

مسودة



وزارة النقل والمواصلات

تصور حول

الربط البري المتكامل بين دولة فلسطين والدول العربية
"مقترح أولي"

اعداد: د. علي شعث
وكيل وزارة النقل والمواصلات

٢٠٠٨
أكتوبر ٢٠٠٨



مقدمة

يشكل قطاع النقل والمواصلات عصباً أساسياً في دعم وتسهيل الحركة الاقتصادية، والربط بين المناطق الفلسطينية وتسهيل التواصل والتبادل بينها، خاصة وأن تنويع القاعدة الاقتصادية هدفاً أساسياً في مرحلة بناء وتنمية الأراضي الفلسطينية.

ويعتبر النقل البري للبضائع والأفراد بأشكاله ووسائطه المختلفة من وإلى فلسطين من أهم وسائل تنشيط التبادل التجاري محلياً وإقليمياً ودولياً، وأحد الدعائم الأساسية في تحقيق التكامل الاقتصادي الإقليمي الذي يساهم بشكل كبير في إنعاش الاقتصاد الفلسطيني وتعزيز قدرته التنافسية مستقبلاً، ومقابلة كافة احتياجات الطلب على خدمات النقل وفقاً لتوقعات تدفقات الطلاب. وجدير بالإشارة إلى أن قطاع النقل البري الفلسطيني يمتلك من المزايا والفرص الاستثمارية ما يجعله يساهم في رفع معدلات التنمية، في ظل تطوير وتحسين شبكات النقل الفلسطيني وربط شبكات النقل محلياً وإقليمياً لإنشاء قاعدة تنموية تدعم سبل التعاون العربي وتحرير خدمات النقل مستقبلاً.

تعكس ورقة العمل الحالية، بداية واقع النقل البري في مناطق السلطة الوطنية الفلسطينية مدعماً بملاحق تشتمل على خرائط، حيث تم تقديم نبذة مختصرة عن الطرق الإقليمية، والطرق الدولية، والسكك الحديدية، والمعابر الحدودية، وتم التعرّيج على النقل البحري والجوي، وذلك للأهمية القصوى في ربط محاور النقل البري بأنماط النقل الأخرى لتحقيق الجدوى الاقتصادية. وثم تم تقديم مقترح لمداور ووصلات الربط البري الإقليمي بين مناطق السلطة الوطنية الفلسطينية والدول العربية، والرؤية المستقبلية لقطاع النقل، ومتطلبات رئيسية لتحقيق ذلك في ضوء التكامل الاقتصادي العربي، وأخيراً المشاريع ذات الأولوية القصوى للتنفيذ لتحقيق أهداف قطاع النقل والمواصلات على المستوى الإقليمي بما يساهم في تجسيد السيادة الفلسطينية برأً وجواً وبحراً.

واقع النقل البري في مناطق السلطة الوطنية الفلسطينية

يعتمد نظام النقل في الأراضي الفلسطينية بشكل أساسي على شبكة الطرق لحركة الأفراد والبضائع، وتعتبر الطرق الشريان الذي تنساب من خلاله حركة المرور التي تؤثر على مناطق السلطة الوطنية الفلسطينية اقتصادياً واجتماعياً لكونها تعمل على تسهيل انتقال المواطنين والأيدي العاملة وتعزيز الحركة التجارية من صادرات وواردات والربط بين مراكز الإنتاج والتصدير وربط المناطق الفلسطينية ببعضها بما يساهم في توزيع المشروعات الاقتصادية و الإنتاجية على مختلف أنحاء المحافظات بما يتلاءم مع الأهداف التنموية للسلطة الوطنية الفلسطينية.

وتساهم الطرق في تحقيق الربط الإقليمي من خلال إعادة إنشاء وتأهيل وتطوير الطرق الرئيسية، وتنفيذ وصلات طرق جديدة بين الطرق الرئيسية والإقليمية، وتحسين وتطوير شبكات الطرق

القائمة ورفع كفاءتها في إطار إستراتيجية طرق تقوم على تحقيق الجدوى الاقتصادية من شبكات الطرق في تنشيط التبادل التجاري محلياً ودولياً وإقليمياً. وتتألف شبكة الطرق الحالية من حوالي ٣٥٠٠ كم من الطرق، يوجد منها حوالي ٣٢٠٠ كم من الطرق في الضفة الغربية وحوالي ٣٠٠ كم من الطرق في قطاع غزة، وتشمل طرق رئيسية وإقليمية، ومحلية. وقد تعرضت شبكات الطرق والبنى التحتية للتدمير من قبل قوات الاحتلال الإسرائيلية، كما وتعاني الشبكات من ضعف مستوى الظروف الإنشائية والهندسية للطرق الرئيسية، إضافة إلى انعدام التواصل الإقليمي عبر الطرق الرئيسية، عدم قدرة شبكات الطرق القائمة على استيعاب حركة المرور المتنامية وتلبية احتياجات الحركة الاقتصادية والاستثمارية.

ومن أجل تحقيق الكفاءة في عمليات النقل باستخدام وسائل النقل المتعدد، فإن هناك ضرورة ملحة لعملية تطوير النقل البري بالتوازي، حيث أن جميع المعابر الدولية والحدودية ربطت بشبكة الطرق الرئيسية، حيث يسهل الوصول إلى هذه المعابر الحدودية، وكذلك ربط الموانئ البرية والبحرية والجوية (المخطط لها) بشبكة الطرق الإقليمية مما يسهل عملية الاتصال بين هذه الموانئ والمعابر الحدودية والدول المجاورة ويساعد في انسياب الحركة. وفيما يلي نبذة مختصرة عن واقع النقل بأنواعه في مناطق السلطة الوطنية الفلسطينية.

أولاً: الطرق الإقليمية:

الطريق الساحلي

يشكل الطريق الساحلي محور المنطقة الساحلية ويمتد من الحدود الشمالية لعام ١٩٦٧ بيت لاهيا، جباليا، غزة، الزهراء، النصيرات، الزوايدة، دير البلح، خان يونس، ثم رفح حتى الحدود الجنوبية مع جمهورية مصر العربية، ويختلف عرض الطريق الحالي على امتداد طوله حيث يصل أقل العروض إلى ٧ متر ويصل إلى أكبرها عند ٣٠ متر، وسطح الطريق وطبقاته الإنشائية القديمة وجودته المتدنية ولا يحتوي الطريق في وضعه الحالي إلى أي أكتاف أو جزر أو خدمات أخرى، وتشكل القيادة على هذا الطريق في وضعه القائم خطورة لتدنى مستوى الخدمة على سطحه بالإضافة غياب الإدارة وسوء تخطيطه الرأسي والأفقي، خاصة عند ارتفاعات منطقة النصيرات وفي الجزء الذي يمتد من منطقة النورس حتى منطقة الواحة شمالاً. ويتكون الكورنيش من طريق للسيارات باتجاهين ومسربين في كل اتجاه، كما يشتمل على حاشيات مؤهلة لحركة الدراجات في كلا الاتجاهين محاطة بصفيين من أشجار النخيل، وفي الوسط جزيرة عريضة مزروعة بالأشجار والنباتات، كما يوجد على جانبي الطريق أرصفة للمشاة، والطريق مزود بشبكة مياه وأخرى للصرف الصحي وأعمدة إنارة على مسافات محددة على جانبي الطريق، وفي أماكن محددة يزداد عرض الطريق ليضاف إليه مواقف للسيارات واستراحات وكافتيريات ومقاهي ومحلات تجارية ومحطات وقود وغيرها من الخدمات التجارية والسياحية والترفيهية.

