



وزارة الشباب والرياضة الفلسطينية



يونسف

النيزام
Injazat

مؤسسة النيزك للتعليم المساند والإبداع العلمي

مشروع الباحث الصغير

برنامج "تطوير ومشاركة الطلائع"

المواصلات في فلسطين

مدى نجاعتها ورضا الناس عنها

كتيب رقم (16)

2010/2009

مؤسسة النيزك للتعليم المساند والإبداع العلمي
تعليم - علوم - إبداع

رام الله

شارع الإرسال - عمارة جاسر
الطابق الثاني
هاتف 02-2985885
فاكس 02-2985886

القدس

شارع علي بن ابي طالب رقم (9)
هاتف 02-6285387
فاكس 02-6263086

النيزك
Al Nayzak

نابلس

مركز بلدية نابلس الثقافي

غزة

الرمال - شارع عمر المختار
عمارة الأندلس - الطابق الخامس
تلفاكس 08-2825282

info@alnayzak.org
www.alnayzak.org

للمراسلة ص.ب 49352 القدس

إدارة وإشراف: م. شيرين الحسيني
م. محمد خريم

تحرير علمي: م. بلال أبو شعر

إشراف عام: م. عارف الحسيني

مراجعة لغوية: سوسن الصفدي

إدارة مالية: أسامة العثمان



تنسيق المشروع: م. حاتم الطحان

م. نيفين حردان

م. هنادي نصر الله

م. آيات عطا الله

م. ابراهيم خليل

أمانى غبارية

نضال جدة



الطلّاء الباحثين:



مجموعة الباحث الصغير في موضوع المواصلات
منطقة القدس

محافظة القدس:

- ضحى محيسن.
- ديار فرعون.
- يارا يحيى.

محافظة الخليل:

- محمد الصوص.
- محمود الصوص.

محافظة نابلس:

- أحمد عليوي.
- معتز ذياب.
- رفيق الحموي.

محافظة جنين:

- بتول بداد.

محافظة طولكرم:

- ملاك أبو بكر.
- ملاك عيران.
- نورا لبدي.

محافظة غزة:

- إيمان البسائية.
- ريم اللداوي.
- هبة أبو عودة.



تتقدم مؤسسة النيزك للتعليم المساند والإبداع العلمي بجزيل الشكر والتقدير لكل من

منظمة الأمم المتحدة للطفولة - اليونيسف

وزارة الشباب والرياضة الفلسطينية

وزارة التربية والتعليم العالي الفلسطينية

قسم النشاطات الطلابية في وزارة التربية والتعليم الفلسطينية

مؤسسة المقاييس والمواصفات الفلسطينية

مركز بلدية نابلس الثقافي - حمدي مانكو

مركز دارنا- نابلس

جمعية اللد الخيرية- نابلس

بلدية نابلس

جامعة النجاح الوطنية

مركز جنين للثقافة والإبداع

مركز أمنية الشبابي - جنين

مركز التدريب والتعليم المجتمعي - جنين

مركز الهاكورة - جنين

المركز المجتمعي - جمعية الهلال الأحمر/ رام الله

مركز إسعاد الطفولة - الخليل

مركز فنون الطفل - الخليل

معهد فوزي كعوش - الخليل

مؤسسة رواق - القدس

المركز الثقافي لتنمية الطفل - طولكرم

مؤسسة تامر للتعليم المجتمعي

مركز العمل التنموي - معاً

اللجنة الوطنية للمخيمات الصيفية

مؤسسة شركاء نحو التغيير



مكتبة بلدية أريحا

بلدية أريحا

قطاع غزة

جامعة الأزهر

الجامعة الاسلامية

جمعية جباليا للتأهيل - جباليا

مؤسسة غسان كنفاني التنموية - بيت حانون

جمعية التغريد للثقافة والتنمية

جمعية العطاء - بيت حانون

منتدى شارك الشبابي

جمعية طموح لتنمية المهارات

وزارة الشباب والرياضة

وزارة التربية والتعليم العالي

دائرة التعليم - الأونروا

كلية تدريب غزة - الأونروا

المراكز الثقافية - بلدية غزة

نقابة المهندسين - غزة

جمعية المنتدى الثقافي للشباب

اتحاد الشباب الديمقراطي الفلسطيني "أشد"

اتحاد الصناعات البلاستيكية

اتحاد صناعة الورق

اتحاد صناعة الملابس

مختبر الأغذية - جامعة الأزهر بغزة

إدارة النفايات الصلبة- محافظة شمال غزة



الفهرس:

- 8 كلمة النيرك
- 9 كلمة اليونيسف
- 10 الباحث الصغير... الطلائع يبادرون ويبحثون
- 12 لماذا هذه الأبحاث؟
- 13 منهجية البحث
- 15 ملخص البحث
- 17 المقدمة
- 23 البحث
- 34 التوصيات
- 38 ماذا بعد؟
- 39 المراجع



كلمة النيذك:

في عصر العولمة الذي نعيش، اختلطت نكهات المعرفة، حيث تحول الشغف والمتعة في الحصول عليها من خلال الاكتشاف والاستنتاج إلى هواية، وبخاصة بين الطلائع. وأصبحت المصادر المعرفية لدى شبابنا تعتمد على استهلاك أنصاف المعلومات الجاهزة التي اعتادوا على قصها من أي موقع من (شبكة الإنترنت)، ولصقتها في حواسيبهم، حتى أنهم في معظم الأحيان لا يقرؤون ما يقصون من الشبكة العالمية.

وبما أن النظام التعليمي السائد مكتظ بالمعلومات والمفاهيم التي يتم تلقينها للطالب حتى يحفظها، وتكون فيه نتيجة الامتحان هي أهم ما يطمح إليه الطالب، والتي لا تعكس بالضرورة مدى المعرفة لديه. وبسبب حرص المؤسسات الأكاديمية على تحصيل طلابها وليس على إنتاجهم العلمي والعملية، تدهور المستوى المعرفي وتقلصت إمكانيات الطالب المستفزة للتفكير، التي تطوّر العين الناقدة عنده ليستطيع أن يفكر بالظواهر التي تحيط به دون الاستسلام للمسلّمات التي عليه أن يحفظها دون أن يفكر بمصدرها أصلاً.

تأسست مؤسسة النيذك للتعليم المساند والإبداع العلمي في القدس، عام 2003، على يد شباب يؤمنون بالعلم، والمجتمع المعرفي، وذلك للإسهام في تغيير الوضع المذكور آنفاً، حيث اعتمدنا التجربة العملية، والتفاعل مع الألعاب التفكيرية، و العلوم التطبيقية أساساً لبناء شخصية الفرد العلمية، وليشكل بإيجابية مستقبله الشخصي أولاً، ومن ثمّ يعكس ذلك على مجتمعه.

والنيذك من خلال مشروع الباحث الصغير اعتمدت قاعدة "الشك سيد اليقين" لأنها تؤمن أن الشخص الذي يعتاد التفكير المنطقي الناقد، ويربطه بالعلم والمعرفة يكون قادراً على تقويم وضعه، والتعامل معه مهما بلغ من التعقيد، ويكون أيضاً الأنجح في مواجهة التحديات في مسيرته نحو التميّز بطريقة ناجحة وفعّالة.

وعليه، فإننا نضع بين أيديكم خلاصة تجربة الباحثين الصغار، وتجربتنا في النيذك في رعايتهم، وذلك لتقدموا بدوركم النقد البناء الذي يساهم في تطوير أدائنا والتعلم من أخطائنا ولكي نضيف إلى رصيدنا المعرفي ما نستطيع من أفكار تؤدّي إلى تعميق التجربة وتوجيهها.

م. عارف الحسيني

المدير العام



كلمة اليونيسف:

يهدف برنامج "تطوير ومشاركة الطلائع" في منظمة الأمم المتحدة للطفولة «اليونيسف» في إعطاء الطلائع الفرصة للمشاركة الفعالة في مجتمعهم والمساهمة في تطورهم، وتطوير مجتمعهم.

إن أحد أولويات برنامج "تطوير ومشاركة الطلائع" لعامي 2009-2010 هو زيادة المعرفة وتحسين استخداماتها في القضايا التي تؤثر في حياتهم. يعتبر مشروع "الباحث الصغير" والذي ينفذ بالشراكة مع مؤسسة النيزك للتعليم المساند والإبداع العلمي في الأراضي الفلسطينية المحتلة هي إحدى الطرق التي تعمل فيها منظمة الأمم المتحدة للطفولة "اليونيسف" على تقدير ودعم وتشجيع الأبحاث التي يقودها الطلائع والتي بدورها تمكنهم من إيصال أصواتهم والتأثير على عدد من القضايا في مجتمعاتهم. فعلى سبيل المثال، استطاع الطلائع المشاركون في هذا المشروع أن يحددوا ويبحثوا قضايا اجتماعية ذات أولوية في حياتهم تضمنت على سبيل المثال ظاهرة العنف، وعمالة الأطفال والتسرب من المدارس، وشبكة المواصلات في فلسطين مدى نجاعتها ورضا الناس عنها. كما عمل البعض الآخر على قضايا علمية تخص مثلاً طرق التخلص من النفايات الصلبة.

