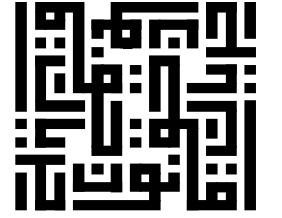


الهيئة الفلسطينية المستقلة لحقوق المواطن  
THE PALESTINIAN INDEPENDENT  
COMMISSION for CITIZENS' RIGHTS



السلامة العامة  
على الطرق الفلسطينية

سلسلة تقارير خاصة (9)  
أيلول 2001

## تقرير حول السلامة العامة على الطرق الفلسطينية

### توطئة:

تُشير التقارير اليومية والشهرية والسنوية الصادرة عن إدارة المرور والنجدة في الشرطة الفلسطينية إلى وقوع العديد من حوادث السير، التي ينتج عنها العديد من القتلى والجرحى في صفوف المواطنين الفلسطينيين، إضافة إلى الأضرار المادية التي تلحق المركبات والممتلكات العامة والخاصة. التقرير السنوي للشرطة الفلسطينية لعام 1997 يُشير إلى أن عدد حوادث السير على الطرق في محافظات قطاع غزة بلغ 1891 حادثاً، نتج عنها وفاة 44 مواطناً، وإصابة 2032 آخرين بجراح. هذا في حين بلغت حصيلة هذه الحوادث في محافظات الضفة الغربية لنفس العام 5641 حادثاً، نتج عنها وفاة 103 مواطناً وإصابة 6312 آخرين بجراح. ومع ذلك، فإن الأرقام المعلنة حول عدد الحوادث والإصابات لا تعكس حقيقة الوضع نظراً لوقوع العديد من الحوادث التي لا يتم التبليغ عنها للشرطة لأسباب مختلفة، كما في حالة السيارات المسروقة، أو الرغبة في حل الحوادث عشوائياً.<sup>1</sup>

سنلقي الضوء في هذا التقرير على موضوع السلامة العامة على الطرق في أراضي السلطة الوطنية الفلسطينية من خلال فحص: دور الشرطة في تحقيق السلامة على الطرق، إجراءات الحصول على رخصة السياقة، إجراءات التأمين ضد حوادث السير، دور الصندوق الفلسطيني للتعويض عن ضحايا حوادث الطرق، ترخيص المركبات، ظاهرة المركبات غير القانونية، وأخيراً فحص حالة شبكة الطرق العامة.

يختتم التقرير بمجموعة من الاستنتاجات التي خلصت إليها الهيئة، والتوصيات التي ترى ضرورة الأخذ بها من قبل الجهات المعنية لضمان تحقيق أكبر قدر ممكن من السلامة العامة على الطرق في المستقبل.

---

<sup>1</sup> المعلومات أعلاه مستقاة من تقرير الجريمة والضحية الصادر عن الجهاز المركزي للإحصاء بتاريخ 1999/7/12. ويجدر الذكر هنا أن إدارة شرطة المرور والنجدة رفضت التعاون مع الهيئة في توفير إحصائيات حديثة لحوادث السير في محافظات الضفة الغربية وقطاع غزة.

## مقدمة:

يشمل موضوع السلامة على الطرق ثلاثة عناصر أساسية هي: العنصر البشري (متمثلاً بالسائق وبالمشاة) والمركبة والطريق. هذه العناصر الثلاثة مترابطة بطبيعة الحال. وكما هو معلوم، فإن كل عنصر من هذه العناصر الثلاثة يخضع في تأهيله والإشراف عليه إلى جهة أو جهات رسمية محددة. فتأهيل الطرق وتنظيم الإشارات عليها يعتبر من مسؤولية الهيئات المحلية عندما تكون هذه الطرق داخل حدودها، في حين تصبح من مسؤولية وزارة المواصلات ووزارة الأشغال العامة في حالة الطرق الخارجية. أما المركبات وأهليتها للسير فهي من مسؤولية دائرة ترخيص المركبات والسائقين في وزارة المواصلات، كما أن إجازة السواقين العموميين والخصوصيين لممارسة السياقة هي أيضاً من اختصاص دائرة الترخيص.

لوحظ في السنوات الأخيرة زيادة حوادث السير التي نجم عنها وفاة العديد من المواطنين الفلسطينيين وإصابة آخرين بإصابات مختلفة. وبحسب مصادر شرطة السير والمرور تتعدد أسباب الحوادث. من بين هذه الأسباب تبرز التالية:

- الفوضى المرورية التي تتسبب في إزهاق أرواح الناس وإلحاق الأذى بسياراتهم.
- عدم الاكتراث من قبل السائقين بالقوانين العامة وعدم إحترام قوانين وتعليمات المرور.
- العبور الخاطئ للشارع وعدم الالتزام بخطوط المشاة وإشارات المرور، سواء من قبل المشاة أو السائقين.
- عدم إنارة الشوارع والطرق في أوقات الليل.
- الوضع المتردي للشوارع والطرق.
- عدم صلاحية المركبات.

