



# الإستراتيجية القطاعية النقل والمواصلات 2013-2011

الملخص التنفيذي

ابريل 2010

## نبذة حول قطاع النقل والمواصلات

تطورت شبكات النقل والمواصلات عبر التاريخ من طرق ضيقة وممرات بدائية إلى طرق معبدة في القرن التاسع عشر إبان الحكم العثماني وكان أول هذه الطرق طريق يافا - القدس التي بنيت في العام 1867، وطريق نابلس - رام الله - القدس الذي انشيء في بداية القرن العشرين، ومن ثم إنشاء طرق تربط بين المدن الفلسطينية والتجمعات القروية الكبيرة، وفي عام 1978 تم فصل الضفة الغربية عن قطاع غزة وعن باقي الشبكة الموجودة في الجزء الذي احتل عام 1948، بالإضافة إلى قيام إسرائيل بشق وبناء الطرق التي تخدم أهدافها الاستيطانية. وأما بالنسبة للطرق التي تم شقها في الأراضي الفلسطينية لم يتم بناؤها على أساس الجدوى الاقتصادية ولم تأخذ بعين الاعتبار أقصر المسافات بين التجمعات السكانية، وبالتالي أصبحت شبكات الطرق في المناطق الفلسطينية ضعيفة ولا تمتاز بالكفاءة. مع ذلك فقد شهد قطاع النقل والمواصلات مع قدوم السلطة الوطنية الفلسطينية تطوراً عبر إعادة تأهيل وتطوير شبكات الطرق القائمة واستحداث شبكات واليات ربط جديدة كمطار غزة الدولي وميناء غزة البحري، ولكن الممارسات الإسرائيلية التعسفية حالت دون تطوير القطاع كما ينبغي، وخاصة التدمير الممنهج الذي اتبعته إسرائيل أثناء انتفاضة الأقصى ما سبب خسائر فادحة للاقتصاد الفلسطيني. ورأت وزارة النقل والمواصلات تقسيم قطاع النقل إلى ستة أقسام تسهياً لتحليلها وفهمها وهي:- النقل البري، النقل الداخلي، النقل الجوي، النقل البحري، النقل الدولي، الأرصاد الجوية:-

**أولاً:- النقل البري،** استعرضت الإستراتيجية في هذا النوع محورين، الأول شبكات الطرق، والنقل الداخلي بشقيها العام والخاص.

## شبكات الطرق

منذ قيامها عملت السلطة الوطنية الفلسطينية على إعادة تأهيل وإنشاء شبكة من الطرق تربط بين معظم المدن والقرى في الضفة الغربية وقطاع غزة، حيث بلغ مجموع أطوال الطرق المنفذة في الفترة الواقعة ما بين 1994 - 1999 حوالي 2068 كيلو متر بالإضافة إلى 338 كيلو متر من مشاريع الطرق الإقليمية أو الرئيسية. وقد بلغت تكلفة إعادة التأهيل منذ عام 1994-2007 بالإضافة إلى إنشاء مطار غزة الدولي وميناء غزة حوالي 336.7 مليون دولار.

تنقسم الطرق في المناطق الفلسطينية إلى طرق رئيسية وإقليمية ومداخل قرى والنفاية (صممتها إسرائيل بما يخدم أهدافها)، والطرق الرئيسية ويبلغ طولها 936 كم جميعها معبدة، وتربط بين المدن الرئيسية وتكون عادة من أربعة حارات في اتجاهين وحركة المرور على الطريق عالية والسرعات عالية نسبياً يمكن تحديدها ب 50 كم/ساعة في

المناطق المأهولة. ومن هذه الطرق طريق جنين - نابلس - القدس - الخليل ، طرق ققليلية - نابلس ، والطرق الإقليمية ويبلغ طولها 782 كم جميعها معبدة، وترتبط بين محافظات الضفة الغربية والأراضي الفلسطينية وقد بنيت في ظل الاحتلال الإسرائيلي وتستخدم لخدمة المستوطنات، وتتكون عادة من أربع حارات أو أكثر في اتجاهين ، وحجم المرور فيها عادة مرتفع و كثافتها عالية والسرعة المسموحة بها ما بين 90 كم /ساعة إلى 120 كم / ساعة، وأما **الطرق الدائرية** وهي طرق رئيسية تم بناؤها حول المدن لتتلافى الدخول إلى مراكزها، وخاصة للمرور الطولي أو العابر والطرق المجمعنة تستخدم عادة لتجميع وتوزيع حركة المرور من وإلى الشوارع المحلية ولضمان حرية الوصول للطرق الرئيسية، كثافتها أقل والسرعات المسموحة فيها تصل إلى 45 كم / ساعة، وفي العادة تكون من حارتين أو أربع حارات، **والطرق المحلية** ويبلغ طولها مع الطرق الدائرية 4150 كم والمعبد منها 2308 كم فقط تستخدم لتقديم الخدمات للمرور المحلي بالمناطق والأحياء وحجم المرور عليها منخفض والسرعات المسموحة أقل قد تصل إلى 35 كم/ساعة وفي العادة تكون من حارتين. أما طول الطرق الالتفافية فيبلغ 974 كم جميعها معبدة، ليصبح مجموع أطوال شبكة الطرق في الضفة الغربية 6874 كم ويبلغ طول الشبكة المعبدة 5000 كم. **وتقدر المبالغ المطلوبة لإجراء صيانة دورية للطرق بحوالي 80 مليون دولار في السنة.**