نأمل أن تصل أصوات الطلائع من خلال أبحاثهم إلى المسؤولين وصناع القرار من أجل العمل على توفير عالم جدير بالطلائع.



جين غوف

الممثلة الخاصة

منظمة الأمم المتحدة للطفولة "اليونيسف" - الأراضي الفلسطينية المحتلة



الباحث الصغير... الطلائع يبادرون ويعثون:

يمنح برنامج الباحث الصغير الفرصة للطلّاع لتقصّي المعرفة وبتّها، للفوض في ظواهر اجتماعية، وتطبيقات علمية تجول في بال الطليعي، وتدفعه مسيرة العمل إلى إعادة التفكير بقضايا تهّمه من المنظور الناقد، والخوض في خضم البحث العلمي المتطور، وبذلك يتحمل الطلائع المسؤولية بالمبادرة والبحث والتمحيص. وبعد بدء الرحلة صوب المعرفة، يتمركز الباحثون الصغار في المقدمة، ليقدموا لمجتمعهم نموذجاً حياً ومنتجاً، يفعل دورهم، ويكونوا فيه قدوة لأبناء جيلهم في العطاء.

وغدا الباحث الصغير منبراً لكل طليعي في الأراضي الفلسطينية ينضم إليه كل من يسأل: لماذا؟ وأين؟ وكيف؟ ومن البحث عن المعلومة وفحصها، إلى التأثير إيجابياً في البيئة التي يعيشون فيها.

انضم للمشروع (350) طليعيّاً/ة، بين الأعمار (14-16) عام، في ست محافظات مختلفة وهي: القدس، الخليل، نابلس، جنين، غزة، طولكرم، وبمعدل مجموعة بحثية في كل محافظة، بحيث تتكوّن كل مجموعة من (25) باحثاً/ة، وهم يعملون على إنجاز الأبحاث في مجموعات صغيرة تتألف كل مجموعة من (3-4) باحثين.

ومن أجل إعداد الباحثين الصغار للخوض في رحلة البحث، طورت النيزك برنامجاً تدريبياً مهنيّاً بالاعتماد على خبرتها التراكمية في رعاية البرامج التدريبية وتطويرها، وبالتنسيق مع خبراء واختصاصيين في مجالات علمية، ومجتمعية مختلفة.

(6) مجموعات بحثية، تتكون كل واحدة منهم من (25) باحثاً/ة صغيراً/ة انخرطوا في برنامج يستهدف تطوير آليات التفكير المنطقي والناقد، وذلك من خلال الألعاب الممتعة والمهام التفكيرية التي يجب على الجميع إنجازها، والتي بدورها تترك أثراً في طريقة التعامل اليومي مع ظروف حياة الطليعي/ة.

وبالإضافة إلى تطوير مهارات التفكير، حصل المشاركون على تدريب عملي في مهارات البحث العلمي، وإجراء التجارب العلمية، وقد عالج التدريب آليات البحث مثل الاستبانات، والمقابلات، والمجموعات البؤرية.



وقد عقدت خلال البرنامج العديد من الفعاليات لوضع الطليعي/ة في قلب التجربة، وتعرضه لتجارب حقيقية تصقل الشخصية، وتغني سجل الخبرات لديه/ها.

إن المسيرة التي يمر بها الباحثون، هي أهم تأهيل يحصلون عليه. حيث أن تجربة إنجاز بحث علمي أصيل تدفعهم إلى بلورة وصقل قدراتهم، فعلى سبيل المثال عمل الباحثين في مجموعات صغيرة لإنجاز البحث يعلمهم أسس العمل ضمن فريق، وأهمية التعاون، ويعرضهم إلى تجربة حقيقية في تحمل المسؤولية، وذلك دون الحاجة إلى اللقاء المحاضرات عن أهمية التعاون أو المسؤولية، كما أن إجراء التجارب العلمية أو تطوير الاستبانات أو غيرها من احتياجات المسيرة، يدفع الطلائع إلى الاحتكاك بالمجتمع، والتعامل مع أطرافه المختلفة، وهذا يزيد من خبراتهم وينمي مهاراتهم الحياتية.

وبعد مرحلة الأبحاث، ينطلق الباحثون لتعميم التجربة من خلال جولات، ومحاضرات، وفعاليات يصممونها تحت إشراف الطاقم المختص، تهدف إلى عرض البحث ونتائجه بطريقة متميزة وقريبة إلى الطلائع، بحيث يعملون على نشر المعرفة التي اكتسبوها خلال مسيرة بحثهم لأطراف أخرى من مجتمعهم في المدارس، والجامعات، والمراكز المهمة.



لماذا هذه الأبحاث:

لأن المواصلات تشكل ضرورة مهمة من ضروريات الحياة، وقطاعاً مهماً لا يمكن الاستغناء عنه حتى أن الحياة بدونها شبه مستحيلة، فقد استخدمه الإنسان منذ فجر التاريخ وأخذ يتطور حتى وصل إلى ما هو عليه حالياً، وبسبب ما نسمعه يومياً من شكاوى أو نصائح أو إرشادات تهم هذا القطاع كان لا بد من دراسة ناقدة تهتم بالواقع الذي يعيشه ومدى رضا الناس عنه.

يركز البحث على مشاكل قطاع المواصلات في فلسطين، و عرض حلول - لربما يكون لها وقع إيجابي - لأنها نابعة من وجهة نظر أناس مختصين، وعدد لا يستهان به من الناس العاديين - سائقين كانوا وغير سائقين - يشعرون بهذه المشاكل - التي سيتم عرضها في البحث - كونهم يستخدمون وسائل المواصلات بشكل مستمر، وستحاول مجموعات البحث الإجابة على السؤال المطروح بصدد البحث: هل تشكل الأزمة بمسبباتها مشكلة حقيقية يجب حلها؟ وبدورها ستبحث مجموعات البحث في هذه المشكلة إما بفرض صحتها أو خطئها. وكذلك هل تتال المواصلات رضا الناس وتحقق راحتهم؟

قام البحث على رؤية ترتبط بعدة أهداف، أهمها:

- التعريف بأهم مشاكل قطاع المواصلات التي نواجهها ومسبباتها وأنجح وأفضل الطرق التي تمكننا من تلافي هذه الأخطاء والمشاكل، وذلك بوضع اقتراحات وتحديد توصيات وإرساء حلول قد تساعد في الحد من مشاكل قطاع المواصلات في فلسطين.
- التعريف بأهمية المواصلات في فلسطين بوصفه قطاعاً مهماً اقتصادياً وخدماتياً.
- القيام ولو بدور بسيط في محاولة توعية المواطن تجاه هذه المشاكل.
- قياس مدى رضا المواطنين عن قطاع المواصلات الفلسطيني.



منهجية البحث:

تتزايد يومياً الأصوات التي تشكو من قطاع المواصلات الفلسطينية وتطالب بإعطاء هذا القطاع اهتماماً أكبر بما له من دور ريادي في خدمة الأفراد والجماعات، كما أن الأوضاع الراهنة جعلت من هذا القطاع قطاعاً مترهلاً، فما هو واقع هذا القطاع؟ وما مدى رضا الناس عنه؟ وهل يعاني فعلاً من الضعف والترهل؟ وما هي مشاكله الأخرى؟ وما أنجع الطرق لحل هذه المشاكل؟ هذه الأسئلة وغيرها بحث فيها مجموعة من الباحثات مستندة على الاستمارات البحثية والعديد من المقابلات والزيارات الميدانية.

يتناول البحث قطاع المواصلات في فلسطين بهدف تقويم هذا القطاع والوقوف عند المشاكل التي يعاني منها، ومحاولة إيجاد حل لهذه المشاكل، وللحصول على نتائج واقعية موضوعية وهادفة، لذا يجب معالجة المعلومات التي تم الحصول عليها من أداة البحث وتحريكها بطريقة تؤدي إلى نتائج وبراهين في إطار البحث، فقد قام فريق العمل بمراعاة هذه الأمور والعوامل وعمل استبانة حول موضوع المواصلات ونجاعتها ورضا الناس عنها، وتوزيعها لفئة مستهدفة من الطلاب اختيرت بعناية وحذر شديدين، أخذين بعين الاعتبار عوامل ومقاييس معينة حتى نصل إلى نتيجة شاملة ومتنوعة.

لم تكن الاستبانة الأداة الوحيدة التي استندت إليها مجموعات البحث في العمل فقد قام فريق البحث بالعمل على أرض الواقع في ميدان البحث، وأجروا دراسة ميدانية حول النظام في دخول وخروج الباصات من المجمعات، مع العلم أنه لم يتم اختيار الوقت الذي بدأ فريق البحث فيه العمل بشكل عشوائي، فقد تم اختياره حتى يتلاءم مع وقت خروج الطلاب من المدارس واستخدامهم للمواصلات العامة في العودة إلى منازلهم . وقد قامت مجموعات البحث بعمل مجموعات بؤرية في المجمعات مع السائقين، وكذلك عمل مقابلة مع مسؤولين في وزارة المواصلات .

