

الفصل الرابع عشر

المواصلات

14.1 مقدمة

الهدف المركزي في الخطة الهيكلية في مجال المواصلات هو النهوض بجهاز المواصلات ودفعه إلى الأمام بطريقة تدعم التطوير الحضري المقترح من تفضلي المواصلات العاملة على المواصلات الخاصة.

"جهاز المواصلات" (راجع الرسم رقم 1) ويشمل:

1. شبكة الطرق.
2. وسائل النقل في المواصلات العامة، بدءاً من خطوط القطارات وانتهاءً بخطوط الباصات المحلية.
3. سبكة مواقف السيارات العمومية، ومنها مواقف محاذية لمحطات قطارات وباصات مركزية.
4. مراكز المواصلات الشاملة: محطات، مواقف سيارات ومرافق المواصلات العامة والخاصة.
5. محطات القطار الحكومي على الخطوط الواصلة بين القدس والمحيط الحضري لمدينة تل أبيب.
6. المطار في عطاروت ومهابط المروحيات الموجودة والمخطط لها.

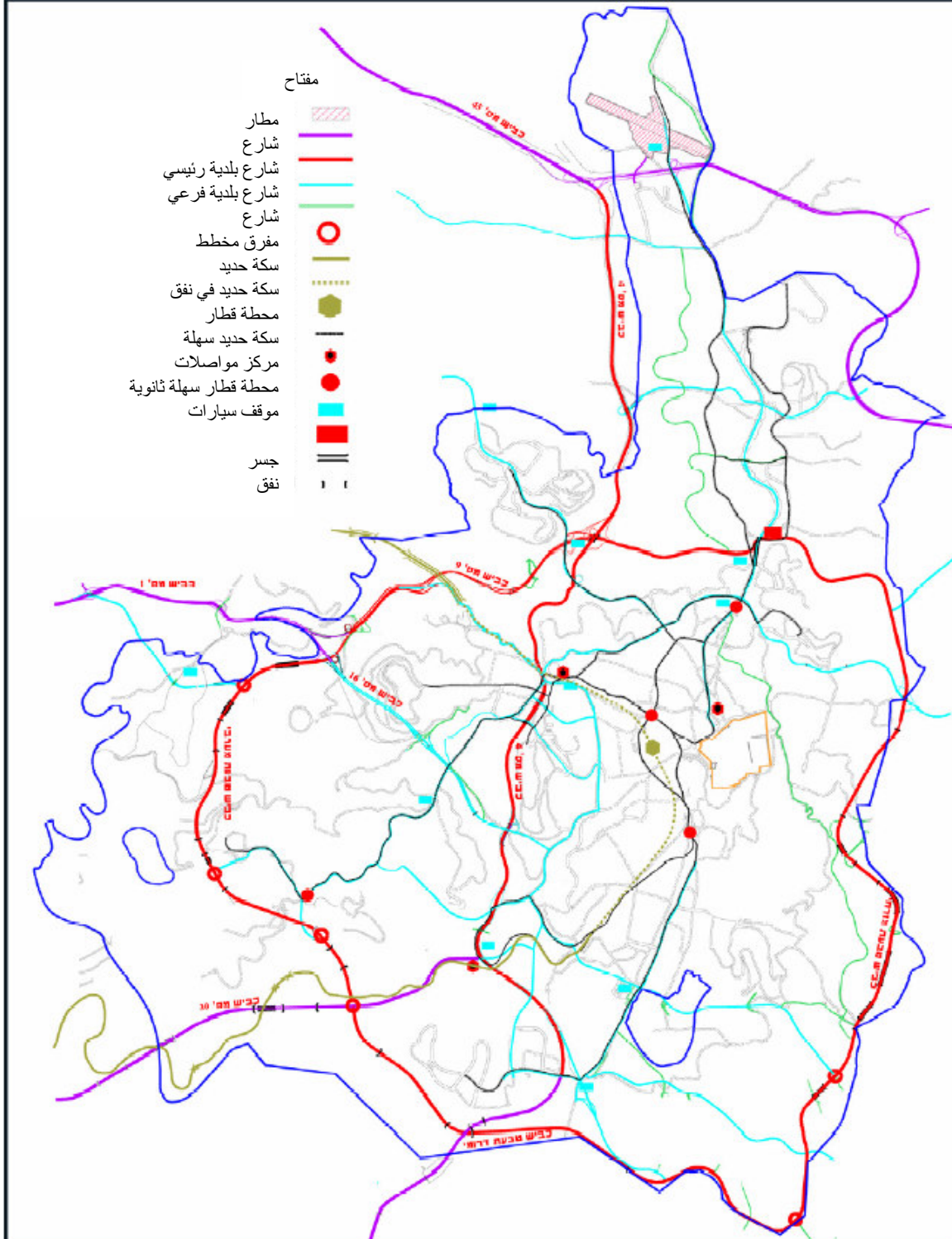
هذه العوامل كافة، وبالشكل الذي تنعكس فيه في خارطة القدس الهيكلية 2000، هي جهاز المواصلات المخطط له، والذي يتم تنفيذ قسم منه طبقاً لخرائط مصدقة، والقسم الآخر لا يزال قيد البحث والتخطيط المفصل، أما ما تبقى فيحتاج إلى تخطيط بطريقة مفصلة. "التطوير الحضري المقترح" معناه إضافة مناطق سكنية ومناطق عمل في محيط المدينة طبقاً للخارطة الهيكلية. لكن التطوير يشمل أيضاً السياحة والسفر بهدف الترفيه وقضاء أوقات الفراغ، ويفترض أيضاً تحقيق تحسن على مستوى الدخل، ما سيؤدي إلى ارتفاع مستوى التنقل، أي، زيادة عدد السيارات. توسيع محيط المدينة والأنشطة التي تدور فيها بهذه الطريقة مرهونة بوجود أرضية لائقة للمواصلات لضمان حرية وسهولة تنقل السكان ووصولهم إلى مرافق النشاط المختلفة. انعدام القدرة على تنقل الناس والبضائع داخل المدينة ومن المدينة، ومن كافة أنحاء البلاد إلى المدينة، سيقطع العلاقة الوظيفية بين أجزاء المدينة المختلفة ويضع مسألة تحقيق أهداف الخطة موضع الشك، وبضمنها زيادة الأنشطة الاقتصادية المخطط لها.

