

مشاريع المواصلات في اسرائيل

مقدمة

مرت دولة إسرائيل بثورة مواصلات شاملة خلال العقد الماضي وكان الهدف من هذه الثورة (كما تروا في النص والفيديو) هو خلق شبكة مواصلات متطورة وبنية تحتية حديثة من حيث الكفاءة والامان وجودة للبيئة، والتي تضم مجموعة متنوعة من بدائل السفر للسكان والبضائع والسلع بين الريف واواسط البلاد وحتى داخل الحاضرات. ووفقا للمخططين، سيكون لثورة المواصلات آثارا إيجابية مختلفة، مثل:

• زيادة في عدد الوظائف، وتسارع النمو الاقتصادي ثم زيادة في الناتج المحلي الإجمالي.

• ازدياد الفرص في التوظيف للمواطنين والسكن والتعليم.

• الحد من الفجوات الاجتماعية والجغرافية.

وترى وزارة المواصلات أن التنمية المستدامة هي الأساس لكل مشروع ومبادرة مواصلاتية، وهذا يظهر من خلال مجالين رئيسيين:

• زيادة استخدام السيارات الكهربائية، ثم كهربة 420 كم من خطوط السكك الحديدية، حيث ان استعمال الكهرباء سيزيد من سرعة، وتوفر وسلامة القطار ويحد من تلوث الهواء والضوضاء في المدن.

• الاستثمار في المشاريع التي تشجع على استخدام وسائل النقل العام - كوسائل النقل الجماعية.

اما بالنسبة لشركة قطارات إسرائيل فان ثورة المواصلات فيها، تشمل عددا من المشاريع والفعاليات من أجل جعل القطار وسيلة السفر الوطنية للركاب والشحن ووسيلة نقل فعالة وميسرة وسريعة وصديقة للبيئة.

ولتحقيق هذا الهدف، تعمل وزارة المواصلات وشركة قطارات اسرائيل على تحسين الخدمة والسلامة للركاب، وزيادة كبيرة في عدد الركاب بين الحاضرات وداخلها وبقي أنحاء البلاد ثم زيادة حجم البضائع المنقولة بالقطارات.

لهذا الغرض، يعملون في قطارات اسرائيل على إقامة المزيد من المحطات، وخطوط سكك الحديد الجديدة، ثم زيادة سرعة القطارات، وزيادة عدد القطارات خلال ساعات الذروة، وربط القطارات بوسائل النقل العام الأخرى مثل شبكة حافلات سريعة (Bus Rapid Transit - BRT)، ومضاعفة عدد الكيلومترات من سكك الحديد في جميع أنحاء الدولة، وكهربة شبكة السكك الحديدية، وزيادة عدد مواقع الصيانة وإضافة المقطورات. وتقدر التكلفة الإجمالية لخطة التطوير الاستراتيجية لقطارات إسرائيل بأكثر من 100 مليار دولار. هناك من يعارض وينتقد - وسنتم مناقشة ذلك في المقال والفيديو المرفقين.

رابط للفيديو <https://www.youtube.com/watch?v=cRrJNlwGeKw>

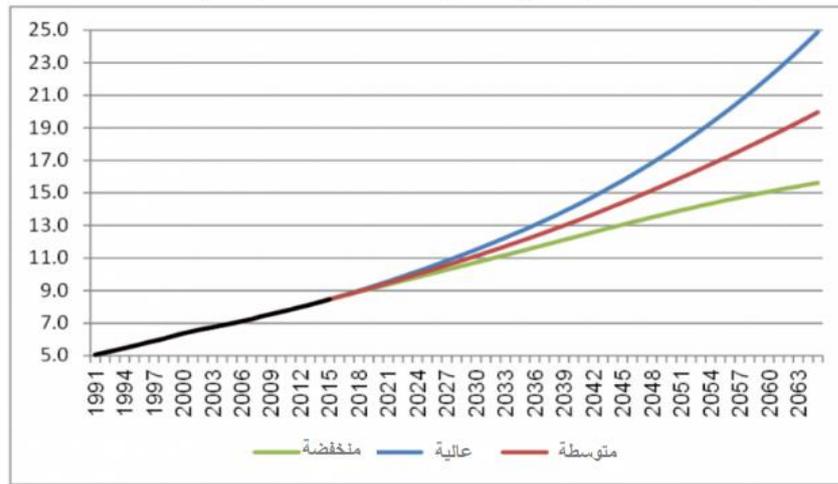
سكة حديد تربط مركز البلاد بالريف.