ويوجد في الأراضي الفلسطينية عدد من الطرق الهامة منها القائم ومنها المخطط له يمكن الإشارة إليها بإيجاز وللاطلاع على المزيد حولها يمكن مراجعة إستراتيجية النقل، وهي على النحو الآتي:-

#### الطريق الساحلي:-

ويمتد بطول (40) كم من شمال قطاع غزة إلى جنوبه بعمق (300) م باتجاه الشرق. ويمتد من الحدود الشمالية لعام 1967 بيت لاهيا، جباليا، غزة، الزهراء، النصيرات، الزوايدة، دير البلح، خان يونس، ثم رفح، حتى الحدود الجنوبية مع جمهورية مصر العربية، أقل عرض للطريق 7م وأقصى عرض 30م، ولا يحتوي الطريق على أكتاف أو جزر أو خدمات أخرى، وتشكل القيادة عليه خطورة بسبب عدم وجود الإنارة وسوء تخطيطه الرأسى والأفقي.

#### طريق عابر فلسطين (الممر الآمن)

صمم بطول 42 كم ومنسوب الطريق أسفل منسوب الأرض بـ 5 متر، ويتقاطع طريق الممر الآمن مع 6 طرق فرعية للجانب الإسرائيلي، ويعتبر الشريان الرئيسي الذي يربط بين قطاع غزة والضفة الغربية ويبدأ من مدينة بيت حانون إلى ترقوميا قضاء الخليل، التصميم المقترح لهذا الطريق أن يكون عرضه 84.6 متر، ويكون حرم وخطوط السكة الحديدية على جانب واحد من الطريق، وعرض خط السكة الحديدية 6م والمسافة بين الخطين 3م، وما بين 3-4 مسارات للسيارات عرض المسار 3.8 متر ومسار واحد للطوارئ عرضه 3م، ويتوسط الشارع جزيرة عرضها 12 متر بها مناطق خضراء وأعمدة إنارة، وبالمثل مسارات السيارات القادمة من غزة وعرضها 14.40 متر والمناطق الخضراء وأعمدة الإنارة والخدمات 12 متر فيكون العرض الكلي لطريق الممر الآمن المقترح 81.6م.

#### الطريق رقم (4):-

يمتد من أقصى شمال قطاع غزة عند الحدود مع الخط الأخضر حتى مفترق القرارة حيث يتفرع الطريق إلى فرعين الشرقي منها يمتد حتى معبر العودة على الحدود المصرية، والغربي يعبر محافظتي خان يونس ورفح حتى الحدود المصرية، ويبلغ الطول الإجمالي للطريق بفرعية 58 كم.

### الطرق الدولية:-

يعتبر الطريق الدولي M40 من المشاريع الإقليمية الهامة حيث انه يخدم منطقة الشرق الأوسط، وهو مشروع متكامل حسب المقاييس، والطرق ويمتد من الحدود الليبية المصرية مروراً بمصر وقطاع غزة والأراضي المحتلة عام 1948، والضفة الغربية والأردن ومن ثم العراق وحتى إيران، ويبلغ طول الشبكة التي يمر منها هذا الخط الرابط 436 كم ما بين طرق محلية ورئيسية، منها ما يحتاج الى توسيع او إعادة تأهيل.

وتتلخص المشكلات الرئيسية التي تواجه قطاع الطرق في فلسطين بعدم وجود تصنيف رسمي للطرق بحسب مواصفاتها الفنية. وسعة الطرق المندينية ومقاطعها العرضية غير كافية (عرض المسارب، انحدار الأكتاف والميول الرأسية، الميل العرضي، ..الخ). كما أن أنظمة تشغيل المرور والمتطلبات المرورية الفنية غير موجودة أو غير ملائمة (مثل الإشارات التحذيرية، الإشارات الإرشادية، العلامات الأرضية). ونتيجة لذلك فإن حوادث الطرق في المناطق الفلسطينية ما زالت في مستويات عالية.

