

مراقب الدولة | تقرير الرقابة على السلطات المحلية 2023



رقابة متابعة

**فعاليات لتعزيز
الأمان على الطرق
داخل حدود
السلطات المحلية
في المجتمع
العربي -
رقابة متابعة**



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

خلفية

بحسب معطيات السلطة الوطنية للأمان على الطرق، وعلى الرغم من أن نسبة السكان العرب تشكل حوالي خمس سكان إسرائيل، فإن نسبة هذه الفئة من السكان في حوادث السير المميتة كبيرة مقارنة مع نسبة هذه الفئة من مجمل السكان - وهذا من حيث عدد القتلى (ضعفين تقريبًا) والمصابين بجروح خطيرة في هذه الحوادث (حوالي 1.5 مرة) ومن حيث عدد السائقين المتورطين فيها (1.9 مرة).

يُعهد مجال الأمان على الطرق الى عدة جهات. وفقًا للقانون، فإن السلطة المحلية هي المسؤولة عن مسألة الأمان على الطرق في نطاق نفوذها. يعمل كل من السلطة الوطنية للسلامة على الطرق، وزارة التربية والتعليم، وزارة المواصلات والأمان على الطرق (وزارة المواصلات) وقسم المرور في شرطة إسرائيل، كل في مجال صلاحياته ومسؤولياته، على تعزيز الأمان على الطرق.

وفقًا لقانون السلطة الوطنية للأمان على الطرق، لعام 2006 (قانون السلطة الوطنية للأمان على الطرق)، فإن دور السلطة الوطنية للأمان على الطرق هو العمل على زيادة تمويل الفعاليات في مجال الأمان على الطرق في السلطات المحلية، بما في ذلك إجراءات لتحسين البنية التحتية للمواصلات وتدابير الأمان على الطرق داخل المدن، وكذلك الإشراف على تنفيذ الفعاليات التي تم تمويلها كما ذكر.



معطيات أساسية

حوالي 17 مليار شيكل

التكلفة السنوية التقديرية لأضرار حوادث الطرق التي تلحق بالاقتصاد

24.4%

من بين المصابين بجروح خطيرة في حوادث طرق خلال السنوات 2014-2020 كانوا من المجتمع العربي (3,840)

1.9 مرة

معدل تورط السائقين من المجتمع العربي في حوادث السير خلال السنوات 2014-2020 مقارنة بتورط السائقين من المجتمع اليهودي

33.3%

من القتلى في حوادث الطرق خلال السنوات 2014-2020 كانوا من المجتمع العربي، مقارنة بنسبتهم العامة بين السكان - 21% (في عام 2020 - 100 قتيل من المجتمع العربي في حوادث الطرق)

75%

نسبة الانخفاض في الميزانية المُحوّلة من السلطة الوطنية للأمان على الطرق في عام 2020 (2 مليون شيكل) مقارنة بعام 2018 (حوالي 8 مليون شيكل)

33 كم

إجمالي طول الشوارع غير المضاءة في **جسر الزرقاء وفي جت وفي كفر قاسم وفي تل السبع**

فقط في 17%

من حوادث الطرق التي حدثت في الفترة من كانون الثاني 2019 حتى أيار 2022 (11 من أصل 64 حادثًا) في السلطات التي تم فحصها، كان لدى الشرطة عنوان دقيق لموقع الحادث.

فقط 10%

نسبة صفوف السداس الذين شاركوا في وريدات الحذر على الطرق في المؤسسات التربوية في المجتمع العربي للعام الدراسي 2021-2022

أعمال الرقابة

في عام 2020، نشر مكتب مراقب الدولة تقريرًا حول "فعاليات لتعزيز الأمان على الطرق داخل حدود السلطات المحلية في المجتمع العربي" (التقرير السابق أو الرقابة السابقة). في الرقابة السابقة، فحص مكتب مراقب الدولة **الفعاليات لتعزيز الأمان على الطرق** التي تم تنفيذها



في عدة مجالات: التربية والتوعية للأمان على الطرق، إدارة الامان على الطرق، التعامل مع البنية التحتية في مجال الامان على الطرق والإنفاذ.

