



تقرير ديوان الرقابة المالية
والإدارية النهائي حول
فعالية الاجراءات المتخذة
من الاطراف ذات العلاقة
في خفض عدد الوفيات
والاصابات الناجمة عن
حوادث المرور

12829 حادث سير في

العام 2018

11% نسبة الزيادة

في عدد الحوادث

الهدف 3.6

خفض عدد الوفيات
والإصابات الناجمة
عن حوادث المرور

الصحة
الجيدة والرفاه



فهرس المحتويات

3.....	الملخص التنفيذي
9.....	مقدمة
11.....	تصميم التدقيق
13.....	أسئلة التدقيق
15.....	معايير التقييم
17.....	المنهجية
18.....	النطاق
18.....	المحددات/ قيود الفحص
18.....	تعريفات:
19.....	الجهات او الاطراف ذات العلاقة – صلاحياتها ومهامها
23.....	النتائج
23.....	أولاً: النتائج التي تم تسجيلها على المجلس الاعلى للمرور
23.....	1.الاستقلالية:
25.....	2.التخطيط
29.....	3.اجتماعات وقرارات مجلس الادارة والجهود التنسيقية:
31.....	4.قواعد البيانات
34.....	5.التشريعات والقواعد المرورية:
37.....	6.التوعية المرورية
41.....	7.السلامة المرورية:
46.....	ثانياً: النتائج المتعلقة بوزارة النقل والمواصلات
46.....	1.إنفاذ نظام النقاط
48.....	2.الرقابة على مراكز فحص صلاحيات المركبات
51.....	3.دوريات السلامة على الطرق
53.....	ثالثاً: النتائج التي تم تسجيلها على جهاز الشرطة-ادارة المرور
53.....	1.التخطيط
54.....	2.كفاية الموارد البشرية وتأهيلها
59.....	3.التكنولوجيا – التقنيات المستخدمة على الطرق
60.....	4.حوادث السير
65.....	5.النقاط السوداء والاجراءات المنفذة عليها
69.....	6.الصلاحيات على الطرق الخارجية
70.....	7.الأنظمة المستخدمة لحد من حوادث السير
72.....	8.المركبات غير القانونية
74.....	9.مقيدات حركة الاطفال
74.....	10.اجراءات تنظيم حركة المشاة
75.....	11.التعريف والتوعية بالقوانين المرورية والاثار الناجمة عن الحوادث
76.....	12.التنسيق بين الاطراف ذات العلاقة بخصوص السلامة المرورية
77.....	الاستنتاجات
79.....	التوصيات
82.....	الملاحق

الملخص التنفيذي

يتناول هذا التقرير موضوع حوادث الطرق في فلسطين ومدى فعالية الإجراءات التي تقوم بها كل من المجلس الأعلى للمرور ووزارة النقل والمواصلات وجهاز الشرطة في الحد من حوادث الطرق، وبالتالي تخفيض عدد الإصابات والوفيات الناتجة عنها والحفاظ على حياة المواطنين.

وتتمثل أهمية التدقيق في حث الجهات ذات العلاقة على تعزيز اجراءات الحد من عدد الوفيات والاصابات الناجمة عن حوادث الطرق، حيث أن عدد حوادث الطرق خلال العام 2018م قد ارتفع بشكل كبير وملحوظ، وقد بلغ عدد الحوادث 12829 حادث نتج عنها 125 حالة وفاة و9,436 إصابة، مقارنة بعدد حوادث الطرق خلال العام 2017 م والبالغ عددها 11541 نتج عنها 108 حالة وفاة و9208 إصابة، أي أن حوادث الطرق قد ارتفعت بواقع 1288 حادث وبنسبة 11%، فيما ارتفعت الوفيات بواقع 17 شخص وبنسبة 16%، كما ان تزايد اعداد الحوادث والاصابات الناجمة عنها يسترعي الانتباه لمعالجة هذه الظاهرة ويحتم على الديوان تناول هذا الموضوع وتبسيط الضوء على تلك المشكلة وتقديم التوصيات المناسبة.

ويبرز الدور الأساسي للجهات ذات العلاقة في تعزيز السلامة المرورية، حيث تهدف وزارة النقل والمواصلات الى تطوير انظمة السلامة العامة وتحقيق بيئة مرورية آمنة، والاشراف على تطبيق القوانين والانظمة التي تنظم قطاع النقل والمواصلات ومتابعة تنفيذها لرفع مستوى الأمان على الطرق. كما يهدف المجلس الأعلى للمرور الى تأمين وتوفير السلامة المرورية للمواطن، وتنظيم قطاع المرور الفلسطيني والمساعدة في الحد من حوادث الطرق والاختناقات المرورية، والمساهمة في رفع مستوى كفاءة الوزارات والمؤسسات والأجهزة ذات العلاقة بقطاع المرور ونشر الوعي المروري بين كافة فئات المجتمع، بالإضافة الى المساهمة في رفع مستوى الأداء المهني والفني لأفراد شرطة المرور والعاملين في هذا المجال، كما يقع على عاتق الشرطة واجب أساسي في تحقيق السلامة على الطرق والحد من حوادث السير، فالشرطة هي صاحبة الصلاحية والاختصاص الأصلي في تنظيم حركة المرور داخل المدن والقرى، ومراقبة صلاحية المركبات وأهلية السائقين.

قام ديوان الرقابة المالية والإدارية بإجراء رقابة أداء حول فعالية الاجراءات المتخذة من الاطراف ذات العلاقة في خفض عدد الوفيات والاصابات الناجمة عن حوادث المرور في فلسطين خلال العام 2018، حيث تطرق التقرير إلى مراجعة وتقييم الإجراءات التي يقوم بها كل من المجلس الأعلى للمرور ووزارة النقل والمواصلات وجهاز الشرطة والمتمثلة بتطبيق القوانين والأنظمة التي تنظم قطاع المرور وتوفير السلامة المرورية ونشر الوعي المروري بين كافة فئات المجتمع وتنظيم حركة المرور ومراقبة الطرقات، النقاط الخطرة والإجراءات المتخذة بشأنها، ومدى فعاليتها في تحقيق بيئة مرورية آمنة، ومساهمتها في الحد من تعرض المواطنين لحوادث السير وما ينشأ عنها من إصابات مادية وبشرية.

من خلال المشاهدات والنتائج التي ظهرت خلال عملية التدقيق، فقد خرجت عملية التدقيق بالاستنتاج الرئيسي والمتمثل في: ضعف فعالية الإجراءات المتخذة من الجهات ذات العلاقة في الحد من وقوع حوادث الطرق التي تؤدي الى إصابات مؤقتة او دائمة او قد تؤدي إلى الوفاة، حيث أن الأنظمة المرورية لم تساعد في تخفيض اعداد الإصابات الناتجة عن حوادث السير والتي قد تصل إلى حد الوفاة والإصابات القاتلة، وقد تم الوصول للاستنتاج الرئيس من خلال الاستنتاجات التالية:

- تعتبر جهود التوعية التي تقوم بها الأطراف ذات العلاقة غير كافية، حيث أن 95% من مسببات الحوادث تعود الى العوامل البشرية والسلوك الإنساني وتصرفات السائقين.
- ضعف فاعلية وكفاية الاجراءات المتعلقة بتحليل أسباب الحوادث ووضع الحلول المناسبة لها لمعالجتها والتغلب عليها ووضع مؤشرات مرتبطة بالسلامة المرورية، حيث لم يتم المجلس الأعلى للمرور بإنشاء قواعد بيانات مرورية موحدة وشاملة لقطاع المرور، وعلى الرغم من إمكانية طلب البيانات المتعلقة بحوادث المرور من قبل الأطراف ذات العلاقة إلا أنه لا يتم اجراء تحليل لأسباب الحوادث وذلك لوضع الحلول المناسبة لتجنبها وعدم تكرارها وذلك من خلال معرفة الظروف التي أدت إلى وقوعها والعمل على تحسين تلك الظروف ومعالجة المسببات.
- ضعف فاعلية الإجراءات المتخذة لمعالجة أسباب حوادث السير وخصوصاً المناطق الخطرة، نتيجة الارتفاع في اعداد الحوادث والوفيات والإصابات الناتجة عنها وتكرار الحوادث على ذات المناطق المستهدفة، كما أن التقييم للإجراءات المتخذة على النقاط السوداء يتم كل ثلاث سنوات.
- عدم كفاية وملائمة الأماكن المخصصة لعبور المشاة، حيث أن 42% من وفيات حوادث السير هي حالات دهس.
- لم يتم توحيد الجهود المتبعة من قبل المجلس الاعلى للمرور وكافة الاطراف ذات العلاقة المعنية بالسلامة المرورية حيث لا يوجد خطة استراتيجية شاملة للسلامة على الطرق تشترك فيها جميع المؤسسات التي تعمل في مجال السلامة المرورية.
- ضعف التنسيق بين الأطراف ذات العلاقة في مجال السلامة المرورية نتيجة وجود تداخل في الصلاحيات بين بعض الجهات.
- ضعف مراقبة وضبط الحركة المرورية على الشوارع بسبب النقص في أعداد افراد شرطة المرور وعدم وجود صلاحيات على الطرق الخارجية.
- عدم كفاية الأجهزة والتقنيات المتعلقة بإدارة ومراقبة ورصد حركة المرور بسبب عدم كفاية المخصصات المالية لشرطة المرور، كما لا يتم توجيه جزء من الأموال الناتجة عن مخالفات السير لغايات تطوير قطاع النقل.

- ضعف فعالية النظام المروري المتبع في الحد من الحوادث المرورية، حيث يلاحظ ازدياد عدد حوادث المرور والوفيات والاصابات الناتجة عنها بالرغم من تضاعف أعداد المخالفات المحررة بحق المخالفين وتفعيل نظام النقاط المرورية ونظام الحجز الإداري.
- عدم اكتمال نظام تأهيل العاملين في المجال المروري، من حيث وجود معهد متخصص بالمرور يعمل ضمن منهاج متكامل يشمل كافة الاطراف ذات العلاقة بمستخدمي الطريق.
- عدم كفاية الاجراءات المتخذة بشأن المركبات غير القانونية، حيث زاد عدد الحوادث المرورية المتسبب بها مركبات غير قانونية بنسبة 17.6% في العام 2018 عن العام 2017، ونتج عنها (20) حالة وفاة بنسبة 16%.
- ضعف الوعي والالتزام بالقانون من قبل السائقين على الطرق الخارجية في ظل عدم وجود صلاحية للشرطة الفلسطينية في مراقبة وضبط الطرق الخارجية.
- قصور في دور المجلس الاعلى للمرور بخصوص اتخاذ وإنفاذ القرارات المتعلقة بالسلامة المرورية، حيث لا يتمتع المجلس بالاستقلالية المطلوبة لتحويله باتخاذ قرارات وتنفيذها لا سيما مع وجود ضعف في التنسيق بين الاطراف ذات العلاقة بالسلامة المرورية.
- لا تساهم الاجراءات المتبعة في المجلس الأعلى للمرور في وضع سياسات واضحة لرفع مستوى السلامة المرورية، حيث لا يتم تنفيذ الأعمال بناء على أدلة الإجراءات ولم يتم ادخال التقنيات الحديثة في مجال الهندسة والأنظمة المرورية في أعمال التدقيق المروري.
- ضعف الاجراءات المتخذة بخصوص التدقيق المروري وتدقيق المخططات الهندسية في مجلس المرور، حيث لم يتم وضع خطة تنفيذية للأهداف الفرعية التي نصت على أعمال التدقيق المروري بحيث تكون محددة الاهداف والمدة الزمنية والمواقع التي سيتم اجراء تدقيق مروري لها وطبيعة المشاريع التي سيتم إجراء تدقيق مروري لها، بالإضافة لعدم وجود نماذج وإجراءات موحدة لتنفيذ التدقيق على السلامة المرورية والتقارير الصادرة عن أعمال التدقيق المروري للمشاريع القائمة والمناطق الخطرة والمخططات الهندسية لمشاريع الطرق، مما قد يؤدي إلى سوء استخدام الموارد المتاحة لدى المجلس وعدم إمكانية تحقيق الأهداف من عملية التدقيق وبالتالي عدم الاستفادة من أعمال التدقيق على المشاريع القائمة والمشاريع قيد التنفيذ.
- وجود قصور في إنفاذ نظام نقاط المخالفات المرورية، حيث لم يتم إتخاذ الإجراءات القانونية بحق قائد المركبة الذي يسجل ضده ست نقاط فأكثر والتي نصت عليها المادة رقم (352) من اللائحة التنفيذية لقانون المرور، بالإضافة لوجود ضعف في الإجراءات المتبعة لاتخاذ الإجراءات القانونية بحق السائقين المخالفين، والذي قد يؤثر على عدم وجود ثقافة لدى السائقين لاحترام قوانين السير، مما لا يؤدي الى امكانية الحد من الحوادث المرورية.
- ضعف الاجراءات المتبعة من قبل وزارة النقل والمواصلات في الرقابة على مراكز فحص صلاحية المركبات (الدينوميتير)، حيث تبين وجود عمليات ضبط لبعض المركبات الحاصلة على ختم صالح للسير على

الطريق من قبل الدينوميتر إلا ان هذه المركبات وبعد فحصها من قبل المفتشين فقد تبين أنها لا تصلح للسير على الطريق، مما يشير لوجود خلل في عمل الدينوميترات وعدم وجود تأكيد حول صحة عمل مراكز الفحص الفني.

ولتحقيق رقابة فعالة تساهم في حماية المواطن من مخاطر حوادث السير والحد من الإصابات والوفيات الناشئة عنها، يوصي ديوان الرقابة المالية والإدارية من خلال عملية التدقيق التي أجراها كل من المجلس الأعلى للمرور ووزارة النقل والمواصلات وجهاز الشرطة فيما يتعلق بالسلامة المرورية بما يلي:

1. توصيات للأطراف ذات العلاقة بالسلامة المرورية:

- ضرورة تعزيز جهود التوعية والتثقيف والتعليم المروري لتصبح السلامة المرورية ثقافة مجتمعية.
- على الهيئات المحلية ووزارة الحكم المحلي بالتعاون مع شرطة المرور القيام بتدخلات وإجراءات على النقاط الخطرة على الطرق، بحيث تكون حلول دائمة وملئمة لطبيعة المسبب للحوادث المرورية وتجنب الحلول المؤقتة ذات الفعالية المحدودة.
- العمل على تخصيص أماكن لعبور المشاة على الطرق ومتابعة أظهاها بشكل واضح من خلال تقعد هذه الأماكن، والتأكيد على أهمية التزام مستخدمي الطريق من سائقين ومشاة وركاب بقواعد وقوانين المرور حفاظاً على الأرواح والممتلكات.

2. توصيات للمجلس الأعلى للمرور:

- نشر المعرفة بالسلامة المرورية والتركيز على مستخدمي شبكة الطرق، وتحديد السائقين والركاب والمشاة والأطفال، مع التركيز على التوعية المستدامة كعملية تعليم مستمرة.
- إطلاق مبادرات للحد من التجاوزات المرورية التي تتسبب في الحوادث، تتضمن مبادرات تحفيزية للسائقين الملتزمين بالنقاط البيضاء ومبادرة تسوية المخالفات المرورية، وذلك بالتزامن مع إطلاق برامج توعوية مبتكرة ونشر تقنيات متطورة لضبط المخالفين.
- ضرورة وضع خطة استراتيجية شاملة للسلامة على الطرق تشترك فيها جميع المؤسسات ذات العلاقة والمعنية بالسلامة المرورية، بحيث تتفرع عنها وتنطلق منها الخطط القطاعية للجهات المختلفة ذات العلاقة وأن تُبنى أي استراتيجية وطنية للسلامة على الطرق على القواعد الخمس الأساسية التي بنيت عليها الخطة العالمية لعقد العمل من أجل السلامة على الطرق.
- تعزيز التنسيق بين الأطراف ذات العلاقة في مجال السلامة المرورية وتجنب التداخل في الصلاحيات بين الجهات.
- ضرورة العمل على اتخاذ الإجراءات المناسبة من قبل مجلس الاعلى للمرور للوصول إلى كافة اشكال الاستقلالية التي تضمنتها التشريعات وذلك لتحقيق أهدافه والغاية من إنشائه، واتخاذ وإنفاذ القرارات المتعلقة بالسلامة المرورية.

- ضرورة العمل على الالتزام بالمهام الموكلة لمجلس إدارة المجلس الأعلى للمرور وذلك للوقوف على المشاكل والمعوقات التي تواجه مجلس المرور والعمل على تطوير العمل في المجلس، مما ينعكس على التوجه قديماً في السلامة المرورية.
- ضرورة العمل على تحديث واعتماد أدلة الإجراءات الموجودة في المجلس الأعلى للمرور، ووضع خطة لتنفيذ هذه الأدلة من خلال اسناد العمل في المجلس لنماذج مستخرجة من هذه الأدلة وإعداد تدريب لكافة العاملين في السلامة المرورية والهندسة المرورية على تنفيذ هذه الأدلة.
- ادخال التقنيات الحديثة في مجال الهندسة والأنظمة المرورية في أعمال التدقيق المروري.
- إيجاد آلية واضحة ومعتمدة من الأطراف ذات العلاقة للحصول على كافة المعلومات والاحصائيات المتعلقة بالمرور والحوادث والاصابات، وذلك بهدف تحليلها والخروج بأسباب الحوادث والعمل على وضع الحلول المناسبة لتجنبها وعدم تكرارها.

3. توصيات لوزارة النقل والمواصلات:

- ضرورة العمل على وضع آلية لتنفيذ الإجراءات الواردة في نظام النقاط على المخالفات المرورية والتي تدرجت من عقد دورة مانعة للسياقة الى سحب رخصة السائق وإخضاعه الى فحص قيادة نظري وعملي.
- ضرورة العمل على تنظيم عمل مفتشي وزارة النقل والمواصلات في التفتيش على مراكز الفحص الفني من حيث إعداد أدلة إجراءات وخطط وبرامج تفتيش، وذلك لتوحيد عمل التفتيش على كافة مراكز الفحص الفني.
- ضرورة التعاون والتنسيق ما بين شرطة المرور ودوريات السلامة على الطرق في توقيف وفحص المركبات بما يساهم في توحيد جهود كافة الأطراف في السلامة المرورية.

4. توصيات لجهاز الشرطة:

- اعتماد آلية موحدة ومنظمة لتوزيع افراد شرطة المرور، وضمان وجود خطة لتوزيع افراد شرطة المرور على كافة المناطق والتقاطعات المرورية وخصوصا الخطرة.
- سد النقص في عدد افراد شرطة المرور المتواجدين في الميدان والطرق والمفترقات في كافة المحافظات، والسعي نحو شراء واستخدام التقنيات التي تساعد في كفاءة استخدام الطرق وضبط حركة المركبات والمشاة.
- على جهاز الشرطة التنسيق مع وزارة المالية ومجلس الوزراء لتوجيه جزء من الأموال الناتجة عن مخالفات السير لغايات تطوير البنية التحتية والتجهيزات اللازمة للسلامة المرورية.
- المساهمة في معالجة أسباب ضعف فعالية تأثير نظام المخالفات في الحد من عدد الحوادث والاصابات الناجمة عنها.
- في إطار زيادة فعالية نظام المخالفات المرورية في تخفيض عدد الحوادث، ومع عدم المساس باستقلال القضاء، ضرورة البحث مع المحكمة المختصة بمخالفات السير من اجل زيادة تحقيق الردع المروري في المخالفات التي يثبت ارتكاب السائق لها وضمان عدم تكرارها .

- العمل على انشاء معهد مروري يتولى تدريب وتأهيل أفراد الشرطة مرورياً على أفضل المعارف والتطبيقات العالمية وإعادة تأهيل السائقين على إجراءات القيادة الآمنة المتقدمة، بالإضافة الى إعداد الدراسات والبحوث المرورية وتوثيقها ونشرها .
- تعزيز الاجراءات بشأن المركبات غير القانونية التي يتم ضبطها، بحيث يتم اتخاذ عقوبات رادعة بشأن مهربي ومستخدمي تلك المركبات.
- اعتماد وتطبيق نظام أعوان السلامة المرورية بهدف تعزيز الرقابة الشعبية على المخالفات المرورية.

مقدمة

أصبحت الحوادث المرورية تمثل وبشكل كبير هاجساً وقلقاً لكافة أفراد المجتمع، حيث تشير إحصائيات المرور في مختلف بلاد العالم إلى مدى ما تستنزفه الحوادث المرورية من موارد سواء على شكل خسائر بشرية أو مادية من الممتلكات العامة أو الخاصة، إضافة إلى ما تسببه من مشاكل اجتماعية ونفسية.



أهم عوامل الخطر التي تؤدي إلى وقوع حوادث على الطرق على مستوى العالم *

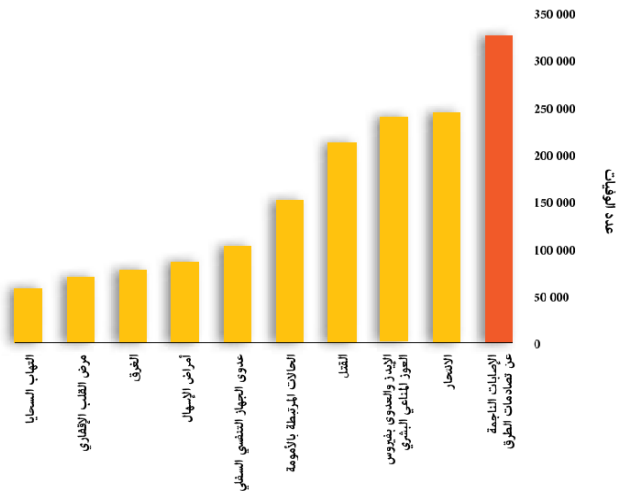
السرعة	القيادة تحت تأثير المسكرات أو المخدر	عدم الانتباه	أحزمة الأمان ومقاعد الأطفال	حُدود الدراجات النارية
ينخفض خطر الوفاة للمشاة البالغين بنسبة 23% في حال تعرضهم للدهس من قبل مركبة تسير بسرعة 50 كم/ساعة وترتفع إلى 76% في حال تعرضهم للدهس من مركبة تسير بسرعة 80 كم/ساعة	يمكن أن تؤدي نقاط التفتيش والاختبار العشوائي لمعدل المسكرات في جسم السائقين إلى خفض الحوادث المرتبطة بتناول المسكرات إلى 23%. وقد أثبت أنها فعالة جداً من حيث النتيجة والتكلفة	يعد السائقون الذين يستخدمون الهاتف الجوال أثناء القيادة 4 مرات أكثر عرضة للحوادث	تقلل أحزمة الأمان من خطر الوفيات الناتجة عن حوادث الطرق بين ركاب المقعد الأمامي بنسبة 40-50% وركاب المقعد الخلفي بنسبة تتراوح بين 25-30%	يمكن أن يقلل ارتداء خوذة الرأس عند قيادة الدراجة النارية من خطر الوفاة بنسبة 70% تقريباً ومن الإصابة العظمية بنسبة تزيد عن 80% في حال التعرض لحوادث مرورية



المصدر:

تشكل الإصابات الناتجة عن الحوادث المتعلقة بالنقل مشكلة صحية عامة كبيرة على مستوى العالم، [منظمة الصحة العالمية، 2004] سبب رئيسي للوفاة والعجز بين الأشخاص دون سن الأربعين والسبب الرئيسي للوفاة بين الأطفال الذين تتراوح أعمارهم بين 15 و19 عامًا [منظمة الصحة العالمية، 2013].

من المتوقع أن تصبح الإصابات المرتبطة بالنقل هي السبب العالمي الثالث للأمراض والإصابات بحلول عام 2020، ما لم يتم إحراز تقدم كبير في الوقاية من حوادث الطرق. وسيتوفى أكثر من 1.24 مليون شخص وجرح ما بين 20 و50 مليون شخص كل عام نتيجة لحوادث الطرق [منظمة الصحة العالمية، 2013]. تحدث معظم الوفيات الناجمة عن حوادث الطرق (92%) في البلدان المنخفضة والمتوسطة الدخل، ومع ذلك فإن هذه البلدان لديها ما يزيد قليلاً عن نصف (53%) المركبات المسجلة في العالم [منظمة الصحة العالمية، 2013].



أظهرت نتائج التقرير الصادر عن المديرية العامة للشرطة الفلسطينية، أن عدد حوادث الطرق المسجلة في الضفة الغربية بلغ 12829 حادث مروري في العام 2018، بزيادة قدرها 11% مقارنة بالعام 2017 (11541 حادث طرق مسجلة)، بلغ عدد الضحايا في عام 2018 (125) حالة، بزيادة قدرها 15.6% مقارنة بالعام 2017.

ويظهر الجدول التالي معدلات الوفيات الناجمة عن الإصابات جراء حوادث المرور على الطرق لكل 100,000 من السكان خلال الفترة من العام 2015 ولغاية العام 2018:

رقم المؤشر	المؤشر	مصدر البيانات	الوحدة	السنة	المنطقة		
					الضفة الغربية	فلسطين	قطاع غزة
1.6.3	معدلات الوفيات الناجمة عن الإصابات جراء حوادث المرور على الطرق	وزارة الصحة. التقرير السنوي، 2015	لكل 100,000 من السكان	2015	3.8		
				2016	5.3	5.7	4.7
				2017	4.4	4.5	4.2
				2018	3.7	4.3	2.9

ومن اهم المشاكل التي يعاني منها صناع القرار والمهتمين من الباحثين والمسؤولين في هذا الموضوع هو عدم توفر المعلومات الدقيقة والتفصيلية الشاملة التي تصف واقع الاصابات والوفيات، بالإضافة الى عدم تطابق الاحصائيات بين مختلف الاطراف التي تعمل في مجال الاسعاف والطوارئ والامن، حيث ان بيانات حوادث الطرق تجمع من عدة اطراف ومن خلال عدة نماذج مختلفة في التصنيف والتعريف المرجعيات، الامر الذي يفاقم من مشكلة دقة الاحصائيات، وتبقى المشكلة الأبرز في بيانات حوادث الطرق هي عدم تبادل البيانات بين الاطراف ذات العلاقة ضمن قاعدة بيانات وطنية شاملة لتخزين وتحليل ونشر هذه البيانات .

يهدف هذا التقرير إلى تقييم فعالية الإجراءات التي تقوم بها الجهات ذات العلاقة في الحد من حوادث المرور وتخفيض عدد الوفيات والاصابات الناجمة عنها للحفاظ على حياة المواطنين.

تصميم التدقيق

1. الهدف من التدقيق

يهدف الفحص الى التحقق من فعالية الاجراءات المنفذة لدى الجهات ذات العلاقة (المجلس الأعلى للمرور، وزارة النقل والمواصلات، الشرطة) للحد من الحوادث المرورية والاصابات الناجمة عنها، والتأكد من ممارسة اختصاصاتها على الوجه الاكمل.

2. دوافع التدقيق

- حددت منظمة الصحة العالمية [WHO] بيانات موثوقة لمراقبة حوادث الطرق كأداة حيوية للصحة العامة للبلدان المنخفضة والمتوسطة الدخل، حول تزايد مشكلة حوادث الطرق، وما ينتج عنها من إصابات ووفيات، والاستجابات المستهدفة، وتقييم فعالية تدخلات السلامة على الطرق [منظمة الصحة العالمية، 2009].
- يتم استخدام بيانات حوادث الطرق من قبل مجموعة متنوعة من أصحاب المصلحة -الشرطة وإدارات النقل والمرافق الصحية وشركات التأمين -بالإضافة إلى واضعي السياسات والممارسين، ويمكن استخدام البيانات في وسائل الإعلام لتعزيز الوعي العام بالتشريعات والتغييرات في السلوك التي من شأنها تحسين السلامة.
- تم اجراء رقابة أداء حول موضوع فعالية الاجراءات المتخذة في خفض عدد الوفيات والاصابات الناجمة عن حوادث المرور مدفوعاً بارتفاع عدد الوفيات والإصابات الجسدية خلال العام 2018، وازدياد تداول الموضوع في وسائل الإعلام والمواقع الإلكترونية.
- بلغ عدد سكان الضفة الغربية في العام 2018 (2,921,170) نسمة، وكان معدل الوفاة لكل مليون (41.1)، وفيما يلي بعض الاحصائيات حول الموضوع:
 - عدد الحوادث الكلي المسجل في الشرطة سجل ارتفاعاً بنسبة 11% في العام 2018 مقارنة بالعام 2017.
 - عدد حوادث الوفاة سجلت ارتفاعاً لعام 2018 وبنسبة 15.6% مقارنة بالعام 2017.
 - بلغت نسبة حوادث الوفيات 0.86% من إجمالي الحوادث للعام 2018 وبلغت 0.83% للعام 2017.
 - عدد الحوادث الناتج عنها إصابات جسدية سجلت ارتفاعاً لعام 2018 وبنسبة 5.3% مقارنة بالعام 2017.
 - عدد حوادث الدهس سجلت ارتفاعاً لعام 2018 بنسبة 3.36% مقارنة بالعام 2017.
 - معدل الاشخاص المعرضين لحوادث مرورية هو 383 شخص لكل 100000 شخص لعام 2018 و383 شخص لعام 2017.