## دور الشرطة:

يقع على عاتق الشرطة واجب أساسي في تحقيق السلامة على الطرق والحد من حوادث السير. فالشرطة هي صاحبة الصلاحية في تنظيم حركة المرور داخل المدن والقرى، ومراقبة صلاحية المركبات وأهلية السائقين. وتواجد أفراد الشرطة على الشوارع والطرق العامة يساهم في التقليل من السرعة ويزيد من التزام السائقين بتعليمات السير، وبالتالي التخفيف من حوادث الطرق. كما أن إنتشار أفراد شرطة السير، خاصة قرب المفترقات الحيوية والشوارع الكبيرة، من شأنه أن يساهم في الحد من المخالفات التي يقوم بها السائقون، وأن يجبر المشاة على الالتزام بقواعد المرور.

كانت الشرطة الفلسطينية قبل إندلاع انتفاضة الأقصى في 2000/9/29 تقوم بدور هام في تنظيم حركة السيارات العمومية داخل مراكز المدن الفلسطينية، وكذلك في منع السائقين العموميين غير المرخصين من مزاوله هذه المهنة. ومما ساعد الشرطة في أداء مهمتها إنشاء المحطات المركزية لنقل الركاب في مختلف المحافظات الفلسطينية، مثل المجمعات المركزية في جنين، طولكرم، قلقيلية، نابلس، رام الله، وأريحا. كما كانت الشرطة تقوم بدور هام في تنظيم وقوف المركبات في الشوارع الرئيسية ومنع وقوفها في الأماكن الممنوعة من خلال "كلبشة" السيارات المخالفة. إلا أن هذا الدور الفعال للشرطة كان يقتصر على مراكز المدن وميادينها الرئيسية ولا يمتد إلى الشوارع الفرعية أو إلى الضواحي.

ويلاحظ أيضاً أن الشرطة لم تكن تقوم بدورها المطلوب في مجال تحرير مخالفات للسائقين المخالفين لحدود السرعة أو التجاوز الخاطيء أو تجاهل إشارات المرور، وكان دورها يقتصر على التدخل بعد وقوع حوادث السير أو في تحويل المتسببين في حوادث سير ينتج عنها وفيات إلى المحاكم. وفيما يتعلق بالمشاة، يقل تدخل الشرطة إلى حد كبير، ويتجاهل أفراد شرطة المرور والنجدة المنتشرون في الأماكن والساحات العامة بشكل خاص، وفي أغلب الشوارع بشكل عام، الفوضى المرورية التي يسببها المشاة الذين لا يلتزمون بقواعد المرور المبدئية.

تؤكد مصادر الشرطة أن العامل الرئيسي في حوادث الطرق هو السرعة والتجاوز الخاطيء. يأتي بعد ذلك عدم التزام السائقين بالقوانين العامة للسير، كالسير بالاتجاه المعاكس على الطرق، أو تجاهل الإشارات المرورية. ويأتي في المرتبة الثالثة عدم صلاحية المركبات

للسير. هذا ويعاني قطاع غزة من مشكلة إضافية تتمثل في عربات "الكارو" الموجودة بكثرة، والتي تتسبب في حوادث سير كثيرة على الطرق.

وبشكل عام، فإن السبب الرئيس في إقدام الناس، سائقين ومشاة على السواء، على مخالفة قوانين السير هو غياب أو/ وبسطة العقوبة المقررة على المخالفات. فالقانون المطبق بهذا الصدد حالياً هو الأوامر العسكرية الإسرائيلية. وأغلب المخالفات المالية التي تنص عليها هذه الأوامر لا تتجاوز (10) دنانير أردنية، مما يعد مبلغاً تافهاً بالقياس مع جسامه المخالفة القانونية أحياناً.

وبعد إندلاع إنتفاضة الأقصى في 2000/9/29، وما رافقها من قصف للمقرات الأمنية، وعلى رأسها مقرات الشرطة والسجون، وعدم وجود أماكن آمنة لتوقيف من يخالف القانون، وتشوش عمل السلطة القضائية من محاكم ونيابة عامة، أصبحت الشرطة عاجزة عن الإستمرار في أداء الكثير من مهامها الإعتيادية. فقد زادت حالات تجاوز القانون وعدم اتباع قواعد المرور في طرقات البلاد. كما زاد عدد السيارات غير المرخصة أو غير المؤمنة التي تسير على الطرقات، بما فيها السيارات العمومية. وانتشرت ظاهرة وقوف السيارات في أماكن لا يسمح الوقوف فيها، وتخطي الإشارات الضوئية. ويُشاهد المرء بوضوح مدى الفوضى المرورية، خاصةً في فترة الذروة في مراكز المدن، وكيف يعبر المشاة الطرق من عدة جهات متجاهلين أفراد الشرطة المتواجدين هناك لتنظيم حركة السير.