"تفضيل المواصلات العامة على المواصلات الخاصة" هو الجزء الأساسي من الحل المقترح. قد تكون إقامة جهاز المواصلات بأكمله هي حقاً شرط لا غنى عنه في سبيل تطوير المدينة، لكن لا يكفينا لإقامة جعهاز المواصلات، بل علينا تشغيله: يجب إدارة المواصلات. الإزدحام الذي نراه على الشوارع في ساعات اوج النشاط يجسد لنا ليس فقط غياب أرضية مواصلات لائقة، بل فشل في "إدارة المواصلات" وسوء استغلال الأرضية القائمة.

غالباً ما نسمع الادعاء بأن المسافرين في سياراتهم الخصوصية العالقين في الازدحامات المرورية على الشوارع، يمكنهم التنقل بحرية وبسرعة لو قاموا بغالبيتهم بالسفر بالمواصلات العامة: راكبي سيارة خصوصية يمكنهم الجلوس بالراحة في باص واحد. لكن لا يكفي أن نبقى هذه المناداة مجرد شعار وأيديولوجية. حتى في أوروبا الغنية بالمواصلات العامة الجيدة والأمانة لا زال التوجه

نحو استبدال المواصلات العامة بالسيارة بالخصوصية قائماً، ولهذا علينا أن نفهم هذه الظاهرة من كل جوانبها.

الرسم رقم 1: جهاز المواصلات في القدس 2020



تجدر الإشارة الى الاستنتاج العملي الناجم عن المنافسة بين السيارة الخصوصية ووسائل المواصلات العامة: لا توجد أهمية لسعر السفر في المواصلات العامة. العوامل المؤثرة في هذا الخصوص هي: سهولة السفر والأمانة وجودة السفر والوقت المستغرق في السفر من الباب إلى الباب. والمسألة الأهم التي يواجهها المسافرون بسياراتهم الخصوصية هي: أين يوقفون السيارة: وكلما صعب على السائق أن يوقف سيارته في مكان قريب من العنوان الذي يقصده، تزداد جاذبية المواصلات العامة.

يمكننا تشبيه سياسة المواصلات بسياسة "العصا والجزرة"، بحيث تحل محل الجزرة المواصلات العامة العصرية والأمنية والمريحة، والعصا هي القيود المفروضة على وقوف السيارات الخصوصية.

علينا أن نذكر أن بالإمكان "تخطي" القيود المفروضة على وقوف السيارات الخصوصية في الحالات التي تختار المصانع والمصالح موقعها في أماكن لا توجد فيها قيود على وقوف السيارات الخصوصية. وهذا سيحول سياسة المواصلات العامة إلى وبال على صعيد تطوير المدينة ويخرق سياسة تخصيص الأراضي المنشودة. فالرغبة في سهولة تنقل السيارات الخصوصية ووقوفها دون قيود قد يؤدي إلى انتقال المصانع والمصالح إلى المناطق غير المرغوب بها من حيث البنية الوظيفية في المدينة ، وربما تنتقل المصالح إلى مناطق خارج المدينة.

بناءً على ذلك تم التشديد على أن الهدف من سياسة المواصلات هو دعم التطوير الحضري في المدينة، لا ان تصبح هذه السياسة هدفاً بحد ذاتها.

الدمج السليم بين المواصلات العامة مع إمكانية إيقاف السيارات الخصوصية هو على ما يبدو الوصفة الأمثل لتوازن هذه السياسة. وبموجب هذه الحل يُعرض على السائق الوقوف في المواقف القريبة من مرافق السفر المركزية، بحيث يُتاح له استعمال سيارته الخصوصية والاستفادة من حسناتها، خاصة من حيث توفرها عند خروجه من البيت ومن ثم مواصلة سفره في المواصلات العامة الآمنة من موقف السيارات الواقع في المكان الذي يبدأ فيه الإزدحام في الشوارع، وذلك شريطة أن لا تتأخر المواصلات العامة هي أيضاً نتيجة للإزدحام في الشوارع. ومن هنا تنبع أهمية تفضيل المواصلات العامة على المواصلات الخاصة.

صعوبة انتهاج سياسة مواصلات حكيمة تنبع من تعدد العوامل المؤثرة على اختيار المسافر لوسيلة النقل، في حين ان هذه العوامل لا تخضع كلها لسيطرة رسمي السياسة، كما سيتم توضيح ذلك لاحقاً.