- عدد الوفيات سجل ارتفاعاً لعام 2018 وبنسبة 15.7% مقارنة بعام 2017.
- عدد الوفيات خارج السيطرة لعام 2018 سجل ما نسبته 59.2% من إجمالي الوفيات و65.7% لعام 2017.
- معدل الاشخاص المعرضين للوفيات جراء حوادث الطرق 4.18 شخص لكل 100000 شخص للعام 2018 و3.8 شخص لكل 100000 شخص للعام 2017.
- عدد الاصابات الكلي سجل ارتفاعاً لعام 2018 بنسبة 2.5% مقارنة بالعام 2017.
- معدل الاشخاص المعرضين للإصابة هو 315.9 شخص لكل 100000 شخص للعام 2018 و305.9 شخص لكل 100000 شخص للعام 2017.
- عدد المخالفات المرورية سجل ارتفاعاً لعام 2018 وبنسبة 57.9% (221284 مخالفة) مقارنة بالعام 2017 (140100 مخالفة)

والجدول التالي يظهر عدد حوادث الطرق المسجلة وعدد المصابين في الضفة الغربية* حسب نوع الإصابة خلال السنوات 2012-2018¹

المؤشر	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
مجموع حوادث الطرق	8,037	7,824	8,177	8,985	10,630	11,541	12,829
اجمالي المصابين	8,195	7,753	6,015	8,673	9,447	9,316	9,561
إصابات بسيطة	7,886	7,427	5,848	8,408	9,110	9,040	9,284
إصابات خطيرة	189	184	104	155	178	168	152
إصابات قاتلة	120	142	63	110	159	108	125

(*) البيانات لا تشمل ذلك الجزء من محافظة القدس الذي ضمه الاحتلال الإسرائيلي إليه عنوة بعد احتلاله للضفة الغربية عام 1967

وتتمثل أهمية التدقيق في حث الجهات ذات العلاقة على تعزيز اجراءات الحد من عدد الوفيات والاصابات الناجمة عن حوادث الطرق، حيث أن عدد حوادث الطرق خلال العام 2018م قد ارتفع بشكل كبير وملحوظ، وقد بلغ عدد الحوادث 12829 حادث نتج عنها 125 حالة وفاة و9,436 إصابة، مقارنة بعدد حوادث الطرق خلال العام 2017 م والبالغ عددها 11541 نتج عنها 108 حالة وفاة و9208 إصابة، أي أن حوادث الطرق قد ارتفعت بواقع 1288 حادث وبنسبة 11%، فيما ارتفعت الوفيات بواقع 17 شخص وبنسبة 16%، كما ان تزايد اعداد الحوادث والاصابات الناجمة عنها يسترعي الانتباه لمعالجة هذه الظاهرة ويحث على الديوان تناول هذا الموضوع وتبسيط الضوء على تلك المشكلة وتقديم التوصيات المناسبة.

¹المصدر: المديرية العامة للشرطة الفلسطينية، 2018

القيمة المضافة المتوقعة من التدقيق:

- حدّدت خطة التنمية المستدامة لعام 2030 التي اعتمدت حديثاً، غاية طموحة تقضي بخفض عدد الوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث المرور في العالم إلى النصف بحلول عام 2020.
- ان الإصابات الناجمة عن حوادث المرور يمكن تلافيها، ويلزم على الحكومات أن تتخذ إجراءات لمواجهة السلامة على الطرق على نحو شامل، ويتطلب ذلك مشاركة قطاعات متعددة مثل قطاعات النقل والشرطة والصحة والتعليم، واتخاذ إجراءات لمعالجة أضرار الطرق والمركبات ومستخدمي الطرق.
- يتوقع أن يساهم التقرير في تسليط الضوء على حوادث المرور في فلسطين والإصابات الناجمة عنها، بهدف المساهمة في القيام بالمبادرات والبحوث وقرار السياسات المستدامة التي تهدف إلى تخفيف المعاناة من تلك المشكلة.

أسئلة التدقيق

يتبع فريق التدقيق في هذه الدراسة نموذج أسئلة التدقيق الفرعية المشكّلة في مجموعها للسؤال الرئيسي، حيث تم تدقيق الموضوع أعلاه من خلال الإجابة على السؤال الرئيسي التالي: كيف تساهم الإجراءات التي تقوم بها الاطراف ذات العلاقة في الحد من عدد الوفيات والاصابات الناجمة عن حوادث المرور بفعالية؟ وتعرف الفاعلية في التقرير: بمدى تحقيق الأهداف التي تم وضعها في التخطيط وعكسها في التنفيذ والمتابعة والذي يضمن تحقيق النتائج المرغوبة في عمليات الحد من حوادث الطرق. ولنتمكن من الإجابة على السؤال الرئيسي فقد تم تجزئته إلى الأسئلة الفرعية التالية:

• المجلس الاعلى للمرور

- هل يوجد جهة تنسق الجهود الوطنية للسلامة المرورية، وهل تم تحديد دورها بوضوح؟
- هل التشريعات والقواعد المرورية كافية؟
- هل تم وضع إستراتيجية شاملة للسلامة المرورية من خلال رسم السياسات والخطط في مجال الهندسة والسلامة المرورية ومراقبة تنفيذها؟
- هل تم وضع رؤية وطنية لتحسين الاداء في مجال السلامة المرورية على المدى الطويل؟
- هل تستند الاجراءات المتبعة التي يقوم بها المجلس على خطط مسبقة وهل يتم متابعة تنفيذها؟
- هل تم إدخال التقنيات الحديثة في مجال الهندسة والأنظمة المرورية لرفع كفاءة أداء شبكات الطرق وتحسين مستوى انسياب حركة المرور؟
- هل تم العمل على إعداد الكوادر الفنية القادرة على التعامل مع هذه التقنيات والاستفادة منها وتطبيقها؟
- هل المعلومات المتعلقة بحوادث الطرق مؤرشفة ومربوطة بقاعدة بيانات شاملة لكافة الحوادث بحيث يسهل الوصول إليها؟

- هل يتم تحليل أسباب الحوادث ووضع الحلول لمعالجتها والتغلب عليها؟
- هل لدى المجلس آليات واضحة للحصول على بيانات دقيقة حول الاصابات الناجمة عن حوادث الطرق؟
- هل تم إنشاء قواعد البيانات الخاصة بالمرور من خلال توفير الإحصائيات المرورية اللازمة وتحليلها؟
- هل يقوم المجلس بالتنسيق الفعال مع الجهات الأخرى ذات العلاقة بسلامة الطرق، وهل تشمل عمليات التنسيق على زيارات مشتركة مع تلك الجهات؟
- هل تم تطوير أنظمة السلامة العامة وتحقيق بيئة مرورية آمنة؟
- هل يوجد كادر بشري مؤهل ومدرب للقيام بالتوعية ومراقبة الطرق؟
- هل تم تنظيم برامج تدريبية لأفراد شرطة المرور وجميع العاملين في مجال السلامة المرورية؟
- هل تم التعريف بالأنظمة والقوانين المرورية والآثار الناجمة عن المخالفات المرورية من خلال تنظيم الحملات الإعلامية المكثفة والمستمرة (المكتوبة، والمرئية، والمسموعة).
- هل تم العمل على تضمين السلامة المرورية في المناهج الفلسطينية وتطوير برامج توجيهية هادفة؟
- هل تم اجراء تدقيق ومراجعة لإجراءات السلامة على الطرق في الاماكن الخطرة (التي تكررت بها الحوادث)، ما هي الاجراءات المتخذة؟
- هل يتم تطبيق دليل السلامة المرورية على الطرق في فلسطين والالتزام بما ورد فيه؟

● سلطة الترخيص -وزارة النقل والمواصلات

- هل يوجد مهام واضحة لدوريات السلامة على الطرق؟
- مدى كفاية وتوزيع دوريات السلامة على الطرق في التجمعات السكانية؟
- هل الاجراءات المتبعة تؤدي الى تأهيل السائقين للقيادة الصحيحة؟
- هل نظام المخالفات المرورية رادع؟
- هل يوجد سياسات لتشجيع المشي او ركوب الدراجات أو تشجيع الاستثمار في المواصلات العامة؟
- هل اجراءات الفحص الفني للمركبات كافية لضمان سلامة اداء المركبة على الطريق، هل يوجد رقابة على مراكز فحص المركبات؟

● الشرطة

- هل يوجد عدد كاف ومؤهل من افراد شرطة المرور موزعين على كافة المناطق والتقاطعات المرورية؟
- هل يوجد برامج او خطط لاتخاذ الاجراءات الوقائية ومنع الحوادث؟
- هل يتم تحليل اسباب الحوادث ووضع خطط لمعالجتها؟
- هل تم تحديد الاماكن الخطرة؟ (متكرر حدوث حوادث بها)

- هل نظام المخالفات المرورية مطبق وفعال؟
- هل يوجد صلاحيات كافية على الطرق؟
- هل التشريعات السارية كافية ورداعة؟
- هل يتم تطبيق مقيدات حركة الاطفال (كراسي واحزمة السلامة للأطفال)، وهل يوجد قيود على جلوس الاطفال في المقاعد الامامية؟
- هل يوجد نظام رادع للحد من المركبات غير القانونية؟
- هل يتم وضع اجراءات لتنظيم حركة المشاة؟

معايير التقييم

من أجل القيام بعملية التدقيق، فقد قام فريق التدقيق بتحديد أسس للتقييم تمثل "الوضع المثالي" وتم مقارنة الوضع القائم بهذه الأسس، وهي ما يسمى بمعايير التقييم:

ت	المعيار	المعايير التشغيلية	مصدر المعيار
1	فاعلية الإجراءات التي يقوم بها المجلس الاعلى للمرور للحد من عدد الوفيات والاصابات الناجمة عن حوادث المرور	<ul style="list-style-type: none"> - التشريعات والقواعد المرورية كافية. - وجود إستراتيجية شاملة للسلامة المرورية. - رؤية وطنية لتحسين الاداء في مجال السلامة المرورية على المدى الطويل. - إدخال تقنيات حديثة في مجال الهندسة والأنظمة المرورية لرفع كفاءة أداء شبكات الطرق وتحسين مستوى انسياب حركة المرور. - تطوير أنظمة السلامة العامة وتحقيق بيئة مرورية آمنة وفقاً لأهداف الوزارة. - وجود كوادر فنية قادرة على التعامل مع التقنيات الحديثة لأنظمة المرور. - قواعد بيانات خاصة بالمرور بحيث توفر كافة الإحصائيات المرورية. 	<ul style="list-style-type: none"> مهام واختصاصات المجلس
		<ul style="list-style-type: none"> - وجود آليات واضحة للحصول على بيانات دقيقة حول الاصابات الناجمة عن حوادث الطرق. - تحليل أسباب الحوادث ووضع الحلول لمعالجتها والتغلب عليها. - وجود كادر بشري مؤهل ومدرب للقيام بالتوعية ومراقبة الطرق. 	<ul style="list-style-type: none"> معيار منطقي

	<ul style="list-style-type: none"> - تضمين السلامة المرورية في المناهج الفلسطينية وتطوير برامج توجيهية هادفة. - الاجراءات المتخذة بخصوص السلامة على الطرق في الاماكن الخطرة (التي تكررت بها الحوادث). - تطبيق دليل السلامة المرورية على الطرق في فلسطين والتزام بما ورد فيه. 	
<p>أهداف المجلس الاعلى للمرور</p>	<ul style="list-style-type: none"> - نشر الوعي المروري بين كافة فئات المجتمع. - تنظيم حملات إعلامية مكثفة ومستمرة (المكتوبة، والمرئية، والمسموعة) التعريف بالأنظمة والقوانين المرورية والآثار الناجمة عن المخالفات المرورية. - تنظيم برامج تدريبية لأفراد شرطة المرور وجميع العاملين في مجال السلامة المرورية. - وجود جهة تنسق للجهود الوطنية للسلامة المرورية مع الجهات ذات العلاقة بسلامة الطرق. 	
<p>معياري منطقي</p>	<ul style="list-style-type: none"> - وجود عدد كاف من افراد شرطة المرور موزعين على كافة المناطق والتقاطعات المرورية. - تحليل اسباب الحوادث ووضع خطط لمعالجتها. - وجود برامج وخطط لاتخاذ الاجراءات الوقائية لمنع الحوادث. - تحديد الاماكن الخطرة (متكرر حدوث حوادث بها) ووضع حلول لمعالجتها. - تطبيق نظام المخالفات المرورية. - وجود صلاحيات كافية على الطرق. - كفاية التشريعات السارية والردع المتحقق منها. - تطبيق مقيدات حركة الاطفال (كراسي واحزمة السلامة للأطفال). - رفع نسبة الوعي المروري واستهداف فئات جديدة. - التنسيق مع الجهات ذات العلاقة. 	<p>فاعلية الإجراءات التي تقوم بها الشرطة لحد من عدد الوفيات والاصابات الناجمة عن حوادث المرور</p>
<p>معياري منطقي</p>	<ul style="list-style-type: none"> - وجود مهام واضحة لدوريات السلامة على الطرق ومتوافقة مع القوانين والانظمة. - اجراء فحص فني ميداني وقانوني للمركبات ومدى وملاءمتها لسير على الطرق والتأكد من ترخيص المركبة ورخصة السائق وسريان التأمين ومنح اشعار عدم استعمال المركبة الغير صالحة للسير على الطرق. 	<p>فاعلية الإجراءات التي تقوم بها دوريات السلامة على الطرق لحد من عدد الوفيات والاصابات الناجمة عن حوادث المرور</p>

<p>- عمل قواطع مرورية لضبط جميع المركبات الغير ملتزمة بالقوانين بالتعاون مع الشرطة.</p> <p>- توزيع دوريات السلامة على الطرق بشكل يغطي كافة التجمعات السكانية.</p> <p>- تشكيل وتأهيل دورية السلامة على الطرق.</p>	
--	--

المنهجية

تم التدقيق من خلال جمع المعلومات ضمن المنهج الوصفي والتحليلي والاستناد إلى الطرق التالية:

البيانات التوثيقية:

- مراجعة الوثائق ذات العلاقة (المعايير وأدلة العمل، الأنظمة والسياسات المعتمدة).
- مراجعة التقارير الصادرة عن وحدة الرقابة الداخلية.
- مراجعة تقارير وحدة الشكاوى.
- استخدام الإحصائيات وقواعد البيانات المتوفرة.

البيانات التحليلية:

- الفحص والمقارنة التحليلية للبيانات والمعلومات التي يتم الحصول عليها من الجهات ذات العلاقة.
- تحليل البيانات الكمي من المعلومات التي يتم الحصول عليها من النظام الإلكتروني الخاص بالجهات ذات العلاقة.

المقابلات الشخصية:

سيقوم الفريق بإجراء مقابلات مع الأشخاص ذوي العلاقة بموضوع التدقيق في الشرطة وكذلك المجلس الاعلى للمرور ودوريات السلامة على الطرق وسلطة الترخيص التي تم زيارتها، سواء من الإدارة العليا أو من العاملين وفق حاجة العمل.

البيانات المادية:

الزيارات الميدانية: سيتم إجراء زيارات ميدانية لكافة الاطراف ذات العلاقة.

النطاق

التدقيق على فعالية إجراءات الحد من عدد الوفيات والاصابات الناجمة عن حوادث المرور المعمول بها في كل من جهاز الشرطة، المجلس الاعلى للمرور، ووزارة النقل والمواصلات، حيث شمل التدقيق الأعوام التالية (2017- 2018)، وستكون مجالات الرقابة على النحو التالي:

م	المجال	الجهات ذات العلاقة
1.	مسببات الحوادث والاجراءات المتخذة.	الشرطة ووزارة النقل والمواصلات
2.	تقييم فعالية تدخلات السلامة على الطرق.	وزارة النقل والمواصلات والشرطة
3.	تقييم فعالية الانظمة المتبعة في المراقبة والسجلات.	الشرطة
4.	كفاءة الترابط والتنسيق ما بين الجهات المختلفة.	كافة الاطراف
5.	التحقق من تعزيز السلامة المرورية في مجالات التخطيط والتصميم والتنفيذ والمتابعة والتقييم للحد من الحوادث المرورية والتقليل من الخسائر الناتجة عنها.	وزارة النقل والمواصلات والشرطة
6.	الاجراءات الرادعة بحق المخالفين	الشرطة

المحددات/ قيود الفحص

لم تشمل عملية التدقيق المحافظات الجنوبية من الوطن، كما لم تشمل أيضا بعض الجهات ذات العلاقة مثل شركات التأمين، صندوق تعويض مصابي حوادث الطرق، المستشفيات الخاصة، الهيئات المحلية، وزارة الاشغال العامة.

تعريفات:

الفاحص:

من عينته سلطة الترخيص فاحصاً بمقتضى القانون والأنظمة الصادرة بموجبه كلها أو بعضها.

مركز فحص مواصفات معتمد:

مركز معتمد من قبل وزارة النقل والمواصلات ومرخص من الجهات الرسمية للقيام بالفحص الفني للمركبات ومعداتها وأجزائها المختلفة حسب المواصفات الفنية المعتمدة من قبل الوزارة.

مركز فحص صلاحية مركبة "دينوميتز":

مركز مرخص ومعتمد من الجهات الرسمية في وزارة النقل والمواصلات للقيام بفحص الصلاحية الفنية للمركبات ومعداتها وأجزائها المختلفة حسب المواصفات الفنية المعتمدة من قبل الوزارة وذلك عند تسجيل المركبة لأول مرة أو عند تجديدها بهدف ضم رخصة تسيير المركبة وصلاحية سيرها على الطريق.

عقد العمل من أجل السلامة على الطرق 2011 - 2020:

خطة أعدت لتكون بمثابة وثيقة توجيهية تعمل على تيسير التدابير المنسقة والمتسقة بغية إحراز أهداف عقد العمل من أجل السلامة على الطرق 2011-2020 وهي تقدّم سياقاً يوضح الخلفية والأسباب الكامنة وراء إعلان الجمعية العامة للأمم المتحدة، لعقد العمل هذا، وتعمل الخطة العالمية كأداة لدعم إعداد خطط العمل الوطنية والمحلية، في ذات الوقت الذي تقدّم فيه إطاراً يسمح بالتنسيق بين الأنشطة على الصعيد العالمي وهي موجهة لجمهور عريض يشمل ممثلين للحكومات الوطنية والمحلية، والمجتمع المدني، والشركات الخاصة التي ترغب في ترتيب أنشطتها في العقد القادم، وفقاً للإطار العالمي، وقد نصت على أن يتم تنفيذ الأنشطة بناء على القواعد الخمسة التالية: القاعدة الأولى: إدارة شؤون السلامة على الطرق، القاعدة الثانية: طرق وتنقل أكثر أمناً، القاعدة الثالثة: مركبات أكثر أمناً، القاعدة الرابعة: مستخدمو طرق أكثر أمناً، القاعدة الخامسة: الاستجابة بعد التصادم.

تدقيق السلامة على الطرق:

يقصد هنا القيام بعملية تقييم لمشاريع الطرق أثناء مرحلة التصميم والإنشاء، قبل فتح مشروع الطريق لحركة السير، وذلك من أجل تحديد المخاطر الممكنة على السلامة والتي قد تؤثر على أي من مستخدمي الطريق، ولاقتراح إجراءات للتخلص من تلك المشاكل أو التخفيف منها.

مراجعة تدقيق السلامة على الطرق:

تعرف مراجعة تدقيق السلامة على الطرق على أنها عملية "تقييم لمقطع طريق قائم وذلك من قبل فريق مستقل، بحيث يكون التركيز فقط على القضايا المتعلقة بالسلامة".

الجهات او الاطراف ذات العلاقة – صلاحياتها ومهامها

1. المجلس الاعلى للمرور:

- ان السلامة المرورية مسؤولية جماعية مشتركة بين كافة الجهات الحكومية وغير الحكومية والتي كانت بحاجة إلى هيئة تُوحد عملها بصورة تكاملية لتعزيز السلامة المرورية خاصةً وان عمل كل جهة بصورة منفردة يؤدي إلى تداخل في الصلاحيات والمهام وقصور في الأداء، لذلك حدد قانون المرور الفلسطيني رقم 5 لعام 2000 في مادته (118) إنشاء المجلس الأعلى للمرور وبتشكيلة ونظام واختصاصات:
 - رسم السياسة العامة لمرفق المرور ووضع خطط ووسائل وأساليب النهوض به.
 - يقوم بتحديد مهام ومسئوليات الوزارات والهيئات والجهات القائمة على تنفيذ خطط مرفق المرور.
 - تشكيل لجان المرور المحلية.
- وقد جاء إنشاء المجلس الأعلى للمرور كجهة مسؤولة عن السلامة المرورية متماشياً مع التوجه الدولي ولا سيما تقرير منظمة الصحة العالمية للعام 2004 والذي دعا في توصياته دول العالم إلى إنشاء جهات

مستقلة تكون مسؤولة عن السلامة المرورية، حيث تم إعداد التصور الخاص بإنشاء المجلس الأعلى للمرور بمشاركة خبراء من مؤسسات دولية.

- ودعت الأمم المتحدة إلى إعتبار الفترة (2011-2020) عقد السلامة المرورية بالإضافة إلى ضرورة أن يكون هيئة مستقلة مختصة بالسلامة المرورية، وإنشاء المجلس الأعلى للمرور يتماشى مع هذا التوجه.
- وقد أصدر مجلس الوزراء النظام رقم 16 لعام 2009 وهذا النظام أنشأ بموجبه المجلس الأعلى.
- تتمثل الأهداف الأساسية للمجلس فيما يلي:**
- تأمين وتوفير السلامة المرورية للمواطن.
- تنظيم قطاع المرور الفلسطيني والمساعدة في الحد من حوادث الطرق والاختناقات المرورية
- المساهمة في رفع مستوى كفاءة الوزارات والمؤسسات والأجهزة ذات العلاقة بقطاع المرور.
- نشر الوعي المروري بين كافة فئات المجتمع.
- المساهمة في رفع مستوى الأداء المهني والفني لأفراد شرطة المرور والعاملين في هذا المجال من خلال البرامج والدورات العلمية المتخصصة.
- المساهمة في رفع مستوى كفاءة السائقين من خلال تطوير المناهج والبرامج المرورية.
- تعميق وتوثيق التعاون مع المؤسسات الحكومية وغير الحكومية ذات العلاقة، فلسطينية أو دولية.
- تشجيع ودعم البحوث العلمية في مجال السلامة المرورية.
- عقد وتنظيم المناسبات والفعاليات المرورية الفلسطينية والعربية والدولية.

يمارس المجلس المهام والاختصاصات التالية:

- تطوير التشريعات المرورية وهندسة الطرق بما يتوافق مع المعايير المحلية والدولية.
- اقتراح الحلول الناجعة لكل ما يطرأ من مستجدات في مجال السلامة المرورية.
- اعتماد استراتيجية شاملة للسلامة المرورية من خلال رسم السياسات والخطط في مجال الهندسة والسلامة المرورية ومراقبة تنفيذها.
- اعتماد إدخال التقنيات الحديثة في مجال الهندسة والأنظمة المرورية لرفع كفاءة أداء شبكات الطرق، وتحسين مستوى إنسياب حركة المرور مع العمل على إعداد الكوادر الفنية القادرة على التعامل مع هذه التقنيات والإستفادة منها
- تنظيم حملات إعلامية مكثفة ومستمرة تهدف إلى التعريف بالأنظمة والقوانين المرورية والآثار الناجمة عن المخالفات المرورية.
- الإهتمام بالسلامة المرورية في مناطق العمل مع وضع الشروط والضوابط الفنية التي تضمن سلامة المرور، وإلزام المقاولين للعمل بموجبها.
- إنشاء قواعد بيانات خاصة بالمرور من خلال توفير الإحصائيات المرورية اللازمة وتحليلها.

- تنظيم برامج تدريبية لأفراد شرطة المرور وجميع العاملين في مجال السلامة المرورية.
- المشاركة في إعداد دليل سياحي للمدن والقرى بما يخدم السلامة المرورية.
- العمل على تضمين السلامة المرورية في المناهج الفلسطينية، وتطوير برامج تربوية توجيهية هادفة بالتعاون مع الجهات ذات العلاقة.
- إعداد النشرات والمطبوعات الخاصة بأعمال المجلس والإشراف على إصدارها وفق اللوائح المعتمدة.
- العمل بالمعايير البيئية في مجال الطرق والسلامة المرورية بما يتفق وقانون البيئة.
- أية اختصاصات أو أعمال أخرى تقتضيها مصلحة العمل.

2. الشرطة الفلسطينية:

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

شرطة المرور: إدارة متخصصة من إدارات الشرطة تم إنشاؤها مع تأسيس الشرطة الفلسطينية في العام 1994. ومرت في عدة مراحل من التطور وصولاً لطاقتهم يسير مرفق المرور بكل خبرة ومهارة واضعاً أمامه هدف الوصول إلى بيئة مرورية آمنة، وذلك عبر تطبيق إستراتيجية شاملة تعتمد على تقديم أفضل الخدمات المرورية لجمهور المواطنين ورفع مستوى السلامة المرورية من خلال إتخاذ كافة الإجراءات الوقائية والرقابية بما يقتضيه القانون والمصلحة العامة حفاظاً على الأرواح والممتلكات وفقاً لقانون المرور الفلسطيني رقم 5 لعام (2000) واللائحة التنفيذية له لعام 2005.

وهو ما يتم من خلال الأعمال اليومية لإدارة المرور التي يتم تنفيذها على مدار الساعة من تنظيم للحركة المرورية لكافة مستخدمي الطريق ورفع مستوى الوعي المروري من خلال برامج التوعية المرورية والنشرات الإعلامية اليومية لمعالجة الحوادث المرورية والوقوف على أسبابها ومرافقة الوفود ومتابعة المركبات غير المستوفية لشروط المسير الآمن على الطريق وتحرير المخالفات المرورية.

ان الحد من حوادث الطرق أحد السياسات الخاصة بالخطة الاستراتيجية للشرطة الفلسطينية للاعوام 2017-2023 والتي تقع ضمن الهدف الاستراتيجي الرابع وهو ضمان الحكم الرشيد وخدمات ذات جودة فعالة.

3. وزارة النقل والمواصلات:

انشئت وزارة النقل والمواصلات في العام 1994، لتتولى ملف تطوير وتنظيم قطاع النقل والمواصلات الفلسطيني. حيث تهدف الى:

- الوصول إلى نظام نقل متعدد الأنماط والوسائط حسب المعايير الدولية.
- تحسين وتحديث الخدمات التي تقدمها وزارة النقل والمواصلات في جميع مجالات عملها للمواطن بإستخدام أفضل التقنيات الحديثة المستخدمة عالمياً.
- تدعيم وتقوية البناء المؤسسي لقطاعات النقل وتشجيع الإستثمار.
- المساهمة في تطوير المعابر البرية والبحرية والجوية الفلسطينية من أجل تقديم أفضل الخدمات الخاصة بنقل البضائع والأفراد.
- اعداد الخطط الاستراتيجية لتطوير قطاع النقل والمواصلات.
- تنظيم قطاع النقل والمواصلات واعداد الدراسات اللازمة واتخاذ الاجراءات والخطوات الكفيلة بتحقيق ذلك.
- تطوير أنظمة السلامة العامة وتحقيق بيئة مرورية آمنة.
- تطوير شبكات الطرق وانشاء خطوط السكك الحديدية والموانئ والمطارات.
- متابعة وتنظيم اعمال الشركات العاملة في مجال النقل الطرقي والعمل على تطويرها وجلب الاستثمارات في مجال النقل.
- منح التراخيص اللازمة للعمل في مجال النقل.
- الاشراف على تطبيق القوانين والانظمة التي تنظم قطاع النقل والمواصلات ومتابعة تنفيذها لرفع مستوى الامان على الطرق.

