



סיכוי סיקوي Sikkuy

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

طرق لتحسين مواصلات عامة متاحة لكافة السكان في البلدات العربية

لملاءمة وسائل النقل ومحيط محطات حافلة الباص ليستخدمها أشخاص يعانون من صعوبات
ملموسة في السير، الرؤية، السمع، التذكر والتعرف على المدى.

مرشد للسلطات المحلية العربية

كتابة ووجهة نظر مهنية بالعبرية: ياعيل دانييلي لاهف

مصممة معمارية ومرخصة لإتاحة مبان، بنى تحتية ومحيط وإتاحة الخدمة

تموز 2013
حيفا - القدس



يصدر المرشد في إطار فعاليات قسم السياسة المتساوية في جمعية سيكوي بإدارة شيرلي راجح
وعبد كناعنة

القدس

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

حيفا

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

شكر:

شكرًا لصندوق موريا، صندوق البيئة الخضراء، صندوق سليفكا والفدرالية اليهودية في نيويورك والذين لولا دعمهم
السخي لم يكن بالإمكان إصدار هذا المرشد.



صندوق موريا



صندوق البيئة الخضراء



התנועה היהודית האמריקאית-הפורצית. ניו-יורק

الفدرالية اليهودية في نيويورك

صندوق سليفكا - The Alan B. Slifka Foundation

توطئة - جمعية سيكوي

يهدف هذا المستند إلى مساعدة السلطات العربية على تطوير وتطبيق خطوات لزيادة إتاحة خدمات المواصلات العامة في البلدات العربية. إتاحة المواصلات لأشخاص يعانون من صعوبات جمة في السير، الرؤية، السمع، التذكّر والتعرف على أماكن تواجدهم في الحيز. وقد تطرقت جمعية سيكوي إلى أهمية المواصلات العامة في البلدات العربية مرارا وأبرزت هذه الحاجة في إطار تقرير نشر في تشرين الثاني 2012 وعرضت فيه جميع المعوقات والتوصيات لتحسين المواصلات العامة في البلدات العربية¹.

أحد الشروط الفورية لاستخدام المواصلات العامة منوط بمدى إتاحتها لكافة السكان. وطبقا لذلك، فثمة أهمية كبيرة لملاءمة بنى تحتية للمواصلات العامة البلدية توقّر حلا شافيا لمختلف الشرائح السكانية وخاصة المسنون و/أو الشرائح التي تعاني من محدوديات وذات احتياجات خاصة وعليه، فإنّ مسألة الإتاحة تشكل بالنسبة لها شرطا أوليا لاستعمال الخدمة.

في ضوء حقيقة أنّ وزارة المواصلات بدأت برصد ميزانيات خاصّة (لعدد من السلطات العربية) لتكثيف بنى تحتية للمواصلات العامة لعموم السكان وخاصة للسكان الذين يعانون من محدوديات، يتوجب على السلطات معرفة وتفعيل الطلبات لبنية تحتية للمواصلات العامة المتاحة في المحطّات. يفصل هذا المستند سلسلة التوصيات والطلبات لهذا الغرض.

تؤمن جمعية سيكوي بأن أيّ خطوة يتمّ القيام بها في التقدم نحو تحسين وتكثيف خدمات المواصلات العامة في البلدات العربية ستزيد من عدد مستخدمي هذه الشبكة وستوقّر الحل الشافي للعديد من الشرائح السكانية التي تحتاج للمواصلات العامة.

¹ جمعية سيكوي (2012)، من العوائق إلى الفرص: المواصلات العامة في البلدات العربية، القدس - حيفا.

http://www.sikkuy.org.il/docs/tahbura_tziburit_2012.pdf

المواصلات العامة المتاحة في البلدات عريية

توطئة عامة

تنطبق تعليمات إتاحة المواصلات العامة على خطوط المواصلات البلدية² داخل البلدات العريية، القروية والمدنية. الفكرة هي توفير الحل الشافي لإمكانية الحصول على سفريات تبعث على الرضا للسفر بين نقاط خدمة موزعة داخل البلدة، ومن نقاط خدمة موزعة في كافة أنحاء البلدة إلى نقاط تجميع (نقل) مركزية تربط ما بين البلدة كلها وخدمات من النوع الذي لا يمكن تقديمه في بلدة "صغيرة" (مستشفى، حديقة صناعية، مجمع تربيوي، خدمات تجارية متنوعة، قطار وغيرها).

