الجامعة الإسلامية – غـــــزة
عمـــادة الدراســـات العليـــا
كلية الهندسة –البنية التحتية

تقييم وتطوير المعايير المستخدمة في اختيار مشاريع البنية التحتية التطويرية
(مشاريع الطرق في بلدية غزة كحالة دراسية)

Evaluation and Development of the Criteria used in the selection of development projects for Infrastructure (road projects in Gaza City Municipality as a case study)

إعداد الباحث:
م. عبدالعال علي ماهر أبو راس

إشراف
د. م. ماهر عبد الفتاح الحلاق

قُدمَ هَذا البحثُ اِستِكمَالاً لِمُتَطلباتِ الحُصولِ عَلى دَرَجَةِ الْمَاجِستِيرِ
فِي الهندسة– البنية التحتية بِكُلِيةِ الهندسة فِي الْجَامِعَةِ الإسلامِيةِ بِغَزة

رجب/1437هـ _ مايو/2016م

إقـــــــرار

أنا الموقع أدناه مقدم الرسالة التي تحمل العنوان:

تقييم وتطوير المعايير المستخدمة في اختيار مشاريع البنية التحتية التطويرية
(مشاريع الطرق في بلدية غزة كحالة دراسية)

Evaluation and Development of the Criteria used in the selection of development projects for Infrastructure (road projects in Gaza City Municipality as a case study)

أقر بأن ما اشتملت عليه هذه الرسالة إنما هو نتاج جهدي الخاص، باستثناء ما تمت الإشارة إليه حيثما ورد، وأن هذه الرسالة ككل أو أي جزء منها لم يقدم من قبل الآخرين لنيل درجة أو لقب علمي أو بحثي لدى أي مؤسسة تعليمية أو بحثية أخرى.

Declaration

I understand the nature of plagiarism, and I am aware of the University's policy on this.

The work provided in this thesis, unless otherwise referenced, is the researcher's own work, and has not been submitted by others elsewhere for any other degree or qualification.

Student's name:	عبد العال علي أبو راس	اسم الطالب:
Signature:		التوقيع:
Date:	2016/5/2	التاريخ:

بسم الله الرحمن الرحيم

الجامعة الإسلامية – غزة
The Islamic University - Gaza

مكتب نائب الرئيس للبحث العلمي والدراسات العليا هاتف داخلي 1150

الرقم.....ج.س.غ/35/..... Ref

التاريخ.....2016/05/02..... Date

نتيجة الحكم على أطروحة ماجستير

بناءً على موافقة شئون البحث العلمي والدراسات العليا بالجامعة الإسلامية بغزة على تشكيل لجنة الحكم على أطروحة الباحث/ عبدالعال علي ماهر عبدالعال أبو راس لنيل درجة الماجستير في كلية *الهندسة* قسم الهندسة المدنية- الهندسة المدنية/ البنى التحتية وموضوعها:

تقييم وتطوير المعايير المستخدمة في اختيار مشاريع البنية التحتية التطويرية (مشاريع الطرق في بلدية غزة كحالة دراسية)

Evaluation and Development of the Criteria used in the selection of development projects for infrastructure (road projects in Gaza City Municipality as a case study)

وبعد المناقشة العلنية التي تمت اليوم الاثنين 25 رجب 1437هـ، الموافق2016/05/02م الساعة الثانية عشرة والنصف ظهراً بمبنى القدس، اجتمعت لجنة الحكم على الأطروحة والمكونة من:

د. ماهر عبد الفتاح الحلاق	مشرفاً و رئيساً	.....
د. خالد عبد الرؤوف الحلاق	مناقشاً داخلياً	.....
د. بسام عبد الرحمن تايه	مناقشاً خارجياً	.....

وبعد المداولة أوصت اللجنة بمنح الباحث درجة الماجستير في كلية *الهندسة*/ قسم الهندسة المدنية- الهندسة المدنية/ البنى التحتية.

واللجنة إذ تمنحه هذه الدرجة فإنها توصيه بتقوى الله ولزوم طاعته وأن يسخر علمه في خدمة دينه ووطنه.

والله ولي التوفيق،،،

نائب الرئيس لشئون البحث العلمي والدراسات العليا

أ.د. عبدالرؤوف علي المناعمة

P.O. Box 108, Rimal, Gaza, Palestine fax: +970 (8) 286 0800 فاكس Tel: +970 (8) 286 0700 ص.ب. 108 الرمال، غزة، فلسطين هاتف
public@iugaza.edu.ps www.iugaza.edu.ps

ملخص الدراسة

هدفت هذه الدراسة إلى تقييم وتطوير المنهجية والمعايير المتبعة في تحديد أولويات اختيار المشاريع التطويرية للبنية التحتية في بلدية غزة؛ لتساعد المسؤولين وصناع القرار في التخطيط المستقبلي، وبناء الخطط الاستراتيجية على معايير ثابتة؛ لتحقيق أعلى معدلات العدالة الاجتماعية في التمتع بالخدمات الأساسية التي تقدمها البلدية للمواطن؛ باستخدام المنهج الوصفي التحليلي؛ حيث تم تصميم استبانة تطوير المعايير التي يمكن اتباعها في تحديد أولويات المشاريع التطويرية، وذلك باستطلاع آراء العاملين في المشاريع التطويرية للبنية التحتية على مستوى القطاع العام والخاص، والبالغ عددهم (400) مهندس ومهندسة؛ حيث تم توزيع (80) استبانة على عينة عشوائية منهم، ومن ثم تم تطبيق هذه المعايير على بلدية غزة من خلال إعادة صياغة الاستبانة لاستطلاع آراء (25) مهندسًا من العاملين في المشاريع التطويرية للبنية التحتية في بلدية غزة، لدراسة الوضع القائم في تحديد أولويات مشاريع البنية التحتية في بلدية غزة.

أظهرت نتائج تقدير العاملين في الأنشطة التطويرية في القطاعين: الخاص والعام، أن أهم المعايير التي يجب أخذها بالحسبان عند تحديد أولويات اختيار المشاريع التطويرية للبنية التحتية هي المعايير الاقتصادية، يليها المعايير التنموية، فالمعايير الفنية والتصميمية، تليها المعايير السياسية والأمنية، والمعايير البيئية، ومن ثم المعايير السياسية والأمنية، وأخيراً المعايير الاجتماعية.

كما أظهرت النتائج التزام بلدية غزة بنسبة 71.7% من المعايير الموضوعة، وكان أكثر المعايير التي نالت التزاماً من البلدية هي المعايير الفنية والتصميمية، يليها المعايير المتعلقة بالتمويل وسياسة المانح، ومن ثم المعايير الاجتماعية، فالبيئية، كما أظهرت النتائج ضعف التزام البلدية بكل من المعايير السياسية والأمنية، والمعايير التنموية، والاقتصادية.

وقد أوصت الدراسة بضرورة اهتمام وزارة الحكم المحلي والقائمين على البلديات، بدراسة يتم من خلالها وضع معايير محددة لتحديد أولويات اختيار المشاريع التطويرية للبنية التحتية، مع نشرها لضمان الشفافية في تنفيذ هذه المعايير.

Abstract

This study aimed at the evaluation and development of the criteria and methods implemented at prioritizing the infrastructure development projects at Municipality of Gaza. This has been carried out to help administrators and decision makers in their future plans. In this context, strategic plans should be based on consistent criteria that offer the highest level of social justice where all residents have the right to benefit from the basic services offered by the Municipality. This has been achieved through implementing the descriptive analytic methodology. The study designed a questionnaire to find out the criteria that could be used in prioritizing the infrastructure development projects. The questionnaire targeted the engineers engaged in such projects. Population of the study was 400 engineers working in the local public and private sectors, and the study sample was 80 engineers who were randomly selected. The concluded criteria were then implemented on Municipality of Gaza through preparing another version of the questionnaire directed to 25 engineers. Those engineers work in the infrastructure development projects at the Municipality. This was intended to diagnose the current situation in this regard.

Results firstly obtained from the public and private sector engineers who are engaged in the infrastructure development projects. Results showed that the most important criteria that should be considered in prioritizing the infrastructure development projects are the economic criteria. This is respectively followed by the following criteria: the development, technical, political and security; and finally social criteria.

Results also showed that Municipality of Gaza is committed to the proposed criteria by 71.7% of its activities. The most considered criteria by the Municipality were the technical ones. This was respectively followed by the criteria related to funding policy, social context, and environmental requirements. Results also showed that the least considered criteria were the political and security criteria, in addition to the development and economic ones.

The study recommended that Ministry of Governance and concerned municipalities should carry out studies to specify their standards in prioritizing the infrastructure development projects. These standards should be published to ensure transparency in the implementation of these standards.

بسم الله الرحمن الرحيم

قال تعالى:

﴿يَرْفَعِ اللَّهُ الَّذِينَ آمَنُوا مِنْكُمْ وَالَّذِينَ أُوتُوا الْعِلْمَ دَرَجاتٍ وَاللَّهُ بِما تَعْمَلُونَ خَبِيرٌ﴾

[المجادلة: 11]

صدق الله العظيم

الإهــداء

إلى معلم البشرية كل خير.. إلى الهادي البشير.. إلى سيد الأولين والآخرين.. إلى سيدنا محمد صلى الله عليه وسلم.

إلى والدي الحبيب.... ووالدتي الحنونة..... حفظهما الله ورعاهما.

إلى إخواني وأخواتي الأحباب على قلبي.

إلى أصدقائي ورفقاء دربي الأعزاء الذين ساندوني في مسيرتي التعليمية.

إلى الأساتذة الكرام الذين بذلوا الجهد من أجل وصول هذا البحث إلى النور.

إلى أرواح الشهداء الذين سطروا بدمائهم أروع معاني البطولة والفداء في معارك الوفاء والنصر والتمكين.

إلى الشعب الفلسطيني المجاهد المرابط على أرض فلسطين.

إلى المسجد الأقصى فك الله قيده.

إلى انتفاضة القدس، انتفاضة التحرير بإذن الله.

إلى الأسرى العظماء القابعين خلف قضبان السجون فك الله قيدهم.

إليكم جميعاً أُهدي هذا العمل المتواضع.

شكر وتقدير

الحمد لله الذي بنعمته تتم الصالحات، والصلاة والسلام على الرسول المعلم، الذي علمنا قيمة الاعتراف والتقدير والشكر لمن هم أهل الفضل؛ حيث قال صلى الله عليه وسلم: "من لا يشكر الناس لا يشكر الله"، وبعد أن أتم الله نعمته علي إذ أتممت هذه الرسالة العلمية، والتي أسال الله أن يكتب لي أجرها، وأن ينفع بها.

واعترافاً لذوي الفضل بفضلهم ولذوي العلم بعلمهم، أتقدم بأسمى آيات الشكر والامتنان والتقدير والمحبة إلى أساتذتي الأفاضل الذين مهدوا لنا طريق العلم والمعرفة، وأخص بالشكر والتقدير الدكتور الفاضل/ **ماهر عبد الفتاح الحلاق**، الذي تفضل بالإشراف والتوجيه، وسعة الصدر، فكان خير موجه لي في رحلة البحث والتنقيب.

وأتقدم بخالص الشكر والتقدير للجنة المناقشة ممثلة بكل من: الدكتور/ **خالد عبد الرؤوف الحلاق (مناقشًا داخليًّا)**، والدكتور/ **بسام عبد الرحمن تايه (مناقشًا خارجيًّا)** على تفضلهما بقبول مناقشة الرسالة والحكم عليها، وإثرائها بملاحظاتهما السديدة، سائلاً الله –عز وجل– أن يديم عليهما موفور الصحة والعافية، وأن يجزيهما خير الجزاء.

كما أتقدم بالشكر والتقدير للجامعة الإسلامية، وأخص جميع العاملين في كلية الهندسة، وأخيراً، كل الشكر والتقدير لكل الإخوة الذين شجعوا وساهموا في إنجاح هذه الدراسة.

وإذ أشكر لهم هذا الجهد على ما قدموا من عطاء مميز أسال الله أن يجعله في موازين حسناتهم، وصدق الله القائل في محكم التنزيل ﴿**هل جزاء الإحسان إلا الإحسان**﴾.

الباحث

عبدالعال علي ماهر أبو راس

قائمة المحتويات

إقـــــــــرار ..... أ

ملخص الدراسة .....ت

الإهـداء ..... ح

شكر وتقدير ..... خ

قائمة المحتويات .....د

فهرس الجداول ..... س

فهرس الأشكال والرسومات التوضيحية..... ص

الفصل الأول الإطار العام للدراسة 1

الفصل الأول الإطار العام للدراسة 2

1.1 مقدمة 2

2.1 مشكلة الدراسة 3

3.1 فرضيات الدراسة 3

4.1 أهداف الدراسة 3

5.1 منطقة الدراسة 4

6.1 دراسات سابقة..... 4

7.1 منهجية الدراسة 5

الفصل الثاني البنية التحتية للطرق 7

(دراسة نظرية حول مشاريع التنمية والتطوير) 7

الفصل الثاني البنية التحتية للطرق 8

(دراسة نظرية حول مشاريع التنمية والتطوير) 8

1.2 مقدمة 8

2.2 نبذة عامة حول البنية التحتية 8
1.2.2 تعريف البنية التحتية: 8
2.2.2 قطاعات البنية التحتية: 9
3.2.2 أهمية البنية التحتية: 10
4.2.2 اعتبارات اختيار مشاريع تطوير البنية التحتية: 11
3.2 البنية التحتية للطرق 11
1.3.2 نبذة عامة حول تنمية البنية التحتية للطرق 12
2.3.2 مراحل تطوير البنية التحتية للطرق 12
3.3.2 أهداف مشاريع تطوير البنية التحتية للطرق 13
4.3.2 استراتيجيات عمليات تنمية البنية التحتية للطرق وتطويرها 19
4.2 عمليات تقييم واختيار مشاريع تنمية وتطوير البنية التحتية للطرق 21
1.4.2 تعريف التقييم 22
2.4.2 شروط التقييم لاختيار مشاريع تطوير البنية التحتية للطرق 23
3.4.2 معايير التقييم لاختيار مشاريع تطوير البنية التحتية للطرق 23
الفصل الثالث واقع مشاريع تنمية البنية التحتية للطرق في مدينة غزة وتطويرها (آليات التقييم والاختيار) 26
الفصل الثالث واقع مشاريع تنمية البنية التحتية للطرق في مدينة غزة وتطويرها (آليات التقييم والاختيار) 27
1.3 مقدمة 27
2.3 واقع مشاريع تنمية البنية التحتية للطرق في مدينة غزة وتطويرها 27
1.2.3 الواقع الجيوسياسي لمدينة غزة وأثره على عمليات التنمية والتخطيط 27
3.2.2 الوضع الراهن للبنية التحتية لمدينة غزة 29
3.2.3 حقائق وأرقام حول المشاريع التطويرية التي تم تنفيذها في السنوات الأخيرة 30
3.4.2 مستقبل البنية التحتية في مدينة غزة 31

3.3 الخطة الاستراتيجية لمدينة غزة التي أعدتها بلدية غزة 32
1.3.3 أهمية الخطة الاستراتيجية 32
2.3.3 أهداف الخطة الاستراتيجية 32
3.3.3 منهجية إعداد الخطة الاستراتيجية 33
4.3.3 القضايا التنموية ذات الأولوية 34
5.3.3 خطة التنفيذ فيما يتعلق بالبنية التحتية للطرق 35
4.3 الجهات المسؤولة عن اختيار مشاريع تنمية البنية التحتية لمدينة غزة وتطويرها، ودورها في ذلك 36
1.4.3 بلدية غزة 36
2.4.3 وزارة الحكم المحلي 37
3.4.3 صندوق تطوير البلديات وإقراضها 39
الفصل الرابع الطريقة والإجراءات 43
الفصل الرابع الطريقة والإجراءات 44
1.4 مقدمة 44
2.4 منهجية الدراسة 44
3.4 طرق جمع البيانات 44
4.4 مجتمع الدراسة 45
5.4 خصائص عينة الدراسة 45
6.4 أداة الدراسة 50
7.4 صدق الاستبانة وثباتها 51
8.4 المعالجات الإحصائية 56
الفصل الخامس نتائج الدراسة الميدانية وتفسيرها 57
الفصل الخامس نتائج الدراسة الميدانية وتفسيرها 58

1.5 اختبار التوزيع الطبيعي (اختبار كولمجروف– سمرنوف (1- Sample K-S)) 58

2.5 اختبار فرضيات الدراسة 58

الفصل السادس النتائج والتوصيات 88

الفصل السادس النتائج والتوصيات 89

1.6 مقدمة 89

2.6 النتائج 89

3.6 التوصيات 90

المراجع 91

قائمة المراجع 92

أولًا– المراجع العربية 92

ثانيًا– المراجع الأجنبية 93

الملاحق 95

فهرس الجداول

جدول (1.3): القضايا التنموية ذات الأولوية حسب الخطة الاستراتيجية لمدينة غزة التي عدته (بلدية غزة، 2012م) .35

جدول (2.3). خطة تنفيذ قضية عدم كفاية شبكات الطرق وكفاءتها حسب الخطة الاستراتيجية لمدينة غزة التي عدتها (بلدية غزة، 2012م).....36

جدول رقم (1.4): توزيع عينتي الدراسة حسب متغير الجنس.....46

جدول رقم (2.4): توزيع عينتي الدراسة حسب العمر.....46

جدول رقم (3.4): توزيع عينتي الدراسة حسب التخصص.....47

جدول رقم (4.4): توزيع عينتي الدراسة حسب المستوى العلمي.....48

جدول رقم (5.4): توزيع عينتي الدراسة حسب عدد سنوات الخبرة في مجال المشاريع التطويرية.....48

جدول رقم (6.4): توزيع عينة الدراسة حسب متغير طبيعة عمل الجهة التي يعمل بها.....49

جدول رقم (7.4): توزيع عينة الدراسة حس بمتغير طبيعة عمل الجهة التي يعمل بها.....49

جدول رقم (8.4): آراء عينتي الدراسة حول توفير منهجية في دراسة أولويات المشاريع التطويرية 50

جدول رقم (9.4): مقياس ليكرت السداسي.....51

جدول رقم (10.4): صدق الاتساق الداخلي لفقرات الاستبانة.....53

جدول رقم (11.4): معامل الارتباط بين معدل كل محور من محاور الدراسة مع المعدل الكلي لفقرات الاستبانة.....54

جدول رقم (12.4): معامل الثبات (طريقة التجزئة النصفية).....55

جدول رقم (13.4): معامل الثبات (طريقة الفا كرونباخ).....55

جدول رقم (1.5): اختبار التوزيع الطبيعي (1-Sample Kolmogorov-Smirnov).....58

جدول رقم (2.5): تحليل فقرات المحور الأول: المعايير التنموية للمشاريع التطويرية/ البنى التحتية 59

جدول رقم (3.5): تحليل فقرات المحور الثاني: المعايير الاجتماعية.....60

جدول رقم (4.5): تحليل فقرات المحور الثالث: المعايير الاقتصادية.....61

جدول رقم (5.5): تحليل فقرات المحور الرابع: المعايير الفنية والتصميمية.....63

جدول رقم (6.5): تحليل فقرات المحور الخامس: المعايير البيئية.....64

جدول رقم (7.5): تحليل فقرات المحور السادس: المعايير السياسية والأمنية.....65

جدول رقم (8.5): تحليل فقرات المحور السابع: المعايير المتعلقة بالتمويل وسياسة المانح.....66

جدول رقم (9.5): نتائج اختبار t حسب الفروق في تقدير الأهمية النسبية للمعايير تبعًا لسمات عينة الدراسة الخاصة بالقطاعين العام والخاص المتعلقة بالجنس.....68

جدول رقم (10.5): نتائج تحليل التباين الأحادي (One Way ANOVA) بين إجابات المبحوثين في تقدير الأهمية النسبية للمعايير تبعًا لسمات عينة الدراسة الخاصة بالقطاعين العام والخاص المتعلقة بالعمر.....69

جدول رقم (11.5): نتائج تحليل التباين الأحادي (One Way ANOVA) بين إجابات المبحوثين في تقدير الأهمية النسبية للمعايير تبعًا لسمات عينة الدراسة الخاصة بالقطاعين العام والخاص المتعلقة بالتخصص.....71

جدول رقم (12.5): نتائج تحليل التباين الأحادي (One Way ANOVA) بين إجابات المبحوثين في تقدير الأهمية النسبية للمعايير تبعًا لسمات عينة الدراسة الخاصة بالقطاعين العام والخاص المتعلقة بالمستوى التعليمي 72

جدول رقم (13.5) نتائج تحليل التباين الأحادي (One Way ANOVA) بين إجابات المبحوثين في تقدير الأهمية النسبية للمعايير تبعًا لسمات عينة الدراسة الخاصة بالقطاعين العام والخاص المتعلقة بالخبرة في مجال المشاريع التطويرية.....74

جدول رقم (14.5) نتائج تحليل التباين الأحادي (One Way ANOVA) بين إجابات المبحوثين في تقدير الأهمية النسبية للمعايير تبعًا لسمات عينة الدراسة الخاصة بالقطاعين العام والخاص المتعلقة بطبيعة عمل الجهة التي يعمل بها من يقوم بتعبئة الاستبانة.....75

جدول رقم (15.5): نتائج اختبار t حسب الفروق في تقدير الأهمية النسبية للمعايير تبعًا لسمات عينة الدراسة الخاصة بالقطاعين العام والخاص المتعلقة بقناعة المبحوثين بوجود دراسة لأولويات المشاريع التطويرية.....77

فهرس الأشكال والرسومات التوضيحية

شكل (1.1): رسم بياني يوضح تتابع خطوات منهجية الدراسة 6

شكل (1.2): أهداف عملية تنمية البنية التحتية للطرق وتطويرها، واتجاهات واعتبارات تحقيقها. 14

شكل (1.3): منهجية إعداد الخطة الاستراتيجية لمدينة غزة التي أعدتها بلدية غزة 34

شكل (2.3): الشوارع الإقليمية الموجودة في قطاع غزة. 39

الفصل الأول

الإطار العام للدراسة

1.1 مقدمة

2.1 مشكلة الدراسة

3.1 فرضيات الدراسة

4.1 أهداف الدراسة

5.1 منطقة الدراسة

6.1 دراسات سابقة

7.1 منهجية الدراسة

الفصل الأول

الإطار العام للدراسة

1.1 مقدمة

"البنية التحتية" هي واحدة من أهم النظم الفيزيائية الأساسية للأعمال القومية أو التجارية؛ حيث يعد قطاع النقل والاتصالات والصرف الصحي وشبكات المياه والكهرباء أمثلةً على أنظمة البنية التحتية. وعلى الرغم من أن هذه النظم تميل ما تكون استثمارات ذات تكلفة مرتفعة؛ إلا إنها عاملٌ رئيسٌ وحيوي في التنمية الاقتصادية والازدهار في المنطقة، هذا ويكون التمويل لمشاريع البنية التحتية من القطاع الخاص أو من خلال شراكات بين القطاعين: العام والخاص (Investopedi).

ويعد تأهيل الطرق وتطويرها من أهم الأسس اللازمة لتوفير القدرة على توسيع النمو الحضري، وقوة الاقتصاد المحلي، وزيادة الدخل القومي.

ويُعدُّ قطاع غزة من المناطق ذات الحاجة الماسة لدعم وتطوير الأنظمة والمعايير المستخدمة في تحديد المناطق المراد تطويرها وتأهيلها ضمن المشاريع التطويرية للبنية التحية في القطاع، التي غالبًا ما يتم دعمها وتمويلها من مانحين من جهات خارجية: (عربية، ودولية).

تبلغ مساحة قطاع غزة 365 كم^2 تقريبًا، ويقطنه ما يقارب 1,800,000 نسمة؛ ليكون بذلك من أعلى نسب الكثافة السكانية في العالم. ويعاني القطاع من انخفاض ملحوظ في كفاءة أنظمة البنية التحتية التي أصبحت بحاجة إلى إعادة تأهيل وصيانة عاجلة، وخصوصًا شبكة الطرق التي تحتاج إلى توسعة شبكة الطرق الحالية؛ لتخدم مناطق جديدة، وتساعد في التمدد العمراني، وتأهيل المناطق غير المسكونة؛ لتتماشى مع الزيادة الطبيعية للسكان، مع تخفيف الكثافة السكانية عن مناطق التجمعات الحالية.

2.1 مشكلة الدراسة

يعد قطاع غزة من المناطق النامية، والتي بحاجة مستمرة إلى تطوير البنية التحتية؛ لتتماشى مع الكثافة السكانية المتنامية؛ حيث يشكل هذا الأمر مشكلة كبيرة؛ لضعف مصادر الدخل القومي للقطاع، التي لا تكفي لمشاريع صيانة البنية التحتية وتأهيلها، والاعتماد الأكبر على المانحين والممولين العرب والأجانب، بالإضافة إلى سياسة الاحتلال التي تعيق آفاق التطوير والاستغلال الأمثل للمصادر الطبيعية المحدودة في القطاع؛ لهذا بدت بعض المشاكل تظهر في المعايير المستخدمة في اختيار مناطق المشاريع التطويرية، وغياب المنهجية العادلة في توزيع المشاريع على المناطق المختلفة.

3.1 فرضيات الدراسة

الفرضية الرئيسة الأولى: هناك معايير ذات أهمية نسبية في تحديد أولويات اختيار المشاريع التطويرية للبنية التحتية.

الفرضية الرئيسة الثانية: لا يوجد أثر للسمات الشخصية للمبحوثين على تقديرهم للأهمية النسبية لمعايير تحديد أولويات اختيار المشاريع التطويرية للبنية التحتية.

الفرضية الرئيسة الثالثة: تلتزم بلدية غزة بالمعايير المطلوبة في تحديد أولويات اختيار المشاريع التطويرية للبنية التحتية.

4.1 أهداف الدراسة

يكمن الهدف الأساسي لهذه الدراسة في: تقييم وتطوير المنهجية والمعايير المتبعة في تحديد أولويات اختيار المشاريع التطويرية للبنية التحتية في بلدية غزة؛ لتساعد المسؤولين وصناع القرار في التخطيط المستقبلي، وبناء الخطط الاستراتيجية على معايير ثابتة؛ لتحقيق أعلى معدلات العدالة الاجتماعية في التمتع بالخدمات الأساسية التي تقدمها البلدية للمواطن.

ويمكن تحقيق هذا الهدف من خلال مجموعة من الفرعيات، وهي:

1- دراسة الوضع القائم في تحديد أولويات مشاريع البنية التحتية في بلدية غزة.

2- دراسة منهجية صندوق دعم وإقراض البلديات في تمويل المشاريع التطويرية.

3- تطوير المعايير التي يمكن اتباعها في تحديد أولويات المشاريع التطويرية.

5.1 منطقة الدراسة

قطاع غزة هو منطقة ساحلية وذات طبيعية سهلية، وتعد الكثافة السكانية من الأعلى في العالم؛ حيث يسكن قطاع غزة ما يقارب 1,800,000 مليون نسمة على مساحة أرض 365 كم^2 تقريبًا.

مدينة غزة هي مدينة فلسطينية، تقع ضمن المحافظات الجنوبية الواقعة ضمن حدود قطاع غزة، وتبلغ مساحتها 45 كم^2 وتقع على خطوط 1°31′ N 34°27′ E (Wikipedia).

6.1 دراسات سابقة

يرتبط التطور والنمو الاقتصادي للدول ارتباطًا وثيقًا بأنظمة النقل المتاحة فيها، كما أن وجود مرافق ومقومات بنية تحتية جيدة وفعالة يؤدي إلى تعزيز التنمية الصناعية والاقتصادية والاجتماعية، ولتأمين هذا المستوى من الكفاءة لتوفير السلامة لمستخدمي الطريق يجب أن يُصاغ جدول زمني شامل لصيانة الطرق؛ لضمان أن تكون تلك الطرق صالحة وجيدة للاستخدام في جميع الأوقات، كما أن أعمال الصيانة الوقائية مثل إعادة تأهيل الطريق تساعد في الحد من نفقات الطرق الرئيسة؛ ولكن قبل هذا لا بد من وجود قاعدة بيانات شاملة يتم جمعها وتخزينها وتحليلها باستخدام نظم المعلومات الجغرافية؛ لضمان الصيانة فعالة (Mohd, Mohd, and Hamidahm 2010).

يؤدي نقص الميزانية المرصودة لأعمال الصيانة إلى نتائج سلبية على الجهة المسؤولة عن تلك الأعمال (البلدية)، وتظهر آثاره بتدهور الحالة الإنشائية للطريق؛ مما يزيد الخطر على مستخدمي الطريق (Epigmenio, 2013).

يجب أن يتم اختيار المشاريع التطويرية حسب الأهمية؛ لتحقيق الاستفادة القصوى من تخصيص الموارد، وتحسين البناء على نحو فعال ومفيد. وعلى الرغم من أن عملية تحديد أولويات المشاريع تتم بوسائل غير موضوعية، فلا بد أن يكون التحليل موضوعيًّا، ويضمن اتخاذ القرار بشكل عادل وغير متحيز، وقد أظهرت الجهود السابقة إجراء مقارنات متعددة للطرق السريعة وغيرها من مشاريع النقل؛ حيث يسمح تحليل التكلفة والفائدة الكاملة إلى إمكانية إجراء المقارنة بين تكلفة إنشاء المشاريع مع المخرجات المترتبة عليها، مثل: تقليل الازدحام المروري، وانخفاض معدل الحوادث المرورية. (Brian).

يعطي الاستثمار في أعمال الصيانة والمحافظة على الوضع القائم للطريق نتائجَ أفضل في مواجهة مشكلة لا بد منها، مع تقليل معدل التكاليف المستقبلية اللازمة لإعادة التأهيل،

ووفقًا للمسؤولين في الجمعية الأمريكية للنقل والطرق السريعة فإن كل 1$ تنفق للحفاظ على الطريق بحالة جيدة تجنب تكلفة 4–16$ اللازمة في وقت لاحق؛ لإعادة بناء الطريق نفسها بعد أن تكون قد تدهورت (Rayla, and Neha, 2011).

