

تحت شعار:
{الصندوق من أجل بيئة خضراء} {صندوق صموئيل سابه} {صندوق روزه لوكسنبورغ}
{وزارة حماية البيئة} {مواصلات اليوم وغداً} {اتحاد مدن الشارون- الكرمل}

«كيف نعزز مواصلات مستدامه»؟

دليل للناشطين

لارا فارن, رينات طال, تمار كنيغ

مواصلات اليوم وغداً 2012

طبعه اولى

كتابة واعداد : لارا فارن, رينات طال, تمار كنيغ
استشاره مهنيه : حاني كاسبي- كوهن
ترجمة الى العربية: فادي شبيطه
تصميم جرافيكاً : اييلت طيكوتسكي
اصدار : مواصلات اليوم وغداً

مقدمة وتمهيد

تعمل مواصلات اليوم وغدا منذ سنة 1998 وذلك من أجل تغيير سياسة المواصلات في اسرائيل. هدفنا هو تشجيع العمل على تطوير جهاز مواصلات مستدام يعتمد على المواصلات العامة والسير على الأقدام وركوب الدراجات وغيرها. نركز في نشاطنا على العمل ازاء متخذي القرارات على المستويين القطري والمحلي, تقديم المساعدة للمشغلين لتطوير بدائل لوسائل وصول مستخدميهم الى العمل, قيادة منتدى المنظمات من اجل المواصلات العامة, كتابة ونشر مقالات مهنية, تنظيم مؤتمرات وعقد دورات تأهيلية لمهندسي مدن ومخططين ونشطين وغيرهم.

ومن منطلق قناعتنا بان مجموعه من السكان تملك القدرة على التأثير وتغيير جهاز المواصلات, فقد قمنا بتأسيس "منتدى المواصلات والمجتمع". يعتبر المنتدى الأول من نوعه في مجال المواصلات في اسرائيل وهو يدعم ويساعد مبادرات محلية يقوم بها السكان من اجل النهوض بمواصلات مستدامة. ويهدف المشروع الى بلورة شبكة نشاط في جميع انحاء البلاد تتكون من وكلاء تغيير محليين في مجال المواصلات, من خلال اجراء حوار عميق بين الطواقم وتعلم تبادلي ونشاط مشترك; وكذلك تقديم يد العون لسد حاجه شرائح سكانية مختلفة من شتى انحاء البلاد لتوفير امكانية التنقل بحيث يتم التركيز على مناطق الضواحي بواسطة تطوير مواصلات عامة ووسائل اضافية تساهم في تقليص الحاجة لاستخدام المركبات الخاصة.

نوفر للنشطاء عن طريق المنتدى دورات تأهيل مهني وعلمي ومرافقة فردية بهدف تحضير برامج عمل وتجنيد الاطراف الرئيسية الفاعلة (مندوبي السلطات والمجتمع وشركات المواصلات العامة) ودراسة وتحليل الصراعات ومعالجة العوائق. يستخدم المنتدى كمجموعة تمكين للنشطاء اذ انه يوفر لهم تشاطر التجربة والعمل سوية على تطوير ادوات لإحداث التأثير.

لقد دون هذا الدليل بروح "منتدى المواصلات والمجتمع" بهدف تقديم العون للسكان وللناشطين المعنيين بدفع قضية المواصلات المستدامة قدماً في بلداتهم. نتمنى للمطلعين على هذا الدليل نجاحا في تطبيق الأفكار والاستفادة من الأدوات المقترحة من خلاله. سيسعد مواصلات اليوم وغدا مساعدة ومرافقة مجموعات سكانية تلترم بهذا الموضوع وتأخذ على عاتقها النهوض من خلاله بمشروع محلي.

اعد هذا الدليل ليكون دليلاً عملياً قابلاً للتنفيذ. يجيب الفصل الأول على السؤال " ما هو الجدير بالنهوض به" ويشكل القاعدة النظرية للمواصلات المستدامة. اما الفصول التالية فهي اكثر عملية وتحاول ان تقدم اجابة على التساؤل " كيف يمكن النهوض بمواصلات مستدامة". كُرس الفصل الثاني لتحديد اللاعبين العاملين في مجال المواصلات في البلاد وذلك من اجل محاولة توضيح التوزيع المعقد للمسؤوليات بين السلطات المختلفة. اما الفصل الثالث فيقترح طرق واساليب للعمل على المستوى التنظيمي الداخلي لمساعدتكم عندما ترغبون في النهوض بمشروع مواصلات مستدامه وهو يعرض اساليب تنفيذ عملية. وفي الفصل الرابع والأخير تجدون عرضاً لنماذج مشاريع حقيقيه من الميدان نفذها ناشطي منتدى " المواصلات والمجتمع" وذلك لتوفير مصدر الهام لكم اذا نويتم النهوض بمشاريع مشابهه. تشتمل ملاحق الدليل على وسائل التواصل مع اصحاب الوظائف ذات العلاقة في وزارة المواصلات وفي الشركات التي تشغل المواصلات العامة, واستمارة اسئلة للأهالي بموضوع الوصول الى المدرسة وكذلك دراسة مسح احتياجات نموذجية.

ندعوكم بهذا الى زيارة موقعنا والاطلاع على المزيد من المعلومات حول المنتدى والاستفادة من مخزون معلوماتنا المهنية ومواكبة نشاطاتنا واخبارنا وفعاليتنا: www.transportation.org.il

تمار كينان

المديرة العامة - مواصلات اليوم وغدا

المحتويات | فهرس

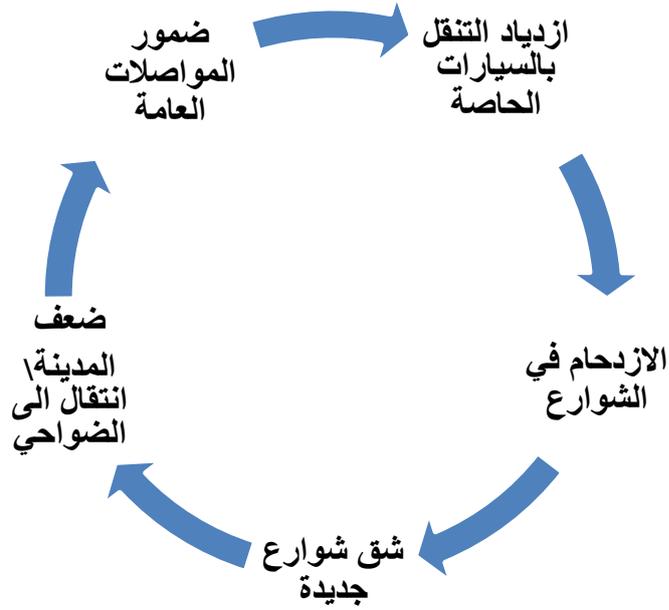
5	.....	مقدمة
8	.....	1. حلول مواصلات مستدامة
8	.....	تحسين مستوى خدمات المواصلات العامة
12	.....	بنى تحتية مطلوبة لتطوير المواصلات العامة
19	.....	ادارة المواصلات
22	.....	2. تعيين الجهات الفاعلة في عملية النهوض بمواصلات مستدامة
22	.....	وزارة المواصلات
25	.....	هيئات غير وزارية
27	.....	السلطة المحلية
28	.....	سلطات التخطيط
30	.....	مشغلي المواصلات العامة
31	.....	المجتمع
31	.....	منظمات المجتمع المدني
33	.....	3. اعداد برنامج عمل للنهوض بالمواصلات المستدامة
33	.....	برنامج عمل
35	.....	تجنيد المجتمع
37	.....	4. مشاريع مختارة لطواقم منتدى مواصلات ومجتمع
37	.....	مشروع دراجات هوائية مدمج في بكعات هنديف
39	.....	مشروع مواصلات مستدامة في اصبع الجليل
41	.....	العمل على متناوليه المواصلات العامة في بردس حنة- كركور
43	.....	مشروع المواصلات العامة في شاطى الكرمل
46	.....	الملحق أ: اصحاب الوظائف في وزارة المواصلات وتفاصيل الاتصال
47	.....	ملحق ب: مشغلي المواصلات العامة وتفاصيل الاتصال
49	.....	ملحق ج : استطلاع في موضوع الوصول الى المدرسة

مقدمة

يعتمد جهاز المواصلات في اسرائيل حالياً على استخدام السيارة الخاصة. يتسبب جهاز من هذا القبيل بأضرار جمه من النواحي الاجتماعية والاقتصادية والبيئية. احد هذه الأضرار الجدية والأكثر وضوحاً هو مشكلة الأزمات المرورية واذا أضفنا إليها حوادث السير وتلوث الجو نتضح لنا صورة جلية تشير الى ان المواصلات في اسرائيل لا تعمل بشكل لائق.

ان جهاز المواصلات المعتمد على شبكة شوارع وتتنقل بالسيارات ينتج حلقة مفرغة: شق شارع جديد يقصر زمن السفر ويجعل اماكن السكن البعيد أكثر 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 ضمور المواصلات العامة والى الحاجة المتزايدة للتنقل في السيارات الخاصة وهكذا تتعاضد ظاهرة الازدحام في الشوارع والمطالبة بالمزيد من الشوارع الجديدة.

حلقة المواصلات المفرغة:

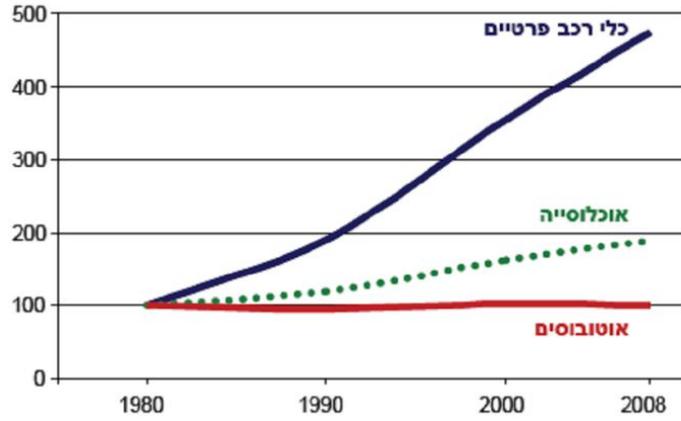


التوجه التخطيطي لموضوع المواصلات والمتبع حالياً في اسرائيل وفي دول متطورة اخرى يقضي بان تطوير استخدامات جديدة لمساحات الأرض بدون تطوير بنى تحتية للمواصلات العامة التي تتحلّى بالجودة ستؤدي الى زيادة الطلب على السيارات الخاصة والى تعاضد حدة مشكلة الازدحام. ان معالجة مشكلة الازدحام يجب ان تتم بالأساس عن 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 1980-2008¹

100=1980



بحسب استطلاع بادرت اليه جمعيه " ضوء اخضر-اور يروق" ونفذة معهد غيوكرتو جرافيا سنة 2010², 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 قسراً وليس طوعاً واختياراً. 51% من الجمهور عبروا عن استعدادهم للسفر بالمواصلات العامة في حال كانت منتظمة وسريعة وبمتناوليته جيدة كما هو الحال مع السيارة الخاصة.

اهمية المواصلات العامة

تشير معطيات وزارة المالية الى ان الضرر المادي الأقتصادي الناتج عن تضيق الوقت في الاختناقات المرورية فقط، يقدر بنحو -15 مليار شيكل جديد في السنة. اضافة الى مركبات اخرى مثل تلوث الهواء وتكلفة

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

11/2009 – جدول ب/1

² معهد غيوكرتو جرافيا 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](#)

تشغيل السيارات فان التكلفة ترتفع لتصل الى مستويات اعلى. ان التوفير في اقتصاد الدولة نتيجة انتقال 10 بالمئة من مسافري السيارات الخاصة الى المواصلات العامة يقدر بحوالي-5.5 مليار شيكل جديد³.

عند بداية تطور المواصلات الحركية اعدت المواصلات العامة لاستخدامات من اتخذوا قرار السفر عن طريق المواصلات العامة لكونها الخيار المتاح الوحيد. وبطبيعة الحال كان هذا الجمهور من المستخدمين مكونا من شرائح سكانية ضعيفة من الفقراء وطاعني السن والأولاد. على مدى عشرات السنين الأخيرة نشأت رؤى جديدة مفادها ان جهاز مواصلات فعال وناجع يفي بالغرض المرجو منة لا بد الا ان يعتمد على المواصلات العامة. ان الهدف المنشود هو الوصول الى وضع يفضل فيه جزء كبير من جمهور المستخدمين استخدام المواصلات العامة على السفر بالسيارات الخاصة.

الى جانب ميزات المواصلات العامة في مساهمتها في تخفيف الأزمات المرورية وفي زيادة القسم النسبي للسفريات بالمواصلات العامة، ثمة ميزات اضافية واضحة اخرى في المجالات التالية:

- أ. تقليص فائض الطلب على مواقف السيارات.
- ب. زيادة الأمان على الطرق الناتج عن تقليل السفر.
- ت. تقليص التهميش الاجتماعي لشرائح طاعني السن والأولاد.
- ث. تقليص استهلاك الطاقة.
- ج. تقليص نفث الملوثات.

لقد تبنت وزارة المواصلات في السنوات الأخيرة سياسة معلنة لتعزيز المواصلات العامة وذلك بهدف زياده اعداد جمهور المستخدمين وليس فقط بغرض توفير وسائل مواصلات لشرائح سكانية ليس بمقدورها امتلاك سيارة.