تُقسّم البلدات العريية إلى 3 مجموعات: (1) مدن عريية وأحياء سكنية عريية في مدن مختلطة تعمل فيها شبكة مواصلات عامة بخطوط الخدمة البلدية، وعليه فهي تشكل إحدى البلدات التي تشملها الخطة القطرية لإتاحة المواصلات العامة (الناصر، رهط، شفاعمرو، حيفا، يافا، اللد، معالوت ترشيحا، عكا، الرملة)؛ (2) بلدات عريية تحصل على خدمات مواصلات الباصات بين البلدات فقط؛ (3) القرى غير المعترف بها والبلدات العريية الصغيرة التي لا تصل إليها مواصلات عامة رسمية. ينتشر في كل البلدات العريية استخدام سيارات أجرة لسفريات خاصة، وينتشر في البلدات الكبيرة أيضا استخدام سيارات أجرة تسافر في خطوط ثابتة.³

مسودة أنظمة قانونية⁴ تحدّد قواعد تقديم الدعم المالي الحكومي لشركات خدمات سيارات الأجرة، للمسافرين ذوي المحدوديات الحركية هي حاليا في مراحل تشريعية متقدمة. ستطبق الأنظمة القانونية على سيارات أجرة متاحة (كما ورد تعريفها في الأنظمة القانونية) في سفرة خاصة فقط، للأفراد والاتحادات الذين يقومون بتفعيل 50 سيارة أجرة متاحة على الأقل. الدعم المالي الحكومي يُقدّم على شاكلة تقليص ملموس لرسوم ترخيص سيارة الأجرة المتاحة ويتم اشتراطها بأن يقوم مقدم الخدمة بتفصيل نقل مسافرين ذوي محدوديات. زيادة إتاحة خدمات سيارات الأجرة في سفرة خاصة تأتي لإكمال إتاحة المواصلات العامة في خطوط خدمة كبيرة الاستيعاب (باصات تنقل أكثر من 35 مسافرا) داخل البلدات وإتاحة شبكة القطارات القطرية.

إتاحة المواصلات العامة في خطوط الخدمة البلدية هو واجب تم تشريعه⁵ بواسطة قانون من عام 1998، وقد سنّت من خلاله أنظمة لإتاحة المواصلات العامة في عام 2003، ويكملها م.إ. 1918 الذي بدأ سريان مفعوله بين عامي 1998-2001. تطبق وزارة المواصلات، منذ عام 2010، مشروعا قطريا يساعد السلطات المحلية

² خطوط بلدية: خطوط تدخل إلى محطات موجودة داخل البلدات.

³ تفصيل الخطوط والمسالك

http://he.mot.gov.il/index.php?option=com_content&view=article&id=524:rishayoun-kaveysherot&catid=82:2010-04-14-07-13-28&Itemid=118

⁴ תקנות أنظمة المساواة في الحقوق للأشخاص ذوي المحدوديات (تخفيض في دفع رسوم رخصة لتفعيل سيارة أجرة متاحة)،

2012. <http://portal.knesset.gov.il/NR/rdonlyres/6E79A249-2ED2-4507-A5C3-7E0EE5DF8074/1130/181212.pdf>

⁵ قانون المساواة في الحقوق لأشخاص ذوي محدوديات- 1998

<http://www.justice.gov.il/MOJHeb/NetzivutNEW/Mishpati/Hakika/NosahHokShivyon.htm>

والفائزين بالامتيازات لاستيفاء التعليمات التي تنطبق عليهم، مع العلم بأنّ شبكة الباصات والمحطّات في خطوط الخدمة البلدية، برمتها، من المفروض أن تكون متاحة طبقاً لما ينص عليه القانون حتى العام 2014.

