

Distr.
GENERAL

الجمعية العامة



A/44/534
5 October 1989
ARABIC
ORIGINAL : ENGLISH

FILE COPY
XEMPLAIRES D'ARCHIVES

الدورة الرابعة والأربعون
البند ٨٢ (ج) من جدول الأعمال

التنمية والتعاون الاقتصادي الدولي

أحوال معيشة الشعب الفلسطيني

مذكرة من الأمين العام

١ - طلبت الجمعية العامة في قرارها ١٩٠/٤٢ المؤرخ في ١١ كانون الأول/ديسمبر ١٩٨٧ والمعنون "أحوال معيشة الشعب الفلسطيني في الأراضي الفلسطينية المحتلة" من الأمين العام "أن يعد دراسة متعمقة عن الاحتياجات المقبلة في ميدان الهياكل الأساسية للشعب الفلسطيني في الأراضي الفلسطينية المحتلة منذ عام ١٩٦٧" (الفقرة ٦) ، وأن يقدم إلى الجمعية العامة في دورتها الرابعة والأربعين ، عن طريق المجلس الاقتصادي والاجتماعي ، تقريراً عن التقدم المحرز في تنفيذ القرار .

٢ - وقد أوكلت إلى مركز الأمم المتحدة للمستوطنات البشرية (الموئل) المسؤولية عن إعداد هذه الدراسة - وتنفيذاً لهذا القرار ، أجريت مشاورات مع ممثلي منظمة التحرير الفلسطينية بهدف التأكد بصورة أوضح من الاحتياجات المقبلة المحددة للأراضي الفلسطينية المحتلة في ميدان الهياكل الأساسية للتمكن من إعداد دراسة بشأنها . ونتيجة لهذه المشاورات ، ومع مراعاة الموارد المحدودة المتاحة لدراسة مستفيضة ، تقرر أن يركز التقرير بصفة محددة على الهياكل الأساسية للنقل ويمكن معالجة الجوانب الأخرى للهياكل الأساسية في تقارير مقبلة ، رهنا بتوفر الموارد المالية اللازمة للاضطلاع بهذا العمل .

٣ - ومن أجل إعداد هذا التقرير ، تعاقد "الموئل" مع خبير استشاري خاص . وقد أرفقت بهذه المذكرة الدراسة المستقلة التي أعدها هذا الخبير الاستشاري بمساعدة فريق من الخبراء المتخصصين (انظر المرفق) .

المرفق

احتياجات الشعب الفلسطيني في الضفة الغربية وقطاع غزة
من الهياكل الأساسية للمواصلات في المستقبل (١)

المحتويات

الصفحة	الفقرات	
٤	١ - ٧	أولا - مقدمة
٥	٨ - ٢٧	ثانيا - تطور شبكة المواصلات
٩	٢٨ - ٥٦	ثالثا - شبكة المواصلات القائمة
١٦	٥٧ - ١٠٤	رابعا - شبكة المواصلات المقترحة
١٦	٥٧	ألف - الاهداف الاساسية
١٧	٥٨ - ٧٠	باء - تنبؤات الإقبال على السفر في المستقبل
٢٠	٧١ - ١٠٣	جيم - شبكة المواصلات البرية المقترحة
٢٩	١٠٤ - ١٠٨	دال - شبكة النقل العام المقترحة
٣٠	١٠٩ - ١١٠	هاء - شبكة النقل البحري المقترحة
٣١	١١١ - ١١٥	واو - شبكة النقل الجوي المقترحة
٣٣	١١٦ - ١١٨	خامسا - الهيكل الاساسي المؤسسي
٣٤	١١٩ - ١٢٦	سادسا - ملاحظات ختامية وتوصيات

(١) تقرير مقدم من الدكتور رامي عبد الهادي ، مدير مركز الهندسة والتخطيط في رام الله بالضفة الغربية .

المحتويات (تابع)

المفحة

قائمة الجداول

- الجدول ١ - تصنيف الطرق في الضفة الغربية في عامي ١٩٤٧ و ١٩٦٧ ٣٦
- الجدول ٢ - الطرق الموصلة الى المراكز السكانية في الضفة الغربية في عامي ١٩٤٧ و ١٩٦٧ ٣٧
- الجدول ٣ - نطاق شبكة الطرق في الضفة الغربية حسب مخطط اسرائيل الرئيسي لعام ١٩٨٣ للطرق الاقليمية ٣٧
- الجدول ٤ - شبكة الطرق الحالية ٣٨
- الجدول ٥ - حالة شبكة الطرق الحالية في الضفة الغربية ٣٨
- الجدول ٦ - خصائص بعض الخطوط الرئيسية للحافلات العاملة بين المناطق الحضرية ٣٩
- الجدول ٧ - خصائص بعض الخطوط الرئيسية لسيارات الاجرة المشتركة العاملة بين المناطق الحضرية ٤٠
- الجدول ٨ - المعالم الاساسية التي تحدد الإقبال على السفر في سنة الاساس وسنة الخطة حسب التصور "ألف" ٤١
- الجدول ٩ - المعالم الاساسية التي تحدد الإقبال على السفر في سنة الاساس وسنة الخطة حسب التصور "باء" ٤٢
- الجدول ١٠ - موجز المعالم الاساسية التي تحدد الإقبال على السفر ٤٣
- الجدول ١١ - أحجام حركة السير المتوقعة على الخطوط الرئيسية ٤٤
- الجدول ١٢ - عدد الممرات في بعض الطرق الرئيسية ٤٥
- الجدول ١٣ - نطاق شبكة الطرق الحالية والمقترحة في الضفة الغربية وقطاع غزة ٤٥
- الجدول ١٤ - احتياجات شبكة الطرق المقترحة من البناء والتحسين ٤٦

قائمة بالاشكال

- الشكل ١ - شبكة الطرق الحالية ٤٧
- الشكل ٢ - رسم بياني لمعايير حركة المرور الاقليمية ٤٨
- الشكل ٣ - شبكة النقل المقترحة ٤٩
- الشكل ٤ - الخطوط الرئيسية الحالية للمواصلات العامة ٥٠

أولا - مقدمة

١ - دعا قرار الجمعية العامة ١٨١ المتخذ في تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٤٧ إلى إنشاء دولة عربية ودولة يهودية في فلسطين . وبموجب خطة التقسيم ينبغي تحديد حدود الدولتين بطريقة تسمح بوجود اتصال مباشر بين جميع أجزاء كل دولة . غير أن الحدود الحالية لدولة إسرائيل كما أعلنت في عام ١٩٤٨ تختلف عن الحدود الواردة في خطة التقسيم ، بحيث أن الاتصال المباشر بين ما هو معروف الآن بالضفة الغربية وقطاع غزة أصبح تحت السيطرة الأردنية والمصرية على التوالي . ولم يصبح هذا الاتصال المباشر ممكنا إلا بعد الاحتلال الإسرائيلي لهاتين المنطقتين عام ١٩٦٧ .

٢ - ونتيجة لهذه التطورات ، فإن قطاع المواصلات في الضفة الغربية وقطاع غزة ، شأنه في ذلك شأن القطاعات الاقتصادية الأخرى ، لم يتطور إلى المستوى الذي يمكنه من توفير خدمات النقل الفعالة للمنطقتين .

٣ - واقتُرنت القيود المفروضة على قطاع المواصلات الفلسطيني في الضفة الغربية وقطاع غزة بإنشاء شبكة للمواصلات تهدف إلى تعزيز أنشطة المستوطنين في المستوطنات اليهودية في الأراضي المحتلة عن طريق توفير طرق ذات نوعية أعلى نسبيا لربط هذه المستوطنات بعضها ببعض ومع شبكة الطرق الإسرائيلية العامة . وكان لا بد لهذه الحالة أن تعرقل تطور شبكة مواصلات فلسطينية وطنية تتماشى مع الاحتياجات الأساسية للتنمية الاقتصادية الفلسطينية . كما أنها أسفرت عن وجود شبكتين للمواصلات : شبكة ذات امتيازات تخدم بصورة فعالة السياسة الإسرائيلية وبرنامج توسيع المستوطنات اليهودية في كل أنحاء الضفة الغربية وقطاع غزة ، وشبكة غير متطورة وغير قادرة على الوفاء باحتياجات الفلسطينيين أو أداء وظيفتها الاقتصادية في عملية تنمية وطنية متكاملة .

٤ - ويفترض هذا التقرير إنشاء دولة فلسطينية في الأراضي الفلسطينية المحتلة في الضفة الغربية وقطاع غزة وفقا لقرارات الأمم المتحدة . ويتوقع أيضا أن تظلم الدولة الجديدة ببرنامج تنمية اقتصادية هائل يدعمه ويساعده المجتمع الدولي ووكالات الأمم المتحدة ، للتعويض عن أوجه القصور التي أوجدها الاحتلال العسكري الإسرائيلي الذي طال أمده ، وللاستقبال العائدين الفلسطينيين .

٥ - وقدّر تقرير لمنظمة الأمم المتحدة للتربية والعلم والثقافة (اليونسكو) نُشر عام ١٩٨٧ أن مجموع عدد الفلسطينيين المقيمين خارج الضفة الغربية وقطاع غزة بنحو ٣,١٥ ملايين نسمة . وقدّر عدد الفلسطينيين المتوقع عودتهم للعيش والعمل في الدولة

الجديدة خلال السنوات الخمس الأولى بعد قيام الدولة بـ ١,٥ مليون نسمة . وسيسكن عدد كبير منهم في مدن وقرى الضفة الغربية وقطاع غزة وفي المراكز الاستيطانية الحضرية والريفية الجديدة التي سيتم بناؤها وإنشاؤها في المناطق التي يتوقع أن تكون فيها احتمالات النشاط الاقتصادي والاستيعاب عالية .

٦ - وتم ، لأغراض هذا التقرير ، وضع ودراسة تصورين يمثلان اتجاهين ممكنين في المستقبل : التصور "ألف" يفترض أن الفلسطينيين المقيمين حالياً في الضفة الغربية وقطاع غزة ، بما فيهم سكان القدس أولئك الذين يعملون حالياً في الخارج ، سيشكلون وحدهم مجموع سكان الدولة الجديدة . ووفقاً لهذا التصور ، فإن مجموع السكان في عام ٢٠١٠ يقدر بأن يبلغ ٣,٢٠ ملايين نسمة ، مع توزيع ريفي/حضري نسبته ٢٨ في المائة . أما التصور "باء" فيتوقع إمكانية عودة ١,٥ مليون فلسطيني خلال السنوات الخمس الأولى بعد قيام الدولة . ووفقاً لهذا التصور ، يقدر أن يبلغ مجموع السكان عام ٢٠١٠ قرابة ٥,٣٩ ملايين نسمة مع توزيع حضري/ريفي نسبته ٤٣ في المائة .

٧ - وستمثل المهمة الحيوية لقطاع المواصلات في تعزيز وحدة وتكامل جميع أجزاء الدولة الجديدة ، بما في ذلك الربط بين الضفة الغربية وقطاع غزة ربطاً آمناً وموثوقاً ، ومساعدة تنمية القطاعات الاقتصادية الأخرى عن طريق توفير خدمات ومرافق ملائمة وفعالة للنقل ، وربط الدولة الجديدة بالعالم الخارجي عن طريق توفير مواصلات برية وبحرية وجوية ملائمة .

ثانياً - تطور شبكة المواصلات

٨ - ظلت فلسطين ، عبر التاريخ ، وما زالت جسراً يربط بين القارات الثلاث آسيا وإفريقيا وأوروبا وهي همزة وصل بين شبه الجزيرة العربية والبحر الأبيض المتوسط وبين الجزئين الشرقي والغربي من العالم العربي .

تنمية الطرق

٩ - بدأ بناء الطرق المعبدة في فلسطين في القرن الماضي . واقتدم هذه الطرق هو طريق القدس ، الذي تم بناؤه في عام ١٨٦٧ خلال الحكم العثماني .

١٠ - وفي أثناء الفترة الأولى من الانتداب البريطاني الذي بدأ في عام ١٩١٧ ، كانت الطرق المفتوحة لحركة المرور في فلسطين متركزة في المنطقة الجبلية ، التي يعرف معظمها حالياً بالضفة الغربية . وكان المحور الرئيسي يمتد من الشمال إلى الجنوب ،

ويربط بين المدن الرئيسية ، ويتبع بشكل عام مسارات الطرق التاريخية القديمة . بالإضافة إلى ذلك ، كان هناك طريقان مستعرضان يملان بين مدن اريحا والقدس ويافا في الوسط ، وطبريا والناصرة وحيفا في الشمال . وقد عُبِّدَ بعض هذه الطرق ، وإن لم يكن جميعها ، بالأسفلت . على أن شبكة الطرق التي بنيت بين عام ١٩٣٦ وعام ١٩٤٥ إنما تم انشاؤها لتلبية الاحتياجات البريطانية في مجال السوقيات ، وليس لتلبية الاحتياجات المحلية . وقد شهدت تلك الفترة بناء طرق تمل الجزء الأوسط من فلسطين بالاردن ، وتصل جنوبي فلسطين بمصر عن طريق سيناء . وفي عام ١٩٤٥ بلغ مجموع طول الطرق المعبدة في فلسطين ٢٦٦ كيلومترا ، في حين بلغ مجموع طول الطرق الترابية ١٠٦٥ كيلومترا .

١١ - وفي اثناء الانتداب البريطاني ، كان لشبكة الطرق البدائية في المنطقة المعروفة حاليا بالضفة الغربية محوران ؛ احدهما يمتد من الشمال إلى الجنوب على طول سلسلة الجبال ، والآخر في منطقة وادي الاردن . وكان هذان المحوران متمليين بالطرق المستعرضة الممتدة من الشرق إلى الغرب من الوادي حتى الساحل . وفي قطاع غزة لم يكن هناك سوى طريق رئيسي واحد يمتد من الشمال إلى الجنوب ، ولم تكن غالبية الطرق المحلية التي تخدم البلدان والقرى الصغيرة سوى دروب ترابية .

إنشاء الطرق بين عام ١٩٤٨ وعام ١٩٦٧

١٢ - شهد انشاء دولة اسرائيل في جزء من فلسطين في عام ١٩٤٨ وضع الضفة الغربية تحت الحكم الاردني ، وقطاع غزة تحت الحكم المصري . ونتج عن ذلك حدوث تغييرات كبيرة في شبكة المواصلات . فعلى سبيل المثال ، فصلت المدن والبلدات العربية في المنطقة الساحلية من دولة اسرائيل الجديدة عن المناطق الداخلية . وأصبحت بلدات مثل جنين وطولكرم وقلقيلية التي كانت تحتل قلب فلسطين في السابق ، مدنا على حدود الدولة الجديدة . وأدى هذا الفصل ، إلى جانب عوامل أخرى ، إلى تدهور الظروف الاقتصادية بسرعة في الضفة الغربية وقطاع غزة ، وادت ثنائية السلطة ، (الاردن في الضفة الغربية ، ومصر في قطاع غزة) إلى خضوع هاتين المنطقتين إلى هذين البلدين كإقليمين تابعين لهما .

١٣ - وقد أعيد تخطيط شبكة الطرق في الضفة الشرقية في الاردن للاستعاضة عن المحاور الممتدة بين الشرق والغرب بمحور يمتد بين الشمال والجنوب ليربط العقبة ومعان وعمان وأربد بدمشق ، مما يعني الاستغناء عن الضفة الغربية من حيث كونها مركزا إقليميا رئيسيا للنقل . على أنه تم تنفيذ خطط لتحسين الطرق التي بنيت هناك اثناء الانتداب البريطاني ، ووسعت الشبكة لتصل إلى جميع البلدات والقرى الصغيرة في الضفة الغربية تقريبا ، على الرغم من أن خدمات هذه الشبكة كانت في أكثر الأحيان سيئة .

١٤ - ويقارن الجدول ١ بين أوضاع شبكة الطرق في الضفة الغربية في نهاية فترة الانتداب البريطاني في عام ١٩٤٧ بأوضاعها في نهاية الحكم الأردني في عام ١٩٦٧ . فقد زادت نسبة الطرق من الدرجة الاولى والدرجة الثانية من ٤٦ في المائة إلى ٩٢ في المائة خلال تلك الفترة .

