



واقع المساءلة عن متابعة تأهيل الشوارع والطرق الرئيسية الواصلة بين البلدات الفلسطينية

سلسلة تقارير رقم 273



AMAN
Transparency Palestine



الائتلاف من أجل النزاهة والمساءلة (أمان)

واقع المساءلة عن متابعة تأهيل الشوارع والطرق الرئيسية الواصلة بين البلدات الفلسطينية

2023

AMAN
Transparency Palestine



الائتلاف من أجل النزاهة والمساءلة (أمان)

يتقدم ائتلاف أمان بالشكر الجزيل للباحث معتمد زايد لإعداده هذا التقرير، وللدكتور عزمي الشعبي وفريق ائتلاف أمان لإشرافه ومراجعته وتحريره لها.

جميع الحقوق محفوظة للائتلاف من أجل النزاهة والمساءلة (أمان)

في حالة الاقتباس، يرجى الإشارة إلى المطبوعة كالتالي: الائتلاف من أجل النزاهة والمساءلة (أمان). 2023. «واقع المساءلة عن متابعة تأهيل الشوارع والطرق الرئيسية الواصلة بين البلدات الفلسطينية». رام الله- فلسطين.

إنّ الائتلاف من أجل النزاهة والمساءلة «أمان» قد بذل جهوداً في التحقّق من المعلومات الواردة في التقرير، ولا يتحمل أيّ مسؤولية تترتب على استخدام المعلومات لأغراض خارج سياق أهداف التقرير بعد نشره.

فهرس المحتويات

5	الملخص التنفيذي
8	المقدمة
8	هدف التقرير
9	منهجية التقرير
9	أنواع الطرق والإطار المؤسسي المشرف عليها
11	الإطار المؤسسي المشرف على الطرق الواصلة بين المدن الفلسطينية
12	الإطار القانوني الناظم لعملية تأهيل الطرق والرقابة على عقودها
12	أولاً: القوانين
13	ثانياً: الأنظمة
13	ثالثاً: الوثائق القياسية
14	خطة وزارة الأشغال العامة والإسكان بشأن الطرق للسنوات الأخيرة
17	واقع المساءلة عن متابعة تأهيل الشوارع والطرق الرئيسية الواصلة بين البلدات الفلسطينية
17	1 التخطيط لتأهيل الشوارع الرئيسية وتنفيذها وتحديد المواصفات
19	2 التنسيق مع الأطراف الأخرى في تأهيل الطرق الواصلة بين المدن والطرق الرئيسية
20	3 مشاركة المواطنين/ات في عملية التخطيط لتأهيل الشوارع الواصلة
21	4 نظم المساءلة لعمليات تأهيل الطرق الواصلة بين المدن
25	5 التحديات التي تواجه عملية تأهيل الطرق الواصلة
26	الاستخلاصات والتوصيات
29	المراجع والمصادر

الملخص التنفيذي

تعتبر خدمة تأهيل الطرق والشوارع الواصلة بين المدن والبلدات من المواضيع التي تهتمّ المواطن الفلسطيني وتؤثر في حياته اليومية، وتمر عملية إنشاء وتأهيل الطرق والشوارع بعدة إجراءات تبدأ من عملية التخطيط وتوفير التمويل وتحديد المواصفات الفنية والتنفيذ ومن ثمّ المتابعة وما يتخللها من تفاصيل مثل (الإنارة، والأرصفة، والتشجير، وتسمية الشوارع... إلخ).

هناك العديد من التصنيفات التي يمكن الاعتماد عليها عند تصنيف الطرق البرية في الأراضي الفلسطينية، وقد قامت وزارة التخطيط الفلسطينية في السابق بتخطيط وتصنيف الطرق في الأراضي الفلسطينية بعد تسلّم السلطة الفلسطينية قطاع غزة والضفة الغربية إثر توقيع اتفاقية أوسلو عام 1993 بناءً على عدة معايير تخطيطية خاصة بالطرق، مستفيدة من تجربة الدول العربية والدول الأجنبية في ذلك، لعلّ من أهمها التسلسل الهرمي للطرق، بدءاً من الطرق الإقليمية ومروراً بالطرق الرئيسية، وانتهاءً بالطرق المحلية، وتشير إحصائيات الجهاز المركزي للإحصاء الفلسطيني ووزارة النقل والمواصلات الفلسطينية ووزارة الاتصالات وتكنولوجيا المعلومات في تموز 2023¹، بأنّ مجموع أطوال شبكة الطرق المعبّدة في الضفة الغربية بلغ 3,469.0 كيلومتراً حتى نهاية عام 2022.

تقع مهمة تأهيل الطرق الواصلة بين المدن الفلسطينية ضمن صلاحيات وزارة الأشغال العامة والإسكان، إذ تلعب الوزارة دوراً رئيسياً في تأهيل الطرق والبنية التحتية والخدمات المرتبطة بها (خارج نطاق الهيئات المحلية)². وبحسب الهيكل التنظيمي³، يعتبر قطاع الأشغال والطرق الإقليمية من القطاعات الرئيسية التي تستهدفها الوزارة، وتدرج تحت هذا القطاع الحيوي ثلاث إدارات عامة في الوزارة، هي: الإدارة العامة للطرق والآليات، والإدارة العامة للإشراف والمتابعة الفنية، وإدارة العطاءات المركزية.

ولكن بالرغم من هذا الوضوح في المهام والخدمات التي تقدمها وزارة الأشغال العامة والإسكان، إلّا أنّ هناك بعض التداخل في التنسيق بين الوزارة، مع باقي الوزارات الأخرى. خاصة الهيئات المحلية ووزارة الحكم المحلي. حيث تقع بعض التداخلات والتضارب في المسؤوليات والصلاحيات أحياناً بين الوزارتين خلال تنفيذ المشاريع وتخصيص الميزانيات، وإصدار التصاريح والتراخيص، وإعداد السياسات والاستراتيجيات، والتنسيق على المستوى المحلي.

من الناحية العملية والقانونية، تخضع عملية تأهيل الطرق الواصلة بين المدن الفلسطينية لاعتبارات ومستويات إشرافية وتنظيمية مختلفة، ما يجعل هذه العملية تخضع لعدة أطر قانونية وتشريعية نازمة لها، من أهمها قانون تنظيم المدن رقم (28) لسنة 1936م، وقانون تنظيم المدن والقرى والأبنية رقم (79) لسنة 1966م، وقرار بقانون رقم (8) لسنة 2014م بشأن الشراء العام وتعديلاته. بالإضافة إلى عدة أنظمة صادرة عن مجلس الوزراء.

وبالرغم من تعدد القوانين والأنظمة التي تحتكم إليها عملية تأهيل الطرق الواصلة بين المدن والطرق الرئيسية، لكن يبقى قانون الشراء العام ونظامه الذي صدر عن مجلس الوزراء عام 2014 من أهمها. إذ أعطى القانون والنظام لوزارة الأشغال العامة والإسكان صلاحية تشكيل لجان مركزية لعطاءات الأشغال العامة بما فيها عطاءات إنشاء وتعبيد الطرق الواصلة بين المدن والطرق الرئيسية، وذلك بموجب المادة (12) من النظام.

من الناحية العملية، فإنّ واقع قطاع تأهيل الطرق الرئيسية الواصلة بين المدن، يعكس وجود احتياجات كبيرة ومتزايدة لهذا القطاع الحيوي والمهم للمواطنين الفلسطينيين، خاصة في ظل ازدياد أعداد السكان وحركة المركبات المختلفة من جهة، وزيادة الهجمة الاستيطانية الشرسة على الضفة الغربية من جهة أخرى، وما يرافقها من إقامة حواجز ونقاط تفتيش، وسيطرة على مفارق الطرق الرئيسية، وانتشار قوات الجيش والشرطة الإسرائيلية على طول الطرق بين المدن الفلسطينية.

1. إحصائيات النقل والاتصالات في فلسطين التقرير السنوي، 2022.

2. انظري الاستراتيجية القطاعية للأشغال العامة والإسكان 2021-2023 (palgov.ps)

3. <https://mopwh.ps/Home.aspx>

إنّ عملية تطوير وتأهيل الطرق الواصلة بين المدن الفلسطينية تحتاج استراتيجية فعّالة لمواجهة كم ونوع التحديات والمعوقات الكبيرة التي تواجه هذا القطاع ككل، وعلى رأسها تطوير عناصر الحوكمة فيه، وتعزيز المساءلة بشقيها، الأفقي المرتبط بأجهزة الحكم والسلطة، والعامودي المرتبط بالمواطن والمشاركة المدنية الفاعلة في تقييم هذه الخدمة الأساسية.

وعلى الرغم من تبني الحكومة في سياساتها المعلنة مبادئ الشفافية والمساءلة، إلا أنّها لم تتضمن ما يكفي من المتابعة وبناء القدرات وتوضيح المفاهيم لتنفيذ ذلك، إذ يُلاحظ استمرار المسؤولين في إعداد تقارير عن أعمالهم تقتصر على الإنجازات، متجاهلين ما كانوا مكلفين بتنفيذه وفقاً لخطة العمل، وبدون الإشارة إلى المبررات والتحديات التي حالت دون ذلك، وبالتالي لا يخضعون للمحاسبة. خاصة أنّ غالبية تقارير المسؤولين لا تُشر للعامة، ولا تُتاح مناقشتها على صعيد المساءلة المجتمعية. فغالبية الوزارات ومن ضمنها وزارة الأشغال العامة والإسكان لا تعتبر نفسها ملزمة بالإفصاح عن البيانات والمعلومات ونشرها، فالمعلومات المتوفرة في هذا الصدد شحيحة للغاية. وهذا ما يضعف عملية المساءلة على خدمات الوزارة، بما فيها خدمة تأهيل الطرق الواصلة.

وقد أظهرت عملية تقييم وتحليل واقع المساءلة عن متابعة تأهيل الشوارع والطرق الرئيسية الواصلة بين المدن والبلدات الفلسطينية، مجموعة من الثغرات التي يجب معالجتها، مثل عدم وجود دليل معتمد أو تعليمات واضحة لمعايير تحديد أولويات تطوير وصيانة الطرق، وضعف في أداء وحدات صيانة الطرق في المديرية، بالإضافة إلى وجود تذبذب في تخصيص الموازنات السنوية لتأهيل الطرق الواصلة، ففي السنوات الماضية وضمن خطة الوزارة لم يتم تخصيص أيّ موازنة لعمليات صيانة وتطوير الطرق الواصلة بين المدن، ناهيك عن ضعف عملية تحديث بيانات الطرق باستخدام نظام البيانات GIS بشكل دوري، بسبب نقص في الكوادر وعدم التفرغ لتحديث البيانات بالإضافة إلى نقص اللوجستيات (سيارات أجهزة)، بسبب الأزمة المالية وتقليص الموازنة ما أدى إلى عدم تحديث كافة الشبكة.

وهناك أيضاً إشكالية في ضعف نظام المساءلة الداخلي في وزارة الأشغال العامة فيما يتعلق بمسؤولية الإدارات المرتبطة بتنفيذ مشاريع تأهيل الطرق الواصلة، ويحتاج النظام إلى تطوير ليكون قادراً على ضبط هذه العملية وفق ما هو مطلوب تنفيذه بناءً على خطط العمل وأحكام القوانين الإدارية والمالية ذات الصلة. وظهر ذلك جلياً في عدة مؤشرات مرتبطة بفترة تنفيذ مشاريع تأهيل الطرق، والتراخي في عمليات الإشراف نتيجة التأخر في دفع مستحقات المقاولين، وعدم وجود آليات رقابة فعالة على مصانع الأسفلت، وحدوث تضارب في وثائق العطاءات المتعلقة بمشاريع الطرق.

أما بالنسبة لرقابة الجهات الخارجية على هذا القطاع فهي متواضعة جداً، فخلال السنوات الماضية لم تقم أيّ جهات رقابية خارجية رسمية بالتركيز على هذه العملية. وكان هناك جهد متواضع من قبل ديوان الرقابة المالية والإدارية خلال عامي 2021 و2022، بإعداد تقريرين رقابيين حول أعمال وزارة الأشغال العامة والإسكان. تركز التقرير الأول على فعالية الإجراءات المتبعة في تصنيف المقاولين في المحافظات الشمالية في وزارة الأشغال العامة والإسكان⁴، فيما تمحور التقرير الثاني حول آليات احتساب الكلفة التقديرية للعطاءات وأثرها في توفير الأشغال في الوقت والتكلفة المناسبة⁵. أما هيئة مكافحة الفساد فلم تردها خلال السنوات الخمس الماضية إلا (3) شكاوى وبلاغات فقط بشأن تأهيل الشوارع والطرق الرئيسية الواصلة بين البلدات الفلسطينية، وهذا بدوره لا يعكس فاعلية ودور الجهات الخارجية في الرقابة على هذا القطاع.

ولعالجة هذه الإشكاليات والتخفيف من حدتها، وتعزيز منظومة النزاهة والشفافية والمساءلة في قطاع تأهيل الطرق الواصلة بين المدن والبلدات الفلسطينية، نوصي بضرورة إعطاء عملية تطوير وتأهيل الطرق الواصلة

4. ديوان الرقابة المالية والإدارية، تقرير فعالية الإجراءات المتبعة في تصنيف المقاولين في المحافظات الشمالية في وزارة الأشغال العامة والإسكان، 2021.