### النقل الداخلي وينقسم إلى قسمين ( النقل العام والنقل الخاص)

**النقل العام:** تنظم وزارة النقل والمواصلات النقل الداخلي بشقيه العام والخاص من خلال تطوير خدمات إصدار رخص المركبات والمعدات والكرجات والورش ومعارض السيارات ومكاتب التأجير ومراكز الفحص الفني وشركات الحافلات ومدارس السياقة... الخ والتأكد من صلاحية المركبات التي تسير على الطرق، وتطوير المناهج وتوفير الدورات التدريبية المهنية ورفع مستوى السلامة المرورية من خلال نشرات إرشادية مرورية وبرامج توعية وسن القوانين والتشريعات التي تنظم المرور وتحقق السلامة المرورية بالتنسيق مع الجهات ذات العلاقة. وتجدر الإشارة إلى أن وزارة النقل والمواصلات قد أعدت قانون المرور رقم (5) لسنة 2000 وإنشاء مجلس أعلى للمرور وهو الجهة العليا المسئولة عن رسم السياسة العامة لمرفق المرور، وتحديد مهام ومسؤوليات الوزارات والهيئات والجهات القائمة على تنفيذ خطط مرفق المرور، وتشكيل لجان المرور المحلية. وتشير الإحصائيات إلى أن مجموع المركبات في كل من الضفة الغربية وقطاع غزة في عام 2009 قد بلغ 229886 مركبة منها في الضفة الغربية و 54621 مركبة في قطاع غزة وتشكل المركبات الخصوصية في المناطق الفلسطينية أعلى نسبة وهي **67% يليها المركبات التجارية بنسبة 17.8 % ومن ثم المركبات العمومية بنسبة 7.4 %.**

و تولي وزارة النقل والمواصلات اهتماماً شديداً في إعادة هيكلة قطاع نقل الركاب في فلسطين لما له من آثار ايجابية تنعكس على المواطنين وعلى المشغلين ولما يعانيه هذا القطاع من تدهور، بالإضافة إلى حجم هذا القطاع وأهميته الاقتصادية، حيث تشير الإحصائيات إلى أنه يوجد في الأراضي الفلسطينية 9138 مركبة

عمومية، و 909 حافلة عمومية، و128 شركة تأجير فيها 1205 مركبة، و 459 مكتب تكسي، و 97 شركة نقل عام.

ويواجه هذا القطاع العديد من المشاكل أهمها؛ قدم أسطول نقل الحافلات حيث ان ثلثه سيخرج عن الخدمة بحلول عام 2013، وعدم كفاءة وفاعلية الشركات العاملة حالياً، **وسوء فهم الشركاء آليات تقديم الخدمات للمواطنين**، وجود الحواجز الإسرائيلية والتي تقطع أوصال الوطن، عدم وجود اتصال بين الضفة وغزة، **والتزام في العمل بين المركبات والحافلات.**

**أما بالنسبة النقل الخاص** (ويشمل المركبات الشخصية والتجارية والجرارات)، فتشرف مديريات وزارة النقل والمواصلات في كل محافظة على تسجيل وترخيص هذه المركبات وتشير الإحصائيات إلى أن ما نسبته 68% من المركبات يتراوح عمرها ما بين عشرون إلى ثلاثون عاماً، وما نسبته 11% ما بين عشرة وعشرون عاماً، و21% عمرها عشرة سنوات فما دون، هذا يعني ارتفاع تكاليف صيانة هذه المركبات، وعدم توفر قطع الغيار لعدد كبير منها، حيث أن العديد من شركات إنتاج هذه المركبات لم يعد قائماً إضافة إلى التلوث البيئي الناتج عن ارتفاع نسبة الغازات العادمة من هذه المركبات.

ويواجه المواطن الفلسطيني مشكلات متعددة في هذا القطاع منها ارتفاع أسعار المركبات وخاصة بالنسبة لمحدودي الدخل ( المزارعين، العمال وعدد من الموظفين)، وهذا يعود إلى سيطرة الاحتلال الإسرائيلي على المعابر الحدودية مما يؤدي إلى ارتفاع تكاليف استيراد المركبات، وارتفاع الجمارك المفروضة على استيراد المركبات من الخارج وبالتالي ارتفاع تكلفة المركبات مقارنة بالدول المجاورة كالأردن ومصر .