وتتلخص المنهجية العلمية المتبعة بما يلي:

- التخطيط لخطوات وطرق العمل وتنظيمه.
- جمع المعلومات والإحصائيات عن واقع المواصلات في فلسطين.
- وضع الفرضيات التي تبرر الوضع الذي يعاني منه قطاع المواصلات في فلسطين.

- إجراء المقابلات مع المسؤولين في وزارة النقل والمواصلات.
- كتابة الاستبانات.
- تحديد الفئة المستهدفة.
- توزيع الاستبانات على الفئة المستهدفة.
- دراسة النتائج التي تم الحصول عليها وتحليلها وعرضها مع الإحصاءات والجداول والرسوم البيانية.
- الخروج بالنتائج والتوصيات.
- توثيق هذه العمليات، الفرضية وطرق العمل والنتائج والمراجع.
- التنويه بكل الدعم والمساعدة التي حصل عليها الباحثة خلال مسيرة البحث.
- انطلقت المجموعات إلى العمل في صيف عام ٢٠٠٩ وما هي تضع نتائجها أمام بقية الطلبة في كافة المدارس الفلسطينية من أجل الاطلاع عليها وإبداء آرائهم فيها.



ملخص البحث:

استخدم الإنسان وسائل مختلفة في تنقله على مر العصور، وتبع حاجته إلى التنقل في الوصول إلى أماكن الغذاء في البداية، أما مع تطور الحياة فقد أصبح التنقل شيئاً مهماً في حياة الإنسان، ومن هذا المفهوم جاء هذا البحث. يهدف البحث لتحديد أهمية المواصلات في فلسطين، وأهم مشاكل المواصلات ومسبباتها وسبلها هذا القطاع، والمساعدة في حل هذه المشاكل وتوعية المواطن بها لتجنبها. وسياق البحث يركز على سؤالين مهمين، الأول: هل تشكل أزمة السير بمسبباتها مشكلة حقيقية يجب حلها؟ وبدورها ستبحث مجموعات البحث في هذه المشكلة إما بفرض صحتها أو خطئها، ثانياً: هل المواصلات تنال رضا الناس وتحقق راحتهم؟

بعد البحث بالمصادر المختلفة وعلى أساس أسئلة البحث، قامت مجموعات البحث بوضع استبانة لجمع المعلومات اللازمة للفرضيات، وقد تم توزيع الاستبانات على كافة الفئات العمرية الواعية للمواصلات في جميع أنحاء المحافظات وتم عمل العديد من المقابلات مع أصحاب الخبرات وهم الفئة الأكاديمية من جهة، والفئة العملية من جهة أخرى، وقد أجريت العديد من المشاهدات، كقراءات أزمة السير والطرق الفرعية، وقد قامت مجموعات البحث بالانطلاق من نقطة لأخرى عبر الطرق الرئيسية أثناء أزمة السير، ثم من وإلى نفس النقطتين عبر الطرق الفرعية. كما قامت بتسجيل قراءة عدد السيارات المارة في مفرق طرق نشط (اعتمدت على عد السيارات المارة في المفرق في فترة زمنية محددة).

بعد هذه المرحلة وبعد تحليل النتائج توصلت مجموعات البحث إلى نتائج مهمة، تتلخص في: أهم المشاكل التي يعاني منها قطاع المواصلات :- أزمة السير والازدحام المروري بمسبباتها، وهي عدم اتباع قوانين السير ونقص الخبرات في تصميم الشوارع والإشارات، مثل كل مرة يشكل الاحتلال عائقاً كبيراً أمام هذا القطاع يتمثل في الحواجز العديدة المنتشرة في كل المحافظات ويعاني المواطن الفلسطيني من مشكلة عدم الشعور بالراحة الجسدية أو النفسية داخل وسائل النقل.

و أيضاً تم التوصل إلى أن أهم المعوقات التي تؤثر على عملية التطور هي وجود كثافة سكانية في منطقة الشوارع المهمة وعدم توفر طرق فرعية يمكنها حمل السيارات المارة في منطقة ووقت الأزمة وعدم توفر الدعم المادي الكبير للتطوير ومنع الاحتلال بناء الأنفاق والجسور في الشوارع الخارجية بين المدن.



و بخصوص رضا الناس عن المواصلات والذي تم إستنتاجه من الاستبانة، فقد تم استطلاع آراء الناس بالمواصلات داخل المحافظات، وبين المحافظات، وتبين أن غالبية المواطنين غير راضين عن أداء قطاع المواصلات في فلسطين، حيث أشار ما نسبته (77%) من عينة البحث أن وضع المواصلات بحاجة إلى إعادة تنظيم على كافة الأصعدة ، خصوصاً بموضوع المواصلات العامة لأن ما نسبته (62%) من المواطنين يستخدمون المواصلات العامة في تنقلاتهم.

أما بخصوص المشاهدات فقد استطاعت مجموعات البحث كسر المفهوم بأن الطرق الفرعية تأخذ وقت و تكلفة مادية أكبر وتم توفير حوالي (30%) من الوقت و(10%) من المال لصالح الطرق الفرعية، وقد تم التوصل إلى الأوقات التي تكون بها الأزمة في الفترة الصباحية وأسبابها . و بعد البحث تم وضع بعض التوصيات التي يمكن أن تحل بعضاً من المشاكل التي تواجه هذا القطاع.



وبالنسبة لوسائل النقل فقد تبين من نتائج الاستبانة أن أكثر وسائل النقا استخداماً هي السرفيس بنسبة (48%)، تليها مكاتب التاكسي بنسبة (19%)، ثم الحافلات والسيارات الخاصة، بينما يفضل بعض الناس المشي على الأقدام في مواصلاتهم وبنسبة (2%).



المقدمة:

يشكل قطاع النقل والمواصلات أحد الدعائم الأساسية في تحقيق التنمية الاقتصادية والاجتماعية، نظراً للدور التنموي الفعال لهذا القطاع، وذلك من خلال توفير نظام نقل متعدد الأنماط والوسائل، ويساهم في تحقيق الربط والتواصل بين كافة المناطق السكانية ومراكز الإنتاج والتصدير، وأيضاً في خلق فرص استثمارية في قطاعات وخدمات النقل المختلفة " البري، الجوي، البحري، العام الدولي". ولكن الإنجازات في مجال قطاع النقل والمواصلات ذهبت أدراج الرياح فمع بدء العدوان الإسرائيلي على أراضي فلسطين بتاريخ 2000/9/29 شهد قطاع النقل والمواصلات تدهوراً كبيراً وتكبّد خسائر فادحة تقدر بملايين الدولارات وذلك نتيجة الممارسات الإسرائيلية المتمثلة في الإغلاق والحصار البري والجوي والبحري وتعطيل حركة الأفراد والبضائع بين شطري الوطن وإسرائيل والدول العربية المجاورة، وتدمير منشآت ومرافق شبكة الطرق والميناء والمطار، الأمر الذي أدى إلى انخفاض مساهمة قطاع النقل والمواصلات في مؤشر الاقتصاد الفلسطيني، وتسعى وزارة النقل والمواصلات والسلطة الوطنية الفلسطينية إلى إعادة إعمار وتنمية قطاع النقل والمواصلات، من خلال إعادة تأهيل وتطوير وتحسين شبكة الطرق وتنظيمها ورفع كفاءتها الفنية وتوسيع قاعدة نشاطاتها بما يعزز تلبية الطلب على خدمات النقل وتوفيرها بالمستوى الجديد وبالتكلفة الملائمة، وإعادة إعمار وتشغيل المشاريع الإستراتيجية كالمطار والميناء، وتطوير المعابر الحدودية بالإضافة إلى رفع مستوى مشاركة القطاع الخاص في التنمية الاقتصادية وتعزيز أطر التعاون والتواصل الإقليمي.

خلفية تاريخية :

الطرق:

تاريخياً تشكل فلسطين نقطة التقاء وعقدة مواصلات بين أطراف العالم القديم وممر يربط بين تلك الأطراف، ولقد تطورت مراكز حضرية فلسطينية على امتداد طريق الجبل التي تربط مدن بئر السبع، الخليل، القدس، نابلس، جنين، الناصرة ومنها إلى دمشق، إضافة إلى ذلك كانت طريق الغور وطريق الساحل تربط الحضارة المصرية مع حضارة الهلال الخصيب، واستمرت فلسطين تؤدي دور الممر والقلب حتى عام 1948، وخلال الفترة العثمانية والاندلسية كانت شبكة المواصلات تتطور لاعتبارات وعوامل عسكرية وسياسية، وكان لهذه العوامل أهمية خاصة ومركزية في تطور شبكة الطرق وتحديد مساراتها وضبط التطوير الحضري والقروي حولها، أما الاعتبارات الاقتصادية كان لها دور ثانوي.