5. ديوان الرقابة المالية والإدارية، تقرير حول آليات احتساب الكلفة التقديرية للعطاءات وأثرها على توفير الأشغال في الوقت والتكلفة المناسبة، حزيران 2022.

بين المدن الفلسطينية أولوية وأهمية في سلم أولويات الحكومة ووزارة الأشغال العامة والإسكان لحاجة المواطن الفلسطيني لها باعتبارها طريقة التنقل والنقل الرئيسية المتوفرة في ظل الاحتلال، وهذا يحتاج إلى تطوير استراتيجية فعالة لمواجهة كم ونوع التحديات والمعوقات الكبيرة التي تواجه هذا القطاع ككل، وعلى رأسها تطوير عناصر الحوكمة فيه.

كما تؤكد على ضرورة تطوير آليات واضحة لتعزيز التنسيق والتعاون بين وزارة الأشغال العامة والإسكان، مع باقي الوزارات الأخرى، خاصة الهيئات المحلية ووزارة الحكم المحلي. وهذا يحتاج إلى القيام ببعض الخطوات المهمة كقيام الحكومة بمعالجة تضارب الصلاحيات والاختصاصات بشكل أكبر بين الوزارات، وتعزيز التنسيق الوطني بين الوزارات، والتقييم المستمر للمشاريع، والقيام بالتوعية والتدريب للكوادر الفنية، وتفعيل الاعتماد على مبدأ التفويض بين الوزارات، وتطوير استراتيجيات مشتركة، وتعزيز المشاركة العامة والمساءلة.

كما على الحكومة تعزيز جهود المتابعة وبناء القدرات ورفع الوعي بالمفاهيم المرتبطة بمبادئ الشفافية والمساءلة، بما في ذلك تطوير نظام التقارير للمسؤولين ليشمل الأعمال التي لم يتم إنجازها وفقاً لخطط العمل المقررة، بما في ذلك المبررات والتحديات التي لا تمكنهم من القيام بأعمالهم.

أيضاً هناك ضرورة لمعالجة القضايا الفنية والتقنية في عملية التخطيط والتنفيذ والمتابعة لتأهيل الطرق الواسلة، كضرورة قيام وزارة المالية بدفع مستحقات المقاولين في وقتها، وتخصيص موازنات كافية لتأهيل الطرق الواسلة. بما يشمل تخصيص الموازنات الكافية لتطوير وحدات صيانة الطرق في المديرية التابعة لوزارة الأشغال العامة والإسكان، وتوفير الكوادر الفنية اللازمة، وصيانة وشراء المعدات الخاصة بذلك، وتحديث بيانات الطرق باستخدام نظام البيانات GIS بشكل دوري.

كما يجب على وزارة الأشغال العامة والإسكان تعزيز الشفافية في عملها ككل، بما في ذلك إعداد وإصدار ونشر التقارير الدورية المتعلقة بتأهيل الطرق الواسلة، ونشر نتائج عمليات المتابعة والتقييم الخاصة بمشاريع تأهيل الشوارع الواسلة، وتفعيل نظام الشكاوى، بالإضافة إلى الإفصاح عن كافة الموازنات، والبيانات والمعلومات المتعلقة في ذلك، سواء على صفحتها الإلكترونية أو على صفحتها في فيسبوك، أو من خلال تقاريرها.

وتؤكد على ضرورة قيام الجهات الرقابية الرسمية بمراقبة ومراجعة أعمال وزارة الأشغال العامة والإسكان بشكل دوري، وإصدار التقارير الرقابية التي تستهدف خدمة الطرق الواسلة وتأهيلها بشكل مباشر.

كما هناك ضرورة ملحة للإيعاز إلى الجهات ذات العلاقة بوضع قائمة أسعار المواد والخدمات المتعلقة بتأهيل الطرق الواسلة، وأن يتم إصدارها بشكل دوري والرجوع إليها عند وضع الكلفة التقديرية بحيث تغطي كافة بنود العطاءات واحتياجات الجهات المشترية لمشاريع الأشغال الخاصة بتأهيل الطرق الواسلة، وأن تستند هذه الأسعار إلى مؤشرات أسعار مدروسة من قبل الجهات المختصة مثل الجهاز المركزي للإحصاء.

ونوصي وزارة الأشغال العامة بضرورة العمل على تحقيق الهدف المدرج في خطتها الاستراتيجية المتعلق بمتابعة المصادقة على قانون الطرق، وتحديث تعليمات التصنيف وتطوير نظام الأرشفة. بالإضافة إلى ضرورة إعادة اعتماد مواصفات ومعايير وطنية فلسطينية من جهة، تكون منسجمة مع المعايير الدولية والمعايير المستخدمة في الدول المحيطة بفلسطين من جهة أخرى. وتوحيد المواصفات والفحوصات، ومتابعة المختبرات لضمان عدم التلاعب بنتائجها، ووضع نظام خاص للرقابة على مصانع الأسفلت (القار) بما يضمن جودة هذه المادة الأساسية في عملية تأهيل الطرق الواسلة.

وأخيراً، التقليل من اعتماد إدارة العطاءات المركزية على معيار (أقل الأسعار) في تقييم وتحليل وترسية العطاءات العامة، والتركيز على منطوقية الأسعار وانسجامها مع أسعار التكلفة والسوق بشكل عام.

المقدمة

تخضع عملية التخطيط الحضري وبناء المدن الجديدة لمعايير ومحددات يجب أخذها بالاعتبار لتوفير حياة سهلة ومريحة للمواطنين؛ ومن ضمن هذه المعايير أو المحددات توفر شبكة طرق تربط المناطق ببعضها البعض. تعتبر الطرق والشوارع شرياناً يربط النطاق الجغرافي الواحد ومن أهم مقومات الحياة وسهولة الوصول. وبالرغم من النمو السكاني والتوسع العمراني وشق طرق وشوارع للمناطق الجديدة إلا أن هناك مناطق مهمشة وتعتبر بعيدة عن مراكز المدن وبالتالي لا تتال العناية الكافية في تأهيل طرقها وخاصة البلديات الصغيرة.

فلسطينياً، توجد خصوصية لعملية تأهيل الطرق في ظل وجود الاحتلال وسيطرته على الأراضي الفلسطينية والتقسيم الجغرافي للمناطق (أ، ب، ج)، فبعض الطرق الرئيسية تخضع للسيطرة الإسرائيلية؛ كما هو الحال في خط شارع (60) الذي يربط المدن الفلسطينية من شمالي الضفة الغربية حتى جنوبيها.

وتحدد المادة (15/أ) من قانون رقم (1) لسنة 1997م بشأن الهيئات المحلية الفلسطينية صلاحيات مجلس الهيئة المحلية في التخطيط وإقامة الشوارع ضمن حدود المخطط الهيكلي للهيئة المحلية، كما تقوم وزارة الأشغال والإسكان بإعداد وتحضير الدراسات اللازمة لإنشاء وإعادة تأهيل الطرق والإشراف العام على جميع مشاريع الوزارة من طرق وبنية تحتية والتأكد من تنفيذها حسب المخططات والمواصفات والشروط التعاقدية.

تعتبر خدمة تأهيل الطرق والشوارع من المواضيع التي تهتم المواطن وتؤثر في حياته اليومية، وتتمر عملية إنشاء وتأهيل الطرق والشوارع بعدة إجراءات تبدأ من عملية التخطيط وتوفير التمويل وتحديد المواصفات الفنية والتنفيذ ومن ثم المتابعة وما يتخللها من تفاصيل مثل (الإنارة، والأرصفة، والتشجير، وتسمية الشوارع).

هدف التقرير

يهدف هذا التقرير إلى تسليط الضوء على واقع المسألة عن متابعة تأهيل الشوارع والطرق الرئيسية الواصلة بين البلديات الفلسطينية والخروج بتوصيات تسهم في تبني تدابير تعزز منظومة النزاهة (قيم النزاهة للعاملين، وشفافية إجراءات العمل، وآليات الرقابة والمساءلة) ومكافحة الفساد في إطار هذه العملية. وذلك في ضوء زيادة شكاوى المواطنين حول تأخر تأهيل بعض الطرق العامة «الشوارع» وتعبيدها والوقت الطويل الذي تستغرقه عملية الإصلاح والتأهيل⁶، وعدم توفر طرق بديلة للمواطنين الذين يسلكون هذه الطرق، وإلقاء الأطراف المعنية المسؤولية عن إعادة تأهيل الطرق العامة (وزارة الأشغال العامة والإسكان، والهيئات المحلية، واتحاد المقاولين والمقاولين) اللوم على بعضها البعض؛ فعلى سبيل المثال برزت هذه الخلافات أثناء تأهيل طريق عين عريك - كفر نعمة⁷، وطريق شارع بيرزيت⁸، وشارع بيت وزن في نابلس⁹، وشارع فرعون في طولكرم.

ولا يهدف هذا التقرير إلى المعالجة التقنية لعملية تأهيل الطرق العامة، بل إلى تسليط الضوء على آلية متابعة شكاوى المواطنين، وفعالية نظم المساءلة لدى الأطراف المعنية «الحكومية والهيئات المحلية» في تقديم خدمة تأهيل الطرق «الشوارع» في المناطق الواصلة بين المدن والبلديات.

6. للمزيد يمكن الاطلاع على: <https://rb.gy/sbek1y>

7. للمزيد يمكن الاطلاع على: <https://rb.gy/ea5wky> و <https://rb.gy/ea5wky>

8. للمزيد يمكن الاطلاع على:

<https://rb.gy/natnu7> و <https://shahed.cc/news/11166>

9. للمزيد يمكن الاطلاع على: <https://www.youtube.com/watch?v=suX6tYiNNil&t=9s>

منهجية التقرير

اعتمد هذا التقرير منهجية تشمل استخدام عدة أدوات، وهي:

1. جمع وحصر المعلومات ذات العلاقة من مصادرها المختلفة ومنها تقارير ائتلاف أمان، والقوانين والأنظمة والإجراءات المتعلقة بتأهيل الطرق والشوارع، والمواقع الإلكترونية، والمراجع والمصادر الرسمية والمكتبية من تقارير ودراسات ذات علاقة بالموضوع، والمقابلات الفردية مع ذوي العلاقة والمختصين.
2. تحليل المعلومات والمعطيات.
3. تقديم استخلاصات تتضمن التحديات والإشكاليات التي تمّ توصل إليها.
4. إعداد توصيات قابلة للتطبيق واقتراح آليات للضغط والمناصرة لتبنيها وتنفيذها.
5. إعداد مسودة أولى للتقرير ومناقشتها في ورشة عمل مع الأطراف ذات العلاقة، وتطويرها بشكلها النهائي بناءً على النقاش.

واجه الباحث معوقات متعددة من أهمها؛ صعوبة جمع البيانات والمعلومات الموثوقة والدقيقة حول تأهيل الشوارع والطرق الرئيسية الواصلة بين البلدات الفلسطينية من الجهات ذات العلاقة، إضافة إلى النقص الشديد في توفير المعلومات من قبل الجهات المعنية؛ إذ امتنعت وزارة الأشغال العامة والإسكان (وهي الوزارة صاحبة الاختصاص المباشرة في تقديم هذه الخدمة) عن تقديم أي معلومات أو بيانات، أو إجراء مقابلة مع الباحث مُعد التقرير. إلى جانب قلة المعلومات الواردة المتعلقة بالشكاوى المقدمة إلى ديوان الرقابة المالية والإدارية ذات العلاقة بالموضوع، أو حالات الاشتباه بوجود فساد التي تمّ تقديمها إلى هيئة مكافحة الفساد تتعلق بالموضوع باعتبارهما من الجهات الرقابية الأساسية على المؤسسات العامة، فضلاً عن عدم وضوح آليات التنسيق والتعاون بين الهيئات المحلية ووزارة الأشغال العامة والإسكان في هذا الجانب.

أنواع الطرق والإطار المؤسسي المشرف عليها

هناك العديد من التصنيفات التي يمكن الاعتماد عليها عند تصنيف الطرق البرية في الأراضي الفلسطينية، وقد قامت وزارة التخطيط الفلسطينية بالسابق بتخطيط وتصنيف الطرق في الأراضي الفلسطينية بعد تسلم السلطة الفلسطينية قطاع غزة والضفة الغربية إثر توقيع اتفاقية أوسلو عام 1993 بناءً على عدة معايير تخطيطية خاصة بالطرق، مستفيدة من تجربة الدول العربية والدول الأجنبية في ذلك، لعل من أهمها التسلسل الهرمي للطرق، بدءاً من الطرق الإقليمية ومروراً بالطرق الرئيسية، وانتهاءً بالطرق المحلية، وذلك كالتالي:

- الطرق الإقليمية: تتميز هذه الطرق بكثرة أعداد المركبات التي تسير عليها، وتكون نسبة الشاحنات من مجموع المركبات عالية نسبياً، كما تتميز بسرعة السير عليها، وتصلح هذه الطرق لأن تكون طرقاً للمواصلات العامة كالحافلات، وتكون إمكانية الدخول إليها والخروج منها أقل خطراً من الطرق السريعة، وغالباً ما يكون هذا النوع من الطرق حلقة وصل تربط بين الطرق الرئيسية والمحلية، ويتراوح عدد الحارات فيها بين 2-6 حارات.
- الطرق الرئيسية: تُعرف هذه الطرق بمدخل المدن، وتربط عواصم المحافظات بالمدن الأخرى داخل كل محافظة، وتخرج من الطرق الإقليمية، لتخدم المدن والتجمعات السكنية التي تقع على جانبي الطرق الإقليمية، وتسمى مداخل المدن لدخولها أطراف المدينة، وهذه الطرق تختلف عن الطرق الإقليمية من حيث سمك طبقات الرصف، إذ يتراوح عرض هذه الطرق ما بين 12-30 متراً، ويتراوح عدد الحارات بين حارتين وست حارات في الاتجاهين، وكثافة حركة السير والمرور والخدمات بها أقل من الطرق الإقليمية، إذ تتراوح السرعات على هذه الطرق ما بين 40-60 كم/ ساعة.