### ثالثاً: النقل الدولي

يشكل النقل الدولي للركاب والبضائع على الطرق الحديدية من وإلى ارضي السلطة الوطنية الفلسطينية احد الدعائم الأساسية في تنشيط وتممية الحركة الاقتصادية وتحقيق التكامل الاقتصادي. نظراً لسيطرة إسرائيل على جميع هذه المعابر وفرضها سلسلة من الإجراءات الأمنية المعقدة حولت المعابر إلى نقاط أمنية وليس تجارية، وتشمل المعابر الحدودية البرية كل من معبر الكرامة (أريحا) ويعبر منها ما يقرب 750000 مسافر سنويا، ، ومعبر العودة(رفح) ويعبر منه سنويا إلى مصر 350000 مسافر سنويا، ومعبر بيت حانون، ومعبر المنطار، ومعبر صوفيا وهي معابر تستخدم لدخول العمال الفلسطينيين للعمل داخل الخط الأخضر وللتبادل التجاري. وفي هذا الإطار تسعى السلطة الوطنية الفلسطينية إلى تطوير الأداء في المعابر من خلال إعادة بناءها على نحو متقدم وخصخصة الخدمات المقدمة فيها، حيث أوصت جميع الدراسات التي أعدتها مؤسسات دولية وأهلية بضرورة تطوير برامج متكاملة لإدارة وتصريف البضائع وتطوير البنية التحتية اللازمة لإنهاء نظام التنزيل والتبديل المتبع حالياً في جميع المعابر التجارية وخاصةً في معبري المنطار والجلمة على أن تساعد هذه البرامج على استخدام نظام يتسم بالشفافية وسهولة المراقبة، ولمزيد من التفاصيل حول نتائج وتوصيات هذه الدراسات يمكن العودة إلى إستراتيجية النقل والمواصلات.

ويعاني هذا القطاع من مشاكل عدة منها تراجع العمل أثناء الاضطرابات السياسية فخلال الفترة الممتدة من 2001-2006 وبسبب العدوان الإسرائيلي والحصار الإسرائيلي المفروض على مناطق السلطة الوطنية الفلسطينية تعطلت معظم المعابر عن العمل وخاصة معابر قطاع غزة، والإغلاق المتكرر والمستمر للمعابر، بالإضافة إلى نظام النقل من شاحنة إلى شاحنة يؤخر تسليم البضائع ويسبب إهدار في الوقت وزيادة إجمالية في تكاليف النقل من وتزايد الخسائر حيث تضاعفت الأضرار خاصة وان تنزيل البضاعة ومن ثم إعادة تحميلها يؤدي إلى تلف بعضا منها أو كلها.

#### رابعاً: النقل السككي

يعتبر الخط الحجازي الفلسطيني (وصلة فلسطين) وفقاً لإسلامياً وهي سكة حديد ضيقة (بعرض 105 سم)، تصل السكة ما بين مدينتي دمشق والمدينة المنورة في منطقة الحجاز ولها تفرعات أخرى تصل بلاد الشام ببعضها، ويصل طولها إلى 1400 كيلومتر. بدأ العمل فيها عام 1900م وافتتحت عام 1908م واستمر تشغيلها حتى 1916م، في الحرب العالمية الأولى، إذ تعرضت للتخريب بسبب الثورة العربية الكبرى وسقوط الدولة العثمانية بعد الحرب، وقد أسست سكة حديد الحجاز زمن ولاية السلطان العثماني عبد الحميد الثاني لغرض خدمة حجاج بيت الله الحرام وربط أطراف الدولة العثمانية المترامية ببعضها البعض بالإضافة إلى أهدافها العسكرية. حيث يمر الخط من سوريا وفلسطين ومن ثم الأردن والسعودية (مرفق في الإستراتيجية خريطة توضح خط سير السكة).

وفي إطار محاولاتها الرامية إلى إعادة تأهيل الشبكة الواقعة في الأراضي الفلسطينية وإضافة وصلات أخرى قامت السلطة الوطنية الفلسطينية بإعداد دراسات الجدوى الاقتصادية والبنية التحتية لتنفيذ مشروع ربط قطاع غزة بشبكة سكة حديد إقليمية تربط قطاع غزة مع الدول المجاورة، بالإضافة إلى إنشاء سكة حديد للقطارات الخفيفة يربط بين محافظات غزة والضفة الغربية، ويقف الاحتلال الإسرائيلي عائق أمام تنفيذ مثل هذا المشروع الحيوي.