³ من ضمن اجابة وزير المالية, د. يوفال شطابنيتس على استجواب عضوة الكنيست شيلي حايوفيتش, تموز 2011

1. حلول مواصلات مستدامة

في اسرائيل وفي بلدان اخرى حدث على مدار السنين تزايد مستمر في حجم ازمات المرور. ان السبب لهذه الظاهرة يعود الى تشتيت خصائص استخدامات مساحات الأراضي في الحيز المتاح وازدياد حجم الاقتصاد وتنوع احتياجات المجتمع وزيادة مستوى انتشار وسائل النقل الميكانيكية وكذلك طبعاً بسبب زيادة حجم استخدام السيارات وتقلص عدد المسافرين في المواصلات العامة. ان هذا الوضع يؤدي الى تباطؤ في سرعة السفر واستهلاك اكبر للطاقة وزيادة نسبة تلوث الهواء ومستوى الضوضاء والى اصابة مراكز حضرات المدن بالوهن بمقابل تعزيز ظاهرة الانتقال الى الضواحي مما يؤدي بالتاكيد الى زيادة عدد حوادث الطرق. وترجم كل هذه العوامل الى خسائر مادية تصل الى مئات ملايين الشواكل في السنة وبمضار صحية وبيئية وبضرر جسيم يمس نسيج الحياة الاجتماعية. على ضوء هذا الحجم من الأضرار تبرز اهمية الاستثمار وتشجيع بدائل لاستخدام السيارات الخاصة.

سنعرض في هذا الفصل بدائل للسيارات الخاصة والتي من المجدي تعزيزها في اطار تطوير مواصلات مستدامة, وعلى رأسها جهاز مواصلات عامه متقدمة وحديثة.

من اجل الوصول الى ذلك يجب تحسين مستوى خدمات المواصلات العامة ونشر خطوطها بحيث تشكل بديلاً مجدياً بالنسبة الى شرائح سكانية متنوعة وتؤدي بغالبية الجمهور الى تفضيل السفر فيها. كما وتجب رعاية الوسائل المكتملة لها كإدارة حركة المرور والتشجيع على ركوب الدراجات الهوائية والسير على الأقدام.

تحسين مستوى خدمات المواصلات العامة

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 بالمسافر وبالهدف من السفر, فيما يلي المركبات الأساسية:

- **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 المسافر. يقدر زمن الانتظار على انه اطول (ب 2-4 اضعاف) من زمن السفر في المركبة. من وجهه نظر المسافرين الذين لا يعتبرون اسرى⁴, يقاس الزمن نسبة الى زمن مدة السفر في السيارة الخاصة.
- **مصدافية الخدمة:** الالتزام بجدول الأوقات المحدد عند الوصول الى المحطة او الى الهدف ووتيرة حالات التأخير في الجهاز والإضرابات.

⁴ المسافرين الذين لا يعتبرون اسرى للمواصلات العامة. يعني اولئك الذين يملكون بديلاً آخر ولذلك فانهم سيختارون المواصلات العامة فقط في حال شكلت هذه بديلاً لاثقاً.

- **تغطية الشبكة:** تقاس نسبة التغطية التي توفرها المواصلات العامة عن طريق مسافات السير الى المحطات ومنها وعدد التنقلات بين الخطوط وان كان لاستعمالات الارض في الحيز المعين علاقة ذات صلة بالموضوع بالإضافة الى ساعات وايام الخدمة.
- **توفر المعلومات:** حول مسارات الخطوط ومواعيد السفر والتغييرات ونقاط الانتقال بين الوسائل او المشغلين المختلفين للمواصلات. يجب التمييز بين المعلومات الثابتة وبين المعلومات الموجودة على شبكة الأنترنت في الوقت الحقيقي والتي توفر معلومات فورية حول وصول الباصات الى المحطة والتغييرات في جداول الأوقات.
- **الراحة في السفر:** توفر اماكن للجلوس, اكتظاظ, راحة مقاعد الجلوس, تكييف الهواء, نوع وسيلة النقل, النظافة.
- **شروط الانتظار في المحطة:** حماية من احوال الجو, اضاءة, اماكن 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 الاوتوماتيكية في داخل الباصات الى جوانب كل الأبواب. اما محطات استخراج البطاقات فيجب ان تكون خارج الباصات وفي محطات ومراكز مركزية اخرى في ارجاء المدينة. من اجل تقليص فترة الصعود و ابراز البطاقة يجب العمل على فتح كل أبواب الباص لتسريع عملية صعود المسافرين.
- **إمكانية الوصول لشرائح سكانية خاصة (طاعني السن, المعوقين):** ارتفاع درجة السلم في مدخل الباص, آلة لكروسي العجلات, معلومات بخط برايل, معلومات صوتية.
- **دمج وتكامل:** تنسيق في جداول الأوقات وتنسيق استعمال البطاقات بين وسائل السفر والمشغلين. تنسيق في المحطات واخذ المسافة التي تفصل بين وسائل السفر المختلفة بالاعتبار.
- **تعامل السائق مع المسافرين:** الأدب في التعامل, مدى معرفة السائق بالمسار والمحطات.
- **أمن وامان:** مدى الضلوع بحوادث طرق, مهنية السائق, الإحساس بالأمان عند الانتظار في المحطة وخلال السفر.

تجديد شبكة الخطوط في المواصلات العامة

على مدار سنوات وفي الكثير من المدن عانى جهاز المواصلات العامة من عدم ملاءمته بالشكل الكافي للتغيرات التي حدثت بكل ما يتعلق بطرائق استخدام مساحات الأرض فقد بنيت بالتدريج بطريقة رقعة فوق

الأخرى بدون تخطيط شامل. ان الارتفاع في عدد السكان واقامة مراكز سكن وعمل وتعليم وترفيه جديده بدون تخطيط ملائم للمواصلات العامة ادت الى 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-ايبب 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 لليوم⁵.

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 سيرا 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 بالمسافرين في المستقبل.

اما تجديد الشبكة فبإمكانه 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 ايسط 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 المسافرين الذي فحص عينات من السفريات التي تتم واسطة المواصلات العامة واستطلاع بؤر ومراكز الجذب والذي يفحص الطلب على تلك المراكز في كل منطقة ومنطقه في الحاضرة; 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.

التعامل مع المجموعات السكانية ذات الاحتياجات الخاصة

ان تخطيط المواصلات العامة يلزم التعامل مع المجموعات السكانية ذات الاحتياجات الخاصة مثل المتدينين 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. فمثلا استعان قسم الشباب في بلدية تل-ايبب- يافا بخدمات الاستشارة وذلك من اجل العمل على توفير امكانيات لمواصلات بحيث تكون متلائمة مع خصائص

⁵ الكنيست, مركز الابحاث 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.

شريحة الشباب (مثل السكن في احياء معينة, مستوى منخفض لامتلاك السيارات, اهداف وصول مطلوبة مثل اماكن تعليم وترفيه, ساعات نشاط وسفرات ليلية). تعمل منظمات مثل "بزخوت" و"اكيم" على ملائمة المواصلات العامة للأشخاص المعوقين.

نشر المعلومات في المواصلات العامة

تشكل المعلومات للمسافر مركبا مركزيا من مركبات الخدمة التي تقدم لمستخدمي المواصلات العامة. يشتمل تحسين المعلومات على:

- وضع اعمدة معلومات ثابتة في المحطات وفيها خارطة خطوط المواصلات العامة في المدينة ومسارات الخطوط في المحطة وجداول 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 ومنظومة رسائل قصيرة.
- تطوير برامج تطبيقات للتلفونات الذكية وجعل المعلومات بمتناول القطاع الخاص بحيث يقومون بتطوير برامج تطبيقات للتلفونات الذكية يوفرون عن طريقها خدمات معلوماتية متنوعة.
- وضع لافتات الكترونية في المحطات تقدم المعلومات في وقت حصولها الحقيقي عن كل ما يتعلق بمواعيد وصول الباص التالي الى المحطة.

تحسين المعلومات المقدمة عن المواصلات العامة من شأنه ان يسهل على المستخدمين تخطيط سفرهم. بل واكثر من ذلك, فان التزود بالمعلومات في الوقت الحقيقي في كل ما يتعلق بالسفرة سيقاقل وبشكل جدي من عدم اليقين عند المستخدمين, وسيتمكن ذلك من استغلال الوقت بشكل اكثر نجاعة مما يحسن الخدمة بصورة ملموسة.

في-1 كانون ثاني 2012 دخل الى حيز التنفيذ [تعديل 98 لقانون السير](#)⁶ والذي يتعامل مع تحسين المعلومات المقدمة للمسافر في المواصلات العامة. حسب القانون, يجب ان تشمل كل محطة باص المعطيات التالية:

1. خارطة تفصل مسارات خطوط الخدمة.
 2. عرض لأوقات تقديم الخدمة ووتيرة عمل الخطوط.
 3. طرق الاتصال مع الشركات التي تشغل خطوط المحطة ومركز المعلومات القطري.
- محطات الباص التي لا تفي بمتطلبات القانون, يجب ان يبلغ عنها لوزارة المواصلات اذ انها المسؤولة عن تطبيق هذا القانون. في موقع وزارة المواصلات ثمة امكانية لتقديم شكوى بصدد ذلك [شكوى](#)⁷.

⁶تعديل 98 لقانون السير, كتاب القوانين س"ح" 2011 رقم 2266 من يوم 15.12.2010, ص 95.

متوفر في موقع مواصلات اليوم وغدا www.transportation.org.il < منشورات < [قانون مركز معلومات لمواصلات عامة](#)

بنى تحتية مطلوبة لتطوير المواصلات العامة

ان عملية تطوير البنى التحتية المادية هي جزء من عملية تحسين الخدمة. تحسين المواصلات العامة يلزم اقامة وصيانة دائمة وتعديل مستمر للبنى التحتية المادية وبضمن ذلك: عرائش للانتظار, محطات باصات بمتناول كافة المسافرين ومن اجل الاشخاص المعوقين بشكل خاص, خرائط وجدول زمنية في المحطات, خلجان وخلجان مقلوبة⁸, محطات تجميع املاح ومحطات نهائية, مسارات مخصصة للمواصلات العامة, افضلية عند الاشارات المرورية الضوئية وجهاز ادارة وتفتيش على السير وغيرها.

حسب "قانون البلديات", السلطة المحلية هي المسؤولة عن تطوير وصيانة كل الشوارع ومنشآت المواصلات الموجودة في مجالها, وكذلك عن الحصول على التمويل المطلوب لهذه النشاطات. وزارة المواصلات كأحد المصادر الاساسية لتمويل المشاريع, حددت سلسلة من الإجراءات التي يجب اتباعها لتقديم طلبات لتخصيص الميزانيات بهدف تطوير المشاريع في السلطات المحلية. يمكن ايجاد هذه الإجراءات [في موقع وزارة المواصلات](#)⁹.

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 معينة خلال اليوم.

تخصيص مسارات خاصة للمواصلات العامة في شوارع قائمة ومخططة بشكل حلا رخيص والتمن ويعود بمرودود عالي جدا فيما يتعلق بمسالة تقصير زمن السفر. تخصيص مسارات خاصة للمواصلات العامة وتطبيق العمل بها يؤدي الى تحسين كبير في خدمات المواصلات العامة, وذلك لأن المدة الزمنية تنقلص مقارنة بالسفر في السيارة الخاصة وبهذا يصبح بالإمكان الالتزام بالجدول الزمنية.

ثمة حل اضافي آخر وهو الاستثمار في مسارات خاصة للمواصلات العامة- مسارات للمواصلات العامة. وهي تختلف عن المسارات الخاصة للمواصلات العامة, 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.

⁷ موقع وزارة المواصلات www.mot.gov.il <شكاوى الجمهور > [شكوى عن سلوكيات في خطوط الخدمة في المواصلات العامة](#)

⁸ يجري الحديث عن محطة باص فيها بدلا من ان يتجاوز الشارع ويتسع الى داخل الرصيف, يتسع الرصيف الى داخل الشارع.

⁹ موقع وزارة المواصلات www.mot.gov.il < تطوير وتخطيط > بنى تحتية وتنسيق مواصلاتي < [ميزانيات امان وتطوير بنى](#)

سياسة حكومة اسرائيل في موضوع مسارات للمواصلات العامة - في يوم -13.8.97 قررت حكومة اسرائيل انه حتى نهاية سنة 2000 ستكتمل اقامة مسالك حصرية للمواصلات العامة - الباصات في المدن تل - ايبب والقدس وحيفا. تقرر وضع هذه المسالك في المحاور الرئيسية التي تحظى بالطلب عليها وملاءمة خطوط المواصلات العامة للمسالك الحصرية. وتقرر كذلك تفعيل برنامج تطبيق متشدد للقانون في مسالك للمواصلات العامة وفرض غرامات عالية على المخالفات لقانون استخدام هذه المسالك. في سنة-1999 قررت الحكومة انه عند الدخول الى المدن الكبيرة وفي حال كانت في الشارع 3 مسارات او اكثر يجب ان يخصص مسار 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 مسالك ومسارات المواصلات العامة بحيث يتم الإعلان عنها من بداية شهر كانون ثاني 2008. لهذه الوسائل القدرة على احداث 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 مسالك 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 مسالك المواصلات العامة سيؤدي الى تقصير مدة السفر بحوالي -50%, ويمكنه ان يزيد الطلب بنحو 25%.

ان كان هذا هو الحال, يجب العمل على تطبيق المبادئ التالية:

القيام بالعمل: اولاً, تجب المطالبة بالفصل بين مسالك المواصلات العامة وبين المسالك العادية, وبان تعطى الأفضلية لهذه المسالك عند الاشارات الضوئية. ثانياً, يجب توسيع حظر السفر في مسالك المواصلات العامة ليشمل كل ساعات الليل والنهار, ما عدا ايام السبت والأعياد, وذلك حتى يصبح بالإمكان من معالجة الأزمات المرورية في ساعات غير متوقعة (بحسب ابحاث مختلفة, - 40 بالمئة من الازدحام يحدث في ساعات غير عادية). بل واكثر من ذلك تعريف المسالك على انها مخصصة وحصرية لاستخدام المواصلات العامة يمكن من تعليم السواق ومن التعريف بشكل اكثر وضوحاً بان هنالك فصلاً بين هذه المسالك.

بنى تحتية: يجب تطبيق قرارات الحكومة فيما يتعلق بتخصيص مسالك للمواصلات العامة في كل المداخل الى المدن الكبيرة ودمج الموضوع في عمليات تخطيط الشوارع المستقبلية. يجب تخصيص موارد ملائمة لإقامة مسالك للمواصلات العامة. مسالك لائقة للمواصلات العامة.

