



دولة إسرائيل

مراقب الدولة

فعاليات لتعزيز الأمان على
الطرق داخل حدود السلطات
المحلية في المجتمع العربي

نُشر في كتاب
تقارير الرقابة على السلطات المحلية 2020



اورشليم - القدس تموز 2020

كلمة مراقب الدولة – تقرير الحكم المحلي 2020

يعرض هذا التقرير نتائج الرقابة التي أجريت في الحكم المحلي في سنة 2020، ويضمّ نتائج رقابة شاملة ورقابة عينية في مواضيع منوعة.

مع تولّي مهامّ منصبي كمراقب للدولة، تمتّ بلورة رؤية ديوان مراقب الدولة ومندوب شكاوى الجمهور والتي بموجبها-

يُنقذ ديوان مراقب الدولة ومندوب شكاوى الجمهور رقابة بناءة، موضوعية وتنمّ عن الاحترام، موجهة إلى تحديات المستقبل، تعزّز تحمّل المسؤولية من جانب الهيئات الخاضعة للرقابة، تحسّن عملها، تدعم تحقيق الأهداف المرجوة منها وتزيد من الفائدة التي يمكن للجمهور أن يجنيها منها.

يعمل ديوان مراقب الدولة ومندوب شكاوى الجمهور على تحقيق الغرض منه المنصوص عليه في القانون بمهنية، كفاءة، استقلالية وشفافية تنظيمية، مع السعي إلى التميّز والتحسّن المستمرّ، بالاعتماد على ثروة بشرية عالية الجودة وتحلّي بالقيم.

ووفقاً للرؤية، يتناول هذا التقرير القضايا الأساسية لنشاط الحكم المحلي، من جوانب مختلفة متعلّقة بسلامة وأمن سكان السلطات المحلية، الإدارة المالية للسلطات وذلك لتأمين خدمة المواطن ورفاهيته وحماية البيئة. يستند التقرير إلى المجالات المنصوص عليها في قانون مراقب الدولة - ويفحص ما إذا كانت هذه السلطات قد تصرّفت بطريقة فيها توفير، نجاعة، شفافية ووفقاً لقواعد الإدارة السليمة. إلى جانب ذلك، يتمّ التركيز على دمج رقابة اجتماعية، مالية ومبتكرة، كما هو الحال في مجال النشاطات في شبكات التواصل الاجتماعيّ، بما يتماشى مع نقاط التي يشدد عليها مراقب الدولة.

في ما يلي استعراض يتطرّق إلى بعض المواضيع التي تمّ فحصها:

في السنوات الأخيرة، يستخدم القطاع العامّ، بما في ذلك السلطات المحلية ومنتخبها، على نطاق واسع شبكات التواصل الاجتماعيّ (خاصةً فيسبوك، يوتيوب، إنستغرام وتويتر) للتواصل المباشر مع الجمهور. يعمل هذا على ترشيد واختصار عملية نقل الرسائل والمعلومات إلى الجمهور، ولكنّه يجسّد أيضاً احتمال حدوث مخاطر وأضرار، مثل: انتهاك الحقّ في الخصوصية، الحقّ في حرّية التعبير والحقّ في المساواة. فحص ديوان مراقب الدولة استخدام السلطات المحلية ومنتخبها لشبكات التواصل الاجتماعيّ من هذه الجوانب: نطاق الاستخدام والأهداف منه، الإدارة التقنيّة، المضامين التي يتمّ نشرها من قبل السلطات المحلية وجمهور المستخدمين واستخدام رؤساء السلطات لشبكات التواصل الاجتماعيّ. في ضوء نتائج الرقابة، أوصيت بأن تستخدم السلطات المحلية ومسؤوليها المنتخبين شبكات التواصل الاجتماعيّ على النحو الأمثل والناجع لاستنفاد إمكانيّاتهم بطريقة تزيد من ثقة الجمهور بهم. في الوقت نفسه، على السلطات المحلية ومنتخبها أن يتذكروا أنّهم يخضعون لقواعد القانون العامّ بالنسبة للنشاطات في شبكات التواصل الاجتماعيّ الخاصة بهم، لذلك عليهم توخّي الحذر لتجنّب إيذاء الجمهور والمس بحريّاته بشكل عامّ، بما في ذلك الجمهور الذي يستخدم هذه الشبكات. يجب التأكّد من أنّ استخدام شبكات التواصل الاجتماعيّ يتمّ بطريقة تحترم الجمهور والمنتخبين. يجب فحص وتنظيم الموضوع ككلّ من قبل وزارتي الداخلية

والعدل. تجدر الإشارة إلى أنَّ مندوبيّة شكاوى الجمهور في ديوان مراقب الدولة استوضحت في السنوات الأخيرة شكاوى حول استخدام الشخصيات العامة والهيئات العامة لشبكات التواصل الاجتماعيّ. في ضوء الخبرة المكتسبة في هذا الموضوع، ألحقت بطاقم الرقابة موظفة من المندوبيّة. من خلال إجراء هذه الرقابة، انعكست فوائد دمج وظائف مراقب الدولة ومندوب شكاوى الجمهور في مؤسسة واحدة.

يمتدّ على شواطئ إسرائيل جرف يبلغ طوله 45 كلم. هذا الجرف غير ثابت، وبسبب قوى الطبيعة والنشاط البشريّ ينهار تدريجيّاً ويتراجع باتجاه الشرق. بيّنت الرقابة على تعامل سلطات الحكم مع عمليّات تدمير الجرف الساحليّ عن أنّه بعد مرور تسع سنوات على قرار الحكومة معالجة هذه المسألة، ومع أنّه تمّ تأسيس شركة حكوميّة خصيصاً للتعامل معها، إلا أنّه لم يتمّ تنفيذ جوانب كثيرة من القرار. علاوة على ذلك، ليس لدى أيّ من الأطراف المسؤولة عن حماية الجرف أيّ خطة شاملة للتنفيذ، بما في ذلك تحديد سلم الأولويّات حسب الميزانيّة ووضع الجرف، ولا تملك أيّ تقدير محتلن وكامل لتكلفة بناء هذه الحماية. معظم السلطات المحليّة التي تمّ فحصها لم تتخذ خطوات فوريّة ضروريّة لضمان سلامة الجمهور في محيط الجرف ولم تبن الدعم اليابسيّ المطلوب في مناطق نفوذها. لم تنفذ الشركة المسؤولة عن حماية الجرف بعدّ العديد من المشاريع المدرجة في خطط عملها ولم تضع دفاعات بحرية في مناطق مختلفة، حتى في المناطق التي تمّ تصنيف معالجتها على أنّها عاجلة. على الهيئات ذات الصلة بهذا الموضوع - الوزارات، الشركة لحماية الجرف والسلطات المحليّة - إجراء فحص شامل للمسألة والمعوقات التي تواجه تنفيذ قرار الحكومة واتخاذ القرارات العمليّة في هذا الشأن، لتحسين العناية بالجرف والحيلولة دون المزيد من التأخير.

أحد مراكز نشاط الحكم المحليّ هو إدارة مجال التخطيط والبناء، من خلال لجان التخطيط والبناء، التي تعمل إلى جانب السلطات المحليّة. نظراً لأهميّة الموضوع ودخول الإصلاح في هذا المجال (تعديل 116 لقانون التخطيط والبناء) حيّز التنفيذ، رأيت أنّ هناك أهميّة لإجراء رقابة شاملة في موضوع الرقابة والتفتيش على البناء في اللجان المحليّة للتخطيط والبناء. بيّنت الرقابة وجود نواقص بنيويّة على مستوى المنظومة في استعداد اللجان المحليّة للتنظيم والبناء للرقابة والتفتيش على عمليّات البناء، بالإضافة إلى نواقص في إجراءات إنفاذ القانون. إنّ ظاهرة مخالفات البناء هي ظاهرة منتشرة على نطاق واسع، وقد تكون النتيجة استخدام موارد الأراضي بطريقة غير حكيمة، وإلحاق الضرر بجودة الحياة والبيئة وحتى تشكيل خطر على الجمهور. على الأغلب هذه المخالفات ظاهرة للعيان، وبالتالي فإنّ طريقة التعامل معها تؤثر أيضاً في مستوى ثقة الجمهور في هيئات إنفاذ القانون. تتناول توصيات التقرير أيضاً، تحسين نقاط التماس بين الأطراف المسؤولة عن الرقابة والتفتيش والأطراف المسؤولة عن التخطيط في هذه اللجان.

بحسب معطيات السلطة الوطنيّة للأمان على الطرق، فإنّ نسبة الضالعين في حوادث الطرق الأليمة في المجتمع العربيّ أكبر من نسبة هذا المجتمع من بين جميع سكان البلاد. في فصل يتناول خطوات لتعزيز الأمان على الطرق في مناطق السلطات المحليّة في المجتمع العربيّ، تبيّن أنّه من أجل النهوض بهذه المسألة، يجب العمل على عدّة مستويات: التربية والتعليم والتوعية، تحسين البنية التحتية وإنفاذ القانون. للحدّ من عدد حوادث الطرق والإصابات في مناطق السلطات المحليّة في المجتمع العربيّ، على السلطات المحليّة أن تضع مسألة الأمان على الطرق على رأس سلم أولويّاتها. هناك حاجة إلى زيادة مشاركة السلطات المحليّة في المجتمع العربيّ والهيئات الحكوميّة في تعزيز الأمان على الطرق وقيادة خطوات وإجراءات لتوفير حلول للسكان المعرّضين للخطر وبؤر الخطر. جدير بالذكر أنّ هذا الفصل من الرقابة سيتمّ نشره أيضاً باللغة العربيّة.

في منطقة السامرة، تمّ تأسيس شركة للمياه تشترك فيها سلطتان محليّتان فقط، في حين أنّ السلطات المحليّة الأخرى في السامرة تقدّم بنفسها خدمات المياه والصرف الصحيّ لسكانها. بيّنت الرقابة في مسائل مختارة في قطاع المياه

في السامرة أنه في معظم بلدات السامرة، وقع الكثير من حالات انقطاع التزويد بالمياه في السنوات الأخيرة لعدد من الأسباب الرئيسية، ومن بينها البنى التحتية التي لم تتم صيانتها في العقود الأخيرة، بالإضافة إلى زيادة كبيرة في استهلاك المياه بسبب الزيادة السكانية التي لم ترافقها زيادة موازية في مصادر المياه. بينت الرقابة نواقص في تقديم الخدمة في هذا المجال لسكان السامرة، الأمر الذي يتطلب العلاج على مستوى السلطات المحلية وعلى المستوى الوطني. يتطلب تحسين إمدادات المياه أيضاً، علاجاً شاملاً للبنية التحتية، يكون الغرض منه الحد من هدر المياه.

العنف العائلي هو ظاهرة اجتماعية خطيرة، ومواجهته تضع تحدياً صعباً ومركزياً أمام الوزارات المعنية، خدمات الرفاه الاجتماعي في السلطات المحلية وهيئات الشرطة. تؤكد نتائج الرقابة في موضوع منع العنف بين الأزواج والتعامل مع ضحاياه في مدينة الرملة على ضرورة استكمال تنفيذ توصيات لجنة مهنية وطنية تم تشكيلها للتعامل مع هذه المسألة؛ صياغة حلول لمشكلة التوظيف في العديد من الوظائف من الأخصائيين الاجتماعيين الذين يمثل دورهم في التعامل مع العنف المنزلي في بلدية الرملة وعلى المستوى القطري؛ زيادة التعاون والتنسيق بين إدارة الخدمات الاجتماعية في الرملة، ومركز سلامة الأسرة والمهنيين الآخرين (الشرطة والجهات المختصة بشؤون التربية والتعليم والصحة)، لتحسين رعاية ضحايا العنف المنزلي؛ التنفيذ المنهجي والمنظم لنشاطات التوعية لمنع العنف المنزلي ونشرها بين قطاعات لها خصوصيتها؛ الرعاية الفورية لضحايا العنف المنزلي ومركبيه، وفقاً للأنظمة التي أقرت في هذا الشأن وتأهيل المهنيين لرعاية قطاعات معينة في المجتمع. كل هذا لمنع مثل هذا العنف قدر الإمكان وتحسين رعاية ضحاياه.

تطلب إعداد التقرير قدراً كبيراً من الجهد من جانب موظفي ديوان مراقب الدولة، الذين عملوا بجد لإعداده بأقصى قدر من المهنية، الإتيان، النزاهة والدقة، والذين يؤدون مهمتهم الجماهيرية من منطلق إحساس حقيقي بحملهم الرسالة. ولهم أتقدم بالشكر الجزيل.

لم يخف عليّ أنّ العديد من السلطات المحلية اتخذت خطوات إيجابية من أجل رفاه السكان، وقد انعكست أبرز هذه الخطوات في تقارير الرقابة. بالإضافة إلى ذلك، من واجب السلطات إصلاح النواقص التي بينتها هذا التقرير، بهدف تحسين جودة الحياة والبيئة لصالح سكان إسرائيل.

تشرف بهذا بتقديم التقرير: فعاليات لتعزيز الأمان على الطرق في مناطق السلطات المحلية في المجتمع العربي مترجم للغة العربية وذلك لإتاحة نتائج أعمال الرقابة للفئات السكانية المختلفة.



متياهو أنغلמן

مراقب الدولة

ومندوب شكاوى الجمهور

أورشليم القدس- أيلول 2020



دولة اسرائيل | مراقب الدولة | تقارير الرقابة على السلطات المحلية 2020

فعاليات لتعزيز الأمان على الطرق داخل حدود السلطات المحلية في المجتمع العربي

فعاليات لتعزيز الأمان على الطرق داخل حدود السلطات المحلية في المجتمع العربي

مُوجز

خلفية

بحسب معطيات السلطة الوطنية للأمان على الطرق، تعتبر نسبة تورط السكان من المجتمع العربي في حوادث الطرق المُميتة مرتفعة بالمقارنة مع نسبة هذه الفئة من مجمل السكان. المتضررون الأساسيون من هذه الفئة السكانية هم مستخدمو الطريق بسن 0 - 24 عاما. العامل الأساسي الذي يزيد من مخاطر تعرض مستخدمي الطريق من المجتمع العربي للإصابة بحوادث الطرق هو البيئة الثقافية المضادة للأمان؛ الأمر الذي يتمثل بمستوى ووعي منخفض لقواعد الأمان على الطرق وعدم الالتزام بقوانين السير. عوامل خطورة أخرى: خلل في إنفاذ القانون، وبيئة مادية مهملة وغير آمنة للذين يتسلمان ببنية تحتية بوضع متردٍ.

معطيات أساسية

1.9 أضعاف

سائقون من المجتمع العربي متورطين بحوادث الطرق خلال العقد الأخير، بالمقارنة مع السائقين من المجتمع اليهودي

33%

من قتلى حوادث الطرق خلال العقد الأخير كانوا من المجتمع العربي، رغم أن نسبتهم من المجتمع الإسرائيلي تبلغ حوالي 21% فقط.

17 مليار ش.ج

تكلفة حوادث الطرق السنوية للمرافق الاقتصادية (نحو 1.3% من الناتج المحلي الخام)

7.5 أضعاف و 3.4 أضعاف

عدد القتلى الأطفال المشاة حتى سن 5 سنوات، والفتيان بسن 5 - 14 عاما من المجتمع العربي (بالتوازي) بحوادث الطرق خلال السنوات 2017 - 2018، بالمقارنة مع أبناء جيلهم من المجتمع اليهودي.

18

من كل 10,000 سائق من المجتمع العربي، كانوا متورطين بحوادث الطرق خلال العقد الأخير، بالمقارنة مع 8.3 سائقين من المجتمع اليهودي

2.4 أضعاف

سائقون شباب من المجتمع العربي متورطين بحوادث الطرق خلال العقد الأخير، بالمقارنة مع السائقين الشباب من المجتمع اليهودي

39%

من مديري هيئات الأمان على الطرق في السلطات المحلية في المجتمع العربي لم يخضعوا للتأهيل من خلال دورة مديري هيئات أمان

8%

من الصفوف السادسة في المجتمع العربي قاموا بتنفيذ ورديات الحذر على الطرق خلال السنة الدراسية 2018/19، مقابل 54% في المجتمع اليهودي

1. تستخدم السلطة الوطنية للأمان على الطرق مصطلحات "المجتمع العربي" أو "الوسط العربي" كاسم شامل للأقلية غير اليهودية، وبضمنه السكان البدو والدروز. في هذا التقرير، سيتم استخدام المصطلحات "المجتمع العربي" أو "العرب" كاسم شامل للسكان غير اليهود.

إجراءات الرقابة

خلال الأشهر من حزيران حتى تشرين الثاني 2019، فحص مكتب مراقب الدولة الفعاليات لتعزيز الأمان على الطرق في مناطق نفوذ السلطات المحلية في المجتمع العربي: بلديات كفر قاسم وقلنسوة، المجالس المحلية جسر الزرقاء، جت وتل السبع. تم إجراء فحوص مكملة في السلطة الوطنية للأمان على الطرق، وزارة التربية، وزارة الداخلية، وزارة المواصلات والأمان على الطرق، وزارة الأمن الداخلي وشرطة إسرائيل.

صورة الوضع التي تتضح من الرقابة

- فحص فاعلية برامج تعليم والنشاطات للتلاميذ في موضوع الأمان على الطرق - لم تفحص وزارة التربية فاعلية مجمل برامج تعليم الأمان على الطرق بصورة منهجية ولم تفحص السلطة الوطنية للأمان على الطرق مدى فاعلية النشاطات التي يقوم بتمريها المبادرون الخصوصيون (المسرحيات، المحاضرات، ورشات العمل، المحاكاة وما شابه)، والتي قامت هي بالمصادقة عليها.**
- معلومات حول مراكز الحوادث - لم تقم السلطات المحلية التي تم فحصها بتسجيل وتوثيق أماكن حوادث الطرق التي وقعت داخل مناطق نفوذها وأسبابها.**
- تعبيد الشوارع والأرصفة - داخل مناطق نفوذ السلطات المحلية التي تم فحصها²، توجد أرصفة وشوارع غير معبدة بطول 32 كم تقريبا (من أصل نحو 176 كم من الشوارع والأرصفة). أربع سلطات محلية من أصل خمس تم فحصها، لم تقم بجباية رسوم تعبيد الشوارع خلال السنوات الأخيرة.**
- التسويات والانظمة المرورية - في السلطات المحلية التي تم فحصها، توجد نواقص في مجال التسويات والانظمة المرورية وأجهزة الأمان، والتي تمس بسلامة مستخدمي الطريق. ليس لدى المجلس المحلي جسر الزرقاء خطة إشارات مرور إطلاقا. خطط إشارات المرور في بلدية كفر قاسم والمجلس المحلي جت، غير محتلثة (قديمة وبحاجة الى التجديد).**

2. ليست هنالك معطيات بشأن المجلس المحلي جسر الزرقاء نظراً لأن قسم الهندسة في المجلس المحلي لا يملك معطيات وليست هنالك تقديرات بشأن طول الشوارع والأرصفة غير المعبدة في مناطق نفوذه.

■ **التأشير والأجهزة -** لم تقم المجالس المحلية **جسر الزرقاء** و**تل السبع** باستغلال الميزانيات التي خصصتها لهما وزارة المواصلات للسنوات 2016 - 2018 لأجل تنفيذ أعمال التأشير والأجهزة. لم تقم بلدية **قلنسوة** والمجلس المحلي **جت** باستغلال ميزانية التأشير والأجهزة التي أقرت لها للعام 2018.

■ **منع حوادث الطرق بالقرب من المؤسسات التربوية -** في محيط بعض المؤسسات التربوية، وجدت نواقص في مجال الأمان مثل عدم طلاء ممرات المشاة، حواجز أمان غير صالحة وحركة مركبات تقطع محاور حركة سير وتنقل التلاميذ. لم تقم السلطات المحلية التي تم فحصها بتحديد سرعة السفر بالقرب من المدارس.

■ **إنفاذ القانون -** تعاني نظم إنفاذ القانون في السلطات المحلية التي تم فحصها من نواقص: في بلدية **قلنسوة** وفي المجالس المحلية **جسر الزرقاء**، **جت** و**تل السبع**، لم تكن هناك إطلاقاً وحدة تفتيش بلدية مؤتمنة على مجال المواصلات والمرور. في كل السلطات المحلية التي تم فحصها، لم تكن هناك وحدات شرطة بلدية (في المجلس المحلي **تل السبع**، الوحدة قيد الإنشاء).

التربية للأمان على الطرق - بالمقارنة مع السنة الدراسية 18/2017، طرأ خلال السنة الدراسية 20/2019 ارتفاع ملحوظ على نسبة الصفوف في المدارس فوق الابتدائية في المجتمع العربي التي تتعلم برامج الأمان على الطرق: من 7.5% إلى 46.5% في صفوف التاسع، ومن 82% إلى 85.6% في الصف العاشر.

خطة خاصة للمجتمع العربي - تجدر الإشادة بنشاطات السلطة الوطنية للأمان على الطرق لإعداد وتطوير وتفعيل خطة خاصة للمجتمع العربي تهدف إلى تشجيعه على العمل للنهوض بالأمان على الطرق والحد من نسبة المصابين المرتفعة في حوادث الطرق؛ خلال السنوات 2017 - 2018 حوّلت السلطة الوطنية للأمان على الطرق إلى السلطات المحلية العربية إضافة لمرة واحدة للميزانية بقيمة 8 مليون ش.ج، لدعم فعاليات تعزيز الأمان على الطرق ولبناء خطة إشارات مرور.

صورة الوضع التي تتضح من الرقابة

☀ من المحبذ أن تستكمل وزارة التربية فحص فاعلية مجمل برامج الأمان على الطرقات في مختلف الأطر التربوية، بصورة منهجية. يفضل أن تجري وزارة التربية والسلطة الوطنية للأمان على الطرق فحوصاً للفاعلية وتتلقياً تغذية مرتدة جارية بشأن مجمل النشاطات التي يتم تمريرها من قبل المبادرين الخصوصيين؛ كما من الموصى به فحص إمكانية الاستخدام على نطاق أوسع للإرشادات المحوسبة عبر الإنترنت وتطبيقات الهواتف النقالة في المجال.

💡 في ظل أهمية التربية للخطر على الطرق منذ سن مبكرة، وعلى ضوء مساهمة برنامج دوريات الحذر على الطرق في مجال الأمان على الطرق، نقترح أن تقوم الشرطة من حين لآخر بفحص إذا ما كانت الموارد المتوفرة كافية للإرشادات، سواء من ناحية المعرفة والقدرة على الإرشاد أو من ناحية القوى البشرية، من أجل ضمان حصول كافة المؤسسات التربوية التي يلزمها تفعيل ورديات الحذر على الطرق على الإرشادات كما ينبغي.

💡 من المفضل أن تشجع السلطة الوطنية للأمان على الطرق رؤساء السلطات المحلية العربية على إجراء نشاطات توعية تطوعية منخفضة التكلفة.

💡 يجب على بلديات كفر قاسم وقلنسوة عقد اجتماعات للجنة الأمان على الطرق بالوتيرة المطلوبة ضمن قانون البلديات. بالرغم أن القانون لا يلزم بإقامة مثل هذه اللجنة في المجالس المحلية، يجب على المجالس المحلية جسر الزرقاء، جت وتل السبع التفكير بإنشائها من أجل تعزيز الأمان على الطرق داخل مناطق نفوذها.

💡 يجب على رؤساء السلطات المحلية التي تم فحصها صيانة الشوارع والأرصفة داخل مناطق نفوذهم بمستوى لائق؛ الاهتمام بأن تكون التسويات المرورية، أجهزة الأمان والإنارة صحيحة، وجباية رسوم تعبيد الشوارع من السكان.

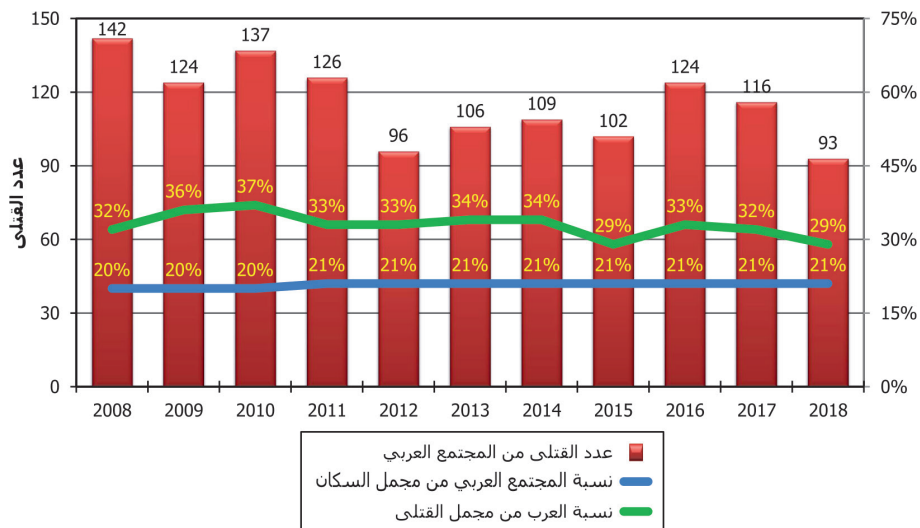
💡 بسبب الفجوات الكبيرة في البنى التحتية للشوارع في السلطات المحلية التي تم فحصها، وفي المجتمع العربي عموماً، من المفضل أن ترافق وزارة الداخلية ووزارة المواصلات السلطات المحلية لإعداد برامج تفصيلية اعتماداً على مصادر التمويل والجدول الزمنية للتنفيذ، من أجل إتمام البنى التحتية للشوارع في البلدات التي فيها فجوات واسعة في البنى التحتية.

مُلخَص

من أجل النهوض بموضوع الأمان على الطرق في المجتمع العربي، يجب العمل على عدة مستويات: التربية والتوعية، تحسين البنى التحتية وإنفاذ القانون.

من أجل الحد من عدد حوادث الطرق والمصابين داخل مناطق نفوذ السلطات المحلية في المجتمع العربي، يجب على السلطات المحلية وضع موضوع الأمان على الطرق ضمن المواضيع المترتبة على رأس سلم أولوياتها. هنالك حاجة لتدخل أكثر من السلطات المحلية في المجتمع العربي للنهوض بموضوع الأمان على الطرق وقيادة فعاليات توفر الحلول للسكان الواقعين ضمن دائرة الخطر ولمراكز الخطورة.

قتلى حوادث الطرق من المجتمع العربي، (بالأرقام والنسب) 2008 - 2018



المصدر: السلطة الوطنية للأمان على الطرق

فعاليات لتعزيز الأمان على الطرق داخل حدود السلطات المحلية في المجتمع العربي

مقدمة

بحسب معطيات دائرة الإحصاء المركزية، كان في إسرائيل، في نهاية العام 2018، نحو 1.9 مليون نسمة من غير اليهود، والذين يشكلون ما نسبته نحو 21% من مجمل السكان، وبضمنهم المسلمون، المسيحيون والدروز. يسكن 72% من السكان غير اليهود في 128 بلدة غير يهودية، ويسكن 24% في 9 بلدات مختلطة يشكلون فيها أقلية، ويسكن 4% في أماكن غير معروفة من قبل وزارة الداخلية على أنها بلدات.

بحسب معطيات السلطة الوطنية للأمان على الطرق¹، تعتبر نسبة تورط السكان من المجتمع العربي² في حوادث الطرق المُميّزة مرتفعة بالمقارنة مع نسبة هذه الفئة من مجمل السكان. يشكل المجتمع العربي خمس سكان إسرائيل، لكن من بين قتلى حوادث الطرق خلال العقد الأخير كان الثلث من المجتمع العربي، وكان تورط السائقين من هذا المجتمع في الحوادث أكبر بـ 1.9 أضعاف من عدد السائقين من المجتمع اليهودي. خلال السنوات 2008 - 2018 قُتل جراء حوادث الطرق 3,867 شخصاً، منهم 1,275 شخصاً من المجتمع العربي³.

خلال المؤتمر الإسرائيلي الثاني للأمان على الطرق، والذي عُقد في شهر تشرين الثاني 2019، تم عرض معطيات⁴ تشير إلى أن تكلفة حوادث الطرق للمرافق الاقتصادية هي 17 مليار ش.ج في السنة (نحو 1.3% من الناتج المحلي). العناصر الأساسية في تكلفة حوادث الطرق هي الأضرار الجسدية، أضرار الممتلكات والمسّ بالناتج. تمت الإشارة إلى إنه بموجب حسابات الحكومة، فإن تكلفة الحوادث أقل من ذلك - 14 مليار ش.ج في السنة - نظراً لأنه لم يتم الأخذ في هذه الحسابات تكلفة الحوادث التي لا تخلف إصابات وأيضاً تأثير الحوادث على الإنتاجية في السوق، بعين الاعتبار.

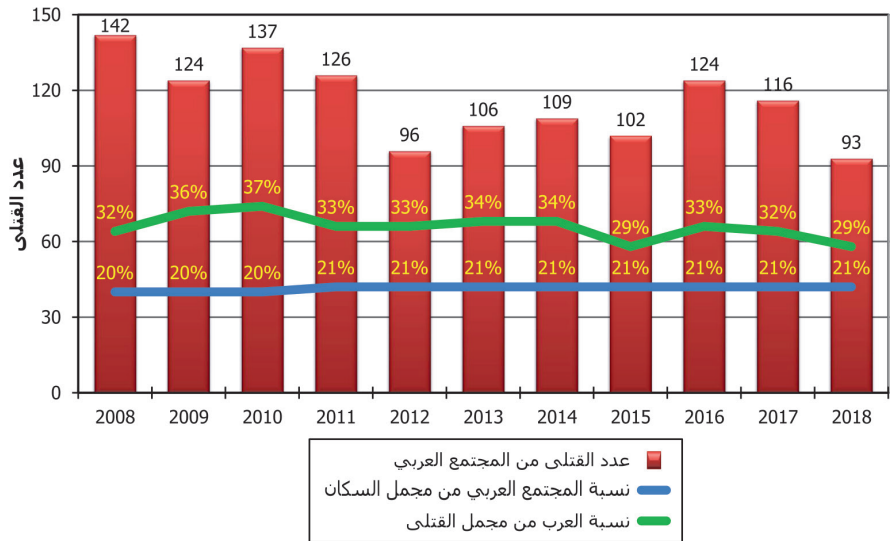
1 السلطة الوطنية للأمان على الطرق هي رابطة تم إنشاؤها بموجب قانون السلطة الوطنية للأمان على الطرق، 2006. جاء في القانون أنه يجب على السلطة أن تعمل من أجل تعزيز الأمان على الطرق؛ أن تعمل في إطار السياسة الحكومية وبموجب قرارات وزير المواصلات بناءً على الصلاحيات والمسؤوليات المحددة في القانون؛ وأنها جهة داعمة لجهود الوزارات الحكومية الأخرى في مواجهة حوادث الطرق.

2 تستخدم السلطة الوطنية للأمان على الطرق مصطلحات "المجتمع العربي" أو "الوسط العربي" كاسم شامل لمجمل الأقليات غير اليهودية، وبضمنه السكان البدو والدروز. في هذا التقرير، سيتم استخدام المصطلحات "المجتمع العربي" أو "العرب" كاسم شامل للسكان غير اليهود.

3 السلطة الوطنية للأمان على الطرق، اتجاهات - عقد من السلامة على الطرق في إسرائيل - الأعوام 2008 - 2018، تشرين الثاني 2019.

4 تم عرض المعطيات من قبل أحد الشركاء، والخبير الاقتصادي الرئيسي في مكتب مراقبة الحسابات والاستشارة BDO، بناءً على نتائج بحث أجراه مكتبه قبيل المؤتمر.

الرسم البياني 1: عدد قتلى حوادث الطرق من المجتمع العربي،
(بالأرقام والنسب) 2008 - 2018



المصدر: السلطة الوطنية للأمان على الطرق.

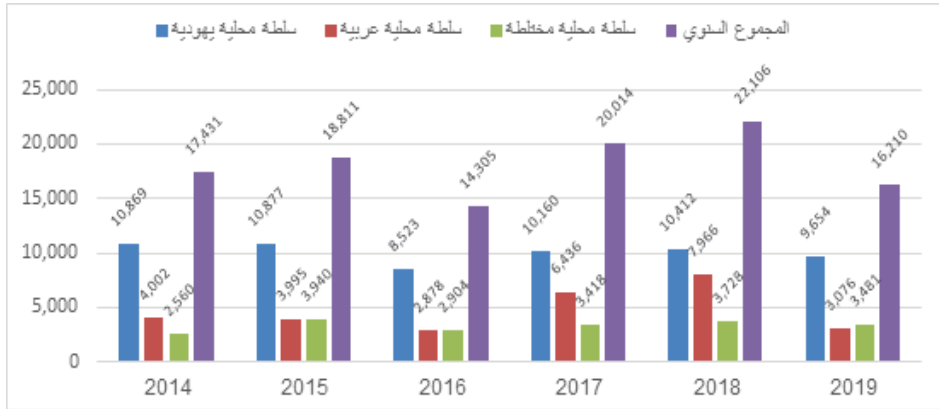
هناك عدّة جهات مؤتمنة على موضوع الأمان على الطرق: بحسب القانون تعتبر السلطة المحلية مؤتمنة على موضوع الأمان على الطرق داخل مناطق نفوذها. كذلك، السلطة الوطنية للأمان على الطرق ووزارة المواصلات والأمان على الطرق (لاحقا - وزارة المواصلات) وشعبة السير في شرطة إسرائيل يعملون، كلّ في مجال صلاحياته ومسؤولياته، من أجل رفع مستوى الأمان على الطرق.

من بين وظائف السلطة الوطنية للأمان على الطرق، بموجب قانون السلطة الوطنية للأمان على الطرق لسنة 2006، العمل من أجل زيادة تمويل النشاطات في مجال السلامة على الطرق في السلطات المحلية، وبضمن ذلك فعاليات لتحسين البنية التحتية للمواصلات ووسائل السلامة في الطرقات البلدية، ومراقبة تنفيذ الفعاليات التي يتم تمويلها كما ذكر.

تتألف الميزانية السنوية التي تحوّلها السلطة الوطنية للأمان على الطرق لكل سلطة محلية من مبلغ ثابت ومن مبلغ يتم تحديده بحسب عدد السكان وعدد المصابين (القتلى أو المصابين بجروح خطيرة) بحوادث الطرق، خلال السنة المالية السابقة، في السلطة المحلية⁵.

5 كانت المعادلة عام 2019: (992 ش.ج. X عدد المصابين) + (0.37 ش.ج. X عدد السكان) + 13,050 ش.ج.

