



الفجوات في خدمات المواصلات العامة بين البلدات العربيّة واليهوديّة في إسرائيل

بحث مقارن

كانون الثاني 2021

الفجوات في خدمات المواصلات العامة بين البلدات العربيّة واليهوديّة في إسرائيل

بحث مقارن

كانون الثاني 2021

كتابة: إينا برانزبورغ، عمر منصور ومعمر أبو أحمد

تحرير: رغد جرابسي، موران أفيف، رونين بن أرييه، عوفر دغان، وناداف داغان

ترجمة: نسيم خوري - غلوكال للترجمة والعلوم اللغوية

تصميم غرافيكي: ليران رفيف، ريم جرافيك ديزاين/حمدان حمدان

هذا الكتيب متاح إلكترونياً في موقع الجمعية: www.sikkuy.org.il

أصدر هذا الكتيب بفضل الدعم السخي الذي قدّمه كلّ من:



Joseph & Harvey
Meyerhoff Family
Charitable Funds

The Diane P. & Guilford Glazer Fund of the Jewish Community Foundation
of Los Angeles
The Kathryn Ames Foundation
The Lucius N. Littauer Foundation
Robert and Ardis James Foundation
Klarman Family Foundation
Lois & Richard England Family Foundation
Alan B. Slifka Foundation
Social Venture Fund for Jewish-Arab Equality and Shared Society

القدس

شارع الشاعرة راحيل 17، القدس 96348
هاتف: 02-6541225، فاكس: 02-6541108
البريد الإلكتروني: jerusalem@sikkuy.org.il

حيفا

شارع ألني 77، حيفا 3566434
هاتف: 04-8523188، 04-8523065
البريد الإلكتروني: haifa@sikkuy.org.il

sikkuy.org.il



facebook.com/sikkuy



twitter.com/Sikkuy



instagram.com/amutat_sikkuy



فهرس المحتويات

3	كلمة المُديرَيْن العامَّين.....
5	1. هدف البحث.....
6	2. خلفيّة - سياسة تخصيص الموارد للبلدات العربيّة في مجال خدمات المواصلات العامة.....
6	3. الآليّة المستعملة اليوم لقياس تقليص الفجوات في مجال المواصلات العامة.....
6	4. النموذج المقترح لتغيير آليّة القياس.....
6	5. سيرورة البحث.....
6	6. ملخّص النتائج.....
6	6.1. مقارنة مستوى خدمات المواصلات العامة الداخليّة في البلدات العربيّة واليهوديّة....
6	6.2. مقارنة مستوى خدمات المواصلات العامة الخارجيّة في البلدات العربيّة واليهوديّة..
6	6.3. إتاحة خدمات المواصلات العامة.....
6	7. توصيات من أجل تقليص الفجوات وتحسين خدمات المواصلات العامة في البلدات العربيّة.....
6	8. ملحق أ - عرض نتائج المقارنات بين البلدات العربيّة واليهوديّة.....
6	8.1. مقارنة مستوى خدمات المواصلات العامة بين أم الفحم والعفولة.....
6	8.2. مقارنة مستوى خدمات المواصلات العامة بين طمرة وصفد.....
6	8.3. مقارنة مستوى خدمات المواصلات العامة بين عرعة ومجدال هعيمك.....
6	8.4. مقارنة مستوى خدمات المواصلات العامة بين إكسال وأور عكيفا.....
6	8.5. مقارنة مستوى خدمات المواصلات العامة بين كابول وبيت شان.....
6	8.6. مقارنة مستوى خدمات المواصلات العامة بين باقة الغربيّة وجديرا.....
6	9. مراجع.....

كلمة المديرين العامّين

يصدر هذا البحث في فترة تبرز فيها الفجوات والتمييز بين اليهود والعرب. الأزمة الاقتصادية التي نتجت عن جائحة الكورونا أضرت بالمواطنين العرب بشكل خاص. تشير معطيات مصلحة التشغيل إلى أنّ نسبة العاملين العرب الذين أُحيلوا لإجازة غير مدفوعة الأجر في بداية الأزمة كانت مرتفعة جدًّا، ونسبة العاملين العرب الذين عادوا إلى سوق العمل عند معاودة إحياء الاقتصاد بعد الموجة الأولى من الجائحة كانت أقلّ بضعفين من نسبة نظرائهم من اليهود. هذا الوضع يكشف مرة أخرى الستار عن الموضوعة الممنهجة للعاملين العرب في مواقع مهمّشة في سوق العمل، مما يُضعف هذه الشريحة، ويؤدي إلى تقلّبات وأزمات في الاقتصاد.

المكانة المهمّشة للعاملين العرب في سوق العمل هي نتاج سنوات طويلة من التمييز في العديد من المجالات، مثل التربية والتعليم، التأهيل المهني، إنشاء وتطوير مناطق صناعية وغير ذلك. أحد العوامل البنيوية وراء معدّلات ومواصفات التشغيل المتدنية في المجتمع العربي هي الفجوات العميقة في منالية خدمات المواصلات العامة بين البلدات العربية واليهودية. هذه الفجوات نابعة عن تمييز متواصل في تخصيص الموارد الحكومية في هذا المجال. المواصلات العامة ضرورية ليس فقط لتعزيز التشغيل، المواصلات العامة هي خدمة ضرورية، خاصة للفئات المهمّشة، لتحسين منالية الخدمات، التعليم، الثقافة، الأطر الترفيهية وغير ذلك، وتشكل بنية تحتية أساسية لتطوير نسيج حضري نشط وناشط بالحياة.

في عام 2015، صدر القرار الحكومي 922، حيث تقرر، من جملة أمور أخرى، تخصيص ميزانيات حكومية لتحسين المواصلات العامة في البلدات العربية، التي يقطنها عدد كبير من المواطنين العرب، وذلك لسد الفجوات في هذا المجال. نؤمن في سيكوي بأنّ هذا القرار هو خطوة مهمة في الاتجاه الصحيح لتحسين المواصلات العامة للمواطنين العرب، وبالفعل، طرأ تحسّن تدريجي منذ صدور القرار.

ولكن لسد الفجوة بالكامل في هذا المجال، يجب إجراء قياس منهجي ومستمرّ لهذه الفجوات، للتحقق من أنّ السياسات تُحدث أثرًا في الاتجاه المرجو، وتشكل أساسًا لمتابعة تخطيط السياسات في المجال. حتى الآن، آليات القياس الحكومية تُعنى فقط بتحسين خدمات المواصلات العامة في البلدات العربية، ولكن الحكومة لا تجري قياسًا ممنهجيًا للفجوات بين البلدات اليهودية والعربية في مجال المواصلات العامة. نطرح في هذا البحث نموذجًا للقياس الممنهج

للفجوات القائمة بين البلدات العربية اليهودية بواسطة فحص مؤشرات مثل وتيرة السفر، وجهات السفر، عدد المحطات وما إلى ذلك. يستعرض البحث سيروية تطبيق هذا النموذج في ستة أزواج بلدات عربية ويهودية. المقارنة التي أجريناها تدل على أنه لا تزال هناك فجوات كبيرة، وبلورة سياسات حكومية ناجعة وواسعة النطاق لسد الفجوات، يجب تطبيق نموذج القياس المقارن على جميع سكان البلاد. يقدم البحث أيضًا توصيات لبلورة سياسات تكميلية في هذا المجال.

القرار الحكومي 922 للتطوير الاقتصادي في المجتمع العربي، والذي وضعت بموجبه خطة ممولة لسد الفجوات في المواصلات العامة، كان من المفروض أن ينتهي تنفيذه بانتهاء العام 2020 إلا أنه تم تمديده لعام إضافية، كما بدأت المساعي لبلورة الخطة التكميلية. هذا هو الوقت المناسب لإجراء قياس ممنهج للفجوات القائمة في المجال، وبلورة مبادئ السياسة للسنوات القادمة. نعتقد أن النموذج المقترح في هذا البحث وتوصيات السياسات المفصلة فيه هي خطوات موجهة ضرورية لتحقيق إنجازات مهمة في هذا المجال.

1. هدف البحث

على مدار عشرات السنين، انتهجت دولة إسرائيل سياسة تمييز البلديات العربية في مجال المواصلات العامة، من حيث تخطيط وبلورة السياسات وأيضًا من حيث تخصيص الموارد الحكومية لتنفيذ وتطبيق هذه السياسات. نجمت عن ذلك فجوات كبيرة من حيث حجم وجودة خدمات المواصلات العامة بين البلديات العربية واليهودية. ففي العام 2019، "تلقى/ت المواطن/ة اليهودي/ة خدمات المواصلات العامة أكثر بـ 2.5 ضعف تقريبًا من المواطن/ة العربي/ة الذي/التي يسكن/تسكن في البلديات ذات مميزات مشابهة"¹. ينصّ قرار الحكومة 922² الذي اتُخذ في كانون الأوّل 2015 على وجوب تخصيص 40% من مجمل اضافات خدمات المواصلات العامة السنوية، و/أو 100 مليون شيكل (الأكبر من بينهما) - للمجتمع العربي، وذلك حتى سدّ الفجوات بين البلديات اليهودية والعربية في هذا المجال. إلّا أنّ الآلية المراقبة والمتابعة الحكومية لتطبيق القرار لا تقارن بين البلديات اليهودية والعربية بتاتًا، بل تسلّط الضوء على المقارنة بين البلديات العربية وذاتها - ممّا لا يتيح إمكانية الفحص الحقيقي والدقيق لمدى تحقيق أهداف القرار واستخلاص العبر لقرارات وخطط مستقبلية.

لذلك، يهدف هذا البحث إلى اقتراح آلية لمقارنة الفجوات في خدمات المواصلات العامة بين البلديات العربية واليهودية بشكل صحيح وممنهج، ممّا يتيح المجال لاستخلاص العبر من الخطة الحالية وبلورة أدوات فعّالة للمستقبل. بناءً على ذلك، نحن نطالب الحكومة بتبني آلية القياس المقترحة في هذا البحث. هذه الخطوة مهمّة جدًّا، تحديدًا في هذه الفترة، إذ أننا في اوج مرحلة التفكير وبلورة خطة مستقبلية مكّملة للخطة 922، وهي ضرورية لضمان سدّ الفجوات والسّعي من أجل انهاء التمييز السائد منذ سنوات طويلة والذي يعاني منه المجتمع العربي في مجال المواصلات العامة.



¹ من ملفّ "اقتراح ميزانية للسنة المالية 2019 والشروحات المقدّمة للكنيست الـ 20، وزارة المواصلات". شباط 2018، صفحة 28

² قرار الحكومة رقم 922 من تاريخ 30.12.15 لتطوير اقتصاد المجتمع العربي في السنوات 2016-2020

2. خلفيّة - سياسة تخصيص الموارد للبلدات العربيّة في مجال خدمات المواصلات العامة

على مدار عشرات السنين، كانت نسبة استثمار الحكومة في مجال المواصلات العامة في البلدات العربيّة ضئيلة جدًّا. فقط في العام 2012 بدأت وزارة المواصلات بإدخال خدمات المواصلات العامة للبلدات العربيّة³. خدمات المواصلات العامة التي أُتيحت للبلدات العربيّة حتّى تلك الفترة كانت بالأساس تلك التي تمرّ بجانب البلدات العربيّة، كجزء من خدمات المواصلات العامة بشكل عام، ولم تكن مخصّصة لهذه البلدات تحديدًا⁴. نجمت عن ذلك فجوات كبيرة من حيث توفير خدمات المواصلات العامة بين البلدات العربيّة وسائر البلدات في إسرائيل، ممّا أدّى إلى انقطاع فعلي للغالبية الساحقة من المواطنين العرب الذين يسكنون في هذه البلدات عن مراكز الخدمات، مؤسسات التعليم العالي، ومراكز التجارة والصناعة في الدولة. هذه الحالة ألحقت ضررًا كبيراً بقدرة المجتمع العربي على التنقّل، تطوير الاقتصاد، التجارة والصناعة والخروج من دائرة الفقر.



في كانون الأوّل 2015، تمّت المصادقة على قرار الحكومة رقم 922 للتطوير الإقتصادي في المجتمع العربي في السنوات 2016-2020. إذ كان الهدف الرئيسي منه هو اندماج المواطنين العرب في اقتصاد الدولة عن طريق تخصيص الميزانيات المباشرة وتعديل جزء من الآليات الحكوميّة المركزيّة لتخصيص الميزانيات والموارد. في هذا السياق، تجدر الإشارة إلى أنّ التعديل في الميزانيّة في مجال المواصلات العامة بدأ في القرار 2365، الذي أقرّ في العام 2014. من أجل تطبيق الخطة، تقرّر العمل لتصحيح الخلل في آليات التخصيص الحكوميّة والتي ميّزت ضدّ المجتمع العربي، وتحديد حصّة المجتمع العربي في الميزانيّة الشاملة وفقًا لنسبة المواطنين العرب من مجمل مواطني الدولة، وفي حالات معيّنة بنسبة أكبر من تلك - وذلك حتى سدّ الفجوات.

³ باستثناء مدينة الناصرة، والتي بدأت فيها شركة "خدمات الباصات الموحّدة - الناصرة" بتشغيل خدمات مواصلات عامة منذ بداية الستينيات.

⁴ "خدمات المواصلات العامة في البلدات العربيّة - صورة وضع"، صفحة 4. مركز الأبحاث والمعلومات في الكنيست، شباط 2016.

بنود القرار 922 التي تتطرق إلى تخصيص الميزانيات لخدمات المواصلات العامة في البلدات العربية، تنص على التالي:

”البند 2.أ. التقيّد بالبلاغ الصادر عن وزارة المواصلات والأمان على الطرق، والذي ستواصل الوزارة بموجبه تطبيق قرار الحكومة رقم 2365 فيما يتعلّق بتخصيص ميزانية 40% من مجمل إضافات خدمة المواصلات العامة، أو 100 مليون شيكل في السنة، الأكبر من بينهما، من أجل المواصلات العامة في بلدات الأقليات، إلى أن يتساوى مستوى تغطية خدمات المواصلات.⁵

البند 2.ب. التقيّد بالبلاغ الصادر عن وزارة المواصلات والأمان على الطرق حول تحديد أهداف الحكومة بعيدة الأمد، بحيث تكون هناك مقارنة كاملة لمستوى خدمات المواصلات العامة بين البلدات اليهودية وبلدات الأقليات المشابهة [ستنفذ] حتى العام 2022. وذلك، من حيث ثلاث مؤشرات مركزية: وتيرة الخدمة، مستوى التغطية وعدد الوجهات.“



⁵ تغطية خدمات المواصلات هي المنطقة النسبية من مجمل المنطقة التي تم فحصها، والتي تقاس بواسطة حساب نطاق (نصف القطر) المسافة المعطاة عن محطة الباص. من المتبع تحديد هذه المسافة بقيم تتراوح بين 250 حتى 500 متر. كلما كانت منطقة التغطية أكبر، كلما كان متوسط مسافة المشي من محطة الباص إلى الوجهة وبالعكس أقصر.

3. الآلية المستعملة اليوم لقياس تقليص الفجوات في مجال المواصلات العامة

صورة الوضع المعروضة في اللجنة التوجيهية⁶ للقرار 922 في مجال المواصلات العامة، تعكس الفروقات في مستوى الخدمة في البلدات العربية، وفقاً لمقارنة المؤشرات التالية⁷، قبل موعد اقرار الخطة 922 (في نهاية عام 2015) وبعده (كل نصف سنة، ابتداءً من 2016) -

1. عدد الكيلومترات السنوية التي تقطعها خطوط المواصلات العامة التي تخدم بلدات عربية (بالملايين)
2. عدد البلدات التي تعمل فيها خدمات المواصلات العامة
3. معدل عدد المحطات لكل ألف فرد.
4. عدد الكيلومترات الأسبوعية التي تقطعها خطوط المواصلات العامة التي تخدم بلدات عربية
5. معدل عدد محطات الهدف المختلفة خارج البلدة.

تظهر هذه المقارنة أنّ هناك تحسّناً في عدد الخطوط الداخلة إلى البلدات العربية، وأنّ هناك ارتفاعاً في عدد مستخدمي المواصلات العامة في المجتمع العربي. لذلك، أشارت وزارة المواصلات في تقرير اللجنة التوجيهية الوزارية إلى أنّ "نسبة إنجاز الوزارة تعادل 78% من المؤشرات التي وضعتها لنفسها حتى عام 2020"⁸. مع ذلك، قرار الحكومة يعرّف هذه المؤشرات وكيفية فحص مستوى الخدمة في البلدات العربية، على النحو التالي:

"مقارنة كاملة لمستوى خدمات المواصلات العامة بين البلدات اليهودية وبلدات الأقليات المشابهة [...] وذلك، من حيث ثلاث مؤشرات مركّبة: وتيرة الخدمة، مستوى التغطية وعدد الوجهات"

⁶ من أجل تطبيق المخطط، نصّ قرار الحكومة على أن يتم تشكيل لجنة توجيه وزارية بقيادة وزارة المساواة الاجتماعية، وبمشاركة ممثلي الوزارات الملائمة، قسم الميزانيات في وزارة المالية ورئيس لجنة رؤساء السلطات العربية. تجتمع اللجنة مرة كل نصف سنة على الأقل، ووظيفتها هي متابعة مجرى تقدّم خطة العمل وتطبيق القرار (قرار الحكومة 922، البند 16 - إدارة المخطط).