### المركبات : أرقام وحقائق<sup>2</sup>:

بلغ عدد المركبات المسجلة لدى وزارة النقل والمواصلات الفلسطينية حتى نهاية عام 1999 (137457) مركبة، منها (89590) في محافظات الضفة الغربية، و (47867) في محافظات غزة . هذا العدد موزع بين سيارات خاصة، سيارات أجرة، باصات، مقطورات ونصف مقطورات، جرارات وجرارات زراعية، شاحنات وسيارات تجارية، ومركبات أخرى كما هي موضحة بالتفصيل في الجدول رقم (4). أما عدد السيارات الحكومية في الضفة الغربية وقطاع غزة فيبلغ (2550) سيارة.

<sup>2</sup> تمّ الحصول على الأرقام الواردة هنا من وزارة النقل والمواصلات في غزة.

## الحصول على رخصة سياقة:

يتم الحصول على رخصة السياقة بعد استيفاء المتقدم لمجموعة من الشروط المتعلقة بالعمر واللياقة الجسدية، وبعد اجتيازه الامتحانات النظرية والعملية التي تهدف إلى التحقق من أهليته لقيادة المركبات. يبدأ المتقدم معاملة الحصول على رخصة السياقة بفحص نظري من قبل إحدى المراكز المعتمدة لهذا الغرض في وزارة الصحة، وبعد ذلك يتقدم للفحص النظري "التئوريا" حول إشارات المرور وقوانين السير وميكانيكا السيارة، فإن اجتاز المتدرب هذا الامتحان بنجاح، يبدأ بالتدريب العملي على سياقة السيارة من خلال مدارس تعليم السياقة المعتمدة من قبل وزارة النقل والمواصلات، وفي نهاية التدريب يتقدم المتدرب للفحص العملي (التيسيت). ومسألة نجاح المتدرب أو فشله من صلاحيات فاحص وزارة النقل والمواصلات، الذي له أن يقرّر نجاح المتدرب أو رسوبه إذا لم يجتز بنجاح عشرة نقاط موضحة في استمارة الفحص. ويُعتبر الحصول على رخصة قيادة في الأراضي الفلسطينية مكلفاً وعالياً جداً مقارنةً بالدول العربية المجاورة، إذ يتجاوز المبلغ في بعض الأحيان 4000 شيكل، ولا يقلّ إجمالاً عن 1000 شيكل، في حين قد لا يصل هذا المبلغ في الأردن إلى 100 دينار (600 شيكل)، أو 100 جنيه (500 شيكل) في مصر.

يوجد في محافظات الضفة الغربية (159) مدرسة للتدريب على قيادة السيارات، أما قطاع غزة فيوجد به (55) مدرسة. تقوم هذه المدارس بتأهيل السواقين وتدريبهم لغايات الحصول على رخص السياقة العمومي أو الخصوصي. تتم الرقابة على هذه المدارس من قبل دائرة السير في وزارة المواصلات، والتي تقوم بترخيصها وترخيص المدرّبين للعمل بها.

لا يوجد لدى وزارة المواصلات سياسة واضحة حول التشدد في شروط منح الرخص لسياقة المركبات العمومي، حيث تقتصر هذه الشروط بأن يكون طالب الحصول على رخصة العمومي قد أتم دراسة ثماني سنوات دراسية بنجاح على الأقل، وفي حالات استثنائية يتم التساهل فتمنح الرخصة لمن درس ست سنوات دراسية.

كذلك، ليس من الواضح مدى التزام الجهات الرسمية بتطبيق نصوص القانون الخاص بتعليق حيازة الرخصة أو بسحبها في حالة عدم اللياقة. يبدو أن الشرطة ودائرة السير في وزارة المواصلات فضلاً عن المحاكم لا تقوم بتنفيذ النصوص القانونية المتعلقة بالحرمان من حيازة رخصة قيادة سيارة بصورة دائمة أو بصورة مؤقتة. هذا بالرغم من أن القانون ينص على

حرمان السائقين الذين يتسببون بوقوع حوادث سير أو الذين يكررون مخالفات مرورية معينة من حق حيازة رخصة سيطرة لفترات متباينة.