7.1 منهجية الدراسة

تتمثل منهجية الدراسة بمجموعة من الخطوات التي تحقق أهداف الدراسة، وهي كالآتي: (شكل 1.1):

1. **الدراسات السابقة / Literature Review**

البحث وإجراء تقييم عن الدراسات السابقة في الموضوعات ذات الصلة مع هذه الدراسة، التي تشمل إدارة تأهيل الطرق وإعادته.

2. **المسح الميداني / Field Surveying**

لاكتشاف المشاكل القائمة، وتقييم الوضع الحالي للطرق المقترح إعادة تأهيلها، والمساعدة في تحديد أولويات المناطق.

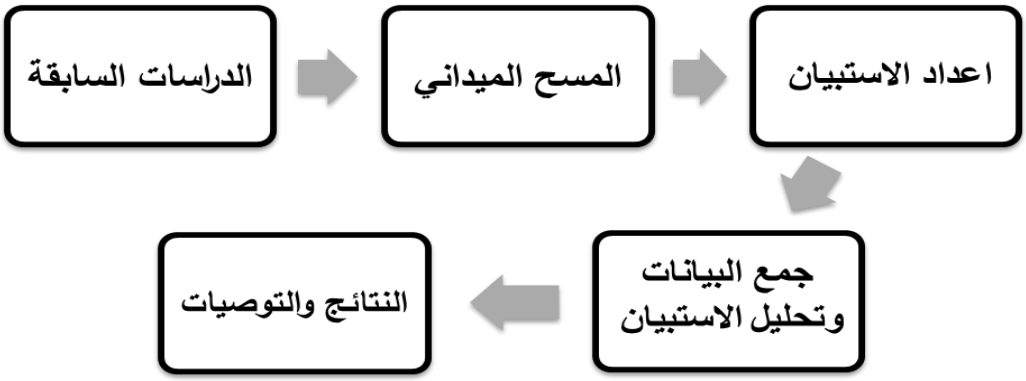
3. **إعداد الاستبانة / Questionnaire Design and Contents**

تعد هيكلية الاستبانة من النتائج الرئيسة للدراسات السابقة، فمن خلال الاستبانة تتم المناقشات مع المختصين والممارسين في هذا المجال، وإجراء التعديلات للصيغة النهائية للاستبانة، وعادة ما يتم استخدام نهج الاستبانة لجمع المعلومات الواقعية من المستطلعين ذوي العلاقة بموضوع البحث.

4. **جمع البيانات وتحليل الاستبانة / Collect and Analysis**

بعد عملية الاستطلاع وجمع المعلومات تبدأ عملية التحليل وتقديم الجداول والأشكال التوضيحية ووصف النتائج يشير الى مدى فاعلية موضوع البحث.

5. **النتائج والتوصيات / Conclusion and Recommendation**



شكل (1.1): رسم بياني يوضح تتابع خطوات منهجية الدراسة

(المصدر: إعداد الباحث)

الفصل الثانـي

البنيـة التحتيـة للطرق

(دراسة نظريـة حول مشاريـع التنمية والتطوير)

1.1 مقدمة

2.1 نبذة عامة حول البنية التحتية

3.1 البنية التحتية للطرق

4.1 عمليات تقييم واختيار مشاريع تنمية وتطوير البنية التحتية للطرق

الفصل الثاني

البنية التحتية للطرق

(دراسة نظرية حول مشاريع التنمية والتطوير)

1.2 مقدمة

تلعب البنية التحتية دورا أساسياً في تعزيز نوعية حياة المواطنين، كما يعد رفع مستوى البنية التحتية عاملًا حيوياً للتحول الاقتصادي والاجتماعي؛ لذلك تشكل البنية التحتية عصباً رئيسًا لعمليات التنمية بمستوياتها كافة، كما وتعد البنية التحتية إحدى موجهات عمليات التنمية المكانية؛ لذلك تشغل جودة البنية التحتية حيزًا مهمًّا لما لها من تأثير في تطوير الكتلة: العمرانية والاجتماعية والاقتصادية والبيئية القائمة، والارتقاء بها.

2.2 نبذة عامة حول البنية التحتية

يعبرُ مصطلح البنية التحتية عن مجموعة من العناصر الهيكلية المترابطة التي توفر إطار عمل يدعم الهيكل الكلي للتطوير، وهي تمثل مصطلحًا مهمًّا للحكم على تنمية الدولة أو المنطقة.

1.2.2 تعريف البنية التحتية:

لقد تم استخدام مصطلح البنية التحتية لأول مرة عام1927م في القرن التاسع عشر في فرنسا؛ وذلك للإشارة إلى مجموعات الطرق والجسور وخطوط السكك الحديدية وما شابه ذلك؛ لبدء العمل في نظام اقتصادي في المجالات: الصناعية والتجارية والخدماتية والإنشائية كافة (العودة، والسيد أحمد، 2008م)، ولقد جاء في هذا الإطار مجموعة من التعريفات، وهي كالآتي:

-يعد تعريف هيدسون من أبرز ما تم اعتماده لتعريف البنية التحتية؛ حيث عرفها بأنها النظم المادية والمرافق التي توفر الخِدْمات العامة الأساسية، مثل: النقل، ومرافق المياه، والغاز، والكهرباء، والطاقة، والاتصالات، والتخلص من النفايات، والأراضي، والحدائق، وملاعب الرياضة، والمباني الرسمية والترفيهية، ومرافق السكك الحديدية. (Hudson, Haas & Uddin, 1997)

-ورد تعريف آخر للبنية التحتية بأنها هي المكونات المادية للأنظمة المترابطة التي توفر السلع والخِدْمات الضرورية اللازمة؛ لتمكين ظروف الحياة المجتمعية، أو استدامتها، أو تحسينها. (Fulmer, 2009)

-البنية التحتية عبارة عن الهياكل المنظمية اللازمة لتشغيل المجتمع أو المشروع (Oxford Dictionaries)، أو الخِدْمات والمرافق اللازمة لكي يعمل الاقتصاد (Sullivan, & Steven, 2003)

2.2.2 قطاعات البنية التحتية:

يمكن تقسيم المرافق والخِدْمات المادية واللوجستية التي تتضمنها البنية التحتية إلى سبعة أنواع، كما هو مبين فيما يأتي:

1. **قطاع النقل**، ويشمل: (Fulmer, 2009)

- النقل البري الذي يتضمن الطرق والجسور والأنفاق والسكك الحديدية والنقاط الحدودية ونقاط التفتيش والمتابعة البرية.
- النقل البحري الذي يتضمن المنشآت البحرية والموانئ.
- النقل الجوي الذي يتضمن المطارات والمحطات الفضائية والحقول الجوية.
- المنشآت والهياكل الخاصة بإدارة النقل والتحكم والمتابعة.
- أنظمة النقل الجماعي والنقل العمومي.

2. **قطاع المباني**، ويشمل: (برغوث، 2013م)

- المباني الخِدْماتية، مثل: المباني التعليمية والصحية والإدارية والأمنية والدينية والرياضية والثقافية ومباني الدفاع المدني والبريد.
- العقارات التجارية والسياحية مثل: المراكز التجارية والفنادق والمنتجعات.
- المرافق الترفيهية والحدائق.

3. **قطاع المياه والصرف الصحي**، ويشمل: (Fulmer, 2009)

- عمليات تنقية المياه ومعالجتها وضخها وتخزينها.
- المنشآت والهياكل البنائية والتمديدات الخاصة بالمياه.

- عمليات تجميع مياه الصرف الصحي ومياه الأمطار.
- معالجة مياه الصرف الصحي وإعادة استخدامها.

4. قطاع خدمات الكهرباء، ويشمل: (Fulmer, 2009)

- توليد الكهرباء.
- نظام توصيل الكهرباء.
- شبكات توزيع الكهرباء.

5. قطاع الطاقة والوقود الحفري والغاز الطبيعي، ويشمل: (Fulmer, 2009)

- عمليات التنقيب والاستكشاف والإنتاج.
- عمليات التصفية والتكرير.
- عمليات النقل والتوزيع والتخزين.
- محطات الطاقة النووية والمفاعلات ومنشآت التخلص من النفايات والمنشآت الخاصة بالطوارئ.

6. قطاع الاتصالات، ويشمل: (Fulmer, 2009)

- الاتصالات السلكية والهياكل والمنشآت الخاصة بها.
- الاتصالات اللاسلكية والهياكل والمنشآت الخاصة بها.
- أنظمة الكوابل للتلفزيون ومحطات البث الأرضية والفضائية.
- أنظمة البيانات والمعلومات وعمليات التجميع والمعالجة والتحليل وإدارة الشبكات.

7. قطاع إدارة النفايات، ويشمل: (برغوث، 2013م)

- منشآت وهياكل تجميع النفايات.
- محطات المعالجة ومرافق التدوير.

3.2.2 أهمية البنية التحتية:

تكمن أهمية البنية التحتية بمستوياتها كافة في عنصرين رئيسين؛ وهما: (Yuzo & Tsuneaki)

-تحقيق نمو اقتصادي على المستوى العام والخاص، وذلك من خلال تهيئة الاستثمارات الخاصة وتسهيلها وجذبها، بالإضافة إلى ضمان تحقيق الفائدة المرجوة من خلال الاستثمارات الحكومية؛ مما ينعكس بالإيجاب على المستوى الشعبي.

-تحقيق توزيع عادل للموارد والثروات بين المناطق والمستخدمين.

ولضمان الوصول إلى الأهداف المرجوة، يجب أن يتم تحقيق أربعة أهداف رئيسة من خلال مشاريع تطوير البنية التحتية، وهي: (Ziara el al, 2002)

-الوصول إلى الحد الأقصى من العدالة الاجتماعية.

-تعزيز الاقتصاد وإيجاد فرص عمل واستثمار مستدامة.

-الارتقاء إلى برامج ومشاريع جديدة بشكل دراماتيكي.

-حماية الموارد الطبيعية والبشرية.

4.2.2 اعتبارات اختيار مشاريع تطوير البنية التحتية:

هناك ثلاث أولويات يجب أخذها بعين الاعتبار عند اختيار مشاريع البنية التحتية (Wilmoth, 2006):

1. أن تعمل مشاريع البنية التحتية على تشجيع النمو المستدام في المنطقة التي يتم فيها إجراء عمليات التنمية والتطوير؛ لتحقيق الاستفادة القصوى من التمويل الموجه إلى هذا النوع من المشاريع.
2. أن تكون هذه المشاريع قادرة على جذب قرارات استثمارية لمشاريع جديدة يتم تنفيذها في مناطق أخرى.
3. لابد من استخدام التكنولوجيا الحديثة وتطبيقها في جميع مراحل التصميم والتنفيذ والتشغيل، كما يجب أن يكون النظام أو المشروع مرنًا وقادرًا على استيعاب المتغيرات الجديدة؛ لضمان ديمومة النظام ومواكبته لجميع المستجدات.

3.2 البنية التحتية للطرق

يعد عنصر النقل بجميع قطاعاته ومكوناته هو العنصر الأساسي في مكونات البنية التحتية، ويمثل الركيزة الأهم في مجال التنمية العمرانية والاقتصادية الصحيحة؛ ولذلك يستحوذ قطاع النقل وأعمال تطوير الطرق على النصيب الأكبر من المقدرات والاستثمارات العامة المخصصة للبنية التحتية.

1.3.2 نبذة عامة حول تنمية البنية التحتية للطرق

تمثل عمليات تنمية البنية التحتية للطرق أحد أهم ركائز الخطط المستقبلة للتنمية العامة والشاملة؛ بسبب قدرتها على تقديم مجموعة من الخِدْمات المجتمعية والفنية لفترات طويلة من الزمن، مما يعني أن هذا النوع من التنمية يجب أن يكون فعالًا في ظل وجود تغيرات جذرية وتطورات مستقبلية متوقعة أو غير متوقعة؛ لذلك يجب أن تكون عمليات تنمية الطرق وتطويرها قائمة على مجموعة من الأسس والأهداف المرنة والمستدامة التي تساعد على اتخاذ قرارات صحيحة في الوقت الحاضر والمستقبل على حد سواء.

يواجه قطاع الطرق تطورات وتحديات ضخمة، كما أنه يجب أن يلبي مجموعة من المطالب الطموحة، مثل: تحقيق عمليات البناء والصيانة بأفضل وأسرع وأرخص الخطط والأساليب، وتحقيق الجودة الشاملة في المنشآت، وعلاوة على ذلك، فإن هناك العديد من القيود المفروضة من منطلق الحفاظ على الأنظمة البيئية والأنظمة الاجتماعية، كما تشتمل عمليات تنمية البنية التحتية على مجموعة معقدة من الإجراءات التي تتسم بالطول النسبي.

لذلك يجب الشروع في البحث عن الأولويات المطلوبة لتلبية احتياجات النقل المتزايدة، والتي تعمل على اتباع الطرق والأساليب التي من شأنها التركيز على الجوانب والمتطلبات الإنسانية والاجتماعية، وتجديد وتطوير وابتكار طرق وأساليب إدارية وفنية وتقنية فعالة، تعمل على احترام البيئة، والحفاظ على الموارد وتوفير الطاقة، ويدعو ذلك إلى تحقيق شرطين أساسيين: (European Union, 2008)

1. أن تكون البنية التحتية للطرق قادرة على تقديم حلول وبدائل طويلة الأجل.
2. أن تعمل البنية التحتية على تحقيق الفائدة المرجوة منها على المدى القريب.

2.3.2 مراحل تطوير البنية التحتية للطرق

يمكن تقسيم العمليات التي تمر بها المشاريع التطويرية والتنموية للبنية التحتية إلى ثلاث مراحل؛ وهي:(Moore, 1994)

المرحلة الأولى– مرحلة المسح والتحليل

تشمل عمليات جمع البيانات وتطويرها قواعدَ بيانات واضحة تتضمن ظروف البنية التحتية والمتطلبات المستقبلية، مع دراسة الإمكانيات والقدرات المتوافرة، ودراسة العوائق والمحددات.

المرحلة الثانية– مرحلة التقييم والاختيار

تعني هذه المرحلة أن يتم تقييم الخيارات المتاحة، وتقييم المتطلبات، وصولًا إلى اختيار أهم المشاريع التي يجب القيام بها، واختيار أفضل الطرق والأساليب للتنفيذ، كما تتضمن هذه المرحلة القيام بعملية تقييم مستمر في أثناء التنفيذ من شأنه توفير تغذية راجعة تساعد على تصويب الأهداف، وتعديل الإجراءات بشكل مستمر.

المرحلة الثالثة– مرحلة الاختبار وتقديم النتائج والتوصيات

تتضمن هذه المرحلة جميع الاختبارات الفنية والإدارية اللازمة خلال تنفيذ المشروع وبعده؛ لضمان توافر عناصر النجاح، كمان تتضمن أن يتم تقديم تقييم نهائي للمشروع لقياس مدى تحقيقه للأهداف المنشودة، وبالتالي تقديم التوصيات اللازمة لجميع الأطراف المعنية.

3.3.2 أهداف مشاريع تطوير البنية التحتية للطرق

ظلت عمليات تطوير البنية التحتية للطرق وتنميتها –ولعدة سنوات– مقتصرة على الإيفاء بالمتطلبات الهندسية للطريق؛ ولكن مع الكم الهائل من التغيرات الجذرية في الحياة الاجتماعية والاقتصادية، ومع زيادة الوعي البيئي، أصبح هناك مجموعة أخرى من المتطلبات التي لا يمكن إغفالها أو تجاهلها، وضمن هذا الإطار، ظل التعقيد قائم بين تحقيق الاشتراطات: التصميمية والهندسية، وتحقيق الاشتراطات: الاجتماعية والاقتصادية والبيئية؛ مما أنتج مجموعة أخرى من الرؤى الطموحة المنشودة من هذه المشاريع (European Union, 2008).

وفي هذه السياق، يمكن تأطير الأهداف الشمولية لعمليات تنمية البنية التحتية للطرق ضمن أربعة أهداف عامة، يندرج تحتها مجموعة من الاعتبارات والاتجاهات لضمان تحقيقها(European Union, 2008)، وهي موضحة كما يأتي في (شكل 1.2):

شكل (1.2): أهداف عملية تنمية البنية التحتية للطرق وتطويرها، واتجاهات واعتبارات تحقيقها.

المصدر: (European Union, 2008)

الهدف الأول– أن تكون البنية التحتية للطرق موثوقة ومعتمدة

يعني هذا الهدف أنه يجب تكون البنية التحتية للطرق أكثر متانة وديمومة وقدرة على الإيفاء بالمتطلبات، وتحقيق الاستفادة القصوى من المشروع، كما يجب أن تكون البنية التحتية للطرق عالية الجودة مع ضمان تقليل متطلبات الصيانة إلى الحد الأدنى، ويتطرق هذا الهدف أيضًا إلى قدرة البنية التحتية على استيعاب متطلبات التجديد والتطوير باستمرار دون المساس بالهيكل الأساسي للمشروع، ويتطلب تحقيق هذا الهدف أن يتم الوصول إلى مجموعة من الحلول والاعتبارات التفصيلية، والتي هي موضحة كما يأتي:

1. دراسة فترة حياة المشروع: وتعني البحث عن المواد الجديدة ذات الأداء الأفضل، وطرق الاستخدام المتطورة؛ لضمان جودة أعلى ومتطلبات أقل لعمليات الصيانة على مدى فترة زمنية طويلة وفعالة.

2. الوصول إلى الحد الأدنى من الصيانة اللازمة: وذلك كما يأتي:

- استخدام مواد وأساليب وتقنيات ذات جودة عالية على المستويين: القريب والبعيد، قادرة على الحد من متطلبات الصيانة.
- أن تكون الطرق ضمن شبكات نموذجية متكاملة، بحيث يمكن إيجاد خطط بديلة للحركة خلال عمليات الصيانة، وبالتالي لا يؤثر ذلك على جودة استخدام الطريق، ومعدلات التدفق اليومية.
- استخدام المواد والتقنيات التي تعالج العيوب السطحية للطرق بشكل سريع وفعال، مثل الرش.
- استخدام المواد والتقنيات التي تعالج العيوب تحت الأرضية للطرق بشكل سريع وفعال.
- أن تكون المواد والتقنيات المستخدمة قادرة على مواجهة ظروف المناخ.

3. إحداث التوازن بين المتطلبات والقدرات: وذلك عن طريق دراسة الخطط الاستراتيجية ودراسة بدائل الحركة المقترحة، بحيث تكون عمليات التنمية مرنة وقادرة على استيعاب الزيادة في متطلبات الحركة على الطريق، وأن تكون قادرة على التكيف مع التوجهات الجديدة في النقل العام والخاص.

4. إيجاد أدوات إدارية فعالة: وذلك كما يأتي:

- وضع نظام دقيق للمراقبة والمتابعة في أثناء التنفيذ وخلال التشغيل، بحيث يتم تلاشي عنصر المفاجأة عند حدوث انخفاض في مستويات جودة أداء الطريق.
- أن يتم وضع مجموعة من المؤشرات والمعايير الإدارية والفنية والتقنية المحدثة، التي يتم من خلالها قياس جودة الأداء.
- استخدام أجهزة استشعار عن بعد مثبتة في عناصر ثابتة أو متحركة على الطريق.
- اتباع أنظمة إدارة الجودة عند التعامل مع شركات الإنشاءات والجهات الاستشارية.
- دراسة دورة حياة المشروع وتحليلها، وترجمة ذلك إلى مجموعة من الأدوات الإدارية التي تساعد على اتخاذ القرار.

الهدف الثاني: أن تكون البنية اتحتية للطرق خضراء ومستدامة

يتمثل جوهر هذا الهدف في أن يتم تقليل الأثر البيئي السلبي للبنية التحتية على المجتمع من جهة، وعلى الكائنات الحية الموجودة في المنطقة من جهة أخرى؛ حيث إن التصميم البيئي المستدام يطور ويفعل مجموعة من العناصر التصميمية الأكثر قدرة على التكيف مع الوسط البشري والطبيعي، وهذا يعني أن يتم مراعاة تقليل الضجيج، وتلوث الهواء، والاهتزازات الناتجة عن حركة المرور، هذا بالإضافة إلى تقليل استهلاك الطاقة سواء، من جهة المركبات أو من جهة عناصر الطريق، كما يسعى هذا الهدف إلى الحد من استهلاك المواد الإنشائية التقليدية، والتي تعمل على استنزاف المصادر الطبيعية والاعتماد على المواد الجديدة، ومن هنا يمكن القول: إن عمليات تطوير البنية التحتية لا بد أن تؤدي إلى الحد من الأثر البيئي السلبي لكل من البنية التحتية للطرق وحركة المرور، ويتطلب تحقيق هذا الهدف أن يتم الوصول إلى مجموعة من الحلول والاعتبارات التفصيلية، والتي هي موضحة كما يأتي:

1. **الحفاظ على الموارد الطبيعية المتاحة:** وذلك كما يأتي:

- تطوير أدوات تقييم، تقوم بقياس الأثر البيئي للطريق من حيث الكيل والإنشاء ومواد البناء المستخدمة، مع دراسة دورة حياة الطريق بكل مكوناته.
- تطوير مجموعة من التقنيات والأدوات الإدارية لدعم وتعزيز عمليات إعادة تدوير واستخدام مواد البناء، بالإضافة إلى استخدام مواد غير تقليدية صديقة للبيئة وأكثر ملاءمة للموقع وخصوصياته.
- تطوير أنظمة وتقنيات جديدة تعمل على تقليل استخدام الطاقة خلال مراحل التنفيذ والتشغيل والصيانة.
- تطوير سطح الطريق، بحيث يكون أقل مقاومة للاحتكاك بدرجة مدروسة، فيؤدي إلى تقليل الوقود اللازم للمركبات التي تتحرك على الطريق.
- تصميم الطريق بحيث يعمل على احترام المكونات النباتية والحيوانية الموجودة في المنطقة، فلا يؤدي إلى قتلها أو تهجيرها.
- أن يكون الطريق ومكوناته قادرين على استخدام مصادر الطاقة المتجددة؛ مثل استخدام طاقة الرياح والشمس وتجميع مياه الأمطار.

2. **التحكم في الانبعاثات الضارة:** وذلك كما يأتي:

- الحرص على أن يعمل النظام العمراني على مقاومة الضجيج.

– تطوير أنظمة لتقليل المواد الكيمائية الضارة المنبعثة من شبكة الطرق وتشتيتها، الناتجة عن محركات المركبات، وتآكل الإطارات، وتآكل سطح الطريق، وتطوير أساليب لتنقية الهواء في الموقع نفسه.

الهدف الثالث– أن تكون البنية التحتية آمنة وذكية

إن تطوير البنية التحتية بحيث تصبح آمنة وذكية يعني أن يتم تطوير أنظمة قادرة على التحكم في حالة الطريق، من حيث التدفق المروري وتصميم الطريق وظروفه، وذلك بالمراقبة والتحليل والتطوير، مع الأخذ بعين الاعتبار مجموعة من المتغيرات الموجودة؛ مثل: الطقس وحالة المستخدمين؛ لضمان تحقيق أعلى درجات الأمان والسلامة والراحة والرضا لجميع فئات المستخدمين، ويتطلب تحقيق هذا الهدف أن يتم الوصول إلى مجموعة من الحلول والاعتبارات التفصيلية، والتي هي موضحة كما يأتي:

1. التصميم الآمن: وذلك كما يأتي:

– تحسين المبادئ والمعايير التوجيهية المستخدمة في عمليات التقييم والتطوير، ووضع معايير مناسبة للتحكم في كل تفاصيل البنية التحتية للطريق؛ مثل: الرصف والتقاطعات، وربط الشبكات مع بعضها بعضًا، وغيرها من التفاصيل، وذلك في أي لحظة من اليوم من أجل تقليل الأخطاء إلى الحد الأدنى.

– استخدام مواد البناء المناسبة والأكثر ديمومة، والتي توفر أداءً آمنًا على الطريق، مع الأخذ بعين الاعتبار حجم التدفق المروري ونوع النشاط الموجود: (تجاري، سكني، صناعي، زراعي، طريق سريع...).

– يجب أن يتم استخدام مواد ذات كفاءة عالية تقدم مجموعة من المميزات؛ منها: أن يكون سطح الطريق غير عاكس للضوء، وأن يكون قادرًا على امتصاص الحرارة العالية، وأن يتم تلوين الخطوط الموجودة على الطريق بحيث تكون واضحة ومقروءة، وأن يتم استخدام الحواجز التي توفر عنصر الأمان للمشاة وراكبي الدراجات، وأن يتم مراعاة ذوي الاحتياجات الخاصة من المستخدمين.

2. التصميم الذكي: وذلك كما يأتي:

– تطوير نظام يعمل على استكشاف المشاكل في وقت مبكر، وإنذار المستخدمين بها قبل حدوثها؛ مثل: احتمالية الانزلاق بسبب الأمطار أو الثلوج، أو محدودية مسافة الرؤية نتيجة الغبار، أو وقوع حادث سير قد يؤدي إلى عرقلة المرور، أو غيرها من المشاكل.

– تطوير نظم تكنولوجيا المعلومات والاتصالات لتحسين الاستخدام؛ حيث يتم ذلك بأن تصل معلومات إلى أجهزة التحكم على الطريق تنذر بوجود تغير في الاستخدام؛ نتيجة ساعة الذروة أو وقوع أمر طارئ في شبكة المرور، فيتم تكييف الطريق بناءً على هذه المعلومات، بأن يتم زيادة عدد المسارب، أو زيادة عرض المسرب الواحد أو تقليله، أو تغيير اتجاه السير، وذلك بشكل أوتوماتيكي أو غير أوتوماتيكي، وهذا يتطلب أيضًا تصميمًا خاصًّا للطريق يكون أكثر مرونة وقابلية للتغيير.

– تطوير تطبيقات إلكترونية تتعلق بإمداد المركبات بالمعلومات اللازمة عن الطريق، بحيث تكون متكاملة مع البنية التحتية وظروفها.

3. تحقيق عمليات الاتصالات والمراقبة الذكية: وذلك عن طريق تزويد الطريق نفسه بمجموعة من اللوحات الإلكترونية القادرة على مراقبة حالة الطريق وقراءتها، ومن ثم ربط هذه اللوحات بأجهزة اتصالات مخصصة تعمل على:

– تزويد المستخدمين بإشعارات تنبئ بحالة الطريق في الوقت المناسب، وبالتالي يعمل على تقليل الاضطرابات وعنصر المفاجأة.

– تزويد شرطة المرور أو السلطات المختصة بمعلومات سريعة ولحظية حول المستخدمين الذين يقومون بتجاوزات مرورية، وتزويدهم بمعلومات حول أي عوائق على الطريق.

الهدف الرابع– أن تراعي البنية التحتية الجوانب الإنسانية

إن الجوهر الأساسي لهذا الهدف يكمن في أن يتميز الطريق المراد تطويره بقدرته على تلبية وظائف واستخدامات متعددة، بحيث يقدم الخِدْمات الأساسية اللازمة للمجتمع بما يضمن توفير عنصر الأمن والأمان، وهذا يعني أن يتم استغلال المساحات الرأسية والأفقية والفضاءات المحيطة بالطريق بالشكل الأمثل، إن هذا الهدف يخدم الزيادات المضطردة في أعداد السكان والكثافات السكانية، ويتطلب تحقيق هذا الهدف أن يتم الوصول إلى مجموعة من الحلول والاعتبارات التفصيلية، والتي هي موضحة كما يأتي:

1. تحقيق التعدد الوظيفي: وذلك كما يأتي:

– تكوين البنية التحتية والفضاءات العامة؛ بحيث تكون مثالية من حيث التنظيم؛ بهدف تحقيق رضا المستخدمين المتوقعين.

– تقليل الأثر الذي قد تحدثه أخطاء السائقين عن طريق أجهزة الإنذار والتوجيه.

– توفير عنصر الأمان على الطريق للمستخدمين الأكثر تعرضًا للخطر؛ مثل: المشاة وراكبي الدراجات.

2. تحقيق عنصر الأمان: وذلك كما يأتي:

– استغلال البعد الثالث للطريق وبنيته التحتية، وذلك عن طريق تصميم مثالي على المستوى الأرضي، أو إقامة إنشاءات تحت أرضية تقدم مجموعة من الخِدْمات الإضافية.

– مراعاة عنصر الجمال خلال التصميم والتنفيذ، بما لا يتعارض مع المتطلبات البيئية.

– إمكانية إيجاد بدائل للحركة في أثناء القيام بأعمال الصيانة.

– تعزيز النقل العام.

3. تحقيق التصميم الذي يراعي الجوانب الإنسانية: وذلك كما يأتي:

– مواءمة أبعاد البنية التحتية لأبعاد الإنسان؛ مما يعني عدم المبالغة في التكبير أو التصغير، وهذا يضمن توفير الراحة النفسية.

– العمل على تصميم المدن؛ بحيث تكون مدمجة Compact cities)؛ لتقليل المسافات بين الخِدْمات، وبالتالي تقليل الاحتياج لحركة المرور.

4.3.2 استراتيجيات عمليات تنمية البنية التحتية للطرق وتطويرها

تشكل البنية التحتية للطرق أحد أهم ثوابت النظام العمراني بجميع مكوناته، كما أنها تسهم بشكل أساسي في توجيه عمليات التنمية الاجتماعية والاقتصادية المستقبلية؛ لذلك لابد من تحديد الاستراتيجيات الواجب اتباعها عند القيام بعمليات التنمية والتطوير، من خلال عمليات اختيار المشاريع وتنفيذها وتشغيلها، وهي كما يأتي:

أولًا– تحديد الأهداف الإنمائية بحيث تكون طموحة وقابلة للتنفيذ:(Bellis et al, 2011)

حيث يجب تعيين الأهداف مع الأخذ بعين الاعتبار الحاجات المستقبلية والإمكانيات الحالية، مع تفعيل عامل التوقيع فيما يتعلق بالمستقبل القريب والبعيد، مع اشتراط أن تكون هذه الأهداف طموحة وتحاكي معايير عالية الجودة.