⁷ "ملحق - تفصيل حالة التطبيق الوزاري"، اللجنة التوجيهية الوزارية رقم 6 من تاريخ 4.9.2018. وزارة المساواة الاجتماعية.

⁸ "ملحق - تفصيل حالة التطبيق الوزاري"، صفحة 11، اللجنة التوجيهية الوزارية رقم 6 من تاريخ 4.9.2018، وزارة المساواة الاجتماعية.

يُتَّضح من هنا أنَّ المتابعة الحكوميَّة التي تجريها اللّجنة التّوجيهيَّة لتطبيق القرار 922 لا تأخذ بالاعتبار آليَّة المقارنة التي تمّ تحديدها في قرار الحكومة 922، والتي بموجبها يجب قياس الفجوة والخطوات المطلوبة لسدّها بين البلدات العربيَّة واليهوديَّة في مجال المواصلات العامَّة. إضافةً لذلك، تستند المعايير على فحص للكمّ وليس لجودة ومستوى الخدمة وفقاً للمعطيات التي تنشرها وزارة المواصلات وتعلن عنها للجمهور. في ظل غياب مقارنة جوهريَّة بين مستوى وجودة خدمات المواصلات العامَّة في البلدات اليهوديَّة والبلدات العربيَّة، فإنَّ **آليَّة قياس الفجوات التي تتبَّعها وزارة المواصلات اليوم تؤدي الى استمرار انتهاج سياسات تعمّق من الفجوات وتزيد من العراقيل التي تواجه العمل من أجل تحسين خدمات المواصلات العامة في البلدات العربية. وبالنتيجة - سيستمرّ التمييز بين المواطنين العرب واليهود في الدولة، بما يحمل من تبعيَّات واسقاطات.**

4. النموذج المقترح لتغيير آلية القياس

من أجل إجراء قياس شامل ومهني لمدى سدّ الفجوات في مجال المواصلات العامة، يجب أن نأخذ بالاعتبار على أقلّ حدّ المعايير والمؤشرات المفصلة في هذا الملف، وفحصها من خلال إجراء مقارنة بين البلديات العربيّة والبلديات اليهوديّة المتطابقة من حيث عدّة معايير. وذلك لإحداث **تغيير جوهري** وذي قيمة من أجل توفير خدمات مواصلات عامة متاحة وعالية الجودة للمواطنين العرب في إسرائيل. على ضوء ذلك، بناءً على ذلك، **يهدف هذا البحث إلى اقتراح نموذج بديل يتلاءم مع طريقة القياس الحاليّة، ممّا يتيح المجال للاستمرار في تخطيط وتطبيق السياسة المطلوبة لسدّ الفجوات في مجال المواصلات العامة.** من أجل بلورة النموذج، فحص البحث مستوى الخدمة الداخليّة والخارجيّة، وإتاحة خدمات المواصلات العامة للسكان في بلدات عربيّة مختارة. بالمقارنة مع مستوى الخدمة في بلدات يهوديّة (مشابهة⁹). في هذا السياق، تجدر الإشارة إلى أن المقارنة مع مستوى الخدمة في بلدة يهوديّة مشابهة من حيث حجمها قد أجريت لغرض فحص مستوى الخدمة في البلدة العربيّة وفقاً لتعريفات القرار 922 في مجال المواصلات العامة. هذه المقارنة غير ناتجة عن الافتراض بأنّ مستوى خدمات المواصلات العامة في البلدة اليهوديّة عالٍ من حيث توقّر، وتيرة ومصداقيّة الخدمة القائمة، وملأتم لاحتياجات السكان. لذلك، لا يجب الاستنتاج من ذلك أنّ مستوى الخدمة في البلديات اليهوديّة عالٍ وملأتم للاحتياجات، وفقاً للمعايير والمؤشرات التي تمّ فحصها.

كما وتجدر الإشارة إلى أنّ ملف التعليمات الصادر عن وزارة المواصلات لتخطيط وتشغيل خدمات المواصلات العامة في الباصات¹⁰ يحتوي على تعليمات ومؤشرات لفحص مستوى الخدمة، ويحدّد معياراً للخدمة الأساسيّة المطلوبة، بما في ذلك مركّب إتاحة المواصلات العامة، أداء الخطوط ومصداقيّة الخدمة. مناقصات تشغيل خدمات المواصلات العامة، والتي تنشرها السلطة القطريّة للمواصلات العامة، تحدّد متطلّبات الحدّ الأدنى الواجب توقّرها من مشغلي المواصلات العامة في كلّ ما يتعلّق بمستوى الخدمة وتشغيل خطوط الباصات¹¹. كما وتجدر الإشارة إلى أنّ التعليمات والمؤشرات التي وضعتها وزارة المواصلات لفحص مستوى الخدمة هي مؤشرات كميّة ولا تتطرّق إلى المؤشرات النوعيّة التي تفحص جودة خدمة المواصلات و/أو مدى ملائمتها لاحتياجات مستخدمي المواصلات العامة.

⁹ كما ورد في ملحق قرار الحكومة 922.

¹⁰ تعليمات لتخطيط وتشغيل خدمات المواصلات العامة في الباصات، الفصل 2. وزارة المواصلات، 2016.

¹¹ قضايا حول قياس مستوى الخدمة في المواصلات العامة، صفحة 2. الكنيست، مركز الأبحاث والمعلومات، 2017.

5. سيرة البحث

تقمت مقارنة مستوى خدمة المواصلات العامة بين البلدات العربية واليهودية وفقًا لمعايير كمية، إذ تم تقسيمها إلى ثلاثة مجالات - الخدمة الداخلية، الخدمة الخارجية وإتاحة المواصلات العامة (انظروا الجدول 1). لهذا الغرض، استند البحث إلى قاعدة بيانات المواصلات العامة بصيغة GTFS (General Transit Feed Specification) التي تشمل معلومات حول مكان وتسلسل محطات الباصات، خطوط المواصلات العامة الداخلية والخارجية، جداول المواعيد، وتيرة السفر، مسارات الخطوط، قائمة بمشغلي المواصلات العامة في إسرائيل وغيرها.



جدول 1: قائمة المعايير لفحص مستوى خدمات المواصلات العامة بين البلدات العربيّة واليهوديّة

شرح	المعيار	
عدد خطوط الباصات التي يتواجد مسار سفرها داخل نطاق البلدة.	عدد الخطوط الداخليّة	خدمة المواصلات العامة الداخليّة
مؤشّر يعبّر عن وتيرة الخطوط الداخليّة أيّام الأحد-الخميس.	عدد سفرات الخطوط الداخليّة في يوم معيّن ¹² في منتصف الأسبوع	
مجمّل عدد سفرات الخطوط الداخليّة طيلة أيّام الأسبوع، بما في ذلك يوميّ الجمعة والسبت.	مجمّل عدد سفرات الخطوط الداخليّة طيلة أيّام الأسبوع	
عدد خطوط الباصات الخارجيّة التي يتواجد جزء من مسار سفرها داخل نطاق البلدة	عدد الخطوط الخارجيّة ¹³	خدمة المواصلات العامة الخارجيّة
مؤشّر يعبّر عن وتيرة الخطوط الخارجيّة أيّام الأحد-الخميس.	عدد سفرات الخطوط الخارجيّة في يوم معيّن في منتصف الأسبوع	
مجمّل عدد سفرات الخطوط الخارجيّة طيلة أيّام الأسبوع، بما في ذلك يوميّ الجمعة والسبت.	مجمّل عدد سفرات الخطوط الخارجيّة طيلة أيّام الأسبوع	
مجمّل محطات التوقّف خارج البلدة، والتي يمكن الوصول إليها بواسطة خطّ باص واحد من البلدة التي تمّ فحصها ¹⁴	عدد الوجهات خارج البلدة	
عدد محطات التوقّف في البلدة التي تمّ اختيارها، بالمعدّل لكلّ ألف فرد	معدّل عدد المحطّات لكلّ ألف فرد	إتاحة خدمات المواصلات العامة
مجمّل السكّان في البلدة، والذين يسكنون على مسافة حتى 250 متراً من محطة التوقّف حتى المواصلات العامة. تمّ حساب هذا المتغيّر من خلال ضرب مساحة منطقة التغطية بالكثافة السكانيّة للكيلومتر المربّع، وذلك لنتمكّن من مقارنة هذا المتغيّر بين البلدات اليهوديّة والعربيّة.	عدد السكّان في منطقة التغطية	
نسبة المواطنين من مجمل السكّان الذين يسكنون في البلدة، مع إمكانيّة الوصول إلى محطة المواصلات العامة على مسافة 250 متراً تقريباً مشياً على الأقدام. تمّ حساب هذا المتغيّر من خلال قسمة عدد السكان في منطقة التغطية على مجمل التعداد السكاني في البلدة.	إتاحة خدمات المواصلات العامة	

من أجل فحص الفجوات في مستوى خدمات المواصلات العامة بين البلدات العربية واليهودية، تمّ اختيار ستّ بلدات عربيّة وستّ بلدات يهوديّة تتشابه فيما بينها من حيث المعايير التالية:¹⁵ عدد السكان، الحالة الاجتماعيّة-الاقتصاديّة¹⁶، مؤشّر الهامشيّة¹ ومؤشّر الطوبوغرافيا¹⁷، كالمفصّل في الجدول 2:

جدول 2: قائمة البلدات للمقارنة

البلدة	عدد السكان (بالآلاف)	المؤشّر الاقتصادي-الاجتماعي (1-10)	مؤشّر الهامشيّة (1-10)	مؤشّر الطوبوغرافي (1-10)
■ أم الفحم	54.2	5	5	9
■ العفولة	49.2	2	5	6
■ طمرة	33.4	2	4	10
■ صفد	35.3	2	3	6
■ عرعة	24.5	4	5	7
■ مجدال هعيمك	25.4	3	5	6
■ إكسال	14.2	5	4	4
■ أور عكيفا	17.8	4	5	1
■ كابول	13.6	4	4	5
■ بيت شان	17.7	2	3	2
■ باقة الغربيّة	29.0	7	6	
■ جديرا	27.5	3	5	3

¹² دائرة الإحصاء المركزيّة، 2017

¹³ تمّ حساب المؤشّر وفقاً للمعطيات الديموغرافيّة، مستوى المعيشة، التعليم والتربية، العمل، البطالة والمخصّصات. تمّ تصنيف البلديات والمجالس المحليّة وفقاً لقيم المؤشّر إلى عشرة عناقيد، إذ أنّ العنقود 1 يشير إلى المستوى الاجتماعي-الاقتصادي الأدنى، والعنقود 10 يشير إلى المستوى الاجتماعي-الاقتصادي الأعلى. المؤشّر الاجتماعي-الاقتصادي من دائرة الإحصاء المركزيّة، الكنيست، مركز الأبحاث والمعلومات، 2016.

¹⁴ تمّ حساب المؤشّر كمعدّل بين مركّبين: مؤشّر الإتاحة الاحتماليّة ومؤشّر القرب إلى حدود منطقة تل أبيب. دائرة الإحصاء المركزيّة، 2015.

¹⁵ تمّ حساب المؤشّر كمعدّل الدرجات المعياريّة ل (إ) الانحراف المعياري للارتفاعات عن سطح البحر و (ب) متوسط الميل بالدرجات. دائرة الإحصاء المركزيّة، 2006.

تجدر الإشارة إلى أنه في أغلب الأحيان، يتم فحص المواصلات العامة وفقاً لمدى نجاعتها، أي من حيث مستوى الخدمة الذي يشمل بداخله عدّة مركّبات¹⁷:

1. الوقت والتوفّر (وتيرة الخدمة على مدار ساعات اليوم والأسبوع وعدد وجهات السفر)؛

2. المصداقيّة (عمل الخدمة بحسب المواعيد ومسار السفر المعلن عنه)؛

3. الراحة (السفر، الانتظار، توفّر المعلومات ومصداقيّتها، مكان المحطّات، التنسيق بين جداول المواعيد)؛

4. السعر.

بعض هذه المركّبات يشمل معطيات موضوعيّة، والبعض الآخر يعكس وجهة نظر شخصيّة، لذلك، تقييم مستوى الخدمة في المواصلات العامة يجب أن يتمّ من خلال قياس معايير كميّة (عدد وجهات السّفر، عدد الخطوط وما إلى ذلك)، وأيضاً من خلال مؤشّرات نوعيّة مثل استطلاعات مدى الرضى عن الخدمة. مع ذلك، **لتحقيق الغرض من البحث الحالي، يستند الفحص إلى المعطيات الكميّة فقط.**



¹⁶ "من عوائق إلى فرص - المواصلات العامة في البلدات العربيّة". جمعية سيكوي، تشرين الثاني 2012

6. النتائج

تشير النتائج في كل مقارنة من المقارنات التي أجريت إلى أن مستوى خدمات المواصلات العامة في البلديات العربية ما زال أدنى من المستوى في البلديات اليهودية بشكل عام. هذه النتائج متوافقة وتتماشى مع تقرير مراقب الدولة الذي نُشر في آذار 2019 حول موضوع المواصلات العامة في البلديات العربية، والذي يشير إلى أنه في عام 2017، تلقى السكان العرب في إسرائيل خدمات المواصلات العامة بمستوى أدنى من السكان اليهود.¹⁷ كما ويشير التقرير إلى أن عدد السفريات في الأسبوع ومعدل عدد الوجهات خارج البلدة هو أكبر بـ 1.5 ضعف لدى السكان اليهود، في حين أن معدل عدد الخطوط التي تخدم البلديات التي تم فحصها أعلى بـ 2.5 ضعف في المجتمع اليهودي مقارنة مع البلديات العربية. مع ذلك، فإن فحص المؤشرات المختلفة في هذا البحث، في مجال الخدمة الداخلية، الخارجية ومدى إتاحة الخدمة، يشير إلى وجود فجوات كبيرة في بعض المؤشرات، وفجوات أصغر نسبياً في البعض الآخر، مما يدل على سيرة تحسن معين في بعض المجالات.

6.1 مقارنة مستوى خدمات المواصلات العامة الداخلية في البلديات العربية واليهودية

تشير نتائج فحص مستوى خدمات المواصلات الداخلية إلى وجود فجوات كبيرة بين أزواج البلديات التي تم فحصها، من حيث عدد الخطوط الداخلية وأيضاً من حيث وتيرة سفرها (انظروا الجدول 3). تبين النتائج أن هناك فجوات كبيرة بين طمرة وصفد، التي عدد الخطوط العاملة فيها أكبر بـ 13 ضعفاً بالمقارنة مع طمرة، وبوتيرة أكبر بـ 7.5 ضعف بالمقارنة مع وتيرة السفر اليومية في طمرة. عدد الخطوط الداخلية في العفولة أكبر بـ 4 أضعاف بالمقارنة مع أم الفحم، وبوتيرة عملها أكبر بـ 3.5 ضعف بالمقارنة مع وتيرة الخدمة في أم الفحم. في عرعة، لا توجد خدمة مواصلات داخلية بتاتاً. بينما في مجدال هعيمك، تعمل 9 خطوط داخلية. في باقة الغربية، التي يبلغ عدد سكانها نحو 30 ألف نسمة، يعمل خط داخلي واحد في مسار سفر مشترك مع بلدة جت (التي يبلغ عدد سكانها نحو 11.6 ألف نسمة)، بينما في جديرا التي يبلغ عدد سكانها نحو 27 ألف نسمة تعمل 3 خطوط داخلية.

¹⁷ "تقرير رقابي خاص - أزمة المواصلات العامة"، صفحة 251. مراقب الدولة، آذار 2019.

¹⁸ تعليمات لتخطيط وتشغيل خدمات المواصلات العامة في الباصات، وزارة المواصلات، 2016.

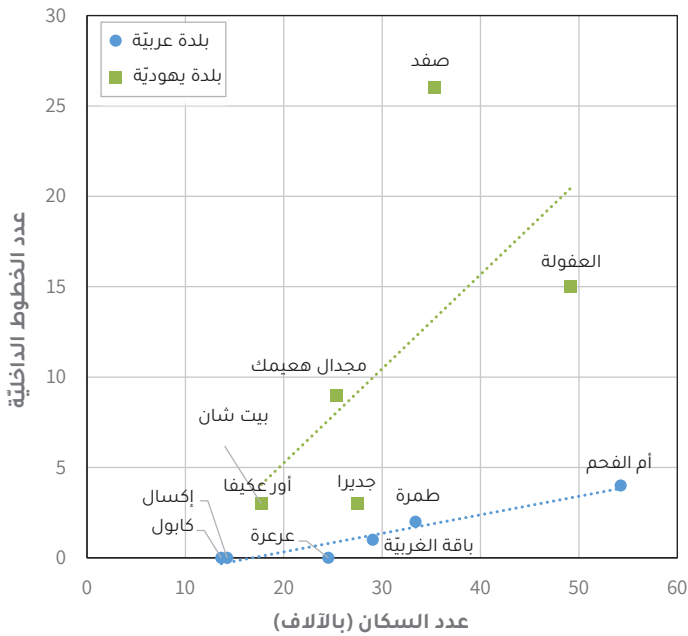
مع ذلك، عند فحص وتيرة السفر، تبيّن أنّ وتيرة الخدمة الداخليّة في باقة الغربيّة، والتي تعمل في بلدة جت المجاورة أيضًا، **أعلى بقليل** من وتيرة الخدمة في جديرا. عند فحص البلدات الأصغر، والتي يتراوح عدد سكانها بين 10 إلى 20 ألف نسمة، وتشغيل خدمة المواصلات العامة الداخليّة بالنسبة لها هو أمر اختياري¹⁸، تبيّن أنّه في أور عكيفا وفي بيت شان تعمل 4 خطوط داخليّة وخطّان داخليّان تبعًا. بالمقابل، في كابول وإكسال، لا توجد خدمة مواصلات داخليّة بتاتًا.