### ترخيص السيارات والسيارات غير القانونية:

يتم ترخيص السيارات لدى دائرة الترخيص في وزارة النقل والمواصلات، وتقوم الدائرة بمهامها من خلال تدقيق ومطابقة بيانات المركبة، وفحص أهليتها للسير على الطريق من الناحية الميكانيكية. وفي حالة اجتياز المركبة لهذه الفحوص، تقوم الدائرة بترخيص المركبة. هناك ثلاث دوائر ترخيص موزعة في محافظات غزة، في حين يوجد ثمانية دوائر ترخيص في الضفة الغربية. بعض هذه الدوائر تعاني من عدم كفاية الكوادر البشرية المتخصصة، إضافة إلى حاجتها لبعض الأقسام الفنية والأجهزة اللازمة لفحص أهلية المركبات، بدليل اكتشاف الشرطة لسيارات مزورة كثيرة، على الرغم من اجتياز هذه المركبات لفحص دوائر السير، وإعطائها الوثائق الرسمية التي تثبت ذلك.

تبدأ إجراءات ترخيص المركبات الجديدة بتسجيلها عند دخول أراضي السلطة الوطنية من خلال المعابر، حيث تأخذ المركبة رخصة مؤقتة لمدة 48 ساعة، يتم خلالها تشخيص المركبة من ناحية اللون والشاصي والماتور وغيرها وفق ورقة المنشأ المقدمة مع المركبة، وبعد ذلك تتوجه المركبة إلى إحدى ورش فحص المركبات المعتمدة من قبل وزارة النقل والمواصلات لفحصها ميكانيكياً. أما في حالة نقل ملكية المركبة من صاحبها الأصلي إلى شخص آخر فإن فحصاً جديداً يتم للتأكد من توفر شروط السلامة.

كذلك، هناك لجنة حكومية مختصة بإجراء حملات تفتيش دورية على صلاحية المركبات للسير على الطرق. وبحسب مصادر وزارة النقل والمواصلات، إنّ هناك لجنة تنظيم مركزية مكونة من الحكم المحلي، الإسكان، النقل والمواصلات، شرطة المرور والنجدة، والبلديات. هذه اللجنة تجتمع في الظروف العادية بشكل شهري للتنسيق فيما بينها، وللقيام بحملات تفتيش على قانونية وصلاحية المركبات للسير على الطرقات، خاصة قبل فصل الشتاء. وتسمى هذه الحملة بحملة التفتيش الشتوية.

وسواء كانت هناك لجنة مختصة بالفحص الدوري أم لم يكن، فقد كانت شرطة المرور والنجدة وبالتنسيق مع دائرة الترخيص في وزارة النقل والمواصلات تواظب على القيام بحملات

خاصة لفحص مدى صلاحية وقانونية المركبات للسير على الطرق، إلا أنها كانت تصطدم بالكثير من المشاكل كوجود العديد من السيارات غير القانونية والتي تكون إما مخالفة لشروط الترخيص أو غير مرخصة أو مسروقة. ويمكن تصنيف السيارات غير القانونية في فلسطين كالتالي:

- 1- سيارات غير مرخصة، أي انتهت فترة ترخيصها، أو سيارات مرخصة لكنها تسير دون بوليصة تأمين.
- 2- سيارات ذات لوحة صفراء لا يسمح باستخدامها من قبل حملة بطاقة الهوية الفلسطينية.
- 3- سيارات مسروقة، حيث تشير التقديرات غير الرسمية إلى وجود 10.000 سيارة مسروقة في محافظات الضفة الغربية.
- 4- السيارات المرخصة من قبل الشرطة بقطاع غزة دون ترخيصها من قبل وزارة النقل والمواصلات.
- 5- السيارات المرخصة من قبل وزارة المواصلات كمركبات خصوصية، لكنها تستخدم للعمل ضمن قطاع النقل العام.

### تأمين السيارات<sup>3</sup>:

توفر شركات التأمين العاملة في فلسطين عدة أنواع من تأمين المركبات. ما يهمنا منها لغايات هذا التقرير نوعان فقط: التأمين الإلزامي للمركبات والتأمين ضد الغير. النوع الأول وكما هو واضح من اسمه ملزم بموجب قوانين السير المطبقة في فلسطين، ولا يمكن لأي مركبة أن تسير على الطريق إلا إذا كان سائقها يحمل بوليصة تأمين مركبة سارية المفعول. وبموجب هذا التأمين تقوم شركات التأمين بتعويض المصابين عن أية إصابات جسدية ناتجة عن حادث سير تسببت فيه المركبة حتى لو كان سائق تلك السيارة مسؤولاً عن الحادث.

