الدليل المختصر لخطة تطوير
قطاع الطرق وهندسة المرور في مدينة غزة
(2025-2050)

الإدارة العامة للتنظيم والتخطيط

يناير 2025

المقدمة

في ضوء الأضرار الجسيمة التي لحقت بشبكة الطرق والبنية التحتية المرورية في مدينة غزة نتيجة عدوان 2023، أعدّت بلدية غزة خطة استراتيجية شاملة لتطوير قطاع الطرق وهندسة المرور، تهدف إلى إعادة تأهيله وفق معايير حديثة تواكب احتياجات المدينة المتزايدة، وتسهم في تعزيز الاستقرار والتنمية الحضرية المستدامة.

وتأتي هذه الخطة استجابةً لحجم التحديات الميدانية التي أفرزها العدوان، حيث تضررت وبشكل واسع كل من الطرق الرئيسية والفرعية، والبنية التحتية المساندة لحركة المرور، بما في ذلك الإشارات الضوئية، والشواخص، والمواقف، وممرات المشاة. كما أن التوسع العمراني والزيادة السكانية المستمرة زادا من الضغط على شبكة الطرق القائمة، في ظل محدودية الموارد ونقص الإمكانات الفنية.

وانطلاقاً من مسؤوليتها الوطنية والخدماتية، تسعى بلدية غزة من خلال هذه الخطة إلى إعادة بناء نظام مروري متكامل وآمن، يعتمد على مبادئ الكفاءة والمرونة والتقنيات الذكية، ويعزز من قدرة المدينة على الاستجابة للأزمات المستقبلية، ويخدم في الوقت ذاته أهداف التنمية طويلة الأجل، وذلك بالتنسيق مع المؤسسات المحلية والدولية، ووفقاً لأفضل الممارسات العالمية في إعادة الإعمار والتخطيط الحضري.

الرؤية

تطوير شبكة طرق آمنة ومستدامة تسهم في التنمية الاقتصادية والاجتماعية في مدينة غزة وتحقق نظام مروري آمن، منظم، ومستدام يساهم في تعزيز الحركة والتنقل بسلاسة داخل المدينة وذلك ضمن اهداف محددة وباستخدام منهج علمي وتخطيط مسبق يحقق الاحتياجات الآنية والمستقبلية للمدينة مع مراعاة الظروف الخاصة بالبنية التحتية المتضررة وبالتكامل مع التخطيط الحضري للمدينة واستعمالات الاراضي.

الأهداف

- إعادة إعمار الطرق المتضررة وفق أحدث المعايير الهندسية.

- تطوير شبكة طرق جديدة لتحسين التنقل ودعم النمو الحضري.
- تحديث برامج الصيانة ورفع مستوى الصيانة الوقائية والدورية لشبكات الطرق لزيادة عمر الطرق وتقليل التكاليف المستقبلية.
- تعزيز الإدارة الفعالة للطرق والتخطيط المروري من خلال تطوير القدرات البشرية والتقنية.
- إدخال تقنيات حديثة في إنشاء الطرق وصيانتها لضمان الجودة والاستدامة.
- تعزيز السلامة المرورية وتخفيف الحوادث وتحسين كفاءة إدارة المرور باستخدام أنظمة النقل الذكية والتكنولوجيا الحديثة.
- تحسين البنية التحتية لمواقف المركبات.
- حل مشكلة الازدحام المروري في المناطق المزدحمة.
- إنشاء شبكة نقل عام فعالة تتناسب مع احتياجات السكان والتشجيع على استخدام وسائل النقل المستدامة.

و اقع قطاع الطرق وهندسة المرور قبل وبعد العدوان

1- و اقع شبكة الطرق:

قبل العدوان، كانت شبكة الطرق تخدم نحو مليون نسمة وحوالي 50,000 مركبة، مكونة من طرق رئيسية وفرعية وممرات داخلية بطول إجمالي حوالي 909 كم، منها 42% معبدة و58% ترابية كما هو موضح في الجدول التالي:

البند	الطول (كم)	النسبة
الطرق المعبدة "المرصوفة"	386	%42
الطرق غير المعبدة " الترابية"	523	%58
الاجمالي	**909**	**%100**

احصائيات حالة الطرق الانشائية قبل العدوان

حالة الطرق كانت جيدة نسبيًا مع بعض الحاجة للصيانة، وكانت تصنيفات الشوارع متدرجة من الشوارع الإقليمية الواسعة إلى الممرات الضيقة كما هو موضح في الجدول التالي:

#	تصنيف الشوارع	عرض الشارع	مجموع الطول (كم)
1	شارع اقليمي	40 متر فما فوق	27
2	شارع رئيسي	30-39 متر	114

3	شارع رئيسي ثانوي	29-20 متر	67
4	شارع تجميعي	19-13 متر	43
5	شارع محلي	12-8 متر	310
6	ممر	اقل من 8 متر	348
	مجموع اطوال الشوارع في المدينة (كم)		**909**

تصنيف الطرق حسب رتب الشوارع

بعد عدوان أكتوبر 2023، تعرضت شبكة الطرق لأضرار كبيرة حيث تم توثيق جزء منها، وأسفرت عملية الحصر الأولية في شمال غرب المدينة عن تضرر 84% من اجمال اطوال الطرق التي تم حصرها والبالغة 205 كم، بما يعادل 53% من إجمالي شبكة الطرق المعبدة في المدينة. حيث شملت الاضرار تدمير طبقات الرصف، الأرصفة، حجر الجبهة والجزر، مع تقديرات لإجمالي الأضرار التي تتجاوز 2 مليون متر مربع من الرصف و404 كم طولي من حجر الجبهة، ما يشير إلى تدهور كبير في البنية التحتية للطرق يحتاج إلى إعادة إعمار شاملة وتعتبر هذه المنطقة التي تم حصرها كعينة من باقي شبكة الطرق في المدينة وتعطي مؤشرا واضحا على حجم الاضرار في باقي أجزاء الشبكة والتي سيتم حصرها بشكل كامل حالما تتوفر الإمكانيات والموارد اللازمة بالإضافة الى توفر كافة مقومات الامن والسلامة للفرق العاملة ولكن بشكل مبدئي من الممكن ان نقوم بتقدير اضرار باقي شبكة الطرق في المدينة بعمل تناسب مع ما تم حصره نظرا لان جميع شوارع واحياء المدينة قد تعرضت للعدوان بنفس القدر او أكثر.

والجدول ادناه يوضح تقديرات الاضرار التي لحقت بشبكة الطرق وعناصرها في مدنية غزة.

الضرر	الكمية (كم)	النسبة
ضرر كلي	57.434	%28
ضرر جزئي بليغ	64.090	%31
ضرر جزئي طفيف	50.968	%25
غير مطور (ترابي غير معبد)	32.892	%16

جدول رقم (6): احصائيات الاضرار التي لحقت بشبكة الطرق وعناصرها في مدنية غزة

2- و اقع هندسة المرور:

شهدت مدينة غزة جهوداً مبكرة لتنظيم الحركة المرورية، شملت تركيب آلاف الشواخص والإشارات، وتشغيل 22 مفترقاً بإشارات ضوئية، ودمج متطلبات السلامة المرورية ضمن تراخيص الأبنية والمهن. كما تم إنشاء مواقف للسيارات العامة والخاصة لتخفيف الازدحام والجدول التالي يوضح مكونات وسائل التحكم المروري التي كانت منفذة في شوارع المدينة قبل العدوان وبعده:

نوع المواد/ الأصول	الوحدة	الكمية قبل العدوان	الموجود بعد العدوان
شواخص مرورية	عدد	5,500	2,050
الإشارات الضوئية	مفترق	22	0
دراابزينات حماية حديدية	م.ط	10,000	4,000
مو اقف عمومية	عدد	6	
مو اقف خصوصية	عدد	5	
مو اقف قيد الانشاء	عدد	5	

حصر مكونات وسائل التحكم المروري قبل العدوان وبعده في شوارع مدنية غزة

التحديات الرئيسية

- دمار واسع لشبكة الطرق حيث تضرر أكثر من 84% من شبكة الطرق المعبدة.
- ضعف وسائل التحكم المروري وغياب الإشارات الضوئية الذكية والبنية التحتية التقنية.
- غياب منظومة النقل العام.
- ضعف الجسم الإداري والفني.
- زيادة عدد المركبات مقابل محدودية المواقف.
- نقص التمويل، والمعدات، والكوادر البشرية.