جدول 3: ملخّص نتائج مقارنة مستوى خدمات المواصلات العامة الداخليّة بين البلدات العربيّة واليهوديّة

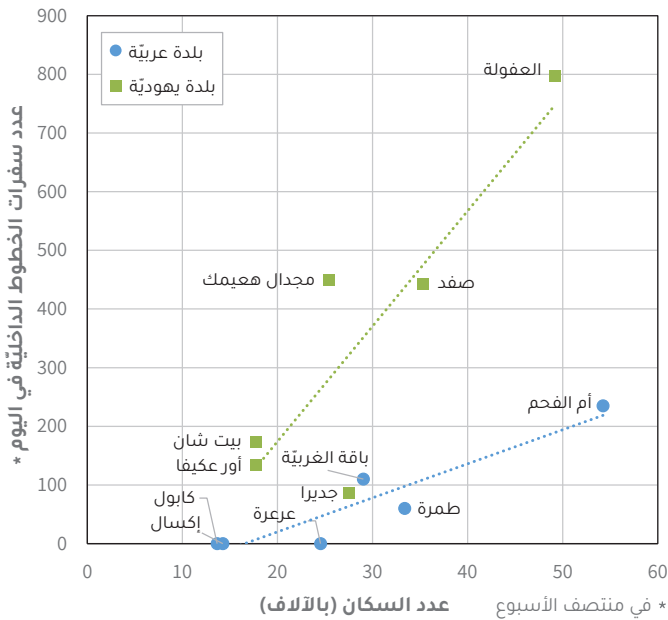
البلدة	عدد السكان (بالآلاف)	عدد السكان (بالآلاف)	عدد الخطوط الخارجيّة	عدد السفارات في يوم معيّن في منتصف الأسبوع	مجمّل عدد السفارات طيلة أيّام الأسبوع
■ أم الفحم ■ العفولة	54.2 49.2	 	 	 	 
■ طمرة ■ صفد	33.4 35.3	 	 	 	 
■ عرعر ■ مجدال هعيمك	24.5 25.4	 	 	 	 
■ إكسال ■ أور عكيفا	14.2 17.8	 	 	 	 
■ كابول ■ بيت شان	13.6 17.7	 	 	 	 
■ باقة الغربيّة ■ جديرا	29.0 27.5	 	 	 	 

* عدد الخطوط الداخليّة - عدد خطوط الباصات التي يتواجد مسار سفرها داخل نطاق البلدة.
 * عدد السفارات في يوم معيّن في منتصف الأسبوع - مؤشر يمثّل وتيرة الخطوط الداخليّة أيّام الأحد - الخميس. تمّ إجراء الفحص يوم الثلاثاء.
 * مجمّل عدد السفارات طيلة أيّام الأسبوع - بها في ذلك يوميّ الجمعة والسبت

رسم 1: عدد خطوط المواصلات الداخلية وفقًا لعدد السكان



رسم 2: عدد سفارات الخطوط الداخلية في يوم معين في منتصف الأسبوع وفقًا لعدد السكان



6.2 مقارنة مستوى خدمات المواصلات العامة الخارجية في البلديات العربية واليهودية

فيما يتعلّق بمستوى خدمة **المواصلات الخارجية**، تشير نتائج المقارنة التي أجريت على أزواج البلديات إلى وجود **فجوات كبيرة في بعض المؤشرات، إلى جانب وجود تحسّن في مؤشرات أخرى** (انظروا جدول 4).

عند فحص **عدد خطوط المواصلات الخارجية**، تبين أنّ هناك **فجوات كبيرة** في غالبية أزواج البلديات التي تمّت مقارنتها، بيد أن نتائج مقارنة المؤشر أعلاه بين طمرة وصفد؛ وعرة ومجدال هعيمك؛ اظهرت وجود فجوات **أصغر نسبياً**. في هذا السياق، تجدر الإشارة إلى أنّه في طمرة وعرة، جزء كبير من الخطوط الخارجية لا يدخل إلى البلديات بل يتوقّف في محطة/ات على الشارع الرئيسي الذي يتقاطع ومداخل هذه البلديات. كما وتبين أنّ نصف خطوط المواصلات الخارجية التي تخدم سكان طمرة، تتوقّف فقط في المحطة الواقعة على شارع 70 مدخل المدينة (16 من بين 31 خطاً خارجياً). في عرة، 7% من خطوط المواصلات الخارجية تتوقّف فقط في المحطة الواقعة في مدخل المدينة (من بين 20 خطاً خارجياً يعملون في عرة). لو افترضنا أنّه في البلديات العربية التي تمّ فحصها (وفي بلدات عربية عديدة أخرى)، بُعد المحطة عن مدخل المدينة هو أكثر من كيلومتر واحد، فإنّ خدمة المواصلات العامة تكون أقلّ إتاحة للسكان في هذه البلديات. إضافة لذلك، إن لم تتوفّر خدمة مواصلات للمحطة البعيدة الواقعة على مدخل البلدة، والتي تعمل بوتيرة كافية، فإنّ إتاحة هذه الخطوط للسكان ستكون أقلّ، وبالتالي سيقلّ مستوى استخدام هذه الخطوط أيضاً.

فحص عدد وجهات السفر خارج البلديات: في هذا السياق تشير المقارنات بين أم الفحم-العفولة، إكسال-أور عكيفا، باقة الغربية-جديرا، إلى أنّ عدد الوجهات التي يمكن الوصول إليها من البلديات العربية **أقلّ بكثير** بالمقارنة مع البلديات اليهودية. مع ذلك، نتائج المقارنة بين كابول-بيت شان، عرة-مجدال هعيمك، وطمرة-صفد، تشير إلى وجود **فجوات أصغر** بالمقارنة مع الفجوات الكبيرة المذكورة أعلاه.

عند فحص **وتيرة سفر** خطوط المواصلات الخارجية، من خلال مقارنة كلّ أزواج البلديات التي أجريت، تبين أنّ خطوط المواصلات الخارجية في البلديات اليهودية تعمل بوتيرة **أكبر بكثير** بالمقارنة مع تلك التي تعمل في البلديات العربية. مع ذلك، نتائج المقارنة بين طمرة وصفد تشير إلى وجود **فجوات صغيرة نسبياً**، ممّا يدلّ على تحسّن من حيث سدّ الفجوات. يمكن نسب هذا التحسّن في خدمة المواصلات العامة الخارجية في طمرة إلى عمل مسؤول المواصلات العامة،

والذي سنتطرق إليه بتوسّع في فصل التوصيات. في هذا السياق، تجدر الإشارة إلى أنّ بحث جمعيّة سيكوي¹⁹ الذي فحص الفجوات في خدمات المواصلات العامة بين بعض البلديات العربيّة واليهوديّة عام 2012، أظهر أنّ هناك فجوات كبيرة جدًّا في عدد خطوط المواصلات الخارجيّة وفي وتيرة سفرها. بالمقارنة مع نتائج هذا البحث، يتبيّن أنّه ما زالت هناك فجوات كبيرة يجب التعامل معها بطريقة مختلفة وأكثر ملاءمة، وذلك لإيجاد حلّ حقيقي للمشكلة. سنتطرق لذلك في فصل التوصيات.

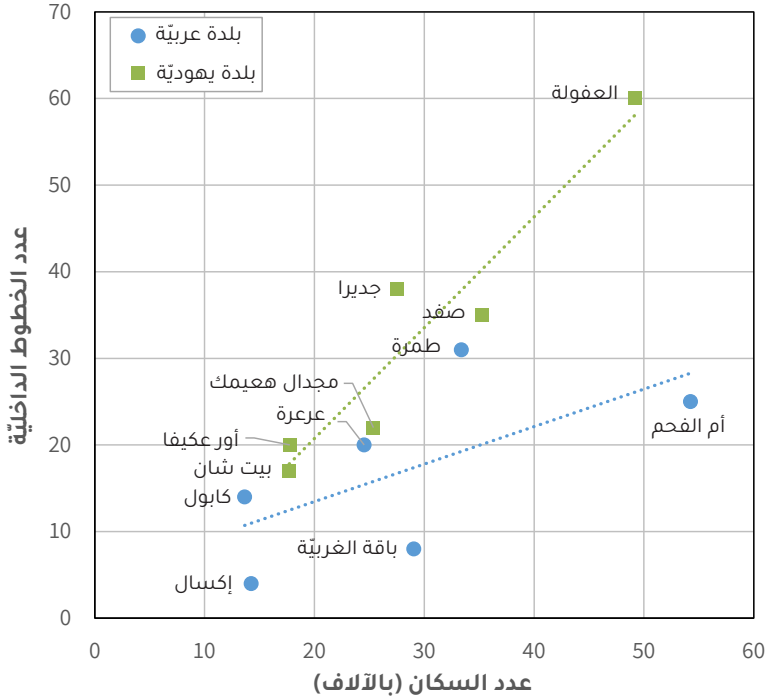
جدول 4: ملخص نتائج مقارنة مستوى خدمات المواصلات العامة الخارجيّة بين البلديات العربيّة واليهوديّة

عدد محطات الهدف خارج البلدة	مجمّل عدد السفّرات طيلة أيام الأسبوع	عدد السفّرات في يوم معيّن في منتصف الأسبوع	عدد الخطوط الخارجيّة	عدد السكان (بالآلاف)	
 442	 7784	 1316	 60	54.2	■ أم الفحم
 914	 2917	 487	 25	49.2	■ العفولة
 533	 2482	 414	 35	33.4	■ طمرة
 563	 2113	 379	 31	35.3	■ صفد
 387	 3529	 591	 22	24.5	■ عرعة
 425	 2544	 439	 20	25.4	■ مجدال هعيمك
 33	 2433	 413	 20	14.2	■ إكسال
 446	 972	 171	 4	17.8	■ أور عكيفا
 251	 1557	 272	 17	13.6	■ كابول
 307	 1094	 197	 14	17.7	■ بيت شان
 145	 3045	 523	 32	29.0	■ باقة الغربيّة
 467	 719	 132	 8	27.5	■ جديرا

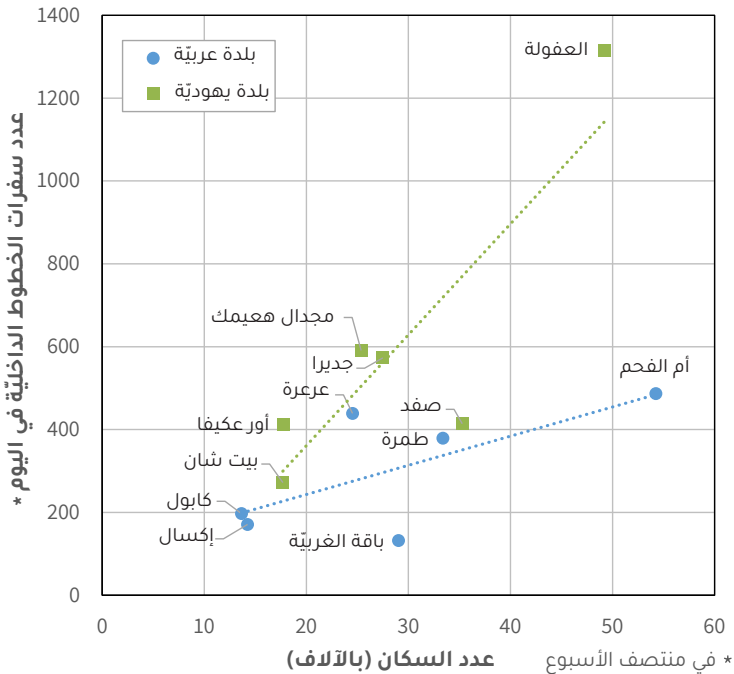
* عدد الخطوط الداخليّة - عدد خطوط الباصات التي يتواجد مسار سفرها داخل نطاق البلدة.
 * عدد السفّرات في يوم معيّن في منتصف الأسبوع - مؤشر يمثل وتيرة الخطوط الداخليّة أيام الأحد - الخميس. تمّ إجراء الفحص يوم الثلاثاء.
 * مجمل عدد السفّرات طيلة أيام الأسبوع - بما في ذلك يوم الجمعة والسبت.
 * عدد محطات التوقف خارج البلدة - التي يمكن الوصول إليها بواسطة خطّ باص واحد من البلدة التي تمّ فحصها

¹⁹ "من عوائق إلى فرص - وضع المواصلات العامة في البلديات العربيّة". جمعيّة سيكوي، 2012.

رسم 3: خطوط المواصلات الخارجية وفقاً لعدد السكان



رسم 4: عدد سفريات الخطوط الخارجية في يوم معيّن في منتصف الأسبوع وفقاً لعدد السكان



6.3 مدى إتاحة خدمات المواصلات العامة فعلياً بواسطة الباصات

تأثير مستوى البنى التحتية المتدني الذي تتميز به البلديات العربية كبير بالأخص فيما يتعلق بالمعدل المنخفض لعدد محطات التوقف لكل ألف نسمة في البلديات العربية. بالمقارنة مع البلديات اليهودية التي تم فحصها (انظروا جدول 5). عند فحص نسبة السكان الذي يسكنون على مسافة 250 متر مشياً على الأقدام عن محطة الباص، تبين من غالبية المقارنات أنّ مستوى الإتاحة في البلديات العربية أقل بكثير بالمقارنة مع البلديات اليهودية. من خلال المقارنة بين طمرة وصفد وبين باقة الغربية وجديرا، تبين أنّ هناك فجوات صغيرة نسبياً في نسبة السكان مع إتاحة فعلية للمواصلات العامة.

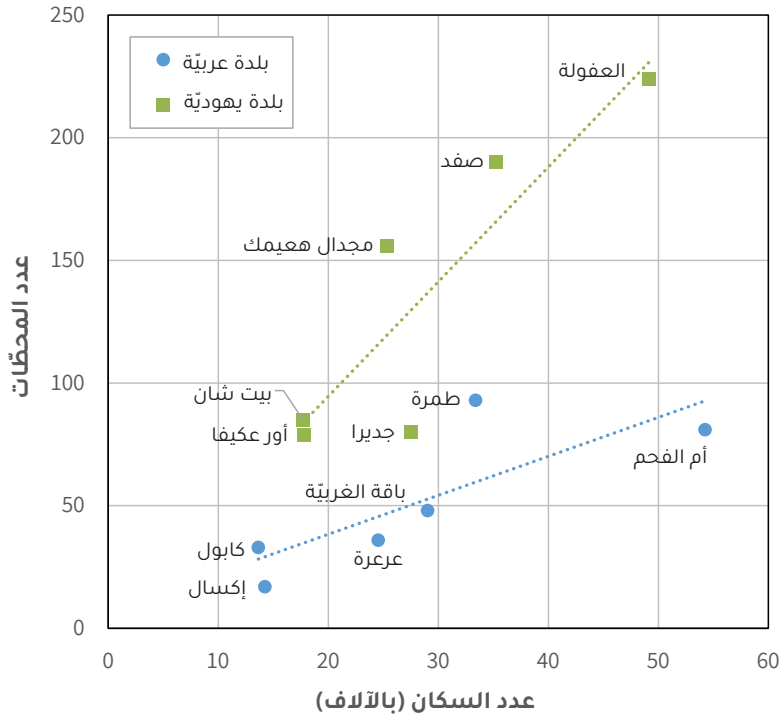
جدول 5: ملخص نتائج مقارنة مستوى الإتاحة (الفعلية) بين البلديات العربية واليهودية

عدد السكان (بالآلاف)	معدل عدد المحطات لكل ألف نسمة	مساحة تغطية خدمات المواصلات في البلدة (كم ²)	عدد السكان في منطقة التغطية (بالآلاف)	الإتاحة (الفعلية) للمواصلات العامة
■ أم الفحم 54.2	4.5	11.5	10,431	38%
■ العفولة 49.2	1.5	5	18,583	19%
■ طمرة 33.4	5.4	7.7	7,156	25%
■ صفد 35.3	2.8	6.4	8,685	21%
■ عرعة 24.5	6	5.5	6,634	62%
■ مجدال هعيمك 25.4	1.5	2.5	15,735	27%
■ إكسال 14.2	4.4	3.5	2,762	63%
■ أور عكيفا 17.8	1.2	1.8	11,142	19%
■ كابول 13.6	4.8	4.2	3,573	57%
■ بيت شان 17.7	2.4	1.8	10,115	26%
■ باقة الغربية 29.0	2.9	5.3	13,113	45%
■ جديرا 27.5	1.6	4	12,771	46%

* مساحة تغطية خدمة المواصلات في البلدة - مجمل المساحة داخل البلدة، والتي تشمل مسافة مشي معقولة (250 متراً) من كل واحدة من محطات التوقف في البلدة.