في شهري تموز - آب 2022، فحص مكتب مراقب الدولة الفعاليات المتخذة لتصحيح أوجه القصور الرئيسية المذكورة في التقرير السابق (رقابة المتابعة). تمت رقابة المتابعة في بلدية **كفر قاسم** والمجالس المحلية **جسر الزرقاء** و**جت وتل السبع** (السلطات المحلية التي تم فحصها أو السلطات التي تم فحصها). تم إجراء فحوصات مكملة في السلطة الوطنية للأمان على الطرق، وزارة التربية والتعليم، وزارة المواصلات وشرطة إسرائيل.

صورة الوضع التي تظهر من الرقابة

■ **ممرات المشاة** - تبين في الرقابة السابقة أن هناك ممرات المشاة في منطقة نفوذ **جسر الزرقاء، جت، كفر قاسم وتل السبع** التي بهت لونها لدرجة يصعب تمييزها. كشفت رقابة المتابعة أنه لم يتم تصحيح الخلل: في السلطات التي تم فحصها، بهت لون كثير من ممرات المشاة، وأحياناً لا يمكن معرفة وجود علامات ممر المشاة في هذه الأماكن.

■ **إنارة الشوارع** - في الرقابة السابقة، تبين أن شوارع بأكملها في مناطق نفوذ **جسر الزرقاء وكتف وقاسم وتل السبع** لم تكن مضاءة كما يجب، وبعضها لم يكن به إنارة على الإطلاق، بما في ذلك ممرات المشاة. وأظهرت رقابة المتابعة أنه تم تصحيح الخلل قليلاً: فقد تبين أنه في السلطات المحلية **جسر الزرقاء وكتف وقاسم وتل السبع**، شوارع بأكملها لم تكن مضاءة كما يجب، وبعضها لا يوجد به إنارة على الإطلاق.

■ **المطبات** - في الرقابة السابقة وُجد أنه في مناطق نفوذ **جسر الزرقاء وكتف وقاسم وتل السبع**، توجد مطبات غير مدهونة ويصعب ملاحظتها مسبقاً خلال النهار، وبالطبع بعد حلول الظلام. وكشفت رقابة المتابعة أنه لم يتم تصحيح هذا الخلل: حيث تبين في السلطات التي تم فحصها وجود مناطق لا توجد بها مطبات، مثل قرب مفارق الطرق والمدارس. كذلك، هناك مطبات لم يتم دهنها أو بهت لونها ويصعب ملاحظتها مسبقاً.

■ **الأرصفة** - تبين في الرقابة السابقة أن أرصفة **جسر الزرقاء وكتف وقاسم وتل السبع** مسدودة بحاويات القمامة، بضائع التجار والمركبات المكونة عليها. كشف رقابة المتابعة أنه لم يتم تصحيح الخلل: فقد تبين أن الأرصفة في السلطات المحلية التي تم فحصها، والتي عادة ما تكون ضيقة، مسدودة بالأشجار، أعمدة الكهرباء، الخردة، مخلفات البناء، حاويات القمامة، الحفر أو أحجار الأرصفة غير المستوية، حُفر تصريف المياه والمجاري مفتوحة، ووقوف سيارات خاصة وشاحنات.

■ **إشارات مرورية** - تبين في الرقابة السابقة أنه تتواجد في منطقة نفوذ **جسر الزرقاء وكتف وقاسم وتل السبع** إشارات مرور تشكل خطراً على الأمان ولم يتم معالجتها من قبل السلطات المحلية. وكشفت رقابة المتابعة أنه لم يتم تصحيح الخلل: فقد تبين أن السلطات التي تم فحصها لديها مخاطر على السلامة تتعلق بإشارات المرور: إشارات مرور بالية وإشارات مرور ملتوية تميل نحو الشارع. كما تنقص إشارات مرور عند مفارق الطرق والشوارع.



مقاطع طرق غير معبدة - تبين في الرقابة السابقة أن هناك العديد من مقاطع الطرق غير معبدة في **جسر الزرقاء وحت وكفر قاسم وتل السبع**. وكشفت رقابة المتابعة أنه لم يتم تصحيح الخلل وأن مقاطع طرق بطول 18 كم وأكثر لا تزال غير معبدة.

