

الجهاز المركزي للإحصاء الفلسطيني

اثر الاجراءات الاسرائيلية على أنشطة نقل الركاب
خلال عام 2001

شباط/ فبراير، 2003

© ذي الحجة، 1423هـ – شباط، 2003

جميع الحقوق محفوظة.

في حالة الاقتباس، يرجى الإشارة إلى هذه المطبوعة كالتالي:

الجهاز المركزي للإحصاء الفلسطيني، 2003. اثر الاجراءات الاسرائيلية على أنشطة نقل الركاب خلال عام 2001. رام الله - فلسطين.

جميع المراسلات توجه إلى دائرة التوثيق والنشر/ قسم خدمات الجمهور على العنوان التالي:

الجهاز المركزي للإحصاء الفلسطيني. ص.ب. 1647.

رام الله - فلسطين

فاكس: 240 6343 - 2 (970/ 972)

صفحة إلكترونية <http://www.pcbs.org>

هاتف: 240 6340 - 2 (970/ 972)

بريد إلكتروني: diwan@pcbs.pna.org

شكر وتقدير

لم يكن لهذا العمل أن ينجح في هذه الفترة الحرجة من حياة شعبنا بدون التعاون والاستعداد البناء الذي أبداه أصحاب المركبات المشمولة بالمسح تجاه فرق العمل الميداني. يتقدم الجهاز المركزي للإحصاء الفلسطيني بالشكر والتقدير لجميع أصحاب المركبات على تعاونهم في إنجاز هذا المسح من خلال تقديمهم للبيانات المطلوبة.

كما لا بد من تقديم كل الشكر الى فرق العمل الميداني التي تغلبت على كل الصعاب وتخطت كافة الحواجز وعملت في ظروف تتسم بالخطورة والصعوبة مجسدة بذلك نموذج للانتماء والايمان وقدمت مثلاً يستحق الاعجاب والثناء.

3.1 تقديم

تعتبر أنشطة النقل من الأنشطة الإنتاجية الهامة في الاقتصاد الفلسطيني، سواء " من حيث مساهمتها في الناتج المحلي الإجمالي أو تشغيل الأيدي العاملة، لذا كان على الجهاز المركزي للإحصاء الفلسطيني أن يسعى لتوفير البيانات الإحصائية التي تغطي أهم جوانب هذه الأنشطة. ومن أجل مواكبة التطورات الميدانية التي تشهدها الأراضي الفلسطينية منذ انطلاقة انتفاضة الأقصى منذ أيلول عام 2000، وما صاحب هذه الانتفاضة من إجراءات تعسفية اسرائيلية من حصار وإغلاق طالت جميع نواحي الحياة في المجتمع الفلسطيني وخاصة القطاعات والأنشطة الاقتصادية المختلفة، وكانت أنشطة نقل الركاب من الأنشطة التي تأثرت بشكل ملحوظ بهذه الاجرات.

تم تنفيذ هذا المسح كمرفق لمسح النقل- القطاع غير المنظم 2000، والذي يغطي جميع أنشطة النقل التي لا تتبع لمؤسسات القطاع المنظم، والذي شمل جميع مواقف مركبات نقل الركاب والتي تختص بنقل الركاب بين المحافظات والتجمعات السكانية في الأراضي الفلسطينية.

وقد وفر هذا المسح بشكل أساسي بيانات عن بعض المؤشرات وقيم المتغيرات التي طرأت على هذا النشاط مقارنة مع ما كان عليه الوضع قبل الأحداث (أي انطلاقة انتفاضة الأقصى)، كالتغير في أعداد المركبات، التغير في المسافة التي تقطعها هذه المركبات والمسافة الزمنية اللازمة لذلك، والمعدل الزمني للمسافة المقطوعة، ونسبة الطرق غير المؤهلة التي تسلكها هذه المركبات، ومعدل الأجرة اليومية، عدد الرحلات المنجزة، دورية الصيانة للمركبات، معدل استهلاك قطع الغيار، وغير ذلك من المتغيرات ذات العلاقة. ويعرض التقرير في الجداول نتائج المسح حسب المحافظة.

باصدار هذا التقرير، نأمل أن نكون قد قدمنا إضافة نوعية وكمية بما يتعلق بواحد من القطاعات الاقتصادية الهامة في الأراضي الفلسطينية، حيث سيسهم ذلك في توفير قاعدة بيانات هامة لأغراض البحث والتحليل الاقتصادي، ويساعد متخذي القرارات والمخططين والمهتمين بأنشطة النقل في رسم السياسات الاقتصادية في هذه المرحلة من عملية البناء الوطني.

والله ولي التوفيق،،،

قائمة المحتويات

الصفحة	الموضوع
13	1. مقدمة
13	1.1 برنامج المسح
13	2.1 اهداف المسح
14	3.1 هيكلية التقرير
15	2. التعاريف والمصطلحات
17	3. النتائج الرئيسية
17	1.3 مقدمة
17	2.3 عدد المركبات
19	3.3 المسافة بين التجمعات السكانية
20	4.3 معدل الاستهلاك الشهري لقطع الغيار
20	5.3 دورية الصيانة الشهرية للمركبات
21	6.3 عدد الرحلات
23	4. المنهجية
23	1.4 استمارة المسح
23	2.4 الإطار والعينة
24	3.4 العمليات الميدانية
24	4.4 العمليات المكتبية
25	5.4 معالجة وجدولة البيانات
27	5. جودة البيانات
31	الجداول

قائمة الجداول

<u>الصفحة</u>	<u>الجدول</u>
31	جدول 1: عدد المركبات العاملة في أنشطة النقل البري للركاب غير المحدد بمواعيد قبل وبعد الأحداث حسب المحافظة في الأراضي الفلسطينية -2001.
32	جدول 2: متوسط طول المسافة المقطوعة بالكيلومتر قبل وبعد الأحداث حسب المحافظة في الأراضي الفلسطينية - 2001.
33	جدول 3: المعدل الزمني للمسافة المقطوعة في الرحلة الواحدة قبل وبعد الأحداث بالدقيقة حسب المحافظة في الأراضي الفلسطينية -2001.
34	جدول 4: نسبة المسافة غير المؤهلة من الطرق للرحلة الواحدة التي تقطعها المركبات قبل وبعد الأحداث حسب المحافظة في الأراضي الفلسطينية -2001.
35	جدول 5: معدل عدد الرحلات المنجزة يوميا للمركبة الواحدة قبل وبعد الأحداث حسب المحافظة في الأراضي الفلسطينية -2001.
36	جدول 6: معدل الأجرة اليومية قبل وبعد الأحداث حسب المحافظة في الأراضي الفلسطينية -2001.
37	جدول 7: معدل الاستهلاك الشهري للمركبة من قطع الغيار قبل وبعد الأحداث حسب المحافظة في الأراضي الفلسطينية -2001.
38	جدول 8: دورية الصيانة الشهرية للمركبات قبل وبعد الأحداث حسب المحافظة في الأراضي الفلسطينية -2001.
39	جدول 9: معدل عدد الرحلات اليومية المنجزة قبل وبعد الأحداث حسب حالة الرحلة والمحافظة في الأراضي الفلسطينية -2001.

ملخص تنفيذي

يعتبر قطاع النقل من القطاعات الاقتصادية الرئيسية في المجتمع الفلسطيني، والمتمثل بشكل رئيسي بقطاع النقل البري، فمن ناحية اقتصادية يمثل قطاع النقل شريحة مهمة تساهم بصورة فاعلة في الناتج المحلي الاجمالي، وتوفر فرص عمل للقوى العاملة في المجتمع، ومن ناحية جغرافية يحتل هذا القطاع أهمية خاصة حيث يمثل منظومة التواصل الأساسية داخل المجتمع وبين المجتمع والمجتمعات الأخرى.

يهدف هذا المسح بشكل أساسي إلى توفير بيانات عن التغيرات التي حصلت على بعض مؤشرات أنشطة نقل الركاب مقارنة مع ما كان عليه الوضع قبل 28 أيلول 2000 (أي قبل انطلاقة انتفاضة الأقصى) وما بعد الأحداث، كالتغير في أعداد مركبات نقل الركاب والتي تعمل على خطوط سير من مراكز المحافظات إلى التجمعات السكانية، التغير في المسافة التي تقطعها هذه المركبات والمسافة الزمنية لذلك، والمعدل الزمني للمسافات المقطوعة، ونسبة الطرق غير المؤهلة التي تقطعها هذه المركبات، ومعدل الأجرة اليومية، عدد الرحلات المنجزة، دورية الصيانة للمركبات، معدل استهلاك قطع الغيار، وغير ذلك من المتغيرات ذات العلاقة.

وكانت ابرز النتائج الرئيسية كالتالي:

1. عدد المركبات:

اظهرت نتائج المسح ان هناك تراجعاً في اعداد المركبات خلال عام 2001 مقارنة مع ما كانت عليه قبل انطلاقة انتفاضة الأقصى في محافظات الضفة الغربية، حيث بلغت نسبة التراجع 7.8%، وكانت اعلى نسبة تراجع في محافظة قلقيلية، حيث بلغت نسبة التراجع 43.3%. اما في محافظات غزة فقد زادت فيها اعداد المركبات بنسبة 24.9%، وكانت اعلى نسبة زيادة في محافظة رفح بنسبة 89.3%.