* مجمل عدد السكان في منطقة التغطية - مجمل عدد السكان في البلدة، الذين يسكنون على مسافة حتى 250 متراً من محطة التوقف حتى المواصلات العامة. تم حساب هذا المتغير من خلال ضرب مساحة منطقة التغطية بالكثافة السكانية للكيلومتر المربع. وذلك لتتمكن من مقارنة هذا المتغير بين البلدان اليهودية والعربية.

رسم 5: عدد المحطات وفقًا لعدد السكان



7. توصيات من أجل تقليص الفجوات وتحسين خدمات المواصلات العامة في البلدات العربيّة

على ضوء النتائج المعروضة في الفصل السابق، يمكن القول إنّ مستوى خدمة المواصلات العامة في البلدات العربيّة التي تمّ فحصها - المواصلات الداخليّة أو الخارجيّة على حدّ سواء، يتميز **بتوفّر ووتيرة خدمة منخفضة، عدد صغير من وجهات السفر ومستوى تغطية مواصلات غير كافٍ**. يؤثّر ذلك سلبيّاً على قدرة المجتمع العربي على الاندماج في سوق العمل، في مؤسسات التعليم العالي، الوصول إلى مراكز الخدمات الضروريّة التي تتواجد غالبيتها في البلدات اليهوديّة المجاورة، وما إلى ذلك. يشير تقرير مراقب الدولة الذي نُشر في آذار 2019 إلى أهميّة الموضوع: "توفير خدمات المواصلات العامة بالمستوى الملئم هو عامل ضروري لاستنفاد الإمكانيّات الكامنة لدى السكان العرب في إسرائيل".²⁰ نستنتج من ذلك أنّ عدم وجود منظومة مواصلات عامة ناجعة وملائمة لاحتياجات السكان هو عائق جوهري أمام التطوير الاقتصادي، النهوض بالتشغيل، الصناعة والتجارة، وتحسين مدى الإلتاحة للخدمات الاجتماعيّة والبلديّة في البلدات العربيّة.

في السنوات الأخيرة، نشهد تحسّناً في تقديم خدمات المواصلات العامة للبلدات العربيّة، من حيث ازدياد عدد خطوط المواصلات العامة التي تخدم البلدات العربيّة، وأيضاً من حيث ازدياد عدد المسافرين العرب في المواصلات العامة. تستثمر الحكومة موارد وميزانيّات أكبر من السابق من أجل تطوير المواصلات العامة في البلدات العربيّة، إلا أنّ هذه الموارد ما زالت غير كافية، بما في ذلك بسبب الفجوات الهائلة الموجودة بين السلطات اليهوديّة والعربيّة. إضافة لذلك، تخصيص الموارد فقط لا يلبّي بشكل كامل احتياجات السكان من حيث تقديم خدمات موثوقة وعالية الجودة. لذلك، يجب معرفة احتياجات السكان ومميّزات البلدات العربيّة بشكل أعمق، وملاءمة تخطيط خدمات المواصلات لهذه المميّزات. لذلك، مستوى الخدمة في البلدات العربيّة ما زال بعيداً عن مستوى الخدمة في سائر البلدات في البلاد. في هذا السياق، نستنتج من خبرتنا أنّ السياسة والتخطيط الحكومي الذي تمّ بلورته بدون مشاركة أو تمثيل من طرف المجتمع العربي يواجه عوائقاً مختلفة تحدّ من القدرة على تطبيقهم بسبب عدم ملائمتهم لمميّزات واحتياجات البلدات العربيّة والسكان العرب. مشاركة واستشارة الجهات الممثّلة والمهنيّة في المجتمع العربي - السكان، السلطات المحليّة، لجنة المواصلات في لجنة رؤساء السلطات العربيّة، والمختصّين في هذا المجال - هي عامل مهمّ وضروري من

²⁰ "تقرير رقابي خاص - أزمة المواصلات العامة"، صفحة 235. مراقب الدولة، آذار 2019



أجل تحديد وتطبيق سياسة سدّ الفجوات في مجال المواصلات العامة على أكمل وجه، وهي حقّ أساسي للمواطنين العرب في إسرائيل. فيما يلي تطرّق جمعيّة سيكوي إلى مستوى خدمات المواصلات العامة المتدني في البلدات العربيّة - مسبّاته، وتوصيات لتحسين مستوى الخدمة وزيادة الإتاحة وإمكانية تنقل المواطنين العرب إلى مراكز العمل، التجارة، التعليم العالي، الثقافة والترفيه. يستند هذا التطرّق إلى عمل جمعيّة سيكون في السنوات الأخيرة مع السلطات المحليّة العربيّة، وزارة المواصلات وجهات ذات صلة، ووزارة الماليّة من أجل تطوير منظومة وخدمات المواصلات العامة في البلدات العربيّة بهدف سدّ الفجوات الاجتماعيّة والاقتصاديّة بين المجتمع اليهودي والمجتمع العربي في إسرائيل.

7.1 تغيير طريقة القياس من أجل فحص إمكانية تقليص الفجوات في مجال المواصلات العامة

كما ذكرنا، فإنّ المتابعة الحكوميّة التي تجريها اللّجنة التّوجيهيّة لتطبيق القرار 922 لا تأخذ بالاعتبار الآيّة المقارنة المحدّدة في قرار الحكومة 922، والتي بموجبها يجب قياس الفجوة والخطوات المطلوبة لسدّها بين البلدات العربيّة واليهوديّة في مجال المواصلات العامّة. الفحص الذي تعرضه اللّجنة يمكن أن يشير إلى تحسّن معيّن في وضع المواصلات العامة في البلدات العربيّة، لكن لا يمكن من خلاله استخلاص العبر بشأن مدى سدّ الفجوات بين البلدات العربيّة واليهوديّة. لقياس سدّ هذه الفجوات، يجب إجراء الفحص وفقاً للمعايير التي تمّ وضعها في قرار الحكومة 922. بهذا الشكل فقط يمكن إحداث تغيير جوهري وذي قيمة، يساهم في التقليل من التمييز وفي توفير خدمات مواصلات عامة موثوقة وعالية الجودة للمواطنين العرب في إسرائيل. على ضوء المذكور، نوصي بما يلي:

7.1.1 تبني اللّجنة التّوجيهيّة الحكوميّة لطريقة الفحص المعروضة في هذا الملف، وتطبيقها على كافّة البلدات العربيّة من أجل إجراء قياس كمّي للفجوة الحاليّة بين البلدات العربيّة واليهوديّة في مجال المواصلات العامة.

7.1.2 وفقاً لصورة وضع الفجوات التي يتمّ التوصل إليها، يجب ملاءمة كيفية تخصيص الموارد، واتخاذ القرار بشأن الاستمرار في تخصيصها بشكل متساو ومصحّح بنسبة 40% على الأقلّ من مجمل إضافات الخدمة في المواصلات العامة و/أو تخصيص 100 مليون شيكل في السنة، الأكبر من بينهما، لفترة زمنية واقعية يمكن فيها سدّ هذه الفجوات.

7.2 جمع المعلومات والوقوف على احتياجات المجتمع العربي في مجال المواصلات العامة

من معرفتنا وعملنا في البلدات العربيّة، يمكن القول بشكل عام إنّ وزارة المواصلات ليست على دراية كافية باحتياجات المجتمع العربي في مجال المواصلات العامة، وذلك يمسّ بمستوى وجودة خدمات المواصلات في البلدات العربيّة ويؤدّي في الكثير من الأحيان إلى وجود ظواهر غير مرغوب فيها مثل خطوط مواصلات خالية من الركاب في البلدات العربيّة - بما في ذلك الخطوط الداخليّة والخارجيّة. كما وأنّ وزارة المواصلات ليست على دراية كافية بوجهات السفر المتنوّعة خارج البلدات العربيّة، وتيرة السفر، والطلب عليها. ينعكس ذلك من خلال توفير خدمات جزئية أو ناقصة كما تبين في هذا البحث (فصل 6 - ملخص النتائج). بالتالي، من أجل تطوير وتحسين خدمات المواصلات العامة في البلدات

**وزارة المواصلات
ليست على دراية
كافية باحتياجات
المجتمع العربي في
مجال المواصلات
العامة، وذلك يمسّ
بمستوى وجودة
خدمات المواصلات في
البلدات العربيّة ويؤدّي
في الكثير من الأحيان
إلى وجود ظواهر غير
مرغوب فيها مثل
خطوط مواصلات
خالية من الركاب.**

العربيّة، يجب معرفة الشروط والاحتياجات القائمة بشكل معقّق، وذلك من خلال استطلاعات الاحتياجات و/أو مشاركة الجمهور مع السكان، السلطات المحليّة، لجنة المواصلات في لجنة رؤساء السلطات العربيّة والمختصّين. المعرفة المحليّة تمكّن السلطة المحليّة ووزارة المواصلات من فهم كافة التفاصيل المتعلقة باحتياجات السكان - وجهات السفر في البلدة وخارجها، أوقات العمل والوتيرة المرغوب فيها - وذلك من أجل تحسين خدمات المواصلات العامة التي

تعمل اليوم في البلديات العربية.

لذلك نوصي وزارة المواصلات بالتعاون مع السلطات المحلية العربية من أجل جمع المعلومات وترسيخ المعرفة المحلية من خلال "مسؤول المواصلات العامة" في البلديات العربية، لغرض بلورة حلول لتشغيل خدمات مواصلات عامة ناجعة وعالية الجودة.

7.3 إشغال وظيفة "مسؤول المواصلات العامة في السلطة المحلية" في جميع السلطات المحلية العربية

على ضوء مستوى خدمات المواصلات العامة المتدني في البلديات العربية، فإن دراسة وجمع الاحتياجات من المواطنين هو جزء مركزي وجوهري في سيروية العمل من أجل تحسين منظومة المواصلات العامة، في الباصات وفي منظومة القطارات على حد سواء. لذلك، فإن لهذه الوظيفة أهمية كبيرة لأن من يشغلها سيكون حلقة الوصل بين السلطة المحلية ووزارة المواصلات، وسيكون مسؤولاً عن جمع وترسيخ المعرفة المحلية وبلورة الحلول من أجل تشغيل خدمات مواصلات عامة ناجعة وعالية الجودة. إضافة لذلك، فإن خبرتنا في التعامل مع الوزارات الحكومية المختلفة

السلطة المحلية
الملّمة باحتياجات
سكانها وعلى علاقة
دائمة مع وزارة
المواصلات، ستنتج
في تطوير وتحسين
خدمات المواصلات
العامة في منطقتها
بشكل أكبر.

وعملنا في البلديات العربية تؤكّد أنّ السلطة المحلية الملّمة باحتياجات سكانها وعلى علاقة دائمة مع وزارة المواصلات، ستنتج في تطوير وتحسين خدمات المواصلات العامة في منطقتها بشكل أكبر. مثل على ذلك هو عمل "مسؤول المواصلات العامة" في طمرة في السنتين الأخيرتين، والذي نجح بمرافقة من جمعية سيكوي بتحسين مستوى الخدمة في المدينة من أجل رفاه سكانها²¹. التأثير الإيجابي لعمل المسؤول على مستوى الخدمة في طمرة يبرز في هذا البحث أيضاً، كما عرض في فصل ملخص النتائج. بالإضافة، وعلى ضوء النقص في المصادر المنتجة للمدخلات في السلطات المحلية العربية، والتي تحدّ من

²¹ للتفاصيل، انظروا "البند 8.2 - مقارنة مستوى خدمات المواصلات العامة بين طمرة وصفد" في هذا الملف.

قدرة السلطة المحليّة على تطوير تطوير المجال وتشغيل موظّفين خصّيصًا لهذا الغرض، تساعد هذه الوظيفة على تمكين وتعزيز السلطات المحليّة بالقوى البشرية المهنيّة. لذلك، نوصي بما يلي:

7.3.1 تبني وتمويل نموذج "مسؤول المواصلات العامة" الإقليمي

النموذج المحدّث الذي نُشر للسلطات المحليّة في آذار 2019، يخصّص ميزانيّة للوظائف في 17 سلطة محليّة من بين 85 سلطة عربيّة في إسرائيل. بالإضافة، يحدّد النموذج كيفيّة تخصيص الملكات (תקנים)، بحيث يتمّ تخصيص ملكة الوظيفة الكاملة للسلطات المحليّة التي يتجاوز عدد سكانها 50 ألف نسمة؛ ويتمّ تخصيص ملكة نصف الوظيفة للسلطات العربيّة التي يتراوح عدد سكانها بين 10 إلى 20 ألف نسمة.

بما أنّ هذا النموذج لا يلبي احتياجات السلطات المحليّة الصغيرة التي عدد سكانها أقلّ من 20 ألف نسمة، قامت جمعيّة سيكوي بلورة نموذج عمل²² يقسّم البلديات الصغيرة إلى عناقيد سلطات محليّة، بحيث يكون كلّ عنقود عبارة عن "منطقة إقليمية لخدمة المواصلات". يهدف النموذج المقترح إلى تلبية الاحتياجات في مجال المواصلات العامة في البلديات العربيّة، وإلى تعزيز التعاون في هذا المجال من أجل تحسين خدمات المواصلات العامة لصالح السكان على المستوى الإقليمي، وزيادة الإتاحة واستخدامهم للمواصلات العامة. لذلك، نوصي وزارة المواصلات ووزارة الماليّة بدراسة النموذج المقترح، وبالتالي بلورة تخصيص الملكات ممّا يتيح الإمكانية لتحسين خدمات المواصلات العامة في السلطات المحليّة الصغيرة أيضًا، ومن وجهة نظر إقليمية واسعة.

7.3.2 تمديد سريان تخصيص الميزانيّة لملكة "مسؤول المواصلات العامة" إلى ما بعد عام 2020

في البيانات التي أرسلتها وزارة المواصلات إلى السلطات المحليّة العربيّة في شباط 2019 حول موضوع المخطط المجدّد²³، أشير إلى أنّ تمويل الوظيفة سيستمرّ طيلة سنوات الخطة الخماسيّة 922، أيّ حتى نهاية العام 2020. بالرغم من ذلك، نصّ قرار الحكومة 922 يشير بشكل واضح إلى أنّ سريان تخصيص

²² "وظيفة "مسؤول المواصلات العامة الإقليمي" - مخطّط للتعاون في مجال المواصلات العامة بين السلطات المحليّة العربيّة التي عدد سكانها أقلّ من 20 ألف نسمة". ورقة موقف، جمعيّة سيكوي.

²³ بيان حول موضوع "تنسيق مجال المواصلات العامة في السلطة المحلية"، مرجع رقم 1111-1711-7191-119721

الميزانيات بشكل متساوٍ للبلدات العربيّة في مجال خدمات المواصلات العامة سيكون حتى سدّ الفجوة القائمة في هذا المجال، وليس حتى نهاية العام 2020. إضافة لذلك، يحدّد القرار هدف للتنفيذ (71% إلى 75%) سيتمّ بموجبه سدّ الفجوة حتى العام 2022، ومن هنا ينبع أنّ التخصيص المتساوي يجب أن يستمرّ على الأقلّ حتى العام 2022، في حال تمّ تحقيق الهدف الحكومي حتى هذا العام.

بما أنّ الفجوة في خدمات المواصلات العامة بين البلدات العربيّة وسائر البلدات ليس من المتوقع أن تُسدّ حتى نهاية العام 2020، وبما أنّ ملكة الوظيفة غير مموّلة وفقًا للقرار 922، نوصي وزارة المواصلات ووزارة الماليّة بعدم تحديد فترة تخصيص ميزانيّة الوزارة وتمديد الموعد إلى ما بعد العام 2020. وذلك من أجل منّح فرصة حقيقيّة لعمل المسؤول في السلطات المحليّة ولنموذج العمل المقترح.

7.3.3 زيادة الأجر المقترح وفقًا للمقوّمات المهنيّة المطلوبة.

الأجر المقترح لملكة الوظيفة منخفض نسبيًا، ولا يجذب قوى عاملة نوعيّة لشغل الوظيفة، وذلك بخلاف متطلبات الوظيفة والعمل واسع النطاق الملقى على المسؤولين من حيث السكان، السلطة المحليّة ووزارة المواصلات. لذلك، نوصي وزارة المواصلات ووزارة الماليّة بزيادة الأجر المقترح للوظيفة وفقًا للمقوّمات المهنيّة المطلوبة، بحيث يمكن جذب قوى عاملة نوعيّة للسلطات المحليّة التي تواجه صعوبة في تجنيد الأشخاص الملائمين لشغل هذه الوظائف.