14.2 العوامل المؤثرة على أنماط السفر

تشمل القائمة المبينة في الصفحة التالية تفصيلاً للعوامل المتعلقة بتحديد أنماط السفر.

الجدير ذكره أن الخطة الهيكلية "تلعب" دوراً ثانوياً وهي التي تحدد الظروف المادية لإنشاء جهاز المواصلات، لكنها لا تؤثر على تشغيل وسائط النقل واستعمالها.

القائمة رقم 1: العوامل المؤثرة على استعمال جهاز المواصلات وأنماط السفر

العامل	المسؤولية	مجالات التأثير
الخطة الهيكلية	بلدية القدس - لجان التنظيم	شروط الإنشاء/شق الطرق/ إقامة جهاز المواصلات
قوانين بلدية مساعدة	بلدية القدس	وضع شروط لتفعيل القوانين/ أسعار/ ساعات فتح مواقف السيارات الخصوصية والعمومية.
ترتيبات السفر والوقوف	وزارة المواصلات	1. تحديد نظام السير في الشوارع، بما في ذلك تسويات لتفضيل المواصلات العامة. 2. وضع أنظمة لتوقيف السيارات في الشوارع، وقيود ورسوم.
تطبيق النظام	بلدية القدس	تطبيق أنظمة إيقاف السيارات. تطبيق شروط تشغيل مواقف السيارات.
منح الحقوق	وزارة المواصلات البلدية	1. شروط لتشغيل المواصلات العامة. 2. سيارات الأجرة المتوفرة لخدمة الجماهير.
مميزات	الحكومة	وتيرة إنشاء شبكة المواصلات على كافة أقسامها.
تحديد الأسعار والضرائب	الحكومة	1. تكلفة استعمال السيارة الخصوصية (وقود/ ضرائب) 2. تكلفة تشغيل واستعمال المواصلات العامة. 3. تكلفة إيقاف السيارة في الشارع.
مبادرات	مركز الحكم المحلي القطاع الخاص	1. تلبية شروط تشغيل المواصلات العامة. 2. تلبية شروط المناقصات، بما فيها تشغيل مواقف السيارات.
اتفاقيات	القطاع الخاص والقطاع العام	1. تغطية تكاليف امتلاك السيارة (موظفين). 2. إيقاف السيارات بالمجان للعاملين في أماكن عملهم. 3. ساعات فتح المكاتب والمصالح والمدارس.

- تتبعكس صعوبة تفعيل سياسة المواصلات، كما يتضح من القائمة، بشكل واضح في ثلاثة مجالات:
- سبق وقلنا أن: نمو المدينة والأنشطة داخلها مرهونة بأرضية المواصلات اللائقة". لكن عملياً لا يمكننا خلق علاقة مباشرة بين اتساع المدينة وبين تحسين أرضية المواصلات، لأن وتيرة التنفيذ مرهونة بالميزانيات الحكومية التي يتم تحديدها طبقاً لسلم أولويات الحكم المركزي.
 - قلنا أيضاً أن السياسة المتوازنة تتحقق بواسطة الدمج السليم بين المواصلات العامة وبين مسألة مواقف السيارات. يتبين من القائمة ان مسألة المواصلات العامة، وبضمنها وضع الترتيبات لتفضيل المواصلات العامة على الشوارع هي من ضمن مسؤوليات وزارة المواصلات، في حين أن مسألة وقوف السيارات كلها، على كافة جوانبها، هي من ضمن مسؤوليات البلدية.

- بخصوص المسألة المركزية المتعلقة باستعمال السيارات الخصوصية: هناك عاملان لهما أكبر تأثير - تغطية المشغل لقسم من تكاليف امتلاك العامل لسيارة خصوصية، وإعفاء المستخدم من دفع تكلفة إيقاف سيارته في مكان عمله، وهذه الأمور تقع ضمن الاتفاقيات (الحكومة ومن ثم البلدية، هي طرف واحد في تلك الاتفاقيات).

14.3 سياسة المواصلات

14.3.1 سياسة مواصلات متطورة وتسريع العمل على تطوير جهاز مواصلات عمومي

اتخذ في القدس قرار يقضي بتأسيس شبكة المواصلات العامة على شبكة من خطوط القطر الخفيف. هذا قرار استراتيجي مهم يضع القدس على جبهة التقدم في مجال المواصلات العمومية.

العلاقة الجريئة القائمة بين الخطة الهيكلية وأهدافها وبين شبكة القطر الخفيف تتبع من ثلاثة عوامل:

- التوقعات بشأن وصول عدد السكان إلى 950,000 نسمة تستلزم وجود أرضية مواصلات ناجعة ومريحة، وذلك على ضوء محدودية تطوير شبكة الطرق وعدم القدرة على تغيير الخطة الأم للمواصلات، والتي أنجزت منذ سنوات الثمانينات (ما عدا إضافة شارع الطوق الجنوبي الذي لا يؤثر كثيراً على عمل الجهاز). جهاز المواصلات العمومي هو أمر ضروري لتطوير المدينة طبقاً لأهداف الخطة الهيكلية.
- تتبنى الخطة الهيكلية توجه نحو التطوير الدائم. وهذه السياسة تعتمد على تراجع استعمال السيارات الخصوصية وإعطاء أفضلية حقيقية للمواصلات العمومية. ستؤدي شبكة القطر الخفيف إلى تحقيق السياسة المشار إليها بالكامل: القطر لا يضر بالبيئة ويفي بجميع المواصفات اللازمة لوسائل النقل العمومية.
- يعتمد توزيع مناطق العمل في الخطة الهيكلية الجديدة على فكرة تجميع مجالات العمل في مجمعات في نطاق المدينة الداخلية والمناطق المتاخمة لها (مركز المدينة، غفعات رام، مالحه، هار هاتسوفيم، هار حوتسوفيم). التواصل مع مجمعات العمل والتواصل فيما بينها هو شرط لنجاح سياسة الإشغال. هناك من وصف هذه الصلة بطريقة مجازية كـ "رصيف متحرك" يتيح الوصول من منطقة عمل إلى أخرى في أقل من 15 دقيقة.