هل من جدوى؟ عودد روت

المحامي عوديد روث، محام مستقل مهتم بموضوع المواصلات منذ عام 1977، تركز رؤياه على توفير نظام نقل آمن وفعال ومتكافئ للجميع، نظيف وهادئ مقارنة بأنظمة النقل القائمة. نشر العديد من الكتب والمقالات حول سياسة النقل والمواصلات، وخاصة في السياقات الاجتماعية والاقتصادية والثقافية. كُتب المقال في عام 2013 وتم تحديثه عام 2018.

تعاني اسرائيل ومنذ سنوات عديدة من مشكلة المواصلات. وذلك نتج عن ازدياد عدد السكان بشكل كبير حيث يقدر أنه في غضون الـ 20 سنة القادمة، سوف يضاف حوالي 4 ملايين شخص إلى الملايين الـ 9 الذين يعيشون في البلاد عام 2018! حالياً. إن العبء على البنية التحتية للمواصلات في إسرائيل كبير للغاية، ومع النمو السكاني المتوقع، سوف يزداد هذا العبء. هذه الحقيقة تحظى باهتمام كبير بالنسبة لعملية التنقل من مكان إلى آخر، فإن إمكانيات التنقل والاتصال بين المستوطنات الريفية والمركز الاقتصادي والثقافي لإسرائيل والذي يعتبر مركز التوظيف والفرص الجديدة سواء اليوم او في المستقبل، يحظى باهتمام كبير.

تخطيط 1: سكان اسرائيل ما بين السنوات 1991-2065 بالملايين



تخطيط 1: سكان اسرائيل ما بين السنوات 1991-2065, حسب 3 بدائل, بالملايين. المصدر: הל"מ"0.

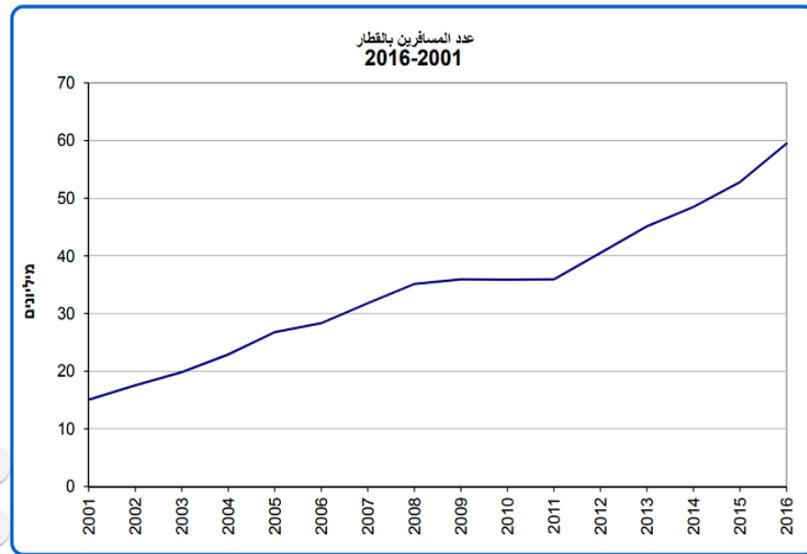
ربط الريف بمركز البلاد

إن أحد أصعب مشاكل المواصلات في إسرائيل، تتعلق بالتواصل بين المناطق الريفية البعيدة والمراكز الاقتصادية والاجتماعية والثقافية في مركز البلاد. ومن الاستثمارات التي اتخذت على صعيد الدولة كانت تطوير شبكة سكة حديدية واسعة في إسرائيل، حيث تم تبرير هذه الاستثمارات الضخمة بـ "ربط الريف بمركز البلاد" بهدف المساواة بين سكان الريف وسكان المركز. إسرائيل بلد صغير وفيها يمكن إقامة شبكة سكة حديدية تمكّن السكان من التنقل بسهولة في جميع أنحاء الدولة. هذا يعني أنه من حيث البنية تحتية،

يمكن ربط الريف مع المركز. لكن السؤال من هو المستفيد الفعلي من هذا التواصل وهل هذا يحمو الفجوات الموجودة بين المركز والريف أو يزيد من حدتها.