١٥ - ويبين الجدول ٢ بالنسبة لفترة السنوات ذاتها نوعية الخدمة المتوافرة لـ ٣٦٦ مستوطنة من ٤٢٤ مستوطنة حضرية وريغية في الضفة الشرقية ، مصنفة حسب حالة الطرق التي تخدمها ، وتعكس هذه الأرقام الجهود التي بذلتها الحكومة الأردنية من أجل تحسين شبكة الطرق ، على الرغم من أن المنطقة كانت تعتبر منطقة هامشية من الأردن ككل .

١٦ - وفي قطاع غزة ، لم تحدث بين عامي ١٩٤٧ و ١٩٦٧ أية تحسينات هامة في شبكة الطرق .

١٧ - وبعد الاحتلال الاسرائيلي للضفة الغربية وقطاع غزة في عام ١٩٦٧ ، اعادت السلطات الاسرائيلية خطة وطنية رئيسية للطرق العامة وقد اعتبرت هذه الخطة عملية ربط المناطق المحتلة حديثا باسرائيل أمرا ذا اولوية . ووفقا لهذه الخطة (المعروفة بـ T/M/A/3) بدأت السلطات الاسرائيلية بناء طرق جديدة ، بدافع ما ادعت أنه احتياجاتها الامنية والاستيطانية . وخلال السنوات الواقعة بين عامي ١٩٦٧ و ١٩٧٧ ، اكملت ثلاثة طرق رئيسية تمتد بين الشمال والجنوب وهي : طريق وادي الاردن ، وطريق البحر الميت وطريق آلون . وقد بني الطريق الأخير على السفح الشرقي لجبال الضفة الغربية ، فعزل المدن والقرى العربية في المناطق الجبلية عن مشاريع الاستيطان الاسرائيلية المكثفة في وادي الاردن . وقد تم ذلك وفقا لخطة آلون الاستيطانية التي اعتبرت وادي الاردن جزءا من اسرائيل . ولم تحدث في الفترة ذاتها سوى تحسينات طفيفة لبعض الطرق الرئيسية التي تخدم المراكز السكانية العربية في الضفة الغربية .

١٨ - وبعد عام ١٩٧٧ ، عُدلت الاستراتيجية الاسرائيلية لتأمين دمج شبكة الضفة الغربية بشكل كامل في نظام شبكة المواصلات الاسرائيلية من أجل تشجيع الاستيطان اليهودي في جميع أنحاء المنطقة . وأخذت طرق مثل الطريق العابرة للسامرة والطريق العابرة ليهودا تعني السلطات الاسرائيلية (بالسامرة ويهودا الجزأين الشمالي والجنوبي من الضفة الغربية ، على التوالي) تمتد من الشرق إلى الغرب رابطة اسرائيل بمناطق الاستيطان الاسرائيلي الجديد .

١٩ - وأدخلت في عام ١٩٨٣ خطة جديدة (هي الخطة الرئيسية الاقليمية/الامر رقم ٥٠) تستند إلى الخطة الوطنية المشار إليها أعلاه . بالرغم من أنها رفضت نتيجة للاحتجاج العربي والدولي ، فقد تم بناء عدد من الطرق الواردة في الخطة ، لتربط المستوطنات اليهودية الجديدة بشبكة الطرق الرئيسية في اسرائيل . وصنفت الخطة اربعة أنواع من الطرق (انظر الجدول ٣) واقترحت بناء شبكة طرق يبلغ مجموع طولها ٨٧٣ كيلومترا . والغرض من جميع الطرق المزمع بناؤها وفقا للخطة هو ربط الضفة الغربية بشبكة الطرق الرئيسية الاسرائيلية ، وجعلها جزءا لا يتجزأ منها . ولم تقترح الخطة سوى إجراء تحسينات طفيفة على الطريق القائم الموجود الممتد من الشمال إلى الجنوب بين جنين والخليل والطريق الممتد بين وادي الاردن والبحر الميت .

٢٠ - وبشكل عام ، ليس القصد من الطرق الرئيسية التي بنيت منذ عام ١٩٦٧ هو خدمة البلدات والقرى العربية ، بل هي على عكس ذلك ، تتجاوزها بطريقة تحول دون توسع وتنمية المراكز السكانية العربية .

٢١ - وفي قطاع غزة لم تحدث سوى تحسينات طفيفة في شبكة الطرق منذ عام ١٩٦٧ . وهنا أيضا ، فإن الطرق المحسنة أو المشيدة انما تخدم المستوطنات الاسرائيلية فسي معظم الحالات . ومن المخطط هنا أيضا مد طريق رئيسي عبر المنطقة الوسطى من القطاع لتعزيز الصلة بين المستوطنات الاسرائيلية في الجنوب وبين اسرائيل .

المواصلات بالسكك الحديدية

٢٢ - بدأ بناء خطوط السكك الحديدية في فلسطين في عام ١٨٨٩ ، أثناء الحكم العثماني . وأول خط بني من هذا القبيل وصل بين القدس ويافا عبر سكك طولها ٨٧ كيلومترا . وتم بعد ذلك ، بناء مزيد من الخطوط مثل الخط الذي يربط حيفا بسمخ وبدرعا في جنوب سوريا .

٢٣ - وخلال العقد الاول من الانتداب البريطاني ، دعمت السلطات بناء شبكة سكك حديدية جديدة بين البلدات الفلسطينية وأيضا بين فلسطين والبلدان المجاورة . وقد شهدت هذه الفترة بناء الخط الممتد بين رفح وحيفا والناقورة ، ويبلغ طوله ٢٥٠ كيلومترا ، وخط العقول - جنين - نابلس - طولكرم الذي يبلغ طوله ٨٠ كيلومترا . وتوقفت برامج بناء السكك الحديدية في أواخر الثلاثينات حينما وجه مزيد من الاهتمام نحو بناء شبكات الطرق .

٢٤ - وبعد إنشاء دولة اسرائيل في عام ١٩٤٨ ، توقف استخدام السكك الحديدية التي كانت في الضفة الغربية وقطاع غزة وهُجرت ، وفككت أجزاء كبيرة من الخطوط .

المواصلات البحرية

٢٥ - هناك موانئ صغيرة ظلت على مر التاريخ قائمة على شاطئ البحر الأبيض المتوسط . وفي بداية هذا القرن كان في فلسطين ثلاثة موانئ بحرية صغيرة : هي عكا ويافا وغزة . وكانت هذه الموانئ تستقبل ، بصورة رئيسية ، المراكب الشراعية ، وإن كانت في بعض الحالات تستقبل السفن التجارية الصغيرة أيضا . على أنه نظرا إلى أن هذه الموانئ الصغيرة لم تكن قادرة على تسيير عمليات النقل البحري العسكرية والتجارية المتزايدة التي نمت خلال فترة الانتداب البريطاني ، بدأ في عام ١٩٢٢ التخطيط لإنشاء ميناء بحري حديث وكبير في حيفا . وقد افتتح الميناء لحركة السفن في عام ١٩٢٩ ، وغدا دور الموانئ الأخرى بعد ذلك هامشيا .

٢٦ - وبعد عام ١٩٤٨ ، أصبحت غزة الميناء البحري الوحيد المتاح للفلسطينيين للاتصال بالعالم الخارجي ، ولكن عملياته اقتصرت فقط على السفن التجارية الصغيرة ومراكب صيد الأسماك .

المواصلات الجوية

٢٧ - في عام ١٩٢٥ ، تم تشييد مطار اللد وفتحه لحركة النقل الجوي ليعمل فلسطين الوسطى والجنوبية ، بما في ذلك غزة ، كما بُني مطار حيفا لخدمة المنطقة الشمالية . وبحلول نهاية الثلاثينات كان مطار اللد يوظف بالدور المركزي في حركة النقل الجوي إلى فلسطين . وفي أثناء الحرب العالمية الثانية ، قام البريطانيون ببناء مطارات أخرى صغيرة موجهة نحو الاستخدامات العسكرية . وفي عام ١٩٥٢ ، افتتح مطار دولي مدني في قلندية وقد توقفت الخدمة الدولية المقدمة من هذا المطار بعد الاحتلال الاسرائيلي في عام ١٩٦٧ ، إلا أن السلطات الاسرائيلية لازالت تستخدم المطار بصورة رئيسية للرحلات الجوية المحلية ولاغراض الطيران بشكل عام . والمطار الآخر الوحيد الذي يمكن استعماله في الأراضي الفلسطينية المحتلة هو مطار القبة الواقع إلى الشرق من مدينة غزة ، والذي لا يوفر سوى رحلات جوية محلية محدودة وخدمات عامة .

ثالثا - شبكة المواصلات القائمة

المواصلات البرية

٢٨ - يبلغ المجموع الكلي لطول شبكة الطرق الرئيسية في الضفة الغربية ٨٩٠ كيلومترا وفي قطاع غزة ١٦٨ كيلومترا . وقد صنف طرق هاتين الشبكتين بوصفها طرقا رئيسية وإقليمية ومحلية . ويظهر الشكل ١ والجدول ٤ شبكتي الطرق الحالية في الضفة الغربية وقطاع غزة .

٢٩ - وتتألف شبكة الطرق الرئيسية للضفة الغربية من ممرين رئيسيين يمتدان باتجاه شمالي - جنوبي وهما : طريق جنين - الخليل الجبلي ، وطريق وادي الأردن - البحر الميت . وهي تشمل كذلك أربعة طرق رئيسية تمتد باتجاه شرقي - غربي هي : طريق جسر دامية - نابلس والذي يتفرع إلى طولكرم وقلقيلية ، وطريق جسر اللنبي - أريحا - رام الله - بيت سيرا ، وطريق أريحا - القدس ، وكذلك ما يسمى بالطريق العابر لمنطقة يهودا .

٣٠ - وترتكز شبكة الطرق الإقليمية أيضا على محورين شمالي - جنوبي وشرقي - غربي . وتشمل الطرق الممتدة باتجاه شمالي - جنوبي ما يلي : طريق جنين - طوباس الفارعة ، وطريق وادي الأردن الشمالي - مجدل بني فاضل ، وطريق آلون ، وطريق طولكرم - بيت سيرا ، وكذلك طريقان عند السفحين الشرقي والغربي لجبال الخليل . وأما الطرق الممتدة باتجاه شرقي - غربي فتشمل ما يسمى الطريق العابر للسامرة ، والطريق الممتد من مفترق طرق عطارة على طريق نابلس - رام الله الرئيسي إلى عابود ، وكذلك طريق رام الله - نعلين . ولا توجد طرق إقليمية تمتد باتجاه شرقي - غربي في الجزء الجنوبي من الضفة الغربية . وتشمل شبكة الطرق المحلية جميع القرى تقريبا ، ولكن الخدمات التي تؤديها ضعيفة بوجه عام .

٣١ - ويبين الجدول ٥ أوضاع طرق الضفة الغربية . ولا تتجاوز نسبة الطرق المصانة في حالة تعبيد جيدة ٥٠ في المائة من المجموع الكلي ، في حين تشكل الطرق الرديئة حوالي ٤٠ في المائة ، وغالبيتها من الطرق المحلية التي تخدم مراكز السكان العرب .

٣٢ - كذلك فإن الكشافة الحالية للطرق المعبدة في الضفة الغربية لا تتعدى ٠,٢٣ من الكيلومتر في الكيلومتر المربع ، بينما كانت تشكل قرابة ٠,٢٤ من الكيلومتر في الكيلومتر المربع في عام ١٩٦٧ . وهذا لا يمثل سوى زيادة قدرها ٠,٠٩ من الكيلومتر في الكيلومتر المربع منذ الاحتلال الاسرائيلي في عام ١٩٦٧ ، وهذه الزيادة الضئيلة عائدة بصورة رئيسية إلى شق طرق تخدم الغايات الاسرائيلية . وأما كشافة الطرق بالكيلومترات لكل ١٠٠٠ نسمة من السكان فتبلغ حاليا نحو ١,٧ ، بينما كانت حوالي ٢,٤ في عام ١٩٦٧ . وعليه ، فإن التوسع المحدود لم يماش نمو السكان . وعلاوة على ذلك فإن الطرق البدائية والسيئة الصيانة تخدم البلدان والقرى العربية بشكل عام ، في حين تؤدي الطرق الحديثة والأفضل حالا إلى المستوطنات اليهودية بصورة عامة .

٣٣ - وفي قطاع غزة تتألف شبكة الطرق بشكل أساسي من الطريق الرئيسي المتجه من الشمال إلى الجنوب على امتداد الجزء الشرقي من القطاع ، وطريق إقليمي يمر بأجزاء من الساحل . وبالإضافة إلى ذلك يمل عدد من الطرق المحلية القرى ومخيمات اللاجئين بهذين الطريقين . أما نوعية الشبكة في القطاع فهي حتى أدنى درجة من تلك الموجودة في الضفة الغربية .

٣٤ - وتبلغ كثافة الطرق في قطاع غزة ٠,٤٦ من الكيلومتر في الكيلومتر المربع بالمقارنة لكثافة تبلغ ٠,٣٣ للضفة الغربية . ويعزى هذا التحسن الظاهر إلى ارتفاع كثافة السكان . أما كثافة الطرق بالكيلومترات لكل ١٠٠٠ نسمة من السكان فتعادل ٠,٢٦ وهي أقل من رقم ١,٧ بالنسبة للضفة الغربية .

٣٥ - وخلاصة القول إن شبكة الطرق الرئيسية الحالية ، وهي وسيلة المواصلات الوحيدة في الضفة الغربية وقطاع غزة ، والتي تمثل المنافذ المباشرة الوحيدة للبلدان المجاورة ، لا تزال متخلفة وهي غير ملائمة للتنمية الاقتصادية والاجتماعية الصحيحة . ولا يتم تخطيط وبناء وتحسين الطرق إلا مراعاة لمصالح المستوطنات اليهودية وسلطات الاحتلال . وليس للسلطات العربية المحلية أي تأثير يذكر في تطوير شبكة الطرق الرئيسية والاقليمية نظرا إلى أن المسؤولية عن مثل هذا التطوير هي من اختصاص دائرة الأشغال العامة التي يرأسها موظف إسرائيلي . وإضافة إلى ذلك ، فإن الموارد المالية المحدودة لهذه السلطات المحلية تحول دون قيامها بأية مبادرة عملية مستقلة في هذا المجال .

٣٦ - ويعتبر عدم وجود سلطة فلسطينية وطنية في الضفة الغربية وقطاع غزة عائقا رئيسيا لتنمية شبكة الطرق . إلا أن من شأن تجميع الموارد المالية ، إلى جانب اتخاذ المؤسسات الفلسطينية مبادرة تستهدف تحديد أولويات التنمية في قطاع المواصلات ، وأن تؤدي إلى إنشاء شبكة طرق رئيسية تخدم التنمية الشاملة لكلا المنطقتين .

٣٧ - وبالإضافة إلى شبكة الطرق الوطنية ، هناك طرق زراعية أنشئت لتسهيل وصول المزارعين إلى الحقول ولتنقل المنتجات إلى الأسواق وإلى مراكز الاستهلاك . ويبلغ مجموع طول شبكة الطرق الزراعية في الضفة الغربية حوالي ٨٨٠ كيلومترا . ولا توجد بيانات يعول عليها بشأن الطرق الزراعية في قطاع غزة .

٣٨ - وفي السنوات القليلة الماضية حدثت زيادة كبيرة في عدد الطرق الزراعية من خلال مبادرات السكان المحليين وبالتعاون مع الجمعيات المحلية ، والمنظمات الدولية

الخيرية . ويقع جزء كبير من هذه الطرق المفتوحة حديثا في سلسلة جبال الخليل وسفوحها ، حيث بذلت جهود مكثفة لفلاحة أراض جديدة من أجل تنمية الزراعة .

وسائل المواصلات العامة

٣٩ - تقوم وسائل النقل البري بجميع المواصلات العامة داخل المناطق الحضرية ، وفيما بينها وإلى المناطق الريفية في الضفة الغربية وقطاع غزة . وتقوم هذه الشبكة على أساس المشاريع الخاصة ، ولكن السلطات الاسرائيلية تتولى إصدار تصاريح تشغيل الخطوط ، وتنظيم تواتر الخدمة وتحديد فئات أجور السفر .