طريق عابر فلسطين " الممر الآمن "

يعتبر طريق الممر الآمن هو الشريان الرئيسي الذي يربط بين المحافظات الجنوبية (قطاع غزة) والمحافظات الشمالية (الضفة الغربية) يبدأ من مدينة بيت حانون إلى ترقوميا قضاء الخليل، وصمم طريق الممر الآمن بطول ٤٢ كم ومنسوب الطريق أسفل منسوب الأرض بـ ٥ متر، ويتقاطع طريق الممر الآمن مع ٦ طرق فرعية للجانب الآخر فصمم ٦ جسور أعلى الطريق. وقد اقترحت ثلاث سيناريوهات لتصميم الطريق، السيناريو الأول المقترح أن يكون عرض الطريق ٨٤,٦ متر، ويكون حرم وخطوط السكة الحديد على جانب واحد من الطريق، وعرض

خط السكة الحديد ٦ متر والمسافة بين الخطين ٣ متر فيكون عرض حرم السكة الحديد الكلي ١٥ متر، ويحدد جانب حرم السكة الحديد مناطق البنية التحتية بعرض ٦ متر خاص بالغاز وخطوط الكهرباء ومناطق خضراء والإنارة بعرض ٦ متر، ومسارات للسيارات المارة بالطريق مصمم لها ٤ مسارات ٣ مسارات للسيارات عرض المسار الواحد ٣,٨ متر ومسار واحد للطوارئ عرضه ٣ متر فيكون العرض المسار الكلي المقترح ١٤,٤٠ متر، ويتوسط الشارع جزيرة عرضها ١٢ متر بها مناطق خضراء وأعمدة إنارة، وبالمثل مسارات السيارات القادمة من غزة عرضها ١٤,٤٠ متر، والمناطق الخضراء وأعمدة الإنارة والخدمات ١٢ متر فيكون العرض الكلي للطريق الممر الآمن المقترح ٨٤,٦٠ متر.

الطريق رقم (٤)

والذي يمتد من أقصى شمال محافظات غزة عند الحدود مع الخط الأخضر مروراً بمحافظة غزة ومحافظة دير البلح حتى مفترق القرارة حيث يتفرع الطريق لفرعين الشرقي منها ويمتد حتى معبر (العودة) على الحدود المصرية ، والغربي ويعبر محافظتي خان يونس ورفح حتى الحدود المصرية ويبلغ الطول الإجمالي للطريق بفرعيه ٥٨ كم.

طريق صلاح الدين

والذي يمتد من مفترق بيت لاهيا موازياً للطريق رقم (٤) وحتى يتقاطع معه عند مفترق البوليس الحربي (ميدان الشهداء) وبطول إجمالي حوالي ١٢ كم.

ثانياً: الطرق الدولية:

يعتبر الطريق الدولي M40 من المشاريع الإقليمية الهامة حيث أنه يخدم منطقة الشرق الأوسط ، وهو مشروع متكامل حسب المقاييس والطريق يتجه من الغرب للشرق وعكسه لمنطقة الشرق الأوسط، ويمتد من الحدود الليبية المصرية مروراً بشمال جمهورية مصر العربية إلى الحدود المصرية الفلسطينية ويخترق قطاع غزة حتى يلتقى بالمعبر الآمن ليخترق الأراضي الفلسطينية ١٩٤٨، وصولاً إلى الخليل ثم يمتد عبر القدس إلى الأغوار مروراً بجسر الأمير حسين الحدود الأردنية الفلسطينية ثم مروراً بعمان والأزرق حتى رويشد والحدود الأردنية العراقية عند طربيل وبعدها يمر بالالبار وبغداد وينطلق شرقاً بمحاذاة بعقوبة مروراً بخانقين حتى الحدود العراقية الإيرانية بمنطقة المنذرية وبعدها طرق إيران.

ويعتبر هذا المشروع من مشاريع قطاع النقل والمواصلات ذات الأولوية، وذلك من أجل تحقيق التواصل الإقليمي مع دول الجوار، والذي يتطلب وجود اتصال طرقي أو سككي مع الدول المجاورة.

الجدول التالي يوضح المسافات و الطرق المقترحة لخطه الطريق M40 :

حالة الطريق	المسافة K.M	الطريق
طريق محلي بحاجة إلى توسيع لتصبح طريق رئيسية بحاجة إلى توسيع وتعبيد	55	من معبر رفح الحدودي - عبر الطريق الحدودية - بيت حانون
طريق جديدة بحاجة إلى شق و تعبيد	43	المعبر الآمن من بيت حانون - ترقوميا
الطريق عبارة عن طريق رئيسي وهو طريق رقم ٣٥ يرتبط عند منطقة الخليل بطريق رقم ٦٠ بحاجة إلى صيانة	58	الطريق من ترقوميا - الخليل - بيت لحم - القدس
الطريق إقليمية بحاجة الى توسيع وعمليات صيانة	12	الطريق من بيت عوا - ترقوميا
الطريق موجودة وهي عبارة عن طريق رقم ٦٠	64	الطريق من القدس - رام الله - نابلس طريق