الرسم البياني 2: الميزانيات التي حوّلتها السلطة الوطنية للأمان على الطرق لمجمل السلطات المحلية، 2014 - 2019 (بآلاف الشواقل)



بحسب معطيات السلطة الوطنية للأمان على الطرق، بعد معالجة مكتب مراقب الدولة

يتضح من الرسم البياني 2 أنه بين السنوات 2017 - 2018، طرأ ارتفاع ملحوظ في الميزانية التي حوّلتها السلطة الوطنية للأمان على الطرق للسلطات المحلية العربية. هكذا، مثلاً، طرأ في العام 2017 ارتفاع بحوالي 124% بالمقارنة مع العام 2016. هذا الارتفاع كان نتيجة تقديم ميزانية كبيرة لمرة واحدة للسلطات المحلية العربية خلال هذه السنوات: 3 مليون ش.ج لزيادة النشاطات في المجتمع العربي (مثل وضع اللافتات وبناء مجمعات الإرشاد) و 5 مليون ش.ج لإعداد خطة لنشر إشارات المرور في 36 بلدة عربية⁶، موزعة على هاتين السنتين. تجدر الإشارة إلى أنه في إطار خطة تعليمية تديرها السلطة الوطنية للأمان على الطرق في 18 مركزاً إرشادياً قطرياً، قامت برصد ميزانية لتنفيذ الخطة في المجتمع العربي بـ 184,000 ش.ج في العام 2017 وبـ 171,000 ش.ج في العام 2018.

في شهر تموز 2018، أرسلت السلطة الوطنية للأمان على الطرق إلى جميع رؤساء السلطات المحلية في إسرائيل، مستنداً تحت عنوان "إدارة الأمان على الطرق في السلطة المحلية - نقاط هامة لرئيس السلطة المحلية". جاء في المستند أن السلطة الوطنية للأمان على الطرق ترى في رئيس السلطة المحلية شريكاً مركزياً وهاماً في العمل لتقليل عدد حوادث الطرق وعدد المصابين في الدولة. من ضمن ما جاء في المستند أن الأمان على الطرق يجب أن يكون على جدول أعمال رئيس السلطة المحلية ومن بين الأمور التي يتم وضعها على رأس سلم الأولويات؛ أنه كجزء من التزام رئيس السلطة المحلية بسلامة سكانها يطلب منه التدخل وقيادة الإجراءات والخطوات الزامية إلى منع الحوادث والإصابات في السلطة المحلية؛ أنه يجب على رئيس السلطة المحلية تحديد أهداف وغايات في موضوع الأمان على الطرق لكي تكون السلطة المحلية أكثر أماناً، وأن يقوم رئيس السلطة المحلية بتعزيز النشاطات في مجال الأمان على الطرق، قدر الإمكان.

6 تم تحديد تمويل إعداد خطة نشر إشارات المرور بموجب المادة 8 من قرار الحكومة الرابعة والثلاثين رقم 2779 - "الأمان على الطرق - مبادئ العمل للسنوات 2017-2018" (25.06.17).

إجراءات الرقابة

خلال الأشهر من حزيران حتى تشرين الثاني 2019، فحص مكتب مراقب الدولة فعاليات تعزيز الأمان على الطرق في مناطق نفوذ السلطات المحلية في المجتمع العربي في عدة مجالات: التربية والتوعية للأمان على الطرق، إدارة الأمان على الطرق، العناية بالبنى التحتية في مجال الأمان على الطرق وإنفاذ القانون. تم إجراء الفحص في بلديات **كفر قاسم** و**قلنسوة**، وفي المجالس المحلية **جسر الزرقاء**، **جت** و**تل السبع**⁷ (لاحقاً - السلطات التي تم فحصها). تم إجراء فحوص مكتملة في السلطة الوطنية للأمان على الطرق، وزارة التربية، وزارة الداخلية، وزارة المواصلات، وزارة الأمن الداخلي وشرطة إسرائيل (لاحقاً أيضاً - الشرطة).

خلال السنوات 2010 - 2011، فحص مكتب مراقب الدولة فعاليات السلطات المحلية في المجتمع العربي بين السنوات 2008 - 2010 لتعزيز الأمان على الطرق في مناطق نفوذها. في ذلك الحين، تم إجراء الفحص في بلديات **كفر قاسم** و**قلنسوة**، ونشر نتائجه عام 2011⁸. كذلك، قام مكتب مراقب الدولة في السنوات 2011 - 2012 بفحص صيانة الطرقات العامة من قبل السلطات المحلية⁹.

تورط المجتمع العربي بحوادث الطرق في إسرائيل

تقوم شرطة إسرائيل بتسجيل معطيات حوادث الطرق في إسرائيل¹⁰ ويتم تحسينها من قبل دائرة الإحصاء المركزية. تنشر السلطة الوطنية للأمان على الطرق، في كل سنة، تقريراً بشأن اتجاهات الأمان على الطرق، والذي يفصل التغييرات في الإصابات بحوادث الطرق بحسب خصائص الحوادث والمصابين.

7 تم اختيار السلطات المحلية مع الأخذ بعين الاعتبار المتغيرات التالية: تقرير مراقب الدولة، تقارير بشأن المراقبة في الحكم المحلي للعام 2010 (2011)، "نشاطات السلطات المحلية في المجتمع غير اليهودي لتعزيز الأمان على الطرق داخل حدودها" (لاحقاً - التقرير السابق)، صفحة 369 - والذي تم في أعقاب تحديد فحص متابعة بشأن بلديات كفر قاسم وقلنسوة؛ معطيات حوادث الطرق الصادرة عن دائرة الإحصاء المركزية والسلطة الوطنية للأمان على الطرق - بحسبها، في السنوات 2015 - 2018، شهد المجلس المحلي تل السبع 20 حادثاً، المجلس المحلي جسر الزرقاء 22 حادثاً، المجلس المحلي جت 41 حادثاً؛ التوزيع الجغرافي للبلديات غير اليهودية في المركز، في الشمال والجنوب (بلدة بدوية)؛ بلدات تركيز تم فيها تشغيل الخطة الخاصة الشاملة التابعة للسلطة الوطنية للأمان على الطرق للمجتمع العربي (انظروا لاحقاً) - وقد تم اختيار بلدية كفر قاسم والمجلس المحلي تل السبع من بينها.

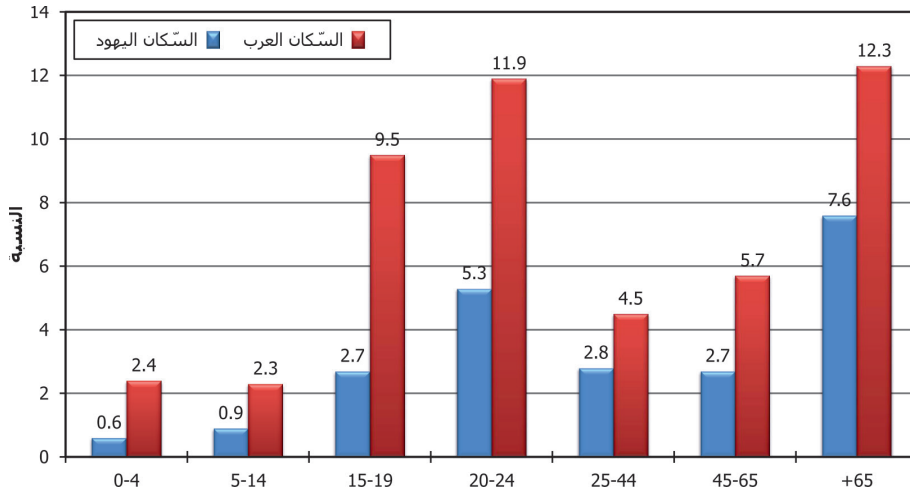
8 انظروا التقرير السابق، صفحة 369.

9 انظروا مراقب الدولة، تقارير بشأن الرقابة على الحكم المحلي للسنوات 2011 - 2012 (2012)، "صيانة الطرقات العامة من قبل السلطات المحلية"، صفحة 193.

10 تشمل المعطيات الحوادث التي تم إبلاغ الشرطة بشأنها فقط. لا تقوم الشرطة بتوثيق الحوادث التي تتورط فيها مركبة عسكرية فقط أو مركبة من السلطة الفلسطينية فقط، أو التي يتورط فيها سكان السلطة الفلسطينية فقط؛ يتم تسجيل مثل هذه الحوادث لدى الشرطة فقط إذا كان مواطن إسرائيلي متورطاً بها. بالإضافة إلى ذلك، لا يتم إبلاغ الشرطة بالحوادث التي ليس فيها إصابات، وبالتالي لا يتم توثيقها لديها ولا شملها ضمن الإحصائيات.

يتضح من التحليل الإحصائي لحوادث الطرق في إسرائيل أن فرط إصابات مستخدمي الطريق في المجتمع العربي بحوادث الطرق يظهر بصورة واضحة جدًا لدى ثلاث مجموعات: السائقين الشباب بسن 17 - 24 عاما (لاحقا - السائقون الشباب)؛ المسافرين الشباب في المركبات بعمر 5 - 19 عاما؛ والمشاة بعمر 0 - 4 سنوات الذين يلقون حتفهم بالأساس في ساحات المنازل (لاحقا - حوادث الساحات)¹¹.

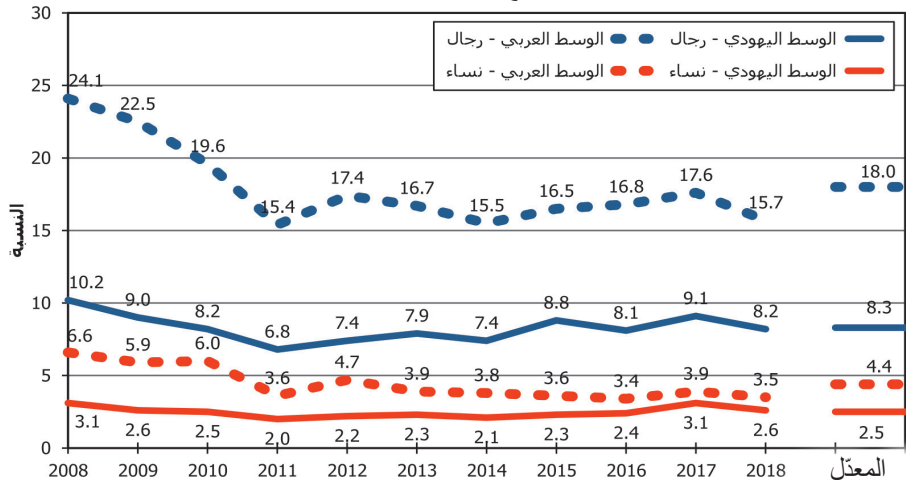
الرسم البياني 3: معدل نسبة القتلى السنوية بحوادث الطرق لكل 100,000 مواطن، بحسب المجتمع والفئة العمرية، 2017 - 2018



المصدر: السلطة الوطنية للأمان على الطرق.

يتضح من الرسم البياني أنه في كل الفئات العمرية، تزيد نسبة القتلى في المجتمع العربي عن النسبة لدى نفس الفئة العمرية في المجتمع اليهودي. يشمل فرط الإصابة في المجتمع العربي أيضا راكبي الدراجات النارية الذي يلقون حتفهم بما يصل إلى خمسة أضعاف بالمقارنة مع المجتمع اليهودي.

الرسم البياني 4: معدل النسبة السنوية لتورط السائقين بحوادث الطرق الخطيرة لكل 10,000 سائق، بحسب المجتمع والجنس، 2008 - 2018



المصدر: السلطة الوطنية للأمان على الطرق.

مما يظهر في الرسم البياني 4 نلاحظ أنه خلال العقد الأخير، تقلصت الفجوات بين المجتمع العربي والمجتمع اليهودي سواء بين السائقات أو بين السائقين. في كلا المجتمعين تم الحفاظ على النمط الذي يشير إلى أن تورط السائقين الرجال بحوادث الطرق الخطيرة أكثر من تورط النساء. تورط السائقات من المجتمع العربي في حوادث الطرق الخطيرة أكثر منه لدى السائقات من المجتمع اليهودي، لكنه أقل من تورط السائقين في المجتمع اليهودي.

بمعدل العقد الأخير، من بين مجمل السائقين، فإن نسبة تورط السائقين من المجتمع العربي بحوادث الطرق الخطيرة تزيد بـ 2.1 ضعفاً عن تورط السائقين من المجتمع اليهودي. أما بالنسبة للسائقين الشباب، فإن الفجوة أكبر - خلال السنوات العشر الأخيرة كانت نسبة تورط السائقين الشباب (حتى سن 24 عاماً) من المجتمع العربي بحوادث الطرق الخطيرة أكبر بـ 2.4 أضعاف بالمعدل من نسبة تورط السائقين الشباب من المجتمع اليهودي. مع ذلك، ومع مرور السنوات، تقلصت الفجوة بين المجتمعات تدريجياً: في عام 2007 كان تورط السائقين الشباب العرب بحوادث الطرق الخطيرة أكبر بـ 2.9 أضعاف من تورط السائقين الشباب اليهود، وفي عام 2018 - 1.8 أضعاف فقط.

استعرض بحث نوعي¹² عنوانه "تورط السكان غير اليهود في حوادث الطرق في إسرائيل: مميزات ومسببات" (لاحقاً - البحث)¹³ أدبيات واسعة النطاق من العالم، اتضح منها أن المجموعات الإثنية ومجموعات الأقليات في مختلف الدول حول العالم تتورط بحوادث الطرق أكثر من مجموعات الأكثرية في الدولة. بل وأكثر من ذلك، يبدو أيضاً أن مواقف وسلوكيات أفراد مختلف مجموعات الأقلية تختلف كثيراً عن مواقف وسلوكيات أفراد مجموعة الأغلبية في الدول التي تم استعراضها. هكذا مثلاً تبين وجود فروق في نسب استخدام حزام الأمان ووسائل تثبيت الأطفال، في سرعة السفر، في نسبة السائقين الذين يتجاوزون المفترقات بالضوء الأحمر وغيرها. في إطار الأبحاث التي تم إجراؤها في إسرائيل خلال السنوات الماضية، تبين أنه في إسرائيل أيضاً هنالك فروق ملحوظة في المواقف والسلوكيات من هذا النوع بين المجتمع اليهودي والمجتمع العربي¹⁴.

بحسب البحث، يؤدي الشعور بعدم التضامن مع الدولة والشعور بالتفكر في المجتمع العربي، والذي ينبع - بحسب ادعاء من تم إجراء المقابلات معهم خلال البحث - من التمييز والوضع الاقتصادي الاجتماعي، إلى الشعور بالمعارضة أو "الاستهتار" بالقوانين التي تقوم مجموعة الأغلبية بسنّها. تتجسد هذه المشاعر من خلال عدّة طرق، وبضمنها القيادة، وتؤدي بصورة مباشرة وغير مباشرة إلى ارتكاب مخالفات السير. من شأن هذه الأنماط السلوكية أن تفسّر تورط أبناء المجتمع العربي الزائد في حوادث الطرق. يشير البحث إلى أن الشعور بعدم التضامن والتفكر يكونان أقوى لدى الشبان.

يتضح من منشورات السلطة الوطنية للأمان على الطرق¹⁵ المرتكزة على أبحاث وعلى دراسة دول أخرى، أنه من أجل خلق بيئة آمنة لمستخدمي الطريق، هنالك حاجة لعنصرين: بيئة ثقافية داعمة للأمان، يتواجد فيها وعي مجتمعي لموضوع أمان وسلامة مستخدمي الطريق وتتواجد فيها عادات سلوكية آمنة في الطريق وعادات الالتزام الفعلي بقوانين السير؛ وبيئة مادية داعمة للأمان، والتي تحتاج لبنى تحتية سليمة ومركبات صالحة للاستخدام.

العامل الأساسي الذي يزيد من مخاطر تعرض مستخدمي الطريق من المجتمع العربي للإصابة بحوادث الطرق هو البيئة الثقافية المضادة للأمان، والتي تتمثل بمستوى وعي منخفض للأمان على الطرق والتعامل المضاد للأمان مع قوانين السير والالتزام بها. يتجسد هذا الأمر من خلال السلوك الخطير على الطرقات، إشكالية ثقافة القيادة مثل عدم ربط المسافرين بالسيارة لحزام الأمان، والثقافة المضادة للأمان لدى مستخدمي الطريق في الساحة المنزلية.

12 روني فكتور، دافيد مهال، عات رفائيلي، مركز ران ناזור لدراسة الأمان على الطرق، التخنيون - المعهد التكنولوجي لإسرائيل، "تورط السكان غير اليهود في حوادث الطرق في إسرائيل: مميزات ومسببات" (2011).

13 شمل البحث، من ضمن ما شمل، استعراض أدبيات، تحليل إحصائي لحوادث الطرق في إسرائيل، بحث استيعاري تم في إطاره إجراء 12 مقابلات عميقة مع سائقين من الرجال المسلمين من شمال البلاد، واستطلاع لعينة إحصائية عشوائية تمثيلية للسكان والسائقين في إسرائيل، شملت 530 سائقاً يهودياً و 530 سائقاً من غير اليهود.

14 نفس المصدر، ص 7 - 10.

15 خطة خفض نسبة المصابين بحوادث الطرق في المجتمع العربي، نقود ونعيش، الخطة رقم 21، السلطة الوطنية للأمان على الطرق، تموز 2017؛ خطة خفض نسبة المصابين بحوادث الطرق في المجتمع العربي، الخطة رقم 116، السلطة الوطنية للأمان على الطرق، آب 2018.



تعتبر البيئة الثقافية المضادة للأمان في المجتمع العربي، إلى حد كبير، تحصيل حاصل للبيئة المادية غير الأمانة التي يتحرك فيها مستخدمو الطريق العرب. من شأن البيئة المادية المهمة وغير الأمانة، التي تشمل بنى تحتية سيئة، أن تبدو بنظر الجمهور العربي كنوع من استهتار مؤسسات الحكم بالأمان على الطرق وبأهمية قوانين السير والالتزام بها. بالإضافة إلى ذلك، من شأن البنى التحتية غير السليمة أن تفسد بأمان مستخدمي الطريق وبقدرتهم على الالتزام بقوانين السير¹⁶.

التربية والتوعية للأمان على الطرق في المجتمع العربي

من أجل النهوض بسلوكيات أمانة لمستخدمي الطريق في المجتمع العربي، هنالك حاجة، بالإضافة لأمر آخر، إلى تربية وتوعية توديان إلى تغيير مستوى الوعي في المجتمع العربي لوضع الأمان على الطرق وإلى تحسين سلوكيات مستخدمي الطريق. يستدعي هذا الأمر إيجاد مضامين خاصة للمجتمع العربي، ويحتاج إلى التعاون بين عدة جهات - وزارة التربية، السلطة الوطنية للأمان على الطرق، السلطات المحلية، جهات في المجتمع العربي ومنظمات القطاع الثالث.

الأمان على الطرق في جهاز التربية

قررت حكومة إسرائيل عام 1993 تفعيل خطة "التربية للأمان على الطرق" في رياض الأطفال والمدارس. في إطار القرار، تقرر أن تقوم وزارة التربية، بالتعاون مع وزارة المواصلات ووزارة المالية، بالعمل على تطبيق خطة التربية للأمان على الطرق كموضوع إلزامي في المدارس، ابتداءً من روضة الأطفال وحتى الصف الثاني عشر¹⁷. عام 2010 قررت الحكومة إلغاء قرارها السابق من العام 1993 بالنسبة لتطبيق خطة التعليم للأمان على الطرق كموضوع إلزامي؛ مع ذلك، لم تقم بإلغاء تعليم الموضوع وأبقت القرار بيد وزارة التربية بشأن حجم ونطاق التعليم، المضامين وطرق تعليم الموضوع¹⁸.

في أعقاب قرار الحكومة من العام 1993 أقيم في وزارة التربية قسم الحذر والأمان على الطرق، والذي أصبح اليوم قسم الحذر على الطرق، الإتاحة ونمط الحياة الآمن (لاحقاً - قسم الأمان على الطرق)، وهو المسؤول، من ضمن أمور أخرى، عن التربية للأمان على الطرق وتعليم الموضوع. يرتبط قسم الأمان على الطرق بعلاقات عمل مع شركاء من داخل الوزارة ومن خارجها، مثل السلطة الوطنية للأمان على الطرق؛ منظمة "بطيرم" لسلامة الأطفال (لاحقاً - بطيرم)؛ جمعية "أور يروك" - جمعية محاربة حوادث الطرق في إسرائيل

16 نفس المصدر، في فصل "عوامل الخطورة في المجتمع العربي - أبحاث ودراسات من دول أخرى".

17 قرار الحكومة 1906 (ح.ط/8)، "التربية للأمان على الطرق" (8.9.93).

18 قرار الحكومة 1721، "التربية للأمان على الطرق" (23.5.10). انظروا أيضاً مركز الأبحاث والمعلومات التابع للكنيست، "التربية المرورية في جهاز التربية في البلاد وحول العالم" (2010).

(لاحقاً - أور يروك)¹⁹؛ السلطات المحلية؛ شرطة إسرائيل؛ هيئات الأمان البلدية؛ جمعيات ومؤسسات تطوعية. في قسم الحذر على الطرق، تم تعيين مسؤولة عن موضوع الحذر على الطرق، الإتاحة ونمط الحياة الأمان في المجتمع العربي، والتي تعمل مع طاقم من المرشدين والموجهين لتركيز وتعزيز النشاط في المجتمع العربي. خلال السنة الماضية (2019) عمل القسم على تطوير وملاءمة المواد التعليمية والبرامج ثقافياً للمجتمع العربي.

السلطة الوطنية للأمان على الطرق، في إطار وظيفتها، تعتبر مسؤولة عن تقديم الاستشارة والمساعدة لجهاز التربية، في كافة أنواع المؤسسات التربوية، بشأن المضامين التعليمية النظرية في مواضيع التربية المرورية والأمان على الطرق، وبضمنها من خلال المساعدة في التمويل اللازم لأجل إجراء التعليم في الطبقات العمرية الملائمة.

يرى جهاز التربية في إسرائيل في التربية للحذر على الطرق مهمة وطنية، تهدف للحفاظ على أرواح الناس، منع الحوادث عموماً وحوادث الطرق بصورة خاصة، والتربية للسلوك الأمان والمتسامح الذي يحترم بني البشر وقوانين الدولة. يتم دمج التربية في مواضيع الأمان على الطرق ضمن جهاز التربية في كافة الطبقات العمرية منذ سنوات، وبضمن ذلك الجوانب العملية مثل تفعيل ورديات الأمان على الطرق، توجيه التلاميذ لكيفية عبور الشارع، إعداد حزمة سلامة وأمان مادية على أعلى مستوى وغيرها، وكذلك التعليم النظري للموضوع من خلال مختلف البرامج التعليمية. تهدف البرامج التعليمية في هذا المجال إلى منح التلاميذ معرفة محتلنة وذات علاقة بموضوع الحذر والأمان على الطرق ونمط الحياة الأمان، وبموازاة ذلك منحهم أدوات لفهم قواعد السلوك الحذر والأمان في أي حيز للحياة - في المنزل، في المؤسسة التربوية، في الحيز العام، في الطرقات وغيرها. يتم دمج الكثير من البرامج التي تتمحور حول ذلك في جهاز التربية، حيث أن بعض هذه البرامج إلزامية وبعضها الآخر اختياري²⁰.

19 بطيرم - هي منظمة تعمل من أجل النهوض بالسلامة والحفاظ على حياة الأطفال ومنع إصابتهم بالحوادث المنزلية، الترفيه والطرق؛ أور يروك - جمعية هدفها الحد بصورة كبيرة من حوادث الطرق في إسرائيل ومن كمية المصابين فيها.

20 منشور مدير عام وزارة التربية، التربية للأمان على الطرق، تعليمات دائمة رقم 0136 - استبدال (15.8.18).

مركزو الأمان على الطرق

يفعل قسم الحذر على الطرق في المدارس مركزين للأمان على الطرق (لاحقا - مركزو الأمان على الطرق)، المسؤولين عن التطبيق العملي للتربية للحذر على الطرق في المدرسة وتدويته. يشمل نشاط القسم كافة التلاميذ في جهاز التربية.

مركز الحذر على الطرق هو معلم من طاقم المدرسة يتم اختياره من قبل مدير المدرسة، ويعمل من قبله وبالتعاون معه ومع المسؤولين عن التربية للأمان على الطرق في ألوية وزارة التربية بشأن كل ما يتعلق بالتعليم في الصف والنشاطات التربوية، الاجتماعية والجماعية المتعلّقة بموضوع التربية للأمان على الطرق. يخضع المركز لتأهيل من قبل وزارة التربية، ووظيفته هي تركيز تعليم موضوع الأمان على الطرق، إعداد خطة عمل مدرسية وتنظيم النشاطات²¹.

بموجب معطيات وزارة التربية، ارتفع عدد المؤسسات التربوية في المجتمع العربي التي يعمل فيها مركزو حذر على الطرقات بنسبة 2% في كل سنة، خلال السنوات الثلاث الماضية.

الجدول رقم 1: نسبة مركزي الحذر على الطرق في المؤسسات التربوية (بالنسب المئوية)

نسبة مركزي الحذر على الطرق عام 2019	نسبة مركزي الحذر على الطرق عام 2018	نسبة مركزي الحذر على الطرق عام 2017	
75	75	74	المؤسسات التربوية في المجتمع اليهودي
65	63	61	المؤسسات التربوية في المجتمع العربي

بحسب معطيات وزارة التربية، بعد معالجة مكتب مراقب الدولة.

تجدر الإشارة بارتفاع نسبة مركزي الحذر على الطرق في المؤسسات التربوية في المجتمع العربي، لكن في ظل أهمية هذه الوظيفة للنهوض بالأمان على الطرق، يجب على وزارة التربية العمل لتعزيز هذا التوجّه وتقليص الفجوة مع المجتمع اليهودي.

21 منشور مدير عام وزارة التربية، رقم 135، تعيين مركزي الحذر على الطرقات في المدارس ووظائفهم (15.8.18).

برامج للنهوض بالأمان على الطرق

التربية للأمان على الطرق في المؤسسات التربوية مشمولة ضمن البرنامج التعليمي (في صفوف الأول، الخامس، التاسع، العاشر والحادي عشر) ويتم تمويلها من قبل وزارة التربية، عدا التربية المرورية في الصف العاشر، التي يتم تمويلها من قبل السلطة الوطنية للأمان على الطرق.

بموجب المعطيات التي قدمها قسم الحذر على الطرق في وزارة التربية، وصلت مصروفات التربية للحذر على الطرق (مركزو الحذر على الطرق والبرامج التي تم تمريرها في المؤسسات التربوية) خلال السنة التعليمية 2017/18 إلى مبلغ 146.5 مليون ش.ج تقريباً، حيث تم صرف 30% منها في المؤسسات التربوية في المجتمع العربي؛ تجدر الإشارة إلى أن نسبة هذه المؤسسات من مجمل المؤسسات التربوية هي 29%.

فيما يلي تفصيل نسب الانكشاف للبرنامج خلال السنة التعليمية 2018/19 بموجب معطيات وزارة التربية:

رياض الأطفال والمدارس الابتدائية

تقوم وزارة التربية بتفعيل برنامج الأمان على الطرق في المجتمع العربي في الروضات الإلزامية²². يتضح من المعطيات التي تم تلقيها من وزارة التربية أنه في السنة الدراسية 2018/19 تم تشغيل البرنامج في 30 (نحو 8%) من رياض الأطفال في لواء الشمال، في 35 (نحو 25%) من رياض الأطفال في لواء حيفا، وفي 45 (نحو 75%) من رياض الأطفال في لواء القدس. بالإضافة إلى ذلك، تم عقد ورشات عمل للأهل في موضوع الحذر على الطرق في 120 روضة أطفال. يتم تفعيل برنامج إضافي في رياض الأطفال في السلطات المحلية البدوية في النقب (انظروا لاحقاً).

تم تفعيل برنامج "نتعلم الحركة"²³، الذي يشكل جزءاً من البرنامج التعليمي لصفوف الأول - الثاني، في نحو 98% من صفوف الأول - الثاني في المجتمع العربي وفي 88% من هذه الصفوف في المؤسسات التربوية في المجتمع اليهودي. تم تفعيل برنامج "مستقلون في الميدان"²⁴، المخصص لتلاميذ الصف الخامس، خلال السنة الدراسية 2018/19 في 91% من الصفوف في مدارس المجتمع العربي وفي 83% من الصفوف في مدارس المجتمع اليهودي.

22 "الحركة في عالم متحرك": الهدف من هذه الخطة هو إكساب مهارات حركة بموازاة التطرق إلى المحيط الإنساني والمادي ولحدود الطريق بالنسبة للمستخدم الصغير.

23 برنامج يهدف إلى تعليم الأطفال كيفية التحرك في المحيط مع التطرق إلى العوامل الموجودة فيه، إلى الإشارات والرموز ذات الصلة في الحيز المروري وللمستخدمي الطريق الآخرين. تهدف الخطة للتعليم في إطار حصص أسبوعية طوال السنة الدراسية.

24 تهدف الخطة إلى التربية لاستقلالية استخدام الطريق، بدءاً من محيط مسكن التلميذ وبعد ذلك ما يشمل كل البلدة التي يسكن فيها. تهدف الخطة للتعليم في إطار حصص أسبوعية طوال السنة الدراسية.

المدارس فوق الابتدائية

يتم تعلم التربية المرورية في صفوف التاسع²⁵ والعاشر²⁶. في صفوف الحادي عشر، يتم تفعيل برنامج "سينما درايف"²⁷. خلال السنة الدراسية 19/2008 طرأ ارتفاع ملحوظ على عدد صفوف التاسع والعاشر من المجتمع العربي التي تتعلم برامج الأمان على الطرق، وقد زادت نسبتها عن النسبة الموازية لها في المؤسسات التربوية في المجتمع اليهودي. هذا ما يتضح من المعطيات التالية:

الجدول رقم 2: نسبة الصفوف في المدارس فوق الابتدائية في المجتمع العربي التي تتعلم برامج الأمان على الطرق (بالنسب المئوية)

نسبة الصفوف العاشر التي تعلمت التربية المرورية خلال السنة الدراسية 19/20018	نسبة الصفوف العاشر التي تعلمت التربية المرورية خلال السنة الدراسية 18/2017	نسبة الصفوف التاسعة التي تعلمت الحذر على الطرق خلال السنة الدراسية 19/20018	نسبة الصفوف التاسعة التي تعلمت الحذر على الطرق خلال السنة الدراسية 18/2017	
77.9	79.2	21.5	19.8	المجتمع اليهودي
85.6	82	46.5	7.5	المجتمع العربي

بحسب معطيات وزارة التربية، بعد معالجة مكتب مراقب الدولة.

تقييم فاعلية البرامج

الأهداف المركزية من برامج وخطط الأمان على الطرق التي يتم تمريرها في المؤسسات التربوية هي، كما ذكر، حماية أرواح الناس، منع الحوادث عموماً وحوادث الطرق بصورة خاصة، والتربية لسلوك آمن. يعتبر فحص فاعلية البرامج، سواء من ناحية المضامين أو من ناحية طريقة التمرير، ضرورياً لأجل فحصها مقابل النتائج المرجوة، وكذلك من أجل تحسين البرامج المستقبلية من حيث المضامين وطرق التعليم.

25 "التربية المرورية" للصفوف التاسعة: مبادئ السلامة، الرؤية وأن تكون مرئياً، التركيز والانتباه، العبور الصحيح والأمن. يتمحور البرنامج حول موضوع الدراجات الكهربائية.

26 "التربية المرورية" للصفوف العاشرة: تعلم مواضيع الحذر على الطرقات المتعلقة بالقيادة (القانون، إشارات المرور، التوجيهات، الضغط الاجتماعي، الكحول، التعب خلال القيادة). في إطار هذا البرنامج، يتم امتحان التلاميذ بامتحانات السوافة النظرية (التيوتوريا) في المدرسة، ويُعفى من نجاح في الامتحان من الامتحان النظري التابع لوزارة المواصلات خلال السنوات الثلاث التالية. يتم تمويل القسم الأكبر من البرنامج من قبل السلطة الوطنية للأمان على الطرق.

27 في هذا البرنامج يتم عرض فيديو، ويقوم التلاميذ بالإجابة على نماذج أسئلة قبل وبعد العرض. بالتعاون مع أور بروك.

من خلال الرقابة، تبين أن وزارة التربية لم تفحص فاعلية مجمل برامج تعليم الأمان على الطرق بصورة منهجية.

خلال عمل الرقابة، ابُلغت وزارة التربية مكتب مراقب الدولة بأن الوزارة تنوي إدخال أدوات وآليات للتقييم والقياس التي توفر تغذية مرتدة من قبل المعلمين والتلاميذ بشأن مدى فاعلية وتأثير البرامج على سلوك التلاميذ.

في إطار رد وزارة التربية على مكتب مراقب الدولة في شهر شباط 2020، جاء أنه خلال السنوات الثلاث الماضية (2017 - 2019) يقوم مندوبو وزارة التربية والسلطة الوطنية للأمان على الطرق بمشاهدة مشتركة لعينة من 100 صف في مجال التربية المرورية في الصفوف العاشرة؛ في كل سنة يتم إجراء فحص لمدى فاعلية برنامج السينما درايف. أرفقت وزارة التربية بردها تقارير ملخصة لتقييم برنامج سينما درايف من العام 2014.

من المحبذ أن تستكمل وزارة التربية فحص فاعلية مجمل برامج الامان على الطرق في مختلف الاطر التربوية، بصورة منهجية.

فعاليات السلطة الوطنية للأمان على الطرق

من ضمن مسؤوليات السلطة الوطنية للأمان على الطرق تخطيط وعقد نشاطات توعوية وأي نشاطات أخرى، بهدف تعزيز وعي الجمهور لموضوع الأمان على الطرق، وبضمن ذلك بلورة خطة لعدة سنوات لتعزيز الأمان على الطرق والعمل من أجل تطبيقها من خلال خطط سنوية²⁸.

من أجل الحدّ من عدد المصابين الكبير بحوادث الطرق من المجتمع العربي، أعدت السلطة الوطنية للأمان على الطرق "خطة الحد من مصابي حوادث الطرق في المجتمع العربي"²⁹ (لاحقاً - الخطة الخاصة الشاملة)، وهي تعمل منذ شهر أيار 2017. تتمحور الخطة الخاصة الشاملة حول ثلاث مجموعات ضمن دائرة الخطر الشديد (السائقين الشباب بسن 17 - 24؛ المسافرين الشباب في المركبات بسن 5 - 19، والمشاة بعمر 0 - 4). أهداف الخطة هي دعم السّكان العرب ودفعهم إلى العمل من أجل النهوض بالأمان على الطرق، وكذلك خلق بيئة أكثر أماناً لمستخدمي الطريق من السّكان العرب، وبالأساس بيئة ثقافية داعمة للأمان. تغطي الخطة ثلاثة مستويات - التربية والتوعية، البنى التحتية وإنفاذ القانون. تم تفعيل الخطة بصيغة عادية في كل المجتمع العربي، وبصيغة مكثفة - في البلدات التي تشهد تورطاً كبيراً من السائقين الشباب في الحوادث الخطيرة، في البلدات المركزية وذات التأثير على المناطق

28 بموجب قانون السلطة الوطنية للأمان على الطرق. انظروا أيضاً مراقب الدولة، التقرير السنوي 67 (2016)، "محاربة حوادث الطرق وأداء السلطة الوطنية للأمان على الطرق"، صفحة 670.