فرض القانون: يجب التوجه الى وزارة المواصلات والى شرطة اسرائيل بطلب تعزيز فرض القانون بما يتعلق بحظر سفر السيارات الخاصة في مسالك المواصلات العامة, عن طريق تخصيص موارد ملائمة, استخدام ادوات فرض قانون اوماتيكية مثل آلات تصوير والعمل منح صلاحيات لفرض القانون في هذا المجال للمراقبين داخل المدن.

تحسين الوسائل المكتملة للمواصلات العامة

المواصلات العامة هي جهاز خدمه لا يعمل في فراغ. لهذا الجهاز حيز من وسائل المواصلات المكتملة مثل السير على الأقدام وركوب الدراجات الهوائية. يعتبر السير على الأقدام الوسيلة المكتملة المركزية لأن كل

مستخدم للمواصلات العامة يحتاج الى الوصول الى المحطة والعودة منها. وعلية فان مستوى الخدمة لهذه الوسيلة المكملة يشكل جزءاً من مستوى الخدمة لمجمل عملية استخدام المواصلات العامة.

تعزيز وتشجيع السير على الأقدام

"مواصلات مستدامة" تنطلق الى اسلوب حياة يعتمد على استخدام المواصلات العامة والسير على الأقدام في التنقل, من منطلق جوانب بيئية مختلفة وكذلك اجتماعية واقتصادية وصحية وجوانب تتعلق بالسلامة والأمان.

ان التوجه المؤسس لمواصلات مستدامة يفيد بانه عن طريق تشجيع السير على الأقدام, ان كان وسيلة تنقل اساسية او وسيلة مكملة للمواصلات العامة يمكنه ان يعيق او ان يمنع الانعكاسات البيئية للتوجه للاستخدام الأخذ بالتزايد للسيارات الخاصة بهدف وصول الناس يوميا الى اعمالهم البعيدة عن اماكن سكنهم, . تشمل هذه الانعكاسات على استنزاف موارد الطاقة وموارد الطبيعة وكذا موارد الأرض بالإضافة الى الحاق الضرر بالمساحات المفتوحة وبالتنوع البيولوجي وتنطوي ايضا على تلوث الهواء والمضار الناجمة عن الضجيج وعامل الاحتباس الحراري.

من المنظور الصحي تعرف " مواصلات نشيطة" (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 الجسدية. بل واكثر 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.

الانتقال الى السير على الأقدام كوسيلة مواصلات الى جانب استخدام المواصلات العامة يمكنه ان يقلص جدا الأضرار الاقتصادية المتسببة من الاكتظاظ في الشوارع, بضمنها هدر ساعات العمل, ميزانيات للبنى التحتية والتكاليف الخارجية الناتجة عن المضار البيئية والصحية التي ذكرت أنفا. وثمة ادعاء مفاده ان تواجد وحضور السائرين على الأقدام في الحيز المدني يؤدي الى تشجيع التجارة المحلية ويعزز مراكز المدن.

اما من ناحية المنظور الاجتماعي فان خطاب المواصلات المستدامة يطرح مبادئ المساواة والعدالة الاجتماعية للنقاش. التطوير الذي في اساس توجهه السير على الأقدام والمواصلات العامة يهدف الى ضمان امكانية وصول متساوية بين الافراد والمجموعات السكانية الى مراكز التأهيل والعمل والثقافة والخدمات العامة. ومن وجهة النظر الاجتماعية ايضا, فان الحيز العام المخطط للناس وليس للسيارات يوفر فرص للتفاعل التلقائي بين الناس ويشجعهم على ان يكونوا فاعلين في الحياة العامة, وعلى ان يشاركوا في انتاج الحيز المدني وان يستخدموا بشكل حر كل حيز وحيز في المدينة. من هذا المنظور يمكن القول ان جودة الحيز المدني تقاس بتواجد السائرين على الأقدام فيه.

ان السير هو احد اهم والوظائف الأساسية للجسم ووسيلة المواصلات الأقدم ولأكثر 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 جهاز من العلاقات المباشرة مع المجتمع والبيئة.



من اجل تشجيع السير على الأقدام, يجب الطلب من السلطات, وخاصة من السلطات المحلية النهوض بالوسائل التالية:

- (1) تخصيص حيز كافي للسائرين على الأقدام ولراكبي الدراجات الهوائية وتقليل المساحات المخصصة لسيير ووقوف السيارات الخاصة.
- (2) تعزيز ممرات آمنة وسالكة بين اجزاء الشارع المختلفة مع الأخذ بالاعتبار وتيرة سير طاعني السن والمعوقين, خاصة في المفارق التي توجد فيها اشارات مرور ضوئية.
- (3) الاهتمام بتنقل آمن لطاعني السن والمعوقين وعربات الأطفال على الأرصفة, وتمشيا مع ذلك يجب العمل وبشكل مدروس على وضع اثاث شوارع وقطع اخرى كالمقاعد ومحطات الباص وحاويات النفايات واثارات المرور.
- (4) تقليل عدد اماكن الوقوف على جوانب الارصفة وتشجيع المستخدمين على الانتقال لاستخدام المواصلات العامة.
- (5) تنظيم نشاط سيارات المزودين في الشوارع التجارية بحيث لا تنغص على السائرين على الأقدام خلال ساعات اليوم.
- (6) القيام بعملية فصل مادي لمسارات الدراجات الهوائية عن الشارع وعن الرصيف.
- (7) تحسين عملية فرض القانون في المجالات التالية والنظر في زيادة الغرامة المطلوبة بسبب هذه المخالفات: منع السيارات من الوقوف على ممرات المشاة في مفترقات الطرق; منع الدراجات النارية بكل احجامها من السير على الدورات والجادات بين الشوارع; اعطاء حق الأولوية للمشاة; منع توقف السيارات على الارصفة.

8) يجب الطلب من البلديات ان تمول طرفا مسؤولا عن تشجيع السير على الأقدام وعمل على رعاية حيز المدينة لصالحها.

المزيد حول توجيهات تخطيطية لازمة لمصلحة المشاة يمكن ايجادها في المستند ["توجيهات لتخطيط سير المشاة"](#) والتي نشرتها وزارتا المواصلات ووزارة البناء والإسكان وهي موجودة في موقع وزارة المواصلات¹⁰.

تشجيع الذهاب الى المدرسة مشيا على الأقدام في السلطة المحلية

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. في الماضي الغير بعيد كان الذهاب سيرا 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 نفاث الغازات السامة وكذلك يشكل تهديدا على سلامة الأولاد عند عبورهم الشوارع المجاورة للمدارس. من المنظور الصحي, عدم الذهاب سيرا الى المدرسة تضر بلياقة الولد البدنية وتزيد من مخاطر التعرض للأمراض التي تنتسب 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, على سبيل المثال: شبكة ممرات للمشاة, ممرات للدراجات الهوائية وجهاز تغذية لوسائل المواصلات العامة.

تشجيع الذهاب الى المدرسة مشيا على الأقدام يمكن القيام به بدون أي صلة بالسلطات وذلك عن طريق التعاون مع الأهالي الآخرين. اليوم في عهد الأنترنت والشبكات الاجتماعية صار الأمر اسهل, فيما يلي برنامج اقتراحات:

1. تجنيد اطراف من المجتمع وعلى رأسها الطلاب وأهاليهم ولجان اولياء الأمور وادارة المدرسة والطاقت التربوي والسلطات المحلية وغيرهم.
2. في الملحق ج , انظر نموذج لرسالة يمكن توجيهها الى أهالي الطلاب. هدفة الأول اعلام الأهل وتسخيرهم للمشروع, والثاني, اجراء استطلاع لمسح الوضع القائم وامكانيات التغيير. لقد اعدت استمارة الاستطلاع من قبل لجنة اولياء الأمور في مدرسة اميريم في بنيمينة.
3. مسح لمسالك سير أساسية يسلكها الطلاب في طريقهم الى المدرسة.
4. تنظيم مجموعات للسير, تحديد زوايا جميلة او مكامن خطر تعترض عملية السير وتحريك نضال بيئي : التوجه للسلطات لإزالة المخاطر او لتبني زوايا جميلة لرعايتها من قبل الطلاب .
4. انتاج استمرارية: تنظيم يوم سير اسبوعي, تقديم محفزات لصفوف الطلاب, وتسخير الأهالي او مرافقين آخرين- تحديد مناوبات لمرافقة الأولاد.

¹⁰ موقع وزارة المواصلات www.mot.gov.il < تطوير وتخطيط > تخطيط مواصلاتي < تخطيط مواصلات مدنية > [تخطيط حركة المشاة](#)



يمكن التعلم من مدارس أخرى عن تطبيق مشاريع مشابهه. مثلا, يعمل في ريشون لتسيون مشروع **«جمعة حر»** ويدر بالتعاون بين المجلس البلدي ولجان اولياء الأمور المدرسية والمحلية¹¹. يهدف المشروع الى تشجيع الأهالي على التنازل عن اوصول ابنائهم الى المدارس في صبيحة ايام الجمعة من كل اسبوع والاستعاضة عن ذلك بالسير المشترك مع الأولاد. الصحة والأمان وجودة البيئة في مدينة رعنانا هو مشروع «سير آمن» يهدف الى تغيير انماط الوصول الى المدارس وهو يعمل بنجاح في ثلاث مدارس¹².

شبكة ممرات للدراجات الهوائية

في العقد الأخير بدأ يظهر قبولا في اسرائيل لفكرة ان الدراجة الهوائية يمكن ان تكون وسيلة مواصلات مهمه وخاصة في مراكز المدن ووسيلة نقل مكتملة للمواصلات العامة, ولكن من اجل تطبيق ذلك على ارض الواقع ثمة حاجة الى شبكة ممرات مخصصة تمكن راكبي الدراجات الهوائية من السفر بشكل آمن¹³. الميزانيات الحكومية المخصصة لمساعدة السلطات المحلية لغرض اقامة شبكة الممرات زهيدة جدا, ولكنها بارتفاع مستمر. المبادرة, تخصيص الميزانيات وتطوير شبكة ممرات لحركة الدراجات الهوائية في ارجاء المدينة موكل الى السلطة المحلية, وذلك من منطلق تفهم الجدوى الاقتصادية والاجتماعية المنوطة بهذه الخطوة.

¹¹ موقع بلدية ريشون لتسيون www.rishonlezion.muni.il < تربية وثقافة > برامج خاصة
¹² موقع بلدية رعنانا www.raanana.muni.il < مواضيع > مدينة مستدامة < مواضيع تخص البيئة > تربية من اجل الاستدامة < ابتدائي

¹³ شاحر سولر . «www.bike.org.il برنامج لتشجيع استخدام الدراجات الهوائية في المدينة وتخطيط مسالك للدراجات الهوائية في القدس» ,
قسم الجغرافيا في الجامعة العبرية, القدس من سنة 2002. متوفر في موقع اسرائيل من اجل الدراجات الهوائية www.bike.org.il
< مخزون مقالات > جهاز لدعم الركوب على الدراجات الهوائية في المدن.



عندما تقدمون على النهوض بممرات للدراجات الهوائية من المهم ان تطلبوا الشروط التالية:

- تعبيد مسارات للدراجات الهوائية بحيث تكون منفصلة عن مسارات المشاة والسيارات لإفساح المجال لركوب متواصل ولعدم ازعاج المشاة.
- مناطق تواصل بين ممرات الدراجات الهوائية
- تواصل وتتابع مع المدن المجاورة.

تقوم البلدية في مدينة هرتسلييا بتوظيف ميزانية سنوية تصل الى حوالي- 4-3 مليون شيكل لتطوير مسارات للدراجات الهوائية في انحاء المدينة. وقد عبتت في انحاء 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 كم¹⁴. اما بلدية تل-ابيب فقد اقامت شبكة مسارات تشتمل على ما يزيد عن 100 كم من المسارات, وقد اقيم قسم منها على مساحات كانت معدة قبلا للسيارات. قامت بلدية تل-ابيب بالإضافة الى ذلك بنشر [خارطة مسارات دراجات هوائية ديناميكية](#) وهي متوفرة في موقع البلدية¹⁵. لبلدية تل-ابيب مشروع اضافي وهو مشروع ["تل- اوفان"](#)¹⁶ نشرت في اطارة في ارجاء المدينة عشرات محطات لتأجير الدراجات الهوائية على اساس يومي او عن طريق اشتراك طويل المدى.

¹⁴ الموقع الإلكتروني لبلدية هرتسلييا www.herzliya.muni.il < رياضة > مسارات الدراجات الهوائية.

¹⁵ الموقع الإلكتروني لبلدية تل ابيب- يافا www.tel-aviv.gov.il < عن المدينة > موقع الخرائط GIS < سير ومواقف سيارات > مسارات الدراجات الهوائية.

¹⁶ موقع "تل- اوفان" لتأجير الدراجات الهوائية في تل ابيب- يافا: www.tel-o-fun.co.il



ادارة المواصلات

ان للمواصلات العامة وسائل منافسه وعلى رأسها السيارات الخاصة. لكي تقنع الناس في اختيار المواصلات العامة يوميا، من المفروض الا تكون هذه المواصلات جيدة وفعالة فقط بل ان عليها ان تشكل كذلك بديلا ذا افضلية عن السيارات الخاصة. يمكن لعملية ادارة المواصلات ان توفر "عصي" (وضع صعوبات في وجه استعمال السيارات الخاصة) و" جزر" (تطوير مواصلات عامة فعالة كبديل) كل ذلك من اجل انتاج افضلية واضحة لاستخدام الوسائل البديلة عوضا عن السيارات الخاصة. ادارة المواصلات على المستوى الحكومي والبلدي تعتبر وسيلة مكملة وجزء لا يتجزأ من انشاء البنى التحتية المادية وتحسين الخدمات للمستخدمين. فيما يلي وسائل مختلفة لإدارة المواصلات والتي يمكن العمل على النهوض بها ازاء السلطة المحلية.