النتائج

لوحظ أثناء التدقيق الميداني وجود بعض نواحي القصور في تنفيذ الإجراءات المعتمدة من الجهات ذات العلاقة المدرجة في التقرير، حيث تهدف هذه الإجراءات للحد من حدوث حوادث الطرق التي قد تؤدي الى إصابة مؤقته او دائمة او قد تؤدي إلى الوفاة، ونذكر فيما يلي النتائج التي توصل إليها الديوان:

أولاً: النتائج التي تم تسجيلها على المجلس الاعلى للمرور

1. الاستقلالية:

ضعف الإجراءات المتبعة في تحقيق استقلالية المجلس الأعلى للمرور وتمتعته بالشخصية الاعتبارية المستقلة.

تم الدعوة في إعلان موسكو 2009م (المؤتمر الوزاري العالمي الأول للسلامة على الطرق) على تحديد هيئات قيادية أو تعزيز قدرات الهيئات القائمة وإقامة آليات ملائمة للتنسيق على الصعيد الوطني ودون الوطني، كما تم تأكيد ذلك في إعلان برازيليا 2015م (المؤتمر الوزاري العالمي الثاني للسلامة على الطرق)، حيث تم تشجيع الدول على تعزيز الوكالات الممولة الرائدة وآليات التنسيق على الصعيد الوطني ودون الوطني. وقامت الأمم المتحدة باعتماد ذلك من خلال عقد العمل من أجل السلامة على الطرق (2011-2020) والذي ينص على إنشاء هيئة مستقلة مختصة بالسلامة المرورية بحيث تضم شركاء من كل القطاعات وإنشاء فرق تنسيق وإعداد برامج العمل الرئيسية.

عقد العمل من أجل السلامة على الطرق 2011 - 2020

• تشجيع بناء شراكات متعددة القطاعات، وتسمية الوكالات الرئيسية القادرة على إعداد وقيادة تنفيذ الاستراتيجيات والخطط والأهداف الوطنية المعنية بالسلامة على الطرق، بناءً على البيانات المجمعة والبحوث المثبتة لتقييم وتصميم التدابير المضادة ورصد التنفيذ والفعالية.

القاعدة 1: إدارة شؤون السلامة على الطرق

• وكالة رائدة تعنى بالسلامة على الطرق وتضم شركاء من كل طائفة من القطاعات وذلك من خلال: تسمية وكالة رائدة وإنشاء الأمانة الخاصة بها؛ تشجيع إنشاء فرق التنسيق؛ إعداد برامج للأعمال الرئيسية.

النشاط 1: إنشاء وكالة رائدة.

وبناء على ما ذكر فقد تم إنشاء المجلس الأعلى للمرور تماشياً مع التوجه الدولي بذلك، من خلال المادة رقم (118) من قانون المرور رقم (5) لسنة 2000م على "يشكل مجلس أعلى للمرور ويصدر بتشكيله ونظام عمله قراراً من رئيس السلطة الوطنية بناء على اقتراح الوزير وتكون قراراته ملزمة بعد اعتمادها من رئيس السلطة الوطنية"، والمادة رقم (2) من قرار مجلس الوزراء رقم (8) لعام 2009م بشأن نظام المجلس الأعلى للمرور على "يشكل بموجب أحكام هذا النظام مجلس يسمى المجلس الأعلى للمرور يتمتع بالشخصية الاعتبارية المستقلة والأهلية القانونية الكاملة لمباشرة جميع الأعمال والتصرفات التي تكفل تحقيق الأغراض التي قام من أجلها ويكون له ذمة مالية مستقلة، وله موازنته الخاصة ضمن الموازنة العامة للسلطة الوطنية، ويتبع وزير النقل والمواصلات".

وعلى الرغم من إنشاء المجلس الأعلى للمرور تماشياً مع التوجه الدولي وتنفيذاً للأهداف التي تم إنشاؤه لتحقيقها، إلا أنه لم يتم منح المجلس كامل الصلاحيات المنصوص عليها في القانون بسبب عدم منحه الاستقلالية الكاملة وتمتعه بالشخصية الاعتبارية المستقلة والأهلية القانونية الكاملة التي تمكنه من القيام بالمهام الموكلة له، والأمور التالية توضح مظاهر عدم تمتع المجلس بالاستقلالية:

- لا يوجد موازنة خاصة للمجلس ضمن الموازنة العامة للسلطة الوطنية ولا يوجد حساب مصرفي خاص بالمجلس، حيث أن كافة الامور المالية تكون من خلال وزارة النقل والمواصلات، وذلك خلافاً للمادة رقم (18) من قرار مجلس الوزراء رقم (8) لعام 2009م بشأن نظام المجلس الأعلى للمرور، كما أن الأمور الإدارية من دوام الموظفين وضبط اللوازم وغيرها تتم من قبل وزارة النقل والمواصلات.
- الرئيس التنفيذي للمجلس هو موظف في وزارة النقل والمواصلات في الادارة العامة للهندسة المرورية والمتابعة، وذلك خلافاً للمادة رقم (16) من قرار مجلس الوزراء رقم (8) لعام 2009م بشأن نظام المجلس الأعلى للمرور، حيث يعين الرئيس التنفيذي بقرار من رئيس السلطة الوطنية الفلسطينية بناءً على تنسيب مجلس الوزراء بتنسيب من الوزير.
- يوجد في المجلس 15 موظف بالإضافة الى الرئيس التنفيذي للمجلس حيث تبين ان التسكين الفعلي لهم كان 3 موظفين مسكنين على كادر المجلس، اما باقي الموظفين هم مسكنين فعلياً على كادر موظفي وزارة النقل والمواصلات، وذلك خلافاً للبند رقم (6) من المادة رقم (12) من قرار مجلس الوزراء رقم (8) لعام 2009م بشأن نظام المجلس الأعلى للمرور.

ومن الأسباب التي أدت إلى عدم استقلالية المجلس:

- عدم موافقة مجلس الوزراء ووزارة المالية على توفير موازنة خاصة للمجلس بسبب الظروف المالية.
- عدم تنفيذ قانون المرور رقم (5) لسنة 2000م وقرار مجلس الوزراء رقم (8) لعام 2009م بشأن نظام المجلس الأعلى للمرور بخصوص استقلالية المجلس من قبل مجلس الوزراء ووزارة النقل والمواصلات.

- عدم اتخاذ إجراءات فعالة من قبل مجالس الإدارة المتعاقبة على إدارة المجلس لتحقيق الاستقلالية التامة لمجلس المرور الأعلى.

الأثر: ان عدم تمتع المجلس الاعلى للمرور بالاستقلالية قد يؤدي لوجود ضعف في عملية اتخاذ القرارات وتنفيذها من قبل المجلس والذي ينعكس على تنفيذ الإجراءات المرتبطة بالسلامة المرورية، وبالتالي قد يؤثر على جودة الخدمات التي يقدمها المجلس وخاصة فيما يتعلق بالسلامة المرورية.

التوصية: ضرورة العمل على اتخاذ الإجراءات المناسبة من قبل مجلس الإدارة والإدارة التنفيذية في المجلس للوصول إلى كافة أشكال الاستقلالية التي تضمنتها التشريعات وذلك لتحقيق أهدافه والغاية من إنشائه.

رد الجهة:

- قام مجلس الادارة بتشكيل لجنة لوضع تصور لذلك وتم عرضة على مجلس الادارة ولاسباب تتعلق بقيام مجلس الوزراء بدراسة أوضاع عدد 63 هيئة ومؤسسة حالياً ومن بينها المجلس الاعلى للمرور لم يتخذ قرار حالياً.

- قرر معالي وزير النقل والمواصلات ورئيس مجلس ادارة المجلس الاعلى للمرور ادراج برنامج خاص للسلامة المرورية ضمن موازنه وزارة النقل والمواصلات.

رأي الديوان: نؤكد على الملاحظة حيث لم يتم اتخاذ أي إجراء حتى تاريخ التدقيق بخصوص استقلالية المجلس.

2. التخطيط

ضعف عملية التخطيط والتنفيذ على المستوى الوطني بخصوص السلامة على الطرق.

نص عقد العمل من أجل السلامة على الطرق 2011-2020 ضمن القاعدة الأولى "إدارة شؤون السلامة على الطرق" في النشاط رقم (2) على إعداد استراتيجية وطنية على المستوى الوزاري ومستوى رئاسة الوزراء وتقوم الوكالة الرائدة بتنسيق أعمالها، وفي النشاط رقم (3) نص على وضع أهداف واقعية وطويلة الأجل للأنشطة الوطنية بالاعتماد على تحليل البيانات الوطنية للتصادم المروري.

كما تطرق إعلان برازيليا (المؤتمر العالمي الثاني الرفيع المستوى بشأن السلامة على الطرق عام 2015م) على دعوة الدول التي لم تقم بتخطيط استراتيجي على المستوى الوطني تنفيذا للخطة العالمية من أجل السلامة على الطرق.

وقد نصت مهام المجلس الاعلى للمرور على اعداد استراتيجية شاملة للسلامة المرورية من خلال رسم السياسات والخطط في مجال الهندسة والسلامة المرورية ومراقبة تنفيذها، علماً أن من ضمن صلاحيات المجلس

المنصوص عليها في الأنظمة والقوانين هو تحديد مهام ومسؤوليات الوزارات والهيئات والجهات القائمة على تنفيذ خطط قطاع المرور .

وبناء على ما ذكر فقد تم إعداد خطط من قبل المجلس الأعلى للمرور ووزارة النقل والمواصلات والتي كانت على النحو التالي:

- تم اعتماد استراتيجية قطاعية للنقل والمواصلات للأعوام 2017-2020، وقد تضمنت على أربع أهداف استراتيجية، قطاع نقل ومواصلات مُحوكم وفق المعايير الدولية، تعزيز السلامة على الطرق لمستخدمي الطريق، تطوير البنى التحتية للنقل الطرقي الداخلي، فلسطين جزءاً من شبكة الربط العربي والدولي.
- كما تم إعداد خطة استراتيجية للمجلس الأعلى للمرور 2019-2021، وقد اشتملت الخطة على أربع أهداف استراتيجية: مرفق مرور آمن، ترسيخ الثقافة المرورية لضمان سلامة الانسان وممتلكاته حفاظا على أمن البلاد ومقوماتها البشرية والاقتصادية، تعميق وتوثيق التعاون مع المؤسسات الاهلية والاقليمية والدولية، الوصول الى بيانات موحدة وشاملة لمنظومة قطاع المرور من أجل رفع مستوى السلامة المرورية على الطرق.

وعلى الرغم من وجود تلك الخطط إلا أنه تم تسجيل الملاحظات التالية:

1. لم يتبين لنا وجود خطة استراتيجية شاملة للسلامة على الطرق تشترك فيها جميع المؤسسات ذات العلاقة والمعنية بالسلامة المرورية، بحيث تعتمد الخطط القطاعية المختلفة لكافة الأطراف ذات العلاقة بالنقل على الطرق على الاستراتيجية الشاملة للسلامة على الطرق، وتكون هذه الخطة مبنية على القواعد الخمس الأساسية التي اعتمدها الخطة العالمية لعقد العمل من أجل السلامة على الطرق 2011 - 2020 الصادرة عن منظمة الصحة العالمية، والمتمثلة في: إدارة شؤون السلامة على الطرق، طرق وتنقل أكثر أمناً، مركبات أكثر أمناً، مستخدمو طرق أكثر أمناً، الاستجابة بعد التصادم.

2. لا يوجد ترابط بين الخطة الاستراتيجية للمجلس الأعلى للمرور والخطة الاستراتيجية القطاعية للنقل والمواصلات، وبالتالي فقد تم صياغة اهداف استراتيجية للمجلس تختلف عن الاهداف الاستراتيجية القطاعية للنقل والمواصلات.

3. وجود ضعف في عملية التخطيط من قبل المجلس الأعلى للمرور والتي كانت على النحو التالي:

- لا يوجد ربط بين الأهداف الاستراتيجية واهداف التنمية المستدامة المرتبطة بالسلامة المرورية، كما لم يتم تحديد الأهداف والسياسات الوطنية التي يساهم المجلس في تحقيقها وربطها بالأهداف الاستراتيجية للمجلس.

- لم يتم تشخيص الوضع الحالي للمجلس من خلال تحليل نقاط القوة والضعف والفرص والتهديدات، بالإضافة الى عدم وجود تحليل للتحديات والمعوقات التي تواجه المجلس في عمله.

- لم يتم صياغة رسالة ورؤية للمجلس بما يضمن الانتقال من الوضع الحالي إلى الوضع المستهدف.
- لم يقيم المجلس الأعلى للمرور بوضع مؤشرات لقياس مدى كفاءة وفاعلية الإجراءات التي قام بتنفيذها.
- تم إعداد تقرير لإنجازات المجلس الأعلى للمرور لعام 2018م، إلا أنه لا يوجد ترابط بين الأهداف الاستراتيجية والفرعية والأنشطة الموجودة في الخطة الاستراتيجية وبين تقرير الإنجاز، حيث أن تقرير الإنجاز لا يرتبط بإنجاز الخطة الاستراتيجية وإنما هو سرد لأعمال المجلس فقط.
- لم يتم وضع خطط سنوية مبنية على جدول زمني لتنفيذ الخطة الاستراتيجية بحيث يكون هنالك ربط وعلاقة واضحة ما بين الخطة السنوية وأهدافها وما بين الخطة الاستراتيجية.

الأثر:

إن عدم وجود استراتيجية وطنية شاملة للسلامة على الطرق تعتمد عليها الأطراف ذات العلاقة في صياغة الخطط القطاعية أدى إلى تعدد الجهود التي تقوم بها الاطراف ذات العلاقة في مجال السلامة المرورية مثل التوعية المرورية (مجلس المرور الأعلى، وزارة النقل والمواصلات، وزارة الصحة، جهاز الشرطة)، وضبط المركبات على الطرق (جهاز الشرطة الفلسطيني، وزارة النقل والمواصلات-دوريات السلامة على الطرق).

الأسباب:

من أسباب عدم وجود خطة استراتيجية شاملة للسلامة على الطرق هو عدم فاعلية الجهة التنسيقية والتي تضم كافة الأطراف ذات العلاقة بالسلامة على الطرق (المجلس الأعلى للمرور)، وبالتالي عدم تمكنه من وضع استراتيجية وطنية للسلامة على الطرق تعتمد عليها الأطراف ذات العلاقة في صياغة الخطط القطاعية.

التوصيات:

- ضرورة إعداد واعتماد خطة استراتيجية شاملة للسلامة على الطرق تشترك فيها جميع المؤسسات ذات العلاقة والمعنية بالسلامة المرورية، بحيث يتم بناؤها على القواعد الخمس الأساسية التي بنيت عليها الخطة العالمية لعقد العمل من أجل السلامة على الطرق 2011-2020م الصادرة عن منظمة الصحة العالمية.
- ضرورة أن تبني الخطط القطاعية المختلفة لكافة الأطراف ذات العلاقة بالنقل على الطرق على الاستراتيجية الشاملة للسلامة على الطرق.
- ضرورة أن يتم نشر هذه الاستراتيجية الشاملة على أوسع نطاق ممكن، وبالوسائل الممكنة كافة.
- ضرورة إقرار الجهات الفلسطينية المختصة مؤشرات وطنية قادرة على رصد التحسن في وضع السلامة المرورية، وإنفاذ العقد الدولي للسلامة على الطرق 2011-2020م، مستفيدين من المؤشرات التي طرحتها خطة عقد العمل التنفيذية الصادرة عن منظمة الصحة العالمية.

رد الجهة:

- لم يلتقي الفريق الذي أعد التقرير بالادارة العامة للدراسات والتخطيط وبالتالي لا نعلم طريقة واسلوب ومنهجية ما وصف به عنصر التخطيط.
- صدر قرار من مجلس ادارة المجلس الاعلى للمرور في جلسته بتاريخ 13/12/2020 العمل على اعداد استراتيجية وطنية للسلامة المرورية في فلسطين بالشراكة مع كافة الجهات ذات العلاقة.
- يوجد لدى المجلس الأعلى للمرور الخطة الوطنية الاستراتيجية 2019-2021، ولكن هناك معوقات فنية وقانونية ومادية تحول دونما التنفيذ الكامل لها.
- لقد تم العمل على الهدف رقم (1) في خطة المجلس الاستراتيجية المشار لها سابقا، ومنه الهدف الفرعي (5) لتوفير بيئة مرورية امنة عند المدارس اذا تم انجاز 20 مدرسة ضمن 50 مدرسة الاكثر خطورة مروريا.
- يعمل حاليا المجلس الاعلى للمرور على اعداد استراتيجية شاملة للسلامة المرورية وانسياب حركة المرور والنقل.
- وطنيا: يقدم المجلس الاعلى للمرور رأيه ورؤيته من خلال اللجان المشتركة ولجان السير بما يعزز السلامة المرورية وقام المجلس بارسال عدد من المراسلات لجهات ذات علاقة بالخصوص لتوجيهها الاهتمام بعنصر السلامة المرورية.
- لا يتوفر لدى المجلس قاعدة بيانات بخصوص عدد الحوادث وما ينتج عنها وهذه البيانات تتوفر لدى جهاز الشرطة ووزارة الصحة وغير متناسقة ولا تقدم ذات العدد من حيث الوفيات والاصابات، وبالتالي فان هذا أمر يتعلق بتلك المؤسسات واسلوب اعتمادها ان الوفاة او الاصابة كانت بسبب حادث مرور او غيره.
- يوجد بعض التقاطع بين الخطة الوطنية القطاعية للنقل والمواصلات وخطة المجلس الاعلى للمرور في مجال السلامة المرورية، وهذا يمكن استنتاجه على سبيل المثال بالرجوع للصفحة 49 من الخطة الاستراتيجية القطاعية للنقل والمواصلات 2011-2013 وذكرها صراحة قطاع السلامة المرورية وفيما بني بعدها من خطط سنوية.
- يوجد رسالة ورؤية للمجلس تتناسب والأساس الدستوري لتشكيل المجلس الاعلى للمرور وفق قانون المرور رقم 2000/5 و نظام المجلس رقم (2009/8). و كما يلي: الرؤية " أن نكون مجلسا مروريا متميزا في مجال النوعية المرورية والتدريب والدراسات على المستويين المحلي والدولي بما يخدم متطلبات وخطط السلامة المرورية في فلسطين"، والرسالة " تحسين وتطوير مستوى السلامة المرورية على الطرق الفلسطينية والحد من الخسائر البشرية والاقتصادية الناتجة عن حوادث المرور".

- ان وجود المجلس الاعلى للمرور في قفص وزارة النقل والمواصلات وتحت مظلتها دونما استقلال اداري ومالي يثبط الجهود والرؤى والخطط للنهوض بواقع السلامة المرورية بالرغم من استفادة المجلس مباشرة من بعض كوادر و مخصصات وزارة النقل والمواصلات.
- ان وجود عقد السلامة المرورية المعتمد لدى الامم المتحدة واعلاني موسكو وبرازيليا يعد لبنة اساسية لتطوير الخطط وتنسيق الجهود للحصول على واقع مروري افضل في فلسطين.

رأي الديوان: نؤكد على الملاحظة حيث لا يوجد ترابط بين خطة وزارة النقل والمواصلات وخطة المجلس ولم يتم إعداد خطة شاملة للسلامة على الطرق.

3. اجتماعات وقرارات مجلس الادارة والجهود التنسيقية:

ضعف الجهود التنسيقية بين الأطراف ذات العلاقة بالسلامة المرورية والتي تكون من خلال المجلس الأعلى للمرور.

يعتبر المجلس الأعلى للمرور الجهة المسؤولة عن التنسيق بين الأطراف ذات العلاقة، حيث أن السلامة المرورية مسؤولية جماعية مشتركة بين كافة الجهات الحكومية وغير الحكومية، حيث إن عمل كل جهة بصورة منفردة يؤدي إلى تداخل في الصلاحيات والمهام وقصور في الأداء، وتكون الجهود التنسيقية من خلال اللجان المحلية والاجتماعات والأنشطة المرتبطة بالسلامة المرورية بالإضافة إلى اجتماعات مجلس الإدارة حيث يضم العديد من الجهات التي تُعنى في مجال السلامة المرورية وهي رئاسة المجلس وزير النقل والمواصلات، وعضوية وزارة الداخلية، سلطة جودة البيئة، وزارة الحكم المحلي، وزارة الصحة، وزارة المالية، وزارة الإعلام، وزارة النقل والمواصلات، وزارة الأشغال العامة والإسكان، وزارة التربية والتعليم العالي، خمسة ممثلين عن القطاع الأهلي والخاصة.

ومن خلال الاطلاع على الجهود التي بذلها المجلس في التنسيق بين تلك الأطراف فقد تم تسجيل الملاحظات التالية:

- عدم التزام المجلس بعقد اجتماعاته الدورية حسب ما نص عليه النظام حيث تم عقد اجتماع واحد فقط في العام 2018 لمجلس الادارة الخاص بمجلس المرور واجتماع واحد في العام 2019م، وذلك خلافاً للبند رقم (1) من المادة رقم (10) من قرار مجلس الوزراء رقم (8) لعام 2009م بشأن نظام المجلس الأعلى للمرور، والتي نصت على "يعقد مجلس الإدارة اجتماعاته العادية مرة كل شهر على الأقل بدعوة من رئيسه

قبل أسبوع من الموعد المقرر لتاريخ الجلسة، على أن تشمل الدعوة مكان الجلسة وموعدها مرفقاً بها جدول الأعمال".

- من خلال تقرير الانجازات الخاص بالعام 2018 فقد تبين وجود عدة اجتماعات وورش العمل مع الاطراف ذات العلاقة، إلا أنه لم تكن ضمن منهجية وخطة واضحة ولم تكن تحت مظلة مجلس المرور الأعلى، حيث أن كافة الاجتماعات هي عبارة عن مشاركة المجلس كعضو وليس من تنظيم مجلس المرور الأعلى.

ضعف عملية تنفيذ القرارات الصادرة عن المجلس الاعلى للمرور

- ضعف في تنفيذ بعض القرارات الصادرة عن مجلس الإدارة حيث تم الاطلاع على قرارات مجلس الإدارة للمجلس الاعلى للمرور وقد تبين وجود قرارات صادرة عن مجلس إدارة المجلس الاعلى للمرور دون أن يتم تنفيذها، وقد كانت على النحو التالي:

تاريخ الجلسة	رقم القرار	القرار
2018/8/12	5	اعداد دراسة تحليلية لبيانات الحوادث المرورية بهدف تحديد مسببات الحوادث من قبل المجلس الأعلى للمرور.
	6	اعداد دراسة من قبل المجلس الأعلى للمرور لدراسة النقاط السوداء (مناطق تكرار الحوادث المرورية)
	9	تظافر الجهود لتوفير دعم مالي للمجلس للتمكن من أداء مسؤولياته من حيث معالجة النقاط السوداء وتنفيذ حملات توعية مرورية وتوفير أجهزة GPS
2019/6/23	1	تشكيل لجنة لتعمل على تقديم مقترح وتصور لتقييم وضع المجلس الأعلى للمرور وإعادة تفعيله بالشكل الذي يحقق الغايات والاهداف من انشائه.

ومن الأسباب التي أدت إلى ضعف الجهود التنسيقية وعدم تنفيذ قرارات مجلس الإدارة:

- ضعف المتابعة والجهود المبذولة لعقد اجتماعات دورية من قبل مجلس الإدارة.
- عدم وجود متابعة من المستويات العليا في إدارة المجلس والإدارة التنفيذية لتنفيذ القرارات ومساءلة الإدارة التنفيذية واللجان المشكلة بخصوص تنفيذ القرارات بالإضافة الى عدم انعقاد جلسات مجلس الإدارة بشكل مستمر للوقوف على قرارات المجلس والقضايا العالقة.

الأثر:

- إن عدم عقد اجتماعات دورية لمجلس الإدارة ووجود ضعف في الجهود التنسيقية على مستوى الإدارة التنفيذية قد يؤدي إلى صعوبة في توحيد جهود الأطراف ذات العلاقة بالسلامة المرورية مما يؤدي إلى تنوع واضعاف هذه الجهود.

- إن عدم تنفيذ قرارات مجلس الإدارة قد يؤدي لعدم وجود جدية في تطوير عمل المجلس فيما يتعلق بالسلامة المرورية، وبالتالي عدم وجود فعالية لاجتماعات مجلس الإدارة ومخرجاته.

التوصية:

- ضرورة العمل على الالتزام بالمهام الموكلة لمجلس الإدارة في عقد اجتماعات دورية كل ثلاث شهور، بالإضافة لعقد اجتماعات طارئة وقت الحاجة وذلك للوقوف على المشاكل والمعوقات التي تواجه مجلس المرور والعمل على تطوير العمل في المجلس مما ينعكس على التوجه قداماً في السلامة المرورية.

- ضرورة الالتزام بتنفيذ قرارات مجلس الإدارة، والعمل على تحمل كافة أعضاء المجلس مسؤولياتهم في تنفيذ القرارات.

رد الجهة:

يعقد المجلس الاعلى للمرور جلسات مجلس كل ثلاثة أشهر وبسبب جائحة كورونا اوقف المجلس جلساته وفي جلسة التي انعقدت بمقر وزارة النقل والمواصلات بتاريخ 2020/12/13 صدر قرار بالتأكيد على انعقاد جلسات المجلس كل ثلاثة أشهر في اليوم الخامس عشر واذا ما صادف هذا التاريخ عطلة رسمية او اجازة نهاية أسبوع يصار الى عقد الجلسة في أول يوم عمل يليه.

رأي الديوان: نؤكد على الملاحظة.

4. قواعد البيانات

ضعف فاعلية وكفاية الاجراءات المتعلقة بتحليل أسباب الحوادث ووضع الحلول المناسبة لها لمعالجتها والتغلب عليها ووضع مؤشرات مرتبطة بالسلامة المرورية.

من خلال الاطلاع على الخطة الاستراتيجية الخاصة بالمجلس الأعلى للمرور، فقد تبين أن الهدف الاستراتيجي الرابع قد نص على "الوصول الى بيانات موحدة وشاملة لمنظومة قطاع المرور من أجل رفع مستوى السلامة على الطرق"، وقد نصت الاهداف الفرعية على "ايجاد قاعدة بيانات مرورية شاملة ومفصلة ومن ضمن المخرجات اعداد دراسات وتقارير تتعلق بالسلامة المرورية".

وقد نصت مهام المجلس على "إنشاء قواعد بيانات خاصة بالمرور من خلال توفير الإحصائيات المرورية اللازمة وتحليلها"، كما نص الهدف الاستراتيجي الرابع لمجلس المرور على " الوصول الى بيانات موحدة وشاملة لمنظومة قطاع المرور من أجل رفع مستوى السلامة المرورية على الطرق".

وقد أوصى المؤتمر الوزاري العالمي الثاني للسلامة على الطرق (اعلان برازيليا) 2015م على تحسين جودة عملية جمع البيانات المنهجية والمتكاملة عن وقوع حوادث المرور، بما في ذلك المعلومات الواردة من مختلف

المصادر وعن الوفيات والاصابات والعجز والتي تشتمل على بيانات مصنفة، كما تطرق عقد العمل من أجل السلامة على الطرق 2011-2020 على إنشاء نظم للمعلومات من أجل إجراء رصد وتقييم متواصل للبيانات للوصول إلى بعض المؤشرات والتي تساعد في إتخاذ القرارات المناسبة.

عقد العمل من أجل السلامة على الطرق

- إنشاء نظم وطنية ومحلية داعمة لقياس ورصد الوفيات الناجمة عن حوادث المرور على الطرق والإصابات والتصادمات.
- إنشاء ودعم النظم الوطنية والمحلية لقياس ورصد الحوادث المؤقتة مثل متوسط السرعة، ومعدلات ارتداء الخوذ، معدلات وضع أحزمة المقاعد .. وغير ذلك.
- وضع ودعم نظم وطنية ومحلية لقياس ورصد حوادث التدخلات الخاصة بالسلامة على الطرق.
- إنشاء ودعم نظم وطنية ومحلية لقياس ورصد التأثير الاقتصادي للإصابات الناجمة عن حوادث المرور على الطرق.
- وضع ودعم نظم وطنية ومحلية لقياس ورصد التعرض للإصابات الناجمة عن حوادث المرور على الطرق.