29 خطة خفض نسبة المصابين بحوادث الطرق في المجتمع العربي، نقود ونعيش، الخطة رقم 21، السلطة الوطنية للأمان على الطرق، تموز 2017؛ خطة خفض نسبة المصابين بحوادث الطرق في المجتمع العربي، الخطة رقم 116، السلطة الوطنية للأمان على الطرق، آب 2018.

المجاورة وكذلك في كافة البلدات البدوية في النقب (لاحقا - بلدات التركيز). كما ذكر، من بين السلطات المحلية التي تم فحصها، تتواجد بلدية كفر قاسم، والمجلس المحلي تل السبع ضمن قائمة بلدات التركيز.

كجزء من الخطة الخاصة الشاملة، تم إعداد برامج تدخل خاصة للمجتمع العربي، مثل تشجيع ربط حزام الأمان بين المسافرين في المركبة، تشجيع ربط حزام الأمان (وبضمن ذلك استخدام كراسي الأمان) للأطفال بسن 3 - 7 سنوات ومنع حوادث الساحات المنزلية. تم إعداد وتطوير البرامج على أساس أبحاث مسبقة أجرتها شعبة المعلومات والأبحاث في السلطة الوطنية للأمان على الطرق³⁰. مثلاً، برنامج التداخل للسائقين الشباب من خلال تدريبات كرة القدم، كما هو مفصل أدناه، والتي بدأت كتجربة مصحوبة ببحث تقييمي. اتضح من النتائج أنه طرأ تغيير في مواقف الشبان الذين شاركوا في البرنامج تجاه موضوع الأمان على الطرق الذي تتمحور الخطة حوله. على ضوء ذلك، قامت السلطة الوطنية للأمان على الطرق بتوسيع نطاق البرنامج لعدد مشاركين أكبر³¹.

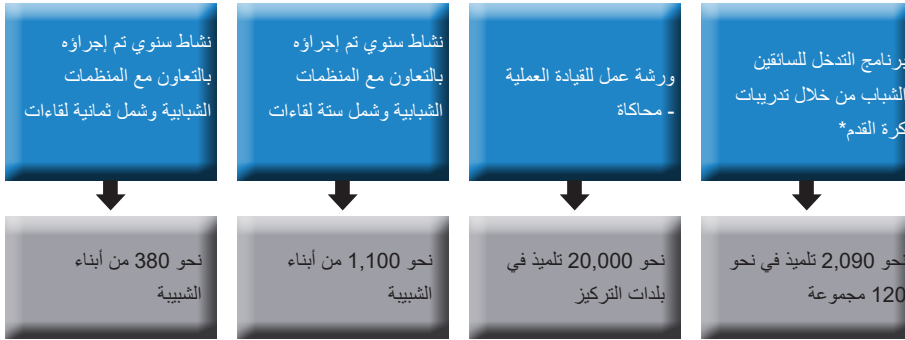
في إطار الخطة الخاصة الشاملة، أنشأت السلطة الوطنية للأمان على الطرق منظومة توعية خاصة للمجتمع العربي؛ قامت بوضع مضامين خاصة مثل: فيديوهات، منشورات وإعلانات للراديو؛ وقامت بنشر المضامين في المواقع الإخبارية العربية، في الراديو بالعربية وفي الشبكات الاجتماعية. على سبيل المثال، أطلقت السلطة الوطنية للأمان على الطرق حملة إعلامية حول موضوع ربط حزام الأمان، كما قامت بعقد مؤتمرات توعية للنساء ولرجال الدين حول موضوع الأمان على الطرق.

30 على سبيل المثال، السلطة الوطنية للأمان على الطرق، "أسباب استخدام حزام الأمان بين صفوف المسافرين العرب في المركبات: نتائج بحث لإعداد وتطوير برنامج تداخل"، أيلول 2017؛ "ربط حزام الأمان للأطفال العرب بعمر 3 - 7 سنوات: نتائج بحث مسبق لإعداد وتطوير برنامج تداخل"، نيسان 2018؛ "منع وتفايدي حوادث الساحات المنزلية في المجتمع البدوي في النقب: نتائج بحث مسبق لخطة تقييم برنامج الوقاية"، تشرين الأول 2016.

31 السلطة الوطنية للأمان على الطرق، "برنامج التداخل للسائقين الشباب في المجتمع العربي. تعاون مع "مفتولت للتربية والمجتمع" و "تلخيص التفعيل التجريبي"، شباط - تموز 2017؛ "برنامج مفتولت": نتائج بحث لتقييم البرنامج"، تموز 2017.

فيما يلي تفصيل قسم من البرامج والنشاطات التي قامت السلطة الوطنية للأمان على الطرق بإعدادها أو المشاركة في تفعيلها في المجتمع العربي في إطار الخطة الخاصة الشاملة، وعدد المشاركين فيها خلال العام 2018 (بحسب المعطيات التي قدمتها السلطة الوطنية للأمان على الطرق):

الرسم البياني 5: نشاطات اعدتها أو فَعَلتها السلطة الوطنية للأمان على الطرق وعدد المشاركين فيها، 2018



* بواسطة "مفعّلات للتربية والمجتمع"

نشاطات بواسطة مبادرين خصوصيين

تعطي السلطة الوطنية للأمان على الطرق وقسم الحذر على الطرق في وزارة التربية تصاريح تعليمية تربية للنشاطات في موضوع الأمان على الطرق للمبادرين الخصوصيين الذين يقومون بتقديم طلب تصريح بشأن تنفيذها في المؤسسات التربوية. تشمل النشاطات عروضاً، مسرحيات، محاضرات، ورش عمل، محاكاة وما شابه، وهي تهدف إلى تعميق المعرفة وتوفير لمستخدمي الطريق أدوات وآليات لمواجهة التحديات في الحيز المروري من خلال التعلم التجريبي الممتع. بإمكان مدير هيئة الأمان في السلطة المحلية اختيار النشاطات للمدارس من ضمن قائمة النشاطات التي تمت المصادقة عليها. تقوم السلطة المحلية بطلب من المبادر الخصوصي النشاط الذي وقع الاختيار عليه، وتدفع له مقابله. بعد ذلك، تتلقى السلطة المحلية من السلطة الوطنية للأمان على الطرق استرداداً مالياً، بموجب المعايير والمبلغ الإجمالي للتمويل الذي تستحق الحصول عليه من ميزانية السلطة الوطنية للأمان على الطرق.

اتضح أن وزارة التربية والسلطة الوطنية للأمان على الطرق لم تفحصا مدى فاعلية النشاطات التي ينفذها المبادرون الخصوصيون³².

من اللائق أن تجري وزارة التربية والسلطة الوطنية للأمان على الطرق فحوصا للفاعلية وأن تتلقيا تغذية مرتدة بشأن كل النشاطات لمعرفة ما إذا كانت النشاطات التي صادفوا عليها تحقق أهدافها.

في إطار ردّ السلطة الوطنية للأمان على الطرق على مكتب مراقب الدولة في شهر شباط 2020، جاء أن "السلطة الوطنية للأمان على الطرق تعمل في هذه الأيام من أجل إعداد موجّه (أداة لتقييم الأداء) لتحديد الشروط المطلوبة للقيام بالتدخل الفعّال. سيتم تحويل الموجّه إلى المزودين خلال عدّة أسابيع - مع التشديد على أن السلطة الوطنية للأمان على الطرق ووزارة التربية تنويان البدء بإجراءات الفحص لكافة النشاطات. سيكون مطلوبا من المزود الذي يتبين أن نشاطه ينقصه أحد العناصر الضرورية للنجاعة والفاعلية، إصلاح النواقص كشرط لشملة ضمن قائمة النشاطات الموصى بها من قبل السلطة الوطنية للأمان على الطرق ووزارة التربية، وفي حال عدم تصحيح النواقص فسيتم حتى شطبه من القائمة المصادق عليها".

تعتبر المبادرة لفحص النشاطات الملانة لشملة ضمن قائمة النشاطات الموصى بها بواسطة أدوات تقييم الأداء، أمراً إيجابياً. من المفضل أن تصبحها فحوص نجاعة وتغذية مرتدة بشأن النشاطات الميدانية، من أجل فحص مدى تحقيقها لأهدافها.

تقييم الخطة الخاصة الشاملة

نشرت شعبة المعلومات والأبحاث في السلطة الوطنية للأمان على الطرق، في شهر تشرين الثاني 2018 تقييماً للخطة الخاصة الشاملة، بعد مرور سنة من بدء تفعيلها (لاحقاً - تقييم الخطة)³³. تم إجراء التقييم من خلال استطلاعات رأي هاتفية بين مستخدمي الطريق والسائقين العرب³⁴؛ أظهرت نتائجه أن غالبيتهم صادفوا خلال السنة منشورات توعوية في موضوع الأمان على الطرق وأن نسبة أعلى من الانكشاف على هذه المواد قد تحققت في بلدات التركيز.

32 الهدف من فحص الفاعلية هو تقييم مدى تأثير النشاطات على التلاميذ وما هي الجوانب من النشاط التي تعمل بصورة فعالة (مثلاً، ما هي المساهمة المستوعبة من النشاط بنظر التلاميذ، ماذا أصبحوا يعرفون ولم يكونوا يعرفونه قبل النشاط، ما هي المهارات المكتسبة). من الممكن إجراء الفحوص، من ضمن عدّة أمور، من خلال استبيانات أو محادثات تلخيص.

33 السلطة الوطنية للأمان على الطرق، "خطة لمنع فرط إصابة المواطنين العرب بحوادث الطرق: نتائج بحث لتقييم الخطة بعد سنة"، تشرين الثاني 2018.

34 في المرحلة الأولى تم إجراء تقييم للجزء الأساسي من الخطة، المخصص لرفع مستوى الوعي للأمان على الطرق، من خلال استطلاعات رأي هاتفية بين مستخدمي الطريق العرب البالغين - في شهر نيسان 2017 (502 مستطلع) وفي شهر نيسان 2018 (500 مستطلع). في المرحلة الثانية، تم تقييم خطة تشجيع ربط أحزمة الأمان من خلال استطلاعين هاتفيين بين السائقين العرب - في شهر آب 2017 (338 مستطلاعاً) وفي شهر أيار 2018 (348 مستطلاعاً).

بحسب النتائج، بعد مرور سنة على بدء تنفيذ الخطة، طرأ تحسّن في مناخ الأمان على الطرق في المجتمع العربي. تجسد هذا الأمر من خلال انخفاض مستوى عدم الرضا في المجتمع العربي عن وضع الأمان على الطرق؛ بازدياد اهتمام المجتمع العربي بالأمان على الطرق (فقط في بلدات التركيز)؛ في تحسّن مستوى وعي المجتمع العربي للمخاطر في الطريق، والذي تتمثل بخشية أكبر من التورط بحوادث الطرق (بالأساس في بلدات التركيز)؛ تبين أن المجتمع العربي أقل تبنيًا للاعتقاد بقُدريّة حوادث الطرق وينسب للقدر تأثيراً أقل (إرادة الله، الحظ؛ بالأساس في بلدات التركيز)؛ مع ذلك، تبين أن هذا المجتمع أقل إيمانا بتأثيره وتأثير سلوكه على وضع الأمان على الطرق، ويؤمن أكثر بتأثير فعاليات الدولة في هذا الموضوع. كان الاستنتاج من التقييم أن تراجع التوجّه القدي بالنسبة لحوادث الطرق يصحبه نسب التأثير على الأمان على الطرق بالأساس إلى الدولة، وأقل من ذلك إلى سلوكيات مستخدمي الطريق العرب³⁵.

بالنسبة للحملة الإعلانية بشأن ربط أحزمة الأمان، تبين أنه حصل ارتفاع بوعي السائقين العرب بأن الحزام يحدّ من مخاطر الإصابة، وبأنهم أكثر ثقة بقدرتهم على ربط الحزام عندما يكونوا على عجلة من أمرهم وفي ضغط من حيث الوقت. من جهة أخرى، كانوا أقل ثقة بقدرتهم على ربط الحزام خلال السفر داخل بلدتهم ولم يحصل تغيير في مدى خشيتهم من أن تضبطهم الشرطة بسبب عدم استخدام حزام الأمان - أي أن الردع لم يتغير. بل وأكثر من ذلك، التحسن بحافزيتهم لربط حزام الأمان لم تتجسد بازدياد وتيرة استعمالهم لحزام الأمان (بحسب الإبلاغ الذاتي بشأن سلوكهم).

في ظل هذه النتائج لتقييم الخطة، أوصى مقيّم الخطة، فيما أوصوا، بالعمل من أجل تعزيز وتقوية قدرة وإمكانيات المجتمع العربي في هذا المجال؛ بتفعيل الخطة المكثفة في المزيد من البلدات؛ بتوسيع نشاطات السلطات المحلية في مجال تعزيز الأمان على الطرق وإعلام الجمهور بشأنها؛ ورفع مستوى نشاطات إنفاذ القانون³⁶.

خلال عملية الرقابة، تم سؤال السلطة الوطنية للأمان على الطرق إذا ما كانت نتائج تقييم الخطة قد خضعت للنقاش، إذا ما تقرر تطبيق التوصيات، وإذا ما كان قد تم تطبيق التوصيات وكيف.

في ردّها على هذا السؤال، أجابت السلطة الوطنية للأمان على الطرق: "في أعقاب تقييم الخطة، تم إجراء نقاشات داخلية في شعبة العمليات، في شعبة التربية والتوعية في السلطة الوطنية للأمان على الطرق وكذلك في منتديات مختلفة. خطة العمل لسنة 2019 تشدد على التعرض للإصابة في المجتمع العربي بموازة تدقيق الرسائل بناءً على النتائج، سواء في إطار نشاطات التوعية أو النشاطات الميدانية. إضافة خطوات إنفاذ القانون، التركيز على السائق الشاب وتعزيز التصور الذاتي الإيجابي للسلوكيات الآمنة خلال القيادة. تجدر الإشارة إلى أنه في العام 2018، تلقينا إضافات للميزانية من وزارة المالية أتاحت لنا إجراء المزيد من النشاطات، وفي العام 2019 لم نتلق إضافات للميزانية الموجودة رغم أننا طلبنا".

35 السلطة الوطنية للأمان على الطرق، "برنامج منع فرط إصابة المواطنين العرب بحوادث الطرق: نتائج بحث لتقييم الخطة بعد سنة"، تشرين الثاني 2018، صفحة 4.

36 نفس المصدر، ص 6.



تجدر الإشارة إلى أن السلطة الوطنية للأمان على الطرق لم تقم بإعطاء معطيات عينية بالنسبة لطريقة تطبيق التوصيات، إذا كان قد تم تطبيقها، رغم أنه قد طلب منها ذلك، وخصوصاً بالنسبة لتحسين فعاليات إنفاذ القانون، ولذلك فليس بالإمكان معرفة أي التوصيات قد تم تطبيقها وقدر أو حجم التطبيق.

من أجل استخلاص الحد الأقصى من الخطة الخاصة الشاملة، يجب على السلطة الوطنية للأمان على الطرق ترجمة النقاشات التي تم إجراؤها حول نتائج تقييم الخطة إلى خطوات عملية وخطة منتظمة لتنفيذها.

الإرشادات عبر الإنترنت

نقل مضامين ورسائل من خلال إرشادات محوسبة (عبر الإنترنت) تتيح إمكانية الوصول إلى جمهور مستهدف أكثر وبتكلفة قليلة بالمقارنة مع الإرشادات التي يقوم بتقديمها معلمون داخل الصفوف.

حتى موعد بدء عملية الرقابة لم تقم وزارة التربية والسلطة الوطنية للأمان على الطرق بتمرير إرشادات محوسبة عبر الإنترنت للمجتمع العربي. في أسبوع الأمان³⁷ الذي حلّ خلال فترة الرقابة (تشرين الثاني 2019) عقد درس محوسب، والذي سيتم اعتباره - بحسب السلطة الوطنية للأمان على الطرق - قاعدة لدروس وإجراءات بث مستقبلية. تمحور الدرس - وهو ثمرة التعاون بين السلطة الوطنية للأمان على الطرق ووزارة التربية - حول السائقين الشباب في المجتمع العربي، وكان جمهوره المستهدف تلاميذ الصفوف العاشر حتى الثاني عشر.

37 تحيي دولة إسرائيل في كل عام محاربة حوادث الطرق من خلال الأسبوع الوطني للأمان. الهدف من هذا الأسبوع هو رفع مستوى الوعي الجماهيري لموضوع الأمان على الطرق في دولة إسرائيل، زيادة المسؤولية الشخصية والمشاركة النشطة لمحاربة حوادث الطرق، تغيير ثقافة القيادة في إسرائيل وتعميق التزام متخذي القرارات والجمهور بالأمان والتسامح على الطريق (من موقع الإنترنت التابع للسلطة الوطنية للأمان على الطرق).

يوصي مكتب مراقب الدولة ووزارة التربية والسلطة الوطنية للأمان على الطرق أن تُكثر من استخدام الإرشادات المحوسبة عبر الإنترنت بفضل حسناتها وامتيازاتها. كذلك، في ظل الاستخدام المكثف الذي يقوم به أبناء الجيل الشاب للهواتف الذكية، من المحبذ أن تفحص السلطة الوطنية للأمان على الطرق إمكانية تطوير تطبيق للهواتف الذكية لأجل النهوض بالتوعية والتربية للأمان على الطرق.

في إطار ردّ وزارة التربية في شهر شباط 2020، جاء أنه على ضوء نجاعة الإرشادات عبر الشبكة التي تم تمريرها خلال أسبوع الأمان، سيتم خلال السنة الدراسية 20/2019 إنتاج مجمّع أسئلة للامتحان النظري (التثوري) للتمرين في إطار التربية المرورية في الصف العاشر، وفي إطار الاستعدادات للامتحان النظري في شهر حزيران 2020. بالإضافة إلى ذلك، تم تطوير تطبيق للهاتف الذكي، حتى يستطيع التلاميذ من خلاله التدرّب والاستعداد بصورة صحيحة للامتحان النظري في نهاية السنة.

نشاطات مركزة في المجتمع البدوي

في السلطات المحلية البدوية التسع في منطقة النقب، يتم تفعيل خطة تهدف إلى النهوض بالأمان على الطرق في المجتمع البدوي في الجنوب، مع التطرق إلى المميزات الخاصة لهذا المجتمع، مثل حوادث الساعات المنزلية، أحزمة الأمان والعبور الصحيح للشارع. يتم تمرير الخطة والنشاطات عن طريق جمعيات، أهمها "أور يروك"، "بطيرم"، جمعية "تبوح"³⁸ واتحاد الأطباء العرب في النقب³⁹، بالتعاون مع وزارة التربية ووزارة الزراعة.

في إطار الخطة⁴⁰ تم تمرير نشاطات تربية في رياض الأطفال، في المدارس الابتدائية والمدارس فوق الابتدائية⁴¹. وشمل أيضاً، تنفيذ برنامج للتعليم بالتجربة الممتعة، بواسطة ورشة عمل متنقلة، إقامة مجمع تفاعلي تعلم التلاميذ فيه ثلاثة مواضيع مركزية وخاضوا فيها تجربة السير الآمن، الركوب الآمن والتصرف في سيارة العائلة⁴². كذلك، تم تفعيل برنامج للنهوض بالمعرفة الرقمية من خلال التعرض لعوالم مضامين في مجال الأمان على الطرق، عبر استخدام ألعاب تفاعلية محوسبة باللغة العربية⁴³، وتم إجراء إرشاد إضافي في رياض الأطفال حول موضوع حوادث الساعات المنزلية⁴⁴.

38 أقيمت جمعية "تبوح" بهدف خلق حالة من الحركة الاجتماعية - الاقتصادية في إسرائيل من خلال تقليص الفجوة الرقمية وإتاحة المعلومات والتكنولوجيا الجمعية مختصة في إعداد، إدارة وتفعيل البرامج التكنولوجية بانتشار قطري.

39 من بين أهداف الجمعية: النهوض بالصحة، تعزيز الوعي في مجال الصحة وتقليص الفجوات والنواقص في صفوف المجتمع العربي في النقب - من خلال التعاون مع السلطات المحلية، صناديق المرضى ووزارة الصحة والأطباء المتطوعين في الجمعية.

40 "أور يروك في المجتمع العربي في النقب" و "أور يروك للأطفال في المجتمع البدوي في النقب"، بالتعاون مع وزارة التربية، سلطة تطوير وإسكان البدو في النقب وأور يروك.

41 في العام 2018 تعلم في المؤسسات التربوية في السلطات المحلية التسع في النقب 18,800 تلميذ في رياض الأطفال، 46,500 تلميذ في المدارس الابتدائية و 31,000 تلميذ في التعليم فوق الابتدائي. بحسب: مركز الأبحاث والمعلومات التابع للكنيست، "جهاز التربية البدوي في النقب 2018" (2018)، صفحة 3.

42 بحسب معطيات أور يروك، تصل الورشة إلى نحو 80 مدرسة وإلى نحو 200 روضة أطفال في السنة.

43 مشروع جمعية "تبوح"، الذي كانت السلطة الوطنية للأمان على الطرق شريكة في تطويره وتمويله، تم تفعيله في 16 مدرسة.

44 برنامج "الدب عزيز"، الذي تقوم بتفعيله "بطيرم" في نحو 260 روضة أطفال.



بحسب معطيات "بطيرم"⁴⁵، في العام 2018 احاطت نشاطات التوعية التي عقدتها الجمعية في المجتمع البدوي في النقب، حول موضوع سلامة الأطفال في محيط المنزل، وبضمن ذلك حوادث الساحات المنزلية، نحو 9,500 طفل في الروضة، نحو 6,980 أما في عيادات الأم والطفل⁴⁶، نحو 500 امرأة ضمن المجموعات النسائية ونحو 700 تلميذ وتلميذة. بالإضافة إلى ذلك، تم النهوض بالتوعية لجمهور الهدف عبر شبكات التواصل الاجتماعي ووسائل الإعلام القطرية والمحلية، وقد انكشف عليها مئات الآلاف من البدو في النقب.

الجدول رقم 3: عدد المشاركين في برامج ونشاطات بطيرم حول موضوع الأمان على الطرق، 2018

البرنامج	عدد المشاركين	حجم الإرشاد	ملاحظات
القيادة الشبابة	نحو 730 من أبناء الشبيبة في نحو 38 مجموعة من نحو 20 مدرسة	723 ساعة إرشاد	تم تحويل رسائل الأمان عن طريق الشبيبة إلى نحو 5,000 عائلة
إرشادات للأمهات في عيادات الأم والطفل	6,980 أما	560 يوم إرشاد	
برنامج "الدب عزيز" في رياض الأطفال	317 روضة أطفال	1,266 نشاطا إرشادياً	
زيارات منزلية	294 عائلة	581 زيارة منزلية	
إرشادات للأمهات ضمن مجموعات حتى 10 نساء	593 مشاركة		

المصدر: بطيرم

من أجل فحص مدى نجاعة البرنامج، أجرت "بطيرم" عام 2018 استطلاعاً هاتفياً في صفوف الأمهات لفحص مدى تأثير خطة التداخل في عيادات الأم والطفل والزيارات المنزلية. اتضح من الاستطلاع أنه في صفوف من شاركن في الإرشادات، ودون علاقة لنوع الإطار الذي أقيم الإرشاد فيه، وجد سلوك أكثر أماناً ومعرفة أكثر بالنسبة لمنع وتفايدي حوادث الدهس عند السفر إلى الخلف في الساحة المنزلية⁴⁷.

45 "بطيرم"، "مشروع منع حوادث الأطفال لدى السكان البدو في النقب - تلخيص 2018".

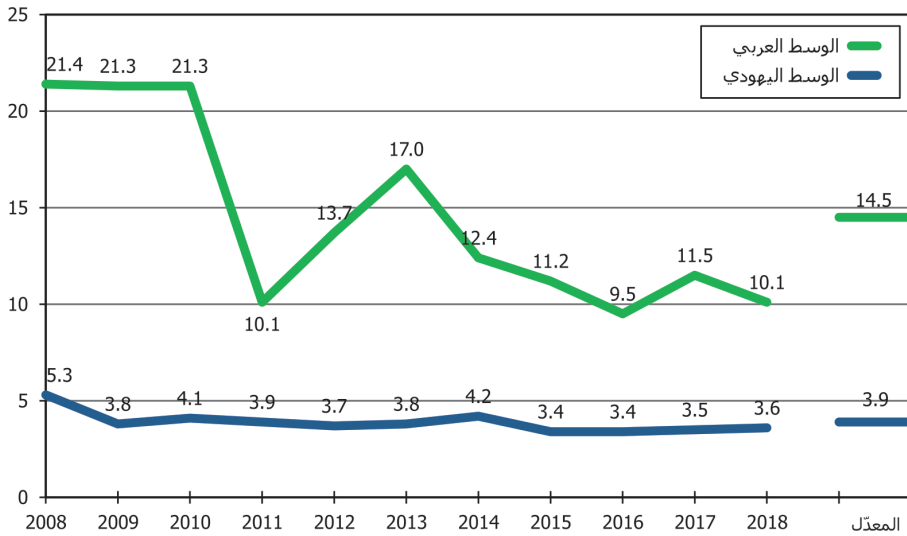
46 كانت الإرشادات التي عقدتها بطيرم عام 2018 للأمهات في فروع عيادات الأم والطفل حول موضوع حوادث الساحات المنزلية، بتمويل وإدارة مشتركة مع السلطة الوطنية للأمان على الطرق.

47 تم إجراء استطلاعين: قبل وبعد تحديث إرشاد جديد في عيادة الأم والطفل. في الاستطلاع الأول تم استطلاع رأي 244 أما لأطفال حتى سن 3 سنوات ممن قمن بزيارة عيادة الأم والطفل خلال النصف سنة الماضية. في الاستطلاع الثاني تم استطلاع رأي 328 أما، منهم 128 أما لأطفال حتى سن 3 سنوات، واللاتي قلن إنهن خضعن لإرشاد لمنع وتفايدي حوادث الدهس عند السفر إلى الخلف في عيادات الأم والطفل.

خطوات منع إصابة الأطفال كمشاة

بحسب المعطيات التي نشرتها السلطة الوطنية للأمان على الطرق⁴⁸، خلال العقد الأخير (2008 - 2018) كان المشاة يشكلون نحو ثلث قتلى حوادث الطرق، وكانت هنالك نسبة مساوية من كل المصابين بجراح خطيرة من مجمل السكان. إحدى المجموعات البارزة من بين المشاة المصابين هي مجموعة الأطفال في المجتمع العربي. خلال الفترة 2017 - 2018 كان عدد الأطفال المشاة حتى سن 5 سنوات من المجتمع العربي، ممن قتلوا جرّاء الحوادث، أكبر بـ 7.5 أضعاف من عددهم في المجتمع اليهودي، وعدد الأطفال القتلى بسن 5 إلى 14 عاما من المجتمع العربي أكبر بـ 3.4 أضعاف من عددهم في المجتمع اليهودي مع ذلك، فقد انخفضت نسبة الأطفال المشاة الذين قتلوا أو أصيبوا بجراح خطيرة في المجتمع العربي خلال العقد الأخير⁴⁹.

الرسم البياني 6: عدد الأطفال (بسن 0 - 14) المشاة الذين قتلوا أو أصيبوا بجراح خطيرة لكل 100,000 طفل، بحسب المجتمع، 2008 - 2018



المصدر: السلطة الوطنية للأمان على الطرق

عند فحص أوقات وقوع الحوادث التي كان الأطفال متورطين فيها، تبين أن الفترة الزمنية التي شهدت أعلى نسبة من الحوادث هي: 7:30 - 8:15، 13:30 - 13:45، و 14:00 - 14:15. عدد الأطفال المصابين نسبة إلى الفترة الزمنية أعلى خلال ساعات الصباح بالمقارنة مع ساعات الظهر. مع ذلك، في صفوف الأطفال بسن 5 - 9 سنوات ممن أصيبوا كمشاة، تمت مشاهدة توجه معاكس - عدد أقل من المصابين خلال ساعات الصباح بالمقارنة مع ساعات الظهر⁵⁰.

48 السلطة الوطنية للأمان على الطرق، توجهات - عقد من السلامة على الطرقات في إسرائيل 2008 - 2018، تشرين الثاني 2019.

49 نفس المصدر، صفحة 100، 101.

50 وزارة المواصلات والأمان على الطرق، مديرية تخطيط وتطوير البنى التحتية، توجيهات لتخطيط ترتيبات حركة السير على مقربة من المؤسسات التربوية (تشرين الأول 2019)، صفحة 7.

حزمة السلامة المادية في المؤسسات التربوية

تعتبر المؤسسات التربوية مواقع عالية الحساسية في موضوع الأمان والسلامة، لعدة أسباب: التماس بين حركة المركبات وبين المشاة وراكبي الدراجات الهوائية كبير؛ كميات حركة السير الكبيرة التي تصل الى منطقة المؤسسة التربوية خلال فترة قصيرة (في الصباح أو الظهر) غالباً ما تخلق حالة من عدم النظام المروري؛ القسم الأكبر من مستخدمي الطريق هم أطفال، الذين يميلون إلى قدر أكبر من التعرض للإصابات جرّاء الحوادث بسبب صغر سنهم⁵¹.

في منشور مدير عام وزارة التربية، الذي تحدث عن حزمة السلامة المادية للأمان على الطرق (لاحقاً - منشور حزمة السلامة المادية)، أقر أن يكون مدير المدرسة، من خلال مركز الحذر على الطرق، مسؤولاً عن تنظيم حركة السير الأمانة لتلاميذه في الحيز المروري في محيط المؤسسة التربوية وفي الطرقات التي يسلكها التلاميذ من وإلى المدرسة. من أجل تنظيم حزمة السلامة المادية، يجب على مدير المدرسة وعلى مركز الحذر على الطرق استكشاف طرق وصول التلاميذ، فحص البنى التحتية في محيط المدرسة، مشاركة الجهات ذات العلاقة، إجراء نشاطات توعوية للأهل ورفع مستوى الوعي لديهم لأهمية دورهم في تربية أبنائهم للأمان على الطرق⁵².

ورديات الحذر على الطرق

تقوم منظومة الإرشاد التابعة لشعبة السير في شرطة إسرائيل بتأهيل وتدريب تلاميذ الصف الخامس لتفعيل ورديات الحذر على الطرق، وفي الصف السادس يقوم التلاميذ بتفعيل هذه الورديات⁵³. في إطار برنامج ورديات الحذر على الطرق، يساعد تلاميذ الصف السادس المشاة، بالأساس التلاميذ، على عبور الشارع بسلام على ممرات المشاة القريبة من المدرسة. يساعد البرنامج التلاميذ القادمين إلى المدرسة والمغادرين لها في عبور الشوارع بصورة آمنة، وكذلك يساعد تلاميذ الصف السادس الذين يشغلون هذه الورديات بفهم سلوك السائقين في الشارع، طرق الوقاية من المخاطر المتوقعة وتقل المسؤولية الملقاة عليهم للحفاظ على الأولاد الصغار⁵⁴. بحسب بحث تم إجراؤه خلال السنوات 2002 - 2003، فإن نشاط ورديات الحذر على الطرق يساهم في تعزيز سلامة تلاميذ المدارس والمشاة الآخرين الذين يعبرون الشارع على مقربة من المدارس⁵⁵. تجدر الإشارة إلى أنه لا حاجة لورديات الحذر على الطرق في المدارس اللوائية التي فيها حافلات لنقل التلاميذ.

51 نفس المصدر.

52 منشور مدير عام وزارة التربية، رقم 139 حزمة السلامة المادية للأمان على الطرق (15.8.18).

53 في العام 2018 طورت السلطة الوطنية للأمان على الطرق برمجية تعليمية تفاعلية عبر الإنترنت باللغة العبرية والعربية بغرض تثقيف التلاميذ لما يتم تعلمه خلال دورات تأهيل متطوعي ورديات الحذر على الطرق.

54 بموجب منشور مدير عام وزارة التربية "تفعيل ورديات الحذر على الطرق"، فإن نشاط ورديات الحذر على الطرق هي جزء من النشاط التربوي في المدرسة.

55 "فاعلية ورديات الحذر على الطرق"، بالتعاون مع معهد بحث العامل البشري في حوادث الطرق ويتمويل من السلطة الوطنية للأمان على الطرق.

يتضح من معطيات وزارة التربية أن نسبة صفوف السادس التي قامت بتفعيل ورديات الحذر على الطرق في المؤسسات التربوية في المجتمع العربي خلال السنة الدراسية 18/2017 كانت 8%، مقابل 54% في المؤسسات التربوية اليهودية⁵⁶.

يتضح من المعطيات التي قدّمتها الضابطة القطرية للحذر على الطرق من شعبة السير في الشرطة، أن اسباب النسبة المنخفضة من الإرشادات وتفعيل ورديات الحذر على الطرق في المجتمع العربي هي قلة شرطي الإرشاد للمجتمع العربي وقلة مرشدي الحذر على الطرق الناطقين بالعربية في الوحدة، وكذلك البنى التحتية غير السليمة في محيط المؤسسات التربوية. تجدر الإشارة إلى أنه قد تم عقد دورات تأهيلية للحذر على الطرق في مدرسة واحدة فقط في المجتمع العربي في لواء الجنوب في وزارة التربية، في مدينة رهط، بمساعدة مرتجم.

في السلطات المحلية التي تم فحصها، تبين أن التلاميذ في سلطتين فقط تلقوا إرشادات وتأهيلات وتم تفعيل ورديات الحذر على الطرق (بلدية كفر قاسم⁵⁷ وقلنسوة⁵⁸)، بينما لم يتم تقديم أي إرشادات أو تأهيلات في الثلاث الأخرى، ولم يتم تفعيل ورديات الحذر على الطرق بها إطلاقاً - المجلس المحلي جت: خلال السنة الدراسية 18/2017 لم يتم عقد تأهيلات في أي مدرسة من المدارس الثلاث بسبب عدم وجود مرشدين؛ المجلس المحلي جسر الزرقاء: لم تكن هناك إرشادات ولا ورديات الحذر على الطرق في أي مدرسة من المدارس الخمس بسبب مشاكل في البنية التحتية؛ في المجلس المحلي تل السبع: في هذه البلدة هناك سبع مدارس ابتدائية، ولم تفعل في أي منها ورديات حذر على الطرق، سواء بسبب عدم وجود مرشدي حذر على الطرق ناطقين بالعربية وسواء بسبب وجود مشاكل في البنية التحتية في محيط المؤسسات التربوية (انظروا لاحقاً في فصل: منع حوادث الطرق بالقرب من المؤسسات التربوية).

بالنسبة للسنة الدراسية 20/2019 قالت الضابطة القطرية إنه اعتباراً من شهر أيلول 2019 سيدخل إلى حيز التنفيذ تقليص 20 وظيفة من وظائف مرشدي منظومة الحذر على الطرق على المستوى القطري، وبضمنها 3 وظائف مرشدين من المجتمع العربي. بسبب التقليص في ملكات مرشدي الحذر على الطرق، فقد تقلصت بما يتلاءم مع ذلك الإمكانيات للمرشدين الذين يُنسبون إلى المجتمع العربي.