ثانيًا– تحقيق الشفافية بهدف حشد الدعم المجتمعي: (Bellis et al, 2011)

إن هذه الاستراتيجية من شأنها التأكيد على وجود التزام لتحسين الظروف العامة المحيطة بالطريق، وهذا يشكل حافزًا لمستخدمي الطريق لدعم المشاريع التنموية، وخاصة أصحاب الاستثمارات، وفي الجهة المقابلة يجب على الجهات الحكومية أو الجهات المنفذة للمشاريع أن توفر مقدارًا عاليًا من الشفافية في آليات العمل، والموضوعية في تحديد الأهداف والمعايير.

ثالثًا– إعطاء الأولوية للطرق ذات الكثافة المرورية العالية لإجراء عمليات التنمية (Bellis et al, 2011)

إن الاستخدام الكثيف للطرق ذات الكثافات المرورية العالية يؤثر بشكل سلبي على جودة الطريق من الناحية الإنشائية؛ وبالتالي يتطلب إجراء عمليات الصيانة بشكل دوري ومستمر وأكبر من الطرق الأخرى، ويُعدُّ هذا النوع من الطرق الطرقَ الشريانية التي تؤدي دورًا حيويًا من جهة الحركة والنقل والتأثير على الهيكل العمراني والاقتصادي العام؛ وبالتالي فإن تدني مستوى الخدمة التي يقدمها الطريق يؤثر مباشرة على تكاليف الصيانة الدورية للنقل العام والخاص، ويؤثر على عائدات الاستثمارات العامة والخاصة، وغير ذلك من حيثيات التركيبة العمرانية.

رابعًا– يجب الأخذ بعين الاعتبار التكاليف والعائدات طويلة الأجل عند اتخاذ القرارات(Bellis et al, 2011)

لا بد من دراسة التأثير الإيجابي طويل المدى على كل العناصر: الاقتصادية والاجتماعية والعمرانية، كما يجب تقييم قدرة المشروع على تلبية المتطلبات الحالية، وإيجاد حلول للمشكلات القائمة، ومقارنة ذلك بالتكاليف والنفقات: المادية والمعنوية، مع ضمان قدرة المشروع على توفير فرص عمل، وجذب قرارات استثمارية فعالة.

خامسًا– تكامل مشاريع تنمية البنية التحتية للطرق مع الهياكل العمرانية القائمة أو المقترحة ومع الخطط الاستراتيجية المعدة مسبقًا (European Union, 2008)

تعدُّ عمليات تطوير البنية التحتية وتنميها إحدى أهم أدوات تطبيق المخططات العمرانية المقترحة والخطط الاستراتيجية؛ ولهذا لابد لمشاريع التنمية والتطوير للبنية التحتية أن تتحرك باتجاه تطبيق المخططات العمرانية والخطط الاستراتيجية، كما يجب أن تحقق الأهداف المرجوة منها من خلال الأهداف المطروحة من جهات التخطيط العليا، وخاصة فيما يتعلق بقطاع النقل.

سادسًا– تقييم المخاطر التنفيذية والتشغيلية (البنك الدولي للتطوير وإعادة الإعمار، 2013م)

لا بد من تحديد مجموعة المخاطر والعقبات المتوقعة التي قد تواجه المشروع خلال مراحل التنفيذ والتشغيل، وهناك مجموعة من العقبات التي يمكن توقعها، مثل:

- عدم وجود إطار قانوني واضح.
- عدم استخدام وثائق العطاءات النموذجية بالشكل الصحيح.
- محدودية الفرص لعناصر الإشراف.

- ضعف القدرات الإدارية.
- خطورة الموقع وعدم السيطرة على البيئة.
- الظروف السياسية والقيود الأمنية المفروضة.

4.2 عمليات تقييم واختيار مشاريع تنمية وتطوير البنية التحتية للطرق

إن عملية التنمية –كما هو معروف– عملية شمولية متعددة الأهداف، ومتشعبة المجالات، ومترابطة مع بعضها بعضًا، ومتأثرة فيما بينها، كما أنها في الوقت ذاته تختلف في طبيعتها ومستلزمات تحقيقها؛ تبعًا للظروف المكانية والزمانية والاقتصادية والاجتماعية والسياسية والجغرافية، والمشروع التنموي هو أحد الأركان الأساسية في عملية التنمية، فهو ليس هدفًا بحد ذاته؛ بل وسيلة لتحقيق مجموعة من الأهداف بصورة أعم وأشمل.

وإذا كانت البنية التحتية للطرق هي إحدى أركان الهياكل العمرانية والخطط الاستراتيجية، فإن مشاريع التنمية والتطوير هي الأداة التي يمكن من خلالها الوصول إلى الأهداف المطلوب تحقيقها أساسًا للخطط طويلة المدى، وهنا تبرز مسألتان مهمتان؛ وهما:

1. العلاقة بين المشروع من جهة، والإطار العمراني والاستراتيجي من جهة أخرى.
2. الأهمية البالغة للمشروع وكيفية تنفيذه بشكل سليم، وأثر ذلك في تشغيل النظام العمراني ونظام النقل الذي ينتمي إليه.

وتعد المرحلة الأولى وهي تحديد واختيار المشاريع التي سوف تُجرى عليها عمليات التنمية والتطوير بمثابة الخطوة المفصلية التي تحدد مدى نجاح المشروع وتحقيقه للأهداف العامة، وهذا يتطلب بشكل أساسي أن يتم اختيار المشروع بموجب معايير دقيقة وموضوعية للتقييم، تأخذ بعين الاعتبار الحاجات والإمكانيات والقدرات والأهداف.

ولقد أشارت الوكالة اليابانية JICA وكذلك منظمة الأمم المتحدة، إلى أن للتقييم هدفين رئيسين، هما:

- توفير المعلومات الضرورية لاتخاذ قرارات صائبة بشأن العمليات أو السياسات أو الاستراتيجيات المرتبطة بالمشاريع الجارية أو المقبلة.
- تقديم أدلة إلى الجهات المعنية من المانحين والشركاء أو الفئات المستهدفة تثبت فاعلية أداء المشروع، ومطابقة النتائج المخطط لها وللمتطلبات القانونية والمالية، ومدى استخدام المديرين لنتائج المتابعة والتقييم. (Levine, 2002)

إن العديد من مشاريع البنية التحتية التي تستهدف بشكل مباشر مواطني قطاع غزة بشكل عام ومدينة غزة بشكل خاص، توضع من خلال العديد من الجهات التي تباشر في تقديم الخِدْمات التي يستهدفها التمويل، ولأجل ذلك كان من المهم جدًا معرفة الأسس والمعايير التي يتم بناءً عليها اختيار المشاريع، ومن ثم تقييم هذه المعايير لقياس مدى نجاحها وملاءمتها للأهداف.

1.4.2 تعريف التقييم

هناك العديد من التعريفات التي تناولت موضوع التقييم بشكل أو بآخر، والتي ركزت بشكل أساسي على وجود المعايير الثابتة لإجراء عملية التقييم.

عرف (فريق الأمم المتحدة المعني بالتقييم، 2005م) التقييم بأنه إجراء عملية تقدير منهجية وغير متحيزة قدر الإمكان لنشاط أو مشروع أو برنامج أو استراتيجية أو سياسة أو موضوع أو قطاع أو مجال تنفيذي أو أداء مؤسسي، وهو يركز على الإنجازات المتوقعة والمحققة فاحصًا سلسلة النتائج والعمليات والعوامل والمفاهيم والسببية من أجل فهم الإنجازات أو انعدامها، وهو يرمي إلى تحديد أهمية تدخلات المؤسسات ومساهماتها، ويغذي أثر التقييم عمليات الإدارة وصنع القرار بالمعلومات، ويقدم إسهام أساسية في أسلوب الإدارة لتحقيق أفضل النتائج.

ويمكن الاستخلاص أن التقييم تعد أداة فعالة لقياس مدى الإنجاز في تحقيق معايير التقييم الموضوعية، وتزود هذه الأداة صانعي القرار ومديري المشاريع بالمعلومات حول النظريات والفرضيات المستعملة في التنفيذ؛ لتمكن من اتخاذ القرار الصحيح بشأن تعديل السياسات والإجراءات الجارية بالتنفيذ، والاستفادة منها مستقبلًا في تنفيذ مشاريع أخرى، وغالبًا ما يجيب التقييم عن التساؤلات الآتية: (برغوث، 2013م)

-ما الذي يتم تقييمه؟
-لماذا يتم التقييم؟
-متى يتم التقييم؟
-كيف يتم التقييم؟
-ما الذي يمكن استخلاصه من عملية التقييم؟
-كيف ومن سيستفيد من عملية التقييم؟

2.4.2 شروط التقييم لاختيار مشاريع تطوير البنية التحتية للطرق

هناك شروط عديدة لعملية التقييم، تستوجب التزام الجهة المقيمة بها، إذا كان الهدف هو الخروج بنتائج واقعية وسليمة يمكن الاستفادة منها في تحقيق أكبر أثر للاستفادة من عملية التقييم؛ لهذا يشترط في التقييم أن يكون (برغوث، 2013م):

-**مستقلًا:** عن مستويات الإدارة، وعلى الجهة المقيمة ألَّا تفرض قيودًا على نطاق تقارير التقييم ومحتوياته وتعليقاته وتوصياته، كما ينبغي أن تكون مستقلة عن نزاع المصالح.

-**واعيًا:** وضوح الأساس المنطقي للتقييم والقرارات المستندة عليه من البداية.

-**شفافًا:** المشاركة مع الأطراف المعنية شرط أساسي لدقة التقييم والاستفادة منه.

-**أخلاقيًا:** يجب أن يتمتع المقيمون بنزاهة مهنية، وأن يحترموا حقوق المؤسسات والأفراد في تقديم المعلومات بسرية، وأن يحترموا معتقدات وعادات البيئات الثقافية والاجتماعية المحلية.

-**نزيهًا:** اعتماد الحد الأقصى من الموضوعية، والبعد عن التحيز هو أمر مهم من أجل دقة التقييم وإسهامه في المعرفة.

-**عالي الجودة:** يجب أن يلبي التقييم الحد الأدنى من معايير الجودة.

-**في الوقت المناسب:** لضمان الاستفادة من النتائج والتوصيات يجب إعداد التقييم وإكماله في الوقت المناسب.

-**مجربًا:** التقييم هو نظام إدارة يسعى إلى تقديم معلومات تستخدم في اتخاذ قرارات تقوم على الأدلة؛ لتعزيز فائدة النتائج والتوصيات، كما يجب أن تشارك الأطراف الأساسية المعنية في عملية التقييم.

3.4.2 معايير التقييم لاختيار مشاريع تطوير البنية التحتية للطرق

يتفق العديد من المنظمات الدولية المانحة للمشاريع منها: برنامج الأمم المتحدة الإنمائي UNDP، وبرنامج الأمم المتحدة للبيئة UNEP، وصندوق الأمم المتحدة للإسكان UNEFPA والاتحاد الأوروبي والبنك الدولي ومنظمة اليونسكو UNSCO، والوكالة الأمريكية للتنمية الدولية USAID، ووكالة التعاون اليابانية الدولية JICA، والبنك الآسيوي للتنمية ADB، على خمسة معايير أساسية لتقييم المشاريع؛ وهي: الملاءمة، والكفاءة، والفاعلية، والأثر، والاستدامة، وتستلزم خصوصية مشاريع البنية التحتية للطرق إدراج معيارين آخرين، هما: التصاميم الفنية، والمرونة، وهي معايير متخصصة إلى حد كبير (برغوث، 2013م).

أولًا- الملاءمة

وتعني مدى ملاءمة أهداف المشروع للمشاكل التي كان من المفترض أن يعالجها، ومدى ملاءمة البيئة والسياسات التي يعمل ضمنها المشروع، وينبغي أن يشمل تقييم جودة التصميم والعمليات، ومن ذلك تقييم منطق عملية التخطيط للمشروع واكتمالها، وتقييم المنطق الداخلي، وتماسك تصميم المشروع.

ثانيًا- الفاعلية:

يعرف هذا المعيار بمدى إسهام النتائج في تحقيق أهداف المشروع، وكيف أثرت الافتراضات على إنجاز المشروع، وينبغي أن يشمل التقييم على الفوائد التي تعود على الفئات المستهدفة، بما في ذلك النساء والرجال والفئات الضعيفة والمهمشة، كما ويقيس هذا المعيار مدى تحقيق المشروع للنتائج المخطط لها من المخرجات والنتائج والأهداف.

ثالثًا- الكفاءة:

يدرس هذا المعيار النتائج المتوقعة للمشروع، وهل يمكن تحقيقها بتكلفة معقولة أم لا، وإلى أي مدى سوف يتم تحويل المدخلات إلى أنشطة، من حيث الجودة والكمية والوقت، إضافة إلى نوعية النتائج المنشودة.

رابعًا- الاستدامة:

يعني هذا المعيار تقييم قدرة المشروع على الاستمرار في جني المنافع بعد انتهاء التمويل الخارجي، مع الإشارة إلى عوامل ملكية المشروع للمستفيدين، إضافة إلى دعم السياسات، والعوامل الاقتصادية والمالية، والجوانب الاجتماعية والثقافية، والمساواة بين الجنسين، والتكنولوجيا المناسبة، والجوانب البيئية والمؤسسية، والقدرة على الإدارة.

خامسًا- الأثر:

يعرف معيار الأثر على أنه تأثير المشروع على البيئة، وإسهامه في سياسة القطاع الذي يخدمه وأهدافه، كما هو محدد في الهدف العام للمشروع، ويقيس معيار الأثر التغيرات المتوقع حصولها في التنمية البشرية بسبب المشاريع الإنمائية، بصورة مباشرة أو غير مباشرة، وبصورة مقصودة أو غير مقصودة.

سادسًا– التصميم الفني:

إن تصميم مشاريع البنية التحتية مهم جدًا، ويؤثر على دورة حياة المشروع؛ بل ويؤثر على أداء القطاع بأكمله، مع افتراض أن مشاريع البنية التحتية للطرق هي مشاريع مكملة لبعضها بعضًا، ويتناول هذا المعيار دقة التصميم واقتصاده وتكلفته من حيث التنفيذ والتشغيل، وقدرته على توليد فرص عمل، وجذب الاستثمارات.

سابعًا– المرونة:

يعد هذا المعيار مهمًا، خاصة في بيئة متقلبة وذات وضع سياسي ساخن؛ بسبب المخاطر، وعدم اليقين الذي يحف مراحل المشروع المختلفة، الذي قد يؤثر بشكل كبير على سير المشروع أو حتى على النتائج المتوقعة منه.

الفصل الثالث

واقع مشاريع تنمية البنية التحتية للطرق في مدينة غزة وتطويرها (آليات التقييم والاختيار)

1.3 مقدمة

2.3 واقع مشاريع تنمية البنية التحتية للطرق في مدينة غزة وتطويرها

3.3 الخطة الاستراتيجية لمدينة غزة التي أعدتها بلدية غزة

4.3 الجهات المسؤولة عن اختيار مشاريع تنمية البنية التحتية لمدينة غزة وتطويرها، ودورها في ذلك

الفصل الثالث

واقع مشاريع تنمية البنية التحتية للطرق في مدينة غزة وتطويرها (آليات التقييم والاختيار)

1.3 مقدمة

تعدُّ عمليات إدارة البنية التحتية والعمل على تنميتها وتطويرها من أهم التحديات التي تواجهها مدن العالم النامي؛ لما تشهده من عقبات في العديد من المجالات الخِدْماتية والتنموية، ويزداد الوضع صعوبة عندما يتعلق الأمر بمدينة مثل مدينة غزة؛ لما تعانيه من عدم استقرار في الأوضاع السياسية، بالإضافة إلى الأوضاع الاقتصادية الصعبة، وخاصة الحصار المفروض منذ سنوات، مع محدودية الموارد المتاحة والكثافة السكانية الهائلة؛ ولذلك يمكن النظر إلى آليات اختيار المشاريع التي سوف تجرى عليها عمليات التنمية والتطوير على أنها إحدى المحددات الأساسية التي تسهم بشكل رئيس في نجاح المشروع أو فشله، وهذا يتطلب تسليط الضوء على الجهات المسؤولة عن اختيار المشاريع التنموية للبنية التحتية، مع دراسة الآليات التي يتم بها اختيار المشاريع لتقييم المعايير المستخدمة، ومعرفة مدى كفاءتها، والعمل على تطويرها وتحسينها بما يتناسب بشكل أكبر مع متطلبات المكان والزمان.

2.3 واقع مشاريع تنمية البنية التحتية للطرق في مدينة غزة وتطويرها

تعد المشاريع التطويرية هي العامل الأساسي في تقييم مستوى الخِدْمات المقدمة للمواطنين القاطنين في الأحياء والمناطق الواقعة ضمن الحدود الإدارية لمدينة غزة، لذلك تسعى الجهات الإدارية جاهدة عبر طواقمها الفنية وإداراتها لخلق المثالية في الأداء، من خلال التوزيع العادل للمشاريع على الأحياء، ويتمثل ذلك في الجلسات المستمرة وشبه الدورية التي تعقدها البلدية مع لجان الأحياء؛ للتشاور معهم؛ لتقوم الإدارات المعنية بالدراسة الميدانية، وتحديد الأولوية للمناطق المراد تطويرها والتي يمكن إدراجها ضمن الخطة الاستراتيجية لمدينة غزة.

1.2.3 الواقع الجيوسياسي لمدينة غزة وأثره على عمليات التنمية والتخطيط

لقد مرت عمليات بناء وتنمية البنية التحتية والتخطيط المكاني والفيزيائي في مدينة غزة بمجموعة من المتغيرات المتعلقة بالخصائص والسياسات والمبادئ والإدارات؛ لهذا قد يبدو أن الطابع التخطيطي للمدينة غريب بعض الشيء من حيث المكونات والمضمون، ويرجع هذا بشكل رئيس إلى أن عمليات ممارسة التنمية للبنية التحتية والتخطيط قد تمت من طرف قوى

خارجية سيطرت على المدينة خلال القرن الماضي، وأدى هذا إلى تحول عمليات بناء وتنمية البنية التحتية والتخطيط من أداة للتنمية والتطوير إلى أداة للسيطرة العسكرية والسياسية لإطالة مدة الاحتلال والاستعمار، والذي أنتج بدوره مدينة مليئة بالتشوهات التخطيطية ومفتقرة إلى أقصى حد إلى خدمات البنية التحتية عامةً والطرق خاصةً. (17)

وبعد عقد اتفاقية أوسلو ومع قدوم السلطة الوطنية الفلسطينية عام 1994م، انتقلت مهمات التخطيط والتنمية إلى الوزارات والإدارات الفلسطينية المختصة، والتي هدفت إلى إحلال مشاريع التخطيط ومشاريع البناء والتنمية والتطوير للبنية التحتية كأولوية لها (17). وقد شهد قطاع البنية التحتية تحسن كبير في خدمات البنية التحتية المقدمة بكل أشكالها، ولا شك أن للدول المانحة دوراً مهمًا في ذلك، فقد أنفقت خلال الفترة من 1994م إلى نهاية عام 2006م حوالي 503 مليون دولار أمريكي خصصت لتطوير البنية التحتية (برغوث، 2013م)

وخلال الفترة ما بين (1994 – 2005) قامت وزارة الحكم المحلي بإعداد المخطط الإقليمي للمحافظات الجنوبية (محافظات قطاع غزة)، ضمن حدود عام 1967، والذي مثل مجموعة السياسات الوطنية يجب أن تتبناها عمليات التنمية والتطوير، وقد راعى المخطط الإقليمي الخصائصَ والعقبات الموجودة ضمن حدود المكان، التي كان أهمها النمو السكاني السريع والهائل، كما قدم المخطط الإقليمي القاعدة الأساسية لعمليات التنمية والتخطيط القطاعي والمحلي (Abdelhamid, 2006)

وقد قامت وزارة التخطيط والتعاون الدولي بالتعاون مع وزارة الحكم المحلي بإعداد المخطط الهيكلي لمدينة غزة، الذي هدف إلى تحقيق التوافق والتناغم بين الوضع الراهن للبنية التحتية والنظام الحضري، مع إحلال القوانين الجديدة والخطط المستقبلية لعمليات البناء والتنمية والتطوير في ضوء الإعداد لإقامة دولة مستقلة (Abdelhamid, 2006)

وفي ظل وجود المخطط الإقليمي والمخطط الهيكلي أصبح بالإمكان إعداد الخطط الاستراتيجية ضمن الأطر المكانية والزمانية، ويتم ذلك بالتعاون والشراكة بين بلدية غزة والوزارات المعنية والجهات المسؤولة عن عمليات التنمية المكانية، ودائمًا ما تهدف الخطط الاستراتيجية بشكل رئيس إلى تقييم الوضع الراهن، وتحديد أولويات الحاجات المستقبلية.

ويجب عدم الإغفال عن الظروف الراهنة الصعبة المحيطة بالمدينة، والمتمثلة في الحصار المفروض منذ حوالي ما يقرب من عقد كامل، وقلة الموارد المتاحة، مع الاعتماد في

إمدادات البنية التحتية على الجانب الصهيوني، بالإضافة إلى الحروب المتتالية التي طالت البنية التحتية بشكل أساسي.

2.2.3 الوضع الراهن للبنية التحتية لمدينة غزة

لقد كان للتطور الذي حصل في البنية التحتية لمدينة غزة بعد قدوم السلطة الوطنية الفلسطينية أثر إيجابي في تنمية المجتمع، لكن ظهرت العديد من السلبيات التي تمثلت في عدم الاستغلال الصحيح والتوجيه السليم لإدارة وتنفيذ مشاريع التنمية ككل، والتي كان أبرزها المشاريع المدعومة لتطوير البنية التحتية، خاصة وأنها كانت تعاني من نقص وتشوهات كثيرة بسبب وجود الاحتلال وإهماله المتعمد للبنية التحتية.

من ناحية أخرى لقد تأثرت سياسات الاحتلال الإسرائيلي التي كانت تستهدف بالأساس تدمير كل مقومات الحياة في المناطق المحتلة، وكان الأثر لذلك واضحًا بعد انتفاضة الأقصى عام 2000م؛ حيث تم استهداف معظم البنية التحتية للشعب الفلسطيني، واعتماد سياسات وإجراءات عقابية تهدف في الأساس إلى تدمير كل مقومات الصمود والبناء، فكان الاستهداف المباشر للمقرات والمؤسسات والمصانع وقطع الطرق وتدمير المطار والميناء (برغوث، 2013م)

وفي العام 2006م ازداد الوضع سوءًا بعد الأحداث العسكرية التي دفعت الجانب الصهيوني إلى تدمير البنية التحتية للكهرباء، مع تدمير البنية التحتية لمجموعة هائلة من الطرق الإقليمية والشريانية والجسور، وتدمير البنية التحتية لمجموعة هائلة من المباني المهمة ومنشآت البنية التحتية، ومما زاد الوضع سوءًا منذ ذلك الحين، أنه تم فرض حصار خانق على القطاع أدى إلى قطع الإمدادات الحيوية لمدة تقترب من العقد الكامل، وما زالت مستمرة حتى الوقت الحاضر (برغوث، 2013م)

وفي السنوات الثمانية الأخيرة شهد قطاع غزة ثلاثة حروب متتالية، تمثلت كلها في موجات من العنف العسكري؛ لتعمق من الأزمة الاقتصادية والمالية والصحية والاجتماعية للقطاع؛ ولتسهم في زيادة معدلات البطالة المرتفعة أصلًا، وأدت هذه الحروب إلى تدمير البنية التحتية لقطاع الخِدْمات العامة؛ حيث تم تدمير العديد من شبكات الصرف الصحي، وشبكات الطرق، وخطوط الكهرباء ومحولاتها، وشبكات الاتصالات الأرضية والهوائية، وآبار المياه، وتدمير مباني المؤسسات العامة والحكومية، والمنازل السكنية، والجمعيات، والممتلكات الخاصة، والمنشآت الاقتصادية: (محال تجارية وشركات ومصانع و مخازن)، والأراضي الزراعية، وميناء الصيادين والمراكب، ومركبات المواطنين الخاصة، وصالة معبر رفح الخارجية والداخلية، حتى

أنهـا وصـلت إلـى المؤسسـات الصـحية والمستشـفيات، والمؤسسـات التعليميـة، والإعلاميـة، والرياضية، والمساجد، والمقابر، والكنائس، وتحولت مدينة غزة وقطاع غزة وشوارعه إلى أكوام من الدمار والركام، ونتج عن ذلك خسائر مادية فادحة، وبحسب التقديرات المعدة حول خسائر الحرب الأخير عام 2014م، فقد تجاوزت الخسائر الاقتصادية الإجمالية المباشرة لغير المباشرة في المباني والبنية التحتية، وخسائر الاقتصاد الوطني في قطاع غزة بقطاعاته الاقتصادية كافة 5 مليار دولار تقريبًا خلال فترة الحرب (الطباع، 2014م).

ويمكن تلخيص أهم المشكلات والعقبات التي لها دورٌ كبيرٌ في تراجع البنية التحتية على النحو الآتي: (برغوث، 2013م)

-سياسات الاحتلال والاتفاقيات المجحفة بحق الفلسطينيين، بالإضافة إلى الحروب والحصار السياسي والاقتصادي الدائم.

-الاعتماد الكلي على الدول المانحة لتمويل مشاريع البنية التحتية.

-عدم وجود استراتيجيات واضحة ومفصلة ودقيقة طويلة الأمد لتطوير تجهيزات البنية التحتية.

-ضعف وغياب التنسيق والمتابعة والإشراف بين الجهات المعنية.

-عدم وجود قاعدة معلومات متكاملة محدثة ومحددة للمختصين وصناع القرار.

-عدم توافر مرونة في الاستفادة من عائدات خدمات البنية التحتية.

-ضعف الاهتمام والصرف على مشاريع البنية التحتية من قبل السلطة الوطنية والجهات المختصة.

-تعقيدات الأنظمة والقوانين واللوائح التي تحد من التمويل.

-محدودية المشاركة الفعالة للقطاع الخاص في تأسيس خدمات البنية التحتية وتشغيلها.

-وجود ضغط كبير على البنية التحتية أدى إلى زيادة التدهور البيئي.

-ضعف مستوى الخِدْمات والنمو وتحقيق التنمية المتوازنة والمستدامة.

-محدودية المعايير والاشتراطات التي تحدد مسارات عمليات تنمية البنية التحتية وتطويرها.

3.2.3 حقائق وأرقام حول المشاريع التطويرية التي تم تنفيذها في السنوات الأخيرة

قامت الإدارة العامة للهندسة والتخطيط في بلدية غزة بإعداد تقرير المشاريع التطويرية في المدينة، والذي جاء كما يأتي: (بلدية غزة، 2016م)

-منذ العام 2009م قامت البلدية بتنفيذ حوالي 200 مشروع، (معدل 33 مشروعًا في العام الواحد) بقيمة إجمالية حوالي 95 مليون دولار (معدل 16 مليون دولار في العام).

-شملت المشاريع التطويرية كل من القطاعات الآتية: طرق، محطات وشبكات صرف صحي، شبكات وآبار مياه، حدائق، مباني، تحكم، استثمارية، وهي كما يأتي:

-حوالي 45 % من المشاريع لتعبيد الطرق.

-حوالي 48% من المشاريع لقطاع الصرف الصحي والمياه.

-حوالي 7 % لأنواع أخرى: (مبان، حدائق، تطويرية).

-مجموع المشاريع الجارية: 19 مشروعًا.

-قيمة المشاريع الجارية: 21 مليون دولار أمريكي.

4.2.3 مستقبل البنية التحتية في مدينة غزة

بحسب الخطة الوطنية العامة التي وضعتها وزارة التخطيط للأعوام 2011م-2012م، فإن الخطة تهدف إلى (ماس، 2011م):

الهدف العام: تطوير البنية التحتية الخِدْماتية والإنتاجية والتنمية العمرانية.

الأهداف الفرعية، وتتمثل في:

-إصلاح الأضرار التي نتجت عن العدوان الإسرائيلي وإعادة الإعمار.

-تطوير قطاع الطاقة والكهرباء.

-حماية البيئة الفلسطينية في إطار التنمية المستدامة.

-تحسين خدمات قطاع الاتصالات والبريد وتكنولوجيا المعلومات.

-تطوير قطاع النقل والمواصلات.

-حماية مصادر المياه المحدودة وإيجاد البدائل المناسبة.

-تحسين الظروف البيئية والصحية للمواطنين.

-إيجاد تنمية عمرانية مستدامة.

-تعزيز إسهام القطاع الخاص في تطوير البنية التحتية.

-تطوير قدرات المؤسسات الحكومية ذات العلاقة بالبنية التحتية.

ولقد بلغت متطلبات التمويل لقطاع البنية التحتية حسب الخطة 2011م-2012م نحو 1145.98 مليون دولار، وقُدرت المشاريع المتوقع تمويلها حكوميًّا بنحو 7.61 مليون دولار، أي ما نسبته 0.67%، وهذا يعود إلى اعتماد مشاريع البنية التحتية على التمويل الدولي.