من جميع ما تقدم تتبين لنا الأهمية الكبرى التي توليها الخطة الهيكلية لشبكة القطر الخفيف.

- وعلى الرغم من وجود شبكات قطارات خفيفة تعمل بنجاح في مدن كثيرة، إلا أن من الواجب بذل جهود خاصة لضمان نجاح أو خط للقطر الخفيف في القدس لكي:
- أ. لكسب ثقة الجماهير بهذا الصنف من المواصلات العامة.
 - ب. لتشجيع إنشاء خطوط أخرى.

إذا لم ينجح الخط الأول فلن تكون هناك على ما يبدو فرصة أخرى لتفعيل هذا الصنف من المواصلات العامة.

يجدر التشديد على أن خطوط القطارات الخفيفة ستعمل بالتعاون مع شبكة خطوط الباصات، ومنها باصات خاصة تسير على مسارات معدة للمواصلات العمومية ومعزولة داخل الشارع، ومنها

خطوط باصات مخصصة لنقل المسافرين إلى نقاط محددة تربط بين التجمعات السكنية ومحاور النشاط مع محطة القطار الخفيف. تفعيل المواصلات العمومية مع خطوط قطار خفيف وخطوط باصات تغذي شبكة القطارات هو بخلاف ما هو قائم حالياً من خطوط باصات تقليدية تسافر إلى الأحياء ومنها إلى المراكز الحيوية في المدينة أو الحي.

شبكة نقل الجماهير المعتمدة على تنقل المسافرين من وسيلة نقل إلى أخرى في المحطات تستلزم قيام أجهزة ضبط وتوقيت لضمان تواصل السفر دون تأخير، والقطارات الخفيفة فعلاً تعمل وفق نظام مضبوط ويوسعها تقديم الخدمة الآمنة والدقيقة. سيكون التحدي في تلك الحالة هو ضمان مستوى مشابه من الدقة والأمانة لدى شبكة الباصات التي تغذي محطات القطار الخفيف.

نجاح عمل القطار الخفيف يتوقف على تطوير المحطات بطريقة لائقة والتنسيق الدقيق مع خدمات تغذية هذه المحطات بالمسافرين. وعلاوة على ذلك، هناك حاجة إلى الاستثمار في تسويق هذه الخدمات لكي يتم التأثير على وعي الجماهير وعاداته في السفر، وهي الجماهير التي لا تزال ترفض فكرة السفر في المواصلات العامة.

شبكة القطارات الخفيفة في القدس يمكن أن تغير أنماط السفر في المدينة بشكل جدي. ولكي تتحقق غاية التحول من استعمال السيارة الخصوصية إلى استعمال المواصلات العامة، هناك حاجة إلى سنوات عديدة ونظام تشغيل راقى مع خطوط كثيفة يمكن أن تخدم قسم كبير من السكان.

من أجل بلوغ النظام المذكور أعلاه هناك حاجة إلى تسريع العمل على إنجاز خطوط قطار خفيف إضافية وخطوط باصات أخرى لنقل الجماهير، كالباصات الموجهة. وصل خطوط القطار الثاني والثالث مع خط القطار الأول، والذي يتم العمل على إنجازه الآن، هو التحدي الذي يقف أمام كافة عوامل المواصلات في القدس على مدى السنين العشر القادمة.

سيتم تحديد المسارات والنقاط النهائية التي تصل إليها الخطوط طبقاً لتوزيع السكان ومواقع مجمعات العمل، وكذلك بحسب جهات التطوير المفضلة في المدينة بحسب الخطة الهيكلية. الجدير ذكره أن ترسيم خطوط السفر لا يتحدد طبقاً لاعتبارات الطلب على السفر، إنما يعتمد على الافتراض الأساسي القائل بأن بناء جهاز مواصلات عمومي يأتي لخدمة أهداف إضافية، وهي الأهداف التي سيؤدي تحقيقها بطبيعة الحال إلى زيادة الطلب على السفر في جهاز المواصلات العمومي.

طبقاً لما تقدم، يمكننا الإشارة إلى المبادئ المعتمدة في ترسيم خطوط السفر الإضافية كما يلي:

- يجب أن تقوم بين الخطوط نقاط تواصل لكي تنتج شبكة.
- يجب أن تعمل هذه الخطوط على تدعيم مركز المدينة من أجل إنعاشه.
- يجب أن تكون شبكة الخطوط موصولة بمراكز المواصلات الكبيرة (محطة الباصات المركزية، محطات القطار، مواقف السيارات الكبيرة بالقرب من شبكة الطرق الرئيسية).
- يجب أن توفر تلك الخطوط الخدمات للتجمعات السكانية الكبيرة في الشمال (نافي يعقوف، راموت، الحي المتدين) وفي الجنوب (جيلا، قطمونيم، هار حوما).