56 عند حساب معدل مجمل الصفوف التي تفعل ورديات الحذر على الطرق في المؤسسات التربوية العربية - 9%، في المؤسسات التربوية في القرى البدوية غير المعترف بها - 2% وفي المؤسسات التربوية الدرزية - 18%.

57 تم تفعيل في بلدية كفر قاسم ورديات الحذر على الطرق في جميع المدارس الابتدائية السبع.

58 لم يتم تفعيل في بلدية قلنسوة ورديات الحذر على الطرق في مدرسة واحدة من المدارس الخمس بسبب مشاكل البنية التحتية.

في ظل الأهمية الكبرى للتربية للحد من الطرق منذ سن مبكرة ومساهمة برنامج وريديت الحذر على الطرق في الأمان على الطرق، وفي ظل فرط إصابة الأطفال والشباب في المجتمع العربي، هناك أهمية كبيرة لتفعيل البرنامج في المجتمع العربي تحديداً⁵⁹.

في ردّها على مكتب مراقب الدولة في شهر نيسان 2020، قالت الشرطة إنه في إطار اللقاءات والنقاشات مع الجهات الشريكة في وزارة التربية والسلطة الوطنية للأمان على الطرق، تم فحص عدّة حلول ممكنة لمهمة الإرشاد لورديت الحذر على الطرق. وافقت جميع الجهات على أن الشرطة هي الجهة الأنسب لإجراء تأهيل مرشدي وريديت الحذر على الطرق، سواء من الجانب المهني أو من الجانب القيمي. بحسب قرار مفتش عام الشرطة، سيقوم أفراد الشرطة الجماهيرية بمساعدة مرشدي الحذر على الطرق في تنفيذ المهمة. قامت شعبة السير بالعمل فوراً من أجل تطبيق هذا النموذج. تجدر الإشارة إلى أنه يتم في هذه الأيام الاستعداد لتشغيل تجريبي لفحص نموذج تشغيل متطوعين في إرشاد الحذر على الطرقات كحلّ ممكن إضافي للنهوض بالموضوع. وأضافت الشرطة في ردّها أنه في إطار تأهيل ضباط الصف وأفراد الشرطة في الأولوية لإرشادات الحذر على الطرق، تم تأهيل أفراد شرطة ناطقين بالعربية من منطلق النية لخلق إمكانية واسعة لإجراء الإرشادات في الوسط العربي.

يجب على الشرطة التأكد أن تؤدي الحلول المقترحة فعلاً إلى توسيع نطاق تفعيل برنامج "ورديت الحذر على الطرق" في المجتمع العربي. مقترح أن تقوم الشرطة في كل مرة بفحص إذا ما كانت الموارد المتوفرة كافية للإرشادات، سواء من ناحية المعرفة والقدرة على الإرشاد أو من ناحية القوى البشرية، من أجل ضمان أن تحصل كافة المؤسسات التربوية التي تحتاج إلى تفعيل وريديت الحذر على الطرق على الإرشادات كما ينبغي.

مشروع الوصول الآمن إلى المدرسة

يوجّه منشور حزمة السلامة المادية مركزي الحذر على الطرق، من ضمن عدّة أمور، بأن يفعلوا في المدرسة برامج مثل برنامج "سلم وتوكل" (انظروا لاحقاً). كذلك، من الموصى به في المنشور توجيه الأهل الذين يقومون بنقل أبنائهم بالمركبات الخصوصية أن يكونوا قدوة لأبنائهم بالنسبة للسلوك الآمن: ربط حزام الأمان خلال السفر، الإصغاء لتعليمات وريديت الحذر على الطرق، تفادي إيقاف المركبة الخصوصية في أماكن ممنوعة (بالقرب من ممر مشاة، مفترق، أو حاجز أمان، وفي أماكن تم فيها نصب إشارة ممنوع الوقوف) والاهتمام بخروج المسافرين فقط من الجهة القريبة من الرصيف أو من حاشية الطريق.

59 أبدى مكتب مراقب الدولة ملاحظاته في الماضي أنه في ظل الأهمية الكبيرة للتربية للأمان على الطرق ومساهمة برنامج وريديت الحذر على الطرق في الأمان على الطرق، فيجب على السلطة المحلية والشرطة النهوض بسياسة مشتركة لمواصلة النشاط. مراقب الدولة، التقرير السنوي 167 (2016)، "مخاطرة حوادث الطرق وأداء السلطة الوطنية للأمان على الطرق"، صفحة 670، في صفحة 700.

بادرت إلى مشروع "سلم وتوكل" وقادته جمعية "عيون في الطرق"، وهو يهدف إلى إنزال الأطفال الآمن من المركبة العائلية عند الحضور إلى المدرسة، من أجل الحفاظ على سلامتهم، الحفاظ على سلامة من يعبرون الشارع والحد من ازدحام السير في منطقة المدرسة خلال ساعات الصباح. يقوم الأهل المتطوعون الذين يصلون إلى مكان الإنزال الذي تم تحديده على مقربة من المدرسة بمساعدة الأطفال بالنزول الآمن من المركبة والوصول إلى المدرسة⁶⁰.

ترى وزارة التربية في المشروع جزءاً لا يتجزأ من حزمة السلامة المادية، ويعتبر تفعيله طبقة هامة في موضوع الحفاظ على سلامة وأمان الأطفال عند الوصول إلى المؤسسة التربوية والخروج منها. ناشد مركز السلطات المحلية في إسرائيل رؤساء السلطات المحلية بالانضمام إلى المشروع⁶¹.

من أجل تنفيذ المشروع يجب ملائمة البنية التحتية المرورية في محيط المدرسة. نشرت السلطة الوطنية للأمان على الطرق في شهر أيلول 2018 "قواعد لتنظيم حركة السير في موقع إركاب وإنزال التلاميذ بالقرب من المؤسسات التربوية". بحسب ادعاء مدير عام جمعية "عيون في الطرق"، بالإمكان ملائمة البنية التحتية للمشروع في أي مدرسة، حتى في الأماكن التي ليس فيها بنية تحتية ملائمة لورديات الحذر على الطريق، وبتكلفة منخفضة. كذلك، من أجل تفعيل المشروع، هنالك حاجة لأهل متطوعين بعد إخضاعهم للتأهيل.

بحسب المعطيات التي قدمتها جمعية "عيون في الطرق"، خلال العام الدراسي 2018/19، قامت 3% فقط من المدارس الابتدائية في المجتمع العربي بتفعيل المشروع، مقابل 13% من المدارس في المجتمع اليهودي.

من بين خطط السلطة الوطنية للأمان على الطرق للعام 2018، كانت هنالك خطة لإضافة مشروع "سلم وتوكل" إلى مدرسة واحدة في كل بلدة من بلدات التركيز⁶²، لكن تم القيام بذلك في بلديتين فقط: **كفر قاسم ورهط**.

أبلغت السلطات التي تم فحصها مكتب مراقب الدولة إن قسماً كبيراً من تلاميذ المدارس الابتدائية يحضرون إلى المدرسة بسيارة ذويهم، وإنه في ساعات الصباح يكون هنالك ازدحام مروري شديد على مقربة من المدارس يصل لمستوى تشكيل خطر على سلامة التلاميذ. كما ذكر في فصل ورديات الحذر على الطرق، في قسم من السلطات التي تم فحصها (المجالس المحلية **جسر الزرقاء، جت وتل السبع**)، لا يتم تفعيل ورديات الحذر على الطرق، حيث بإمكان تفعيل مشروع "سلم وتوكل"، الأقل تكلفة، أن يعزز الأمان على الطرق في محيط المدرسة.

60 ساعدت جمعية "أور يروك" أيضاً المدارس في تفعيل مشروع باسم "سافر بالسلامة".

61 رسالة مدير عام مركز السلطات المحلية إلى رؤساء السلطات المحلية بتاريخ 25.3.19، تحت عنوان "مشروع سلم وتوكل".

62 السلطة الوطنية للأمان على الطرق، "خطة العمل في المجتمع العربي 2018".

أبلغت جمعية "عيون في الطرق" موظفي مكتب مراقب الدولة إن التوجه للجمعية من أجل تفعيل المشروع غالبا ما يتم من قبل مديري المدارس، وتقوم الجمعية بإبلاغ السلطة المحلية بذلك من خلال مديري هيئات الأمان (انظروا لاحقا فصل "إدارة الأمان على الطرق في السلطة المحلية")⁶³. تجدر الإشارة إلى أن تمويل المشروع يأتي من ميزانية السلطة المحلية وليس من ميزانية هيئة الأمان التي تحولها السلطة الوطنية للأمان على الطرق إلى السلطة المحلية.

من الجدير أن تقوم السلطات المحلية بتفعيل مشروع "سلم وتوكل" في المؤسسات التربوية. كذلك، من الجدير أن تعمل السلطة الوطنية للأمان على الطرق كل ما يجب من أجل تعزيز الوعي لدى جميع مديري هيئات الأمان بالنسبة للمشروع، وكذلك أن تفحص إمكانية السماح للسلطات المحلية، وخصوصا في المجتمع العربي، باستغلال ميزانية السلطة الوطنية للأمان على الطرق لهذا الموضوع أيضا.

في ردّ المجلس المحلي **جسر الزرقاء** على مكتب مراقب الدولة في شهر شباط 2020 جاء أن المجلس سيشجع مديري المدارس على الاندماج في المشروع المذكور. وقالت بلدية **كفر قاسم** في إطار ردّها على مكتب مراقب الدولة في شهر أيار 2020 إنها تخطط لتفعيل المشروع في مدرسة إضافية.

نشاطات توعوية وتربوية بواسطة متطوعين

تملك السلطة المحلية إمكانية عمل نشاطات توعوية بوسائل قليلة التكلفة أو حتى بدون تكلفة، وبضمنها منشورات التوعية في الشبكات الاجتماعية وموقع الإنترنت التابع للسلطة المحلية؛ وكذلك نشاطات توعوية يقوم بها متطوعون من البلدة.

1. منشورات التوعية في الشبكات الاجتماعية وفي موقع الإنترنت التابع للسلطة المحلية

ضمن إطار فحص مواقع الإنترنت وصفحات الفيسبوك التابعة للسلطات المحلية التي تم فحصها، تبيّن أنه خلال الفترة منذ شهر تشرين الثاني 2019 قامت سلطتان محليتان (بلدية **كفر قاسم** والمجلس المحلي **تل السبع**) بنشر منشورات (بوستات) وصور حول موضوع الأمان على الطرق. السلطات الثلاث المتبقية (بلدية **قلنسوة** والمجالس المحلية **جسر الزرقاء** و**وجت**) لم تقم باستخدام هذه الوسيلة الإعلامية لنشاطات التوعية في هذا الموضوع.

2. نشاطات التوعية من قبل المتطوعين

تكمّن الكثير من الحسنات في عمل نشاطات التوعية من قبل المتطوعين من البلدة، وبضمنها التكلفة القليلة والتزام المتطوعين بالموضوع؛ كذلك، بإمكان معرفة السكان للمتطوعين أن تزيد من استعدادهم للإصغاء للرسائل التي ينقلونها وتقبلها.

63 من أجل توسيع نطاق المشروع وتسهيل تطبيقه في المجتمع العربي، قامت الجمعية بتغيير اسم المشروع بالعربية ليصبح **سلم وتوكل**.

في المؤسسات التربوية، تم عمل نشاطات التوعية حول موضوع الأمان على الطرق من خلال متطوعي الخدمة الوطنية - المدنية⁶⁴. يخضع المتطوعون للتأهيل من قبل وزارة التربية لوظيفة "متطوع شامل"، الذي بإمكانه تلبية الاحتياجات في عدد كبير من المجالات في إطار المؤسسات التربوية، وبضمنها موضوع الأمان على الطرق. خلال السنة الدراسية 2019/20 تم تأهيل نحو 1,800 متطوعة لوظيفة متطوع شامل، وقد قمن بتمرير إرشادات ونشاطات، وبضمن ذلك في موضوع الأمان على الطرق في المؤسسات التربوية في مختلف أنحاء البلاد، 63 منها في المؤسسات التربوية في السلطات التي تم فحصها⁶⁵.

تبادر جمعية أور يروك وتفعل مجموعة من البرامج التي تعتمد على تأهيل متطوعين للإرشاد في موضوع الأمان على الطرق، مثل برنامج "الحذر على الطرق في الروضة"⁶⁶. تقوم وزارة التربية بتفعيل خطة "الالتزام الشخصي - التداخل المجتمعي"، الذي يعتمد على النشاط التطوعي لتلاميذ الصفوف العاشرة في تقديم المساعدة للفئات المجتمعية الضعيفة، وهو تطوع بالإمكان توجيهه أيضا إلى موضوع الأمان على الطرق.

قامت مديرة هيئة الأمان في بلدية كفر قاسم بتفعيل التلاميذ في توزيع منشورات توعية حول موضوع الأمان على الطرق لسكان البلدة. قبل توزيع المنشورات، تلقى التلاميذ إرشادات بموضوع الأمان على الطرق وخلال التوزيع كانوا فخورين بالقيام بذلك. بالإضافة إلى ذلك، تم عقد نشاطات في المدينة مثل جولة الدراجات الهوائية التي تم التشديد خلالها على ارتداء وسائل الوقاية.

في جميع البلدات البدوية في النقب، قامت "بطيرم" بعقد نشاطات توعية لأبناء الشبيبة في المجتمع. تمت مرافقة أبناء الشبيبة مهنيًا من قبل مرشدة مختصة بسلامة الأطفال. في المجلس المحلي تل السبع، نشطت خلال العام 2018 مجموعتان من أبناء الشبيبة، قامتا - فيما قامتا - بإجراء زيارات منزلية وتوزيع منشورات في المجتمع⁶⁷.

في بقية السلطات المحلية التي تم فحصها لم يعرفوا هذه البرامج ولم يبادروا إلى نشاطات توعية عن طريق متطوعين من المجتمع. السلطة الوطنية للأمان على الطرق لم توصل هذه المعلومات إلى مديري هيئات الأمان، ولم يعرف مديروها هذه الإمكانيات.

64 الخدمة الوطنية - المدنية مفتوحة الأبواب أمام كل مواطن تلقى إعفاء من الخدمة العسكرية أو لم يتم استدعاؤه للخدمة في الجيش، وبضمن ذلك أبناء وبنات المواطنين العرب. تتم الخدمة على سبيل التطوع، ويتم تقديمها للجمهور في الأماكن التي تنقضا، وتتمحور حول مجال التربية، الصحة، الأمان، الرفاه وحماية البيئة. يستحق من يبهون الخدمة الوطنية - المدنية الحصول على الامتيازات التي يحصل عليها الجنود المسرحون (بحسب مدة الخدمة). التعريف مقتبس من موقع الإنترنت التابع لـ "كل الحق".

65 في بلدية كفر قاسم، تم تمرير 8 إرشادات؛ في بلدية قلنسوة - 7؛ في المجلس المحلي جسر الزرقاء - 9؛ في المجلس المحلي جت - 2؛ وفي المجلس المحلي تل السبع - 37.

66 في إطار البرنامج يصل متطوعون مرة في الأسبوع إلى رياض الأطفال ويمزرون فعاليات ورسائل في موضوع الأمان على الطرق من خلال القصص، أوراق العمل والأشغال الإبداعية. يعمل البرنامج بالتعاون مع وزارة التربية.

67 "بطيرم"، "مشروع منع حوادث الأطفال لدى السكان البدو - تلخيص 2018".

تشير النشاطات المذكورة أعلاه أن العمل في المجال يرتبط بالأساس بالمبادرة والوعي. في ظل الموارد المحدودة التي بإمكان السلطة الوطنية للأمان على الطرق تخصيصها للسلطات المحلية، وفي ظل الوضع الاقتصادي الصعب في السلطات المحلية التي تم فحصها (انظروا فصل الميزانية) - مقابل الحاجة الملحة لمعالجة فرط الإصابة في المجتمع العربي والحاجة لتوسيع وترسيخ منظومة التوعية في السلطة، من المفضل أن تفحص السلطات المحلية الحاجة لتنفيذ متتابع لنشاطات إضافية للنهوض بالتوعية والتربية للأمان على الطرق عن طريق المتطوعين، كما ذكر أعلاه.

قال المجلس المحلي جسر الزرقاء في ردّه أن لجنة الأمان على الطرق قررت خلال جلستها في شهر كانون الثاني 2020 أن يقوم مدير قسم التربية بالنهوض بخطة تفعيل المتطوعين من الصفوف العاشرة في موضوع الأمان على الطرق.

من أجل تعزيز التوعية في المجتمع العربي، يُوصى أن تُبلّغ السلطة الوطنية للأمان على الطرق مديري هيئات الأمان في السلطات المحلية في المجتمع العربي بمختلف النشاطات قليلة التكلفة المتاحة لها، مثل النشاطات المقترحة أعلاه، وأن تشجع السلطات المحلية على تفعيلها.

إدارة الأمان على الطرق في السلطة المحلية

بموجب قانون البلديات [الصيغة الجديدة] (لاحقا - قانون البلديات)⁶⁸، على البلدية واجبات ولها صلاحيات بشأن الشوارع والأرصفة في مناطق نفوذها، وبضمن ذلك التطوير، تعبيد وصيانة الشوارع والأرصفة. بموجب أنظمة المواصلات، 1961، قام المفتش على المواصلات بتعين رؤساء السلطات المحلية كسلطة إشارات مرور محلية، والتي من صلاحياتها وضع إشارات مرور وتحديد أنظمة مرور أخرى في مناطق نفوذها. بالإضافة إلى ذلك، في إطار التشريع والتنظيمات، تم تحديد الجهات البلدية التي من وظائفها العمل في موضوع الأمان على الطرق، وبضمنها لجنة الأمان على الطرق، هيئة الأمان على الطرق ولجنة المرور.

الميزانية

تجدر الإشارة إلى أن المؤشر الاجتماعي - الاقتصادي⁶⁹ لكافة السلطات المحلية التي تم فحصها منخفض: بلدية كفر قاسم - 3، بلدية قلنسوة - 2، المجلس المحلي جسر الزرقاء - 2، المجلس المحلي جت - 4، المجلس المحلي تل السبع - 1. في كافة السلطات المحلية التي تم فحصها، تم تعيين محاسب مرافق، ولديها جميعا عجزا ماليا متراكما. بالإضافة إلى ذلك، في جميع المجالس، عدا المجلس المحلي تل السبع، الذي له فائض هامشي وصغير، تم تسجيل عجز مالي جاري عام 2018. فيما يلي معطيات من التقارير المالية المدققة للسلطات المحلية التي تم فحصها:

الجدول رقم 4: المعطيات المالية للسلطات المحلية التي تم فحصها، 2018 (بآلاف الشواقل)

كفر قاسم	قلنسوة	جسر الزرقاء	جت	تل السبع	
عجز في الميزانية العادية					
6,226	28,142	58,087	8,515	5,329	العجز في بداية السنة
		(2,000)			المبالغ التي تم تلقيها لتقليص العجز
2,941	20,038	9,155	4,273	(18)	العجز (الفائض) في سنة التقرير
9,167	48,180	65,242	12,788	5,311	العجز المتراكم في نهاية السنة
الميزانية السنوية					
162,491	131,200	88,478	80,623	86,446	العجز النهائي في الميزانيات غير العادية التي انتهت
44	8,053	7,952	3,094	722	

68 هنالك ترتيب مشابه في أمر المجالس المحلية 1950، أيضا.

69 تقوم دائرة الإحصاء المركزية بتصنيف السلطات المحلية بحسب الوضع الاجتماعي - الاقتصادي للسكان الذين يسكنون في مناطق نفوذها (السلطات التي ضمن الدرجة - العنقود - 1 هي السلطات ذات الوضع الاجتماعي - الاقتصادي الأضعف).

بموجب النظام الداخلي في السلطة الوطنية للأمان على الطرق⁷⁰ "تشارك السلطة الوطنية... في نشاطات هيئة الأمان على الطرق بالمطابقة (Matching)⁷¹ مع السلطة المحلية بنسب محددة... تكون مشاركة السلطة الوطنية بالمصاريف حتى مبلغ المشاركة الذي يتم تحديده بموجب الوضع الاجتماعي الاقتصادي [المؤشر الاجتماعي - الاقتصادي] للسلطة المحلية". تلقي الميزانية من السلطة الوطنية للأمان على الطرق مشروطاً بوجود هيئة أمان (انظروا لاحقاً الفصل "هيئة الأمان على الطرق") فعالة في البلدة؛ بتقديم خطة عمل سنوية مختومة وموقعة، بمصادقة مدير أمان لوائي من قبل السلطة الوطنية للأمان على الطرق؛ وباستغلال ميزانية السنة الفائتة.

تجدر الإشارة إلى أن نموذج التمويل في السلطة الوطنية للأمان على الطرق لا يعطي أفضلية للبلديات ذات التصنيف الاجتماعي - الاقتصادي المنخفض، لكن يتم أخذ هذا المعطى بعين الاعتبار عند احتساب نسبة مشاركة (Matching، لاحقاً - "ماتشينج") السلطة المحلية.

من أجل المقارنة، قام مكتب مراقب الدولة بفحص إدارة الأمان على الطرق في سلطة محلية يهودية ذات خصائص شبيهة بالسلطات العربية التي تم فحصها، من حيث عدد السكان، العنقود (التصنيف) الاجتماعي الاقتصادي وعدد حوادث الطرق (لاحقاً السلطة اليهودية التي تم فحصها).

في غالبية السلطات المحلية العربية تقوم السلطة الوطنية للأمان على الطرق بتمويل 100% من ميزانية الهيئة، بينما في السلطة اليهودية التي تم فحصها، والتي تحظى بتصنيف اجتماعي اقتصادي أعلى بدرجة واحدة أو اثنتين من السلطات المحلية التي تم فحصها، قامت السلطة الوطنية للأمان على الطرق بتمويل 90% من ميزانية الهيئة.

كما ذكر، يتم تحديد الميزانية السنوية التي تحولها السلطة الوطنية للأمان على الطرق إلى كل سلطة محلية بحسب معادلة ثابتة، تشمل عدد السكان وعدد المصابين بحوادث الطرق في البلدة (انظروا أعلاه فصل المقدمة). في العام 2018 حوّلت السلطة الوطنية للأمان على الطرق إلى السلطات المحلية التي تم فحصها الميزانيات التالية: بلدية كفر قاسم - 52,000 ش.ج؛ بلدية قلنسوة - 42,000 ش.ج؛ المجلس المحلي جسر الزرقاء - 35,000 ش.ج؛ المجلس المحلي جت - 33,000 ش.ج؛ المجلس المحلي تل السبع - 39,000 ش.ج.

في السلطات المحلية التي تم فحصها، عدا بلدية كفر قاسم، يتم تنفيذ جميع برامج التوعية والتربية في مجال الأمان على الطرق بتمويل توفره لها السلطة الوطنية للأمان على الطرق، ولا تقوم السلطات المحلية نفسها بتخصيص أي أموال من ميزانياتها لتمويل النشاطات في هذا المجال.

70 السلطة الوطنية للأمان على الطرق، "نظام النشاطات وتمويل هيئات الأمان في السلطات المحلية"، 2010.

71 التمويل المطابق (ماتشينج - Matching) هو تمويل لمشروع أو خدمة معينة من الحكومة ومن السلطة المحلية أيضاً. من مركز الأبحاث والمعلومات التابع للكنيست، "التمويل المطابق (Matching) من الوزارات الحكومية للسلطات المحلية"، (2008).

تجدر الإشادة بأنه في الأعوام 2017 - 2019 قامت بلدية **كفر قاسم** برصد مبالغ من ميزانيتها لتمويل فعاليات التوعية والإرشاد في مجال الأمان على الطرق بمبلغ 80,000 ش.ج تقريبا.

تبين أيضا أن السلطة المحلية اليهودية التي تم فحصها لا تقوم بتمويل هيئة الأمان على الطرق زيادة على الميزانية التي تخصصها لها السلطة الوطنية للأمان على الطرق. ولكن، مدير الهيئة في البلدية يطلب من قسم التربية في السلطة المحلية تمويلاً لجزء من تكلفة النشاطات، وهكذا تحصل الهيئة على إضافة بنحو 35% لميزانيتها.

يتضح من فحص قام بإجرائه طاقم الرقابة مع اثنين من مديري الأولوية في السلطة الوطنية للأمان على الطرق (لواء الشمال ولواء الجنوب) أن السلطات المحلية في المجتمع اليهودي أيضاً، باستثناء سلطات محلية معدودة، لا تقوم بتمويل هيئة الأمان على الطرق.

لجنة للأمان على الطرق

1. في المادة 149و(أ) من قانون البلديات، جاء أنه "يجب على المجلس أن يختار لجنة للأمان على الطرق⁷²، وظيفتها هي المبادرة لتخطيط نشاطات في المجالات المتعلقة بالأمان على الطرق؛ على اللجنة أن تقدم للمجلس برامجها وخططها للمصادقة عليها، وأن تراقب تنفيذ البرامج المصادق عليها". لجنة الأمان على الطرق هي لجنة إلزامية في البلديات. لا يسري هذا الأمر على المجالس المحلية.

كذلك ينص قانون البلديات على أن "اللجنة التي من الواجب إنشاؤها بموجب أي تشريع، يجب أن تجتمع على الأقل مرة كل ثلاثة أشهر؛ في حال لم تجتمع كما ذكر، على رئيس البلدية أن يأمر باجتماعها، وهو من يحدد جدول أعمال جلسة اللجنة".

في جلسة بلدية **كفر قاسم** وبلدية **قلنسوة** اللتين عقدتا في بداية شهر كانون الثاني 2019، بعد انتخابات السلطات المحلية الأخيرة التي جرت في نهاية عام 2018، اختار أعضاء المجلس أعضاء اللجان الإلزامية في البلدية، وبضمنها لجنة الأمان على الطرق. تبين أنه في كلا البلديتين، لم تجتمع لجنة الأمان على الطرق بالوتيرة اللازمة التي ينص عليها قانون البلديات. منذ موعد إقامة لجنة الأمان على الطرق وحتى نهاية شهر تشرين الأول 2019 (موعد الفحص) اجتمعت اللجنة، في كل من البلديتين، مرة واحدة فقط، وليس ثلاث مرات على الأقل، كما ينبغي.

اجتمعت اللجنة في بلدية **كفر قاسم** في أواسط شهر أيار 2019 في محطة الشرطة في **كفر قاسم**. وقد تقرر خلال هذه الجلسة إقامة "لجنة مُصغرة" برئاسة رئيس البلدية تجتمع مرة في الشهر. حتى نهاية تشرين الأول 2019 لم تتم إقامة اللجنة المصغرة. لم تتواجد في البلدية محاضر (بروتوكولات) تشير إلى عقد لجنة الأمان على الطرق خلال الدورة السابقة للبلدية، وليس بالإمكان معرفة ما إذا كانت قد اجتمعت.

72 بموجب القانون، هؤلاء هم أعضاء اللجنة: رئيس البلدية (أو نائبه القائم الدائم بأعماله) ويكون رئيس اللجنة؛ مهندس البلدية ومدير قسم التربية (أو من يقوم كل منهم بتحويله من بين موظفي البلدية)؛ أعضاء المجلس أو الشاغلين وظائف أخرى في البلدية كما يقرر رئيس السلطة؛ مندوب وزير المواصلات؛ مندوبي الجهات العاملة في مجال الأمان على الطرق ومندوبي الأحياء الواقعة ضمن مناطق نفوذ البلدية؛ مندوب وزير الأمن الداخلي.

أبلغت السلطة الوطنية للأمان على الطرق في ردها على مكتب مراقب الدولة إنه خلال العام 2019 لم تعقد جلسة للجنة الأمان على الطرق في بلدية كفر قاسم، رغم توجهاتها العديدة للبلدية.

في بلدية قلنسوة اجتمعت لجنة الأمان على الطرق في نهاية شهر آب 2019. في محضر الجلسة، تمت الإشارة إلى الأمور الأساسية التي جرى نقاشها، ولم يتم ذكر إذا ما تم اتخاذ قرارات. تجدر الإشارة إلى أن اللجنة التي تمت إقامتها خلال الدورة السابقة، والتي كانت هي أيضا برئاسة رئيس البلدية الحالي، اجتمعت مرة واحدة فقط، خلال العام 2018.

تجدر الإشارة إلى أنه في التقرير السابق كان قد تم توجيه ملاحظات لبلديات كفر قاسم وقلنسوة حول عدم اجتماع لجنة الأمان على الطرق كما ينبغي: في بلدية كفر قاسم لم تجتمع اللجنة مطلقاً منذ كانون الثاني 2009 وحتى نهاية شباط 2011؛ في بلدية قلنسوة اجتمعت اللجنة مرة واحدة فقط بين تشرين الثاني 2008 وشباط 2011.

يجب على بلدية كفر قاسم وقلنسوة عقد اجتماعات للجان الأمان على الطرق بالوتيرة المحددة بموجب القانون على الأقل، والاهتمام بان تؤدي وظائفها المحددة في القانون: المبادرة وتخطيط نشاطات في المجالات المتعلقة بالأمان على الطرق؛ تقييم برامجها ومخططاتها للمجلس للمصادقة عليها ومراقبة تنفيذ البرامج المصادق عليها. من شأن نشاط اللجنة المنتظم أن يساهم في محاربة حوادث الطرق وتعزيز الأمان على الطرق في مناطق نفوذ السلطة المحلية.

أبلغت بلدية كفر قاسم في ردها على مكتب مراقب الدولة أن لجنة الأمان على الطرق في البلدية اجتمعت مؤخراً خلال شهر شباط 2020.

2. تنص المادة 124 من أمر المجالس المحلية، 1950، على أنه: "بالإضافة إلى اللجان المذكورة ضمن هذا الأمر أو في أي قانون آخر، يحق للمجلس اختيار لجان دائمة أو لجان مؤقتة لشؤون أو حالات معينة".

في المجالس المحلية جسر الزرقاء، جت وتل السبع لم تتم إقامة لجنة للأمان على الطرق.

في ظل كثرة المصابين بحوادث الطرق ومن أجل تعزيز الأمان على الطرق في مناطق نفوذها، يوصي مكتب مراقب الدولة المجالس المحلية جسر الزرقاء، جت، وتل السبع بإقامة لجان للأمان على الطرق حتى لو أن القانون لا يلزمهم بذلك؛ ويوصي وزارة الداخلية بفحص إمكانية ترتيب يلزم بإقامة لجان للأمان على الطرق في المجالس المحلية، وخصوصاً في المجالس التي تكون نسبة حوادث الطرق فيها أعلى من المعدل القطري.

في بداية شهر شباط 2020، في أعقاب توصية مكتب مراقب الدولة، عقد مجلس **جسر الزرقاء المحلي**، لأول مرة، اجتماعاً للجنة الأمان على الطرق. حضر جلسة اللجنة، من ضمن من حضر، رئيس المجلس وخمسة من أعضاء المجلس، وقد ناقشت اللجنة نتائج الرقابة.

قدّمت السلطة الوطنية للأمان على الطرق ردّها لمكتب مراقب الدولة، والذي قالت فيه إنها تحاول الدفع بإنشاء وإقامة لجنة للأمان على الطرق في مجلس **جت المحلي**، وتعيين الموظفين اللازمين لعملها.

وابلغت وزارة الداخلية في ردّها على مكتب مراقب الدولة في شهر شباط 2020 إن متصرف لواء حيفا في وزارة الداخلية، "طلب من السلطات المحلية [المجالس المحلية **جسر الزرقاء وجت**] تعيين لجان لموضوع الأمان على الطرق رغم أنها لجنة اختيارية في المجالس المحلية، والاهتمام بعقد اجتماعاتها".

بالنسبة للمجلس المحلي **تل السبع**، قال متصرف لواء الجنوب في وزارة الداخلية إن "اللواء سيلفت انتباه المجلس المحلي **تل السبع** للحاجة إلى إقامة لجنة للأمان على الطرق حتى ولو كان الحديث يدور عن لجنة اختيارية. على الرغم من أهمية الموضوع، يجب الأخذ بالحسبان أن المجلس المحلي **تل السبع** يواجه حالياً مشاكل كثيرة وجوهرية".

هيئة الأمان على الطرق

بموجب قانون السلطة الوطنية للأمان على الطرق، "على السلطة أن تعمل من أجل زيادة تمويل النشاطات في مجال الأمان على الطرق في السلطات المحلية؛ يتم التمويل المذكور بموجب معايير تبلورها السلطة بتصريح من الوزير... تقوم السلطة بمراقبة تنفيذ النشاطات التي قدّمت التمويل لها كما ذكر في هذا البند، وإذا تقرر إجراء التمويل على مراحل، يمكنها الاشتراط تمويل كل مرحلة بتنفيذ المرحلة السابقة".

كما ذكر، بموجب النظام الداخلي للسلطة الوطنية للأمان على الطرق⁷³، "تكون مشاركة السلطة الوطنية للأمان على الطرق في تمويل نشاطات هيئة الأمان على الطرق مشروطة بوجود هيئة فعّالة للأمان على الطرق في البلدة؛ بتقديم خطة عمل سنوية موقعة، بمصادقة مدير الأمان اللوائي من قبل السلطة الوطنية للأمان على الطرق؛ واستغلال ميزانية السنة الفائتة".

في شهر كانون الأول 2010 نشرت السلطة الوطنية للأمان على الطرق "مجلد مديري هيئة الأمان في السلطة المحلية"؛ (لاحقاً - نظام هيئة الأمان). بموجب هذا النظام، على كل سلطة محلية (وبضمن ذلك المجالس المحلية والمجالس الإقليمية، غير الملزمة بتعيين لجنة للأمان على الطرق) تعيين هيئة الأمان على الطرق (لاحقاً أيضاً - الهيئة). يجب أن يشغل المناصب في اللجنة رئيس يعينه رئيس السلطة المحلية، مدير المنطقة من طرف السلطة الوطنية للأمان على الطرق، مدير هيئة، مندوب مكتب السير في الشرطة، مندوب وزارة التربية وجهاز التربية المحلية ومندوبو الجهات المتطوعة. يضاف إلى الهيئة أعضاء دائمون وكذلك

73 السلطة الوطنية للأمان على الطرق، "نظام النشاطات وتمويل هيئات الأمان في السلطات المحلية"، 2010.

مندوبون من أقسام الهندسة والرقابة والتفتيش، ضابط الأمان (السلامة) في المواصلات في السلطة المحلية، وجهات أخرى بحسب الحاجة.

الهدف من هيئة الأمان بحسب النظام هو أن تكون الجهة المسؤولة عن تخطيط وتنفيذ إجراءات العمل في موضوع الأمان على الطرق، والتي تقوم بفحصها والمصادقة عليها لجنة الأمان على الطرق والسلطة الوطنية للأمان على الطرق. يجب على الهيئة أن تجمع الميزانية من مختلف المصادر وإدارة التعاون بين الجهات التابعة للسلطة، الجهات الرسمية والجهات العمومية والتطوعية. كذلك، حدد النظام وظيفة مدير هيئة الأمان (انظروا لاحقاً).