ورديات الحذر على الطرق - في الرقابة السابقة، تبين أن نسبة طلاب صفوف السادس الذين قاموا بتفعيل ورديات الحذر على الطرق في المؤسسات التعليمية في المجتمع العربي في العام الدراسي (2018 - 2019) كانت 8%، مقابل 54% في المؤسسات التعليمية في المجتمع اليهودي. في رقابة المتابعة تبين أن نسبة طلاب صفوف السادس الذين قاموا بتفعيل ورديات الحذر على الطرق في المؤسسات التعليمية في المجتمع العربي لم تتغير تقريباً، وفي العام الدراسي (2021 - 2022) كانت 10% مقارنة ب- 56.7% في المؤسسات التعليمية في المجتمع اليهودي.

تسجيل ترتيبات المرور - تبين في الرقابة السابقة أنه في **جسر الزرقاء وحت وكفر قاسم وتل السبع** لم يقوموا بإدارة سجل لأنظمة المرور في مناطق نفوذهم، بما في ذلك إشارات المرور الموجودة فيها، ولذلك لم يكن من الممكن معرفة من الذي قرر تنفيذ ترتيبات المرور ومتى. وكشفت رقابة المتابعة أنه لم يتم تصحيح الخلل؛ فجميع السلطات المحلية التي تم فحصها لم تقم بإدارة سجل ترتيبات مرور في مناطق نفوذها.

معلومات في السلطات المحلية عن اماكن حوادث السير - في الرقابة السابقة تبين أن السلطات المحلية التي تم فحصها - **جسر الزرقاء وحت وكفر قاسم وتل السبع** لم تطلب بيانات من الشرطة عن اماكن حوادث الطرق، ولم يتلقوا بانتظام بيانات عن الحوادث التي وقعت في مناطق نفوذها. كشفت رقابة المتابعة أنه لم يتم تصحيح الخلل: تبين أن السلطات المحلية تتلقى بلاغات من الشرطة فقط إذا هي طلبت ذلك، وعملياً لم تطلب السلطات التي تم فحصها ذلك.

معلومات الشرطة عن اماكن حوادث السير - في الرقابة السابقة تبين أنه لا توجد بحوزة الشرطة بيانات عن الموقع الدقيق لمعظم حوادث السير التي وقعت خلال الأعوام 2015 - 2018 في **جسر الزرقاء وحت وكفر قاسم وتل السبع**. من بين 192 حادث سير، فقط 13 حادثة (7%) لها عنوان محدد والنسبة ل- 11 حادثة (6%) كان اسم الشارع فقط معروفاً. كشفت رقابة المتابعة أن الخلل قد تم تصحيحه قليلاً؛ تبين أن الشرطة ليس لديها بيانات عن الموقع الدقيق لمعظم حوادث السير التي وقعت في الفترة من كانون الثاني 2019 إلى أيار 2022 في السلطات المحلية التي تم فحصها؛ من بين 64 حادث سير، فقط 11 حادث فقط (17%) لهم عنوان محدد، و- 8 حوادث (12.5%) كان معروفاً اسم الشارع فقط، وبالتالي لا يمكن للسلطات المحلية معالجة مخاطر المرور التي سببت هذه الحوادث.

لجنة الأمان على الطرق - في الرقابة السابقة تبين أن اللجنة في **جسر الزرقاء وحت وكفر قاسم وتل السبع** لم تجتمع بالوتيرة المطلوبة - أربع مرات في السنة على الأقل. وكشفت رقابة المتابعة أن النقص تم تصحيحه قليلاً؛ فقد تبين أن اللجنة لم تجتمع بالوتيرة المطلوبة في السلطات التي تم فحصها؛ في **جسر الزرقاء**، اجتمعت اللجنة مرتين في السنة؛ في **حت** اجتمعت اللجنة فقط بعد استلام ميزانية مقابل تأشير منشآت الأمان؛ في **كفر قاسم** - مرة في السنة؛ في **تل السبع** - لا توجد لجنة.

مدراء مقرات الأمان على الطرق - في الرقابة السابقة تبين أن مدراء مقرات الأمان في **جسر الزرقاء وحت وكفر قاسم وتل السبع** شغلوا أيضاً مناصب أخرى في تلك السلطات. كشفت رقابة المتابعة أنه لم يتم تصحيح الخلل؛ فقد تبين أن مدراء مقرات الأمان في السلطات



المحلية التي تم فحصها عمِلوا أيضًا في وظائف أخرى في تلك السلطات، وتم تكريس فقط جزء صغير من ساعات عملهم (حوالي 10%) لإدارة مقر الأمان.