٦٠		عمليات صيانة
الطريق من نابلس - جنين	39	عبارة عن تكملة الطريق رقم ٦٠ و هو رئيسي و بحاجة إلى أعمال صيانة
الطريق من القدس - أريحا - عبر طريق الأغوار طريق رقم ٩٠ - حتى يربط مع طريق رقم ٥٧ - ثم جسر الأمير محمد (دامية)	74	الطريق من القدس عبر طريق رقم ١ إلى منطقة أريحا ومن منطقة أريحا يرتبط مع طريق رقم ٩٠ عبر الأغوار حتى يرتبط مع طريق رقم ٥٧ ومن ثم إلى جسر الأمير محمد (دامية) وجميعها طرق رئيسية ما عدا الطريق الداخلي لمنطقة أريحا بطول ١٠ K.M
الطريق من نابلس - يرتبط بطريق رقم ٥٧ حتى جسر الأمير محمد (دامية)	31	الطريق عبارة عن طريق رئيسية و هي طريق رقم ٥٧ الرابطة لمنطقة نابلس بالأغوار بحاجة إلى عمليات صيانة
مقترح طريق بديلة من منطقة جدين - حتى يرتبط بطريق رقم ٥٧ عبر منطقة قباطيا - الزبابدة - طوباس - حتى طريق رقم ٥٧	30	الطريق عبارة عن طريق محلية بين قرى منطقة جنين - نابلس و الطريق بحاجة إلى توسيع لتصبح طريق رئيسية
طريق رابط مقترح من منطقة نابلس (زعترة) - يرتبط مع شارع رقم ٩٠ الأغوار	30	الطريق عبارة عن طريق إقليمي يربط منطقة نابلس بمنطقة الأغوار ويرتبط هذا الشارع مع شارع رقم ٩٠ وهذا الشارع بحاجة إلى توسيع و صيانة

ثالثاً: النقل الجوي

مطار ياسر عرفات الدولي:

يقع مطار ياسر عرفات الدولي شرق مدينة رفح في المنطقة المحاذية للحدود الدولية الفلسطينية المصرية، ويبعد عن مدينة غزة حوالي ٣٦ كيلومتراً وتقدر مساحته الكلية بـ ٢٨٠٠ دونم. ويتكون مطار ياسر عرفات الدولي من المدرج الرئيسي والذي يبلغ طوله ٣٠٨٠ متر بعرض ٦٠ متر، موقف طائرات بطول ٨٣٠ متر بعرض ١٠٥ متر، صالة المسافرين والتي تقدر مساحتها بـ ٢٤٠٠٠م^٢، برج المراقبة، مبنى الشحن، مبنى الرادار، كما يوجد في مطار ياسر عرفات الدولي مجموعة من المحطات الملاحية، ويضم المطار صالة الشرف واستقبال الرئيس وكبار الزوار، كذلك مبنى الإدارة وعناصر الصيانة ومبنى الأرصاد الجوية ومخازن البترول ومحطات الإسعاف والإطفائية والكهرباء والصرف الصحي وساحات وقوف السيارات، وجميع منشآت المطار مصممة وفقاً للمواصفات الدولية التي وضعتها منظمة الطيران العالمية "الإيكاو" "ICAO" حيث تم تثبيت عضوية مطار ياسر عرفات الدولي في مجلس المطارات العالمية "ACI" برمز دولي مستقل "LVGZ".

هذا وقد أقدمت القوات الإسرائيلية على استهداف مشروع مطار ياسر عرفات الدولي عدة مرات أسفرت عن خسائر فادحة في المطار نتيجة إحداث أضرار جسيمة بنسب متفاوتة في كل من المدرج وإضاءة المدرج، ومحطة الكهرباء الخاصة بالرادار، وشبكات الكهرباء والمياه والصرف الصحي، وهنجر طائرة الرئيس، وهنجر الصيانة الرئيسي، والمساعدات الملاحية والأجهزة الملاحية، ومكتب الأرصاد، وسور المطار.

مطار قلنديا

مطار قلنديا مطار قديم يقع بجوار مدينة القدس في المحافظات الشمالية (الضفة الغربية)، وهو مطار أنشئ في عهد الانتداب البريطاني، ثم نقلت إدارته إلى الأردن، حيث تم إضافة محطة

للأرصاد الجوية للمطار، ومن ثم خضع للسيطرة الإسرائيلية بعد حرب العام ١٩٦٧، ويقع على بعد كيلومترين من المطار حاجز قلنديا، وهو المدخل الرئيسي الذي يفصل رام الله عن القدس وجاري التفاوض بشأنه.

رابعاً: النقل البحري

يعتبر قطاع الموانئ البحرية والنقل البحري من أهم القطاعات الاقتصادية الخدمائية التي تساهم وبدرجة كبيرة في إنعاش وتنمية الاقتصاد الفلسطيني، لكونه شريان الحركة الاقتصادية والتنموية والاستثمارية.

ميناء غزة التجاري:

يعتبر إنشاء ميناء بحري جنوب مدينة غزة من أهم المشاريع الإستراتيجية في فلسطين على الصعيد السياسي والاقتصادي، حيث سيعمل على إيجاد معبر حر لفلسطين على العالم الخارجي، وسيوفر الميناء بعد تشغيله مورد دخل للاقتصاد القومي عن طريق ناتج خدمات النقل البحري حيث سيوفر قرابة ١٥٠ إلى ٢٠٠ مليون دولار سنوياً من مدفوعات الجمارك والأرضيات للبضائع القادمة عبر الموانئ الإسرائيلية، وسيوفر ما يقارب ١٨٠٠ فرصة عمل خلال مرحلة الإنشاء وحوالي ٥٠٠٠ فرصة عمل مباشرة وغير مباشرة أثناء التشغيل. وتتطلب أهمية وأولوية تنفيذ المشروع في الوقت الحالي أن مناطق السلطة الوطنية الفلسطينية تعتمد وبشكل كامل على الموانئ الإسرائيلية فيما يتعلق بالاستيراد والتصدير حيث قدرت الدراسات الخاصة بالميناء أن ما يعادل ٦,١٥ مليون طن من البضائع سيتم استيرادها وتصديرها عام ٢٠١٢.

تتكون المرحلة الأولى من إنشاء الميناء من رصيف بطول ٢٠٠ متر لخدمة مناولة البضائع العامة والحاويات بالإضافة إلى رصيف الدرجة بطول ١٤٠ متر لمناولة المعدات الكبيرة كالسيارات وغيرها، ويصل طول كاسر الأمواج في هذه المرحلة إلى ٧٣٠ متر، أما عمق المياه فيصل إلى ١١ متراً. أما المرحلة الثانية تتضمن توسيع الميناء وذلك بتجهيز محطة كاملة لمناولة الحاويات بسعة تصل إلى ٥٠٠,٠٠٠ حاوية في السنة وسوف يتم تجهيز رصيف بطول ٦٠٠ متر مجهز لخدمة بواخر لغاطس ١٤ متر. وأخيراً المرحلة الثالثة، حيث سيتم تجهيز الميناء بأحدث المعدات اللازمة لمناولة مختلف أنواع البضائع مثل الحاويات وبضائع الصب والبضائع العامة، وذلك كي تصبح الميناء ميناءً متخصصاً لأنواع البضائع المختلفة.

