

نقل عام

النقل العام هو مفتاح عمل المدن الحديثة. تم استبدال النمط القديم للمدينة ، حيث عاش العمال على مسافة قريبة من أماكن عملهم ، بنوع جديد من المدينة ، تم تحديده بالامتداد الحضري والحاجة إلى التنقل ، غالباً لمسافات طويلة ، بين المنزل والعمل. هذا النوع الجديد من المشهد الحضري ، الذي تم تعريفه بواسطة السيارة ومن أجلها ، تم إنشاؤه عمداً من قبل صناعة النفط وشركات السيارات. في الولايات المتحدة ، اشتروا ، ثم قاموا بتفكيك أنظمة المواصلات العامة في جميع أنحاء البلاد بلا رحمة ، لضمان عدم وجود خيار أمام الناس سوى شراء السيارات وقيادتها. في أوروبا وآسيا ، وإلى حد ما في كندا ، واصلت أنظمة النقل العام لعب دور أكثر أهمية ، ولكن هناك أيضاً ، وفي جميع أنحاء العالم ، يُنظر إلى ملكية السيارة على أنها رمز للنجاح والثراء ، وفي كل مكان تقريباً اتبعت الحكومات سياسات تفضل السيارات والطرق والطرق السريعة على وسائل النقل العام.

إذا كان الأشخاص الناجحون يقودون السيارات ، فيمكن بسهولة أن ينظر إلى الأشخاص الذين يحتاجون إلى النقل العام على أنهم خاسرون. من المفترض أن تكون رئيسة الوزراء البريطانية السابقة مارغريت تاتشر [Margaret Thatcher] قد قالت إن "الرجل الذي يجد نفسه في الحافلة بعد سن ٢٦ عاماً ، يمكن أن يعتبر نفسه فاشلاً". وقد دفع هذا النوع من المواقف الحكومات في أجزاء كثيرة من العالم إلى تجويع وسائل النقل العام ، وفي الوقت نفسه توفير إعانات ضخمة لإنشاء وصيانة الطرق والبنى التحتية الأخرى التي تحتاجها السيارات.

لكن أحد مفارقات المدن التي تسيطر عليها السيارات أنها لا تستطيع العمل بدون وسائل النقل العام. لا يستطيع معظم الأشخاص الذين يقومون بالعمل ذي الأجور المتدنية التي بدونها لا تستطيع المدن الحديثة البقاء على قيد الحياة شراء السيارات وتشغيلها - وإذا استطاعوا ذلك ، فإن المدن ستصاب بالشلل بسبب الجمود. تعتمد الرأسمالية الحضرية على الوظائف ذات الحد الأدنى للأجور والعمل غير المستقر ، لذا يتعين على الدولة توفير مستوى معين من خدمة العبور للأشخاص الذين يقومون بهذا العمل.

في كثير من الأحيان ، ومع ذلك ، فإن الخدمة المقدمة غير كافية وغير موثوق بها. لماذا تنفق أموالاً أكثر مما هو ضروري للغاية لتلبية احتياجات العاملين والفقراء ، الذين غالباً ما يكونون مهاجرين وأفراد الأقليات العرقية ؟

في جميع أنحاء العالم ، هناك حركات من ركاب العبور يقاوتون من أجل نقل عام أفضل. إن المنظور الرئيسي الذي يوجه العديد من هذه الصراعات هو فكرة أن المرور العابر يجب أن يكون مجانياً ، أي لا يتم دفعه مقابل الأسعار ، ولكن من الإيرادات العامة. هذه هي الطريقة التي يتم فيها تمويل الطرق بشكل طبيعي: يتم دفع تكاليف بنائها وصيانتها عن طريق الضرائب ، وندراً ما يتم دفعها مقابل رسوم المستخدم.

لكن النقل العام المجاني في حد ذاته لن يكون كافياً. نحتاج أيضاً إلى عبور جيد ، وعبور يعمل بشكل متكرر ويذهب إلى حيث يريد الناس الذهاب. كما يجب أن تكون ممتعة وآمنة. هذا يتطلب استثمارات جديدة وكبيرة.

لا يمكن تجاهل تكلفة بناء وتوفير أنظمة النقل. يواصل مطورو العقارات إدامة وتفاقم الزحف ، وبناء أقسام فرعية منتشرة على نطاق واسع لا يمكن خدمتها بالعبور بأي طريقة معقولة. وبالتالي تستمر في تفاقم اعتماد المجتمع على السيارات في نفس الوقت الذي تتطلب فيه أزمة المناخ أن نحقق اعتمادنا على السيارة بشكل جذري. من الواضح أن اللوائح الحكومية كان لها تأثير ضئيل على سلوك مطوري العقارات. إن القضية التي سيتعين علينا معالجتها عاجلاً أم آجلاً هي مسألة الملكية الخاصة للأرض: الفكرة الغربية التي مفادها أن الأغنياء والشركات يجب أن يكونوا قادرين على شراء الأرض ومن ثم القيام بما يحلو لهم.

صراعات العبور ، مثل تلك الموصوفة في مقالات في عدد ١٨ آذار ٢٠١٧ من أصوات أخرى (موجودة أيضاً على موقع Connexions على الإنترنت www.connexions.org) حول بيلو هوريزونتي والبرازيل ولوس [Belo Horizonte Brazil, and Los Angeles] ، وقد حققت نجاحاً لدرجة أنهم شكلوا تحالفات بين السائقين والفرسان. تتمثل إحدى الإستراتيجيات المفضلة لدى الحكومات في إلقاء اللوم على الأجور المرتفعة والخدمة السيئة على السائقين "الجشعين" ، الذين يفترض أن مطالبهم بأجر

جيد وظروف عمل لا تترك للحكومات أي خيار سوى خفض الخدمة. الانقسام والتغلب هو التكتيك المفضل لمن هم في السلطة ، وللرد بنجاح ، نحن بحاجة إلى التعرف على هذا التكتيك ورفضه.

Ulli Diemer

نُشر لأول مرة في أصوات أخرى ، نشرة *Connexions* الإخبارية ، في ١٨ آذار ٢٠١٧ . يمكنك العثور على مزيد من المقالات حول النقل العام على موقع www.connexions.org.