سياسة مواقف السيارات

تقليل مواقف السيارات

ان تقليص مساحات المواقف العمومية للسيارات يشكل وسيلة فعالة للانتقال من استخدام السيارة الخصوصية الى البدائل. في حالات مختلفة بادرت السلطات المحلية بتقليص اماكن وقوف السيارات لمصلحة مستخدمي الطريق الآخرين. هذا ما قامت به بلدية تل- ايبب- يافا اذ حولت مسلكا كان مخصصا لوقوف السيارات في شارع بلوخ الى مسار منفصل لخدمة الدراجات الهوائية. وكذلك الأمر في مركز مدينة هرتسليا حيث قلصت اماكن وقوف السيارات فيه بشكل كبير وحولت هذه المساحات لصالح زيادة مساحات الأرصفة.

تقليص مساحات مواقف السيارات يمكن ان يتم على المستوى القطري ايضا، عن طريق تقليص معيار مواقف السيارات (تقليص عدد اماكن الوقوف المطلوبة وفق قانون تخطيط البناء الجديد). في سنة 2011 صودق على معايير اقل لمواقف السيارات وذلك من خلال المجلس القطري للتخطيط والبناء، ولكن هذا لم ينشر حتى موعد اصدار هذه الكراسة في السجلات الرسمية لأن وزير الداخلية لم يوقع عليها بعد.

تعويض عن موقف السيارة

الفكرة الأساسية من وراء التعويض عن موقف السيارة تتلخص في توفير الفرصة للموظفين من قبل المشغلين للتنازل عن مواقف سياراتهم في مكان العمل مقابل الحصول على مبلغ من المال يضاف الى الراتب ويشكل تعويضا عن موقف السيارة الذي سيتوقفون عن استعماله. احدى المؤسسات التي تطبق هذه الطريقة هي مركز

الاستثمار IBI. فقد خرجت بمشروع مميز لشراء الكوركنت الكهربائي من اجل الموظفين المعنيين بالتنازل عن اماكن وقوف سياراتهم¹⁷.

القيود على حركة السيارات

رسوم ازدحام السير

فرض رسوم ازدحام السير يمكنه ان يشكل حلا مهما للتقليل من استخدام السيارات الخاصة, ولكن تنفيذه يجب ان يتم فقط بالتزامن مع تحسين جدي في مستوى الخدمة في المواصلات العامة. الخطر الذي تنطوي عليه رسوم الازدحام هو ان فرضة يمكن ان يدعو المصالح الاقتصادية الى الهرب الى خارج مراكز المدن, و فقط ان كانت حلول المواصلات العامة البديلة جذابة ستنتج في تحقيق الهدف في الانتقال من استخدام السيارات الخاصة الى المواصلات العامة.

مواقف " اوقف سيارتك وسافر "

مواقف " اوقف سيارتك وسافر " تعتبر نقاط تبديل تمكن من الانتقال من السيارة الخاصة الى المواصلات العامة. لقد اعدت هذه المواقف بشكل خاص لخدمة الذين يسافرون الى اعمالهم يوميا بسياراتهم الخاصة ولها مساهمة في التخفيف من استخدام السيارات الخاصة في داخل المدن. لكي تكون هذه المواقف جذابة عليها ان تقع بأقرب نقطه ممكنة لمحطات مواصلات عامة مركزية. في اسرائيل, هنالك عدة مواقف كهذه, وخاصة الى جانب محطات القطار المركزية وفي مسلك الشارع السريع 1.

تقييد حركة سير السيارات الملوثة

حسب تعديل 84 من قانون السير (بند تم فصله في سنة 2008 عن قانون الهواء النظيف) فان السلطة المحلية والتي يزيد عدد سكانها عن ال-30,000 تستطيع ان تعد برنامج مواصلات بهدف تقليص تلوث الهواء. على اثر التعديل طلبت وزارة حماية البيئة من ستة مدن تحضير برامج مواصلات بهدف تقليص تلوث الهواء في نطاقها. المدن التي تمت مطالبتها بذلك هي: القدس وتل-ابيب-يافا وبييت-تكفا ورمات-غان وحولون وبنى براك¹⁸. ثمة خطوة تستطيع السلطة المحلية ان تتخذها في اطار برنامج مواصلاتها وهي تقييد دخول السيارات الملوثة لأجزاء مختلفة من المدينة.

نظام مراقبة السير

¹⁷ نيريت طوبول وتمار كونان. "يصلون الى العمل بالأخضر", " دليل المشغلين", مواصلات اليوم وغدا, 2009.

متوفر في موقع مواصلات اليوم وغدا www.transportation.org.il < منشورات > مياومة ووصول الى العمل < [يصلون الى](#)

[العمل بالأخضر](#)

¹⁸ الكنيست, مركز البحث والمعلومات, كانون ثاني 2012. "برامج لتقليص تلوث الهواء من المواصلات: تطبيق تعديل 84 من قانون السير - مراقبة - " متوفر في موقع مركز البحث والمعلومات التابع للكنيست www.knesset.gov.il/mmm < بحث تفتيش في الأبحاث > [برامج لتقليص تلوث الهواء من المواصلات: تطبيق تعديل 84 من قانون السير - مراقبة -](#)

عن طريق نظام ادارة ومراقبة السير التي تتم بواسطة اشارات المرور الضوئية في الوقت الحقيقي يمكن ان تنتج تفضيلا للمواصلات العامة وللمشاة في تقاطعات الطرق. التفضيل عند اشارات المرور الضوئية يتم عن طريق مركز التحكم, وقد تم تطوير هذا النظام في تل-ايبب- يافا ومن المجدي تركيبه في مدن اضافية.

تشجيع مياومة بوسائل بديلة للسيارات الخاصة

على مدى سنوات طويلة لم يتم ملاءمة نظام المواصلات العامة كما يجب للارتفاع المتتابع بعدد السكان في المدن وفي مراكز العمالة. نتيجة لذلك, لا حل امام المسافرين الى العمل يوميا لمشكلة التنقل في نطاق المواصلات العامة, ويحصل الكثير من العمال على سيارات من العمل بأسلوب ال " ليسنغ/تأجير". هذا الوضع يميز بشكل خاص مراكز عمل ثانوية كثيرة, مثل شرق نتانيا وايربورت ستي ومفرق رعانا وغرب بيتح تكفا ورمات هحيال وهرتسليا بيتوح وغيرها .

لذلك, يجب تجديد انظمة المواصلات في المدن المختلفة وفقا للتغيرات في انماط المياومة وتطور مناطق السكن والعمل في المدن. بموازاة ذلك, بين ايدي المشغلين هنالك سلسلة من الوسائل الغير مرتبطة بالسياسات لتحفيز العمال على الوصول الى العمل بوسائل بديلة للسيارات الخاصة, وتوفير مبالغ من المال في هذه الاثناء على العامل وعلى المشغل والمساهمة في الاقتصاد من خلال تخفيف الازدحام في الشوارع. امثلة لوسائل يمكن ان يتبعها المشغل :

- المشاركة في السيارة (carpool): حل المشاركة في السيارة يعني ان يتشارك عددا من العاملين معا بالسفر في سيارة خاصة واحدة. يجب تقديم العون للعاملين لإيجاد شركاء للسفر عن طريق انشاء مركز لتقاطع المعلومات وتركيز المعطيات حول وصول العمال وتفاصيل وسائل اتصاليهم. يمكن تشجيع المشاركة في سيارة بواسطة محفزات مثل حفظ مواقف السيارات الأفضل للذين يتبنون حل الاشتراك في سيارة واحدة, اعادة بدل مصروفات لكل المسافرين في هذا الاطار وغيرها.
- نظام نقلات: يقترح نظام النقلات ان يتم جمع العاملين من اماكن سكنهم وايصالهم الى مكان العمل. يمكن تحسين هذه الخدمة عن طريق التسجيل للنقلات بواسطة موقع أنترنيت مخصص لذلك. هذا الحل يتطلب عددا كبيرا نسبيا من المشاركين لذلك يمكن لشركات صغيرة ان تتحد مع شركات اخرى موجودة في محيطها وان تبادر سوية الى انشاء نظام كهذا.

المزيد من حلول المواصلات للمشغلين, يمكن ايجادها في " دليل المشغلين" ¹⁹.

¹⁹ نيريت طويول وتمار كونان. "يصلون الى العمل بالأخضر: دليل المشغلين", مواصلات اليوم وغدا, 2009. متوفر في موقع مواصلات اليوم وغدا www.transportation.org.il < منشورات > مياومة ووصول الى العمل < يصلون الى العمل بالأخضر.

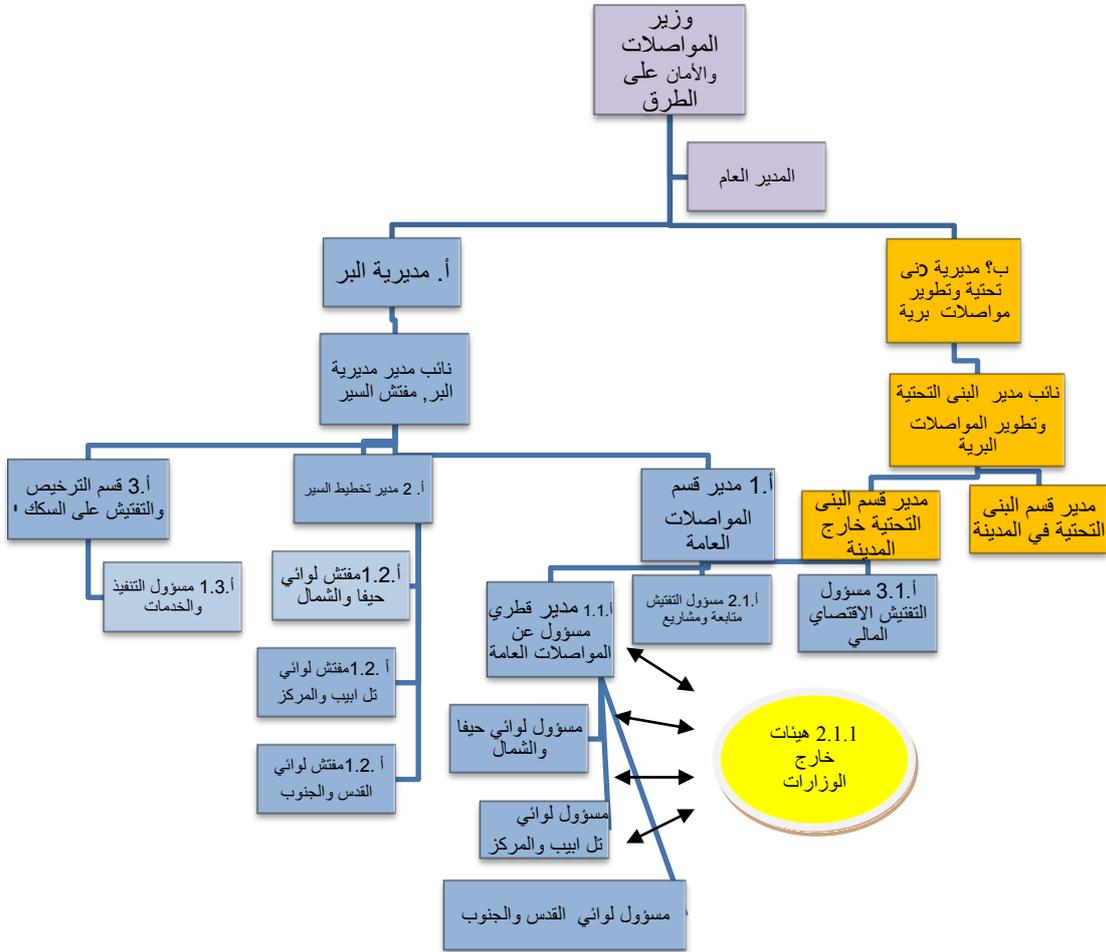
2. تعيين الجهات الفاعلة في عملية النهوض بمواصلات مستدامة

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 بالحوار بين كل الجهات الفاعلة ومشاركة السلطة المحلية بشكل مستمر ويومي.

نعين في هذا الفصل الجهات الفاعلة والمقررة في عملية النهوض بمواصلات مستدامة وخاصة المواصلات العامة ومجالات مسؤولياتهم وصلاحياتهم. سنتشكل هذه المعرفة بنية لفهم اجراءات العمل ازاء هذه الجهات الفاعلة من اجل تحسين المواصلات العامة، والتي سنتوسع بالشرح عنها في الفصول التالية.

وزارة المواصلات

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



الآن سنتعرف الى وظائف وصلاحيات الأقسام المختلفة²⁰. اصحاب المناصب في وزارة المواصلات عند نشر الدليل وتفاصيل الاتصال بهم في ملحق أ للكراسة.

²⁰ من مضمين موقع وزارة المواصلات www.mot.gov.il واجراءات الترخيص في المواصلات العامة.

أ. مديرية البر

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 والمراقبين الإقليميين 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 مسالك المواصلات العامة وانظمة النقل الجماهيري عبر السكك الحديدية.

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

أ. قسم المواصلات العامة- يقف على رأس هذا القسم مدير قسم المواصلات العامة الموكل الية ادارة وتشغيل المواصلات العامة بشكل منتظم: 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 :

أ.1.1 كبير نواب مدير قسم المواصلات العامة هو 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.

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 والمشغلين الناشطين 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 اشراك الجمهور ولذلك فهم يحافظون على صلة مستمرة مع القادة الجماهيريين ولجان الأحياء. الناشطون المعنيون بتطوير مواصلات عامة في

اماكن سكناهم, من الجدير بهم ان يتعرفوا وبشكل شخصي على المسؤول المنطقي الذي اوكلت اليه منطقتهم.

أ.2.1. قسم الاشراف والتفتيش والمشاريع وظيفته الاشراف والتفتيش بالمستوى القطري على مشغلي المواصلات العامة بواسطة تقارير مراقبة جارية, منح علامات للخدمات وفرض غرامات, وغيرها.