محاور العمل الاستراتيجية

1- الخطوط العريضة للتدخل

المحور	الأنشطة الرئيسية	التفاصيل
إعادة تأهيل البنية التحتية والدراسات	حصر الأضرار في الطرق والمرافق المرورية	
	تنفيذ دراسات مرورية وتحليل البيانات	
	إعداد التصاميم وجداول الكميات	
	إعطاء أولوية لتأهيل الشوارع الحيوية	أمثلة: عمر المختار، الوحدة، صلاح الدين، الرشيد، الجلاء
	تنفيذ مشاريع ترميم للطرق الداخلية	الأحياء السكنية ذات الكثافة
	إعداد خطط مرورية للمناطق الحيوية	مثل: مركز المدينة التجاري، الجندي المجهول، مفترق الشجاعية
	إعادة تركيب الإشارات الضوئية والشواخص	في المفترقات والشوارع الرئيسية
تطوير شبكة الطرق	فتح وتوسعة شوارع رئيسية لزيادة الربط	أمثلة: خليل الوزير، كمال ناصر، القدس، السلطان الفاتح، الأحواض
	استحداث طرق جديدة تربط المناطق السكنية	لتسهيل التنقل وتحقيق أهداف التطوير الحضري
	تحسين وتوسعة مداخل المدينة	لتحسين المظهر وتخفيف الاختناقات مثل: الشهداء، القرم، السرايا، الجلاء مع صلاح خلف
	تطوير مفترقات رئيسية بحلول هندسية	مثل الشجاعية وشارع الجلاء والقنال
	تنفيذ أنفاق أو توسيع الشوارع لزيادة المسارات	مثال: نفق شارع جمال عبد الناصر مع الأقصى، نفق شارع عمر المختار من سوق فراس الى الشجاعية
	إعادة تصميم الطرق ذات الحرم الضيق	مثال:. توسعة حرم الطريق في الشوارع في المنطقة المحصورة بين شارع عمر المختار شمالا وشارع جمال عبد الناصر جنوبا وبين شارع القادسية غربا وشارع أبو بكر الصديق شرقا حسب خط التنظيم المعتمد حيث ان معظم الشوارع في هذه المنطقة ذات حرم طريق ضيق ورصيف عريض.
	تخصيص طرق للمشاة وتطوير مناطق تجارية	مثال: شارع عمر المختار (من سوق فراس لمنتزه الشجاعية)
	تطوير شارع حرم السكة	لتخفيف الضغط عن شارع صلاح الدين
تحسين إدارة المرور وأنظمة المرور الذكية (ITS)	تنفيذ وسائل التحكم المروري وعلامات الطرق	تركيب شواخص مرورية من الألمنيوم عالية الجودة ودهانات حرارية (ثيرموبلاستيك) على الطرق والمفترقات
	تركيب الإشارات الضوئية الذكية	إشارات LED منخفضة استهلاك الطاقة تعمل بالطاقة الشمسية، مزودة بأجهزة استشعار لتعديل توقيت الإشارات وأولوية للطوارئ
	إنشاء غرفة تحكم مركزية	مراقبة بيانات المرور الحية عبر كاميرات وأجهزة استشعار، وتحليلها لإدارة الإشارات وإصدار التنبيهات
	تطبيق أنظمة التنبؤ المروري	استخدام برامج تحليل وتنبؤ مثل PTV VISUM وAim sun للتنبؤ بالحركة المرورية المستقبلية