خطة رئيسية للمواصلات - في الرقابة السابقة تبين عدم وجود خطة رئيسية في جسر الزرقاء وحت وكفر قاسم وتل السبع. وكشفت رقابة المتابعة أنه لم يتم تصليح الخلل وأن السلطات التي تم فحصها لم تضع مخطط رئيسي للمواصلات.

تحصيل رسوم تعبيد شوارع - في الرقابة السابقة، تبين أن بلدية كفر قاسم هي الوحيدة التي قامت بتحصيل رسوم تعبيد شوارع (في السنوات 2017 - 2018 وفي النصف الأول من عام 2019، قامت البلدية بجباية رسوم تبلغ حوالي 660,000 ش.ج.، حوالي 674,000 ش.ج. وحوالي 207,000 ش.ج.، بالتلاؤم) بينما المجالس المحلية جسر الزرقاء وحت وتل السبع لم تقم بجباية شيء. في رقابة المتابعة تبين أن الخلل لم يصحح: قامت بلدية كفر قاسم في السنوات 2019 - 2021 بجباية حوالي 682,000 ش.ج.، حوالي 673,000 ش.ج. وحوالي 675,000 ش.ج. بالتلاؤم، فيما لم تقم المجالس المحلية جسر الزرقاء وحت وتل السبع في جباية رسوم تعبيد شوارع.

بلورة خطة مع شركة نتيغي أيلون - في الرقابة السابقة تبين أن وزارة المواصلات هي المخططة والمنفذة لمشاريع المواصلات في السلطات المحلية. في رقابة المتابعة، تبين أن وزارة المواصلات صاغت خطة مع شركة "نتيغي أيلون" لسد فجوات البنية التحتية بين البلدات العربية واليهودية ولمدة ثلاث سنوات (2018 - 2020) عملت شركة نتيغي أيلون على إعداد خطط إستراتيجية لجميع ال-133 بلدة في المجتمع العربي في إسرائيل.

مركزو الحذر على الطرق - في الرقابة السابقة تبين أن نسبة مركزو الحذر على الطرق في المجتمع العربي أقل من نسبتهم في المجتمع اليهودي. كشفت رقابة المتابعة أنه تم تصيح الخلل إلى حد كبير جدًا؛ وتبين أن هناك ارتفاع، على مدى خمس سنوات، في نسبة المؤسسات التعليمية في المجتمع العربي حيث يعمل مركزو الحذر على الطرق - من 61% إلى- 74%.

ارشادات عبر الإنترنت - في الرقابة السابقة، تبين أنه حتى بداية الرقابة السابقة، لم تقدم وزارة التربية والتعليم والسلطة الوطنية للأمان على الطرق ارشادات عبر الإنترنت للمجتمع العربي، وخلال فترة الرقابة، تم عقد درس عبر الإنترنت، نتيجة التعاون بين السلطة الوطنية للأمان على الطرق ووزارة التربية والتعليم. تناول الدرس موضوع قيادة الشباب في المجتمع العربي، وكان جمهوره المستهدف من طلاب الصف العاشر إلى الثاني عشر. كشفت رقابة المتابعة أنه قد تم تصحيح الخلل قليلًا؛ تبين أن وزارة التربية والتعليم اتخذت عدة إجراءات على شبكات الإنترنت باللغة العربية، مثل إنشاء قاعدة بيانات للأسئلة النظرية للتمرن في إطار التعليم المروري في صفوف العاشر استعدادًا للامتحان النظري؛ تطوير وحدة دراسية مخصصة لطلاب الصف الثالث في المدارس الابتدائية في المجتمع العربي؛ تطوير تطبيق للهواتف الذكية.

تدريب مدراء مقرات الأمان في السلطات المحلية - في الرقابة السابقة تبين أن السلطة الوطنية للأمان على الطرق لا تمتلك بيانات تتعلق بعدم تدريب مدراء مقرات الأمان في جسر الزرقاء وحت وكفر قاسم وتل السبع. أظهرت رقابة المتابعة أنه تم تصحيح الخلل بالكامل؛ وجد أنه لدى السلطة الوطنية للأمان على الطرق معلومات عن ذلك.