خامساً: المعابر الحدودية البرية

تعتبر المعابر والنقاط الحدودية القائمة التي تربط الضفة الغربية وقطاع غزة بالدول المجاورة هي المدور والأداة الرئيسية المؤثرة بالحركة التجارية، وتسيطر إسرائيل على جميع هذه المعابر وتقوم بفرض سلسلة من الإجراءات الأمنية المعقدة التي حولت هذه المعابر إلى نقاط أمنية وليس تجارية، وتشمل المعابر الحدودية البرية كل من معبر الكرامة (أريحا)، معبر العودة (رفح)، ومعبر بيت حانون، ومعبر المنطار، ومعبر صوفيا. ويقع معبر الكرامة على نهر الأردن

ليسهل تنقل المسافرين الفلسطينيين إلى العالم عبر المملكة الأردنية الهاشمية إضافة إلى استخدامه للتبادل التجاري، ويقع معبر العودة على الحدود الفلسطينية المصرية، ويستخدم لنقل المسافرين من فلسطين إلى جمهورية مصر العربية إلى العالم هذا ويستخدم هذا المعبر للتبادل التجاري بين فلسطين ومصر والعديد من الدول الأخرى، ومعبر بيت حانون يستخدم لحركة العمال الفلسطينيين الذين يعملون داخل الخط الأخضر، أما معبر المنطار يعتبر المعبر الرئيسي الذي يربط قطاع غزة بإسرائيل ويستخدم للتبادل التجاري، ومعبر صوفيا يقع شرق محافظة رفح ويستخدم أيضاً للتبادل التجاري وكذلك نقل المسافرين.

سادساً: السكك الحديدية

وكون أن موضع مخطط شبكات السكك الحديدية العربية ومداور الربط السكك بين الأقطار العربية اختيار للعرض على القمة العربية الاجتماعية والتنمية والاقتصادية نهاية الشهر الجاري فأنة من الجدير الإشارة إلى واقع السكك الحديدية في فلسطين، حيث قامت السلطة الوطنية الفلسطينية بإعداد كافة دراسات الجدوى الاقتصادية والبيئية لتنفيذ مشروع ربط قطاع غزة بشبكة سكة حديدية إقليمية، بحيث يربط بين قطاع غزة والدول المجاورة، إضافة إلى إنشاء خط سكة حديد للقطارات الخفيفة يربط بين محافظات غزة ومحافظات الضفة الغربية. ولكن الاحتلال الإسرائيلي حال دون تنفيذ هذا المشروع الاستراتيجي. علماً بأنه يوجد خط سكة حديدية قديمة تربط بين قطاع غزة ومصر وبيروت، إلا أن الاحتلال الإسرائيلي قام بسلب تجهيزات هذا الخط. وقد أوقفت معظم خدمات السكة الحديدية والتي تربط مصر بالمحافظات الجنوبية عن التشغيل بعد منتصف الستينات بسبب حرب عام ٦٧ والبنية التحتية لخطوط سكة الحديد عاطلة عن العمل منذ ذلك التاريخ بشكل كبير، كما أن مساحات كبيرة من حرم سكة الحديد متعدى عليها. وعليه فأنتنا نتطلع في هذا الصدد إلى الدعم والمساندة بشقيها المادي والفني من أجل التمكن من إعادة إحياء الربط السككي في فلسطين باعتباره احد وسائل النقل البري ذات الأهمية الخاصة حيث أننا من خلالها نتمكن من التواصل محلياً وإقليمياً ودولياً مما يساعدنا في عملية التنمية الشاملة بفلسطين، هذا ونتطلع إلى مراعاة خصوصية فلسطين عند إبرام أي اتفاقيات بالخصوص.

مقترح لمداور ووصلات الربط الإقليمي

١. الربط بين الضفة الغربية وقطاع غزة، بطريق عابر فلسطين " الممر الآمن"، وذلك على أساس طريق بري بمسرب للمركبات الخفيفة ومسرب للشاحنات، ومسار لسكة الحديد، والأخذ بعين الاعتبار خطوط نقل الكهرباء والماء والاتصالات والخدمات، ويبلغ طول المسرب ٤٢ كيلومتر بين غزة والخليل.
٢. إنشاء خط سكة حديد قادم من العفولة شمالاً ليمر بشمال الضفة الغربية ليرتبط من الجنوب بخط آخر يمر بالمعبر الآمن ليرتبط بالخط R50 القادم من العريش بمصر وليرتبط من الشرق بشبكة السكك الأردنية.
٣. انجاز سكة حديد بقطاع غزة لترتبط مع مداور الربط السككي الشرقي (الإسماعيلية/العريش/رفح)، وهو جزء من محور يبلغ طوله ٢٢٥ كم متفرعاً من الفردان غرب قناة السويس ليعبر القناة بكوبري معدني متحرك بطول ٦٤٠ متراً بفتحة ملاحية ٣٢٠ متراً ليتجه شرقاً موازياً لساحل البحر المتوسط شمال سدياء حتى مدينة رفح على الحدود الشرقية لمصر مما يحقق مستقبلاً إمكانية إعادة تشغيل قطار الشرق السريع حتى استانبول.

٤. إنجاز المدور M40 الذي سيؤدي إلى حرية الحركة للبضائع والمسافرين وخلق تواصل اقتصادي وجغرافي واجتماعي مع الدول المجاورة، إضافة إلى ربطه مع المحور الشمالي الجنوبي الممتد من تركيا عبر سوريا - الأردن - السعودية - إلى اليمن. كما أنه يجب أن يكون هذا المدور داخل الأراضي الفلسطينية كملاً لأجزاء هذا المحور في كل من جمهورية مصر العربية والمملكة الأردنية الهاشمية.
٥. إنشاء الطريق الساحلي في قطاع غزة، ليمتد ليرتبط مع الطريق الدولي الساحلي حتى رفح المصرية شرقاً وحتى السلوم غرباً على الحدود الليبية بطول ١٠٦٣ كم مروراً بالعريش، القنطرة، بورسعيد، الإسكندرية، مرسى مطروح.
٦. دراسة إمكانيات الربط الإقليمي بالمشروع M45 العابر لأوربا مروراً بالأردن انتهاءً بجنوب الجزيرة العربية.
٧. إعادة إعمار مطار ياسر عرفات الدولي، وربطه بشبكة الطرق الإقليمية.
٨. إنشاء ميناء غزة التجاري، وإعادة تأهيل مرفأ الصيادين، وربطهما بشبكة الطرق الإقليمية.
٩. رفع كفاءة شبكات الطرق بالضفة الغربية وقطاع غزة.
١٠. توفير البنية التحتية الأساسية اللازمة لممارسة الأنشطة التجارية في المعابر ذات الطابع التجاري، وتوفير نظام الشحن المباشر، وتوفير الأجهزة والمعدات اللازمة، وإدخال التسهيلات اللازمة، إذ لا تحتوي هذه المعابر على أية أرصفة أو شبكات للإنارة والمياه ولا يحتوي على مداخل لدخول وخروج الشاحنات أو أجهزة تفتيش، إضافة إلى عدم وجود أسوار محددة.