خُصت في العقود الأخيرة حكومات إسرائيل حصة كبيرة من ميزانياتها لتطوير شبكة السكك الحديدية بين المدن في إسرائيل. وفي عام 2003، أعدت خطة خمسية، خُصت من خلالها 20 مليار شيكل لتطوير السكك الحديدية في إسرائيل. وفي عام 2010 وافقت الحكومة على خطة طويلة الأجل لتطوير البنية التحتية للمواصلات بين الريف والمركز بتكلفة 27.5 مليار شيكل، مبالغ لم يسبق لها مثيل، يهدف جزء كبير منها إلى تعزيز وتطوير شبكة السكك الحديدية، وأحد المبررات لسياسة الاستثمار هذه، هو "ربط الريف بمركز البلاد".

كُتب في تفاصيل "خطة التنمية" على موقع قطارات إسرائيل، في عنوانها الأول لخطة التنمية مترامية الاطراف هو "تقريب الريف الى المركز". والتعليق: انه "من خلال تنفيذ خطة التنمية، تريد شركة قطارات إسرائيل تحقيق رؤية تقريب الريف الى المركز: ثم الاستيطان في الارياف والعمل بالمركز، وتقليص البعد الجغرافي بين أماكن الإقامة في الأرياف ومراكز المدن المزدهمة.



المعطيات من: قطار اسرائيل
30.08.2017 : 050719

وأوضح رئيس الوزراء في كلمته خلال حفل الافتتاح لخط سكة حديد جديد بين تل أبيب وأشدود في أغسطس

2011: " إن ربط الريف مع وسط البلاد بواسطة القطارات والجسور والمحاور "

برأيي قد يكون أفضل تواصل اجتماعي ... ويوسع رقعة احتياطي الأراضي السكنية

ويتيح للطلاب العيش خارج مراكز المدن، ويقلل الفوارق الاجتماعية ... هذا التحول

الاجتماعي الكبير سوف يفتح افاق الدولة لكافة سكانها... هذه ثورة اجتماعية اقتصادية حقيقية ". وأضاف وزير

المواصلات في نفس الحفل أن "القطار سوف يقلل من حركة المواصلات على الطرقات ويسرع الاقتصاد. هذا

الاستثمار له ثمار اقتصادية تؤثر على كافة مناطق الدولة وليس مركزها فقط في جميع المجالات، لا فرق بين

أولئك الذين ولدوا في نتيפות وأولئك الذين ولدوا في تل أبيب عدا الوصول إلى مراكز الأعمال والصحة

والعمل، وسوف تتكفل بهذا شبكة القطارات".

خط سكة الحديد بين اشكلون وسديروت.
تصوير: مالي كوخ فيكي وويكي

من المناسب فحص ادعاء أصحاب القرارات في الدولة، وبطريقة ملموسة ومحددة، من خلال الأسئلة التالية:

هل الاستثمار في المواصلات يسرع الاقتصاد ويولد نمو اقتصادي؟

هل ستؤدي الاستثمارات في تطوير شبكة السكك الحديدية، بين وسط إسرائيل وريفها، إلى تحسين المساواة بين سكان الدولة وتقوي سكان الريف وتحد من الفجوات الاجتماعية؟

عندما ننظر في المسألة في بداية القرن الحادي والعشرين، تجدر الإشارة إلى أنه في العقود الأولى من تأسيس دولة إسرائيل، لم تكن بعض المستوطنات الريفية متصلة بشبكات المياه والكهرباء والمواصلات القطرية. بخلاف يومنا هذا فإن مشكلة التنقل وإمكانية الوصول بين مركز البلاد وأطرافها لا ترجع الى التقاعس او الطرقات السيئة بل إلى زيادة عدد المركبات على الطرقات وزيادة معدل السفر بالمقارنة مع معدل توسيع أو شق الطرقات الجديدة. هذه المشاكل لا تنبع من الانقطاع الجغرافي أو الطرقات السيئة بين مركز البلاد وأطرافها، وإنما ناتجة عن نوعية البنية التحتية للطرق ونقص وسائل النقل العام أو عدم نجاعتها. إن مشكلة المواصلات العامة هي صعوبة ربط المستوطنات في مناطق مختلفة وربطها بالمدن المركزية وحتى ربطها بمحطات السكك الحديدية نفسها.