أ.3.1. 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 التعرفة وتعديل الأسعار بما يتناسب مع سياسة الحكومة, وغيرها.

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 بتعديل قانون السكك الحديدية أالانتدابي 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. مسؤولو 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 ميزانيات 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 تنفيذ الاصلاحات في المواصلات العامة, تتضمن هذه العملية اصدار مناقصات لمشغلين من القطاع الخاص لخطوط شغلت حتى الآن عن طريق شركة ايجد . اطار هذه الوظيفة, تقوم شركة عدليا بتنفيذ نشاطات ذات صبغة اقتصادية (تحديد الاسعار وانتاج 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 حكومية/ مدنية

- طاقم برنامج نمذجي مواصلات 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 وفقا للتطورات الديموغرافية, الاقتصادية والاجتماعية في المدينة. يعمل الطاقم ايضا من اجل تعزيز مركبات البرنامج النمذجي للمواصلات في القدس- ادارة مشروع نقل جماهيري يشتمل على خطوط القطار 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 – مسالك مواصلات مدنية - ن.ت.ع, مسالك مواصلات مدنية محدودة الضمان, هي شركة ملكية حكومية وتخضع مباشرة لوزارة المواصلات ومنوط بها انشاء اجهزة لنقلات جماهيرية في حاضرة تل-ايبب. وظيفة الشركة الأولية هي تمثل الحكومة امام الشركات المتنافسة على تشغيل القطار الخفيف, ولكن في سنة 2010, على اثر الغاء الاتفاقية مع الشركة صاحبة الامتياز, نقل المشروع الى

ادارة ن. ت. ع²¹. خطوط النقل الجماهيري والتي يقع تخطيطها تحت مسؤولية مسالك 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 مسار خاص به.

- طريق ايلون: تنفي ايلون هي شركة حكومية - مدنية تدار بواسطة قيادة يرأسها 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 مسالك مواصلات عامة, بإعداد مناطق لمد خطوط سكك حديدية وهي تشارك حتى في مشاريع مواصلاتيه في مدن اخرى²².
- الشركة الوطنية للطرق: تقوم الشركة الوطنية للطرق بالعمل في صيانة وتطوير شبكة الشوارع الممتدة بين المدن في اسرائيل وفي تطوير سكك حديدية للقطارات²³. في سياق المواصلات العامة, تعتبر الشركة الوطنية للطرق, المسؤولة عن انشاء وصيانة محطات الباصات في الطرق بين المدن وهي المسؤولة كذلك عن سلامتها وعن وجود معلومات في هذه المحطات وفق متطلبات القانون.

شركات مدنية (في المدن)

- القدس: 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 القطار الخفيف²⁴.
- حيفا: يفة نوف (شركة مدنية) : : يفة نوف هي شركة بملكية خالصة لبلدية حيفا وتعمل في التخطيط وبانشاء البنى التحتية في ارجاء حاضرة حيفا. يشكل طاقم البرنامج النموذجي للمواصلات العامل في شركة يفة نوف الذراع التخطيطية الفاعلة لوزارة المواصلات في حاضرة حيفا وفي الحيز الشمالي لدولة اسرائيل²⁵.
- بئر السبع: البرنامج النموذجي للمواصلات بئر السبع: طاقم البرنامج النموذجي للمواصلات هو طاقم مشترك لبلدية بئر السبع ووزارة المواصلات وقد ابتكر برامج لتحسين خطوط المواصلات في انحاء مدينة بئر السبع.

²¹ موقع شركة ن. ت. ع www.nta.co.il

²² موقع شركة تنفي ايلون www.ayalonhw.co.il

²³ موقع الشركة الوطنية للطرق www.iroads.co.il

²⁴ موقع شركة موريا www.moriah.co.il

²⁵ موقع شركة نفة نوف www.yefenof.co.il

السلطة المحلية

السلطة المحلية هي المسؤولة عن التخطيط المدني ولذلك فهي المسؤولة عن البنى التحتية للمواصلات الموجودة في نطاقها والتي تشمل بنى تحتية للسيارات الخاصة، للمواصلات العامة، لراكبي الدراجات الهوائية وللمشاة. في احيان متقاربة، تتلقى السلطة المحلية الميزانيات المعدة لتطوير وصيانة البنى التحتية للمواصلات من وزارة المواصلات، ولذلك فمن المفروض ان على السلطة المحلية ان تبادر وتدفع ببرامج مواصلات مستدامة وان تطلب الميزانيات اللازمة لتنفيذ هذه البرامج من وزارة المواصلات.

من اجل تشجيع السلطات المحلية الموجودة في سلم اجتماعي-اقتصادي منخفض على تطوير البنى التحتية الموجودة في نطاق نفوذها، انتقلت وزارة المواصلات في السنوات الأخيرة الى سياسة تخصيص تفاضلي للموارد، حتى 90% من حجم الاستثمار في المواصلات، وذلك من منطلق الافتراض انه لا يجوز الربط بين القدرة الاقتصادية للسلطة وحق سكانها في مواصلات لائقة. من بين المشاريع التي تحظى بأفضلية في تخصيص الميزانيات نجد تطوير مواصلات عامة بحيث تشمل على تعبيد مسالك حصرية للمواصلات العامة، اقامة مواقف سيارات " اوقف سيارتك وسافر"، اعطاء افضلية عند اشارات المرور الضوئية وتجهيز ملاحق للمسافرين. بناء على هذه السياسة، من المهم ان نطالب السلطة المحلية بان تطلب تمويلا من وزارة المواصلات من اجل تطوير مواصلات عامة²⁶.

هنالك وظيفة اضافية مهمة للسلطة المحلية وهي ان تكون بمثابة حلقة الوصل بين الجمهور المحلي ووزارة المواصلات. يجب على السلطة ان تكون واعية لرغبات الجمهور الذي تمثله وان تقوم بنقل شكوى وطلبات لوزارة المواصلات وللمشغلين. تشتق هذه الوظيفة من الميدان لأنه في اغلب الأحيان تكون الصلة بين الجمهور وبين مندوبي السلطة المحلية مباشرة واقرب مقارنة مع الصلة مع المندوبين البعيدين في وزارة المواصلات. اضف الى ذلك كون التزام رئيس السلطة المحلية اتجاه جمهوره اقوى واكبر بسبب رغبته في الحفاظ على مكانة سياسية متينة وعليه فانه في احيان متقاربة من الأكثر سهولة ان تُعمل ضغطا على السلطة المحلية في مجال المواصلات.

لكي تستطيع السلطة المحلية ان تعمل بشكل فعال للنهوض بمواصلات مستدامة، يجب التقدم بطلب توظيف شخص توكل الية مهمة في صلبها المسؤولية عن مجال المواصلات العامة في السلطة. بحيث يكون صاحب هذه الوظيفة على صلة متواصلة مع الجمهور ويركز شكاواه وينقلها بشكل منظم الى المسؤول المنطقي في وزارة المواصلات وللمشغل المحلي. ان لم يكن في بلدكم موظف كهذا، من المهم المطالبة بتخصيص موارد من اجل وظيفة كهذه.

²⁶ إجراءات العمل المتبعة في وزارة المواصلات مع السلطات المحلية في مجال ميزانيات الأمان وتطوير البنى التحتية :

وزارة المواصلات والأمان على الطرق، «المشروع القطري لجودة الحياة»، حزيران 2009.

متوفر في موقع وزارة المواصلات www.mot.gov.il < تطوير وتخطيط > بنى تحتية وتنسيق مواصلاتي < [ميزانيات امان](#)

[وتطوير بنى تحتية](#)

سلطات التخطيط

تقوم سلطات التخطيط بتخطيط الحيز وهي من تقرر بالنسبة لاستخدامات الارض المختلفة. في السياق المواسلاتي, هي من يقرر بشأن البنى التحتية المادية مثل: شوارع جديدة وتوسيع شوارع قائمة, خطوط سكك للقطارات, عدد اماكن مواقف السيارات, تخطيط احياء جديدة وطرق الوصول اليها وما شابه. القرارات التخطيطية من شأنها ان توفر احتياجات مختلفة ومن بينها احتياجات اجتماعية, بيئية 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. لكي نكون شركاء في عمليات التخطيط ثمة حاجة للتعرف على مبنى السلطات. تعمل سلطات التخطيط بأسلوب هرمي, من المستوى القطري حتى المستوى المحلي. فيما يلي تفصيل المستويات المختلفة²⁷:

المستوى القطري:

- على المستوى القطري هنالك نوعان من البرامج:

1. برنامج خارطة هيكلية قطرية (تاما):

اعداد: المجلس القطري

- معالجة الاعتراضات: (ما من معارضة, هنالك ملاحظات من قبل اللجان المنطقية)

• مصادقة: الحكومة

2. برنامج لبنية تحتية قومية (تاما مرفقة بتعليمات مع كل التفاصيل):

- اعداد: وزارة حكومية, سلطة انشأت وفق متطلبات القانون, لجنة منطقية لوائيه, أي جهة خولت من

قبل الحكومة

• مصادقة: الحكومة

• امثلة:

تاما 3 – برنامج خارطة هيكلية قطرية للطرق

تاما 23- برنامج خارطة هيكلية قطرية للسكك الحديدية

المستوى المنطقي اللوائي:

برنامج خارطة هيكلية لوائيه (تمام). الهدف من برامج الخارطة الهيكلية اللوائية هو تفصيل الخارطة الهيكلية القطرية, وتعتبر هذه كتوجيهات للسلطات المحلية عند التحضير لخارطة هيكلية محلية في مواضيع مثل: حدود للتطوير في المدن, مواسلات, مناطق زراعية, مناطق صناعية وغيرها.

- اعداد: اللجنة اللوائية المنطقية لمعالجة الاعتراضات: المجلس القطري (لجنة فرعية)

• مصادقة: المجلس القطري

• استئناف: المحكمة

• امثلة:

²⁷ من محتويات العرض الخاص بالساحة العامة في المدينة – شوارع, تخطيط, بيئة ومشاركة

تمام 5 – خارطة هيكلية لوائيه لحاضرة تل-ايبب, وفيها تعامل واسع النطاق مع موضوع النقل الجماهيري.

المستوى المحلي:

هنا ايضا, تنقسم البرامج الى نوعين:

1. خارطة هيكلية\ مفصلة بصلاحيات لوائيه :
 - اعدادا\ تقديم: لجنة محلية \ مبادر
 - معالجة الاعتراضات: لجنة لوائيه (لجنة فرعية للاعتراضات)
 - مصادقة: لجنة لوائيه
 - استئناف: لجنة قطرية
2. خارطة هيكلية\ مفصلة بصلاحيات محلية :
 - اعدادا\ تقديم: لجنة محلية \ مبادر
 - معالجة الاعتراضات: لجنة محلية
 - مصادقة: لجنة محلية
 - استئناف: لجنة لوائيه (لجنة فرعية للاستئنافات)
 - من يمكنه التقديم: وزارة حكومية, لجنة محلية, سلطه محلية, مالك ارض, من له مصلحة بالأرض.

لكي نظل على علم بما يجري خلال عمليات التخطيط, من المهم ان نتابع النشر عن مخططات جديدة. تنشر المخططات بالوسائل التالية:

- في سجلات الوزارات المختلفة
- في الجريدة (خلال 15 يوما من قرار الابداع او استيفاء الشروط) ومن خلال الأنترنت
- في مكاتب السلطة المحلية
- على لوحات الاعلانات في الاحياء ذات الصلة
- على ظهر لافتة في نطاق التخطيط, على مدى طول فترة الابداع, بالعبرية و او بالعربية
- في المخططات حتى 3 دونمات: اعلان للمالك ولمن يستعمل الارض المحاذية لمنطقة التخطيط.

حاليا, لا يستطيع الجمهور تقريبا ان يؤثر على عمليات التخطيط في وقت تشكيلها (فقط من خلال اشراك الجمهور والذي يكون حضوره غالبا بشكل مقلص جدا), والطريقة الاساسية للتأثير هي بواسطه تقديم الاعتراضات. مدة فترة ايداع الاعتراضات – 60 يوما.

فيما يلي الجهات التي يمكنها ان تقدم الاعتراضات:

- اصحاب المصلحة في الارض, في المبنى او في أي مركب من عناصر التخطيط الأخرى
- اللجنة المحلية
- السلطة المحلية
- لجنة حي او حي محاذي

- هيئة عامة
- وزارة حكومية
- المخطط اللوائي

يجب ان يكون الاعتراض مفصلا ومرفقا بتصريح رسمي موقع عن طريق محامي.

الخارطة الهيكلية للمدينة

ان احد البرامج الأكثر تأثيرا على المواصلات في الحيز المدني هو برنامج الخارطة الهيكلية للمدينة. الخارطة الهيكلية هي بمثابة ورقة اعلان الموقف الاكثر اهمية للسلطة المحلية والتي عن طريقها تصرح عن نواياها بالنسبة لمستقبل المدينة, مثلا: وثيرة ازدياد عدد السكان, توزيع الخدمات في الاحياء السكنية وفي المدينة بشكل عام, تطوير الطرق ووسائل المواصلات, المساحات المفتوحة وغيرها. المصادقة على خارطة هيكلية شاملة لمدينة هي امر مهم وضروري لاستمرار تطور المدينة, ولكن حتى تخدم الخارطة احتياجات السكان بشكل حقيقي, من المهم ان يكون السكان على وعي ومستوى مشاركة بالخطة المقترحة, وان دعت الحاجة, ان يتقدموا ايضا باعتراضات على اجزاء منها عندما يحين الاوان لذلك. عندما تحين مرحلة ايداع الخارطة, تمنح الفرصة للجمهور للاطلاع على الخارطة وعلى كل المستندات المرفقة بها, وتقديم الاعتراضات للجنة اللوائية. توصيتنا ان يباشر بدراسة الخارطة التي تنشر في موقع الانترنت التابع للبلدية, وان يعمل على بلورة موقف بالنسبة لتفاصيل الخارطة.