رؤية مستقبلية

- (١) ربط فلسطين ضمن شبكة المواصلات الإقليمية لدول الجوار والأورومتوسطية بما يساهم في تكوين كتلة اقتصادية تواجه التحديات العالمية.
- (٢) إعداد مخطط نقل شامل يأخذ بعين الاعتبار ربط وتكامل التخطيط العمراني للمدن مع برنامج وإستراتيجية شاملة للنقل والمرور من جانب و بين سياسة وتخطيط استعمالات الأراضي والخدمات وتخطيط النقل ودراسة التأثيرات المرورية للمشاريع الكبرى من جانب آخر.
- (٣) إنشاء وتطوير شبكات النقل البري والبحري والجوى وخدماتها وتحسينها وتنظيمها ورفع كفاءتها الفنية وتوسيع قاعدة نشاطاتها بما يعزز تلبية الطلب على خدمات النقل وتوفيرها بالمستوى الجديد وبالكلفة الملائمة، وتشجيع المنافسة والاستثمار في قطاع النقل بما يتفق مع أهداف التنمية الاقتصادية والاجتماعية في المناطق الفلسطينية، وذلك من خلال تحسين وتطوير شبكات الطرق القائمة وشق طرق إقليمية وخطوط ناقلية برية وإعادة اعمار مطار ياسر عرفات الدولي بقطاع غزة وتنفيذ مشروع قرية الشحن، وتنفيذ مشروع مطار بالضفة الغربية، وإنشاء ميناء غزة البحري، وإعادة تأهيل وتدعيم مرفأ الصيادين، وتطوير المعابر الحدودية وإنشاء سكة حديدية.
- (٤) تنفيذ مشاريع البنية التحتية الإستراتيجية لقطاع النقل والمواصلات في إطار إستراتيجية تقوم على تحقيق الجدوى الاقتصادية من شبكات الطرق البرية والخطوط الجوية

والبحرية، وما يتطلب ذلك من إعادة إنشاء وتأهيل وتطوير، وكذلك تنفيذ وصلات وآليات نقل جديدة بين الطرق الرئيسية والإقليمية لتقصير زمن الرحلة والتخفيف من الأعباء الاقتصادية المتمثلة في استهلاك الوقود وكذلك التقليل من حوادث السير وتكلفة الصيانة.

٥) تعزيز التكامل والاندماج الاقتصادي مع الدول العربية من خلال إعداد برامج العمل المشترك لوضع الاتفاقيات ومذكرات التفاهم مع الدول العربية موضع التنفيذ بما يحقق التنمية المشتركة، والسعي نحو إبرام اتفاقيات لتكوين كتلة اقتصادية عربية قادرة على المنافسة في مجال النقل متعدد الوسائط، وتشجيع القطاع الخاص على إقامة المشاريع المشتركة بما يؤدي إلى ربط المصالح الاقتصادية الوطنية، مع العمل في الوقت نفسه على إعداد إستراتيجية موحدة لخدمة مرافق وخدمات النقل.

متطلبات رئيسية

١. تفعيل قرار مجلس جامعة الدول العربية على مستوى القمة الدورة العادية (١٩) رقم (ق.ق : ٣٧٠ د.ع (١٩) - ٢٠٠٧/٣/٢٩) القاضي باعتماد برنامج عربي لاستكمال ودعم المؤسسات الفلسطينية المتخصصة وتأهيل الكوادر الفنية الفلسطينية تمهيداً لإقامة الدولة الفلسطينية وتسيير شؤونها المدنية، من خلال دعوة الأمانة العامة والمجلس الاقتصادي والاجتماعي والمنظمات العربية المتخصصة بالتنسيق مع السلطة الوطنية الفلسطينية لإجراء دراسات شاملة بهدف صياغة برامج مناسبة لاستكمال ودعم الهياكل التنظيمية والإدارية والقدرات المؤسسية والفنية اللازمة لتسيير الشؤون المدنية في المجتمع الفلسطيني ورفع مستوى الخدمات العامة، وزيادة قدرة الإنتاج لدى المؤسسات الاقتصادية الفلسطينية وذلك بما يتلاءم مع أولويات بناء الدولة الفلسطينية في مجالات الإنتاج والخدمات من خلال برامج ومشروعات للتعاون العربي الفلسطيني تشارك فيها أجهزة التعاون الدولي ومؤسسات التدريب وصناديق تمويل التنمية العربية مع الاهتمام بتلبية الاحتياجات الفلسطينية في المجالات ذات الأولوية والأثر المباشر في حياة المواطن الفلسطيني.

٢. .

٣. إعداد دراسات فنية ومخططات وخرائط لبدائل محاور الربط الرئيسية بين مناطق السلطة الوطنية الفلسطينية والدول العربية في مجال النقل الطرقي والسككي والبحري ومتطلبات تطويرها، وكذلك المشروعات المتعلقة بإنشاء محاور الطرق والسكك الحديدية، والاعتماد على الخطوط الملاحية في استكمال الربط عند الضرورة، بما يساهم في تحقيق الربط الإقليمي، وتعزيز حركة التجارة البينية والسياحة بين مناطق السلطة الوطنية الفلسطينية والدول العربية. مع الأخذ بالاعتبار اتفاق الطرق الدولية في المشرق العربي واتفاق السكك الدولية في المشرق العربي، اللذان يتضمنان مخططين لمحاور الربط الرئيسية بين البلدان أعضاء الأسكوا ومواصفات لها. وكذلك تقرير اجتماع فريق الخبراء بشأن وصلات النقل الإقليمية بين اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا واللجنة الاقتصادية لأوروبا واللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادي، والذي عقد في عمان (٥/٣٠ - ١/٦/٢٠٠٥)، و البيانات والخرائط المحدثة المتوفرة لدى كل من الاتحاد العربي للنقل البري والاتحاد العربي للسكك الحديدية واتحاد الموانئ البحرية العربية والمتعلقة بمحاور الربط البرية العربية والموانئ البحرية العربية والخطوط الملاحية العربية القائمة.

٤. اقتراح وصلات المحاور الرئيسية الضرورية لتعزيز الربط بين مناطق السلطة الوطنية الفلسطينية والدول العربية، وبما يحقق المناخ الملائم لتفعيل النقل متعدد الوسائط ويساهم في تطوير حركة التجارة البينية وتسهيل انسياب حركة انتقال البضائع والأشخاص.
٥. تحديد المعايير التصميمية الهندسية لمحاور الطرق الرئيسية بين مناطق السلطة الوطنية الفلسطينية والدول العربية، وتحديد الأوزان والحمولات المركبات على الطرق، والمواصفات الفنية اللازم توافرها على محاور شبكة الطرق الدولية.
- ٦.