تبين أن المجلس المحلي **جسر الزرقاء** لم يقيم بتعيين هيئة للأمان على الطرق وإنما رئيس لهيئة الامان فقط.

قالت السلطة الوطنية للأمان على الطرق في ردّها على مكتب مراقب الدولة إنه جرى في المجلس المحلي **جسر الزرقاء** عقد اجتماع لهيئة الأمان على الطرق في شهر أيلول 2018، لكن في العام 2019 لم تجتمع الهيئة ولذلك قامت السلطة الوطنية للأمان على الطرق بإرسال رسالة إلى رئيس المجلس طلبت من خلاله عقد جلسة لهيئة الأمان على الطرق.

كما ذكر أعلاه، في بداية شهر شباط 2020 قام المجلس المحلي **جسر الزرقاء** بتعيين لجنة للأمان على الطرق، وحضرت جلستها أيضاً الجهات ذات العلاقة بهيئة الأمان على الطرق.

يتضح من خطط العمل التي قام مندوبو السلطة الوطنية للأمان على الطرق بإعدادها للسلطات المحلية **كفر قاسم، قلنسوة، جت، وتل السبع** أنه قد تم فيها تعيين هيئة للأمان على الطرق، لكن لم تتواجد فيها محاضر أو مستندات أخرى تشير إلى أن هذه الهيئة قد اجتمعت أو كانت فعّالة. قال مديرو هيئات الأمان في هذه السلطات المحلية لمكتب مراقب الدولة إنهم يتخذون قراراتهم بمساعدة مندوبي السلطة الوطنية للأمان على الطرق بشأن النشاطات التي سيتم تنفيذها في السلطة المحلية بواسطة ميزانية السلطة الوطنية للأمان على الطرق.

تؤدي هيئة الأمان على الطرق دوراً بالغ الأهمية في النهوض بموضوع الأمان على الطرق في السلطة المحلية، وبناءً على ذلك فلا يكفي تعيين هيئة وإنما يجب على السلطة المحلية والسلطة الوطنية للأمان على الطرق الاهتمام بأن تجتمع وأن تؤدي وظيفتها، وعليها أن تتابع تنفيذ القرارات. يصبح الأمر أكثر أهمية في المجالس المحلية التي تم فحصها والتي ليست فيها لجنة للأمان على الطرق.

في ردّها على مكتب مراقب الدولة قالت السلطة الوطنية للأمان على الطرق إنه خلال السنة الأخيرة، توجه مديري المنطقة للأمان إلى مدير هيئة الأمان على الطرق في بلدية **قلنسوة** بهدف عقد اجتماعات هيئة الأمان على الطرق، لكن لم تنجح جميع محاولاته لجمع كل المعنيين بالأمر. خلال الجلسة الوحيدة التي عقدت، تم تسليم القائم بأعمال رئيس البلدية خطة نصب إشارات المرور الجديدة التي قامت بتمويلها السلطة الوطنية للأمان على الطرق، مع التشديد على أهمية تطبيقها في المدينة. كذلك قالت السلطة الوطنية للأمان على الطرق إنه في

العام 2019 تم تعيين مديرة جديدة لهيئة الأمان على الطرق في بلدية كفر قاسم، بعد أن لم يتم شغل هذه الوظيفة لأكثر من ستة أشهر.

مدير هيئة الأمان على الطرق

بموجب منشور مدير عام وزارة الداخلية 74/2002 (لاحقاً - منشور المدير العام)، يجب على السلطات المحلية توظيف مدير لهيئة الأمان على الطرق. وظائف وصلاحيات من يشغل هذه الوظيفة هي: المشاركة في اجتماعات اللجنة المحلية للتخطيط والبناء، تركيز موضوع الأمان على الطرق في المدينة، تنفيذ قرارات لجنة الأمان، الاهتمام بأن يتم استخدام الميزانيات التي يتم تحويلها للمؤسسات التربوية لغرض التربية للأمان على الطرق لهذا الغرض فعلاً، التجول في المدينة، التفتيش والعثور على عوائق السلامة وتقديم نتائجها للجهات المختصة، فحص البنى التحتية بحسب الاحتياجات المتغيرة، تركيز نشاط المتطوعين في مواضيع الأمان على الطرق - كافة النشاطات الخاصة مع حركات الشبيبة، ورديات الحذر في الطرق، السائقين المهنيين الشباب، أهالي السائقين الشباب وما شابه؛ تربية مجموعات مختلفة من السكان - المسنين، الأطفال وما شابه - لموضوع الأمان على الطرق، وبضمن ذلك تركيز النشاطات في المركز الجماهيري، التربية اللامنهجية وهكذا.

حدّد منشور المدير العام حجم الوظيفة ودرجتها: في البلديات التي فيها أكثر من 100,000 نسمة يتم تخصيص وظيفة كاملة بدرجة مدير قسم لهذا الغرض؛ في البلديات التي فيها 20,000 - 100,000 نسمة - نصف وظيفة بدرجة مركز أمان وسلامة؛ وفي المدن الأصغر من ذلك، في المجالس المحلية والمجالس الإقليمية - ربع وظيفة بدرجة مركز أمان وسلامة.

بموجب ملف تحليل الوظائف ووصف المهام (لاحقاً - ملف الوظائف) الذي ينشره قسم الرقابة على الثروة البشرية في السلطات المحلية في وزارة الداخلية، فإن مجالات مسؤولية مدير هيئة الأمان على الطرق هي تخطيط برامج العمل للسلطة المحلية، تنفيذ برامج العمل وتعزيز الوعي لدى الجمهور لموضوع الأمان على الطرق. في ملف الوظائف، تم تفصيل الأداء والمهام الأساسية المشتقة من مجالات المسؤولية، وبضمنها جمع وتحليل المعطيات بشأن حوادث الطرق وتوجهاتها في منطقة مسؤوليته. إدارياً، يكون مدير هيئة الأمان على الطرق تحت إشراف رئيس السلطة المحلية، ومن الناحية المهنية، تحت إشراف السلطة الوطنية للأمان على الطرق.

بموجب ملف الوظائف، يلتزم مدير هيئة الأمان على الطرق بالخضوع لتأهيل مهني ضمن دورة مديري السلامة في السلطات المحلية، خلال فترة أقصاها ثلاث سنوات من يوم بدء تعيينه: يكون استمراره بأداء مهام وظيفته اعتباراً من السنة الرابعة وما بعدها مشروطاً بتأهيله في إطار هذه الدورة.

في شهر تشرين الثاني 2019 تم تشغيل مدير لهيئة الأمان على الطرق في كافة السلطات المحلية العربية. مع ذلك، تبين أن 34 من أصل 87 (نحو 39%) من شاغلي هذه الوظيفة، لم يخضعوا للتأهيل من خلال دورة مديري هيئات الأمان.

تبين أن السلطة الوطنية للأمان على الطرق لا تملك معطيات بشأن موعد تعيين مديري هيئات الأمان في السلطات المحلية، وبناءً على ذلك، ليس بمقدورها معرفة من منهم يزالون مهام منصبه منذ أكثر من ثلاث سنوات، رغم عدم تأهيله لذلك. في السلطات المحلية التي تم فحصها، تبين أن مدير هيئة الأمان في بلدية قلنسوة لم يخضع للتأهيل رغم أنه يشغل هذه الوظيفة منذ العام 2008؛ مديرة هيئة الأمان في بلدية كفر قاسم تشغل الوظيفة منذ بداية تموز 2019 ولم تخضع بعد للتأهيل؛ بقية مديري هيئات الأمان خضعوا للتأهيل.

يجب على بلدية قلنسوة الاهتمام بأن يخضع مدير هيئة الأمان للتأهيل المطلوب.

يجب على السلطة الوطنية للأمان على الطرق أن تطالب جميع السلطات المحلية بإبلاغها بموعد تعيين مدير هيئة الأمان، وكذلك إجراء متابعة وإتمام المعطيات الناقصة بشأن مديري هيئات الأمان في السلطات المحلية. يجب على وزارة الداخلية التأكد بأن يخضع جميع مديري هيئات الأمان للتأهيل المطلوب للوظيفة خلال ثلاث سنوات من تعيينهم.

قالت السلطة الوطنية للأمان على الطرق في ردّها على مكتب مراقب الدولة إنه في كثير من الأحيان، لا يتمّ مديرو هيئات الأمان على الطرق ثلاث سنوات في وظيفتهم، ولذلك لا يطلب منهم الخضوع للتأهيل المطلوب. كذلك قالت السلطة الوطنية للأمان على الطرق إنه بحسب علمها، فإن وزارة الداخلية لا تقوم بإجراءات متابعة ولا تهتم بتطبيق تعليماتها التي تنص على إلزام مدير هيئة الأمان على الطرق إنهاء بنجاح دورة مديري هيئات الأمان في السلطات المحلية، خلال فترة أقصاها ثلاث سنوات من يوم بدء تعيينه، وأن يكون استمراره بأداء مهام وظيفته اعتباراً من السنة الرابعة وما بعدها مشروطاً بتأهيله في إطار هذه الدورة. لذلك، بحسب أقوال السلطة الوطنية للأمان على الطرق، لا تشجع السلطات المحلية، وفي الحالات الأخطر لا تسمح، بانضمام مديري الهيئات بالدروة.

مديرو هيئات الأمان في السلطات المحلية التي تمّ فحصها هم موظفون في السلطة المحلية، يشغلون مناصب إضافية في السلطة: مديرة هيئة الأمان في بلدية كفر قاسم تعمل في وحدة النهوض بالشبيبة كمركزة للسلوكيات الخطيرة بنصف وظيفة، ومديرة لهيئة الأمان بنصف وظيفة. بالإضافة إلى ذلك فإنها تدير مجال المواصلات العامة في حالات الطوارئ؛ في بلدية قلنسوة يشغل الوظيفة المسؤول عن ترخيص المصالح في البلدية؛ في المجلس المحلي جسر الزرقاء يشغل الوظيفة سكرتير المجلس؛ في المجلس المحلي جت قام مهندس البلدية بشغل هذه الوظيفة لعدة سنوات، وفي العام 2019 تم تعيين سكرتيرة المهندس لهذه الوظيفة؛ وفي المجلس المحلي تل السبع فإن مدير هيئة الأمان على الطرق مسؤول أيضاً عن سفريات التلاميذ إلى المدارس وعن مجال تجنيد الأموال.

يتضح من استيضاح أجراه مكتب مراقب الدولة في وزارة الداخلية أن وزارة الداخلية والسلطة الوطنية للأمان على الطرق ناقشتا إمكانية تعديل تعريف الوظيفة في ملف الوظائف وفحصنا قضية حجم الوظيفة، لكن حتى موعد انتهاء عملية الرقابة، تشرين الثاني 2019، لم يتم اتخاذ قرار بشأن أي تغيير.

في ظل حقيقة أنه في الحالات التي تم فحصها، شغل وظيفة مدير هيئة الأمان على الطرق موظفون يشغلون وظيفة أخرى، وعلى ضوء أهمية الموضوع، يجب على رؤساء السلطات المحلية التي تم فحصها أن يعينوا في وظيفة مدير الهيئة موظفا يمكنه إداء الوظيفة، بحسب حجم الوظيفة المحددة له، بصورة مهنية وكاملة؛ يجب على وزارة الداخلية ورؤساء السلطات المحلية فحص طرق تعزيز مكانة مدير هيئة الأمان في السلطة المحلية، ودمجه في نشاطات السلطة المحلية وجلسات اللجان المهنية ذات العلاقة.

ذكرت وزارة الداخلية خلال الرقابة أنه ليس من صلاحيتها إجبار أي سلطة محلية بحجم وظيفة مطلوب لأي وظيفة، إلا إذا تم تحديده في القانون، وخصوصا إذا لم تكن الوظيفة ممولة من قبل جهة تمويل رسمية. بشأن تعديل تعريف وظيفة مدير هيئة الأمان، اب لغت وزارة الداخلية في ردّها على مكتب مراقب الدولة إن تعديل ملف الوظائف يخضع حاليا لإجراءات بلورة مهنية مشتركة بينها وبين السلطة الوطنية للأمان على الطرق. بعد تلقي السلطة الوطنية للأمان على الطرق لملاحظات وزارة الداخلية على الملف وتذويتها في النص، سيتم رفع الملف إلى موقع وزارة الداخلية.

أبلغت السلطة الوطنية للأمان على الطرق في ردّها على مكتب مراقب الدولة بأنه "فعلا، هنالك حاجة فورية للعمل من أجل رفع حجم وظيفة مديري هيئات الأمان في السلطات المحلية، بالتعاون مع وزارة الداخلية، وزارة المواصلات ومركز السلطات المحلية".

أبلغ المجلس المحلي جسر الزرقاء في ردّه على مكتب مراقب الدولة إنه يعمل ضمن إطار خطة إشفاء، وإن تشغيل مدير هيئة أمان على الطرق بحجم ربع وظيفة أمر غير قابل للتطبيق.

خطة العمل السنوية

بموجب أنظمة هيئة الأمان، في نهاية كل عام يجب على هيئة الأمان على الطرق إعداد خطة عمل سنوية تحت إشراف مركز المنطقة في السلطة الوطنية للأمان على الطرق. يجب أن يقوم بالمصادقة على الخطة كل من الهيئة والمحاسب أو أمين الصندوق في السلطة المحلية. وكما ذكر، فإن خطة العمل السنوية هي شرط للمطالبة بالميزانيات من السلطة الوطنية للأمان على الطرق.

تعتبر خطة العمل السنوية أساسا وتوجيها للعمل طوال السنة، وهي مهمة من أجل تحديد سلم الأولويات في موضوع معالجة الأمان على الطرق وتلبية الاحتياجات بموجب الميزانية المعطاة.



أرسلت السلطة الوطنية للأمان على الطرق إلى السلطات المحلية مستندًا يشرح بالتفصيل كيفية إعداد خطة العمل السنوية. من بين المواضيع التي يجب شملها فيها: تركيبة هيئة الأمان؛ معلومات ومعطيات حول السلطة، حول حوادث الطرق مع إصابات وحول مراكز الخطورة داخل مناطق نفوذ السلطة المحلية؛ وتفصيل النشاطات، وبضمنها الجداول الزمنية والموارد.

تبيّن أن السلطات المحلية التي تم فحصها لم تقم بإعداد خطط عمل سنوية في مجال الأمان على الطرق بنفسها، وإنما قام بإعدادها لها الموجهون التابعون للسلطة الوطنية للأمان على الطرق. في إطار خطط العمل هذه، يتم عرض معطيات الحوادث التي خلّقت مصابين في البلدة، ويجب أن تشكل أداة عمل هامة في تخطيط نشاطات منع الحوادث مع مصابين في البلدة. مع ذلك، ليس فيها معطيات بشأن مكان الحوادث.

يجب على السلطات المحلية التي تم فحصها أن تكون شريكة في إعداد خطة العمل السنوية في مجال الأمان على الطرق، والتي يجب أن تشمل معطيات بشأن مكان الحوادث التي وقعت داخل مناطق نفوذها، وأن تفقد نشاطات وإجراءات لمنع الحوادث مع مصابين، معتمدة على تحليل معطيات حوادث الطرق في البلدة.

معلومات حول مراكز الحوادث

كما ذكر، بموجب قانون البلديات، فإن وظيفة لجنة الأمان على الطرق التي في السلطة المحلية هي "المبادرة لتخطيط النشاطات في المجالات المتعلقة بالأمان على الطرق". ضمن نظام هيئة الأمان، تم تفصيل مجالات نشاط لجنة الأمان على الطرق. من ضمن عدة أمور: إيجاد مشاكل الأمان والسلامة في البلدة؛ جمع وتحليل المعطيات الإحصائية المتعلقة بحجم الحوادث ومميزاتها؛ تحويل توصيات التحسينات المادية المرورية للنقاش في لجنة المواصلات⁷⁵. من أجل إيجاد مراكز مشاكل الأمان وتمييزها، يجب عليها تلقي مثل هذه المعطيات من الشرطة⁷⁶.

بموجب نظام هيئة الأمان، يجب على مدير هيئة الأمان في الطرق جمع وتحليل المعطيات بشأن حوادث الطرق وتوجّهاتها بصورة جارية، من أجل تحديد ومعالجة مراكز الخطورة وكأساس لبناء خطة العمل السنوية.

تبيّن أن السلطات المحلية التي تم فحصها لم تطالب الشرطة بمعطيات حول مراكز الحوادث، وبكل الأحوال لم تتلق معطيات حول حوادث الطرق التي وقعت داخل مناطق نفوذها بصورة دورية. قالت مديرة هيئة الأمان في المجلس المحلي جت لمكتب مراقب الدولة أن الشرطة لا تقوم بإبلاغها بشأن حوادث الطرق التي تقع في البلدة، وأن المعطيات المتوفرة لديها حول حوادث الطرق التي وقعت عام 2018 وصلت إليها من السلطة الوطنية للأمان على الطرق. كما قالت مديرة هيئة الأمان إنه في غالبية الحالات لا تملك السلطة المحلية معلومات حول

75 بموجب نظام هيئة الأمان، في فصل "اللجان الإضافية"، يحق للسلطة المحلية تعيين لجنة مواصلات تقدم الاستشارة والتوصيات بشأن كافة مواضيع المواصلات في السلطة المحلية. لا تملك اللجنة صلاحيات تنفيذية، وتحتاج قراراتها للمصادقة من قبل هيئة المجلس أو سلطة إشارات المرور.

76 نظام هيئة الأمان، في فصل "التعاون مع شرطة إسرائيل".

مكان الحوادث التي تقع داخل البلدة، ولذلك فليس بمقدورها تحليل المعطيات لأجل تحديد مراكز الخطورة ومعالجتها⁷⁷.

لم تقم السلطات المحلية التي تم فحصها بإدارة سجل للمعلومات المتعلقة بتفاصيل حوادث الطرق داخل مناطق نفوذها. بدون معلومات حول مكان الحوادث، ليس بمقدور السلطة المحلية إبداء رأيها إن كانت ظروف المحيط هي التي سببت أو ساهمت في الحادث. لم تناقش السلطات الطرق والحلول الآمنة الممكنة لمنع الحوادث في هذه الأماكن مستقبلاً، وبكل الأحوال لم تقم باختيار الإمكانية المفضلة لديها.

قال مديرو هيئات الأمان في السلطات المحلية التي تم فحصها لمكتب مراقب الدولة إن الشرطة لا تملك دائماً معطيات بشأن مكان الحوادث، لأن الفاحص الشرطي لا يحضر دائماً إلى مكان وقوعها، ويتم إبلاغ الشرطة بأمرها بأثر رجعي وليس بصورة فورية. في كثير من الحالات، لا يوجد في هذه السلطات المحلية عناوين ولافتات بأسماء الشوارع، ولذلك لا يكون الإبلاغ من قبل المتورطين بالحادث دقيقاً.

أظهرت مقارنة بين معطيات الشرطة بشأن الحوادث التي وقعت في السلطات المحلية التي تم فحصها خلال السنوات 2015 - 2017 وبين المعطيات المذكورة في خطط العمل السنوية لهذه السلطات (التي تعتمد على معطيات السلطة الوطنية للأمان على الطرق) أن المعطيات ليست متطابقة: بحسب معطيات الشرطة وقع خلال السنوات 2015 - 2017⁷⁸ 155 حادثاً في السلطات المحلية التي تم فحصها، بينما بحسب خطط العمل السنوية وقع خلال هذه الفترة 137 حادثاً فقط. أي أن السلطات المحلية التي تم فحصها لم تكن بحوزتها معلومات بشأن 18 حادث طرق وقعت داخل مناطق نفوذها خلال الفترة المذكورة.

يتضح كذلك أن الشرطة لا تملك معطيات حول المكان الدقيق لغالبية حوادث الطرق التي وقعت في السلطات المحلية التي تم فحصها خلال السنوات 2015 - 2018: من أصل 192 حادث طرق، كانت هنالك عناوين دقيقة لـ 13 حادثاً فقط (7%)، وبالنسبة لـ 11 حادثاً (6%) كان معروفاً اسم الشارع فقط.

أبلغت الشرطة مكتب مراقب الدولة في شهر تشرين الثاني 2019 إنه يتم إدخال المعطيات بشأن العناوين التي وقعت حوادث الطرق فيها، إلى المنظومة التشغيلية بالوسائل التالية:

77 كذلك في السلطة المحلية اليهودية التي تم فحصها، لا يتلقى مدير هيئة الأمان تقارير جارية من الشرطة بشأن حوادث الطرق التي تقع في البلدة. فقط عندما يقع حادث قاتل يتم تلقي بلاغ، ويقوم مدير هيئة الأمان بزيارة الموقع وتسجيل تقرير. إذا سبب الحادث أضراراً للبنية التحتية، يتم إبلاغ مدير هيئة الأمان - ويخرج مدير هيئة الأمان برقعة موجهة السلطة الوطنية للأمان على الطرق إلى الميدان، يفحصون ويصورون. يتلقى مدير هيئة الأمان تقريراً من السلطة الوطنية للأمان على الطرق بشأن مكان الحادث.

78 شملت معطيات خطط العمل السنوية للسلطات المحلية معطيات حول حوادث الطرق التي وقعت داخل مناطق نفوذها حتى شهر تشرين الأول 2018 فقط، ولذلك لم تشمل المقارنة سنة 2018.

1. عندما يصل فاحص في وقت الحادث إلى مكان الحادث فإنه يستخدم منظومة توجيه خاصة - "تحديد الموقع الجغرافي للحادث"⁷⁹ - والتي يتم تلقي موقع الحادث الدقيق منها (إحداثيات) على الخريطة.
 2. في الحوادث التي لم يصل إليها فاحص، يتم إدخال الموقع اعتمادا على شهادات المتورطين. في المدن التي يوجد فيها لكل الشوارع والبنائيات أسماء وأرقام، من الأسهل تلقي العنوان الدقيق من المتورطين بالحادث. أحيانا، يتم تلقي معطيات جزئية أو مقولات عامة بشأن المكان، وخصوصا في البلدات العربية.
 3. تتيح المنظومة إمكانية إدخال العنوان حتى في حالات مفترقات الطرق، الدورات (دوار السير)، مداخل ومخارج البلدة وما شابه.
- كذلك قالت الشرطة أنه بعد إدخال المعطيات، تقوم منظومة المعلومات بإكمال المعلومات - تتحول الإحداثيات إلى عنوان وبالعكس - ويتم تحويل هذه المعطيات إلى السلطة الوطنية للأمان على الطرق. لكن أحيانا لا تتم ترجمة المعطيات المدخلة إلى عنوان دقيق (في مثل هذه الحالات تكون الإحداثيات التي يتم الحصول عليها هي منتصف الشارع أو وسط البلدة): عندما لا تكون في البلدة عناوين دقيقة، أو عندما يقع الحادث في منطقة مفتوحة (أحراش، حقول) أو على مقربة من مساحات عامة من كلا طرفي الشارع (حداائق ومتنزّهات).
- من واجب السلطة المحلية إطلاق الأسماء على كل الطرقات، الشوارع، الأزقة والدورات (دوار السير) الواقعة داخل مناطق نفوذها، والاهتمام بتنبيتها في أماكن بارزة وترقيم البنائيات في هذه الأماكن⁸⁰.

تشير معطيات حوادث الطرق التي وقعت في السلطات المحلية التي تم فحصها إلى أنه من أجل تلقي معلومات دقيقة حول موقع الحادث، وحول أسبابه، هنالك أهمية كبيرة لوجود فاحص في مكان الحادث من أجل تشغيل منظومة التوجيه "تحديد الموقع الجغرافي للحادث". تعتبر هذه المعطيات هامة لأجل معالجة السلطات المحلية لمراكز الخطورة لحوادث الطرق.

لكي يكون بالإمكان تحديد الموقع الدقيق لحادث الطرق داخل مناطق نفوذها، يجب على السلطات المحلية التي تم فحصها تنظيم العناوين واللافتات داخل مناطق نفوذها.

يوصي مكتب مراقب الدولة السلطات المحلية التي تم فحصها بتلقي المعلومات من الشرطة بصورة جارية حول الحوادث التي تقع داخل مناطق نفوذها. كما يوصي مكتب مراقب الدولة السلطات بإدارة ملف معلومات حول مراكز الحوادث، يشمل تحليلا لأسبابها، كأساس لأعمال الصيانة وإنشاء وسائل السلامة؛ من المقترح أن تشمل هذه الملفات معلومات حول الوسائل والخطوات التي اتخذتها السلطات من أجل منع تكرار الحوادث، وتقييما لمدى فاعلية هذه الوسائل.

79 قالت الشرطة إن منظومة "تحديد الموقع الجغرافي للحادث" "دخلت حيز الاستخدام الجاري دون أي خلل" عام 2017.

80 المادة 235 (4) (أ) من قانون البلديات [الصيغة الجديدة]؛ المادة 24 | 1 من أمر المجالس المحلية [الصيغة الجديدة].

قال المجلس المحلي **جسر الزرقاء** في ردّه، إنه انتهى من مشروع إطلاق الأسماء على الشوارع. سيفحص مندوب الشرطة في لجنة الأمان على الطرق التابعة للمجلس، مع الجهات ذات العلاقة في الشرطة، موضوع تحويل المعلومات إلى المجلس بشأن حوادث الطرق داخل حدوده.

معالجة السلطات المحلية للبنى التحتية في مجال الأمان على الطرق والعوائق في الطرق

مخطط استراتيجي للمواصلات

بموجب توجيهات وزارة المواصلات⁸¹، فإن المخطط الاستراتيجي للمواصلات (لاحقا - المخطط الاستراتيجي) هو أداة هامة لتخطيط منظومة المواصلات داخل مناطق نفوذ السلطة المحلية، سواء على المدى القريب والمتوسط أو على المدى البعيد؛ يشمل المخطط ويتطرق إلى كافة نظم المواصلات، ويجب أن يتطرق أيضا إلى تطوير وسائل المواصلات التي تعمل بدون محركات - الاهتمام بالمشاة وراكبي الدراجات الهوائية وتلبية احتياجاتهم التنقلية والمتعلقة بالسلامة والأمان. صحيح أن المخطط الاستراتيجي للمواصلات لا يملك أي صفة قانونية، لكن بحسب فهم وزارة المواصلات، يجب أن يكون التخطيط المروري والتنقلي معتمدا على الخريطة الهيكلية⁸² التي تتطرق إلى المكان الفعلي للبنى التحتية، وكذلك على المخطط الاستراتيجي الذي يتطرق إلى قضايا تخطيط، تشغيل وإدارة نظم المواصلات.

من طبيعته، يركز المخطط الاستراتيجي على الجانب المبدئي والنظري، ويهدف "إلى تحديد اتجاهات التطوير المرورية والتنقل على المدى البعيد والمشاريع المشتقة لأجل النهوض والتفويض على المدى المتوسط وحتى المدى القصير"⁸³.

تبيّن أن السلطات المحلية التي تم فحصها لا تملك مثل هذه المخططات الاستراتيجية. يتم تحديد خطط المواصلات العينية في السلطات المذكورة أعلاه عند إعداد الخرائط الهيكلية المحلية والعينية، والتي تتم المصادقة عليها من حين لآخر، وتتطرق تلك إلى الأمور العينية فقط وإلى مساحات محدودة وصغيرة. من هنا، فإن تطرقها إلى الموضوع ليس شاملا وكاملا، ولا يشمل كل حيّز التخطيط في السلطة المحلية. تجدر الإشارة إلى أنه في التقرير السابق أيضا تم إبداء ملاحظات لبلدية **كفر قاسم** و**قلنسوة** بوجوب إعداد مخطط استراتيجي للمواصلات.

81 جداول تفصيلية لإعداد مخططات استراتيجية للمواصلات في السلطات المحلية ومعايير تقييمها - ملف توجيهات من وزارة المواصلات للسلطات المحلية - تشرين الأول 2003.

82 تملك الخارطة الهيكلية مكانة قانونية ملزمة بموجب قانون التخطيط والبناء، 1965.

83 الفصل 3.1 من الجداول التفصيلية لإعداد مخططات استراتيجية للمواصلات في السلطات المحلية ومعايير تقييمها - ملف توجيهات من وزارة المواصلات للسلطات المحلية - تشرين الأول 2003.

يجب على السلطات المحلية التي تم فحصها النهوض بإعداد مخطط استراتيجي للمواصلات، حيث يشكل هذا المخطط أداة تخطيطية بالغة الأهمية توفر لها نظرة شاملة وكاملة لكافة احتياجاتها المواصلاتية والمتعلقة بالسلامة، وبإمكانهم أن يشتقوا منها خطط عمل سنوية⁸⁴.

أبلغ المجلس المحلي جسر الزرقاء في ردة على مكتب مراقب الدولة إنه خلال جلسة لجنة الأمان على الطرق التي عقدت في شهر شباط 2020، عرض رئيس المجلس امام أعضاء اللجنة المخطط الاستراتيجي للمواصلات الذي تم إعداده، الموجود في طور المعالجة قبيل المصادقة.

البنى التحتية للأمان على الطرق وصيانتها

تنص تشريعات السلطات المحلية على واجب وصلاحيات السلطة المحلية بتطوير، تعبئة وصيانة الطرقات العامة - الشوارع والأرصفة - داخل مناطق نفوذها⁸⁵. وقد جاء في الأحكام القضائية أنه يجب على السلطة المحلية الاهتمام بصلاحية منظومة الشوارع والأرصفة الواقعة داخل مناطق نفوذها⁸⁶.

وضع ميزانيات لمشاريع المواصلات في السلطات المحلية

تعتبر ميزانية وزارة المواصلات أحد المصادر الممكنة لتمويل مشاريع المواصلات التي تنفذها السلطة المحلية⁸⁷. تبلغ نسبة مشاركة وزارة المواصلات في تمويل المشاريع في السلطات المحلية ما بين 70% إلى 100%، حيث أن العامل الأساسي في تحديد هذه النسبة هو المؤشر الاجتماعي - الاقتصادي للسلطة. مولت وزارة المواصلات عام 2018 إنشاء بنى تحتية ممرورية في المجتمع العربي بمبلغ إجمالي يبلغ حوالي 270 مليون ش.ج⁸⁸.

النظام الداخلي لوزارة المواصلات الذي أُقر في شهر آذار 2018 - "نظام تخطيط وتنفيذ المشاريع الممرورية في أوساط الأقليات" (لاحقاً - نظام وزارة المواصلات) - يحدد أنواع المشاريع التي تخططها و/أو تنفذها وزارة المواصلات في السلطات المحلية بواسطة شركات إدارة مشاريع من قِبلها؛ المعايير المطلوبة بحسب أنواع المشاريع؛ طريقة الرقابة على التكاليف؛ وطريقة تحديد سلم الأولويات للمشاريع والسلطات المحلية. كذلك، ينظم النظام تقسيم الميزانية.

84 انظروا مراقب الدولة، تقارير بشأن الرقابة على الحكم المحلي للعام 2010 (2011)، "نشاطات السلطات المحلية في الوسط غير اليهودي من أجل تعزيز الأمان على الطرق داخل مناطق نفوذها"، صفحة 369، 388.

85 أمر البلديات [الصيغة الجديدة]؛ أمر المجالس المحلية 1950؛ أمر المجالس المحلية (المجالس الإقليمية)، 1958.

86 استئناف مدني 544/10 فتالة ضد بلدية كفر قاسم، المادة 19 من الحكم القضائي الذي أصدره القاضي روبنشتاين (تم نشره في المجمع المحسوب، 12.3.2013)

87 "شركاء في الطريق - نظام عمل وزارة المواصلات مع السلطات المحلية في مجال ميزانيات الأمان وتطوير البنى التحتية"، كانون الأول 2013.

88 يشمل أي مشروع تطوير تنفيذ وزارة المواصلات العناصر التالية: تصريف المياه، بنية الشارع؛ الأرصفة؛ الإنارة؛ إشارات المرور، مطبات، حواجز السلامة؛ جدار داعم بحسب الحاجة وبحسب التخطيط.

تخصص وزارة المواصلات ميزانيات للسلطات المحلية في إسرائيل بموجب "التخطيط المتراكم"، الذي يحدد سلم الأولويات لتنفيذ مشاريع المرور والمواصلات في كل بلدة. تجري الوزارة حواراً مع كل سلطة محلية لاختيار المشاريع المرورية ذات الأولوية الأعلى بالنسبة لها.

بحسب نظام وزارة المواصلات، في حال وجود حاجة للالتزام بميزانية محددة، يتم تفضيل السلطات المحلية والمشاريع⁸⁹ بموجب التدرج التالي:



1. في المرحلة الأولى يتم تفضيل المشاريع الواردة في القرارات الحكومية (مشاريع محددة فقط، في حالات الحديث عن قرار عام، يتم شملها ضمن بند جدول العدالة). خلال السنوات الأخيرة، تم اتخاذ عدة قرارات حكومية تتمحور حول التطوير الاقتصادي للسكان غير اليهود، وخصوصاً من خلال الاستثمار في البنى التحتية للمواصلات وتطوير المواصلات العامة، من أجل النمو الاقتصادي للمرافق الاقتصادية وكأداة لتقليص الفجوات الاجتماعية. فيما يلي أمثلة:

أ. قرار الحكومة رقم 922 من شهر كانون الأول 2015، "أنشطة الحكومة للتطوير الاقتصادي للسكان غير اليهود خلال السنوات 2016 - 2020". قررت الحكومة، من ضمن ما قرّرت، النهوض بالبنى التحتية المرورية، البنى التحتية للمواصلات العامة، خدمات المواصلات العامة وإتاحة المعلومات والتوعية حول موضوع الأمان على الطرق للمجتمع العربي. بموجب القرار، تم تمويل الاستثمار في البنى التحتية للشوارع البلدية داخل البلدات غير اليهودية للعام 2016 بـ 45% من مجمل الاستثمار السنوي في الشوارع البلدية في كل البلاد، وخلال السنوات التالية، تم تحديد النسبة بـ 40%. في موضوع التوعية للأمان على الطرق، تقرر ألا تقل نسبة حصة السكان العرب عن نسبتهم من مجمل سكان الدولة.

ب. قرار الحكومة رقم 959 من شهر حزيران 2016، "خطة تطوير وتعزيز البلدات الدرزية والشركسية للسنوات 2016 - 2020". قررت الحكومة تنفيذ أنشطة التطوير بموجب الخطة التي تم تقديمها لمكتب رئيس الوزراء، وكذلك اتخاذ إجراءات إضافية من أجل تحسين البنى التحتية المرورية. بلغت القيمة الإجمالية للخطة 175 مليون ش.ج، موزعة على خمس سنوات.

89 يتم فحص طلبات السلطات المحلية لتنفيذ المشاريع المرورية بناءً على التقسيم إلى أنواع من المشاريع: مشروع مواصلات عامة؛ مشروع أمان؛ مشروع تطوير.