#### ثانياً: النقل الجوي:-

يوجد في فلسطين مطاران، مطار قلنديا الذي يسيطر عليه الاحتلال ويمنع الشعب الفلسطيني من إعادة تأهيله واستخدامه، ومطار ياسر عرفات الدولي والذي يعتبر الميناء الجوي الأول في فلسطين بعد قيام السلطة الفلسطينية، من أهم المشاريع الإستراتيجية الفلسطينية وعلى مختلف الصعد السياسية والاقتصادية والأمنية. حيث تتجسد أهميته السياسية في كونه رمزاً من رموز سيادة الدولة الفلسطينية والاستقلالية الوطنية وعنصر من عناصر تكامل وجود الدولة، فيما تتجسد أهميته الاقتصادية في إسهامه في التجارة الخارجية (الاستيراد والتصدير) وتوفير فرص العمل وتنشيط السياحة وتشجيع الاستثمار وإقامة الصناعات المساندة وبالتالي زيادة الناتج المحلي ورفع مستوى الدخل. وتتبع أهميته الأمنية من توفيره للحرية الشخصية للإنسان الفلسطيني في تنقله بين الوطن ومحيطه العربي والدولي وتخليصه من المعاناة والإجراءات التي تمتن كرامته وتمس أمنه في المعابر البرية.

وفي مطلع العام 1998 بدأت الخطة التشغيلية للخطوط الجوية الفلسطينية وانطلقت طائرات "الفلسطينية" في رحلاتها الأسبوعية المنتظمة إلى مطارات عمان والقاهرة وجدة والدوحة وأبو ظبي ودبي ولارنكا بقبرص

واسطنبول، وتنفيذا لاتفاقيات التبادل الثنائي مع شركات الطيران العربية والأجنبية استقبل مطار غزة الدولي رحلات أسبوعية منتظمة للخطوط الجوية الملكية المغربية والخطوط الرومانية والخطوط الروسية. ومنذ انطلاق انتفاضة الأقصى عام 2000 والمطار معطل بعد أن دمرته إسرائيل تدميراً شبه كلي، حيث تقدر وزارة المواصلات إن إعادة تأهيل المطار تحتاج إلى ما يقرب من 36 مليون دولار. ( لمزيد من المعلومات يمكن الرجوع إلى إستراتيجية المواصلات)

### ثالثاً : النقل البحري :-

لا يتوفر في فلسطيني نقل بحري بالمعنى الكامل لأن السيادة على المياه الإقليمية محدودة ومقيدة من الاحتلال الإسرائيلي، فما زال ميناء غزة البحري غير قائم حيث توقف العمل على إنشائه مع بداية انتفاضة الأقصى وتعرض ما انجز للتدمير من قبل الاحتلال الإسرائيلي، ما أدى إلى انسحاب المقاولين الأوروبيين (EGDG2000) وتوقف الممولين الرئيسيين (هولندا وفرنسا وبنك الاستثمار الأوروبي) عن التمويل حيث قدرت تكلفة الإنشاء حوالي 66 مليون يورو، وهناك موافقة على إعادة البدء في تنفيذ هذا المشروع الاستراتيجي، لذلك يتوجب تكثيف جهود مجلس الوزراء لإعادة تأكيد التزام الممولين بإتاحة الأموال المجمدة طرفهم للمشروع بالإضافة إلى توفير السلطة الوطنية الفلسطينية للحصة المقررة عليها حسب بنود المشروع.

مرفأ الصيادين: بدء العمل في المشروع بتوجيهات من الراحل ياسر عرفات لحماية قوارب الصيد التي تتعرض في مواسم **النوة** البحرية للتدمير والتلف، ما يخلف خسائر اقتصادية لقطاع صيد الأسماك والذي يعتبر أحد أهم مصادر التشغيل والأمن الغذائي في قطاع غزة. وأحد أهم بنود عمل الوزارة للفترة القريبة المقبلة أي في عام 2010 خاصة وبعد ضم سلطة الموانئ البحرية لوزارة النقل والمواصلات، إعداد الدراسات اللازمة للنهوض بهذا المرفأ وتدعيمه على أسس هندسية سليمة بما يوفر الأمن والأمان لمستخدميه وتطويره لتحقيق أغراض سياحية وترفيهية. وهذا يتطلب من مجلس الوزراء فصل الصلاحيات وإحالة صلاحية إنشاء المرفأ لوزارة النقل والمواصلات لتقوم بدورها المحدد في القانون، ويتطلب تنفيذ هذا المشروع موازنة قدرها 16 مليون دولار لتعميق الحوض وحمايته وتدعيم كاسر الأمواج وتقويته وصيانة الساحل الشمالي للمرفأ.