- يجب أن تعمل الخطوط على خدمة محاور النشاط وتصل بينها. مدة السفر القصيرة نسبياً بين محاور النشاط هي شرط أساسي لخلق مجتمعات عمل تشمل مؤسسات تعليمية وبحثية وخدمات عامة وتجارة وأشغال.

فيما يلي تفصيل الخطوط المهمة التي يجب تفضيل إنجازها أولاً دون ترسيم مسارات دقيقة لها من أجل تحقيق أهداف الخطة الهيكلية وغاياتها (أنظر الرسم رقم 2).

- الوصل بين محطة الباصات المركزية في غرب المدينة وبين كريات هالئوم وكريات بن غوريون، والحرم الجامعي في غفعات رام ومالحة.
- وصل هداسا هار هاتسوفيم والحرم الجامعي في هار هاتسوفيم بالجهاز.
- استمرار الخط الأول إلى نافي يعقوف وهداسا عين كارم.

في المحل الثاني:

- وصل المنطقة الصناعية في غفعات شأوول (وهار نوف) بالجهاز.
- وصل منطقة تالبيوت ومركز المدينة (الشمال والجنوب) ومركز المدينة المتدين ومشارف هار حوتسيفيم (والتتمة في المستوى الثانوي من نافي يعقوف إلى عطاروت).

الجهاز المقترح أعلاه يتيح الوصل بين حرمي الجامعة العبرية عبر مركز المدينة، ما يسهل سكن الطلاب الجامعيين في مركز المدينة ويشجع إنعاش مركز المدينة وإعادة الأنشطة والوظائف التي هجرته.

في المحل الثالث:

فقط في مرحلة لاحقة وبعد إتمام تطوير مجمع العمل، ينبغي إتمام الوصل باتجاه مركز العمل والسكن في غرب القدس (هار حریت وميفاسيريت يروشالايم).
الجدير ذكره أن مسارات خطوط القطر الخفيف المشار إليها في ملحق المواصلات التابع للخارطة الهيكلية هي نتيجة مباشرة للخارطة الهيكلية اللوائية تمام/1، تعديل رقم 29. هناك مجال بموجب تعليمات الخطة الهيكلية اللوائية لترسيم خطوط قطار إضافية في الخطة المحلية.

الرسم رقم 2: مخطط تطوير جهاز المواصلات العمومي.



14.3.2 إتمام شبكة الطرق الرئيسية والمتفرعة في القدس وإنشاء تواصل مع شبكة الطرق الخارجية

إن إنجاز التخطيط والمصادقة على خرائط شق شوارع الطوق وإكمال شارع رقم 4 في الجنوب وشق شارع رقم 16 هي إحدى أهداف تطوير البنى التحتية للمواصلات التي من شأنها تدعيم التطوير في المدينة.

هناك هدفان من شبكة الشوارع في القدس، وخاصة شوارع الطوق:

1. تصفية المدينة الداخلية من حركة السير وتوجيهها نحو الشوارع الرئيسية.
2. توزيع حركة السير الداخلة إلى القدس من الشوارع الخارجية على نقاط الدخول المتعددة طبقاً لغاية كل مسافر من الدخول إلى القدس.

وبكلمات أخرى، فإن الشرط الضروري لتفضيل المواصلات العامة في المدينة الداخلية هو إخلاء حقوق استعمال الطريق وحصرها على المواصلات العامة بمختلف أنواعها. ويمكن تحقيق هذه الغاية فقط من خلال إيجاد شبكة طرق جانبية (شوارع الطوق) بوسعها أن تستوعب الحركة المرورية التي تخرج من المدينة الداخلية.

تحقيق هذه الغايات مرهون إلى حد كبير بقدرة شوارع الطوق على توفير الحركة السريعة والحررة بمستوى خدمات عالي (يؤثر هذا المطلب على برنامج التخطيط، أي على سرعة التخطيط، وعرض المسالك ودرجات الميلان ووضع جسور بدلاً من تقاطع شوارع الطوق). وبالإضافة لذلك، يجب تعزيز أهمية شوارع الطوق وجاذبيتها من خلال إقامة مواقف للسيارات ومراكز مواصلات على طولها.

خلال التخطيط لمقاطع الشوارع الرئيسية الجديدة المقترحة في المناطق الطبيعية، يجب التشديد على دمج الشوارع في المنظر الطبيعي من خلال استعمال الجسور والأنفاق. الجدير ذكره أن أكثر من 20% من مسار الشوارع الرئيسية المقترحة بموجب الخطة يمر في أنفاق. طول الأنفاق ومواقعها غير ملزمة لكن الإشارة إلى ذلك في الخطة هي بمثابة تعليمات ملزمة في تخطيط الخرائط المفصلة.