٤٠ - وتعتمد شبكة النقل العام للركاب فيما بين المناطق الحضرية على وسيلتين : الحافلات وسيارات الاجرة المشتركة . وتعمل الحافلات فيما بين المراكز الرئيسية الحضرية وبين المدن الأصغر والقرى ، وتكملها سيارات الاجرة المشتركة . ويبلغ المجموع الكلي لعدد الحافلات المسجلة حوالي ٧١٠ حافلات في الضفة الغربية و ٧٠ حافلة في قطاع غزة . ومن بين الحافلات المسجلة في الضفة الغربية ، تعمل ٣٧٨ حافلة على خطوط ثابتة للنقل العام . وتملك هذا الاسطول ١٠٠ شركة للنقل ، منها ٧٠ لا تشغل إلا حافلة واحدة ، في حين تشغل أكبرها ٣٦ حافلة . وتقوم ١٤٩ حافلة بخدمة الخطوط فيما بين المناطق الحضرية ، أما البقية فتعمل ضمن المناطق الحضرية وعلى الخطوط الريفية . والغالبية العظمى لحافلات النقل فيما بين المناطق الحضرية هي حافلات تقليدية ، سعتها القصوى من المقاعد ٥٠ . ويعمل عدد ضئيل من الحافلات الصغيرة على الخطوط التي يكون عدد الركاب فيها أقل .

٤١ - إن خدمات الحافلات في قطاع غزة محدودة جدا وتعمل فقط على عدد قليل من الخطوط .

٤٢ - ولم يتغير عدد سيارات الاجرة المسجلة تقريبا منذ عام ١٩٦٧ بسبب سياسة اسرائيلية صارمة تحد من عددها . وخلال الـ ٢٠ سنة الماضية كان العدد الكلي لسيارات الاجرة العاملة يتراوح بين ١٠٥٠ و ١١٠٠ في الضفة الغربية ، و ٧٦٠ و ٨١٠ في قطاع غزة . ولمواجهة الطلب المتزايد ، تعمل عدة سيارات خاصة وسيارات النقل الصغيرة التي تحتوي على مقاعد مزدوجة ، على العديد من الخطوط الريفية دون الحصول على تصاريح بذلك ، وخاصة في قطاع غزة .

٤٣ - وعموما تتخذ خطوط سير كل من الحافلات وسيارات الاجرة المشتركة نمطا نصف قطري . وتوجد محطة رئيسية في القدس تنطلق منها الحافلات وسيارات الاجرة إلى جهات

عديدة في الضفة الغربية وإلى مدينة غزة . وهناك محطات انطلاق أخرى في نابلس تخدم جميع المدن الشمالية والوسطى في الضفة الغربية ، كما توجد محطة انطلاق في غزة تخدم جميع أجزاء القطاع .

٤٤ - وعموماً تسير الحافلات التي تعمل فيما بين المناطق الحضرية وفقاً لجدول زمني محدد . غير أن عدد الركاب صغير بسبب رداءة الخدمة وكثرة محطات الوقوف من أجل خدمة ركاب المناطق الريفية . وقد بدأ العمل مؤخراً بخطوط مباشرة على عدد قليل من الخطوط الرئيسية ، مثل نابلس - رام الله - القدس ورام الله - القدس .

٤٥ - وتوفر سيارات الأجرة المشتركة التي تسير على الخطوط بين المناطق الحضرية خدمة أفضل وأكثر تواتراً وسرعة ، وهي تعمل وفقاً لجدول زمني مرن . وللمحافظة على القدرة على المنافسة ، تتقاضى الحافلات أجوراً تقل عن الحد الأدنى لفئات الأجور التي حددتها السلطات .

٤٦ - وقد استخدمت معايير مختلفة لتقييم أداء النقل العام فيما بين المناطق الحضرية على عدة خطوط رئيسية : (أ) عدد الركاب ؛ (ب) الفاصل الزمني ، أي المدة الفاصلة بين انطلاق عربتين متعاقبتين تغادران نقطة البداية ؛ (ج) استخدام المركبة ؛ أي متوسط العدد الإجمالي لرحلات الركاب التي تقوم بها المركبة يومياً ؛ (د) استعمال الخدمة ؛ أي مستويات وعدد الركاب الذين تحصل منهم أجرة لكل كيلومتر تقطعه المركبة . ويبين الجدولان ٦ و ٧ هذه البارامترات لبعض الخطوط الرئيسية للحافلات ولسيارات الأجرة المشتركة .

٤٧ - ويبين الجدول ٦ أن خدمات الحافلات على الخطوط التي تصل القدس بـرام الله وبيت لحم والخليل تجذب أكبر متوسط يومي من عدد الركاب لا يقل حده الأدنى عن ٥ ٠٠٠ راكب يومياً . وهذه هي أكثر الخطوط كفاءة ، حيث يتجاوز عدد الركاب ٢٥٠ راكباً للحافلة الواحدة يومياً ، كما أنها أكثرها فعالية ، حيث يتجاوز استعمال الخدمة من جانب راكب واحد ممن تحصل منهم أجرة لكل كيلومتر تقطعه المركبة . وجدير بالملاحظة في هذا الشأن أن عدد الركاب على هذه الخطوط يمثل جميع الركاب الذين يستقلون المركبة بمن فيهم الركاب القرويون . وهؤلاء ليسوا في الواقع راكبا فيما بين المناطق الحضرية وقد يمثلون من ٢٥ إلى ٧٠ في المائة من مجموع الركاب .

٤٨ - وترد الأرقام المتعلقة بسيارات الأجرة المشتركة في الجدول ٧ . وهي تبين أن الخطوط تحظى بأكبر إقبال من الركاب هي خطوط نابلس - طولكرم والقدس - رام الله

والقدس - الخليل ، حيث يبلغ عدد ركابها ٤ ٠٠٠ راكب يوميا . ويقطع كل الركاب تقريبا المسافة الكاملة للرحلة . ويبلغ تواتر الخدمة على هذه الخطوط ٣ دقائق أو أقل في المتوسط . وبالإضافة إلى ذلك ، فإن أعلى نسبة لاستخدام المركبات هي على خطي نابلس - قلقيلية وطولكرم - قلقيلية . ويستخدم هذين الخطين أكبر عدد من الركاب الذين تحصل منهم أجرة لكل كيلومتر تقطعه المركبة يليهما بالأهمية خط بيت لحم ، بينما تجذب الخدمة من القدس وقلقيلية إلى غزة ، أقل عدد منهم . ويشير العدد المرتفع ظاهريا للركاب إلى زيادة الإقبال على السفر بين المناطق الحضرية ، وهو يعزى أساسا إلى تنقل العمال وطلاب الجامعة يوميا بين هذه المناطق . وبالإضافة إلى ذلك فإن آلاف المسلمين يؤمنون إلى القدس من جميع مناطق الضفة الغربية وقطاع غزة ، وخصوصا يوم الجمعة .

نقل البضائع

٤٩ - بلغ متوسط الإنتاج الزراعي السنوي لإقليم فلسطين المحتلة بما في ذلك الشروة الحيوانية ومنتجاتها خلال الفترتين ١٩٨٥/١٩٨٦ و ١٩٨٧/١٩٨٦ ما مجموعه ٨٦٩,٢ ألف طن في الضفة الغربية و ١٩٤,٧ ألف طن في قطاع غزة . ومثل الإنتاج الزراعي ٢١,٧ في المائة من الناتج المحلي الإجمالي للضفة الغربية في عام ١٩٨٦ الذي بلغ ١٨٠ ١ من ملايين دولارات الولايات المتحدة ، بينما مثل الإنتاج الزراعي نسبة أعلى من ذلك (٢٣,٨ في المائة) من الناتج المحلي الإجمالي لقطاع غزة في السنة ذاتها ، حيث بلغ ٣١٥ مليون من دولارات الولايات المتحدة . ولا تتوفر بيانات عن مقدار الإنتاج بالطن في مجال التعدين والصناعة . وبلغ نصيب الإنتاج الصناعي ١٣,٧ في المائة من الناتج المحلي الإجمالي للضفة الغربية ، أما في قطاع غزة فإن هذه النسبة لم تزيد على ٧,٦ في المائة من الناتج المحلي الإجمالي للقطاع .

٥٠ - ولا تتوفر البيانات إلا فيما يتصل بحركة المنتجات الزراعية بين الضفة الغربية وقطاع غزة . ففي عام ١٩٨٧/١٩٨٦ لم ينقل سوى ٤,٩ آلاف طن من المنتجات الزراعية من الضفة الغربية إلى قطاع غزة في الوقت الذي نقل فيه ٤٠ ألف طن من قطاع غزة إلى الضفة الغربية . وقد ولّد نقل هذه المنتجات ما مجموعه ٥,٥ ملايين طن - كيلومتر على طرق الضفة الغربية وقطاع غزة والطرق المسموح بها التي تربط بينهما .

٥١ - أما فيما يتعلق بالصادرات ، فإن البيانات المتاحة عن عام ١٩٨٣ تبين أن الصادرات الزراعية إلى الأردن والبلدان العربية الأخرى عبر طريق نقاط التفتيش القائمة على نهر الأردن بلغت ١١٢ ألف طن كما تم نقل ٧٢ ألف طن من قطاع غزة إلى المناطق ذاتها . وبلغت صادرات قطاع غزة من المنتجات الزراعية إلى إسرائيل وإلى البلدان الأخرى غير العربية عن طريق الموانئ الإسرائيلية ١٠٥ آلاف طن .

٥٢ - وبلغت صادرات منتجات التعدين ، المؤلفة أساسا من الرخام والحجارة ، من الضفة الغربية إلى الأردن والبلدان العربية الأخرى في عام ١٩٨٢ ، ١٢٧ ألف طن . بينما بلغت صادرات المنتجات الصناعية (الصابون والزيوت النباتية أساسا) من الضفة الغربية إلى الأردن والبلدان العربية الأخرى ١٧ ألف طن . ولا تتوفر بيانات عما يتم تصديره إلى الأردن من المنتجات الصناعية الأخرى (بما في ذلك اللدائن والأغذية المجهزة والمنتجات الأخرى) التي لا تمثل سوى نسبة ضئيلة (٥,٥ في المائة) من القيمة الإجمالية للصادرات الصناعية إلى الأردن البالغة ٤٠ مليون من دولارات الولايات المتحدة . ولا تتوفر بيانات عن عدد أطنان الصادرات الصناعية من الضفة الغربية وقطاع غزة إلى إسرائيل والبلدان الأخرى .

٥٣ - وقدر مجموع ما ولدته الصادرات من المنتجات التي تم شحنها والتي يعرف وزنها بالاطنان ، ٢٢ مليون طن - كيلومتر على شبكة الطرق في الضفة الغربية وقطاع غزة ، وضمن الخط الأخضر إلى الأسواق الاستهلكية وموانئ التصدير ونقاط التفتيش الإسرائيلية على الحدود .

٥٤ - وفيما يتعلق بالواردات لا تتوفر بيانات عن مقدارها بالاطنان إلا بالنسبة للمنتجات الزراعية الواردة من إسرائيل لكل من الضفة الغربية وقطاع غزة ، والتي بلغ مقدارها ٤٧,٩ و ٤٣,٩ ألف طن على التوالي في عام ١٩٨٦/١٩٨٧ . وقدر ما ولده ذلك بنحو ٢,٣ ملايين طن - كيلومتر على طرق الضفة الغربية وقطاع غزة .

٥٥ - ولا توجد أية حركة مرور عابر (ترانزيت) من خلال الضفة الغربية وقطاع غزة . وتعتمد حركة الشحن الداخلي والخارجي في الضفة الغربية وقطاع غزة على أسطول من الشاحنات يزيد عدده عن ٢٠ ٠٠٠ شاحنة ومركبة تجارية (٤ ٤٠٠ في قطاع غزة و ١٥ ٩٠٠ في الضفة الغربية) ويمثل هذا العدد زيادة بمقدار تسعة أضعاف العدد الكلي للمركبات العاملة منذ عام ١٩٦٧ .

٥٦ - وتعتمد هذه الصناعة ، بصورة كلية على الاستثمار الخاص ، شأنها في ذلك شأن الحافلات .

رابعاً - شبكة المواصلات المقترحة

ألف - الاهداف الاساسية

٥٧ - توفر شبكة النقل المقترحة هنا مواصلات برية وبحرية وجوية كافية لتحقيق مجموعة محددة من الاهداف التي تتفق وخطه وطنية متكاملة للتنمية . وتشمل هذه الاهداف ما يلي :

(أ) الوحدة : توفير روابط كافية ومأمونة داخل الضفة الغربية وقطاع غزة وفيما بينهما ، وكفالة إمكانية الوصول من أي من هاتين المنطقتين إلى جميع الأجزاء الأخرى .

(ب) الاعتماد على الذات : التقليل إلى أدنى حد من آثار التغيير السياسي على الشبكة وتقليل إمكانية إخفاق الشبكة في ظل ظروف معاكسة محددة ، وخاصة في المعبر المقترح انشاؤه للربط بين الضفة الغربية وقطاع غزة .

(ج) سهولة الحركة : تيسير انتقال الأشخاص والبضائع بصورة كفؤة وتحقيق القدرة اللازمة لاستيعاب الأقبال المتوقع على سفر الركاب وحركة الشحن بسرعة مقبولة وتكاليف معقولة بالنسبة لكل السكان .

(د) إمكانية الوصول : فتح منافذ إلى المناطق التي يتعذر الوصول إليها حالياً وزيادة إمكانية الوصول إلى الأجزاء التي لا تزود بالخدمة الكافية حالياً .

(هـ) النمو الاقتصادي : تشجيع التنمية الاقتصادية عن طريق توفير الوسائل والمرافق المناسبة لتعزيز الأنشطة الإنمائية في مجالات الزراعة والصناعة والتعدين والسياحة .

(و) التنمية الاجتماعية : تلبية احتياجات المجتمع الفلسطيني في القطاعات التعليمي والثقافي والاجتماعي والصحي .

(ز) الربط بالبلدان الأخرى : توفير روابط بين الضفة الغربية وقطاع غزة وبين البلدان العربية المجاورة والبلدان الأخرى .

(ح) تحسين نوعية السفر للركاب : توفير خدمة تتسم بالجودة لسفر الركاب بوجه عام ، وللمواصلات العامة بوجه خاص ، عن طريق توفير الوصلات والمركبات والمحطات المناسبة وعن طريق تخفيض الازدحام ، وخاصة في المناطق الحضرية ، فضلا عن توفير الحوافز لتشجيع استخدام المواصلات العامة .

(ط) تخفيض تكاليف السفر : تخفيض الكلفة عن طريق التقليل إلى أدنى حد من المسافة بين المراكز التي يشهد إقبال المسافرين عليها ورفع مستوى جودة الشبكة . وينبغي أن يستهدف التخطيط والسياسات في مجال النقل في المستقبل خفض تكاليف تشغيل المركبات ، وخفض الضرائب على النقل العام وتخفيض استهلاك الطاقة .

(ي) تحسين السلامة : يتمثل أحد الاهداف الرئيسية لشبكة النقل المقترحة في تحسين السلامة بالنسبة لجميع وسائط النقل .

(ك) تخفيض الآثار البيئية الضارة : سوف تهدف الخطط إلى حفظ الموارد الطبيعية ، مثل الأراضي الزراعية والغابات والاحياء البرية . ويجب أن تتجنب تسهيلات المواصلات إحداث آثار ضارة بالمواقع ذات القيمة الدينية والتاريخية والجمالية . وسينظر في زيادة الجمالية العامة بتجميل الطرق وزيادة المناظر الطبيعية على طول خطوط السفر .

باء - تنبؤات الإقبال على السفر في المستقبل

٥٨ - حسب العدد المتوقع لسكان الضفة الغربية وقطاع غزة لسنة ٢٠١٠ بالاستناد إلى التصورين المذكورين سابقا : ويستند التصور "ألف" إلى النمو الطبيعي للسكان الفلسطينيين الحاليين في الضفة الغربية المحتلة ، بما في ذلك القدس ، وقطاع غزة (بمن فيهم جميع الذين يحملون بطاقات الإقامة التي تصدرها السلطات الاسرائيلية ، ولو كانوا يعيشون في الخارج) بالإضافة إلى سكان القدس من العرب . ويشمل التصور "باء" التصور ألف بالإضافة إلى ١,٥ مليون فلسطيني سيعودون من أماكن إقامتهم الحالية في الخارج خلال الفترة من ١٩٩١ إلى ١٩٩٥ .