ت. قرار الحكومة رقم 1480 من شهر حزيران 2016، "الخطة الحكومية لتعزيز وتقوية البلديات البدوية في الشمال اقتصاديا واجتماعيا، للسنوات 2016 - 2020".
توجّه هذه الخطة وزارة المواصلات والأمان على الطرق للعمل من أجل تطوير وتحسين البنى التحتية المرورية في البلديات المشمولة في الخطة، وبضمن ذلك تنظيم المفترقات، دوائر السير، وإنارة وتطوير البنى التحتية الداعمة للمواصلات العامة. بلغت الميزانية القصوى لهذه الخطة إلى 120 مليون ش.ج، موزعة على خمس سنوات 2016 - 2020 (24 مليون ش.ج كل سنة)، منها 20 مليون ش.ج من مصادر وزارة المواصلات والأمان على الطرق، ومبلغ 100 مليون ش.ج من بند البنى التحتية وإتاحة المواصلات (المادة 2) ضمن قرار الحكومة 922.

ث. قرار الحكومة رقم 2397 من شهر شباط 2017، "خطة التطوير الاقتصادي للمجتمع البدوي في النقب 2017 - 2021". بموجب هذا القرار، من المفترض أن تبلور وزارة المواصلات خطة لتطوير البنى التحتية المرورية للبلديات البدوية في النقب، بموازاة التشديد على شوارع الوصول إلى الطرقات الرئيسية، الشوارع الرئيسية داخل البلديات والمواصلات العامة. في إطار الخطة في مجال البنى التحتية للشوارع، سيتم تخصيص الميزانية للسكان البدو في النقب من الميزانية المخصصة ضمن القرار رقم 922 على مدار مدّة الخطة الخمسية، بحسب حصتهم النسبية. بالإضافة إلى ذلك، يتم تخصيص 50 مليون ش.ج إضافية من قبل وزارة المالية على مدار الخطة الخماسية.

2. في المرحلة الثانية، يتم منح الأفضلية للبنى التحتية الداعمة للمواصلات العامة.
3. في المرحلة الثالثة، يتم منح الأفضلية "لمشاريع مستمرة". "مشروع مستمر" هو مشروع تم تعريفه منذ البداية على أنه مشروع متعدد المراحل، أي أنه مشروع تم تقسيم تنفيذه إلى مراحل، ولكل مرحلة قيمة مبرورية قائمة بحد ذاتها.
4. في المرحلة الرابعة، يتم تحليل المعطيات ذات العلاقة بحسب "جدول العدالة" - ويتم تقسيم المبلغ الذي استثمرته الوزارة في المشاريع في مجال المواصلات في السلطات المحلية خلال السنوات العشر الأخيرة، على عدد السكان. في العام 2018 تم بناء منهجية معدلة أكثر في قسم التخطيط في وزارة المواصلات، حيث يتم بموجبها فحص وضع البنى التحتية القائمة في السلطة وليس فقط حجم الاستثمار فيها خلال السنوات العشر الأخيرة، كما يؤخذ بعين الاعتبار عدد السكان المستفيدين من المشروع.

الجدول رقم 5: مبالغ الاستثمار في المشاريع التي مولتها وزارة المواصلات في السلطات التي تم فحصها، 2016 - 2018 (ش.ج)

البلدة	المشروع	2016	2017	2018
كفر قاسم	توسعة مسالك المواصلات العامة	7,400,674	7,140,026	329,772
قلنسوة	شارع سلامة توصيلة صافي			
جسر الزرقاء	تخطيط الشارع رقم 481 المرحلة الثانية			507,288
جت	شارع المدخل الرئيسي والشارع الرئيسي المرحلة الأولى	17,696,072		190,130
تل السبع	دوار المقبرة	977,566		

المصدر: وزارة المواصلات.

خلال فترة الرقابة، في الأشهر آب - تشرين الثاني 2019، تجول طاقم الرقابة في مناطق نفوذ السلطات المحلية الخمس التي تم إجراء الرقابة فيها، وفحص البنى التحتية المرورية: الشوارع والأرصفة، إشارات المرور، ممرات المشاة، وسائل خفض السرعة (دورات السير، مطبات). نتائج الفحص مفصلة أدناه.

شق الشوارع والأرصفة

ينص قانون البلديات على أنه "يحق للمجلس سن قوانين مساعدة من أجل السماح للبلدية بتنفيذ الأمور الملقة عليها أو المخولة بالقيام بها بموجب القانون أو أي تشريع آخر أو مساعدتها في تنفيذها، أو من أجل مطالبة صاحب عقار أو الذي بحوزته العقار أن ينفذ في العقار عملاً ضرورياً للهدف المذكور". كذلك ينص أمر المجالس المحلية على صلاحية تشريع القوانين المساعدة. بموجب القانون المساعد، بإمكان السلطة المحلية أن تفرض على مواطنيها رسوماً لتغطية تكاليف تعبيد الشوارع والأرصفة (لاحقاً - رسوم تعبيد الشوارع)⁹⁰.

1. قامت بلدية **كفر قاسم** بتشريع قانون مساعد ل**كفر قاسم** (تعبيد الشوارع)، عام 2012⁹¹. بموجب القانون المساعد، بالإمكان فرض رسوم تعبيد الشوارع في الحالات التالية: بداية تعبيد الشارع متاخمة للعقار، الموافقة على ترخيص بناء والبناء المتجاوز - وكل ذلك ضمن الشروط التي تم ذكرها في البنود التفصيلية. كذلك يتيح القانون المساعد فرض رسوم بموجب القانون المساعد السابق الذي خول البلدية بفرضها.

قامت بلدية **كفر قاسم** بجباية رسوم تعبيد الشوارع كشرط للحصول على ترخيص بناء: خلال السنوات 2017 و 2018، وخلال النصف الأول من عام 2019، قامت البلدية بجباية رسوم بقيمة إجمالية بلغت 660 ألف ش.ج تقريباً، 674 ألف ش.ج تقريباً، و 207 آلاف ش.ج تقريباً، على التوالي.

في إطار التقرير السابق، أبدى مراقب الدولة ملاحظة حول أن مقاطع كثيرة من الشوارع داخل مناطق نفوذ بلدية **كفر قاسم** ليست معبدة (نحو 30 كم من أصل نحو 60 كم)، وأن البلدية لم تقم بجباية رسوم المشاركة مقابل تعبيد الشوارع بموجب قانونها المساعد. بحسب المعطيات التي تم تقديمها لمكتب مراقب الدولة من قسم الهندسة في بلدية **كفر قاسم**، بلغ طول الشوارع والأرصفة الغير معبدة في موعد إجراء الرقابة الحالية 2 - 3 كيلومترات.

قال مهندس بلدية **كفر قاسم** لموظفي مكتب مراقب الدولة أن البلدية استخدمت الأموال المتركمة في صندوق أعمال التطوير (من جباية رسوم التحسين خلال فترة إقامة المنطقة الصناعية "قلب البلاد") من أجل تمويل تعبيد الشوارع. بالنسبة لجباية رسوم تعبيد الشوارع، قال مهندس البلدية إن البلدية تقوم بجباية هذه الرسوم في إطار ترخيص المباني الجديدة.

تجدر الإشارة بسن القانون المساعد الجديد من قبل البلدية ونشاطات البلدية من أجل جباية رسوم تعبيد الطرقات وتجديد الشوارع. لكن، يوصي مكتب مراقب الدولة بأن تقوم بلدية **كفر قاسم** بإجراء فحص وتطوير منظومة تزيد من نجاعة جباية رسوم تعبيد الشوارع بصورة تسري على كافة البدائل المذكورة في قانونها المساعد، وبهذه الطريقة إكمال تعبيد كل الشوارع في منطقة نفوذ السلطة.

90 نظراً لكون الأراضي في السلطة المحلية اليهودية التي تم فحصها هي أراضٍ بملكية دائنة أراضي إسرائيل، فإن سلطة أراضي إسرائيل هي التي تجبي رسوم التطوير وتقوم بتطوير البنى التحتية - ليست في السلطة المحلية شوارع وأرصعة غير معبدة، وكافة الشوارع منارة.

91 ألغى هذا القانون المساعد ل**كفر قاسم** (شق الشوارع)، من العام 1964.

2. قامت بلدية قلنسوة والمجلس المحلي **جسر الزرقاء** بسن قوانين مساعدة تنظم موضوع تعبيد الشوارع داخل حدودهما⁹². بموجب القانون المساعد، يحق للسلطة المحلية تعبيد الشوارع بالصورة التي يحددها المهندس الذي عينته السلطة المحلية، وجباية رسوم تعبيد مقابل ذلك (في المجلس المحلي **جسر الزرقاء**) أو رسوم مشاركة (في بلدية قلنسوة).

هنالك الكثير من مقاطع الشوارع ضمن مناطق نفوذ بلدية قلنسوة والمجلس المحلي **جسر الزرقاء** غير معبدة، ولم تقم السلطات المحلية خلال السنوات الأخيرة بتعبيد شوارع بنفسها داخل مناطق نفوذها. بحسب تقديرات قسم الهندسة في بلدية قلنسوة، كانت في مناطق نفوذها خلال عام 2019 حوالي 14.6 كم شوارع وأرصعة غير معبدة (من أصل 43.7 كم)؛ لا يملك قسم الهندسة في المجلس المحلي **جسر الزرقاء** تقديرات بشأن طول الشوارع والأرصعة الغير معبدة داخل مناطق نفوذها؛ وبحسب تقديرات قسم الهندسة في المجلس المحلي جت، كانت في مناطق نفوذها خلال العام 2019 نحو 10 كم من الشوارع والأرصعة الغير معبدة (من أصل 30 كم).

تبيّن أن بلدية قلنسوة لم تجب من سكانها رسوم المشاركة في تعبيد الشوارع خلال السنوات 2017 - 2018⁹³، لم تجب المجالس المحلية **جسر الزرقاء** وجت من سكانها رسوم تعبيد الشوارع خلال السنوات 2017 - 2019.

تجدر الإشارة إلى أنه في التقرير السابق، أبدى مراقب الدولة ملاحظاته لبلدية قلنسوة بأن عليها تعبيد الشوارع والأرصعة الموجودة داخل مناطق نفوذها (في بداية عام 2009 كانت ضمن مناطق نفوذها نحو 15 كم شوارع غير معبدة)، وأن عليها عند الحاجة استخدام صلاحياتها في جباية تكاليف تعبيد الشارع من أصحاب العقارات المتاخمة.

92 القانون المساعد لقلنسوة (شق الشوارع) 1971؛ القانون المساعد لجسر الزرقاء (شق الشوارع)، 2015 (ألغى هذا القانون المساعد لجسر الزرقاء [شق الشوارع] من العام 1967)؛ القانون المساعد لجت (شق الشوارع)، 2017.

93 لم يتم تلقي معطيات بشأن العام 2019.

الصورة رقم 1: جسر الزرقاء - شارع بدون رصيف يصل إلى روضة أطفال



تم التصوير بتاريخ 2.10.19

3. لم يقيم المجلس المحلي تل السبع بسن قانون مساعد لتنظيم موضوع تعبيد الشوارع داخل مناطق نفوذه، ولذلك فليس بإمكانه جباية رسوم تعبيد الشوارع. بحسب تقديرات قسم الهندسة في المجلس، كانت في مناطق نفوذه خلال العام 2019 حوالي 4.8 كم شوارع وأرصعة غير معبدة (من أصل 41.9 كم).

يبيدي مكتب مراقب الدولة للمجلس المحلي تل السبع ملاحظة مفادها أن عليه سن قانون مساعد يتيح له إمكانية جباية رسوم تعبيد الشوارع. يجب على السلطات المحلية التي تم فحصها اتخاذ كافة الإجراءات اللازمة من أجل جباية رسوم التعبيد من أصحاب العقارات بموجب قوانينها المساعدة، ومن خلال ذلك تمويل أعمال التعبيد الكثيرة التي يجب عليها تنفيذها داخل حدود مناطق نفوذها.

يؤكد غياب البنى التحتية للشوارع في البلدات التي تم فحصها، على الحاجة لمتابعة وزارة الداخلية لموضوع جباية رسوم التعبيد وتنفيذ أعمال التعبيد في السلطات المحلية التي تم فحصها. من المفضل أن ترافق وزارة الداخلية ووزارة المواصلات السلطات المحلية لإعداد برامج تفصيلية اعتماداً على مصادر التمويل والجدول الزمني للتنفيذ، من أجل إتمام البنى التحتية للشوارع في البلدات التي تم فحصها وفي كافة البلدات في المجتمع العربي، والتي فيها فجوات كثيرة في البنى التحتية.

في ظل النتائج التي تم عرضها في إطار هذا التقرير، يعود مكتب مراقب الدولة ويوصي وزارة الداخلية بالعمل - بالتعاون مع الجهات المهنية ذات العلاقة وبضمنها وزارة المواصلات - على بلورة ونشر توجيهات وقواعد بشأن طريقة عمل السلطات المحلية في مجال المواصلات والممرور، والتي ستشكل قاعدة وأساساً موحداً للسلطات المحلية من أجل تحديد نشاطاتها في هذا المجال⁹⁴. ستتتيح تسوية الموضوع أيضاً إمكانية مراقبة صلاحية الطرقات البلدية.

94 انظروا مراقب الدولة، تقارير بشأن الرقابة على الحكم المحلي للسنوات 2011 - 2012 (2012)، "صيانة الطرقات العامة من قبل السلطات المحلية"، صفحة 202.

قالت وزارة الداخلية في ردّها على مكتب مراقب الدولة إن "تحسين كفاءة منظومة الجباية وإرسال قسائم الدفع للمدينين - هي جزء من واجبات السلطة المحلية. سن القوانين المساعدة هو من ضمن صلاحيات ومسؤوليات السلطة المحلية ولا تملك وزارة الداخلية صلاحية ومسؤولية في كل ما يتعلق بطريقة تطبيق القوانين المساعدة وفرض الأمور بناءً عليها".

يوصي مكتب مراقب الدولة ووزارة الداخلية - بصفتها الجهة التي تراقب السلطات المحلية، والجهة المنظمة للشؤون المتعلقة ببعض أنشطة السلطات المحلية - بالقيام بتوجيه السلطات المحلية للعمل من أجل سن قوانين مساعدة تتيح لها إمكانية جباية رسوم تعبيد الشوارع - وخصوصاً في السلطات التي تحظى بمنح الموازنة؛ من المفضل إجراء المتابعة لجباية الرسوم بموجب القوانين المساعدة في إطار منظومة الرقابة على الحسابات والتقارير الرقابية المفصلة التي تجريها وزارة الداخلية في السلطات المحلية.

ترتيبات المرور

تنصّ أنظمة المواصلات لسنة 1961 (لاحقاً - أنظمة المرور)، على أن "سلطة إشارات المرور المحلية⁹⁵ تكون المسؤولة عن نصب، تركيب، تشغيل، تأشير، تسجيل وصيانة أي تسوية مرورية داخل مناطق نفوذها". تنصّ كذلك على أن التسوية المرورية هي "وضع إشارة مرور أو أي علامة أو مؤشر، أو منشأة مبنية، مشقوقة أو منصوبة بموجب القانون في الطريق أو يتم تشغيلها هناك، وبضمن ذلك أي غرض يتم نصبه داخل حدود الطريق، والهادف إلى تنظيم حركة السير وطريقة استخدام الطريق".

تسجيل ترتيبات المرور

السلطات المحلية التي تم فحصها، هي سلطة إشارات مرور محلية في مناطق نفوذها، ولذلك تقع على عاتقها مسؤولية تسجيل كافة تسويات المرور في مناطقها، وبضمنها إشارات المرور. يجب أن يشمل التسجيل تفاصيل بشأن موعد اتخاذ القرار حول التسوية المرورية وموعد نصبها أو تنفيذها عملياً. يساعد التسجيل السلطة المحلية، من بين عدّة أمور، بمتابعة تركيب إشارات المرور، ويعتبر ضرورياً أيضاً خلال الجلسات القضائية المتعلقة بحوادث الطرق أو مخالفات السير التي يتم ارتكابها داخل البلدة - من أجل إثبات قانونية إشارات المرور.

تبين أن السلطات المحلية التي تم فحصها لم تقم بإدارة سجلّ لتسويات حركة السير داخل مناطق نفوذها، وبضمن ذلك لإشارات المرور المنصوبة فيها، ولذلك، فليس بالإمكان معرفة من قرر تنفيذ تسويات المرور ومتى. تجدر الإشارة إلى أنه في التقرير السابق أيضاً، تم إبداء ملاحظات لبلدية كفر قاسم وقلنسوة بشأن عدم إدارة سجلّ للتسويات المرورية داخل مناطقهما.

95 بموجب تعريفها في أنظمة المرور: "سلطة إشارات المرور المحلية" - من قام المفتش على حركة المرور المسؤول عن كامل مساحة الدولة بتعيينه، من خلال بلاغ في السجل الرسمي، ليكون سلطة إشارات مرور محلية بشأن النطاق أو الأماكن المحددة". السلطات المحلية التي تم فحصها، هي سلطة إشارات مرور محلية في مناطق نفوذها.

يجب على السلطات المحلية التي تم فحصها إدارة سجل مفصل ودقيق لكل التسويات المرورية داخل مناطق نفوذها، وبضمن ذلك إشارات المرور، المطبات ودورات السير.

خطة إشارات المرور البلدية

في بداية سنة 2018، نشرت السلطة الوطنية للأمان على الطرق نداءً لدعم سلطات إشارات المرور في قطاع الأقليات، من أجل تقديم خطط إشارات مرور بلدية (لاحقاً - خطة إشارات المرور). في إطار النداء، تمت دعوة سلطات إشارات المرور المحلية في أوساط الأقليات، والتي ليست لديها خطة إشارات مرور مصادق عليها أو ليست لديها خطة إشارات مرور مصادق عليها لكل مساحتها، لتقديم طلب لتمويل إعداد خطة من النوع المذكور من خلال ميزانية السلطة الوطنية للأمان على الطرق. تم تحديد المبلغ الأقصى لدعم إعداد كل خطة إشارات مرور بـ 150,000 ش.ج. تهدف خطط إشارات المرور إلى تنظيم حركة السير وكذلك لتعزيز مستوى الأمان على الطرق داخل مناطق نفوذ السلطات المحلية.

من بين السلطات المحلية الـ 87 في المجتمع العربي، قدّمت 74 سلطة طلبات لتلقي الدعم. أقرّت 22 سلطة من بين السلطات التي قدمت طلب تلقي المساعدة بأنه ليس لديها خطة إشارات مرور مصادق عليها إطلاقاً. أقرّت بقية السلطات بأن لديها خطط إشارات مرور جزئية (تغطي بين 4% و84% من مساحتها). من بين الـ 74 سلطة محلية التي قدّمت الطلبات، صادقت السلطة الوطنية للأمان على الطرق على تقديم الدعم لـ 36 سلطة محلية بمبلغ كلي 5 مليون ش.ج. تم تقديم مبلغ حتى 150,000 ش.ج. (ليس أكثر من تكلفة إعداد الخطة الفعلية) لكل سلطة من السلطات الـ 22 التي ليست لديها خطة إشارات مرور مصادق عليها إطلاقاً؛ وتم تقسيم بقية المبلغ على 14 سلطة محلية بحسب نسبة المساحة التي ليس لديها بشأنها خطط إشارات مرور مصادق عليها.

بالنسبة لخطط إشارات المرور في السلطات المحلية التي تم فحصها، أظهر الفحص ما يلي:

1. تمت المصادقة على خطة إشارات المرور الحالية لمدينة **كفر قاسم** من قبل المفتش على المرور في وزارة المواصلات في شهر شباط 2009. وعلى الرغم من أن السلطة الوطنية للأمان على الطرق صادقت خلال شهر حزيران 2018 على طلب البلدية لتلقي تمويل لخطة إشارات المرور الجديدة في إطار النداء الذي تم نشره، إلا أن بلدية **كفر قاسم** لم تلتزم بالجدول الزمنية، لم تقدّم خطة إشارات مرور مصادق عليها حتى الموعد المحدد، وخسرت إمكانية تلقي التمويل. في نهاية تشرين الأول 2019 لم تكن لدى بلدية **كفر قاسم** بعد خطة إشارات مرور محتلنة ومصادق عليها.

يوجه مكتب مراقب الدولة لبلدية **كفر قاسم** ملاحظة بشأن عدم عملها للحصول على التمويل الذي كان بإمكانها الحصول عليه من السلطة الوطنية للأمان على الطرق للهبوض بخطة إشارات المرور الجديدة، والتي كانت ستساهم في تحسين مستوى الأمان على الطرق لمصلحة السكان وفائدتهم.

2. في المجلس المحلي **جسر الزرقاء** ليست هنالك خطة إشارات مرور إطلاقاً، بل إنه لم يقدّم طلباً للسلطة الوطنية للأمان على الطرق لتمويل إعداد مثل هذه الخطة في إطار النداء.

3. قال مهندس المجلس المحلي **جت** لموظفي مكتب مراقب الدولة إن خطة إشارات المرور القائمة لدى المجلس فقدت الصلة وذلك لأنه قد تمت المصادقة على خمس خرائط تفصيلية⁹⁶ للقرية بعد إعداد خطة إشارات المرور السابقة، ويجب إعداد خطة إشارات مرور جديدة. لكن المجلس المحلي لم يقدّم طلباً للسلطة الوطنية للأمان على الطرق لتمويل إعداد خطة إشارات مرور في إطار النداء. قال مهندس المجلس لمكتب مراقب الدولة في أواسط شهر تموز 2019 إن المجلس يقدّر تكلفة تخطيط وتنفيذ خطة إشارات المرور في البلدة بنحو مليون ش.ج.

يوجّه مكتب مراقب الدولة ملاحظة للمجالس المحلية **جسر الزرقاء** و**جت** على أنه وبالرغم من عدم وجود خطط إشارات مرور لديهم، فإنهم لم يقدموا طلباً للسلطة الوطنية للأمان على الطرق لتمويل إعداد خطة إشارات مرور جديدة.

4. تمت المصادقة على خطة إشارات مرور لبلدية **قلنسوة** في شهر تموز 2019. قامت السلطة الوطنية للأمان على الطرق بتمويل الخطة بمبلغ 105,000 ش.ج في إطار النداء الذي تم نشره. تمت المصادقة على خطة إشارات المرور السابقة في البلدية عام 1998.

5. صادقت السلطة الوطنية للأمان على الطرق للمجلس المحلي **تل السبع** على تمويل في إطار النداء بمبلغ 150,000 ش.ج، وصادقت سلطة إشارات المرور المركزية⁹⁷ على خطة إشارات المرور التي أعدها المجلس المحلي كما يجب عام 2019. لم تكن لدى المجلس خطة إشارات مرور سابقة. قال مهندس المجلس المحلي في نهاية شهر آب 2019 لمكتب مراقب الدولة إنه في هذه المرحلة، ليس من المعلوم بالنسبة للمجلس ما هي الميزانية اللازمة لتنفيذ تسويات المرور التي تم تحديدها ضمن خطة إشارات المرور بالكامل.

يتضح من الجولات التي أجراها طاقم الرقابة في السلطات المحلية التي تم فحصها، أن الشوارع والمفترقات تنقصها إشارات مرور أو أن هذه الإشارات قد بليت (انظروا لاحقاً). ما عدا المجلس المحلي **جت**، لا تملك السلطات المحلية التي تم فحصها أي تقدير لتكلفة التنفيذ الكامل لتسويات المرور كما تمت المصادقة عليها ضمن خطة إشارات المرور، أو تقديرًا عامًا في حال عدم وجود خطة إشارات مرور.

96 بموجب قانون التخطيط والبناء، 1965.

97 بموجب تعريفها في أنظمة المرور: "سلطة إشارات المرور المركزية" - المفتش على حركة السير المسؤول عن كامل مساحة الدولة أو أي شخص يقوم المفتش بتحويله من خلال بلاغ في السجل الرسمي بصلاحيته كسلطة إشارات مرور مركزية، على كامل مساحة الدولة أو على جزء منها".

يجب على بلدية كفر قاسم والمجالس المحلية جسر الزرقاء وجت العمل من أجل المصادقة على خطة جديدة لإشارات المرور. على جميع السلطات المحلية التي تم فحصها تنفيذ تسويات المرور التي تمت المصادقة عليها أو ستتم المصادقة عليها في إطار خطة إشارات المرور دون تأخير.

إشارات المرور

بموجب تعريف السلطة الوطنية للأمان على الطرق، تعتبر إشارة المرور عائقاً في مجال السلامة والأمان إذا كانت مغطاة بواسطة نباتات أو أي عامل آخر؛ إذا سقطت، تعرّضت للضرر أو تم إحالتها إلى أي اتجاه آخر؛ إذا بهت لونها؛ إذا كانت إشارة مرور قديمة لا تعكس الضوء وغير ذلك⁹⁸.

تبيّن أنه في مناطق نفوذ السلطات المحلية التي تم فحصها هنالك إشارات مرور تشكل عائقاً في مجال السلامة كما ذكر أعلاه، ولم تتم معالجتها من قبل السلطات المحلية. هذان مثالان:

الصورة رقم 2: تل السبع - دوار بدون إشارات مرور



تم التصوير بتاريخ 25.8.19.

98 السلطة الوطنية للأمان على الطرق "مجلد مديرية هيئة الأمان في السلطة المحلية"، (كانون الأول 2010)، صفحة 103.

الصورة رقم 3: قلنسوة - إشارة مرور سقطت عن العמוד وطلاء ممر مشاة متآكل (باهت)



تم التصوير بتاريخ 27.8.19.

في التقرير السابق أيضا تمت الإشارة إلى وجود ممرات مشاة كثيرة بهت لونها إلى حد أصبح من الصعب، بل ومن المستحيل مشاهدتها في كفر قاسم وقلنسوة.

من أجل الحفاظ على الأمان في الطرق ومن أجل منع المس بأرواح الناس، من الواجب على السلطات المحلية التي تم فحصها إصلاح وصيانة إشارات المرور داخل مناطق نفوذها كما ينبغي.

ممرات المشاة

كما ذكر، بموجب أنظمة المرور، فإن سلطة إشارات المرور المحلية مسؤولة عن تأشير وصيانة كافة التسويات المرورية داخل مناطق نفوذها. ينص قانون البلديات على واجب البلدية منع وإزالة العوائق التي في الطريق، واتخاذ كافة وسائل الحذر اللائقة لمواجهة الحوادث خلال بناء أو إصلاح الشوارع (من مسؤولية السلطة المحلية إصلاح أي عائق من شأنه أن يسبب أي خلل أو ضرر لمستخدمي الطريق). من المفترض أن يكون ممر المشاة مكانا آمنا لعبور الشارع بالنسبة لمستخدمي الطريق. إذا بهتت الإشارات المرسومة على الشارع وأصبح من الصعب على السائق مشاهدتها، فإن ذلك يشكل عائقا في مجال السلامة⁹⁹.

تبيّن أنه في مناطق نفوذ السلطات المحلية التي تم فحصها، هنالك ممرات مشاة بهت لونها إلى درجة أصبح من الصعب تمييزها ومشاهدتها.

في التقرير السابق أيضا تمت الإشارة إلى وجود ممرات مشاة كثيرة بهت لونها إلى حد أصبح من الصعب، بل ومن المستحيل مشاهدتها في كفر قاسم وقلنسوة.

يجب على السلطات المحلية التي تم فحصها الاهتمام بأن تكون ممرات المشاة داخل مناطق نفوذها في وضعية سليمة وأن يكون بالإمكان مشاهدتها بوضوح. يشكل ممر المشاة الباهت، الذي ليس بإمكان مستخدمي الطريق مشاهدته، وخصوصاً خلال ساعات الظلام، خطراً على حياتهم.

التأشير والأجهزة

تخصص وزارة المواصلات في كل سنة ميزانية للسلطات المحلية من أجل التأشير والأجهزة (تركيب حواجز، طلاء ممرات المشاة، طلاء حجارة الأرصفة وما شابه). يتم تحديد مبلغ الميزانية بحسب معادلة تشمل متغيرات مختلفة، مثل المقياس الاجتماعي الاقتصادي للسلطة المحلية، مقياس الهامشية¹⁰⁰ وإذا كانت السلطة تتلقى منحة الموازنة¹⁰¹. يتم تقسيم الميزانية التي تخصصها وزارة المواصلات لهذه الأنشطة في كل السلطات المحلية في إسرائيل بموجب المعادلة التي تم تحديدها. في العام 2018 خصصت وزارة المواصلات نحو 25 مليون ش.ج. للتأشير والأجهزة بحيث تحصل كل سلطة محلية على مبلغ يتراوح بين 50 و150 ألف ش.ج. طلب من غالبية السلطات المحلية تمويل نحو 10% من النشاطات كشرط لمشاركة وزارة المواصلات بال - 90% المتبقية (90% "ماتشينج").

ليس مطلوباً من السلطة المحلية تقديم طلب لوزارة المواصلات للحصول على ميزانية التأشير والأجهزة، وإنما تحصل في كل عام على "تفويض" بقيمة الميزانية المخصصة لها. يجب على السلطة المحلية تنفيذ الأعمال وإرسال الفواتير إلى وزارة المواصلات، وتقوم الأخيرة بتحويل الأموال لها بعد التأكد من أن الدفع قد تم فعلاً مقابل أعمال التأشير والأجهزة.

من المعطيات التي قدمتها وزارة المواصلات لمكتب مراقب الدولة بالنسبة للميزانية التي تم تحديدها لأغراض التأشير والأجهزة في السلطات المحلية الخمس التي تم فحصها للسنوات 2016 - 2018، ونسبة استغلال هذه الميزانية من قبل السلطات المحلية، تظهر النتائج التالية: المجالس المحلية **جسر الزرقاء وتل السبع** لم يستغلا إطلاقاً الميزانية التي خصصتها لهم وزارة المواصلات للسنوات 2016 - 2018 لأجل أعمال التأشير والأجهزة: في المجلس المحلي **جسر الزرقاء** - عدم استغلال بمبلغ 421,479 ش.ج. وفي المجلس المحلي **تل السبع** - عدم استغلال بمبلغ 461,958 ش.ج. بلدية **قلنسوة** والمجلس المحلي **جت** لم يستغلا إطلاقاً ميزانية التأشير والأجهزة التي حددت للعام 2018 (حتى تشرين الثاني 2019، موعد انتهاء الرقابة): بلدية **قلنسوة** - عدم استغلال بمبلغ 126,593 ش.ج. والمجلس المحلي **جت** - عدم

100 مقياس الهامشية هو مقياس يميز ويصنف السلطات المحلية في إسرائيل بحسب موقعها الجغرافي بالنسبة لمراكز السكان. تم ابتكار المقياس من قبل دائرة الإحصاء المركزية، وتم نشر النسخة الأولى منه عام 2008. يتم تعريف السلطة المحلية الضاحية على أنها السلطة المحلية البعيدة عن مراكز التشغيل، التجارة، التعليم، الترفيه وما شابه. بناءً على ذلك، فإن الهامشية هي عكس المركزية، التي تحدد امتياز موقع السلطة المحلية بالنسبة لكافة السلطات الأخرى (من موقع الإنترنت التابع لدائرة الإحصاء المركزية).

101 تهدف منحة الموازنة إلى إكمال المدخولات العادية للسلطات المحلية وصولاً إلى مبلغ مصروفاتها العادية، وذلك بهدف مساعدتها في أن توفر لسكانها مستوى معقولاً من الخدمات البلدية. منذ العام 2004، تخصص وزارة الداخلية بصورة تدريجية منح الموازنة للسلطات المحلية بحسب توصيات لجنة عمومية جديدة - لجنة جاديش (من ميزانية الدولة 2017 - 2018 المبادئ الأساسية لميزانية 2017 - 2018، وزارة الداخلية والسلطات المحلية).

استغلال بمبلغ 97,276 ش.ج. في إطار الجولات التي أجراها طاقم الرقابة في مناطق نفوذ هذه السلطات المحلية، تبين أن هنالك إشارات مرور وعلامات على الطريق تآكلت، وبضمنها ممرات المشاة التي بهت لونها وحواجز الأمان المعوجة¹⁰².

قال محاسب المجلس المحلي **جسر الزرقاء** لموظفي مكتب مراقب الدولة إن هنالك صعوبة في استغلال الميزانيات المحددة بسبب طريقة التمويل المقابل "الماتشينج". في نهاية العام 2018 تعاد المجلس المحلي مع مقاول فاز بالمناقصة لتنفيذ أعمال التأشير وأجهزة الأمان بالقرب من المؤسسات التربوية في مختلف أنحاء البلدة. وصل مبلغ الالتزام إلى 378 ألف ش.ج (شامل لضريبة القيمة المضافة). لكن بعد أن طالب المقاول بدفعات مرحلية من المجلس المحلي، توقف العمل، ويجري المجلس مفاوضات معه لأجل حل الإشكالية. بعد انتهاء الأعمال سيتم تقديم الحساب لوزارة المواصلات مقابل استغلال الميزانيات للسنوات 2016 - 2018.

قال محاسب المجلس المحلي **تل السبع** لموظفي مكتب مراقب الدولة إنه حتى نهاية العام 2019 سينشر المجلس مناقصة لتنفيذ أعمال التأشير والأجهزة وسيقوم باستغلال الميزانيات التي صادقت عليها وزارة المواصلات.

في ظل الوضع السيئ لأجهزة السلامة وإشارات المرور في مناطق نفوذ السلطات المحلية **جسر الزرقاء** وتل السبع، فعليه استغلال التمويل لتنفيذ الأعمال التي توفرها لهم وزارة المواصلات. يشكل عدم إجراء الصيانة الجارية لأجهزة السلامة، إشارات المرور، ممرات المشاة وما شابه، خطراً على أرواح مستخدمي الطريق في هذه السلطات.

تجدر الإشارة إلى أنه في ظل تقليص ميزانية وزارة المواصلات في العام 2019، والذي نتج عن العجز المالي في ميزانية الدولة، لم تخصص وزارة المواصلات للسلطات المحلية ميزانية التأشير والأجهزة للعام 2019، وقد مسّ هذا الأمر بقدرات السلطات المحلية على تنفيذ الأعمال اللازمة.

إنارة الشوارع

عند السفر في الليل، يزداد وقت ردة الفعل بسبب محدودية الرؤية، وتقل قدرة السائق على ملاحظة الأشياء العابرة بسرعة في مجال رؤيته. يستدعي السفر الآمن خلال الليل وجود مجال رؤية أكبر من المجال الذي تنيره مصابيح المركبة لوحدها.

ضمن توجيهات وزارة المواصلات لتخطيط إنارة الطرقات من العام 1996 (لاحقاً -

102 في السلطة المحلية اليهودية التي تم فحصها، وجدت التأشير والأجهزة سليمة. في كل عام، خلال الأشهر تموز - آب، يتم تلقي تفويض من وزارة المواصلات للتأشير والأجهزة، وتقوم البلدية بطلاء وإصلاح منشآت الأمان قبل بدء السنة الدراسية. في العام 2019 لم يتم تلقي تفويض، وقامت البلدية بتنفيذ أعمال الطلاء على حساب ميزانية التطوير.

توجيهات تخطيط إنارة الطرقات)، جاء أن الأبحاث أثبتت أن إنارة الطريق الكافية تساهم في الحد من حوادث الطرق الليلية بنحو 30% بالمعدل.