### رابعاً: الأرصاد الجوية

انشأت الأرصاد الجوية الفلسطينية منذ عام 1958 بعدد محدود من محطات الرصد الجوي وكان المتواجد منها في الضفة الغربية يتبع الأرصاد الأردنية أما المتواجد في القطاع فيتبع الأرصاد الجوية المصرية، وخضعت لإسرائيل بعد احتلالها للضفة الغربية عام 1967. ومع قيامها إهتمت السلطة الفلسطينية بهذا القطاع الذي يشكل أداة هامة للنقل البحري والجوي حيث فكرة إنشاء مطار فلسطيني، وفي نهاية عام 1995 تم إيفاد أول بعثة تدريبية إلى القاهرة لتدريب أخصائيين في الرصد الجوي والتنبؤات الجوية وكذلك للصيانة من قبل سلطة الطيران المدني في ذلك الوقت، ثم أرسل عدد آخر من المختصين في عام 1997 إلى المغرب، لتتشكل نواة لإنشاء دائرة الأرصاد الجوية الفلسطينية أصبح كادرها قادراً على العمل مطلع عام 1998 وبدأت الأرصاد الجوية

السلطانية بإصدار نشراتها الؤومية اعتمادا" على معلومتها وقدراتها الذاتية بعد أن كانت في السابق تعتمد على الجانب الإسرائيلي. ومع نهاية عام 1998 أصبحت دائرة الأرصاد الجوية الفلسطينية عضواً "مراقباً" في المنظمة العالمية للأرصاد الجوية العالمية وعضواً "دائماً" في المنظمة العربية للأرصاد الجوية في إطار جامعة الدول العربية.

وعلى مستوى التشريعات يطبق قطاع النقل والمواصلات قانون المرور الفلسطيني رقم (5) لعام (2000) واللائحة التنفيذية المنظمة له. كما تم انجاز مشروع قانون النقل الحكومي ضمن سياسة التنظيم و الترشيح والمتابعة والرقابة الفاعلة على استخدام المركبات الحكومية. وكذلك مشروع النظام البحري و مشروع نظام تملك الأرقام العمومية المستأجرة , كذلك تم إقرار نظام المخالفات المرورية، ونظام مجلس المرور الأعلى. ومع التطورات الحديثة و المتسارعة في قطاع النقل اعد القطاع مسودة قانون المرور الجديد و اللائحة التنفيذية حيث ظهر في قانون المرور الحالي العديد من أوجه القصور تتمثل في:-

1. الكثير من الأخطاء الفنية والتناقضات القانونية في نصوص المواد.
2. وجود بعض النصوص في هذا القانون قاصرة وغير واضحة.
3. لا يعطي القانون الحالي تغطية كاملة لجميع القضايا المرورية .
4. لا يغطي الكثير من العقوبات للمخالفات المرورية.
5. لا يأخذ القانون الحالي في حسابه الجوانب الإدارية لتحقيق السلامة والأمان على الطرق حفاظاً على حياة المواطن والممتلكات.

#### الأهداف المرجو تحقيقها من القانون الجديد :-

1. تطوير نظام مروري آمن ومتطور وصديق للبيئة، يلبي احتياجات المواطن ويسهم في التنمية المستدامة وينسجم مع أنظمة النقل والمرور الحديثة.
  2. النهوض بمستوى خدمات القطاعات المختلفة التابعة للوزارة.
  3. رفع مستوى نقل الركاب والبضائع والسلامة والأمان على الطرق.
  4. الحد من حوادث الطرق والتلوث البيئي الناتجة عن المركبات.
  5. رفع مستوى كفاءة السواقين بكفاءة فئاتهم.
  6. تحقيق الشفافية في تقديم الخدمات للمواطنين..
  7. يعزز ويزيد من حجم الإيرادات العامة للسلطة من خلال تحديد رسوم جديدة لعدد كبير من الخدمات التي تقدمها الوزارة للمواطنين ولا يتم استيفاء رسوم عنها كونها غير منصوص على استيفائها في القانون الحالي.
- ويواجه قطاع النقل والمواصلات مشكل متعددة أهمها:-

1- عدم التواصل الجغرافي بين الضفة الغربية وقطاع غزة بسبب سيطرة إسرائيل على معظم مساحات الأراضي الفلسطينية في الضفة الغربية وقطاع غزة.

2- ضعف السيطرة الفلسطينية على معظم البنية التحتية لقطاع النقل، وخاصة فيما يتعلق بالطرق التي تربط المحافظات المختلفة مع بعضها البعض.

3- إن استخدام الطرق الالتفافية من قبل الفلسطينيين يخضع للإغلاقات المتكررة والحوجز الإسرائيلية.

4- السيطرة الإسرائيلية الكاملة على جميع المعابر البرية والموانئ البحرية والجوية التي تربط الأراضي الفلسطينية بالعالم الخارجي.

5- الدمار الذي لحق في البنية التحتية لقطاع النقل.