النشاط 5 :إنشاء نظم للمعلومات ودعمها بغية إجراء رصد وتقييم متواصل يشمل عدداً من العمليات والمقاييس للحصائل

ومن خلال التدقيق على المجلس الأعلى للمرور فقد تبين ما يلي:

1. لم يتم مجلس الأعلى للمرور بإنشاء قواعد بيانات مرورية موحدة وشاملة لقطاع المرور، وذلك لتساعد القطاع على اعداد دراسات وتقارير تتعلق بالسلامة المرورية من أجل رفع مستوى السلامة على الطرق عملاً بالمهام الموكلة له وتنفيذاً للأهداف الاستراتيجية وتماشياً مع التوجه العالمي.
2. لا يوجد لدى المجلس الأعلى للمرور معلومات متعلقة بحوادث الطرق بحيث تكون مأرشفة ومرتبطة بقاعدة بيانات شاملة لكافة الحوادث ويسهل الوصول إليها من خلال توفير الإحصائيات المرورية اللازمة وتحليلها.
3. على الرغم من إمكانية طلب البيانات المتعلقة بحوادث المرور من قبل الأطراف ذات العلاقة، إلا أنه لا يتم اجراء تحليل لأسباب الحوادث وذلك لوضع الحلول المناسبة لتجنبها وعدم تكرارها وذلك من خلال معرفة الظروف التي أدت إلى وقوعها والعمل في تحسين تلك الظروف عن طريق دراسة كل حادث لمعرفة العوامل التي سببت وقوعها وتحليل العوامل المسببة لهذه الحوادث واتخاذ الإجراءات والاحتياجات الوقائية الكفيلة بمنع تكرار هذه الحوادث، وتحديد مدى ما تسببه الحوادث والإصابات من أضرار على المجتمع والدولة والأفراد من النواحي النفسية والمعنوية والنواحي المادية.

4. لا يوجد لدى المجلس آليات واضحة للحصول على بيانات دقيقة حول الاصابات الناجمة عن حوادث الطرق، حيث يتم الحصول على بيانات حوادث المرور من خلال وزارة الصحة والشرطة والهلال الاحمر من خلال مراسلات رسمية لكن لا يوجد الية للحصول عليها بشكل مستمر لغايات التحليل.

5. لم يتم العمل على وضع مؤشرات وطنية لحوادث المرور تساعد صناع القرار في إتخاذ القرارات المناسبة وقادرة على رصد التحسن في وضع السلامة المرورية، مثل المؤشرات المرتبطة بالسلامة المرورية (متوسط السرعة، ومعدلات ارتداء الخوذ، معدلات وضع الأحزمة...الخ) ومؤشرات التعرض للإصابة أو الوفاة الناتجة عن حوادث المرور وبالإضافة الى قياس التأثير الاقتصادي للإصابات، وذلك لتحديد حجم مشكلة الاصابات والوفيات الناجمة عن حوادث المرور والتعرف على واقع الحوادث والاصابات للمساعدة في تحقيق أهداف السلامة المرورية والحد من الحوادث والاصابات الناتجة عنها، وذلك لإنفاذ العقد الدولي للسلامة على الطرق 2011-2020م والاستفادة من المؤشرات التي تم طرحها في العقد لما في ذلك من أهمية في عملية اتخاذ القرارات المتعلقة بالسلامة المرورية.

من الأسباب التي أدت إلى وجود ضعف في الاجراءات المتعلقة بتحليل أسباب الحوادث ووضع الحلول المناسبة لها هو:

عدم وجود إمكانيات فنية لدى المجلس لجمع البيانات المتعلقة بالحوادث المرورية وعدم وجود آليات واضحة ووفق منهجية محددة للوصول إلى البيانات من الأطراف ذات العلاقة (شرطة المرور، وزارة الصحة، جهاز الاحصاء).

الأثر:

إن عدم وجود قواعد بيانات خاصة بحوادث المرور أو عدم وجود آليات واضحة للحصول على بيانات دقيقة حول الحوادث والاصابات الناجمة عنها قد يؤدي إلى:

- التأثير سلباً على صحة القرارات المتخذة وعدم إمكانية دراسة الأثر المتوقع منها.
- وجود ضعف وقصور في عملية التخطيط نتيجة عدم تعزيزها ببيانات ومؤشرات واضحة.
- ضياع الوقت في الحصول على المعلومات كما سيؤدي لوجود ازدواجية في الجهود المبذولة.
- عدم تطابق البيانات التي يتم جمعها بين مختلف الاطراف التي لها علاقة بقطاع المرور، حيث ان بيانات حوادث الطرق تجمع من عدة أطراف ومن خلال عدة نماذج مختلفة مما قد يؤثر على دقة الاحصائيات.
- إن وجود صعوبة في جمع وتوفير البيانات لا يساعد في وضع المؤشرات وبالتالي عدم إمكانية تحديد حجم المشكلة ووضع حلول مناسبة ودراسة أثر هذه الحلول.

التوصيات:

- ضرورة العمل على توفير قاعدة بيانات شاملة وموحدة لكافة قطاع المرور وذلك من خلال تبادل البيانات ضمن قاعدة بيانات وطنية مشتركة لتخزين وتحليل ونشر هذه البيانات، لتمكين وتزويد صانعي القرارات وراسمي السياسات بالمعلومات الموثوقة والمدعمة علمياً وبطريقة متاحة للجميع.
- ضرورة العمل على إيجاد آلية واضحة ومعتمدة من الأطراف ذات العلاقة للحصول على كافة المعلومات والاحصائيات المتعلقة بالمرور والحوادث والاصابات، بهدف تحليلها والخروج بأسباب الحوادث والعمل على وضع الحلول المناسبة لتجنبها وعدم تكرارها، بالإضافة الى المساعدة في وضع المؤشرات المتعلقة بالسلامة المرورية ومؤشرات التعرض للإصابة أو الوفاة الناتجة عن حوادث المرور وقياس التأثير الاقتصادي للإصابات، وذلك للمساعدة في عملية التخطيط واتخاذ القرارات المناسبة.

رد الجهة:

ضرورة ان يكون هناك مرصد وطني للسلامة المرورية يعمل على منع تضارب التوثيقات الرسمية حول عدد الوفيات والاصابات الناجمة عن حوادث الطرق، ومن جهة اخرى سيعمل المرصد الوطني على إيجاد آلية واضحة ومعتمدة من الأطراف ذات العلاقة للحصول على كافة المعلومات والاحصائيات المتعلقة بالمرور والحوادث والاصابات، بهدف تحليلها والخروج بأسباب الحوادث والعمل على وضع الحلول المناسبة لتجنبها وعدم تكرارها، بالإضافة الى المساعدة في وضع المؤشرات المتعلقة بالسلامة المرورية ومؤشرات التعرض للإصابة أو الوفاة الناتجة عن حوادث المرور وقياس التأثير الاقتصادي للإصابات.

رأي الديوان: نؤكد على الملاحظة حيث أن من مهام المجلس "إنشاء قواعد بيانات خاصة بالمرور من خلال توفير الإحصائيات المرورية اللازمة وتحليلها".

5. التشريعات والقواعد المرورية:

- عدم اكتمال التشريعات والاجراءات الخاصة بالسلامة المرورية والتي تحكم عمل الأطراف ذات العلاقة.
- عملاً بالمهام الموكلة للمجلس الاعلى للمرور والمنصوص عليها في المادة رقم (5) من نظام قرار مجلس الوزراء رقم (8) لعام 2009م بشأن نظام المجلس الاعلى للمرور (تطوير التشريعات المرورية وهندسة الطرق بما يتوافق مع المعايير المحلية والدولية)، فقد أعتد المجلس الاعلى للمرور في استراتيجيته ضمن الهدف الاستراتيجي "مرفق مروري آمن" اهداف فرعية لتطوير اجراءات العمل وتطوير القوانين ومن ضمنها ما يلي:

المخرجات	هدف فرعي	هدف عام
دليل هندسي تشغيلي لمحطات مواقف المركبات	1. اعداد دليل هندسي تشغيلي	مرفق
دليل التحكم المروري المؤقت في مناطق العمل	2. ضمان تأمين حركة المرور	مروري
دليل دراسة الاثر المروري في مراكز المدن وضواحيها	3. اعداد دليل هندسي	آمن

- كما نصت الخطة الاستراتيجية القطاعية للنقل والمواصلات على تطوير واعتماد التشريعات المتعلقة بالمرور، والبيان التالي يبين الهدف الاستراتيجي والنتائج والجدول الزمني للتنفيذ:

خطة عمل				النتائج	الهدف الاستراتيجي
نوع الوثيقة	وصف مختصر	عنوان المبادرة	الشهر/ السنة		
تشريع	تعديل/ تطوير قانون المرور الفلسطيني رقم 5 لعام 2000 بما يتلائم مع التطور الحاصل في قطاع النقل والمواصلات.	قانون المرور	2017/12	تطوير قانون المرور	القطاع محوكم ومتمكامل وفق المعايير الدولية
تشريع	تعديل/ تطوير اللائحة التنفيذية لقانون المرور الفلسطيني (المعدل).	اللائحة التنفيذية لقانون المرور	2019/12		
تشريع	إعداد قانون الطرق	قانون الطرق	2018/12	إعداد وإقرار قانون الطرق	

وعلى الرغم مما ذكر فقد تبين ما يلي:

- ❖ عدم اعتماد قانون الطرق حتى تاريخ التدقيق حيث نص البرنامج الزمني للخطة الاستراتيجية القطاعية للنقل والمواصلات على انه سيتم اعتماد قانون الطرق خلال العام 2018م، وقد تطرق المجلس الاعلى للمرور ضمن التحديات التي اعتمدها الى عدم وجود قانون للطرق مختص بكل ما هو متعلق بالطرق من حيث المواصفات وجوانب الطرق.... الخ، علماً أنه تم افادتنا بوجود مسودة للقانون.
- ❖ لم يتم تعديل وتطوير قانون المرور واللائحة التنفيذية الخاصة به بما يتلاءم مع التطور الحاصل في قطاع النقل والمواصلات، بناء على الخطة الزمنية لتنفيذ الهدف الاستراتيجي الأول ضمن الخطة الاستراتيجية القطاعية للنقل والمواصلات.

❖ قام مجلس المرور بإعداد أدلة إجراءات لتنظيم العمل لكافة الأطراف التي تعمل بقطاع المرور وذلك عملاً بالأهداف الفرعية المعتمدة في استراتيجية المجلس دون أن يتم إتمامها وتطبيقها، وقد كانت على النحو التالي:

- الهدف الفرعي "إعداد دليل هندسي تشغيلي": تم إعداد مسودة لدليل هندسي تشغيلي لمواقف السيارات الخاصة والعمومية لكن لم يتم اعتماده من المجلس.
- الهدف الفرعي "ضمان تأمين حركة المرور": تم إعداد دليل التحكم المروري وسلامة المرور في مناطق العمل لكن لم يتم اعتماده من المجلس.
- الهدف الفرعي "إعداد دليل هندسي": لم يتم إعداد دليل دراسة الاثر المروري في مراكز المدن وضواحيها، علماً أنه من ضمن الاحتياجات التي تم اعتمادها في الخطة الاستراتيجية لمجلس المرور هو "عمل برنامج تدريبي في برامج التحليل المروري الحديثة، ودراسة الاثر المروري" الا انه لم يتم تنفيذ هذا الاحتياج حتى تاريخ التدقيق.

ومن الأسباب التي أدت إلى عدم اعتماد وتطوير التشريعات وأدلة الإجراءات الخاصة بالمرور والطرق هو:

- وجود نقص في التمويل اللازم لطباعة أدلة الإجراءات التي تم إعدادها وأجراء ورش عمل وتدريب عليها.
- عدم وجود خبرة لدى طواقم مجلس المرور في التحليل المروري، علماً أنه من ضمن الاحتياجات التي تم اعتمادها في الخطة الاستراتيجية لمجلس المرور هو "عمل برنامج تدريبي في برامج التحليل المروري الحديثة، ودراسة الاثر المروري".

الأثر: إن وجود أدلة الإجراءات غير معتمدة وغير مطبقة وعدم تطوير تشريعات المرور قد يحد من تطور العمل في المجلس بخصوص السلامة المرورية بالإضافة إلى عدم تمكن المجلس من إتخاذ القرارات المناسبة والمبنية على إجراءات مدروسة ومعتمدة، وعدم مواكبة التطور الحاصل في قطاع النقل والمواصلات والسلامة المرورية.

التوصيات:

- ضرورة قيام الإدارة التنفيذية بعرض واعتماد أدلة الإجراءات من قبل مجلس الإدارة، كما يجب على مجلس إدارة مجلس المرور توفير الإمكانيات اللازمة لتطوير أدلة الإجراءات الموجودة في المجلس من حيث الطباعة والتدريب وإعداد ورش عمل لتسويق الأدلة على الأطراف المعنية بالسلامة المرورية.
- العمل على إتخاذ إجراءات لتطوير واعتماد التشريعات المرورية بما يتلاءم مع التطور الحاصل في قطاع المرور.

رد الجهة:

نود اعلامكم بأنه قد تم الانتهاء من إعداد الأدلة المذكورة وستعرض على إجتماع مجلس الادارة القادم المتوقع خلال شهر ديسمبر (كانون أول) القادم لإعتمادها، وسيتم نشر وعمل ورش عمل للتعريف بهذه الأدلة بعد اعتمادها حيث سنستهدف الجهات ذات الاختصاص بهذه الأدلة عبر ورشات عمل تدريبية من قبل الطاقم الهندسي وطباعة هذه الأدلة ونشرها.

رأي الديوان: نؤكد على الملاحظة.

6. التوعية المرورية

ضعف الاجراءات المتخذة لزيادة الوعي بمخاطر الحوادث وزيادة الوعي بالسلامة المرورية.

من مهام المجلس الأعلى للمرور التوعية المرورية والتي تم ذكرها في قرار مجلس الوزراء رقم (8) لعام 2009م بشأن نظام المجلس الأعلى للمرور، تنظيم حملات إعلامية مكثفة ومستمرة تهدف إلى التعريف بالأنظمة والقوانين المرورية والآثار الناجمة عن المخالفات المرورية وتنظيم برامج تدريبية لأفراد شرطة المرور وجميع العاملين في مجال السلامة المرورية وإعداد النشرات والمطبوعات الخاصة بأعمال المجلس والإشراف على إصدارها وفق اللوائح المعتمدة.

كما نصت الخطة الاستراتيجية للمجلس الأعلى للمرور ضمن الهدف الاستراتيجي الثاني على "ترسيخ الثقافة المرورية لضمان سلامة الإنسان وممتلكاته حفاظاً على أمن البلاد ومقوماتها البشرية والاقتصادية"، وذلك من خلال الهدف الفرعي (1): "رفع مستوى الوعي المروري لكافة مستخدمي الطريق"، وذلك من خلال عدة أنشطة وهي ترسيخ مفهوم ثقافة الوعي المروري لدى الطلاب، ونشر الوعي المروري لدى كافة مستخدمي الطريق، وإنتاج مواد إعلانية ودعائية خاصة بالتوعية المرورية، والهدف الفرعي (2): "عقد وتنظيم المناسبات والفعاليات المرورية الفلسطينية والعربية والدولية"، من خلال القيام بممارسة فعاليات أسبوع المرور العالمي. وقد تطرق عقد العمل من أجل السلامة على الطرق 2011/ 2020 في القاعدة رقم (4) "مستخدمو طرق أكثر أمناً" إلى:

عقد العمل من أجل السلامة على الطرق 2011 - 2020

• إعداد برامج شاملة للارتقاء بسلوك مستخدمي الطرق، ومواصلة أو زيادة إنفاذ القوانين والمعايير، بجانب زيادة الوعي والتثقيف العام لزيادة معدلات استخدام أحزمة الأمان والخوذات، ولتقليل القيادة تحت تأثير المسكرات، وخفض السرعة، وغيرها من عوامل الخطر.

القاعدة 4: مستخدمو طرق أكثر
أمناً

• زيادة الوعي بعوامل الخطر المرتبطة بالسلامة على الطرق، وبالتدابير الوقائية، وتنفيذ حملات دعائية اجتماعية للمساعدة في التأثير على الآراء والمواقف بشأن الحاجة إلى برامج لسلامة المرور على الطرق.

النشاط 1: زيادة الوعي

ومن خلال الاطلاع على إنجازات المجلس الأعلى للمرور بخصوص التوعية المرورية خلال العام 2018 فقد تبين أنها تضمنت: 1. حملة القيادة الآمنة في فصل الشتاء. 3. مسيرات مرورية. 4. اسبوع المرور العربي. 4. برنامج التوعية المرورية للمدارس. المواد الاعلامية: 1. بث ومضات ارشادية عبر الاذاعات المختلفة 2. طباعة 5000 نسخة من القصة المرورية 3. 1000 نسخة من القيادة الآمنة في فصل الشتاء 4. 1000 نسخة ارشادات السلامة المرورية. إلا أنه قد تبين ما يلي:

- لا يوجد لدى المجلس خطة توعية مرورية شاملة عملاً بالأهداف الاستراتيجية، حيث يوجد خطة للتوعية في المدارس فقط.
- عدم وجود كادر بشري مؤهل ومدرب للقيام بالتوعية المرورية، حيث تتم عمليات التوعية في المجلس من خلال موظفي المجلس (موظف علاقات عامة و3 مهندسين) ويتم الاستعانة بنقابة السائقين والتنسيق مع فاحصي المركبات.
- لم يتم المجلس الاعلى للمرور بعمل دورات تدريبية لأفراد شرطة المرور وجميع العاملين في مجال السلامة المرورية.
- تبين وجود ضعف في الحملات الإعلامية المكثفة والمستمرة (المكتوبة، المرئية، والمسموعة) بخصوص تعريف مستخدمي الطرق بالأنظمة والقوانين المرورية والآثار الناجمة عن المخالفات المرورية.
- لا يوجد سياسات لتشجيع المشي أو ركوب الدراجات أو تشجيع الاستثمار في المواصلات العامة.

الأثر: إن عدم وجود خطط شاملة لزيادة وعي مستخدمي الطرق وعدم عقد دورات للعاملين بالسلامة المرورية يضاعف من مستوى الوعي لدى مستخدمي الطرق.

التوصيات:

ضرورة العمل على إعداد خطة توعية مرورية شاملة بحيث يتم تنظيم العمل وتنسيق الجهود بين كافة الاطراف على ان تتضمن أنشطة محددة مرتبطة بجدول زمني، تستهدف زيادة الوعي بالسلامة المرورية وتعريف مستخدمي الطريق بالأنظمة والقوانين المرورية والآثار الناجمة عن الحوادث المرورية والعمل على تأهيل الكادر البشري لتنفيذ هذه الخطة.

رد الجهة:

- لقد تم رفد المجلس الاعلى للمرور بموظف جديد وحديثاً يتم التعاون مع الجامعات الفلسطينية (القدس المفتوحة) وانطلاقاً من المسؤولية الجامعية المجتمعية ودعمها للعمل التطوعي في فلسطين وعلى اعتبار أن العمل التطوعي جزء من الخطة الدراسية للطلبة يتم حالياً مشاركة طلاب متطوعين في مجالات مختلفة للاستفادة من طاقاتهم لرفع مستوى السلامة المرورية في فلسطين.
- بالتعاون مع اعضاء مجلس إدارة المجلس الأعلى للمرور (الشرطة ووزارة التربية والتعليم ونقابة اصحاب مدارس السياقة...الخ) ولرفع مستوى السلامة المرورية في فلسطين يتم تنفيذ برنامج التوعية المرورية في المدارس من خلال استهداف الطلاب في الفئة العمرية ما بين (6-12) للتعريف بقواعد السلامة على الطرق ولهذا الغاية انتج المجلس الأعلى للمرور قصة مرورية ودفتر تلوين بالتعاون مع الإدارة العامة لصحة المدرسية بوزارة التربية والتعليم وطبع منها أكثر من 10000 نسخة (المرفق 3).
- بالتعاون مع وزارة التربية والتعليم تم تضمين مفاهيم التوعية المرورية وتحميلها في المنهاج الجديد على النحو التالي: مفاهيم منفصلة على شكل دروس كاملة أو وحدات دراسية كما هو في مبثي: التربية الوطنية واللغة العربية، مدمجة في مفاهيم تعليمية مختلفة كما هو في جميع المباحث، مع التركيز على الدراسات الاجتماعية واللغة العربية، إضافة الى الانشطة الصحية المرافقة مثل تشكيل فرق السلامة المرورية في جميع المدارس الواقعة على الطرق الخطرة وتدريبها وتزويدها بالادوات الضرورية لعملها وكذلك المساهمة في تنفيذ أنشطة لاصفية لأكساب الطلبة السلوك المروري السليم.
- هناك تكثيف على الحملات الاعلامية بإستخدام مختلف الوسائل الاعلامية وكذلك وسائل التواصل الاجتماعي بهدف تبيان أهمية الالتزام بقواعد السلامة على الطرق وخطورة السلوكيات الخاطئة لرفع مستوى السلامة المرورية حيث تم تنفيذ العديد من الأنشطة والفعاليات ومنها:

- في العام 2019 تم تنفيذ حملة القيادة الامنه في فصل الشتاء حيث تم فيها توزيع منشورات توعوية تحتوي على نصائح وارشادات للقيادة الامنه في فصل الشتاء.
 - في العام 2019 وبالتزامن مع تنفيذ مشروع تأهيل سبع مدارس غير آمنه مرورياً في سبع محافظات فلسطينية مختلفة وبدعم من البنك العربي تم تنفيذ حملة توعوية وتثقيفية للتعريف بقواعد السلامة والالتزام بقواعد السلامة على الطرق لدى كافة مستخدمي الطريق (طلاب وسائقي المركبات الخاصة والعمومية) تحت شعار (توصل بالسلامه) حيث تم استخدام مجموعة من المواد التوعوية التي تم تصميمها وإنتاجها لهذه الحملة بهدف رفع مستوى السلامة المرورية (6250 بروشور + 6250 دفتر تلوين قصة تلوين + 834 سترات فسفورية + 3000 تعليقة معطرة + ستكرز للسيارات لاصق 1250 بالإضافة الى حزمة رسائل نصية قدرها 50000 رساله تم ارسالها لمستخدمي الطرق لحثهم على الالتزام بقواعد السلامة على الطريق).
 - في عام 2020 ومع بداية شهر نوفمبر وعلى مدار ثلاثة عشر يوماً وبالتزامن مع اطلاق حملة الفحص الشتوي تم تنفيذ حملة القيادة الآمنة وتحت شعار (سلامتك بتهمنا) في مختلف المحافظات الفلسطينية بالتعاون مع كافة الشركاء والجهات ذات العلاقة (المحافظة والبلدية والشرطة ومديريات النقل والمواصلات ودوريات السلامة على الطريق) بهدف رفع مستوى السلامة على الطرق لدى كافة مستخدمي الطريق والحد من الحوادث المرورية وخلال الحملة تم توزيع مجموعة من المواد التوعوية والتي تهدف لرفع وتعزيز مفاهيم السلامة المرورية والتي تم تصميمها وإنتاجها لهذه الحملة وشملت (250 سترات فسفورية +800 تعليقة معطرة +100حقيبة للاسعاف الاولي+1900 برشور وتم استخدام اللوحات الاعلانية عند مداخل المدن بالإضافة الى حزمة رسائل نصية قدرها 50000 رساله يتم ارسالها لكافة مستخدمي الطريق لحثهم على الالتزام بقواعد السلامة على الطريق)
 - ينفذ المجلس الاعلى للمرور بالتعاون مع كافة الشركاء أنشطة وفعاليات مرتبط بالمناسبات العالمية والعربية منها اسبوع المرور العربي ويوم المرور العالمي.
- ملاحظة: في عام 2020 ونظراً لجائحة كورونا لم يتم تنفيذ برنامج التوعية المرورية في المدارس وكذلك الاحتفال بمناسبة أسبوع المرور العربي ويوم المرور العالمي.

رأي الديوان: نؤكد على الملاحظة.

7. السلامة المرورية:

7.1. وجود قصور في تطبيق أدلة الإجراءات الموجودة في المجلس والتي تحتوي على بعض جوانب السلامة المرورية.

- لا يتم تطبيق وتحديث دليل التحكم المروري المؤقت وسلامة المرور في مناطق العمل والذي تضمن شروط وضوابط فنية في مناطق العمل وإلزام المقاولين للعمل بموجبها والتي تضمن توفر السلامة المرور في هذه المناطق، حيث نصت الخطة الاستراتيجية للمجلس في الهدف الفرعي رقم (2) من الهدف العام "مرفق مروري امن" على توفير حماية كافية لعمال ومعدات الانشاء في مناطق العمل.
- قام مجلس الاعلى للمرور بالمشاركة مع بعض الأطراف ذات العلاقة بالسلامة المرورية بإعداد دليل السلامة المرورية على الطرق في فلسطين في عام 2013م وقد تضمن على كافة الأمور المرتبطة بالسلامة المرورية ووضع حلول ومقترحات للسلامة المرورية ودراسة الحوادث ومقترحات للحد منها، إلا أنه لم يتبين لنا وجود مايلي:
- لم يتضح لنا تطبيق هذا الدليل في تنفيذ أنشطة المجلس من خلال إعداد نماذج وإجراءات مستندة الى المعلومات الموجودة في الدليل.
- لم يتم عقد دورات وورش عمل للمؤسسات العاملة في السلامة المرورية وتنفيذ مشاريع الطرق (البلديات والشرطة والوزارات ذات العلاقة).
- لم يتم العمل على تحديث دليل السلامة المرورية على الطرق من تاريخ إعداده وذلك لمواكبة التطور الحاصل في السلامة المرورية وتطور الحلول والمقترحات للحد من حوادث المرور.

السبب من عدم تطبيق وتحديث أدلة الإجراءات هو:

- عدم اعتماد دليل التحكم المروري المؤقت في مناطق العمل من مجلس الادارة.
- ضعف القدرات والامكانيات اللازمة لعقد ورشات وتدريب على دليل السلامة المرورية على الطرق في فلسطين.
- وجود ضعف في تنظيم وتخطيط العمل في المجلس.

الأثر: إن عدم تطبيق وتحديث أدلة الإجراءات الموجودة في مجلس المرور قد يؤدي إلى وجود ضعف في تطوير العمل في المجلس وضعف في مواكبة التطور الحاصل في السلامة المرورية، بالإضافة لعدم تنظيم العمل في المجلس.

التوصية:

ضرورة العمل على تحديث واعتماد أدلة الإجراءات الموجودة في مجلس المرور ووضع خطة لتنفيذ هذه الأدلة من خلال اسناد العمل في المجلس لنماذج مستخرجة من هذه الأدلة وإعداد تدريب لكافة العاملين في السلامة المرورية والهندسة المرورية على تنفيذ هذه الأدلة.

رد الجهة:

- يعتبر دليل السلامة المرورية على الطرق في فلسطين أحد الركائز التي يتم الرجوع اليها من قبل فريق المجلس حيث يتم توجيه العديد من الرسائل للبلديات يحتوي مضمونها على ما جاء في الدليل المذكور.
- قام المجلس الاعلى للمرور وبالتعاون مع مديريات الحكم المحلي في جميع المحافظات بعقد ورشات عمل استهدفت مهندسي البلديات لتعريفهم بالتدقيق المروري وبدليل السلامة المرورية على الطرق في فلسطين وقد تم تزويدهم بـ CD يحتوي على نسخه الكترونية عن دليل السلامة المرورية على الطرق وكذلك نسخه عن دليل مراجعة وتدقيق اجراءات السلامة المرورية على الطرق .
- دليل السلامة المرورية على الطرق في فلسطين يتوفر على شبكة الانترنت ويمكن للمهتمين الرجوع إليه للإفادة .

رأي الديوان: نؤكد على الملاحظة حيث تم الاطلاع على الية العمل في المجلس ولم يتبين لنا تطبيق الدليل والنماذج الموجودة فيه ولم يتم تحديث الدليل حتى تاريخ التدقيق.

7.2. ضعف الاجراءات المتخذة بخصوص التدقيق المروري وتدقيق المخططات الهندسية في المجلس الاعلى للمرور.

