

## פיתוח תשתית התחבורה ביישובים הערביים בישראל

### המצב הקיים

תוכניות המתאר של היישובים הערביים הוכנו ברובן במהלך שנות השבעים. במסגרת תהליך אישורן, שהחל בשנות השמונים, אושרו חלקן, ובחלקן נערכו תיקונים שהובאו לאישור. התפיסה התכנונית, המשמרת את אופיו הכפרי של היישוב מבחינת צפיפות הבנייה, גודל המגרשים, מערך הדרכים והתשתית הציבורית המיועדת נותרה על כנה.

תוכניות אלה התבססו על מערכת הדרכים הקיימת תוך ניסיון לשפר אותה ולהוסיף דרכים חדשות בשטחים שהיו בנויים בצפיפות נמוכה. המתכננים נטו להתמקד בדרכים רדיאליות ברוחב סטנדרטי, שאינן מתאימות לצרכים של יישובים ערביים רבים, הממוקמים בטופוגרפיה הררית שאינה נוחה לדגם רדיאלי.

קושי נוסף כרוך בתהליך המתמשך של אישור תוכנית המתאר. במהלך תקופה זו קמים והולכים מבנים באתרים המיועדים לדרכים, וכך נחסמות הדרכים עצמן. היעדר תיאום בין גורמי התכנון, גורמי הביצוע והאחראים על הענקת היתרי בנייה מונע שמירה על תוואי הדרכים.

### הצורך בתכנון

המודעות לצורך בתכנון מערכת תחבורה וכבישים ביישובים הערביים הולכת וגדלה הן בקרב רשויות מקומיות והן בקרב תושבים. יש צורך דחוף להכין תוכנית אב שעקרונותיה יפורטו להלן. אולם לרשויות המקומיות הערביות חסרים ידע וכלים מקצועיים ותכנוניים בתחום התחבורה. המשאבים העומדים לרשותן למימון, לסלילה ולפיתוח של דרכים חדשות ולאחזקת דרכים קיימות מוגבלים. יש צורך דחוף לתכנן את תשתית התחבורה ביישובים אלה. להלן כמה מהעקרונות שעל פיהם ראוי לעשות זאת:

מערכת תחבורה עירונית ומפותחת צריכה להשתלב בצביון הכפרי המאפיין חלק מהיישובים הערביים. באזורי גלעין, למשל, יש לנסות ולשמר את הסביבה על ידי הגבלת תנועת כלי הרכב, כגון במדרחוב. יש להגביר את הנגישות אל מערכת התחבורה האזורית והארצית, על ידי ריבוי הכניסות ליישובים ועל ידי סלילת דרכים מקבילות החוצות את היישובים. יש לדאוג לפיתוח אמצעי תחבורה ציבורית ביישוב. יש לתכנן מערכת דרכים מפותחת שתגביר את הנגישות לאזורי תעשייה, לריכוזי מסחר ולמבני ציבור. יש לשלב את פיתוח מערכות הדרכים עם פיתוח שאר התשתיות במטרה לחסוך משאבים כספיים וזמן ועל מנת להפחית מסבלם של תושבי השכונות שבהן נדרש פיתוח. יש להקים מערכת דרכים היררכית ולפזר לפיה את מערכות השירותים ויעודי הקרקע.

יש להקצות מרחבים לחניה ציבורית ולהחיל חובת הקמת חניות פרטיות בתחומי מגרשים פרטיים במהלך הבנייה. במקום שיש קושי בהקצאת מקום חניה בגבולות המגרש, יש לגבות אגרה בתמורה להקצאתה בתחומי הדרך. במרכזי יישובים גדולים יש לתמוך בהקמת חניונים ציבוריים או פרטיים על ידי מתן תמריצים בזכויות בנייה או במשכנתאות.

יש להקצות מסלולים לתחבורה ציבורית ולעודד יזמים פרטיים להפעיל תחבורה ציבורית בתוך היישובים.

כדי לעודד רשויות מקומיות להכין תוכניות כאלה, על משרד התחבורה להעמיד משאבים למימון ולקבוע כללים לאישורן על ידי ועדת היגוי, בדומה למשרד החינוך, למשל, המשתתף במימון הכנת תוכנית אב בשיעור של 25-50 אחוז מעלות הכנת התוכנית. חשוב מאוד להעמיד משאבים ציבוריים גם למטרות מימון ביניים לפיתוח תשתית דרכים ביישובים הערביים.

## The Development of Transportation Infrastructure in Arab Localities in Israel

The issue of escalating traffic congestion concerns planners and policy-makers all over the world. Many large cities today are afflicted by serious transportation problems, particularly because infrastructure does not develop at the necessary pace, and also due to changes in the normative behavior of road users. The issues of transportation in large cities in Israel is on the public agenda. Small localities find it difficult to combine transportation solutions and enhanced accessibility with their economic development. Thus, problems of transportation in urban centers drive economic activity and trade out to the periphery, due to considerations of accessibility. Transportation obstacles have also affected small and medium sized localities, which were never quite prepared for the increase in the number of vehicles in them .

Issues of urban transportation have also permeated the Arab local level, due to the disparity between the increase in the number of vehicles and mobility in the locality and the development of an internal road system. The reliance on traditional means of transportation - mainly animals - in Arab villages in the last century is manifest in the narrow and winding alleys. The localities today are undergoing a process of increased transport to and from them and concomitantly a spatial building expansion which was not equipped with sufficient infrastructure to absorb the additional vehicles. Arab localities developed without centrally directed planning, accompanied by infrastructure and usable roads. In their absence a grave problem of incompatibility developed between the number of vehicles and the supply and quality of roads .

Public attention so far has focused on the increasing number of road accidents and the congestion in traffic, particularly in the core region of Israel. Many resources are being poured into the region to widen existing roads and to pave new ones, to build crossroads and highways such as the Trans-Israel Highway .

In small Arab localities this issue has been dealt with on a local level by improving local infrastructure and partially improving the existing road system, whereas future needs remain overlooked .

The purpose of this publication is, therefore, to identify those factors responsible for the transportation obstacles in Arab localities, to propose ways of alleviating them, among others by means of a planning policy which will take into account anticipated changes and at the same time accelerate the development of infrastructure. The concept guiding this

policy maintains that a road system and infrastructure are not just provision of services to the population but an impetus and a means of accelerating its economic development. This publication distinguishes between issues of accessibility to the localities and those pertaining transportation within them .