- الطرق المحلية : يرتبط هذا النوع من الطرق بالطرق الرئيسية بشكل أكبر من ارتباطه بالطرق الإقليمية، وتجمع هذه الطرق وتوزع حركة المرور من وإلى الشوارع المحلية لضمان حرية الوصول إلى الطرق الرئيسية، كما أنها تربط بين الأحياء السكنية وأماكن الخدمات المحلية من ناحية وبين الطرق الرئيسية من ناحية أخرى، ويكون حجم المرور عليها منخفضاً وسرعة السير مقيدة وبها قيود على توقف السيارات، وهي مرتبطة بالطرق الرئيسية للخروج إلى شبكة الطرق الإقليمية، وتتراوح السرعة على هذه الطرق ما بين 20-50 كم/ساعة، وتتميز بأنها ذات اتساع ضيق في الأحياء القديمة قبل نشوء السلطة الوطنية الفلسطينية في عام 1994، وتتراوح اتساعها ما بين 6-12 متراً في الأغلب، وتتراوح عدد الحارات فيها بين مسار وأربعة مسارات في كلا الاتجاهين بلا جزيرة فاصلة بينهما .

وتشير إحصائيات الجهاز المركزي للإحصاء الفلسطيني ووزارة النقل والمواصلات الفلسطينية ووزارة الاتصالات وتكنولوجيا المعلومات في تموز/ يوليو 2023¹⁰، إلى أنّ مجموع أطوال شبكة الطرق المعبّدة في الضفة الغربية بلغ 3,469.0 كيلومتراً حتى نهاية عام 2022 .

10 . إحصائيات النقل والاتصالات في فلسطين، التقرير السنوي، 2022 .

الإطار المؤسسي المشرف على الطرق الواصلة بين المدن الفلسطينية

يبلغ طول شبكة الطرق التي تقع ضمن صلاحية وزارة الأشغال العامة والإسكان نحو 3700 كم، يقع نصفها تقريباً في المناطق التي تقع خارج سيطرة السلطة الفلسطينية، إذ تلعب وزارة الأشغال العامة والإسكان دوراً رئيسياً في تأهيل الطرق والبنية التحتية والخدمات المرتبطة بها (خارج نطاق الهيئات المحلية)¹¹، أهمها وضع السياسات والأنظمة والقوانين الخاصة بقطاع الطرق والرقابة على تطبيقها وتحديد المواصفات الفنية وتصنيفات الطرق. وفي الجانب المباشر بشأن الطرق، تقوم الوزارة بما يلي:

- أولاً: تخطيط وتصميم وإدارة وتطوير وصيانة شبكة الطرق العامة (خارج الهيئات المحلية) بما فيها الطرق النافذة، بالإضافة إلى توفير قاعدة بيانات لشبكة الطرق وتقديم استشارات في مجال تصميم وصيانة الطرق.
- ثانياً: إدارة المشاريع: تدير الوزارة العقود والمناقصات وتوجيه المقاولين في تنفيذ المشاريع. وتتعاون مع الجهات الحكومية والمحلية الأخرى والمنظمات الدولية ذات العلاقة لضمان التنسيق الفعال لعمليات تأهيل الطرق والبنية التحتية.
- ثالثاً: المراقبة والمتابعة: تقوم الوزارة بمراقبة ومتابعة تنفيذ المشاريع لضمان الامتثال للجداول الزمنية والمواصفات والميزانيات.

وبحسب الهيكل التنظيمي¹²، يعتبر قطاع الأشغال والطرق الإقليمية من القطاعات الرئيسية التي تستهدفها الوزارة، وتدرج تحت هذا القطاع الحيوي ثلاث إدارات عامة في الوزارة، وهي كالتالي وفق مسمياتها، ومهامها، وترتيبها من حيث ارتباطها بتأهيل الطرق:

اسم الإدارة	المهام الموكلة إليها حسب الهيكلية التنظيمية ¹³
الإدارة العامة للطرق والآليات	<ol style="list-style-type: none"> 1. إعداد ومتابعة الدراسات الهندسية لتصميم الطرق ومنشأتها في الوطن. 2. العمل على وضع وتطوير المواصفات الفنية للطرق ومنشأتها. 3. إعداد وتحضير الدراسات اللازمة لإعادة تأهيل أو إعادة إنشاء الطرق القائمة وصيانتها أو شق وإنشاء طرق جديدة. 4. إعداد قاعدة بيانات شبكة الطرق (Data Base) وتحديثها دورياً. 5. المشاركة بلجان الاستلام واللجان الفنية المختلفة.
الإدارة العامة للإشراف والمتابعة الفنية	<ol style="list-style-type: none"> 1. الإشراف العام على جميع مشاريع الوزارة من مبان ومرافق عامة وطرق وبنية تحتية والتأكد من تنفيذها حسب المخططات والمواصفات والشروط التعاقدية. 2. المشاركة في وضع المواصفات الفنية والشروط الخاصة لعقود المشاريع. 3. إعداد أدلة إجراءات الإشراف على المشاريع، وتوحيد كافة النماذج المستخدمة في إدارة المشاريع ومتابعة استخدامها من قبل كافة طواقم الإشراف على المشاريع، وتحديث الدليل والنماذج بشكل دوري. 4. دراسة واعتماد أيّ تغييرات على عقود المشاريع. 5. متابعة كافة البرامج الزمنية لإنجاز المشاريع وتحديثات هذه البرامج. 6. متابعة إجراءات السلامة العامة في كافة المشاريع، والتأكد من الالتزام بها. 7. تدقيق واعتماد الدفعات المالية المرطوية والنهائية المقدمة من المقاولين والمستشارين. 8. متابعة المشاريع التي يتم تمويلها وتنفيذها من قبل المانحين بالتنسيق مع الإدارة العامة، والتنسيق مع إدارة تنفيذ هذه المشاريع لدى الممول.
إدارة العطاءات المركزية	<ol style="list-style-type: none"> 1. القيام بأعمال سكرتاريا لجان العطاءات المركزية للأشغال العامة والخدمات الاستشارية المتعلقة بها.

11. انظر/ي الاستراتيجية القطاعية للأشغال العامة والإسكان 2021-2023 (palgov.ps)
 12. <https://mopwh.ps/Home.aspx>
 13. موقع وزارة الأشغال العامة والإسكان: <https://mopwh.ps>

ويشمل قطاع الأشغال والطرق الإقليمية كل ما تقوم به هذه الإدارات من مهام تتعلق بأعمال تصميم وتنفيذ وصيانة شبكات الطرق الإقليمية والرئيسية، بالإضافة إلى إعداد وتصميم مخططات المشاريع الإنشائية بكافة التخصصات والإشراف على تنفيذ وصيانة المباني والمرافق الحكومية.

قامت وزارة الأشغال العامة والإسكان ومجلس الوزراء الفلسطيني، بغرض تنظيم العمل في قطاع الطرق، بإعداد قانون جديد للطرق، تَمَّت المصادقة عليه من قبل مجلس الوزراء ورفعته إلى الرئيس الفلسطيني للمصادقة عليه، ولكن تَمَّت إعادته إلى مجلس الوزراء مرة أخرى.

كما قامت وزارة الأشغال العامة والإسكان خلال السنوات الثلاث الأخيرة وضمن توجهاتها الاستراتيجية، بالمساهمة في إعداد مشروع قانون صندوق الطرق، والمساهمة في إعداد نظام لتصنيف الطرق، ونظام ترقيم الطرق، ونظام التعديلات على الطرق. ولكن لا يمكن العمل بهذه الأنظمة قبل إقرار قانون الطرق الجديد.

الإطار القانوني الناظم لعملية تأهيل الطرق والرقابة على عقودها

ترتكز عملية تأهيل الطرق الرئيسية والطرق الواصلة بين المدن الفلسطينية على أسلوب طرح العطاءات والمنافسات العامة، إذ تعتبر العطاءات الحكومية على اختلاف مجالاتها من أوسع الأبواب التي يمكن أن يدخل منها الفساد بشتى صنفه وأشكاله، ما لم تتخذ الجهات المختصة بطرح العطاءات الاحتياطات الكافية في مختلف مراحل العطاء لضمان سد الثغرات التي يمكن أن تؤدي إلى وجود فرص يستغلها عادة الفاسدون.

إنّ الالتزام بمبادئ الشفافية في إدارة عملية العطاءات يجب أن يتمّ في جميع مراحل العطاء بدءاً بتصميم المشروع، إلى عملية طرح العطاء واختيار المنفذين وإدارته والإشراف على التنفيذ ضمن إجراءات رقابة وضبط دقيقة لتفادي حصول أيّ شكل من أشكال الفساد، ولعل عملية تحقيق الشفافية في العطاءات الحكومية تبدأ باحترام التشريعات والأنظمة التي تحكم وتضبط عمليات الشراء الحكومي في فلسطين.

من الناحية العملية والقانونية، تخضع عملية تأهيل الطرق الواصلة بين المدن الفلسطينية لاعتبارات ومستويات إشرافية وتنظيمية مختلفة، ما يجعل هذه العملية تخضع لعدة أطر قانونية وتشريعية ناظمة لها، من أهمها:

أولاً: القوانين

- قانون تنظيم المدن رقم (28) لسنة 1936م.
- قانون تنظيم المدن والقرى والأبنية رقم (79) لسنة 1966م.
- قانون المواصفات والمقاييس رقم (6) لسنة 2000م.
- قرار بقانون رقم (8) لسنة 2014م بشأن الشراء العام وتعديلاته.

ثانياً: الأنظمة

- قرار مجلس الوزراء رقم (5) لسنة 2014م بنظام الشراء العام وتعديلاته.
- قرار مجلس الوزراء رقم (1) لسنة 2016م بنظام الأبنية والتنظيم للأراضي خارج حدود المخططات الهيكلية.

ثالثاً: الوثائق القياسية

- قرار مجلس الوزراء لاعتماد الوثائق القياسية الموحدة للمناقصات والعقود.
- الوثيقة القياسية لاستدراج عروض الأشغال.
- الوثيقة القياسية لمناقصات الأشغال الصغيرة.
- الوثيقة القياسية لمناقصات الأشغال الكبيرة.
- وثيقة التأهيل المسبق-أشغال.
- استدراج عروض الخدمات غير الاستشارية.
- الوثيقة القياسية للخدمات غير الاستشارية.
- المخطط الشمولي للطرق والنقل والمواصلات (Master Plan).

وبالرغم من تعدد القوانين والأنظمة التي تحتكم إليها عملية تأهيل الطرق الواصلة بين المدن والطرق الرئيسية حسب ما ذكرنا سابقاً، لكن يبقى قانون الشراء العام ونظامه الذي صدر عن مجلس الوزراء عام 2014 من أهمها. إذ أعطى القانون والنظام لوزارة الأشغال العامة والإسكان صلاحية تشكيل لجان مركزية لعطاءات الأشغال العامة بما فيها عطاءات إنشاء وتعبيد الطرق الواصلة بين المدن والطرق الرئيسية، وذلك بموجب المادة (12) من النظام، التي نصت على ما يلي:

1. يشكل مجلس الوزراء بناءً على تنسيب وزير الأشغال العامة والإسكان لجاناً مركزية لعطاءات الأشغال العامة والخدمات الاستشارية الهندسية المتعلقة بتنفيذها في المجالات الآتية:

أ. الأبنية والمرافق العامة. ب. المياه والري والصرف الصحي والسدود. ج. الطرق والنقل والتعدين. د. الأعمال الكهروميكانيكية والاتصالات.

2. تتألف كل لجنة من سبعة أعضاء على النحو الآتي: أ. مدير عام دائرة العطاءات المركزية رئيساً ب. مندوب عن وزارة المالية عضواً ج. مندوب عن وزارة الأشغال العامة والإسكان عضواً د. اثنان من الموظفين المختصين ينسبهما وزير الأشغال العامة والإسكان عضوين ه. ممثلان عن الجهة المشتريّة ينسبهما المسؤول المختص عضوين).

خطة وزارة الأشغال العامة والإسكان بشأن الطرق للسنوات الأخيرة

قبل الحديث عن واقع المسألة عن متابعة خطة الوزارة في تأهيل الشوارع والطرق الرئيسية الواصلة بين البلدات الفلسطينية، لا بدّ من المرور سريعاً على أهم الإنجازات والجهود التي قامت بها وزارة الأشغال العامة والإسكان في هذا المجال خلال العامين الأخيرين 2022-2023. فحسب معطيات تقرير متابعة خطة التنمية الوطنية 2022 الصادر عن الحكومة الفلسطينية، فقد عملت وزارة الأشغال العامة والإسكان على استكمال تنفيذ مشاريع طرق مطروحة في الأعوام السابقة، والانتهاء الفعلي من إعادة تأهيل 12.4 كم، وصيانة 33.6 كم خلال العام 2022. وباستخدام آليات وطواقم الوزارة تمّ شق 40 كم من الطرق الواصلة¹⁴.