هل الاستثمار بطرق المواصلات يسرع الاقتصاد ويولد النمو الاقتصادي؟

مشاريع المواصلات مفيدة -على سبيل المثال، الطرق الالتفافية التي تقصر الطرق المتعرجة أو المحاور التي تقلل الاختناقات المرورية - يمكن أن تساهم بنجاعة التحرك السريع والأمن للجمهور ككل. هذه الكفاءة توفر الوقت وتوفر من تكاليف الوقود، وتقلل من تآكل وسائل النقل، وتقلل من المشاكل الصحية الناجمة عن التعرض للهواء الملوث لفترات طويلة. هذه المبادرات تسهم في زيادة الطاقة الإنتاجية لأولئك الذين يتمتعون بشبكة مواصلات

ملفاح لخارطة خطوط ومحطات القطر



محسنة وتحسن من جودة حياتهم.

ولكن إلى أي مدى تسهم تحسينات البنية التحتية للنقل في النمو الاقتصادي العام؟ حاول البروفيسور مارتن فوكس، الذي عمل كمدير لمعهد دراسات النقل والمواصلات



ومركز النقل بجامعة بركلي في كاليفورنيا دراسة هذا السؤال. وفي مقال نشره **خطوط قطارات تسرايل 2018** باحترام قطارات اسرايل

البروفيسور فوكس في ربيع عام 2011، أوضح أن البنية التحتية المحسنة للنقل يمكن أن توفر الرفاه، ولكنها لا تولد دائما نشاطا ونموا اقتصاديا. وغالبا ما تتسبب في نقل النشاطات الاقتصادية من مكان إلى آخر.

ووفقا لبروفيسور فوكس في كثير من الأحيان مشاريع النقل التي تعود بالفائدة على منطقة واحدة ضارة لمنطقة أخرى، لأنها لا تُنتج منتجات جديدة أو تزيد في الإنتاج وإنما تنقل النشاط الاقتصادي القائم إلى مكان له ميزة نسبية أفضل في نقل البضائع والأشخاص مقارنة بالأماكن المجاورة. وتتجلى هذه الظاهرة عندما تحظى البلديات بطرق سريعة جديدة التفاقية تتخطى البلديات بدلا من الطرق القديمة والبطيئة بداخلها. ففي مثل هذه الحالات، قد تؤدي الطرق الجديدة إلى إلغاء أو تضرر مصالح قديمة تغذت من زبائن أو عملاء مروا عبر الطرق القديمة والبطيئة. وتتحول خسائر المصالح القديمة لفائدة مصالح أخرى مجاورة للطريق الجديدة والتي تستفيد من مرور العملاء الذين يتمتعون بسهولة الوصول إلى الأماكن الجديدة. ويمكن العثور على هذه الأمثلة على امتداد طريق 6 (عابر اسرائيل)، ومثل مدينة المطار، التي انتقلت إليها العديد من الشركات بفضل الطريق الجديد والسريع.

ووفقا لوجهة النظر الدولية للبروفيسور فوكس، ينبغي دراسة جدوى مشروع النقل والمواصلات وفقا لمقدار النمو الاقتصادي وأماكن العمل التي من المتوقع أن يعززها ويوفرها في المقام الأول على المدى الطويل. فعند محاولة تقييم جدوى مشروع طرق مواصلات، يجب أن نتذكر أن أي استثمار اقتصادي عام أو خاص، بما في ذلك استثمار لأموال عامة في مشاريع النقل والمواصلات، يتم دراستها على أساس المقارنة مع أرباح استثمارات بديلة أخرى مصممة لتحقيق هذه الاهداف.