تعتمد أسعار بوليصة التأمين على نوع التأمين المطلوب (تأمين إلزامي، ضد الغير، تأمين شامل)، كما تعتمد على "قوة الصدم" للسيارة، وهذه مسألة موضوعية، مؤشرات تحدد نوع السيارة ونوع ترخيصها، وهناك عوامل ثانوية مثل سعة محرك السيارة، وعمر السائق أو

<sup>3</sup> المعلومات الواردة هنا مستقاة من مقابلة مع الأستاذ طارق الديسي / نائب المدير العام لشركة ترست للتأمين.



تاريخ حصوله على الرخصة. ولا يوجد لدى شركات التأمين أي سياسة بخصوص وضع لوائح سوداء بأسماء الأشخاص الذين تتكرر حوادث السير معهم أو الذين يكررون المخالفات.

عند القيام بمعاملة تأمين المركبات يتم طلب مستندات الترخيص وأوراق المركبة حتى يتم فحص قانونيتها. فتأمين المركبة هي خطوة لاحقة لترخيصها مما يحول دون تأمين السيارات المسروقة. ويستثنى من هذا الإجراء السيارات الجديدة التي يتم شراؤها من (الوكالة) حيث يتم تأمينها قبل أن تخرج من مستودعات الشركة. غير أن قطاع غزة يعاني من مشكلة إضافية تتمثل بالسيارات المؤقتة التي يتم ترخيصها من قبل الشرطة دون موافقة وزارة المواصلات. هذه السيارات يتم تأمينها تأميناً مؤقتاً تبعاً لتوصية الشرطة ولمدة تغطي فترة الترخيص المؤقتة (ثلاثة أو ستة أشهر).

وبالرغم من حظر القانون سيطرة المركبات ما لم تكن مؤمنة، إلا أن الكثيرين من السائقين يقومون بقيادة مركباتهم دون أن يكون بحوزتهم بوليصة تأمين من أي نوع. وبإحصائية لمراقب التأمين في السلطة الوطنية الفلسطينية قبل انتفاضة الأقصى، وصل عدد السيارات غير المؤمنة إلى 50% من عدد السيارات في الضفة الغربية وإلى 60% من عدد السيارات في قطاع غزة. أما خلال الانتفاضة فقد زادت هذه النسب بشكل كبير، حيث لم يتجاوز عدد السيارات المؤمنة في الضفة الغربية وقطاع غزة 30% من عدد السيارات.<sup>4</sup>

وتدلّ إحصائيات شركات التأمين حول الإصابات الجسدية الناتجة عن حوادث الطرق المبلغ عنها في الضفة الغربية خلال عامي 1999 و2000 إلى ارتفاع عدد الحوادث في أشهر الصيف عنها في أشهر الشتاء. كما تظهر هذه الإحصائيات زيادة الحوادث وخطورتها في بعض المحافظات، مما يستدعي اتخاذ إجراءات إضافية في الأوقات والأماكن التي تكثر فيها الحوادث، كتشديد الرقابة في أشهر الصيف على السائقين أو التشدد في حملة الفحص الشتوي للمركبات أو زيادة عدد أفراد الشرطة وانتشارهم في المناطق التي تزيد فيها حوادث السير.

---

<sup>4</sup> المصدر السابق.

## الصندوق الفلسطيني لتعويض ضحايا حوادث الطرق:

بتاريخ 1995/5/14 أنشئ الصندوق الفلسطيني لتعويض ضحايا حوادث الطرق بموجب القرار الرئاسي رقم 95 لسنة 1995<sup>5</sup>. وقد حدد القرار الرئاسي المذكور فئات المصابين المستحقين للتعويض من الصندوق حين تكون الإصابة ناتجة عن أحد الأسباب التالية: عدم التعرف على هوية السائق المسؤول عن الحادث، عدم وجود تأمين للسائق أو أن التأمين الذي كان لديه لا يغطي الإلتزامات المترتبة على الحادث، وإذا كانت شركة التأمين المعنية قيد التصفية.

وقد اشترط القرار حق الحصول على التعويض من الصندوق إبلاغ الشرطة بوقوع الحادث خلال وقت معقول. والوقت المعقول المعمول به حالياً هو (24) ساعة من وقت وقوع الحادث. وللصندوق الحق في مقاضاة السائق غير المؤمن أو الذي ليس لديه تأمين يغطي جميع الإلتزامات.

### وتتكون موارد الصندوق من المصادر التالية:

1. نسبة من رسوم التأمين تحدد بقرار من وزير المالية تقوم شركات التأمين بتحويلها في المواعيد المحددة. وقد حددت هذه النسبة بـ 17% من قيمة قسط التأمين الأساسي الإلزامي.
  2. المبالغ المتحصلة من مساهمة الهيئات والمؤسسات المعفاة من واجب التأمين.
  3. المبالغ التي يدفعها الصندوق الحالي من الأقساط التي يحصلها من المؤمنین على مركباتهم المسجلة في الضفة الغربية.
- هذا بالإضافة إلى بعض الإستثمارات التي تقوم بها إدارة الصندوق. فقد قام الصندوق، مثلاً، بإقراض شركة المؤسسة العربية للتأمين مبلغ 7.5 مليون دولار بفائدة.