لقد بدأت عملية تعبيد الطرق في فلسطين بشكل عصري خلال النصف الثاني من القرن التاسع عشر وكانت أول طريق تم تعبيدها في البلاد عام 1867 تربط بين القدس ويافا، أما طريق نابلس القدس فتم تعبيدها عام 1907 وبعدها طريق القدس أريحا، وبعد استعمار فلسطين عام 1917 من قبل الانتداب البريطاني كان هناك تطور في شبكة الطرق، وتم تعبيد طرق إضافية تربط بين المدن الفلسطينية ومناطق الجبل، ومن أجل إحكام السيطرة على البلاد قام الانتداب البريطاني بإقرار قوانين عرض الطرق وقوانين تسعى إلى تحقيق أهداف عسكرية وسياسية، جزء من هذه القوانين ما زالت سارية المفعول حتى اليوم، حتى عام 1945 بلغ طول الطريق المعبد في فلسطين 266 كم بالإضافة إلى الطرق المشقوقة والمرصوفة والتي بلغ طولها حوالي 1565 كم، معظم هذه الطرق تم تعبيدها كجزء من استراتيجية الانتداب البريطاني خلال فترة الحرب العالمية الثانية لتأمين تنقل قواتها العسكرية بحرية، وتمكين بسط سيطرتها على البلاد. وإن الفاحص لتطور شبكة الطرق يجد أنها تطورت بالأساس كطرق طولية وعلى امتداد طرق تاريخية تربط مناطق الحضارات التاريخية المحيطة بفلسطين والتي تعبر من خلالها.

وإن تطور شبكة الطرق هذه نجدها قد امتدت من الشمال إلى الجنوب وإن الطرق العرضية التي نشأت لاحقاً قصيرة، وتربط بين الطرق الطولية، هذه الطرق الطولية نشأت كنتيجة مباشرة لشكل البلاد وتضاريسها.

وسائل النقل:

عرفت المواصلات العامة طريقها في فلسطين منذ زمن، وكان لها رونقها الخاص لكن سرعان ما تغيرت وتبدلت هذه المواصلات إلى سابق عهدها الأول. في البداية ومنذ سنوات طويلة لم يكن هناك ما يعرف بالمواصلات العامة، واضطر الفلسطينيون للتنقل بين البلدان الفلسطينية أو ما بين فلسطين والعالم العربي، على الدواب من خيول وحمير وجمال وغير ذلك، إلا أن الأمر أخذ يتطور شيئاً فشيئاً. ففي مقابلة مع أحد كبار السن أفاد أنه لا زال يتذكر كيف كانت المواصلات العامة أيامه، وكيف أصبحت في أيامنا هذه، فقد التقت به مجموعات البحث ليتحدث عن تاريخ المواصلات الفلسطينية.

حيث يقول: "الأمرين عشناهما في تنقلاتنا، فلم يكن هناك حادثة في المواصلات، بل كنا نذهب إلى مدن حيفا ويافا على عربات الخيول، والدواب الخاصة بنا كالحمير والجمال وغير ذلك، وكانت تشكل النقطة الأساسية في تنقلاتنا".



يشير إلى شيء كان بمثابة مواصلات عامة للفلسطينيين، لكن لم يكن بمقدور الجميع أن يركب فيه لغلائه، وهو خط الحجاز أو سكة قطار الحجاز، حيث كانت نقطة انطلاقه من الشمال عبر سوريا ويمر عبر الأردن وفلسطين وينتهي بحيفا، حيث المحطة المركزية.

وعلى الرغم من أن الأتراك بنو هذا الخط لخدمة مصالحهم في بداية القرن الماضي، إلا أنه استخدم من قبل الناس العاديين أيضاً والذين كانوا يمتلكون الأموال، وكانت حجراته أيضاً قليلة، ولا تتسع للكثير.

وبعد سكة الحجاز أخذ الفلسطينيون يطورون من وسائل النقل العامة لديهم، حتى بدأت بعض المركبات الصغيرة والكبيرة تظهر في المدن الفلسطينية وخاصة المدن الكبيرة، وكانت بعض العائلات الكبيرة تمتلك مركبات خاصة بها.



صورة لمركبة قديمة

ومع ذلك أوجد الفلسطينيون بعض المركبات العمومية التي تنقل المواطنين إلى أي مكان مقابل ما يدفعوه من مبالغ للوصول حيث يبتغون. ومع قدوم السلطة الفلسطينية عام 1993، وتشكيل وزارة النقل والمواصلات قامت الوزارة بإتاحة الفرصة للمواصلات العامة ومنها المركبات الصغيرة والكبيرة، حيث اختارت اللون الأصفر للمركبات العمومية داخل المدن (4 ركاب)، واللون البرتقالي (7 ركاب) للمركبات العمومية خارج المدن. بينما اقتصرت الألوان العادية للحافلات الكبيرة من (25-60) راكباً ويغلب عليها اللون الأبيض، وتعرف من شكلها بأنها للنقل العام".



ومع انطلاق انتفاضة الأقصى، عاد الفلسطينيون بمواصلاتهم إلى بدايات القرن المنصرم، حيث أصبح للدواب دور مهم في نقل المواطنين وبضائعهم عبر الجبال والوديان بعد إغلاق الإسرائيليين للطرق العامة، ولتجنب المعاناة التي تجدها الحافلات عند الحواجز والممرات.



صورة حافلة حيفا- بيروت

تشخيص الوضع الراهن لقطاع النقل والمواصلات في فلسطين:

اقتصرت شبكات النقل على شبكات الطرق، وقد تطورت هذه الشبكات من طرق ضيقة وممرات إلى الطرق المعبدة والإسفلتية في القرن التاسع عشر أي أثناء فترة الحكم العثماني وكان أول هذه الطرق طريق يافا- القدس التي بنيت في العام 1867، وطريق نابلس - رام الله - القدس الذي أنشئ في بداية القرن العشرين، ومن ثم تم إنشاء طرق لتربط بين المدن والتجمعات القروية الكبيرة، وفي العام 1948 تم فصل الضفة الغربية وقطاع غزة عن باقي فلسطين التاريخية، وبالتالي أصبحت طرق الضفة الغربية منفصلة تماماً عن طرق قطاع غزة وعن باقي الشبكة الموجودة في الجزء الذي احتل عام 1948، ناهيك عن قيام إسرائيل فيما بعد بشق وبناء طرق لتخدم أهدافها الاستيطانية وأما الطرق التي شقت في المناطق الفلسطينية لم يتم بناؤها على أساس الجدوى الاقتصادية ولم تأخذ بعين الاعتبار أقصر المسافات بين التجمعات السكنية، وبالتالي أصبحت شبكات الطرق في المناطق الفلسطينية ضعيفة ولا تمتاز بالكفاءة. ولكن مع قدوم السلطة الوطنية الفلسطينية شهد قطاع النقل والمواصلات تطوراً ملحوظاً، حيث لم تقتصر شبكات النقل على شبكات الطرق فقط، فقد اهتمت السلطة بتطوير هذا القطاع والارتقاء به ليتناسب مع دوره في الاقتصاد والتنمية، حيث شرعت بتنفيذ العديد من البرامج



والمشاريع التي تهدف إلى توفير شبكات نقل متنوعة ومتقدمة بدءاً بتطوير شبكات الطرق القائمة إلى استحداث شبكات وآليات ربط جديدة كمطار غزة الدولي وميناء غزة البحري، ولكن الممارسات الإسرائيلية التعسفية حالت أيضاً دون تطور هذا القطاع كما ينبغي.

وقد اقتصرت وسائل النقل الداخلي في المناطق الفلسطينية على المركبات والحافلات بسبب عدم توفر وسائل أخرى مثل القطار الخفيف أم مترو الأنفاق والسكك الحديدية، وشهدت وسائل النقل الداخلي من مركبات وحافلات تطوراً ملحوظاً خلال الفترة من 1994 - 2006 في كل من الضفة الغربية وقطاع غزة، وتشير الإحصائيات إلى أن مجموع المركبات في كل من الضفة الغربية وقطاع غزة حتى عام 2008 هو 194331 مركبة منها 139710 مركبة في الضفة الغربية أي بنسبة (72%) و54621 مركبة في قطاع غزة أي بنسبة (28%)، وتشكل المركبات الخصوصية في المناطق الفلسطينية أعلى نسبة وهي (67%)، يليها المركبات التجارية بنسبة (17.82%) ومن ثم المركبات العمومي بنسبة (7.41%) والجدول التالي يوضح إحصائيات المركبات في الضفة الغربية وقطاع غزة حتى عام 2008.