يعتبر التدقيق على السلامة المرورية ذات أهمية كبيرة لما له من فوائد في خفض حوادث الطرق والتقليل من خطورتها، كما أنها تقلل الحاجة للأعمال العلاجية وتقليل التكلفة الإجمالية للمشروع، ومن خلال الاطلاع على انجازات المجلس الاعلى للمرور فقد تبين قيام المجلس بتدقيق مروري لبعض المشاريع القائمة او التي في طور الانشاء بالإضافة الى اجراء تدقيق على بعض التصاميم الهندسية مرورياً، وقد تضمنت الخطة الاستراتيجية لمجلس المرور على أهداف وأنشطة للتدقيق المروري، والتي كانت على النحو التالي:

الهدف العام	هدف فرعي	النشاط	المخرجات
1. مرفق مروري آمن	4. رفع مستوى السلامة المرورية على الطرق	4. تدقيق مروري	عمل تدقيق مروري للشوارع القائمة بما فيها المواقع الخطرة.

مراجعة وتدقيق اجراءات السلامة المرورية على المخططات التصميمية لمشاريع الطرق وعلى مخططات التحكم المروري المؤقت خلال تنفيذ مشاريع البنية التحتية.		والحد من الخسائر الناتجة عن حوادث السير .
مراجعة وتدقيق اجراءات السلامة المرورية على الطرق في محيط المدارس الخطرة مرورياً.	5. تدقيق مروري	5.توفير بيئة مرورية آمنة عند المدارس الخطرة مرورياً للحد من حوادث دهس الطلاب في محيط المدارس.

ومن خلال التدقيق تم تسجيل الملاحظات التالية:

- لم يتم اعداد خطة تنفيذية للأهداف الفرعية التي نصت على أعمال التدقيق المروري بحيث تكون محددة الاهداف والمدة الزمنية والمواقع التي سيتم اجراء تدقيق مروري لها وطبيعة المشاريع التي سيتم إجراء تدقيق مروري لها، حيث أن أعمال التدقيق المروري والتدقيق على المناطق الخطرة والمخططات الهندسية لمشاريع الطرق التي يقوم بها المجلس تكون من خلال المشاركة في لجان المرور المحلية وما يصدر عنها من قرارات بالإضافة الى ورود شكاوى للمجلس.
- قامت وزارة الأشغال العامة بالمشاركة مع شرطة المرور بوضع قائمة بالمناطق الخطرة بناء على عدد الحوادث وخطورتها وقد نصت مهام واستراتيجية المجلس على العمل على تدقيق المناطق الخطرة إلا أنه لم يتبين لنا وجود آلية لتحقيق ذلك من خلال عمل تحليل لهذه المناطق وإجراء تدقيق مروري لها ووضع النتائج ضمن القائمة والحلول المناسبة ورفع ذلك لمجلس الإدارة بصفته الجهة التنسيقية بين كافة الأطراف لأخذ القرارات المناسبة.
- لا يوجد نماذج وإجراءات موحدة لتنفيذ التدقيق على السلامة المرورية ونماذج خاصة بالتقارير الصادرة عن أعمال التدقيق المروري للمشاريع القائمة والمناطق الخطرة والمخططات الهندسية لمشاريع الطرق.
- لا يتم ارشفة ملفات التدقيق المروري والتقارير الصادرة عن عملية التدقيق وفق منهجية منظمة بحيث يسهل الرجوع اليها وقت الحاجة وتفريغها ضمن قاعدة بيانات، بحيث يتم الاستناد الى تلك المعلومات في عملية التدقيق للمراحل المستقبلية.

ومن الأسباب التي أدت إلى وجود ضعف في الإجراءات المتبعة في التدقيق المروري هو:
عدم إعداد خطط ووضع معايير في عملية التدقيق على المشاريع القائمة والمناطق الخطرة والمخططات الهندسية بالإضافة لعدم قدرة المجلس على وضع خطط ذات أثر مالي بسبب عدم وجود موازنة خاصة بالمجلس.

الأثر: إن عدم وجود تخطيط سليم وإجراءات واضحة لتنفيذ التدقيق المروري قد يؤدي الى عدم إمكانية تحقيق الأهداف من عملية التدقيق، والاستفادة من أعمال التدقيق على المشاريع القائمة والمشاريع قيد التنفيذ.

التوصيات:

- ضرورة العمل على اعداد خطط تنفيذية لتحقيق الأهداف الموجودة في استراتيجية المجلس.
- العمل على إتخاذ قرارات وفق منهجية واضحة حول طبيعة المشاريع التي سيتم تدقيق السلامة المرورية عليها، والفترة الزمنية لعملية التدقيق وفق اولويات وظروف المؤسسات التي تقوم بتنفيذ هذه المشاريع، والعمل على مراجعة برامج التدقيق على السلامة المرورية بشكل دوري ومنتظم وتعديلها حسب الحاجة.
- ضرورة العمل على اعداد نماذج وأدلة إجراءات موحدة تشمل أعمال التدقيق على كافة الأنشطة والمشاريع المرتبطة بالسلامة المرورية، واعداد نظام أرشفة سليم لأعمال التدقيق بحيث يسهل الرجوع إلى النتائج والحلول وقت الحاجة إليها.

رد الجهة:

- تدقيق ومراجعة اجراءات السلامة على الطرق تأخذ الكثير من الاهتمام من قبل الفريق الهندسي للمجلس الاعلى للمرور وان أي زيارة ميدانية لفريق المجلس تكون مرتكزة على التدقيق المروري لذلك فان عملية التدقيق المروري أصيلة ولا يمكن حصرها أو التوقع بمكانها، لذلك يتم وضعها في الخطة بدون تحديد المناطق، لأن الواقع المروري لأي موقع متغير باستمرار فقد يتم تحسين الموقع ولكن بعد فترة من الزمن قد تظهر على الموقع قضايا مرورية جديدة نتيجة التغير المستمر في مكونات مرفق المرور.
- عندما بدأنا بعمل التدقيق المروري كان المجلس يعتمد على تقارير شرطة المرور لحصر المواقع التي تتكرر على حوادث المرور (المواقع الخطرة مرورياً)، وبناء على ذلك قام المجلس باعداد الكثير من تقارير التدقيق المروري توزعت على جميع المحافظات.
- يحتوي تقرير التدقيق على عدة عناصر أهمها مقدمة التقرير، فريق التدقيق، القضايا المرورية، والاقتراحات والحلول، ويتم إعداده بناء على منهجية علمية محددة بالشكل والمضمون والمخرجات والتي تمنحه الجودة العالية في مجال تحقيق السلامة المرورية.
- خلال عملية التدقيق المروري يتم الاستعانة بقوائم فحص (CHECK LIST) حسب وضع الموقع (المشروع) المراد تدقيقه حيث تغطي هذه القوائم جميع مراحل المشروع (التخطيط، التصميم، التنفيذ، الصيانة، والوضع القائم).

- تقوم الإدارة العامة لهندسة الطرق والسكك الحديدية في وزارة النقل والمواصلات بتدقيق مروري للمخططات الهيكلية والتفصيلية.
- لم يكتفي المجلس الاعلى للمرور بعمل تدقيق سلامة مرورية على المواقع في شبكة الطرق بل تعدى ذلك بعمل تدقيق مروري في محيط المدارس الغير آمنة مرورياً وذلك من أجل توفير بيئة مرورية آمنة للطلاب في المدارس .
- يوجد الكثير من الحلول التي اقترحها المجلس وتم الأخذ بها بعين الاعتبار من قبل الجهات التنفيذية .

رأي الديوان: نؤكد على الملاحظة حيث لا يوجد إجراءات موحدة للتدقيق المروري في المجلس بالإضافة الى ان التدقيق المروري لا يركز على خطة موقفة.

7.3. عدم اعتماد المجلس على التقنيات الحديثة في تنفيذه للأنشطة المرتبطة بالسلامة المرورية والهندسة المرورية.

لم يتم ادخال التقنيات الحديثة في مجال الهندسة والأنظمة المرورية في أعمال المجلس الاعلى للمرور لرفع كفاءة أداء شبكات الطرق وتحسين مستوى انسياب حركة المرور باستثناء نظام (GBS)، ولم يتم إعداد كوادرات فنية قادرة على التعامل مع التقنيات الحديثة، خلافاً لمهام مجلس المرور علماً أنه تم رفع قائمة بالاحتياجات من الاجهزة الحديثة لإدخال هذه التقنيات الا انه لم يتم تزويد المجلس بالموازنة المطلوبة لتوفير هذه التقنيات، علماً أن هذه التقنيات ستعمل على رفع مستوى العمل ودقة نتائج الفحص والذي ينعكس على صحة القرارات الحلول المناسبة.

السبب من عدم إدخال التقنيات الحديثة واعداد كوادرات فنية للعمل عليها هو:
عدم وجود تمويل وموازنة خاصة بالمجلس.

الأثر: إن عدم ادخال واستخدام التقنيات الحديثة واعداد كوادرات للعمل عليها قد يؤدي إلى عدم تطوير العمل في المجلس وعدم اسناد قرارات المجلس الى نتائج دقيقة.

التوصية:

ضرورة العمل على إدخال التقنيات الحديثة والمتخصصة في السلامة المرورية والهندسة المرورية للوصول إلى أفضل نتائج والعمل على اعداد الكوادرات الفنية المتخصصة للعمل عليها.

رد الجهة:

نظرا لغياب موازنات واضحة مع التأكيد بأننا قمنا بطلب توفير مثل هذه الأدوات ولكن لضعف الامكانيات المالية لم يتم توفيرها، مع العلم بأن الطاقم الهندسي للمجلس حصل على العديد من الدورات داخل وخارج الوطن، وفي شهر ديسمبر 2020 عقدت لهم دورة حول دراسة الأثر المروري للمباني التجارية.

رأي الديوان: نؤكد على الملاحظة

ثانياً: النتائج المتعلقة بوزارة النقل والمواصلات

1. إنفاذ نظام النقاط.

وجود قصور في إنفاذ نظام نقاط المخالفات المرورية

- نصت اللائحة التنفيذية لقانون المرور على أن تقوم سلطة الترخيص بإدارة سجل خاص محوسب لمخالفات المرور التي يتم الفصل فيها، وتقوم شرطة المرور بإحاطة سلطة الترخيص علماً بالطريقة التي يتم الاتفاق عليها بينهما بمخالفات المرور، مع بيان اسم المخالف ونوع المخالفة وتاريخها والحكم الذي تقرر بشأنها.
 - كل مخالفة أدين بها صاحب رخصة قيادة من قبل سلطة الترخيص، يتم تسجيلها ضمن المخالفات الخاصة بصاحب الرخصة، مع تسجيل عدد النقاط التي تقرررت لكل مخالفة.
 - نصت المادة (352) على الإجراءات المتخذة ضد قائد المركبة الذي يسجل ضده ست نقاط فأكثر (دورة قيادة مانعة، فحص قيادة نظري، فحص قيادة عملي، فحص اللياقة الطبية، سحب رخصة القيادة نهائياً أو لمدة معينة).
 - نصت المادة رقم (350) من اللائحة التنفيذية لقانون المرور على "يتم تجميع النقاط بتسلسل ورودها كل سنتين يبدأ احتسابها من تاريخ أول مخالفة.
- ومن خلال الاطلاع على سجل النقاط الموجود في شرطة المرور والسجل الموجود في سلطة الترخيص فقد تبين ما يلي:
- تم البدء بترصيد النقاط من تاريخ 2018/1/1م وحسب النظام يكون الترخيص لمدة سنتين أي لغاية 2020/1/1م، إلا أنه وحتى التاريخ المذكور (2020/1/1) لم يتم إتخاذ الإجراءات القانونية بحق قائد المركبة الذي يسجل ضده ست نقاط فأكثر والتي نصت عليها المادة رقم (352) من اللائحة التنفيذية لقانون المرور حسب الإجراءات التالية:

أ. صاحب رخصة القيادة الذي سجلت ضده في فترة السنتين ما يزيد عن (6) نقاط وليس أكثر من (10)، يستدعى لحضور دوره قيادة مانعة وعليه النجاح في الامتحان النهائي لها، حيث تبين من خلال كشف نقاط المخالفات أن هناك (24932) سائق لديهم من 6 إلى 10 نقاط.

ب. صاحب رخصة القيادة الذي سجلت ضده في فترة السنتين (11) نقطة وليس أكثر من (14)، تسحب رخصة قيادته لمدة 60 يوماً ولا تعاد له الرخصة إلا بعد حضوره دورة قيادة مانعة، حيث تبين من خلال كشف نقاط المخالفات أن هناك (5301) سائق لديهم من 11 إلى 14 نقطة.

ت. صاحب رخصة القيادة الذي سجلت ضده في فترة السنتين (15) نقطة وليس أكثر من (20)، تسحب رخصة قيادته لمدة أربعة أشهر، ولا تعاد إلا بعد حضوره دورة قيادة مانعة، واجتيازه فحص قيادة عملي، حيث تبين من خلال كشف نقاط المخالفات أن هناك (2581) سائق لديهم من 15 إلى 20 نقطة.

ث. صاحب رخصة القيادة الذي سجلت ضده في فترة السنتين أكثر من (20) نقطة، تسحب رخصة قيادته لمدة ستة أشهر، ولا تعاد له إلا بعد اجتيازه فحص قيادة نظري وفحص قيادة عملي، حيث تبين من خلال الكشف أن هناك (1774) سائق لديهم أكثر من 20 نقطة.

ج. يجوز لسلطة الترخيص أن تفرض إجراءات (تزيد أو تقل عن الإجراءات الواردة في هذه المادة) إذا رأت أن في تصرفات السائق ما يتطلب ذلك.

ح. كل قائد مركبة تسبب أو أشارك في حادث طرق نتج عنه وفاة شخص، عليه أن يجتاز فحص طبي بالكيفية التي تقرها سلطة الترخيص، إضافة للإجراءات الأخرى التي تقرها بموجب أحكام هذه المادة.

- وجود ضعف في الإجراءات القانونية المتخذة بحق السائقين المخالفين (دورات مانعة، سحب رخصة، فحص نظري، فحص عملي، فحص طبي)، حيث إن الإجراءات الموجودة هو في حال طلب السائق نفسه التقدم لدورة مانعة أو قدوم السائق لدائرة السير لطلب تجديد رخصة سياقة وفي هذه الحال لا يتم تجديد الرخصة إلا لثلاث أشهر على أن يقوم بالتقدم لدورة مانعة،

- قامت سلطة الترخيص بالبدء بتنفيذ وتطبيق نظام النقاط على المخالفات المرورية ابتداء من 2018/1/1م بناء على قرار مجلس الوزراء رقم (9) لسنة 2017م بتعديل اللائحة التنفيذية لقانون المرور رقم (393) لسنة 2005م، حيث تم الغاء النقاط ما قبل هذا التاريخ حيث نتج عن ذلك وجود فروقات في تسجيل النقاط بين جهاز الشرطة وسلطة الترخيص والتي كانت على النحو التالي:

1. وجود فروق في النقاط المسجلة على بعض السائقين بين سجلات سلطة الترخيص وسجلات شرطة المرور.

2. وجود أسماء وردت في سجلات شرطة المرور لم ترد في سجلات سلطة الترخيص وقد بلغ عددها 98648 سائق.

3. وجود (8064) إسم سائق في بيانات سلطة الترخيص وشرطة المرور مكررة.

ومن الأسباب التي أدت إلى وجود ضعف في إنفاذ نظام المخالفات والنقاط هو:

- عدم وجود إجراءات فعالة لإخضاع السائقين لدورات مانعة إلا في حال طلب السائق نفسه عقد دورة مانعة.
- عدم وجود إمكانية لدوريات السلامة المرورية وشرطة المرور من فحص النقاط على السائقين.
- وجود إختلاف في ترصيد النقاط على السائقين بين شرطة المرور وسلطة الترخيص.

الأثر:

إن وجود ضعف في الإجراءات المتخذة ضد السائقين المخالفين أدى الى تراكم النقاط على بعض السائقين بشكل كبير والذي قد يؤثر على عدم وجود ثقافة لدى السائقين لاحترام قوانين السير، وبالتالي عدم امكانية الحد من الحوادث المرورية.

التوصيات:

- ضرورة العمل على اعتماد آلية لتنفيذ الإجراءات الواردة في نظام النقاط على المخالفات المرورية والتي تدرجت من عقد دورة مانعة للسياقة الى سحب رخصة السائق وإخضاعه الى فحص قيادة نظري وعملي.
- ضرورة العمل على توحيد عملية ترصيد النقاط لدى كافة الاطراف وخاصة سلطة الترخيص وشرطة المرور وذلك لتلافي وجود فروقات في ترصيد النقاط على السائقين.
- ضرورة العمل على تزويد دوريات السلامة المرورية وشرطة المرور ببرنامج النقاط في الدوريات الميدانية وذلك لتمكن الدوريات من فحص النقاط على السائقين واخذ الاجراءات المناسبة بحقهم.

رد الجهة: بدأت الوزارة بتنفيذ نظام النقاط على المخالفات المرورية واتخاذ عقوبات رادعة بحق السائقين الذين يترتب عليهم عددا من النقاط بموجب نظام النقاط والإجراءات المتبعة.

رأي الديوان: نؤكد على الملاحظة

2. الرقابة على مراكز فحص صلاحيات المركبات

ضعف الاجراءات المتبعة من قبل وزارة النقل والمواصلات في الرقابة على مراكز فحص صلاحية المركبات (الدينوميتير).

دور الدينوميتير (مركز فحص صلاحية مركبة) في عملية ترخيص المركبات: بعد طباعة رخصة المركبة في مديرية النقل والمواصلات وختم الرخصة بخاتم سلطة الترخيص، يقوم مالك المركبة بالتوجه لمركز الفحص الفني (الدينوميتير) من أجل إنجاز الفحص الفني للمركبة وختم الرخصة بخاتم صلاحية السير، والحصول على ملصق صلاحية السير الذي يقوم بتثبيته على الزجاج الأمامي للمركبة.

إجراءات الوزارة في ترخيص مؤسسات أو مراكز فحص صلاحية المركبات (الدينوميتير): تقوم وزارة النقل والمواصلات بمنح رخص تشغيل مؤسسات فحص المركبات (الدينوميتير) من خلال عدة شروط من ضمنها توفير كافة التجهيزات وأدوات العمل والأجهزة وتوفير مدير مهني وفاحصي مركبات ومشخص مركبات، كما تقوم بمنح رخص للعاملين في مؤسسات فحص المركبات (الدينوميتير) وهي رخصة فاحص مركبات ورخصة مشخص مركبات ورخصة مدير إدارة مهنية فحص مركبات، حيث يتم إجراء فحص عملي للفاحصين قبل منح الرخصة.

ومن خلال التدقيق على إجراءات الوزارة في التأكد من سلامة الإجراءات التي تقوم بها مراكز فحص المركبات فقد تبين ما يلي:

إن مجرد ترخيص مؤسسات فحص المركبات (الدينوميتير) والعاملين فيها لا يعتبر كافي للتأكد من سلامة الاجراءات التي تقوم بها هذه المؤسسات لضمان صلاحية المركبات للسير على الطرق بعد فحصها، ومن خلال الاطلاع على عمل مفتشي النقل والمواصلات والمشرف العام والاطلاع على التقارير التي يتم إعدادها من قبل فقد تم تسجيل الملاحظات التالية:

- تم الاطلاع على تقارير مفتشي وزارة النقل والمواصلات على مؤسسات فحص صلاحية المركبات حيث تبين وجود عمليات ضبط لبعض المركبات حاصلة على ختم صالح للسير على الطريق من قبل الدينوميتير إلا انها وبعد فحصها من قبل المفتشين فقد تبين أنها لا تصلح للسير على الطريق، مما يشير لوجود خلل في عمل الدينوميتيرات، وبالتالي لا يمكن الحصول على تأكيد على صحة بعض الاجراءات التي تقوم بها الدينوميتيرات في فحص المركبات فنياً.

- لا يوجد أدلة إجراءات تحكم عمل مفتشي النقل والمواصلات بشأن مراكز الفحص الفني على المركبات.
- لم يتم اعداد خطة عمل سنوية تتضمن مراكز الفحص الفني للمركبات التي سيتم زيارتها ومتابعتها ميدانياً وجدولاً زمنياً لتلك الزيارات، كما لم يتبين للديوان الأسس التي تم اتباعها في اختيار مراكز الفحص الفني للمركبات والتي تم زيارتها ميدانياً.

- عدم وجود نموذج موحد لتقارير مفتشي النقل والمواصلات ولا يوجد أرشفة منظمة وممنهجه لهذه التقارير، حيث أن نماذج التقارير الموجودة تقتصر على فحص شروط ترخيص المنشأة حسب النموذج التالي:

المعيار	مطابق	لا يتطابق	ملاحظات
رخصة المنشأة سارية	X		
رخصة المنشأة في مكان ظاهر		X	
رخصة المدير المهني سارية	X		
رخصة المدير المهني في مكان ظاهر		X	
عدد فاحصي المركبات	X		
رخص فاحصي المركبات سارية		X	
عدد الموظفين الإداريين	X		
مشخص السيارات	X		
شروط السلامة العامة	X		
المرافق الضرورية للمنشآت	X		
مرافق للمراجعين(حمامات، مكان انتظار)	X		
الربط الإلكتروني مع المديرية		X	
اختتام الفاحصين	X		
الساحة	X		
التوصيات:			
الملاحظات:			

ومن الأسباب التي أدت إلى وجود ضعف في إجراءات الوزارة في متابعة عمل الدينوميتيرات فنياً هو: وجود ضعف في تنظيم العمل الخاص بالرقابة والتفتيش على عمل مراكز الفحص الفني وعدم وجود خطط وبرامج وفق جدول زمني وأهداف واضحة لعمليات التفتيش والمتابعة.

الأثر:

إن وجود ضعف في متابعة عمل الدينوميتيرات فنياً قد يؤدي إلى عدم وجود تأكيد معقول بصحة عمل مراكز الفحص الفني، وبالتالي حصول مركبات على ختم صلاحية السير على الطرق وهي فعلياً لا تصلح للسير، الأمر الذي من شأنه ان يساهم في زيادة حوادث السير وارتفاع المخاطر التي قد تنشأ عن هذه المركبات.

التوصيات:

ضرورة العمل على تنظيم عمل مفتشي النقل والمواصلات في التفتيش على مراكز الفحص الفني من حيث إعداد أدلة إجراءات وخطط وبرامج تفتيش وذلك لتوحيد عمل التفتيش على كافة مراكز الفحص الفني.

رد الجهة: يتم عمل زيارات ميدانية من قبل مسؤولي مهن المواصلات في كل محافظة على مراكز الفحص الفني، وذلك للتأكد من سلامة تنفيذ الإجراءات، علماً انه يوجد دليل إجراءات للفحص الفني المعتمد من الوزارة.

3. دوريات السلامة على الطرق.

وجود قصور في تأهيل موظفي دوريات السلامة على الطرق:

يتمحور عمل دوريات السلامة على الطرق في ضبط الشارع والحالة المرورية داخل المحافظات وعلى الطرق الخارجية من خلال عمل قواطع مرورية ثابتة ومتحركة لضبط جميع المركبات غير الملتزمة بالقوانين، وتشمل المركبات التي بها خلل فني أو منتهية الترخيص أو سائق لا يملك مؤهلات قانونية والمركبات التي لا تلتزم بالأنظمة والقوانين المتبعة بالإضافة الى تنظيم السير في أوقات الذروة وذلك بالتعاون مع جهاز الشرطة، حيث أن المهام الوظيفية لقسم دورية السلامة على الطرق هي متابعة اجراء فحص فني ميداني وقانوني للمركبات ومدى ملائمتها للسير على الطرق، منح اشعار عدم استعمال المركبة الغير صالحة للسير على الطرق، الاشراف على فحص المركبات والسائقين على الطرق والتأكد من ترخيص المركبة ورخص السائق وسريان تأمين المركبة،

ومن خلال التدقيق تم تسجيل ما يلي:

- يتم توزيع دوريات السلامة على الطرق وفق جدول عمل شهري بحيث يكون موزع على كافة المحافظات علماً أنه يكون مع دوريات السلامة على الطرق عنصر من جهاز الشرطة أو من الاستخبارات الا انه لا يوجد ما يثبت ذلك من خلال الاوراق الموجودة لدى قسم دوريات السلامة على الطرق.

- من خلال فحص ملفات موظفي دوريات السلامة على الطرق والبالغ عددهم 15 موظفاً تنتزع مسمياتهم الوظيفية بين فاحص مركبات ومفتش نقل ومواصلات ومفتش مهن كراجات، تبين أنه من ضمن شروط الحصول على رخصة فاحص مركبات هو "انهاء دورة فاحصي مركبات لا تقل مدتها عن 220 ساعة لدى المراكز المعتمدة لدى وزارة النقل والمواصلات وأن يكون قد أنهى 12 سنة دراسية بنجاح"، الا انه قد تبين ما يلي:

➤ حصول بعض الموظفين الذين يحملون مسمى فاحص مركبات على دورة فاحص مركبات لمدة 60 ساعة وليس 220 ساعة، ومثال ذلك:

الاسم	الوظيفة	دورة فاحص مركبات
م.س	فاحص مركبات	يوجد دورة فاحص مركبات 60 ساعة
م.ح	فاحص مركبات	يوجد دورة فاحص مركبات 60 ساعة
س.د	فاحص مركبات	يوجد دورة فاحص مركبات 60 ساعة
ع.غ	فاحص مركبات	يوجد دورة فاحص مركبات 70 ساعة

➤ بعض الموظفين لم يحصلوا على دورة فاحص مركبات، ومثال ذلك:

الاسم	الوظيفة	الاسم
ع.ق	فاحص مركبات	لا يوجد دورة فاحص مركبات

➤ بعض الموظفين لم يحملوا مؤهل علمي حسب الشروط المعتمدة " إنهاء 12 سنة دراسية بنجاح "، ومثال ذلك:

المؤهل	الاسم
اعدادي	س.د
سادس	ع.ق

الأثر:

إن وجود قصور في تأهيل موظفي دوريات السلامة المرورية قد يؤثر على عمل الموظفين وعلى المهارات والخبرات المكتسبة مما يؤثر ذلك على عملهم، ويحول دون ضبط كافي للحركة المرورية على الشوارع لجميع المركبات غير الملتزمة بالقوانين (فنيا، قانونيا).

التوصيات:

ضرورة العمل على تأهيل موظفي دوريات السلامة المرورية وخاصة فاحصي المركبات بحيث يتم منحهم دورات تدريبية وفق الإجراءات المعتمدة من الوزارة.

رد الجهة: لم يتم الرد على الملاحظة

ثالثاً: النتائج التي تم تسجيلها على جهاز الشرطة-ادارة المرور

1. التخطيط

قامت شرطة المرور بإعداد خطة تنفيذية للعام 2018 منبثقة عن الخطة الاستراتيجية لجهاز الشرطة، حيث أن

تشير الممارسات الرائدة إلى أن الاستراتيجيات الناجمة تُركز بشكل أساسي على ستة محاور رئيسية



الحد من حوادث الطرق هو أحد السياسات الخاصة بالخطة الاستراتيجية للشرطة الفلسطينية للاعوام 2017-2023 والتي تقع ضمن الهدف الاستراتيجي الثاني وهو تحسين جودة الخدمات المقدمة، حيث تم اعداد مصفوفة الأهداف والسياسات وربط التدخلات والبرامج مع السياسات

دليل متخذ القرار: في الحد من وفيات حوادث الطرق

وتحديد جهة المسؤولية ومؤشرات القياس، وقد تم تسجيل الملاحظات التالية:

1.1. بعض السياسات في مصفوفة الاهداف والسياسات لم تتضمن مؤشرات للقياس، فعلى سبيل المثال

تطوير الرقابة المرورية، تمكين شرطة المرور من القيام بمهامها في توفير الامن والأمان.

1.2. لم تتضح آليات التنسيق مع الاطراف ذات العلاقة (المجلس الاعلى للمرور، وزارة النقل والمواصلات) حول بعض التدخلات ذات المسؤولية المشتركة.

1.3. لم تتضمن مصفوفة الاهداف والتدخلات إطاراً زمنياً لمرحلة التنفيذ.