## الرؤية

قطاع مميز يوفر الخدمات اللازمة لتنظيم صناعة النقل والمواصلات بجودة عالية من أجل المساهمة في تنمية واستدامة الاقتصاد الفلسطيني من خلال؛ تنمية وتطوير ورفع مستوى الخدمة في قطاع النقل والمواصلات بكافة أنماطه، والمساهمة في حماية البيئة ورفع مستوى السلامة العامة من خلال وضع وتحديث التشريعات وتعزيز دور القطاع الخاص وتشجيعه على الاستثمار والتعاون والتنسيق مع جميع الجهات المحلية والدولية ذات العلاقة بما يسهم في تحقيق الأهداف الوطنية ويعزز القدرة التنافسية للاقتصاد الفلسطيني.

## الأهداف الإستراتيجية

جدول الأهداف والسياسيات والتدخلات السياسية	
1- الهدف الاستراتيجي: بيئة تشريعية (قوانين -أنظمة -تعليمات) تتسجم مع المعايير الدولية للتميز في تقديم الخدمة للجمهور.	
السياسة	التدخلات السياسية
تغيير وتطوير التشريعات القائمة.	<ul style="list-style-type: none"><li>مراجعة الأنظمة والقوانين النافذة.</li><li>الاطلاع على الصياغات القانونية.</li><li>الاطلاع على تجارب الدول المجاورة.</li><li>زيادة وعي ومعرفة الفئات المستهدفة بالإجراءات القانونية المتعلقة بقطاع النقل بأنماطه المختلفة.</li></ul>
2- الهدف الاستراتيجي: نظام عمل مؤسساتي متميز وشفاف يساهم في تعزيز واستدامة الاقتصاد الفلسطيني.	
السياسة	التدخلات السياسية
إعادة هندسة عمليات خدمات الوزارة لتقديم خدمات متكاملة ( النافذة الموحدة) وموحدة في كافة	<ul style="list-style-type: none"><li>حصر الخدمات التي تقدمها الوزارة.</li><li>حصر الآليات المتبعة لتقديم كل خدمة.</li><li>تحديد القصور في كل خدمة.</li></ul>

<ul style="list-style-type: none"> <li>• الاطلاع على تجارب الدول في المجاورة.</li> <li>• مشاركة الموظفين وخاصةً التي تقدم الخدمة حالياً في تطوير الخدمة</li> <li>• زيادة وعي الموظفين ومتلقي الخدمة بأهمية إعادة هندسة العمليات وفوائدها.</li> </ul>	<p>المحافظات.</p>
<p><b>3- الهدف الاستراتيجي: قطاع نقل ومواصلات كفؤ وفعال.</b></p>	
<p><b>التدخلات السياسية</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• تطوير وإعادة تأهيل البيئة التحتية لقطاع النقل والمواصلات بأنماطه المختلفة.</li> <li>• التوسع في إجراء البحوث الفنية والاقتصادية والبيئية اللازمة لتحسن كفاءة خدمات النقل.</li> <li>• تحديث نظام النقل العام في فلسطين وتطوير الأنظمة واللوائح ذات العلاقة.</li> <li>• تطوير مركز لمعلومات النقل.</li> <li>• التنسيق مع وزارة السياحة لتشجيع النقل السياحي.</li> <li>• الأخذ بمتطلبات ذوي الاحتياجات الخاصة في كل ماله علاقة بنشاط النقل.</li> <li>• التنسيق مع الجهات ذات العلاقة لتفعيل النقل الخاص وخاصة النقل المدرسي.</li> </ul>	<p><b>السياسة</b></p> <p>تطوير قطاع النقل والمواصلات وتحسين كفاءة أدائه.</p>
<p><b>4- الهدف الاستراتيجي: فلسطين جزء رئيساً من شبكة الربط العربي والدولي.</b></p>	
<p><b>التدخلات السياسية</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• التنسيق والتعاون على المستوى العربي والدولي.</li> <li>• التعاون الدولي والربط الإقليمي البري والبحري والجوي مع دول العالم.</li> <li>• المشاركة في كافة الأنشطة ذات العلاقة وعلى كافة المستويات الدولية والعربية.</li> </ul>	<p><b>السياسة</b></p> <p>الربط الإقليمي مع الدول المجاورة للمساهمة في نمو الاقتصاد الفلسطيني.</p>
<p><b>5- الهدف الاستراتيجي: مستوى أداء متطور وبيئة تقنية مناسبة.</b></p>	
<p><b>التدخلات السياسية</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• التوسع في استخدام التقنية ونظم الحاسب الآلي في مجالات العمل المختلفة</li> <li>• رفع كفاءة القوى العاملة من خلال توفير برامج التدريب المتطورة والتي تلبي احتياجات العمل.</li> <li>• تطوير موقع الوزارة على شبكة المعلومات (الانترنت) بما يمكن من مساهمته في تطبيق الحكومة الالكترونية.</li> </ul>	<p><b>السياسة</b></p> <p>تطوير مستوى الأداء وتهيئة البيئة التقنية المناسبة</p>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>تحسين الأداء من خلال الاستفادة من تجارب المؤسسات والمنظمات المحلية والدولية والمشاركة في المؤتمرات والندوات والاستفادة من أبحاثها.</li> <li>توفير النظم المناسبة لربط الوزارة آلياً مع مؤسسات القطاع الخاص التي تتعامل مع الوزارة.</li> </ul>
<b>6- الهدف الاستراتيجي: بيئة مرورية آمنة.</b>	
<b>السياسة</b>	<b>التدخلات السياسية</b>
رفع مستوى الأمان والسلامة على شبكة الطرق.	<ul style="list-style-type: none"> <li>إصدار الأنظمة ذات العلاقة.</li> <li>التنسيق مع الجهات المعنية لإعداد وتنفيذ برامج التوعية المرورية حول الاستخدام الأمثل للمركبات.</li> <li>والالتزام بالأنظمة المرورية مع تكثيف جهود التوعية بمبادئ القيادة الآمنة.</li> <li>دعم برامج توفير الخدمات والمراكز الأمنية والإسعافية لمستخدمي الطرق بالتنسيق مع الجهات المعنية.</li> <li>العمل على تطوير مراكز لإرشاد مستخدمي الطرق.</li> <li>التنسيق مع الجهات الأخرى لتطوير برامج تأهيل السائقين ووضع المواصفات الآمنة للمركبات وتحديد صلاحيتها للسير على الطرق.</li> </ul>
<b>7- الهدف الاستراتيجي: قطاع نقل ومواصلات شريك وداعم للقطاع الخاص</b>	
<b>السياسة</b>	<b>التدخلات السياسية</b>
تشجيع القطاع الخاص على المساهمة والاستثمار في نشاطات قطاع النقل والمواصلات.	<ul style="list-style-type: none"> <li>تشجيع القطاع الخاص على إقامة وتشغيل وإدارة محطات نقل الركاب المركزية.</li> <li>تشجيع القطاع الخاص على الاستثمار في قطاعي النقل البري والبحري.</li> <li>إعداد مشاريع لخلق مبادرات تطوير العمل المؤسسي.</li> <li>تنفيذ وتقييم مشاريع مبادرات التطور في العمل المؤسسي</li> <li>تطبيق أنظمة التطوير والمكافآت والحوافز.</li> </ul>