م.	نوع المركبات	الضفة الغربية	قطاع غزة	المجموع	النسبة
1	المركبات الخصوصية	93035	37865	130900	67%
2	المركبات التجارية	27276	7363	34639	17,82%
3	المركبات العمومية	10565	3843	14408	7,41%
4	مركبات اخرى	6140	1028	7168	3,69%
5	مركبات حكومية	2694	4522	7216	3,71%
	المجموع	139710	54621	194331	100%

الجهاز المركزي للإحصاء الفلسطيني

وجدير بالإشارة إلى أن النقل الداخلي تكبد خسائر كبيرة جراء الممارسات الإسرائيلية التعسفية الناجمة عن إقدام القوات الإسرائيلية على تدمير المركبات الخصوصية والعمومية والشاحنات والمركبات التجارية والورش والكراجات ومحطات الوقود والغاز ومحلات قطع الغيار والمعدات الثقيلة، وكذلك تدمير وتجريف وإحداث أضرار بالطرق نتيجة مرور الدبابات عليها وإغلاق طرق، وتحويل المرور الكثيف إلى طرق أخرى، وحدوث انخفاض حاد في القوى العاملة في هذا القطاع جراء الإغلاق وفصل المناطق الفلسطينية.



بالإضافة إلى الهجمة الشرسة على جسور قطاع غزة في شهر حزيران 2006، حيث دمرت الطائرات الحربية الإسرائيلية 4 جسور تربط شبكة النقل في القطاع، هذه الممارسات أدت إلى إلحاق أضرار وخسائر بالنقل العام بطرق مباشرة وغير مباشرة.

تحديات ومعوقات تنمية قطاع النقل والمواصلات:

- انعدام التواصل بين المحافظات الشمالية والمحافظات الجنوبية.
- انعدام السيطرة على المعابر الفلسطينية.
- قيام إسرائيل بإنشاء جدار الفصل العنصري على امتداد 630 كم، متجاوزاً بشكل كبير طول خط الهدنة الممتد بين الضفة الغربية وإسرائيل بعد توقيع "اتفاقية رودس" عام 1949 بين إسرائيل والدول العربية المجاورة، ولهذا الجدار تأثير مباشر على استدامة أنظمة وخدمات النقل والمواصلات، حيث أن الجدار قطع خطوط المواصلات العامة لعدد من الأماكن الواقعة خلف الجدار، ويقلص عدد الطرق التي تربط بين التجمعات السكانية الفلسطينية، الأمر الذي يؤدي إلى مضاعفة أطوال وأوقات زمن الرحلات في المناطق المتأثرة بالجدار، إضافة إلى ذلك فإن الجدار سيكون عائقاً أمام تقديم خدمات تساهم في الوصول إلى تنمية مستدامة في الأراضي الفلسطينية.
- تبعية الاقتصاد الفلسطيني للاقتصاد الإسرائيلي، واعتماد السلطة على الموانئ الإسرائيلية وقيود الاتفاقات الاقتصادية.
- ارتفاع تكلفة النقل في المناطق الفلسطينية.
- عدم توفر التمويل اللازم لتنفيذ برامج ومشاريع قطاع النقل والمواصلات.
- فرض قيود وجمارك على استيراد وسائل النقل من الخارج.
- عدم توفر قطع غيار لعدد كبير من السيارات ووسائل النقل بسبب انعدام هذا النوع من الصناعة في فلسطين.



البحث:

أهداف البحث:

ازدادت في الفترة الأخيرة شكاوي الناس في أداء قطاع النقل والمواصلات وارتفعت الأصوات التي تطالب بتطوير هذا القطاع وفرض الرقابات الحكومية على هذا القطاع، ولعل أبرز أسباب هذه الشكاوي الضعف العام الذي تعاني منه شبكة المواصلات الفلسطينية المتمثل في ارتفاع الأسعار، ونقص الجودة في الخدمة المقدمة من هذا القطاع والحالة المتردية للطرق الرئيسية والفرعية، ولا شك أن الاحتلال الإسرائيلي يشكلاً عائقاً أمام تطور هذا القطاع والارتقاء به، ليكون شريكاً في عملية التنمية الاقتصادية، وليحصل على أكبر نسبة رضا من قبل المواطنين، من أجل ذلك كان لا بد من دراسة ناقدة لوضع المواصلات في فلسطين ونجاعتها ومعرفة رضا المواطنين عن هذا القطاع والوقوف عند بعض المشاكل التي يعاني منها ومحاولة إيجاد حلول لهذه المشاكل.

طريقة العمل:

تمثلت منهجية إجراء البحث أو طريقة العمل عند مجموعات البحث بما يلي:

أولاً: جمع المعلومات

تم جمع المعلومات الخاصة بالموضوع من مصادر متعددة منها الانترنت والكتب والرجوع إلى بعض الإحصائيات من الجهاز المركزي للإحصاء الفلسطيني.

ثانياً: المقابلات

قامت مجموعات البحث بالعديد من المقابلات مع المختصين ذوي الخبرة والمسؤولين في بعض المؤسسات وسائقي السيارات العمومية للخروج بتصورات تجسد واقع قطاع المواصلات في فلسطين.

ثالثاً: إعداد الاستبانة

تم تصميم استبانة لقياس مدى رضا المواطنين عن قطاع المواصلات ومعرفة المشاكل التي يعاني منها هذا القطاع حسب وجهة نظر المواطنين.



رابعاً: اختيار العينات

تمثلت عينة البحث في عامة الناس وتنوعت هذه العينة بين ذكور وإناث واختلفت نسبة هذا التنوع من محافظة لأخرى والجدول التالي يوضح الآلية التي تم بها توزيع الاستبانات:

الرقم	المحافظة	عدد الاستبانات	ذكور	إناث
1	القدس	180	80	100
2	جنين	200	100	100
3	نابلس	180	92	88
4	الخليل	280	180	100
5	طولكرم	200	113	87
6	غزة	180	125	55
	المجموع	1220	690	530

خامساً: المجموعات البؤرية:

تم عقد العديد من المجموعات البؤرية مع العديد من السائقين والمواطنين وأصحاب مكاتب التاكسي للاطلاع على مشاكل القطاع من وجهة نظرهم.

سادساً: التجربة الميدانية:

تمثلت هذه التجربة بقيام مجموعات البحث بعد المركبات التي تعبر شارع معين في ساعة محددة وذلك لتحديد أماكن الأزمات المرورية وأوقاتها.



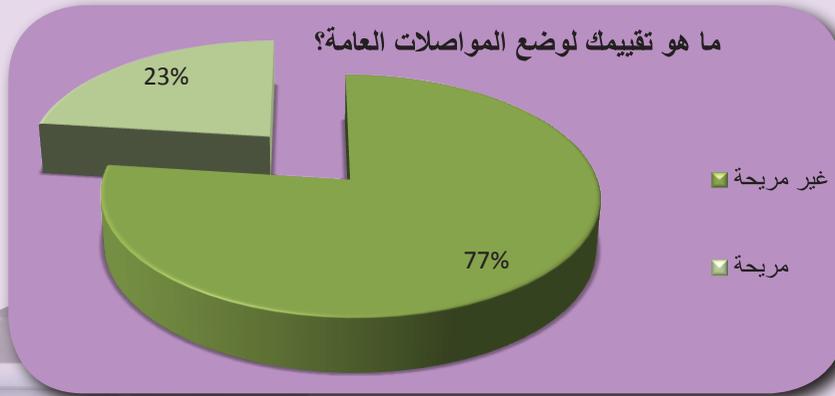
النتائج

فيما يلي عرض لأهم النتائج التي توصلت لها الدراسات، بعد الإجابة عن تساؤلاتها، والتحقق من فرضياتها، باستخدام عدة وسائل للبحث.

النتائج الخاصة بكل محافظة :

محافظة القدس :

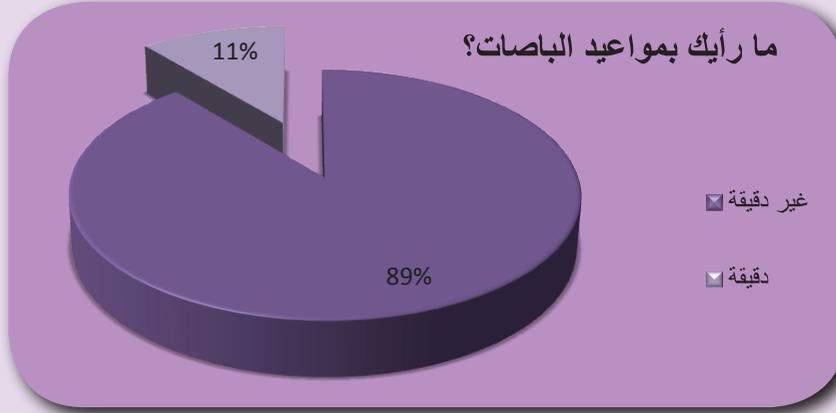
يرى (23%) من عينة البحث في القدس أن وضع المواصلات العامة مريحة وهم راضون عنها فيما يرى (77%) أي الأغلبية أن وضع المواصلات العامة غير مريحة.