2. التغير في المسافة المقطوعة:

اشارة النتائج ان المسافة التي تقطعها المركبات من مراكز المحافظات الى التجمعات السكانية قد زادت خلال عام 2001 مقارنة مع ما كانت عليه قبل انطلاقة انتفاضة الأقصى في معظم المحافظات، وكانت اعلى نسبة تغير في محافظات الضفة الغربية في محافظة نابلس بنسبة 110.7%. اما في محافظات غزة فقد كانت اعلى نسبة في محافظة غزة وذلك بنسبة 49.8%.

3. نسبة الطرق غير المؤهلة التي تقطعها المركبات:

اما بخصوص نسبة الطرق غير المؤهلة التي تقطعها المركبات خلال الرحلة الواحدة، فقد بينت النتائج ان اعلى نسبة للطرق غير المؤهلة في محافظات الضفة الغربية كانت في محافظة نابلس حيث شكلت النسبة 47.3%. اما في محافظات غزة فقد كانت اعلى نسبة في محافظة دير البلح وذلك بنسبة 20.0%.

4. عدد الرحلات المنجزة:

أظهرت النتائج أن عدد الرحلات المنجزة خلال اليوم في عام 2001 مقارنة مع ما كانت عليه قبل انطلاقه انتفاضة الأقصى قد تراجع بشكل ملحوظ في معظم المحافظات، وبلغت أعلى نسبة تراجع في محافظات الضفة الغربية في محافظة قلقيلية بنسبة 58.3%. أما في محافظات غزة فقد كانت أعلى نسبة تراجع في محافظة غزة بنسبة 39.7%.

الفصل الأول

مقدمة

يعتبر قطاع النقل من القطاعات الاقتصادية الرئيسية في المجتمع الفلسطيني، والمتمثل بشكل رئيسي بقطاع النقل البري، فمن ناحية اقتصادية يمثل قطاع النقل شريحة مهمة تساهم بصورة فاعلة في الناتج المحلي الإجمالي، وتوفر فرص عمل للقوى العاملة في المجتمع، ومن ناحية جغرافية يحتل هذا القطاع أهمية خاصة حيث يمثل منظومة الاتصال الأساسية داخل المجتمع وبين المجتمع والمجتمعات الأخرى.

وقد زاد الاهتمام بإحصاءات النقل من قبل أصحاب القرارات والمؤسسات والوزارات لما لها من أهمية في التخطيط وإعادة بناء البنية التحتية في فلسطين.

ونتيجة لأهمية قطاع النقل، تم اقتراح إجراء مسح لتقييم وضع قطاع النقل في ظل الظروف الراهنة بهدف قياس التغيير الذي طرأ على قطاع النقل من الناحية الجغرافية والاقتصادية نتيجة للحصار الإسرائيلي المفروض على الأراضي الفلسطينية.

1.1 برنامج المسح:

يشمل هذا البرنامج المرحلتين التاليتين:

أ. المرحلة التحضيرية:

تتمثل هذه المرحلة في تحديد الهدف من جمع البيانات وتحديد مصادر هذه البيانات ثم تصميم الاستمارة وكتيب التعليمات الخاص بها وإعداد الميزانية التقديرية وخطة العمل والجدول الزمني وقواعد التدقيق والترميز وتحديد فترة جمع البيانات.

ب. المرحلة التنفيذية:

وتشتمل هذه المرحلة على عملية جمع البيانات من الميدان ومراجعتها وتدقيقها ميدانياً، ثم عملية تجهيز البيانات مكتيباً من خلال عملية الترميز والتدقيق النهائي، وإدخال البيانات على الحاسوب. وبعد الانتهاء من عملية الإدخال تستخرج الجداول النهائية التي تشتمل على نتائج المسح.

2.1 أهداف المسح:

يهدف هذا المسح إلى توفير البيانات التالية:

1. التغيير في أعداد المركبات التي تعمل بين المحافظات وبين المحافظة الواحدة وتجمعاتها .
2. التغيير في المسافة التي تقطعها المركبات بين المحافظات وبين المحافظة الواحدة وتجمعاتها.
3. التغيير في المعدل الزمني للمسافة التي تقطعها المركبات.
4. التغيير في نسبة المسافة غير المؤهلة التي تقطعها المركبات.
5. التغيير في عدد الرحلات المنجزة خلال اليوم من قبل المركبات.
6. التغيير في معدل الأجرة اليومية.
7. التغيير في معدل الاستهلاك الشهري للمركبات من قطع الغيار.

8. التغيير في دورية الصيانة للمركبات خلال شهر.

3.1 هيكلية التقرير:

يتضمن هذا التقرير عدة فصول كما يلي:

الفصل الأول: ويشمل مقدمة المسح والتي تتعرض لبرنامج المسح وأهدافه وهيكلية التقرير .

الفصل الثاني: ويحتوي على أهم التعاريف والمصطلحات التي تم استخدامها في هذا المسح مع شرح موجز لها.

الفصل الثالث: ويتناول عرضاً لأبرز النتائج الرئيسية المستخلصة من المسح.

الفصل الرابع: ويحتوي على المنهجية والتي تتعرض إلى استمارة المسح والإطار وشمولية المسح والعمليات الميدانية من

حيث جمع البيانات والعمليات المكتبية من تدقيق وترميز ومن ثم معالجة البيانات وجدولتها.

الفصل الخامس: ويتعلق بجودة البيانات ويشمل أبرز الملاحظات الميدانية، ملاحظات على البيانات.

جداول نتائج المسح: تم عرض جداول نتائج المسح على مستوى المحافظات.

الفصل الثاني

التعريف والمصطلحات

الوحدة الإحصائية:

تعتبر المركبة هي الوحدة الإحصائية لهذا المسح.

الأحداث:

مجموعة الإجراءات والسياسات الإسرائيلية التي فرضت على الأراضي الفلسطينية منذ نهاية شهر أيلول من عام 2000 أي منذ انطلاقة انتفاضة الأقصى.

المركبة:

كل مركبة ذات عجلات مصممة للسير على الطرق، هذه المركبات التي تمارس نشاط نقل الركاب على خطوط سير من مراكز المحافظات إلى التجمعات السكانية.

المسافة المقطوعة:

عبارة عن المسافة التي تقطعها المركبة خلال الرحلة الواحدة سواء من مركز المحافظة إلى مركز محافظة أخرى، أو بين المحافظة الواحدة وتجمعاتها مقاسا بالكيلومتر .

المعدل الزمني للمسافة المقطوعة:

عبارة عن الزمن الذي تقطعه المركبة للتنقل خلال الرحلة الواحدة سواء من مركز المحافظة إلى مركز محافظة أخرى، أو بين المحافظة الواحدة وتجمعاتها مقاسا بالكيلومتر معبرا عنه بالدقيقة.

المسافة غير المؤهلة:

عبارة عن المسافة التي تقطعها المركبة على طريق خلال الرحلة الواحدة، تتصف بأنها غير صالحة لسيير المركبة عليها وذلك وفقا للمعايير الدولية المتبعة في تصنيف الطرق.

الأجرة اليومية:

عبارة عن الأجرة اليومية الذي يتقاضاه سائق السيارة من الراكب مقابل نقله من تجمع إلى آخر خلال الرحلة الواحدة

معدل الاستهلاك الشهري لقطع الغيار:

عبارة عن القيمة الشهرية التي يدفعها مالك المركبة لشراء واستبدال قطع غيار للمركبة.

دورية الصيانة خلال شهر:

عبارة عن عدد المرات التي يتم عمل صيانة للمركبة فيها خلال شهر وذلك من أجل تصليح أي عطل أو إجراء أي تحسينات على المركبة سواء كانت تحسينات جارية أو رأسمالية.

الرحلة المنجزة:

عبارة عن الرحلة التي تقوم بها المركبة لنقل الركاب من تجمع لآخر، سواء كانت المركبة عند انطلاقها من مركز التجمع إلى تجمع آخر مكتملة الحمولة أم غير مكتملة.

معادلات احتساب المتوسطات والمعدلات:

$\frac{\text{مجموع المسافات المقطوعة}}{\text{عدد المركبات داخل المحافظة}} =$	متوسط طول المسافة المقطوعة
$\frac{\text{الزمن الكلي للمسافات المقطوعة}}{\text{عدد المركبات داخل المحافظة}} =$	المتوسط الزمني للمسافة المقطوعة
$\frac{\text{مجموع عدد الرحلات اليومية للمركبات}}{\text{عدد المركبات في المحافظة}} =$	متوسط عدد الرحلات اليومية للمركبة
$\frac{\text{مجموع الأجرة اليومية للراكب في الموقف}}{\text{عدد المركبات في المحافظة}} =$	متوسط الأجرة اليومية خلال الرحلة الواحدة
$\frac{\text{مجموع القيم الشهرية من قطع الغيار}}{\text{عدد المركبات في المحافظة}} =$	متوسط الاستهلاك الشهري للمركبة من قطع الغيار
$\frac{\text{مجموع عدد مرات الصيانة الشهرية للمركبات}}{\text{عدد المركبات في المحافظة}} =$	متوسط عدد مرات الصيانة الشهرية للمركبات
$100 * \frac{\text{القيمة بعد الأحداث} - \text{القيمة قبل الأحداث}}{\text{القيمة قبل الأحداث}} =$	معدل التغير

الفصل الثالث

النتائج الرئيسية

1.3 مقدمة:

يعتبر قطاع النقل من القطاعات الاقتصادية المهمة، وذلك بمساهمته في الناتج المحلي الإجمالي، وفي توفير فرص العمل، ويلعب هذا القطاع دوراً حيوياً في التواصل الجغرافي بين التجمعات السكانية بالإضافة إلى غير ذلك من التواصل عن طريق وسائل الاتصالات المختلفة.