وعلى صعيد معالجة النقاط السوداء على الطرق، تمّ تنفيذ مشروعين بتمويل من البنك الإسلامي للتنمية، تمثل المشروع الأول بطريق (بيتونيا - عين عريك) بقيمة 2.5 مليون دولار وبطول 8 كم، تمّت من خلاله معالجة عدة مقاطع خطيرة على طول الطريق، والثاني تمثل بإعادة تأهيل طريق (بيت عوا - دير سامت - دورا) بقيمة 2.1 مليون دولار، تمّت من خلاله معالجة مقطع (طروسا) الخطر، وتمّ أيضاً طرح عطاءين لتنفيذ حلول لمقطعين خطرين، إذ تمّت ترسية عطاء طريق (الجاروشية - دير الغصون) والمباشرة في تنفيذه، في حين تمّ إلغاء العطاء الثاني (مفرق سيكال/ كفر عقب) بسبب الفرق الكبير في الأسعار ما بين العطاء وسعر المقاول.

إضافة إلى ذلك تمّ إعداد وثائق العطاء وطرحها وترسية جزء منها خلال العام 2022 لمجموعة من مشاريع الطرق الجديدة في مختلف المحافظات (إعادة تأهيل، صيانة، إنشاء)، إذ تمّ طرح 29 عطاءً وترسية 12 منها، وإحالة 5 مشاريع إحالة مبدئية، ومباشرة أعمال التنفيذ لنحو 7 مشاريع في شهر تشرين الثاني الماضي، حالياً يتمّ استكمال الإجراءات للمشاريع المتبقية، إذ تمّ طرح 6 مشاريع جديدة لتنفيذ أعمال الإصلاحات في المحافظات المختلفة لعام 2023، وترسية 4 منها، وطرح عطاء طريق بطول كلي بلغ 4.5 كم بتمويل من صندوق النقد العربي يجري العمل بهما في هذا العام 2023.

وفيما يتعلق بأعمال تصميم الطرق، تمّ استكمال تصميم طريق وادي النار البديل الذي تمّ طرحه في العام السابق 2021، ومتابعة أعمال طرحه للاعتراضات والتخمين مع الجهات الشريكة، وعمل تأهيل مستثمرين وطرح عطاء لتقديم عروض لتنفيذ الطريق البديل. كذلك تمّ استكمال تصميم مشاريع طرق بطول 31.6 كم من المشاريع التي تمّ طرحها في العام السابق، وطرح 3 مشاريع لتنفيذ أعمال التصميم لنحو 65.4 كم من الطرق، وإحالة هذه العطاءات إحالة مبدئية تمهيداً لإعطاء أمر المباشرة.

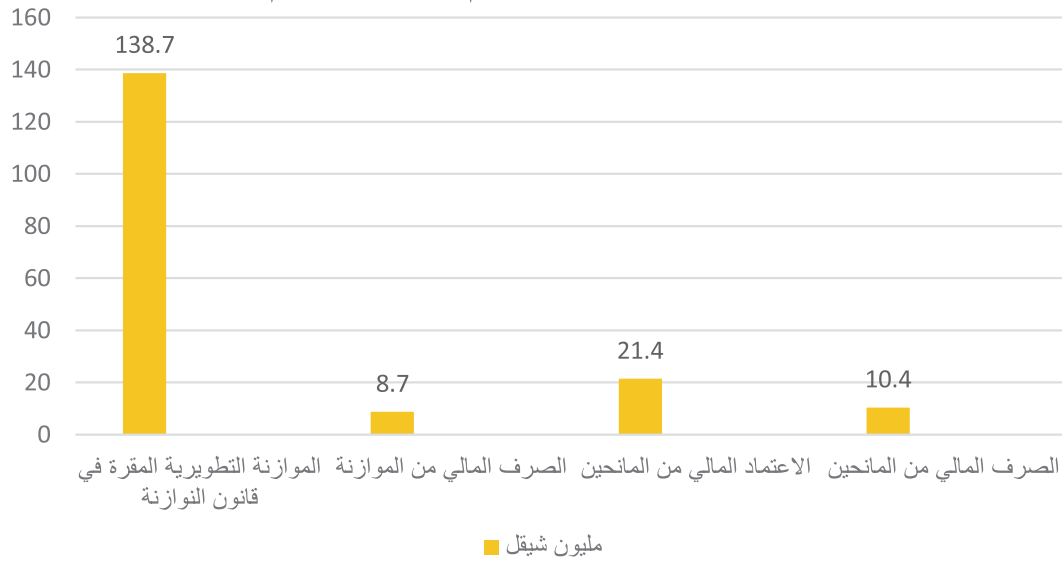
وبحسب نفس التقرير¹⁵، يُلاحظ أنّ تكرار تأخر اعتماد وتحرير المخصصات المالية للمشاريع المعتمدة ضمن الموازنة العامة، وعدم الالتزام بصرف تلك الموازونات حسب قانون الموازنة، أدّى إلى عدم تنفيذ العديد من المشاريع المخطط لها لتأهيل الطرق الواصلة بين المدن ضمن قطاع الأشغال العامة والإسكان، كطريق وادي النار البديل. حيث أسهم ذلك في تأخر طرح العطاءات من قبل الإدارة العامة للعطاءات في وزارة الأشغال العامة والإسكان، فضلاً عن إعادة طرح عدد منها عدة مرات نتيجة لإحجام المقاولين عن التقدم للعطاءات الحكومية بسبب عدم الالتزام بعملية الصرف في الوقت المحدد، وهذا بدوره أثر في الأولويات والأهداف المحددة وأعاق تنفيذ المشاريع المخطط لها، وانعكس بدوره على زيادة حجم الاحتياجات المستقبلية وتراكمها بدون القدرة على تنفيذها.

14. تقرير متابعة خطة التنمية الوطنية 2022، مكتب رئيس الوزراء الفلسطيني: <http://www.palestinecabinet.gov.ps/Web-Site/Upload/Documents/%D8%AA%D9%82%D8%B1%D9%8A%D8%B1%20%D9%85%D8%AA%D8%A7%D8%A8%D8%B9%D8%A9%20%D8%AE%D8%B7%D8%A9%20%D8%A7%D9%84%D8%AA%D9%86%D9%85%D9%8A%D8%A9%20%D8%A7%D9%84%D9%88%D8%B7%D9%86%D9%8A%D8%A9%202022%20%201.pdf>

15. مصدر سابق: تقرير متابعة خطة التنمية الوطنية 2022، مكتب رئيس الوزراء الفلسطيني.

يوضح الرسم البياني التالي مقارنة ما بين الموازنة التطويرية المقررة في قانون الموازنة 2022 لمشروع وزارة الأشغال العامة والإسكان وما تم صرفه (تحريره) من قبل وزارة المالية على هذه المشاريع، إضافة إلى الاعتماد المالي والصرف من قبل المانحين، حيث لم تتعد نسبة الصرف الفعلي 3.6% من الموازنة التطويرية المقررة للعام 2022، بقيمة 7.8 مليون شيكل، وبلغت قيمة الصرف المالي من المانحين نحو 10.4 مليون شيكل. كذلك فإن إجمام المقاولين والموردين عن المشاركة في تنفيذ العطاءات الممولة من خلال وزارة المالية بسبب التأخر في دفع مستحققاتهم أدى إلى تأخر بعض العطاءات المطروحة وإلغاء البعض الآخر خلال العامين 2021-2022، إضافة إلى ذلك فإن ارتفاع أسعار المواد والمعدات يشكل عبئاً على المؤسسات الحكومية لعدم أخذ ذلك عند إعداد المخصص المالي للمشاريع، وبالتالي اللجوء إلى طرح العطاء أكثر من مرة.

الموازنة التطويرية المقررة في قانون الموازنة لعام 2022 لمشروع وزارة الأشغال والإسكان مقارنة بما تم صرفه لذات العام



وخلال العام 2023، تستمر أعمال وزارة الأشغال في تنفيذ مشروع إعادة إنشاء طريق بيت ساحور الشرقي في محافظة بيت لحم، حيث يربط هذا المشروع بين محافظتي بيت لحم والخليل مع محافظات وسط وشمال الضفة ويصل إلى المناطق الأثرية والسياحية والدينية. ويبلغ طوله نحو 2.6 كم، وبعرض 7-9 م، كما تبلغ تكلفته المالية نحو 4 ملايين شيكل.

كما تتواصل الأعمال في تنفيذ مشروع إعادة تأهيل طريق يطا - الخليل الرئيسي، وهذا الطريق يربط مدينة الخليل بيطا ويخدم البلدات المجاورة، ونحو 200 ألف نسمة، ويبلغ طوله نحو 4 كم. وتقدر تكلفته المالية بنحو 13.2 مليون شيكل من خلال تمويل وزارة المالية، إذ تشمل أعمال التأهيل إعادة إنشاء حفريات واستبدال طبقة من الردم الصخري، وأعمال بيسكورس وأسفلت، وإنشاء أرصفة وجزيرة وسطية، وأعمال تصريف مياه الأمطار والجدران الطريق.

وأدى عدم إقرار قانون الطرق إلى تعطيل عملية استكمال مسودة الأنظمة المنبثقة عن القانون، ما ينعكس بشكل سلبي على تطوير شبكة الطرق مع ازدياد التعديات عليها، وأدى عدم استكمال تحديث بيانات شبكة الطرق، إلى صعوبة في تحديد الأولويات بشكل فعّال من قبل وزارة الأشغال العامة والإسكان وخصوصاً في ظل كثرة الاحتياجات، علماً أنّ شبكة الطرق المحدثة التابعة للوزارة لا تتجاوز نسبة 45%.

إنّ واقع الإنجازات والجهود المبذولة من قبل الحكومة الفلسطينية من أجل تعزيز البنية التحتية للطرق الرئيسية الواصلة بين المدن وتأهيلها، يعكس وجود احتياجات كبيرة ومنتزيدة لهذا القطاع الحيوي والمهم للمواطنين الفلسطينيين، خاصة في ظل ازدياد أعداد السكان وحركة المركبات المختلفة من جهة، وزيارة الهجمة الاستيطانية الشرسة على الضفة الغربية من جهة أخرى، وما يرافقها من إقامة حواجز ونقاط تفتيش، وسيطرة على مفارق الطرق الرئيسية، وانتشار لقوات الجيش والشرطة الإسرائيلية على طول الطرق بين المدن الفلسطينية.

واقع المساءلة عن متابعة تأهيل الشوارع والطرق الرئيسية الواصلة بين البلدات الفلسطينية

لا بدّ من تسليط الضوء على عدة مؤشرات يمكن من خلالها تقييم وتحليل واقع المساءلة عن متابعة تأهيل الشوارع والطرق الرئيسية الواصلة بين البلدات الفلسطينية، وهي كالتالي:

1. التخطيط لتأهيل الشوارع الرئيسية وتنفيذها وتحديد المواصفات

تخضع عملية التخطيط لتأهيل الشوارع والطرق الواصلة بين المدن لسلسلة من الخطوات والمراحل التي يتعين اتباعها لضمان تنفيذ المشروعات بفعالية وتوافقها مع الاحتياجات المحلية والمعايير الفنية والبيئية. وبنظرة عامة فإنّ هذه العملية تشمل:

- التحليل والتقييم: تبدأ عملية التخطيط بالتحليل والتقييم الشامل لحالة الشوارع والطرق الواصلة بين المدن. يتضمن ذلك تقييم حالة البنية التحتية الحالية والمشاكل الموجودة مثل التلف والأزدحام المروري.
- تحديد الأولويات: يتمّ تحديد المشاريع التي تحتاج إلى تأهيل بحسب أولوياتها. يتمّ ذلك بناءً على معايير مثل درجة التلف، وكثافة حركة المرور، والأثر الاقتصادي والاجتماعي للمشروع.
- التخطيط الهندسي: بعد تحديد الأولويات، يتمّ إجراء التخطيط الهندسي للمشروع. يشمل ذلك تصميم الشوارع والطرق بما يتوافق مع المعايير الهندسية والسلامة المرورية.
- تأهيل البنية التحتية: تشمل هذه المرحلة أعمال التأهيل والبناء والتطوير اللازمة للطرق وجوانبها وأرصفتها.
- المراقبة والمتابعة: خلال عملية التنفيذ، تتمّ مراقبة ومتابعة تقدم المشروع والامتثال للمعايير والجودة المطلوبة.
- التقييم والصيانة: بعد الانتهاء من المشروع، يتمّ تقييم أدائه وجودته. ويتمّ أيضاً وضع خطط للصيانة المستقبلية للمحافظة على حالة الشوارع والطرق.
- المشاركة المجتمعية: يجب أن تتضمن عملية التخطيط تشجيع المشاركة المجتمعية واستشارة المواطنين والجهات المحلية في مراحل مختلفة من المشروع.

هذه هي الخطوات العامة لعملية تخطيط وتأهيل الشوارع والطرق بين المدن. ويتطلب نجاح مشروعات إقامة الطرق وتأهيلها تسيقاً جيداً بين الجهات المعنية والمشاركة الفعّالة للمواطنين والمجتمع المحلي لضمان تلبية الاحتياجات وتحسين البنية التحتية بشكل فعّال.