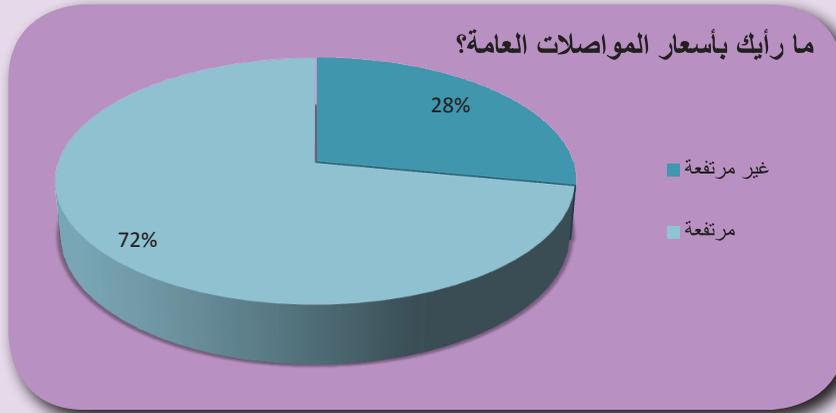
هناك نسبة قليلة من المواطنين الذين يرون أن المواصلات العامة مريحة، حيث لم تتجاوز هذه النسبة (23%) من مجموع العينة، وبما أن المواصلات العامة تمثل جزءاً مهماً في قطاع المواصلات، وتعتبر أكثر وسائل النقل استخداماً وتخدم شريحة كبيرة من الناس لا بد من العمل على تطويرها بشكل ممنهج.

وبالنسبة لمواعيد الباصات فإن عدد قليل من المواطنين يرون أن مواعيد الباصات دقيقة بنسبة (11%) فيما ترى الأغلبية وبنسبة (89%) أن مواعيد الباصات غير دقيقة.



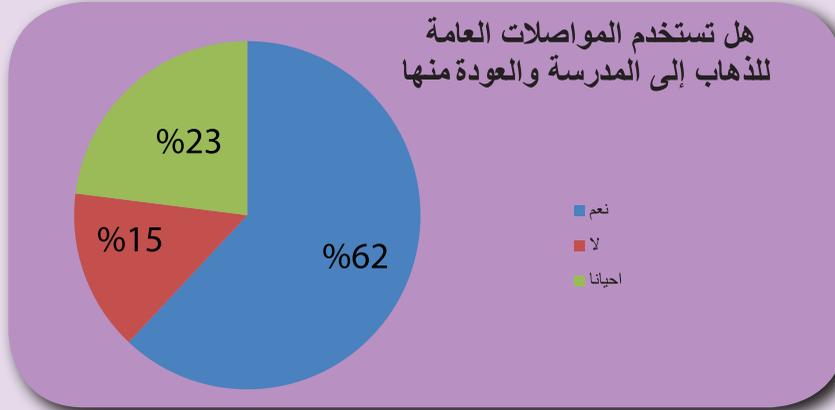


أما بالنسبة لأسعار المواصلات يرى أغلبية المواطنين أن أسعار المواصلات مرتفعة بنسبة (72%) ويرى (28%) من المستطلعة آرائهم أن سعر المواصلات غير مرتفعة وربما يعود هذا الارتفاع بالأسعار إلى عدم التزام سائقي المركبات العمومية بالتسعيرة العامة بسبب عدم وجود رقابة مختصة لهذه القضية.

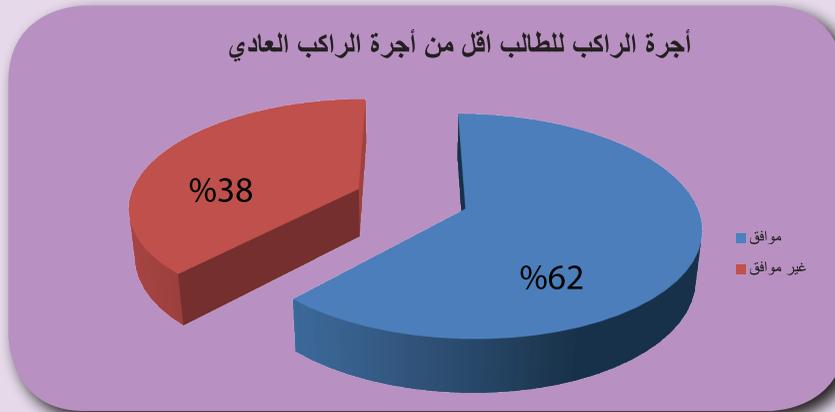


محافظة الخليل:

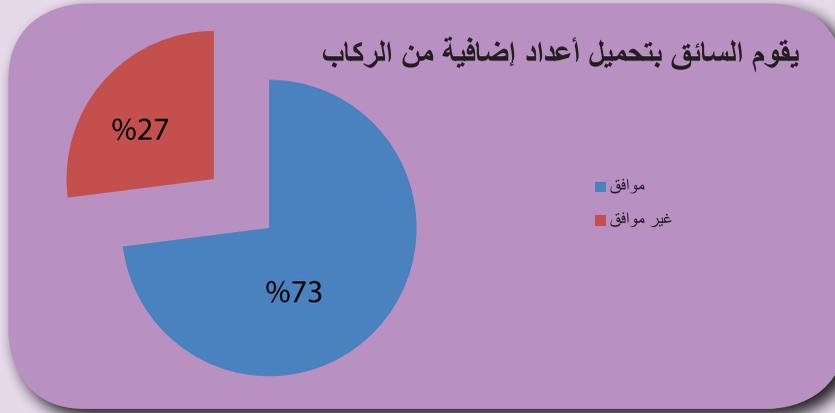
يستخدم جزء كبير من الطلاب المواصلات العامة للذهاب إلى المدرسة والعودة منها حيث يستخدم (62%) من الطلاب المواصلات العامة بشكل يومي فيما يستخدمها (23%) بشكل غير يومي ويحبذ (15%) من الطلاب عدم استخدامها.



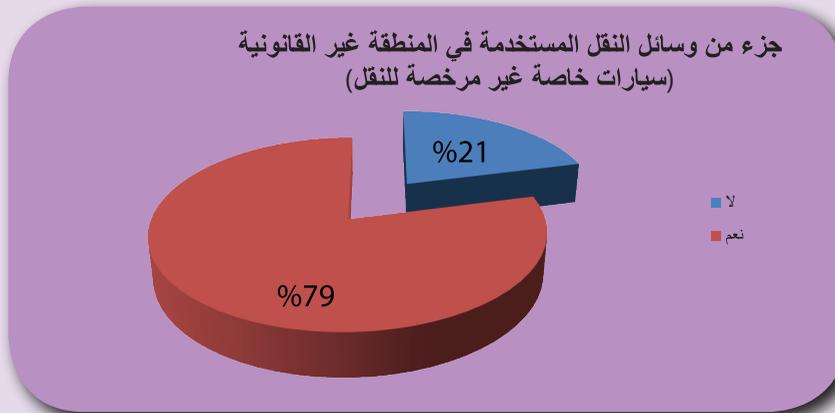
وبالنسبة لتسعيرة المواصلات يرى (62%) من الطلاب أن هناك فرق بين أجرة الطالب وأجرة الراكب العادي حيث أن أجرة الراكب أقل ولا يلاحظ (38%) من الطلاب أي فرق في التسعيرة بين الطالب والراكب العادي.



تكمُن مشكلة الباصات بتحميل السائقين أعداد إضافية من الركاب حيث ومن نتائج الاستبانة اتضح أن (73%) من السائقين يقومون بتحميل أعداداً إضافية من الركاب ويرى (27%) من المستطلعة آراؤهم أن هذه المشكلة غير موجودة.



تنتشر في بعض المدن والقرى ظاهرة السيارات غير المرخصة للنقل حيث اشتكى (79%) من المستطلعة آراؤهم من هذه الظاهرة فيما لم يلاحظ (21%) وجود هذه الظاهرة.



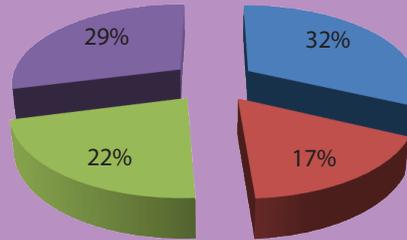
وتعد ظاهرة السيارات غير المرخصة خطيرة جداً، وتهدد حياة الكثير من المواطنين في بعض المناطق والقرى والتجمعات، لما سببته هذه السيارات من حوادث أودت بحياة الكثير من المواطنين سواء من سائقها أو من الناس العاديين، لذا كان لا بد من العمل على رقابة دائمة لمواصلات هذه القرى والمناطق التي تنتشر فيها هذه الظاهرة والقضاء عليها.

محافظة نابلس:

اختلفت آراء المواطنين بالنسبة للمشاكل التي يعاني منها قطاع المواصلات فكان (32%) من المواطنين يرون أن المشكلة العظمى تكمن في الشوارع والطرق فيما رأى (29%) من المواطنين أن الازدحام المروري هو السبب في تردي قطاع المواصلات وأيد (22%) أن الاحتلال الإسرائيلي وممارساته هو السبب في تردي قطاع المواصلات في فلسطين.