14.3.3 إنشاء شبكة من مواقف السيارات بالتوافق مع سياسة المواصلات

حجم مواقف السيارات في مناطق مختلفة ومواقع المواقف وكيفية تشغيلها هي أمور حاسمة على صعيد بلورة سياسة المواصلات. سبق وذكرنا أن المسألة المركزية بالنسبة لسائقي السيارات الخصوصية هي العثور على مكان لإيقاف سياراتهم: كلما واجه السائق صعوبة أكثر في العثور على موقف لسيارته بالقرب من المكان الذي يقصده كلما ازدادت جاذبية السفر بالمواصلات العامة. تتألف منظومة مواقف السيارات من عدة أجزاء مدمجة معاً:

1. مواصفات الوقوف التي يتم بموجبها تحديد عدد أماكن الوقوف الذي يتم تخصيصها في كل مشروع جديد. تطبيق قرار الحكومة منذ سنة 1997 بخصوص ملائمة مواصفات الوقوف لسياسة تفضيل المواصلات العامة، وكذلك تقدم مراحل التخطيط لشبكة المواصلات العامة في القدس ألزمت تغيير مواصفات الوقوف التي تم تحديدها في قوانين التنظيم والبناء قبل عشرون سنة. وبالتوازي مع مراحل تخطيط الخطة الهيكلية، تم تخطيط ومصادقة خارطة هيكلية محلية رقم 5166¹ تحددت بموجبها مواصفات وقوف السيارات في المدينة.

¹ أعد الخطة. كوهين من شركة ك.ش.ت - تنمية خدمات التخطيط - بالتعاون مع السيد كوبي بارطوف، نائب مدير قسم المواصلات والخدمات الهندسية في بلدية القدس.

الإفترض الأساسي الذي تسترشد به الخط رقم 5166 في تحديد مواصفات مواقف السيارات يتلائم مع مبادئ سياسة تخطيط الخطة الهيكلية، وهذه المبادئ هي:

أ. تخفيض سقف مواصفات وقوف السيارات في مركز المدينة والأماكن التي تعج بوسائل المواصلات العامة، بحيث يتم ذلك بالتدرج وبالتلائم مع وتيرة تطوير شبكة المواصلات العامة.

ب. مواصفات الوقوف هي قسم من سياسة المواصلات الشاملة في المدينة.

ت. إلى حين إتمام شبكة المواصلات العامة فعلاً، يجب الأخذ برأي صاحب الحقوق على الأرض ورأي لجنة التنظيم المحلية بخصوص المواصفات الملزمة.

ث. لا يجوز تغيير خرائط مفصلة تحددت فيها مواصفات الوقوف الملزمة.

الأسس التي تعتمد عليها معايير ومواصفات الوقوف كما وردت في وثائق الخطة الهيكلية هي كما يلي:

أ. السكن- تم تقسيم المناطق السكنية في المدينة إلى ثلاث مستويات طبقاً لمستوى تملك السيارات في كل فئة سكانية في كل منطقة- منطقة مواصفات وقوف عالية ومنطقة مواصفات وقوف متوسطة ومنطقة مواصفات وقوف منخفضة. تم وضع مواصفات وقوف منخفضة للبنىات المرشحة للحفظ كي لا تتضرر تلك البنىات.

ب. بخصوص الاستعمالات لأغراض غير السكن: تم تقسيم المدينة إلى ثلاثة مناطق:

- مركز المدينة (بأقسامه الثلاثة)- هناك إمكانية لصاحب الأرض بأن يختار بين المواصفات القائمة أو مواصفات منخفضة أو أي مواصفات حتى الدرجة القصوى، وذلك طبقاً لمعايير البناء والتنظيم مع إلغاء دفع الرسوم اللازمة لصندوق مواقف السيارات (باستثناء السكن).

- منطقة غنية بالمواصلات العمومية- مواصفات وقوف منخفضة طبقاً لتنفيذ شبكة المواصلات العمومية. لكن يجب الخذ باعتبارات لجنة التنظيم والبناء المحلية واعتبارات صاحب الأرض بشأن المواصفات الملزمة لحين تشغيل شبكة المواصلات العمومية الموسعة فعلاً.

- باقي المناطق في المدينة- المواصفات الملزمة هي المواصفات الواردة في تعاليم الخارطة.

2. ترتيبات وقوف السيارات في الشارع، أي إلزام السائقين بدفع رسوم الوقوف في المناطق التي توضع مواصفات الوقوف بهدف تخفيض أماكن الوقوف وفي المناطق المحاذية لها. كما يهدف تنظيم الوقوف في الشوارع إلى جعل الوقوف لفترات قصيرة فقط، وع إضافة لافتات تحدد وقوف السيارات لأجل الشحن والتفريغ للمصالح التجارية فقط. تقليص أماكن الوقوف على امتداد شوارع مركز المدينة هو جزء من العمليات التي تتم من أجل إعادة تصميم الشوارع في المدينة في مركز المدينة لكي يصبح أكثر مريحاً للسير على الأقدام.

3. تجدر الإشارة أن بالإمكان تدرج أماكن الوقوف بواسطة تحديد رسوم وقوف مختلفة في مناطق مختلفة طبقاً لبعدها عن مركز المدينة. كما يجب ملائمة أسعار الوقوف في المواقف العمومية في تلك المناطق لكي يفضل السائقين إيقاف سياراتهم في المواقف تحت الأرض بدلاً من إيقافها في الشوارع.

4. مواقف سيارات خارج منطقة مركز المدينة: تسمح مواصفات الوقوف بنقل واجب تحديد أماكن للوقوف في قطعة الأرض ذاتها إلى موقف آخر يجري التخطيط له لهذه الغاية، وعادة ما يكون هذا الموقف خارج مركز المدينة وحجمه يسمح بتخصيص أماكن وقوف سيارات لعدد من المشاريع. نقل أماكن الوقوف هذا يتم بواسطة الدفع لصندوق تم تخصيصه لبناء الموقف وهو يشكل وسيلة قوية لتحديد أماكن المواقف الجماعية في المناطق مع مراعاة سهولة الوصول إليها من داخل المنطقة مركز المدينة المكتظة، على كل ما ينطوي ذلك من ناحية الزحمة في شوارع المركز.