خطة العمل السنوية للسلطة المحلية في مجال الأمان على الطرق - في الرقابة
السابقة تبين أن **جسر الزرقاء وحت وكفر قاسم وتل السبع** لم يُعدوا بأنفسهم خطط عمل سنوية في مجال الأمان على الطرق، بل أعدها لهم ممثلو السلطة الوطنية للأمان على الطرق. أظهرت رقابة المتابعة أن الخلل قد تم تصحيحه بالكامل؛ وتبين أن خطط العمل السنوية أعدها مديرو المقرات في السلطات التي تم فحصها بالتعاون مع مدير الأمان الإقليمي.

الدوائر المرورية - تبين في الرقابة السابقة وجود دوائر مرورية في جسر الزرقاء وحت وكفر قاسم وتل السبع، لكن لم يتم تسجيل مواقعها وقياساتها. تبين في رقابة المتابعة أنه تم تصحيح الخلل إلى حد كبير جدًا؛ فقد وجد في **حت وكفر قاسم وتل السبع** أنه تم تسجيل مواقعها وقياساتها.

أهم توصيات الرقابة

يوصى بأن تدفع السلطات المحلية التي تم فحصها لإعداد خطة رئيسية للمواصلات، حيث إنها أداة تخطيط مهمة ستزودها بنظرة شاملة وواسعة لاحتياجات المواصلات والأمان الخاصة بهن، والتي تمكنهن من إعداد خطط العمل السنوية. يوصى كذلك للسلطات المحلية التي تم فحصها بإعداد خطة اشارات مرور والعمل على المصادقة عليها، ووضع اشارات مرور في مناطق نفوذها وإصلاح اشارات المرور الموجودة وصيانتها.

يجب على السلطات المحلية في **جسر الزرقاء وحت وكفر قاسم وتل السبع** التأكد من أن البنية التحتية للشوارع سليمة، من أجل الحفاظ على سلامة السكان، بمن فيهم الأطفال، والتمكين، من بين أمور أخرى، بتشغيل نظام الحذر على الطرق. يتوجب على السلطات المحلية التي تم فحصها أن تكون ممرات المشاة والمطبات في مناطق نفوذها سليمة ومرئية بشكل واضح.

يوصى بأن تستعين السلطات المحلية بالعديد من المتطوعين للقيام بأنشطة توعية لسكان البلدة حول مسألة الأمان على الطرق وأن تشجع السلطة الوطنية للأمان على الطرق السلطات المحلية على تخصيص الموارد المناسبة لهذا الغرض. كما يوصى بأن تعمل وزارة التربية والتعليم على زيادة عدد مركزي الأمان على الطرق في المؤسسات التعليمية في المجتمع العربي.

يوصى رؤساء السلطات المحلية في **جسر الزرقاء وحت وكفر قاسم وتل السبع** بتعيين موظف يمكنه شغل وظيفة مدير المقر بشكل مهني وكامل وفق حجم الوظيفة المحدد له. يوصى بأن تقوم وزارة الداخلية ورؤساء السلطات المحلية بدراسة سبل تعزيز مكانة مدير مقر الأمان في السلطة المحلية.