3.3 الخطة الاستراتيجية لمدينة غزة التي أعدتها بلدية غزة

إن التخطيط الاستراتيجي عبارة عن منهج علمي يستخدم لبلورة الأولويات والأهداف التنموية للتجمعات السكنية، وتحديد البرامج والمشاريع القادرة على تحقيق هذه الأهداف، خلال فترة زمنية معينة، بما يتماشى مع تطلعات السكان، والأخذ بعين الاعتبار الموارد المتاحة والعوائق المحتملة، وعملت بلدية غزة في السابق جاهدة على أن يكون لديها خطط استراتيجية، وبالفعل تمكنت البلدية وبالتعاون مع مؤسسات خارجية من إعداد عدد من الخطط الاستراتيجية ولفترات محددة، ولقد اعتمدت البلدية في إعداد خطتها هذه على الدليل الذي أعده صندوق دعم وإقراض البلديات، وبالتعاون مع وزارة الحكم المحلي وبمساعدة الاستشاري مركز الهندسة والتخطيط، وتعد هذه الخطة الاستراتيجية لمدينة غزة المحورَ الأساسي في تقييم الوضع الحالي، وتحديد أولويات الحاجة المستقبلية، وذلك بما يتماشى مع المتطلبات الفعلية لتلبية احتياجات السكان، ورفع المستوى العام للمدينة.

1.3.3 أهمية الخطة الاستراتيجية

يمكن توضيح أهمية الخطة الاستراتيجية لمدينة غزة بما يأتي:

-تعزيز مبدأ المشاركة من حيث التركيز على مشاركة المواطنين والمجتمع المحلي والقطاع الخاص وجميع ذوي الشأن في تحديد القضايا والأولويات التنموية وعمليات اتخاذ القرار على المستوى المحلي.

-تعزيز مبدأ الشفافية والمساءلة من حيث دعم مشاركة المواطنين والمجتمع المحلي والقطاع الخاص وجميع ذوي الشأن في تخطيط وتنفيذ النشاطات التنموية، وتبوأ مكانة بارزة في متابعة الإنجازات وتقويمها، وتحقيق الأهداف المرجوة.

-تعزيز مبدأ التكاملية من حيث التطرق للقضايا الاجتماعية والاقتصادية والبيئية، ومن حيث التكاملية مع خطط المستويات الإدارية المختلفة، والتخطيط الفيزيائي / الهيكلي، وموازنات الهيئات المحلية.

-التركيز على القضايا ذات الأولوية معًا؛ للأخذ بعين الاعتبار الموارد والفرص المتاحة والعوائق المحتملة.

2.3.3 أهداف الخطة الاستراتيجية

يمكن تلخيص أهم الأهداف لوجود خطة تنموية استراتيجية في مدينة غزة بالآتي:

-تحديد الفرص المتاحة والتحديات، وتشخيص الوضع الراهن في مدينة غزة.

-تطوير السياسات التنموية الرئيسة وتوثيقها في مختلف القضايا الاستراتيجية.

-إعداد رؤية تنموية تعبر عن تطلعات المواطنين وأحلامهم ضمن إطار زمني محدد.

-تحديد الأولويات والأهداف، وترجمتها إلى مشاريع قابلة للتنفيذ؛ وذلك بالمشاركة مع المؤسسات والأفراد في المجتمع المحلي.

-تعزيز وتطبيق مفاهيم الحكم والإدارة الرشيدة؛ مما يحقق المشاركة المجتمعية والنزاهة والشفافية والمساءلة والعدالة للجميع.

-اختيار مشاريع وبرامج تنموية تعبر عن أولويات المجتمع المحلي، وتتسم بالعدالة في التوزيع.

-وضع خطة تنفيذ واضحة وموثقة، وضمن إطار زمني معلوم، وتقديرات دقيقة.

-اختيار تحديد منهجية لمتابعة تنفيذ المشاريع والبرامج، وقياس نجاحها أو فشلها.

3.3.3 منهجية إعداد الخطة الاستراتيجية

تعتمد منهجية إعداد الخطة التنموية الاستراتيجية لمدينة غزة على مجموعة من المراحل والأنشطة المستندة على الدليل التنموي المعد مسبقًا بالتعاون مع صندوق دعم وإقراض البلديات ووزارة الحكم المحلي بصفتها الجهة ذات العلاقة المباشرة بالبلدية من طرف الحكومة؛ حيث تمثل المنهج العام بالمشاركة المجتمعية من لجان الأحياء التابعة لمدينة غزة ومؤسسات القطاع المحلي والخاص، فقد تم تشكيل ما يسمى بالعقد المجتمعي والذي تمت فيه مشاركة مجموعة من المؤسسات الحكومية والوزرات المعنية وبلدية غزة والدفاع المدني ومؤسسات المجتمع المدني والجامعة الإسلامية وبعض المؤسسات الخيرية العاملة والفعالة.

وقد تكونت منهجية إعداد الخطة الاستراتيجية من خمس مراحل أساسية حسب ما هو موضح في الشكل الآتي: (شكل 1.3)

شكل (1.3): منهجية إعداد الخطة الاستراتيجية لمدينة غزة التي أعدتها بلدية غزة

المصدر: (بلدية غزة، 2012م)

4.3.3 القضايا التنموية ذات الأولوية

سلطت الخطة الاستراتيجية الضوء على مجموعة من الأولويات التي لا بد من أخذها بعين الاعتبار خلال عمليات التنمية والتطوير؛ حتى يتسنى لجميع المؤسسات العاملة في مجالات تنمية وتطوير البنية التحتية والنظام العمراني من أن تسير في المسار المحدد نفسه باتجاه تحقيق الأهداف المنشودة، ويمكن توضيح القضايا التنموية التي طرحتها الخطة من خلال الجدول الآتي: (جدول 1.3)

جدول (1.3): القضايا التنموية ذات الأولوية حسب الخطة الاستراتيجية لمدينة غزة التي عدته (بلدية غزة، 2012م)

المجال	القضايا
مجال الخِدْمات البلدية والبنية التحتية	تردي وضع المياه والصرف الصحي. عدم كفاءة شبكات الطرق والإنارة.
مجال البيئة والصحة العامة	تردي الوضع البيئي.
مجال الاقتصاد المحلي	ارتفاع معدل البطالة وتردي الوضع الاقتصادي وقلة الإيرادات.
مجال الثقافة والرياضة	الحاجة لزيادة الوعي الثقافي والإعلامي والاهتمام بالرياضة.
مجال التخطيط والتنظيم	عشوائية البناء للمنشآت والمباني. الحاجة للتحول لنظام إداري إلكتروني.
مجال الأمن والكوارث	تدني كفاءة وجهوزية إدارة الأزمات والكوارث.
مجال البناء المؤسسي	تكوين نظام إداري كفء وفعال.

يتضح من الجدول السابق مدى اهتمام الخطة الاستراتيجية بالبنية التحتية للطرق، مع الأخذ بعين الاعتبار المشكلات المتعلقة بذلك، والتي أهمها عدم كفاية وكفاءة شبكات الطرق وتجهيزاتها، ومن هنا يتضح مدى الأهمية لهذا المجال ومدى حساسية هذه القضايا لاحتمالات النجاح أو الفشل، باعتبارها إحدى أهم الأولويات المطروحة والمتفق عليها من جميع الأطراف المعنية.

5.3.3 خطة التنفيذ فيما يتعلق بالبنية التحتية للطرق

احتلت قضية البنية التحتية للطرق إحدى أهم الأولويات التي طرحتها الخطة الاستراتيجية لمدينة غزة، كما ركزت الخطة على أهمية كفاءة شبكات الطرق في المدينة وكفايتها، وجاءت خطة التنفيذ لتسلط الضوء عليها من خلال طرحها كقضية مهمة ومشكلة لا بد من حلها، ومن ثم توضيح المشاريع التي سوف تتبنى حل هذه القضية مع تقدير التكاليف المالية اللازمة، وتوزيع هذه التكاليف على مدى زمني مدته 3 سنوات (2012م-2015م)، ومن ثم طرح الجهات المرشحة للتنفيذ والجهات المرشحة للتمويل، وبعدها تم توضيح التحضيرات اللازمة للتنفيذ، وتم بيان ذلك من خلال الجدول الآتي: (جدول 2.3)

جدول (2.3). خطة تنفيذ قضية عدم كفاية شبكات الطرق وكفاءتها حسب الخطة الاستراتيجية لمدينة غزة التي عدتها (بلدية غزة، 2012م)

القضية	اسم المشروع	التكلفة التقديرية × 1000$	خطة2012 – 2015				الجهة المرشحة للتنفيذ		الجهة المرشحة للتمويل		التحضيرات اللازمة للتنفيذ
			الصرف السنوي				الهيئة المحلية	الهيئة غير المحلية	الهيئة المحلية	الهيئة غير المحلية	
			الأول	الثاني	الثالث	الرابع	حدد القسم المعني	حدد الجهة	حدد بند الموازنة	حدد الجهة	
عدم كفاءة شبكات الطرق والإنارة	إنشاء طرق جديدة بطول 100كم في جميع الأحياء	70030	15030	18000	18000	19000	الهندسة والتخطيط	مقاول		UNDP – صندوق –البلديات البنك الإسلامي –أخرى	دراسات مقترحات/ مرجعيات/ عطاءات
	تأهيل طرق قائمة بطول 50كم في جميع الأحياء	6000	1500	1500	1500	1500	الهندسة والتخطيط	مقاول		UNDP - صندوق –البلديات البنك الإسلامي - أخرى	

4.3 الجهات المسؤولة عن اختيار مشاريع تنمية البنية التحتية لمدينة غزة وتطويرها، ودورها في ذلك

تتعدد الجهات المسؤولة عن مشاريع تنمية البنية التحتية وتطويرها، إذ إن هذا النوع من المشاريع يتطلب أن يتم اتخاذ القرارات بشأنه من قِبل الإدارات ذات العلاقة في الحكومة، وتتنوع الجهات المسؤولة عنها بين الوزارات والبلدية والإدارات ذات الاختصاص التابعة للحكومة، ويكون الدور الرئيس لها هو الاختيار والتقييم والمتابعة، أما الجهات الأخرى فهي متمثلة في الممولين الداخليين والخارجيين، والذين لا يقل دورهم أهمية من حيث اتخاذ القرارات ووضع الاشتراطات لإجراء عمليات التمويل.

1.4.3 بلدية غزة

تتحمل بلدية غزة المسؤولية الأكبر في تحسين مستوى الخدمة للمواطنين؛ كونها الجهة السيادية للمدينة في مجال البنية التحتية والمشاريع التطويرية، ومن أهم ما يقع على عاتق البلدية فيما يتعلق بتنمية البنية التحتية للطرق وتطويرها ما يأتي: (بلدية غزة، 2015م)

-إعداد المشاريع التطويرية للبنية التحتية، وتجهيز المخططات ووثائق العطاءات.

-التأكد من مطابقة المواد المستخدمة في المشاريع التطويرية للمعايير والمواصفات المطلوبة.

-تحسين الوضع المروري في المدينة ومتابعته.

-دراسة شكاوى المواطنين ومتابعتها، والعمل على تخفيف معاناة المواطنين.

-تشكيل ومتابعة العمل والمشاركة في اللجان الفنية اللازمة لإتمام المشاريع.

-تنسيق العمل مع المؤسسات والجهات ذات العلاقة بالمشاريع التطويرية.

2.4.3 وزارة الحكم المحلي

تعد وزارة الحكم المحلي الهيئة الحكومية ذات السيادة العليا فيما يتعلق بمشاريع تنمية البنية التحتية للطرق وتطويرها، وفيما يأتي أهم الأمور المتعلقة بدور الوزارة وآلياتها في اختيار المشاريع التطويرية للبنية التحتية للطرق: (المصري، 2015م)

دور الوزارة في تحديد المشاريع التطويرية

يتمثل دور وزارة الحكم المحلي في قيامها بمراسلة البلديات للحصول على احتياجات وأولويات البلدية من المشاريع التطويرية لثلاث سنوات؛ ليتم دراستها والتأكد من شمولها على الخِدْمات الأساسية كافة، دون تدخل الوزارة في آلية توزيع تلك المشاريع على المناطق والأحياء الواقعة ضمن النفوذ الإداري للبلدية؛ ولكن يقتصر تدخل الوزارة على شمول كل مشروع على الخِدْمات كافة.

المعايير المتبعة من طرف الوزارة في توزيع المنح والتمويل الخارجي للمشاريع التطويرية للوزارة، مجموعة من المعايير المتبعة في تحديد الأولويات، وأهمها:

-حجم التمويل.

-الخطة الاستراتيجية للبلديات، وشمولية المشاريع المقترحة فيها على كل الخِدْمات.

-سياسة المانح.

-شكاوى المواطنين المتكررة والملحة في بعض المناطق.

آلية توزيع المبالغ والمنح الممولة خارجيًّا من طرف الوزارة على البلديات

يتم توزيع المنح والتمويل الخارجي للمشاريع كالآتي:

-يتم مراسلة البلديات بوجود منحة بملغ معين لتقوم البلدية بإدراج المشاريع المقترحة ضمن نفوذها؛ ولكن بشرط أن تكون تلك المشاريع ضمن الخطة الاستراتيجية للبلدية، والتي قدمت مسبقًا للوزارة.

-في حالة أن مبالغ التمويل كانت كبيرة يتم تقسيمها على جميع البلديات من خلال معيارين أساسيين، هما: عدد السكان والمساحة الواقعين ضمن نفوذ البلدية.

-في حالة أن مبالغ التمويل كانت صغيرة يتم انتقاء البلديات المراد تمويلها من طرف الوزارة، ويتم ذلك دون معايير محددة؛ ولكن حسب رؤية الوزارة في الأولويات.

طريقة اعتماد الوزارة للمشاريع التطويرية التي تم اقتراحها من طرف البلدية في حال توفرت المنح اللازمة

يتم مراسلة البلديات بوجود منحة بملغ معين لتقوم البلدية بإدراج المشاريع المقترحة ضمن نفوذها؛ ولكن بشرط أن تكون تلك المشاريع ضمن الخطة الاستراتيجية للبلدية، والتي قدمت مسبقًا للوزارة.

أهم العقبات التي تواجه الوزارة في توزيع المنح والأولويات للمشاريع التطويرية

يوجد بعض الأمور التي تعيق إمكانية المساواة في توزيع المنح وأهمها:

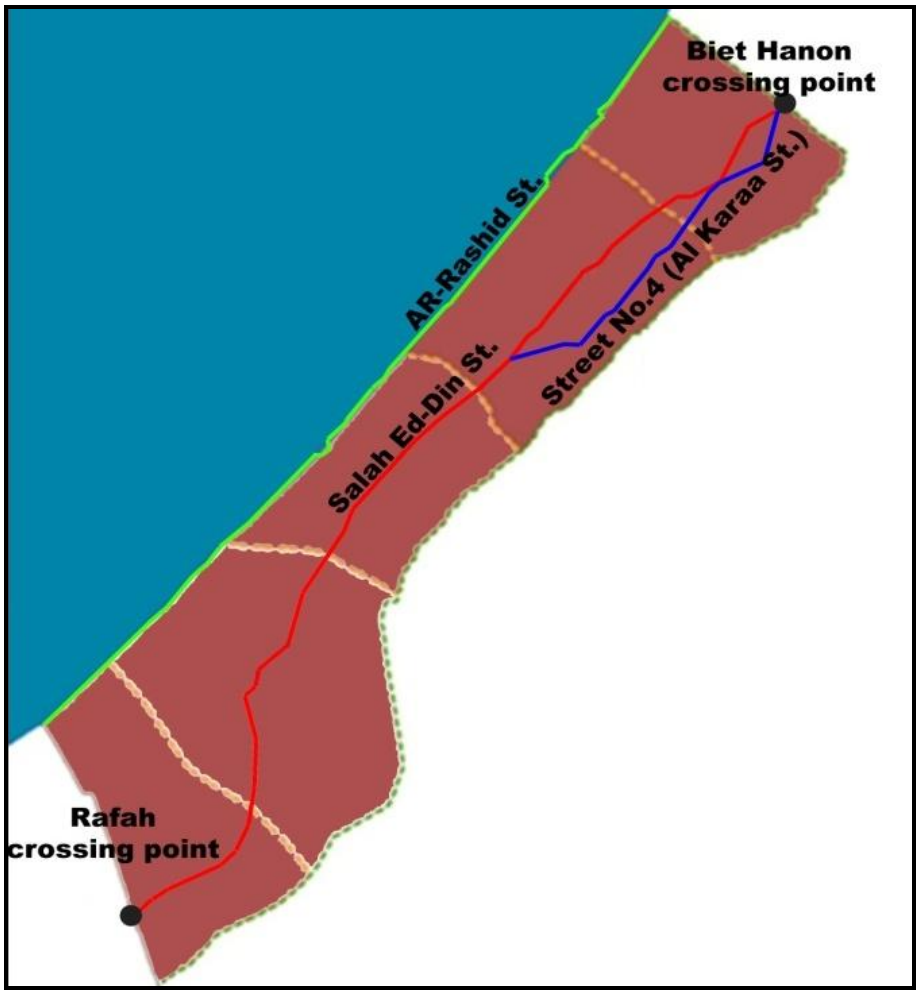
-إمكانية تواصل بعض البلديات مع مانحين خارجيين بشكل منفرد؛ مما يشكل عقبة في مساواة الاستفادة من التمويل المقدم من طرف الوزارة.

-حجم التمويل لا يتناسب في بعض الاحيان مع متطلبات المشروع لإتمامه.

-بعض البلديات ليس لديها محطات ضخ صرف صحي، وكذلك محطات تجميع مياه أمطار ؛ مما يشكل عقبة في تطوير الشارع، واستكمال البنية التحتية للمنطقة؛ إذ إن العملية هنا تراكمية بالمقام الأول.

أهم المشاريع التي تسعى الوزارة لتنفيذها وتوفير الدعم اللازم لإنجازها

تعد الشوارع الإقليمية الرابطة بين المحافظات: (شارع البحر، شارع صلاح الدين، شارع الكرامة) هي الأهم لدى الوزارة، كونها المسؤول المباشر عن إدارتها دون تدخل البلديات.



شكل (2.3): الشوارع الإقليمية الموجودة في قطاع غزة.

المصدر: (UN OCHA, 2009)

3.4.3 صندوق تطوير البلديات وإقراضها

صندوق تطوير البلديات وإقراضها مؤسسة شبه حكومية، تأسست في عام 2005م بوساطة السلطة الوطنية الفلسطينية، مهمتها تصميم برامج وإدارتها؛ لتمويل مشاريع تخص قطاع الحكم المحلي؛ بما يتماشى مع الخطط الاستراتيجية الوطنية لهذا القطاع. وفيما يأتي أهم الأمور المتعلقة بدور الصندوق وآلياته في اختيار المشاريع التطويرية للبنية التحتية للطرق: (محيسن، 2015م)

دور صندوق دعم البلديات وإقراضها في دعم المشاريع التطويرية للقطاع المحلي والبلديات

يعد صندوق دعم البلديات وإقراضها إحدى الإدارات التابعة لوزارة الحكم المحلي المسؤولة بشكل مباشر عن إدارة المشاريع التطويرية للقطاع المحلي، وذلك كون وزير المحلي هو رئيس مجلس إدارة الصندوق؛ ولهذا يعد الصندوق من أهم المؤسسات الفاعلة في تمويل المشاريع؛ حيث إن منهجية الصندوق تعتمد على معايير علمية ثابتة في تحديد الأولويات للمشاريع المقترحة من طرف البلديات، بالإضافة إلى دوره الأساسي في تنظيم توزيع الدعم المقدم من جهات دولية عديدة حسب معايير جودة وقياس أداء خاص لكل بلدية.

أهم مشاريع وبرامج صندوق تطوير البلديات وإقراضها في قطاع الحكم المحلي

يعد برنامج تطوير البلديات Municipal Development Program (MDP) أهم برامج الصندوق، وهو برنامج وطني استراتيجي متعدد المراحل، يهدف إلى تعزيز قدرات البلديات، من خلال أربعة أقسام، وهي:

-**الاستثمارات الرأسمالية (مشاريع البنية التحتية):** منهجية تساعد البلدية على كيفية استخدام الأموال على أساس التنمية الاستراتيجية تطبيق خطط الاستثمار (SDIP)، بالتشاور مع المواطنين.

-**المشاريع الريادية /الابتكارية:** تشجيع التعلم والابتكار من أجل تيسير تنمية البلدية، وتحسين تحصيل الإيرادات، والقدرة على الاستجابة، ومشاركة المجتمع المحلي، مثل: التنمية الاقتصادية المحلية، والإدارة الإلكترونية، والطاقة الشمسية.

-**مشاريع بناء القدرات:** تهدف إلى تعزيز قدرات البلديات في الإدارة المالية، والتخطيط الاستراتيجي والقدرات التقنية، لا سيما في عمليات التشغيل والصيانة. وهو الجانب المكمل لمرحلة الاستثمارات الرأسمالية.

-**إدارة البرنامج:** تهدف إلى تقييم رضا الإدارة وصناع القرار والمواطن، والتأكد من فهمهم الكامل لآلية تخصيص المنحة، وتشجيع القادة لتحقيق أعلى مستويات الأداء.

وبالتالي يسعى الصندوق إلى تشجيع البلديات على التطوير الذاتي، ورفع مستوى الأداء، ومشاركة المجتمع المحلي على تبني سياسة البلدية الرامية إلى خلق ثقة متبادلة بين البلدية والسكان، وهي الأداة التي جعلها الصندوق من أهم المعايير المستخدمة في تحديد حجم ونسبة التمويل المقدم للبلدية.

منهجية الصندوق في اعتماد تمويل المشاريع التطويرية للبلديات

يتم اعتماد تمويل مشاريع تنمية البنية التحتية للطرق وتطويرها من قِبل الصندوق، تبعًا لمجموعة من المراحل، وهي كما يأتي:

-التأكد من أن يكون المشروع ضمن الخطة الاستراتيجية للبلدية.

-عرض المشروع ومناقشته على السكان والمستفيدين لدراسة أي تأثيرات بيئية أو اجتماعية يمكن أن تغير في تصميم المشروع.

-إجراء عمليات حساب، وتحليل التكاليف والفوائد للمشروع بشكل محوسب، والتأكد من تحقيق المعايير المطلوبة(Cost Benefit Analysis).

-التأكد من أن تكون ملفات المشروع واضحة، وخصوصًا من الناحية المالية.

-يتم عمل تدقيق داخلي وخارجي لكل دورة من دورات برنامج تطوير البلديات (MDP) من الناحية المالية والفنية.

4.4.3 الشركاء والممولون

تم التنويه سابقًا إلى أن معظم الشركاء والممولين لمثل هذا الحجم من المشاريع هم جهات غير محلية، كما أن المتابع لمسار هذه المساعدات وتوزيعها حسب القطاع يجد أن وزارة التخطيط وضعت مخطط توزيع، يشمل خمسة مجالات رئيسة تغطيها المساعدات غير المحلية، وهي: البنية التحتية، والقطاعات الإنتاجية والاجتماعية، وبناء المؤسسات، وقطاعات متنوعة أخرى، وتوضح التقارير الصادرة من وزارة التخطيط الفلسطينية أن القطاعات الاجتماعية تستوعب الجزء الأكبر من المساعدات الفعلية للفلسطينيين.

ويأتي في المرتبة الثانية قطاع البنية التحتية، والذي يشمل الطاقة والإسكان والاتصالات والنقل وغيرها، ويعد قطاع البنية التحتية الأكثر حيوية وإنعاشًا للاقتصاد الفلسطيني (برغوث، 2013م)

المانحون الأساسيون في المشاريع التطويرية الموزعة على البلديات

هناك العديد من المانحين العرب والدوليين وأهمهم: (المصري، 2015م)

-اللجنة القطرية (وزارة الخارجية القطرية).

-البنك الدولي والاتحاد الأوروبي.

-المنحة الكويتية.

-مؤسسة قطر الخيرية.

-البنك الإسلامي للتنمية.
-دول مجلس التعاون الخليجي.
-بكدار (جهة حكومية وسيطة لتمويل المشاريع).

ويجب التنويه هنا إلى أنه في بعض الأحيان تقوم بعض المؤسسات مثل: (بكدار، UNDP) باستقطاع نسبة من قيمة المنحة الممولة من طرف المانح؛ مقابل إدارة المنحة والإشراف عليها.

الشركاء الماليون (الممولون) لصندوق تطوير البلديات وإقراضها

تعتمد سياسة الصندوق على تحديد مصادر التمويل، وتنظيم المبالغ المرصودة، وتوزيعها بآلية تخصيص المنحة والممولين، وهم: (محيسن، 2015م)

-السلطة الوطنية الفلسطينية (PNA).
-الوكالة الفرنسية للتنمية (AFD).
-المساعدة الإنمائية الدولية الدانماركية (DANIDA).
-الوكالة السويدية للتعاون الإنمائي الدولي (SIDA).
-البنك الدولي (World Bank).
-البنك الإنمائي الألماني.(KFW)
-التعاون التقني الألماني.(GTZ)
-مملكة بلجيكا.(BTC)
-الوكالة السويسرية للتنمية والتعاون (SDC).
-الوكالة الدولية للتعاون من رابطة بلديات هولندا.

الفصل الرابع

الطريقة والإجراءات

1.4 مقدمة

2.4 منهجية الدراسة

3.4 طرق جمع البيانات

4.4 مجتمع الدراسة

5.4 خصائص عينة الدراسة

6.4 أداة الدراسة

7.4 صدق الاستبانة وثباتها

8.4 المعالجات الإحصائية

الفصل الرابع

الطريقة والإجراءات

1.4 مقدمة

يتناول هذا الفصل وصفًا لمنهج الدراسة، ولأفراد مجتمع الدراسة وعينتها، وأداة الدراسة المستخدمة وطرق إعدادها، وصدقها وثباتها، كما يتضمن هذا الفصل وصفًا للإجراءات التي قام بها الباحث في تقنين أدوات الدراسة وتطبيقها، وأخيرًا المعالجات الإحصائية التي اعتمد الباحث عليها في تحليل الدراسة.

2.4 منهجية الدراسة

إن الباحث يعرف مسبقًا جوانب الظاهرة موضع الدراسة وأبعادها من خلال اطلاعه على الدراسات السابقة المتعلقة بموضوع المعايير المستخدمة في تحديد أولويات اختيار المشاريع التطويرية للبنية التحتية، وهذا يتوافق مع المنهج الوصفي التحليلي الذي يهدف إلى توفير البيانات والحقائق عن المشكلة موضوع البحث؛ لتفسيرها والوقوف على دلالاتها من خلال الرجوع إلى الوثائق المختلفة، كالكتب والصحف والمجلات وغيرها من المواد التي يثبت صدقها؛ بهدف تحليلها للوصول إلى أهداف البحث؛ لذلك فقد اعتمد الباحث هذا المنهج للوصول إلى المعرفة الدقيقة والتفصيلية حول مشكلة البحث، ولتحقيق تصور أفضل وأدق للظاهرة موضع الدراسة، كما أنه استخدم أسلوب العينة العشوائية في اختياره لعينة الدراسة، كما استخدم الاستبانة في جمع البيانات الأولية.

3.4 طرق جمع البيانات

تم الاعتماد على نوعين من البيانات، وهما:

1. البيانات الأولية:

حيث تم اللجوء إلى المصادر الأولية للدراسة من خلال جمع البيانات اللازمة للاستبانة التي تم تصميمها لاستطلاع آراء العاملين في المشاريع التطويرية للبنية التحتية على مستوى القطاع العام والخاص، ومن ثم تفريغها وتحليلها باستخدام برنامج (SPSS) الإحصائي، واستخدام الاختبارات الإحصائية المناسبة؛ بهدف الوصول إلى مقياس الأهمية النسبية لمعايير اختيار المشاريع التطويرية للبنية التحتية، ومن ثم تطبيق هذا المقياس على بلدية غزة من خلال

استبانة يتم من خلالها استطلاع آراء العاملين في المشاريع التطويرية للبنية التحتية في بلدية غزة.

2. البيانات الثانوية:

تم جمع البيانات اللازمة عن طريق اللجوء إلى المصادر الثانوية للدراسة من خلال الرجوع إلى الكتب، والدوريات، والمنشورات الخاصة، والمتعلقة بالموضوع قيد الدراسة، وأخذ تصور عام عن آخر المستجدات التي حدثت في مجال البحث، وكذلك تقييم الدراسات التي تناولها الموضوع قيد الدراسة.

4.4 مجتمع الدراسة

يتكون مجتمع الدراسة من العاملين في المشاريع التطويرية للبنية التحتية كافة على مستوى القطاع العام والخاص، وعددهم (400) مهندس، إضافة إلى العاملين في المشاريع التطويرية للبنية التحتية في بلدية غزة.

5.4 خصائص عينة الدراسة

نظرًا لصعوبة الوصول إلى مفردات مجتمع الدراسة كافة، ولتحقيق أهداف الدراسة؛ فقد تم اختيار عينتين عشوائيتين كما يأتي:

-عينة لاستطلاع أهم المعايير الواجب تطبيقها في اختيار المشاريع التطويرية للبنية التحتية، ولهذا الغرض تم احتساب الحجم وفق المعادلة الآتية:

$$n = \frac{N}{1 + N(e)^2} = \frac{400}{1 + 400(0.1)^2} = 80$$

وبذلك فإن حجم العينة المناسب في هذه الحالة يساوي 80 على الأقل، وقد تم توزيع الاستبانة الخاصة بهذه المعايير على عينة مكونة من (80) موظفًا من العاملين في المشاريع التطويرية للبنية التحتية على مستوى القطاع العام والخاص، وقد تم استرداد 74 استبانة، وبعد استبعاد 3 استبانات نظرًا لعدم تحقق الشروط المطلوبة للإجابة، أصبحت الاستبانات الخاضعة للدراسة 71 استبانة.