1.4. خطة العمل الميدانية لكافة الفروع تضمنت توزيع عناوين لانشطة على 12 شهر دون ربطها بانشطة تفصيلية واليات تنفيذ.

1.5. وجود بعض التدخلات العامة دون توضيح آليات وطرق تنفيذها، مثل:

- تطوير الوسائل والامكانيات التي تساهم في الحد من الحوادث المرورية والاستفادة من تجارب الآخرين في هذا المجال.

- استثمار العناصر البشرية المؤهلة والقادرة على العمل وتوزيع افراد المرور بناء على معايير واضحة ومحددة.

1.6. بالرجوع الى واجبات ادارة المرور الواردة في الخطة التنفيذية للعام 2018، فقد تبين وجود بعض المهام لم يتم عكسها في الخطة وهي على النحو الاتي:

- وضع واعداد الخطط المرورية للسيطرة على الطرق التي تسلكها المركبات الرسمية واتخاذ الاجراءات اللازمة لضمان انسيابها.

- اجراء الدراسات والبحوث التي تتعلق بالقضايا المرورية.
- متابعة تنفيذ السياسات المرورية التي تهدف الى الحد من المشاكل الاجتماعية الناجمة عن الخسائر والاصابات البشرية التي تسببها حوادث الطرق.
- المساهمة في الحد من الازدحام المروري.
- استقبال الشكاوى والملاحظات المرورية الميدانية من العاملين أو المواطنين عن ازمات المرور والحوادث والمعوقات واعطاء التعليمات اللازمة ميدانياً لحل هذه المشاكل.
- إعادة تأهيل مرتكبي المخالفات والحوادث ووضع التوصيات اللازمة بحصولهم على الرخص المرورية اللازمة.

التوصيات:

- ضرورة ان تتضمن كافة السياسات في مصفوفة الاهداف لمؤشرات قياس.
- ضرورة ربط مصفوفة الاهداف والتدخلات بإطار زمني لمراحل التنفيذ.
- ربط خطة العمل الميدانية لكافة الفروع بانشطة تفصيلية وآليات تنفيذ وعدم اقتصارها على وضع عنوانين للانشطة فقط.

رد الجهة:

- 1 - متابعة تعزيز النظام العام وسيادة القانون ومتابعة اصدار الحجز الاداري ومتابعة تطبيق نظام النقاط مع الجهات ذات العلاقة.
- 2 - يوجد في الخطة مؤشرات قياسية وسيتم متابعتها وازادتها في الخطة القادمة بشكل مفعّل أكثر.
- 3 - للخطة والانشطة المتعلقة بالامكانيات المتوفرة لدينا، اما باقي التدخلات فهي بالتعاون مع الجهات الشريكة وتنفذ حسب الأولويات بالنسبة للخطة مع الجهات الشريكة.
- 4 - الخطط التنفيذية توضع بالتعاون مع ادارة العمليات واقسام الشرطة الشريكة في شرطة المحافظات وليس من اختصاص الادارة العامة للمرور.

رأي الديوان: التأكيد على الملاحظة.

2. كفاية الموارد البشرية وتأهيلها

تبين أن عدد افراد شرطة المرور بلغ 502 خلال العام 2018 موزعين على المحافظات ما بين ضابط وشرطي، والجدول يوضح توزيع شرطة المرور في كل محافظة:

المحافظة	عدد سكان المحافظة ²	عدد المركبات ³	عدد افراد وضباط شرطة المرور
ادارة المرور			23
رام الله	326,008	93,016	129
الخليل	705,053	44,221	60
نابلس	384,953	37,085	60
بيت لحم	215,514	21,987	46
جنين	312,135	27,699	45
اريجا	49,568	3,107	30
طولكرم	185,140	15,815	36
قلقيلية	111,425	6,587	28
طوباس	60,399	1,561	14
سلفيت	74,790	1,980	15
الضواحي	153,154	1,213	15
المجموع	2,578,139	254,271	502

حيث يلاحظ من الجدول اعلاه بأن محافظة رام الله استحوذت على 26% من عناصر وضباط شرطة المرور عدا عن تواجد ادارة المرور في نفس المحافظة، والجدول التالي يظهر عدد ضباط المرور في المحافظات مقارنة بعدد القوة خلال العام 2018:

المحافظة	اجمالي القوة	عدد الضباط	عدد العاملين في المكتب
الادارة العامة	23	17	15 ضابط
رام الله	129	50	8 ضباط منهم عنصر نسائي واحد
الخليل	60	30	ضابط واحد
نابلس	61	26	4 ضباط منهم عنصر نسائي واحد
بيت لحم	46	22	ضباط عدد 2 منهم عنصر نسائي واحد
جنين	45	26	عدد ضباط 2 واحد منهم بقرار من اللجنة الطبية
طولكرم	36	16	عدد ضباط 2 منهم عنصر نسائي واحد
قلقيلية	28	16	3 ضباط ادارة
اريجا	30	11	ضابط واحد
سلفيت	15	6	لا يوجد
طوباس	14	6	لا يوجد

²الجهاز المركزي لاحصاء الفلسطينيين- تعداد العام 2017
³المصدر: وزارة النقل والمواصلات، 2018

الضواحي	15	8	ضابط واحد
الاجمالي	502	234	39 ضابط منهم اربعة ضباط عنصر نسائي
عدد المتغيين عن الوظيفة 7 منهم ضابط واحد			

من الجدول اعلاه، يظهر بان 47% من عدد افراد شرطة المرور هم من فئة الضباط، وأن 17% من الضباط طبيعة اعمالهم مكتبية، مما يؤشر الى وجود نقص في اعداد افراد شرطة المرور المتواجدين في الميدان والطرق والمفتريات.

وبعد مراجعة ادارة المرور لمعرفة توزيع افراد الشرطة على الطرقات والمفتريات في المحافظات، فقد تبين عدم وجود آلية موحدة ومنظمة لتوزيع افراد شرطة المرور، حيث يعتمد ذلك على الوضع المروري في كل محافظة وبشكل يومي، مما يعني عدم وجود خطة لتوزيع افراد شرطة المرور على كافة المناطق والتقاطعات المرورية وخصوصا الخطرة.

2.1. وجود نقص في اعداد افراد شرطة المرور

تبين لنا وجود نقص في عدد افراد شرطة المرور في كافة المحافظات، حيث بلغ الاحتياج من القوى البشرية ما مجموعه (170) عنصر وفقا لدراسة معدة من ادارة شرطة المرور، والجدول التالي يظهر الاحتياج حسب المحافظة:

المحافظة	الاحتياج
رام الله	20
نابلس	20
الخليل	30
بيت لحم	15
جنين	15
اريحا	10
طولكرم	10
قلقيلية	10
طوباس	10
سلفيت	10
ضواحي القدس	15
إدارة المرور	5
المجموع	170

2.2. كفاية الدورات وبرامج تنمية القدرات في مجال العمل المروري:

تم تنظيم 17 دورة تدريبية داخلية لافراد شرطة المرور في العام 2018، والملحق رقم (1) يوضح الدورات المنفذة.

وفق آخر تحديد للاحتياج التدريبي في العام 2019، والذي يتضمن 15 دورة ذات اولوية عاجلة على النحو التالي:

الرقم	اسم الدورة	عدد المستفيدين	الفئة المستهدفة
1	ضبط الانفعالات اثناء العمل الميداني	11	ضباط وضباط صف
2	رخص قيادة شحن	4	ضباط صف
3	رخص قيادة مركبة خصوصية	20	ضباط صف
4	رخص قيادة دراجة نارية	20	ضباط صف
5	رخص قيادة ونش	4	ضباط صف
6	إعداد محاضرين تاسيسين في التوعية والارشاد المروري	11	ضباط وضباط صف (جدد)
7	تجنيد وتشغيل المصادر	12	ضباط
8	اللغة العبرية	22	ضباط وضباط صف
9	السيطرة على الطرق (الحواجز)	11	ضباط وضباط صف
10	التصوير الفوتوغرافي والفيديو	11	ضباط وضباط صف
11	المقابلة والاستجواب	11	ضباط وضباط صف
12	تحليل المعلومات	2	ضباط
13	أمن الوثائق والمستندات	11	ضباط وضباط صف
14	علاقات عامة وفن التعامل مع الجمهور	11	ضباط وضباط صف
15	خبراء حوادث سير	20	ضباط وضباط صف

يلاحظ من الجدول السابق وجود احتياجات تدريبية هامة وذات علاقة مباشرة بعمل شرطة المرور ، مثل السيطرة على الطرق (الحواجز) والمقابلة والاستجواب بالاضافة الى علاقات عامة وفن التعامل مع الجمهور وخبراء حوادث سير ، حيث ان تنفيذ الدورات يتم وفق الامكانيات المتاحة.

وسجل الديوان الملاحظات التالية:

- لا يوجد مناهج خاص بشرطة المرور ، بحيث يساعد في تدريب وتأهيل أفراد الشرطة مروريا على أفضل المعارف والتطبيقات العالمية، حيث يلاحظ أنه يتم اتباع برنامج تدريبي للافراد عند التحاقهم بجهاز الشرطة بشكل عام يتضمن كافة المواضيع ذات العلاقة بعمل جهاز الشرطة.
- لا يوجد معهد مروري يتولى تدريب وتأهيل أفراد الشرطة مروريا على أفضل المعارف والتطبيقات العالمية وإعادة تأهيل السائقين على إجراءات القيادة الآمنة المتقدمة، بالاضافة الى إعداد الدراسات والبحوث

المرورية وتوثيقها ونشرها، والعمل على إصدار مناهج مرورية معتمدة وتكون مراجع في المجال المروري، ومواكبة اخر المستجدات المستحدثة في المجال المروري.

التوصيات:

- اعتماد آلية موحدة ومنظمة لتوزيع افراد شرطة المرور، وضمان وجود خطة لتوزيع افراد شرطة المرور على كافة المناطق والتقاطعات المرورية وخصوصا الخطرة.
- سد النقص في عدد افراد شرطة المرور المتواجدين في الميدان والطرق والمفتحات في كافة المحافظات.
- متابعة تنفيذ الاحتياجات التدريبية ذات علاقة المباشرة بعمل شرطة المرور، مثل السيطرة على الطرق (الحواجز) والمقابلة والاستجواب بالاضافة الى علاقات عامة وفن التعامل مع الجمهور وخبراء حوادث سير.
- اعتماد منهاج خاص بشرطة المرور بحيث يساعد في تدريب وتأهيل أفراد الشرطة مروريا على أفضل المعارف والتطبيقات عالمياً.
- العمل على انشاء معهد مروري يتولى تدريب وتأهيل أفراد الشرطة مروريا على أفضل المعارف والتطبيقات العالمية واعادة تأهيل السائقين على إجراءات القيادة الآمنة المتقدمة، بالاضافة الى إعداد الدراسات والبحوث المرورية وتوثيقها ونشرها.
- العمل على إصدار مناهج مرورية معتمدة وتكون مراجع في المجال المروري، ومواكبة اخر المستجدات المستحدثة في المجال المروري.

رد الجهة:

- أ- يوجد نقص حاد في الافراد في جميع المحافظات ولكن سيتم الاعتماد على توزيعهم حسب مهام العمل في كل محافظة وحسب خصوصية كل محافظة وما يتاح بها من مهام.
- ب- يتم نشر كافة افراد شرطة المرور المتواجدين على كافة المفاقر والطرق ولكن يوجد نقص حاد في الافراد ويتم الاستفادة به بوضع دراجات نارية متحركة.
- ت- يتم اعتماد الدورات التدريبية بناء على الاحتياجات وفي غالب الاحيان إذا توفر مانحين يتم تسمية الدورات التدريبية من قبلهم.
- ث- يوجد منهاج معتمد في كلية الشرطة ويوجد دورات معتمدة من الشرطة مرتبطة بمسار وظيفي مثل تاهيل الضباط ودورة القادة المبتدا ودورة القيادة المتوسطة ودورة كبار الضباط.
- ج- نسعى جاهدين مع المانحين لإنشاء معهد مروري مهمة اعادة تاهيل السائقين.
- ح- نسعى جاهدين ومن خلال الورشات والدورات الداخلية والخارجية لتطوير منهاج مروري مواكب اخر المستجدات المستحدثة.

خ- هناك دراسة وفعاليات لإنشاء معهد مروري في كلية الشرطة حيث تتوفر الارض ولكن المسألة مسألة وقت.

د- بخصوص وجود منهاج يتم تدريب الافراد بشكل عام على العمل الشرطي وبعد ذلك يتم تدريبهم وتأهيلهم على عمل شرطة المرور ويوجد منهاج شرطة المرور ويتم اخضاعهم لدورات بعد التأكد من وجود احتياج واجراء التدريبات اللازمة.

رأي الديوان: التأكيد على الملاحظة.

3. التكنولوجيا - التقنيات المستخدمة على الطرق

تزيد التكنولوجيا المرتبطة بالمركبات والبنية التحتية من سلامة الطرق وسلامة المركبات، وتحد بشكل كبير من الحوادث والإصابات الخطرة وفقا لدليل متخذي القرار في الحد من وفيات حوادث الطرق، وبعد الاطلاع على التقنيات المستخدمة في ادارة شرطة المرور حيث تبين غياب بعض التقنيات التي تساعد في كفاءة استخدام الطرق وضبط حركة المركبات والمشاة، ومثال ذلك:

يجري العمل على تطوير نظام محوسب للحوادث، يتم من خلاله تحديد عدد وبيانات الحوادث في أي منطقة جغرافية، بحيث تشمل على أهمية الحادث الذي يأخذ في الاعتبار عدد الأشخاص الذين قُتلوا / أصيبوا ، وشدة الضرر الذي لحق بالمشاركين في الحادث ، وعمر الحادث ، وسبب الحادث ، ومقدار الأضرار المادية. يمكن لهذه المعلومات التي يتم معالجتها وتقييمها إحصائياً أن توفر الأساس لتطوير التدابير الفنية والتنظيمية ذات الصلة لتحسين السلامة على الطرق.

- أجهزة الرادار وكاميرات السرعة المتطورة وأنظمة رصد معدل السرعة بين نقطة وأخرى (point-to-point)
- كاميرات رصد عدم ترك مسافة كافية (Tailgating)
- لافتات الرسائل المتغيرة.(CMS)
- لافتات الحد من السرعة المتغيرة.

ويعود سبب ذلك الى قلة الإمكانيات المالية المتوفرة لشرطة المرور لشراء واستخدام تلك التقنيات.

التوصية:

السعي نحو شراء واستخدام التقنيات التي تساعد في كفاءة استخدام الطرق وضبط حركة المركبات والمشاة، ومثال ذلك:

- أجهزة الرادار وكاميرات السرعة المتطورة وأنظمة رصد معدل السرعة بين نقطة وأخرى (point-to-point)
- كاميرات رصد عدم ترك مسافة كافية (Tailgating)
- لافتات الرسائل المتغيرة.(CMS)

رد الجهة:

أ- نسعى جاهدين لامتلاك التقنيات الحديثة التي تساعد في كفاءة استخدام الطرق وضبط حركة المركبات والمشاة.

ب- يوجد لدينا اجهزة رادار ولكنها غير كافية، ولايوجد كاميرات ونسعى جاهدين لانشاء غرفة عمليات مرورية لضبط الحالة المرورية وان يكون لافتات متغيرة لتوجيه السائقين قبل الدخول وايجاد طرق بديلة ووضع عبارات توعوية عليها واذا تم تاسيس غرفة عمليات سيتم وضع حل كافة الامور من قبل الكاميرات ولافتات الرسائل المتغيرة ولافتات الحد من السرعة بتحكم من غرفة العمليات المرورية.

رأي الديوان: التأكيد على الملاحظة.

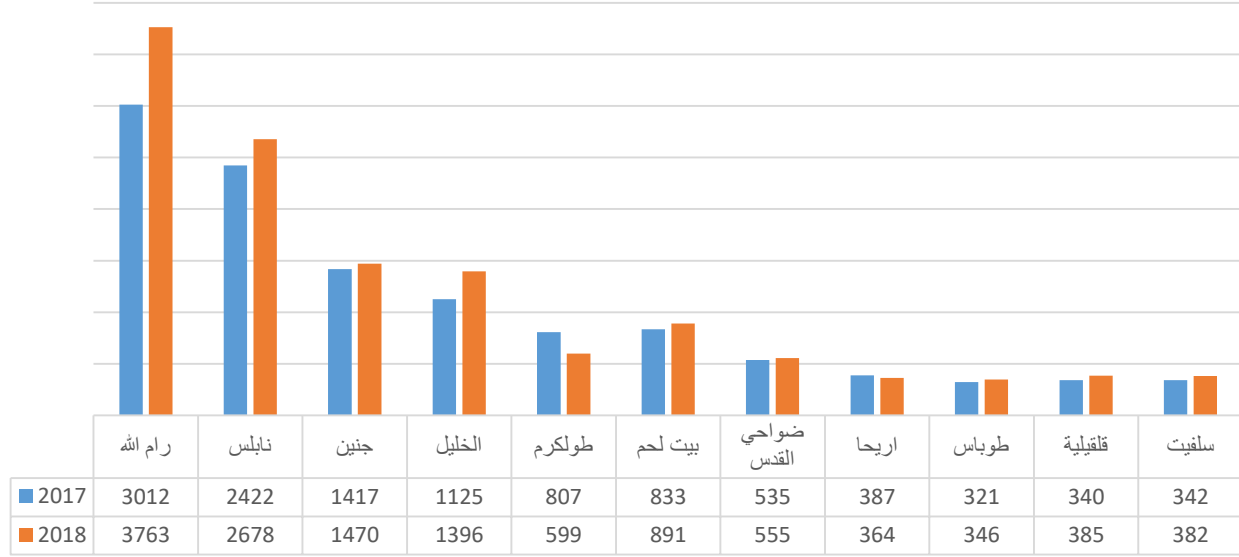
4. حوادث السير

لوحظ وجود ارتفاع في اعداد حوادث السير خلال العام 2018 مقارنة بالعام 2017، حيث بلغ عدد حوادث السير المسجلة في العام 2018 (12829) حادث، بنسبة زيادة 11% عن العام 2017، والجدول التالي يوضح اعداد الحوادث موزعة على المحافظات:

العام	رام الله	نابلس	جنين	الخليل	طولكرم	بيت لحم	ضواحي القدس	اريجا	طوباس	قلقيلية	سلفيت	المجموع
2017	3012	2422	1417	1125	807	833	535	387	321	340	342	11541
2018	3763	2678	1470	1396	599	891	555	364	346	385	382	12829

والرسم البياني يوضح ذلك

توزيع اعداد الحوادث على المحافظات خلال العامي 2017 و2018



من الرسم البياني يظهر ان أعلى محافظة في حوادث السير كانت رام الله، حيث زادت عدد الحوادث في العام 2018 عن العام 2017 بنسبة 25%.

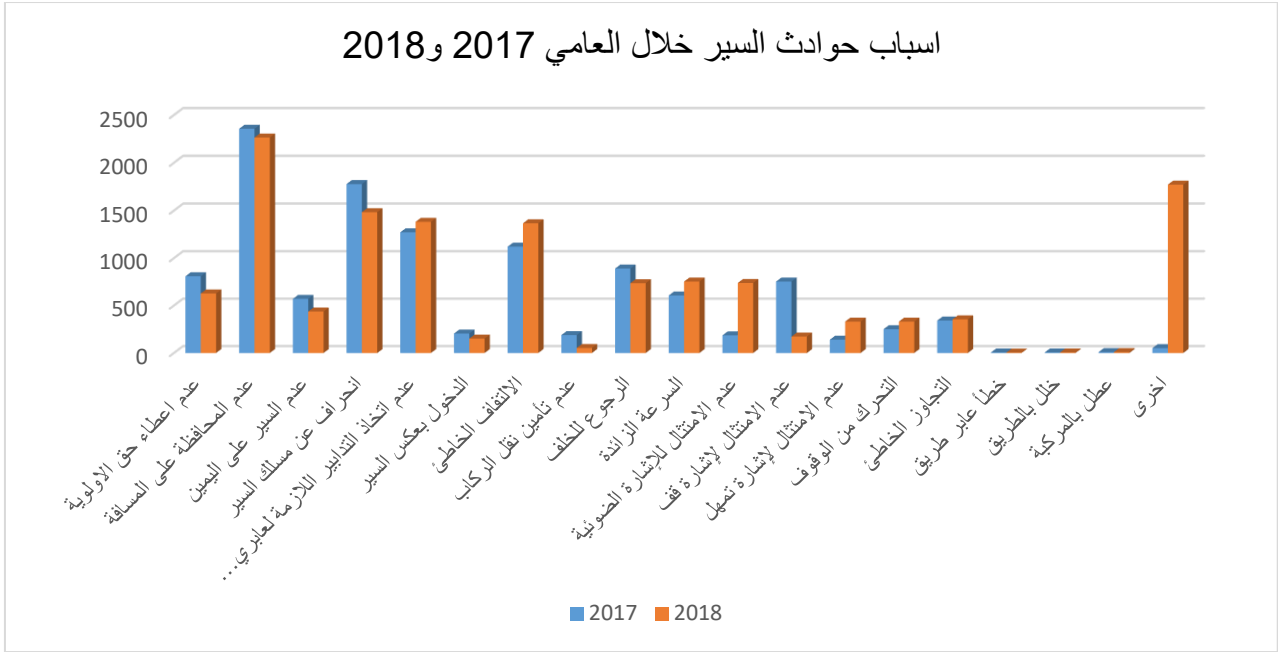
4.1 اسباب ومسببات الحوادث

الجدول التالي يظهر توزيع اسباب واعداد الحوادث في العامي 2017 و2018 وذلك من واقع التقارير المعدة من شرطة المرور حول اسباب حوادث السير:

ت	اسباب الحوادث	2017	2018
1	عدم اعطاء حق الاولوية	809	628
2	عدم المحافظة على المسافة	2356	2264
3	عدم السير على اليمين	570	437
4	انحراف عن مسلك السير	1777	1483
5	عدم اتخاذ التدابير اللازمة لعبري الطريق	1272	1382
6	الدخول بعكس السير	205	152
7	الالتفاف الخاطئ	1121	1367
8	عدم تأمين نقل الركاب	189	53
9	الرجوع للخلف	890	736
10	السرعة الزائدة	606	753
11	عدم الامتثال للإشارة الضوئية	186	738
12	عدم الامتثال لإشارة قف	753	173

13	عدم الامتثال لإشارة تمهل	140	331
14	التحرك من الوقوف	251	331
15	التجاوز الخاطئ	342	355
16	خطأ عابر طريق	6	4
17	خلل بالطريق	6	6
18	عطل بالمركبة	10	10
19	اخرى	52	1771

والرسم البياني يوضح ذلك



من الجدول اعلاه يتبين ان معظم اسباب ومسببات حوادث السير تعود لسلوك العنصر البشري على الطريق، وبناء على بيانات شرطة المرور، أثبتت أن 86% من اسباب الحوادث في العام 2018 بسبب العنصر البشري لعدم التزامه بقواعد وآداب المرور، وأن أعلى الاعداد لحوادث الطرق نتيجة عدم المحافظة على المسافة وانحراف عن مسلك السير، وعدم اتخاذ التدابير اللازمة لعابري الطريق، في حين أن 14% بسبب خلل بالطريق وعطل بالمركبة واخرى.

4.2 حوادث الدهس

بلغ عدد حوادث الدهس (الحادث الذي يشترك به عابر طريق ويلحق به ضرر جسماني) خلال العام 2018 (1230) حادث بنسبة 10% من مجموع الحوادث المرورية، نتج عنها (53) حالة وفاة بنسبة 42% من مجموع عدد الوفيات، مما تعتبر من أخطر أسباب الحوادث التي تؤثر على حياة المواطنين مما يستدعي تكثيف حملات التوعية للسائقين والمشاة، وتنظيم الطرق وتدعيم بنيتها التحتية.

4.3 الاجراءات المتخذة للحد من حوادث المرور

بعد الاطلاع على التقارير المعدة حول الإجراءات والأنشطة التي قامت بها شرطة المرور خلال العام 2018 وما تم تنفيذه من الخطة السنوية لعام 2018، وهي كالآتي:

1. المشاركة بالعديد من ورش العمل الاجتماعات مع الجهات ذات العلاقة بقانون المرور والخروج بالتوصيات اللازمة للتعديل
 2. إصدار نظام لأعوان السلامة المرورية وإيداعه بالطرق الرسمية لدى مجلس الوزراء وانتظار المصادقة عليه.
 3. إصدار نظام الحجز الإداري.
 4. المساهمة بإصدار بعض التعديلات بقانون المرور حسب الحاجة لحين اعتماد القانون المعدل.
 5. المتابعة لدى وزارة النقل والمواصلات للعمل على تطبيق نظام النقاط المرورية.
 6. إصدار حقيبة تدريبية للتوعية المرورية لتوحيد العمل وتزويد العاملين بالتوعية بأجهزة لابتوبات
 7. تنفيذ مشروع الديكاف
 8. فرض مزيد من الرقابة الثابتة والمتحركة واستهداف مظاهر مخالفة القانون.
 9. في مجال تطوير وسائل التوعية تم اعتماد نظام المسابقة بين طلبة المدارس لرسم شعار لأسبوع المرور العربي من اجل خلق روح لمنافسة وإشراك أكبر عدد ممكن من الطلبة، وعمل يوم تعايش لسائقي مركبات النقل العام في كلية الشرطة.
 10. في مجال تنفيذ الخطة الميدانية تم متابعتها وبشكل شهري من خلال التغذية الراجعة اليومية.
 11. متابعة النقاط السوداء بالتعاون مع وزارة الأشغال العامة.
 12. المستفيدين من التوعية المرورية 105344
 - في المخيمات الصيفية 45000 طالب وطالبة
 - طلاب مدارس 53764
 - طلاب جامعات 4620 طالب وطالبة
 - السائقين 1112
 - أولياء أمور 548
 - أئمة المساجد 300
- بالرغم من القيام بالإجراءات والتدابير والأنشطة الواردة أعلاه، الا انه تم ملاحظة ازدياد في عدد الحوادث والوفيات والاصابات الناجمة عنها، حيث يظهر الجدول التالي الوفيات والاصابات الناجمة عن حوادث الطرق خلال العامين 2017 و2018:

البيان	العام 2017	العام 2018	نسبة التغير
عدد الحوادث	11541	12829	+ 11.1%

عدد حوادث الوفيات	96	111	+ %15.6
عدد الوفيات	108	125	+ %15.7
عدد الاصابات	9208	9436	+ % 2.4

لم يتبين وضع خطط واضحة ومفصلة لمعالجة اسباب الحوادث الرئيسية والمتمثلة بعدم المحافظة على المسافة وانحراف عن مسلك السير، وعدم اتخاذ التدابير اللازمة لعابري الطريق.

التوصية:

- كون أن معظم اسباب ومسببات حوادث السير تعود لسلوك العنصر البشري على الطريق، تعزيز التعاون مع كافة الاطراف ذات العلاقة في تكثيف حملات التوعية ورفع مستوى الوعي المروروي لدى كافة مستخدمي الطريق.
- تعزيز رقابة الشرطة على الطرقات في حدود صلاحياتها وعدم التهاون في تطبيق القوانين والانظمة المرورية النافذة.
- على هيئات الحكم المحلي ووزارة الحكم المحلي تنظيم الطرق وتدعيم بنيتها التحتية، واتخاذ التدابير اللازمة لعابري الطريق.

رد الجهة:

- أ- التوعية المرورية والثقافة المرورية هي الشيء الوحيد الذي يجب الاستثمار به في ظل افتقارنا للمعدات التقنية والتكنولوجية ونسعى جاهدين مع كافة الشركاء لايصال رسالة توعوية من جميع وسائل التواصل الاجتماعي بالطرق التقليدية، ومن خلال وسائل الاعلام.
- ب- تنفيذ القانون يحتاج الى عدة شركاء ودورنا كشرطة مرور يتم تحرير محاضر المخالفات ولوائح الاتهام في حوادث الطرق ويتم ارسالها الى الجهات ذات العلاقة.
- ت- ان تنظيم الطرق وتاهيلها هو من اختصاص البلديات ووزارة الاشغال العامة مع انه يتم تنسيق المهام بين جميع الجهات الشريكة لكي يتم اعتماد المشاريع المتعلقة بإعادة تأهيل الطرق.

رأي الديوان: التأكيد على الملاحظة.