### النتائج والتبعات المترتبة على السيارات غير المؤمنة والمسروقة:

من الواضح أنّ موارد الصندوق الفلسطيني لتعويض ضحايا حوادث الطرق مرتبطة بعدد بوالص التأمين، وبالتالي فإنّ انخفاض نسبة المؤمنین تتعكس سلباً على موارد الصندوق، دون أن تعفيه من مسؤولياته عن حالات التعويض الملزم بها. وكما هو معلوم، فإنّ الصندوق حديث التأسيس، وبالتالي ليس لديه أرصدة مالية من السنوات السابقة تمكنه من استخدامها

<sup>5</sup> تمّ نشر القرار الرئاسي في الوقائع الفلسطينية، العدد الخامس، 1995، ص 28.

لتغطية حالات الحوادث. ومن هنا، فإنّ عدم التزام المواطنين بتأمين مركباتهم يقلّص من موارد الصندوق، وقد ينعكس ذلك سلباً على حقوق المتضررين وذويهم، خاصة عندما يجد الصندوق نفسه عاجزاً عن تسديد المطالبات المالية المتزايدة. كذلك، يشير مسؤولو الصندوق إلى ظاهرة الجرارات الزراعية " التراكتورات " غير المؤمنة وغير المرخصة المنتشرة بكثرة في المناطق الريفية في محافظات الضفة الغربية، خاصة في محافظتي جنين والخليل، والتي كثيراً ما تسببت بحوادث مفاجئة راح ضحيتها العشرات من المواطنين، وكبّدت الصندوق مبالغ مالية كبيرة.

## شبكة الطرق:

تنقسم شبكة الطرق في فلسطين إلى طرق داخلية وطرق خارجية. الطرق الداخلية تتبع صلاحية إنشاؤها والإشراف عليها وتزويدها بإشارات المرور وإصلاحها إلى الهيئات المحلية التي تقع تلك الطرق في حدودها. أما الطرق الخارجية فتتبع إلى وزارة الأشغال العامة. يبلغ طول شبكة الطرق الخاضعة لوزارة الأشغال العامة قرابة (4250) كيلومتر في الضفة الغربية، فيما يصل طولها في قطاع غزة حوالي (2000) كيلومتر. وتفيد مصادر وزارة المواصلات إلى أنه لم يجر على هذه الطرق أية زيادة أو تطوير ملحوظين عما كان عليه الحال قبل قدوم السلطة الوطنية الفلسطينية، الأمر الذي يتسبب بحدوث أضرار للمركبات كون بعض هذه الطرق غير صالحة لسير المركبات لضيقها ولكثرة الحفريات فيها، كما تتسبب بزيادة أعطال هذه المركبات وزيادة حوادث السير.

وتنقسم شبكة الطرق الخارجية التابعة لإشراف وزارة الأشغال العامة إلى ثلاثة أنواع هي:

- 1 - شبكة الطرق الرئيسية التي تربط بين المدن الكبرى.
- 2 - شبكة الطرق الإقليمية التي تربط التجمعات السكانية الكبرى مع الطرق الرئيسية.
- 3 - شبكة الطرق المحلية التي تربط التجمعات السكنية الصغيرة والقرى مع شبكة الطرق الرئيسية.

تتراوح حالة هذه الطرق بين الجيدة وتلك التي بحاجة لإجراء عمليات تأهيل. لكن التحسينات التي تحتاجها شبكة الطرق (الداخلية والخارجية) تصطدم في بعض الأحيان بتداخل صلاحيات الوزارات والمؤسسات الرسمية ذات العلاقة بإجراء مثل هذه التحسينات، وأبرزها وزارة

الأشغال العامة والهيئات المحلية والمجلس الاقتصادي للتنمية والإعمار "بكدار". فعلى مدار السنوات الست الماضية كانت هذه الجهات تتسابق فيما بينها في تخطيط مشاريع الصيانة وتوسيع الطرق، دون التعاون أو التنسيق فيما بينها بالقدر الكافي.

لقد أدى غياب أو نقص التعاون والتنسيق بين الجهات العاملة على تأهيل وتطوير شبكة الطرق إلى بعض المشاكل التي يمكن إجمالها بالتالي:

ضيق الطرق وحاجتها الماسة إلى التوسيع، وعدم تصريف مياه الأمطار وعدم وجود حواجز أمان وجدران استنادية على جوانب الطرق، بالإضافة إلى الحاجة لطلاء جوانب الأرصفة.