اختبار المقارنة هذا يدرس بيانات تكلفة الاستثمارات البديلة والفوائد المستمدة من كل منها. على سبيل المثال، عندما يكون الهدف من مشروع المواصلات هو خلق نمو اقتصادي في مناطق الريف، ينبغي مقارنة عائدات الاستثمارات ذات رأس المال الكبير في مواصلات السكك الحديدية إلى عائدات الاستثمار في خطوط الحافلات أو عن طريق تحسين البنية التحتية للطرق القائمة.



5 المنطقة الغربية لمدينة المطار - العديد من الشركات تفضل نقل مراكزها إلى مدينة المطار، وخاصة مراكزها اللوجستية، لأن قربها الى المطار، وإلى الطريق السريع رقم 1، وإلى الطريق رقم 6، يجعل عملها أكثر كفاءة. الصورة: Sharshar [ويكي شتوتن 3.0 CC BY SA 3.0](https://creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0/)

هل ستؤدي الاستثمارات الضخمة في تطوير شبكة السكك الحديدية بين وسط إسرائيل وأطرافها إلى المساواة بين سكان الدولة وتعزز سكان الريف وتقلص من الفجوات الاجتماعية؟

وفقاً لقانون الاواني المستطرقة "وهي مجموعة من الحاويات المختلفة، تحوي سائل متجانس، مرتبطة بعضها ببعض عن طريق أنبوب مشترك يمر في أسفلها يعمل على تحقيق التوازن في مستوى السائل بين كل الحاويات. هل ينطبق هذا القانون أيضاً على مكانين سكينيين، أحدهما غني ومزدهر والآخر فقير ومستنزف؟ هل الازدهار النسبي في الحي الغني سوف يتسرب إلى الحي الضعيف ويتوازن معه؟ عندما يتصل مكانيين سكينيين بطريق مواصلات متطورة، تزداد فرص تنمية العلاقات المتبادلة والتفاعل بين المكانين، ومع ذلك فإن العلاقات المتبادلة لا تتوازن بالضرورة بين الأغنياء والفقراء، لا سيما عندما يكون هناك عدم مساواة واختلاف بين المكانين.

قد تؤدي العلاقة بين الأشخاص الذين يتمتعون بالثراء والسلطة بالفقراء إلى حالة سيؤدي فيها الغني إلى زيادة فقر الفقراء. ويمكن مقارنة ذلك بالوضع الذي تكون فيه المستوطنة "أ" لديها مضخة مياه جاهزة للتشغيل، وفي المستوطنة الثانية "ب" يوجد ينبوع مياه عذب. فعند وصل أنبوب بين المضخة والينبوع لن يسبب تفاعلاً متبادلاً بين المكانين، وإنما سوف تستنزف المستوطنة "أ" مياه المستوطنة "ب" وتصبح غنية بالماء النقي، بينما قد تجف المستوطنة "ب" من مزاياها الطبيعية.

إن ربط المدن الكبرى التي يحدث بينها نشاط اقتصادي، حيوي وقوي إلى مدن الريف أو المدن الهادئة التي تكافح من أجل البقاء الاقتصادي، هذا الوضع من شأنه أن يجتذب عدد قليل من الينابيع الاقتصادية العاملة في الأرياف ويجففها بدلاً من أن يغذيها. فلو تنقل العاملين على المسارات الجديدة والسريعة بين المركز والأرياف من أجل توفير القوى العاملة الرخيصة أو الخدمات الرخيصة من الحطابين وعمال المياه للشركات في مركز البلاد، حينها سوف يتم الحفاظ على الوضع النسبي الضعيف للأرياف وإدامته. فلو انتقل سكان الأرياف فقط على المسارات الرئيسية بين المركز والأرياف من أجل استهلاك المنتجات والخدمات من الشركات في المركز، فقد يتم إفقارها من مواردها المالية المحدودة وتدفع أموالها لأجل تشحيم الشركات في المركز. ولكي يساعد مسار التنقل بين المركز والأرياف لخلق توازن، هناك حاجة إلى شروط إضافية للمساواة وأنظمة للتوازن التي ستخلق اقتصاداً مثمراً وحركة متبادلة بدلاً من اقتصاد ذي اتجاه واحد.