٥٩ - وتشير البيانات المتاحة إلى أن عدد السكان الفلسطينيين الحالي في الضفة الغربية المحتلة ، بما في ذلك القدس ، وقطاع غزة يبلغ حوالي ١,٨ مليون نسمة ، وأنه يزيد بمعدل سنوي قدره ٢ في المائة في الضفة الغربية و ٢,٤ في المائة في قطاع غزة . ويبلغ متوسط عدد الأفراد لكل أسرة معيشية في هاتين المنطقتين ٦,١٣ و ٦,٥٠ على التوالي .

٦٠ - ويرد في الجدول ٨ عرض للخصائص الديموغرافية المتوقعة لسنة ٢٠١٠ وفقاً للتصور "ألف" ، بالاستناد إلى الافتراضات التالية :

(أ) سينزع معدل النمو السنوي إلى الانخفاض مع ما يتوقع من تحضر وارتفاع في مستويات المعيشة .

(ب) نظراً إلى زيادة النمو الاقتصادي في قطاع غزة ، سينزع المعدل السنوي لنمو السكان إلى الانخفاض بسرعة أكبر من الضفة الغربية ، مما يؤدي إلى خفض التفاوت بين المنطقتين .

(ج) ستؤدي التغييرات الاجتماعية - الاقتصادية المتوقعة إلى تخفيض عدد الأسر الموسعة التي تعيش في نفس المسكن ، وسينزع عدد الأسر النواة الجديدة إلى الزيادة ، مما يؤدي إلى زيادة الاقبال على النقل المستقل .

(د) ستكون آثار الهجرة إلى البلدان الأخرى ضئيلة للغاية ويمكن تجاهلها .

٦١ - وبالاستناد إلى هذه الافتراضات ، يتوقع أن يزيد مجموع سكان الضفة الغربية وقطاع غزة إلى حوالي ٣,٢ مليون بحلول سنة ٢٠١٠ ، بزيادة صافية نسبتها ١٧٦ في المائة عن عام ١٩٨٩ .

٦٢ - وبالنسبة للتصور "باء" يفترض أن يكون توزيع الـ ١,٥ مليون فلسطيني عائد على أساس ٨٠ في المائة منهم إلى الضفة الغربية و ٢٠ في المائة منهم إلى قطاع غزة . وسيزيد مجموع السكان بعد عام ١٩٩٥ بموجة طبيعية إلى حوالي ٥,٤ مليون نسمة بحلول سنة ٢٠١٠ ، بزيادة صافية نسبتها ٢٩٦ في المائة عن عام ١٩٨٩ . ويرد في الجدول ٩ عرض للخصائص المتوقعة بالنسبة لسنة ٢٠١٠ وفقاً للتصور "باء" .

٦٣ - وفي أعقاب تحقيق تسوية سياسية ، يتوقع أن تسفر عودة الفلسطينيين ، واستمرار التحويلات المالية ، والمعونة والاستثمار الاجنبي عن زيادة ارتفاع دخل الفرد . وهذه الزيادة ، إلى جانب الزيادة المتوقعة في عدد الأسر المعيشية ، تشكل الأساس لاسقاط عدد المركبات بوجه عام والسيارات الخاصة بوجه خاص ، في عام ٢٠١٠ . ويقدر أن الزيادة الصافية في مجموع عدد المركبات ستبلغ نسبتها حوالي ١٥٠ في المائة بالنسبة للتصور "ألف" و ٣٤٠ في المائة بالنسبة للتصور "باء" (انظر

الجدولين ٨ و ٩ للاطلاع على بعض العوامل الرئيسية التي تحدد الإقبال على السفر) . وتجدر الإشارة هنا إلى أن هذا التقدير لا يراعي الهبوط في معدل زيادة عدد المركبات بعد عام ١٩٨٧ ، بسبب الأحوال التي أوجدتها الانتفاضة .

٦٤ - ويتوقع أن تكون الزيادة في مجموع عدد المركبات مبدئياً على غرار المعدل المتوسط للنمو السنوي البالغ ٨ في المائة بالنسبة لكل من الضفة الغربية وقطاع غزة . ويفترض أن يستمر النمو بهذا المعدل حتى عام ٢٠٠٠ . وبعد ذلك ، ستخفض معدلات النمو إلى مستوى ثابت ، عندما تتحقق نتائج السياسات المتعلقة بالمواصلات العامة . وبحلول سنة ٢٠١٠ يقدر أن يبلغ مجموع عدد المركبات والسيارات الخاصة لكل ١٠٠٠ شخص ١١١ و ٧٢ على التوالي ، في الضفة الغربية و ٥٩ و ٤٢ على التوالي في قطاع غزة (كان عدد المركبات لكل ألف شخص ٧٧٠ مركبة في الولايات المتحدة الأمريكية عام ١٩٨٠ . و ١٣٠ مركبة في البحرين عام ١٩٨١ ؛ و ١٠١ مركبة في الأردن عام ١٩٨٦ ، و ١٩٤ مركبة في إسرائيل عام ١٩٨٦) .

٦٥ - وبالرغم من أنه يتوقع أن تزيد ملكية المركبات والسيارات الخاصة في الضفة الغربية وقطاع غزة بالطريقة المشروحة ، فستظل هناك حاجة أكيدة إلى توسيع دور المواصلات العامة .

٦٦ - كما يتوقع أن يزيد عدد السائقين ، كما الحال بالنسبة إلى عدد المركبات ، لكن بنسبة متناقصة . ويتوقع أن يزيد عدد السائقين لكل ١٠٠ أسرة معيشية من ٥٥ سائقاً عام ١٩٨٩ إلى ٧٥ سائقاً عام ٢٠١٠ في الضفة الغربية ومن ٥١ إلى ٦١ سائقاً في قطاع غزة . وتجدر الإشارة إلى أن من المتوقع أن يبلغ عدد السائقين ضعف عدد السيارات الخاصة لكل ١٠٠ أسرة معيشية على الأقل . ويمكن أن يعزى هذا إلى عدد الأشخاص المرتفع نسبياً في كل أسرة معيشية و حدوث زيادة حادة في عدد حاملي إجازات السوق في الثمانينات . وتغلب الزيادة في عدد حاملي الإجازات فيما بين فئات الشباب الذين يعتقدون أن حيازة إجازة السوق تزيد من إمكانيات العثور على عمل وتساعد على التنقل من وإلى مكان العمل . وتظهر الاسقاطات الديموغرافية أن نصيب السائقين المحتملين (أي الفئة العمرية من ١٨ إلى ٦٥ سنة) من مجموع السكان سيزيد زيادة طفيفة من ٢٨,٥ في المائة حالياً إلى ٣٩,٦ في المائة بحلول سنة ٢٠١٠ .

٦٧ - ويفترض أن تمر فترة من الزمن ، وفقاً للتصور "باء" ، قبل أن يتمكن الـ ١,٥ مليون فلسطيني عائد من التكيف مع متطلبات حياتهم الجديدة . ومن المتوقع أن تستمر عملية العودة إلى الحياة الطبيعية هذه حتى سنة ٢٠٠٠ . ومن المتوقع خلال هذه الفترة أن تكون ملكية الفلسطينيين العائدين للسيارات الخاصة أقل من ملكية المقيمين

الأصليين . ويفترض مع حلول نهاية هذه الفترة أن يصبح توزيع ملكية السيارات الخاصة متماثلاً نسبياً .

٦٨ - ويرد في الجدول ١٠ عرض للتغييرات في العوامل المحددة للإقبال على السفر بالنسبة لسائر السكان وفقاً لكل من التصورين .

٦٩ - وقد أظهرت الدراسات أن زيادة مجموع عدد المركبات على مدى أية فترة محددة تتمثل احتمالاً وثيقاً بزيادة عدد الرحلات التي يقوم بها الفرد يومياً ، وأهم من ذلك ، بعدد الكيلومترات التي تقطعها السيارة في الرحلة . وهكذا فإن من المتوقع أن يزيـد الإقبال على السفر في الضفة الغربية وقطاع غزة بنسبة لا تقل عن ٢٤٠ في المائة بالنسبة للتصور "ألف" وعن ٤١٥ في المائة بالنسبة للتصور "باء" بحلول سنة ٢٠١٠ .

٧٠ - ويرد في الجدول ١١ عرض لحجم حركة المرور الحالية والمتوقعة على الطرق الرئيسية للشبكة .

جيم - شبكة المواصلات البرية المقترحة

٧١ - استخدمت المبادئ التوجيهية والمبادئ التالية في وضع شبكة الطرق الرئيسية المقترحة :

(أ) يجب أن يكفل التصميم وجود شبكة متكاملة من الطرق الرئيسية ، بحيث تكون حركة السير من منطقة إلى أخرى مباشرة ومتواصلة قدر الإمكان .

(ب) ينبغي تصميم هيكل الشبكة وفقاً لنظام تصنيف لوصلات الطرق الرئيسية ، يقوم على : '١' مقتضيات القدرة على استيعاب الأحجام المسقطـة لحركة السير '٢' ومهمة نوعية الوصلات .

(ج) يجب تنسيق الشبكة مع وسائل النقل الأخرى في إطار من الاتساق والتكامل .

(د) ينبغي أن يشمل هيكل الشبكة المقترحة الوصلات القائمة للطرق الرئيسية كلما أمكن ذلك ، وأن يراعي وجوب وصل التحسينات الضرورية بشبكة الطرق الرئيسية القائمة ، بطريقة مناسبة واقتصادية .

(هـ) ينبغي أن ينظر في مسألة إيجاد طرق رئيسية جديدة تحل محل الطرق التي تعبر المناطق الحضرية بغية تيسير مرور حركة السير وخفض الازدحام في المناطق الحضرية وتحسين السلامة .

(و) ينبغي استيفاء معياري الانسجام مع السمات الطبوغرافية ومراعاة معايير تصميم الطرق الرئيسية .

٧٢ - وقد استخدم في هذه الدراسة النظام التالي لتصنيف الطرق الرئيسية :

(أ) الطرق الرئيسية الوطنية السريعة : المهمة الأساسية لهذه الطرق الرئيسية هي كفاءة مرور حركة السير بطريقة فعالة وسريعة ، وخاصة الحركة المجتازة الى مسافات بعيدة . وتتكون هذه الطرق الرئيسية كحد أدنى من أربعة ممرات مقسومة الاتجاهين بالإضافة الى قاطع وسيط ، وتكون مزودة بمنافذ تتحكم بالدخول اليها ، وتنفصل تدريجياً عند نقاط التقاطع كلها أمكن ذلك .

(ب) الطرق الرئيسية الوطنية : تربط هذه الطرق مراكز السكان الكبيرة والمواقع الرئيسية للإنتاج/الاستهلاك . وتكون حركة السير عليها سريعة الى حد كبير ولا يمكن إلا نادراً الخروج منها الى الأراضي المتاخمة . وهي تتألف من ممر واحد أو ممرين في كل اتجاه .

(ج) الطرق الإقليمية الثانوية : تتيح هذه الطرق امكانية الوصول بين المدن الأصغر والبلدات ، فهي تربطها ببعضها البعض وكذلك بالشبكة الوطنية للطرق الرئيسية . وبصفة عامة ، تلبي هذه الطرق الطلب الإقليمي ، لا الوطني ، في حالات السفر الى مسافات متوسطة الطول وبسرعة متوسطة ، وقد صممت وفقاً لمعايير الطرق الرئيسية الريفية التي تتألف من ممرين .

(د) الطرق المحلية القروية : تخدم شبكة الطرق المحلية القروية القرى والمناطق الريفية الأصغر حجماً ، وتربطها بشبكة الطرق الرئيسية الكبرى . وهي صالحة لحركة سير طفيفة تستخدمها لمسافات قصيرة وبسرعة منخفضة نسبياً .

٧٣ - ويعرض الشكل ٢ بشكل رسم إيضاحي أوجه الترابط بين المراكز الرئيسية التي تولّد أو تجذب حركة السير ، وما يترتب على ذلك من متطلبات الإقبال على السفر . وقد اقترحت ثلاثة معابر وطنية للمرور تمتد باتجاه شمالي - جنوبي في الضفة الغربية ،

بينما خطط لمعبر آخر يسير بنفس الاتجاه على امتداد قطاع غزة . وتربط الشبكة المقترحة الضفة الغربية بقطاع غزة عبر معبر وطني يمتد باتجاه شرقي - غربي ويمر بمنطقة محايدة عبر اقليم يسيطر عليه الاسرائيليون . وبالإضافة الى ذلك ، تربط ثلاثة معابر وطنية مستعرضة في الضفة الغربية المناطق الحضرية الكبرى التي توجد فيها المراكز الرئيسية للإنتاج والاستهلاك وتيسر حركة المسافرين والبضائع من وإلى البلدان المجاورة .

٧٤ - ومن المزمع إنشاء شبكة طرق رئيسية اقليمية داعمة لخدمة المناطق التي يقل فيها الاقبال على السفر ويكون حجم حركة المرور عليها أقل . وتشمل شبكة الطرق المقترحة كذلك شبكة الطرق القروية المحلية ، تربط ما بين المستوطنات الريفية الأصغر حجماً وتصلها بشبكات الطرق الرئيسية الاقليمية والوطنية . ومن شأن هذه الشبكة أن تيسر الوصول الى المناطق النائية ، التي تهمل الآن في حالات عديدة .

٧٥ - وفي الضفة الغربية ، يمتد المعبر الرئيسي المقترح باتجاه شمالي - جنوبي مارا عبر جنين ونابلس ورام الله والقدس وبيت لحم والخليل والظاهرية . واقتراح طريق رئيسي سريع بديل يتجاوز المنطقة المكتظة بالسكان ويمتد من رام الله في الشمال الى شمالي الخليل في الجنوب . وهذه الطريق الرئيسية ستخصص لحركة السير الاجتيازية التي تمر عبر الضفة الغربية وقطاع غزة ، وستربط الضفة الغربية بالأردن والبلدان العربية الأخرى في المشرق ، وقطاع غزة بمصر والبلدان العربية الأخرى في المغرب . وسيقوم معبر وطني مواز آخر بخدمة غور الأردن ومنطقة غربي البحر الميت ، حيث توجد امكانية كبيرة للتنمية الاقتصادية . وسوف يربط طريق ثالث طولكرم في الجزء الشمالي الغربي ببيت سيرا في الجنوب حيث يتصل بطريق مستعرض يؤدي الى القدس .

٧٦ - ومن المزمع شق ثلاثة معابر للطرق الرئيسية الوطنية تقطع الضفة الغربية باتجاه شرقي - غربي . ويربط أحد هذه الطرق طولكرم وجنين بشمال الأردن عبر جسر المالح . ويربط طريق ثان ، في الوسط ، طولكرم وقلقيلية عبر نابلس الى جسر دامية ويؤدي الى عمان . ويربط الطريق الثالث بيت سيرا بجسر عبد الله ، مخترقاً منطقة القدس - رام الله ومارا الى الجنوب من أريحا .

٧٧ - وفي قطاع غزة ، يقترح تشييد معبر وطني لحركة المرور في السهول الشرقية يمتد من أقصى الشمال الى الحدود الجنوبية مع مصر . وسوف يقوم امتداد يلتف حول مدينة غزة بخدمة مرفأ بحري مقترح ، والمنطقة الصناعية والمطار الى الجنوب من المدينة .

٧٨ - واقترح بناء معبر لحركة المرور يربط الضفة الغربية بقطاع غزة عبر منطقة محايدة تمر بالأراضي التي يسيطر عليها الاسرائيليون . وهذا المعبر سوف يربط الجزء الجنوبي من الضفة الغربية بالجزء الشمالي من قطاع غزة عبر ادنا وبيت حانون .

٧٩ - وقد حسب الاقبال على السفر في الاتجاهين في ساعات الذروة ، المبين في الجدول ١٢ ، بافتراض أن ما نسبته ١٤ في المائة من إجمالي حجم حركة المرور اليومية ينحصر في ساعة الذروة ، وأن ما نسبته ٥٥ في المائة من إجمالي حجم حركة المرور يذهب في اتجاه واحد . وحسب عدد الممرات في كل اتجاه بافتراض أن المركبات الثقيلة ، بما في ذلك الحافلات والشاحنات ، تمثل ١٠ الى ١٥ في المائة من إجمالي حجم حركة المرور . ويتوقع أن يكون مستوى الخدمة التي تؤديها هذه الطرق الرئيسية متمشياً مع حركة مرور ثابتة بمتوسط سرعات يتراوح بين العالي نسبياً والمعتدل .