ما إن تنتهي الجهات المعنية أعمالها في تعبيد الطرق وتأهيلها حتى تباشر جهات أخرى ببناء مطبات على الشوارع بطريقة عشوائية وغير مدروسة تسبب أضراراً للمركبات. ورغم أن إقامة هذه المطبات تكون بدافع الحرص على حياة المواطنين، إلا أن ذلك يجب أن يتم وفق أنظمة ومقاييس معينة وبالتنسيق مع الجهات المختصة، وليس بصورة ارتجالية، حيث يقيم الكثير من المواطنين مطبات بأحجام وأشكال مختلفة بالقرب من بيوتهم.

إن الحفريات وأعمال البنية التحتية التي تحدث بين الحين والآخر بعد الانتهاء من تعبيد الطرق تتسبب بخسائر فادحة. هذه المشكلة التي تواجه البلديات سببها جهات عديدة أبرزها شركتي الاتصالات والكهرباء وسلطة المياه. وكما تشير مصادر الحكم المحلي، فإن البلديات تُعلم هذه الجهات قبل المباشرة بأعمال تطويرية في الطرق، ولكن ما أن تمر فترة قصيرة على قيام البلدية بتنفيذ مشروعها حتى تباشر تلك الجهات أعمالها. وهناك أمثلة عديدة على ذلك، فقد قامت شركة الإتصالات الفلسطينية بحفريات واسعة في الطرق الداخلية في قرى يعبد واليامون/ جنين، عصيرة الشمالية/ نابلس، حي سطح مرحبا/ البيرة، وذلك بعد وقت قصير من انتهاء الحكم المحلي وبكدار من تعبيد الطرق الداخلية.

- إن الإشارات الموجودة حالياً على طرق الضفة الغربية وقطاع غزة تم وضعها بالاستناد إلى دراسات أجريت عام 1995، أي قبل الزيادة الكبيرة التي حصلت في عدد المركبات في الأراضي الفلسطينية. ويلاحظ بشكل عام أن هناك عشوائية في وضع إشارات المرور على الطرق الرئيسية وفي داخل المدن. ويتمثل ذلك في عدم الالتزام بالمعايير القانونية المتعلقة بقطر الإشارة، والارتفاع المطلوب للأعمدة التي توضع عليها الإشارات، وغيرها من المخالفات. كما لا يتم استشارة أجهزة شرطة المرور المعنية عند تركيب إشارات جديدة أو تعديل إشارات موجودة، رغم كون شرطة المرور هي المسؤولة عن فرض احترام هذه الإشارات ومراعاة الالتزام بها من قبل المواطنين.

- إن شبكة الطرق قد تضررت كثيراً خلال انتفاضة الأقصى بسبب الاعتداءات الإسرائيلية من جهة، وبسبب نقص المصادر المالية وعدم القيام بأعمال الصيانة من جهة أخرى. هذا كله ترك أثراً سلبية على البنية التحتية للطرق. فمحاور الطرق الرئيسية في الضفة الغربية وقطاع غزة ومداخل المدن والقرى خاضعة بالكامل للسيطرة الإسرائيلية، ولا تستطيع الهيئات الرسمية والمحلية الفلسطينية بالتالي أن تطورها. وقد قامت آليات الاحتلال بتدمير العديد من هذه المحاور والمداخل بقصد شل الحياة اليومية في فلسطين، ومنع المواطنين من التنقل بين مدن ومحافظات الوطن. ويلاحظ المرء مدى الدمار الذي أحدثته آليات الاحتلال على مداخل محافظات جنين، نابلس، طولكرم، رام الله، بيت لحم، والخليل. كذلك، يلاحظ بوضوح الخنادق والسواتر الترابية والإسمنتية المنتشرة على الطرقات الواصلة بين المدن وبين التجمعات السكانية المختلفة، مثل: طريق بيرزيت - رام الله، طريق دورا القرع - عين يبرود، طريق النصارية في الأغوار، وغيرها.

## الاستنتاجات والتوصيات :

لا يختلف اثنان حول أهمية السلامة العامة على الطرق نظراً لعلاقتها الوثيقة بحياة المواطنين وصحتهم. ومن الرجوع إلى الإحصائيات المتوفرة حول عدد ضحايا حوادث المرور في فلسطين يتضح مدى أهمية القضية، كما وتوضح الأسباب الداعية إلى إعطائها ما يلزم من الجهد والموارد. وقد تطرقنا في هذا التقرير إلى العناصر الرئيسية في موضوع السلامة العامة على الطرق محاولين وضع أيدينا على بعض مكامن الخلل ومواضع الخطر.