وقد وضع المشرّع تحفّظات معينة وطبّق طلبات إتاحة وسائل النقل والبنى التحتية على طول مسار الخدمة في الخطوط الداخليّة، فقط على حافلات تحتوي على 35 مقعداً على الأقل. لا نجد في كافة البلديات العربيّة خطوطاً داخلية تقوم على حافلات كبيرة الاستيعاب ولذا، فهي لا تستفيد من هذا النظام. نشير إلى أنّ غالبية المسافرين الذين يستخدمون مواصلات عامّة في البلديات العربيّة هم أبناء شبيبة، نساء، ومسنّون (أبناء +65) يستصعبون السفر بسيارات عموميّة غير متاحة من محطة غير متاحة.

ما هي شبكة المواصلات العامّة المتاحة؟

تشمل شبكة المواصلات العامّة المتاحة وسائل نقل ذات أرضية منخفضة، وسائل ولوازم تتيح للجمهور أن يقرأ ويسمع رقم الخط وأسماء المحطّات، وآليّة لرفع الكرسيّ المتحرّك على وسيلة النقل والمحطّات المتاحة هي المحطّات التي تكون على رصيف مرتفع بحيث يمكن الصعود إليها بميلان متاح من الشارع، يوجد أمامها ممّر خالٍ من المعيقات بحيث يكون عرض الممرّ 110 سم على الأقل، توجد إلى جانبها ساحة خالية تتيح مجالاً لزحزحة الكرسيّ المتحرّك، أما أرقام الخطوط التي تتوقف في المحطّة والأماكن التي تصل إليها هذه الخطوط فتكون مؤشّرة بأرقام مضاءة بارزة للناظر.

ينطوي تفعيل شبكة المواصلات العامّة المتاحة في البلديات العربيّة على تحديات كثيرة ويجب الاستعداد للتعاطي معها، علماً بأنّ المميّزات الجغرافيّة في الأقسام الداخليّة للبلديات العربيّة تشكّل عائقاً أمام تفعيل خدمات المواصلات العامّة البلدية في حافلات كبيرة، مع الإشارة إلى أن بنية الطرقات في الأقسام القديمة (الجيومترية والطوبوغرافية) تشكّل صعوبات جمّة أمام دخول وسائل نقل أكبر من السيّارات الخصوصيّة، مركبات التندر والترانزيت إليها.

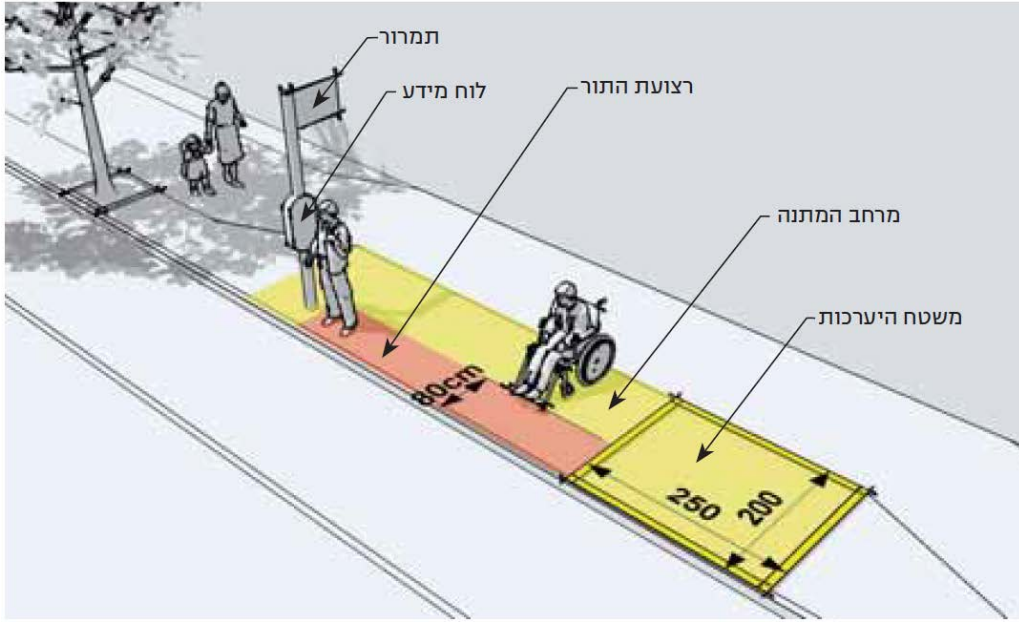
تعليمات أساسية لإتاحة محطة لحافلة الباص⁶