وبحسب ما ورد في الاستراتيجية الخاصة بوزارة الأشغال العامة والإسكان، فإنّ هناك ضعفاً في عمليات التخطيط لتأهيل وصيانة الطرق الواصلة، ويتضح ذلك من خلال عدة مؤشرات من أهمها¹⁶:

- لغاية الآن لا يوجد دليل معتمد أو تعليمات واضحة لمعايير تحديد أولويات تطوير وصيانة الطرق، كما لا توجد موازنات مخصصة لذلك من قبل وزارة المالية.
- ضعف في تطوير وحدات صيانة الطرق في المديرية، إذ تعاني الوحدات بشكل عام من نقص في العمال والتدريب والمعدات الثقيلة والمقرات بالإضافة إلى المواد المستخدمة في تنفيذ أعمال الصيانة وكل ذلك بسبب نقص التمويل.
- هناك تذبذب في تخصيص الموازنات السنوية لتأهيل الطرق الواصلة بين المدن، ففي السنوات الماضية وضمن خطة الوزارة لم يتمّ تخصيص أيّ موازنة لعمليات صيانة وتطوير الطرق الواصلة بين المدن.

16. مصدر سابق: الاستراتيجية القطاعية للأشغال العامة والإسكان 2021-2023.

- ضعف عملية تحديث بيانات الطرق باستخدام نظام البيانات GIS بشكل دوري، بسبب نقص في الكوادر وعدم التفريغ لتحديث البيانات بالإضافة إلى نقص اللوجستيات (سيارات أجهزة) بسبب الأزمة المالية وتقليص الموازنة ما أدى إلى عدم تحديث كافة الشبكة.
 - لم يتم عمل أيّ تصاميم للعبّارات والجسور على الطرق الواصلة بين المدن، بسبب عدم توفّر البيانات عن الحصاد المائي وعدم وجود خبرات في هذا المجال.
 - عدد كبير من المعدات الموجودة في الوزارة قديمة وصيانتها غير مجدية، ولا توجد موازنات كافية مرصودة لشراء معدات جديدة وحديثة.
 - لا توجد أيّ تقارير دورية منشورة صادرة عن الإدارات الثلاث المختصة (الإدارة العامة للطرق والآليات، والإدارة العامة للإشراف والمتابعة الفنية، وإدارة العطاءات المركزية) بتأهيل الطرق الواصلة داخل وزارة الأشغال العامة حول عمليات المتابعة والتقييم الخاصة بتأهيل الشوارع الواصلة.
- من جهة أخرى، ومن الناحية النظرية تعتمد وزارة الأشغال العامة والإسكان على دليل «مواصفات الطرق الفلسطيني» الذي تمّ إطلاقه عام 2010، بهدف توحيد مواصفات ومعايير إنشاء الطرق الفلسطينية ضمن أحدث التصنيفات الدولية المعتمدة. ولكن على أرض الواقع هناك (3) إشكاليات مهمة مرتبطة بتصنيف الطرق، والمواصفات والمعايير المعتمدة من قبل وزارة الأشغال العامة¹⁷، وهي:

(1) إشكالية مرتبطة بعدم انسجام بعض المعايير والمواصفات المعتمدة لتأهيل الطرق الواصلة مع الواقع الفلسطيني، فعلى الرغم من اعتماد وزارة الأشغال العامة لمعايير ومواصفات دولية لتأهيل الطرق الواصلة، التي هي بالأصل معايير أردنية مأخوذة من الكود الأمريكي للطرق¹⁸، إلا أنّ هذه المعايير والمواصفات لا تتسجم بشكل كامل مع الحالة الفلسطينية ومتطلباتها أحياناً، وذلك من حيث طبيعة الأرض وتنوع التربة في فلسطين، بالإضافة إلى نوع المواد المتوفرة في السوق الفلسطيني التي لا تلبي أحياناً متطلبات المعايير والمواصفات الدولية المعتمدة. وأحد الأمثلة على ذلك هو أنواع الحجر المستخدم في طبقات البيسكورس في فلسطين. وهذا ما أكدّه اتحاد المقاولين الفلسطينيين على لسان السيد أحمد القاضي رئيس الاتحاد، الذي شدد على الحاجة الملحة لإعادة اعتماد مواصفات ومعايير وطنية فلسطينية تكون منسجمة مع طبيعة الأراضي الفلسطينية، ومع ما هو متوفر من مواد تستخدم في تأهيل الطرق في السوق الفلسطيني، مع التأكيد على انسجامها مع المعايير الدولية من جهة، وتوافقها مع المعايير والمواصفات المستخدمة في الدول المحيطة بفلسطين من جهة أخرى.

(2) إشكاليات مرتبطة بضعف الإشراف بشكل عام على تنفيذ مشاريع الطرق الواصلة بين المدن. ويؤدي ذلك إلى عدم التزام المقاولين بإجراء الفحوصات المطلوبة أثناء عملية تأهيل الطرق، فلا يوجد لغاية الآن توحيد للفحوصات المطلوبة من المقاولين أثناء عملية تنفيذ مشاريع تأهيل الطرق، ويوجد ضعف في آليات الرقابة الحكومية على مختبرات الفحوص، ولا توجد آلية فعالة تضمن التزامها بالمعايير التي تؤكد سلامة الفحوصات وعدم التلاعب بنتائجها.

(3) إشكاليات مرتبطة بطريقة وكيفية تصنيف الطرق الواصلة بين المدن الفلسطينية، جزء من هذه المشكلات مرتبط بسيطرة وتحكم الاحتلال الإسرائيلي كلياً على معظم أراضي الضفة الغربية، خاصة المناطق المصنفة (ج)، في حين تسيطر السلطة الفلسطينية جزئياً على مراكز المدن من دون سيادة أمنية تامة، ما أدى إلى صعوبة بالغة في تحديد المواصفات والمعايير التي يجب اعتمادها في تأهيل بعض الطرق الواصلة نتيجة عدم الوضوح في تصنيفها ومسؤولية الإشراف عليها.

17. مقابلة مع السيد أحمد القاضي، رئيس اتحاد المقاولين الفلسطينيين، بتاريخ 2023/8/23، رام الله.

18. مقابلة مع المهندس محمد سهمود، خبير طرق فلسطيني يعمل مع عدة شركات مقاولات في محافظات شمال الضفة الغربية، بتاريخ 2023/11/25.

ومن الأمثلة على ذلك، طريق وادي النار البديل الذي يبدأ ببلدة العبيدية شمال شرقي مدينة بيت لحم وينتهي ببلدة السواحة شرقي القدس، ويعد حلقة الوصل الوحيدة التي تربط نحو مليون نسمة هم سكان محافظتي بيت لحم والخليل جنوبي الضفة، بوسط الضفة وشمالها، متجاوزاً مدينة القدس، وهو طريق متعرج تكثر فيه حوادث السير ويقيم الاحتلال حاجزاً ثابتاً فيه أسماء (حاجز الكونتير).

2. التنسيق مع الأطراف الأخرى في تأهيل الطرق الواصلة بين المدن والطرق الرئيسية

تنصّ صلاحيات وزارة الأشغال العامة والإسكان بشكل واضح على مسؤولياتها في تأهيل الطرق الواصلة بين المدن الفلسطينية (خارج حدود الهيئات المحلية)، إذ نصّ الهدف الثاني للوزارة على سعيها إلى «التطوير والصيانة الدائمة للبنية الأساسية للمرافق والمباني الرسمية الحكومية، وعناصر البنية التحتية وخاصة شبكة الطرق العامة ومكوناتها المختلفة، لتصبح قادرة على أداء دورها الوطني»¹⁹.

ولكن بالرغم من الوضوح في المهام والخدمات التي تقدمها وزارة الأشغال العامة والإسكان، إلا أنّ هناك بعض التداخل في حدود الصلاحيات والمسؤوليات بينها، وبين الوزارات الأخرى. خاصة الهيئات المحلية، فمثلاً أظهرت نتائج بعض المقابلات²⁰ التي أجريت في هذا السياق وقوع بعض التداخلات والتضارب في المسؤوليات والصلاحيات أحياناً بين الوزارتين فيما يخص تأهيل الطرق الواصلة، وبالتحديد في المجالات التالية:

- تداخل في تنفيذ المشاريع والميزانيات.
- تضارب في إصدار التصاريح والتراخيص.
- تعارض في السياسات والاستراتيجيات.
- مشاكل في التنسيق على المستوى المحلي.

في المقابل هناك مجالات تنسيق وتعاون بين الوزارتين في كثير من القضايا المتعلقة بتأهيل الطرق، مثل تنفيذ المشاريع المشتركة لتأهيل الطرق على المستوى المحلي، والتخطيط التعموي المحلي، وإصدار التصاريح والتراخيص، والمشاركة المجتمعية، وتوجيه الاستراتيجيات القطاعية والموارد المالية. وتعتمد طبيعة هذا التعاون والتنسيق على الاحتياجات المحلية والسياقات الإقليمية، ويجب أن تكون هناك آليات تنسيق وتواصل مستمر بين الوزارتين لتحقيق أفضل النتائج في تطوير المجتمعات المحلية، والبنية التحتية الخاصة بالطرق الواصلة وتأهيلها.

من زاوية أخرى، يظهر هذا التضارب بين الوزارتين من خلال علاقة وزارة الأشغال العامة مع الهيئات المحلية الفلسطينية، إذ أظهرت نتائج المقابلات مع بعض الهيئات المحلية بأنها تحملت أعباء تأهيل وصيانة بعض الطرق الرئيسية الواصلة بين البلدات الفلسطينية نتيجة البيروقراطية العالية لدى وزارة الأشغال العامة، والفترة الزمنية الطويلة التي تستغرقها الإجراءات من أجل وضع هذه الطرق على جدول أعمال الوزارة²¹. فمثلاً تحملت بلدية بيرزيت مبلغ (6) ملايين شيكل من تكاليف تأهيل شارع بيرزيت الرئيسي، الذي يربط بين أكثر من بلدة فلسطينية نتيجة عدم قيام وزارة الأشغال العامة بإدراج هذا الشارع في موازنتها العامة لسنوات طويلة، بالرغم من قيام بلدية بيرزيت بمراسلة الوزارة بشكل متكرر لأكثر من 4 سنوات متتالية بخصوص هذا الشارع. ولكن لم تتم الاستجابة ما اضطر البلدية إلى تحمل أعباء تأهيل هذا الشارع مالياً، بالإضافة إلى زيادة المهام الملقاة على كاهل طاقم البلدية تشغيلياً.

19. مصدر سابق: موقع وزارة الأشغال العامة والإسكان.

20. مقابلة مع المهندس أحمد القاضي، مصدر سابق.

21. مقابلة مع رئيس بلدية بيرزيت، السيدة ديانا صايح ناصر، بتاريخ 2023/10/9، بيرزيت. بالإضافة إلى مقابلة مع المهندسة رشا شريف، رئيس قسم المشاريع والأشغال العامة في بلدية بيرزيت، بتاريخ 2023/10/9.

3. مشاركة المواطنين/ات في عملية التخطيط لتأهيل الشوارع الواصلة

تعتبر مشاركة المواطنين/ات في عمليات التخطيط المرتبطة بمشاريع تطوير الخدمات العامة جزءاً مهماً من عملية التنمية المحلية والإشراف على المشاريع العامة، وشرطاً أساسياً لزيادة الشفافية، وتعزيز الشعور بالمسؤولية والملكية المشتركة، وضمان أن هذه المشاريع تلبي احتياجات المجتمع المحلي بشكل أفضل.

ولكن من خلال تحليل خطط واستراتيجيات وزارة الأشغال العامة والإسكان، بالإضافة إلى الاطلاع على محتوى الموقع الإلكتروني وصفحة الفيسبوك الخاصة بالوزارة، يتضح أن عنصر المشاركة المجتمعية في عمليات التخطيط لتأهيل الطرق الواصلة بين المدن الفلسطينية ضعيف جداً، ويكاد يكون معدوماً. وهذا يظهر من خلال التالي:

1. خلو الخطة الاستراتيجية لوزارة الأشغال العامة والإسكان من أيّ توجهات أو أهداف أو برامج أو مشاريع أو أنشطة مرتبطة بمشاركة المواطنين وتعزيز المساءلة المجتمعية كأحد الحقوق التي من شأنها تعزيز الثقة، والتماسك الاجتماعي، وتحسين خدمة تأهيل الطرق بما يصبّ في صالح تحقيق المصلحة العامة.

2. تركز منهجية إعداد وتحديث الخطة الاستراتيجية لوزارة الأشغال العامة والإسكان على المراجعة والعمل المكتبي القائم على الأخذ بالاعتبار أجندة السياسات الوطنية، وتوجهات وقرارات مجلس الوزراء، والخطط القطاعية وعبر القطاعية فقط. ولا يوجد في منهجية تحديث الخطة أيّ ذكر لأيّ أساليب أو طرق تعكس توجهات واضحة نحو تضمين مشاركة ومساهمة ورأي المواطنين/ات في إعدادها أو تحديد قضاياها وأولوياتها.

3. لا يوجد في المحتوى الإعلامي لوزارة الأشغال العامة والإسكان سواء في صفحتها الإلكترونية أو على صفحتها في الفيسبوك أيّ ذكر لأيّ آليات أو أنشطة متعلقة بأيّ مشاورات أو لقاءات تعكس مشاركة المواطنين/ات في عمليات تأهيل الطرق وصيانتها.