٨٠ - ويظهر الشكل ٣ الطرق الرئيسية الوطنية والاقليمية التي تشكل العمود الفقري لشبكة الطرق العامة المقترحة للضفة الغربية وقطاع غزة ، وترد في الجدول ١٣ مقارنة بين الطول الإجمالي لشبكة الطرق القائمة والمقترحة . وسوف تؤدي شبكة الطرق الرئيسية المقترحة الى زيادة كثافة الطرق لكل كيلومتر مربع من ٠,٢٣ الى ٠,٤٧ . وسوف تزداد الكثافة لكل ١٠٠٠ نسمة من السكان بمقدار طفيف من ١,١٣ الى ٠,٩١ . ويرد في الجدول ١٤ بيان لما هو لازم من عمليات البناء والتعمير والتحسين الجديدة .

٨١ - وتقدم أدناه معلومات اضافية عن شبكة الطرق الرئيسية الوطنية المقترحة .

معبر الضفة الغربية - غزة

٨٢ - الضفة الغربية وقطاع غزة منطقتان متميزتان جغرافياً وتفصل بينهما مسافة يبلغ حددها الأدنى ٣٣ كيلومتراً . ولا بد من ربط المنطقتين من خلال معبر محايد مجرد من السلاح . وسوف يمتد المعبر المقترح من الطرف الشمالي لقطاع غزة شرقاً الى السفوح الغربية لجبال الخليل في الضفة الغربية . وسيبلغ طول هذا المعبر بالتقريب ٢٧ كيلومتراً ، ويتراوح عرضه بين كيلومترين و ٤ كيلومترات ، أي بمساحة اجمالية تبلغ نحو ١٢٠ كيلومتراً مربعاً . ويزعم إنشاء طريق رئيسي وطني سريع بين الخليل وقطاع غزة عبر هذه المنطقة المحايدة . وفيما يلي بيان المعايير التي استخدمت في اختيار موقع هذا الطريق الرئيسي ، وبالتالي المعبر المحايد :

(١) ينبغي أن يكون الطريق الرئيسي مباشراً وقصيراً قدر الإمكان .

(ب) ينبغي أن يتجنب إلى أقصى حد ممكن ، أي إخلال بأنماط المستوطنات الاسرائيلية القائمة على امتداد المنطقة المحايدة .

(ج) ينبغي أن يكون للطريق الرئيسي أدنى حد من نقاط التقاطع مع الطرق الاسرائيلية القائمة ، بغية الإقلال إلى أدنى حد من الحاجة إلى الجسور والانفاق وما إلى ذلك .

(د) ينبغي أن يستوفي الطريق الرئيسي المقتضيات الطبوغرافية ومعايير التصميم الهندسي المتعلقة بالطرق الرئيسية السريعة .

٨٣ - ويستوفي الخط المقترح هذه المعايير أفضل من جميع الطرق الأخرى التي جرت دراستها . فالطريق الرئيسي المزمع إنشاؤه يشكل جزءاً لا يتجزأ من شبكة الطرق الرئيسية الوطنية السريعة المقترحة . فهو يمر من شمالي الخليل باتجاه الغرب عبر إدنا ومن خلال المنطقة المحايدة ويميل إلى الجزء الشمالي من قطاع غزة عند بيت حانون ، حيث يلتقي بأجزاء من شبكة الطرق الرئيسية الوطنية في قطاع غزة . ويبلغ إجمالي طول هذا الطريق قرابة ٥٤ كيلومترا ، تقع ٣٧ كيلومترا منها داخل المنطقة المحايدة المقترحة .

٨٤ - ويتوقع أن يكون الاقبال على السفر على هذه الطريق الرئيسية بحلول عام ٢٠١٠ حوالي ٣٢ ٤٠٠ مركبة في اليوم وفقاً للتصور "ألف" ، وحوالي ٥٦ ٠٠٠ مركبة في اليوم وفقاً للتصور "باء" . وسوف يقتضي ذلك بناء طريق رئيسي يتألف من ستة ممرات بلا منافذ ، يصمم وفقاً لمعايير الطرق الرئيسية السريعة .

طريق جنين - الظاهرية الرئيسي الوطني

٨٥ - يمتد هذا الطريق الرئيسي الواقع في الضفة الغربية من جنين في الشمال إلى الظاهرية في الجنوب ويخدم المراكز الحضرية في نابلس ورام الله والقدس وبيت لحم والخليل . أما متطلبات السفر للمناطق الواقعة شمالي نابلس وجنوبي الخليل فستلبيها أجزاء من هذا الطريق مؤلفة من ممرين ومصممة وفق معايير الطرق الريفية الرئيسية . وسوف تستوعب الاقبال الأشد على السفر في بقية المناطق الواقعة على هذا الطريق الرئيسي أجزاء مؤلفة من أربعة ممرات . وبالنسبة إلى التصور "ألف" ، لابد من تزويد الجزء الواقع بين القدس وبيت لحم بسعة إضافية (الجدول ١١) . وبالنسبة إلى التصور "باء" يتعين توفير سعة إضافية للجزء الواقع بين رام الله والخليل . وفي

هاتين الحالتين كليهما ، ستكون هناك حاجة إلى ثلاثة ممرات في كل اتجاه . على أن مجموع سعة هذا الطريق الرئيسي وطريق رام الله - الخليل الوطني السريع الموازي له سوف يكفي لاستيعاب مجموع الإقبال المرتقب .

٨٦ - ولابد من رفع درجة الاجزاء القائمة من الطريق الرئيسي المقترح وسيتضمن ذلك إجراء بعض التعديلات الطفيفة على زاوية الانحناء الأفقي وبناء أجزاء جديدة بغية تجنب الأراضي الوعرة ذات الخصائص الطبوغرافية الصعبة وتجاوز المراكز السكانية المكتظة (طول الطريق ١٧٦ كيلو مترا) .

طريق رام الله - الخليل الوطني السريع

٨٧ - ومن المنتظر أن تشكل منطقة القدس نقطة الاختناق في شبكة الطرق الرئيسية الوطنية وتبرر أحجام حركة السير المتوقعة ، ولا سيما فيما يتعلق بالتصور "باء" ، بناء طريق رئيسي جديد يربط رام الله بالخليل ويمر إلى الشرق من القدس وببيت لحم وإلى الغرب من أريحا . وسيكون هذا الطريق الرئيسي ذا أربعة ممرات ومقسوم الاتجاهين ومزودا بمنافذ تتحكم بالدخول إليه وينفصل تدريجيا عند نقاط التقاطع ، مع ثلاث وصلات تربط الطريق الرئيسي بالقدس وأريحا (ومنها إلى الأردن) وببيت لحم . وسوف يتطلب الجزء الأكبر من هذا الطريق الرئيسي بناءه من جديد ، غير أنه يمكن تحسين أجزاء قصيرة من الطرق القائمة ودمجها فيه ، ويقترح بناء طريق طوله ٦٢ كيلو مترا مع سبع نقاط للتبادل .

طريق عين البيضاء - البحر الميت الوطني الرئيسي

٨٨ - يمتد هذا الطريق الرئيسي باتجاه شمالي - جنوبي ويكاد يوازي محور طريق جنين - الظاهرية الوطني الرئيسي الواقع إلى الغرب منه ، ونهر الأردن إلى الشرق . ويمثل هذا الطريق إلى المجمع الصناعي المقترح إقامته على الشاطئ الغربي للبحر الميت مروراً بالمستوطنة الحضرية الرئيسية المزمع إنشاؤها في دامية وبأريحا . وتتمثل الوظيفة الأساسية لهذا الطريق الرئيسي في تلبية متطلبات التنمية الاجتماعية - الاقتصادية المرتقبة في وادي الأردن . ومن المتوقع أن يكون حجم حركة الشحن على هذا الطريق كبيرا ولا سيما في الجزء الواقع بين جسر دامية وعبد الله بحيث يبرر وجود أربعة ممرات فيه . أما القسم المتبقي من الطريق ، فقد خطط على أساس أن يكون طريقاً رئيسياً ريفياً يتألف من ممرين . ولذا يوصى بإجراء تحسينات طفيفة وإعادة إصلاح الطريق الرئيسي القائم . ويبلغ الطول الإجمالي لهذا الطريق الرئيسي ١١٥ كيلو مترا .

طريق جسر عبد الله - القدس الوطني السريع وطريق القدس - بيت سيرا الرئيسي الوطني
٨٩ - يُوصل هذا المعبر جسر عبد الله بقطاع غزة عبر مناطق القدس ، وبيت لحم والخليل . ويمتد بوصفه الطريق الوطني السريع من جسر عبد الله على نهر الأردن إلى القدس . وعند النقطة الواقعة بين القدس وطريق رام الله - الخليل السريع ، يتفرع منه طريق رئيسي ليوصل بينه وبين طريق طولكرم - بيت سيرا الرئيسي الوطني إلى الشمال من بيت سيرا قاطعا طريق رام الله - القدس الرئيسي الوطني جنوبي مطار قلنديا الدولي . ويبلغ طول هذا المقطع من الطريق ٣٩ كيلو مترا وهو يتطلب رفع درجته ليغي بمعايير الطرق الرئيسية السريعة (ويبلغ طول جزء الطريق الرئيسي ٢٢ كيلو مترا ويتطلب تحسينا لرفع درجته إلى مستوى طريق رئيسي بأربعة ممرات ويجري الآن بناء أجزاء بأربعة ممرات من هذا الطريق بين قلنديا وبيت سيرا) .

طريق طولكرم - بيت سيرا الرئيسي الوطني
٩٠ - يمتد هذا الطريق الرئيسي عبر السفوح الغربية لسلسلة الجبال الواقعة في الجزئين الشمالي والوسط من الضفة الغربية . وهو يربط بين طولكرم وبيت سيرا مارا شرقي قلقيلية ليتصل ، على مقربة من بيت سيرا ، بطريق القدس - بيت سيرا الرئيسي الوطني . والوظيفة الرئيسية لهذا الطريق هي تيسير انتقال الركاب والبضائع بين المناطق الشمالية الغربية وكل من القدس والخليل وقطاع غزة . ولن يتطلب حجم حركة السير المتوقعة أكثر من ممرين في كل اتجاه . وسوف يتم رفع درجة الطريق الرئيسي الحالي إلى مستويات الطرق الرئيسية ، وخاصة حيث يتطلب توسيعا وتغييرات طفيفة لموقع الطريق . ويبلغ طول هذا الطريق قرابة ٦١ كيلو مترا .

طريق طولكرم - جسر المالح الرئيسي الوطني
٩١ - يقترح بناء هذا الطريق الرئيسي لتحسين ربط الأجزاء الشمالية من الضفة الغربية ببعضها بعضا وتسهيل ربطها بالأردن عن طريق جسر المالح ، ومن المقرر بناؤه عبر نهر الأردن إلى الجنوب الشرقي من عين البيضاء . وهو يوصل طولكرم بالجسر مرورا بعنبتا وطوباس قاطعا محور جنين - نابلس إلى الجنوب من جنين وحجم حركة السير المتوقع على هذا الطريق يقل عن ٥٠٠٠ سيارة يوميا ، مما يبرر وجود ممرين . ويقدر طول هذا الطريق بحوالي ٥٣ كيلو مترا يتطلب القسم الأعظم منه بناءه من جديد مع تحسين وإصلاح الأجزاء القائمة حاليا منه .

طريق جسر دامية - طولكرم الرئيسي الوطني
٩٢ - يمتد هذا الطريق الرئيسي من جسر دامية في وادي الأردن إلى نابلس قاطعا طريق عين البيضاء - البحر الميت الرئيسي الوطني بالقرب من المستوطنة الحضرية الرئيسية

المزمع إنشاؤها في دامية . ثم يتفرع هذا الطريق الرئيسي في نابلس الى قسمين يستمر أحدهما إلى طولكرم ويتوجه الآخر إلى قلقيلية . ويبرر الإقبال الشديد المتوقع على استعمال هذا الطريق الرئيسي إقامة أربعة ممرات ما عدا وصلة نابلس - قلقيلية التي لن تحتاج إلا إلى ممرين . ويبلغ طول الطريق الرئيسي بين جسر دامية - نابلس - طولكرم ٦٨ كيلو مترا ، في حين يبلغ طول الطريق بين نابلس وقلقيلية ٣٢ كيلو مترا .

طريق غزة الوطني السريع

٩٣ - ويقتراح إنشاء طريق وطني سريع على امتداد السهول الشرقية لقطاع غزة . وسيكون لهذا الطريق أربعة ممرات حسب التصور "ألف" ، وستة ممرات حسب التصور "باء" ، مع منافذ دخول محدودة . وسيقل هذا الطريق حركة السير بين الضفة الغربية (وربما البلدان العربية المجاورة) ومصر . وعلاوة على ذلك ، فإن حركة السير داخل قطاع غزة ، سوف تستفيد من هذا المرفق . ومن المزمع أن يزود هذا الطريق السريع بست نقاط تبادل تخدم مدينة غزة وميناءها البحري ، ومطار غزة ، ودير البلح ، وخان يونس ورفع . ويلتقي هذا الطريق الرئيسي مع طريق الخليل - غزة الوطني السريع في أقصى شمال القطاع بالقرب من بيت حانون ، وينتهي عند الحدود مع مصر جنوبي رفح . ويمتد الطريق الرئيسي القائم حاليا بموازية هذا الطريق ، ولذا سوف يعاد تصنيفه بوصفه طريقا إقليميا ثانويا . ويبلغ طول الطريق السريع المزمع ٤٢ كيلو مترا . ومن المخطط بناء طريق رئيسي طوله ١٣ كيلو مترا يلتف حول مدينة غزة ، ويمتد باعتباره طريقا رئيسيا وطنيا من بيت حانون إلى الساحل ، ثم يستمر باتجاه الميناء ومطار غزة .

شبكة الطرق الإقليمية الثانوية

٩٤ - طريق طولكرم - جنين الإقليمي الثانوي : يربط طولكرم بجنين الواقعة في شمال الضفة الغربية وذلك عن طريق يعبد . والجزء الواقع بين طولكرم ويعبد في حاجة إلى تحسينات ويلزم بناء الوصلة بين يعبد وجنين (الطول : ٣٧ كيلومترا) .

٩٥ - طريق جنين - طوباس الإقليمي الثانوي : يمتد من جنين باتجاه جنوبي شرقي ويقطع طريق طولكرم - جسر المالح الطريق الوطني ، بالقرب من طوباس ، ويستمر جنوبا ليتقاطع مع طريق جسر دامية - نابلس الرئيسي الوطني . وتربط وصلة صغيرة هذا الطريق بقباطية . ومعظم هذا الطريق موجود بالفعل ، إلا أن سطحه ورفعه في حاجة إلى تحسينات (الطول : ٣٢ كيلومترا) .

٩٦ - طريق عين البيضاء - مفترق مطار قلنديا الإقليمي الثانوي : يمتد من عين البيضاء في أقصى الشمال ، إلى مفترق مطار قلنديا على طريق رام الله - القدس الرئيسي الوطني ، عبر مخماس . ويمتد بمحاذاة السفوح الشرقية للمناطق الجبلية بين الطريقين الرئيسيين الوطنيين عين البيضاء - البحر الميت ونابلس - رام الله . ومعظم الطريق معبّد بالفعل على نحو مقبول ، إلا أن بعض أجزائه في حاجة إلى تحسينات طفيفة تتعلق بالتسوية (الطول : ٨٥ كيلومترا) .

٩٧ - طريق مسحة - فصايل الإقليمي الثانوي : يربط مسحة الواقعة عند السفوح الغربية للجبال الوسطى ، بفصايل في الجزء الأوسط من وادي الأردن ، قاطعا طريق جنين - الظاهرية الرئيسي الوطني ، جنوب حوّارة . وقد عبّدت السلطة الإسرائيلية معظم هذا الطريق العام مؤخرا لربط المستوطنات الإسرائيلية في وادي الأردن بشبكة الطرق العامة الإسرائيلية (الطول : ٥٥ كيلومترا) .

٩٨ - طريق عابود - عطارة الإقليمي الثانوي : يربط الطريقين الرئيسيين الوطنيين الممتدين باتجاه شمالي جنوبي ، وهما طريقا طولكرم - بيت سيرا ، ونابلس - رام الله عبر عطارة . وقد بُنيت أجزاء من هذا الطريق مؤخرا وفقا للمعايير المقبولة . وتتطلب أجزاء أخرى منه إجراء تحسينات تتعلق بالتعبيد والتسوية (الطول : ٢٠ كيلومترا) .