يمكننا إيجاد شرح تفصيلي لكيفية تنفيذ محطة لحافلة باص في مستند⁷ وزارة المواصلات بعنوان: "خطة متعددة السنوات لتطبيق إتاحة المواصلات العامة في إسرائيل، 2010". فيما يلي أبرز ما جاء فيها:
نؤكد بأن المعلومات الواردة هنا تعتمد على مبدئين: الإضافة الخامسة لأنظمة الإتاحة وتعليمات وزارة المواصلات لتخطيط الشوارع والمدن، حركة المشاة، تشرين الأول، 2009.⁸
محطة حافلة الباص قد تكون محطة عامود وقد تكون محطة مسقوفة.

تعليمات لمحطة عامود

1. تُنصب محطة العامود على الرصيف بصورة تبقي على الأقل مسارًا خاليًا من 130 سم على الرصيف.
2. تُؤشّر على بُعد 5.5 متر من العامود مساحة للاستعداد بواسطة خط سُمكُهُ 8 سم لونه أزرق أو أبيض، عرضُهُ (مقابل حجر الرصيف) 2.5 متر وعمقه متران. تُؤشّر المساحة ابتداءً من حجر الرصيف.

مكونات الأداء لمحطة عامود، من تعليمات تخطيط لحركة المشاة، وزارة المواصلات تشرين الأول 2009



محطة مسقوفة

1. تُنصب السقيفة بحيث لا تعيق الدخول إلى بيت أو إلى ساحة أو إلى مصلحة تجارية.
2. عرض الرصيف في محيط المحطة لا يقل عن مترين.
3. الحد الأدنى للمسافة بين السقيفة وحجر الرصيف هو 110 سم.

⁶ أخذ هذا القسم من تعليمات المواصلات لتخطيط حركة المشاة، 2009.

⁷ خطة متعددة السنوات لتطبيق إتاحة المواصلات العامة في إسرائيل (باصات بلدية)

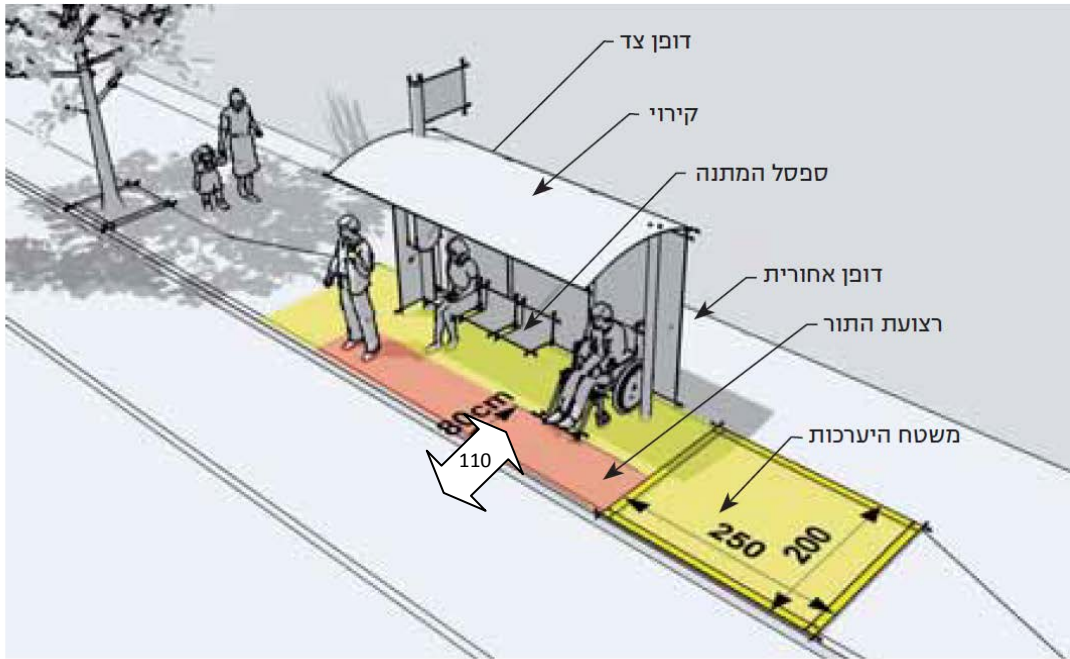
http://media.mot.gov.il/PDF/HE_TRAFFIC_PUBLIC/hangasat_tahbura_ziburit.pdf