في دولة إسرائيل، هناك العديد من الأمثلة على المستوطنات المتدهورة اقتصادياً، على الرغم من وجود طرق مواصلات جيدة تربطها بمركز البلاد، وعلى العكس، هنالك مستوطنات مزدهرة، على الرغم من وجود طرق مواصلات سيئة:

❖ تعتبر مدينة اللد تقاطع سكك حديدية تاريخي ومركزي في دولة إسرائيل منذ فترة الحكم العثماني والانتداب البريطاني وحتى يومنا هذا. حيث لم تساعد روابط السكك الحديدية بين اللد ومستوطنات غوش دان المجاورة إلى ازدهار مدينة اللد الاقتصادي. وتتمتع مدينة عكا أيضاً بمرور السكك الحديدية القديمة فيها، والتي تستخدمها القطارات بشكل كبير، ولكن هذه الحقيقة لم تساهم في الرخاء الاقتصادي لعكا.

- ❖ من ناحية أخرى، يمكن الإشارة إلى مستوطنات بنيامينا أو رحوفوت، التي ساهمت مسارات سكك الحديد في تعزيزها. ففي هذه المدن توجد بنية تحتية تعليمية، واجتماعية واقتصادية جيدة، اجتذبت مجموعات سكانية من المثقفين والطبقة الوسطى الذين رغبوا في التمتع ببيئة سكنية هادئة ورخيصة نسبياً في الريف، إلى جانب إمكانية الحفاظ على وظائف ذات دخل ممتاز في وسط البلاد.
- ❖ توجد في المناطق النائية من إسرائيل، مستوطنات زراعية تتمتع بالرخاء الاقتصادي على الرغم من أنها غير مرتبطة بالسكك الحديدية أو الطرق عالية الجودة مع اواسط البلاد، بما في ذلك المستوطنات الريفية في وادي عربة، والنقب، وبقعة وغور الأردن ومرتفعات الجولان. استطاعت هذه المستوطنات الاستفادة من المزايا الطبيعية النسبية للمكان، اضافة للهدوء الناتج من البعد عن المركز. وقد ازدهر سكان هذه المجتمعات وخلقوا نشاطاً اقتصادياً ناجحاً بعيداً عن وسط البلاد.
- ❖ عندما افتتحت المحطة في ليهفيم تباغت شركة قطارات اسرائيل بان سكان ليهفيم، يتمتعون الان بمواصلات منتظمة بعيدة عن الاختناقات المرورية ومشاكل مواقف السيارات". وهكذا يقرب القطار الريف الى المركز ولكن منطقة ليهفيم هي منطقة ذات كثافة سكانية منخفضة ويصل غالبية سكانها الى بئر السبع المجاورة بينما عدد الركاب المسافرين في القطار بين محطة ليهفيم ووسط البلاد قليل للغاية.
- ❖ تتسم معظم المستوطنات في الارياف بكثافة سكانية منخفضة ذات انتشار واسع في السكن والعمل، ويرجع ذلك، إلى انخفاض أسعار الأراضي نسبياً في الريف. هذه الخصائص تجعل من الصعب إدارة مواصلات عامة داخلية وفعالة في المستوطنات الريفية. فعندما يُطلب من السكان في المجتمعات ذات الكثافة السكانية المنخفضة الوصول إلى محطات سكك الحديد التي تقع بعيداً عن المراكز السكنية لمنع التعرض للضوضاء والضجيج والأخطار – فان صعوبة الوصول لهذه المحطات يقلص من استخدام السفر بالقطار من الريف إلى المركز. ومثالا على محطات القطار البعيدة التي يتعذر الوصول اليها مثل محطات القطار في نتيفوت وسديروت وعكا وغيرها.
- ❖ أشارت المداولات في ميزانية وزارة المواصلات أن تجربة ربط المدن الصغيرة بسكة حديد، وخاصة المتطرفة منها، قد تكون غير مجدية. ويعد خط سكة حديد ديمونة مثالا على الاستثمار الفاشل في محاوله لجعل المستوطنات النائية أقرب الى مركز الدولة حيث استثمر مبلغ 180 مليون شيكل بمشروع خط سكة حديد بين بئر السبع وديمونة التي يسكنها 33000 نسمة ولكن متوسط عدد المسافرين يوميا في عام 2016 كان 70 راكبا فقط. وبالتالي فإن الفائدة الاقتصادية من ربط المدينة بالقطار منخفضة. وتشير الدراسة إلى التخوف من ربط مدن صغيرة أخرى بسكة القطار، وخصوصا في أطراف الدولة ستكون ذات فائدة لا تذكر، واقترح بدلا من ذلك، دراسة تحسين خدمة ووتيرة خطوط المواصلات العامة الحالية وسرعة الوصول".