مشغلي المواصلات العامة

تعمل في البلاد 15 شركة ممن فازت بمنقصات وزارة المواصلات لنقل المسافرين في المناطق المختلفة من البلاد (في ملحق ب من الممكن رؤية القائمة الكاملة للمشغلين حسب مناطق الخدمة ومعطيات اضافية²⁸, وتقاصيل الاتصال معهم). الوحدات التابعة للمشغل والتي من الممكن ان تكون ذات علاقة بالنهوض بالمواصلات العامة هي: الادارة القطرية. مسؤول المنطقة (الشخص الميداني, مركز شكاوى الجمهور الخاص بالشركة وبالسواق.

العلاقة مع المشغلين المحليين للمواصلات العامة هي احدى اهم الادوات المتاحة لمن يرغب في النهوض ب المواصلات العامة. المشغلون يعرفون المسافرين, حاجاتهم وعادات سفرهم, متصلون ميدانيا وواعون للتغيرات والتحولات في الطلب على السفر. في نهاية المطاف المسفرون يرون سائق الباص, المحطة, مكتب الاستعلامات, لذلك فهذه هي الأمور التي تحدد مستوى الخدمة وهي المهمة جدا بالنسبة للمسافرين.

الحرص على علاقة متواصلة مع المشغلين يؤدي في احيان كثيرة الى تحسينات كثيرة ولاختصار الاجراءات. من المهم ان نشير الى ان المشغل يخضع لوزارة المواصلات ويعمل على اساس رخصة لتشغيل خط, وهو لا

²⁸ المعطيات مستقاة من موقع وزارة المواصلات www.mot.gov.il <ترخيص وتفتيش > مواصلات عامة < باصات- معلومات للسائق وللمسافر > مشغلي المواصلات العامة

يستطيع ان يغير مسار الخط او وتيرة تعاقب الباصات فيه بدون الحصول على اذن لذلك من وزارة المواصلات, وبناء عليّة فكل تغيير يجب ان يمر من خلال وزارة المواصلات.

نصائح للعمل ازاء المشغلين:

- من المهم اشراك مندوب عن المشغل في لجان المواصلات التابعة للسلطة المحلية اذ بهذه الطريقة يمكن بناء علاقات تعاون وتواصل جيد بين كل الجهات الفاعلة.
- يجب اشراك المشغل في قضايا شكاوى الجمهور التي توجه الى السلطات المحلية ووزارة المواصلات, مع متابعة جارية لأسلوب معالجتها.
- ينصح بان يتم الاستيضاح عن صاحب المنصب\ الموظف في الشركة المشغلة والموجود في الميدان بكونه المسؤول عن اللواء\المنطقة التي تتبع اليها السلطة المحلية, والعمل اذاه مباشرة.
- الطلبات من وزارة المواصلات بالنسبة لتغيير الخطوط, تغيير الوتيرة ينصح بان تقدم بعد استيضاح الأمر وتنسيقاً مع المشغل.

المجتمع

لكي تتجح في النهوض بمشروع مواصلاتي معين, من المهم جدا ان تجند المجتمع المحلي. برنامج العمل الدولي للوصول الى تطوير مستدام والمسمى " اجندة 21" (Agenda 21), يعبر عن وجه نظر مفادها ان السياسة الجيدة, هي السياسة التي للجمهور الواسع مساهمة جدية في تشكيلها. تؤمن وجهه النظر هذه ب " العمل مع" المجتمع وليس ب " العمل من اجل" المجتمع. يعطى اهتمام كبير لمسألة اشتراك الجمهور كأفراد, كمجموعات سكانية وكتنظيمات غير حكومية, ولتشجيع مثل هذه النشاطات- لأن هذه هي الطريقة الجيدة التي تضمن ان يكون التطوير على مستوى احتياجات السكان ولذا سينجح على المدى الطويل وسيكون مستداماً²⁹.

من الاهمية بمكان ان نتذكر بان المجتمع هو المستخدم الفعلي او المستخدم المحتمل للمواصلات العامة ولذلك فان له قوة تأثير كبيره على كتل حزبية محلية لدفعها لتأخذ على عاتقها النهوض بموضوع تطوير المواصلات العامة في البلدة. الامر صحيح بشكل خاص عشية الانتخابات المحلية, ولكنة صحيح في الايام العادية ايضا.

المجتمع ليس متجانسا فهو مركب من مجموعات متنوعة. من المهم تجنيد دعم مجموعات واطراف مختلفة في السلطة المحلية ومن بينها: رئيس السلطة, اعضاء المجلس, لجان تعنى بالمتنولية, طلاب وحركات شبابية, لجان اولياء امور, نشطاء في مجال جودة البيئة, متناوليها وما الية. من المهم التوجه الى مجموعات اجتماعيه متنوعه والعمل على تعزيز الصلات بينها. يمكن الحصول على دعم افراد المجتمع عن طريق العرائض, بناء مجموعات من الناشطين وما شابه. المزيد فيما يتعلق بالمجتمع يمكن ان نقرأ بتوسع في الفصل 4.

منظمات المجتمع المدني

²⁹ وزارة جودة البيئة, 2002. اجندة 21 وثيقة ريو: خلفية, ملخص ووجهات نظر اسرائيلية, القدس, 2002.

من بين تنظيمات المجتمع المدني تعمل اليوم تنظيمات مختلفة تنشط في مجال النهوض بمواصلات مستدامة, وذلك لكون مجال المواصلات سبق وحظي بالاعتراف به كمركب اساسي ومهم في خلق الواقع الاجتماعي والبيئي المرغوب به.

منظمة مواصلات اليوم وغدا بادرت الى اقامة منتدى المنظمات من اجل المواصلات العامة وتقوم بتركيز عمله³⁰, بحيث يوحّد منظمات بيئية واجتماعية, منظمات للنهوض بحقوق واحتياجات الاشخاص ذوي الإعاقات, منظمات تستخدم المواصلات العامة ومنظمات من الوسط اليهود المتزمتين (الحرديم).

اضافة الى ذلك, تقوم منظمة مواصلات اليوم وغدا بإجراء استطلاع في اوساط الناشطين في موضوع المواصلات وهو الأكبر الذي يهدف الى التعرف على مجموعات ناشطي المواصلات من شتى انحاء البلاد بقصد الربط بين المجموعات المختلفة. انتم مدعوون للتسجيل في الرابط التالي: [استطلاع منظمات ومجموعات سكانية تنهض بمواصلات مستدامة](#)³¹.

³⁰ 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: نحلات بنيامين
85 نل-ابيب 66102, موقع الانترنت: www.transportation.org.il

³¹ موقع مواصلات اليوم وغدا www.transportation.org.il < استطلاع تنظيمات ومجموعات سكانية

3. اعداد برنامج عمل للنهوض بالمواصلات المستدامة

يتناول هذا الفصل موضوع اكتساب ادوات اساسية لبناء برنامج عمل وتجنييد المجتمع. هذه الادوات مهمة من اجل النهوض بمشاريع اجتماعية- بيئية بشكل عام وبمشاريع في مجال المواصلات بشكل خاص.

برنامج عمل

عندما ننوي تطوير مشروع مواصلات مستدامة, علينا اولاً ان نبني برنامج عمل. يتكون برنامج العمل من عدة مراحل سنفصلها فيما يلي:

الخلفية/ الوضع القائم : بداية يجب اجراء مسح للوضع القائم, لكي نفهم ماهي نقطة الانطلاق. يجب ان تشمل عملية المسح أي معلومة ذات صلة بالحاجات اللازمة لتنفيذ المشروع: مسح لمشاكل المواصلات التي نحاول ايجاد حلول لها, ما هي عوامل انتاجها ومن هي الجهات المسؤولة عن الموضوع (السلطة المحلية, الحكومية وما شابه) من المهم ان نفحص الوضع القانوني القائم, مثلاً, اقتراحات لمشاريع قوانين تتعلق بالموضوع, الوضع التخطيطي وما اشبه. من المفضل ايضا ايجاد مشكلة مشابهة تم حلها في منطقة اخرى, وهكذا يمكننا التعلم من التجربة.

الرؤيا: هنالك حاجة لصياغة الرؤيا التي نريدها. الرؤيا هي الوضع المثالي الذي نصبو اليه. مثلاً: رؤيا لمدينة تعتمد على المواصلات مستدامة وليس على مواصلات خاصة.

الغاية المنشودة: يجب صياغة الغاية المنشودة بشكل سريع ودقيق. تحديد الغاية هو ما سيدفع بتحقيق الرؤيا قداماً. مثلاً, في حالة كانت الغاية هي تقليص استخدام السيارات الخاصة في بنيمينه, يمكن للهدف ان يكون: تطوير مواصلات عامة في بنيمينه.

تحديد الجهات الفاعلة: تحديد الجهات الفاعلة امر مهم جداً كونه يساعدنا على التعرف على اللاعبين في المجال (وزارة المواصلات, السلطة المحلية, مشغلون وما شابه) الأمر الذي من شأنه ان يساعدنا على بناء خطة عمل فعالة.

بشكل عام, يفضل تقسيم عملية تحديد الجهات الفاعلة الى ثلاثة اقسام:

1. السياسة:

من هو الشخص المقرر: الشخص المقرر هو الشخص الذي يملك القدرة على تحقيق هدفنا. عادة ما يكون الشخص المقرر حيادياً في بداية العملية او يعمل بعكس اهدافنا. هدفنا هو ان نقنعه بان يعمل لتحقيق الغاية المنشودة التي حددناها. يمكن ان يكون الشخص المقرر رئيس المجلس او موظف في وزارة المواصلات.

من المؤيد, من المعارض ومن الحيادي والذي من الممكن تجنيده: من المهم ان نحدد طبيعة التباين في آراء السياسيين المحليين والقطريين بالنسبة للموضوع المطروح للبحث. من المجدي طبعاً ضم المؤيدين الى النضال, ولكن العمل على محاولة تجنييد الحيايين ليس اقل اهمية. اغلبية السياسيين حيايين بسبب قلة الوعي لمواضيع كثيرة ويمكن تجنيدهم عن طريق التوجه الشخصي اليهم بهدف رفع مستوى وعيهم للموضوع.

من المحبذ تسجيل نتائج تحديد الجهات الفاعلة في لائحة:

مؤيد	حيادي	معارض

2. مجموعات سكانية ذات صلة:

لكي يكون لنشاطنا قوة تأثير, من المهم ان نجد الجمهور الية. وهنا ايضا, من المحبذ ان نقوم بتحديد الجهات الفاعلة لكي نفحص من هم الشركاء المؤكدون (الذين سيتمتعون من المشروع الذي نسعى الى تحقيقه او الذين يشاركوننا ايديولوجيتنا) ومن هم شركاؤنا المحتملون (الذين لا يتواصلون مع الموضوع بشكل فوري, ولكن بقليل من التفكير والعمل الميداني سيصبح بالإمكان ربطهم).

3. التوقيت:

من المهم ان نفحص في أي نقطة زمنية نقف. هل من عملية قانونية على وشك ان يتم العمل عليها في هذا الوقت؟ هل نحن في فترة ما قبل انتخابات؟ وما شابه ذلك. في حال كان التوقيت مميزا, يجب بناء خطة العمل بما يتناسب مع هذا الوضع.

استطلاع الوضع/ الاحتياجات: اذا كان ممكناً, من المحبذ اجراء استطلاع للوضع/ الاحتياجات عند السكان المحتاجين للتغيير في المواصلات. اجراء استطلاع كهذا من شأنه ان يساعد على التركيز على الحل الافضل لقضية المواصلات ويؤسس لادعاءاتكم امام السلطات بالنسبة للحاجة الى تحسين وضع المواصلات.

ورقة موقف: على اثر تحديد الغايات المنشودة وتعيين الجهات الفاعلة, من المحبذ ان تصاغ ورقة موقف. ورقة الموقف هذه تستخدم للتوجيه الذاتي وفي نفس الوقت لغرض التوجه من اجل تجنيد المزيد من السكان والسياسيين وكذلك للتوجه الى وسائل الاعلام .

من الافضل ان تتكون ورقة الموقف من عرض المشكلة, حل المشكلة والمطالب. من المهم ان تكون الصياغة قصيرة ومصيبة للهدف وان لا يزيد حجم ورقة الموقف عن الصفحة الواحدة. وتجدر الاشارة من خلالها ايضا الى تفاصيل طرق الاتصال والحرص على تجديد المعلومات فيها من حين الى آخر وفقا للتطورات.

اهداف العمل/معالم: المعالم هي بمثابة النشاطات المركزية المطلوبة, من اجل انطلاق المشروع. تشتق الاهداف من الغاية المنشودة ومن تحديد الجهات الفاعلة. من المحبذ تسجيل المعالم في اللائحة وذكر التاريخ المحدد للتنفيذ.

تاريخ	معلم

خطة العمل: خطة العمل هي عبارة عن برنامج يفصل الاهداف بشكل اوسع. خطة العمل تفصل عملية التنفيذ, حتى متى يجب ان تتم العملية, من هي الجهة المنفذة, من هم الشركاء, ما هي الميزانية وما هي المعوقات.

المعوقات	الميزانية والمدخلات	شركاء	الجهة المنفذة	حتى متى	العملية للتنفيذ

حتلته الوضع: من المهم ان نفحص من حين الى آخر ما هي وتيرة التقدم, هل يجب تغيير اهداف معينة وما شابه ذلك.

تجنيد المجتمع

لكي ننجح في التقدم في مشروع مواصلاتي معين, من المهم جدا ان نجند دعم المجتمع المحلي. نجند المجتمع ضروري لأهداف عديدة: المحلي:

- التأثير على صناعات القرار: الدعم الواسع من قبل جمهور كبير لتطوير مشروع مواصلاتي معين (ومشاريع بيئية, اجتماعية بشكل عام) من شأنه ان يشكل ضغطاً على صانعي القرارات من اجل تنفيذ المشروع, لأن هؤلاء حساسين لمكانتهم السياسية.
- التنقيف للنشاط الجماهيري: كلما انخرط المزيد من السكان في النشاط الجماهيري من اجل المصلحة العامة, اتسعت التجربة في العمل الجماهيري بين المزيد والمزيد من السكان وهكذا تتسع حلقات العمل الاجتماعي وتصل الى مشاريع اضافية. نشاط المجتمع من اجل مشروع مشترك يوحد السكان ويعزز العلاقات بينهم ويخلق احساسا من الاهتمام والمبالاة بالآخرين وبالتقارب بين افراده .