5. النقاط السوداء والاجراءات المنفذة عليها.

تم عمل فرق فنية مشتركة من مهندسي وزارة الاشغال العامة، وخبراء الحوادث في شرطة المرور في كل المحافظات وتحديد مواقع النقاط الخطرة وعمل زيارات ميدانية لهذه المواقع ودراستها والوقوف على اسباب الحوادث ومناطق الاصطدامات وتقييم لوضع المقاطع من عدة نواحي مثل حجم المرور، جسم الطريق، أثاث الطريق، تقييم الوضع الحالي، الجزر، التعديات، مسافة الرؤية، الأرصفة، تصريف المياه وغيرها من عناصر السلامة المرورية.

إن قواعد بيانات حوادث الطرق تحتوي على معلومات عديدة منها مواقع الحوادث، وقتها ضمن اليوم، نوعية الحوادث وخطورتها (خسائر مادية فقط، إصابات، وفيات) وغيرها. ويمكن فرزها (Sorting) حسب الموقع والزمن وأمور أخرى.

يمكن ترتيب مواقع الحوادث المرتفعة بدلالة تكرار الحوادث، ولكن هذه الطريقة لا تأخذ بالحسبان حجم المرور أو عدد السكان. وبشكل عام يمكن المقارنة بين الدول من حيث نسبة الحوادث (أو الوفيات) لعدد السكان، ولكن قد تكون المقارنة غير عادلة إذا كانت المقارنة بين دولة عدد السيارات فيها نسبة لعدد السكان عالي ومعدل السفر بالمركبات سنويا عالي ودولة عدد السيارات فيها نسبة لعدد السكان منخفض ومعدل السفر بالمركبات سنويا منخفض. أما الطريقة الأفضل للمقارنة فهي أن يؤخذ حجم المرور بالحسبان كالتالي:

- عدد الحوادث لكل مليون مركبة – كيلومتر على مسارات الطرق.
 - عدد الحوادث لكل مائة ألف مركبة على التقاطعات.
 - عدد وفيات الحوادث لكل مليون مركبة – كيلومتر على مسارات الطرق.
 - عدد وفيات الحوادث لكل مائة الف مركبة على التقاطعات.
- (دليل معايير السلامة المرورية على الطرق في فلسطين)

تم اعتبار كل مفرق او مقطع بطول 1 كم وحصل عليه 8 حوادث فأعلى هو نقطة خطيرة، حيث تبين أن حوالي 90% من المناطق السوداء هي مفترقات طرق وذلك بسبب زيادة الكثافة المرورية بالإضافة الى تقاطع اتجاهات سير المركبات

ان اهم اسباب تركيز الحوادث في هذه المفترقات هو طبيعة تضاريس الضفة الغربية التي تشكل العديد من المنحنيات الرأسية والافقية، بالإضافة الى التعديات وخاصة في المناطق الحضرية،

واجراءات الاحتلال في عدم السيطرة على المناطق المصنفة (ج) والتي تؤثر على المناطق المصنفة (أ) او (ب) بسبب استمرارية حركة المرور، وتم تحديد 266 نقطة سوداء موزعة على المحافظات في العام 2018 كما في الجدول التالي:

المحافظة	عدد النقاط السوداء	النقاط التي تم عليها اجراء	النقاط التي لم يتم عليها تدخلات
جنين	21	16	5
طوباس	16	7	5
طولكرم	18	8	10
نابلس	16	11	5
قلقيلية	23	4	17
سلفيت	25	6	18
رام الله والبيرة	33	11	22
أريحا	22	4	18
القدس	18	9	9
بيت لحم	35	13	22

الخليل	39	8	31
المجموع	266	97	162

من الجدول اعلاه، يتبين أن 36.4% من النقاط الخطرة تم عليها اجراء وتدخلات من الجهات ذات العلاقة، ولا تزال 162 نقطة خطرة لم يتم عليها اجراء او تدخلات.

من واقع فحص وتحليل تلك النقاط خلال العامي 2017 و 2018 فقد تبين مايلي:

أ. نقاط سوداء لم يتم اتخاذ أي إجراء بشأنها منذ العام 2017 وتكرر حصول حوادث عليها، والجدول التالي يظهر اعداد النقاط الخطرة في المحافظات التي لم يتم عليها اجراء وعدد الحوادث والاصابات الناجمة عنها:

المحافظة	عدد المقاطع الخطرة التي لم يتم عليها اجراء	عدد الحوادث الكلي	عدد الاصابات	عدد الوفيات
محافظة طوباس	5	75	85	0
طولكرم	9	108	110	0
نابلس	5	203	209	2
قلقيلية	16	107	123	1
سلفيت	13	138	184	0
رام الله	22	567	209	1
أريحا	18	233	208	6
القدس	9	81	37	1
بيت لحم	20	178	197	1
الخليل	32	532	540	4
جنين	5	89	87	2
المجموع	154	2311	1989	18

والمالحق رقم 2 يظهر أسماء المقاطع الخطرة.

حيث يلاحظ قصور في متابعة بعض النقاط الخطرة واتخاذ إجراءات وتدابير بشأنها مما تسبب في حصول 1442 حادث مرور نتج عنها 1328 إصابة و 18 حالة وفاة.

محافظة اريحا ذات النسبة الاكبر لعدد الوفيات على النقاط السوداء التي لم يتم عليها اجراء، حيث أن 33% من الوفيات كانت في محافظة اريحا، تليها محافظة الخليل والتي سجلت اعلى عدد من الحوادث والاصابات.

ب. نقاط سوداء تم عليها إجراء وتكررت عليها الحوادث في العام 2019

والجدول التالي يظهر اعداد النقاط الخطرة في المحافظات التي تم عليها إجراءات وتدخلات وتكرر حدوث حوادث واصابات عليها:

عدد الوفيات	عدد الاصابات	عدد الحوادث الكلي	عدد النقاط السوداء التي تم عليها اجراء	المحافظة
0	38	24	7	طوباس
0	70	55	7	طولكرم
3	280	152	10	نابلس
0	1	4	2	قلقيلية
1	80	53	7	سلفيت
2	60	162	11	رام الله
0	1	5	2	أريحا
0	47	65	9	القدس
2	174	183	12	بيت لحم
0	93	35	4	الخليل
6	347	261	15	جنين
14	1191	999	86	المجموع

والملحق رقم 3 يظهر أسماء المقاطع الخطرة التي تم عليها إجراء وتكررت عليها الحوادث في العام 2019 حيث يلاحظ عدم فعالية الإجراءات المنفذة على النقاط الخطرة، حيث تم تنفيذ أعمال وتحسينات على 86 نقطة خطرة خلال العامي 2017 و2018، إلا انه تبين حدوث 999 حادث على هذه النقاط نجم عنها 1191 إصابة و14 حالة وفاة.

كانت محافظة جنين اعلى نسبة في عدد الحوادث والاصابات والوفيات، بنسبة 43% من عدد الوفيات ونسبة 29% من عدد الاصابات.

مما يؤشر الى ان التدخلات والإجراءات لم تكن ذات جدوى ولم تحقق الهدف من تنفيذها.
ج. نقاط السوداء تم عليها إجراء ولم يحصل عليها حوادث.

حيث ان 97 نقطة خطرة في المحافظات تم عليها اجراء او تدخل، فان (11) نقطة فقط بنسبة 11% قد كان الاجراء والتدخل عليها فعال وذو نتيجة، حيث لم يحصل عليها أي حوادث خلال العام 2019، والجدول التالي يبين ذلك:

عدد النقاط التي لم يحصل عليها حوادث	المحافظة
0	محافظة طوباس
1	طولكرم
1	نابلس
2	قلقيلية
4	سلفيت

0	رام الله
0	أريحا
0	القدس
2	بيت لحم
0	الخليل
1	جنين
11	المجموع

د. الحلول المقترحة للنقاط السوداء مقارنة مع التدابير العامة المضادة لانماط الحوادث وأسبابها المحتملة. بعد الاطلاع على دليل معايير السلامة المرورية على الطرق في فلسطين، وبعد مقارنة الحلول المقترحة والمنفذة من قبل الأطراف ذات العلاقة على النقاط الخطرة، فقد تبين عدم تناسب بعض الحلول المدرجة مع التدابير العامة المضادة لانماط الحوادث، والجدول التالي يظهر ذلك:

اسم الطريق	المشكلة المرورية	عدد الحوادث والوفيات في العام 2019	الحل المقترح / المنفذ	الحل وفق التدابير العامة المضادة
البازان الصيرفي	منحنيات حادة	57 حادث و 3 وفيات	تعزيز السلامة المرورية بالاشارات والتخطيط والتخشين	تركيب شواخص تحذيرية إعادة انشاء المنحنيات تركيب علامات الحدود إضافة حواجز حماية إعادة سفلتة الطريق
شارع حيفا	عدم وضوح الرؤيا الليلية	45 حادث و 2 وفاة	إعادة انشاء كامل ورفع مستوى السلامة المرورية	تركيب / تحسين اناارة الطريق. تركيب / تحسين دهان وحدود الطريق والمسارات. تركيب / تحسين شواخص تحذيرية
شارع عين عريك - مطعم الفلاحة	خطر التزحلق وعدم وضوح الرؤيا ونقص إجراءات السلامة المرورية	29 حادث و 1 وفاة	اعمال ترقيعات وتوسعة للمنعطف وإشارات دهان، تخشين	إعادة سفلتة/ تخشين تقليل حدود السرعة عند المداخل إشارات تحذيرية

ان ضعف فعالية الاجراءات المتخذة على النقاط السوداء يعود ذلك للاسباب التالية:

- 1- بعض الحلول المنفذة تكون بصورة مؤقتة لحين توفر الامكانيات اللازمة لمعالجتها بشكل نهائي.
- 2- بعض الحلول المنفذة غير ملائمة لطبيعة المسبب للحوادث المرورية.
- 3- الكثافة المرورية العالية مقارنة بالمساحة الجغرافية.
- 4- لم يتم تركيب إشارات تحدد مناطق النقاط السوداء للحد من حوادث الطرق.

التوصيات:

- على الهيئات المحلية ووزارة الحكم المحلي بالتعاون مع شرطة المرور القيام بمايلي:
- ضمان ان تكون التدخلات والإجراءات المنفذة على النقاط الخطرة حلول دائمة وتجنب الحلول المؤقتة ذات الفعالية المحدودة.
- ضمان ان تكون التدخلات والإجراءات المنفذة ملائمة لطبيعة المسبب للحوادث المرورية.
- تركيب إشارات تحذيرية على مناطق النقاط السوداء لتحذير السائق قبل الدخول في المنطقة وذلك للحد من حوادث الطرق.

رد الجهة:

- أ- يتم وضع الحلول ضمن الموارد المتاحة عند الجهات الشريكة والحلول النهائية والدائمة تحتاج الى مشاريع ضخمة مثل الجسور والانفاق وبعضها يخضع (للسيطرة الاسرائيلية) خارج السيطرة.
- ب- يتم تنفيذ التدخل المتاح وهذا من اختصاص البلديات ووزارة الاشغال العامة.
- ت- سيتم التنسيق مع وزارة الاشغال العامة والبلديات لوضع مثل تلك الاشارات لانه من اختصاصها.

رأي الديوان: التأكيد على الملاحظة علماً بأن التدخلات والإجراءات هي من اختصاص الهيئات المحلية ووزارة الحكم المحلي.

6. الصلاحيات على الطرق الخارجية

تقسم المناطق الفلسطينية حسب اتفاقية اوسلو الى الى ثلاث مناطق (أ، ب، ج)، حيث ان المنطقة أ فقط تحت السيطرة المدنية والأمنية الكاملة من قبل السلطة الوطنية الفلسطينية وتشكل ما نسبته 21% من مناطق الضفة الغربية، وباقي المناطق تحت السيطرة الامنية من الجانب الاخر، من واقع بيانات شرطة المرور تبين مايلي:

- 33.4% من مجموع الحوادث في العام 2018 البالغ (4293) حادث وقعت في المناطق خارج سيطرة السلطة الوطنية الفلسطينية.

- نتج عن تلك الحوادث 74 حالة وفاة بنسبة 59.2% من مجموع الوفيات.
- من غير الممكن لشرطة المرور زيارة مكان الحادث عند حدوثه في المناطق خارج السيطرة.

ويعود ذلك للأسباب التالية:

- قيام السائقين بتجاوز القانون مستغلين عدم سيطرة ومراقبة الطرق من قبل الشرطة الفلسطينية.
- عدم وجود صلاحيات لدى الجهات الفلسطينية لتأهيل وصيانة الطرق، ووضع اشارات المرور والاشارات التحذيرية.
- ضعف الوعي المروري لدى مستخدمي الطرق.

التوصية: اعتماد نظام أعوان السلامة المرورية بهدف تعزيز الرقابة الشعبية على المخالفات المرورية.

رد الجهة:

- اعتماد اعوان السلامة المرورية من قبل المجلس الوزاري يساعد ويساهم في ضبط الحالة المرورية في الطرق الخارجية وتم تقديمه من أجل اعتماده.
- العمل في المناطق الخاضعة لسلطة الاحتلال معقد جداً وانجح حل اعتماد التصوير من قبل اعوان السلامة المرورية والفيديوهات المرسله من قبل الاعوان للقضاء حيث تعتبر عينة مقبولة، وبخصوص دوريات السلامة على الطرق يجب ان يكون معها شرطي مرور لممارسة عملها.

رأي الديوان: التأكيد على الملاحظة.

7. الأنظمة المستخدمة للحد من حوادث السير

أ. نظام المخالفات المرورية

- بلغ عدد المخالفات المرورية في العام 2018 (221284) مخالفة في حين أن عدد المخالفات في العام 2017 (140100) مخالفة بنسبة زيادة 57.9%، علماً بأن عدد المركبات المسجلة لغاية العام 2018 هو (254,271) مركبة مما يؤشر الى ارتفاع نسبة المخالفات مقارنة بعدد المركبات.
- يلاحظ أن عدد الحوادث والاصابات والوفيات ازدادات ايضا في العام 2018، مما يؤشر الى زيادة التصرفات غير القانونية من قبل السائقين ومستخدمي الطريق وضعف فعالية تأثير نظام المخالفات في الحد من عدد الحوادث والاصابات الناجمة عنها.
- يلجأ معظم المخالفين الى عدم دفع قيمة المخالفة المحررة من الشرطة ضمن المدة المحددة والتوجه الى خيار المحكمة حيث يتم تخفيض قيمة المخالفة بنسبة كبيرة، حيث تشكل نسبة المخالفات المدفوعة مباشرة

في البنك 10% من اجمالي عدد المخالفات المحررة في العام 2018، مع العلم باقرار السائقين بمخالفتهم لقانون المرور مما يفقد المخالفة الغاية من تحريرها وهي تحقيق الردع المروري.

ب. نظام الحجز الاداري

يجوز لشرطة المرور أو لموظفي دوريات السلامة على الطرق بحضور الشرطة حجز المركبات والدراجات الآلية التي قام سائقها بارتكاب أي من المخالفات المرورية التي نصت عليها المواد (54، 96، 97، 98) من قانون المرور رقم (5) لسنة 2000م وتعديلاته، وأي مخالفات ورد ذكرها في النظام. بلغ عدد المركبات المحجوزة خلال العام 2018 (10956) مركبة، حيث يلاحظ عدم توفر اماكن مخصصة للحجز تتوفر فيها شروط الامن والسلامة للمركبات المحتجزة مما يحول دون تطبيق نظام الحجز بشكل كامل، وبالتالي يضعف من فعالية النظام في الحد من ارتكاب مخالفات خطيرة تؤثر على حياة عابري الطريق.

ويعود ذلك للأسباب التالية:

- لا يتم توجيه جزء من الأموال الناتجة عن مخالفات السير لغايات تطوير البنية التحتية والتجهيزات اللازمة للسلامة المرورية، حيث يتم إيداع تلك الأموال في حساب الإيراد العام لدى وزارة المالية.
- قلة الإمكانيات المادية لتأهيل أماكن مخصصة لحجز المركبات.

التوصية:

- على جهاز الشرطة التنسيق مع وزارة المالية ومجلس الوزراء لتوجيه جزء من الأموال الناتجة عن مخالفات السير لغايات تطوير البنية التحتية والتجهيزات اللازمة للسلامة المرورية.
- ضرورة توفير اماكن مخصصة لحجز المركبات تتوفر فيها شروط الامن والسلامة للمركبات المحتجزة.
- المساهمة في معالجة أسباب ضعف فعالية تأثير نظام المخالفات في الحد من عدد الحوادث والاصابات الناجمة عنها.
- في إطار زيادة فعالية نظام المخالفات المرورية في تخفيض عدد الحوادث، ومع عدم المساس باستقلال القضاء، ضرورة البحث مع المحكمة المختصة بمخالفات السير من اجل زيادة تحقيق الردع المروري في المخالفات التي يثبت ارتكاب السائق لها وضمن عدم تكرارها.

رد الجهة:

- أ- بجهودكم نأمل ذلك لتخصيص جزء من مبالغ المخالفات المرورية وحوادث الطرق وحجز المركبات لتطوير قدرات شرطة المرور والتجهيزات اللازمة للسلامة المرورية.
- ب- بخصوص الساحات من خلال نظام الحجز الاداري على المحافظات توفير ساحات الحجز وتوفير الامن والحماية لها، ولكن لتنفيذ ذلك ولنجاحة هذا النظام ولحاجتنا الماسه له أخذت شرطة المرور على

عانتها تطبيق هذا النظام وعلى كاهلها لوحدها دون مساعدة او اسناد من أحد وتترى من الضروري توفير ساحات حجز وورشات جر وحماية للساحات والنظام يسمح بذلك.

ت- قانون المرور من أفضل القوانين الموجودة في دول الجوار ولكن تطبيقه دفعة واحدة وليس مجزء فتظافر جميع الجهود لتطبيقه يشكل رادع ويخفض الوفيات والاصابات والحوادث، فمثلاً من الاسباب الرئيسية للوفيات هو تجاوز السرعة فكيف لنا ان نطبق ذلك ان لم يكن جهاز الرادار وقطع الاشارة الضوئية كيف لنا ان تكن غرف تحكم وسيطرة مرورية.

ث- نحن نحترم ونقدر دور القضاء ونحترم أي حكم يصدر عنه.

رأي الديوان: التأكيد على الملاحظة.

8. المركبات غير القانونية

تنتشر في الاراضي الفلسطينية عدد غير محدود من المركبات غير القانونية (سيارات - تراكتورات - دراجات نارية) والتي دخلت من اسرائيل بطرق غير مشروعة، وهي إما مسروقة أو مشطوبة اي أنها غير صالحة للسير على الطرق.

بلغ عدد الحوادث المرورية المشترك بها مركبات غير قانونية في العام 2018 (307) حادث، زيادة بنسبة 17.6% عن العام 2017، نتج عنها (20) حالة وفاة بنسبة 16% من حالات الوفاة في حوادث الطرق، وقد قامت الشرطة الفلسطينية باتلاف (10777) مركبة خلال العام 2018، وقد تم تسجيل الملاحظات التالية:

على الرغم من تكليف مجلس الوزراء بتاريخ 2016/7/12 لكافة الجهات المختصة باعتماد آلية للقضاء على ظاهرة المركبات غير القانونية، لما لها من أخطار على السلم الاجتماعي والاقتصادي والأمني، وتؤدي إلى حوادث مؤسفة وخسائر في الأرواح، بالإضافة الى قرار مجلس الوزراء رقم (86) لسنة 2004م بملاحقة المركبات غير القانونية.

- لا يوجد احصائية بعدد المركبات غير القانونية التي تسير في الاراضي الفلسطينية وذلك لعدم وجود سيطرة امنية على المنافذ والمعابر المؤدية الى المناطق الفلسطينية.
 - عدم كفاية الاجراءات المتخذة بشأن المركبات غير القانونية التي يتم ضبطها، حيث يتم اتلافها فقط دون اتخاذ عقوبات رادعة بشأن مهربي ومستخدمي تلك المركبات.
 - عدم وجود وعي كاف لدى مستخدمي تلك المركبات حول مخاطر استخدامها، من حيث عدم صلاحيتها للسير على الطريق والتكلفة العالية في حال حصول حوادث مع تلك المركبات.
 - عدم وجود تعليمات تمنع التعامل مع مستخدمي تلك المركبات من حيث الصيانة وتزويدها بالوقود.
- ويعود ذلك للأسباب التالية:**

- عدم وجود سيطرة امنية على المنافذ والمعابر المؤدية الى المناطق الفلسطينية والتي تقوم بإدخال المركبات غير القانونية (المسروقة من الجانب الاخر).
- غياب عقوبات رادعة بشأن مهربي ومستخدمي تلك المركبات.

التوصيات:

- تعزيز الاجراءات بشأن المركبات غير القانونية التي يتم ضبطها، بحيث يتم اتخاذ عقوبات رادعة بشأن مهربي ومستخدمي تلك المركبات.
- تعزيز الوعي لدى المواطنين بمخاطر استخدام تلك المركبات من حيث عدم صلاحيتها للسير على الطريق والتكلفة العالية في حال حصول حوادث مع تلك المركبات.
- اصدار تعليمات تمنع التعامل مع مستخدمي المركبات غير قانونية من حيث الصيانة وتزويدها بالوقود.
- اعتماد آلية للقضاء على ظاهرة المركبات غير القانونية، لما لها من أخطار على السلم الاجتماعي والاقتصادي والأمني، وتؤدي إلى حوادث مؤسفة وخسائر في الأرواح.

رد الجهة:

- أ- إن انتشار هذه المركبات في الريف الفلسطيني وخاصة المناطق (C) والتي لا تخضع للسيطرة الامنية الفلسطينية، وتحتاج الى تنسيق معقد مع الاحتلال من قبل الاجهزة الامنية وفي غالب الاحيان يتم ضبط المركبات غير قانونية في مناطق بعيدة وبدون سائق .
- ب-تقوم الشرطة بجهد كبير في ذلك الموضوع من محاضرات توعوية ونشر مقاطع فيديو وسبوتات توعوية لمخاطر استخدام لمثل هذه المركبات مع نشر العقوبات والاجراءات لسائقي تلك المركبات ولكن لا بد من تظافر جميع الشركاء في العملية المرورية من وسائل اعلام، أئمة المساجد، والمجتمع المدني والمجالس المحلية والعشائر والعائلات للتدخل لوضع حد لتلك الظاهرة.
- ت-التعامل مع الكراجات الغير مرخصة ومحطات المحروقات ليس من إختصاص الشرطة وخاصة أن معظمها في أماكن غير آمنة.
- ث-الشرطة جاهزة ومستعدة لتنفيذ أي الية يتم اعتمادها من الجهات السيادية وذات الاختصاص للقضاء على تلك الظاهرة مع ادراكنا لاهمية القضاء على هذه الظاهرة لما لها من مخاطر كبيرة على المجتمع والامن والاقتصاد.

رأي الديوان: التأكيد على الملاحظة.

9. مقيدات حركة الاطفال.

توصي منظمة الصحة العالمية باستخدام مقيدات حركة الأطفال الملائمة للفئة العمرية في حالة الأطفال دون سن 4 سنوات والمقاعد الزافعة في حالة الأطفال الأكبر سناً حتى عشر سنوات أو ممن تبلغ أطوالهم 135 سم أو أقل.

تشير بيانات الشرطة الى ان عدد الاصابات للاطفال من عمر يوم الى سبع سنوات بلغ 720 اصابة وعدد الوفيات بلغ 27 وفاة في العام 2018، حيث لم يتبين لنا وجود اجراءات جادة تقوم بها شرطة المرور لمراقبة جلوس الاطفال في المركبات.

التوصية:

ضرورة قيام شرطة المرور باجراءات جادة لمراقبة جلوس الاطفال في المركبات.

رد الجهة:

المادة 226 من اللائحة التنفيذية منها ولاسيما المادة 2,1 تمنع جلوس الاطفال في المقاعد الامامية ويتم متابعة ذلك مع العلم ان الاصابات والوفيات جلهم من عابري الطريق وخاصة في ساحات المنازل (ويتم تطبيق لهذة الامور ويتم متابعتها في اطار متابعة تنفيذ قانون المرور يومياً).

رأي الديوان: التأكيد على الملاحظة.

10. اجراءات تنظيم حركة المشاة



تصرفات بعض المشاة تؤدي في بعض الأحيان إلى المخاطر الشديدة (سهو، عدم احترام إشارات المرور وأوامر الشرطة) أو عدم السير على الرصيف.

وفيما يتعلق بالمشاة، يقل تدخل الشرطة إلى حد كبير، ويتجاهل أفراد شرطة المرور المنتشرون في الأماكن والساحات العامة بشكل خاص، وفي أغلب الشوارع بشكل عام، الفوضى المرورية التي يسببها المشاة الذين لا يلتزمون بقواعد المرور المبدئية.

تشير بيانات شرطة المرور بأن عدم اتخاذ التدابير اللازمة لعابري الطريق أحد أهم اسباب حوادث المرور، حيث بلغ عدد الحوادث الناتجة عن ذلك (1777) حادث في العام 2018 بزيادة بنسبة 20% عن العام 2017.

تبين أن 42% من مجموع عدد الوفيات ناتجة عن حوادث دهس، ويعتبر تنظيم حركة المشاة من العوامل المهمة في تقليل والحد منها، حيث يلاحظ عدم قيام شرطة المرور بعمليات تنظيم لحركة المشاة داخل المدن

ذلك أن المساحات المخصصة للمشاة داخل المدن غير كافية وإن الإشارات الدالة إلى أماكن عبور المشاة غير واضحة بالإضافة إلى زيادة عدد المركبات والزيادة الطبيعية في عدد السكان.

التوصية:

- قيام شرطة المرور بتعزيز وبذل مزيداً من الجهود مع الشركاء في تنظيم وضبط عمليات حركة المشاة داخل المدن.
- التعاون مع الهيئات المحلية بشأن تنظيم المساحات المخصصة لحركة المشاة داخل المدن ووضع إشارات دالة إلى أماكن عبور المشاة.

رد الجهة:

- أ- شرطة المرور تقوم بواجبها حسب الإمكانيات اللوجستية والبشرية.
- ب- لعدم توفر البنية التحتية المناسبة من جسور وانفاق وخطوط هذا يؤدي إلى تفاقم هذه الظاهرة ولو قمنا بمتابعة المشاة على سبيل المثال في منطقة المنارة بمرام الله وقمنا بإجبارهم على المسير من الأماكن المخصصة هذا يؤدي إلى وجود سيل من المشاة غير منقطع وهذا يؤدي إلى ازدحامات مرورية خانقة وقمنا بذلك التجربة أكثر من مرة.

رأي الديوان: التأكيد على الملاحظة.

11. التعريف والتوعية بالقوانين المرورية والآثار الناجمة عن الحوادث.

تعتبر أهمية التربية المرورية في مساهمتها في التقليل من حوادث المرور وكذلك المحافظة على حياة الأشخاص، وإكساب الأفراد وعي وثقافة مرورية، كما تساهم أيضاً في تعليم النشء وترسيخ في ذاكرة كل طفل كيفية استعمال الطرق، إلا أن التربية المرورية مازالت تحتاج إلى تفعيل من خلال إدراجها في المقررات الدراسية، وعدم اقتصر المهتمين بها على المناسبات الخاصة فقط.

تشير بيانات شرطة المرور أن عدد المستفيدين من التوعية المرورية خلال العام 2018 بلغ (105344) فرد توزعت على النحو الآتي:

م	الجهة	العدد
1	المخيمات الصيفية	45000 طالب وطالبة
2	طلاب مدارس	53764
3	طلاب جامعات	4620 طالب وطالبة
4	السائقين	1112

548	أولياء أمور	5
300	أئمة المساجد	6

التوصية:

تكليف وزارة التربية والتعليم بإضافة مناهج تعليمية خاصة بالتوعية والثقافة المرورية في كافة المراحل التعليمية وخاصة الأساسية منها.

رد الجهة:

المناهج التعليمية ليست من اختصاص الشرطة ولكن نحن نقوم بالتنسيق معهم لوضع برنامج سنوي للتوعية وتشمل كافة المواضيع ومنها التوعية المرورية ومكافحة المخدرات ونحن جاهزون وعلى استعداد على التدريب والتعليم بهذا الخصوص.

رأي الديوان: التأكيد على الملاحظة.