⁸ تعليمات لتخطيط شوارع في المدن - حركة المشاة

http://media.mot.gov.il/PDF/HE_TRAFFIC_PLANNING/PedestrianTrafficPlanning.pdf

4. במלאכּה הסִפּיפּה, בּאלּאטּגּאָה הַדּוֹי תּאֲתִי מִנֶּה חּאפּלֶה הַבּאֶס, תּוֹשֵׁר מִסּאָחֶה לַלּאֶסְתַּעֲדָד, פּעֲלִי בְּעֵד 5.5 מֵטֵר מִן הָעֵמוֹד תּוֹשֵׁר מִסּאָחֶה לַלּאֶסְתַּעֲדָד בּוֹאֶסְטֶה חֵט סּמּוֹכֶה 8 סֶמ, לוֹנֵה אֶזְרַק אוֹ אִיבִיז וְעֶרְזֻהּ (מִקְבָּל חֵגֵר הַרְצִיפּ) 2.5 מֵטֵר וְעִמְקֵה מֵטֵרָן. תּוֹשֵׁר הַמִּסּאָחֶה אִבְתֵּאָה מִן חֵגֵר הַרְצִיפּ. יִגְבּוּ אֲנִי תִּכּוֹן הַזֶּה הַמִּסּאָחֶה חֵאלִיֶה מִן אִי עֵרֶז אוֹ מַעִיֵּק.
5. יִגְבּוּ אֲנִי תִּכּוֹן הַסִּפּיפּה מֵטּוֹאֶזִיֶה מֵעַ הַרְצִיפּ, בְּדוֹן פֶּרֶק בִּי הָאֶרְתַּפְּעֵאוֹת.
6. יִכּוֹן דּאָחַל הַסִּפּיפּה מַקְעֵד גִּלּוֹס לַלּמִנְתַּזְרִיִּן וּמִסּאָחֶה חֵאלִיֶה עֶרְזֻהָ 80 סֶמ עַלִּי הָאֶקֶל, יִמְכּוֹן אֲנִי בִּינְתַּזֵּר בִּיהָ שִׁחַס גֵּאלֶס עַלִּי כֵּרֶסִי מֵתַּחֲרֵק.

מְכוֹנָת הָאֵדֵאוֹ לַחֲפֵטֶה מִסּוּפּוֹפֶה, מִן תַּעֲלִימָת תַּחֲפִיט לַחֲרֵקֶה הַמִּשָּׁאָה, וְזֶרֶה הַמוֹאֶסֶלָת, תִּשְׁרִיִּן הָאוֹל 2009



תַּעֲלִימָת עֵאֵמֶה

1. יִגְבּוּ אֲנִי תִּכּוֹן הַנּוֹךָ טֶרֶק מֵתַאָחֶה חֵאלִיֶה מִן הַעֲבָאוֹת עֶרֶזְהָ 130 סֶמ עַלִּי הָאֶקֶל תּוֹסֵל אֶלִּי הַמַּחֲטָאוֹת הַמַּחֲלָפֶה.
2. יִקָּאָם בִּי הַמִּפְרוֹק הַקֶּרִיב מִן הַמַּחֲטָה תַּחֲפִיזָאוֹת רִצִּיפּ מַעִיָּארִיֶה מַעַ תְּאִשִּׁירוֹת תַּחֲסִיֶּסֶה לְמֵן בּוֹאֶגְהוֹן סַעֲבוֹאוֹת בִּי הַרוֹיֶה.