7.4 تطوير تخطيط وتشغيل المواصلات العامة البلديّة (الداخلية) في البلدات العربيّة

أظهرت نتائج البحث أنّ هناك فجوات كبيرة في مستوى الخدمة البلديّة عند مقارنة أزواج البلدات، سواءً من حيث عدد الخطوط الناقصة في البلدات العربيّة ومن حيث وتيرة سفرها أيضًا (انظروا الفصل 6). إضافة لذلك، في ستّ بلدات عربيّة في إسرائيل²⁴، والتي عدد سكانها يتجاوز 20 ألف نسمة - لم توجد خدمة مواصلات عامة داخلية بآتًا، حتى موعد كتابة هذا البحث. في البلدات التي تعمل فيها خدمة مواصلات داخلية، تميّز هذه الخدمة غالبًا بمسار سفر يمرّ بالأساس في الشوارع التجاريّة الرئيسيّة في المدينة، دون الدخول إلى قلب الأحياء المختلفة.

إن لم تتوفّر إمكانيّة استخدام المواصلات العامة للوصول من مكان السكن

²⁴ في جديدة المكر، عرابة، عرعة، قلنسوة، الطيبة وكفر قاسم - ليست هناك خدمة مواصلات داخلية.

إلى "مراكز النشاط" (מוקדי משיכה) البلدية (محالق الشعر، البنوك، العيادات، الصيدليات وما إلى ذلك)، وإلى المحطات التي يمكن منها استخدام المواصلات العامة الخارجية، فعلى الأرجح أن تستمر حركة المركبات الخصوصية كأداة التنقل الأساسية في المدينة. هذه الحركة لا تثقل على الطرق المحلية فحسب، بل تؤدي إلى ازدياد الازدحامات المرورية في مداخل المدن والبلدات العربية وفي الطرق الإقليمية. لذلك، **نوصي وزارة المواصلات والسلطات المحلية بالعمل من أجل تطوير تخطيط وتشغيل خدمات المواصلات العامة الداخلية، وذلك من خلال التعرف بشكل معمق على الظروف الفعلية وعلى احتياجات السكان.**

في هذا السياق، تجدر الإشارة إلى أنه في غالبية البلدات العربية، البنى التحتية الهشة القائمة، إلى جانب الشوارع الضيقة التي تتميز بها مراكز البلدات العربية، وعدم تواجد مناطق مخصصة لتحميل وإنزال الركاب أو مطبات - جميعها تمنع إدخال خدمات المواصلات العامة إلى البلدة. إضافة لذلك، فإن مستوى البنى التحتية الرديء والاكتظاظ الكبير، بالأخص في الأحياء القديمة، يصعب وفي غالبية الأحيان يمنع إتاحة المحطات وبناء مناطق مخصصة لتحميل وإنزال الركاب، وفقاً لتعليمات وزارة المواصلات. لذلك، بما أن تطوير البنى التحتية للمواصلات في البلدات العربية هو عملية متواصلة وقد تستغرق عدة سنوات، وبما أن لتواجد محطة الباص على مسافة مشي معقولة تأثير كبير على مستوى استخدام المواصلات العامة، هناك حاجة لبلورة حلول خلاقة تتيح المجال لتشغيل خدمات المواصلات العامة عالية الجودة فوراً. لذلك، نوصي بما يلي:

7.4.1 يجب على السلطات المحلية أن تعمل من أجل وضع مخطط للمواصلات العامة "للمرحلة الانتقالية"²⁵، يشمل تخطيط مسارات الخطوط بالاعتماد على الطرق القائمة في البلدات والتي عرضها 6.5 متر على الأقل ويمكن مرور المركبات الصغيرة فيها - مينيبيوس و/أو ترانزيت/سيارة تاكسي خدمة. وذلك تحت إشراف وإدارة مسؤول المواصلات العامة وبمرافقة من وزارة المواصلات.

7.4.2 يجب على وزارة المواصلات أن توجه الشركات المخططة/المشغلة للنظر في إمكانية تشغيل المواصلات العامة في البلدات العربية في الطرق القائمة ومن خلال مركبات صغيرة. تشغيل المواصلات العامة من خلال هذه الوسائل سيشجع الإمكانية لتشغيل الخدمة في ضواحي البلدات العربية و/أو تشغيل خدمة بلدية داخلية مرنة (بحسب الطلب) في أماكن

²⁵ التي لا تحتاج إلى تخطيط خاضع للتشريع.

معينة وفقاً للحاجة.

7.4.3 تخطيط محطات توقف للمواصلات العامة على مسافة مشي معقولة، كجزء من تشغيل المواصلات العامة الداخلية من خلال مركبات صغيرة. تشغيل المواصلات العامة في الأحياء المكتظة في البلدات العربية من خلال مركبات صغيرة مثل تاكسي الخدمة أو المينيبوسات، سيتيح الإمكانية للتغلب على عائق البنى التحتية، فوفقاً لتعليمات وزارة المواصلات، هذه الوسائل ليست ملزمة بالتوقف في محطات التوقف المنظمة. وذلك إلى أن يرتفع مستوى البنى التحتية بشكل ملحوظ في البلدات العربية ويصبح بالإمكان بناء محطات توقف متاحة، على الأقل بنفس مستوى المحطات المتوفرة في البلدات اليهودية.

7.5 إعداد خطة شمولية للمواصلات العامة في البلدات العربية

تباعاً لتوصيات البند السابق، فإنّ تخطيط وتشغيل المواصلات العامة وفقاً لحالة الطرق القائمة في البلدات سيتيح المجال لتوسيع تغطية خدمة المواصلات، بحيث يتمكن المزيد من السكان من استخدام المواصلات العامة على مسافة مشي معقولة. لكن مع ذلك، على ضوء مستوى البنى التحتية المتدني الذي تتميز به غالبية البلدات العربية في إسرائيل، لن تتمكن هذه الخطة من تلبية احتياجات كل السكان وتشغيل المواصلات العامة في كل الأحياء في البلدة. لذلك، هناك أهمية كبيرة للنهوض في نفس الوقت بخطة شمولية خاضعة للتشريع في مجال المواصلات العامة في البلدة، والتي تخدم كل الأحياء، ومنها يمكن تخطيط، تفضيل، تخصيص ميزانية وتنفيذ أعمال البنى التحتية المطلوبة للتطوير من أجل تشغيل منظومة مواصلات عامة عالية الجودة في كل البلدة.

في هذا السياق، تجدر الإشارة إلى أنّ مخططات المواصلات العامة في البلدات العربية، إن وجدت، هي عملياً مخططات لتطوير البنى التحتية للمواصلات، والتي تشمل غالباً عددًا صغيراً من الشوارع، والتي من خلال تطويرها ستتاح إمكانية مرور المواصلات العامة إلى حي/أحياء معين/ة. غالبية البلدات العربية تنقص إلى خطة شمولية في مجال المواصلات العامة، والتي تأخذ بالحسبان المراكز البلدية وتلبي احتياجات سكان البلدة. ورد هذا الموضوع أيضاً في تقرير مراقب الدولة حول موضوع المواصلات العامة في البلدات العربية، والذي نُشر في آذار

²⁶ "تقرير رقابي خاص - أزمة المواصلات العامة"، صفحة 252. مراقب الدولة، آذار 2019.

2019، وجاء فيه ما يلي:

”على ضوء الفجوات الموجودة بين السكان غير اليهود والسكان اليهود في مجال خدمات المواصلات العامة، ومع الأخذ بالاعتبار الهدف الذي وضعتة الحكومة لسدّ الفجوات بشكل كامل حتى العام 2022، يتوجب على وزارة المواصلات، بالتعاون مع قسم الميزانيات، إعداد خطة متعددة السنوات تمكّنهم من تحديد الهدف وإكمال خطة الأساس بأسرع ما يكون لتطوير البنى التحتية للمواصلات والمواصلات العامة وخدمات المواصلات العامة في البلدات غير اليهودية“.²⁶

لذلك، نوصي وزارة المواصلات والسلطات المحلية العربية بالعمل من أجل إعداد خطة شمولية للمواصلات العامة في جميع البلدات العربية، مما يتيح المجال لتخطيط، تفضيل، وتخصيص الميزانية للبنى التحتية المطلوبة لتطوير المواصلات من أجل تشغيل منظومة مواصلات عامة عالية الجودة لرفاه السكان.

للتلخيص، أجرى هذا البحث فحصًا عينيًا لمستوى خدمات المواصلات العامة بين ستّ بلدات عربية ويهودية لغرض إبراز التشويه الذي رافق عرض صورة وضع المواصلات العامة في البلدات العربية، من قبل اللجنة التوجيهية للقرار 922. المتابعة الحكومية التي تجريها اللجنة التوجيهية لتطبيق القرار لا تأخذ بالاعتبار ولا تعرض كيفية المقارنة المحددة في قرار الحكومة، والتي بموجبها يجب قياس مدى تقليص وسدّ الفجوات بين البلدات العربية واليهودية في مجال المواصلات العامة. إن لم يتمّ فحص مستوى الخدمة وجودتها من خلال المقارنة مع مستوى الخدمة الأمثل و/أو المطلوب، كما ورد في القرار 922، لن تكون هناك إمكانية بلورة وتطبيق سياسة ملائمة لسدّ الفجوات.



كما ذكرنا، المواصلات العامة في البلدات العربيّة، المواصلات الداخليّة أو الخارجيّة على حدّ سواء، تتميّز بتوفّر ووتيرة خدمة منخفضة، عدد صغير من وجهات السفر ومستوى تغطية مواصلات غير كافٍ. عدم وجود خدمة ناجعة وملائمة لاحتياجات السكان هو عائق جوهري أمام التطوير الاقتصادي، النهوض بالتشغيل والتربية والتطوير الاجتماعي للمجتمع العربي وامام المساواة الجوهرية للمجتمع العربي في كل مجالات الحياة. من عملنا ومعرفتنا بالبلدات العربيّة، صورة الوضع على أرض الواقع تنعكس من خلال نتائج البحث، وتدلّ إلى حدّ كبير على وضع المواصلات العامة في غالبية البلدات العربيّة في إسرائيل. هذه صورة وضع مشابهة لتلك التي تعكسها نتائج تقرير مراقب الدولة الذي نُشر في آذار الأخير. لذلك، بما أنّ الفجوات في هذا المجال لن تُسدّ حتى العام 2020، نطالب وزارة المواصلات ووزارة المالية بما يلي: (1) تبني الآلية القياس المعروضة في هذا البحث؛ (2) توسيعها وتطبيقها في جميع البلدات العربيّة؛ (3) تخطيط تخصيص الموارد لسدّ الفجوات في المواصلات العامة وفقًا للنتائج التي يتمّ التوصل إليها من الفحص.

على ضوء صورة الوضع المركّبة في البلدات العربيّة، فإنّ التوصيات الواردة في هذا الملفّ تهدف إلى **الاستمرار في استثمار الموارد الماديّة، ودراسة الظروف والاحتياجات القائمة بشكل معقّق، وإلى توفير حلول مرنة وخطّاقة** بما يتلاءم مع هذه الظروف والاحتياجات. كل ذلك من أجل إحداث **تغيير حقيقي** في تقديم خدمات مواصلات عامة ذات مصداقيّة، وعالية الجودة للمواطنين العرب، ممّا يساهم في **تقليص الفجوات الاجتماعيّة والاقتصاديّة بين المجتمع العربي واليهودي في إسرائيل**.

فيما يلي ملخّص التوصيات:

1. **نوصي اللّجنة التوجيهيّة الحكوميّة بتبني الآلية الفحص المعروضة في هذا الملفّ، وتطبيقها على كافّة البلدات العربيّة من أجل إجراء قياس كمّي للفجوة الحاليّة بين البلدات العربيّة واليهوديّة في مجال المواصلات العامة. وفقًا لصورة وضع الفجوات التي يتمّ التوصل إليها، يجب ملائمة كميّة تخصيص الموارد، واتّخاذ القرار بشأن الاستمرار في تخصيصها بشكل متساو ومصنّح بنسبة 40% من مجمل إضافات الخدمة في المواصلات العامّة و/أو تخصيص 100 مليون شيكل في السنة، الأكبر من بينهما، لفترة زمنيّة واقعيّة يمكن فيها سدّ هذه الفجوات.**

2. **نوصي وزارة المواصلات والسلطات المحليّة العربيّة، من خلال "مسؤول المواصلات العامة"، بالعمل من أجل جمع المعلومات وترسيخ المعرفة المحليّة لغرض بلورة حلول لتشغيل خدمات مواصلات عامة ناجعة وعالية الجودة.**

3. **نوصي وزارة المواصلات ووزارة المالية بدراسة النموذج المقترح لتعيين "مسؤول مواصلات عامة إقليمي"، وبلورة تخصيص الملكات ممّا يتيح**

الإمكانية لتحسين خدمات المواصلات العامة في السلطات المحلية الصغيرة أيضًا، ومن وجهة نظر إقليمية واسعة.

4. نوصي وزارة المواصلات ووزارة المالية بعدم تحديد فترة تخصيص الميزانية لوظيفة "مسؤول المواصلات العامة في السلطة المحلية"، وتمديد الموعد إلى ما بعد العام 2020. وذلك من أجل منح فرصة حقيقية لعمل المسؤول في السلطات المحلية ولمخطّط العمل الإقليمي المقترح. بالإضافة، نوصي بزيادة الأجر المقترح للوظيفة وفقًا للمقومات المهنية المطلوبة، بحيث يمكن جذب قوى عاملة نوعية للسلطات المحلية التي تواجه صعوبة في تجنيد الأشخاص الملائمين لشغل هذه الوظائف.

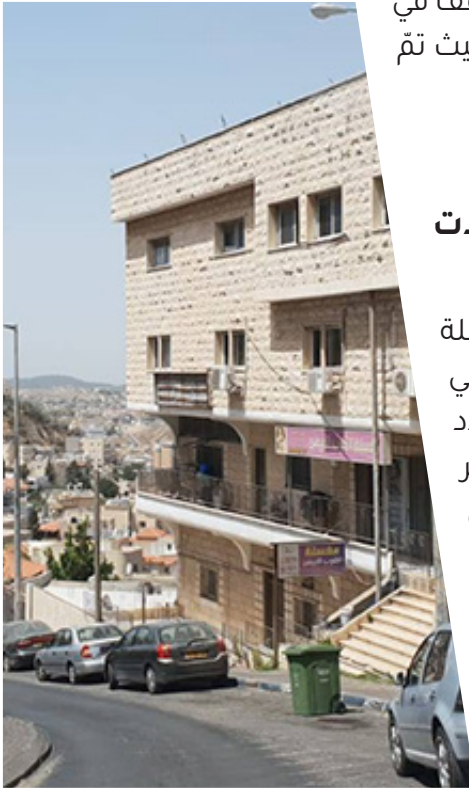
5. نوصي وزارة المواصلات والسلطات المحلية بالعمل من أجل تطوير تخطيط وتشغيل خدمات المواصلات العامة الداخلية، وذلك من خلال التعرّف بشكل معمّق على الظروف الفعلية وعلى احتياجات السكان، وبلورة حلول "خلاقة" تتلاءم مع هذه الظروف والاحتياجات. في هذا الإطار، نوصي وزارة المواصلات والسلطات المحلية بالعمل من أجل وضع مخطط للمواصلات العامة "للمرحلة الانتقالية"، يشمل تخطيط مسارات الخطوط بالاعتماد على الطرق القائمة في البلدات والتي عرضها 6.5 متر على الأقلّ ويمكن مرور المركبات الصغيرة فيها - مينيبيوس و/أو ترانزيت/ سيارة تاكسي خدمة. كما ونوصي وزارة المواصلات بتوجيه الشركات المشغلة للنظر في إمكانية تشغيل المواصلات العامة في البلدات العربية في الطرق القائمة ومن خلال مركبات صغيرة.

6. نوصي وزارة المواصلات والسلطات المحلية العربية بالعمل من أجل إعداد خطة شمولية للمواصلات العامة في جميع البلدات العربية في إسرائيل، ممّا يتيح المجال للتخطيط، تفضيل، تخصيص الميزانية للبنى التحتية المطلوبة لتطوير المواصلات من أجل تشغيل منظومة مواصلات عامة عالية الجودة لرفاه السكان.



8. ملحق أ - تفصيل نتائج المقارنات بين البلديات اليهودية والعربية

تشير النتائج في كل مقارنة من المقارنات التي أجريت إلى أن مستوى خدمات المواصلات العامة في البلديات العربية ما زال أدنى من المستوى في البلديات اليهودية بشكل عام. مع ذلك، فإن فحص المؤشرات المختلفة في هذا البحث، في مجال الخدمة الداخلية، الخارجية ومدى إتاحة الخدمة، يشير إلى وجود فجوات كبيرة في بعض المؤشرات، وفجوات أصغر نسبيًا في البعض الآخر، مما يدل على تحسن معين. هذا الملحق مقسم إلى ستة فصول فرعية، يفصل كل منها معطيات مقارنة مستوى خدمة المواصلات العامة بين البلدة العربية والبلدة اليهودية. لكل عامل تم فحصه، تم حساب النسبة²⁶ التي تعكس نسبة عدم المساواة القائمة بين البلدة العربية والبلدة اليهودية، وأيضًا الفجوة²⁷ التي تعكس بصورة كمية الفروقات في مستوى الخدمة بين البلديات. بالإضافة، مرفق خرائط للبلديات، والتي تشمل محطات التوقف في البلدة وتغطية خدمة المواصلات فيها، بحيث تم حسابها وفقًا لمسافة المشي 250 مترًا.