-عينة لاستطلاع مدى التزام بلدية غزة بهذه المعايير؛ ولهذا تم توزيع الاستبانة الخاصة بالبلدية على عينة مكونة من (25) موظفًا من العاملين في المشاريع التطويرية للبنية التحتية

فـي بلديـة غـزة، وقـد تـم اسـترداد 24 اسـتبانة، ولـم يـتم اسـتبعاد أي منـه نظـرًا لتحقـق الشـروط المطلوبة للإجابة فيها جميعًا. والجداول الآتية تبين خصائص عينتي الدراسة:

1. الجنس:

يبين جدول رقم (1.4) أن 87.324% من عينـة القطـاعين: العام والخـاص من الذكور، و12.676% مـن الإنـاث، كمـا أن 91.667% مـن عينـة البلديـة ذكـور، و8.333% مـن الإناث، ويرجع ذلك إلى أن غالبية شاغلي الوظائف المستهدفة هم من الذكور؛ مما يعطي دليلًا على عدالة توزيع عينة الدراسة.

جدول رقم (1.4): توزيع عينتي الدراسة حسب متغير الجنس

الجنس	عينة القطاعين العام والخاص		عينة بلدية غزة	
	التكرار	النسبة المئوية	التكرار	النسبة المئوية
ذكور	62	87.324	22	91.667
إناث	9	12.676	2	8.333
المجموع	**71**	**100.000**	**24**	**100.000**

2. العمر

يبين جدول رقم (1.4) أن ما نسبته 5.634% من عينـة القطـاعين: العام والخـاص هم من الفئـة العمريـة "أقل من 25 سنة"، و40.845% من الفئـة العمريـة "من 25 – 35 سنة"، بينما 28.169% من الفئة العمرية "من 35 – 45 سنة"، و25.352% من 45 سنة فأكثر، كما أن 20.833% من عينة البلدية من الفئة العمرية "من 25 – 35 سنة"، بينما 25.000% من الفئـة العمريـة "من 35 – 45 سنة"، و54.167% من 45 سنة فـأكثر؛ ويـدل ذلـك علـى احتـواء عينـة الدراسـة للفئـات العمريـة كافـة؛ ممـا يعطيهـا نوعًـا مـن الثقـة فـي تمثيلهـا لمجتمـع الدراسة.

جدول رقم (2.4): توزيع عينتي الدراسة حسب العمر

العمر	عينة القطاعين: العام والخاص		عينة بلدية غزة	
	التكرار	النسبة المئوية	التكرار	النسبة المئوية
أقل من 25 سنة	4	5.634	0	0.000
من 25 – 35 سنة	29	40.845	5	20.833
من 35 – 45 سنة	20	28.169	6	25.000
45 سنة فأكثر	18	25.352	13	54.167
المجموع	**71**	**100.000**	**24**	**100.000**

3. التخصص

يبين جدول رقم (3.4) أن ما نسبته 70.423% من عينة القطاعين: العام والخاص هم مهندسون مدنيون، و19.718% مهندسون معماريون، بينما 1.408% مهندس ميكانيك، و8.451% مهندس كهرباء، كما أن 70.833% من عينة البلدية مهندسون مدنيون، و12.500% مهندسون معماريون، بينما 4.167% مهندس ميكانيك، و12.500% مهندس كهرباء؛ وحيث إن المهندسين عامة هم أكثر المهنيين ارتباطًا بالمشاريع التطويرية، وبالأخص المهندسون المدنيون، فإن من شأن هذا التوزيع للعينة أن يزيد من مصداقية النتائج ويؤكد دقتها.

جدول رقم (3.4): توزيع عينتي الدراسة حسب التخصص

التخصص	عينة القطاعين العام والخاص		عينة بلدية غزة	
	التكرار	النسبة المئوية	التكرار	النسبة المئوية
مهندس مدني	50	70.423	17	70.833
مهندس معماري	14	19.718	3	12.500
مهندس ميكانيكي	1	1.408	1	4.167
مهندس كهرباء	6	8.451	3	12.500
المجموع	**71**	**100.000**	**24**	**100.000**

4. المستوى العلمي

يبين جدول رقم (4.4) أن ما نسبته 1.408% من عينة القطاعين العام والخاص هم حملة شهادة الدبلوم، و61.972% حملة البكالوريوس، بينما 33.803% من حملة الماجستير، و2.817% حاصلين على الدكتوراه، كما أن 16.667% من عينة البلدية هم حملة شهادة الدبلوم، و62.500% حملة البكالوريوس، بينما 16.667% من حملة الماجستير، و4.167% حاصلين على الدكتوراه، ويفسر ذلك أن الفئات التي تم اختيارها هي فئات ذات وظائف تشترط المؤهل العلمي؛ مما يدلل على اهتمام مؤسسات القطاع العام والخاص في فلسطين بالمؤهل العلمي للعاملين، أما بالنسبة للدراسة فذلك يزيد من صدق نتائجها؛ حيث يمنح المؤهل العلمي المستجيبين إمكانية فهم أكبر لموضوع الدراسة.

جدول رقم (4.4): توزيع عينتي الدراسة حسب المستوى العلمي

المستوى العلمي	عينة القطاعين العام والخاص		عينة بلدية غزة	
	التكرار	النسبة المئوية	التكرار	النسبة المئوية
دبلوم	1	1.408	4	16.667
بكالوريوس	44	61.972	15	62.500
ماجستير	24	33.803	4	16.667
دكتوراه	2	2.817	1	4.167
المجموع	**71**	**100.000**	**24**	**100.000**

5. الخبرة في مجال المشاريع التطويرية

يبين جدول رقم (4.5) أن أكثر من 83% في كل من عينتي الدراسة يتمتعون بخبرة تتجاوز 10 سنوات في مجال المشاريع التطويرية، أي إن أغلب المفحوصين هم من ذوي الخبرة؛ مما يعطي للنتائج مصداقية ودقة أكثر، وخبرة أكثر بموضوع الدراسة.

جدول رقم (5.4): توزيع عينتي الدراسة حسب عدد سنوات الخبرة في مجال المشاريع التطويرية

سنوات الخبرة	عينة القطاعين العام والخاص		عينة بلدية غزة	
	التكرار	النسبة المئوية	التكرار	النسبة المئوية
أقل من 1 سنة	1	1.408	0	0.000
من سنة – 5 سنوات	11	15.493	3	12.500
من 5 – 15 سنة	34	47.887	2	8.333
15 سنة فأكثر	25	35.211	19	79.167
المجموع	**71**	**100.000**	**24**	**100.000**

6. طبيعة عمل الجهة التي يعمل بها (خاص بالقطاعين العام والخاص)

يبين جدول رقم (6.4) أن ما نسبته 46.479% من عينة القطاعين العام والخاص من العاملين في جهات حكومية، و2.817% يعملون في مؤسسات أهلية، بينما 25.352% في مؤسسات دولية، و25.352% في مؤسسات خاصة، وهي نسبة مقاربة جدًا للمنظمات العاملة في مجال المشاريع التطويرية في قطاع غزة؛ مما يعطي دليلًا آخر على عدالة توزيع عينة الدراسة، ودقة تمثيلها للمجتمع.

جدول رقم (6.4): توزيع عينة الدراسة حسب متغير طبيعة عمل الجهة التي يعمل بها

جهة العمل	التكرار	النسبة المئوية
حكومية	33	46.479
أهلية	2	2.817
دولية	18	25.352
خاصة	18	25.352
المجموع	**71**	**100.000**

7. طبيعة العمل في بلدية غزة (خاص ببلدية غزة)

يبين جدول رقم (7.4) أن 45.833% من عينة الدراسة يعملون بوظيفة مهندس، و25.000% "رئيس قسم"، و12.5% من عينة الدراسة " مدير دائرة"، بينما 16.667% يحملون مسميات وظيفية أخرى تنوعت بين "رئيس شعبة" و"نائب مدير"، مما يدل على أن كافة المشاركين من بلدية غزة تربطهم علاقة مباشرة، ومن الوظائف المطلعة على المشاريع التطويرية في بلدية غزة؛ مما يعطي للنتائج مصداقية ودقة وخبرة أكثر بموضوع الدراسة.

جدول رقم (7.4): توزيع عينة الدراسة حس بمتغير طبيعة عمل الجهة التي يعمل بها

طبيعة العمل	التكرار	النسبة المئوية
مهندس	11	45.833
رئيس قسم	6	25.000
مدير دائرة	3	12.500
أخرى	4	16.667
المجموع	**24**	**100.000**

8. توافر المنهجية في دراسة أولويات المشاريع التطويرية

يبين جدول رقم (8.4) أن 76.056% من عينة القطاعين العام والخاص، و83.333% من عينة البلدية من المؤيدين لتوفير المنهجية في دراسة أولويات المشاريع التطويرية؛ مما يجعلهم من المهتمين بموضوع الدراسة.

جدول رقم (8.4): آراء عينتي الدراسة حول توفير منهجية في دراسة أولويات المشاريع التطويرية

مدى توافر المنهجية	عينة القطاعين العام والخاص		عينة بلدية غزة	
	التكرار	النسبة المئوية	التكرار	النسبة المئوية
نعم	54	76.056	20	83.333
لا	17	23.944	4	16.667
المجموع	**71**	**100.000**	**24**	**100.000**

6.4 أداة الدراسة

تم استخدام الاستبانة أداة للدراسة؛ حيث تم إعدادها على النحو الآتي:

1. إعداد استبانة أولية من أجل استخدامها في جمع البيانات والمعلومات.
2. عرض الاستبانة على المشرف من أجل اختبار مدى ملاءمتها لجمع البيانات.
3. تعديل الاستبانة بشكل أولي حسب ما يراه المشرف.
4. تم عرض الاستبانة على مجموعة من المحكمين والذين قاموا بدورهم بتقديم النصح والإرشاد، وتعديل وحذف ما يلزم.
5. إجراء دراسة اختبارية ميدانية أولية للاستبانة، وتعديل حسب ما يناسب.
6. تم توجيه الاستبانة لاستطلاع آراء العاملين في المشاريع التطويرية للبنية التحتية على مستوى القطاعين: العام والخاص، ومن ثم تفريغها وتحليلها باستخدام برنامج (SPSS) الإحصائي، واستخدام الاختبارات الإحصائية المناسبة؛ بهدف الوصول إلى مقياس الأهمية النسبية لمعايير اختيار المشاريع التطويرية للبنية التحتية.
7. تم تطبيق هذا المقياس على بلدية غزة من خلال إعادة صياغة الاستبانة؛ لاستطلاع آراء العاملين في المشاريع التطويرية للبنية التحتية في بلدية غزة.

ولقد تم تقسيم الاستبانة إلى قسمين كما يأتي:

- **القسم الأول**- يتكون من معلومات تتعلق بالسمات الشخصية للمبحوث ويتكون من 7 فقرات.

- **القسم الآخر**- يتناول معايير اختيار المشاريع التطويرية للبنية التحتية. وتم تقسيمه إلى سبعة محاور كما يأتي:

-**المحور الأول**- المعايير التنموية للمشاريع التطويرية/ البنى التحتية، ويتكون من 5 فقرات.

-**المحور الثاني**- المعايير الاجتماعية، ويتكون من 5 فقرات.

-**المحور الثالث**- المعايير الاقتصادية، ويتكون من 5 فقرات.

-**المحور الرابع**- المعايير الفنية والتصميمية، ويتكون من 5 فقرات.

-**المحور الخامس**- المعايير البيئية، ويتكون من 5 فقرات.

-**المحور السادس**- المعايير السياسية والأمنية، ويتكون من 5 فقرات.

-**المحور السابع**- المعايير المتعلقة بالتمويل وسياسة المانح، ويتكون من 5 فقرات.

وقد كانت الإجابات على كل فقرة حسب مقياس ليكرت كما هو موضح في جدول رقم (9.4)

جدول رقم (9.4): مقياس ليكرت السداسي

التصنيف	موافق بشدة	موافق	محايد	غير موافق	غير موافق بشدة
الدرجة	1	2	3	4	5

7.4 صدق الاستبانة وثباتها

صدق الاستبانة: يعني التأكد من أنها سوف تقيس ما أعدت لقياسه (العساف، 1995م)، كما يقصد بالصدق: "شمول الاستبانة لكل العناصر التي يجب أن تدخل في التحليل من ناحية، ووضوح فقراتها ومفرداتها من ناحية ثانية، بحيث تكون مفهومة لكل من يستخدمها" (عبيدات وآخرون، 2001م)، وقد قام الباحث بالتأكد من صدق أداة الدراسة بما يأتي:

أولًا– صدق فقرات الاستبانة:

تم التأكد من صدق فقرات الاستبانة بطريقتين.

1. الصدق الظاهري للأداة (صدق الاستبانة)

قام الباحث بعرض أداة الدراسة في صورتها الأولية على مجموعة من المحكمين، تألفت من (8) من أعضاء الهيئة التدريسية في كلية الهندسة بالجامعة الإسلامية، وقد طلب الباحث من المحكمين إبداء آراءهم في مدى ملاءمة العبارات لقياس ما وضعت لأجله، ومدى وضوح صياغة العبارات، ومدى مناسبة كل عبارة للمحور الذي ينتمي إليه، ومدى كفاية العبارات لتغطية كل محور من محاور متغيرات الدراسة الأساسية، بالإضافة إلى اقتراح ما يرونه ضروريًّا من تعديل صياغة العبارات أو حذفها، أو إضافة عبارات جديدة لأداة الدراسة، وكذلك إبداء آراءهم فيما يتعلق بالبيانات الأولية: (الخصائص الشخصية والوظيفية المطلوبة من المبحوثين)، إلى جانب مقياس ليكرت المستخدم في الاستبانة، واستنادًا إلى الملاحظات والتوجيهات التي أبداها المحكمون قام الباحث بإجراء التعديلات التي اتفق عليها معظم المحكمين؛ حيث تم تعديل صياغة العبارات، وحذف أو إضافة البعض الآخر منها.

2. صدق الاتساق الداخلي لفقرات الاستبانة

تم حساب الاتساق الداخلي لفقرات الاستبانة على عينة استطلاعية بلغ حجمها 15 مفردة، وذلك بحساب معاملات الارتباط بين كل فقرة والدرجة الكلية للمحور التابعة له كما يأتي.

يبين جدول رقم (10.4) معاملات الارتباط بين فقرات كل محور والمعدل الكلي لفقراته، والذي يبين أن معاملات الارتباط المبينة دالة عند مستوى دلالة (0.05)؛ حيث إن القيمة الاحتمالية لكل فقرة أقل من 0.05 وقيمة r المحسوبة أكبر من قيمة r الجدولية والتي تساوي 0.514، وبذلك تعد الفقرات صادقة لما وضعت لقياسه.

جدول رقم (10.4): صدق الاتساق الداخلي لفقرات الاستبانة

المحور	الفقرة	معامل الارتباط	القيمة الاحتمالية	المحور	الفقرة	معامل الارتباط	القيمة الاحتمالية
المحور الأول	1	0.578*	0.024	المحور الثاني	1	0.616*	0.014
	2	0.759**	0.001		2	0.675**	0.006
	3	0.680**	0.005		3	0.523*	0.045
	4	0.846**	0.000		4	0.645**	0.009
	5	0.574*	0.025		5	0.803**	0.000
المحور الثالث	1	0.533*	0.041	المحور الرابع	1	0.621*	0.014
	2	0.760**	0.001		2	0.530*	0.042
	3	0.606*	0.017		3	0.732**	0.002
	4	0.813**	0.000		4	0.750**	0.001
	5	0.645**	0.009		5	0.594*	0.020
المحور الخامس	1	0.626*	0.013	المحور السادس	1	0.638*	0.011
	2	0.606*	0.017		2	0.600*	0.018
	3	0.568*	0.027		3	0.855**	0.000
	4	0.888**	0.000		4	0.873**	0.000
	5	0.800**	0.000		5	0.712**	0.003
المحور السابع	1	0.652**	0.008	* دالة إحصائيًا عند مستوى 0.05 ** دالة إحصائيًا عند مستوى 0.01 – قيمة r الجدولية عند مستوى دلالة 0.05 ودرجة حرية "13" تساوي 0.514			
	2	0.585*	0.022				
	3	0.653**	0.008				
	4	0.601*	0.018				
	5	0.825**	0.000				

3. صدق الاتساق البنائي لمحاور الدراسة

جدول رقم (11.4) يبين معاملات الارتباط بين معدل كل محور من محاور الدراسة مع المعدل الكلي لفقرات الاستبانة، والذي يبين أن معاملات الارتباط المبينة دالة عند مستوى دلالة 0.05؛ حيث إن القيمة الاحتمالية لكل فقرة أقل من 0.05 وقيمة r المحسوبة أكبر من قيمة r الجدولية والتي تساوي 0.514.

جدول رقم (11.4): معامل الارتباط بين معدل كل محور من محاور الدراسة مع المعدل الكلي لفقرات الاستبانة

المحور	عنوان المحور	معامل الارتباط	القيمة الاحتمالية
الأول	**المعايير التنموية للمشاريع التطويرية/ البنى التحتية**	0.661**	0.007
الثاني	**المعايير الاجتماعية**	0.630*	0.012
الثالث	**المعايير الاقتصادية**	0.657**	0.008
الرابع	**المعايير الفنية والتصميمية**	0.604*	0.017
الخامس	**المعايير البيئية**	0.666**	0.007
السادس	**المعايير السياسية والأمنية**	0.652**	0.008
السابع	**المعايير المتعلقة بالتمويل وسياسة المانح**	0.634*	0.011

قيمة r الجدولية عند مستوى دلالة 0.05 ودرجة حرية "13" تساوي 0.514

ثانيًا– ثبات فقرات الاستبانة Reliability:

أما ثبات أداة الدراسة فيعني التأكد من أن الإجابة ستكون واحدة تقريبًا لو تكرر تطبيقها على الأشخاص ذاتهم في أي وقت (العساف، 1995م). وقد أجرى الباحث خطوات الثبات على العينة الاستطلاعية نفسها بطريقتين، هما طريقة: التجزئة النصفية ومعامل ألفا كرونباخ.

1. طريقة التجزئة النصفية Split-Half Coefficient:

تم إيجاد معامل ارتباط بيرسون بين معدل الأسئلة فردية الرتبة، ومعدل الأسئلة زوجية الرتبة لكل بعد، وقد تم تصحيح معاملات الارتباط باستخدام معامل ارتباط سيبرمان براون للتصحيح (Spearman-Brown Coefficient) حسب المعادلة الآتية: معامل الثبات = $\frac{2ر}{1+ر}$ حيث (ر) معامل الارتباط، وقد بين جدول رقم (12.4) أن هناك معاملات ثبات كبيرة نسبيًّا لمحاور الاستبانة كافة؛ مما يعطي طمأنينة تجاه استخدام أداة الدراسة في عملية البحث.

جدول رقم (12.4): معامل الثبات (طريقة التجزئة النصفية)

م	عنوان المحور	التجزئة النصفية			
		عدد الفقرات	معامل الارتباط	معامل الارتباط المصحح	القيمة الاحتمالية
1	المعايير التنموية للمشاريع التطويرية/ البنى التحتية	5	0.621	0.745	0.001
2	المعايير الاجتماعية	5	0.507	0.662	0.010
3	المعايير الاقتصادية	5	0.744	0.853	0.000
4	المعايير الفنية والتصميمية	5	0.718	0.787	0.001
5	المعايير البيئية	5	0.762	0.863	0.000
6	المعايير السياسية والأمنية	5	0.731	0.844	0.000
7	المعايير المتعلقة بالتمويل وسياسة المانح	5	0.468	0.638	0.011
	جميع المحاور	35	0.457	0.623	0.013

قيمة r الجدولية عند مستوى دلالة 0.05 ودرجة حرية "13" تساوي 0.514

2. طريقة ألفا كرونباخ Cronbach's Alpha:

تم استخدام طريقة كرونباخ ألفا (Cronbach's Alpha) لقياس ثبات قائمة الاستقصاء كطريقة ثانية لقياس الثبات، وقد بين جدول رقم (13.4) أن معاملات الثبات مرتفعة لكافة محاور قائمة الاستقصاء، حيث تراوحت بين (0.632–0.885)؛ مما يعطي طمأنينة تجاه استخدام أداة الدراسة في عملية البحث؛ حيث إنها أعلى من الحد المقبول وهو (0.60) (Sekaran, 2005).

جدول رقم (13.4): معامل الثبات (طريقة الفا كرونباخ)

م	عنوان المحور	عدد الفقرات	معامل ألفا كرونباخ
1	المعايير التنموية للمشاريع التطويرية/ البنى التحتية	5	0.861
2	المعايير الاجتماعية	5	0.682
3	المعايير الاقتصادية	5	0.634
4	المعايير الفنية والتصميمية	5	0.632
5	المعايير البيئية	5	0.753
6	المعايير السياسية والأمنية	5	0.885
7	المعايير المتعلقة بالتمويل وسياسة المانح	5	0.863
	جميع المحاور	35	0.838

8.4 المعالجات الإحصائية

لتحقيق أهداف الدراسة وتحليل البيانات التي تم تجميعها، فقد تم استخدام العديد من الأساليب الإحصائية المناسبة باستخدام الحزم الإحصائية (SPSS)، وفيما يأتي مجموعة من الأساليب الإحصائية المستخدمة في تحليل البيانات:

1. تم حساب التكرارات والنسب المئوية للتعرف على الصفات الشخصية لمفردات الدراسة، وتحديد استجابات أفرادها تجاه عبارات المحاور الرئيسة التي تتضمنها أداة الدراسة.

2. المتوسط الحسابي (Mean) وذلك لمعرفة مدى ارتفاع أو انخفاض استجابات أفراد الدراسة عن كل عبارة من عبارات متغيرات الدراسة الأساسية، مع العلم بأنه يفيد في ترتيب العبارات حسب أعلى متوسط حسابي.

3. تم استخدام الانحراف المعياري (Standard Deviation) للتعرف على مدى انحراف استجابات أفراد الدراسة لكل عبارة من عبارات متغيرات الدراسة، ولكل محور من المحاور الرئيسة عن متوسطها الحسابي، ويلاحظ أن الانحراف المعياري يوضح التشتت في استجابات أفراد الدراسة لكل عبارة من عبارات متغيرات الدراسة إلى جانب المحاور الرئيسة، فكلما اقتربت قيمته من الصفر تركزت الاستجابات، وانخفض تشتتها بين المقياس (إذا كان الانحراف المعياري واحدًا صحيحًا فأعلى فيعني عدم تركز الاستجابات وتشتتها).

4. اختبار ألفا كرونباخ لمعرفة ثبات فقرات الاستبانة.

5. معامل ارتباط بيرسون لقياس صدق الفقرات.

6. معادلة سبيرمان براون للثبات.

7. اختبار One sample T test لمعرفة الفرق بين متوسط الفقرة والمتوسط الحيادي "3".

8. اختبار t للفروق بين متوسطي عينتين مستقلتين.

9. تحليل التباين الأحادي للفروق بين ثلاثة متوسطات فأكثر.

10. اختبار شفيه للفروق المتعددة حسب متغير المؤهل العلمي.

الفصل الخامس

نتائج الدراسة الميدانية وتفسيرها

1.5 اختبار التوزيع الطبيعي

2.5 اختبار فرضيات الدراسة

الفصل الخامس

نتائج الدراسة الميدانية وتفسيرها

1.5 اختبار التوزيع الطبيعي (اختبار كولمجروف- سمرنوف 1- Sample (K-S)

تم عرض اختبار كولمجروف- سمرنوف لمعرفة هل البيانات تتبع التوزيع الطبيعي أم لا؟، وهو اختبار ضروري في حالة اختبار الفرضيات؛ لأن معظم الاختبارات المعلمية تشترط أن يكون توزيع البيانات طبيعيًا. ويوضح الجدول رقم (1.5) نتائج الاختبار؛ حيث إن قيمة مستوى الدلالة لكل قسم أكبر من 0.05، وهذا يدل على أن البيانات تتبع التوزيع الطبيعي ويجب استخدام الاختبارات المعلمية.

جدول رقم (1.5): اختبار التوزيع الطبيعي (1-Sample Kolmogorov-Smirnov)

م	عنوان المحور	عدد الفقرات	قيمة Z	قيمة مستوى الدلالة
1	المعايير التنموية للمشاريع التطويرية/ البنى التحتية	5	0.764	0.604
2	المعايير الاجتماعية	5	0.863	0.446
3	المعايير الاقتصادية	5	0.740	0.644
4	المعايير الفنية والتصميمية	5	1.027	0.243
5	المعايير البيئية	5	1.016	0.253
6	المعايير السياسية والأمنية	5	1.117	0.165
7	المعايير المتعلقة بالتمويل وسياسة المانح	5	1.036	0.233
جميع المحاور		**35**	**0.490**	**0.970**

2.5 اختبار فرضيات الدراسة

الفرضية الرئيسة الأولى- التي تنص على: "هناك معايير ذات أهمية نسبية في تحديد أولويات اختيار المشاريع التطويرية للبنية التحتية".

لاختبار هذه الفرضية تم تقسيمها إلى مجموعة من الفرضيات، وتم اختبار الفرضيات الفرعية فيما يأتي:

-**الفرضية الفرعية الأولى**- التي تنص على: "الآثار التنموية ذات أهمية نسبية في تحديد أولويات اختيار المشاريع التطويرية للبنية التحتية".

تم استخدام اختبار T للعينة الواحدة (One Sample T test) لتحليل فقرات الاستبانة، وتكون الفقرة إيجابية بمعنى أن أفراد العينة يوافقون على محتواها إذا كانت قيمة t المحسوبة أكبر من قيمة t الجدولية والتي تساوي 1.662 (أو مستوى الدلالة أقل من 0.05 والوزن النسبي أكبر من 60%).

والنتائج مبينة في جدول رقم (2.5)، والذي يبين آراء أفراد عينة الدراسة في فقرات المحور الأول (المعايير التنموية للمشاريع التطويرية/ البنى التحتية)، وتبين النتائج أن أعلى معيار حسب الأهمية النسبية هو معيار رقم (2) والذي يقيس "الأثر في زيادة الإقبال على التطوير العمراني في المنطقة"؛ حيث نال أعلى أهمية نسبية بلغت (83.4%)، يليه معيار رقم (3) والذي يقيس "المساعدة في فتح آفاق جديدة للاستثمار التجاري والعقاري في المنطقة"؛ حيث بلغت أهميته النسبية (82.8%)، أما الأقل حسب الأهمية النسبية فهو معيار رقم (1) والذي يقيس " تماشي إنجازات المشاريع التطويرية مع التطلعات في التمدد العمراني والتوسع الأفقي للمدينة"؛ حيث بلغت أهميته النسبية (69.6%).

جدول رقم (2.5): تحليل فقرات المحور الأول: المعايير التنموية للمشاريع التطويرية/ البنى التحتية

م	الفقرات	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	الوزن النسبي	قيمة t	مستوى الدلالة
1	تتماشى إنجازات المشاريع التطويرية مع التطلعات في التمدد العمراني والتوسع الافقي للمدينة.	3.479	1.054	0.696	3.829	0.000
2	تؤدي إلى زيادة الإقبال على التطوير العمراني في المنطقة.	4.169	0.632	0.834	15.583	0.000
3	تساعد في فتح آفاق جديدة للاستثمار التجاري والعقاري في المنطقة.	4.141	0.743	0.828	12.947	0.000
4	تؤدي إلى خلق فرص عمل جديدة في المنطقة: (محلات تجارية وغيرها).	4.042	0.726	0.808	12.100	0.000
5	تؤثر في رفع المستوى الخِدْماتي العام في المنطقة.	4.000	0.737	0.800	11.436	0.000
	جميع الفقرات	**3.966**	**0.532**	**0.793**	**15.293**	**0.000**

قيمة t الجدولية عند مستوى دلالة " 0.05" و درجة حرية "70" تساوي 1.662

وبصفة عامة يتبين أن المتوسط الحسابي لجميع فقرات المحور الأول (المعايير التنموية للمشاريع التطويرية/ البنى التحتية) تساوي 3.966، والأهمية النسبية الكلية له تساوي 79.3%، ويرجع ذلك من وجهة نظر الباحث إلى أهمية أخذ الآثار التنموية في الاعتبار عند تحديد أولويات اختيار المشاريع التطويرية.

وبالتالي تم قبول الفرضية الفرعية الأولى، وعليه يمكن استنتاج أن للآثار التنموية أهمية نسبية 79.3% في تحديد أولويات اختيار المشاريع التطويرية للبنية التحتية.

- **الفرضية الفرعية الثانية**- التي تنص على: "المعايير الاجتماعية ذات أهمية نسبية في تحديد أولويات اختيار المشاريع التطويرية للبنية التحتية".

النتائج المبينة في جدول رقم (3.5)، والذي يبين آراء أفراد عينة الدراسة في فقرات المحور الثاني (المعايير الاجتماعية)، وتبين النتائج أن أعلى معيار حسب الأهمية النسبية هو معيار رقم (2)، والذي يقيس "الأثر في رفع المستوى الجمالي والحضاري للمنطقة"؛ حيث نال أعلى أهمية نسبية بلغت (77.5%)، يليه معيار رقم (1) والذي يقيس "إسهام المشاركة المجتمعية في تقديم الخيارات الأفضل لسكان المنطقة"؛ حيث بلغت أهميته النسبية (77.2%)، أما الأقل حسب الأهمية النسبية فهو معيار رقم (3) والذي يقيس "أثر المشاريع في التهجير القصري للسكان في بعض الاحيان"؛ حيث بلغت أهميته النسبية (53.8%).