٩٩ - طريق نعلين - رام الله الإقليمي الثانوي : يربط الطريقين الرئيسيين الوطنيين طولكرم - بيت سيرا ونابلس - رام الله ، كما يربط عدة مستوطنات ريفية برام الله . ويتطلب الطريق الموجود إملاحة رئيسية كثيرة (الطول : ٢١ كيلومترا) .

١٠٠ - طريق جبال الخليل الدائري الإقليمي الثانوي : وهو طريق ثانوي إقليمي يمتد تقريبا بمحاذاة حدود الجزء الجنوبي من الضفة الغربية . وتستلزم طبوغرافية المستوطنات وتوزيعها في هذه المنطقة وجود شبكة طرق رئيسية دائرية . ويمتد الطريق من بيت لحم في اتجاه سفوح التلال الغربية حيث يلتقي بطريق الخليل - غزة الرئيسي ، بالقرب من إدنا ويستمر جنوبا حتى يصل إلى الظاهرية . ثم يمتد شرقا حتى بيت لحم عبر السموع . وهناك وصلة تربط الطريق الدائري بطريق البحر الميت الرئيسي . ويحتاج الجزء الشرقي من الطريق الدائري ووصلة البحر الميت إلى بناء ، بينما يلزم إلى حد كبير رفع درجة الجزأين الشمالي والغربي من الطريق الرئيسي الموجود وتحسينهما (طول الطريق الدائري : ١٢٨ كيلومترا وطول الوصلة ٢٠ كيلومترا) . ومن المزمع إنشاء جزء آخر للطريق يبلغ طوله ٢١ كيلومترا ، ليكمل حلقة أمغر تربط الخليل بالظاهرية عبر بني نعيم .

١٠١ - الطريق الإقليمي الثانوي لقطاع غزة : تتألف شبكة الطرق الإقليمية لقطاع غزة من طريقين عامين يمتدان باتجاه شمالي - جنوبي وثلاث طرق رئيسية تمتد باتجاه شرقي - غربي . ويسير أحد الطريقين الرئيسيين اللذين يمتدان باتجاه شمالي - جنوبي ، بموازاة الطرق الوطنية السريعة ، وبمحاذاة السهول الشرقية للقطاع ، وهو يخدم الطريق الوطني السريع . بينما يمتد الآخر بمحاذاة الساحل في الغرب ، ويُعد امتداداً للطريق الرئيسي الذي يخدم الميناء والمطار . وترتبط الطرق الإقليمية الثانوية المستعرضة في المنطقة الطرق الرئيسية الطولية ، وتخدم المناطق الحضرية في دير البلح ، وخان يونس ورفح . وتشكل الطرق المحلية الموجودة معظم أجزاء هذه الشبكة من الطرق ، بيد أنها في حاجة إلى رفع كفاءتها وتحسينها بدرجة كبيرة (طول هذه الشبكة : ٨٠ كيلومتراً)

١٠٢ - شبكة الطرق المحلية القروية : تربط القرى الفلسطينية بشبكة الطرق الرئيسية الوطنية وشبكة الطرق الإقليمية الرئيسية . وعلاوة على ذلك ، فهي تربط القرى المتجاورة ببعضها بعضاً والوظيفة الرئيسية لهذه الشبكة هي التغطية المكانية . فالقرى التي تقع في الضفة الغربية وقطاع غزة ، ترتبط بشبكات الطرق الوطنية وشبكات الطرق الإقليمية ، بيد أن نوعية الخدمة في معظمها رديئة . ويستلزم الأمر إعداد خطط تحسينات كبيرة لرفع كفاءة تلك الطرق . كما يتعين إنشاء طرق محلية جديدة لربط القرى المتجاورة بغية تيسير احتياجات التنمية الشاملة . ويُقدّر أن يزيد مجموع طول الطرق المحلية القروية بنسبة ٦٠ في المائة .

١٠٣ - ويتطلب اتساع دور القطاع الزراعي للاقتصاد الفلسطيني إنشاء طرق لتسهيل إمكانية الوصول إلى الأراضي الجديدة ، وفتحها لأغراض التنمية الزراعية . وقد يحتاج بعض هذه الطرق إلى سطح من الأسفلت ، بينما يمكن أن تظل البقية طرقاً ماثبة السطح صالحة لجميع الأحوال الجوية .

دال - شبكة النقل العام المقترحة

١٠٤ - تؤكد خطط التنمية في الضفة الغربية وقطاع غزة الحاجة إلى توسيع وسائل المواصلات العامة . كما ينبغي تشجيع استخدام الحافلات وسيارات الأجرة ، المشتركة لأغراض المواصلات العامة وتحري إمكانية بناء شبكة طرق حديدية سريعة للنقل العابر . وبغية زيادة وتوسيع وسائل المواصلات العامة يوصى بإنشاء شركة أو أكثر تكون ملكيتها عامة . كما يجب تنظيم وتنسيق خدمات سيارات الأجرة المشتركة مع خدمات الحافلات من

أجل المساعدة في تحسين نوعية الخدمة المقدمة ، وإلا فإن شراء واستخدام السيارات الخاصة سوف يزداد ، بما يترتب على ذلك من آثار ضارة . وينبغي تشجيع الاستخدام البديل لوسائل النقل العام ، من خلال اتباع سياسات الإعفاءات الضريبية ، وفرض ضرائب أعلى على ملكية السيارات الخاصة .

١٠٥ - أما تحديد وسيلة المواصلات العامة التي ينبغي تشجيعها في كل خط فسوف يعتمد على إقبال الركاب على استعمال الخط وسعة الخط ذاته . وتعتبر خدمات الحافلات ملائمة عندما يكون الإقبال على المواصلات العامة مرتفعاً ، وحجم حركة المرور كبيراً بالنسبة لسعة الطرق . وفي الحالات الأخرى ، قد يكون استخدام سيارات الاجرة المشتركة ملائمة أكثر .

١٠٦ - وينبغي أن تخضع شبكات النقل السريع بالسكك الحديدية لدراسة جدوى اقتصادية وتقنية وافية فيما يتعلق بالمرات التي يكون إقبال الركاب على السفر فيها مرتفعاً ، مثل ممر رام الله - القدس - بيت لحم ، والممر المحاذي لقطاع غزة ، ويتعين ذلك أيضاً بالنسبة لتسهيلات النقل بالسكك الحديدية الأخرى ، مثل خط السكة الحديدية الذي يربط الضفة الغربية بقطاع غزة ، وربما الذي يربط غزة بمصر ، قبل إعداد أية توصيات مفصلة .

١٠٧ - أما شبكة المواصلات المقترحة بين المناطق الحضرية في الضفة الغربية وقطاع غزة فهي ، على نقيض الشبكة القائمة حالياً ، ستتيح الوصول المباشر إلى المراكز الحضرية في المناطق ، دون حاجة إلى الانتقال عبر المحاور الأخرى الموجودة ، كما ستؤدي إلى قيام خدمات نقل مباشرة من مراكز حضرية كثيرة إلى البلدان العربية المجاورة .

١٠٨ - سوف يعتمد نجاح الشبكة المقترحة على رفع مستوى الخدمات الحالية بصورة تامة ، بما في ذلك توفير مركبات ذات نوعية أفضل ، ووجود جداول رحلات أكثر تواتراً واهتماماً وتوفير محطات وتسهيلات للركاب ، ولا سيما في المراكز الرئيسية .

هاء - شبكة النقل البحري المقترحة

١٠٩ - يُقترح تشييد ميناء بحري تجاري على ساحل غزة بغية خدمة قطاع غزة والضفة الغربية ، وكذلك البلدان المجاورة التي ليس لها منفذ مباشر إلى البحر الأبيض المتوسط ، مثل الأردن والعراق ودول الخليج العربي . ومن المزمع أن يكون الميناء قادراً على مناولة الصادرات من المنتجات الزراعية والمعدنية والصناعية ، وواردات

من الاغذية والمواد الخام والمنتجات الصناعية والوقود . ولا تتوفر بيانات عن الوزن بالطن للحمولات المتوقعة لمنتجات التصدير والاستيراد تلك ، ولا عن النقل العابر . ومن شأن أي محاولات لتقديم تقديرات مفصلة أن تتسم بهوامش واسعة من الخطأ .

١١٠ - بيد أنه يبدو من الواضح أن وجود ميناء رئيسي حديث يعد أمرا حيويا للتنمية الاقتصادية لفلسطين المستقبل . وقد اثبتت دراسة حديثة الجدوى التقنية لتشييد ميناء بحري على ساحل قطاع غزة . وخلصت تلك الدراسة إلى أن خصائص الساحل لا تشكل أية عقبات تقنية رئيسية ، وأن أفضل موقع ملائم من بين المواقع التي درست من أجل بناء ميناء بحري يقع إلى الغرب من مدينة غزة وإلى الجنوب من المكان الذي تقوم فيه حاليا فرستان . ومن شأن المقطع المقترح من الطريق الرئيسي الذي سوف يصل الميناء البحري بشبكة الطرق الرئيسية المقترحة أن يوفر الهيكل الاساسي الرئيسي والضروري لحركة الشحن الثقيلة المتوقعة من وإلى قطاع غزة ، والضفة الغربية والبلدان المجاورة .

واو - شبكة النقل الجوي المقترحة

١١١ - تبين دراسة احتياجات النقل في المستقبل ، بوضوح ضرورة توفير خدمات النقل الجوي لاستيعاب ما هو متوقع من إقبال الناس على السفر أو نقل البضائع جوا داخل الضفة الغربية وقطاع غزة ، وفيما بينهما وبين أجزاء أخرى من العالم . وهذا يتطلب تشييد مطار دولي رئيسي ، ومطارات داخلية . وقد اقترح مطار في قلنديا ، الواقع إلى الشمال من القدس ، والذي تشغله السلطات الإسرائيلية حاليا لخدمات طيران محلية داخل إسرائيل ، كموقع للمطار الدولي المقترح .

١١٢ - والميزة الرئيسية لمطار قلنديا بالنسبة إلى غيره من المواقع التي بُحِثت موقعه المركزي وسهولة الوصول إليه عبر الطريقين الرئيسيين الوطنيين المقترحين ، واللذين يتقاطعان على بُعد مسافة قصيرة إلى الجنوب من الميناء الجوي . ومن الميزات الرئيسية الأخرى ، قربه من مدينة القدس وموقعه بالنسبة إلى المراكز الحضرية الرئيسية الأخرى . وسوف يقع المطار على بعد حوالي ٤٠ دقيقة بالسيارة من نابلس والخليل على حد سواء ، وحوالي ٨٠ دقيقة من جنين في أقصى الشمال ، ومدينة غزة في الجنوب الغربي ، على حد سواء ، وذلك بعد بناء شبكة الطرق الرئيسية المزمعة . وقد تمت دراسة هذه المنطقة بصورة وافية وفقا لمتطلبات السلامة العامة التي وضعتها منظمة الطيران المدني الدولي ، ومن شأن تخطيط حركة البناء حوله على نحو سليم أن يضمن ذلك ، والأرض متوفرة للتوسع في الاتجاه الشرقي ، حيث لا تشكل الطبوغرافيا أية مشكلة .

١١٣ - وينبغي توسيع المطار الحالي لتلبية متطلبات مطار دولي حديث ، إذ قدر تقرير حديث أن الإقبال على السفر الجوي سوف يبلغ سنوياً زهاء ٢,٩٥ مليون راكب بحلول عام ٢٠١٠ بموجب التصور بالمخطط "ألف" . ويستند هذا التنبؤ إلى تحليل الإقبال المحتمل على السفر لثلاث فئات رئيسية من فئات المسافرين هي : الفلسطينيون المقيمون والزائرون (١,٣٢ مليون) ، والزائرون المسلمون (٠,٧٧ مليون) والحجاج المسيحيون والسياح القادمون إلى الأراضي المقدسة وغيرهم من السائحين (٠,٨٦ مليون) . ووفقاً للتصور "باء" يقدر أن يبلغ العدد الإجمالي للمسافرين بالطائرات ٣,٩٠ مليون نسمة بحلول عام ٢٠١٠ . ولا تتوفر حالياً أية بيانات عن الطلب المسقط على الشحن لأغراض الاستيراد والتصدير .

١١٤ - ويُتوقع أن يولّد الإقبال السنوي على السفر المقدر ما لا يزيد على ٤٠ ٠٠٠ رحلة سنوية للطائرات بالنسبة إلى التصور "ألف" ، وما لا يزيد على ٥٠ ٠٠٠ رحلة سنوية للطائرات بالنسبة إلى التصور "باء" . وسوف يتطلب ذلك مدرّجاً وحيداً له القدرة على استيعاب ما لا يقل عن ٨٠ ٠٠٠ عملية إقلاع وهبوط سنوياً . ولذلك ، يكفي إنشاء نظام ذي مدرّج وحيد مع طريق مواز للطائرات يؤدي إلى مباني المطار ويقدر أن يكون طول المدرّج ب ٣ ٥٠٠ متر ، مما سيمنحه من خدمة الرحلات دون توقف التي تقوم بها طائرات بوينغ B-747 التي يصل مداها إلى الرباط ولندن في الغرب وإلى إسلام أباد في الشرق . والأرض متوفرة لأشغال رفع المستوى والتشييد التي تتناسب مع تلك المتطلبات .

١١٥ - وإضافة إلى المطار الدولي في قلنديا ، يقترح إنشاء ثلاثة مطارات محلية أصغر في مدينة غزة ؛ وجمعه إلى الشمال من جنين ؛ وموقع إلى الشرق من أريحا . وسوف يتم تشييد المطار في غزة على أراضٍ متوفرة تقع بالقرب من الشاطئ إلى الجنوب من مدينة غزة ومينائها البحري المقترح ، حيث سوف يتم وصله بامتداد لشبكة الطرق الرئيسية الوطنية . وتبين أن مهبط الطائرات في القبة ، إلى الشرق من مدينة غزة ، غير مناسب للتطوير بسبب قربها من إسرائيل وما يترتب على ذلك من تداخل مع المجال الجوي الإسرائيلي . وسوف يجري بناء المطارين في جنين وأريحا فوق مهبطين قديمين مهمليين أنشأهما البريطانيون أثناء فترة الانتداب . ويمكن توفير الممر الجوي المطلوب للرحلات بين الضفة الغربية وقطاع غزة عن طريق المجال الجوي فوق منطقة الأرض المحايدة المقترحة . وقد لا تكون هناك ضرورة لتشييد مركز لمراقبة الحركة الجوية ، لأن المركز الذي أنشئ حديثاً في الأردن يغطي منطقة جغرافية كبيرة تشمل الضفة الغربية . بيد أنه سيكون مطلوباً تزويد مطار قلنديا الدولي بمرافق مراقبة الاقتراب من المحطة .

خامسا - الهيكل الاساسي المؤسسي

١١٦ - لا يمكن تشييد شبكة النقل المقترحة للضفة الغربية وقطاع غزة دون إطار تنظيمي صحيح لتخطيط تطويرها وتنفيذه ومراقبته . ويجب أن تكون السياسات والاهداف والمقاصد والاولويات القطاعية ، في السياق العام للمصلحة الوطنية والقيود المالية محددة بوضوح ومفهومة . ومن دواعي الاسف أن مثل هذا الإطار ظل معدوما طيلة ٢٢ عاما من الاحتلال الإسرائيلي . والمنظمات الرسمية الوحيدة العاملة في قطاع النقل اليوم هي مخلفات فروع من إدارتي النقل الاردنية والمصرية التي كانت تعمل إلى أن وقع الاحتلال عام ١٩٦٧ . وهي تخضع حاليا لرقابة موظفين إسرائيليين وفقا للسياسات والقواعد التي تحددها السلطات الإسرائيلية .