طرق لتجنيد المجتمع:

- المبادرة الى نشاطات- الأمر الأكثر فاعلية والذي يمكن القيام به من اجل تجنيد المجتمع هو ببساطة اقامة نشاط جماهيري. عن طريق هذا النشاط يمكننا ليس فقط ان نشرك الجميع بل وكذلك ان ننشر عن نشاطنا وعن الهدف منه وان نجند المؤيدين. ليس من المفوض ان يكون النشاط على شكل مظاهرة, يمكنه ان يكون لقاءً احتفالياً في حديقة عامة, جمع توقيع على عريضة في كشك في مكان مركزي في البلدة وغيرها.

- لافتات – تعليق لافتات في ارجاء البلدة تحمل عبارة رئيسية وتفصيل من اجل التواصل يمكنها ان تكون طريقة سهلة وفعالة للإعلان عن المشروع وتوسيع حلقة الناشطين.
- التواصل تلفونيا او وجها لوجه – لا طريقة افضل من العلاقة الشخصية. حتى وان كنا نعيش اليوم في زمن التكنولوجيا, لا بديل عن التعامل الشخصي ولذلك فعندما ترغبون في اجراء تواصل مع الناشطين المهمين في المجتمع, من المفضل ان تتوجهوا اليهم تلفونيا. الرسالة بالبريد الالكتروني مهمة من منطلق الاحتياط وللتبليغ بالمستجدات, ولكنها ليست طريقة التواصل المفضلة.
- تحديد شخصيات ذات علاقة في المجتمع – في كل مجتمع هنالك شخصيات مركزية والتي عن طريقها يمكن الوصول الى المزيد من الاطر. افحصوا من هي هذه الشخصيات المركزية في المجتمع الذي تعملون فيه, من هم صناع القرار, من هؤلاء الذين يعرفون الناس في المجتمع جيدا ويعرفون صناع القرار ايضا. انهم غالبا مشاركون وعلى علم بما يجري وبامكانهم ان يصلوكم بالمزيد من الناس بسهولة.
- فتيان. اولاد – الاولاد والفتية هم العامل الأهم الذي يجب ان يؤخذ بالحسبان عند العمل على تجنيد المجتمع.. مشاركة الاولاد والفتية يمكنها ان تدفع بالمشروع الى الامام لان السياسيين ووسائل الاعلام تتعامل معهم بحساسية اكبر من غيرهم, عن طريقهم يمكن الوصول الى اهاليهم بالإضافة الى اكساب قيمه مهمة اضافية وهي التثقيف. مشاركة الاولاد وأبناء الشبيبة في النشاطات لصالح المجتمع, ستشجعهم على ان يكونوا مواطنين يابهن لما يجري من حولهم بشكل اكبر في المستقبل ايضا.
- صحافة محلية – من المجدي التوجه مباشرة الى المراسلين والمحرفين في الصحافة المحلية لاقتراح مادة مكتوبة وصور, فهم تواقون لمادة مثيرة للاهتمام لنشرها.

الحفاظ على نشاط المجتمع: الجزء الذي لا يقل اهمية عن تجنيد المجتمع, هو الحفاظ عليا كمجموعة نشيطة ومتكاثقه. من اجل القيام بذلك, من المهم استخدام الأدوات التالية:

- **نشاط, عمل:** النشاط والعمل يحافظان على الاستنفار والاحساس بالتكامل من اجل تحقيق هدف مشترك. ومع ذلك من المهم الانهك الناس بالنشاطات وان ننوعها بقدر الامكان.
- **تفويض الصلاحيات:** منح الصلاحيات للناشطين في المجتمع, يزيد من مشاركتهم ويحفز عملية تقدم المشروع. من المهم ان نلائم نوع المهمة للشخص المناسب, ان نرافقه عند الحاجة وان نصل بينه وبين باقي اصحاب المهمات.
- **توثيق, ذاكرة التنظيم:** لكي نصنع هوية مجتمعية متماسكة, من المهم القيام بعملية توثيق للنشاطات, بحيث ننتج ذاكرة للتنظيم. لذلك, من الاهمية بمكان توثيق اللقاءات والنشاطات كتابيا وعن طريق الصور وادخالها الى الموقع الإلكتروني المخصص لذلك اذا وجد او الى المجموعة التي فتحتموها في الشبكات الاجتماعية.

4. مشاريع مختارة لطواقم منتدى مواصلات ومجتمع

في هذا الفصل نعرض امثلة لمشاريع مختارة لطواقم منتدى مواصلات ومجتمع والتي تعمل من اجل النهوض بمبادرات لمواصلات محلية وبمرافقة من قبل " مواصلات اليوم وغدا". اعتمادا على تجربتنا على مدى سنوات طويلة نحن نؤمن بان للتعلم من الامثلة الميدانية الملموسة قيمة كبيرة في تغيير التوجهات, من خلال فهم مجمل المركبات في بناء المشروع, وعند تطبيق هذا الفهم الذي تولد من تجربة الآخرين, من النجاحات ومن التحديات³².

مشروع دراجات هوائية مدمج في بكعات هنديف

اعضاء الطاقم: كيرن غوردو- كيبوتس رجبيم, رونيت ترك- جفعات عادة, شاي ريغب- جفعات عادة.
خلفية: يعمل المشروع في الحيز الجغرافي الواقع شرقي بكعات هنديف. تتميز البلدات في هذا الحيز, من حيث امكانية الوصول الى انظمة المواصلات القطرية والمنطقية بكونها- " بلدات الطرف" تعتمد جميعها على شارع 653 (برسد حنة- بنيمينة) ومنه يصلون الى المواصلات القطرية والمنطقية.

الوضع الحالي:

- المميز الخاص لهذه المنطقة ("شرق بكعات هنديف") هو المبنى الهندسي لشبكة المواصلات: يدور الحديث عن شارع دائري, بطول يبلغ ال 19 كم, حيث يحيط بالمنطقة ويصل بين اغلبية بلدات المجموعة (جفعات ادة, عمقيم, جفعات نيلي, رجفيم) وهو يتصل| يرتبط بشارع 652 وبمحطة القطار بواسطة شارع 653.
- حاليا بخلاف ما كان في الماضي, معظم السكان في المنطقة يعتاشون من العمل في مناطق خارج مجموعة البلدات ولذلك فجزء كبير منهم يعتمد على محطة القطار في بنيمينة, من اجل الوصول الى مكان العمل.
- من ناحية المواصلات العامة, تعتمد البلدات على خط الباص المنطقي التابع لشركة " نتيف اكسبرس", الذي يصل بوتيرة قليلة ولم تتم ملاءمة اوقاته مع لائحة مواعيد القطار ومواعيد سفريات القطار من جفعات عادة والتي بدأت بالعمل في ايلول

2011.

- بسبب الخصائص المميزة للمنطقة (طبوغرافيا, جهاز مواصلات "مغلق" ودائري, ومنظر قروي متميز وطبيعي) تستخدم شوارع المنطقة كمركز جذب منطقي بل وحتى قطري لراكبي الدراجات الهوائية لرياضة- شارع, لممارسي الركض, للمشاة ولراكبي دراجات المناطق المفتوحة.



³² المهتم بالاتصال مع الطواقم المختلفة, مدعو للتوجه الى المواصلات اليوم وغدا.

الرؤية:

- تطوير بكعات هندیف كمنظومة سیاحیة شاملة- اقتصادیة مستدامة
- الحفاظ على المناطق المفتوحة الموجودة في المنطقة عن طریق ربط جفعات عادة, بنیمینة وبلدات المنطقة بوسائل مواصلات خضراء.

اهداف:

- **میاومة وریاضة سیاحیة:**
في المرحلة أ: یجری اعداد ممر للركوب, للركض وللمشي وسيتم تعبیده بالإسفلت من محطة قطار بنیمینة, على طول شارع 652, حتى مفرق عادة.
في المرحلة ب: مواصلة تعبید الممر باتجاه الشرق لكي يتم الوصل مع المراكز المختلفة في المناطق المبنیة والمفتوحة. سيكون الربط لخدمة اهداف سیاحیة ولذلك سیوصل الى مراكز سیاحیة مختلفة مثل: " یمی كیدم", جبل حورشان, ممر اسرائیل, ولأهداف میاومة داخلیة ولذلك سیربط بین البلدات في المنطقة.

معالم على طریق تنفيذ المشروع:

- أ. التوجه الى الهيئات التي تعني بتعليم كیفیة تنفيذ المشروع مثل:
1. مواصلات اليوم وغدا- الهيئة التي ترعى المنتدى وتساعد في النهوض بالمشاريع.
 2. اسرائیل في ممرات الدراجات الهوائية- جمعیة تعنى بممرات للدراجات في كل ارجاء الدولة.
 3. مشروع "دیرخ هلیف\طریق القلب" المجلس الاقليمي لیف هشارون- والذي حضر خطة لشبكة ممرات دراجات هوائية تعاونیة بحيث تصل بین البلدات التابعة للمجلس.
 4. اشخاص مهنيون ولهم خبرة في القدرة على تلقي المعلومات والمعطيات وذلك من اجل الحصول على التمويل والميزانيات.
 5. التوجه الى الجهات المعنية في برنامج الخارطة الهيكلية القطرية 42 من اجل وصل الممر بالشبكة القطرية وبممر اسرائیل.
- ب. معلومات, الحصول على الميزانيات, تجنيد اموال وتبرعات, مساعدة في التخطيط والتنفيذ عن طریق التوجه والتنسيق ازاء الهيئات التالية:
6. وزارة حماية البيئة- بالنسبة للمناطق المفتوحة والمواصلات الخضراء والنظيفة
 7. وزارة الزراعة\ مزارعين
 8. وزارة السياحة- فيما يتعلق بالاقتصاد السياحي والقيم التراثیة, طبیعة ومناظر طبیعیة, تعزيز ركوب الدراجات الهوائية من منظور الجوانب السياحية.

9. وزارة المواصلات: فيما يتعلق بمبادرات ومواصلات نظيفة
10. ماعتس : فيما يتعلق بالخطط المعدة بشأن سياسة ممرات الدراجات
11. مركز " هشلي": عن طريق مشروع تطريز, والذي يعزز شبكة استدامة اجتماعية
12. جهات اخرى: ككال, رابطة المدن لجودة البيئة, سلطة الصرف الصحي, الامان على الطرق, ضوء اخضر وما اليها

ج. عقدنا اجتماعا مع متطوعين ناشطين من سكان المنطقة بتاريخ -25.11.11 (باشتراك يوتام افيزوهر من جمعية اسرائيل في سبيل الدراجات)

في اللقاء عرض المشروع, الرؤيا والاهداف وتم التوزيع لطواقم عمل على اساس نوع المهمة:

- طاقم اعلام وعلاقات عامة, نشر وانشاء موقع الكتروني للمشروع
- طاقم اشراك المجتمع- مدارس, حركات شبيبية, روضات اطفال
- طاقم استطلاعات رغبات وتوقعات الجمهور- اشراك جمهور
- طواقم تجنيد ميزانيات, موارد وتمويل
- طاقم تحليل المعنيين بالأمر من اجل الحصول على مساعدات مثل:
رياضيين, ناشطي البيئة, سياسيين, اكو-تورزم (سياحة بيئية), اصحاب مصالح في المنطقة, اتحاد الملاحة الاسرائيلي وغيرها
- طاقم يعمل على تحسين صورة راكبي الدراجات الهوائية وعلاقتهم مع المزارعين

حتلته الوضع:

منذ ذلك الاجتماع تم عقد اجتماع التقت فيه الطواقم الناشطة مع مندوبة وزارة السياحة ومع الرؤساء في المجلس الاقليمي جفعات عادة والونة وهم من مؤيدي المشروع.

برامج مستقبلية:

لاحقا وخلال متابعة العملية ستعمل طواقم المشروع من اجل القيام بالمهمات والحصول على الميزانيات بتنسيق وتعاون مع رئيس مجلس بنيمينه, جفعات عاده والسلطات المحلية الاقليمية المجاورة.

مشروع مواصلات مستدامة في اصبع الجليل

اعضاء الطاقم:

اعضاء مجاماه يروكاه في اصبع الجليل: ليعاد, نوعم, روني, شيمعي, ايال, ايلي ومندوبة اتحاد الطلاب الجامعيين: رونييت.

موضوع المشروع:

انتاج بديل للسيارة الخصوصية، لغرض التنقل في جيز اصبع الجليل والنهوض بمواصلات مستدامة في المنطقة.

رؤيا:

- تحرير سكان المنطقة من المصروفات المتعلقة بحيازة سيارة خاصة وتعبئة الوقود لها.
- تمكين سكان المنطقة ممن ليس في حوزتهم رخصة سياقة سيارة (الشباب, فئات سكانية كبيرة السن وغيرهم) من التنقل في المنطقة بسهولة
- من شأن سهولة التنقل ان تربط بين البلدات وان تفتح كذلك امام السكان فرص عمل ومتناولي له لنشاطات اثناء ولمراكز المعرفة.

الغايات المحددة للمشروع في سنة 2011:

انتاج خطوط مواصلات عامة الى كلية تل حاي ومنها, في الساعات الملائمة للطلاب.

اهداف:

- (1) تشغيل الخطوط الى الكلية.
- (2) تغيير العادات المتبعة وتحويل الطلاب من السيارات الخاصة استيقاف السيارات للتوصيل المجاني الى السفر بالمواصلات العامة.