جدول رقم (3.5): تحليل فقرات المحور الثاني: المعايير الاجتماعية

م	الفقرات	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	الوزن النسبي	قيمة t	مستوى الدلالة
1	تسهم المشاركة المجتمعية في تقديم الخيارات الأفضل لسكان المنطقة.	3.859	0.816	0.772	8.874	0.000
2	تؤدي إلى رفع المستوى الجمالي والحضاري للمنطقة.	3.873	0.792	0.775	9.296	0.000
3	تؤدي المشاريع إلى التهجير القصري للسكان في بعض الأحيان.	2.690	0.872	0.538	-2.995	0.004
4	تساعد المشاريع في التقليل من معدل شكاوى المواطنين.	3.746	0.731	0.749	8.601	0.000
5	تنمي المشاريع روح الثقة بين السكان والمؤسسات المسؤولة (البلديات).	3.831	0.862	0.766	8.126	0.000
	جميع الفقرات	3.600	0.504	0.720	10.037	0.000

قيمة t الجدولية عند مستوى دلالة " 0.05" ودرجة حرية "70" تساوي 1.662

وبصفة عامة يتبين أن المتوسط الحسابي لجميع فقرات المحور الثاني (المعايير الاجتماعية) تساوي 3.600، والأهمية النسبية الكلية له تساوي 72.0%، ويرجع ذلك من وجهة نظر الباحث إلى أهمية قياس أثر أي مشروع على البيئة الاجتماعية المحيطة به، وخاصة أثره على السكان: إيجابياته، وسلبياته؛ حيث إن معارضة البيئة المحيطة بالمشروع، من شأنها الإطاحة به مهما كانت مقومات نجاحه.

وبالتالي تم قبول الفرضية الفرعية الثانية، وعليه يمكن استنتاج أن للمعايير الاجتماعية أهمية نسبية 72.5% في تحديد أولويات اختيار المشاريع التطويرية للبنية التحتية.

-**الفرضية الفرعية الثالثة**- التي تنص على: "المعايير الاقتصادية ذات أهمية نسبية في تحديد أولويات اختيار المشاريع التطويرية للبنية التحتية".

النتائج المبينة في جدول رقم (4.5)، والذي يبين آراء أفراد عينة الدراسة في فقرات المحور الثالث (المعايير الاقتصادية)، وتبين النتائج أن أعلى معيار حسب الأهمية النسبية هو معيار رقم (2)، والذي يقيس "تؤدي المشاريع التطويرية إلى رفع سعر الأراضي والعقارات في المنطقة"؛ حيث نال أعلى أهمية نسبية بلغت (89.9%)، يليه معيار رقم (3)، والذي يقيس "إمكانية استفادة البلدية والمؤسسات ذات العلاقة من خلق مصادر جباية مستحدثة ومستمرة من تطوير المنطقة: (مواقف سيارات – أسواق جديدة.... إلخ)"؛ حيث بلغت أهميته النسبية (84.2%)، أما الأقل حسب الأهمية النسبية فهو معيار رقم (4)، والذي يقيس "تؤثر في التكاليف التشغيلية والنفقات الدورية على خزينة البلدية والمؤسسات ذات العلاقة: (إضاءة – نظافة – تنظيم مروري – إشارات ضوئية... إلخ)"؛ حيث بلغت أهميته النسبية (77.5%).

جدول رقم (4.5): تحليل فقرات المحور الثالث: المعايير الاقتصادية

م	الفقرات	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	الوزن النسبي	قيمة t	مستوى الدلالة
1	تؤثر المشاريع التطويرية في زيادة عائدات البلدية والمؤسسات ذات العلاقة (تراخيص أبنية – رسوم حرف – ضرائب... إلخ).	4.169	0.654	0.834	15.054	0.000
2	تؤدي المشاريع التطويرية إلى رفع سعر الأراضي والعقارات في المنطقة.	4.493	0.557	0.899	22.570	0.000
3	إمكانية استفادة البلدية والمؤسسات ذات العلاقة من خلق مصادر جباية مستحدثة ومستمرة من تطوير المنطقة: (مواقف سيارات – أسواق جديدة.... إلخ).	4.211	0.653	0.842	15.635	0.000

م	الفقرات	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	الوزن النسبي	قيمة t	مستوى الدلالة
4	تؤثر في التكاليف التشغيلية والنفقات الدورية على خزينة البلدية والمؤسسات ذات العلاقة: (إضاءة – نظافة – تنظيم مروري – إشارات ضوئية... إلخ).	3.873	0.735	0.775	10.005	0.000
5	تؤثر طبيعة المنطقة من حيث نوع التربة والتضاريس الجغرافية في التكلفة الإجمالية للمشروع.	4.028	0.810	0.806	10.694	0.000
جميع الفقرات		**4.155**	**0.441**	**0.831**	**22.065**	**0.000**

قيمة t الجدولية عند مستوى دلالة " 0.05" و درجة حرية "70" تساوي 1.662

وبصفة عامة يتبين أن المتوسط الحسابي لجميع فقرات المحور الثالث (المعايير الاقتصادية) تساوي 4.155، والأهمية النسبية الكلية له تساوي 83.1%، ويرجع ذلك من وجهة نظر الباحث إلى أن أي مشروع جديد من شأنه زيادة الأيدي العاملة، وبالتالي زيادة الاستهلاك العام، وما يترتب عليه من زيادة الطلب، وبالتالي زيادة فرص إنشاء مشاريع أخرى لتلبية هذا الطلب، وعليه يجب قياس أثر المشاريع الاقتصادية قبل تحديد أولوياتها.

وبالتالي تم قبول الفرضية الفرعية الثالثة، وعليه يمكن استنتاج أن للمعايير الاقتصادية أهمية نسبية 83.1% في تحديد أولويات اختيار المشاريع التطويرية للبنية التحتية.

-**الفرضية الفرعية الرابعة**- التي تنص على: "المعايير الفنية والتصميمية ذات أهمية نسبية في تحديد أولويات اختيار المشاريع التطويرية للبنية التحتية".

النتائج المبينة في جدول رقم (5.5) والذي يبين آراء أفراد عينة الدراسة في فقرات المحور الرابع (المعايير الفنية والتصميمية)، وتبين النتائج أن أعلى معيار حسب الأهمية النسبية هو معيار رقم (1)، والذي يقيس "تساعد المشاريع التطويرية في إزالة التعديات وانتظام مسار الطريق"؛ حيث نال أعلى أهمية نسبية بلغت (80.0%)، يليه معيار رقم (3) والذي يقيس "تحسن من توزيع الكثافة المرورية وتخفيف الضغط المروري عن المناطق المحيطة"؛ حيث نال أعلى أهمية نسبية بلغت (79.7%)،أما الأقل حسب الأهمية النسبية فهو معيار رقم (2) والذي يقيس "تؤثر المشاريع في انخفاض معدل الحوادث المرورية"، حيث بلغت أهميته النسبية (72.7%).

جدول رقم (5.5): تحليل فقرات المحور الرابع: المعايير الفنية والتصميمية

م	الفقرات	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	الوزن النسبي	قيمة t	مستوى الدلالة
1	تساعد المشاريع التطويرية في إزالة التعديات وانتظام مسار الطريق.	4.000	0.811	0.800	10.394	0.000
2	تؤثر المشاريع في انخفاض معدل الحوادث المرورية.	3.620	0.884	0.724	5.905	0.000
3	تحسن من توزيع الكثافة المرورية وتخفيف الضغط المروري عن المناطق المحيطة.	3.986	0.727	0.797	11.429	0.000
4	تؤثر في تقليل معدل الأتربة والنفايات الواردة لشبكات الصرف الصحي ومياه الأمطار.	3.901	0.759	0.780	10.009	0.000
5	التقليل من نفقات الصيانة اللازمة لشبكات ومضخات الصرف الصحي ومياه الأمطار.	3.887	0.838	0.777	8.927	0.000
	جميع الفقرات	**3.879**	**0.611**	**0.776**	**12.124**	**0.000**

قيمة t الجدولية عند مستوى دلالة " 0.05" و درجة حرية "70" تساوي 1.662

وبصفة عامة يتبين أن المتوسط الحسابي لجميع فقرات المحور الرابع (المعايير الفنية والتصميمية) تساوي 3.879، والأهمية النسبية الكلية له تساوي 77.6%؛ ويرجع ذلك من وجهة نظر الباحث إلى أهمية العوامل المترتبة على المعايير الفنية والتصميمية للمشروع، والتي من شأن أي خلل بها التأثير على السلامة العامة للعاملين في المشروع، وقد يمتد الأثر للتأثير على السلامة العامة للمحيطين به، أو على الأقل يخلق نوعًا من الإرباك في حياتهم العامة، وبالتالي يجب أخذ هذه المعايير بعين الاعتبار عند تحديد أولويات المشاريع، وإعطاء الأولية للمشروع الذي يحمل آثارًا إيجابية أكثر ضمن معاييره الفنية والتصميمية.

وبالتالي تم قبول الفرضية الفرعية الرابعة، وعليه يمكن استنتاج أن للمعايير الفنية والتصميمية أهمية نسبية 77.6% في تحديد أولويات اختيار المشاريع التطويرية للبنية التحتية.

- **الفرضية الفرعية الخامسة**– التي تنص على: "المعايير البيئية ذات أهمية نسبية في تحديد أولويات اختيار المشاريع التطويرية للبنية التحتية".

النتائج المبينة في جدول رقم (6.5)، والذي يبين آراء أفراد عينة الدراسة في فقرات المحور الخامس (المعايير البيئية)، وتبين النتائج أن أعلى معيار حسب الأهمية النسبية هو معيار رقم (3)، والذي يقيس "التخفيف من عدد الآبار الامتصاصية للصرف الصحي، وتأثيرها السلبي على المياه الجوفية"؛ حيث نال أعلى أهمية نسبية بلغت (80.8%)، يليه معيار رقم

(2) والذي يقيس "التأثير على مساحة الأراضي الزراعية والرقعة الخضراء"؛ حيث نال أعلى أهمية نسبية بلغت (80.3%)، أما الأقل حسب الأهمية النسبية فهو معيار رقم (5)، والذي يقيس "تعمل المشاريع على تشجيع مصادر الطاقة المتجددة"؛ حيث بلغت أهميته النسبية (65.4%).

جدول رقم (6.5): تحليل فقرات المحور الخامس: المعايير البيئية

م	الفقرات	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	الوزن النسبي	قيمة t	مستوى الدلالة
1	التقليل من معدل الغبار والأتربة في المنطقة.	3.831	0.828	0.766	8.458	0.000
2	التأثير على مساحة الأراضي الزراعية والرقعة الخضراء.	4.014	0.784	0.803	10.904	0.000
3	التخفيف من عدد الآبار الامتصاصية للصرف الصحي وتأثيرها السلبي على المياه الجوفية.	4.042	0.901	0.808	9.743	0.000
4	زيادة التلوث البيئي والضوضائي الناتج من حركة المركبات.	3.380	0.931	0.676	3.440	0.001
5	تعمل المشاريع على تشجيع مصادر الطاقة المتجددة.	3.268	0.925	0.654	2.437	0.017
جميع الفقرات		**3.707**	**0.504**	**0.741**	**11.832**	**0.000**

قيمة t الجدولية عند مستوى دلالة " 0.05" و درجة حرية "70" تساوي 1.662

وبصفة عامة يتبين أن المتوسط الحسابي لجميع فقرات المحور الخامس (المعايير البيئية) تساوي 3.707، والأهمية النسبية الكلية له تساوي 74.1%، ويرجع ذلك من وجهة نظر الباحث إلى أهمية المعايير البيئية في تحديد أولويات المشاريع التطويرية؛ حيث من المفترض إعطاء أولوية للمشاريع صديقة البيئة، خصوصًا وأن الاكتظاظ السكاني العالي في قطاع غزة من شأنه مضاعفة الآثار الناتجة عن أي ضرر بالبيئة؛ لذلك من المنطقي أن يهتم المسؤولون عن هذه المشاريع بزيادة الرقابة على آثارها البيئية، ليس فقط عند الموافقة على المشروع، بل وفي مراحل حياته كافة.

وبالتالي تم قبول الفرضية الفرعية الخامسة، وعليه يمكن استنتاج أن للمعايير البيئية أهمية نسبية 74.1% في تحديد أولويات اختيار المشاريع التطويرية للبنية التحتية.

- **الفرضية الفرعية السادسة**- التي تنص على: "المعايير السياسية والأمنية ذات أهمية نسبية في تحديد أولويات اختيار المشاريع التطويرية للبنية التحتية".

النتائج المبينة في جدول رقم (7.5)، والذي يبين آراء أفراد عينة الدراسة في فقرات المحور السادس (المعايير السياسية والأمنية)، وتبين النتائج أن أعلى معيار حسب الأهمية

النسبية هو معيار رقم (3) والذي يقيس "تتأثر أسعار المواد اللازمة للتنفيذ والمبالغ المطلوبة لإتمام أعمال المشاريع التطويرية نتيجة التقلبات السياسية"؛ حيث نال أعلى أهمية نسبية بلغت (91.0%)، يليه معيار رقم (2) والذي يقيس "تتأثر نوعية المواد المستخدمة وجودتها في تنفيذ المشاريع التطويرية نتيجة التقلبات السياسية في المنطقة"؛ حيث نال أعلى أهمية نسبية بلغت (82.3%)، أما الأقل حسب الأهمية النسبية فهو معيار رقم (4)، والذي يقيس "تتأثر رغبة الأيدي العاملة المطلوبة لتنفيذ المشروع حسب طبيعة مكان العمل"؛ حيث بلغت أهميته النسبية (66.2%).

جدول رقم (7.5): تحليل فقرات المحور السادس: المعايير السياسية والأمنية

م	الفقرات	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	الوزن النسبي	قيمة t	مستوى الدلالة
1	يؤثر الوضع الأمني في اختيار مكان المشروع.	3.789	0.909	0.758	7.312	0.000
2	تتأثر نوعية المواد المستخدمة وجودتها في تنفيذ المشاريع التطويرية نتيجة التقلبات السياسية في المنطقة.	4.113	0.645	0.823	14.542	0.000
3	تتأثر أسعار المواد اللازمة للتنفيذ والمبالغ المطلوبة لإتمام أعمال المشاريع التطويرية نتيجة التقلبات السياسية.	4.549	0.501	0.910	26.052	0.000
4	تتأثر رغبة الأيدي العاملة المطلوبة لتنفيذ المشروع حسب طبيعة مكان العمل.	3.310	0.950	0.662	2.748	0.008
5	تؤثر المشاريع في تحسين الظروف الأمنية للمنطقة.	3.380	0.931	0.676	3.440	0.001
	جميع الفقرات	**3.828**	**0.432**	**0.766**	**16.153**	**0.000**

قيمة t الجدولية عند مستوى دلالة " 0.05" و درجة حرية "70" تساوي 1.662

وبصفة عامة يتبين أن المتوسط الحسابي لجميع فقرات المحور السادس (المعايير السياسية والأمنية) تساوي 3.828، والأهمية النسبية الكلية له تساوي 76.6%، ويرجع ذلك من وجهة نظر الباحث إلى دور الأوضاع السياسة في الكثير من عوائق نجاح المشاريع، فكثير من المشاريع التطويرية تبقى حبيسة الأدراج نتيجة نقص المواد الخام لها بفعل الحصار المفروض على القطاع، كما أن كثيرًا من المشاريع يستهدفها الاحتلال في كل حرب يشنه على قطاع غزة، خصوصًا مشاريع البنى التحتية، كما أن الأوضاع والتقلبات السياسية من شأنها ثني الكثير من الممولين عن القيام بتمويل مشاريع في مثل هذه البيئة السياسية.

وبالتالي تم قبول الفرضية الفرعية السادسة وعليه يمكن استنتاج أن للمعايير السياسية والأمنية أهمية نسبية 76.6% في تحديد أولويات اختيار المشاريع التطويرية للبنية التحتية.

-**الفرضية الفرعية السابعة**- التي تنص على: "المعايير المتعلقة بالتمويل وسياسة المانح ذات أهمية نسبية في تحديد أولويات اختيار المشاريع التطويرية للبنية التحتية".

النتائج المبينة في جدول رقم (8.5)، والذي يبين آراء أفراد عينة الدراسة في فقرات المحور السابع (المعايير المتعلقة بالتمويل وسياسة المانح)، وتبين النتائج أن أعلى معيار حسب الأهمية النسبية هو معيار رقم (2) والذي يقيس "تؤثر المبالغ المرصودة في التمويل بطبيعة المشاريع وحجمها"؛ حيث نال أهمية نسبية بلغت (86.8%)، يليه معيار رقم (1) والذي يقيس "تتأثر طبيعة المشروع (مكانه – حجمه) بسياسة المانح / الممول"؛ حيث نال أعلى أهمية نسبية بلغت (81.7%)، أما الأقل حسب الأهمية النسبية فهو معيار رقم (4) والذي يقيس "يتدخل المانح/ الممول في توزيع المشاريع على المناطق التابعة للبلدية"؛ حيث بلغت أهميته النسبية (61.7%).

جدول رقم (8.5): تحليل فقرات المحور السابع: المعايير المتعلقة بالتمويل وسياسة المانح

م	الفقرات	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	الوزن النسبي	قيمة t	مستوى الدلالة
1	تتأثر طبيعة المشروع (مكانه – حجمه) بسياسة المانح / الممول.	4.085	0.841	0.817	10.868	0.000
2	تؤثر المبالغ المرصودة في التمويل بطبيعة المشاريع وحجمها.	4.338	0.631	0.868	17.862	0.000
3	للمانح تأثير من الناحية الفنية للمشروع.	3.521	1.054	0.704	4.167	0.000
4	يتدخل المانح / الممول في توزيع المشاريع على المناطق التابعة للبلدية.	3.085	1.118	0.617	0.637	0.526
5	يراعى في التمويل الاحتياجات المستقبلية للمناطق المحيطة بمنطقة المشروع.	3.465	0.954	0.693	4.107	0.000
	جميع الفقرات	3.699	0.574	0.740	10.263	0.000

قيمة t الجدولية عند مستوى دلالة " 0.05" و درجة حرية "70" تساوي 1.662

وبصفة عامة يتبين أن المتوسط الحسابي لجميع فقرات المحور السابع (المعايير المتعلقة بالتمويل وسياسة المانح) تساوي 3.699، والأهمية النسبية الكلية له تساوي 74.0%، ويرجع

ذلك من وجهة نظر الباحث إلى أن معظم المشاريع في قطاع غزة، تعتمد بشكل أساس على المنح الخارجية من قبل ممولين يضعون شروط خاصة لتمويلها؛ مما يجعل من هذه الشروط معيارًا للحكم في تحديد أولوية المشروع من عدمه.

وبالتالي تم قبول الفرضية الفرعية السادسة، وعليه يمكن استنتاج أن للمعايير المتعلقة بالتمويل وسياسة المانح أهمية نسبية 74.0% في تحديد أولويات اختيار المشاريع التطويرية للبنية التحتية.

الفرضية الرئيسة الثانية- لا يوجد أثر للسمات الشخصية للمبحوثين على تقديرهم للأهمية النسبية لمعايير تحديد أولويات اختيار المشاريع التطويرية للبنية التحتية.

بغرض التأكد من خلو التقدير لموضوع الأهمية النسبية لمعايير تحديد أولويات اختيار المشاريع التطويرية للبنية التحتية، تم اختبار الفروق في تقدير الأهمية النسبية للمعايير تبعًا لسمات عينة الدراسة الخاصة بالقطاعين العام والخاص، وفق الفرضيات الفرعية الآتية:

-**اختبار الفرضية الفرعية الأولى**- التي تنص على: لا يوجد أثر لمتغير الجنس على تقدير المبحوثين للأهمية النسبية لمعايير تحديد أولويات اختيار المشاريع التطويرية للبنية التحتية.

تم استخدام اختبار t للفرق بين إجابات المبحوثين في تقدير الأهمية النسبية للمعايير تبعًا لسمات عينة الدراسة الخاصة بالقطاعين العام والخاص المتعلقة بالجنس، والنتائج مبينة في جدول رقم (9.5)، والذي يبين أن قيمة t المحسوبة المطلقة لجميع المحاور مجتمعة تساوي 0.397، وهي أقل من قيمة t الجدولية والتي تساوي 1.66، كما أن قيمة مستوى الدلالة لجميع المحاور تساوي 0.693 وهي أكبر من 0.05؛ مما يدل على عدم وجود فروق بين إجابات المبحوثين في تقدير الأهمية النسبية للمعايير تبعًا لسمات عينة الدراسة الخاصة بالقطاعين العام والخاص المتعلقة بالجنس، ويدل ذلك على أن العاملين كافة من الجنسين لديهم تقديرات متقاربة لهذه المعايير؛ مما يطمئن الباحث إلى عدم تأثر تقديراتهم باختلاف جنسهم؛ إلا إنه من الملاحظ أن هناك فروقًا في تقديرات المبحوثين للمعايير السياسية تعزى لمتغير الجنس؛ حيث تعطي الإناث المعايير السياسية أهمية أكثر من الذكور، ويرجع ذلك في رأي الباحث إلى أن الإناث أقل خبرة بالمعايير السياسية؛ مما يجعلهن أكثر قلقًا منها، وبالتالي إعطاؤها أهمية أكبر.

وعليه يتم قبول الفرضية الفرعية الأولى، واستنتاج أنه لا يوجد أثر لمتغير الجنس على تقدير المبحوثين للأهمية النسبية لمعايير تحديد أولويات اختيار المشاريع التطويرية للبنية التحتية.

جدول رقم (9.5): نتائج اختبار t حسب الفروق في تقدير الأهمية النسبية للمعايير تبعًا لسمات عينة الدراسة الخاصة بالقطاعين العام والخاص المتعلقة بالجنس

المحور	الجنس	العدد	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	قيمة t	مستوى الدلالة
المعايير التنموية للمشاريع التطويرية/ البنى التحتية	ذكر	39	3.218	0.801	-0.122	0.903
	أنثى	21	3.248	1.053		
المعايير الاجتماعية	ذكر	39	3.077	0.736	0.588	0.559
	أنثى	21	2.952	0.866		
المعايير الاقتصادية	ذكر	39	3.208	0.507	1.083	0.283
	أنثى	21	3.042	0.662		
المعايير الفنية والتصميمية	ذكر	62	3.977	0.553	0.464	0.644
	أنثى	9	3.889	0.376		
المعايير البيئية	ذكر	62	3.613	0.526	0.564	0.575
	أنثى	9	3.511	0.318		
المعايير السياسية والأمنية	ذكر	62	4.113	0.436	-2.162	0.034
	أنثى	9	4.444	0.384		
المعايير المتعلقة بالتمويل وسياسة المانح	ذكر	62	3.900	0.580	0.763	0.448
	أنثى	9	3.733	0.819		
المعايير الكلية	ذكر	62	3.716	0.506	0.397	0.693
	أنثى	9	3.644	0.508		

قيمة t الجدولية عند مستوى دلالة " 0.05" و درجة حرية " 69" تساوي 1.66

-**اختبار الفرضية الفرعية الثانية**- التي تنص على: لا يوجد أثر لمتغير العمر على تقدير المبحوثين للأهمية النسبية لمعايير تحديد أولويات اختيار المشاريع التطويرية للبنية التحتية.

تم استخدام اختبار تحليل التباين الأحادي لاختبار الفروق بين إجابات المبحوثين في تقدير الأهمية النسبية للمعايير تبعًا لسمات عينة الدراسة الخاصة بالقطاعين العام والخاص

المتعلقة بالعمر، والنتائج مبينة في جدول رقم (10.5)، والذي يبين أن قيمة F المحسوبة أقل من قيمة F الجدولية والتي تساوي 2.758، كما أن قيمة مستوى الدلالة هي أكبر من 0.05؛ مما يدل على عدم وجود فروق بين إجابات المبحوثين في تقدير الأهمية النسبية للمعايير تبعًا لسمات عينة الدراسة الخاصة بالقطاعين العام والخاص المتعلقة بالعمر، على الرغم من ظهور فروق في تقدير المبحوثين للمعايير الاقتصادية، والذي قد يعود لعدم خبرة الشباب حديثي الوظيفة بهذه المعايير؛ ويرجع ذلك في رأي الباحث إلى أن أعمار المشاركين كافة ضمن الأعمار التي تفترضها فرص العمل أنها الأعمار الأكثر تأهيلًا لشغل هذه الوظائف، وبالتالي فالمشاركون كافة تؤهلهم أعمارهم لفهم طبيعة عملهم في المشاريع التطويرية للبنية التحتية؛ مما يطمئن الباحث على عدم تأثير العمر على تقديرات المبحوثين.

وعليه يتم قبول الفرضية الفرعية الثانية واستنتاج أنه لا يوجد أثر لمتغير العمر على تقدير المبحوثين للأهمية النسبية لمعايير تحديد أولويات اختيار المشاريع التطويرية للبنية التحتية.

جدول رقم (10.5): نتائج تحليل التباين الأحادي (One Way ANOVA) بين إجابات المبحوثين في تقدير الأهمية النسبية للمعايير تبعًا لسمات عينة الدراسة الخاصة بالقطاعين العام والخاص المتعلقة بالعمر

مصدر التباين		مجموع المربعات	درجة الحرية	متوسط المربعات	قيمة "F"	مستوى الدلالة
المعايير التنموية للمشاريع التطويرية/ البنى التحتية	بين المجموعات	2.166	3	0.722	2.737	0.050
	داخل المجموعات	17.673	67	0.264		
	المجموع	19.839	70			
المعايير الاجتماعية	بين المجموعات	1.450	3	0.483	1.986	0.124
	داخل المجموعات	16.310	67	0.243		
	المجموع	17.760	70			
المعايير الاقتصادية	بين المجموعات	2.254	3	0.751	4.431	0.007
	داخل المجموعات	11.362	67	0.170		
	المجموع	13.616	70			
المعايير الفنية والتصميمية	بين المجموعات	1.029	3	0.343	0.916	0.438
	داخل المجموعات	25.090	67	0.374		
	المجموع	26.118	70			
المعايير البيئية	بين المجموعات	1.130	3	0.377	1.518	0.218
	داخل المجموعات	16.617	67	0.248		
	المجموع	17.746	70			

مصدر التباين		مجموع المربعات	درجة الحرية	متوسط المربعات	قيمة " F"	مستوى الدلالة
المعايير السياسية والأمنية	بين المجموعات	0.133	3	0.044	0.229	0.876
	داخل المجموعات	12.931	67	0.193		
	المجموع	13.064	70			
المعايير المتعلقة بالتمويل وسياسة المانح	بين المجموعات	1.753	3	0.584	1.840	0.148
	داخل المجموعات	21.277	67	0.318		
	المجموع	23.030	70			
المعايير الكلية	بين المجموعات	0.530	3	0.177	1.794	0.157
	داخل المجموعات	6.600	67	0.099		
	المجموع	7.130	70			

قيمة F الجدولية عند درجة حرية "3، 67" ومستوى دلالة 0.05 تساوي 2.758

-**اختبار الفرضية الفرعية الثالثة**- التي تنص على: لا يوجد أثر لمتغير التخصص على تقدير المبحوثين للأهمية النسبية لمعايير تحديد أولويات اختيار المشاريع التطويرية للبنية التحتية.

تم استخدام اختبار تحليل التباين الأحادي لاختبار الفروق بين إجابات المبحوثين في تقدير الأهمية النسبية للمعايير تبعًا لسمات عينة الدراسة الخاصة بالقطاعين العام والخاص المتعلقة بالتخصص، والنتائج مبينة في جدول رقم (11.5) والذي يبين أن قيمة F المحسوبة أقل من قيمة F الجدولية والتي تساوي 2.758، كما أن قيمة مستوى الدلالة هي أكبر من 0.05؛ مما يدل على عدم وجود فروق بين إجابات المبحوثين في تقدير الأهمية النسبية للمعايير تبعًا لسمات عينة الدراسة الخاصة بالقطاعين العام والخاص المتعلقة بالتخصص؛ ويرجع ذلك في رأي الباحث إلى أن المبحوثين كافة هم مهندسون وأغلبهم مهندسون مدنيون، والمهندسون عامة هم أكثر المهن ارتباطًا بالمشاريع التطويرية، وبالأخص المهندسون المدنيون، فإن من شأن هذا الحد من الفروق في تقديراتهم ويؤكد دقتها.

وعليه يتم قبول الفرضية الفرعية الثالثة، واستنتاج أنه لا يوجد أثر لمتغير التخصص على تقدير المبحوثين للأهمية النسبية لمعايير تحديد أولويات اختيار المشاريع التطويرية للبنية التحتية.

جدول رقم (11.5): نتائج تحليل التباين الأحادي (One Way ANOVA) بين إجابات المبحوثين في تقدير الأهمية النسبية للمعايير تبعًا لسمات عينة الدراسة الخاصة بالقطاعين العام والخاص المتعلقة بالتخصص

مصدر التباين		مجموع المربعات	درجة الحرية	متوسط المربعات	قيمة "F"	مستوى الدلالة
المعايير التنموية للمشاريع التطويرية/ البنى التحتية	بين المجموعات	1.828	3	0.609	2.267	0.089
	داخل المجموعات	18.010	67	0.269		
	المجموع	19.839	70			
المعايير الاجتماعية	بين المجموعات	1.340	3	0.447	1.822	0.152
	داخل المجموعات	16.420	67	0.245		
	المجموع	17.760	70			
المعايير الاقتصادية	بين المجموعات	0.731	3	0.244	1.266	0.293
	داخل المجموعات	12.885	67	0.192		
	المجموع	13.616	70			
المعايير الفنية والتصميمية	بين المجموعات	1.936	3	0.645	1.788	0.158
	داخل المجموعات	24.182	67	0.361		
	المجموع	26.118	70			
المعايير البيئية	بين المجموعات	0.276	3	0.092	0.353	0.787
	داخل المجموعات	17.470	67	0.261		
	المجموع	17.746	70			
المعايير السياسية والأمنية	بين المجموعات	0.608	3	0.203	1.091	0.359
	داخل المجموعات	12.455	67	0.186		
	المجموع	13.064	70			
المعايير المتعلقة بالتمويل وسياسة المانح	بين المجموعات	0.757	3	0.252	0.759	0.521
	داخل المجموعات	22.273	67	0.332		
	المجموع	23.030	70			
المعايير الكلية	بين المجموعات	0.542	3	0.181	1.837	0.149
	داخل المجموعات	6.588	67	0.098		
	المجموع	7.130	70			

قيمة F الجدولية عند درجة حرية "3، 67" ومستوى دلالة 0.05 تساوي 2.758

-**اختبـار الفرضـية الفرعيـة الرابعـة:** التـي تـنص علـى: لا يوجـد أثـر لمتغيـر المسـتوى التعليمـي علـى تقـدير المبحـوثين للأهميـة النسـبية لمعـايير تحديـد أولويـات اختيـار المشـاريع التطويرية للبنية التحتية.