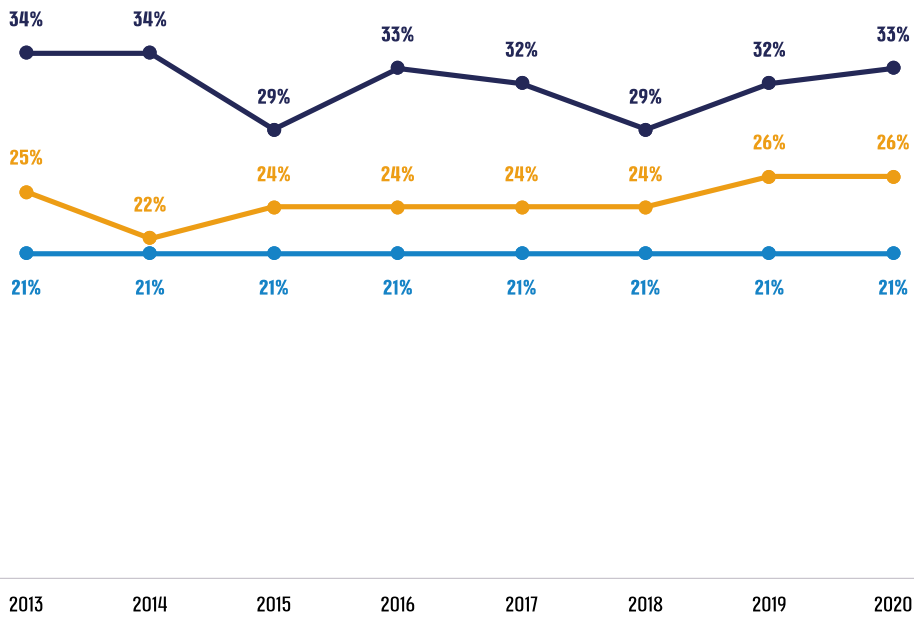
يوصى بأن تتخذ السلطات المحلية التي تم فحصها إجراءات لتنظيم أسماء الشوارع واللافتات في نطاق نفوذها بحيث يكون من الممكن تحديد الموقع الدقيق لحوادث المرور ضمن نطاق نفوذها.

يوصى بأن تقوم وزارة الداخلية بتوجيه السلطات المحلية التي لم تسن قوانين مساعدة في موضوع تعبيد الشوارع أن تقوم بذلك وأن تعمل على تطبيقها لتمكينها تحصيل رسوم تعبيد شوارع، بالأخص السلطات التي تتلقي منح موازنة.



يوصى بأن تنفذ وزارة المواصلات الخطة التي بلورتها مع شركة "نتيفي أبالون" لسد فجوات البنية التحتية بين البلدات العربية واليهودية وفحص حجم الميزانيات التي تخصصها الوزارة والسلطة الوطنية للأمان على الطرق للسلطات العربية.

نسبة السكان العرب من بين القتلى والمصابين بجروح خطيرة في حوادث السير، 2013 - 2020 (بالنسبة مئوية)



● نسبة العرب من إجمالي القتلى
● نسبة العرب من إجمالي المصابين بجروح خطيرة
● نسبة المجتمع العربي من السكان

بحسب معطيات السلطة الوطنية للأمان على الطرق، التي تمت معالجتها من قبل مكتب مراقب الدولة.



مدى تصحيح أوجه الخلل الرئيسية التي أثيرت في التقرير السابق

| درجة تصحيح الخلل كما تبين في رقابة المتابعة | | | | الخلل في تقرير الرقابة السابق | الهيئة المختصة للرقابة | فصل الرقابة |
|---|----------------------------|-----------------|---------------|--|---|--|
| تم تصحيحه بالكامل | تم تصحيحه إلى حد كبير جدًا | تم تصحيحه قليلا | لم يتم تصحيحه | | | |
| | ← | | | نسبة مركزي الحذر على الطرق في المجتمع العربي أقل من نسبتهم في المجتمع اليهودي | وزارة التربية والتعليم | مركزو الحذر على الطريق |
| | | ← | | لم يتم تمرير أي إرشادات عبر الإنترنت للمجتمع العربي | وزارة التربية والتعليم والسلطة الوطنية للأمان على الطرق | إرشادات عبر الإنترنت |
| | | | ← | نسبة طلاب صفوف السادس الذين أداروا ورديات الحذر على الطرق في المؤسسات التعليمية في المجتمع العربي لم تتغير تقريبًا، في العام الدراسي (2018-2019) أقل | الشرطة ووزارة التربية والتعليم | ورديات الحذر على الطرق |
| | | | ← | جميع السلطات التي تم فحصها، باستثناء كفر قاسم ، لم تبادر بأي أنشطة توعية من خلال متطوعين من المجتمع | السلطات المحلية التي تم فحصها | نشاط توعية من قبل المتطوعين |
| | | ← | | جميع السلطات، باستثناء كفر قاسم ، لم تخصص أي مصادر من ميزانيتها لتمويل الأنشطة في مجال التوعية | السلطات المحلية التي تم فحصها | تخصيص ميزانية السلطات المحلية لبرامج التوعية لمقر الأمان على الطرق |