ومضة على أهمية تحسين إتاحة المواصلات العامة في البلدات العربية لشريحة النساء⁹

تشير معطيات دائرة الإحصاء المركزية من عام 2011¹⁰ إلى أنّ 80% من النساء فوق سنّ 65، 40% من الرجال في هذه السن، وحوالي 45% من النساء في سنّ 45-65، بين عموم السكان في إسرائيل، لا يمتلكون رخصة سيطرة. يظهر الجدول التالي توزيعاً من يمتلكون رخصة سيطرة حسب السنّ،¹¹ الجنس والانتماء لإحدى المجموعتين الرئيسيتين - اليهود والعرب. كما يمكننا أن نرى بأنّ نسبة من يمتلكون رخصة سيطرة بين العرب تتخفّف كلما ازداد السنّ، وأنّ الفجوة بين النساء والرجال في هذا السياق تتّسع. عندما نقارن بين السكان اليهود والعرب نكتشف بأنّ هناك فجوة كبيرة بين نسبة النساء اليهوديات اللواتي يمتلكن رخصة سيطرة ونسبة النساء العربيات اللواتي يمتلكن رخصة سيطرة (أكثر من ضعفين). نكاد لا نجد نساءً يمتلكن رخصة سيطرة (0.01%) بين النساء العربيات فوق سنّ 75 عاماً.

توزيعاً من يمتلكون رخصة سيطرة حسب السنّ، الجنس والانتماء لإحدى المجموعتين الرئيسيتين - اليهود والعرب

	السنّ	54-45	64-55	74-65	+75
السكان العرب					
عدد السكان	نساء عربيات	70,300	38,600	22,400	12,500
	رجال عرب	70,100	36,300	20,500	9,400
يملكون رخصة	نساء عربيات	24,393	6,151	1,121	140
	رجال عرب	59,579	29,371	13,400	3046
بنسب مئوية	نساء عربيات	35%	16%	5%	0.01%
	رجال عرب	85%	81%	65%	32%
السكان اليهود					
عدد السكان	نساء يهوديات	338,700	340,100	207,200	213,000
	رجال يهود	319,100	308,200	174,900	144,500
يملكون رخصة	نساء يهوديات	219,477	191,768	75,914	22,731
	رجال يهود	268,551	259,472	128,126	62,244
بنسب مئوية	نساء يهوديات	65%	56%	37%	11%
	رجال يهود	84%	84%	73%	43%

⁹ من بين كافة السكان، بشكل عام، والسكان العرب، بشكل خاص، هناك مجموعات كثيرة تحتاج إلى إتاحة خدمات المواصلات العامة، ويمكن التطرق إلى الأشخاص الذين يعانون من مشاكل في الرؤية أو السمع. وقد اخترنا في هذا الجزء الالتفات إلى النساء البالغات بسبب الوعي المنخفض للصعوبات التي تواجهها هذه الشريحة والفجوات بين المواصلات اليهودية والعربية لدى هذه الشريحة.

¹⁰ من معطيات دائرة الإحصاء المركزية <http://www.cbs.gov.il/reader>

¹¹ من معطيات دائرة الإحصاء المركزية <http://www.cbs.gov.il/www/publications12/1495/pdf/t04.pdf>

مع متوسط عمر يبلغ نحو 80 عامًا، يمكننا أن نتوقع بأن تبقى أكثر من نصف النساء في المجتمع العربي، خلال الثلاثين عاما القادمة، متعلقات بآخرين ينقلونهن بالسيارة، يُضافُ إليهن كل أبناء الشبيبة ونحو 20% من الرجال.¹²

¹² يُؤخذ الأولاد بعين الاعتبار كملحقين لسفرا الكبار، بافتراض أنهم لا يسافرون وحدهم.