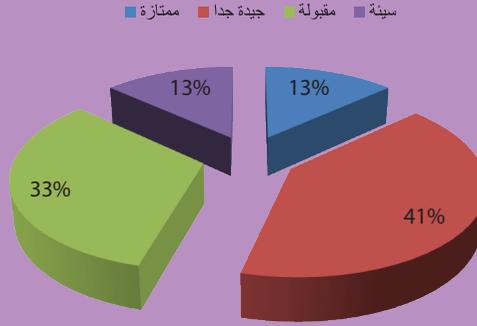
المشاكل التي تعاني منها المواصلات

ازدحام مروري ■ الاحتلال ■ اعداد غير كافية من المركبات ■ الشوارع (الطرق)



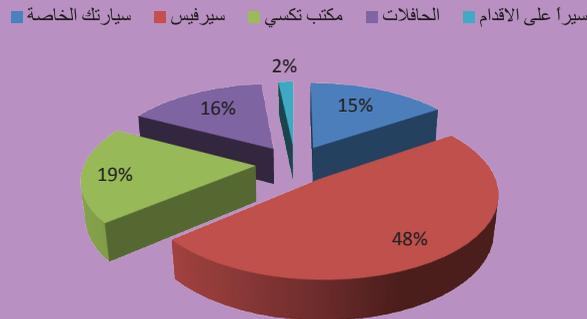
حسب تقييم أهالي المدن للمواصلات داخل المدينة أفاد (41%) من المواطنين أن هذه المواصلات جيدة جداً و(33%) من المواطنين يرون أنها مقبولة فيما رأى (13%) من المواطنين أن هذه المواصلات ممتازة، ونسبة (13%) أيضاً يرون أنها سيئة.

تقييم أهالي المدن للمواصلات داخل المدينة



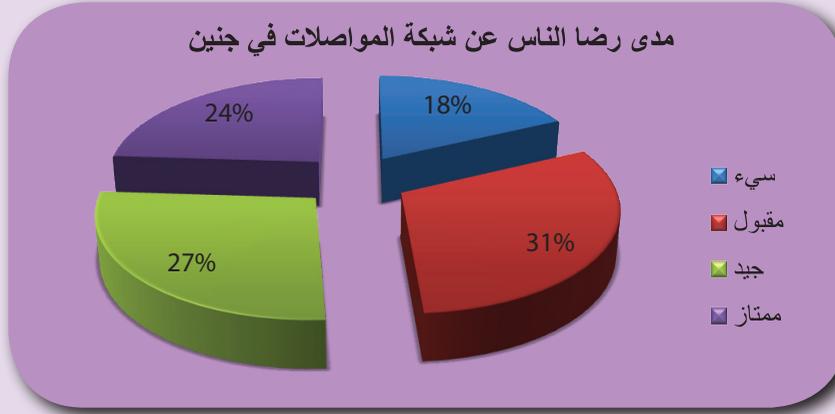
وبالنسبة لأكثر المواصلات استخداماً كانت السرفيس الوسيلة الأكثر استخداماً حيث يستخدم حوالي (48%) من المواطنين السرفيس أكثر من غيرها، ويستخدم حوالي (19%) مكاتب التاكسي أكثر من غيرها ويفضل (15%) من المواطنين استخدام سياراتهم الخاصة، ويستخدم (16%) من المواطنين الحافلات أكثر من غيرها، فيما لا يستخدم (2%) من المواطنين أي وسيلة للنقل ويفضلون المشي على الأقدام في تنقلاتهم.

أكثر وسائل المواصلات استخداماً

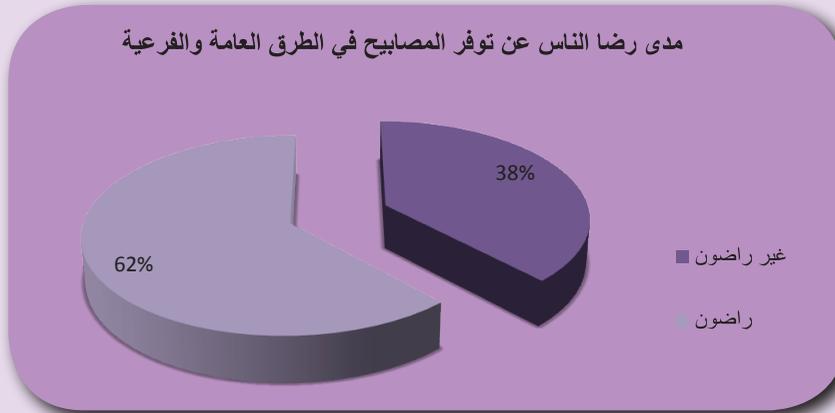


محافظة جنين:

في تجربة لقياس رضا المواطنين عن شبكة المواصلات في محافظة جنين يرى (31%) من المواطنين أن وضعها مقبول، فيما يرى (27%) أن وضعها جيد، ويرى (24%) أن وضعها ممتاز و(18%) يرون أن وضعها سيء.



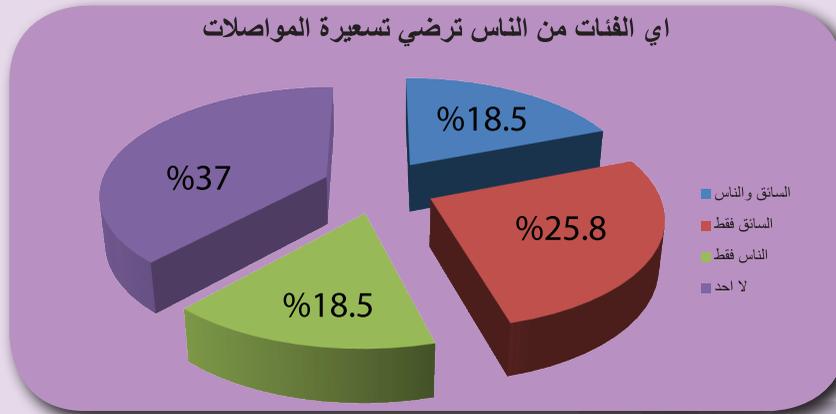
وفي محاولة من مجموعات البحث لكشف جاهزيتها بالوسائل والأجهزة الضرورية لتوفير مواصلات آمنة مريحة لجأت مجموعات البحث إلى دراسة مدى توفر الإضاءة في الطرق العامة والفرعية، حيث يرى ما نسبته (62%) من المواطنين توفر المصابيح بشكل كاف في الطرق ويرى ما نسبته (38%) عكس ذلك.



بشكل عام أبدى ما نسبته (62%) من المواطنين رضاهم عن توفر المصاييح في الطرق العامة والفرعية وتعتبر هذه النتيجة مقبولة نوعاً ما، ولكن لا بد من العمل على وضع خطة منهجية لدراسة احتياجات الطرق العامة والفرعية وتزويدها بتلك الإحتياجات.

محافظة طولكرم:

ترضي تسعيرة المواصلات السائقين والناس بنسبة (18.5%) وترضي السائقين فقط بنسبة (25.8%) وترضي الناس فقط بنسبة (18.5%) و(37%) من الناس أشاروا أنها لا ترضي أحداً.



في محاولة للكشف عن أكثر المشاكل أهمية بالنسبة للمواطنين احتلت مشكلة ارتفاع الأسعار النصيب الأكبر بنسبة (40.4%) وشكلت مشكلة الأعداد غير الكافية للمركبات المرتبة الثانية في التصنيف بنسبة (24.1%) فيما شكلت مشكلة الشوارع والطرق ما نسبته (21.3%) من اهتمام المواطنين وكان الازدحام المروري أقل نسبة في التصنيف حيث حصل على (13.4%) من اهتمام المواطنين به كمشكلة.



أكثر مشاكل النقل أهمية

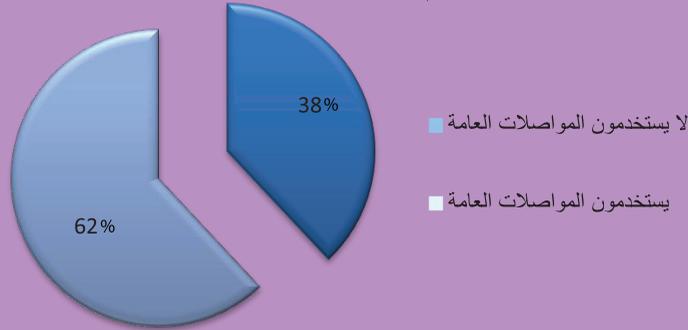


تعتبر مشكلة ارتفاع أسعار المواصلات برأي عينة البحث أكثر المشاكل أهمية في قطاع المواصلات ومن هذا المنطلق لا بد من أداء دور رقابي عالٍ لتسعيرة المواصلات الصادرة عن وزارة النقل والمواصلات.

محافظة غزة:

عند استطلاع آراء المواطنين في موضوع ارتفاع أسعار المواصلات في غزة أشار ما نسبته (67%) من المواطنين بارتفاع الأسعار، وأفاد ما نسبته (33%) بأنهم لا يلاحظون ذلك. من نتائج الاستبانة تبين أن (62%) من المواطنين يستخدمون المواصلات العامة في تنقلاتهم و(38%) منهم لا يستخدمونها ويستخدمون وسائل أخرى بديلة.