يتأثر تركيب وحركة شبكة نقل الركاب بالأوضاع الميدانية والتسهيلات على أرض الواقع، إذ شهد عام 2001 العديد من الإغلاقات الدائمة والمؤقتة مما أثر في عدد وتوزيع مواقف المركبات، حيث الغي العديد من المواقف الثابتة لمركبات النقل واستحدث عدد آخر من المواقف. كما أن الإغلاقات أثرت في تحديد طبيعة المركبات التي تستطيع التجاوب أو السير في الطرق البديلة والتي خلقها المواطنون لتجاوز الحواجز العسكرية والسواتر الترابية التي وضعتها القوات الإسرائيلية.

يستعرض هذا الفصل أهم الآثار التي نجمت عن الإجراءات الإسرائيلية على مختلف مركبات قطاع نقل الركاب بما في ذلك عدد المركبات العاملة ومواقف المركبات والفترة الزمنية وتأثر دورية الصيانة وتبديل قطع الغيار وغير ذلك من المؤشرات ذات العلاقة.

2.3 عدد المركبات:

تبيّن النتائج أن عدد المركبات التي تمارس نشاط نقل الركاب على خطوط سير من مراكز المحافظات إلى التجمعات السكانية والتي تتبع للقطاع غير المنظم في الأراضي الفلسطينية والتي تم إحصاؤها خلال هذا المسح كانت قبل الأحداث (7286) مركبة، توزعت بواقع 79.8% في الضفة الغربية، مقابل 20.2% في قطاع غزة. أما بعد الأحداث فقد ارتفع عدد المركبات إلى (7478) مركبة، توزعت بواقع 72.1% في الضفة الغربية، و27.9% في قطاع غزة. وعلى مستوى أكثر تفصيلاً في الضفة الغربية فقد تبين أن عدد المركبات العاملة على خطوط سير وتمارس نشاط نقل الركاب قبل أحداث انتفاضة الأقصى كان (5816) مركبة، وانخفض هذا العدد بعد الأحداث إلى (5395) مركبة، أي أن نسبة التراجع في عدد المركبات بلغ 7.2%.

ويبين الشكل التالي توزيع عدد المركبات:

الشكل 1: عدد المركبات قبل الأحداث وبعدها في الضفة الغربية حسب المحافظة



يلاحظ من الشكل أن هناك بعض المحافظات قد تراجع عدد المركبات فيها حيث حصلت محافظة قلقيلية على أعلى نسبة تراجع في عدد المركبات (43.3%)، تليها محافظة القدس (32.1%)، أما محافظات طولكرم ونابلس فكانت نسبة التراجع فيها (19.9%، 19.6%) على التوالي.

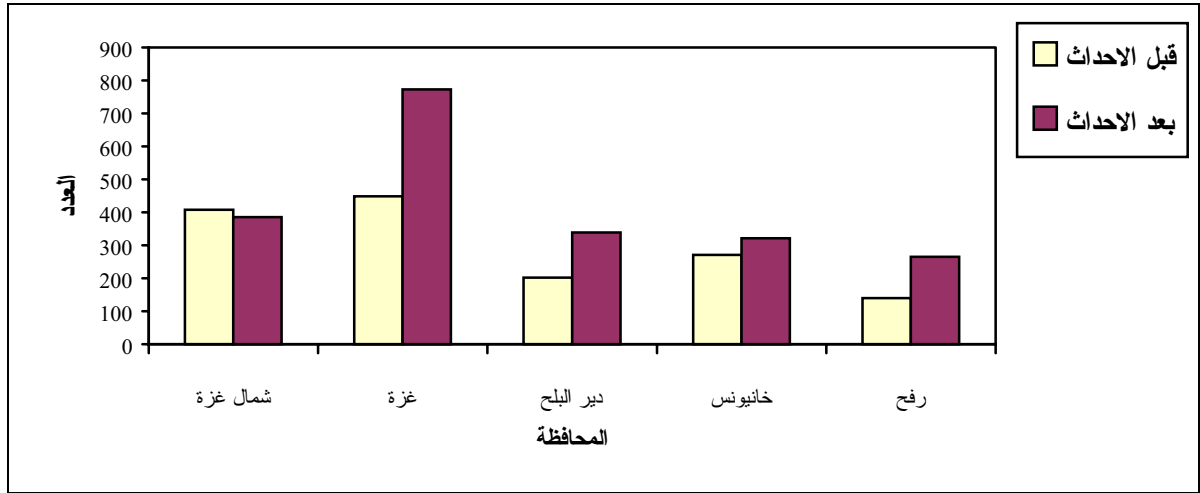
أما باقي المحافظات فقد حصل عليها تغير إيجابي في عدد المركبات: محافظة بيت لحم (25.1%)، محافظات الخليل، أريحا، جنين ورام الله (18.4%، 4.3%، 1.5%، 0.8%) على التوالي.

ويرجع السبب في هذا إلى اختلاف الإغلاقات التي تفرضها القوات الإسرائيلية من محافظة لأخرى في الضفة الغربية وما ينتج عنها من صعوبة التنقل بين التجمعات وطول المسافة التي تقطع بين تلك التجمعات، مما يؤدي إلى تعطيل عدد من المركبات عن العمل أو تحويلها من خط إلى آخر.

ونتيجة لكون أغلب المركبات التي تعمل على الخطوط الخارجية التي تصل بين مناطق الشمال والوسط مسجلة في مناطق الشمال فإن أغلب نسب التراجع في أعداد المركبات العاملة على هذه الخطوط تمثلت في محافظات الشمال (طولكرم، نابلس، قلقيلية).

أما في قطاع غزة فقد بينت النتائج أن عدد المركبات التي تمارس نشاط نقل ركاب في قطاع غزة بلغت (1470) مركبة قبل أحداث انتفاضة الأقصى، وقد ارتفع هذا العدد بعد الأحداث إلى (2083) مركبة، أي بنسبة زيادة مقدارها 41.7%. ويبين الشكل التالي توزيع عدد المركبات في قطاع غزة:

شكل 2: عدد المركبات قبل الأحداث وبعدها في محافظات قطاع غزة



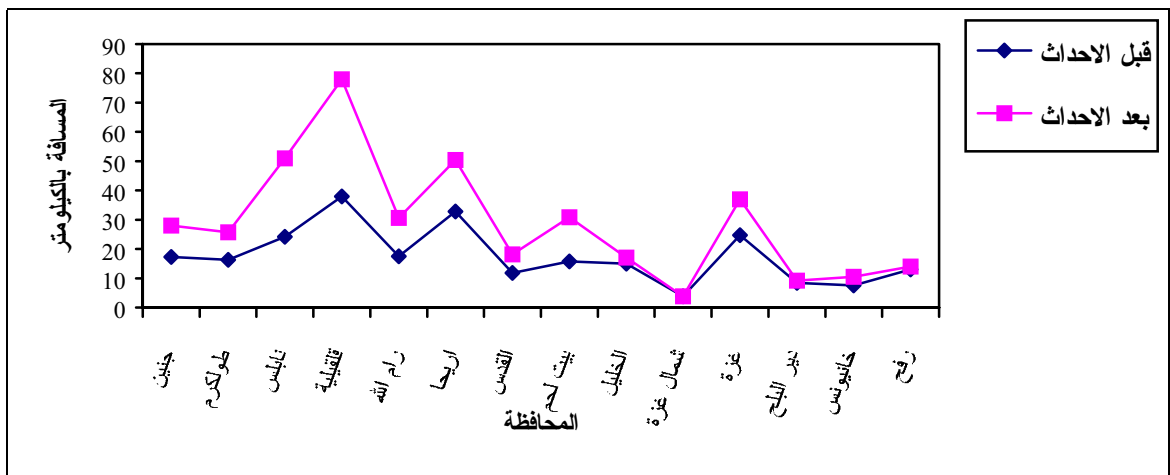
ويبين الشكل أن محافظة شمال غزة هي الوحيدة التي حصل فيها تراجع في عدد المركبات (5.6%)، بينما المحافظات الأخرى زادت أعداد المركبات فيها. ويرجع السبب في ذلك إلى أن أغلب العاملين في قطاع غزة يعملون في إسرائيل ونتيجة لإغلاق المعابر بين غزة وإسرائيل وفقدان الكثير منهم لفرص عملهم ومصادر كسب الرزق فقد اتجه عدد منهم إلى العمل ضمن أنشطة النقل للقطاع غير المنظم مما أدى إلى حدوث هذه الزيادة. ويلاحظ من الشكل أن محافظة رفح حصلت على أعلى نسبة زيادة (89.3%)، تليها محافظة غزة، دير البلح، ثم خانيونس (72.2%، 67.8%، 18.5%).