| فصل الرقابة | الهيئة الخاضعة للرقابة | الخلل في تقرير الرقابة السابق | درجة تصحيح الخلل كما تبين في رقابة المتابعة | | | |
|---------------------------|---------------------------------|--|---|------------------|----------------------------|-------------------|
| | | | لم يتم تصحيحه | تم تصحيحه قليلاً | تم تصحيحه إلى حد كبير جداً | تم تصحيحه بالكامل |
| لجنة الأمان على الطرق | السلطات المحلية التي تم فحصها | في كفر قاسم لم تجتمع اللجنة بالوتيرة المطلوبة، وفي السلطات الثلاث الأخرى لم يتم عقد لجنة للسلامة على الطرق | | ← | | |
| مقر الأمان على الطرق | السلطات المحلية التي تم فحصها | لم يتم العثور على محاضر أو وثائق أخرى تشير إلى أن المقر اجتمع أو كان نشطاً | ← | | | |
| مدير مقر الأمان على الطرق | السلطة الوطنية للأمان على الطرق | لم يكن لدى السلطة الوطنية للأمان على الطرق بيانات تتعلق بموعد تعيين مديري مقرات الأمان في السلطات المحلية التي تم فحصها | ← | | | |
| | السلطات المحلية التي تم فحصها | كما شغل مدراء مقر الأمان في السلطات المحلية التي تم فحصها مناصب أخرى في تلك السلطات | ← | | | |
| خطة العمل السنوية | السلطات المحلية التي تم فحصها | السلطات المحلية التي تم فحصها لم تُعد بنفسها خطط عمل سنوية في مجال الأمان على الطرق، بل ممثلي السلطة الوطنية للأمان على الطرق أعدوها لهم | ← | | | |



| درجة تصحيح الخلل كما تبين في رقابة المتابعة | | | | الخلل في تقرير الرقابة السابق | الهيئة الخاضعة للرقابة | فصل الرقابة |
|---|----------------------------|-----------------|---------------|--|-------------------------------|------------------------------|
| تم تصحيحه بالكامل | تم تصحيحه إلى حد كبير جدًا | تم تصحيحه قليلا | لم يتم تصحيحه | | | |
| | | | | السلطات المحلية التي تم فحصها لم تطلب من الشرطة بيانات عن أماكن حوادث السير، وعلى أي حال لم تتلق بشكل منتظم بيانات عن الحوادث التي وقعت في نطاق نفوذها | السلطات المحلية التي تم فحصها | معلومات عن مواقع حوادث السير |
| | | | | لم يكن لدى الشرطة بيانات عن الموقع الدقيق لمعظم حوادث الطرق | الشرطة | |
| | | | | السلطات المحلية التي تم فحصها لم يكن لديها خطة رئيسية للمواصلات | السلطات المحلية التي تم فحصها | خطة رئيسية للمواصلات |
| | | | | في نطاق نفوذ السلطات المحلية التي تم فحصها، كانت هناك إشارات مرور تشكل خطرًا على الأمان لكن السلطات المحلية لم تعالجها | السلطات المحلية التي تم فحصها | إشارات مرور |
| | | | | في نطاق نفوذ السلطات المحلية التي تم فحصها، هناك ممرات مشاة بهت لونها لدرجة يصعب تمييزها | السلطات المحلية التي تم فحصها | ممرات المشاة |
| | | | | في منطقة نفوذ السلطات المحلية التي تم فحصها، توجد مطبات غير مدهونة ويصعب ملاحظتها مسبقًا خلال النهار، خاصة بعد حلول الظلام | السلطات المحلية التي تم فحصها | المطبات |



| درجة تصحيح الخلل كما تبين في رقابة المتابعة | | | | الخلل في تقرير الرقابة السابق | الهيئة الخاضعة للرقابة | فصل الرقابة |
|---|----------------------------|------------------|---------------|--|-------------------------------|-------------|
| تم تصحيحه بالكامل | تم تصحيحه إلى حد كبير جدًا | تم تصحيحه قليلاً | لم يتم تصحيحه | | | |
| | | | | الأرصفة في السلطات المحلية التي تم فحصها مسدودة من قبل حاويات القمامة، بضائع التجار والمركبات التي تم إيقافها عليها. | السلطات المحلية التي تم فحصها | أرصفة |

ملخص

في عام 2020، نشر مكتب مراقب الدولة تقريرًا حول " فعاليات لتعزيز الأمان على الطرق في نطاق نفوذ السلطات المحلية في المجتمع العربي". بعد نشر تقرير الرقابة السابق، تبين أنه حتى منذ عام 2020 أيضًا، نسبة تورط السكان العرب في حوادث الطرق، للأسف الشديد، كبيرة نسبيًا، مقارنة بنسبتها من عامة السكان.