8.1 مقارنة مستوى خدمات المواصلات العامة بين أم الفحم والعفولة

معطيات المقارنة بين المدينتين، والمفصلة في الجدول 6. تظهر فروقات كبيرة في مستوى الخدمة البلدية. وفقًا لذلك، عدد خطوط الباصات الداخلية في العفولة أكبر بـ 4 أضعاف بالمقارنة مع أم الفحم، والتي تعمل على مدار الأسبوع بوتيرة أكبر بـ 3.5 ضعف بالمقارنة مع وتيرة الخدمة في أم الفحم.

تبيّن من خلال فحص خدمة المواصلات الخارجية أن هناك فروقات كبيرة أيضًا.

²⁶ العامل في البلدة اليهودية مقسوم على العامل في البلدة العربية

²⁷ الفرق بين العامل في البلدة اليهودية والعامل في البلدة العربية

المقارنة بين المدينتين تظهر أنّ عدد الخطوط الخارجيّة في العفولة أكبر بـ 2.5 ضعف بالمقارنة مع أم الفحم، وأنّ عدد الوجهات التي يمكن الوصول إليها من العفولة أكبر بضعفين بالمقارنة مع أم الفحم. نظرًا لموقع أم الفحم الجغرافي على المحور القطري العرضي (شارع 65)، والذي يتيح المجال لربط المدينة بشكل ناجع بوجهات سفر خارجيّة مختلفة، فإنّ هذا المعطى يشير إلى عدم معرفة وزارة المواصلات والشركة المشغّلة لاحتياجات السكان، وإلى نقص القوى العاملة في السلطة المحليّة والتي من شأنها أن تتعامل فقط مع موضوع المواصلات العامة. إضافة لذلك، فإنّ موقع محطة المواصلات العامة في مدخل المدينة بمحاذاة شارع 65 يتيح المجال للتغلّب على عائق البنى التحتيّة، والذي يمنع في الكثير من الأحيان دخول المواصلات العامة إلى الأحياء المختلفة في المدينة.

من حيث إتاحة المواصلات العامة على مسافة مشي معقولة 250 مترًا، يمكن القول إنّ الخدمة متاحة لـ 38% من سكان العفولة، في حين أنّها متاحة لـ 19% فقط من سكان أم الفحم. بالإضافة، معدّل المحطات لكل ألف فرد في العفولة أكبر بـ 3 أضعاف بالمقارنة مع أم الفحم. كثافة البناء ومستوى البنى التحتيّة الرديء للمواصلات، واللذان يميّزان الكثير من أحياء المدينة، هما عائقان مركزيّان لإدخال خدمات المواصلات العامة وبناء محطّات توقّف متاحة. بالإضافة، خطّة الأساس للمواصلات العامة في المدينة تشمل تطويرًا لبعض الطرق فقط، ممّا يتيح المجال لتشغيل المواصلات العامة في عدد ضئيل من الأحياء، وهي لا تلبّي احتياجات كلّ الأحياء في المدينة بما فيها أحياء الضواحي.



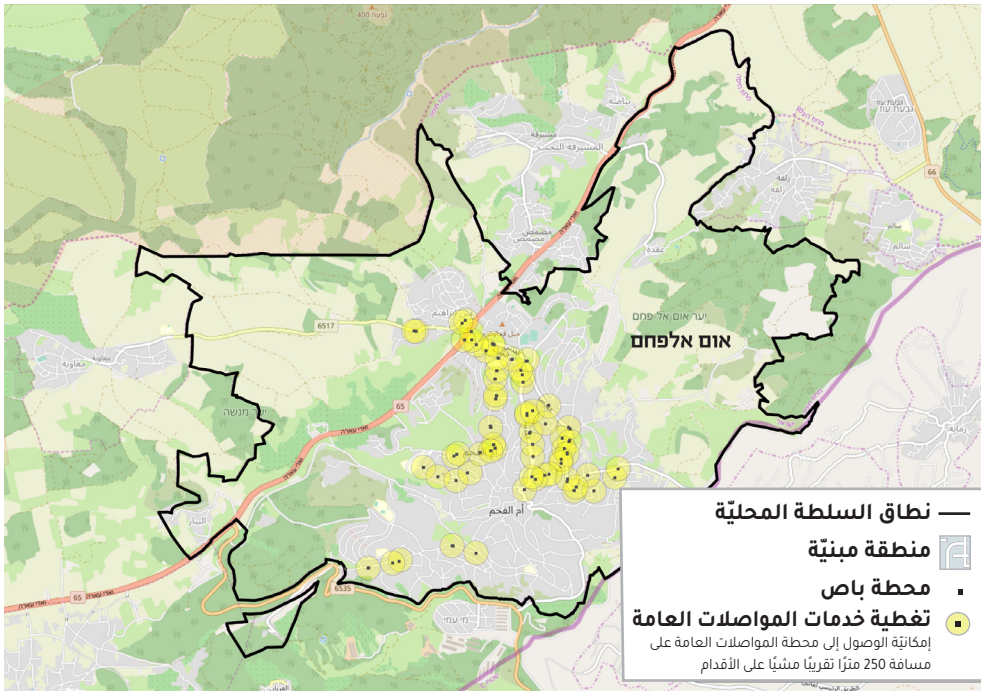
جدول 6: مقارنة بين أم الفحم والعفولة

العوامل التي تم فحصها	أم الفحم	العفولة	النسبة	الفجوة
عدد السكان	54,240	49,169	0.91	-5,071
عدد الخطوط الداخلية	4	²⁸ 15	3.75	11
عدد الخطوط الخارجية	25	60	2.40	35
عدد سفرات الخطوط الداخلية في يوم معيّن في منتصف الأسبوع	235	797	3.39	562
عدد سفرات الخطوط الخارجية في يوم معيّن في منتصف الأسبوع	487	1316	2.70	829
مجمّل عدد سفرات الخطوط الداخلية طيلة أيّام الأسبوع	1357	4736	3.49	3,379
مجمّل عدد سفرات الخطوط الخارجية طيلة أيّام الأسبوع	2917	7784	2.67	4,867
معدّل عدد المحطّات لكلّ ألف فرد	1.49	4.56	3.06	3
معدّل عدد الوجهات المختلفة خارج البلدة	442	914	2.07	472
مساحة تغطية خدمات المواصلات في البلدة (كم ²)	5.08	11.53	2.27	6.45
عدد السكان داخل منطقة التغطية	10431	18583	1.78	8152
الإتاحة	19%	38%	2.0	19%

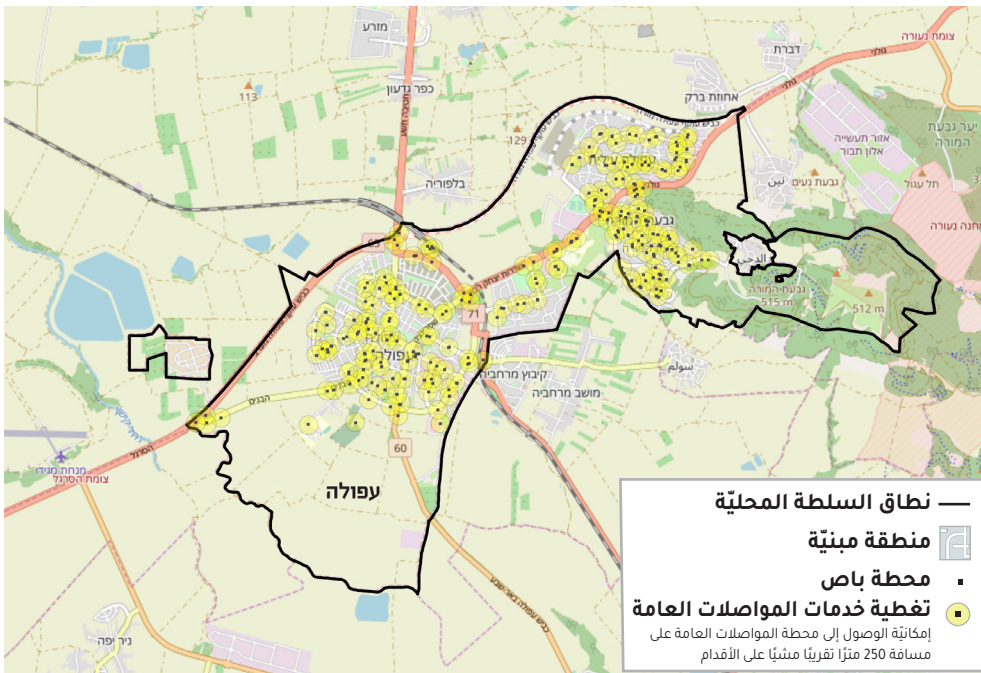
لغرض التوضيح، نرفق بذلك رسم 4 ورسم 5، لعرض تغطية خدمة المواصلات في مدينتيّ أم الفحم والعفولة تباغاً.

²⁸ تجدر الإشارة إلى أنّ خطين من بين 15 خطاً داخلياً في العفولة هما خطاً باص لطلاب المدارس فقط (خط رقم 380 و 381).

رسم 6: تغطية خدمات المواصلات في أم الفحم



رسم 7: تغطية خدمات المواصلات في العفولة



8.2 مقارنة مستوى خدمات المواصلات العامة بين طمرة وصفد

المقارنة بين المدينتين، كالمفصل في الجدول 7، تظهر فروقات كبيرة في خدمة المواصلات الداخلية، إذ أنّ عدد الخطوط الداخلية في صفد أكبر بـ 13 ضعفًا بالمقارنة مع طمرة، وتعمل بوتيرة أكبر بـ 7.5 ضعف بالمقارنة مع طمرة.

مستوى خدمة المواصلات الخارجية في كلا المدينتين لا يختلف كثيرًا من حيث عدد الخطوط، وتيرة سفرها وعدد الوجهات خارج المدينتين. مع ذلك، من بين 31 خطًا خارجيًا في طمرة، 15 فقط تدخل وتمرّ بمحطات التوقف داخل المدينة، في حين أنّ الـ 16 خطًا الآخرين يمرّون في شارع 70 ويتوقفون فقط في المحطة المجاورة لمدخل المدينة. بناءً عليه، ما يقارب نصف خدمة المواصلات الخارجية في طمرة يخدم السكان فقط من المحطة الواقعة على مدخل المدينة، والموجودة على مسافة مشي كبيرة، ويجب الوصول إليها بواسطة باص ومزامنة أوقات العمل والانتظار في المحطة مع الخطّ الخارجي. بطبيعة الحال، المواصلات العامة غير الناجعة تقلّل من نسبة استخدامها وتؤدي إلى استخدام وسائل مواصلات بديلة²⁹.

عند فحص الإتاحة الفعلية للمواصلات العامة، تبين أنّ 25% من سكان صفد و 21% من سكان طمرة يسكنون على مسافة مشي 250 مترًا تقريبًا من محطة الباص. بالإضافة، معدّل محطات التوقف لكلّ ألف فرد في صفد أكبر بضعفين تقريبًا بالمقارنة مع طمرة.

²⁹ "من عوائق إلى فرص - وضع المواصلات العامة في البلدان العربية". جمعية سيكوي، 2012.

جدول 7: مقارنة بين طمرة وصفد

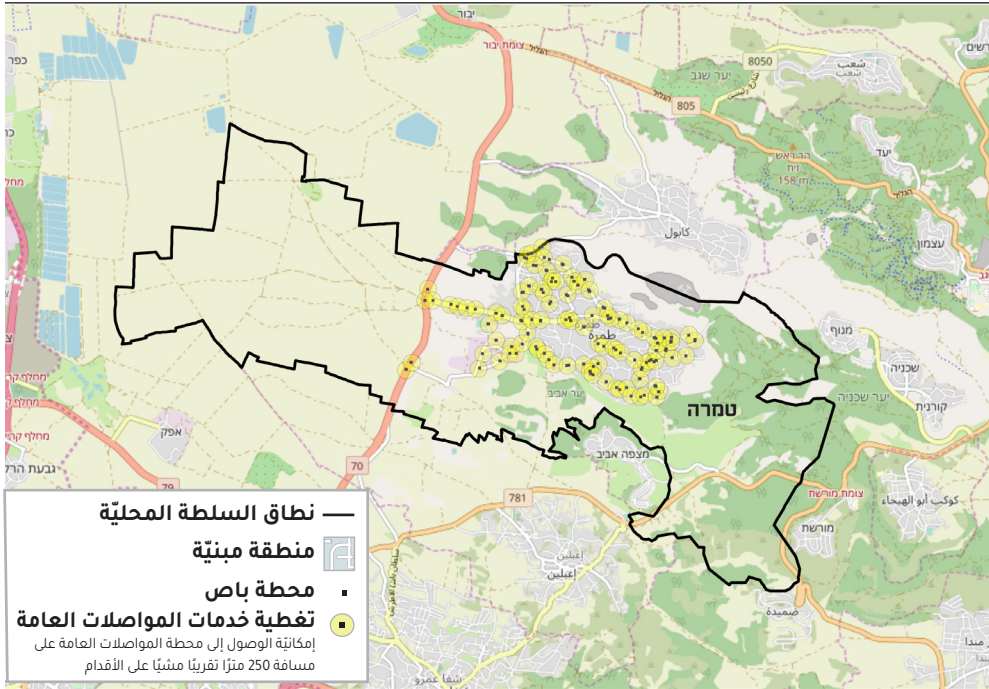
العوامل التي تمّ فحصها	طمرة	صفد	النسبة	الفجوة
عدد السكان	33,380	35,276	1.06	1,896
عدد الخطوط الداخليّة	³⁰ 2	³¹ 26	13.00	24
عدد الخطوط الخارجيّة	³² 31	35	1.13	4
عدد سفرات الخطوط الداخليّة في يوم معيّن في منتصف الأسبوع	60	443	7.38	383
عدد سفرات الخطوط الخارجيّة في يوم معيّن في منتصف الأسبوع	379	414	1.09	35
مجمّل عدد سفرات الخطوط الداخليّة طيلة أيّام الأسبوع	341	2511	7.36	2,170
مجمّل عدد سفرات الخطوط الخارجيّة طيلة أيّام الأسبوع	2113	2482	1.17	369
معدّل عدد المحطّات لكلّ ألف فرد	2.79	5.39	1.93	3
معدّل عدد الوجهات المختلفة خارج البلدة	533	563	1.06	30
مساحة تغطية خدمات المواصلات في البلدة (كم ²)	6.4	7.73	1.21	1.33
عدد السكان داخل منطقة التغطية	7156	8685	1.21	1529
الإتاحة	21%	25%	1.1	4%

³⁰ تجدر الإشارة إلى أنّه في طمرة يوجد خطّا باص داخليّان (17 و 88)، لكن الخطّ رقم 88 مخصّص لطلاب المدارس فقط، وهو ليس خدمة منتظمة تعمل طيلة اليوم.

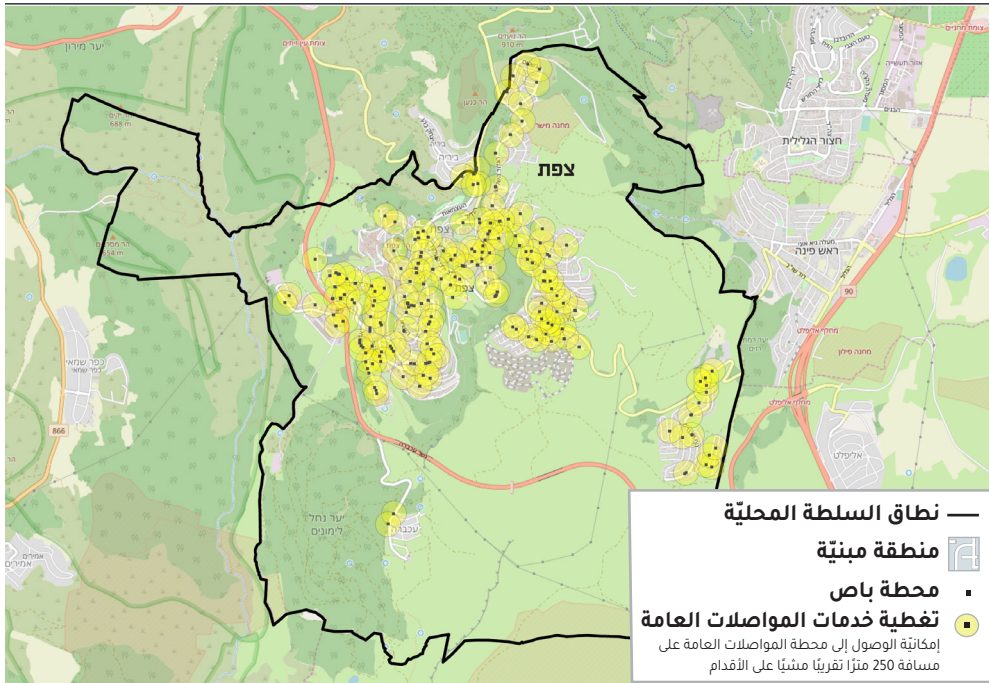
³¹ تجدر الإشارة إلى أنّ 5 خطوط، من 26 خطّا داخليّا في صفد، هي خطوط مخصّصة للطلاب ولا تعمل بشكل منتظم طيلة اليوم.

