنكم وحتى المدرسة?

- ☐ نعم ☐ لا ☐ جزئيا

اذا كانت اجابتم في بند ر "لا" او "جزئيا" فصلوا من فضلكم المشاكل الموجودة في البنى التحتية

هنالك مدارس يعمل فيها مشروع " باص المشاة " بواسطة مرافقين يتلقون اجرا. هل انتم مستعدون لدفع أي مبلغ كان سنويا (في اطار مدفوعات اولياء الامور للمدرسة) من اجل تمويل مشروع « باص المشاة »

- ☐ لا

- ☐ حتى 50 شيكل في السنة
☐ حتى 100 شيكل في السنة
☐ حتى 150 شيكل في السنة

هل انتم مستعدون لمرافقة اولاد في السير الى المدرسة في اطار مشروع "باص المشاة"?

- ☐ نعم ☐ لا ☐ ربما

عنواني هو

نشكركم على الوقت الذي كرستموه لملأ الاستمارة!

عن مواصلات اليوم والغد

تعمل مؤسسة "مواصلات اليوم والغد" منذ سنة 1998 على إخراج رؤية المواصلات المستدامة الى حيز التنفيذ في اسرائيل. لدى المؤسسة أفضل الخبراء والخبرة المهنية في مجال المواصلات في اسرائيل, وهي تعمل على تأهيل متخذي القرارات ومسؤولي التخطيط على المستوى البلدي والحكومي, تطوير الحوار بين السلطات المحلية والوزارات الحكومية, تطوير الوعي والمبادرات لدى السكان, وغيرها من الفعاليات. توفر المؤسسة مركز معلومات وإستشارة لخدمة السلطات المحلية. تمت كتابة كتيب "دليل للسلطات المحلية" في هذا الإطار, الا أن معرفة وخبرة المؤسسة المهنية متوفرة دائماً بوسائل متنوعة لغرض مساعدة الجهات المعنية في السلطات المحلية للمبادرة الى تخطيط مواصلات مستدامة.

بادرت منظمة مواصلات اليوم والغد بالإضافة الى اقامة "منتدى المنظمات من اجل المواصلات العامة" وتقوم بتركيز عمله, بحيث يوحد منظمات بيئية واجتماعية, منظمات للنهوض بحقوق واحتياجات الاشخاص ذوي الإعاقات, منظمات تستخدم المواصلات العامة ومنظمات من الوسط اليهود المتزمتين (الحريديم). يهدف المنتدى الى رفع مكانة مستخدمي المواصلات العامة بسلم أولويات حكومة اسرائيل وتطوير مواصلات عامة قادرة على الإستجابة لإحتياجات جميع السكان وتوفير بديل لمستخدمي السيارات الخاصة. يعتبر المنتدى نفسه شريكاً ممكناً للسلطات المحلية وللمواطنين والناشطين المعنيين بتطوير مواصلات مستدامة.

تقوم المؤسسة بقيادة ومرافقة إطار إضافي هو "منتدى المواصلات والمجتمع". تؤمن مؤسسة المواصلات اليوم وغدا بأن لدى السكان القدرة على التأثير لتغيير منظومة المواصلات في بلادهم ومنطقة سكانهم. المنتدى مفتوح لإنضمام السكان المعنيين والملتزمين بتطوير مبادرات محلية لتحسين المواصلات, حيث يوفر لهم اطاراً للعمل, إرشاد مجموعات, اكتساب المعرفة وإستشارة مهنية.

للاتصال بمؤسسة مواصلات اليوم والغد – المؤسسة الإسرائيلية لتطوير مواصلات مستدامة

تلفون 03-5660823 فاكس 03-5669972

بريد الكتروني: transport@transportation.org.il

العنوان: نحلات بنيامين 85 تل أبيب 66102

موقع الإنترنت: www.transportation.org.il

صفحتنا على الفيسبوك: [مواصلات اليوم والغد](#)

About Transport Today and Tomorrow

Transport Today and Tomorrow was founded in 1998, in order to promote the development of Israel's transportation system based on alternative means to the private car, such as public transportation, walking, cycling, carpooling and others. Our vision is based on the following principles of Sustainable Transport:

- Equal and optimal accessibility to social, cultural and financial activities
- Reducing negative effects of the transportation system over the population and the natural environment, while strengthening cities and protecting natural open spaces.
- Absolute intolerance to traffic accidents and their high cost for society.
- Balancing between social justice, urban development, accessibility needs, environmental protection and economic rationality.

Read about our projects and activities: www.transportation.org.il

Contact us:

Transport Today & Tomorrow

The Israeli Organization for Sustainable Transportation

Nahalat Benjamin 85, Tel-Aviv 66102

Tel. +972-(0)3-5660823 Fax +972-(0)3-566-9972

transport@transportation.org.il

Follow our Facebook page: תחבורה היום ומחר

Promoting Sustainable Transportation

The Guidebook for Local Municipalities

Rinat Tal, Lara Paran, Tamar Keinan

Graphic design: Ayelet Tikotzky

Transport Today & Tomorrow, 2013