مشاريع عاجلة

١. إعداد الخطة العامة Master Plan للطرق الإقليمية، اللازمة لربط المحافظات.
٢. إعداد الدراسات والتصاميم الخاصة بالطريق الرابط بين الضفة الغربية وقطاع غزة "عابر فلسطين".
٣. إعداد دراسات فنية ومخططات وخرائط لبدائل محاور الربط الرئيسية بين مناطق السلطة الوطنية الفلسطينية والدول العربية في مجال النقل الطرقي والسككي والبحري ومتطلبات تطويره.
٤. تحديث الدراسات والتصاميم الخاصة بالطريق الساحلي.
٥. تحديث الدراسات الخاصة بمشروع ميناء غزة التجاري.
٦. إنشاء ميناء غزة التجاري.
٧. إعادة اعمار مطار ياسر عرفات الدولي.
٨. إعادة تأهيل وتطوير المعابر الحدودية.
٩. إعداد الخطة العامة Master Plan الخاصة بمشروع السكة الحديد.

وفي الختام لا يسعنا في فلسطين إلا أن نتقدم بكامل الشكر والتقدير إلي أشقائنا العرب لكل ما يقدموه من دعم علي كافة المستويات ، ونتطلع إلي مواصلة هذا الدعم بشكل يمكننا من تحقيق الحلم الفلسطيني إقامة الدولة الفلسطينية

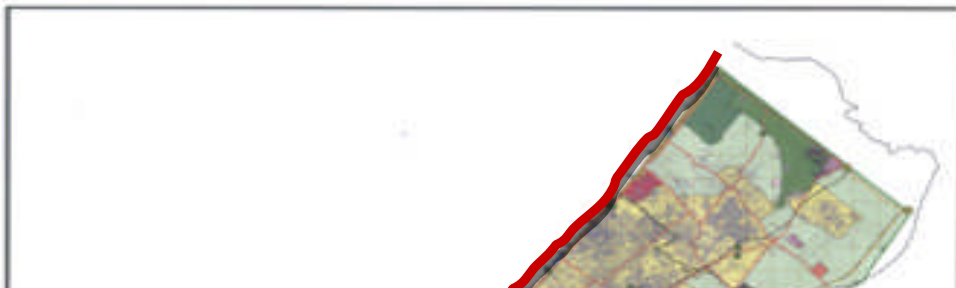
الملاحق

أطوال شبكة الطرق

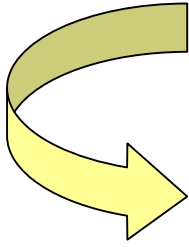
الوحدات بالكيلومتر

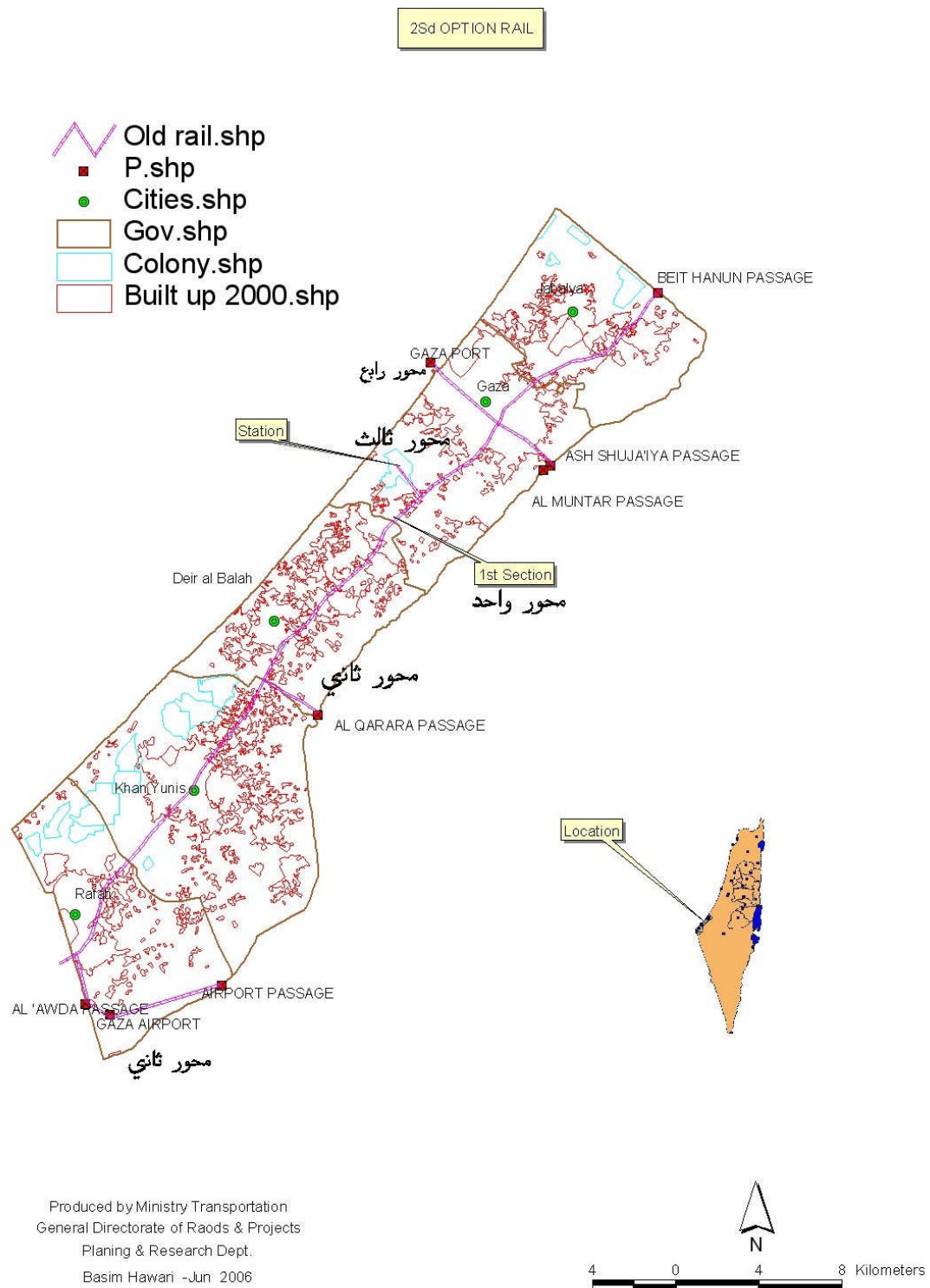
المنطقة / المحافظة	طرق معبدة					المجموع الكلي
	رئيسي	إقليمي	محلي	المجموع	التفافي	
الأراضي الفلسطينية	534.6	437.8	3410.1	4382.5	764.4	5146.9
الضفة الغربية	472.9	380.0	2,899.1	3,752.0	764.4	4,516.4
جنين	43.3	46.7	306.8	396.8	20.5	417.3
طوباس	26.5	12.9	101.9	141.3	29.4	170.7
طولكرم	16.9	40.1	117.1	174.1	15.7	189.8
نابلس	75.0	5.5	232.8	313.3	90.5	403.8
قلقيلية	24.0	24.7	100.1	148.8	39.8	188.6
سلفيت	0.4	19.6	96.2	116.2	55.3	171.5
رام الله والبيرة	49.1	76.2	415.6	540.9	155.0	695.9
أريحا والأغوار	107.9	8.4	362.8	479.1	40.5	519.6
القدس	37.0	25.5	268.1	330.6	135.4	466.0
بيت لحم	47.2	18.0	429.6	494.8	50.3	545.1
الخليل	45.6	102.4	468.1	616.1	132.0	748.1
قطاع غزة	61.7	57.8	511.0	630.5	-	630.5
شمال غزة	7.5	7.2	98.0	112.7	-	112.7
غزة	17.1	12.6	105.8	135.5	-	135.5
دير البلح	9.8	1.2	83.1	94.1	-	94.1
خانيونس	11.7	23.1	173.1	207.9	-	207.9
رفح	15.6	13.7	51.0	80.3	-	80.3