4. على الرغم من وجود وحدة للشكاوى في هيكلية وزارة الأشغال العامة والإسكان، إلا أنه لا يوجد أيّ دليل على فعالية هذه الوحدة، أو قدرتها على استقبال ومعالجة شكاوى المواطنين/ات حول قضايا ومشاكل تأهيل الطرق الواصلة بين المدن الفلسطينية، كما لا توجد أيّ أيقونات إلكترونية لتقديم الشكاوى أو التواصل مع وحدات الشكاوى، أو حتى تقارير منشورة حول ذلك.

5. لا توجد على الموقع الإلكتروني للوزارة أيّ تقارير أو أدلة إجرائية أو توجيهات أو معلومات موجهة نحو المواطنين/ات، وهذا يعكس نهجاً عالياً في البيروقراطية والمركزية الحكومية، وضعفاً في منظومة الشفافية والإفصاح عن البيانات والمعلومات داخل الوزارة.

من جهة أخرى، لا يوجد ما يثبت قيام وزارة الأشغال العامة والإسكان بأيّ عمليات تحديد احتياجات للمواطنين/ات، ولا توجد إجابة واضحة عن كثير من التساؤلات، مثل:

- هل يتم الإعلان عن بدء عمليات التأهيل وتحديد المدة الزمنية المستغرقة لذلك بشكل واضح للمواطنين/ات؟ وما مدى توفير طرق بديلة للمواطنين/ات أثناء عملية التأهيل؟ هل يتم نشر خطط العمل لتأهيل الشوارع الواصلة، وتوضيح المدة الزمنية المستغرقة لكل مرحلة من مراحل التأهيل للمواطنين/ات؟

4. نظم المساءلة لعمليات تأهيل الطرق الواصلة بين المدن

هناك عدة عناصر ومستويات من المفترض أن تحكم عملية الرقابة على أعمال تأهيل الطرق الواصلة التي تقوم بها وزارة الأشغال العامة والإسكان، التي من شأنها ضمان تنفيذ الأعمال وفقاً للخطط المعتمدة والموازنات المرصودة والجودة والمواصفات المحددة في تنفيذ مشاريع تطوير وتأهيل الطرق والبنية التحتية من أهمها:

- المساءلة الداخلية: من المفترض أن تقوم وحدة الإشراف والرقابة في وزارة الأشغال العامة والإسكان بإعداد إجراءات وآليات داخلية لمراقبة ومراجعة أعمالها. يتم من خلال هذه الرقابة التحقق من توجيه الموارد بشكل صحيح والامتثال للمعايير واللوائح المعمول بها. إلا أنه لا توجد فعلياً أي معلومات أو تقارير منشورة صادرة عن وحدة الرقابة الداخلية أو الإدارات المسؤولة داخل وزارة الأشغال العامة عن تأهيل الطرق²²، أو أي دليل يثبت فعالية دور هذه الوحدة داخل الوزارة²³.

وأظهرت نتائج المقابلات مع عينة من البلديات، والمقاولين ورئيس اتحاد المقاولين الفلسطينيين²⁴ أن هناك ضعفاً في عمليات الرقابة الداخلية والإشراف المتعلقة بتأهيل الطرق الواصلة، ويعود هذا الضعف إلى عدة أسباب من أهمها:

أولاً: الدورة السنوية لتنفيذ مشاريع تأهيل الطرق الواصلة غير مناسبة من الناحية الفنية: إذ تبدأ وزارة الأشغال العامة في الغالب وبسبب التأخر في إقرار موازنة الوزارة السنوية، في طرح عطاءات تأهيل الطرق نهاية فصل الخريف وبداية فصل الشتاء من كل عام، وبالتحديد خلال أشهر (أكتوبر، ونوفمبر، وديسمبر، ويناير)، وهذه الممارسة الخاطئة تؤدي في كثير من الأحيان إلى عرقلة عمل الجهات الرقابية داخل الوزارة في التأكد من تطبيق المواصفات والمعايير لهذه المشاريع من الناحية الفنية، وذلك نتيجة هطول الأمطار المتكرر في نفس هذه الفترة، وتشبع الطبقات الصخرية وطبقات الأساس (Base Course) بالمياه طيلة فترة التنفيذ. علماً بأن هذه الطبقات تحتاج من الناحية الفنية 15-20 يوماً مشمساً على الأقل للتخلص من مياه الأمطار في طبقاتها المختلفة.

ثانياً: التأخر في دفع مستحقات المقاولين: تضاعفت هذه المشكلة في السنوات الأخيرة نتيجة تأخر وزارة المالية الفلسطينية في دفع مستحقات المقاولين المنفذين لمشاريع الطرق الواصلة، إذ تتراوح فترات السداد ما بين سنتين وأربع سنوات، كما وصلت قيمة إجمالي المستحقات المالية للمقاولين على وزارة المالية الفلسطينية نحو نصف مليار شيكل²⁵. ما تسبب في تساهل وزارة الأشغال العامة في عمليات الرقابة والإشراف عليها، وتغاضيها عن عدم التزام بعض المقاولين بالمواصفات والمعايير المتفق عليها أثناء عملية التنفيذ.

وعليه فإن التأخر في دفع مستحقات المقاولين لسنوات طويلة من قبل وزارة المالية الفلسطينية كان أحد مبررات إضعاف الرقابة، وأدى إلى حدوث تجاوزات عديدة في تطبيق المعايير والمواصفات المتفق عليها وفق العقود القياسية المعتمدة وشروطها، ما يفتح الباب على مصراعيه لحدوث حالات فساد مستقبلية في هذا القطاع. وقد يضطر بعض المقاولين إلى البحث عن وسائل وطرق غير قانونية لتسريع حصولهم على المستحقات المتأخرة من خلال اللجوء إلى الوساطة أو الرشوة.

22. الإدارة العامة للطرق والآليات، والإدارة العامة للإشراف والمتابعة الفنية، وإدارة العطاءات المركزية.

23. رفضت وزارة الأشغال العامة والإسكان التعاون مع الباحث لإعداد هذا التقرير.

24. مقابلة سابقة مع السيد أحمد القاضي، رئيس اتحاد المقاولين الفلسطينيين، وشركة دار البناء للمقاولات.

25. بحسب بيانات اتحاد المقاولين الفلسطينيين 2023.

كما أدى التأخر في دفع مستحقات المقاولين إلى عدم التزام المقاولين في المواعيد الزمنية المحددة لتسليم المشاريع وفق شروط العقود الموقعة معهم، وبالتالي كان هناك تراخ من قبل الجهات الرقابية والمشرفة في إيقاع الجزاءات نتيجة عدم التزام المقاولين بفترات التسليم وفق التزاماتهم التعاقدية.

كما أدى التأخر في دفع مستحقات المقاولين إلى ارتفاع قيم ترسية العطاءات المتعلقة بتأهيل الطرق الواصلة، وذلك لعزوف الكثير من المقاولين عن التقدم لهذا النوع من العطاءات الممولة من قبل وزارة المالية الفلسطينية، إذ تتم أحياناً ترسية العطاءات بمبلغ يزيد على السعر الطبيعي بنحو الضعف على الأقل، وهذا فيه هدر للمال العام، كما قد يؤدي مستقبلاً إلى حدوث حالات فساد²⁶.

ثالثاً: ضعف الرقابة على مصانع الأسفلت (القار): تعاني آليات الرقابة الحكومية على مصانع الأسفلت (القار) ضعفاً كبيراً، إذ لا تضمن آليات الرقابة الحالية التزام هذه المصانع بالمواصفات والمقاييس المطلوبة. ويُعزى هذا الضعف بحسب رأي اتحاد المقاولين الفلسطينيين إلى سببَيْن رئيسيَيْن: الأول هو ضعف عملية إدارة ومراقبة جودة المواد والعناصر الإنشائية وإعداد الكودات الهندسية، بما يشمل إجراء الفحوصات المخبرية الهندسية للمواد والعناصر في وزارة الأشغال العامة. والثاني أنّ قطاع إنتاج مادة الأسفلت هو قطاع «شبه محتكر» من قبل مجموعة من المصانع الفلسطينية التي لا يتعدى عددها (7) مصانع، ما يجعل هذه المصانع تتحكم في عملية توريد وتزويد المقاولين بهذه المادة الأساسية بحسب مواعيد وكميات محددة من قبل المصانع، ويضطر المقاولين إلى التفاوض عن معيار الجودة والوزن²⁷ من أجل ضمان تسليم المشاريع في الأوقات المناسبة وعدم دفع غرامات التأخير.

إنّ ضعف الرقابة على عمليات إنتاج هذه المادة المهمة والأساسية أدى إلى تراجع العمر الافتراضي لكثير من الشوارع الواصلة بين المدن. ومن الأمثلة على ذلك ما جرى في مشروع تأهيل شارع حيفا الواقع غربي مدينة جنين، الذي تعرّض لتشققات وأضرار بعد أقل من (3) شهور على إنجازه نتيجة خلل في تركيبه الأسفلت (القار) المستخدم وخلطته. كما يتمّ في بعض الأحيان استخدام «زفتة» معالجة أو مستعملة (Recycled Asphalt)، وهذا أمر مخالف للمواصفات والمقاييس المعتمدة، ولكن من الصعب الكشف عنها بسبب الحاجة لفحوصات ومختبرات حديثة، وكوادر فنية تمتلك خبرات ومؤهلات متقدمة²⁸.

وفي كل الأحوال، حتى لو تمّ كشف حالات عدم التزام من المصانع الحالية بالمواصفات والمقاييس، فإنّ ذلك لا يؤثر، بسبب ضعف تطبيق الإجراءات الجزائية ضد المصانع المخالفة لمقاييس ومعايير الإنتاج.

رابعاً: التضارب داخل وثائق العطاءات: بحسب ملاحظات بعض المقاولين واتحاد المقاولين الفلسطينيين هناك أحياناً تضارب داخل وثائق العطاءات المطروحة لمشاريع تأهيل الطرق الواصلة، ويتجلى هذا التضارب في الأمور التالية:

- هناك بعض الحالات التي لا تتسجم فيها وثائق العطاء المطروح مع الواقع على الأرض من حيث المخططات وجداول الكميات، وذلك بسبب إعداد وثائق العطاءات بشكل مكتبي في الغالب من دون النزول إلى المواقع المستهدفة.
- أحياناً يكون هناك فرق بين ما هو موجود داخل المخططات المطروحة من جهة، وجداول الكميات المطلوبة من جهة أخرى، إذ تكون الكميات المطلوبة أقل أو أكثر من المطلوب فعلياً.

26. مقابلة مع مدير دائرة الطرق في بلدية طولكرم، المهندس علاء عطير، بتاريخ 2023/10/5، طولكرم.

27. لا توجد في مصانع الأسفلت (الزفتة) موازين كبيرة خاصة بتوزين حاقلات النقل أثناء تسليم الأسفلت للمشاريع.

28. مقابلة مع المهندس حسام أبو الرب، نقيب المهندسين في جنين، بتاريخ 2023/10/7، جنين.

إنّ هذا التضارب الحاصل في وثائق العطاءات يؤدي إلى صعوبة الإشراف والرقابة على المشاريع من جهة، كما يعطي المقاولين فرصة للتحكم بعملية التنفيذ وفق تفسيراتهم، وهذا يفتح الباب لعدم الالتزام بالموصفات والمعايير والكميات المطلوبة.

ويزيد من حدة هذه المشكلة، عدم وضوح الوزارة في كيفية الموافقة على إعطاء الأوامر التغييرية أثناء عملية التنفيذ، ما يجعل هذه الأوامر مدخلاً محتملاً لممارسة الفساد. كما أنّ نظام التظلمات والشكاوى داخل الوزارة غير فعال، ما قد يضيع الحقوق في حال نشوب أيّ خلاف بين الوزارة والمقاولين، أو بين الوزارة وأيّ طرف آخر له علاقة بمشاريع تأهيل الطرق الواصلة.

■ جهات الرقابة الخارجية: هناك جهات رقابية رسمية تقوم بمراجعة أعمال وزارة الأشغال العامة والإسكان، مثل مجلس الوزراء، وديوان الرقابة المالية والإدارية.

هناك بعض الشكاوى الواردة لديوان الرقابة حول عملية إنشاء وتأهيل الطرق الواصلة بين المدن، ولكن لم يتمكن من الحصول على نسخ منها لتحليلها والوقوف على أسبابها الحقيقية²⁹.

قام ديوان الرقابة المالية والإدارية خلال عامي 2021 و2022، بإعداد تقريرين رقابيين حول أعمال وزارة الأشغال العامة والإسكان:

■ التقرير الرقابي الأول حول فعالية الإجراءات المتبعة في تصنيف المقاولين في المحافظات الشمالية في وزارة الأشغال العامة والإسكان³⁰. هدف التقرير إلى التحقق من أنّ لجنة التصنيف الوطنية بإدارة مدير عام العطاءات في الإدارة العامة للعطاءات المركزية ودائرة التصنيف في نفس الإدارة تتبّع إجراءات فعّالة في تصنيف المقاولين لضمان تنفيذ التزاماتهم بلا عوائق، وتقديم رؤية موضوعية للحكومة حول هذه الإجراءات لغرض المساهمة في تحسين الوضع القائم والحدّ من المعوقات التي تواجه تنفيذ المشاريع ككل، بما فيها مشاريع تأهيل الطرق الواصلة. إذ اتضحت من التقرير الرقابي، وبناءً على قيام فريق التدقيق بالتحليل والدراسة، النتائج التالية:

- أولاً: ضعف الإطار التنظيمي والتعليمات المعتمدة في تصنيف المقاولين.