5. مواقف لخدمة المسافرين: هذه هي المواقف المخطط لإقامتها في مراكز المواصلات أو في نقاط أخرى يتم فيها التواصل بين شبكة الشوارع الرئيسية والفرعية وبين المواصلات العامة. هذه المواقف يتم إنشائها كمشاريع مواصلات وكجزء من إنشاء شبكة المواصلات المخطط لها في القدس، ويجب دمج تشغيلها مع تفعيل وسائل نقل الجماهير: مثلاً توفير بطاقة للوقوف والسفر معاً.
6. مواقف للباصات: بما أن الخطة الهيكلية تعتمد على تطوير القطار الخفيف، فليس من المتوقع أن يزداد الطلب لمساحات أراضي كمواقف للباصات التي تعمل في المواصلات العامة. (تُجدر الإشارة أنه مع تشغيل أول خط للقطار الخفيف سيقبل عدد الباصات في المواصلات العامة). بالمقابل، هناك حاجة في الأحياء السكنية الجديدة إلى محطات صغيرة لتشغيل الباصات في المواصلات العامة كما هو عليه الأمر في الأحياء القائمة (مساحة كل محطة كهذه 2 دونم).
7. مسألة وقوف الباصات التي تقل السياح غير منظمة كما يجب، وتشكل الباصات عقبة في حوض المدينة القديمة وبالقرب من المراكز السياحية. وفي هذا الموضوع أيضاً هناك حاجة إلى إتباع سياسة "العصا والجزرة" بالإضافة إلى تنفيذ القيود المفروضة على وقوف الباصات مع إعطاء إمكانية لتنزيل وتحميل الركاب بالقرب من المراكز السياحية. يجب العثور على أماكن لإيقاف باصات السياح ريثما يفرغون من جولاتهم السياحية. المساحات لهذه المواقف بعضها موجود في غفعات هاتاحموشوت وغان هاباعامون وطايبليت شروبر، ويبدو أن الخطوة الأولى في تنظيم هذه المسألة متعلقة باتفاقيات مع مشغلي المواقف ومرشدي السياحة مع إقامة وحدة لحفظ القانون والقيام بالوظائف الشرطية.
8. مواقف السيارات الثقيلة (شاحنات): يجب العثور على مساحات لمبيت السيارات الثقيلة ليلاً، وخاصة الشاحنات التي تنقل المواد الخطرة والتي يحظر القانون وقوفها في المناطق السكنية. في منطقة مدخل المدينة في غفعات شاؤول هناك موقف واحد (خارطة رقم 5246) وفي برنامج مركز المواصلات قرب محطة القطار المخططة في مالحة هناك حاجو إلى مساحة لتستعمل رصيفاً للشحنات وموقفاً للسيارات الثقيلة. إذا تمت إقامة هذين الموقفين فبهذا يتم إتمام المرحلة الأولى من حل مشكلة وقوف السيارات الثقيلة، في حين أن المرحلة الثانية الأكثر تعقيداً ستتم تسويتها من خلال تحديد رسوم للوقوف وتشغيل المواقف بما فيها حراستها وخدمات لنقل السائقين من المواقف وإليها.

14.3.4 تخفيف حركة السير

أحد أهداف الخطة الهيكلية هو "إعادة" بعض من مساحات الشوارع إلى سكان الأحياء بحيث يتم ذلك من خلال تطوير الشوارع بصيغة تقلل من تواجد حركة السير وتتيح المشي والترفيه في الشوارع بصفتها جزء من فضاء الحي النشط. ولهذه الغاية يجب تنفيذ تعليمات وزارة المواصلات بشأن "تخفيف حركة السير" فيكل خارطة مفصلة تشمل منطقة سكنية، ويترتب من ذلك فحص مسبق بغية التفريق بين منطقة تخفيف وبين شوارع فاصلة، أي تلك الشوارع العادية داخل الأحياء والتي لا تقع في مناطق تخفيف حركة السير.

14.3.5 الطيران

تم تحديد مطار عطاروت في خارطة الطيران القطرية (تاما 15) كمطار دولي. وطبقاً لذلك تم وضع قيود على البناء للأعلى في المناطق المتاخمة للمطار في مسارات الإقلاع والهبوط. سيتم من خلال الخطة الهيكلية اعتماد موقع مطار عطاروت الدولي بكل ما يترتب عن ذلك من معاني.

هناك خطة لإطالة مسار المطار باتجاه الشرق. تُلزم هذه الخطة بنقل طريق رام الله لتمر من داخل نفق تحت المسار المطول ومن خلال نقل مسار الشارع باتجاه الغرب نحو المسار الذي كان قائماً في السابق. ستتم الإشارة إلى مسار شارع رام الله الجديد في ملحق الطرق المرفق بالخطة الهيكلية. سيتم من خلال الخطة الهيكلية تحديد مواقع لتستعمل كمهابط للمروحيات. فبالإضافة للمهابط الواقعة بجانب المستشفيات ومقر الشرطة القطري، وجدنا من الضروري العثور على موقع ليستعمل مهبطاً مدنياً من شأنه أن يضع القدس على خارطة حركة التنقل بالمروحيات مستقبلاً. لكي نخدم المهبط وندمجه في شبكة المواصلات الخاصة بالقدس، فسيتم تحديد موقعه بمحاذاة مركز المواصلات في مالحة (على التلة 717).