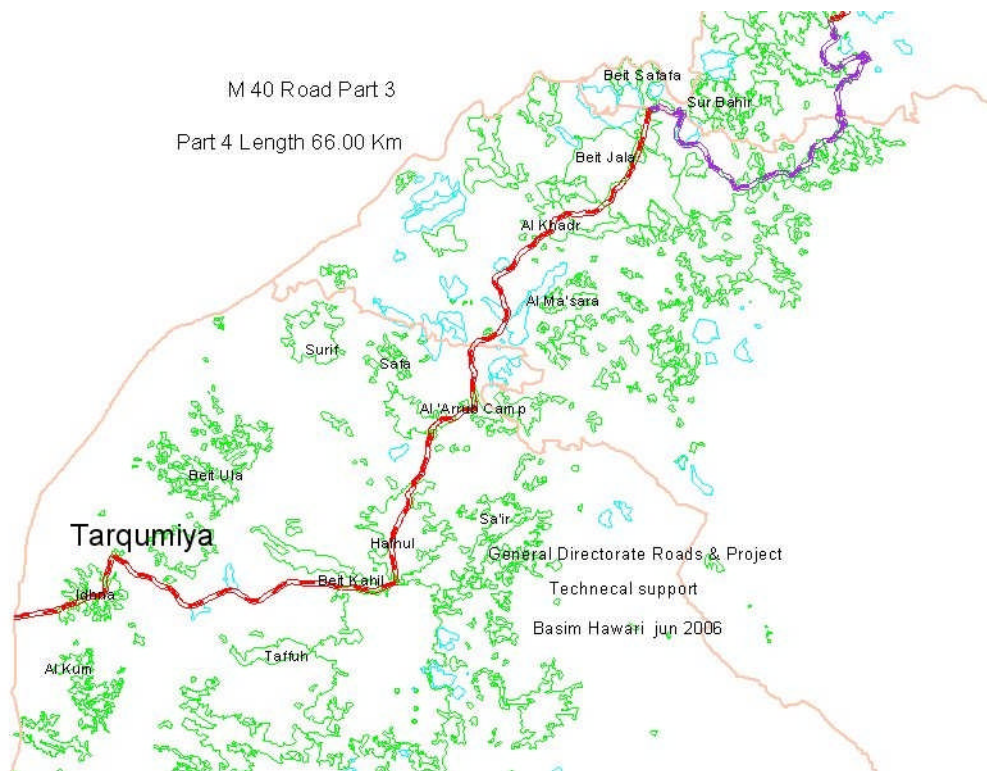
الطريق الساحلي



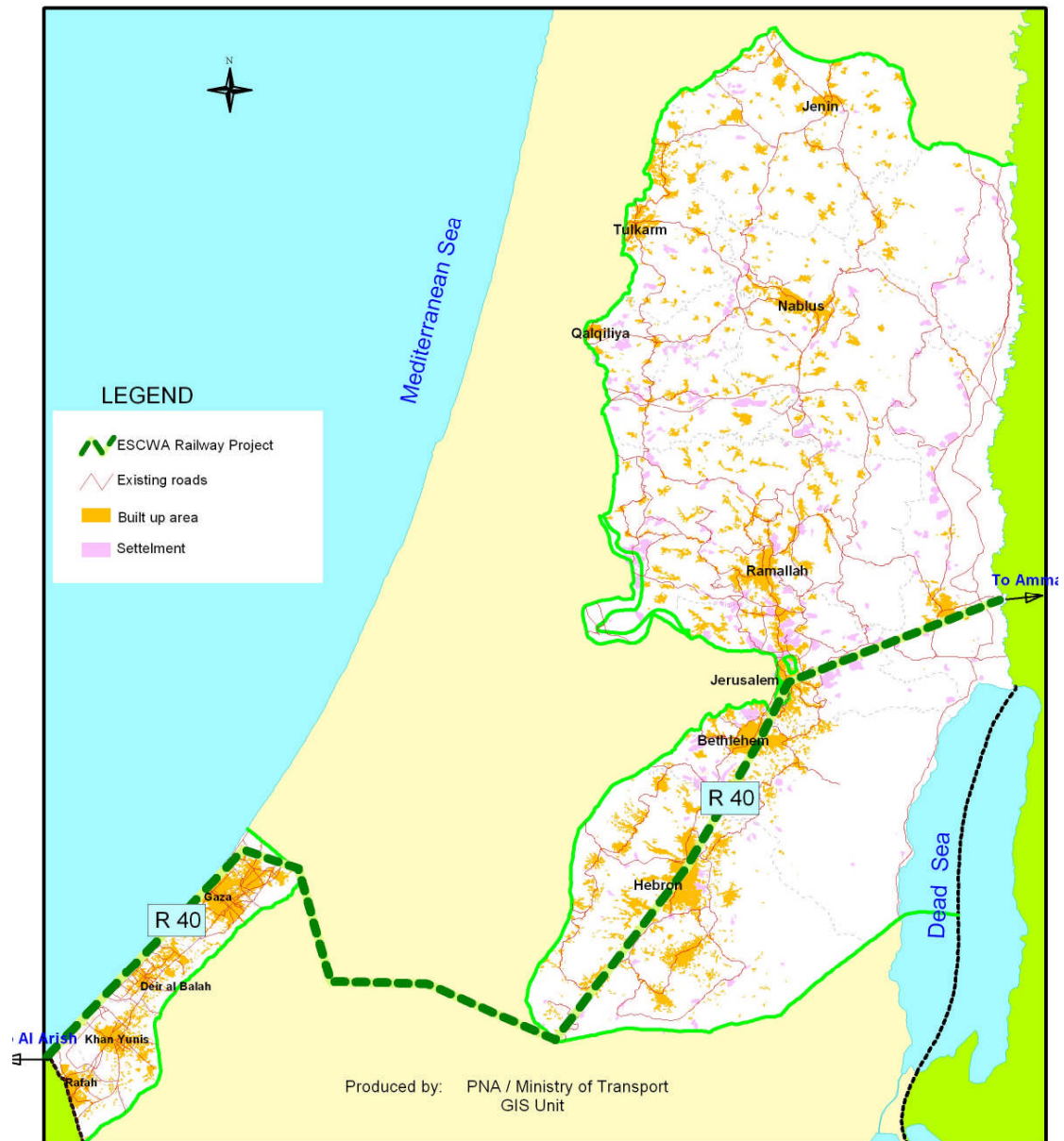
الطريق الساحلي

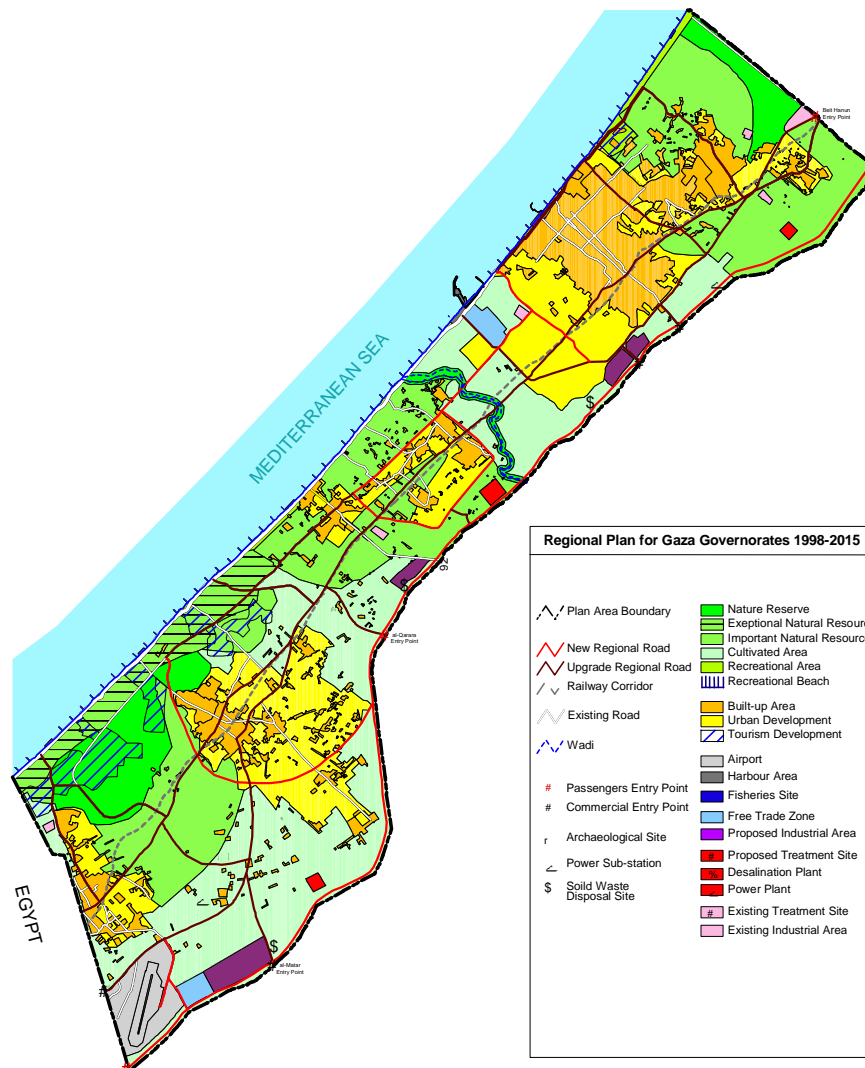






ESCWA Railway Project





0 1 2 3 4 5 km

Sources:
- MOPIC
- Base map based on,
Cairo Agreement Map, 1994

Regional Plan for Gaza Governorates

Regional Plan for Gaza Governorates, Palestine



Project File: Reg-plan
Layout Name: a4
Date: April, 1998

© 1997 MOPIC/DURP

Total Value of Palestinian Imports and Exports by the Passage in 1996 - 2005

ousand US

Exports										Imports							
1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005		1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
-	-	-	-	-	-	-	-	-		15,048	-	15,005	1,590	313	397	6,039	8,122
-	-	-	-	-	-	-	-	-		11,170	10,522	8,884	2,727	-	525	-	-
16,644	12,872	11,686	9,996	14,957	15,570	14,298	27,855	33,476		9,061	-	-	-	827	428	-	-
27,645	23,324	41,760	59,017	37,501	26,929	45,879	38,696	32,098		102,933	114,395	473,698	459,527	200,003	234,716	350,261	384,246
-	-	-	-	-	-	-	-	-		14,724	5,345	6,819	4,352	2,622	176	2,144	5,361
2,673	-	-	-	-	-	-	-	-		-	27,053	37,377	20,319	18,410	20,369	23,393	29,090
-	-	-	-	-	-	-	-	-		-	7,671	6,726	5,695	-	2,205	-	-
14,625	19,080	-	-	923	5,804	-	-	-		454,253	384,234	162,928	69,309	120,385	125,375	45,619	54,623
-	-	-	-	-	-	-	-	-		18,999	21,112	4,728	-	74,926	72,038	109,210	140,527
-	-	-	18,741	-	-	-	-	-		-	-	722	1,189	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-		159,871	217,891	182,529	253,225	157,358	150,469	169,180	130,419
318,836	339,570	318,702	313,103	236,968	192,563	219,503	246,137	269,870		1,452,501	1,573,924	2,107,810	1,564,874	940,763	1,426,949	1,094,422	1,620,860
380,423	394,846	372,148	400,857	290,349	240,867	279,680	312,688	335,443		2,238,560	2,375,102	3,007,227	2,382,807	1,515,608	2,033,647	1,800,268	2,373,248

trade transaction between remaining west bank and Israel.

ed Water and Electric