3.3 المسافة بين التجمعات السكانية

نتيجة للوضع الحالي في الأراضي الفلسطينية فإن المسافة بين التجمعات السكنية والتي تقطعها المركبة قد حدث عليها تغير، حيث ازدادت بنسب مختلفة بين محافظات في الأراضي الفلسطينية كما يظهر في الشكل رقم (3):

الشكل (3): معدل المسافة المقطوعة بين التجمعات قبل الأحداث وبعدها حسب المحافظة في الأراضي الفلسطينية

مقاسة بالكيلومتر



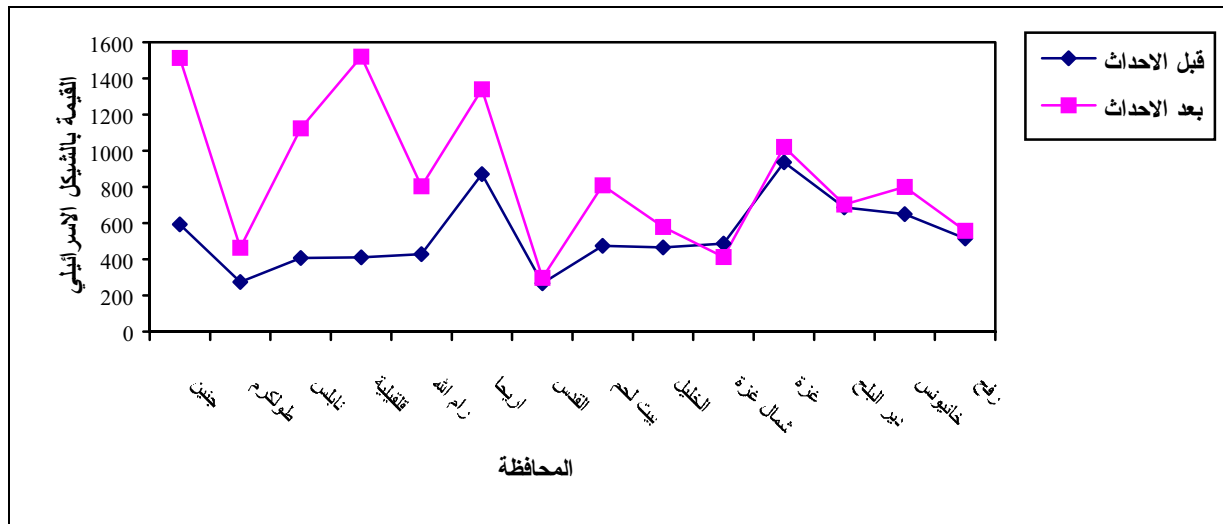
كما أن طبيعة ونوع الطريق التي يتم السير عليها اختلفت، فقد كانت في أغلبها طرق معبدة ومصممة لسير المركبات عليها، أما الآن فقد ارتفعت نسبة الطرق غير المؤهلة للسير عليها وذلك نتيجة لإغلاق الطرق الرئيسية مما أدى إلى استخدام المركبة للطرق الفرعية والطرق الترابية والوعرة. ويلاحظ من الجدول (4) أن نسبة التغير في هذه المسافة

في محافظات الضفة الغربية أعلى منها في محافظات قطاع غزة. ويرجع السبب في ذلك إلى الطبيعة الجغرافية للمنطقتين وسهولة الفصل بين مدن الضفة الغربية وإغلاق تلك الطرق، حيث أن الكثير من الطرق التي تصل مدن الضفة بعضها ببعض هي طرق التنافية وطرق مستوطنات مما يسهل عملية إغلاقها ومنع الفلسطينيين من السير عليها والبحث عن بديل لهم. كما أن استخدام مثل هذه الطرق يؤثر سلباً على المركبة من حيث دورية الصيانة والاستهلاك الشهري لقطع الغيار خاصة في محافظات الضفة الغربية، مما يعني ارتفاع قيمة الإهلاك السنوي للمركبة ونقص في العمر الافتراضي لها، هذا يفسر النقص في عدد المركبات في أغلب المحافظات، حيث أن جزءاً من هذه المركبات قد أصبح غير صالح للتنقل بين المدن، والجزء الآخر تم إتلافه.

4.3 معدل الاستهلاك الشهري لقطع الغيار:

أدت زيادة المسافة بين التجمعات السكنية والتي تقطعها المركبة بعد الأحداث، وسلوك كثير من المركبات مسافات من الطرق غير المؤهلة، إلى زيادة معدل الاستهلاك الشهري لهذه المركبات من قطع الغيار في معظم المحافظات بنسب مختلفة كما يظهر في الشكل رقم (4):

الشكل (4): معدل الاستهلاك الشهري لقطع الغيار مقاساً بالشيكلي قبل الأحداث وبعدها حسب المحافظة في الأراضي الفلسطينية.

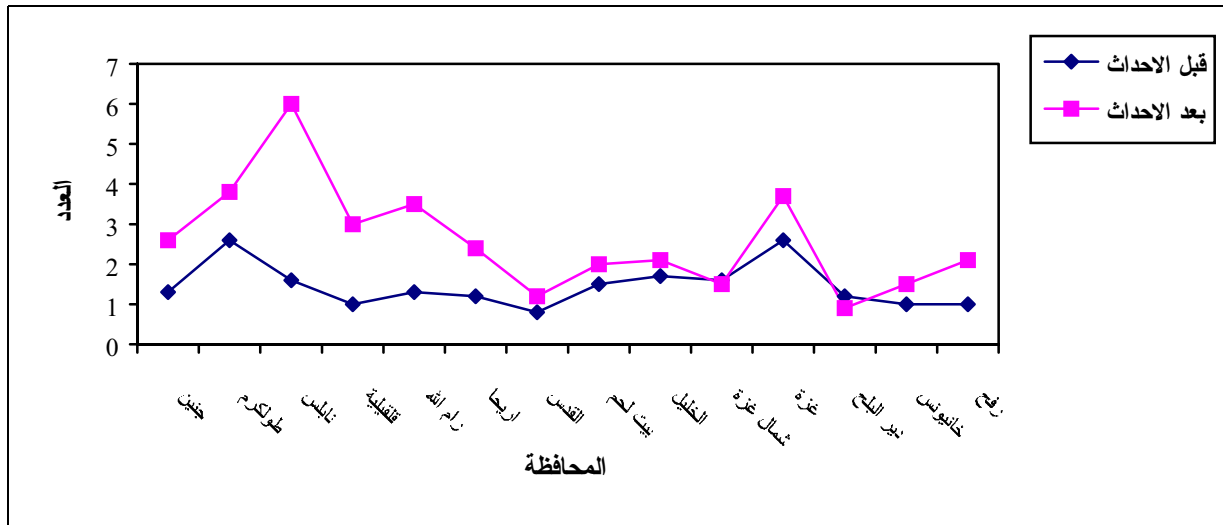


فقد أظهرت النتائج أن معدل استهلاك المركبات من قطع الغيار ازدادت بعد أحداث انتفاضة الأقصى حيث حصلت محافظة قلقيلية على أعلى نسبة زيادة في استهلاك قطع الغيار بمعدل 270.7% ضمن محافظات الضفة الغربية، وفي قطاع غزة فإن محافظة خان يونس كان فيها أعلى نسبة زيادة بمعدل 23.1%، وتفاوتت هذه النسبة بين بقية المحافظات، ولكن الطابع العام كما أظهرت النتائج فإن نسبة الزيادة في استهلاك قطع الغيار للمركبات أعلى في محافظات الضفة الغربية منه في قطاع غزة.

5.3 دورية الصيانة الشهرية للمركبات:

على ضوء ارتفاع معدل الاستهلاك الشهري من قطع الغيار فقد زادت دورية الصيانة الشهرية للمركبات في معظم المحافظات بنسب مختلفة كما يظهر في الشكل رقم (5):

الشكل (5): دورية الصيانة الشهرية قبل الأحداث وبعدها حسب المحافظة في الأراضي الفلسطينية.

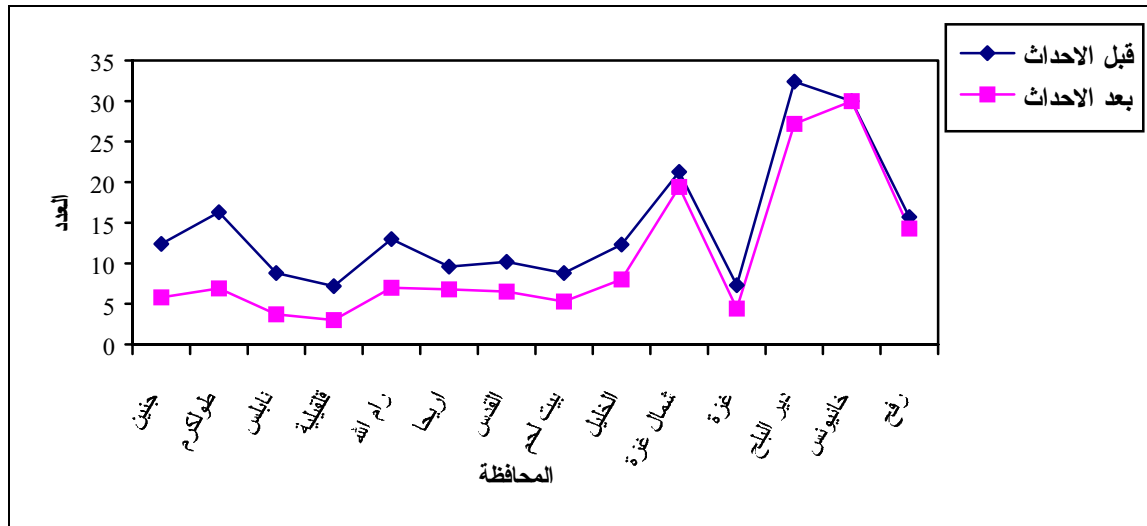


أشارت النتائج أن دورية الصيانة الشهرية للمركبات زادت بعد أحداث انتفاضة الأقصى باستثناء محافظتي شمال غزة ودير البلح، حيث تراجعت دورية الصيانة الشهرية بنسبة 6.3% و25.0% على التوالي، فيما حصلت محافظة نابلس على أعلى نسبة زيادة في دورية الصيانة الشهرية للمركبات بمعدل 275.0% ضمن محافظات الضفة الغربية، بينما حصلت محافظة خانيونس على أعلى نسبة زيادة بمعدل 50.0% ضمن محافظات قطاع غزة، وتفاوتت هذه النسبة بين بقية المحافظات، ولكن الطابع العام كما أظهرت النتائج فإن نسبة الزيادة في دورية الصيانة الشهرية للمركبات أعلى في محافظات الضفة الغربية منه في قطاع غزة.