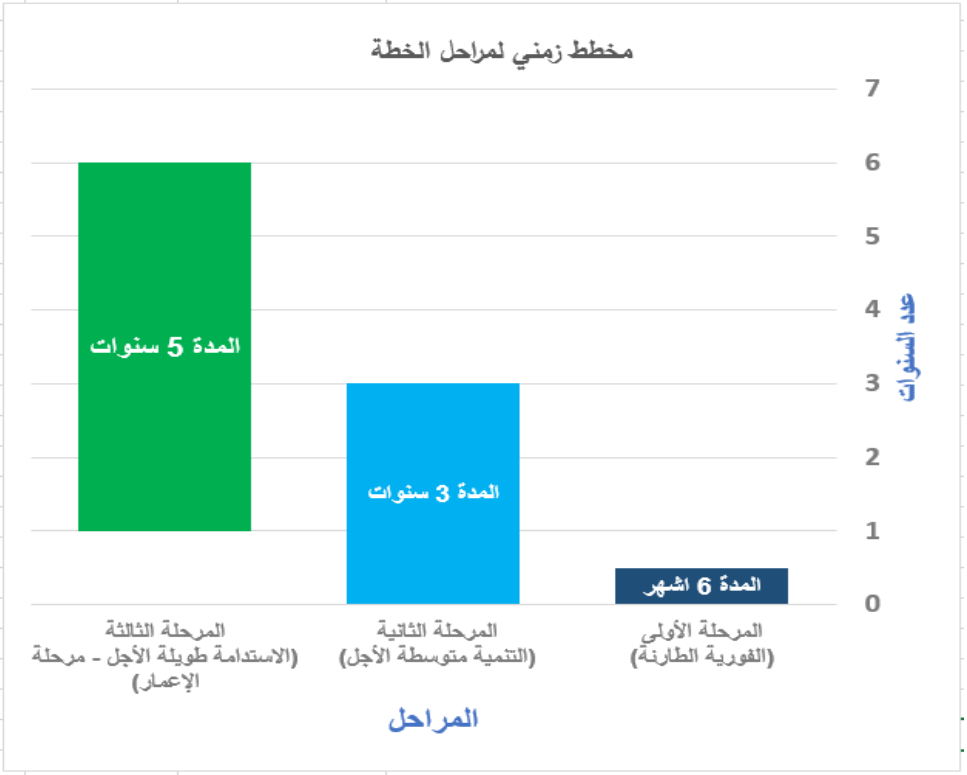
إنشاء نظام نقل عام حديث ومتكامل	إنشاء خطوط نقل داخل المدينة	تخطيط شبكة خطوط تربط الأحياء والأسواق والجامعات والمستشفيات، استخدام حافلات صديقة للبيئة، تطبيقات إلكترونية لإدارة النقل والدفع الإلكتروني، وشاشات مواعيد في المحطات
	نظام النقل العام خارج المدينة	إنشاء خطوط نقل إقليمية تربط غزة بباقي مدن القطاع، مع مواقف مركزية واستخدام حافلات حديثة ومريحة
	مشروع الترام الكهربائي بعجلات مطاطية	ترام كهربائي مرن يعمل بالكهرباء والطاقة الشمسية، بدون قضبان، يربط مناطق حيوية مثل الشجاعية والجامعات ومستشفى الشفاء. ويكون ذلك بتخطيط المسارات، تجهيز البنية التحتية (محطات شحن، تحديث إشارات المرور)، تدريب السائقين، اختبار النظام، توسيع الخطوط، ودمج مع الحافلات ونظام تذاكر مشترك
تنظيم مو اقف المركبات العمومية والخصوصية والشاحنات التجارية	مواقف المركبات الخصوصية	تطوير وإنشاء مواقف استراتيجية ومنظمة (عمودية، متعددة الطوابق، خضراء وذكية) قرب المناطق الحيوية، استخدام أنظمة رقمية لإدارة المواقف مع تنظيم الوقوف واتاحة حجز المواقف عبر تطبيقات الهاتف ، وتنفيذ مشاريع تحت الأرض في مواقع مركزية مثل الجندي المجهول وميدان فلسطين.
	مواقف المركبات العمومية	تطوير مواقف مركبات الأجرة بتأهيل القائم، توفير نظام إلكتروني للتشغيل، خدمات مساندة، إعادة توزيع المواقع، تنظيم خطوط السير، وتعزيز الرقابة والغرامات.
	تنظيم المواقف الخاصة	إلزام المباني بتوفير مواقف، تشجيع مواقف متعددة الطوابق، وتطبيق الدفع الإلكتروني لتقليل الازدحام.
	حملات توعية وتنظيم	حملات توعية للسائقين عن أهمية الوقوف المنظم واشراك المجمع المحلي في تحديد الاحتياجات
	مواقف الشاحنات والآليات الثقيلة ومحطة شحن وتوزيع بضائع يهدف لتقليل دخول الشاحنات الكبيرة للمدينة وتنظيم توزيع البضائع، مع إمكانية السماح بتنزيل داخل مساحات خاصة بعد تصاريح.	• إنشاء مواقف للشاحنات في أطراف المدينة الجنوبية. • منع مبيت الشاحنات في الشوارع. • محطة شحن وتخزين مع مستودعات وإدارة مخزون وخدمات النقل الداخلي وأرصفة تفريغ وإعادة تحميل لتحويل البضائع من الشاحنات الكبيرة إلى الشاحنات الصغيرة لمنع شاحنات الجار والمجرور من القيام بتنزيل البضائع داخل المدينة.
تطوير العمل في قطاع الطرق وهندسة المرور	تطوير العمل في مجال الطرق	• **التطوير الإداري**: تطبيق نظام إدارة الرصف الرقمي (PMS) مرتبط بـ GIS، إنشاء وحدة بيانات وصيانة، تقسيم المدينة لقطاعات صيانة مع فرق متخصصة، معدات متنقلة والتنسيق مع القطاع الخاص، تطوير ضبط الجودة. • **الكادر البشري**: توفير مهندسين، مساحين، مراقبين، فنيين، عمال صيانة و تدريب تخصصي على استخدام البرامج.