³² 15 خطّا خارجيّاً من بين 31 خطّا يدخلون إلى المدينة، في حين أنّ الـ 16 خطّا الآخرين يمرّون في شارع 70 ويتوقّفون فقط في المحطة المجاورة لمدخل المدينة.

رسم 8: تغطية خدمات المواصلات في طمرة



رسم 9: تغطية خدمات المواصلات في صفد



8.3 مقارنة مستوى خدمات المواصلات العامة بين عرعر ومجدال هعيمك

فيما يتعلّق بخدمة المواصلات العامة الداخليّة، في مدينة عرعر، التي يبلغ عدد سكانها 24,500 نسمة، لا توجد خطوط خدمة داخليّة، حتى موعد نشر هذا الملفّ. بالمقابل، في مجدال هعيمك، التي يبلغ عدد سكانها نحو 25,000 نسمة، توجد 9 خطوط داخليّة (انظروا الجدول 8).

عند فحص مستوى خدمة المواصلات الخارجيّة، لم يتبيّن فرق كبير بين المدينتين من حيث عدد الخطوط الخارجيّة (20 خطًا خارجيًا في عرعر مقابل 22 خطًا في مجدال هعيمك)، لكن هناك فرق كبير في وتيرة سفر هذه الخطوط خلال الأسبوع: **في مجدال هعيمك تعمل خدمة المواصلات الخارجيّة بوتيرة أكبر بـ 1.5 ضعف (تقريبًا) بالمقارنة مع عرعر.** بالإضافة، تجدر الإشارة إلى أنّه من بين 20 خطًا لخدمة المواصلات الخارجيّة في عرعر، 13 خطًا يمرّون في محطّات التوقّف داخل المدينة، و 7 خطوط تتوقّف في المحطة الواقعة على مدخل المدينة فقط. إن لم تتوفّر خدمة مواصلات داخليّة في عرعر لنقل الركاب إلى المحطة الواقعة على مدخل المدينة، والتي يمكن منها استخدام الخطوط الخارجيّة الأخرى، فإنّ مستوى إتاحة المواصلات الخارجيّة لسكان المدينة سيكون أقلّ، وبالتالي مستوى استخدام هذه الخدمة أيضًا.

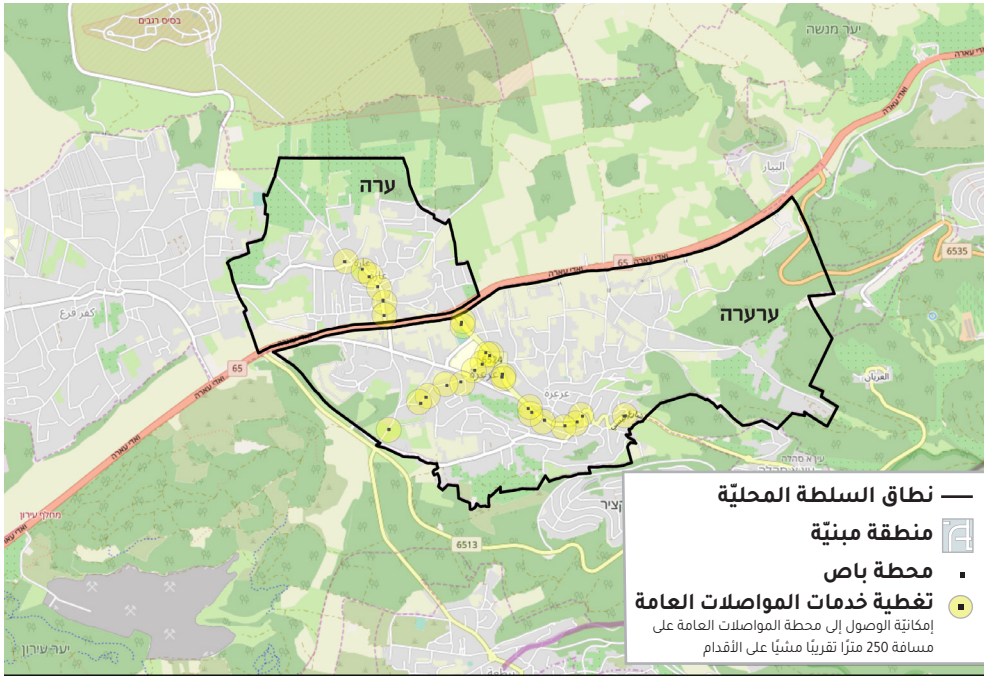


من حيث إتاحة المواصلات العامة، 62% من سكان مجدال هعيمك يسكنون على مسافة مشي معقولة 250 مترًا عن محطة الباص، مقابل 27% فقط من سكان عرعر. مستوى البنى التحتية الرديء في عرعر، وعدم وجود تخطيط بعيد الأمد ضمن خطة الأساس للمواصلات العامة، عما جزء من العوامل التي تؤدي إلى الإثارة المنخفضة لمحطّات التوقّف، والتي تبلغ محطة ونصف بالمعدّل لكلّ ألف فرد، مقارنةً مع 6 محطات توقّف بالمعدّل لكلّ ألف فرد في مجدال هعيمك.

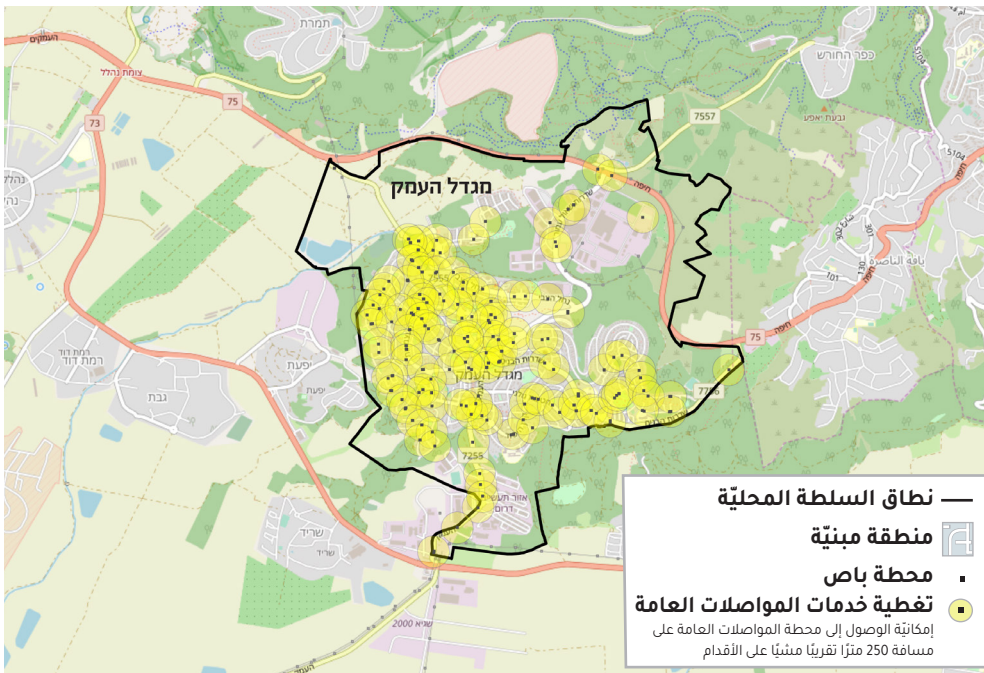
جدول 8: مقارنة بين عرعة ومجدال هعيمك

العوامل التي تم فحصها	عرعة	مجدال هعيمك	النسبة	الفجوة
عدد السكان	24,528	25,371	1.03	843
عدد الخطوط الداخلية	0	9	-	9
عدد الخطوط الخارجية	20	22	1.10	2
عدد سفرات الخطوط الداخلية في يوم معيّن في منتصف الأسبوع	0	449	-	449
عدد سفرات الخطوط الخارجية في يوم معيّن في منتصف الأسبوع	439	591	1.35	152
مجمّل عدد سفرات الخطوط الداخلية طيلة أيّام الأسبوع	0	2509	-	2,509
مجمّل عدد سفرات الخطوط الخارجية طيلة أيّام الأسبوع	2544	3529	1.39	985
معدّل عدد المحطّات لكلّ ألف فرد	1.47	6.15	4.18	5
معدّل عدد الوجهات المختلفة خارج البلدة	387	425	1.10	38
مساحة تغطية خدمات المواصلات في البلدة (كم ²)	2.52	5.47	2.17	2.95
عدد السكان داخل منطقة التغطية	6634	15735	2.37	9101
الإتاحة	27%	62%	2.3	35%

رسم 10: تغطية خدمات المواصلات في عرعة



رسم 11: تغطية خدمات المواصلات في مجدال هعيمك



8.4 مقارنة مستوى خدمات المواصلات العامة بين إكسال وأور عكيفا

نتائج المقارنة المفصلة في الجدول 9 تعرض فجوات كبيرة بين البلديتين في مستوى خدمة المواصلات الداخلية من حيث كلّ العوامل التي تمّ فحصها. على ضوء النتائج، تعمل في أور عكيفا أربعة خطوط داخلية، بينما في إكسال لا توجد خدمة مواصلات داخلية بتاتاً. في هذا السياق، تجدر الإشارة إلى أنّه من حيث الاستحقاق لتلقّي خدمة مواصلات داخلية³⁴، فإنّ البلديتين اللتين يبلغ عدد سكان كلّ منهما 10 حتى 20 ألف نسمة معرّفتان على أنّهما "حيّز بلدي صغير" (حتى 20 ألف نسمة) وغير مستحقّ للحصول على خدمة مواصلات داخلية أساسية، إذ أنّ هناك استثناء في هذا الشأن ممّا يتيح المجال لتلقّي خدمة المواصلات الداخلية للحيّز الذي يتجاوز عدد سكانه 10,000 نسمة.

من خلال فحص مستوى خدمة المواصلات الخارجية، تبين أنّ هناك فروقات كبيرة أيضاً. عدد الخطوط الخارجية في أور عكيفا أكبر بـ 5 أضعاف بالمقارنة مع إكسال، إذ يمكن الوصول من خلال هذه الخطوط إلى عدد وجهات سفر أكبر بـ 13 ضعفاً. بالإضافة، تعمل الخطوط الخارجية في أور عكيفا طيلة الأسبوع بوتيرة أكبر بـ 2.5 ضعف بالمقارنة مع إكسال.

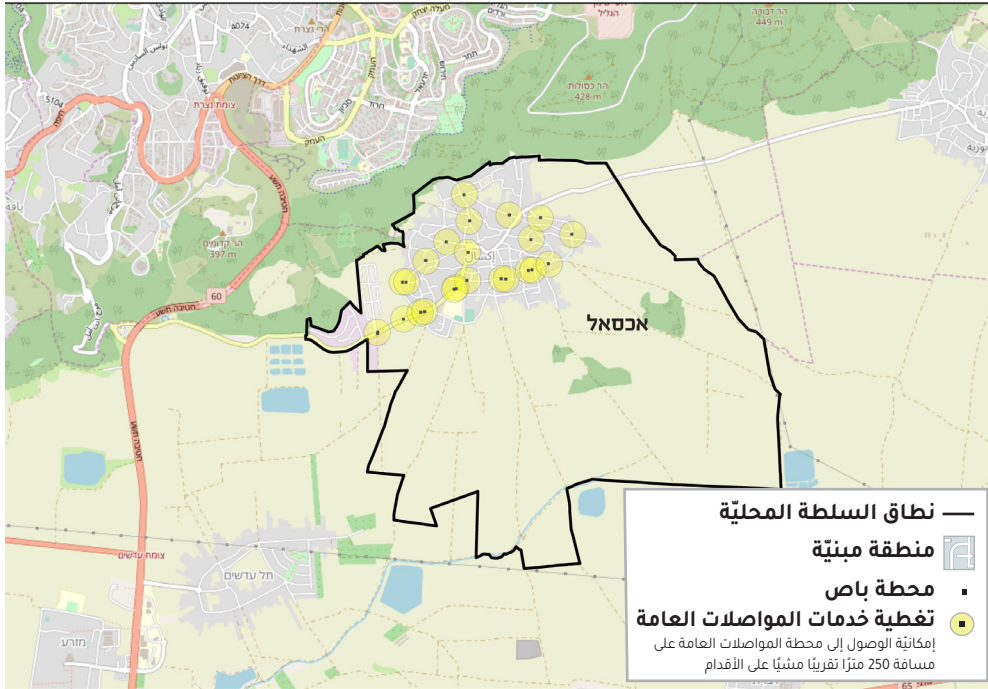
تنعكس هذه الفجوات أيضاً في مستوى الإثابة الفعلية للمواصلات العامة، إذ أنّ معدّل المحطّات لكلّ ألف نسمة في أور عكيفا أكبر بـ 4 أضعاف تقريباً بالمقارنة مع إكسال. كما وتبيّن أيضاً أنّ 63% من سكان أور عكيفا يسكنون على مسافة مشي 250 متراً تقريباً من محطة المواصلات العامة، مقابل 19% فقط من سكان إكسال.

³⁴ تعليمات لتخطيط وتشغيل خدمة المواصلات العامة في الباصات، صفحة 44. وزارة المواصلات، 2016.

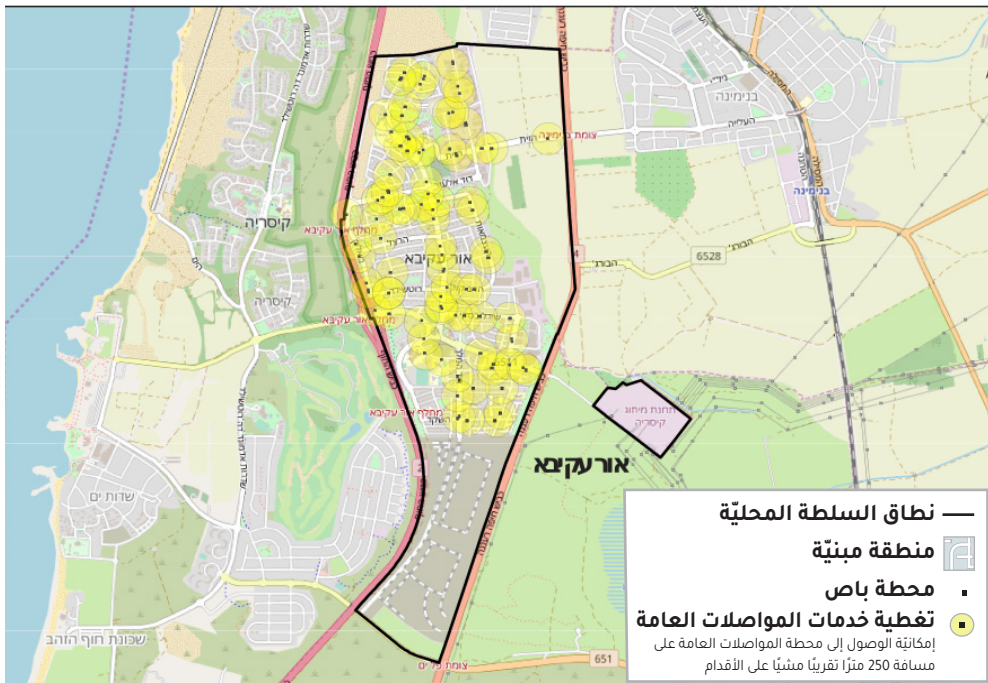
جدول 9: مقارنة بين إكسال وأور عكيفا

العوامل التي تم فحصها	إكسال	أور عكيفا	النسبة	الفجوة
عدد السكان	14,245	17,759	1.25	3,514
عدد الخطوط الداخلية	0	4	-	4
عدد الخطوط الخارجية	4	20	5.00	16
عدد سفرات الخطوط الداخلية في يوم معيّن في منتصف الأسبوع	0	134	-	134
عدد سفرات الخطوط الخارجية في يوم معيّن في منتصف الأسبوع	171	413	2.42	242
مجمّل عدد سفرات الخطوط الداخلية طيلة أيّام الأسبوع	0	750	-	750
مجمّل عدد سفرات الخطوط الخارجية طيلة أيّام الأسبوع	972	2433	2.50	1461
معدّل عدد المحطّات لكلّ ألف فرد	1.19	4.45	3.74	3
معدّل عدد الوجهات المختلفة خارج البلدة	33	446	13.52	413
مساحة تغطية خدمات المواصلات في البلدة (كم ²)	1.8	3.52	1.96	1.72
عدد السكان داخل منطقة التغطية	2762	11142	4.03	8380
الإتاحة	19%	63%	3.2	43%

رسم 12: تغطية خدمات المواصلات في إكسال



رسم 13: تغطية خدمات المواصلات في أور عكيفا



8.5 مقارنة مستوى خدمات المواصلات العامة بين كابول وبيت شان

عدد السكان في كابول، كما في بيت شان، يصنّف البلدة تحت تعريف "حيّز بلدي صغير" غير مستحقّ لتلقّي خدمات المواصلات العامة الداخليّة الأساسيّة³⁵. مع ذلك، يعمل في بيت شان خطّان داخليّان، بينما في كابول ليست هناك خدمة مواصلات داخليّة بتاتاً. بالنسبة لخدمة المواصلات الخارجيّة، ليس هناك فرق كبير بين البلديتين من حيث خطوط الخدمة لكن هناك فجوة من حيث وتيرة سفر الخطوط الخارجيّة، وهي أعلى بـ 1.5 ضعف في بيت شان بالمقارنة مع كابول.