- ثانياً: ضعف إجراءات إدارة المشاكل التي تواجه عملية التصنيف.

- ثالثاً: الإجراءات المتبعة لا تضمن الربط بين بيانات دائرة التصنيف والمشاريع التي ينفذها المقاول.

- رابعاً: ضعف قيام دائرة التصنيف في إعداد قواعد بيانات حول المقاولين المصنّفين.

■ التقرير الرقابي الثاني حول آليات احتساب الكلفة التقديرية للعطاءات وأثرها في توفير الأشغال في الوقت والتكلفة المناسبة³¹. وذلك من خلال التحقق من أنّ الجهات المشتريّة لمشاريع الأشغال تدير آلية إعداد الكلفة التقديرية بطريقة اقتصادية بحيث تضمن تقليص الفجوات بينها وبين أسعار السوق، إذ تمّ اعتماد الإدارة العامة للعطاءات المركزية في وزارة الأشغال كمصدر للبيانات كونها الجهة التي يتمّ طرح العطاءات المركزية الخاصة بالأشغال من خلالها ولكافة الجهات المشتريّة.

29. مقابلة مع الأستاذ جفال جفال، مدير عام ديوان الرقابة المالية والإدارية، بتاريخ 2023/6/7، رام الله.

30. ديوان الرقابة المالية والإدارية، تقرير فعالية الإجراءات المتبعة في تصنيف المقاولين في المحافظات الشمالية في وزارة الأشغال العامة والإسكان، 2021.

31. ديوان الرقابة المالية والإدارية، تقرير حول آليات احتساب الكلفة التقديرية للعطاءات وأثرها على توفير الأشغال في الوقت والتكلفة المناسبة، حزيران 2022.

وبناءً عليه قام فريق التدقيق في الديوان بالتحليل والدراسة لتسليط الضوء على نقاط الضعف وأسبابها، وتوصل إلى النتائج التالية:

1. ضعف الإطار الناظم لإعداد الكلفة التقديرية.
2. الإجراءات المعمول بها حالياً في إعداد الكلفة التقديرية تعبر عن وجود ضعف في إعدادها.
3. لا تستند الجهات المشتريّة إلى مرجع للأسعار للوصول إلى كلفة تقديرية صحيحة.
4. الطرق التي تتبعها الجهات المشتريّة عند إعداد أو مراجعة الكلفة التقديرية لا تغطي كافة الاعتبارات المذكورة في نظام الشراء.
5. ضعف قيام الجهات ذات العلاقة بإجراء تحليل موثّق للعروض المقدمة والمشاريع المنفذة لغرض الاستفادة منها في عطاءات مماثلة.
6. ضعف إجراءات الضبط الداخلي لدى الجهات المشتريّة في الحفاظ على سرية ونزاهة عملية الشراء.

وبالنظر إلى هذه النتائج في التقريرين الرقابيين، نرى أنه من الممكن أن تشكل هذه النتائج نقاط ضعف في عمليات تأهيل الطرق الواصلة بين المدن، وبالتالي هناك حاجة مستقبلاً لتعزيز الإطار الرقابي على هذه الخدمة الحيوية والمهمة بشكل واضح وفعال ومباشر.

من جهة أخرى، تمّ التواصل مع هيئة مكافحة الفساد الفلسطينية³²، من خلال قسم تحقيقات الأشغال العامة والإنشاءات، وبمراجعة سجلات الشكاوى والبلاغات الواردة للهيئة خلال الفترة الواقعة بين 2019/01/01 و2023/07/11، تبين الآتي:

- عدد الشكاوى والبلاغات التي تلقتها الهيئة خلال تلك الفترة بشأن تأهيل الشوارع والطرق الرئيسية الواصلة بين البلدات الفلسطينية بلغ (3) شكاوى وبلاغات.
- اثنتان من تلك الشكاوى والبلاغات وردتا ضد وزارة الأشغال العامة والإسكان بصفتها صاحبة الولاية والاختصاص على تأهيل تلك الطرق، وبنتيجة متابعة الهيئة لتلك الشكاوى تقرر حفظها لعدم ثبوت وجود شبهات قوية بارتكاب جرائم فساد.
- واحدة من تلك الشكاوى وردت ضد وزارة الأشغال العامة والإسكان وهيئة محلية، لوجود اشتراك وتعاون بين الوزارة والهيئة المحلية في أعمال شق وتأهيل أحد الطرق الواصلة، وما تزال تلك الشكاوى في مرحلة التحري وجمع الاستدلالات أمام الهيئة.

وانسجماً مع ما توصلت إليه تقارير الرقابة الخارجية التي ذكرت سالفاً، ووفق المقابلات التي أُجريت مع بعض مهندسي الهيئات المحلية، والمقاولين، واتحاد المقاولين الفلسطينيين، اتضح فعلياً وجود إشكاليات في عملية احتساب الكلفة التقديرية للعطاءات المتعلقة بالطرق الواصلة. ففي كثير من الأحيان يكون هناك فارق ما بين الكلف التقديرية للعطاءات من جهة، وما بين الكلف الحقيقية من جهة أخرى. وفي الغالب تكون الكلف الحقيقية أعلى من الكلف التقديرية، ما قد يفتح الباب لممارسة الغش في المواصفات، أو تعثر المقاولين أثناء عملية تنفيذ المشاريع.

ومما يفاقم من هذه المشكلة، اعتماد إدارة العطاءات المركزية على معيار (السعر) بشكل كبير في تقييم وتحليل وترسية العطاءات العامة، ففي الغالب تتمّ ترسية العطاءات على الجهات الأقل سعراً. وهذا يدفع بعض المقاولين إلى تخفيض قيمة العرض المالي لأقل من سعر التكلفة من أجل المنافسة والحصول على العطاءات، ما يعرّض هذه المشاريع إلى خطر التعثر والتوقف أثناء التنفيذ.

32. مقابلة مع الأستاذ أنس السباخي، رئيس قسم تحقيقات الأشغال العامة والإنشاءات، هيئة مكافحة الفساد، بتاريخ 2023/6/7، رام الله.

ومن الأمثلة الواضحة على ذلك، ما حدث لمشروع تأهيل طريق بيتونيا - عين عريك - دير ابزيح - كفر نعمة، الذي تعرّث العمل فيه لفترة طويلة ما تسبب بمعاناة أكثر من (200) ألف مواطن في تلك المنطقة، وذلك نتيجة ترسية العطاء بالاعتماد على معيار أقل الأسعار وبقيمة (2) مليون دولار أمريكي، إذ يعتبر هذا السعر أقل من سعر التكلفة الحقيقية للعطاء بنحو (700) ألف دولار أمريكي. وهذا أدى لاحقاً إلى عدم قدرة المقاول على الالتزام بالموصفات والمعايير المطلوبة وتوقف العمل بالمشروع لفترة طويلة³³.

- المجتمع المدني ووسائل الإعلام: يلعب المجتمع المدني ووسائل الإعلام دوراً مهماً في مراقبة أعمال الحكومة وزيادة الوعي بالمشروعات والأنشطة التي تقوم بها وزارة الأشغال العامة والإسكان. ويمكن للمنظمات غير الحكومية والصحفيين والنشطاء المدنيين تقديم التقارير والتعليقات على أداء الوزارة. ولكن عند فحص ذلك، لم نجد أيّ تقارير مساءلة أو رقابة صادرة عن منظمات المجتمع المدني تتعلق بخدمة تأهيل الطرق الواصلة بين المدن.
- الشفافية والتواصل: من المفترض أن تقوم وزارة الأشغال العامة والإسكان بتوفير معلومات شفافة حول مشروعاتها وأعمالها والميزانيات المالية والأداء. يسهّل ذلك عمل الجهات المعنية بالرقابة والمراقبة. ولكن لم تتمكن من الحصول على أيّ معلومات أو بيانات أو إحصائيات من الوزارة لغاية لحظة إعداد هذا التقرير، ولم تتمكن من معرفة الأسباب الحقيقية وراء ذلك.

5. التحديات التي تواجه عملية تأهيل الطرق الواصلة

- من خلال فحص وتحليل البيانات والمعلومات والتقارير المتوفرة، ظهرت عدة عوائق وتحديات كبيرة أمام تطوير شبكة الطرق الواصلة بين المدن الفلسطينية، وذلك من حيث التأهيل وإعادة الإنشاء والصيانة للاعتبارات التالية:³⁴
- جزء كبير من هذه الطرق تمّ إنشاؤه قديماً، ولم يتمّ في تنفيذه مراعاة شروط السلامة المرورية والزيادة المستقبلية.
 - محدودية الزيادة على أطوال شبكة الطرق وإنشاء طرق جديدة تعمل على استيعاب الزيادة السكانية الحاصلة في القرى والمدن وحركة التطور العمراني غير المنظمة.
 - الارتفاع الكبير في عدد المركبات خلال السنوات السابقة مع محدودية التمويل الذي توفره الحكومة لدعم هذا القطاع.
 - إجماع عدد من المانحين عن تقديم التمويل للسلطة بسبب الوضع السياسي، إذ شكّل توقف التمويل ضغطاً إضافياً على الوزارة.
 - التعديات والتجاوزات على شبكة الطرق وتحديد الصلاحيات وضعف التنسيق بين الجهات ذات العلاقة، في ظل غياب قانون الطرق والأنظمة المنبثقة عنه.
 - غياب العوائد المالية للطرق عن الخزينة العامة لعدم وجود قانون للطرق، وهي تتمثل في عوائد استخدام الطرق ورسوم الإعلانات عليها والمخالفات المتعلقة بالتعديات على الطرق، وهي تشكل رافداً أساسياً للموازنات المخصصة للطرق في جميع دول العالم.
 - عدم قيام الوزارة بكافة أعمال الصيانة الدورية لشبكة الطرق التي تحتاج إلى مبالغ هائلة بسبب محدودية الموازنات التي يتمّ تخصيصها، وبما يشمل ضعف الإمكانيات المتعلقة بالمعدات والكوادر البشرية.

33. مقابلة مع السيد أحمد القاضي، رئيس اتحاد المقاولين الفلسطينيين، مصدر سابق.

34. الاستراتيجية القطاعية للأشغال العامة والإسكان 2021-2023، ص 17.

الاستراتيجية القطاعية للأشغال العامة والإسكان 2021-2023 (pdf) (palestinecabinet.gov.ps)

الاستخلاصات والتوصيات

على ضوء ما تقدم، نُجمل عدداً من الاستخلاصات والتوصيات في هذا المجال على النحو الآتي:

أولاً: الاستخلاصات

- تحتاج عملية تطوير وتأهيل الطرق الواصلة بين المدن الفلسطينية إلى استراتيجية فعالة لمواجهة كم ونوع التحديات والمعوقات الكبيرة التي تواجه هذا القطاع ككل، وعلى رأسها تطوير عناصر الحوكمة فيه، وتعزيز المساءلة بشقييها، الأفقي المرتبط بأجهزة الحكم والسلطة، والعامودي المرتبط بالمواطن والمشاركة المدنية الفاعلة في تقييم هذه الخدمة الأساسية.
- على الرغم من تبني الحكومة في سياساتها المعلنة مبادئ الشفافية والمساءلة، إلا أنها لم تتضمن ما يكفي من المتابعة وبناء القدرات وتوضيح المفاهيم لتنفيذ ذلك، إذ يُلاحظ استمرار المسؤولين في إعداد تقارير عن أعمالهم تقتصر على الإنجازات، متجاهلين ما كانوا مكلفين بتنفيذه وفقاً لخطة العمل، وبدون الإشارة إلى المبررات والتحديات التي حالت دون ذلك، وبالتالي لا يخضعون للمحاسبة. خاصة أن غالبية تقارير المسؤولين لا تُنشر للعامّة، ولا تُتاح مناقشتها على صعيد المساءلة المجتمعية. فغالبية الوزارات ومن ضمنها وزارة الأشغال العامة والإسكان لا تعتبر نفسها ملزمة بالإفصاح عن البيانات والمعلومات ونشرها، فالمعلومات المتوفرة في هذا الصدد شحيحة للغاية. وهذا ما يضعف عملية المساءلة على خدمات الوزارة، بما فيها خدمة تأهيل الطرق الواصلة.
- نظام المساءلة الداخلي في وزارة الأشغال العامة ضعيف فيما يتعلق بمسؤولية إدارات مشاريع تأهيل الطرق الواصلة، ويحتاج إلى تطوير ليكون قادراً على ضبط هذه العملية وفق ما هو مطلوب بتنفيذه بناءً على خطط العمل وأحكام القوانين الإدارية والمالية ذات الصلة. كما لا توجد أيّ تقارير دورية منشورة صادرة عن الإدارات المختصة بتأهيل الطرق الواصلة داخل وزارة الأشغال العامة حول عمليات المتابعة والتقييم الخاصة بتأهيل الشوارع الواصلة.
- لم يثبت أن قطاع تأهيل الطرق الواصلة بين المدن يُناقش في مجلس الوزراء، فمثلاً تمّ الإعلان عن قرب تنفيذ الطريق الموازي لطريق القدس (كفر عقب)، ولكن لم يتقدم أحد بتقرير حول أسباب عدم إنجازه حتى الآن.
- أشار ممثلو اتحاد المقاولين إلى وجود بعض الثغرات المتعلقة بعملية إعداد وثائق العطاءات الخاصة بتأهيل الطرق الواصلة، ووجود تضارب داخل أقسام هذه الوثائق من مخططات وجداول كميات.
- لا يوجد دليل معتمد أو تعليمات واضحة لمعايير تحديد أولويات تطوير وصيانة الطرق.
- هناك تذبذب في الموازنات المخصصة لتأهيل الطرق الواصلة، ولا تتوفر موازنات كافية مخصصة لذلك من قبل وزارة المالية³⁵، ما أدى بدوره إلى تأخر كبير في دفع مستحقات المقاولين وألحق الضرر بهذا القطاع المهم.
- هناك نقص حاد في الكوادر الفنية المختصة لدى وزارة الأشغال العامة والإسكان، بالإضافة إلى قِدَم المعدات المستخدمة في تأهيل الطرق لديها³⁶.