استخدام المواطنين للمواصلات العامة



التوصيات المقترحة:

تنوعت التوصيات لتشمل توصيات موجهة إلى سائقي المركبات العمومية وللمسؤولين في المؤسسات الحكومية وغير الحكومية وللمواطنين بشكل عام وقد تلخصت في الآتي:

التوصيات الموجهة للمسؤولين في قطاع النقل والمواصلات:

- محاولة إعادة تصميم للشوارع في المدن وتنظيم توزيع الإشارات وإعادة برمجة وقت افتتاحها وإغلاقها - أخذين بالاعتبار وقت الازدحام المروري- الذي تم توضيحه مسبقاً.
- تحديد وإرساء قوانين جديدة تسهل على السائقين والمشاة الالتزام بالقواعد المرورية بهدف تنظيم السير أوقات الأزمات، ومنع اصطافاف السيارات على الأرصفة أو بالقرب منها - حتى كل صاحب محل أمام محله- بهدف توسيع الطريق وعمل فسحة مرورية وبالمقابل توفير مكان مخصص لصف السيارات في كل منطقة، ومنع مرور الشاحنات وما كان أكبر أو أضخم منها من وسائل النقل والمواصلات في وقت الازدحام المروري، في المقابل تحديد إما أوقات خاصة لها لتدخل المدينة أو تقييدها بسلوك طرق خاصة للوصول إلى وجهتها.
- محاولة وضع سياج على الأرصفة مما يجبر المواطن على العبور إلى الجهة المقابلة من الشارع - إلى الرصيف الآخر- فقط من خط المشاة الموازي لإشارة مرور تنظم السير.
- محاولة تحديد أسعار جديدة للسيارات العمومية وإعادة ضبط نظام العداد وتفعيله بشكل يناسب كل من السائق والمواطن.
- تحسين أداء عناصر الشرطة ليصبحوا أكثر كفاءة وجاهزية في أداء واجبهم ومراعاة واجبهم الأخلاقي مع المواطن.
- العمل على تطبيق أكبر عدد ممكن من المشاريع المقدمة بهدف تطوير قطاع النقل و المواصلات و جلب الدعم المالي لها.



- محاولة تخصيص مشاريع تخرج طلبة الجامعات - الذين يدرسون مجال هندسة الطرق و المواصلات - في مشاريع تطويرية لقطاع النقل داخل المدينة أو الدولة بشكل عام.
- ايجاد لجان مختصة لمراقبة أداء العاملين في قطاع المواصلات ومراقبة الأسعار.
- فرض قيود أكبر على ترخيص المركبات الخاصة بالنقل من حيث مدى راحتها وتهويتها.

التوصيات الموجهة للمواطنين:

- التوجه لاستخدام وسائل النقل الجماعية و سلوك الطرق الفرعية.
- الالتزام بتعاليم أجهزة الشرطة المرورية لضمان تنظيم عملية السير وحركة المواطنين والمركبات.
- التقيد بقوانين السير، وتجنب الاصطفاقات العشوائية التي تعتبر عاملاً مهماً في تشكيل الأزمات المرورية.
- التعاون التام مع كافة الجهات المختصة بقطاع النقل والمواصلات، وتقديم الشكاوي عن أية مخالفات تصدر من أي أفراد هذا القطاع للجهات المختصة.



وربما من هذا المنطلق بات من الضروري محاولة بناء نظام رقابي يعمل على متابعة قطاع النقل والمواصلات بكافة أجزائه ابتداءً من الطرق ووسائل النقل ثم السائقين وتعاملهم وخبراتهم، والمضي قدماً بتطوير ما يلزم تطويره وترميمه من ثغرات هذا القطاع، لذا فقد حاولت مجموعات البحث أن تطور مقترحاً لنظام رقابة ومتابعة لنظام المواصلات في فلسطين، وقد شمل هذا النظام المواصلات بين المدن والمحافظات، والمواصلات داخل المدن والمحافظات والرسم في الأسفل يمثل مخططاً لأبرز معالم هذا النظام:





تطوير نظام مراقبة بشرية يضم فريق بشري يقوم بزيارة محطات الباصات وسيارات التاكسي
تطوير محطة إذاعة خاصة لمراقبة الطرق والأزمات وبث تحديثات أوضاع الطرق من حواجز أو أزمات مرورية

ماذا بعد:

- لقد تطرق هذا البحث إلى موضوع حساس وبالغ الأهمية ولكن بعض التساؤلات قد تثار في هذا الموضوع فما هي الأسئلة التي يمكن أن تطرح على الباحثة حول هذه الأوراق التي أعدوها؟
- هل ما قاموا به من استطلاع للرأي عن طريق الاستبانات والمقابلات كاف للتأكيد على الوضع الذي يعيشه قطاع المواصلات.
 - هل عدد الاستبانات التي تم توزيعها كاف للحكم على نجاعة قطاع المواصلات في فلسطين.
 - ماذا عن التوصيات ولمن هي موجهة.
 - ماذا عن دور الحكومة والمؤسسات غير الحكومية في تنظيم هذا القطاع وتوعية الناس بهذا التنظيم وضرورته.

والآن لعل هذه الدراسة تفتح المجال أمام العديد من الباحثين والمختصين في هذا المجال لدراسة هذا القطاع، بمشكلاته واحتياجاته التطويرية، لوضع خطة تطويرية للارتقاء بمستوى هذا القطاع.



المراجع:

- المركز الفلسطيني للإحصاء - الإحصاءات المتعلقة بعدد المركبات في الضفة والقطاع.
- وزارة النقل والمواصلات www.mot.gov.ps، الاحتياجات الطارئة لدعم وتطوير قطاع النقل والمواصلات الفلسطيني
- مواصلات فلسطين - عودة للدواب - عاطف دغلس - حياتنا - نابلس - 20 ديسمبر 2006.
<http://www.20at.com/20at/lifestyle/2950.html>
- هالة الصدر - قطاع المواصلات في فلسطين - مشروع تخرج - جامعة النجاح الوطنية.



الملاحق:

نموذج للاستبانات البحثية التي قام الطلاب بإعدادها - محافظة الخليل:

مجموعة من طلاب الباحث الصغير يقومون بإجراء بحث تحت عنوان شبكة المواصلات في فلسطين، مدى نجاعتها ورضا الناس عنها. ضمن مشروع الباحث الصغير بإشراف مؤسسة النيزك للتعليم المساند والإبداع العلمي وبدعم من اليونيسف، لذا نرجو منكم القيام بتعبئة هذه الإستبانة بكل صدق وموضوعية مع العلم بأنها أعدت من قبل الطلاب المشاركين أنفسهم وتهدف لجمع المعلومات لغرض البحث العلمي فقط، نشكر لكم تعاونكم.

الجنس:

أ. ذكر ب. أنثى

الصف:

العمر:

منطقة السكن:

أ. مخيم ب. قرية ج. مدينة

هل تستخدم المواصلات العامة للذهاب إلى المدرسة والعودة منها؟

أ. نعم ب. لا ج. أحياناً

إذا كانت الإجابة (نعم)، هل تتأخر صباحاً عن المدرسة بسبب استخدامك للمواصلات العامة؟

أ. نعم ب. لا ج. أحياناً

هل يلتزم السائقون في منطقتك بمسار محدد للباص؟

أ. نعم ب. لا

هل يكتمل سائق الباص مساره حتى آخر محطة يجب أن يصلها على الرغم من عدم وجود ركاب معه؟

أ. نعم ب. لا

جزء من وسائل النقل المستخدمة في المنطقة غير قانونية (سيارات خاصة غير مرخصة للنقل)؟

أ. نعم ب. لا

إذا كانت الإجابة (نعم)، هل وضعية السيارة مناسبة للنقل؟

أ. نعم ب. لا



ينطلق الباص من الموقف ؟

أ. بمواعيد ثابتة ب. ينتظر الركاب حتى يمتلئ الباص

الرجاء وضع إشارة (✓) أمام الجواب الذي تراه مناسباً :

الرقم	العبرة	غير موافق	موافق
1	تتوفر بسهولة المواصلات العامة في منطقة السكن		
2	مواعيد الباصات والحافلات دقيقة ولا يوجد تأخير		
3	أجرة الراكب الطالب أقل من أجرة الراكب العادي		
4	انتظر وقت طويل لأستقل المواصلات العامة		
5	أهلي لا يحبذون إستخدام المواصلات العامة		
6	يلتزم السائقون بأجرة الراكب الطالب المخفضة		
7	سائقو الباصات متهورون ولا يلتزمون بقوانين السير		
8	يقوم السائق بتحميل أعداد إضافية من الركاب		
9	تسعيرة الباص موحدة وثابتة		
10	لا أركب مع السائقين الذين يستخدمون سياراتهم الشخصية في النقل		
11	الباصات بشكل عام مريحة (حديثة، المقاعد مريحة)		
12	يلتزم سائق الباص والركاب بالمحطات المخصصة للتنزيل والتحميل		