وسائل التدخل

الأدوات المتوفرة في متناول يد واضعي سياسة المواصلات هي:

14.3.6 تعاليم الخطة الهيكلية (قانون الخطة الهيكلية)

تعاليم الخطة هي وسيلة مهمة لتحديد شروط إنجاز منظومة المواصلات في المدينة. وفي تعاليم الخطة تم تحديد التعريفات والشروط لإنجاز شبكة الطرق الرئيسية والفرعية، وتعاليم لإنجاز شبكة مواصلات عمومية طبقاً للخارطة الهيكلية تمام 1/ تعديل رقم 29، وتعاليم لإنشاء مراكز مواصلات ومواقف لخدمة المسافرين وغيرها.

بالإضافة لذلك حُدثت في تعاليم الخطة الهيكلية بنود تحتم لزوم إعداد وثيقة لبحث التأثيرات على صعيد المواصلات كشرط للمصادقة على الخرائط التي تسري على مشاريع بأحجام معينة. الهدف من هذه الوثيقة هو تشخيص التأثيرات المواصلاتية للمشروع المقترح وتقديم الحلول اللازمة مثل: شق وتوسيع طرق، تحسين تقاطعات الطرق، ترتيبات مرورية خاصة وما شابه ذلك. كما تقرر أن الخرائط المفصلة لمواقع التطوير الجديدة الواقعة على مقربة من الطرق الفرعية الشريانية أو الرئيسية يجب أن تشمل مقاطع الطرق لكي يتم إعلام السكان الذين سيسكنون بالقرب منها بأنهم سيسكنون بالقرب من الطريق. وكذلك من أجل اتخاذ الخطوات اللازمة لضمان جودة حياة السكان.

14.3.7 برنامج تنفيذ وتطوير

بعد تبني واعتماد الخطة الهيكلية من قبل مؤسسات التخطيط والتنظيم ينبغي إعداد "برنامج تنفيذ وتطوير" مشترك لكافة الأطراف المشاركة في تطوير المدينة، أي: بلدية القدس، وزارة المواصلات، وزارة المالية، وزارة الداخلية، دائرة أراضي إسرائيل، وزارة الإعمار والإسكان، مجلس الأعمال العمومية، خدمات القطارات، وزارة البني التحتية.

أ. ينبغي أن تقرر في هذا البرنامج الأولويات ومراحل تنفيذ وتمويل شبكة المواصلات للسنوات العشر القادمة.

يشمل البرنامج جميع المشاريع المواصلاتية بما فيها:

- إنجاز خط قطار سريع بين القدس ومنطقة تل أبيب، بما في ذلك القطر داخل القدس ويشمل الوصل مع الخط الجنوبي الذي يصل الى المالحه بواسطة مسار تحت أرضي يمر بمركز المدينة ويشمل محطة قطار بين المدن في مركز المدينة.
- شارع رقم 30.

- مواصلة بناء شبكة القطارات الخفيفة طبقاً لمرحل التنفيذ الموصى بها في الخطة الهيكلية (راجع البند 14.3.1).
- بناء شبكة الطرق الداخلية الرئيسية والشريانية في القدس، وبضمنها شوارع الطوق وشارع رقم 4 وشارع رقم 16 وشارع رقم 20.
- بناء مواقف سيارات لخدمة المسافرين في المواصلات العامة.
- إنشاء إدارة حكيمة للحركة المرورية.
- تنفيذ برامج تنظيم حركة المرور، بما فيها تخفيف حركة المرور في الأحياء ومسارات الدراجات الهوائية ودوائر الحركة وغيرها.

ب. ينبغي أن تكون مراحل تنفيذ هذه المشاريع مرهونة أيضاً ببداية بناء المواقع السكنية ومواقع العمل المقترحة ضمن الخطة الهيكلية وبتقسيم التمويل على الأطراف المهمة بالتطوير.

ت. ينبغي أن تتحدد في هذا البرنامج ترتيبات الحركة والوقوف التي تضمن تنفيذ سياسة المواصلات في مجال تفضيل المواصلات العامة مع تنسيق وضبط عدد أماكن وقوف السيارات (الكمية والمكان والثلث).

14.3.8 تأسيس صناديق لبناء مواقف عمومية للسيارات

بغية تطبيق فكرة مواقف السيارات العمومية ينبغي تأسيس "صناديق مواقف" طبقاً لتعاليم قانون التنظيم والبناء واشتراط ترخيص البناء بالدفع لهذه الصناديق. بالإمكان تنفيذ ذلك فقط بعد المصادقة على الخرائط المفصلة التي سيتم من خلالها العثور على مواقف عمومية للسيارات وتحديد المناطق التي ستؤخذ منها الدفعات لهذه الصناديق.

14.3.9 إقامة سلطة تعنى بوقوف السيارات

لكي يتم تنفيذ سياسة وقوف السيارات قوياً وفعالاً وتوحيد معالجة هذه القضية المعقدة، نوصي بإقامة سلطة بلدية للوقوف. ستكون هذه السلطة مسؤولة عن صناديق المواقف وعن تنظيم وقوف السيارات في الشوارع بواسطة قانون بلدي مساعد ومن ثم تتولى أمر تطبيق القوانين على كافة جوانبها.