

يعتبر المخطط الرئيسي للطرق والنقل في الضفة الغربية وقطاع غزة أداة تخطيط استراتيجية تهدف الى وضع رؤية واضحة وطموحة لمستقبل قطاع النقل في الأراضي الفلسطينية الحالية والمستقبلية. بتمويل من المفوضية الأوروبية وإدارة بنك الاستثمار الأوروبي، إن المخطط الرئيسي هو أداة تخطيط قصيرة ومتوسطة وطويلة المدى للسلطة الوطنية الفلسطينية.

يتضمن المخطط الرئيسي كل من الضفة الغربية وقطاع غزة مغطيا" مساحة 6020 كلم مربع بحيث أن من المتوقع أن عدد السكان الحالي المقدر بحوالي 4.8 مليون نسمة سيزيد خلال الـ 35 سنة القادمة إلى 13 مليون. يسعى المخطط الرئيسي للاستفادة من إمكانيات قطاع النقل للمساهمة في النمو الاقتصادي للبلاد والاستجابة لتزايد الطلب على التنقل بحيث أن المخطط يتناول بشكل شامل، البنية التحتية والتشغيلية والقانونية والتنظيمية والجوانب المالية. يتضمن المخطط الرئيسي المتعدد الوسائط جميع وسائل النقل، بدءا" من السكك الحديدية، الطرق، النقل الجوي، النقل البحري والنقل العام مركّزا" على مناطق المرور والتخزين مثل المعابر الحدودية والمناطق اللوجستية. إتمدت الدراسة على سيناريوهات متعددة نتيجة للتوقعات المتفاوتة للنمو الديموغرافي الناتجة عن صعوبة تقدير عدد الفلسطينيين العائدين وحجم النزوح الداخلي بين قطاع غزة والضفة الغربية في الوضع الحالي.

يتألف المخطط الرئيسي من قسمين أساسيين: مخطط رئيسي شامل وبرنامج تنفيذ. يهدف المخطط الشامل إلى تحسين الترابط على نطاق واسع ومتعدد الترابط داخل الضفة الغربية وقطاع غزة، الترابط بينهما، والترابط الشامل والأوسع مع المنطقة. أما برنامج التنفيذ يتكون من استراتيجية تنفيذية مفصلة على أساس الأولويات والأهداف المحددة مسبقا" على أن يكتمل المشروع خلال أربع مراحل تنتهي عام 2045.

للمخطط الرئيسي أهداف متعددة:

- تحسين كفاءة قطاعات النقل على حد سواء
- تنفيذ شبكة متعددة الوسائط
- تحسين الترابط الخارجي
- تعزيز الروابط الداخلية
- تعزيز التنقل في المناطق الريفية
- ربط الضفة الغربية بقطاع غزة

## • تعزيز البنية التحتية اللوجستية وحركات الشحن

أما المشاريع المقترحة تتألف مما يلي:

النقل بالسكك الحديدية: في المرحلة الأولى يقترح تطوير نظام السكك الحديدية بدءاً من خط محلي يربط رام الله ونابلس. أما في المرحلة الثانية يقترح إكمال الخط للربط بمدينة جنين شمالاً وبمدينة الخليل جنوباً وغيرها من المدن المحيطة بها. يتم بعد ذلك في المرحلة الثالثة توسيع الشبكة من خلال تنفيذ صلة دولية بين قطاع غزة والضفة الغربية رابطة رفح بتل البيضاء وبالبلدان المجاورة. أما في المرحلة الرابعة والأخيرة سيتم اكتمال الشبكة لتشمل الروابط المدارية في الجزء الشمالي من الضفة الغربية.

النقل البري: تهدف خطة النقل البري لتعزيز العمود الفقري بين الشمال والجنوب في كل من قطاع غزة والضفة الغربية من خلال تحسين حالة الطرق الموجودة وتنفيذ الطرق الجديدة حول المدن الكبرى مما يخفف من ضغط التنقل بين المدن على التنقل المدينية الداخلية. يتم في مراحل لاحقة تنفيذ وإنشاء طرق تمتد شرقاً وغرباً لتحسين الربط بين المدن والمناطق الريفية وتعزيز الطرقات المؤدية إلى المعابر الحدودية الرئيسية والمناطق اللوجستية والموانئ والمطارات.

النقل العام: يقترح تنظيم قطاع النقل العام عبر تأمين وحدة تنقل مستقلة. تتألف الشبكة من خمسة محطات رئيسية جديدة في المدن الرئيسية وغيرها من المحطات الثانوية في المناطق المتطلبة لذلك. كما أن يقترح عدد من خطوط BRT للتنقل المديني الداخلي والحافلات الإقليمية وخطوط السكك الحديدية بين المدن المسافات الطويلة.

النقل البحري: يخضع ميناء صيد الأسماك في مدينة غزة لمخطط تجديد رئيسي في حين يتم اقتراح خيارين لموقعين لميناء تجاري جديد.

النقل الجوي: يخضع المطار المتضرر في رفح لأعمال ترميمية رئيسية في حين يتم اقتراح خيارين لموقعين في الشمال لمطار دولي جديد جنوبي وشمالى مدينة أريحا.

النقاط الحدودية: يتم إقترح تنفيذ 12 معبر حدودي لتحسين الظروف التشغيلية للنقاط الحدودية الحالية وإعادة تأهيل المناطق المتضررة تهدف مشاريع التوسع لتعزيز قدرة وجودة الخدمة والكفاءة.

الشبكة اللوجستية: وأخيراً، توضع خطة لوجستية شاملة، بما في ذلك تأسيس المستودعات ومراكز تخزين الأغذية الزراعية وفي مراحل لاحقة مناطق للشحن ومجمعات لوجستية.

المخطط الرئيسي هو نتيجة عمل لمدة 18 شهراً بالتنسيق مع السلطات المحلية ويتضمن المهنيين الدوليين والفلسطينيين من كافة المجالات. تضمّن العمل حملات مسح واسعة النطاق بما في ذلك مسح حركات المرور في أكثر من 50 موقع ومسح تعدادي لعدد ركّاب ومركبات القطاع النقل العام ومسح تفصيلي لأوقات السفر ومسح واسع النطاق لحالة الطرق الحالية ومعاينة الموانئ والمطارات والمنافذ الحدودية.

تم تنفيذ نموذج لحركة المرور متعدد الوسائط ومتكامل لم يسبق له مثيل على أساس نظم المعلومات الجغرافية المستحدثة ونتائج عمليات المسح التي تمّ تنفيذها. بإعتبار نموذج النقل كأداة تخطيط وإثبات، نُفذت نماذج متعدّدة لكل مراحل المشروع من أجل ضمان وقياس فعالية المشاريع المقترحة في جميع مراحلها. تمّ تنظيم دورات تدريبية للبرامج المخصصة في جميع مراحل العملية نظراً للطبيعة المعقدة لنموذج النقل التطبيقية لتوفير الجهاز الفني بالمعرفة الكافية لإستعمال وتطوير وتحديث المخطط الشمولي في المراحل المستقبلية.

إن المخطط الرئيسي، مع رؤيته المكانية والبرمجية، سوف يترك إرثاً ويرسم استراتيجية ويحدد الخطوات المستقبلية لتطوير مزدهر ومتفائل للأراضي الفلسطينية.