محطة قطار نتيفوت، 2015
تصوير: يوني عمير ويكير كفير،
مركز الشعلة في نتيفوت

وأوضح رئيس الوزراء الاسرائيلي رؤية " تقريب الريف إلى المركز " أن تطوير البنية التحتية التي تربط الريف بالمركز "... زادت من احتياطي الأراضي المعدة للسكن، وتسمح للطلاب العيش خارج مراكز المدن، وتقلص الفجوات الاجتماعية". ففي الواقع إن سعر الأرض في الارياف رخيص مقارنة بالمركز. إن الفارق في أسعار العقارات بين الارياف والمركز نبع أساسا من ندرة فرص العمل، والحياة الاجتماعية، والاستهلاكية والثقافية في الارياف مقارنة بالمركز، وذلك لأن السوق يخفض التكلفة الاقتصادية للسفر والزمن من الريف إلى المركز. إن تحسين إمكانية الوصول إلى الريف قد تؤدي إلى زيادة أسعار الأراضي. فأولئك الذين لا يستطيعون تحمل هذه الأسعار عليهم الابتعاد إلى اقصى حد من طرق النقل الرئيسية (بسبب ارتفاع أسعار الاراضي)، الامر الذي يخلق ارياف جديدة بعيدة عن طرق المواصلات الرئيسية.

تجدر الإشارة إلى أن المياومة بين الريف والمركز بالقطار ليست رخيصة مقارنةً بمتوسط الأجور في اسرائيل. كإجراء توضيحي، فإن سعر التذكرة لمسافة متوسطة بين المدن (بحسب حجم دولة إسرائيل) مثلا بين بنيامينا وتل أبيب بالقطار تكلف 22 شيكل (طبقاً لأسعار عام 2018). إن تكاليف السفر لشهر كامل ذهبا وإيابا ستكون مرتفعة. فهناك وظائف تدفع جزء أو كل نفقات السفر، ولكن بشكل عام تدفع لكبار الموظفين وليس للموظفين الجدد.

لذلك قد تكون تكلفة السفر المنتظم بين الريف والمركز بالقطار عائقا كبيرا أمام تنقل العمال المياومين الذين يعيشون في الريف ويعملون في المركز، أو العكس. ويتأثر العاملان بشكل أكبر كلما قلت الاجور اكثر وكان البعد الجغرافي اكبر. في ظل هذه الظروف، تكون التكلفة النسبية للسفر مقارنة بالأجور عالية، وتقلل من فرص العمل المتاحة لسكان الريف. ويزداد تأثير تكاليف السفر كلما كان العامل أضعف وراتبه أقل.

ومثال اخر من العالم -نيويورك ونيوجيرسي هما مدينتان متجاورتان وغنيتان في الولايات المتحدة، يفصلهما نهر هدسون بالقرب من الحي التجاري الرئيسي - مانهاتن - في نيويورك،

تعتبر مدينة نيو جيرسي ريفاً لمدينة نيويورك. حيث أوضحت النقاشات في مشروع المواصلات لتحسين الانتقال بين منهاتن ونيوجيرسي أنه قد يكون مثالا للآثار الاقتصادية للربط بين المركز والريف.