١١٧ - والدوائر الرئيسية الثلاث في الضفة الغربية وقطاع غزة هي دائرة الأشغال العامة ، ودائرة السير ، ودائرة التراخيص . أما دائرة الأشغال العامة فمسؤولة عن تخطيط وتشيد وصيانة الطرق التي تقع خارج حدود البلديات . ودائرة السير مسؤولة عن تنظيم حركة السلامة على الطرق ومراقبتها . ودوائر التراخيص مسؤولة عن تصنيف وتسجيل المركبات فضلا عن إصدار تراخيص القيادة . وإضافة إلى ذلك ، فإن إدارة التخطيط المركزية والمجلس الأعلى للتخطيط اللذين يتألفان أيضا من موظفين إسرائيليين كما أنهما يخضعان لرقابتهم يشتركان عادة في تخطيط وتنسيق الأنشطة في قطاع النقل .

١١٨ - وتدعو الحاجة إلى إنشاء عدد من المنظمات التشغيلية الفلسطينية لتلبية متطلبات ضرورية لتحقيق أهداف خطة التنمية المقترحة . ويقترح إنشاء المنظمات التالية :

(أ) وزارة للنقل من أجل التخطيط الاستراتيجي لأنشطة جميع منظمات النقل وتنسيقها .

(ب) هيئة للطرق الرئيسية ، لبناء وصيانة شبكة الطرق البرية ووضع قواعد كافية لحمولة المحور وتدابير مراقبة الحمولات الزائدة .

(ج) إدارة مرور ، للإشراف على السلامة في الطرق وتسجيل السائقين والمركبات وإصدار التراخيص لهم .

(د) هيئة للمواصلات العامة من أجل التخطيط والتنظيم والتشجيع الشامل لكافة وسائل المواصلات العامة .

(هـ) هيئة للطيران المدني والأرصاد الجوية ، لتخطيط وتنسيق النقل الجوي ، بما في ذلك تشغيل وصيانة المطارات المقترحة والعمليات المحتملة في المستقبل لخدمات شركة طيران وطنية وخدمات طيران محلية .

(و) هيئة سلطة للمواني لتشغيل وصيانة مرافق الميناء البحري التجاري وممائد الاسماك المقترحة في غزة والعمليات المحتملة في المستقبل لشركة خطوط بحرية وطنية .

(ز) مدرسة تدريب ، لتزويد هذا القطاع بفنيين متدربين تدريباً ملائماً على جميع المستويات وللإفلاحة بالبحوث بشأن مسائل ذات صلة بتطوير القطاع .

سادسا - ملاحظات ختامية وتوصيات

١١٩ - تتنبأ هذه الدراسة بالاحتياجات القطاعية في المستقبل على أساس عام ٢٠١٠ استنادا الى تصورين . فقد افترض التصور الاول أن العدد المتوقع للسكان في المستقبل سيكون نتيجة النمو الطبيعي للسكان الحاليين بالضفة الغربية وقطاع غزة وحدهما . أما التصور الثاني فيفترض أن مجموع السكان في المستقبل سوف ينجم عن أثر الجمع بين النمو الطبيعي للسكان الحاليين ، وعودة ١,٥ مليون فلسطيني يقيمون حاليا في أماكن أخرى .

١٢٠ - وقد أقيم هيكل الشبكة المقترحة على افتراض أن منطقتي الضفة الغربية وقطاع غزة يشكلان كيانا سياسيا واحدا له علاقات سياسية واقتصادية قوية بالأردن ومصر . كما افترض أنه سيتم استيعاب الفلسطينيين العائدين في المدن الحالية ، وفي المراكز السكانية الكبيرة في الريف ، وفي عدد من المستوطنات الحضرية الجديدة .

١٢١ - والمقصود بهذا المخطط المبدئي لشبكة الطرق المقترحة هو الاستفادة الى أقصى حد ممكن من الشبكة القائمة . وتلبية للاحتياجات من النقل الجوي والبحري في المستقبل ، يوصى بتشديد مرافق جديدة والتوسع في المرافق الحالية وتطويرها .

١٢٢ - وقد لوحظ أن مواقع المعابر المقترحة للطرق الرئيسية تتداخل مع موقع شبكة الطرق القائمة لما يبلغ ٨٠ في المائة من مجموع أطوالها تقريبا . بيد أنه يقترح

ادخال تغييرات أساسية في تصنيف معابر المرور الحالية لتلبية أهداف شبكة الطرق المقترحة . ويلزم بناء نحو ٣٩ في المائة من طول الشبكة المقترحة . وستحتاج أجزاء الطرق الحالية التي ستأثر بذلك الى تحسينات لرفع مستواها الى مستويات الشبكة الجديدة . ويبلغ طول مجموع شبكة الطرق المقترحة حوالي ٢ ٩٠٠ كيلومتر ، وهي تزيد على الشبكة القائمة بحوالي ٤١ في المائة .

١٢٣ - وينبغي أن تعطى الأولوية عند وضع الهياكل الأساسية المادية لبناء المعبر الذي يمل الضفة الغربية بقطاع غزة ، ولابد من التوصل في الوقت المناسب الى ترتيبات لإنشاء المنطقة المحايدة المطلوبة . وبالإضافة الى ذلك ينبغي النظر جديا في بناء مطار دولي في قلنديا وتشديد ميناء غزة من أجل تلبية الاقبال المتوقع على السفر ونقل البضائع .

١٢٤ - ومن الأساسي تشغيل وصيانة شبكة الطرق على نحو سلم وفعال . ويجب إيجاد حوافز لجذب المهنيين ذوي الكفاءات الى هذا القطاع ، ومداومة تدريب الموظفين المهنيين والفنيين لضمان كفاءة أداء شبكة النقل .

١٢٥ - ويجب بذل جهود للتأكد من أن الهياكل الأساسية المؤسسية اللازمة لشبكة النقل ستقام بسرعة تتماشى مع وضع الهياكل الأساسية المادية .

١٢٦ - وأخيرا يوصي بإجراء دراسة شاملة للتحقق بمزيد من التفصيل من التصميمات البديلة لعناصر شبكة النقل المقترحة ، ولإقامة جهاز تقييم لاختبار ومقارنة البدائل ، ولتحديد الأولويات ، ولتحديد برامج التنفيذ المناسبة .

الجدول ١

تصنيف الطرق في الضفة الغربية في عامي ١٩٤٧ و ١٩٦٧

١٩٦٧		١٩٤٧		
النسبة المئوية		النسبة المئوية		فئة الطريق
الطول بالكيلومتر من المجموع		الطول بالكيلومتر من المجموع		
٢٦,٠	٢٦٨	١٩,٢	٢٧٢	أولى
٦٧,٢	٩٥٤	٢٧,٠	٢٨٢	ثانية
٢,٢	٤٦	٢٧,٢	٢٨٦	ثالثة
٢,٥	٥٠	٢٦,٥	٢٧٦	رابعة
١٠٠,٠	١ ٤١٨	١٠٠,٠	١ ٤١٨	المجموع

حيث :

الفئة الأولى تشير الى طريق معبد من الدرجة الاولى عرض سطحه ٤ أمتار أو أكثر .

الفئة الثانية تشير الى طريق معبد من الدرجة الثانية عرض سطحه بين ٢,٥ الى ٣ أمتار .

الفئة الثالثة تشير الى طرق غير معبدة في العادة .

الفئة الرابعة تشير الى دروب غير معبدة يصعب على المركبات المرور في أجزاء منها وتشتد فيها المنحدرات ويكون عرضها قليلا .

الجدول ٢

الطرق الموصلة الى المراكز السكانية
في الضفة الغربية في عامي ١٩٤٧ و ١٩٦٧

١٩٦٧		١٩٤٧		
النسبة المئوية	الطول بالكيلومتر	النسبة المئوية	الطول بالكيلومتر	فئة الطريق
١٢,٣	٤٥	٨,٥	٣١	أولى
٧٢,٩	٢٦٧	٢١,٩	٨٠	ثانية
٨,٢	٣٠	٣٤,٩	١٢٨	ثالثة
٦,٦	٢٤	٣٤,٧	١٢٧	رابعة
١٠٠,٠	٣٦٦	١٠٠,٠	٣٦٦	المجموع

الجدول ٣

نطاق شبكة الطرق في الضفة الغربية حسب مخطط
إسرائيل الرئيسي لعام ١٩٨٣ للطرق الاقليمية

نوع الطريق	عرض الطريق (بالامتار)	الارتداد من خط وسط الطريق (بالامتار)	طول الطريق (بالكيلومترات)
سريع	١٣٠	١٥٠	٩٣,٥
رئيسي	١٠٠	١٣٠	٥١٧,٥
اقليمي	٦٠	١٠٠	٦٣٦,٠
محلي	٤	٧٠	٦٣٦,٠
المجموع			١ ٨٧٣,٠

الجدول ٤

شبكة الطرق الحالية

نوع الطريق	الضفة الغربية		قطاع غزة	
	الطول بالكيلومتر	النسبة المئوية من المجموع	الطول بالكيلومتر	النسبة المئوية من المجموع
رئيسي	٥٢٠	٢٧,٥	٤٨	٢٨,٦
اقليمي	٥٢٠	٢٧,٥	٤٢	٢٥,٠
محلي	٨٥٠	٤٥,٠	٧٨	٤٦,٤
المجموع	١ ٨٩٠	١٠٠,٠	١٦٨	١٠٠,٠

ملاحظة : لا يشمل هذا الجدول الطرق الحضرية والزراعية .

٤٦٢٠٠

الجدول ٥

حالة شبكة الطرق الحالية في الضفة الغربية

حالة الطريق	الطول	النسبة المئوية من المجموع
جيدة	٩٢٠	٤٨,٧
متوسطة	٢١٠	١١,١
رديئة	٧٦٠	٤٠,٢
المجموع	١ ٨٩٠	١٠٠,٠

ملاحظة : استخدم هذا التصنيف لحالة الطرق نفس تصنيف دائرة الأشغال العامة
المسؤولة عن صيانة الطرق في الضفة الغربية .

الجدول ٦

خصائص بعض الخطوط الرئيسية للحافلات العاملة
بين المناطق الحضرية

طريق	متوسط ركاب الخط يوميا (راكب/اليوم)	متوسط الفاصل الزمني بين الرحلات (بالدقائق)	مجموع الركاب في كل مركبة	نسبة الركاب دافعي الأجرة لكل كيلومتر تقطعه المركبة
نابلس - رام الله	١ ٢٨٠	٣٠	٧٥	٠,٧٨
نابلس - طولكرم	٣ ٢٥٠	٣٠	١٨٨	١,٦٧
نابلس - جنين	١ ٦٠٠	٣٠	٢٢٨	٠,٩٥
القدس - رام الله	٩ ٢٥٠	٧	٤٣٠	٢,٦٧
القدس - بيت لحم	٥ ٢٨٠	١٥	٤٨٠	٢,٢٢
القدس - الخليل	٩ ٠٠٠	١٠	٢٥٠	١,٢٩

ملاحظة : عدد ركاب الخط يمثل كل المسافرين الذين يستقلون الحافلات في كلا الاتجاهين ، بما في ذلك المسافرون إلى المناطق الريفية الذين ينزلون من الحافلات قبل وصولها إلى وجهتها النهائية .

الجدول ٧

خصائص بعض الخطوط الرئيسية لسيارات الأجرة
المشتركة العاملة بين المناطق الحضرية

طريق	متوسط ركاب الخط يوميا	متوسط الفاصل الزمني بين الرحلات (بالدقائق)	مجموع الركاب لكل مركبة	نسبة الركاب دافعي الأجرة لكل كيلومتر تقطعه المركبة
نابلس - رام الله	١ ٥١٠	٧	٢٧	٠,١٥
نابلس - طولكرم	٣ ٩٢٠	٣	٧١	٠,٢٦
نابلس - جنين	٥٦٠	١٨	٢٣	٠,١٧
نابلس - قلقيلية	١ ٢٦٠	١٠	٧٠	٠,٢٢
طولكرم - قلقيلية	٨٤٠	١٥	٧٠	٠,٣٩
قلقيلية - غزة	١٧٠	٥٠	٢٤	٠,٠٧
القدس - رام الله	٦ ٥٣٠	٢	٦٥	٠,٤٦
القدس - بيت لحم	١ ٠٥٠	١٠	٤٢	٠,٥٨
القدس - الخليل	٤ ١٠٠	٣	٥٦	٠,١٩
القدس - اريحا	٥٣٠	١٩	٢٨	٠,١٨
القدس - غزة	٢٥٠	٢٥	١٤	٠,٠٧

ملاحظة : عدد ركاب الخط يمثل كل المسافرين في سيارات الأجرة في كلا الاتجاهين ،
بما في ذلك المسافرون إلى المناطق الريفية الذين ينزلون في الطريق
قبل بلوغ المحطة النهائية .

الجدول ٨

المعالم الأساسية التي تحدد الاقبال على السفر
في سنة الأساس وسنة الخطة حسب التصور "الف"

الضفة الغربية قطاع غزة				المعلم
٢٠١٠	١٩٨٩	٢٠١٠	١٩٨٩	
١,٢٦	٠,٦٩	١,٩٤	١,١٣	السكان (بالملايين)
٢٢٢	١٠٧	٣٥٩	١٨٤	الاسر المعيشية (بالآلاف)
٧٥,٥	٢٨,٨	٢١٤,٠	٨٧,٧	مجموع المركبات (بالآلاف)
٥٢,٥	١٩,٤	١٣٩,١	٥٥,٧	السيارات الخاصة (بالآلاف)
١٣٥,٠	٥٩,٢	٢٦٩,٠	١٠٦,٥	السائقون المرخصون (بالآلاف)
٥٩	٤٣	١١١	٧٨	عدد المركبات لكل ألف نسمة
٤٢	٣٢	٧٢	٥٢	عدد السيارات الخاصة لكل ألف نسمة
				عدد السيارات الخاصة لكل مائة
٢٤	٢٠	٣٩	٣١	أسرة معيشية
				عدد السائقين المرخصين لكل مائة
٦١	٥٣	٧٥	٥٧	أسرة معيشية

الجدول ٩

المعالم الأساسية التي تحدد الاقبال على السفر
في سنة الأساس وسنة الخطة حسب التصور "باء"

الضفة الغربية		قطاع غزة		المعلم
١٩٨٩	٢٠١٠	١٩٨٩	٢٠١٠	
١,١٣	٣,٦٩	٠,٦٩	١,٧٠	السكان (بالملايين)
١٨٤	٦٨٣	١٠٧	٣٠٤	الأسر المعيشية (بالآلاف)
٨٧,٧	٤٠٤,٤	٢٨,٨	١٠٣,٣	مجموع المركبات (بالآلاف)
٥٥,٧	٢٦٦,٤	١٩,٤	٧٣,١	السيارات الخاصة (بالآلاف)
١٠٦,٥	٥١٢,٢	٥٩,٢	١٨٤,٩	السائقون المرخصون (بالآلاف)
٧٨	١١١	٤٣	٦٠	عدد المركبات لكل ألف نسمة
٥٢	٧٣	٣٣	٤٣	عدد السيارات الخاصة لكل ألف نسمة
				عدد السيارات الخاصة لكل مائة
٣١	٣٩	٢٠	٢٤	أسرة معيشية
				السائقون المرخصون لكل مائة
٥٧	٧٥	٥٣	٦١	أسرة معيشية

الجدول ١٠

موجز المعالم الأساسية التي تحدد الاقبال على السفر

التصور "الف" (٢٠١٠) التصور "باء" (٢٠١٠)				الاضاع في سنة الاساس (١٩٨٩)	المعلم
الزيادة المئوية	المجموع	الزيادة المئوية	المجموع		
٢٩٦	٥,٢٩	١٧٦	٣,٢٠	١,٨٢	السكان (بالملايين)
٢٣٩	٩٨٧	١٩٩	٥٨١	٢٩١	الاسر المعيشية (بالالاف)
٤٤٠	٥١٢,٥	٢٤٨	٢٨٩,٠	١١٦,٥	مجموع المركبات (بالالاف)
٤٥١	٢٣٨,٥	٢٥٥	١٩١,٦	٧٥,١	السيارات الخاصة (بالالاف)
٤٨١	٧٩٧,١	٢٤٤	٤٠٤,٠	١٦٥,٧	السائقون المرخصون (بالالاف)

الجدول ١١

احجام حركة السير المتوقعة على الخطوط الرئيسية

المتوسط اليومي لحجم حركة السير (مركبة/يوم)			الطريق
الحجم المتوقع	الحجم المتوقع	الحجم الحالي (١) حسب التصور (ألف) حسب التصور (باء)	
٢١ ٢٠٠	١٢ ٢٠٠	٥ ١٠٠	نابلس - رام الله
٣٠ ٢٠٠	١٧ ٥٠٠	٧ ٣٠٠	رام الله - القدس
١٩ ٩٠٠	١١ ٥٠٠	٤ ٨٠٠	القدس - أريحا (٢)
٥١ ١٠٠	٢٩ ٥٠٠	١٢ ٣٠٠	القدس - بيت لحم (٣)
٣٣ ٢٠٠	١٩ ٢٠٠	٨ ٠٠٠	بيت لحم - الخليل
٥٦ ٠٠٠	٣٣ ٤٠٠	١٣ ٥٠٠	غزة - بيت حانون (٤)

(١) تقديرات حجم حركة السير عام ١٩٨٧ مبنية على احصاءات دائرة الاشغال العامة .