6.3 عدد الرحلات

بينت نتائج المسح أن هناك تراجعاً واضحاً في عدد الرحلات اليومية التي تتجزأها المركبات على خطوط عملها، بالإضافة إلى زيادة نسبة الرحلات غير مكتملة العدد، حيث تظهر النتائج أن محافظة طولكرم حصلت على أعلى نسبة تراجع في عدد الرحلات المنجزة خلال اليوم بنسبة 58.0%، وفي قطاع غزة حصلت محافظة غزة على أعلى نسبة تراجع بمعدل 40.0%، والشكل رقم (6) يوضح ذلك:

الشكل (6): معدل عدد الرحلات اليومية المنجزة قبل الأحداث وبعدها حسب المحافظة في الأراضي الفلسطينية.



الفصل الرابع

المنهجية

يشمل هذا الفصل عرضاً لاستمارة المسح والإطار والعينة والعمليات الميدانية والمكتبية وجدولة ومعالجة البيانات.

1.4 استمارة المسح:

تم تصميم استمارة المسح بحيث تغطي بعض متغيرات النقل التي تم توقع حصول تغيير عليها نتيجة للأحداث التي طرأت على الأراضي الفلسطينية، وتشمل الاستمارة على ما يلي:

1. التغيير الذي طرأ على حركة المركبات من عدد المركبات، عدد الرحلات المنجزة وسمة هذه الرحلة.
2. التغيير في المسافة التي تقطعها المركبة للتنقل من تجمع لآخر وسمة هذه المسافة.
3. التغيير في معدل الأجرة اليومية.
4. التغيير في معدل الاستهلاك الشهري لقطع الغيار.
5. التغيير في دورية الصيانة خلال شهر.

2.4 الإطار والعينة:

1.2.4 الشمول:

يغطي المسح جميع مواقف المركبات التي تمارس نشاط نقل الركاب غير المحدد بمواعيد بين المحافظات، والمحافظات وتجمعاتها على مستوى الأراضي الفلسطينية.

مجتمع الهدف:

يشمل المجتمع المستهدف في هذا المسح نظرياً :

1. المركبات العمومية للركاب: هي عبارة عن المركبات التي ترخص كتنقل ركاب عمومي من قبل وزارة النقل والمواصلات ويتم الحصول على أعداد المركبات حسب المحافظة من الوزارة، ويستثنى من هذه المركبات ما هو مملوك لمنشآت ذات عنوان ثابت (مثل مكاتب التاكسي) واعتبار أن أنشطتها قد أدرجت في مسح القطاع المنظم، وأما المركبات التي تسجل في مكاتب التاكسيات مقابل عمولة فهي مشمولة في المسح، وبذلك يكون مسح النقل غير المنظم يقتصر على المركبات الصغيرة (السيارات والباصات الصغيرة)، وأما الباصات الكبيرة فتتبع جميعها للقطاع المنظم.

2. المركبات الخصوصية للركاب: هي المركبات الخاصة التي تمارس أنشطة النقل العام للركاب.

الإطار:

شكلت مواقف المركبات والتي تتبع للقطاع غير المنظم والتي يبلغ عددها (111) موقفاً إطار هذا المسح، وشملت هذه المواقف المركبات التي تمارس نشاط نقل الركاب ما بين محافظات الأراضي الفلسطينية، أو بين المحافظة الواحدة وتجمعاتها بغض النظر عن ترخيص هذه المركبات سواء كانت نقل ركاب عمومي أو نقل ركاب خصوصي.

تصميم العينة:

العينة المستخدمة في المسح هي عبارة عن عينة عشوائية حيث تم اختيار مركبة من بين المركبات التي تقوم بنقل الركاب ما بين تجمعين سكانيين وتنطلق وتعود إلى نفس الموقف.

3.4 العمليات الميدانية:

1.3.4 اختيار وتدريب العاملين:

يتم اختيار العاملين في الميدان من العناصر المؤهلة ومن ذوي الخبرة في العمل الإحصائي كلما كان ذلك ممكناً، ثم يتم تدريبهم تدريباً نظرياً وعملياً. وفي نهاية التدريب تجري عملية اختبارهم لتحديد مدى معرفتهم بمفاهيم وتعليمات الاستمارة، ويتم اختيار الأفضل من بين المتدربين ليشكلوا فريق تنفيذ العمل الميداني، ويقوم المتدربون بنفس الوقت بتقييم الدورة التدريبية بما يفيد في تطويرها مستقبلاً.

2.3.4 تنظيم وإدارة العمل الميداني:

يتم تنفيذ عملية جمع البيانات والتنسيق ميدانياً وفق الخطة المعدة لذلك، بالإضافة لإعداد التعليمات والنماذج والأدوات اللازمة للعمل الميداني. ويتشكل فريق العمل الميداني من منسق للعمل الميداني ومنسقين للمناطق وفرق ميدانية، حيث ضم كل فريق مشرفاً وخمسة باحثين. وتتطلب مهمة الإشراف والمتابعة والتدقيق لمختلف فعاليات المشروع وجود مكاتب في المحافظات قريبة من مختلف مناطق العمل بحيث يتم استخدامها كمراكز لتجميع أفراد الفرق العاملة في الميدان قبل وبعد انتهاء العمل اليومي، حيث تتم عملية استلام وتسليم أدوات المسح المختلفة واستيفاء النماذج وكتابة التقارير ومراجعة وتدقيق حصيلة العمل اليومي.

3.3.4 جمع البيانات:

جمعت بيانات المسح بأسلوب المقابلة الشخصية لأصحاب أو سائقي المركبات بواسطة باحثين مؤهلين ومدربين تدريباً جيداً ولديهم المعرفة بجميع المفاهيم الخاصة بالبيانات الإحصائية المطلوبة وذلك باستخدام الاستمارة الخاصة بالمسح.

4.3.4 التدقيق الميداني:

يقوم الباحث ومن ثم المشرف بتدقيق الاستمارة تدقيقاً شكلياً وفنياً أولاً حسب قواعد التدقيق المعدة مسبقاً.

4.4 العمليات المكتبية:

1.4.4 التدقيق المكتبي:

تسلم الاستمارات المستوفاة والمدققة ميدانياً للمدقق المكتبي الذي يقوم بتدقيق الاستمارات تدقيقاً نهائياً، بحيث تراجع الاستمارات التي يشك بدقة أية معلومات بها مع المبحوث وتصحح الأخطاء لتكون الاستمارات جاهزة للترميز ومن ثم الإدخال.

2.4.4 الترميز:

بعد الانتهاء من عملية التدقيق تسلم الاستمارات للمرمز الذي يقوم بترميزها طبقاً لأدلة الترميز المعدة مسبقاً والمعمول بها في الجهاز المركزي للإحصاء الفلسطيني بحيث تكون جاهزة لإدخال بياناتها على الحاسوب ليتم استخراج النتائج.

5.4 معالجة وجدولة البيانات:

يتم إعداد كافة البرامج اللازمة لمعالجة بيانات المسح، حيث يتم إعداد برنامج الإدخال والتدقيق، وأما جدولة بيانات المسح فتكون عن طريق الإدارة الفنية للمسح.

1.5.4 تدريب مدخلي البيانات:

قبل البدء بإدخال البيانات تم تدريب عدد من مدخلي البيانات على استعمال برنامج الإدخال نظريا وعمليا وتم تزويد كل منهم بدليل تعليمات الإدخال وبعد ذلك بوشر بإدخال بيانات المسح على الحاسوب.

2.5.4 إدارة وتنظيم عملية الإدخال:

يتم بالإشراف على عملية الإدخال وإعداد التعليمات والنماذج والأدوات اللازمة لإدخال البيانات، ويتشكل فريق إدخال البيانات من مشرف إدخال ومدخلي بيانات ومدقي إدخال.

3.5.4 تدقيق البيانات المدخلة:

تعد برامج خاصة لتدقيق البيانات المدخلة وفق قواعد التدقيق المتعلقة باتساق وشمول بيانات الاستثمارات، وتتم عمليات التدقيق على مرحلتين:

- المرحلة الأولى: خلال عملية الإدخال نفسها حيث صممت برامج الإدخال بما يمنع إدخال بيانات مناقضة لقواعد التدقيق الخاصة بهذه المرحلة.
- المرحلة الثانية: وتشمل إعداد قوائم بالاستثمارات التي تشمل أية أخطاء مناقضة للجزء الآخر من قواعد التدقيق.

4.5.4 جدولة البيانات:

بعد الانتهاء من إدخال البيانات وتدقيقها وتنظيفها من أية أخطاء، يتم استخراج جداول أولية لنتائج المسح وذلك وفق نماذج الجداول المعدة مسبقا لهذا المسح. وتدقيق هذه الجداول وفق قواعد الاتساق والمعادلات الخاصة بها للوصول إلى الجداول النهائية للمسح.

الفصل الخامس

جودة البيانات

يشمل مفهوم جودة البيانات عناصر عديدة تشمل المفاهيم والمصطلحات وأداة القياس والأخطاء الإحصائية Sampling Errors بما في ذلك تصميم العينة واختيارها، بالإضافة إلى الأخطاء غير الإحصائية Non sampling Errors.