		الآليات والمعدات: توفير آليات أساسية ومتخصصة لصيانة الطرق. • **برامج الصيانة:** أنظمة محوسبة لتحديد مواقع وأولويات الصيانة، تسجيل العمل، تحديث الحالة، تقديم تقارير، واستقبال شكاوى المواطنين
	تطوير العمل في دائرة هندسة المرور	• **الكادر البشري:** توفير مهندسين وفنيين ومراقبين مع تجهيز المعدات والبرامج اللازمة لهندسة المرور. • **التدريب والتطوير:** تنفيذ دورات تدريبية على البرمجيات الحديثة، تحليل المرور، إدارة الأزمات، وتشكيل فرق استجابة سريعة. • **التعديلات التنظيمية:** تعديل نظم الارتدادات بالشارع التجاري واشتراط دراسات أثر مروري لترخيص المنشآت الجديدة.
توفير التجهيزات والبرامج والتطبيقات الإلكترونية والإمكانات اللازمة لإدارة المرور	المعدات التقنية	أجهزة استشعار حركة (كاميرات، مستشعرات أرضية)، كاميرات مراقبة متقدمة (CCTV)، إشارات مرورية ذكية، لوحات إرشاد رقمية، أنظمة التعرف على اللوحات (ANPR)، محطات طاقة شمسية، معدات اتصال حديثة.
	تجهيز غرفة التحكم المركزية	شاشات عرض كبيرة لخرائط المدينة، بيانات الاستشعار، وكاميرات المراقبة، خوادم وحواسيب لتحليل البيانات وتخزينها.
	برمجيات إدارة المرور	برامج تحليل حركة المرور مثل PTV VISSIM، Synchro، SIDRA، Aimsun، وبرامج التنبؤ المروري PTV VISUM، Cube، TransCAD، وبرامج تصميم المشاريع AutoCAD، Civil 3D، InfraWorks، Open Roads Designer.
	التطبيقات الإلكترونية الداعمة	تطبيقات للسائقين مثل Google Maps، Waze، Here WeGo، وتطبيقات للإدارة المرورية مثل INRIX Traffic، Traffic Flow Monitoring.
	التكامل مع غرفة التحكم المركزية	ربط الأجهزة والبرمجيات لجمع وتوحيد البيانات، أنظمة تحكم ذكية بالإشارات (Adaptive Traffic Signal Control)، كشف الحوادث وإرسال فرق التدخل، والتنسيق مع خدمات الطوارئ لإعطاء أولوية.

2- خطة التنفيذ:

يتم تنفيذ مشاريع قطاع الطرق وهندسة المرور لبلدية غزة خلال 5 سنوات بعد وقف العدوان وذلك تماشيا مع فلسفة إعادة الاعمار والتي تتكون من ثلاث مراحل كالتالي:

1. **المرحلة الأولى (الطارئة** والتي تبدأ خلال فترة العدوان حتى ستة شهور بعد وقف العدوان**): ويتم** فيها تنفيذ المشاريع العاجلة فورًا لإزالة الركام وفتح الطرق وصيانة الطرق المتضررة مؤقتًا، وإعادة تشغيل وسائل التحكم المروري.
2. **المرحلة الثانية: التنمية متوسطة الأجل (0-3 سنوات):** تنفيذ مشاريع إعادة إعمار الطرق الرئيسية وتطوير وسائل التحكم المروري وإنشاء مواقف مركبات جديدة، مع التركيز على إعادة تأهيل البنية التحتية المتضررة.
3. **المرحلة الثالثة: الاستدامة طويلة الأجل (مرحلة الإعمار من 1-5 سنوات):** تنفيذ المشاريع الاستراتيجية طويلة الأمد، مثل إنشاء طرق جديدة، تطوير مفترقات مرورية، تنفيذ حلول لتخفيف الازدحام، إنشاء نظام نقل عام متكامل (حافلات ترام وخطوط نقل) وتحسين المواقف.