#### توزيع الموارد

حددت الإستراتيجية التكاليف المترتبة على كل سياسة وتتفاوت هذه التكاليف حسب التدخلات السياساتية المحددة لكل سياسة وحجم وأهمية كل تدخل ويمكن عرضها على النحو الآتي

الرقم	السياسة	2011	2012	2013	المجموع
-------	---------	------	------	------	---------

1800	600	600	600	تغيير وتطوير التشريعات القائمة	1
1050	350	350	350	إعادة هندسة عمليات خدمات الوزارة لتقديم خدمات متكاملة (النافذة الموحدة) وموحدة في كافة المحافظات	2
573000	191000	191000	191000	تطوير قطاع النقل والمواصلات وتحسين كفاءة أدائه	3
235100	78333	78333	78333	الربط الإقليمي مع الدول المجاورة للمساهمة في نمو الاقتصاد الفلسطيني	4
5400	1800	1800	1800	تطوير مستوى الأداء وتهيئة البيئة التقنية المناسبة	5
3150	1050	1050	1050	رفع مستوى الأمان والسلامة على شبكة الطرق	6
2100	700	700	700	تشجيع القطاع الخاص على المساهمة والاستثمار في نشاطات قطاع النقل	7
821600	273833	273833	273833	المجموع	

## المنهجية:-

تولت وزارة النقل والمواصلات قيادة الفريق الوطني لإعداد الإستراتيجية القطاعية الخاصة بالقطاع (النقل والمواصلات). وقد عمل إلى إخراجها الطاقم الفني المكلف من قبل وزير النقل والمواصلات، والذي اتخذ من وزارة النقل والمواصلات مقراً له، بالإضافة إلى مشاركة من وزارات حكومية وأهلية أخرى. ووضع الطاقم الفني المكلف بإعداد الإستراتيجية القطاعية برنامج عمل تم مناقشته مع الشركاء قبل إقراره. ولقد تضمنت المنهجية المتبعة في إعداد هذه الوثيقة مراجعة كافة الوثائق والتقارير والخطط التشغيلية السابقة وكذلك الاطلاع على استراتيجيات الوزارات والمؤسسات الأخرى، بالإضافة إلى الاجتماعات وورش العمل وحلقات النقاش المركزة التي وصل عددها إلى (15) اجتماع وورشة عمل.