الأخطاء الإحصائية

استند هذا المسح على حصر شامل لجميع مواقف المركبات والتي تعمل بين المحافظات، والمحافظات وتجمعاتها في الأراضي الفلسطينية. لذلك فإن احتمال حدوث مثل هذه الأخطاء قليل جداً. التحليل الإحصائي للإطار ونسبة الاستجابة تشير إلى أن تأثير الأخطاء الإحصائية قليل بشكل عام، حيث أن الإطار (مواقف المركبات) حديث تم جمعه خلال عام 2000.

الأخطاء غير الإحصائية

لقد تم تنفيذ هذا المسح في ظروف استثنائية من حيث الوقت المتاح لإنجاز المسح وصعوبة الاتصالات والإعاقات التي واجهها فريق البحث في الإشراف الميداني والوصول إلى بعض المناطق بسبب إجراءات الحصار المفروضة على الأراضي الفلسطينية خلال فترة العمل الميداني والمعالجة المكتبية للاستمارات بالرغم من كل ما ذكر أعلاه، فقد حاول الفريق الميداني وفريق العمل المكتبي الوصول إلى أفضل ما يمكن ضمن الإمكانيات والظروف المتاحة، حيث تم التحقق من البيانات ودراستها، إلا أن ذلك كله لا يمنع من حصول بعض الأخطاء الهامشية بسبب الظروف المذكورة.

جدول 1: عدد المركبات العاملة في أنشطة النقل البري للركاب غير المحدد بمواعيد قبل وبعد الأحداث

المحافظة في الأراضي الفلسطينية-2001

Table 1: Number of Passengers Land Transport Vehicles Working in Non-Scheduled Time Fram by Governorate in the Palestinian Territory: Pre-Post Intifada-2001

Governorate	نسبة التغير في أعداد المركبات Rate of Change in Number of Vehicles (%)	عدد المركبات بعد الأحداث Number of Vehicles Post Intifada	عدد المركبات قبل الأحداث Number of Vehicles Pre Intifada	المحافظة
Jenin	1.5	474	467	جنين
Tulkarm	-19.9	293	366	طولكرم
Nablus	-19.6	673	837	نابلس
Qalqilya	-43.3	89	157	قلقيلية
Ramallah	0.8	1251	1241	رام الله
Jericho	4.3	169	162	اريجا
Jerusalem	-32.1	876	1291	القدس
Bethlehem	25.1	688	550	بيت لحم
Hebron	18.4	882	745	الخليل
West Bank	-7.2	5395	5816	الضفة الغربية
North Gaza	-5.6	385	408	شمال غزة
Gaza City	72.2	773	449	غزة
Deir Al-Balah	67.8	339	202	دير البلح
Khan Younis	18.5	321	271	خان يونس
Rafah	89.3	265	140	رفح
Gaza Strip	41.7	2083	1470	قطاع غزة

Actions. The israel measures and policies, which applied at the Palestinian Territory since 28th september 2000, the beginning of Al-Aqsa Intifada

الأحداث: مجموعة الإجراءات والسياسات الإسرائيلية التي فرضت على الأراضي الفلسطينية منذ نهاية شهر ايلول من عام 2000 أي منذ انطلاق انتفاضة الأقصى.

جدول 2: متوسط طول المسافة المقطوعة بالكيلومتر قبل وبعد الاحداث حسب المحافظة في الاراضي الفلسطينية-2001

Table 2: Average of Traveling Distance by Governorate in the Palestinian Territory: Pre-Post Intifada-2001

Governorate	معدل التغير في المسافة المقطوعة	متوسط طول المسافة بعد الأحداث (كم) Average of Traveling Distance Post Intifada (KM)	متوسط طول المسافة قبل الأحداث (كم) Average of Traveling Distance Pre Intifada (KM)	المحافظة
	Rate of Change in Traveling Distance			
Jenin	61.8	28.0	17.3	جنين
Tulkarm	57.7	25.7	16.3	طولكرم
Nablus	110.7	51.0	24.2	نابلس
Qalqilya	105.3	78.0	38.0	قلقيلية
Ramallah	74.9	30.6	17.5	رام الله
Jericho	53.7	50.4	32.8	اريجا
Jerusalem	54.2	18.2	11.8	القدس
Bethlehem	94.9	30.8	15.8	بيت لحم
Hebron	14.0	17.1	15.0	الخليل
North Gaza	0.0	3.8	3.8	شمال غزة
Gaza City	49.8	37.0	24.7	غزة
Deir Al-Balah	9.5	9.2	8.4	دير البلح
Khan Younis	40.0	10.5	7.5	خان يونس
Rafah	7.7	14.0	13.0	رفح

Actions: The Israeli measures and policies, which applied at the Palestinian Territory since 28th september 2000, the beginning of Al-Aqsa Intifada .

الاحداث: مجموعة الإجراءات والسياسات الإسرائيلية التي فرضت على الأراضي الفلسطينية منذ نهاية شهر ايلول من عام 2000 أي منذ انطلاق انتفاضة الأقصى.

جدول 3: المعدل الزمني للمسافة المقطوعة في الرحلة الواحدة قبل وبعد الأحداث بالدقيقة حسب المحافظة في الأراضي الفلسطينية-2001

Table 3: Average Time of Traveling Distance by Governorate in the Palestinian Territory: Pre-Post Intifada-2001

Governorate	معدل التغير في المعدل الزمني للمسافة Rate of Change in Average Time of Traveling Distance	المعدل الزمني للمسافة المقطوعة بعد الأحداث (دقيقة) Average Time of Traveling Distance Post Intifada (Minute)	المعدل الزمني للمسافة المقطوعة قبل الأحداث (دقيقة) Average Time of Traveling Distance Pre Intifada (Minute)	المحافظة
Jenin	164.0	47.0	17.8	جنين
Tulkarm	121.5	46.3	20.9	طولكرم
Nablus	227.1	83.4	25.5	نابلس
Qalqilya	235.7	96.0	28.6	قلقيلية
Ramallah	133.0	49.4	21.2	رام الله
Jericho	132.3	72.0	31.0	أريحا
Jerusalem	79.7	38.1	21.2	القدس
Bethlehem	324.9	88.8	20.9	بيت لحم
Hebron	58.3	38.0	24.0	الخليل
North Gaza	0.0	10.4	10.4	شمال غزة
Gaza City	179.9	87.9	31.4	غزة
Deir Al-Balah	54.2	27.3	17.7	دير البلح
Khan Younis	66.7	37.5	22.5	خان يونس
Rafah	75.0	35.0	20.0	رفح

Actions: The Israeli measures and policies, which applied at the Palestinian Territory since 28th september 2000, the beginning of Al-Aqsa Intifada .

الأحداث: مجموعة الإجراءات والسياسات الإسرائيلية التي فرضت على الأراضي الفلسطينية منذ نهاية شهر ايلول من عام 2000 أي منذ انطلاق انتفاضة الأقصى.

جدول 4: نسبة المسافة غير المؤهلة من الطرق للرحلة الواحدة التي تقطعها المركبات قبل وبعد الأحداث حسب المحافظة في الأراضي الفلسطينية-2001

Table 4: Percent of Unprepared Traveling Distance for One Trip by Governorate in the Palestinian Territory: Pre-Post Intifada-2001

Governorate	نسبة المسافة غير المؤهلة بعد الأحداث Percentage of Unprepared Traveling Distance Post Intifada (%)	نسبة المسافة غير المؤهلة قبل الأحداث Percentage of Unprepared Traveling Distance Pre Intifada (%)	المحافظة
Jenin	36.9	0.0	جنين
Tulkarm	21.5	0.0	طولكرم
Nablus	47.3	0.0	نابلس
Qalqilya	40.0	0.0	قلقيلية
Ramallah	34.5	1.0	رام الله
Jericho	25.0	0.0	اريجا
Jerusalem	11.9	0.0	القدس
Bethlehem	15.8	0.0	بيت لحم
Hebron	9.8	1.3	الخليل
North Gaza	7.5	7.5	شمال غزة
Gaza City	13.6	1.4	غزة
Deir Al-Balah	20.0	15.7	دير البلح
Khan Younis	0.0	0.0	خان يونس
Rafah	2.9	0.0	رفح

Actions: The Israeli measures and policies, which applied at the Palestinian Territory since 28th september 2000, the beginning of Al-Aqsa Intifada .

الأحداث: مجموعة الإجراءات والسياسات الإسرائيلية التي فرضت على الأراضي الفلسطينية منذ نهاية شهر ايلول من عام 2000 أي منذ انطلاق انتفاضة الأقصى.

جدول 5: معدل عدد الرحلات المنجزة يوميا للمركبة الواحدة قبل وبعد الأحداث حسب المحافظة في الأراضي

Table 5: Average Number of Daily Vehicle Trips by Governorate in the Palestinian Territory: Pre-Post Intifada-2001

Governorate	معدل التغير في عدد الرحلات Rate of Change in Number of Trips	معدل عدد الرحلات المنجزة يوميا بعد الأحداث Average Number of Trips Post Intifada	معدل عدد الرحلات المنجزة يوميا قبل الأحداث Average Number of Trips Pre	المحافظة
Jenin	-53.2	5.8	12.4	جنين
Tulkarm	-57.7	6.9	16.3	طولكرم
Nablus	-58.0	3.7	8.8	نابلس
Qalqilya	-58.3	3.0	7.2	قلقيلية
Ramallah	-46.2	7.0	13.0	رام الله
Jericho	-29.2	6.8	9.6	اريجا
Jerusalem	-9.8	6.5	10.2	القدس
Bethlehem	-39.8	5.3	8.8	بيت لحم
Hebron	-35.0	8.0	12.3	الخليل
North Gaza	-8.7	19.4	21.3	شمال غزة
Gaza City	-39.7	4.4	7.3	غزة
Deir Al-Balah	-16.0	27.2	32.4	دير البلح
Khan Younis	0.0	30.0	30.0	خان يونس
Rafah	-8.9	14.3	15.7	رفح

Actions: The Israeli measures and policies, which applied at the Palestinian Territory since 28th september 2000, the beginning of Al-Aqsa Intifada .