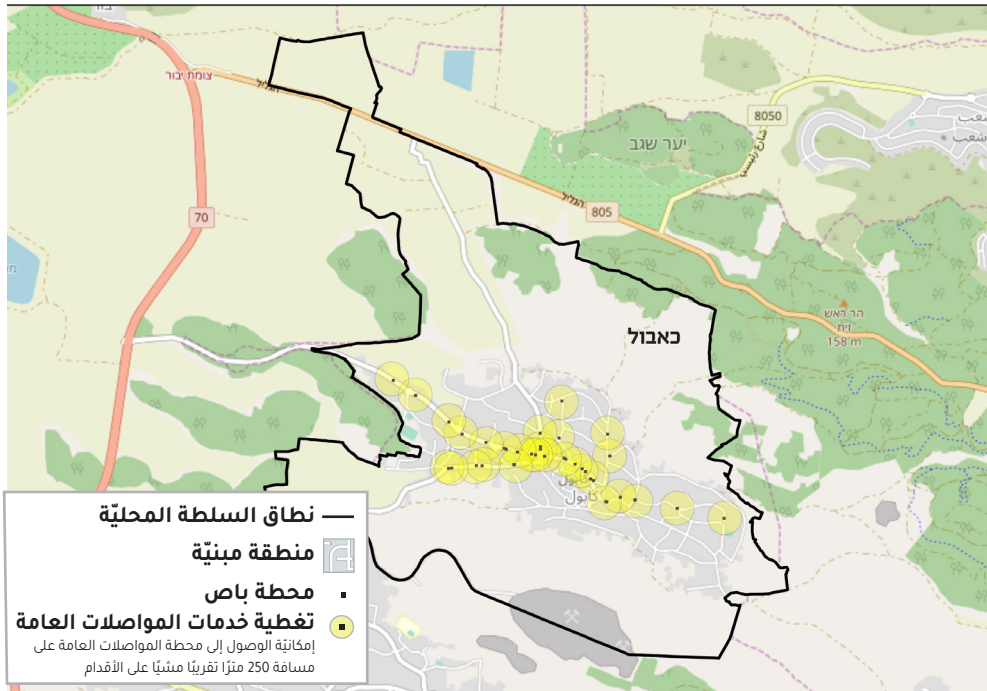
فحص مستوى إتاحة المواصلات العامة يظهر أنّ 26% فقط من سكان كابول متاحون لخدمة المواصلات العامة، مقابل 57% من سكان بيت شان (انظروا الجدول 10). في هذا السياق، تجدر الإشارة إلى أنّ معدّل المحطّات لكلّ ألف فرد في بيت شان أكبر بـ 2 من معدّل المحطّات لكلّ ألف فرد في كابول.

³⁵ تعليمات لتخطيط وتشغيل خدمة المواصلات العامة في الباصات، صفحة 44. وزارة المواصلات، 2016

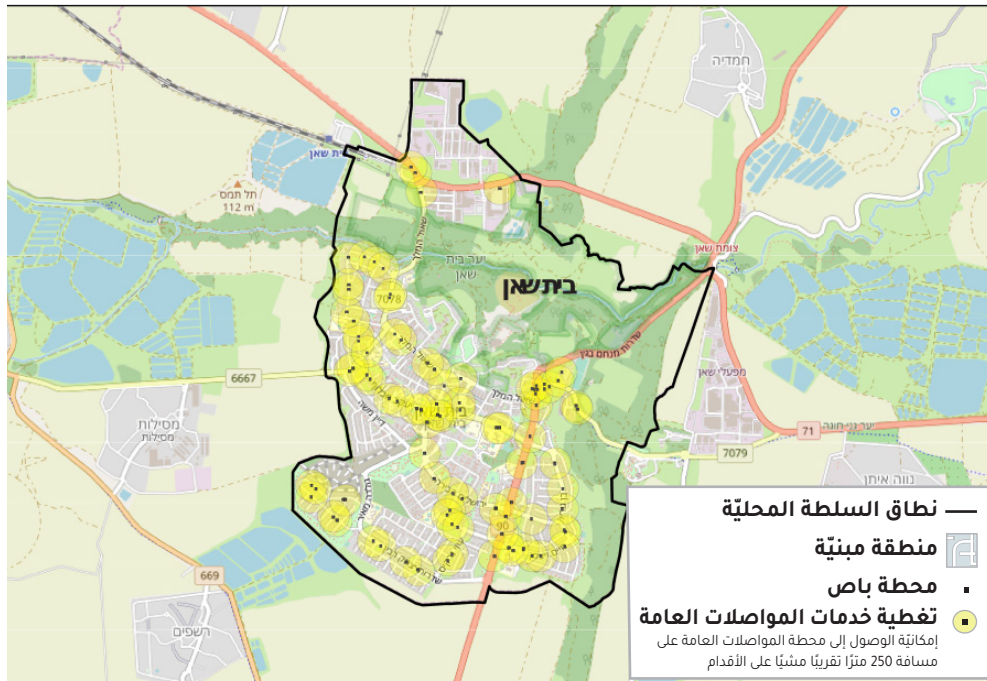
جدول 10: مقارنة بين كابول وبيت شان

العوامل التي تم فحصها	كابول	بيت شان	النسبة	الفجوة
عدد السكان	13,649	17,704	1.30	4,055
عدد الخطوط الداخلية	0	2	-	2
عدد الخطوط الخارجية	14	17	1.21	3
عدد سفرات الخطوط الداخلية في يوم معيّن في منتصف الأسبوع	0	173	-	173
عدد سفرات الخطوط الخارجية في يوم معيّن في منتصف الأسبوع	197	272	1.38	75
مجمّل عدد سفرات الخطوط الداخلية طيلة أيّام الأسبوع	0	998	-	998
مجمّل عدد سفرات الخطوط الخارجية طيلة أيّام الأسبوع	1094	1557	1.42	463
معدّل عدد المحطّات لكلّ ألف فرد	2.42	4.80	1.98	2
معدّل عدد الوجهات المختلفة خارج البلدة	251	307	1.22	56
مساحة تغطية خدمات المواصلات في البلدة (كم ²)	1.85	4.25	2.3	2.4
عدد السكان داخل منطقة التغطية	3573	10115	2.83	6542
الإتاحة	26%	57%	2.2	31%

رسم 14: تغطية خدمات المواصلات في كابول



رسم 15: تغطية خدمات المواصلات في بيت شان



8.6 مقارنة مستوى خدمات المواصلات العامة بين باقة الغربية وجديرا

فيما يتعلّق بخدمة المواصلات الداخلية، تعمل في جديرا 3 خطوط بينما يعمل خط واحد فقط في باقة الغربية (رقم 14، شركة "كفيم")، وهو معرّف على أنّه خط داخلي وفقاً لوزارة المواصلات لأنّ مسار سفره هو داخل الحيز البلدي بدون السفر في المسارات الخارجية. عملياً، فإنّ مسار سفر هذا الخط يمرّ بين بلديّ باقة الغربية وجت، ويعتبر خدمة بلدية داخلية لكلّ بلدة منهما. من حيث وتيرة السفر، وتيرة خدمة المواصلات في باقة الغربية أكبر بقليل من وتيرة الخدمة في جديرا، لكن لو أخذنا بالاعتبار أنّ الخط يخدم بلديّين كبيرتين³⁶ فإنّ التوتيرة القائمة نسبةً لعدد السكان منخفضة.

فحص مستوى خدمة المواصلات الخارجية يظهر أنّ هناك فجوات كبيرة من حيث جميع العوامل التي تمّ فحصها. عدد الخطوط الخارجية في جديرا أكبر بـ 4 أضعاف بالمقارنة مع باقة الغربية، إذ يمكن الوصول من خلال هذه الخطوط إلى عدد وجهات أكبر بـ 3 أضعاف. أيضاً فيما يتعلّق بوتيرة سفر الخطوط الخارجية، تعمل الخطوط في جديرا على مدار الأسبوع بوتيرة أكبر بـ 4 أضعاف بالمقارنة مع باقة الغربية.

مقارنة مستوى إتاحة المواصلات العامة أظهرت نتائج مشابهة بين البلديّين، إذ أنّ الخدمة متاحة لنحو 46% من سكان جديرا، مقابل 45% من سكان باقة الغربية، رغم أنّ معدّل عدد محطات الوقوف لكلّ ألف نسمة في جديرا أكبر بضعفين بالمقارنة مع باقة الغربية، وذلك بسبب الكثافة العالية للفرد في باقة الغربية³⁷ مقارنةً بجديرا.

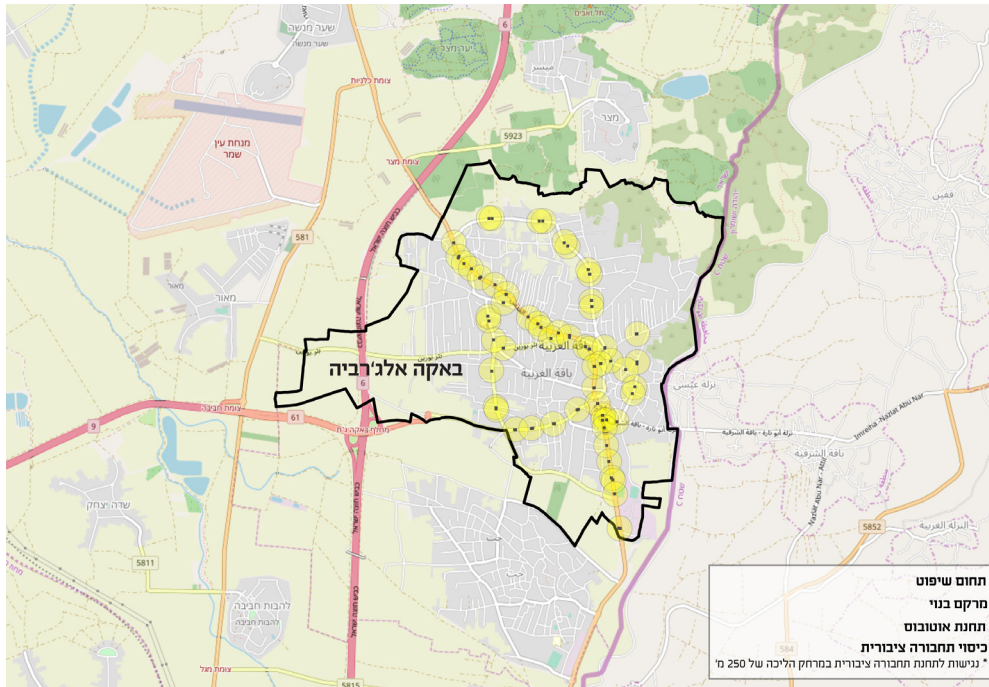
³⁶ 29 ألف نسمة في باقة الغربية ونحو 11.6 ألف نسمة في جت. دائرة الإحصاء المركزية، 2017.

³⁷ 3152.1 نسمة للكم2 في باقة الغربية مقابل 2405.1 نسمة للكم2 في جديرا. بروفيل السلطات المحليّة في إسرائيل 2016، نشرة رقم 1722، دائرة الإحصاء المركزية.

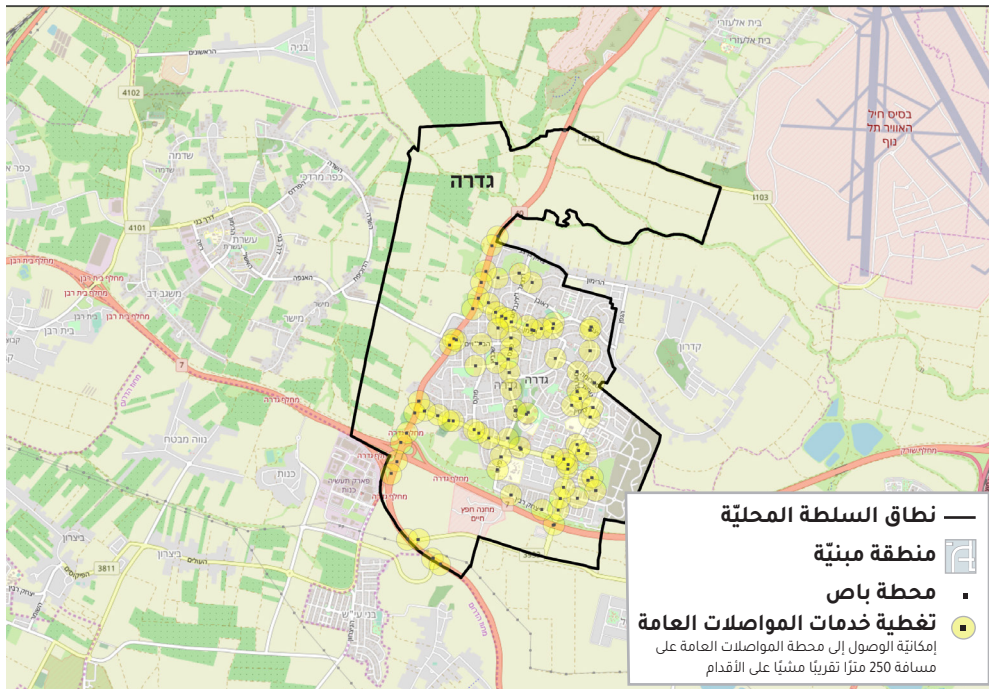
جدول 11: مقارنة بين باقة الغربية وجديرا

العوامل التي تم فحصها	باقة الغربية	جديرا	النسبة	الفجوة
عدد السكان	29,035	27,498	0.95	-1,537
عدد الخطوط الداخلية	1	3	3.00	2
عدد الخطوط الخارجية	8	32	4	24
عدد سفرات الخطوط الداخلية في يوم معيّن في منتصف الأسبوع	110	86	0.78	-24
عدد سفرات الخطوط الخارجية في يوم معيّن في منتصف الأسبوع	132	523	3.96	391
مجمّل عدد سفرات الخطوط الداخلية طيلة أيّام الأسبوع	639	461	0.72	-178
مجمّل عدد سفرات الخطوط الخارجية طيلة أيّام الأسبوع	719	3045	4.24	2326
معدّل عدد المحطّات لكلّ ألف فرد	1.65	2.91	1.76	1.26
معدّل عدد الوجهات المختلفة خارج البلدة	145	467	3.22	322
مساحة تغطية خدمات المواصلات في البلدة (كم ²)	4.16	5.31	1.28	1.15
عدد السكان داخل منطقة التغطية	13113	12771	0.97	-342
الإتاحة	45%	46%	1.0	1%

رسم 16: تغطية خدمات المواصلات في باقة الغربية



رسم 17: تغطية خدمات المواصلات في جديرا



9. مراجع

- "تقرير رقابي خاص - أزمة المواصلات العامة". مراقب الدولة، 2019.
- "دليل السلطات المحليّة العربيّة لدراسة، تحليل وعرض احتياجات الجمهور في مجال المواصلات العامة". جمعيّة سيكوي، 2018
- "تعليمات لتخطيط وتشغيل خدمة المواصلات العامة في الباصات". وزارة المواصلات، 2016
- "من عوائق إلى فرص - المواصلات العامة في البلدات العربيّة". جمعيّة سيكوي، تشرين الثاني 2012
- بيان حول موضوع "تنسيق مجال المواصلات العامة في السلطة المحلية"، مرجع رقم 119721-7191-1711-1111. وزارة المواصلات، 2018
- "ملحق - تفصيل حالة التطبيق الوزاريّة"، اللّجنة التّوجيهيّة الوزاريّة رقم 6 من تاريخ 4.9.2018. وزارة المساواة الاجتماعيّة، 2018.
- "قضايا حول قياس مستوى الخدمة في المواصلات العامة". مركز الأبحاث والمعلومات في كنيسيت إسرائيل، 2017.
- "نشاط الحكومة للتطوير الاقتصادي لسكان الأقليّات بين السنوات 2020-2016"، قرار الحكومة رقم 922، موقع الخدمات والمعلومات الحكومي - مكتب رئيس الحكومة، 2015.
- "بروفيل السلطات المحليّة في إسرائيل 2016"، موقع دائرة الإحصاء المركزيّة.
- "بروفيل السلطات المحليّة في 2017"، موقع دائرة الإحصاء المركزيّة.
- "خدمات المواصلات العامة في البلدات العربيّة - صورة وضع". مركز الأبحاث والمعلومات في الكنيسيت، 2016.
- "وظيفة مسؤول المواصلات العامة الإقليمي: مخطّط للتعاون في مجال المواصلات العامة بين السلطات المحليّة العربيّة الصغيرة"، جمعيّة سيكوي، 2019 .