في رقابة المتابعة، تبين أن بعض أوجه الخلل قد تم تصحيحها كليًا أو جزئيًا؛ حولت وزارة المواصلات إلى تنفيذ أبلون صلاحيات إعداد وتنفيذ خطط لسد فجوات البنية التحتية في البلدات العربية؛ أعدت السلطات المحلية التي تم فحصها خطط عمل سنوية منتظمة بالتعاون مع السلطة الوطنية للأمان على الطرق؛ تم تدريب مديري مقرات الأمان (باستثناء مجلس **حسر الزرقاء** المحلي). وقد عملوا بانتظام مع السلطة الوطنية للأمان على الطرق.

ومع ذلك، تم العثور على أوجه خلل تم تصحيحها قليلًا، بما في ذلك: التحسن القليل في تشغيل ورديات الحذر على الطرق في المجتمع العربي، ويرجع ذلك بالأخص إلى حالة البنية التحتية والمخاطر القائمة حول المدارس وبسبب نقص تدريبات على هذا الموضوع من جانب الشرطة (باستثناء بلدية **كفر قاسم**)؛ تحتاج منشورات التوعية على الشبكات الاجتماعية وعلى موقع السلطة الوطنية للأمان على الطرق على الإنترنت والتوعية من خلال المتطوعين إلى تحسن حقيقي.

في رقابة المتابعة، تم العثور على أوجه خلل لم يتم تصحيحها: جميع السلطات التي تم فحصها ليس لديها خطة رئيسية للمواصلات، ولا تعمل وفقًا لخطة إشارة مرور، ولا تطلب معلومات من الشرطة حول أماكن حوادث السير في نطاق نفوذها. في السلطات المحلية التي تم فحصها، هناك شوارع وأرصفة غير معبدة، وهناك أوجه خلل في الترتيبات المرورية ومنشآت الأمان، مما يضر بسلامة مستخدمي الطريق، بما في ذلك أوجه خلل خطيرة في محيط المؤسسات التعليمية. في مجال تطبيق القانون، تبين أنه باستثناء بلدية **كفر قاسم**، التي تطبق وتفرض غرامات في المنطقة الصناعية الجديدة "ليف هارتس"، فإن جميع السلطات التي تم فحصها لا تقيم بالإفاد لأنها لم تسن



قوانين مساعدة أو بسبب عدم وجود مخطط اشارات مرور. لم يسن المجلس المحلي في **تل السبع** قانون مساعد ولا يقوم بحماية أموال، وبالتالي لا توجد مصادر تمويل داخلية لتنظيم البنى التحتية.

من أجل تقليل عدد حوادث الطرق والمصابين في نطاق نفوذ السلطات المحلية العربية، يجب على جميع السلطات المحلية وضع قضية الأمان على الطرق على رأس سلم أولوياتها، بما في ذلك **جسر الزرقاء وحت وكفر قاسم ونل السبع**، على الرغم من الصعوبات المالية والتحدي المتواصل مع العنف المتزايد، وكذلك مع المشاكل المتنوعة التي تواجه السلطات العربية، والتي أشاروا إليها كعقبة أمام نشاطها في مجال الأمان على الطرق، على السلطات المحلية في المجتمع العربي التدخل أكثر أيضا في تعزيز الأمان على الطرق. كما يجب على سلطة الأمان على الطرق ووزارتي المواصلات والداخلية العمل على تصحيح أوجه الخلل التي دُكرت في التقرير، ومتابعة تصحيح أوجه الخلل من قبل السلطات، والعمل على استكمال التطوير المطلوب في نطاق نفوذ السلطات، والقيام بالإشراف والإنفاذ في مجال الأمان على الطرق.