وقد زادت أهمية موضوع السلامة على الطرق في الآونة الأخيرة، خاصة في ظل انتفاضة الأقصى، خاصة وأنه لوحظ إقدام العديد من الأشخاص على مخالفة القانون أو عدم الالتزام بقواعد المرور بحجة الأوضاع الأمنية، أو قيادة سيارات غير قانونية بحجة الأوضاع الاقتصادية، أو بسبب غياب أفراد الشرطة وعدم فرض سيادة القانون بالشكل الكافي.

بناء على كل ما تقدم، يمكننا أن نخلص إلى مجموعة من الاستنتاجات والتوصيات التي يمكن إجمالها في التالي:

1- الحاجة إلى تفعيل دور الشرطة ودوريات المرور في كافة الطرقات العامة داخل المدن والمناطق الأخرى التابعة لسيطرة السلطة الوطنية الفلسطينية، وتكثيف تواجد أفراد الشرطة، وتجهيزهم بالمعدات والمركبات اللازمة وتمكينهم من القيام بدورهم في المفترقات والأماكن العامة، إضافة إلى انتشار أفراد الشرطة بصورة فعّالة.

2- تشديد العقوبات والمخالفات المفروضة على مخالفة قوانين المرور وتعليمات ترخيص المركبات، مع اقتران ذلك بمعالجة جذرية وحقيقية لآفة سرقة السيارات.

3- تطبيق نظام النقاط على رخصة السائق بما يكفل عدم تجديد هذه الرخص للسائقين الذين يرتكبون مخالفات مرورية كثيرة إلا بعد إعادة الامتحانات مرة أخرى.

4- ضرورة تخطيط الطرقات بشكل فني أفضل، وتخصيص مسارب طوارئ لسيارات الإسعاف وسيارات الشرطة في حالات الطوارئ، فضلاً عن إنشاء مراكز إسعاف إضافية في مناطق متفرقة في محافظات غزة والضفة الغربية.

5- وجوب تنسيق أعمال تطوير الطرق وبناء البنية التحتية بين الجهات المختصة بتأهيل وصيانة شبكة الطرق. مع زيادة الاهتمام بمناطق الريف الذي يعاني أكثر من غيره من تردي أوضاع الطرق.

6- تصميم وتكثيف حملات الإرشاد والتوعية لطلاب المدارس عبر وسائل الإعلام الرسمية، وحثهم على تطبيق القانون والالتزام بقواعد المرور، خاصة في فترة العطلة الصيفية وما يرافقها من ازدياد تنقل الناس على الطرقات.

7- النظر في إنشاء محاكم خاصة للمعالجة السريعة لمخالفات المرور التي لا تتطلب على إصابات بشرية، وكذلك لمحاكمة الذين يتلفون الإشارات أو يضعون المطبات دون موافقة الهيئة أو الهيئات المعنية.

8- النظر جدياً في إنشاء سلطة مستقلة لوضع الخطط اللازمة وللتنسيق بين الوزارات والهيئات المعنية الأخرى بشأن مختلف الأمور ذات العلاقة بالسلامة العامة على الطرق.

جدول (1)  
عدد حوادث الطرق في المناطق الفلسطينية  
حسب المحافظة خلال الأعوام 1997-1999<sup>6</sup>

المحافظة	1997	1998	1999
جنين	621	698	777
طولكرم	546	428	378
نابلس	878	915	524
قلقيلية	352	355	331
رام الله والبيرة	1172	1167	1084
أريحا	247	360	269
بيت لحم	793	689	484
الخليل	1032	995	868
<b>المجموع (للضفة الغربية)</b>	<b>5641</b>	<b>5607</b>	<b>4715</b>
<b>قطاع غزة</b>			
غزة وشمال غزة	1165	1223	1332
دير البلح	271	253	292
خانيونس	325	372	408
رفح	130	185	178
<b>المجموع (لقطاع غزة)</b>	<b>1891</b>	<b>2033</b>	<b>2210</b>
<b>المجموع</b>	<b>7532</b>	<b>7640</b>	<b>6925</b>

يوضح الجدول أعلاه ارتفاع عدد الحوادث من سنة إلى أخرى في محافظات جنين، أريحا، ومحافظات غزة، كما يوضح انخفاض عدد الحوادث في محافظات طولكرم، نابلس، رام الله والبيرة، بيت لحم، والخليل. كما يظهر الجدول أن أكبر نسب الحوادث وقعت في المحافظات الكبيرة من حيث المساحة ومن حيث عدد السكان ومن حيث عدد السيارات، وهي محافظات غزة ورام الله والبيرة والخليل.

<sup>6</sup> الجدول رقم 1، 2، و 3 مأخوذة بالكامل من التقرير السنوي للجهاز المركزي للإحصاء الفلسطيني حول الجريمة والضحية.