12. التنسيق بين الاطراف ذات العلاقة بخصوص السلامة المرورية

تنص المادة (25) من قانون المرور رقم (5) لسنة 2000 فيما يتعلق بصلاحيه فحص المركبة انه يجوز لفاحص الذي يحمل شهادة فاحص فني مركبات من سلطة الترخيص وللشرطي المؤهل لذلك أن يقوم بفحص المركبة بمعرفته، وإذا ثبت لأي فاحص أو شرطي من المذكورين في الفقرة (1) أن المركبة غير مستوفية لشروط المتانة والأمن تسحب المركبة لأقرب مركز مرور ويتم سحب رخصتها ولوحتي أرقامها وذلك مع عدم الإخلال بالعقوبة المقررة، ولا تعاد الرخصة إلا بعد ثبوت صلاحية المركبة للسير وتسديد الرسوم المستحقة. كما اكدت المادة رقم (97) من القانون بخصوص حجز المركبات، بانه يجوز للشرطي حجز كل مركبة تسير برخصة منتهية أو بدون لوحات تحدد أرقامها أو تم إجراء تغيير في مبنائها دون ترخيص حيث تبين أن بعض دوريات السلامة على الطرق التابعة لوزارة النقل والمواصلات تقوم بتوقيف وفحص المركبات دون وجود شرطي معها، مما يضعف من جهود الأطراف ذات العلاقة في مجال السلامة المرورية، ولا يؤدي الى تطبيق قانون المرور بفعالية، حيث أن قيامها بتوقيف مركبات دون وجود شرطي يعد خارج الاختصاص القانوني لدوية السلامة على الطرق.

التوصية:

ضرورة التعاون والتنسيق ما بين شرطة المرور ودوريات السلامة على الطرق في توقيف وفحص المركبات بما يساهم في توحيد جهود كافة الأطراف في السلامة المرورية.

رد الجهة:

يتم التنسيق التام والعمل المشترك مع دوريات السلامة على الطرق وقمنا بالعديد من الاعمال المشتركة ومنها الفحص الشتوي للمركبات والعمل اليومي.

رأي الديوان: التأكيد على الملاحظة.

الاستنتاجات

- تعتبر جهود التوعية التي تقوم بها الأطراف ذات العلاقة غير كافية، حيث ان 95% من مسببات الحوادث تعود الى العوامل البشرية والسلوك الإنساني وتصرفات السائقين.
- ضعف فاعلية الإجراءات المتخذة لمعالجة أسباب حوادث السير وخصوصاً المناطق الخطرة، نتيجة الارتفاع في اعداد الحوادث والوفيات والإصابات الناتجة عنها وتكرار الحوادث على ذات المناطق المستهدفة، كما أن التقييم للإجراءات المتخذة على النقاط السوداء يتم كل ثلاث سنوات.
- عدم كفاية وملائمة الأماكن المخصصة لعبور المشاة، حيث أن 42% من وفيات حوادث السير هي حالات دهس.
- عدم وجود استراتيجية وطنية شاملة للسلامة على الطرق تعتمد عليها الأطراف ذات العلاقة في صياغة الخطط القطاعية مما أدى إلى تعدد الجهود التي تقوم بها الاطراف ذات العلاقة في مجال السلامة المرورية مثل التوعية المرورية وضبط المركبات على الطرق.
- ضعف التنسيق بين الأطراف ذات العلاقة في مجال السلامة المرورية نتيجة وجود تداخل في الصلاحيات بين بعض الجهات.
- ضعف المراقبة والضبط للشوارع بسبب النقص في أعداد افراد شرطة المرور وعدم وجود صلاحيات على الطرق الخارجية.
- عدم كفاية الأجهزة والتقنيات المتعلقة بإدارة ومراقبة ورصد حركة المرور بسبب عدم كفاية المخصصات المالية لشرطة المرور ولا يتم توجيه جزء من الأموال الناتجة عن مخالفات السير لغايات تطوير قطاع النقل.
- ضعف فعالية النظام المروري في الحد من الحوادث المرورية حيث يلاحظ ازدياد عدد حوادث المرور والوفيات والاصابات الناتجة عنها بالرغم من تضاعف أعداد المخالفات المحررة بحق المخالفين وتفعيل نظام النقاط المرورية ونظام الحجز الإداري.
- عدم اكمال نظام تأهيل العاملين في المجال المروري، من حيث وجود معهد متخصص بالمرور يعمل ضمن منهاج متكامل يشمل كافة الاطراف ذات العلاقة بمستخدمي الطريق.

- عدم كفاية الاجراءات المتخذة بشأن المركبات غير القانونية، حيث زاد عدد الحوادث المرورية المتسبب بها مركبات غير قانونية بنسبة 17.6% في العام 2018 عن العام 2017، ونتج عنها (20) حالة وفاة بنسبة 16%.
- ضعف الوعي والالتزام بالقانون من قبل السائقين على الطرق الخارجية في ظل عدم وجود صلاحية للشرطة الفلسطينية في مراقبة وضبط الطرق الخارجية.
- قصور في دور المجلس الاعلى للمرور بخصوص اتخاذ وإنفاذ القرارات المتعلقة بالسلامة المرورية حيث لا يتمتع مجلس المرور بالاستقلالية المطلوبة لتخوله لاتخاذ قرارات وتنفيذها بالإضافة لوجود ضعف في التنسيق بين الاطراف ذات العلاقة بالسلامة المرورية.
- لا تساهم الاجراءات المتبعة في مجلس المرور في وضع سياسات واضحة لرفع مستوى السلامة المرورية، حيث لا يتم تنفيذ الأعمال بناء على أدلة الإجراءات ولم يتم ادخال التقنيات الحديثة في مجال الهندسة والأنظمة المرورية في أعمال التدقيق المروري.
- عدم توحيد الجهود المتبعة من قبل المجلس الاعلى للمرور وكافة الاطراف ذات العلاقة المعنية بالسلامة المرورية حيث لا يوجد خطة استراتيجية شاملة للسلامة على الطرق تشترك فيها جميع المؤسسات التي تعمل في مجال السلامة المرورية.
- وجود قصور في إنفاذ نظام نقاط المخالفات المرورية، حيث لم يتم إتخاذ الإجراءات القانونية بحق قائد المركبة الذي يسجل ضده ست نقاط فأكثر والتي نصت عليها المادة رقم (352) من اللائحة التنفيذية لقانون المرور، بالإضافة لوجود ضعف في الإجراءات المتبعة لاتخاذ الإجراءات القانونية بحق السائقين المخالفين، مما لا يؤدي الى امكانية الحد من الحوادث المرورية.
- ضعف الاجراءات المتبعة من قبل وزارة النقل والمواصلات في الرقابة على مراكز فحص صلاحية المركبات (الدينومومتر)، حيث تبين وجود عمليات ضبط لبعض المركبات الحاصلة على ختم صالح للسير على الطريق من قبل الدينومومتر إلا انها وبعد فحصها من قبل المفتشين فقد تبين أنها لا تصلح للسير على الطريق، مما يشير لوجود خلل في عمل الدينومومترات وعدم وجود تأكيد حول صحة عمل مراكز الفحص الفني.

توصيات للأطراف ذات العلاقة بالسلامة المرورية:

1. ضرورة تعزيز جهود التوعية والتثقيف والتعليم المروري لتصبح السلامة المرورية ثقافة مجتمعية.
2. على الهيئات المحلية ووزارة الحكم المحلي بالتعاون مع شرطة المرور القيام بتدخلات وإجراءات على النقاط الخطرة بحيث تكون حلول دائمة وملائمة لطبيعة المسبب للحوادث المرورية وتجنب الحلول المؤقتة ذات الفعالية المحدودة.
3. العمل على تخصيص أماكن لعبور المشاة والتأكيد على أهمية التزام مستخدمي الطريق من سائقين ومشاة وركاب بقواعد وقوانين المرور حفاظاً على الأرواح والممتلكات.

توصيات للمجلس الأعلى للمرور:

1. نشر المعرفة بالسلامة المرورية والتركيز على مستخدمي شبكة الطرق، وتحديد السائقين، والركاب، والمشاة، والأطفال، مع التركيز على التوعية المستدامة كعملية تعليم مستمرة.
2. إطلاق مبادرات للحد من التجاوزات المرورية التي تتسبب في الحوادث، تتضمن مبادرات تحفيزية للسائقين الملتزمين كالنقاط البيضاء ومبادرة تسوية المخالفات المرورية، وذلك بالتزامن مع إطلاق برامج توعوية مبتكرة ونشر تقنيات متطورة لضبط المخالفين.
3. ضرورة وضع خطة استراتيجية شاملة للسلامة على الطرق تشترك فيها جميع المؤسسات ذات العلاقة والمعنية بالسلامة المرورية، بحيث تتفرع عنها وتتطلق منها الخطط القطاعية للجهات المختلفة ذات العلاقة وأن تُبنى أي استراتيجية وطنية للسلامة على الطرق على القواعد الخمس الأساسية التي بنيت عليها الخطة العالمية لعقد العمل من أجل السلامة على الطرق.
4. تعزيز التنسيق بين الأطراف ذات العلاقة في مجال السلامة المرورية وتجنب التداخل في الصلاحيات بين الجهات.
5. ضرورة العمل على اتخاذ الإجراءات المناسبة من قبل مجلس الاعلى للمرور للوصول إلى كافة اشكال الاستقلالية التي ضمنها التشريعات وذلك لتحقيق أهدافه والغاية من إنشائه، واتخاذ وإنفاذ القرارات المتعلقة بالسلامة المرورية.
6. ضرورة العمل على الالتزام بالمهام الموكلة لمجلس إدارة المجلس الاعلى للمرور وذلك للوقوف على المشاكل والمعوقات التي تواجه مجلس المرور والعمل على تطوير العمل في المجلس، مما ينعكس على التوجه قداماً في السلامة المرورية.

7. ضرورة العمل على تحديث واعتماد أدلة الإجراءات الموجودة في المجلس الأعلى للمرور، ووضع خطة لتنفيذ هذه الأدلة من خلال اسناد العمل في المجلس لنماذج مستخرجة من هذه الأدلة وإعداد تدريب لكافة العاملين في السلامة المرورية والهندسة المرورية على تنفيذ هذه الأدلة.
8. ادخال التقنيات الحديثة في مجال الهندسة والأنظمة المرورية في أعمال التدقيق المروري.
9. إيجاد آلية واضحة ومعتمدة من الأطراف ذات العلاقة للحصول على كافة المعلومات والاحصائيات المتعلقة بالمرور والحوادث والاصابات، وذلك بهدف تحليلها والخروج بأسباب الحوادث والعمل على وضع الحلول المناسبة لتجنبها وعدم تكرارها.

توصيات لوزارة النقل والمواصلات:

1. ضرورة العمل على وضع آلية لتنفيذ الإجراءات الواردة في نظام النقاط على المخالفات المرورية والتي تدرجت من عقد دورة مانعة للسياقة الى سحب رخصة السائق وإخضاعه الى فحص قيادة نظري وعملي.
2. ضرورة العمل على تنظيم عمل مفتشي وزارة النقل والمواصلات في التفتيش على مراكز الفحص الفني من حيث إعداد أدلة إجراءات وخطط وبرامج تفتيش، وذلك لتوحيد عمل التفتيش على كافة مراكز الفحص الفني.
3. ضرورة التعاون والتنسيق ما بين شرطة المرور ودوريات السلامة على الطرق في توقيف وفحص المركبات بما يساهم في توحيد جهود كافة الأطراف في السلامة المرورية.

توصيات لجهاز الشرطة:

1. اعتماد آلية موحدة ومنظمة لتوزيع افراد شرطة المرور، وضمان وجود خطة لتوزيع افراد شرطة المرور على كافة المناطق والتقاطعات المرورية وخصوصا الخطرة.
2. سد النقص في عدد افراد شرطة المرور المتواجدين في الميدان والطرق والمفتريات في كافة المحافظات.
3. السعي نحو شراء واستخدام التقنيات التي تساعد في كفاءة استخدام الطرق وضبط حركة المركبات والمشاة.
4. على جهاز الشرطة التنسيق مع وزارة المالية ومجلس الوزراء لتوجيه جزء من الأموال الناتجة عن مخالفات السير لغايات تطوير تطوير البنية التحتية والتجهيزات اللازمة للسلامة المرورية.
5. المساهمة في معالجة أسباب ضعف فعالية تأثير نظام المخالفات في الحد من عدد الحوادث والاصابات الناجمة عنها.

6. في إطار زيادة فعالية نظام المخالفات المرورية في تخفيض عدد الحوادث، ومع عدم المساس باستقلال القضاء، ضرورة البحث مع المحكمة المختصة بمخالفات السير من اجل زيادة تحقيق الردع المروري في المخالفات التي يثبت ارتكاب السائق لها وضمان عدم تكرارها.
7. العمل على انشاء معهد مروري يتولى تدريب وتأهيل أفراد الشرطة مرورياً على أفضل المعارف والتطبيقات العالمية وإعادة تأهيل السائقين على إجراءات القيادة الآمنة المتقدمة، بالإضافة الى إعداد الدراسات والبحوث المرورية وتوثيقها ونشرها.
8. تعزيز الاجراءات بشأن المركبات غير القانونية التي يتم ضبطها، بحيث يتم اتخاذ عقوبات رادعة بشأن مهربي ومستخدمي تلك المركبات.
9. اعتماد وتطبيق نظام أعوان السلامة المرورية بهدف تعزيز الرقابة الشعبية على المخالفات المرورية.

انتهى،،،

الملاحق

ملحق رقم (1) الدورات التي تم تنفيذها من قبل شرطة المرور في العام 2018

عدد المشاركين	اسم الدورة
37	فاحصي مركبات
200	الفحص الفني السريع
120	التاكوجراف
17	دورة متقدمة في حوادث الطرق
20	دورة تدريب قضايا مرورية
12	دورة ادارة الحواجز وايقاف المركبات
9	التدريب على كتابة التقارير الاخبارية
6	لغة الاشارة
3	تدريب اعلامي حول وسائل التواصل الاجتماعي
18	تقنيات اخذ الصور الفوتوغرافية
20	عمليات مرور
12	خبراء حوادث للاناث
12	
11	تنمية المعارف والمهارات
12	تاهيل ضباط
1	القيادة التأسيسية
1	القيادة المتوسطة
الدورات الخارجية	
1	المؤتمر السابع عشر لرؤساء المرور
2	اعداد مدربين
3	مكافحة سرقة المركبات
1	مفهوم الشرطة المجتمعية
3	زيارة دراسية لاسبانيا
9	دورة التمرين التراكمي المشترك
5	رماية تاسيسية

الملحق رقم (2) نقاط خطرة لم يتم عليها إجراء منذ العام 2017 وتكرر حصول حوادث عليها

عدد الوفيات	عدد الإصابات	عدد الحوادث الكلي	المقطع	المحافظة
0	20	13	شارع الفارعة - سيريس	محافظة طوباس
0	2	26	مفرق العشارين	
0	32	18	شارع طوباس الرئيسي من التوحيد الى الجامعة (مفرق الياسر)	
0	11	12	شارع طوباس الرئيسي من التوحيد الى الجامعة (مفرق تياسير)	
0	20	6	خلة سنان (مصنع الباطون)	
0	85	75	5	المجموع
0	2	9	مفرق قفين - نزلة عيسى	طولكرم
0	3	1	مفرق الراس	
0	3	1	مفرق بيت ليد - كور (المحاجر)	
0	14	16	شارع دير الغصون الالتفافي	
0	2	3	مفرق عرار عتيل باقة الشرقية	
0	25	22	مفرق بزاريا عنبتا/ تعزيز عناصر السلامة المرورية	
0	47	27	شارع نابلس/ تعزيز عناصر السلامة المرورية	
0	8	19	عزبة شوفة/ تعزيز عناصر السلامة المرورية	
0	6	10	مدخل جبارة/ تعزيز عناصر السلامة المرورية	
0	110	108	9	المجموع
0	11	5	مفرق الجنيدي	نابلس
0	43	40	عصيرة نابلس (مستشفى النجاح)	
0	94	116	شارع حوارة	
0	25	18	شارع تل/ تعزيز عناصر السلامة المرورية	

2	36	24	الساوية - اللبن / تعزيز عناصر السلامة المرورية		
2	209	203	5	المجموع	
1	8	5	سهل عزون	قليلية	
0	16	8	DCO		
0	7	5	النبي الياس		
0	1	1	مفرق عزبة الطيب		
0	7	4	مفرق جينصافوط		
0	2	2	وادي قانا		
0	9	2	مفرق عزون الشمالي		
0	5	6	مفرق الفندق		
0	11	3	جيت		
0	12	19	شارع الواد/ تعزيز السلامة المرورية		
0	0	3	شارع السبع/ تعزيز السلامة المرورية		
0	5	7	مشارتل السبع/ تعزيز السلامة المرورية		
0	18	22	شارع نابلس/ تعزيز السلامة المرورية		
0	1	6	شارع الحديقة/ تعزيز السلامة المرورية		
0	19	12	شارع صوفين/ تعزيز السلامة المرورية		
0	2	2	شارع حبله/ تعزيز السلامة المرورية		
1	123	107	16		المجموع
0	33	11	مدخل دير استيا وادي قانا		سلفيت
0	15	4	مدخل جماعين		
0	1	4	مفرق بنك فلسطين والمحكمة		
0	1	1	مفرق بداية شارع المطوي		
0	0	3	دوار التربية والتعليم		
0	4	6	دوار طريق المستشفى		
0	0	2	مفرق داخلي (حلاسة)		
0	8	5	مفرق سلفيت الشمالي		
0	15	5	مفرق البدوري بديا		
0	0	7	مدخل بديا (دوار سرطة الجديد)		
0	34	15	مفرق بديا مسحة الزاوية		

0	66	62	مدخل بديا الشرقي	
0	7	13	منحنى حاد بالقرب من جسر الزاوية	
0	184	138	13	المجموع
0	27	65	شارع الارسال/ بجانب زلاطيمو	رام الله
0	2	17	شارع الارسال/ مقابل برج فلسطين	
0	0	5	مفرق أبو ريا	
0	0	8	مفرق سلفانا	
0	1	11	مفرق السنابل	
0	2	15	مفرق الحتو/ كازية عطاري و عليان	
0	5	9	دوار الفواكه - بيتونيا	
0	6	11	الطيرة مقابل سوبر ماركت برفو	
0	15	31	مفرق عربي مقابل المشتل + منعطف عند مطعم بيسان	
0	7	14	شارع نابلس مفرق الشيني الثاني	
0	9	19	شارع نابلس/ مفرق الجمزو باتجاه المستحضرات الطبية	
0	0	7	مفرق الحتو - بيتونيا	
0	13	16	مفرق جامعة بيرزيت	
0	0	1	مفرق الزيتون	
0	1	3	مفرق محطة المحروقات النبي صالح	
1	19	16	شارع عيون الحرامية واد البلاط	
0	7	12	سنجل	
0	25	34	مفرق خمس نجوم	
0	12	22	عين عريك - دير ابزيغ	
0	33	207	شارع الطيرة	
0	25	31	عين منجد مفرق قيادة الشرطة	
0	0	13	عين مصباح مفرق الفرن القديم	
1	209	567	22	المجموع
1	3	5	طريق التفريك	
0	1	3	مفرق التفريك	
1	38	14	فصايل	

0	11	15	المعرجات	أريحا
1	47	18	العوجا	
1	37	74	شارع القدس	
0	1	9	شارع عمان (مدخل الاستراحة)	
0	26	27	قصر هشام	
2	6	8	طريق الجفتك (مفرق ادم - حاجز الحمرا)	
0	0	2	مفرق الشلال كنيس اليهود	
0	5	13	مفرق المحاكم قرب المقاطعة	
0	6	6	طريق شلال العودة	
0	5	1	شارع عمان البوابة الصفرا	
0	13	13	شارع عين السلطان	
0	2	2	دوار العزايذة	
0	1	5	شارع المغطس/ تنظيم وتعزيز عناصر السلامة المرورية	
0	3	6	مفرق المنتزهات- التريبة	
0	3	12	مفرق المنتزهات قرب محلات مواد البناء	
6	208	233	18	المجموع
1	4	10	طريق الرام رقم 1	القدس
0	4	16	طريق الرام رقم 2	
0	11	13	مفرق جبع	
0	3	8	طريق واد الجهير - جامعة القدس	
0	3	5	"مفرق كفر عقب المدارس ، سميراميس	
0	2	9	سيكال - كفر عقب	
0	1	3	"طريق الخان الاحمر 6 الطريق بكامله	
0	6	7	كفر عقب - الخمارة	
0	3	10	"قلنديا مفرق المخيم لغاية المعبر	
1	37	81	9	المجموع
0	3	4	منطقة الفرديس	بيت لحم
0	4	9	بيت لحم - سلطة المياه	

0	50	32	هندازة (طريق بيت تعمر)	
0	21	4	تقوع - مراح رباح	
0	4	4	بتير حوسان	
0	0	2	وادي فوكين	
0	1	1	افرات	
0	11	19	باب الزقاق	
0	3	5	حوسان الشارع الرئيسي	
0	8	9	نحالين الشارع الرئيسي	
0	4	7	دوار بوتين	
0	6	3	شركة الدخان DCO	
0	4	11	الخضر البالوع المفرك الاول	
0	3	10	سهل بيت جالا	
0	2	7	مفرق التريبة	
0	13	19	شارع YMCA	
0	8	4	شارع السطيح	
0	0	1	مفترق سوق الشعب	
0	2	5	بوابة النشاش	
1	50	22	تقوع الشارع الرئيسي	
1	197	178	20	المجموع
0	42	20	طريق العروب - بيت اوامر	
0	44	19	حللول - طريق النبي يونس	
1	46	66	الخليل / راس الجورة	
1	18	15	دورا / سنجر / خلة المناع	
0	32	49	الخليل / شارع عين سارة	
0	18	9	الخليل / الالكتروود	
0	55	95	الخليل / شارع السلام	
0	31	40	الخليل / دوار التحرير	
0	12	20	الخليل - الشرعية	
0	14	25	دورا - سنجر	
0	36	9	مفرق السموع - الظاهرية	الخليل

1	9	5	طريق السبع - معبر السبع - يطا - السموع	
1	14	13	يطا - السهل - رقعة	
0	17	10	حلول - الذروة	
0	13	7	مفرق خرسا	
0	19	17	ترقوميا - طريق المعبر	
0	11	8	الالتفافي - حلول - طريق واد الشنار	
0	9	6	طريق السبع - معبر السبع - الظاهرية	
0	4	2	يطا منطقة السهل	
0	39	39	دورا احنية	
0	3	4	دورا الطبقة	
0	6	3	يطا - زيف	
0	3	3	مدخل كرمة	
0	3	7	يطا الكراج	
0	4	6	حلول - زيود	
0	1	4	حلول - بقر	
0	10	3	صورييف واد عزاز	
0	7	8	تفوح العقبة	
0	6	6	ترقوميا طور الصفا	
0	4	4	ترقوميا وسط البلد	
0	4	4	اذنا - واد ريشة	
0	6	6	الظاهرية الرماضين	
4	540	532	32	المجموع
1	15	11	مقطع من جنات الى المحاجر	جنين
0	4	9	مفرق عرابة	
0	25	18	شارع قفين - يعبد	
1	30	38	شارع الجامعة العربية الامريكية	
0	13	13	شارع الجريا	
2	87	89	5	المجموع

ملحق رقم (3) اعداد النقاط الخطرة في المحافظات التي تم اجراء عليها وعدد الحوادث والاصابات الناجمة عنها:

عدد الوفيات	عدد الاصابات	عدد الحوادث الكلي	المقطع	المحافظة
0	2	2	من مطعم النخيل الى عقابا	محافظة طوباس
0	1	1	مفرق سيريس	
0	5	1	واد الفارعة عند مفرق ياصيد	
0	20	11	خلة السنان	
0	0	1	مفرق طمون الأول	
0	6	6	طريق طوباس تياسير	
0	4	2	عقابا - الكفير	
0	38	24	7	المجموع
0	9	9	مفرق فرعون	طولكرم
0	14	11	من مفرق علار الى دوار راس رمانة	
0	13	13	شارع الجاروشية	
0	6	4	مفرق عتيل	
0	9	7	مفرق زيتا	
0	19	7	مفرق حاجز جبارة	
0	0	4	مفرق بلعا	
0	70	55	7	المجموع
0	5	7	مفرق بزاريا	نابلس
0	47	19	شارع قلقلية (مفرق قوصين - صرة)	
0	7	7	قوصين مدخل البلاد	
0	16	5	مفرق عزموط سالم دير الحطب	
0	6	5	مفرق (حوارة) كفر قليل - حوارة	
3	107	57	نابلس - الباذان	
0	7	7	ياصيد عصيرة بيت امرين جبع	
0	26	10	سبسبية	
0	49	28	منحنيات شارع نابلس صرة	
0	10	7	مدخل صرة الرئيسي	
3	280	152	10	المجموع

0	0	2	شارع النفق	قليلية
0	1	2	خربة صير 1	
0	1	4	2	المجموع
1	44	25	مدخل قراوة بني حسان	سلفيت
0	0	1	مفرق داخلي في رافات	
0	8	6	طريق مرده الغربي	
0	17	12	دوار الشجرة قرب مركز الشرطة - كفر الديك	
0	0	2	منحنيات رافات الزاوية (قرب بير الزاوية)	
0	3	3	شارع المطوي	
0	8	4	مفرق دير بلوط - رافات	
1	80	53	7	المجموع
0	0	9	مفرق الحسبة - عين قينيا	رام الله
0	18	22	مفرق سردا - الجلزون	
0	0	6	دوار سرده	
0	0	3	مفرق الحي الدبلوماسي	
1	31	51	مفرق الريحان	
0	0	10	مفترق مقابل بلدية ابو قش	
0	0	9	منعطف في أبو قش (بداية حدود أبو قش)	
0	0	13	مفرق جفنا	
0	0	11	مفرق مدارس الجلزون	
1	11	29	شارع عين عريك - مطعم الفلاحة	
0	0	6	واد الدلب - دير ابزيح	
2	60	162	11	المجموع
0	0	2	مفرق دير قرنطل	أريحا
0	1	3	منعطف كلية الشرطة/ مسجد العباسيه	
0	1	5	2	المجموع
0	1	9	مدخل العيزرية الشرقي	
0	3	8	مفرق واد الجهير - العيزرية	

0	9	4	منعطف واد الجهير	القدس
0	0	3	مدخل جامعة القدس ابو ديس	
0	9	10	طريق الجيب	
0	8	4	نفق بدو	
0	2	4	العيزرية - الدوار	
0	3	9	العيزرية - الاسكان	
0	12	14	رافات - الشارع العام	
0	47	65	9	المجموع
0	5	8	قبر حلوة	بيت لحم
1	22	19	زعترة	
0	5	7	دوار الدوحة	
0	0	2	مفرق مراد	
0	33	48	شارع الدهيشة	
1	63	27	منطقة وادي النار	
0	17	26	المنطقة الصناعية - الدوحة	
0	1	1	بيت لحم - مفرق اوتو 2000	
0	2	6	بيت لحم - عمر بن عبد العزيز	
0	4	4	بيت لحم - البردايس/الفرديس	
0	7	14	بيت لحم - مفرق الراضي	
0	15	21	بيت لحم - الكركفة	
2	174	183	12	المجموع
0	27	8	طريق الخليل - حلحول الشمالي - جورة بحلص	الخليل
0	36	9	الظاهرية / البرج مفرق السموع	
0	7	5	سعير / راس العاروض	
0	23	13	الخليل / واد القف	
0	93	35	4	المجموع
0	22	44	شارع سيلة الظهر	
0	20	7	مداخل الفندقومية	
1	21	13	مدخل جبع	
1	3	3	مدخل عجة	

1	37	14	مفرق عنزة	
0	5	5	مفرق الزاوية والمنحنيات القريبة	
0	19	22	بئر الباشا	
0	28	25	من دوار الشهداء الى كازية الرالي	
2	81	45	شارع حيفا	
0	27	10	من الفواري الى جسر يعبد	
0	16	15	كفيرت برقين الهاشمية كفر قود	
0	13	10	مرج ابن عامر الى فقوعة	
1	28	25	شارع السويطات	
0	18	15	مفرق يعبد كفيرت	
0	9	8	مفرق فحمة	
6	347	261	15	المجموع