35. مصدر سابق: تقرير متابعة خطة التنمية الوطنية 2022، مكتب رئيس الوزراء الفلسطيني.

36. الاستراتيجية القطاعية للأشغال العامة والإسكان 2021-2023.

- ضعف عمليات التشاور الضروري لتحديد الاحتياجات مع المواطنين/ات فيما يخص مشاريع تأهيل الطرق الواصلة.
- نظام الشكاوى في وزارة الأشغال العامة والإسكان غير فعال، ولا يوجد دليل على فاعلية وحدة للشكاوى في الوزارة.
- هناك ضعف في الإطار التنظيمي والتعليمات المعتمدة لتصنيف المقاولين.
- هناك ضعف في الإطار الناظم لإعداد الكلفة التقديرية المتعلقة بتأهيل الطرق الواصلة.

ثانياً: التوصيات

- ضرورة إعطاء عملية تطوير وتأهيل الطرق الواصلة بين المدن الفلسطينية أولوية وأهمية في سلم أولويات الحكومة ووزارة الأشغال العامة والإسكان، لحاجة المواطن الفلسطيني إليها باعتبارها طريقة التنقل والنقل الرئيسية المتوفرة في ظل الاحتلال، وهذا يحتاج إلى تطوير استراتيجية فعّالة لمواجهة كم ونوع التحديات والمعوقات الكبيرة التي تواجه هذا القطاع ككل، وعلى رأسها تطوير عناصر الحوكمة فيه.
- ضرورة تطوير آليات واضحة لتعزيز التنسيق والتعاون بين وزارة الأشغال العامة والإسكان، مع باقي الوزارات الأخرى، خاصة الهيئات المحلية ووزارة الحكم المحلي. وهذا يحتاج إلى القيام ببعض الخطوات المهمة كقيام الحكومة بمعالجة تضارب الصلاحيات والاختصاصات بشكل أكبر، وتعزيز التنسيق الوطني بين الوزارات، والتقييم المستمر للمشاريع، والقيام بالتوعية والتدريب للكوادر الفنية، وتفعيل الاعتماد على مبدأ التفويض بين الوزارات، وتطوير استراتيجيات مشتركة، وتعزيز المشاركة العامة والمساءلة.
- على الحكومة تعزيز جهود المتابعة وبناء القدرات ورفع الوعي بالمفاهيم المرتبطة بمبادئ الشفافية والمساءلة، بما في ذلك تطوير نظام التقارير للمسؤولين ليشمل الأعمال التي لم يتم إنجازها وفقاً لخطط العمل المقررة، بما في ذلك المبررات والتحديات التي لا تمكنهم من القيام بأعمالهم.
- ضرورة تطوير نظام المساءلة الداخلي في وزارة الأشغال العامة والإسكان، وفي الإدارات المسؤولة عن مشاريع تأهيل الطرق الواصلة، بحيث يكون هذا النظام قادراً على ضبط هذه العملية وفق ما هو مطلوب تنفيذه بحسب خطط العمل وأحكام القوانين الإدارية والمالية ذات الصلة.
- ضرورة إعطاء قطاع تأهيل الطرق الواصلة بين المدن أهمية في نقاشات وخطط الحكومة. بما يشمل دفع مستحقات المقاولين المتأخرة، وتخصيص الموازنات الكافية لتطوير وحدات صيانة الطرق في المديرية التابعة لوزارة الأشغال العامة والإسكان، وتوفير الكوادر الفنية اللازمة، وصيانة وشراء المعدات الخاصة بذلك، وتحديث بيانات الطرق باستخدام نظام البيانات GIS بشكل دوري.
- ضرورة تعزيز الشفافية في عمل وزارة الأشغال العامة والإسكان ككل، بما في ذلك إعداد وإصدار ونشر التقارير الدورية المتعلقة بتأهيل الطرق الواصلة، ونشر نتائج عمليات المتابعة والتقييم الخاصة بمشاريع تأهيل الشوارع الواصلة، وتفعيل نظام الشكاوى، بالإضافة إلى الإفصاح عن كافة الموازنات، والبيانات والمعلومات المتعلقة بذلك. سواء في صفحتها الإلكترونية أو على صفحتها على فيسبوك، أو من خلال تقاريرها.
- ضرورة تطوير منهجية إعداد وتحديث الخطة الاستراتيجية لوزارة الأشغال العامة والإسكان، بما يضمن مشاركة المواطنين ومنظمات المجتمع المدني فيها.

- ضرورة قيام الجهات الرقابية الرسمية بمراقبة ومراجعة أعمال وزارة الأشغال العامة والإسكان بشكل دوري، وإصدار التقارير الرقابية التي تستهدف خدمة الطرق الواصلة وتأهيلها بشكل مباشر.
- ضرورة الإيعاز إلى الجهات ذات العلاقة بوضع قائمة أسعار المواد والخدمات المتعلقة بتأهيل الطرق الواصلة، وأن يتم إصدارها بشكل دوري والرجوع إليها عند وضع الكلفة التقديرية بحيث تغطي كافة بنود العطاءات واحتياجات الجهات المشتريّة لمشاريع الأشغال الخاصة بتأهيل الطرق الواصلة، وأن تستند هذه الأسعار إلى مؤشرات أسعار مدروسة من قبل الجهات المختصة مثل الجهاز المركزي للإحصاء.
- نوصي وزارة الأشغال العامة بضرورة العمل على تحقيق الهدف المدرج في خطتها الاستراتيجية المتعلق بمتابعة المصادقة على قانون الطرق، وتحديث تعليمات التصنيف وتطوير نظام الأرشفة.
- ضرورة إعادة اعتماد مواصفات ومعايير وطنية فلسطينية، تكون منسجمة مع المعايير الدولية، والمعايير المستخدمة في الدول المحيطة بفلسطين.
- ضرورة توحيد المواصفات والفحوصات، ومتابعة المختبرات لضمان عدم التلاعب بنتائجها، ووضع نظام خاص للرقابة على مصانع الأسفلت (القار) بما يضمن جودة هذه المادة الأساسية في عملية تأهيل الطرق الواصلة.
- التقليل من اعتماد إدارة العطاءات المركزية على معيار (أقل الأسعار) في تقييم وتحليل وترسية العطاءات العامة، والتركيز على منطقية الأسعار وانسجامها مع أسعار التكلفة والسوق بشكل عام.

المراجع والمصادر

قوانين وأنظمة وقرارات

- قانون تنظيم المدن رقم (28) لسنة 1936م.
- قانون تنظيم المدن والقرى والأبنية رقم (79) لسنة 1966م.
- قانون المواصفات والمقاييس رقم (6) لسنة 2000م.
- قرار بقانون رقم (8) لسنة 2014م بشأن الشراء العام وتعديلاته.
- قرار مجلس الوزراء رقم (5) لسنة 2014م بنظام الشراء العام وتعديلاته.
- قرار مجلس الوزراء رقم (1) لسنة 2016م بنظام الأبنية والتنظيم للأراضي خارج حدود المخططات الهيكلية.
- نظام تصنيف المقاولين الفلسطينيين.
- قرار مجلس الوزراء لاعتماد الوثائق القياسية الموحدة للمناقصات والعقود.
- الوثيقة القياسية لاستدراج عروض الأشغال.
- الوثيقة القياسية لمناقصات الأشغال الصغيرة.
- الوثيقة القياسية لمناقصات الأشغال الكبيرة.
- وثيقة التأهيل المسبق- أشغال.
- استدراج عروض الخدمات غير الاستشارية.
- الوثيقة القياسية للخدمات غير الاستشارية.
- المخطط الشمولي للطرق والنقل والمواصلات (Master Plan).

مقابلات حسب تاريخ المقابلة

- مقابلة مع الأستاذ جفال جفال، مدير عام ديوان الرقابة المالية والإدارية، بتاريخ 2023/6/7، رام الله.
- مقابلة مع المهندس محمد القاضي، نائب مدير المشاريع في وزارة الحكم المحلي، بتاريخ 2023/8/23، رام الله.
- مقابلة مع رئيس بلدية بيرزيت، السيدة ديانا صايح ناصر، بتاريخ 2023/10/9، بيرزيت.
- مقابلة مع المهندسة رشا شريف، رئيس قسم المشاريع والأشغال العامة في بلدية بيرزيت، بتاريخ 2023/10/9.
- مقابلة مع مدير دائرة الطرق في بلدية طولكرم، المهندس علاء عطير، بتاريخ 2023/10/5، طولكرم.
- مقابلة مع الأستاذ أنس السباخي، رئيس قسم تحقيقات الأشغال العامة والإنشاءات في هيئة مكافحة الفساد، بتاريخ 2023/6/7، رام الله.
- مقابلة مع المهندس حسام أبو الرب، نقيب المهندسين في جنين، بتاريخ 2023/10/7، جنين.
- مقابلة مع المهندس محمد سهمود، خبير طرق فلسطيني يعمل مع عدة شركات مقاولات في محافظات شمالي الضفة الغربية، بتاريخ 2023/11/25، جنين.

خطط وتقارير

- الاستراتيجية القطاعية للأشغال العامة والإسكان 2021-2023 .
- الاستراتيجية الوطنية عبر القطاعية لتعزيز النزاهة ومكافحة الفساد 2020-2022 .
- إحصائيات النقل والاتصالات في فلسطين التقرير السنوي، 2022 .
- تقرير فعالية الإجراءات المتبعة في تصنيف المقاولين في المحافظات الشمالية في وزارة الأشغال العامة والإسكان، ديوان الرقابة المالية والإدارية، 2021 .
- تقرير حول آليات احتساب الكلفة التقديرية للعطاءات وأثرها على توفير الأشغال في الوقت والتكلفة المناسبة، ديوان الرقابة المالية والإدارية، حزيران 2022 .
- إحصائيات النقل والاتصالات في فلسطين التقرير السنوي، 2022 .
- تقرير متابعة خطة التنمية الوطنية 2022، مكتب رئيس الوزراء الفلسطيني .

مواقع إلكترونية

- موقع وزارة الأشغال العامة والإسكان: [./https://mopwh.ps](https://mopwh.ps) .
- موقع ديوان الرقابة المالية والإدارية: <https://saacb.ps> .
- موقع هيئة مكافحة الفساد: [./https://www.pacc.ps](https://www.pacc.ps) .
- موقع اتحاد المقاولين الفلسطينيين: [./https://www.pcu.ps](https://www.pcu.ps) .
- موقع جريدة الوقائع الفلسطينية الرسمية .

AMAN
Transparency Palestine



الائتلاف من أجل النزاهة والمساءلة (أمان)

المؤسسة الفلسطينية المعتمدة من قبل منظمة الشفافية الدولية منذ العام 2006، تأسس في العام 2000 من مجموعة من المؤسسات الأهلية الفاعلة في مجال الديمقراطية والحكم الصالح وحقوق الإنسان، سعياً لتحقيق رؤيته نحو "مجتمع فلسطيني خالٍ من الفساد".

يسعى الائتلاف حالياً إلى خلق وقيادة حراك مجتمعي عبر قطاعي مناهض للفساد، والإسهام في إنتاج ونقل وتوطين المعرفة بالفساد ومكافحته على الصعيد الوطني والإقليمي والدولي. يحرص ائتلاف أمان على القيام بدوره الرقابي Watchdog على النظام الوطني للنزاهة بالتركيز على المشاركة المجتمعية وتفعيل دور مؤسسات المجتمع المدني، ووسائل الإعلام في الرقابة والمساءلة وخلق بيئة محصنة ومساهمة في الكشف عن جرائم الفساد والحد من انتشاره.

رام الله: عمارة الريماوي - الطابق الأول - شارع الإرسال ص.ب: رام الله 339 القدس 69647

هاتف 022989506 022974949 - فاكس: 022974948

غزة: شارع حبوش، متفرع من شارع الشهداء - عمارة دريم / الطابق الثالث

هاتف: 082884767 تليفاكس: 082884766

الموقع الإلكتروني: www.aman-palestine.org

www.aman-palestine.org

[f](https://www.facebook.com/amancoalition) [i](https://www.instagram.com/amancoalition) [in](https://www.linkedin.com/company/amancoalition) [yt](https://www.youtube.com/channel/UC...) /amancoalition

برنامج أمان الرئيسي بتمويل مشكور من حكومات النرويج ولوكسمبورغ والسويد وهولندا/UNDP