معالم اساسية:

- (1) ضم ادارة الكلية ورؤساء السلطات المحلية للموضوع
- (2) توجه وعمل ازاء وزارة المواصلات وشركة ايجد في الشمال
- (3) اجراء استطلاع بين الطلاب
- (4) حملة تسويق واعلام لجمهور الطلاب

برامج العمل:

خلال السنة الماضية نظمت حلقة نقاش في موضوع المواصلات العامة في كلية تل حاي وقد حضره مندوبون عن المجالس في المنطقة, ايجد, مدير عام الكلية ومندوب وزارة المواصلات. وقد تواجد ايضا عدد كبير من الطلاب لأجل الاستماع وطرح الاسئلة وتمخض هذا الاجتماع عن وعد بإطلاق مشروع تجريبي للمواصلات العامة في المنطقة, في الفصل الدراسي الثاني.

مفاجئ, ولكن التجربة لم تخرج الى حيز النور. وكرد فعل



على ذلك نظمنا مظاهرة على شارع 90, طيرنا خلالها طائرات ورقية في الهواء كتب عليها: " وزارة المواصلات كفى لإطلاق الوعود في الهواء".

في شهر تموز 2011 اجري استطلاع محوسب, بين الطلاب. قامت وزارة المواصلات بتحضير نموذج الاستطلاع, بينما قمنا نحن بإجرائه عبر الانترنت في الكلية.

انجازات

كنتيجة لجهودنا صودق على المشروع واليوم هنالك خطوط باص للكلية. خلال الصيف, عملنا ازاء ايجاد لتنسيق اوقات ومسارات الخطوط الى الكلية. عملنا في بداية السنة الدراسية على نشر وتسويق مكثف للخطوط ولتذاكر الفترة الحرة بين الطلاب.



برامج مستقبلية:

- الغاية المتوخاة لسنة 2012 هي تجنيد رؤساء المجالس والبلديات في المنطقة لمصلحة انتاج نظام مواصلات فعال وملائم لخدمة السكان الدائمين في اصبع الجليل وربط السكان الدائمين في المنطقة بمواصلات مستدامة
- تنسيق اجتماع مع رؤساء السلطات الشخصية المؤثرة من اجل النهوض بالموضوع في كل انحاء المنطقة
- عنما يحين الأوان, العمل على دفعة من اجل طرح مناقصة لتشغيل خطوط المواصلات العامة
- متابعة عملية تطبيق قانون حرية المعلومات

العمل على متناوليه المواصلات العامة في بردس حنة- كركور

اعضاء الطاقم: جاي غرينفيلد, تمار كينان ويوفال ايشل.

غايئنا المنشودة هي تحسين المواصلات العامة وجعلها بمتناول الجميع في نطاق المجلس المحلي بردس حنة- كركور.

الوضع الحالي:

1. تفقر الكثير من المحطات الى ارصفة. بحيث يصعب هذا الوضع على المسافرين المعاقين اثناء عملية الصعود الى الباص. هنالك اشخاص يواجهون صعوبة كبيرة في الصعود الى اكثر من- 15 سنتم.
2. وتيرة الباصات متدنية. الانتظار في الايام الماطرة وبوجه خاص في الايام الحارة (من المعروف انها كثيرة في بلادنا) يثقل على الكثير من المسافرين.
3. لا توجد معلومات واضحة للقراءة وكافية في المحطات. ولا اهتمام بمن يعانون من ضعف في الرؤية.



4. לא توجد تقريباً خطوط باصات تصل الى محطة القطار.
5. هنالك خطة جديدة لمواصلات عامة بحيث تبدأ جميعها وتنتهي في محطة القطار. ولكن لم يتم تنفيذ هذه الخطة.
6. جهز في محطة القطار ملحق لاستيعاب الباصات, ولكن لعدم وجود الباصات, تتوقف فيه سيارات المسافرين بالقطار.

ملحق الباصات في محطة القطار يستخدم اليوم كموقف للسيارات

رؤيا:

بعد الاطلاع على ما ورد آنفا صغنا الرؤيا وبناء عليها:

1. العمل على قضية متناوليه الباصات والمحطات بما يتلاءم مع الانظمة والقوانين ذات العلاقة
2. على ان تكون وتيرة المواصلات العامة اعلى وتتيح الوصول الى القطار



محطة جديدة

محطة قديمة

اهداف

1. تشغيل المواصلات العامة بحسب البرنامج الجديد, والذي تمت المصادقة عليه من قبل ايجد, وزارة المواصلات والمجلس المحلي
2. العمل على متناوليه محطات الباص

معالم على طريق تنفيذ المشروع

1. اجتماعات مع مهندس المجلس

2. اجراء اتصال مع شركة ايجد ووزارة المواصلات
3. القيام بجولات ميدانية مع شركة ايجد ومندوبي قسم الهندسة التابع للمجلس حسب ما يتطلب الوضع
4. تحضير قائمة لأعمال متفق عليها من أجل تنفيذها
5. الضغط على المجلس لتنفيذ المطلوب
6. تشغيل الخطوط الجديدة – بما فيها محطات تم العمل على متناوليتها – التي تصل الى القطار

مستجدات الوضع

- قمنا بضم حايه بن-تسفي عضوة المجلس ورئيسة لجنة المتناولييه في المجلس
- موقعنا انفسنا كطاقم قادر على التأثير بحيث يجب اخذه بالحسبان
- عملنا على عقد اجتماعات مع اشخاص في وزارة المواصلات وعلى القيام بجولات ميدانية مع شركة ايجد ومهندس المجلس
- نتج عن ذلك برنامج عمل مدون في ملخصات الجهات المختلفة, والذي تقع على المجلس مسؤولية تنفيذه

برامج مستقبلية

1. ان نجعل المجلس ينفذ ما اتفق عليه من البرامج المختلفة
2. ان نعلم الجمهور بالأمر
3. ان نضغط على شركة ايجد وعلى وزاره المواصلات للانتهاء من كل ما هو مطلوب لتشغيل الخطوط

مشروع المواصلات العامة في شاطئ الكرمل

اعضاء الطاقم: اورنة اشكنازي من قيساريه وميمه (ابراهام) ليفشتس من البلده التعاونية كيرم مهرييل, كلاهما
اعضاء في المجلس الاقليمي حوف - هكرمل

الوضع الحالي:

منذ ما يزيد عن ال – 35 سنة من بداية عمل المواصلات العامة في منطقة حوف- هكرمل ظل الوضع بلا أي
تغيير

- خط 921 من حيفا الى تل- ابيب بوتيرة مرة كل نصف ساعه
 - خط 202 من حيفا الى زخرون – يعقوب وبردس حنه بوتيره ساعه واكثر
- هذا المبنى للمواصلات العامة لا يأخذ بالحسبان التغيرات الكبيرة جدا في حجم سكان المنطقة على مدى هذه السنوات الطويلة, وهو لا يأخذ بالحسبان ايضا التطورات التي تحصل في البلاد في مجال المواصلات العامة, مثل التحسينات التي طرأت, سهولة السفر في القطار والباصات, الوعي لموضوع الاستدامة, والمطالبة المتزايدة على تقليص استخدام السيارات الخصوصية, وذلك يعود الى كل الأسباب المعروفة.

احتياجات المنطقة:

لا شك بان الوضع الذي وصف ينم عن فوضى عارمة, ولا يستجيب لاحتياجات المجتمع الذي يسكن في منطقة حوف هكرمل (شاطئ الكرمل) وهناك ضرورة ملحة لتغييره.
من الممكن تصنيف احتياجات المنطقة لتطوير مواصلات عامة الى اربعة اصناف:

- متناوليه القطار
 - سفر مريح الى المدن الكبرى
 - الربط بين بلدات المجلس
 - الربط مع المدن المجاورة
- لكل نوع ولكل حاجة ميزات خاصة وحلول خاصة. المشترك بينها جميعا – ضرورة تحديد الاحتياجات, ايجاد الحلول الملائمة وتنفيذها.

الرؤيا:

انشاء نظام مواصلات عامة لبلدات حوف هكرمل

بداية تنفيذ المشروع:

في اطار نشاطنا في منتدى " مواصلات اليوم وغدا" انكشفت امامنا الجهود التي تبذلها وزارة المواصلات من اجل النهوض بالمواصلات العامة وباستخدامها, وكذلك النشاطات المباركة والتي تقوم بها شركة "عدليا" كمديره خبيرة في الموضوع.

تزدونا بالمعلومات التي اكتسبناها من خلال منتدى " مواصلات اليوم وغدا" وباشرنا بتحقيق الرؤيا.

مرحلة أ – الحصول على تفويض للنهوض بالمشروع ولتمثيل المجلس في هذا الموضوع. من اجل هذا تم عقد اجتماع مع رئيس المجلس, السيد كرميل سيلع, عرض فيه الموضوع وحظينا على اثر ذلك بمباركته لعملنا. وقد طرح السيد سيلع من ناحيته الموضوع في الجلسة العمومية للمجلس الاقليمي حيث تم التصويت بالإجماع لمنح التفويض للعضوين المبادرين بالفكرة.

مرحلة ب – اجتماعات عمل ومباحثات عملية مع طاقم التخطيط التابع لشركة " عدليا" حول الطرق الصحيحة للدفع بالموضوع. تعلمنا من تجربتهم واعددنا بمبادرتهم نموذج لإجراء استطلاع شامل بشأن الاحتياجات وسيجرى هذا الاستطلاع في كل البلدات التابعة للمجلس.

مرحلة ج – اجتماعات مع مدير قسم الشباب ومع محاسب المجلس من اجل فحص امكانية ضم ابناء الشبيبة البالغين للانخراط في عملية اجراء الاستطلاع – كانت الاجتماعات ايجابية.

مرحلة د – اجتماع مشترك في ديوان رئيس المجلس, شارك فيه, رئيس المجلس, نائبه, المحاسب, مدير قسم الشبيبة, الناطق بلسان البلدية, مندوبين عن " عدليا", مندوبة وزارة ال مواصلات واثنان من اعضاء المجلس ممن يدفعون بالموضوع. وقد تقرر في هذه الجلسة القيام "ببرنامج تجريبي" للاستطلاع في قرية تعاونية واحدة وفي كيبوتس واحد, ستستخلص العبر من العملية بالنسبة لإجراء استطلاع يشمل كل سكان المنطقة. سيجري الاستطلاع التجريبي في النصف الاول من شهر تشرين ثاني.

المراحل التالية ستكون: تحليل التجربة, استخلاص العبر وتصحيح مواطن الخلل المحتاجة الى تصحيح, اجراء الاستطلاع الشامل, تحليل النتائج, تخطيط نظام مواصلات عامة على اساس نتائج الاستطلاع. سيصل المشروع الى نهايته عندما تطرح المناقصات على المشغلين وتتحرك المواصلات العامة في شوارع المنطقة.

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 وزاره 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- صندوق ترنر	02-6663388	02-6663395	ternerk@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 البز	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 – مائة 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 شفيربر	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 ناؤور			naora@mot.gov.il

ملحق ب: مشغلي 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 هتעوفاه 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 باصاتها يخدم اليوم عشرات الاهداف في منطقة دان وخارجها. 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: 08-6232032; فاكس: 5900*

كونكس مواصلات اسرائيل محدودة الضمان - تشغل مجموعات\عناقيد اشدود (بين المدن), طبريا, موديعين, اللد, تل-ابيب وبني براك القدس (منذ سنة- 2011). موقع الانترنت: www.connex.co.il جادة ابا ايبن 1, هرتسليا 46725 تلفون: 6866*; فاكس: 08-8679402

جاليم نركيس غال نقلات 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 تمميم 2, بيتار عيليت 90500 تلفون: 02-5807777; فاكس: 02-5480490

خطوط مواصلات عامة محدودة الضمان - تشغل مجموعات\عناقيد بكعات اونو (2003), هعيمك (2005), بيتح تكفا وراس العين (2006). موقع الانترنت: www.kavim-t.co.il شارع هعليا هسنياه 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 الخضيرة - نتانيا, نتانيا- صفد ونتانيا- تل
ايبب. 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 يوثيل, 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, كرميئيل 21653 تلفون: 03-5252555
جي. بي. سورش 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-ايبب الى بئر السبع (بموازه
خطوط المتروبولين), اشدود داخل المدينة ونتانيا داخل المدينة. موقع الانترنت:

www.egged-taavura.co.il شارع هتعيصاه 17, اور يهودا 60212 تلفون: 03-7350100; فاكس: 03-6340845

فورتال خطوط المواصلات العامة في اسرائيل: www.bus.gov.il

ملحق ج : استطلاع في موضوع 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 مسالك 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 12/6/24 . شكرا لكم على تعاونكم!

لجنة اولياء الامور لنمط حياة صحي

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

1. سفر منظم (باص)

2. سفر بسيارة خاصة

3. دراجة هوائية

4. مشياً على الاقدام

ب. كم دقيقة يتطلب ابنكم للوصول الى المدرسة بهذه الطريقة ?

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

1. سفر منظم (باص)

2. سفر بسيارة خاصة الى البيت

3. سفر الى مركز رعاية الظهيرة (تسهرون)

4. دراجة هوائية

5. مشياً على الاقدام

ث. هل انتم معنيون في ان يصل ابنكم الى المدرسة مشياً?

1. نعم

2. لا

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

استعمال هذه الوسيلة

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

1. نعم

2. لا

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

ד. 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):

1. اننا نسكن بعيدا عن المدرسة

2. السير ليس آمنا

3. تقع المدرسة على خط سفري

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

1. ان يتم السير في ممر آمن (يعني السير على الرصيف وقطع الشارع في ممرات المشاة) ومعلم

2. ان يسير الاولاد بمجموعات بدون مرافقة شخص بالغ

3. ان يسير الاولاد بمجموعات بمرافقة شخص بالغ

4. ان تتواجد دوريات الامان لكي تساعد على عبور الشوارع بأمان في محيط المدرسة

ر. 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?

1. نعم

2. لا

3. جزئيا

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

س. 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 "

1. لا

2. حتى 50 شيكل في السنة

3. حتى 100 شيكل في السنة

4. حتى 150 شيكل في السنة

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

1. نعم

2. لا

3. ربما

ص. عنواني هو

نشكركم على الوقت الذي كرستموه لملأ الاستمارة!