المشاريع والتكلفة التقديرية

❖ مشاريع قطاع الطرق:

اسم المشروع	الوصف	المرحلة	التكلفة التقديرية $
فتح الشوارع وإزالة الركام	إزالة المعيقات والانقاض وفتح الطرق الرئيسية	الأولى	15,000,000
صيانة وترميم طرق متضررة	تنفيذ مشاريع ترميم للطرق الرئيسية والداخلية في الأحياء السكنية	الأولى	12,000,000
إعادة تطوير طرق رئيسية مدمرة	إعادة اعمار الطرق الرئيسية داخل المدينة مثل عمر المختار، الوحدة ، جمال عبد الناصر، صلاح الدين مع دهان علامات الطرق المرورية باستخدام الدهانات الحرارية (الثيرموبلاستيك)	الثانية	202,461,000
تطوير طرق جديدة	إنشاء وفتح طرق جديدة لزيادة الربط بين المناطق المختلفةمثل خليل الوزير الى الشرق حتى شارع الكرامة والى الغرب حتى شارع أبو علي اياد.	الثالثة	32,100,600
تنفيذ مشاريع لتخفيف الازدحام	عبر حلول هندسية مثل تطوير وتوسيع شارع صلاح الدين في مفترق الشجاعية ومحيطه وتنفيذ حل عمل نفق لتخفيف الازدحام المروري في المنطقة.	الثالثة	22,519,600
تحسين مداخل ومخارج المدينة	مشروع تطوير مفترق الشهداء (تقاطع الحرية مع صلاح الدين) وتنفيذ حل هندسي مروري فيه مشروع تطوير مفترق صلاح خلف مع الجلاء وتنفيذ التصميم المقترح من قسم هندسة المرور للمفترق (super street).	الثالثة	1,610,000
توريد اليات ومعدات ومواد لصيانة الطرق	توريد كباشات وحفارات وقلابات ومداحل وغيرها من المعدات الهندسية لصيانة وتطوير الطرق	جميع المراحل	4,587,500
اجمالي تكلفة مشاريع قطاع الطرق			290,278,700

❖ مشاريع قطاع هندسة المرور:

اسم المشروع	الوصف	المرحلة	التكلفة التقديرية $
صيانة الشواخص المرورية	صيانة الشواخص المتضررة بفعل العدوان والتي يمكن إعادة تشغيلها في المرحلة الأولى	الأولى والثانية	100,000
توريد شواخص مرورية (إشارات واعمدة وملحقاتها)	توريد شواخص مروروية جديدة لتركيبها في الطرقات مع مشاريع إعادة التطوير	الثانية والثالثة	300,000
تركيب لوحات ارشادية وتوجيهية بأسماء المناطق والشوارع والأسواق والمراكز الثقافية وجميع المعالم المهمة		الثانية	75,000
توريد مواد دهان على البارد لدهان احجار الجهة والمواقف وخطوط المشاة		الثانية	100,000
تركيب إشارات ضوئية	تريكب إشارات ضوئية على المفترقات الرئيسية في المدينة مثل مفترق السرايا- مفترق السامر- مفترق الشجاعية - مفترق الوحدة مع الجلاء- مفترق جامعة الازهر	الثانية والثالثة	1,670,000
انشاء غرفة تحكم مركزية للإشارات الضوئية وتركيب أنظمة النقل الذكية	غرفة تحكم تحتوي على شاشات كبيرة وأنظمة تشغيل بمواصفات عالية وبرامج هندسية ومرورية لمتابعة حالة الطرق و شبكة المرور	الثالثة	1,500,000
صيانة وتحديث مواقف مركبات العمومي والخصوصي	الصيانة الأولية للمواقف في المرحلة الأولى بما يسمح بإعادة استخدامها والاستفادة منها وتطويرها بشكل كامل في المرحلة الثانية وتزويدها بكافة الأنظمة.	الأولى والثانية	344,000
انشاء مواقف جديدة لمركبات العمومي والخصوصي	مثل انشاء موقف للمركبات الخصوصي اسفل حديقة الجندي المجهول واسفل ميدان فلسطين واسفل سوق البسطات	الثانية والثالثة	8,796,000
انشاء موقف للشاحنات والاليات الثقيلة ومحطة شحن وتوزيع البضائع	انشاء موقف للشاحنات والاليات الثقيلة ورصيف تنزيل وتحميل للبضائع في الأراضي الحكومية على طرف المدينة الجنوبي	الثالثة	1,500,000