الاحداث: مجموعة الإجراءات والسياسات الإسرائيلية التي فرضت على الأراضي الفلسطينية منذ نهاية شهر ايلول من عام 2000 أي منذ انطلاق انتفاضة الأقصى.

جدول 6: معدل الأجرة اليومية قبل وبعد الأحداث حسب المحافظة في الأراضي الفلسطينية-2001

Table 6: Average of Daily Traveling Costs by Governorate in the Palestinian Territory: Pre-Post Intifada-2001

(Value in NIS)

(القيمة بالشيكل الاسرائيلي الجديد)

Governorate	معدل التغير في الأجرة اليومية Rate of Change in Average of Daily Traveling Costs	معدل الأجرة اليومية بعد الأحداث Average of Daily Traveling Costs Post Intifada	معدل الأجرة اليومية قبل الأحداث Average of Daily Traveling Costs Pre Intifada	المحافظة
Jenin	48.8	6.4	4.3	جنين
Tulkarm	76.1	8.1	4.6	طولكرم
Nablus	113.8	13.9	6.5	نابلس
Qalqilya	31.6	15.0	11.4	قلقيلية
Ramallah	42.4	4.7	3.3	رام الله
Jericho	65.6	10.6	6.4	اريجا
Jerusalem	80.0	7.2	4.0	القدس
Bethlehem	38.5	5.4	3.9	بيت لحم
Hebron	37.8	5.1	3.7	الخليل
North Gaza	0.0	5.5	5.5	شمال غزة
Gaza City	6.5	3.3	3.1	غزة
Deir Al-Balah	5.3	2.0	1.9	دير البلح
Khan Younis	25.0	2.5	2.0	خانيونس
Rafah	20.0	2.4	2.0	رفح

Actions: The Israeli measures and policies, which applied at the Palestinian Territory since 28th september 2000, the beginning of Al-Aqsa Intifada .

الاحداث: مجموعة الإجراءات والسياسات الإسرائيلية التي فرضت على الأراضي الفلسطينية منذ نهاية شهر ايلول من عام 2000 أي منذ انطلاقه انتفاضة الأقصى.

جدول 7: معدل الاستهلاك الشهري للمركبة من قطع الغيار قبل وبعد الاحداث حسب المحافظة في الاراضي الفلسطينية-

2001

Table 7: Average of Monthly Expenditure for Spare Parts by Governorate in the Palestinian Territory: Pre-Post Intifada-2001

(Value in NIS)

(القيمة بالشيكل الاسرائيلي الجديد)

Governorate	معدل التغير في معدل الاستهلاك الشهري للمركبة من قطع الغيار	معدل الاستهلاك الشهري للمركبة من قطع الغيار بعد الاحداث	معدل الاستهلاك الشهري للمركبة من قطع الغيار قبل الاحداث	المحافظة
	Rate of Change in Average of Monthly Expenditure for Spare Parts	Average of Monthly Expenditure for Spare Parts Post Intifada	Average of Monthly Expenditure for Spare Parts Pre Intifada	
Jenin	155.4	1512.5	592.2	جنين
Tulkarm	68.7	463.3	274.7	طولكرم
Nablus	175.7	1124.4	407.8	نابلس
Qalqilya	270.7	1520.0	410.0	قلقيلية
Ramallah	87.6	802.9	427.9	رام الله
Jericho	54.0	1340.0	870.0	اريجا
Jerusalem	11.5	297.7	266.9	القدس
Bethlehem	70.4	809.4	475.0	بيت لحم
Hebron	24.4	578.8	465.4	الخليل
North Gaza	15.4	487.5	412.5	شمال غزة
Gaza City	9.2	1021.4	935.7	غزة
Deir Al-Balah	2.2	702.3	686.9	دير البلح
Khan Younis	23.1	800.0	650.0	خان يونس
Rafah	8.3	557.1	514.3	رفح

Actions: The Israeli measures and policies, which applied at the Palestinian Territory since 28th september 2000, the beginning of Al-Aqsa Intifada .

الاحداث: مجموعة الإجراءات والسياسات الإسرائيلية التي فرضت على الأراضي الفلسطينية منذ نهاية شهر ايلول من عام 2000 أي منذ انطلاق انتفاضة الأقصى.

جدول 8: دورية الصيانة الشهرية للمركبات قبل وبعد الأحداث حسب المحافظة في الأراضي الفلسطينية-2001

Table 8: Average of Monthly Periodic Maintenance by Governorate in the Palestinian Territory: Pre-Post Intifada-2001

Governorate	معدل التغير في دورية الصيانة Rate of Change in Average of Monthly Periodic Maintenance	دورية الصيانة بعد الأحداث خلال شهر Average of Monthly Periodic Maintenance Post Intifada	دورية الصيانة قبل الأحداث خلال شهر Average of Monthly Periodic Maintenance Pre Intifada	المحافظة
Jenin	108.0	2.6	1.3	جنين
Tulkarm	46.2	3.8	2.6	طولكرم
Nablus	275.0	6.0	1.6	نابلس
Qalqilya	200.0	3.0	1.0	قلقيلية
Ramallah	169.2	3.5	1.3	رام الله
Jericho	100.0	2.4	1.2	أريحا
Jerusalem	50.0	1.2	0.8	القدس
Bethlehem	33.3	2.0	1.5	بيت لحم
Hebron	23.5	2.1	1.7	الخليل
North Gaza	6.3	1.6	1.5	شمال غزة
Gaza City	42.3	3.7	2.6	غزة
Deir Al-Balah	25.0	1.2	0.9	دير البلح
Khan Younis	50.0	1.5	1.0	خان يونس
Rafah	5.0	2.1	2.0	رفح

Actions: The Israeli measures and policies, which applied at the Palestinian Territory since 28th September 2000, the beginning of Al-Aqsa Intifada .

الأحداث: مجموعة الإجراءات والسياسات الإسرائيلية التي فرضت على الأراضي الفلسطينية منذ نهاية شهر أيلول من عام 2000 أي منذ انطلاق انتفاضة الأقصى.

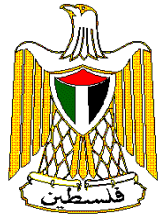
جدول 9: معدل عدد الرحلات اليومية المنجزة قبل وبعد الاحداث حسب حالة الرحلة والمحافظة
في الاراضي الفلسطينية-2001

Table 9: Average Number of Trips by Trips Status and Governorate in the Palestinian Territory: Pre-Post Intifada-2001

Governorate	Post Intifada				Pre Intifada				المحافظة
	نسبة غير المكتمل	نسبة المكتمل	نسبة المكتمل	معدل عدد	نسبة غير المكتمل	نسبة المكتمل احيانا	نسبة المكتمل	معدل عدد	
	Complattence percentage (%)	Some Time Complattence percentage (%)	Complattence percentage (%)	الرحلات المنحذة Avarage Number of Trips	Complattence percentage (%)	Some Time Complattence percentage (%)	Complattence percentage (%)	الرحلات المنحذة Avarage Number of Trips	
Jenin	9.4	78.1	12.5	5.8	0.0	46.9	53.1	12.4	جنين
Tulkarm	26.7	60.0	13.3	6.9	0.0	13.3	86.7	16.3	طولكرم
Nablus	12.5	71.9	15.6	3.7	0.0	18.8	81.3	8.8	نابلس
Qalqilya	100.0	0.0	0.0	3.0	20.0	40.0	40.0	7.2	قلقيلية
Ramallah	4.2	87.5	8.3	7.0	0.0	62.5	37.5	13.0	رام الله
Jericho	0.0	60.0	40.0	6.8	0.0	60.0	40.0	9.6	اريجا
Jerusalem	0.0	84.6	15.4	6.5	0.0	53.8	46.2	10.2	القدس
Bethlehem	0.0	75.0	25.0	5.3	0.0	6.3	93.8	8.8	بيت لحم
Hebron	0.0	38.5	61.5	8.0	0.0	23.1	76.9	12.3	الخليل
North Gaza	0.0	100.0	0.0	19.4	0.0	87.5	12.5	21.3	شمال غزة
Gaza City	0.0	57.1	42.9	4.4	0.0	0.0	100.0	7.3	غزة
Deir Al-Balah	30.8	69.2	0.0	27.2	0.0	23.1	76.9	32.4	دير البلح
Khan Younis	0.0	100.0	0.0	30.0	0.0	100.0	0.0	30.0	خان يونس
Rafah	14.3	85.7	0.0	14.3	0.0	85.7	14.3	15.7	رفح

Actions: The Israeli measures and policies, which applied at the Palestinian Territory since 28th september 2000, the beginning of Al-Aqsa Intifada .

الاحداث: مجموعة الإجراءات والسياسات الإسرائيلية التي فرضت على الأراضي الفلسطينية منذ نهاية شهر ايلول من عام 2000 أي منذ انطلاق انتفاضة الأقصى.



Palestinian Central Bureau of Statistics

The Effect of Israeli Measures on Passengers Transport Activities During Year 2001

February, 2003

© February 2003.
All rights reserved.