تم استخدام اختبار تحليل التباين الأحادي لاختبار الفروق بين إجابات المبحوثين في تقدير الأهمية النسبية للمعايير تبعًا لسمات عينة الدراسة الخاصة بالقطاعين العام والخاص المتعلقة بالمستوى التعليمي، والنتائج مبينة في جدول رقم (12.5)، والذي يبين أن قيمة F المحسوبة أقل من قيمة F الجدولية والتي تساوي 2.758، كما أن قيمة مستوى الدلالة هي أكبر من 0.05؛ مما يدل على عدم وجود فروق بين إجابات المبحوثين في تقدير الأهمية النسبية للمعايير تبعًا لسمات عينة الدراسة الخاصة بالقطاعين العام والخاص المتعلقة بالمستوى التعليمي؛ ويرجع ذلك في رأي الباحث إلى أن المشاركين كافة لديهم مستوى تعليم جامعي أو أكثر؛ مما يحد من أثر المستوى التعليمي على تقدير أهمية النسبية لمعايير تحديد أولويات اختيار المشاريع التطويرية للبنية التحتية.

وعليه يتم قبول الفرضية الفرعية الرابعة، واستنتاج أنه لا يوجد أثر لمتغير المستوى التعليم على تقدير المبحوثين للأهمية النسبية لمعايير تحديد أولويات اختيار المشاريع التطويرية للبنية التحتية.

جدول رقم (12.5): نتائج تحليل التباين الأحادي (One Way ANOVA) بين إجابات المبحوثين في تقدير الأهمية النسبية للمعايير تبعًا لسمات عينة الدراسة الخاصة بالقطاعين العام والخاص المتعلقة بالمستوى التعليمي

مصدر التباين		مجموع المربعات	درجة الحرية	متوسط المربعات	قيمة "F"	مستوى الدلالة
المعايير التنموية للمشاريع التطويرية/ البنى التحتية	بين المجموعات	1.676	3	0.559	2.061	0.114
	داخل المجموعات	18.162	67	0.271		
	المجموع	19.839	70			
المعايير الاجتماعية	بين المجموعات	0.26	3	0.087	0.331	0.803
	داخل المجموعات	17.5	67	0.261		
	المجموع	17.76	70			
المعايير الاقتصادية	بين المجموعات	1.252	3	0.417	2.262	0.089
	داخل المجموعات	12.364	67	0.185		
	المجموع	13.616	70			
المعايير الفنية والتصميمية	بين المجموعات	1.151	3	0.384	1.029	0.385

مصدر التباين		مجموع المربعات	درجة الحرية	متوسط المربعات	قيمة "F"	مستوى الدلالة
	داخل المجموعات	24.967	67	0.373		
	المجموع	26.118	70			
المعايير البيئية	بين المجموعات	0.364	3	0.121	0.468	0.706
	داخل المجموعات	17.382	67	0.259		
	المجموع	17.746	70			
المعايير السياسية والأمنية	بين المجموعات	0.971	3	0.324	1.794	0.157
	داخل المجموعات	12.092	67	0.18		
	المجموع	13.064	70			
المعايير المتعلقة بالتمويل وسياسة المانح	بين المجموعات	1.946	3	0.649	2.061	0.114
	داخل المجموعات	21.084	67	0.315		
	المجموع	23.03	70			
المعايير الكلية	بين المجموعات	0.111	3	0.037	0.353	0.787
	داخل المجموعات	7.019	67	0.105		
	المجموع	7.13	70			

قيمة F الجدولية عند درجة حرية "3، 67" ومستوى دلالة 0.05 تساوي 2.758

-اختبار الفرضية الفرعية الخامسة- التي تنص على: لا يوجد أثر لمتغير عدد سنوات الخبرة على تقدير المبحوثين للأهمية النسبية لمعايير تحديد أولويات اختيار المشاريع التطويرية للبنية التحتية.

تم استخدام اختبار تحليل التباين الأحادي لاختبار الفروق بين إجابات المبحوثين في تقدير الأهمية النسبية للمعايير تبعًا لسمات عينة الدراسة الخاصة بالقطاعين العام والخاص المتعلقة بالخبرة في مجال المشاريع التطويرية، والنتائج مبينة في جدول رقم (13.5)، والذي يبين أن قيمة F المحسوبة أقل من قيمة F الجدولية والتي تساوي 2.758، كما أن قيمة مستوى الدلالة هي أكبر من 0.05؛ مما يدل على عدم وجود فروق بين إجابات المبحوثين في تقدير الأهمية النسبية للمعايير تبعًا لسمات عينة الدراسة الخاصة بالقطاعين العام والخاص المتعلقة بالخبرة في مجال المشاريع التطويرية؛ ويرجع ذلك في رأي الباحث إلى أن أغلب المفحوصين هم من ذوي الخبرة في مجال المشاريع التطويرية؛ مما يعطي للنتائج مصداقية ودقة أكثر، ويجعل الاختلافات بين استجاباتهم شبه معدومة.

وعليه يتم قبول الفرضية الفرعية الخامسة، واستنتاج أنه لا يوجد أثر لمتغير عدد سنوات الخبرة على تقدير المبحوثين للأهمية النسبية لمعايير تحديد أولويات اختيار المشاريع التطويرية للبنية التحتية.

جدول رقم (13.5) نتائج تحليل التباين الأحادي (One Way ANOVA) بين إجابات المبحوثين في تقدير الأهمية النسبية للمعايير تبعًا لسمات عينة الدراسة الخاصة بالقطاعين العام والخاص المتعلقة بالخبرة في مجال المشاريع التطويرية

مصدر التباين		مجموع المربعات	درجة الحرية	متوسط المربعات	قيمة "F"	مستوى الدلالة
المعايير التنموية للمشاريع التطويرية/ البنى التحتية	بين المجموعات	0.527	3	0.176	0.610	0.611
	داخل المجموعات	19.312	67	0.288		
	المجموع	19.839	70			
المعايير الاجتماعية	بين المجموعات	1.066	3	0.355	1.426	0.243
	داخل المجموعات	16.694	67	0.249		
	المجموع	17.760	70			
المعايير الاقتصادية	بين المجموعات	0.457	3	0.152	0.775	0.512
	داخل المجموعات	13.159	67	0.196		
	المجموع	13.616	70			
المعايير الفنية والتصميمية	بين المجموعات	3.116	3	1.039	3.025	0.036
	داخل المجموعات	23.003	67	0.343		
	المجموع	26.118	70			
المعايير البيئية	بين المجموعات	1.000	3	0.333	1.333	0.271
	داخل المجموعات	16.747	67	0.250		
	المجموع	17.746	70			
المعايير السياسية والأمنية	بين المجموعات	0.033	3	0.011	0.056	0.982
	داخل المجموعات	13.031	67	0.194		
	المجموع	13.064	70			
المعايير المتعلقة بالتمويل وسياسة المانح	بين المجموعات	0.756	3	0.252	0.758	0.521
	داخل المجموعات	22.274	67	0.332		
	المجموع	23.030	70			
المعايير الكلية	بين المجموعات	0.477	3	0.159	1.602	0.197
	داخل المجموعات	6.653	67	0.099		
	المجموع	7.130	70			

قيمة F الجدولية عند درجة حرية "3، 67" ومستوى دلالة 0.05 تساوي 2.758

-اختبار الفرضية الفرعية السادسة- التي تنص على: لا يوجد أثر لمتغير طبيعة عمل الجهة التي يعمل بها المبحوثون على تقديرهم للأهمية النسبية لمعايير تحديد أولويات اختيار المشاريع التطويرية للبنية التحتية.

تم استخدام اختبار تحليل التباين الأحادي لاختبار الفروق بين إجابات المبحوثين في تقدير الأهمية النسبية للمعايير تبعًا لسمات عينة الدراسة الخاصة بالقطاعين العام والخاص المتعلقة بطبيعة عمل الجهة التي يعمل بها من يقوم بتعبئة الاستبانة، والنتائج مبينة في جدول رقم (5.14) والذي يبين أن قيمة F المحسوبة أقل من قيمة F الجدولية والتي تساوي 2.758، كما أن قيمة مستوى الدلالة هي أكبر من 0.05 مما يدل على عدم وجود فروق بين إجابات المبحوثين في تقدير الأهمية النسبية للمعايير تبعًا لسمات عينة الدراسة الخاصة بالقطاعين العام والخاص المتعلقة بطبيعة عمل الجهة التي يعمل بها من يقوم بتعبئة الاستبانة؛ ويرجع ذلك في رأي الباحث إلى أن الجهات كافة التي ينتمي إليها المبحوثون من الجهات ذات العلاقة المباشرة بالمشاريع التطويرية، وبالتالي لديهم الدراية اللازمة للحكم على المعايير الواجب اتباعها لتحديد أولوية هذه المشاريع.

وعليه يتم قبول الفرضية الفرعية السادسة، واستنتاج أنه لا يوجد أثر لمتغير طبيعة عمل الجهة التي يعمل بها المبحوثون على تقديرهم للأهمية النسبية لمعايير تحديد أولويات اختيار المشاريع التطويرية للبنية التحتية.

جدول رقم (14.5) نتائج تحليل التباين الأحادي (One Way ANOVA) بين إجابات المبحوثين في تقدير الأهمية النسبية للمعايير تبعًا لسمات عينة الدراسة الخاصة بالقطاعين العام والخاص المتعلقة بطبيعة عمل الجهة التي يعمل بها من يقوم بتعبئة الاستبانة

مصدر التباين		مجموع المربعات	درجة الحرية	متوسط المربعات	قيمة "F"	مستوى الدلالة
المعايير التنموية للمشاريع التطويرية/ البنى التحتية	بين المجموعات	1.207	3	0.402	1.447	0.237
	داخل المجموعات	18.632	67	0.278		
	المجموع	19.839	70			
المعايير الاجتماعية	بين المجموعات	1.086	3	0.362	1.455	0.235
	داخل المجموعات	16.674	67	0.249		
	المجموع	17.760	70			
المعايير الاقتصادية	بين المجموعات	0.637	3	0.212	1.097	0.357
	داخل المجموعات	12.978	67	0.194		

مصدر التباين		مجموع المربعات	درجة الحرية	متوسط المربعات	قيمة "F"	مستوى الدلالة
	المجموع	13.616	70			
المعايير الفنية والتصميمية	بين المجموعات	1.353	3	0.451	1.220	0.309
	داخل المجموعات	24.765	67	0.370		
	المجموع	26.118	70			
المعايير البيئية	بين المجموعات	0.562	3	0.187	0.730	0.537
	داخل المجموعات	17.184	67	0.256		
	المجموع	17.746	70			
المعايير السياسية والأمنية	بين المجموعات	0.688	3	0.229	1.241	0.302
	داخل المجموعات	12.376	67	0.185		
	المجموع	13.064	70			
المعايير المتعلقة بالتمويل وسياسة المانح	بين المجموعات	0.419	3	0.140	0.414	0.743
	داخل المجموعات	22.611	67	0.337		
	المجموع	23.030	70			
المعايير الكلية	بين المجموعات	0.547	3	0.182	1.854	0.146
	داخل المجموعات	6.583	67	0.098		
	المجموع	7.130	70			

قيمة F الجدولية عند درجة حرية "3، 67" ومستوى دلالة 0.05 تساوي 2.758

- **اختبار الفرضية الفرعية السابعة**- التي تنص على: لا يوجد أثر لقناعة المبحوثين بوجود دراسة لأولويات المشاريع التطويرية على تقديرهم للأهمية النسبية لمعايير تحديد أولويات اختيار المشاريع التطويرية للبنية التحتية.

تم استخدام اختبار t للفرق بين إجابات المبحوثين في تقدير الأهمية النسبية للمعايير تبعًا لسمات عينة الدراسة الخاصة بالقطاعين العام والخاص المتعلقة بقناعة المبحوثين بوجود دراسة لأولويات المشاريع التطويرية، والنتائج مبينة في جدول رقم (15.5)، والذي يبين أن قيمة t المحسوبة المطلقة لجميع المحاور مجتمعة تساوي 0.246، وهي أقل من قيمة t الجدولية والتي تساوي 1.66، كما أن قيمة مستوى الدلالة لجميع المحاور تساوي 0.693، وهي أكبر من 0.05؛ مما يدل على عدم وجود فروق بين إجابات المبحوثين في تقدير الأهمية النسبية للمعايير تبعًا لسمات عينة الدراسة الخاصة بالقطاعين العام والخاص المتعلقة بقناعة المبحوثين بوجود دراسة لأولويات المشاريع التطويرية، ويطمئن ذلك الباحث إلى عدم تحيز عينة الدراسة إلى آرائهم المسبقة، وبناءً تقديراتهم بشكل أكثر مهنية.

وعليه يتم قبول الفرضية الفرعية السابعة، واستنتاج أنه لا يوجد أثر لقناعة المبحوثين بوجود دراسة لأولويات المشاريع التطويرية على تقديرهم للأهمية النسبية لمعايير تحديد أولويات اختيار المشاريع التطويرية للبنية التحتية.

جدول رقم (15.5): نتائج اختبار t حسب الفروق في تقدير الأهمية النسبية للمعايير تبعًا لسمات عينة الدراسة الخاصة بالقطاعين العام والخاص المتعلقة بقناعة المبحوثين بوجود دراسة لأولويات المشاريع التطويرية

المحور	الرأي	العدد	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	قيمة t	مستوى الدلالة
المعايير التنموية للمشاريع التطويرية/ البنى التحتية	نعم	54	4.063	0.525	2.867	0.005
	لا	17	3.659	0.440		
المعايير الاجتماعية	نعم	54	3.641	0.484	1.219	0.227
	لا	17	3.471	0.557		
المعايير الاقتصادية	نعم	54	4.167	0.398	0.397	0.692
	لا	17	4.118	0.570		
المعايير الفنية والتصميمية	نعم	54	3.893	0.556	0.335	0.739
	لا	17	3.835	0.779		
المعايير البيئية	نعم	54	3.704	0.472	-0.099	0.922
	لا	17	3.718	0.609		
المعايير السياسية والأمنية	نعم	54	3.844	0.407	0.563	0.575
	لا	17	3.776	0.514		
المعايير المتعلقة بالتمويل وسياسة المانح	نعم	54	3.789	0.484	2.447	0.017
	لا	17	3.412	0.740		
المعايير الكلية	نعم	54	3.871	0.281	1.819	0.073
	لا	17	3.713	0.405		

قيمة t الجدولية عند مستوى دلالة " 0.05" و درجة حرية " 69" تساوي 1.66

الفرضية الرئيسة الثالثة– التي تنص على: "تلتزم بلدية غزة بالمعايير المطلوبة في تحديد أولويات اختيار المشاريع التطويرية للبنية التحتية".

لاختبار هذه الفرضية تم وضع أهمية نسبية لكل معيار وفق تقديرات العاملين في المشاريع التطويرية للقطاعين الخاص والعام بقسمة متوسط كل محور على مجموع متوسطات المحاور حسب المعادلة الآتية:

$$P_L = \frac{Mean_L}{\sum_{L=n}^{L=1} mean_L} (n = 1,2,....7)$$

والجدول رقم (16.5) يوضح الأهمية النسبية الموضوعة للمعايير، وتبين أن أعلى معيار حسب الأهمية النسبية هو معيار رقم (3)، والذي يقيس "المعايير الاقتصادية"؛ حيث نال أهمية نسبية على المستوى العام بلغت (15.5%)، يليه معيار رقم (1) والذي يقيس " المعايير التنموية للمشاريع التطويرية/ البنى التحتية"؛ حيث نال أهمية نسبية بلغت (14.8%)، أما الأقل حسب الأهمية النسبية فهو معيار رقم (2)، والذي يقيس "المعايير الاجتماعية"؛ حيث بلغت أهميته النسبية (13.4%).

جدول رقم (16.5): الأهمية النسبية الموضوعة للمعايير

م	عنوان المحور	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	الوزن النسبي	الوزن النسبي العام	الترتيب
1	**المعايير التنموية للمشاريع التطويرية/ البنى التحتية**	3.966	0.532	0.793	0.148	2
2	**المعايير الاجتماعية**	3.600	0.504	0.720	0.134	7
3	**المعايير الاقتصادية**	4.155	0.441	0.831	0.155	1
4	**المعايير الفنية والتصميمية**	3.879	0.611	0.776	0.145	3
5	**المعايير البيئية**	3.707	0.504	0.741	0.138	5
6	**المعايير السياسية والأمنية**	3.828	0.432	0.766	0.143	4
7	**المعايير المتعلقة بالتمويل وسياسة المانح**	3.699	0.574	0.740	0.138	6
	جميع المحاور	**3.833**	**0.319**	**0.767**	**1**	

كما تم وضع أهمية نسبية لكل فقرة بالنسبة للمعيار الذي تنتمي إليه، وفق تقديرات العاملين في المشاريع التطويرية للقطاعين الخاص والعام بقسمة متوسط كل فقرة على مجموع متوسط الفقرات في المحور نفسه حسب المعادلة الآتية:

$$P_L = \frac{Mean_L}{\sum_{L=n}^{L=1} mean_L} (n = 1,2,....5)$$

كما تم أيضًا وضع أهمية نسبية لكل فقرة بالنسبة للمعيار العام وفق تقديرات العاملين في المشاريع التطويرية للقطاعين الخاص والعام بقسمة متوسط كل فقرة على مجموع متوسط الفقرات في المحاور كافة حسب المعادلة الآتية:

$$P_L = \frac{Mean_L}{\sum_{L=n}^{L=1} mean_L} (n = 1,2,....35)$$

والجدول رقم (17.5) يوضح الأهمية النسبية الموضوعة لكل فقرة:

جدول رقم (17.5): صدق الاتساق الداخلي لفقرات الاستبانة

المحور	الفقرة	الأهمية النسبية		المحور	الفقرة	الأهمية النسبية	
		على مستوى المعايير ككل	على مستوى المحور			على مستوى المعايير ككل	على مستوى المحور
المحور الأول	1	0.026	0.175	المحور الثاني	1	0.029	0.214
	2	0.031	0.210		2	0.029	0.215
	3	0.031	0.209		3	0.020	0.149
	4	0.030	0.204		4	0.028	0.208
	5	0.030	0.202		5	0.029	0.213
المحور الثالث	1	0.031	0.201	المحور الرابع	1	0.030	0.206
	2	0.033	0.216		2	0.027	0.187
	3	0.031	0.203		3	0.030	0.206
	4	0.029	0.186		4	0.029	0.201
	5	0.030	0.194		5	0.029	0.200
المحور الخامس	1	0.029	0.207	المحور السادس	1	0.028	0.198
	2	0.030	0.217		2	0.031	0.215
	3	0.030	0.218		3	0.034	0.238
	4	0.025	0.182		4	0.025	0.173
	5	0.024	0.176		5	0.025	0.177
المحور السابع	1	0.030	0.221				
	2	0.032	0.235				
	3	0.026	0.190				
	4	0.023	0.167				
	5	0.026	0.187				

وبعد تحديد المقياس والأهمية النسبية لكل من الفقرات والمعايير، تم تطبيقها على البيانات المستقاة من الاستبانات الموزعة على عينة البلدية، واختبار الفرضيات الفرعية الآتية:

-**الفرضية الفرعية الأولى**- التي تنص على: "تلتزم بلدية غزة بالمعايير التنموية للمشاريع التطويرية/ البنى التحتية في تحديد أولويات اختيار المشاريع التطويرية للبنية التحتية".

والنتائج مبينة في جدول رقم (18.5) والذي يبين آراء أفراد عينة الدراسة في فقرات المحور الأول (المعايير التنموية للمشاريع التطويرية/ البنى التحتية)، وتبين النتائج أن أعلى معيار حسب الأهمية النسبية هو معيار رقم (5) والذي يقيس "رفع المستوى الخِدْماتي العام في المنطقة "؛ حيث نال أعلى أهمية نسبية بلغت (80.0%)، يليه معيار رقم (1) والذي يقيس "مراعاة التمدد العمراني والتوسع الأفقي للمدينة عند اختيار المشاريع التطويرية"؛ حيث بلغت أهميته النسبية (71.7%)، أما الأقل حسب الأهمية النسبية فهو معيار رقم (4) والذي يقيس "خلق فرص عمل جديدة في المنطقة التي يتم اختيارها"؛ حيث بلغت أهميته النسبية (54.2%).

وذلك في رأي الباحث قصور لدى البلدية في الإسهام في حل مشكلة البطالة؛ حيث يتوجب على البلدية الاهتمام أكثر بالمشاريع التي تتيح فرص عمل، خاصة في ظل ما يعانيه قطاع غزة من تضخم في معدلات البطالة.

جدول رقم (18.5): تحليل فقرات المحور الأول: المعايير التنموية للمشاريع التطويرية/ البنى التحتية

م	الفقرات	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	الوزن النسبي	الوزن النسبي المرجع على مستوى المحور	الوزن النسبي المرجع على مستوى العام
1	تراعي بلدية غزة تطلعاتها في التمدد العمراني والتوسع الأفقي للمدينة عند اختيار المشاريع التطويرية.	3.583	0.717	0.717	0.1257	0.0186
2	يتم دراسة مدى تقبل السكان وتشجيعهم على التطوير العمراني في المنطقة.	3.458	0.779	0.692	0.1454	0.0215
3	تسعى البلدية إلى فتح آفاق جديدة للاستثمار العقاري والتجاري في المنطقة.	3.375	0.924	0.675	0.1409	0.0208
4	تسعى البلدية إلى خلق فرص عمل جديدة في المنطقة التي يتم اختيارها	2.708	1.160	0.542	0.1104	0.0163
5	تعمل البلدية على رفع المستوى الخِدْماتي العام في المنطقة.	4.000	0.722	0.800	0.1614	0.0239
	جميع الفقرات	3.425	0.617	0.685	0.6850	0.1011

وبصفة عامة يتبين أن المتوسط الحسابي لجميع فقرات المحور الأول (المعايير التنموية للمشاريع التطويرية/ البنى التحتية) تساوي 3.425، والأهمية النسبية الكلية له تساوي 68.5%، أما على مستوى المعايير ككل فقد نالت المعايير التنموية (10.11) نقطة من أصل (14.8)، أي إن تطبيقها للمعيار وفق الأولويات المقدرة مسبقًا بلغت (68.42%)، وهي نسبة متدنية، وبالتالي يجب على البلدية إيلاء اهتمام أكبر بالمعايير التنموية للمشاريع التطويرية/ البنى التحتية، عند اختيارها للمشاريع.

-**الفرضية الفرعية الثانية**- التي تنص على: "تلتزم بلدية غزة بالمعايير الاجتماعية في تحديد أولويات اختيار المشاريع التطويرية للبنية التحتية".

النتائج المبينة في جدول رقم (19.5) والذي يبين آراء أفراد عينة الدراسة في فقرات المحور الثاني (المعايير الاجتماعية)، وتبين النتائج أن أعلى معيار حسب الأهمية النسبية هو معيار رقم (4) والذي يقيس "للتخفيف من معدل شكاوى المواطنين؛ بحيث تعد كأولية عند اختيار المشاريع"؛ حيث نال أعلى أهمية نسبية بلغت (79.2%)، يليه معيار رقم (2) والذي يقيس "رفع المستوى الجمالي والحضاري للمنطقة"؛ حيث بلغت أهميته النسبية (77.5%)، أما الأقل حسب الأهمية النسبية فهو معيار رقم (1) والذي يقيس "تؤخذ المشاركة المجتمعية كمعيار مهم عند اختيار المشاريع"؛ حيث بلغت أهميته النسبية (70.0%).

جدول رقم (19.5): تحليل فقرات المحور الثاني: المعايير الاجتماعية

م	الفقرات	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	الوزن النسبي	الوزن النسبي المرجع على مستوى المحور	الوزن النسبي المرجع على مستوى العام
1	تؤخذ المشاركة المجتمعية كمعيار مهم عند اختيار المشاريع.	3.500	1.022	0.700	0.1501	0.0201
2	تهدف البلدية إلى رفع المستوى الجمالي والحضاري للمنطقة.	3.875	0.741	0.775	0.1668	0.0224
3	تتجنب البلدية التهجير القصري للسكان في بعض الأحيان.	3.625	0.875	0.725	0.1084	0.0145
4	تسعى البلدية إلى التخفيف من معدل شكاوى المواطنين بحيث تعد كأولية عند اختيار المشاريع.	3.958	0.690	0.792	0.1648	0.0221
5	تعمل البلدية على تعزيز روح الثقة مع السكان.	3.625	0.824	0.725	0.1543	0.0207
	جميع الفقرات	3.717	0.559	0.743	0.7433	0.0999

وبصفة عامة يتبين أن المتوسط الحسابي لجميع فقرات المحور الثاني (المعايير الاجتماعية) تساوي 3.717، والأهمية النسبية الكلية له تساوي 74.3%، أما على مستوى المعايير ككل فقد نالت المعايير الاجتماعية (9.99) نقطة من أصل (13.4)، أي إن تطبيقها للمعيار وفق الأولويات المقدرة مسبقًا بلغت (74.54%)، وهي نسبة مقبولة.

-**الفرضية الفرعية الثالثة**- التي تنص على: "تلتزم بلدية غزة بالمعايير الاقتصادية في تحديد أولويات اختيار المشاريع التطويرية للبنية التحتية".

النتائج المبينة في جدول رقم (20.5) والذي يبين آراء أفراد عينة الدراسة في فقرات المحور الثالث (المعايير الاقتصادية)، وتبين النتائج أن أعلى معيار حسب الأهمية النسبية هو معيار رقم (1) والذي يقيس "تعمل البلدية على زيادة عائداتها: (تراخيص أبنية – رسوم حرف – ضرائب... إلخ) وذلك من خلال اختيار مناطق محددة"؛ حيث نال أعلى أهمية نسبية بلغت (77.5%)، يليه معيار رقم (3) والذي يقيس "إمكانية استفادة البلدية والمؤسسات ذات العلاقة من خلق مصادر جباية مستحدثة ومستمرة من تطوير المنطقة: (مواقف سيارات – أسواق جديدة.... إلخ)"؛ حيث بلغت أهميته النسبية (76.7%)، أما الأقل حسب الأهمية النسبية فهو معيار رقم (5) والذي يقيس "تقوم البلدية بعمل الدراسات اللازمة من حيث نوع التربة والتضاريس الجغرافية للمنطقة عند تحديد أولويات المشاريع"؛ حيث بلغت أهميته النسبية (54.2%).

جدول رقم (20.5): تحليل فقرات المحور الثالث: المعايير الاقتصادية

م	الفقرات	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	الوزن النسبي	الوزن النسبي المرجع على مستوى المحور	الوزن النسبي المرجع على مستوى العام
1	تعمل البلدية على زيادة عائداتها: (تراخيص أبنية – رسوم حرف – ضرائب... إلخ) وذلك من خلال اختيار مناطق محددة.	3.875	0.992	0.775	0.1555	0.0241
2	تهدف البلدية إلى رفع سعر الأراضي والعقارات في المناطق التي يتم تطويرها.	3.250	1.073	0.650	0.1406	0.0218
3	تسعى البلدية إلى خلق فرص مصادر جباية مستحدثة من المناطق التي سيتم تطويرها: (مواقف سيارات – أسواق جديدة... إلخ).	3.833	0.868	0.767	0.1554	0.0241

م	الفقرات	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	الوزن النسبي	الوزن النسبي المرجع على مستوى المحور	الوزن النسبي المرجع على مستوى العام
4	تدرس البلدية التكاليف التشغيلية والنفقات الدورية والتي تؤثر على خزينة البلدية: (إضاءة – نظافة – تنظيم مروري – الإجمالية ضوئية... إلخ).	3.542	1.062	0.708	0.1321	0.0204
5	تقوم البلدية بعمل الدراسات اللازمة من حيث نوع التربة والتضاريس الجغرافية للمنطقة عند تحديد أولويات المشاريع.	2.708	0.955	0.542	0.1050	0.0163
جميع الفقرات		3.442	0.627	0.688	0.6883	0.1066

وبصفة عامة يتبين أن المتوسط الحسابي لجميع فقرات المحور الثالث (المعايير الاقتصادية) تساوي 3.442، والأهمية النسبية الكلية له تساوي 68.8%، أما على مستوى المعايير ككل فقد نالت المعايير الاقتصادية (10.66) نقطة من أصل (15.5)، أي إن تطبيقها للمعيار وفق الأولويات المقدرة مسبقًا بلغت (68.84%)، وهي نسبة متوسطة.

-**الفرضية الفرعية الرابعة**- التي تنص على: "تلتزم بلدية غزة بالمعايير الفنية والتصميمية في تحديد أولويات اختيار المشاريع التطويرية للبنية التحتية".

النتائج المبينة في جدول رقم (21.5) والذي يبين آراء أفراد عينة الدراسة في فقرات المحور الرابع (المعايير الفنية والتصميمية)، وتبين النتائج أن أعلى معيار حسب الأهمية النسبية هو معيار رقم (2) والذي يقيس "تسعى البلدية إلى التخفيف من معدل الحوادث المرورية في مناطق المشاريع التطويرية"؛ حيث نال أعلى أهمية نسبية بلغت (81.7%)، يليه معيار رقم (1) والذي يقيس "إزالة التعديات وانتظام مسار الطريق امر مهم عند اختيار المشاريع في البلدية"؛ حيث نال أهمية نسبية بلغت (80.8%)،أما الأقل حسب الأهمية النسبية فهو معيار رقم (3) والذي يقيس "توزيع الكثافة المرورية وتخفيف الضغط المروري عن المناطق المحيطة للمنطقة المراد تطويرها"؛ حيث بلغت أهميته النسبية (75.0%).