بحسب توجيهات تخطيط إنارة الطرقات، من الواجب تركيب مصابيح في الطرقات البلدية في جميع الحالات المفصلة أدناه:

أ. كل طريق بلدية ملزمة بالإنارة. يتم تحديد مستوى وطبيعة الإنارة بحسب تصنيف الطرقات...؛

ب. يجب أن تكون هنالك إنارة في كل مفترق طرق؛

ج. في أي مكان آخر ضمن نسيج البنية التحتية البلدية تكون فيه حاجة للإنارة نتيجة لاعتبارات السلامة والأمن".

بالنسبة لإنارة ممرات المشاة، تنص توجيهات تخطيط إنارة الطرقات على أنه يجب تحديد أماكن ممرات المشاة من خلال إضافة إنارة (بالإضافة إلى اللافتات الإلزامية) تكون قوتها أكبر بـ 50% من إنارة مقطع الاقتراب. تشجع إنارة ممر المشاة السائق على التصرف كما ينبغي خلال القيادة وتشير إلى المشاة لاستخدامه.

تبين أن هنالك شوارع كاملة في مناطق نفوذ السلطات المحلية التي تم فحصها ليست منارة بصورة لائقة، وفي بعضها ليست هنالك إنارة نهائياً، بما في ذلك عند ممرات المشاة. هذا بالإضافة إلى أن قسماً من المفترقات داخل مناطق نفوذ السلطات المحلية التي تم فحصها ليس منارة: بحسب تقدير قسم الهندسة في بلدية كفر قاسم، يبلغ طول الشوارع غير المنارة في المدينة 18.5 كم (من أصل 61.5 كم)، وهنالك مفترقات وممرات مشاة غير منارة؛ قال مهندس المجلس المحلي جت لمكتب مراقب الدولة إن نحو 10 كم (من أصل 30 كم) من الشوارع ضمن مناطق نفوذ المجلس، ليست منارة؛ وأبلغ قسم الهندسة في المجلس المحلي تل السبع أن نحو 4.8 كم من الشوارع ليست منارة (من أصل 41.9 كم). لم تقدم بلدية قلنسوة والمجلس المحلي جسر الزرقاء لمكتب مراقب الدولة معطيات بشأن طول الشوارع غير المنارة ضمن مناطق نفوذهما، وذلك بالرغم من الطلبات المتكررة، لكن يتضح من جولة في المناطق المذكورة أن شوارع كاملة في مناطق النفوذ ليست منارة إطلاقاً. تجدر الإشارة إلى أنه في التقرير السابق لم يتم أيضاً إعطاء تقدير لطول الشوارع غير المنارة في بلدية كفر قاسم وقلنسوة، لكن تمت الإشارة إلى أن شوارع كاملة في مناطق نفوذهما لم تكن منارة كما ينبغي، وفي بعضها لم تكن هنالك إنارة إطلاقاً.

يجب على السلطات التي تم فحصها أداء واجبها وتركيب الإنارة في كل الطرق البلدية التي داخل مناطق نفوذها، وبضمنها المفترقات، كما طلب منها في إطار توجيهات تخطيط إنارة الطرقات الصادرة عن وزارة المواصلات، بحسب نوع الطريق واعتبارات الأمان في الطرق.

في إطار تمويل المشاريع المرورية في السلطات المحلية، من اللائق أن تفحص وزارة المواصلات إمكانية بلورة ميزانية خاصة لسد الفجوات القائمة في مجال إنارة الطرقات في السلطات المحلية في المجتمع العربي.

قال المجلس المحلي **تل السبع** في ردّه على مكتب مراقب الدولة في شهر شباط 2020 إنه وفي إطار مشروع إنارة الطرقات في أعقاب قرار الحكومة رقم 922 (الإنارة بالطاقة الشمسية) تم تنفيذ أعمال لتحسين إنارة الشوارع.

قالت بلدية **كفر قاسم** في ردها على مكتب مراقب الدولة إنها قامت بنشر مناقصات لإنارة الشوارع، وأنه خلال الأشهر كانون الأول 2019 - شباط 2020 تم تنفيذ أعمال لتحسين إنارة الشوارع.

وسائل خفض سرعة السفر في محيط المشاة

بحسب توجيهات وزارة المواصلات لتخطيط مناطق خفض سرعة السفر من العام 2002، فإن الهدف من وسائل خفض سرعة السفر¹⁰³ (لاحقا - وسائل خفض السرعة) هو تقليل سرعة المركبات ذات المحركات؛ خفض وتيرة الحوادث ومدى شدتها؛ تحسين مستوى الأمان على الطرق وإدراك الأمان على الطرق لدى مستخدمي الطريق الذين ليسوا في مركبات ذات محرك على الطريق.

تحديد سرعة السير

بموجب توجيهات وزارة المواصلات، في الشوارع أو في مناطق معينة ضمن مناطق نفوذ البلدة (مثل محيط المدارس) يتم فرض تقييد وتحديد لسرعة السفر، بالعادة حتى 30 كم/س؛ من أجل منع السفر بسرعة كبيرة، يتم اتخاذ إجراءات مثل تركيب مطبات، ويتم منح الأفضلية لحركة الدراجات الهوائية والمشاة.

تبين من خلال الرقابة أن السلطات المحلية التي تم فحصها لم تقم بتحديد سرعة السفر في أي منطقة داخل مناطق نفوذها، وبضمن ذلك مناطق المدارس. مثلاً، في الشارع القريب من مدرسة ابن رشد في **كفر قاسم**، وعلى الرغم من وجود منعطف حاد وانحدار في الشارع، لم تقم البلدية بتحديد سرعة السفر بالقرب من مدخل المدرسة؛ بل إنها لم تنصب إشارات مرور أخرى تحذر السائقين من وجود الأطفال في هذه المنطقة، ولم تنصب إشارة مرور تشير إلى ممر المشاة القريب من مدخل المدرسة.

في التقرير السابق، تمت الإشارة إلى أن بلديات **كفر قاسم** و**قلنسوة** لم تعمل على تحديد سرعة السفر في مناطق معينة داخل مناطق نفوذها وفي المناطق القريبة من المدارس.

103 مثل المطبات، المقترقات الدائرية وتحديد سرعة السفر.

يجب على السلطات المحلية التي تم فحصها، بصفتها سلطات إشارات مرور محلية، التفكير بتحديد سرعة السفر في الأماكن التي تقع فيها حوادث الطرق أو في الأماكن التي تشكل فيها ظروف الطريق صعوبة على القيادة (محدودية في الرؤية، انعطاف حاد وما شابه)، وخصوصاً في محيط المؤسسات التربوية داخل مناطق نفوذها.

من المفضل أن تقوم وزارة المواصلات بتوجيه سلطات إشارات المرور المحلية في المجتمع العربي بأن تشمل ضمن خطط إشارات المرور الخاصة بها تحديد مناطق خفض السرعة كما ذكر.

الدوّارات

بموجب توجيهات وزارة المواصلات بشأن تخطيط الدوّارات من العام 2005، فإن تنظيم المفترق بواسطة الدوّار هو أحد الوسائل الأكثر نجاعة وودّية لخفض سرعة السفر. ثبت أن تنظيم المفترق باستخدام الدوار هو وسيلة ناجعة لتقليل عدد الحوادث عند المفترقات، لتخفيف سرعة السفر وتنظيم المفترقات ذات البنية الهندسية غير العادية.

بل إن الدّوار يساهم في تحسين تصميم مظهر الشارع البلدي. بموجب توجيهات وزارة المواصلات لتخطيط الدوّارات، بالإمكان إنشاء في الدوّارات وبالقرب منها تطوير المظهر من خلال عناصر متسامحة¹⁰⁴ (مثل النباتات والأجسام الجامدة، كصخور الوديان، العناصر الخشبية والرّصف)، بحيث لا يؤدي للمس بصورة شديدة بمستخدمي الطريق الذين "يدخلون" الدوار رغماً عنهم.

بموجب توجيهات وزارة المواصلات بشأن تخطيط الدوّارات من العام 2005، من أجل الحفاظ على الأمان السائد في الدوّارات، من المهم الالتزام بالقواعد التالية:

1. ضمان توجيه ملائم لحركة السير، يؤدي إلى إبطاء سرعة السفر عند الدخول إلى الدوار.
2. وضع "جزيرة" مبنية للمشاة، والتي تساهم هي أيضاً في تخفيض سرعة السفر عند دخول الدوار.
3. تركيب إشارة مرور واضحة وذات معنى واحد في المكان.
4. الامتناع عن وضع منشآت صلبة داخل الدوار، مثل الصخور الكبيرة التي من شأنها أن تسبب الحوادث في الحالات التي لا يلاحظ السائق فيها وجود الدوار أو عند انحرافه عن مساره.
5. ضمان مسافات رؤية ملائمة لحركة السير القادمة من اليسار ولحركة المشاة.
6. الاهتمام ببناء طريق ذي اتساع ملائم عند المداخل والمخارج، بحيث لا يسمح بسرعة سفر أعلى مما يجب داخل الدّوار.
7. نصب إنارة عند الدوّارات، كما تنص توجيهات وزارة المواصلات لتخطيط الدوّارات.

¹⁰⁴ "عناصر متسامحة" هي عناصر بنية تحتية تقلص قدر الإمكان احتمالات المس بركاب المركبة المتورطة بحدوث طرق داخل الدوار أو على مقربة منه.

في السلطات المحلية التي تم فحصها هنالك عدّة دوائر، لكنها لا تحظى بتوثيق أو مقاييس الدوائر. تبين أن في قسم من الدوائر في السلطات المحلية التي تم فحصها، لا تتحقق قواعد السلامة المطلوبة للدوائر: مساحات بعضها لا تتيح مرور مركبات الخدمة والشاحنات الطويلة؛ بعضها ليس فيه إشارات مرور تحذر من الاقتراب من دوار؛ والبعض الآخر ليس فيه إنارة كافية، إن وجدت أصلاً.

في بلدية كفر قاسم، تم تركيب داخل دواوين منشآت صلبة تشكل في الواقع خطراً على السلامة، وفي قلنسوة تم العثور على دواوين من هذا النوع، وفي المجالس المحلية جسر الزرقاء وتل السبع تبين وجود دوار واحد من هذا النوع في كل مجلس (انظروا الصورة أدناه):

1. في دوار "الخرسة" في كفر قاسم، تم نصب منشأة صلبة وخطيرة من شأنها أن تسبب إصابات خطيرة إذا انحرف السائق عن مساره. لم يتم تركيب إشارات مرور في المنطقة تنبّه السائقين للدوار وتشير إلى ضرورة منح حق الأولوية للمركبات الموجودة داخل الدوار.

الصورة رقم 4: كفر قاسم - منشأة صلبة في دوار "الخرسة"



تم التصوير بتاريخ 25.9.19

في التقرير السابق، تمت الإشارة إلى أنه في عدد من الدوائر في البلديات، تم القيام بتطوير المظهر بصورة مخالفة لتوجيهات تخطيط الدوائر. شمل التقرير صورتان من كفر قاسم لدوائر تم نصب منشآت صلبة وخطيرة فيها. أظهرت الرقابة أن أحد هذه الدوائر (على مقربة من بناية البلدية) تم إصلاحه وإزالة المنشأة الصلبة منه.

2. في دوار وسط تل السبع تم بناء مبنى غير قانوني. بسبب المبنى، ليس بالإمكان تمييز الدوار، بل إنه يسدّ مجال الرؤية ولا يسمح بملاحظة حركة المركبات القادمة من جهة الدوار اليسرى. إشارة المرور التي تم نصبها باهتة تماماً وليس بالإمكان ملاحظة وجودها. كذلك، وضع السكان مطباً عشوائياً على مقربة من الدوار.

الصورة رقم 5: تل السبع - مبنى تم إنشاؤه على الدوار في وسط البلدة.



تم التصوير بتاريخ 25.8.19

يجب على السلطات التي تم فحصها إجراء قياسات لكل الدورات الموجودة ضمن مناطق نفوذها، إصلاحها وملاءمتها للمعايير، وإعداد قاعدة بيانات تشمل كل المعلومات الهندسية بشأن التسويات المرورية، وبضمنها الدورات.

كذلك، يجب عليها أن تنصب في كل الدورات إشارات المرور وأجهزة الأمان اللازمة، وبضمنها الإنارة الملائمة، وإزالة العوائق الصلبة منها.

المطبات

تنص توجيهات وزارة المواصلات والأمان على الطرق، من العام 2002 بشأن تخطيط وتنفيذ المطبات (لاحقاً - توجيهات المطبات) على أن "السلطة المحلية تكون مسؤولة في مناطق نفوذها عن مجمل إجراءات تخطيط وتنفيذ وضع المطبات، والتي تشمل فحص إمكانية تنفيذ الوسائل - فحص شروط استخدام المطبات، الموافقة على التخطيط، المبادرة للتنفيذ، فحص التنفيذ في الميدان، والقيام بمتابعة تركيب المطبات".

بموجب توجيهات المطبات، فإن المطبات "هي مناطق مرتفعة فوق سطح الطريق، يتم تركيبها في عرض الشارع وتشكل وسيلة هندسية لخفض سرعة السفر في الطريق". يتم خفض سرعة السفر بواسطة المطبات على امتداد طريق أو منطقة كاملة، أو في نقطة محدّدة في أماكن خاصة، مثل بقرب ممرات المشاة، المدارس أو عند الاقتراب من مفترق. يتم بناء المطبات من الأسفلت، المطاط أو أحجار الرصف. الميزة الكامنة فيها أنها تساعد في الرقابة الذاتية (تخفيض السرعة) وخلق الانطباع البصري بأن الطريق غير مخصص للسرعة الزائدة أو لحركة السير العابرة.

بموجب توجيهات المطبات، يجب ضمان أن تكون إجراءات خفض السرعة نفسها آمنة وألا تسبب ضرراً للمركبات. يجب تركيب المطبات كحدّة فعل على مشاكل أمان أو مشاكل مرورية؛ كذلك بالإمكان تركيبها أيضاً بناء على طلب سكان الشارع، لاعتبارات تتعلق بجودة البيئة أو من أجل منع حركة السير العابرة. يجب ضمان أن تركيبها لا يزيد حدّة المشاكل المتعلقة بالسلامة في الشارع المقصود. يجب أن تكون أي مشكلة أو طلب يتعلق بتركيب المطبات موثقة في مستندات السلطة المحلية.

أقرّت وزارة المواصلات معايير موصى بها لاختيار نوع وشكل المطبات التي يتم تركيبها على الشارع (دائري، متوازي أضلاع، وسائل إبطاء): ارتفاع المطب، طول المطب باتجاه السفر، الميل (في المطب متوازي الأضلاع)، المسافة بين المطبات، التأشير وغيرها. يتم تحديد السرعة المسموح بها في المنطقة ذات العلاقة بحسب هذه المعايير.

تبيّن أن في مختلف أنحاء السلطات المحلية التي تم فحصها هنالك مطبات لم يتم طلاؤها ومن الصعب ملاحظة وجودها مسبقاً خلال ساعات النهار، وبكل تأكيد خلال ساعات الظلام.

في المجلس المحلي تل السبع توجد مطبات تم تركيبها من قبل جهات غير مخولة (انظروا مثلاً الصورة رقم 5 أعلاه) دون الحصول على تصريح من السلطة المحلية والجهات الأخرى ذات العلاقة بالموضوع. لم يعمل المجلس المحلي على إزالة المطبات المذكورة، لكنه لم يرقم أيضاً بأية خطوات من أجل تنظيمها بصورة قانونية.

في التقرير السابق، تمت الإشارة إلى أنه توجد في بلديات كفر قاسم وقلنسوة مطبات تم تركيبها بمبادرة من جهات خاصة، دون تصريح من البلديات، ولم تعمل كلا البلديتين من أجل إلّاها أو تنظيمها. خلال الجولات التي أجراها طاقم الرقابة في هذه السلطات المحلية، تبيّن أن كلا البلديتين قد أزالتا المطبات المذكورة.

يجب على المجلس المحلي تل السبع الاهتمام بإصلاح أو إزالة المطبات غير المعيارية الموجودة في مناطق نفوذه، بحيث تستوفي توجيهات وزارة المواصلات. يجب على السلطات المحلية التي تم فحصها إكمال تخطيط وتنفيذ هذه المطبات في كل الأماكن التي يجب فيها تحديد سرعة السفر، مثلاً بالقرب من ممرات المشاة والمؤسسات التربوية، بموجب توجيهات المطبات، وعليها أن توثق بمستنداتها أي قرار أو طلب لتركيبة مطبات داخل مناطق نفوذها، كما ينبغي.

أبلغ المجلس المحلي جسر الزرقاء في ردّه على مكتب مراقب الدولة في شهر شباط 2020 إنه قام بتخصيص مبلغ 30,000 ش.ج من الميزانية الجارية عام 2019 لأجل إنشاء المطبات.

الأرصفة

يعتبر الرصيف عائقاً للسلامة إذا تحقق فيه أحد الأمور التالية: أجسام غريبة موضوعة عليه وتعيق حركة المشاة، وخصوصاً الأجسام التي تجبرهم على النزول عن الرصيف؛ أشجار أو بقايا جذوع أشجار تم قطعها؛ والمركبات المتوقفة على الرصيف.

يظهر من نتائج الرقابة أن بعض الأرصفة في السلطات المحلية التي تم فحصها تسدّها حاويات القمامة، بضائع التجار وكذلك المركبات المتوقفة عليها. هذه أمثلة:

الصورة رقم 6: تل السبع - خزان تعبئة وقود على الرصيف



تم التصوير بتاريخ 25.8.19

الصورة رقم 7: تل السبع - رصيف تسدّه إشارة مرور سقطت وحاجز أمان معوّج في شارع الزيت.



تم التصوير بتاريخ 25.8.19

من أجل عدم تعريض سكانها والمارّين في مناطق نفوذها للخطر، يجب على السلطات المحلية التي تم فحصها العمل فوراً لإزالة كافة العوائق التي تسد الأرصفة في مختلف أنحاء البلدات، وبضمنها الأشجار، أعمدة الإنارة والمركبات المتوقفة.

منع حوادث الطرق بالقرب من المؤسسات التربوية

ينصّ قانون المواصلات [الصيغة الجديدة] على أن: "سلطة إشارات المرور المحلية، وبتصريح من سلطة إشارات المرور المركزية، تقوم بتحديد التسويات المرورية في الطرق القريبة من المدارس".

لقد حدّدت وزارة التربية للسلطات المحلية تعليمات للأمان في المؤسسات التربوية، وتم نشرها ضمن منشور مدير عام وزارة التربية في شهر شباط 2013 (لاحقاً - تعليمات وزارة التربية)¹⁰⁵. تنصّ تعليمات وزارة التربية على أن "المسؤولية المباشرة عن سلامة المنشآت والبنى التحتية في المؤسسات التربوية واستيفاء متطلبات القانون والأنظمة، ملقاة على السلطة المحلية/ على المالك"، وقد تم هناك تفصيل الخطوات والإجراءات التي يجب على السلطة المحلية اتخاذها من أجل منع عوائق السلامة والحفاظ على سلامة التلاميذ. من ضمن عدّة أمور، تم تحديد التعليمات المتعلقة بالوصول إلى المؤسسة التربوية؛ توقف المركبات في محيط المؤسسة التربوية؛ بوابات المؤسسة وغيرها¹⁰⁶.

105 منشور مدير عام وزارة التربية، 2013/6 (أ)، 5.1 - 5.2 ترتيبات السلامة في بنايات المؤسسات التربوية (1.2.13).

106 تجدر الإشارة إلى أن وزارة المواصلات نشرت، في شهر كانون الأول 2019 "توجيهات لتخطيط ترتيبات المرور بالقرب من المؤسسات التربوية"، والتي تهدف لتلبية احتياجات المخطط والسلطة المحلية بالنسبة لكافة الاحتياجات والحلول المرورية على مقربة من المؤسسات التربوية. تعتمد التوجيهات على التوجيهات السارية بشأن تخطيط ترتيبات المرور المنشورة في إسرائيل، وتلائمها لاحتياجات المناطق القريبة من المؤسسات التربوية.

هذه أهم التوجيهات الأساسية التي تتطرق إلى المحيط الخارجي للمؤسسات التربوية: على طرق الوصول إلى المؤسسة التربوية ومنها أن تسمح - قدر الإمكان - بالحركة على الأقدام وتفاذي عبور الشوارع الرئيسية، المقترقات، السكك الحديدية وقنوات المياه؛ يجب أن تكون طرق الوصول إلى المؤسسة والأرصعة التي إلى جانبها مُعبّدة ومرصوفة أو مضغوطة؛ يجب أن يكون مكان وقوف المركبات ذات المحرك خارج جدار المؤسسة؛ يجب أن يكون طريق الوصول إلى موقف المركبات خارج المؤسسة، ومن المفضل ألا يتضمن عبور التلاميذ لشارع رئيسي؛ في الحالات الخاصة، والتي يكون الموقف فيها موجودا داخل حدود المؤسسة، يجب أن يكون منظما، مرتبا، مع لافتات وفي مكان منفصل عن منطقة سير المشاة في المدرسة؛ إذا كانت المنطقة التي خارج بوابة المشاة قريبة من الشارع، فيجب تركيب حاجز أمان معدني في المكان، ارتفاعه متر واحد على الأقل. يجب تثبيت الحاجز مقابل بوابة الخروج، على حافة الرصيف القريب من الشارع. يجب أن يكون عرض الحاجز مساو لعرض البوابة، بزيادة مترين من كل جهة من البوابة.

بموجب تعليمات وزارة التربية من شهر آب 2018¹⁰⁷، من أجل ضمان سلامة التلاميذ، يجب فحص البنى التحتية الخاصة بالأمان والسلامة في المؤسسات التربوية، قبل افتتاح السنة الدراسية. التفاصيل التي يجب فحصها هي، من ضمن أمور عده:

1. تم طلاء ممرات المشاة في الشوارع المؤدية إلى المدرسة، وهي مرئية بوضوح؛
2. حواجز الأمان كاملة ومطلية؛
3. اللافتات في المدرسة وفي الطرق المؤدية إليها واضحة وملائمة لأهدافها؛
4. إشارات المرور المنصوبة حول المؤسسة التربوية صالحة ومرئية، وبضمن ذلك أيضا الإشارات على الشارع وألوان حجارة حافة الرصيف.

في السلطات المحلية التي تم فحصها، تم إيجاد نواقص بوسائل السلامة في قسم من المؤسسات التربوية: ممرات مشاة بالقرب من المدرسة لم يتم طلاؤها أو أن لونها باهت؛ عند ممرات المشاة القريبة من المدارس لم تكن هناك إشارات مرور أو لافتات تنبيه؛ حاجز الأمان ليس بالعرض والانتساع المطلوب أو أن فيه فتحات تتيح مرور التلاميذ؛ مدخل المركبات ملاصق لمدخل التلاميذ؛ تقطع حركة المركبات محاور سير التلاميذ؛ هنالك فتحة في موقف المركبات تتيح انتقال التلاميذ من ساحة المدرسة إلى الموقف وبالعكس. هذه أمثلة:

107 منشور مدير عام وزارة التربية، رقم 139 - استبدال، حزمة السلامة المادية للخطر على الطرق (15.8.2018).

الصورة رقم 8: كفر قاسم - مدخل مدرسة ابن خلدون، حيث يقطع ممر الوصول إلى موقف السيارات طريق وصول المشاة إلى المدرسة



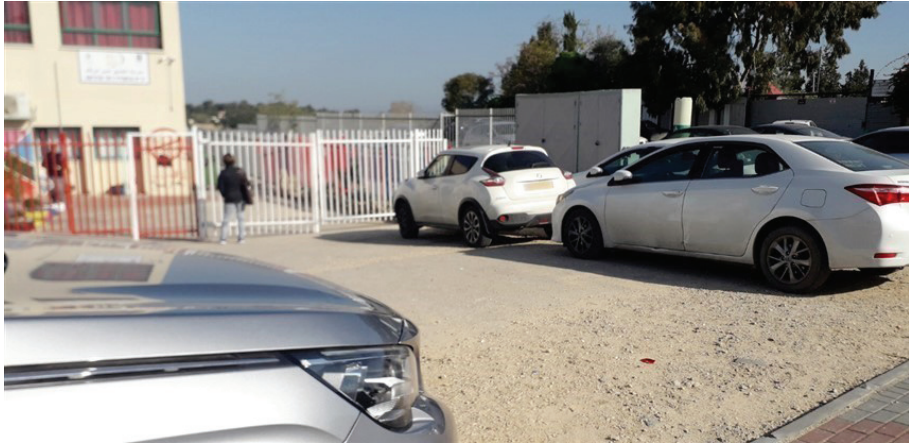
تم التصوير بتاريخ 25.9.19

الصورة رقم 9: قلنسوة - مدخل مدرسة الراشدية مشترك للتلاميذ والمركبات القادمة إلى المدرسة وإلى الكراج القريب



تم التصوير بتاريخ 27.8.19

الصورة رقم 10: جسر الزرقاء - مركبات متوقفة عند مدخل مدرسة القنديل الابتدائية، ليس هنالك فصل بين أماكن الوقوف وطريق الوصول إلى المدرسة سيراً على الأقدام



تم التصوير بتاريخ 16.12.19

في التقرير السابق أيضاً تمت الإشارة إلى أنه في بلديات **كفر قاسم** و**قلنسوة** هنالك قسم من ممرات المشاة القريبة من المدارس التي لم يتم طلاؤها أو بهت لونها؛ إلى جانب عدد من ممرات المشاة القريبة من المدارس لم تكن هنالك إشارات مرور أو لافتات تنبيه؛ لم يتم تحويل المخارج عبر ساحات المدارس إلى أماكن أخرى كما يجب. كذلك تمت الإشارة إلى أن مدخل مدرسة "الراشدية" في بلدية **قلنسوة** مشترك للتلاميذ والمركبات، ولا يوجد حاجز أمان مقابل باب المخرج.

يجب على السلطات المحلية التي تم فحصها العمل على إصلاح النواقص في مجال الأمان في محيط المؤسسات التربوية، من أجل الحفاظ على سلامة وأمن التلاميذ ومن أجل إتاحة إمكانية تفعيل ورديات الحذر على الطرق في المؤسسات التربوية داخل مناطق نفوذها (انظروا أعلاه الفصل الفرعي ورديات الحذر على الطرق).

أبلغ المجلس المحلي **تل السبع** في ردّه على مكتب مراقب الدولة في شهر شباط 2020 إن أعمال صيانة الشوارع، الأرصفة والبنى التحتية تتم من خلال مقاول فاز بمناقصة إطار عام 2018. أرفق المجلس برّدّه توثيقاً بشأن تنفيذ الأعمال في عام 2019 بمبلغ 93 ألف ش.ج. تقريباً: تركيب حواجز أمان في رياض الأطفال، طلاء ممرات المشاة في كل أنحاء البلدة قبيل افتتاح السنة الدراسية، تركيب مطبات وإصلاح مفترق.

قالت بلدية **كفر قاسم** في ردّها على مكتب مراقب الدولة إن النواقص في مدرسة ابن خلدون قد تم إصلاحها؛ تم إنشاء موقف سيارات جديد وشق طريق لوصول التلاميذ يفصل بين التلاميذ والمركبات.

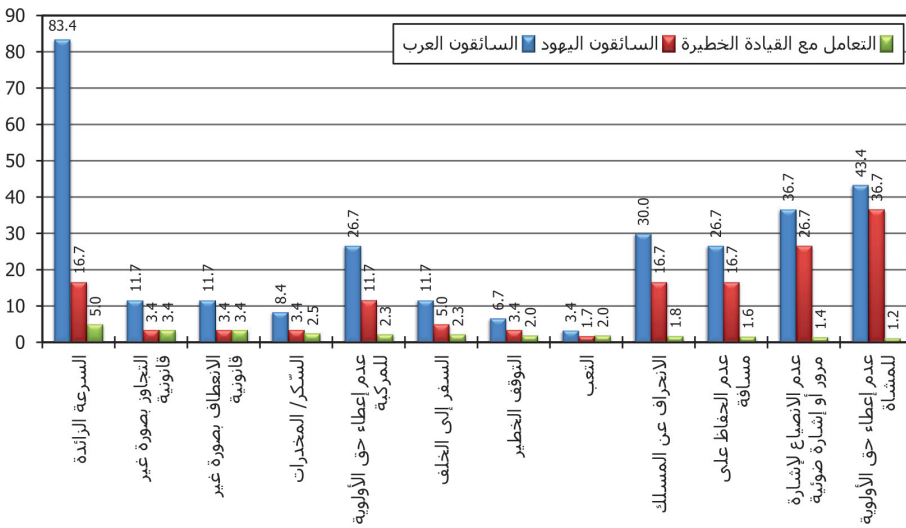
إنفاذ القانون

يعتبر إنفاذ قوانين السير أحد الأدوات المركزية في تعزيز الالتزام بالقانون، تقليص عدد وخطورة حوادث الطرق وتغيير سلوكيات السائقين.

معطيات الشرطة بشأن مخالفات وغرامات السير

تشمل معطيات شرطة إسرائيل معلومات بشأن مخالفات السير التي يرتكبها السائقون المتورطون بحوادث السير¹⁰⁸. يتضح من المعطيات أن نسبة السائقين العرب الذين ارتكبوا مخالفات سير، كانت أعلى منها لدى السائقين اليهود. مثلاً، خلال السنوات 2013 - 2015 كانت نسبة السائقين العرب أعلى بـ 5 أضعاف من نسبة السائقين اليهود الذين ارتكبوا مخالفات السرعة الزائدة، وبـ 3.4 أضعاف السائقين اليهود الذين ارتكبوا مخالفات التجاوز غير القانوني¹⁰⁹.

الرسم البياني 7: نسبة الخطورة لارتكاب مخالفات سير في حوادث الطرق الخطيرة - السائقون العرب مقارنة بالسائقين اليهود، 2013 - 2015 (السائقون ذوي مخالفات السير لكل 500,000 مَحُول بالقيادة)



المصدر: السلطة الوطنية للأمان على الطرق

يتضح من معطيات الشرطة، من ضمن عدّة أمور، أن نسبة مخالفات السير للسائقين العرب من مجمل كل السائقين، أعلى على الطرقات الخارجية (بين البلدات) منها داخل البلدات، وفقاً

108 تجدر الإشارة إلى المحدودية الأساسية التي تتعلق بمعطيات مخالفات السير: تنطرق المعطيات إلى السائق المسبب للحدث فقط؛ يتم تسجيل المعطيات من قبل فاحص الحادث بعد انتهاء المعالجة في موقع الحادث، عندما يقوم بفتح ملف التحقيق في منظومة الحوادث المحوسبة. لا تتغير مخالفة السير في أعقاب الإدانة في المحكمة؛ وفي كثير من الأحيان لا يكون بالإمكان تحديد سبب الحادث بصورة واضحة في نهاية التحقيق الأولي ولا حتى في نهاية التحقيق الشامل.

109 خطة خفض نسبة المصابين بحوادث الطرق في المجتمع العربي، الخطة رقم 116، السلطة الوطنية للأمان على الطرق، آب 2018، صفحة 12.

للتفصيل التالي:

الجدول رقم 6: مخالفات السير التي حرّرتها الشرطة، 2015 - 2019*

النسبة من مجمل الغرامات	كمية الغرامات	داخل البلدة (يهودي وعربي)	طريق خارجي	السائق
62%	2,386,670	1,507,108	879.562	يهودي
38%	1,474,419	650.160	824.259	عربي
100%	3,861,089	2,157,268	1,703,821	المجموع

المصدر: شرطة إسرائيل.
*حتى شهر آب 2019.

يتضح من الجدول أن نسبة مخالفات السير المُحررة (38%) بسبب مخالفات السير التي يرتكبها السائقون العرب أعلى من نسبتهم من مجمل السكان (حوالي 21%). تجدر الإشارة إلى أنه وفقاً لمعطيات السلطة الوطنية للأمان على الطرق، فإن السائقين من المجتمع العربي يشكلون 17% من مجمل المخولين بالقيادة، في حين أن السائقين من المجتمع اليهودي يشكلون 79% من مجمل المخولين بالقيادة¹¹⁰.

يتضح من معطيات الشرطة أنه من بين 650,160 مخالفة تم تحريرها للسائقين العرب داخل البلدات (بخلاف الطرقات الخارجية)، تم تحرير 229,116 مخالفة (نحو 35%) داخل البلدات العربية، بينما تم تحرير 421,044 مخالفة - والتي تشكل نحو 65% - داخل البلدات اليهودية. بإمكان هذا المعطى أن يشير إلى نقص نسبي لإنفاذ القانون داخل البلدات العربية.

في ردها على سؤال موظفي مكتب مراقب الدولة بشأن حجم عمل الشرطة بموضوع الأمان على الطرق في البلدات غير اليهودية، قالت الشرطة في شهر آب 2019: "في إطار محاربة حوادث الطرق، يركز قسم السير في الشرطة نشاطاتها على المخالفات التي تشكل خطراً على الحياة وعلى مخالفات البلطجة والتنمر. في إطار النشاطات الروتينية، طوال السنة، يطلق القسم حملات بمبادرة منها وبالتعاون مع ألوية شرطة إسرائيل في البلدات غير اليهودية (مثلاً - بلدية طمرة، سخنين ورهط، المجالس المحلية **جسر الزرقاء** والفريديس وبلدات وادي عارة...). بالإضافة إلى ذلك، تجري نشاطات قطرية مركزة خلال الأعياد، بما في ذلك الشوارع المتاخمة للبلدات في الوسط غير اليهودي، وعلى مقربة من مناطق الترفيه. يتم القيام بالنشاطات المذكورة أعلاه من قبل وحدات قسم السير - الدورية القطرية، "شرطة السير القطرية والمركبات الثقيلة" التي تتضمن استخدام مختلف الوسائل (كاميرات عادية، الطائرات الخفيفة المسيّرة، مقياس السرعة بالليزر، المناظير والطائرة العمودية) ... منذ بدء السنة (2019) تم بالمجمل إجراء 29 حملة بمبادرة من الشرطة في بلدات الوسط غير اليهودي".

110 السلطة الوطنية للأمان على الطرق، إجهادات - عقد من السلامة على الطرقات في إسرائيل 2008 - 2018، تشرين الثاني 2019.