Suggested Citation:

Palestinian Central Bureau of Statistics, 2003. *The Effect of Israeli Measures on Transport Activities During Year 2001. Ramallah – Palestine.*

All correspondence should be directed to:
Dissemination and Documentation Department/ Division of User Services
Palestinian Central Bureau of Statistics
P.O.Box 1647, Ramallah - Palestine.

Tel: (972/970)-2-240 6340
E-Mail: diwan@pcbs.pna.org

Fax: (972/970)-2-240 6343
web-site: <http://www.pcbs.org>

Acknowledgement

The success of the PCBS' fieldwork teams could not be possible without the kind reception and full cooperation of owners and drivers of the surveyed vehicles. The PCBS expresses its gratitude to all of them and appreciates their commitment to bringing this achievement into light.

Preface

Since the outbreak of the blessed Al-Aqsa Intifada, on September 28th 2000, the Israeli occupation authorities have embarked on imposing all types of siege, collective punishments and oppressive measures against the Palestinian people and economy.

The survey results include data about the effect of Israeli measures on transport activity before and after Al-Aqsa Intifada, related to the number of vehicles, average of traveling distance, average time for traveling distance, number of trips, average daily traveling cost, periodic maintenance.

The Palestinian Central Bureau of Statistics is pleased to issue this report that basically involves main transport indicators for the effect of Israeli measures on transport activities before and after Al-Aqsa Intifada.

February 2003

**Hasan Abu Libdeh, Ph.D.
President**

Table of Contents

<u>Subject</u>	<u>Page</u>
1. Introduction	[13]
1.1. Objectives	[13]
1.2. Report Structure	[13]
2. Concepts and Definitions	[15]
3. Main Findings	[17]
4. Methodology	[19]
4.1 Questionnaire	[19]
4.2 Coverage	[19]
4.3 Survey Stages	[19]
Tables	31

List of Tables

<u>Table</u>		<u>Page</u>
Table 1 :	Number of Passengers Land Transport Vehicles Working in Non-Scheduled Time Fram by Governorate in the Palestinian Territory: Pre-Post Intifada-2001.	31
Table 2:	Average of Traveling Distance by Governorate in the Palestinian Territory: Pre-Post Intifada-2001.	32
Table 3:	Average Time of Traveling Distance by Governorate in the Palestinian Territory: Pre-Post Intifada-2001.	33
Table 4:	Percent of Unprepared Traveling Distance for One Trip by Governorate in the Palestinian Territory: Pre-Post Intifada-2001.	34
Table 5:	Average Number of Daily Vehicle Trips by Governorate in the Palestinian Territory: Pre-Post Intifada-2001.	35
Table 6:	Average of Daily Traveling Costs by Governorate in the Palestinian Territory: Pre-Post Intifada-2001.	36
Table 7:	Average of Monthly Expenditure for Spare Parts by Governorate in the Palestinian Territory: Pre-Post Intifada-2001.	37
Table 8:	Average of Monthly Periodic Maintenance by Governorate in the Palestinian Territory: Pre-Post Intifada-2001.	38
Table 9:	Average Number of Trips by Trips Status and Governorate in the Palestinian Territory: Pre-Post Intifada-2001.	39

Summary

The transportation activities is one of the main economic sectors in the Palestinian society. This sector contributes to the gross domestic product significantly, and provides working opportunities for a considerable amount of people.

The survey results include data on the effect of Israeli measures on transport activity before and after Al-Aqsa Intifada, related to the number of vehicles, average of traveling distance, average time for traveling distance, number of trips, average daily traveling cost, Periodic maintenance.

The main results were:

1. Number of Vehicles:

The results show that the number of vehicles decline during year 2001 compared with the situation before Al-Aqsa Intifada, in the West Bank governorates the number of vehicles decline with 7.8% percent, the highest decline was in Qalqilia governorate with 43.3% percent. In Gaza strip governorates the number of vehicles increase with 24.9% percent, where the highest increase was by 89.3% in the Rafah governorate.

2. Average of traveling distance:

The results show that average of traveling distance from the center of governorates to localities increase during year 2001 compared with the situation before Al-Aqsa Intifada, in the West Bank governorate the highest increase was in Nablus governorate with 110.7% percent. In Gaza strip governorates the highest increase was by 49.8% in the Gaza governorate.

3. Unprepared traveling distance:

The results show that average of Unprepared traveling distance increase during year 2001 compared with the situation before Al-Aqsa Intifada, in the West Bank governorate the highest increase was in Nablus governorate with 47.3% percent. In Gaza strip governorates the highest increase was by 12.2% in the Gaza governorate.

4. Number of trips:

The results show that the number of trips decline during year 2001 compared with the situation before Al-Aqsa Intifada, in the West Bank governorates the highest decline was in Qalqilia governorate with 58.3% percent. In Gaza strip governorates the highest decline was by 39.7% in the Gaza governorate.

Chapter One

Introduction

The transportation activities are one of the main economic sectors in the Palestinian society. This sector contributes to the gross domestic product significantly, and provides working opportunities for a considerable amount of people.

Geographically, this sector occupies special importance because it represents the primary means of communication inside the society and between the society and the others. This survey implemented as annex with transport 2000 the informal sector survey.

1. Objectives:

The survey aims to obtain data on:

- 1.1 Number of vehicles.
- 1.2 Average of traveling distance.
- 1.3 Average of time for traveling distance.
- 1.4 Percentage of unprepared traveling distance.
- 1.5 Average number of trips.
- 1.6 Average of daily traveling costs.
- 1.7 Average value of monthly expenditure for spare parts.
- 1.8 Average of monthly periodic maintenance times.

2. Report Structure

The report is divided into many chapters as follows:

- 2.1 Chapter One: This chapter comprises an introduction to the survey including survey program, objectives and report structure.
 - 2.2 Chapter Two: This chapter involves the main concepts and terms used in this report with a brief description for each of them.
 - 2.3 Chapter Three: This chapter presents the most prominent findings of the survey.
 - 2.4 Chapter Four: This chapter discusses the preparation of the study. It also sheds light on the methodology, questionnaire, data collection activities, data processing and tabulation.
- Statistical Tables: All attached tables are presented on the national level

Chapter Two

Concepts and Definitions

This chapter presents the main terms and definitions used in the development of survey tools and – based on which – data collection and processing took place. These terms and definitions are basically based on international recommendations, while taking into account the peculiarities of the Palestinian status.

Statistical Unit:

The study unit, the Statistical Unit for this survey is vehicle

Actions:

The Israeli measures and policies, which applied at the Palestinian Territory since 28th September 2000; the beginning of Al-Aqsa Intifada

Vehicle:

Every vehicle that has wheels designed to be driven on roads.

Traveling Distance:

The Traveling Distance that the vehicle travel through one trip from governorate center to another, or between the same governorate and its localities by kilometer.

Average of Time for Traveling Distance:

The time which the vehicle taken to move from locality to another during one trip.

Unprepared Traveling Distance:

The distance that the vehicle travel through one trip, this distance described that unprepared for vehicle to move on it.

Daily Payment:

The amount of money that the driver get from a passenger in order to move him from locality to another for one trip.

Average Value of Monthly Expenditure for Spare Parts:

The Average of monthly value which the owner of vehicle paid to change spare parts for the vehicle.

Periodic Maintenance:

The number of times that the owner makes maintenance for the vehicle during the month.

Chapter Three

Main Findings

The main findings of this survey as follows:

Governorate	Change in Number of vehicles (%)	Change in Traveling Distance (%)	Percentage Change of Traveling Time (%)	Change in Number of Trips (%)	Change in Average of Daily Payment (%)	Change in Average of Monthly Expenditure for Spare Parts (%)
Jenin	1.5	61.8	164.0	-53.2	48.8	155.4
Tulkarm	-19.9	57.7	121.5	-57.7	76.1	68.7
Nablus	-19.6	110.7	227.1	-58.0	113.8	175.7
Qalqilya	-43.3	105.3	235.7	-58.3	31.6	270.7
Ramallah	0.8	74.9	133.0	-46.2	42.4	87.6
Jericho	4.3	53.7	132.3	-29.2	65.6	54.0
Jerusalem	-32.1	54.2	79.7	-9.8	80.0	11.5
Bethlehem	25.1	94.9	324.9	-39.8	38.5	70.4
Hebron	18.4	14.0	58.3	-35.0	37.8	24.4
North Gaza	-5.6	0.0	0.0	-8.7	0.0	15.4
Gaza City	72.2	49.8	179.9	-39.7	6.5	9.2
Deir-albalah	67.8	9.5	54.2	-16.0	5.3	2.2
Khan Younis	18.5	40.0	66.7	0.0	25.0	23.1
Rafah	89.3	7.7	75.0	-8.9	20.0	8.3

Chapter Four

Methodology

4.1 Questionnaire:

The questionnaire used for this survey was designed taking into account major economic variables pertaining to the examined phenomenon and it meets the needs of the Palestinian situation after Al-Aqsa Intifada .

4.2 Coverage:

The survey implemented as annex with transport – informal sector survey 2000, the survey covered all traffic line between governorates and localities.

4.3 Survey Stages:

4.3.1 Preparation Stage: This stage consisted of examining available data and specifying objectives and data sources, as well as developing the questionnaire, manual, dummy tables, work plan, time-table, editing and coding rules.

4.3.2 Implementation stage:

4.3.2.1 Fieldwork operations: Such operation are initiated following the recruitment and training of qualified interviewers activities including interviewing .

4.3.2.2 Data processing and tabulation consists of the following :

- Developing a data entry program and training operators
- Organizing data entry processes
- Post-data entry editing
- Tabulation