ففي عام 2007، أوصت سلطات النقل العام في نيويورك ونيوجيرسي بإقامة نفق جديد تحت نهر هدسون يفصل بين المدينتين ويمر عبره خط سكة حديد لتخفيف الازدحام بين المدن على عدد من الجسور والأنفاق القديمة بين المدينتين. وفي أكتوبر 2010، وبعد التقدم بإجراءات التخطيط والتمويل لمشروع النفق، انسحب

عمدة نيوجيرسي من الاتفاقيات السابقة لتعزيز المشروع. وكان قراره قد تعرض لانتقادات وفحص من قبل هيئة مراجعة اتحادية. وأفاد النقاد بأن معابر نيو جيرسي ونيويورك كانت مزدحمة جداً، وبالتالي فإن المشروع سيساعد في زيادة قدرة التنقل، لكن تقييم الأثر الاقتصادي للمشروع المخطط على البيئة كان أكثر صعوبة:

❖ اقترح أن المشروع سيغير موقع الأنشطة الاقتصادية ولكنه لن يوسع النشاط الاقتصادي الكلي في المناطق المتاخمة.

❖ كانت هناك مخاوف من أن تمويل المشروع سوف يوجه الاستثمارات العامة الكبيرة إلى مسار المواصلات المخطط له على حساب تطوير التنمية الاقتصادية.

❖ هناك اعتقاد أن دعم نيوجيرسي لتطوير طرق محلية بدلاً من نفق سكة الحديد سيسهم في تعزيز النمو الاقتصادي المحلي في نيوجيرسي، في حين أن البديل أي الوصل بمنهاتن سوف يستفيد مركز الأعمال المركزي وليس نيوجيرسي المجاورة في الريف.

في الختام:

كانت البنية التحتية للطرق والسكك الحديدية في الماضي محركاً مهماً للنمو الاقتصادي، ولكن الواقع مختلف في وقتنا الحاضر لأن مشكلة المواصلات لا تتبع من الانقطاع بين المستوطنات، وإنما تعاني بشكل أساسي من حركة مرور كثيفة أو زائدة. لذلك وفي ظل هذه الظروف، لن يساهم بالضرورة إنشاء بنية تحتية جديدة لمواصلات سريعة الحركة أكثر، للنمو الاقتصادي العام. وينتج عن ذلك نقل النشاطات الاقتصادية للشركات التي كانت قريبة من المحاور البطيئة إلى مناطق قريبة من محاور وتقاطعات جديدة.

إن المواصلات المتطورة بين الأماكن المركزية والغنية وبين المناطق الريفية لا يساهم بالضرورة في تحقيق التوازن والمساواة. وقد تتسبب الاستثمارات العامة في طرق المواصلات لربط الريف إلى انتقال الموارد الكبيرة من المناطق الريفية الضعيفة إلى المناطق الغنية في المركز. وبالتالي بدلاً من تعزيز الضعيف، يستحوذ القوي على الفائدة القصوى من الاستثمارات الاقتصادية العامة المخصصة للضعفاء. فمن أجل الحفاظ على علاقة متوازنة بين المركز والأطراف، هناك حاجة إلى شروط إضافية، باستثناء طرق المواصلات، مثل ريف ذا نشاط اقتصادي، والقدرة على المساومة والحصول على المزايا النسبية. أما المناطق التي لا يتم فيها استيفاء هذه الشروط يمكن لسياسة الحكومة أن تعززها من خلال الاستثمار في التعليم أو التوظيف أو الصحة أو الرفاه، ولكن الاستثمار في تطوير المواصلات وحده لن يؤدي إلى تحقيق المساواة والتوازن.

بشكل عام، يتطلب تحسين الأرياف زيادة الاستثمار المالي والمسؤولية المالية. يمكن تحقيق الكثير من الفوائد الاقتصادية للأرياف بتكلفة أقل نسبياً عن طريق استثمارات حكيمة في تشجيع وخلق الوظائف المحلية والبنى التحتية التعليمية والصحة والرفاه الاجتماعي. لا تتطلب المواصلات اللازمة لتعزيز الأرياف استثمارات ذات رأس مال كبير في السكك الحديدية، بل يجب فحصها فيما يتعلق ببدائل المواصلات الأكثر تواضعاً وكفاءة مثل تحسين الطرق والمحاور القائمة، أو إضافة أنظمة تحكم متطورة، وتحسين وتيرة خطوط الحافلات أو طرق الدراجات والأرصفة.