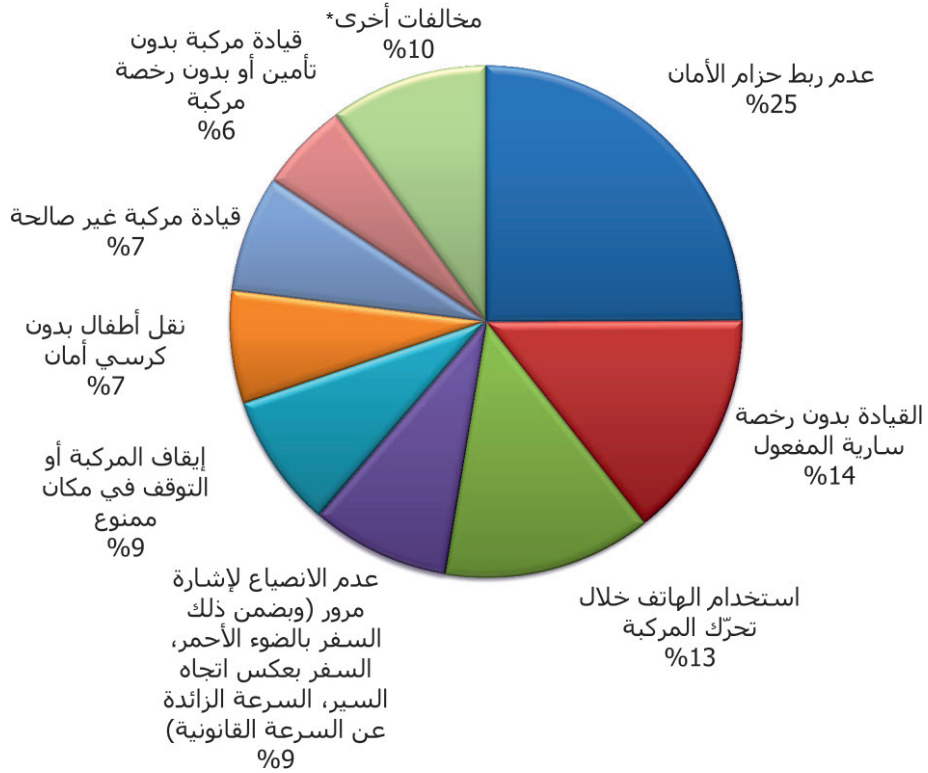
في ردها على مكتب مراقب الدولة في نيسان 2020 أضافت الشرطة أنه في أعقاب قيود القوى البشرية والموارد والحاجة لزيادة الردع، يقوم قسم السير والألوية بتركيز نشاطها في بؤر الخطورة. يتم تحديد الطرقات التي يتم تركيز النشاطات فيها بموجب عدد الحوادث فيها. أشارت الشرطة إلى وجود إشكالية في التركيز في قسم من البلدات العربية، حيث أنه ليس فيها أسماء للشوارع ولا أرقام للبيوت.

وأبلغت وزارة الأمن الداخلي في ردها على مكتب مراقب الدولة في نيسان 2020 إنه في إطار نشاط الشرطة لتعزيز الأمان على الطرق في البلدات غير اليهودية، يجب الأخذ بعين الاعتبار أيضا زيادة عدد محطات الشرطة في الوسط العربي والتعزيز الكبير لقوات الشرطة في إطار خطة تعزيز الأمن الشخصي في المجتمع العربي¹¹¹. خصصت شرطة إسرائيل 1,231 ملكة قوى عاملة (وظيفة) لأجل تطبيق الخطة خلال السنوات 2016 - 2019. كما تمت الإشارة أيضا إلى مضاعفة حجم دوريات شرطة السير على الطرقات الخارجية (بين البلدات). تتيح هذه المضاعفة، من ضمن عدة أمور، إمكانية توسيع نطاق وجود الشرطة على المحاور الخارجية (بين المدن) بها المخالفات بكثرة والقرية من البلدات العربية في شمال البلاد ومركزها.

فيما يلي معطيات مخالفات السير المُحررة التي قامت الشرطة بتحريرها بين السنوات 2015 - 2019 (حتى شهر آب) داخل حدود مناطق نفوذ السلطات المحلية التي تم فحصها: بلدية كفر قاسم - 5,034 مخالفة، بلدية قلنسوة - 2,354 مخالفة، المجلس المحلي جسر الزرقاء - 1,897 مخالفة، المجلس المحلي جت - 2,173 مخالفة، المجلس المحلي تل السبع - 4,300 مخالفة. في الرسم البياني التالي، يتم عرض توزيع المخالفات بحسب نوع المخالفة:

111 في إطار قرار الحكومة رقم 1402 (10.4.16) للتهوض بخطة العمل متعددة السنوات، للسنوات 2016 - 2020 لأجل تحسين مستوى الأمن الشخصي في الوسط العربي ولأجل تعزيز الأمن في لواء القدس، تم تبني خطة خماسية للسنوات 2016 - 2020 من أجل تعزيز وتقوية الحاكمية وسلطة القانون في الوسط العربي من خلال تعزيز المحطات والنظم الشرطية.

الرسم البياني 8: توزيع الغرامات على مخالفات السير التي قامت الشرطة بتحريرها ضمن مناطق نفوذ السلطات المحلية التي تم فحصها، 2015 - 2019



بحسب معطيات شرطة إسرائيل، بعد معالجة مكتب مراقب الدولة

* ضمن "المخالفات الأخرى" تم شمل المخالفات التي كانت نسبتها أقل من 5% من مجمل المخالفات، ويضمنها تلك التي تم ارتكابها خلال الركوب على الدراجات الرباعية (دباب)/ الدراجات النارية/ الدراجات الكهربائية، القيادة تحت تأثير المخدرات/ الكحول، نقل حمولة و عدم وجود لوحات ترخيص.

يتضح من الرسم البياني أن المخالفة التي تم تحرير أكبر عدد من الغرامات بسببها في السلطات المحلية التي تم فحصها هي عدم ربط حزام الأمان.

أشارت الشرطة في ردّها إلى أن تحليل المعطيات الذي تم في لواء المركز (منطقة الشارون) أظهر أن الأسباب المركزية للإصابة بحوادث الطرق في الوسط غير اليهودي هي بالأساس مخالفات البلطجة والتتمّر، وكذلك حوادث "الساحات" المتاخمة للمنزل، وأنه من المتفق عليه ضرورة القيام بتطبيق القانون في الموضوع من أجل تعزيز الشعور بالأمان، خلق ثقافة قانون وحكومية والوصول إلى منع وتفادي حوادث الطرق.

تعامل المجتمع العربي مع إنفاذ الشرطة للقانون

تشير الأبحاث¹¹² النوعية التي تم إجراؤها في المجتمع العربي في إسرائيل إلى وضع البنى التحتية السيء، طريقة القيادة داخل البلدات العربية وانعدام إنفاذ القانون من طرف الشرطة كعوامل أساسية لوقوع حوادث الطرق. تسرّب عادات عدم الالتزام بالقانون داخل البلدات إلى خارج البلدات تعني زيادة انتشار عدم الالتزام بالقانون والانصياع له على الطرقات بين البلدات (الخارجية) أيضاً. من أقوال المشاركين في الأبحاث تتضح طريقة إدراك المجتمع العربي للشرطة: عندما يدخل أفراد الشرطة إلى البلدات العربية، يتم فهم وظيفتهم داخل البلدات بالأساس كتحرير مخالفات وغرامات عن مخالفات السير التي يتم ارتكابها؛ لا يفهم المشاركون وظيفة الشرطة على أنها فرض النظام في البلدات العربية؛ يتم التعامل مع أفراد الشرطة كتهديد، وليس كأشخاص وظيفتهم مساعدة السكان. يعتبر التعامل مع تطبيق الشرطة للقانون معقداً: من جهة، يتضح من أقوال المشاركين في الأبحاث أن وجود الشرطة في البلدات يلعب دوراً رادعاً وبمقدوره منع التصرفات الخطيرة وعدم الالتزام بقوانين السير. من الجهة الثانية، يثير تطبيق القانون بحد ذاته (سواء داخل أو خارج البلدات) شعوراً بالتمييز والتكر لدى السائقين من المجتمع العربي. هذا وصف ذو علاقة من أحد المستطلعين: "هنالك فرق كبير بين أن يضبطك شرطي يهودي وهو يعلم أنك عربي، وأن يحاول بأي طريقة كانت تحرير مخلفه لك، رغم أنه لا يقوم بتحرير مخالفة لليهودي على نفس المخالفة".

في ردّها على مكتب مراقب الدولة قالت شرطة إسرائيل إن الشرطة تعتبر كجهة لتطبيق القانون. هنالك فئات تدعم عمل تطبيق القانون، دون أي ارتباط بدين ولغة الشرطي. في مقابل ذلك، هنالك فئات تقوم باستفزاز الشرطة وتقوم بكل ما يمكن من أجل زيادة صعوبة امكانيتها على تطبيق القانون. بكل الأحوال، يقوم أفراد شرطة السير بتطبيق القانون بصورة متساوية،

112 أورنا بار أون - أبل، ميخال حمو - لوطم، ميكاموران، "تمييز المعرفة، فهم ومواقف السكان العرب بالنسبة للإصابة في حوادث الطرق"، تقرير علمي تلخيصي، بحث أجري بتمويل السلطة الوطنية للأمان على الطرق (2007)؛ أورنا بار أون - أبل، شلهيفت تسور - لايفوفتش، وفاء إلياس، جامعة حيفا، "بناء خطة لتدخل لتعزيز الأمان على الطرق في سلطات الوسط العربي من خلال مشاركة الجمهور"، (2015)؛ روني فكتور، الجامعة العبرية في القدس وجامعة حيفا، "تطوير وفحص علمي لنموذج جديد لتطبيق القانون بشأن مخالفات السير في البلدات العربية في إسرائيل، اعتماداً على مشاركة الجمهور" (2016). شملت الأبحاث، من ضمن ما شملت، إجراءات مشاركة الجمهور، مجموعات تركيز ومقابلات مع المئات من الأشخاص، وكذلك مشاهدات لآلاف المركبات.

دون تفرقة على أساس القومية، والجنس، وبموجب معايير مهنية. تقوم الشرطة بتطبيق القوانين بموجب نوع المخالفات التي يرتكبها السائقون. خلال السنوات 2017 - 2019 كان بالإمكان ملاحظة توجه واضح يتمثل بارتفاع معدل تطبيق القانون بشأن المخالفات التي تشكل خطراً على الحياة ومخالفات التمرّ بحق السائقين من المجتمع العربي. أضافت الشرطة أنها تقوم بإنشاء محطات ونقاط شرطة داخل حدود البلدات العربية من أجل تعزيز الحاكمية والانصياع للقانون.

يقترح بحث¹¹³ تم إجراؤه عام 2016 ويفحص خطة تداخل لمعالجة موضوع مخالفات السير في البلدات العربية في إسرائيل. تعتمد خطة التداخل على منطق الأعمال الشرطية العصري، والذي يشمل الشرطة الجماهيرية، نشاطات الشرطة المتمحورة حول المشاكل وأعمال الشرطة في النقاط الساخنة، وتدمج في ذلك فكرة مشاركة الجمهور.

يعرض البحث احتمالاً لأن يكون بمقدور إجراءات مشاركة الجمهور، والذي يشمل إيجاد المشاكل في مجال مخالفات السير داخل البلدات العربية وإيجاد الحلول لهذه المشاكل وتطبيقها على أرض الواقع، التأثير على سلوك السائقين والمسافرين. يتيح ابتكار وتطوير تداخل بمشاركة الجمهور إمكانية تصميم خطة ملائمة ثقافياً للمميزات الخاصة بالسكان في البلدات، والتي لا تثير الشعور بالمعارضة، تعزز الثقة والشرعية بالشرطة في عيون السكان وتؤدي إلى تطبيق فعال للقانون.

كان تحسين إنفاذ القانون أحد توصيات معدي البحث التقييمي للخطة الخاصة الشاملة بعد سنة¹¹⁴.

في ردها على مكتب مراقب الدولة في شباط 2020، قالت السلطة الوطنية للأمان على الطرق إن توصيتها تنطبق لتطبيق القانون المرافق لخطة تغيير السلوك. مثال على ذلك خطة النهوض باستخدام حزام الأمان، والتي لا يهدف تطبيق القانون في إطارها إلى خلق حالة من الردع تحديداً، وإنما إلى تعزيز مناخ الأمان في البلدات العربية، التشديد على قيمة الأمان في الطرق، التشديد على التوقعات من السكان بالالتزام بقوانين السير، وتحسين نزاهة تطبيق القانون ومستوى ثقة السكان بقوانين السير. أضافت السلطة الوطنية للأمان على الطرق أن توصياتها بشأن تطبيق القانون يتماشى مع البحث المذكور من العام 2016، ومع توجه السلطة الوطنية للأمان على الطرق للنهوض بثقافة الأمان على الطرق عموماً وبثقافة القيادة بصورة خاصة، والتي تشدد على خلق حالة من النزاهة والثقة بالقانون وتطبيقه¹¹⁵.

قالت وزارة الأمن الداخلي في ردها على مكتب مراقب الدولة إنها تفعل، من خلال السلطة لمكافحة العنف، المخدرات والكحول، خطة لمنع العنف ومكافحة المخدرات والكحول في السلطات المحلية. في هذا الإطار، تشارك الوزارة في تمويل خطة مهنية لمنع العنف ومكافحة المخدرات والكحول

113 روني فكتور، الجامعة العبرية في القدس وجامعة حيفا، "تطوير وفحص علمي لنموذج جديد لتطبيق القانون بشأن مخالفات السير في البلدات العربية في إسرائيل، اعتماداً على مشاركة الجمهور" (2016).

114 انظروا أعلاه في فصل "تقييم الخطة الخاصة الشاملة".

115 السلطة الوطنية للأمان على الطرق، "ثقافة القيادة الأمان في إسرائيل: تعريف، وصف الوضع، والدمج في إدارة الأمان على الطرق" (2019).

في السلطات المحلية. في كل سلطة محلية يتم تفعيل البرنامج فيها، تجري السلطة مسحًا للظواهر والاحتياجات الخاصة بها، ويتم بناء على ذلك بناء البرامج المخصصة لمنع والحد من الظواهر المنتقة المعادية للمجتمع. في السلطات المحلية ذات العلاقة، يتم تفعيل البرامج المهنية لمواجهة ظواهر مثل القيادة المتهورة والعنف على الطرقات، والتي تتضمن برامج توعية مختلفة.

الشرطة الجماهيرية

محطة الشرطة هي الجهة الأساسية التي تقوم بغالبية وظائف الشرطة المفصلة ضمن قانون الشرطة [الصيغة الجديدة]، 1971. في العام 1995 بدأت الشرطة بإقامة مراكز للشرطة الجماهيرية داخل البلدات. مركز الشرطة الجماهيرية هو نقطة طرفية بعيدة عن محطة الشرطة.

يهدف مركز الشرطة الجماهيرية إلى تلبية احتياجات الجمهور وتقديم الخدمات الشرطية للسكان في إطار وحدة المساحة التي يكون مسؤولاً عنها، وتخفيف الضغط عن المحطة المركزية. "الشرطة الجماهيرية" هي إدراك إداري لأعمال الشرطة التي تتمحور حول الإنسان وتركز على تعزيز المجتمع، يتم تنفيذها بمشاركة المجتمع بهدف زيادة جودة حياة الجمهور.

يوفر مركز الشرطة الجماهيرية غالبية الخدمات الشرطية التي يتم تقديمها للمواطنين، بهدف منع الإجرام أو تقليصه إلى حد كبير، وتحسين الخدمات الشرطية من خلال التقرب من سكان المنطقة. من بين عدة أمور، يعمل المركز في مجال تلقي الشكاوى والتقارير من السكان ومعالجتها، المعالجة الأولية ومساعدة المصابين في مواقع وقوع المخالفة، تطبيق القانون بشأن مخالفات السير ومعالجة العوائق المرورية مثل بقع الزيت والأجسام التي على الشارع.

تم إنشاء محطات للشرطة الجماهيرية في كافة البلدات التي تم فحصها. الشرطة الجماهيرية، بخلاف الشرطة البلدية (انظروا لاحقاً)، لا ترتبط بالسلطة المحلية، ولا يعمل أفراد الشرطة الذين يخدمون في إطاره بالتعاون مع مفتشي السلطة المحلية.

التفتيش وإنفاذ القانون من قبل السلطات المحلية

تملك السلطات المحلية صلاحيات تهدف إلى الحفاظ على النظام العام، وبضمن ذلك ما يندرج في إطار الأمن على الطرق، بموجب تعليمات واردة في التشريع الأولي وفي القوانين المساعدة التي تملك صلاحيات سنّها. يحق للسلطات المحلية العمل من أجل تطبيق قواعد المرور ومراقبة تنفيذ القوانين المساعدة في إطار مناطق نفوذها من خلال وحدات التفتيش البلدية وكذلك بالتعاون مع جهات تطبيق القانون التابعة للحكم المركزي، وبضمنها وزارة الأمن الداخلي وشرطة إسرائيل.

قانون لزيادة كفاءة إنفاذ القانون والرقابة البلدية في السلطات المحلية (أمر ساعة)، 2011 (لاحقاً في هذا الفصل - القانون أو قانون زيادة كفاءة إنفاذ القانون والرقابة البلدية)¹¹⁶، تم سنّه كمتابعة لقرار الحكومة¹¹⁷ الذي حدد طريقة لتفعيل نظم تطبيق القانون البلدية المشتركة للسلطات المحلية والشرطة، بهدف زيادة كفاءة القدرة على الرقابة وتطبيق القانون من طرف السلطات المحلية بشأن المخالفات التي تقع داخل مناطق نفوذها، وإتاحة المجال لها لمساعدة الشرطة في إجراءات منع العنف. ينظم القانون موضوع الرقابة البلدية ومنظومة تطبيق القانون البلدية (لاحقاً - الشرطة البلدية).

ينص قانون زيادة كفاءة تطبيق القانون والرقابة البلدية في السلطات المحلية (المرو)، 2016، على قدرة مفتشي البلدية الذين تم تأهيلهم بموجب هذا القانون، أن يعملوا لأجل تطبيق القانون في مجال مخالفات المرور المتعلقة بالركوب على الدراجات والكوركونيت الكهربائيين وكذلك الاستخدام الممنوع للهاتف النقال خلال القيادة.

وحدة التفتيش البلدية

ينص قانون زيادة كفاءة تطبيق القانون والرقابة البلدية على أنه يحق لرئيس السلطة المحلية تحويل المفتشين البلديين، المستوفين للشروط المحددة في القانون، للتفتيش والرقابة على تطبيق القوانين المساعدة.

من الشروط الضرورية لقدرة المفتشين على القيام بتطبيق القانون في مجال الأمان على الطرق، وجود خطط إشارات مرور سارية المفعول (انظروا أعلاه في فصل "خطة إشارات المرور البلدية") والقوانين المساعدة في المواضيع التي ترغب السلطة المحلية بتطبيق القوانين فيها.

تجدر الإشارة ببلدية كفر قاسم التي أقيمت فيها عام 2018 وحدة للتفتيش البلدي. يعمل في الوحدة مفتشان بوظيفة ونصف، مخولان بتطبيق القوانين المساعدة بالسلطة المحلية في مجال إيقاف المركبات. خلال الأشهر أيار حتى حزيران 2019، فرضت الوحدة نحو 3,000 مخالفة بسبب الوقوف المخالف للقانون المساعد البلدي في كفر قاسم¹¹⁸.

قدّم المجلس المحلي جسر الزرقاء، خلال شهر كانون الثاني 2019 لوزارة الداخلية طلباً بشأن ضرورة الحاجة لوظيفة¹¹⁹، ومن ضمن ذلك وظيفة مفتش لتطبيق القوانين المساعدة¹²⁰. في شهر شباط 2019 أعاد المسؤول في لواء حيفا في وزارة الداخلية الطلبات إلى السلطة

116 كتاب القوانين، 2011، 1057. تم تمديد القانون عدة مرات، وموخرًا حتى 31.12.19: انظروا قانون تنجيع تطبيق القانون والرقابة البلدية في السلطات المحلية (أمر ساعة) (التعديل رقم 3)، 2017، كتاب القوانين 430.

117 قرار الحكومة الثانية والثلاثين رقم 1848 - "طريقة تفعيل الشرطة البلدية في إسرائيل - الإصلاح في مجال الأمن الشخصي" (24.6.10).

118 تم فرض غرامات الوقوف فقط في المنطقة الصناعية الجديدة، والتي تعتبر المنطقة الوحيدة في المدينة التي تم تنظيم موضوع إشارات المرور فيها.

119 تحتاج المجالس المحلية لمصادقة وزارة الداخلية على تجنيد أو تعيين موظفين.

120 ضمن طلب المصادقة على ضرورة الحاجة لشغل الوظيفة الذي عبّأته السلطة المحلية بتاريخ 10.4.19 تمت الإشارة إلى أن الوظيفة هي وظيفة مفتش صحة، ووقوف، لافتات وتطبيق القوانين المساعدة.

المحلية من أجل إكمال المستندات، وبضمن ذلك طلب من السلطة المحلية أن ترفق بالطلب وجهة نظر محاسب بشأن تمويل النشاط الإضافي، مثل المركبة والمعدات الإضافية، زيادة على تكلفة الأجر؛ وكذلك تفصيل مصادر التمويل ونقاط التماس للميزانيات مقابل وزارة حماية البيئة.

تبين أيضا أنه حتى موعد إجراء الرقابة (تشرين الأول 2019)، بعد طلب إكمال المستندات بثمانية أشهر، لم يقدّم المجلس المحلي جسر الزرقاء بتوفير جميع المستندات المطلوبة لوظيفة المفتش، وبناءً على ذلك لم تتم المصادقة على الطلب.

تبين أيضا أنه في بقية السلطات المحلية التي تم فحصها (بلدية قلنسوة والمجالس المحلية جت وتل السبع) ليست هنالك وحدة تفتيش بلدية تقوم بوظيفة التفتيش والرقابة في مجال الأمان على الطرق¹²¹.

تبين كذلك أن بلدية قلنسوة والمجلس المحلي جت ليس لديهما قوانين مساعدة إطلاقا في مجال الوقوف¹²²، مما يعني أصلا أنه ليس بإمكانهما النهوض بتطبيق القانون في مجال الأمان على الطرق.

يجب على بلدية قلنسوة والمجلس المحلي جت سن قوانين مساعدة والعمل على إنشاء وحدة تفتيش بلدية تتيح لهم إجراء التفتيش والرقابة وتطبيق القوانين في موضوع الأمان على الطرق في مناطق نفوذها. كذلك، يجب على المجلس المحلي جسر الزرقاء إتمام الإجراءات مقابل وزارة الداخلية لكي يتمكن من إقامة وحدة التفتيش.

ابلغت وزارة الداخلية في ردّها على مكتب مراقب الدولة في شباط 2020 إن المجلس المحلي جسر الزرقاء يتواجد ضمن خطة إشفاء تحت إشراف لوائي مباشر، وبناءً على ذلك فسيتم فحص إمكانية إقامة وحدة تفتيش إذا كان الأمر يتماشى مع خطة الإشفاء.

نظم تطبيق القانون البلدية (الشرطة البلدية)

في إطار نظم تطبيق القانون البلدية (لاحقا أيضا - الشرطة البلدية) يجري تعاون بين الشرطة والسلطات المحلية من أجل زيادة كفاءة تطبيق القانون وتعزيز الأمن الشخصي في الحيز البلدي. أهداف الشرطة البلدية هي تطبيق القوانين ومنع المخالفات في مجال جودة الحياة، العنف والسلوك المضاد للمجتمع؛ ومن بين عدّة أمور أخرى، معالجة ظاهرة التّنمر، العنف والتخريب في الحيز العام، ومنع ومعالجة المخالفات في مجال التّنمر المروري (السيارات التي تعيق حركة السير، سيارات تسد المداخل أو المخرج، مركبة متهورة، الوقوف على الرصيف، السفر على الرصيف، الوقوف المزدوج، محاولات الدهس، سيارات تعيق المواصلات العامة).

121 في المجلس المحلي جت هنالك وحدة تفتيش، فيها مفتش واحد يقوم بعمل التفتيش والرقابة في مجال الصحة فقط.

122 حول المجلس المحلي تل السبع، في شهر تشرين الأول 2019 قوانين مساعدة بلدية إلى وزارة الداخلية، وبضمنها قانونا مساعدا في موضوع الوقوف.

ينظم إدارة الشرطة البلدية مديريّة قطريّة، والتي تعتبر الجهة التنظيميّة، التخطيطيّة والإداريّة للخطّة على المستوى الوطني، والمسؤوليّة من ضمن عدّة أمور أخرى عن تحقيق السياسات وبلورة سلم أولويات على المستوى الوطني؛ ومجلس تطبيق القانون البلدي، الذي يتألف من عضوية رئيس السلطة المحليّة وقائد محطة الشرطة المحليّة، ومن بين وظائفه - وضع السياسات وسلم الأولويات على المستوى البلدي¹²³.

بموجب قانون زيادة كفاءة تطبيق القانون والرقابة البلدية، تتألف منظومة تطبيق القانون البلدية من وحدة تفتيش بلدية خاصّة فيها مفتشون مساعدون، وقوة شرطة بلدية خاصّة من أفراد الشرطة. تعمل منظومة تطبيق القانون البلدية، وبضمنها المفتشون المساعدون، بحسب توجيهات الشرطة.

بموجب قرارات الحكومة في هذا الشأن، على قوة الشرطة البلدية أن تشمل مفتشين وأفراد شرطة بعدد متساو، ويكون بالإمكان زيادة أو خفض عددهم بحسب قرارات المديرية القطرية وبالتنسيق معها ومع شرطة إسرائيل¹²⁴. في إطار قرار الحكومة من شهر تموز 2016¹²⁵ تقرر أن يتم تفعيل برنامج الشرطة البلدية في السلطات المحليّة التي يبلغ تعداد سكانها أكثر من 16,000 مواطن. في إطار قرار الحكومة، تم تحديد معايير لشمّل السلطات المحليّة ضمن البرنامج ومشاركة وزارة الأمن الداخلي في تمويله، وبضمنها حجم أحداث جودة الحياة ومخالفات العنف والإجرام في السلطة المحليّة بالأرقام المطلقة بالنسبة لحجم السكان في السلطة المحليّة. من بين المعايير الأخرى التي تم تحديدها، توفير تمثيل للسلطات، بحسب المعايير التالية: أوساط مختلفة، تصنيف اجتماعي اقتصادي مختلف، تعداد سكاني مختلف، وتوزيع جغرافي.

بحسب أنظمة عمل وزارة الأمن الداخلي في سياق نظم تطبيق القانون البلدية (لاحقاً أيضاً - توجه التشغيل)¹²⁶، من أجل إقامة الشرطة البلدية يجب على السلطة المحليّة أن تخصص للوحدة سيارات مزودة بالمعدات المفصلة ضمن النظام، وتخصيص ملابس رسمية خاصّة للمفتشين. تكون السلطة المحليّة هي المسؤوليّة عن تجنيد القوى البشرية للوحدة بناءً على المعايير المحددة في القانون، وبعد أن يتلقى المرشح تصريحاً من الشعبة الجنائية في الشرطة، يكون بإمكانه الخضوع للتأهيل والتدريب. كذلك، تشمل الأنظمة تفصيلاً لأنواع التأهيلات.

في شهر نيسان 2020 كانت هنالك 66 سلطة محلية تعمل فيها وحدة الشرطة البلدية، 8 منها سلطات محلية عربية و 3 في السلطات المحليّة المختلطة. كذلك، كانت هنالك وحدات في طور الإقامة في 7 سلطات محلية، منها 3 سلطات من المجتمع العربي.

123 ضمن قرار الحكومة رقم 4388 (أ ل م / 30)، "تعديل خطة منع العنف ومكافحة الكحول والمخدرات في السلطات المحليّة" (20.12.18)، تقرر أن تكون المديرية القطرية للشرطة وتطبيق القانون البلدي في وزارة الأمن الداخلي شعبة من شعب سلطة مكافحة العنف، المخدرات والكحول في الوزارة، بموجب أنظمة السلطة.

124 قرار الحكومة رقم 696 (أ ل م / 2)، "تفعيل منظومة تطبيق القانون والشرطة البلدية المختلطة" (21.8.13).

125 قرار الحكومة رقم 16454 (أ ل م / 7)، "تعديل معايير وقواعد تمويل البرامج التي تقوم بتشغيلها وزارة الأمن الداخلي في السلطات المحليّة وتحديد مناطق الأفضلية الوطنية بشأن مشاركة وزارة الأمن الداخلي في التمويل" (7.7.16).

126 وزارة الأمن الداخلي، نظم تطبيق القانون البلدية - توجه التشغيل، تعديل أذار 2014.

الشرطة البلدية في السلطات التي تم فحصها

لم تنشط في السلطات المحلية التي تم فحصها وحدات شرطة بلدية. تجدر الإشارة إلى أنه في المجالس المحلية **جسر الزرقاء** و **جبت**، يبلغ تعداد السكان أقل من 16,000 مواطن، ولذلك فليس بالإمكان تشغيل خطة الشرطة البلدية فيهما.

وقعت بلدية **قلنسوة** على اتفاقية مع وزارة الأمن الداخلي في شهر حزيران 2018 بشأن إقامة وحدة شرطة بلدية¹²⁷. القوى البشرية المخطط دمجها في الوحدة هي عشرة أفراد شرطة وخمسة مفتشين. حتى موعد انتهاء الرقابة لم يتم إنشاء الوحدة بعد.

صحيح أن بلدية **كفر قاسم** استوفت المعايير للانضمام إلى الخطة، إلا أن وزارة الأمن الداخلي أبلغت موظفي مكتب مراقب الدولة إنه ليست هناك ميزانية لهذا الأمر، وبناءً على ذلك لن تكون هناك شرطة بلدية في مناطق نفوذها.

قالت وزارة الأمن الداخلي في ردّها إنه في نهاية عام 2019 تم تلقي تصريح بضم بلدية **قلنسوة** إلى خطة الشرطة البلدية؛ الموعد المتوقع لإجراء تدريبات الإنشاء التي بالإمكان الإعلان في نهايتها عن الوحدة وحدة عمليات هو نهاية الربع الثالث من سنة 2020. بالنسبة لبلدية **كفر قاسم** قالت وزارة الأمن الداخلي إن البلدية مرشحة للانضمام للخطة وأن الوزارة ستعمل من أجل إقامة منظومة تطبيق قانون في مناطق نفوذها عندما يتم تخصيص ميزانية للموضوع.

في شهر كانون الأول 2017 أبلغت وزارة الأمن الداخلي المجلس المحلي **تل السبع** بأن الوزارة ستساعده في تمويل المفتشين المساعدين شريطة أن توفر السلطة المحلية عدد الحد الأدنى من المفتشين. خلال كانون الأول 2018 وكانون الثاني 2019 صادقت وزارة الأمن الداخلي على ضرورة الحاجة لست وظائف مفتش في المجلس المحلي **تل السبع**. تم إعطاء المصادقة على الوظائف لفترة 18 شهراً، وقد تم اشتراط الاستمرار بشغلها بإيجاد السلطة المحلية لمصادر تمويل. تجدر الإشارة إلى أنه قد تم تمويل الوظائف من ميزانية وزارة الأمن الداخلي ووزارة الداخلية¹²⁸.

نجح المجلس المحلي **تل السبع** بتجنيد مفتشين مساعدين حصلوا على تصريح الشرطة، لكنه لم يقم بعد بشراء السيارات والدراجات النارية لاستخدام الوحدة. خلال فترة الرقابة، كانت وحدة الشرطة البلدية في مراحل الإنشاء. قام بإجراء تطبيق القانون في مجال الأمن على الطرق أفراد الشرطة التابعين للوحدة قيد الإنشاء. قال مدير فرع نظم تطبيق القانون في اللأوساط في وزارة الأمن الداخلي لموظفي مكتب مراقب الدولة إن الموعد المتوقع لإجراء التدريبات التي سيكون بالإمكان في نهايتها الإعلان عن الوحدة وحدة عمليات، هو نهاية الربع الثاني من عام 2020.

127 اتفاقية بين وزارة الأمن الداخلي وبلدية قلنسوة بشأن الشرطة البلدية، حزيران 2018.

128 319,000 ش.ج من ميزانية وزارة الأمن الداخلي و 658,000 ش.ج من ميزانية وزارة الداخلية. ميزانية غير عادية رقم 629 للعام 2018.



قالت الشرطة في ردّها إنه على الرغم من النقص المؤقت في وحدة الشرطة البلدية في المجلس المحلي **تل السبع**، إلا أن محطات الشرطة في المنطقة تقوم بتنفيذ إجراءات تطبيق القانون بالأساس ضد مخالفات التمر في الشارع والمخالفات التي تشكل خطراً على الحياة.

تشير النتائج في هذا الفصل إلى ضعف نظم تطبيق القانون في السلطات المحلية التي تم فحصها: في بلدية **قلنسوة** وفي المجالس المحلية **جسر الزرقاء**، **جت** و**تل السبع**، لم تكن هناك إطلاقاً وحدة تفتيش بلدية في مجال المواصلات والمرور. في كل السلطات المحلية التي تم فحصها، لم تكن هناك وحدات شرطة بلدية (في المجلس المحلي **تل السبع**، الوحدة الوحيدة قيد الإنشاء).

ملخص

من أجل النهوض بموضوع الأمان على الطرق في المجتمع العربي، يجب العمل على عدة مستويات: التربية والتوعية، تحسين البنى التحتية وتطبيق القانون.

تجدر الإشارة بالنشاطات التربوية والتوعوية لتعزيز الأمان على الطرق في المجتمع العربي التي تقوم بها وزارة التربية والسلطة الوطنية للأمان على الطرق. مع ذلك، لم تقم وزارة التربية بفحص فاعلية مجمل برامج تعليم الأمان على الطرق وتداخل المؤسسات التربوية في المجتمع العربي، بصورة منهجية.

كانت نسبة تفعيل برنامج وريديات الحذر على الطرق في المؤسسات التربوية في المجتمع العربي منخفضة جداً. ينتج هذا عن قلة شرطي الإرشاد للمجتمع العربي وقلة مرشدي الحذر على الطرق الناطقين بالعربية في الوحدة، وكذلك عن البنى التحتية غير السليمة في محيط المؤسسات التربوية.

أظهرت الرقابة أن مجال إدارة الأمان على الطرق في السلطات المحلية التي تم فحصها يعاني من نواقص: لم تجتمع لجان الأمان على الطرق في بلديات كفر قاسم وقلنسوة بالوتيرة المحددة في القانون؛ لم تجتمع هيئات الأمان على الطرق في السلطات المحلية التي تم فحصها ولم تؤد وظائفها؛ لم تقم السلطات المحلية التي تم فحصها بإدارة سجل للمعلومات المتعلقة بتفاصيل حوادث الطرق داخل مناطق نفوذها.

في السلطات المحلية التي تم فحصها، توجد شوارع وأرصعة غير معبدة ونواقص في مجال التسويات المرورية وأجهزة الأمان، والتي تمس بسلامة مستخدمي الطريق، وبضمنها نواقص في محيط المؤسسات التربوية تشكل خطورة على التلاميذ ولا تسمح بتفعيل وريديات الحذر على الطرق.

من أجل الحد من عدد حوادث الطرق والمصابين داخل مناطق نفوذ السلطات المحلية في المجتمع العربي، يجب على السلطات المحلية وضع موضوع الأمان على الطرق ضمن المواضيع المترتبة على رأس سلم أولوياتها. هنالك حاجة للكثير من تدخل السلطات المحلية في المجتمع العربي من أجل النهوض بموضوع الأمان على الطرق وقيادة النشاطات التي توفر الحلول للسكان الواقعين ضمن دائرة الخطر ولمراكز الخطورة.