توريد اليات ومعدات ومواد للصيانة	توريد اليات ومعدات هندسية لتنفيذ اعمال الصيانة وإعادة الاعمار	الأولى والثانية	150,000
تركيب درابزينات حماية حديدية امام المدارس وعلى الجزر الفاصلة والارصفة في المفترقات المهمة	تركيب دربزينات حديدية في الطرقات والمفترقات المهمة وذات الزحام وامام المدارس والمناطق حيث تكون مكتظة بالأطفال	الثانية والثالثة	850,000
تركيب لوحات تسمية وترقيم الشوارع		الثانية	10,000
التخطيط لنظام نقل عام	انشاء نظام نقل عام ل 6 خطوط بطول اجمالي 50 كم يتضمن محطات انتظار كل 0.5 كم وحافلات عدد 25 حافلة تتسع ل 50 راكب تنفيذ خط ترام كهربائي بعجلات مع محطات شحن وانتظار لخطين • من الشجاعية الى منطقة الجامعات مرورا بمستشفى الشفاء • من نهاية شارع الجلاء حتى الجامعات مرورا بمفترق السرايا	الثالثة	20,100,000
الاجمالي			35,495,000

التكلفة الاجمالية حسب المرحلة:

القطاع	حالا	0-3	1-5	الإجمالي
قطاع الطرق	27,520,000	204,271,000	58,487,700	290,278,700
قطاع هندسة المرور	614,000	3,994,000	31,470,000	36,078,000
الإجمالي	**28,134,000**	**208,265,000**	**89,957,700**	**326,356,700**

التوصيات

1. تنفيذ الخطة وفق أولويات مرحلية تبدأ بإعادة تأهيل الشوارع الحيوية والمفترقات المتضررة، بالتوازي مع إعداد التصاميم التفصيلية وجداول الكميات.
2. تعزيز الشراكات مع الجهات المانحة والدولية لتوفير التمويل والدعم الفني، خاصة في مجالات النقل الذكي والبنية التحتية الحديثة.
3. تطوير القدرات المؤسسية والفنية من خلال تدريب الكوادر، وتوفير المعدات والبرمجيات اللازمة لأعمال الصيانة والإشراف وإدارة المرور.
4. إقرار تعديلات تنظيمية داعمة تشمل تحديث شروط ترخيص المباني، وتنظيم المواقف، وتحفيز القطاع الخاص على الاستثمار في مشاريع البنية التحتية.
5. تفعيل المشاركة المجتمعية والرقابة لتعزيز الوعي المروري، وتقليل التعديات، وضمان استدامة المشاريع وتحقيق الأثر المطلوب.

الخاتمة

تمثل هذه الوثيقة نسخة مختصرة للخطة الاستراتيجية لتطوير قطاع الطرق وهندسة المرور في مدينة غزة، وقد تناولت أبرز المحاور، الأهداف، والمشاريع ذات الأولوية. تهدف هذه النسخة إلى تقديم تصور عام وشامل يسهل تداوله مع الجهات المعنية وصناع القرار.

للاطلاع على التحليلات الفنية، البيانات التفصيلية، جداول الكميات، والتكاليف التقديرية لكل محور، يُرجى الرجوع إلى النسخة التفصيلية المعتمدة من الخطة، والتي أُعدّت لتكون مرجعًا تنفيذيًا متكاملًا لكافة مراحل التخطيط والتنفيذ.

دعوة للشراكة والدعم

تدعو بلدية غزة المؤسسات المانحة والدولية إلى المساهمة في تمويل وتنفيذ هذه الخطة الطموحة، والتي ستحدث تحولاً حيوياً في المشهد الحضري والمروري للمدينة .ويشكل نجاح هذه الخطة نموذجًا لإعادة الإعمار المستدام في بيئة حضرية تعاني من آثار الحصار والدمار المتكرر.