(٢) تشمل حركة السير الحالية تنقل المستوطنين الاسرائيليين الذي قد يصل الى ٣٠ في المائة من الحجم الكلي ، والمتوقع أن تعادل هذا التنقل زيادة في السفر الى الأردن عند تقدير الاقبال في المستقبل .

(٣) تشمل حركة السير الحالية تنقل المستوطنين الاسرائيليين الذي قد يصل الى ٢٥ في المائة من الحجم الكلي ، والمتوقع أن يعادل هذا التنقل زيادة في سفر السياح والسفر الى قطاع غزة عند تقدير الاقبال على السفر في المستقبل .

(٤) تشمل حركة السير الحالية تنقل المستوطنين الاسرائيليين الذي قد يصل الى ١٠ في المائة من الحجم الكلي ، والمتوقع أن يعادل هذا التنقل زيادة في السفر الى الأردن عند تقدير الاقبال على السفر في المستقبل .

الجدول ١٢

عدد الممرات في بعض الطرق الرئيسية

التمور 'الف'			التمور 'باء'			الطريق
مجموع حجم المرور	حجم المرور	حركة السير في كل اتجاه	مجموع حجم المرور	حجم المرور	حركة السير في كل اتجاه	
(عدد)	خلال ساعة	الممرات	(عدد)	خلال ساعة	الممرات	
المركبات	الـذروة	في كل اتجاه	المركبات	الـذروة	في كل اتجاه	
(يومياً)	(مركبة/ساعة)		(يومياً)	(مركبة/ساعة)		
١٢ ٢٠٠	٩٤٠	٢	٢١ ٢٠٠	١ ٢٦٠	٢	نابلس - رام الله
١٧ ٥٠٠	١ ٢٥٠	٢	٢٠ ٣٠٠	٢ ٢٣٠	٢	رام الله - القدس
١١ ٥٠٠	٨٩٠	٢	١٩ ٩٠٠	١ ٥٣٠	٢	القدس - أريحا
٢٩ ٥٠٠	٢ ٢٧٠	٢	٥١ ١٠٠	٣ ٩٣٠	٢	القدس - بيت لحم
١٩ ٢٠٠	١ ٤٨٠	٢	٢٣ ٢٠٠	٢ ٥٦٠	٢	بيت لحم - الخليل
٣٢ ٤٠٠	٢ ٥٠٠	٢	٥٦ ٠٠٠	٤ ٣١٠	٢	غزة - بيت حانون

الجدول ١٣

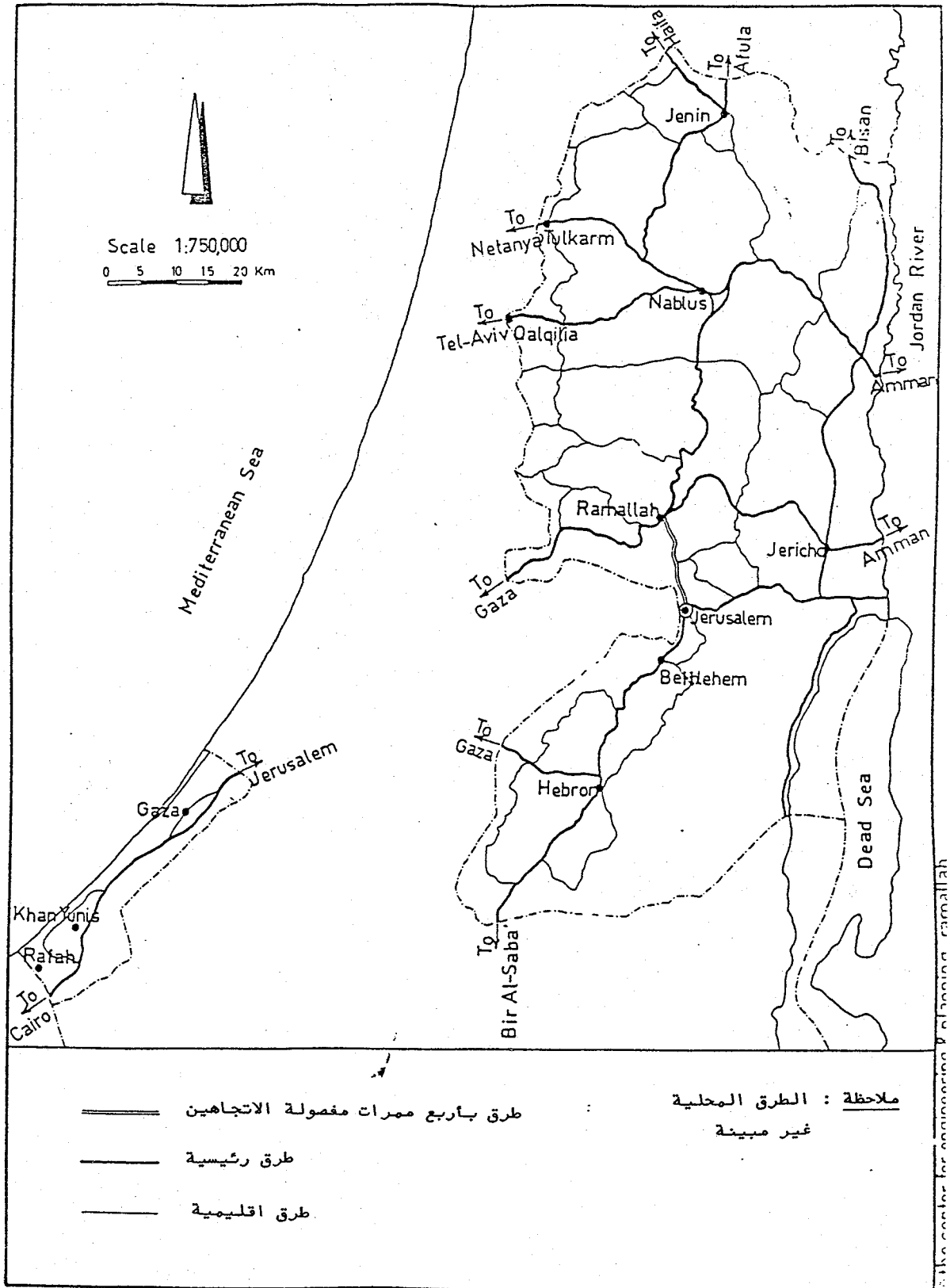
نطاق شبكة الطرق الحالية والمقترحة في الضفة الغربية وقطاع غزة

الحالية		المقترحة		فئة الطريق
الطول	النسبة المئوية	الطول	النسبة المئوية	
بالكيلومتر	من المجموع	بالكيلومتر	من المجموع	
صفر	٠,٠	١٩٨	٦,٨	وطني سريع
٥٦٨	٢٧,٦	٥٧٥	١٩,٨	وطني رئيسي
٥٦٢	٢٧,٢	٦٢٧	٢١,٦	اقليمي ثانوي
٩٢٨	٤٥,١	١ ٥٠٠	٥١,٧	قروي محلي
٢ ٠٥٨	١٠٠,٠	٢ ٩٠٠	١٠٠,٠	المجموع

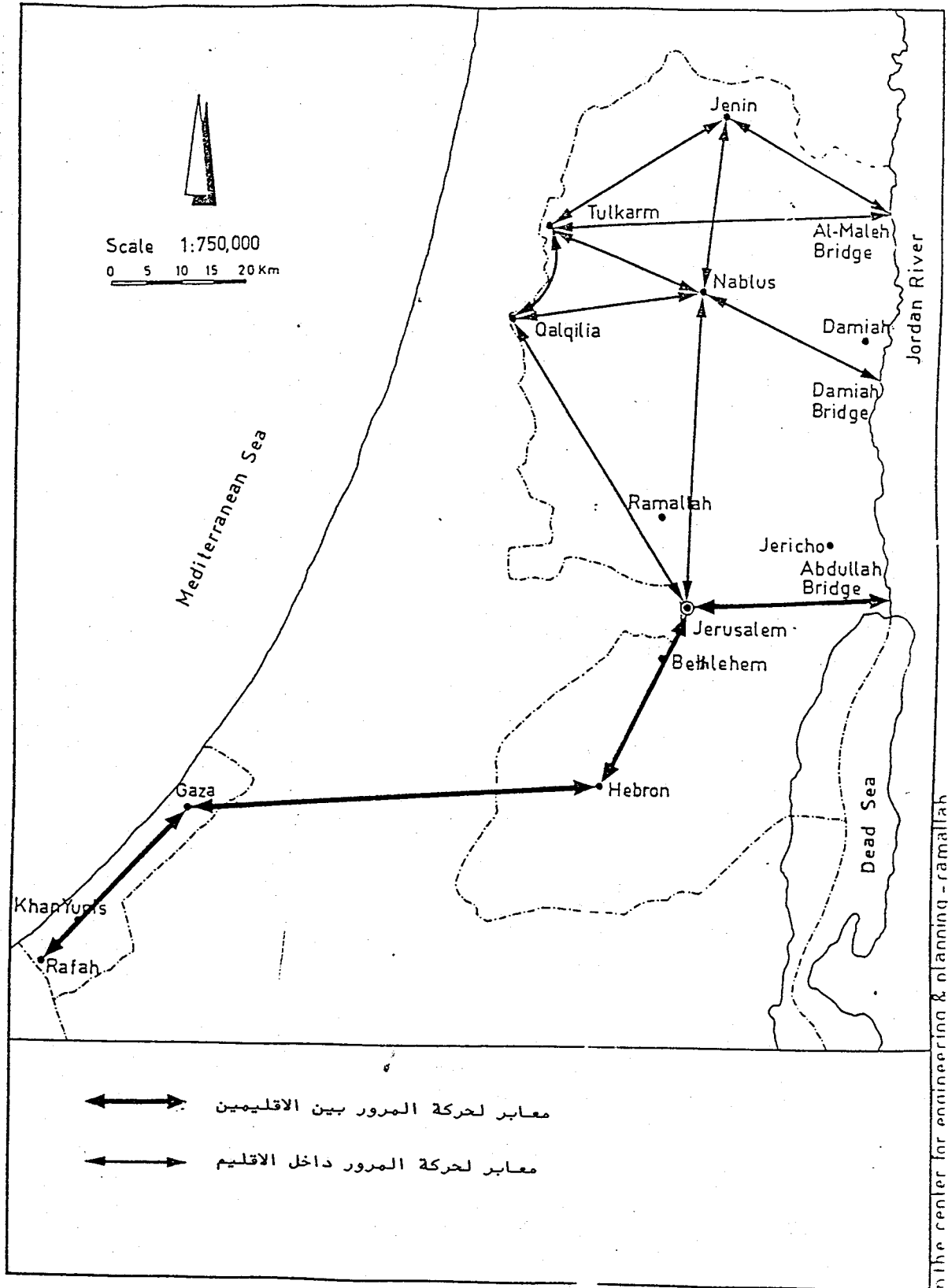
الجدول ١٤

احتياجات شبكة الطرق المقترحة من البناء والتحسين

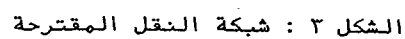
نوع الطريق	بناء جديد (بالكيلومتر)	تحسينات رئيسية (بالكيلومتر)	تحسينات ثانوية (بالكيلومتر)
وطني به ٤ أو ٦ ممرات	٤١١	٥	صفر
وطني به ممران	٦٠	٩٠	٢٠٧
اقليمي به ٤ ممرات	٣٣	صفر	صفر
اقليمي به ممران	٩٧	٢٠١	٢٩٧
طريق محلي	٥٣٠	٤٠٠	١ ٢١٠
المجموع	١ ١٣٠	٦٩٦	١ ٩٧٤

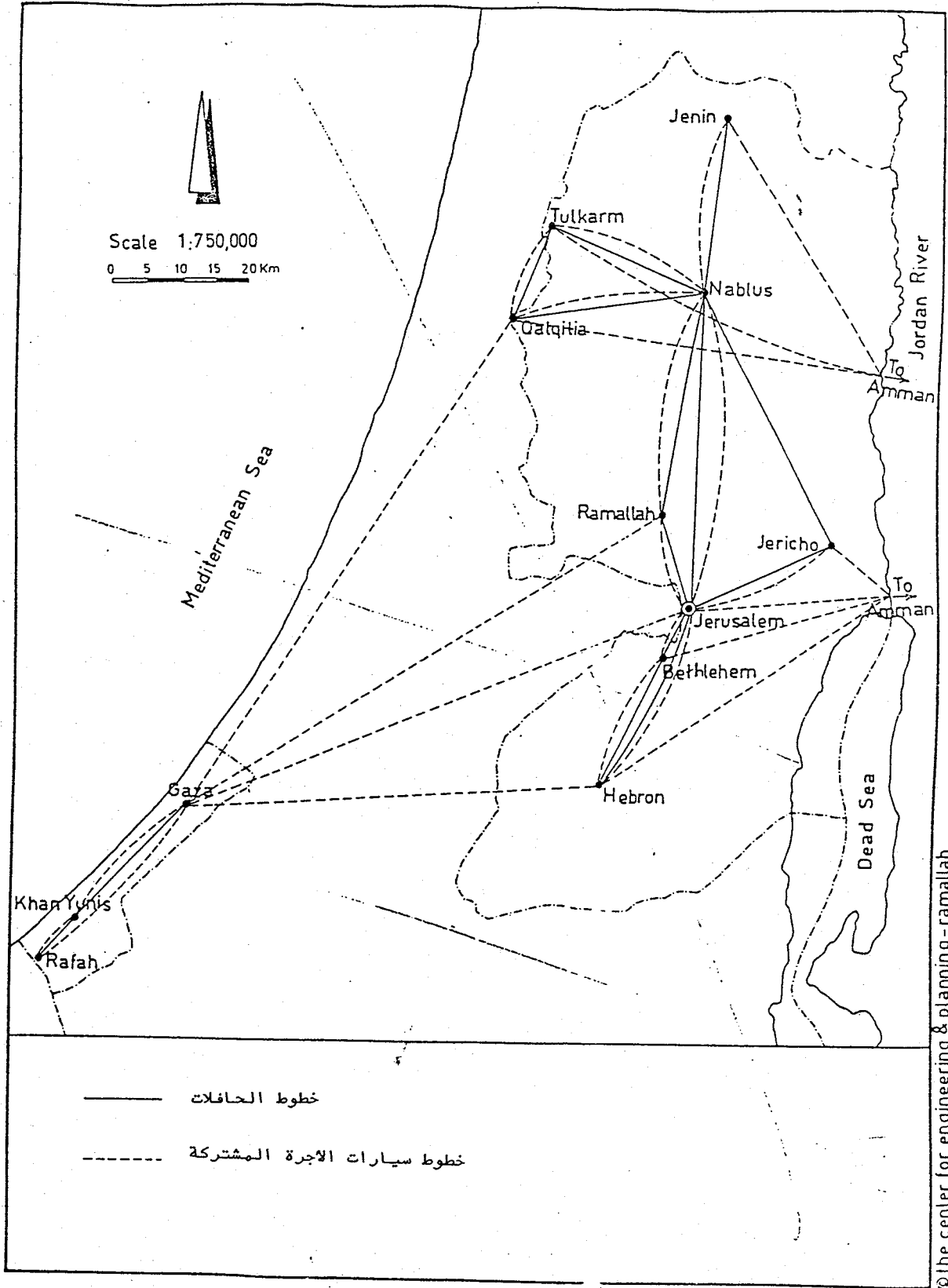


الشكل ١ : شبكة الطرق الحالية



الشكل ٣ : رسم بياني لمعايير حركة المرور الاقليمية





الشكل ٤ : الخطوط الرئيسية الحالية للمواصلات العامة