جدول رقم (21.5): تحليل فقرات المحور الرابع: المعايير الفنية والتصميمية

م	الفقرات	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	الوزن النسبي	الوزن النسبي المرجع على مستوى المحور	الوزن النسبي المرجع على مستوى العام
1	يعد موضوع إزالة التعديات وانتظام مسار الطريق امر مهم عند اختيار المشاريع في البلدية.	4.042	0.806	0.808	0.1667	0.0241
2	تسعى البلدية إلى التخفيف من معدل الحوادث المرورية في مناطق المشاريع التطويرية.	4.083	0.584	0.817	0.1524	0.0220
3	تهدف البلدية إلى توزيع الكثافة المرورية وتخفيف الضغط المروري عن المناطق المحيطة للمنطقة المراد تطويرها.	3.750	0.897	0.750	0.1541	0.0223
4	تهدف البلدية للتقليل من معدل الأتربة والنفايات الواردة لشبكات الصرف الصحي في المناطق التي يتم تطويرها.	3.875	0.741	0.775	0.1559	0.0225
5	تسعى البلدية للتقليل من نفقات الصيانة اللازمة لشبكات ومضخات الصرف الصحي ومياه الأمطار من خلال المشاريع التطويرية.	3.875	0.741	0.775	0.1553	0.0225
	جميع الفقرات	**3.925**	**0.452**	**0.785**	**0.7850**	**0.1134**

وبصفة عامة يتبين أن المتوسط الحسابي لجميع فقرات المحور الرابع (المعايير الفنية والتصميمية) تساوي 3.925، والأهمية النسبية الكلية له تساوي 78.5%، أما على مستوى المعايير ككل فقد نالت المعايير الفنية والتصميمية (11.34) نقطة من أصل (14.5)، أي إن تطبيقها للمعيار وفق الأولويات المقدرة مسبقًا بلغت (78.43%)، وهي نسبة جيدة.

-**الفرضية الفرعية الخامسة**- التي تنص على: "تلتزم بلدية غزة بالمعايير البيئية في تحديد أولويات اختيار المشاريع التطويرية للبنية التحتية".

النتائج المبينة في جدول رقم (22.5) والذي يبين آراء أفراد عينة الدراسة في فقرات المحور الخامس (المعايير البيئية)، وتبين النتائج أن أعلى معيار حسب الأهمية النسبية هو معيار رقم (3) والذي يقيس "التخفيف من عدد الآبار الامتصاصية للصرف الصحي وتأثيرها السلبي على المياه الجوفية"؛ حيث نال أعلى أهمية نسبية بلغت (83.3%)، يليه معيار رقم (2) والذي يقيس "التأثير على مساحة الأراضي الزراعية والرقعة الخضراء"؛ حيث نال أعلى أهمية نسبية بلغت (74.2%)، أما الأقل حسب الأهمية النسبية فهو معيار رقم (4) والذي يقيس " آثار التلوث البيئي والضوضائي الناتج من حركة المركبات عند اختيار المناطق التي سوف يتم تطويرها "؛ حيث بلغت أهميته النسبية (55.8%).

جدول رقم (22.5): تحليل فقرات المحور الخامس: المعايير البيئية

م	الفقرات	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	الوزن النسبي	الوزن النسبي المرجع على مستوى المحور	الوزن النسبي المرجع على مستوى العام
1	تهدف البلدية للتخفيف من الغبار والأتربة في مناطق التطوير.	3.625	0.770	0.725	0.1498	0.0207
2	تسعى البلدية لزيادة الرقعة الخضراء في المناطق التي يتم اختيارها للتطوير.	3.708	0.751	0.742	0.1606	0.0222
3	تهتم البلدية بالقضاء على ظاهرة الآبار الامتصاصية لمياه الصرف الصحي وتأثيرها السلبي على التربة.	4.167	0.761	0.833	0.1817	0.0251
4	تدرس البلدية آثار التلوث البيئي والضوضائي الناتج من حركة المركبات عند اختيار المناطق التي سوف يتم تطويرها.	2.792	0.932	0.558	0.1018	0.0141
5	تسعى البلدية إلى تشجيع استخدام مصادر الطاقة المتجددة في المناطق التي يتم تطويرها.	3.000	1.022	0.600	0.1058	0.0146
	جميع الفقرات	3.458	0.606	0.692	0.6917	0.0967

وبصفة عامة يتبين أن المتوسط الحسابي لجميع فقرات المحور الخامس (المعايير البيئية) تساوي 3.458، والأهمية النسبية الكلية له تساوي 69.2%، أما على مستوى المعايير ككل فقد نالت المعايير البيئية (9.67) نقطة من أصل (13.8)، أي إن تطبيقها للمعيار وفق الأولويات المقدرة مسبقًا بلغت (70.04%)، وهي نسبة مقبولة.

-**الفرضية الفرعية السادسة**- التي تنص على: "تلتزم بلدية غزة بالمعايير السياسية والأمنية في تحديد أولويات اختيار المشاريع التطويرية للبنية التحتية".

النتائج المبينة في جدول رقم (23.5) والذي يبين آراء أفراد عينة الدراسة في فقرات المحور السادس (المعايير السياسية والأمنية)، وتبين النتائج أن أعلى معيار حسب الأهمية النسبية هو معيار رقم (3) والذي يقيس "تتأثر أسعار المواد اللازمة للتنفيذ والمبالغ المطلوبة لإتمام أعمال المشاريع التطويرية نتيجة التقلبات السياسية"؛ حيث نال أعلى أهمية نسبية بلغت (70.8%)، يليه معيار رقم (1) والذي يقيس "يؤثر الوضع الأمني في اختيار مكان المشروع"؛ حيث نال أعلى أهمية نسبية بلغت (69.2%)،أما الأقل حسب الأهمية النسبية فهو معيار رقم (5) والذي يقيس " تؤثر المشاريع في تحسين الظروف الأمنية للمنطقة"؛ حيث بلغت أهميته النسبية (56.7%).

جدول رقم (23.5): تحليل فقرات المحور السادس: المعايير السياسية والأمنية

م	الفقرات	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	الوزن النسبي	الوزن النسبي المرجع على مستوى المحور	الوزن النسبي المرجع على مستوى العام
1	يؤثر الوضع الأمني في اختيار مكان المشروع.	3.458	0.721	0.692	0.1369	0.0195
2	تتأثر نوعية وجودة المواد المستخدمة في تنفيذ المشاريع التطويرية نتيجة التقلبات السياسية في المنطقة.	3.333	0.816	0.667	0.1432	0.0204
3	تتأثر أسعار المواد اللازمة للتنفيذ والمبالغ المطلوبة لإتمام أعمال المشاريع التطويرية نتيجة التقلبات السياسية.	3.542	0.884	0.708	0.1684	0.0240
4	تتأثر رغبة الأيدي العاملة المطلوبة لتنفيذ المشروع حسب طبيعة مكان العمل.	3.083	0.776	0.617	0.1066	0.0152
5	تؤثر المشاريع في تحسين الظروف الأمنية للمنطقة.	2.833	0.868	0.567	0.1001	0.0143
	جميع الفقرات	3.250	0.591	0.650	0.6500	0.0935

وبصفة عامة يتبين أن المتوسط الحسابي لجميع فقرات المحور السادس (المعايير السياسية والأمنية) تساوي 3.250، والأهمية النسبية الكلية له تساوي 65.0%، أما على مستوى المعايير ككل فقد نالت المعايير السياسية والأمنية (9.35) نقطة من أصل (14.3)، أي إن تطبيقها للمعيار وفق الأولويات المقدرة مسبقًا بلغت (65.11%)، وهي نسبة ضعيفة.

-**الفرضية الفرعية السابعة**- التي تنص على: "تلتزم بلدية غزة بالمعايير المتعلقة بالتمويل وسياسة المانح في تحديد أولويات اختيار المشاريع التطويرية للبنية التحتية".

النتائج المبينة في جدول رقم (24.5) والذي يبين آراء أفراد عينة الدراسة في فقرات المحور السابع (المعايير المتعلقة بالتمويل وسياسة المانح)، وتبين النتائج أن أعلى معيار حسب الأهمية النسبية هو معيار رقم (2) والذي يقيس "تأثير المبالغ المرصودة في التمويل بطبيعة المشاريع وحجمها"؛ حيث نال أهمية نسبية بلغت (88.3%)، يليه معيار رقم (1) والذي يقيس "تأثير طبيعة المشروع (مكانه – حجمه) بسياسة المانح / الممول"؛ حيث نال أعلى أهمية نسبية بلغت (85.0%)، أما الأقل حسب الأهمية النسبية فهو معيار رقم (4) والذي يقيس "رأي المانح / الممول في توزيع المشاريع على المناطق التابعة للبلدية"؛ حيث بلغت أهميته النسبية (65.0%).

جدول رقم (24.5): تحليل فقرات المحور السابع: المعايير المتعلقة بالتمويل وسياسة المانح

م	الفقرات	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	الوزن النسبي	الوزن النسبي المرجح على مستوى المحور	الوزن النسبي المرجح على مستوى العام
1	تتأثر طبيعة المشروع (مكانه – حجمه) بسياسة المانح / الممول.	4.250	0.608	0.850	0.1877	0.0259
2	تؤثر المبالغ المرصودة في التمويل بطبيعة المشاريع وحجمها.	4.417	0.717	0.883	0.2072	0.0286
3	للمانح تأثير من الناحية الفنية للمشروع.	3.625	1.013	0.725	0.1380	0.0190
4	يتدخل المانح / الممول في توزيع المشاريع على المناطق التابعة للبلدية.	3.250	0.989	0.650	0.1084	0.0149
5	يراعى في التمويل الاحتياجات المستقبلية للمناطق المحيطة بمنطقة المشروع.	3.375	0.875	0.675	0.1265	0.0174
	جميع الفقرات	3.783	0.598	0.757	0.7567	0.1058

وبصفة عامة يتبين أن المتوسط الحسابي لجميع فقرات المحور السابع (المعايير المتعلقة بالتمويل وسياسة المانح) تساوي 3.783، والأهمية النسبية الكلية له تساوي 75.7%، أما على مستوى المعايير ككل فقد نالت المعايير المتعلقة بالتمويل وسياسة المانح (10.58) نقطة من أصل (13.8)، أي إن تطبيقها للمعيار وفق الأولويات المقدرة مسبقًا بلغت (76.73%)، وهي نسبة جيدة.

الفصل السادس

النتائج والتوصيات

1.6 مقدمة

2.6 النتائج

3.6 التوصيات

الفصل السادس

النتائج والتوصيات

1.6 مقدمة

بعد استعراض الإطار النظري لكل من متغيرات الدراسة، تم إجراء الدراسة الميدانية، واختبار فرضيات الدراسة، وبالتالي فقد تم التوصل إلى النتائج والتوصيات الآتية:

2.6 النتائج

1. أظهرت نتائج تقدير العاملين في الأنشطة التطويرية في القطاعين: الخاص والعام، أن أهم المعايير التي يجب أخذها بالحسبان عند تحديد أولويات اختيار المشاريع التطويرية للبنية التحتية هي المعايير الاقتصادية، يليها المعايير التنموية، فالمعايير الفنية والتصميمية، تليها المعايير السياسية والأمنية، والمعايير البيئية، ومن ثم المعايير المتعلقة بالتمويل وسياسة المانح، وأخيرًا المعايير الاجتماعية.

2. أظهرت التقديرات خلوها من التحيز؛ لعدم تأثير السمات الشخصية للمبحوثين على تقديرهم للأهمية النسبية لمعايير تحديد أولويات اختيار المشاريع التطويرية للبنية التحتية؛ حيث لم تظهر النتائج أي فروق جوهرية بين تقديرات المبحوثين تعزى لسماتهم الشخصية.

3. قدر العاملون في المشاريع التطويرية للبنية التحتية على مستوى القطاعين: العام والخاص الأهمية النسبية للمعاير التنموية للمشاريع التطويرية/ البنى التحتية في تحديد أولويات اختيار المشاريع التطويرية للبنية التحتية 79.3%، وبتطبيقها على بلدية غزة نالت المعايير التنموية (10.11) نقطة من أصل (14.8)، أي إن تطبيقها للمعيار وفق الأولويات المقدرة مسبقًا بلغت (68.42%).

4. قدر العاملون في المشاريع التطويرية للبنية التحتية على مستوى القطاعين: العام والخاص الأهمية النسبية للمعايير الاجتماعية في تحديد أولويات اختيار المشاريع التطويرية للبنية التحتية 72.0%، وبتطبيقها على بلدية غزة نالت المعايير الاجتماعية (9.99) نقطة من أصل (13.4)، أي إن تطبيقها للمعيار وفق الأولويات المقدرة مسبقًا بلغت (74.54%)، وهي نسبة مقبولة.

5. قدر العاملون في المشاريع التطويرية للبنية التحتية على مستوى القطاعين العام والخاص الأهمية النسبية للمعايير الاقتصادية في تحديد أولويات اختيار المشاريع التطويرية للبنية التحتية 83.1%، وبتطبيقها على بلدية غزة نالت المعايير الاقتصادية (10.66) نقطة

من أصل (15.5)، أي إن تطبيقها للمعيار وفق الأولويات المقدرة مسبقًا بلغت (68.84%)، وهي نسبة متوسطة.

6. قدر العاملون في المشاريع التطويرية للبنية التحتية على مستوى القطاعين العام والخاص الأهمية النسبية للمعايير الفنية والتصميمية في تحديد أولويات اختيار المشاريع التطويرية للبنية التحتية 77.6%، وبتطبيقها على بلدية غزة نالت المعايير الفنية والتصميمية (11.34) نقطة من أصل (14.5)، أي إن تطبيقها للمعيار وفق الأولويات المقدرة مسبقًا بلغت (78.43%)، وهي نسبة جيدة.

7. قدر العاملون في المشاريع التطويرية للبنية التحتية على مستوى القطاعين: العام والخاص الأهمية النسبية للمعايير البيئية في تحديد أولويات اختيار المشاريع التطويرية للبنية التحتية 74.1%، فقد نالت المعايير البيئية (9.67) وبتطبيقها على بلدية غزة من أصل (13.8)، أي إن تطبيقها للمعيار وفق الأولويات المقدرة مسبقًا بلغت (70.04%)، وهي نسبة مقبولة.

8. قدر العاملون في المشاريع التطويرية للبنية التحتية على مستوى القطاعين العام والخاص الأهمية النسبية للمعايير السياسية والأمنية في تحديد أولويات اختيار المشاريع التطويرية للبنية التحتية 76.6%، وبتطبيقها على بلدية غزة نالت المعايير السياسية والأمنية (9.35) نقطة من أصل (14.3)، أي إن تطبيقها للمعيار وفق الأولويات المقدرة مسبقًا بلغت (65.11%)، وهي نسبة ضعيفة.

9. قدر العاملون في المشاريع التطويرية للبنية التحتية على مستوى القطاعين العام والخاص الأهمية النسبية للمعايير المتعلقة بالتمويل وسياسة المانح في تحديد أولويات اختيار المشاريع التطويرية للبنية التحتية 74.0%، وبتطبيقها على بلدية غزة نالت المعايير المتعلقة بالتمويل وسياسة المانح (10.58) نقطة من أصل (13.8)، أي إن تطبيقها للمعيار وفق الأولويات المقدرة مسبقًا بلغت (76.73%)، وهي نسبة جيدة.

3.6 التوصيات

1. ضرورة اهتمام وزارة الحكم المحلي والقائمين على البلديات، بدراسة يتم من خلالها وضع معايير محددة لتحديد أولويات اختيار المشاريع التطويرية للبنية التحتية، مع نشرها لضمان الشفافية في تنفيذ هذه المعايير.

2. زيادة اهتمام البلديات أكثر بالمشاريع التي تتيح فرص عمل، خاصة في ظل ما يعانيه قطاع غزة من تضخم في معدلات البطالة.

المراجع

قائمة المراجع

أولًا- المراجع العربية

- برغوث، غادة. (2013م). *تقييم مشاريع البنية التحتية الممولة من المنظمات الدولية في قطاع غزة من وجهة نظر الشركاء خلال المرحلة (2008م-2012م)* (رسالة ماجستير غير منشورة). الجامعة الإسلامية، غزة.
- بلدية غزة. (2012م). *الخطة التنموية الاستراتيجية لمدينة غزة 2012م – 2015م*. غزة، فلسطين: (د.ن).
- بلدية غزة – الإدارة العامة للهندسة والتخطيط-. (2015م). *الخطة التطويرية للعام 2015م*. غزة، فلسطين: (د.ن).
- بلدية غزة – الإدارة العامة للهندسة والتخطيط-. (2016م). *تقرير المشاريع التطويرية الجارية في مدينة غزة*. غزة، فلسطين: (د.ن).
- البنك الدولي للتطوير وإعادة الإعمار. (2013م). *وثيقة تقييم المشروع للقرض المقترح بقيمة 355 مليون دولار أمريكي لجمهورية العراق*. جمهورية العراق: (د.ن).
- الطباع، ماهر تيسير. (2014م). *الخسائر الأولية الاقتصادية للحرب الثالثة على قطاع غزة تتجاوز 5 مليار دولار*. وكالة فلسطين اليوم الإخبارية. الموقع: http://paltoday.ps/ar/post/214925/. تم التصفح في 10 ديسمبر 2015م.
- العودة، صلاح، والسيد أحمد، رزق. (2008م). *البنية التحتية للاقتصاد الفلسطيني*. (د.م): (د.ن).
- فريق الأمم المتحدة المعني بالتقييم. (2005م). *قواعد التقييم في منظومة الأمم المتحدة*. (د.م): (د.ن).
- ماس (معهد أبحاث السياسات الاقتصادية الفلسطيني). (2011م). *الخطة الوطنية العامة للأعوام 2011م-2013م الأهداف المنشودة ومحددات التطبيق*. فلسطين: (د.ن).
- محيسن، معتز. (2015م). مقابلة رسمية بتاريخ 21 ديسمبر 2015م. المدير العام – صندوق تطوير وإقراض البلديات. غزة، فلسطين.
- المصري، رامي (2015). مقابلة رسمية بتاريخ 20 ديسمبر 2015. مدير المشاريع- وزارة الحكم المحلي. غزة، فلسطين.

ثانيًا– المراجع الأجنبية

- Abdelhamid, A. (2006). *Urban Development and Planning in the Occupied Palestinian Territories: Impacts on Urban Form*. paper presented to The Conference on Nordic and International Urban Morphology: Distinctive and Common Themes. Stockholm. Sweden. September (3–5).
- Bellis, R. Bhatt, N., Constable, E., Ellis, S. Kakawin, M., Millar, R., Zgoda, B. Zimmermann, E. W., (2011). *Repair Priorities-Transportation spending strategies to save taxpayer dollars and improve roads.* Smart Growth America and Taxpayers for Common Sense.
- Brian A., Annes, N. A. Carpenter, et al. *Prioritizing Highway Construction: Benefits Analysis*.
- Epigmenio, G., et al. (2013). *Prioritizing resources for highway routine maintenance*. FHWA/TX-13/0-0-6623-2 Report. Texas. USA.
- European Union, FHERL (2008). *New Road Construction Concepts.* Towards *reliable, green, safe&smart and human infrastructure in Europe*.
- Fulmer ،J., (2009). *What in the world is infrastructure?*. PEI Infrastructure Investor (July/August): 30–32.
- Hudson, W. R., Haas, R. C. G., & Uddin, W. (1997). *Infrastructure management: integrating design, construction, maintenance, rehabilitation, and renovation*". New York, McGraw-Hill.
- Investopedia. *"Infrastructure"*. Available online at:http://www.investopedia.com/terms/i/infrastructure.asp. Accessed: November 20, 2015.
- Levine, H. (2002). *Practical project management: tips, tactics, and tools*. Published by John Wiley & Sons. Inc. New York
- Mohd, Z. B., Mohd Y., & Hamidah, Bt. H. (2010). *Managing road maintenance using geographic information system application*. Journal of Geographic Information System. Vol. 2, p. 215-219.

- Moore, G. D. (1994). *Resource Road Rehabilitation Handbook: Planning and Implementation Guidelines -Interim Methods* Watershed Restoration Technical Circular No. 3. Province of Britch Columbia, Canada.
- Oxford Dictionaries. "*Infrastructure*". Online Compact Oxford English Dictionary. Available online at: http://www.askoxford.com/concise_oed/infrastructure. Accessed:December 17, 2015.
- Rayla B., Neha B., et al. (June 2011). *Repair Priorities -Transportation spending strategies to save taxpayer dollars and improve roads*.
- Sullivan, A., Steven. M. Sh. (2003). *Economics: Principles in action*. Upper Saddle River, New Jersey 07458: Pearson Prentice Hall. Page 474. ISBN 0-13-063085-3.
- UN OCHA. (2009). *Map Center*, united nations, Office For The Coordination Of Humanitarians Affairs (OCHA), Occupied Palestinian Territory. [Online] Available at: <http://www.ochaopt.org/generalmaps.aspx?id=96>, [Accessed 23th March 2012].
- Wikipedia. "Gaza City". Available online at: http//en.wikipedia.org/wiki/Gaza-City. Accessed: December 2, 2015.
- Wilmoth. D. (2006). *Urban Infrastructure & Metropolitan Planning: Connection and Disconnection.* David Wilmoth Associates Pty Ltd
- Yuzo. A. Tsuneaki. Y. eds., *Systems for Infrastructure Development—Japan's Experience*. Tokyo, Japan International Cooperation Publishing Co.,* 1999, xxi + 382 pp
- Ziara. M. Nigim. Kh. Enshassi. A. & Ayyub. B. (2002). *Strategic Implementation of Infrastructure Priority Projects: Case Study in Palestine.* Journal of Infrastructure Systems,Vol. 8, No.1.

الملاحق

الجامعة الإسلامية – غـــــزة

عمـــادة الدراســـات العليـــا

كلية الهندسة – البنية التحتية

استبانة موجهة للعاملين في المشاريع التطويرية للبنية التحتية على مستوى القطاعين: العام والخاص

تقييم وتطوير المعايير المستخدمة في اختيار مشاريع البنية التحتية التطويرية (مشاريع الطرق في بلدية غزة كحالة دراسية)

Evaluation and Development of the Criteria used in the selection of development projects for Infrastructure (road projects in Gaza City Municipality as a case study)

يتم إعداد هذه الدراسة استكمالاً لمتطلبات الحصول على درجة الماجستير في مجال البنية التحتية – الهندسة المدنية؛ حيث يسعى الباحث **لاستنتاج ومعرفة أهم المعايير الواجب أخذها في الاعتبار لتحديد أولويات المشاريع التطويرية للبنية التحتية.**

تعتمد هذه الدراسة إلى حد كبير على مساعدتكم ودعمكم؛ لذلك فإن الباحث يرجو منكم الإجابة عن جميع الأسئلة الواردة ضمن هذه الاستبانة، كما يرجو أن تتميز إجابتكم بالدقة والموضوعية لكي تزود البحث بمجموعة من المؤشرات التي من شأنها إثراء الدراسة.

كونوا على أتم الثقة بأن إجاباتكم سوف تستخدم لأغراض علمية وبحثية خالصة.

شكرا لحسن تعاونكم

الباحث: م. عبدالعال علي ماهر/ أبو راس

المشرف: د. م. ماهر عبدالفتاح الحلاق

معلومات العامة

1. الجنس:

☐ ذكر	☐ أنثى

2. العمر:

☐ أقل من25 سنة	☐ 25 – 35 سنة	☐ 35 – 45 سنة	☐ 45 سنة فأكثر

3. التخصص:

☐ مهندس مدني	☐ مهندس معماري	☐ مهندس ميكانيكي	☐ مهندس كهرباء

4. المستوى العلمي:

☐ دبلوم	☐ بكالوريوس	☐ ماجستير	☐ دكتوراه

5. الخبرة في مجال المشاريع التطويرية:

☐ أقل من سنة	☐ 1 – 5 سنوات	☐ 5 – 15 سنة	☐ 15 سنة فأكثر

6. طبيعة عمل الجهة التي يعمل بها من يقوم بتعبئة الاستبانة:

☐ حكومية	☐ أهلية	☐ دولية	☐ خاصة

7. هل تعتقد بأن دراسة أولويات المشاريع التطويرية امر يتم دراسته لدى الجهات المعنية:

☐ نعم	☐ لا

ملاحظة: يرجى منكم إعطاء الوزن التقديري من 100 حسب وجهة نظركم لكل محور من المحاور الآتية، وذلك حسب الأهمية والتأثير على دقة المعايير المستخدمة في تحديد أولويات اختيار المشاريع التطويرية للبنية التحتية.

A . الآثار التنموية للمشاريع التطويرية / البنى التحتية

الوزن: ..... \ 100

No.	الفقرة	موافق بشدة	موافق	محايد	غير موافق	غير موافق بشدة
A.1	تتماشى إنجازات المشاريع التطويرية مع التطلعات في التمدد العمراني والتوسع الأفقي للمدينة.					
A.2	تؤدي إلى زيادة الإقبال على التطوير العمراني في المنطقة.					
A.3	تساعد في فتح آفاق جديدة للاستثمار التجاري والعقاري في المنطقة.					
A.4	تؤدي إلى خلق فرص عمل جديدة في المنطقة (محلات تجارية وغيرها).					
A.5	تؤثر في رفع المستوى الخِدْماتي العام في المنطقة.					

B . المحور الاجتماعي

الوزن: ..... \ 100

No.	الفقرة	موافق بشدة	موافق	محايد	غير موافق	غير موافق بشدة
B.1	تسهم المشاركة المجتمعية في تقديم الخيارات الأفضل لسكان المنطقة.					
B.2	تؤدي إلى رفع المستوى الجمالي والحضاري للمنطقة.					
B.3	تؤدي المشاريع إلى التهجير القصري للسكان في بعض الأحيان.					
B.4	تساعد المشاريع في التقليل من معدل شكاوى المواطنين.					
B.5	تنمي المشاريع روح الثقة بين السكان والمؤسسات المسؤولة (البلديات)					

C. المحور الاقتصادي

الوزن: ..... \ 100

No.	الفقرة	موافق بشدة	موافق	محايد	غير موافق	غير موافق بشدة
C.1	تؤثر المشاريع التطويرية في زيادة عائدات البلدية والمؤسسات ذات العلاقة: (تراخيص أبنية – رسوم حرف – ضرائب... إلخ).					
C.2	تؤدي المشاريع التطويرية إلى رفع سعر الأراضي والعقارات في المنطقة.					
C.3	إمكانية استفادة البلدية والمؤسسات ذات العلاقة من خلق مصادر جباية مستحدثة ومستمرة من تطوير المنطقة: (مواقف سيارات – أسواق جديدة.... إلخ).					
C.4	تؤثر في التكاليف التشغيلية والنفقات الدورية على خزينة البلدية والمؤسسات ذات العلاقة" (إضاءة – نظافة – تنظيم مروري – الإجمالية ضوئية... إلخ).					
C.5	تؤثر طبيعة المنطقة من حيث نوع التربة والتضاريس الجغرافية في التكلفة الإجمالية للمشروع.					

.Dالمحور الفني والتصميمي

الوزن: ..... \ 100

No.	الفقرة	موافق بشدة	موافق	محايد	غير موافق	غير موافق بشدة
D.1	تساعد المشاريع التطويرية في إزالة التعديات وانتظام مسار الطريق.					
D.2	تؤثر المشاريع في انخفاض معدل الحوادث المرورية.					
D.3	تحسن من توزيع الكثافة المرورية وتخفيف الضغط المروري عن المناطق المحيطة.					
D.4	تؤثر في تقليل معدل الأتربة والنفايات الواردة لشبكات الصرف الصحي ومياه الأمطار.					
D.5	التقليل من نفقات الصيانة اللازمة لشبكات ومضخات الصرف الصحي ومياه الأمطار.					

E. المحور البيئي

الوزن: ..... \ 100

No.	الفقرة	موافق بشدة	موافق	محايد	غير موافق	غير موافق بشدة
E.1	التقليل من معدل الغبار والأتربة في المنطقة.					
E.2	التأثير على مساحة الأراضي الزراعية والرقعة الخضراء.					
E.3	التخفيف من عدد الآبار الامتصاصية للصرف الصحي وتأثيرها السلبي على المياه الجوفية.					
E.4	زيادة التلوث البيئي والضوضائي الناتج من حركة المركبات.					
E.5	تعمل المشاريع على تشجيع مصادر الطاقة المتجددة.					

F. المحور السياسي / الأمني

الوزن: ..... \ 100

No.	الفقرة	موافق بشدة	موافق	محايد	غير موافق	غير موافق بشدة
F.1	يؤثر الوضع الأمني في اختيار مكان المشروع.					
F.2	تتأثر نوعية وجودة المواد المستخدمة في تنفيذ المشاريع التطويرية نتيجة التقلبات السياسية في المنطقة.					
F.3	تتأثر أسعار المواد اللازمة للتنفيذ والمبالغ المطلوبة لإتمام أعمال المشاريع التطويرية نتيجة التقلبات السياسية.					
F.4	تتأثر رغبة الأيدي العاملة المطلوبة لتنفيذ المشروع حسب طبيعة مكان العمل.					
F.5	تؤثر المشاريع في تحسين الظروف الأمنية للمنطقة.					

G. محور التمويل وسياسة المانح

الوزن: ..... \ 100

No.	الفقرة	موافق بشدة	موافق	محايد	غير موافق	غير موافق بشدة
G.1	تتأثر طبيعة المشروع: (مكانه – حجمه) بسياسة المانح / الممول.					
G.2	تؤثر المبالغ المرصودة في التمويل بطبيعة المشاريع وحجمها.					
G.3	للمانح تأثير من الناحية الفنية للمشروع.					
G.4	يتدخل المانح / الممول في توزيع المشاريع على المناطق التابعة للبلدية.					
G.5	يراعى في التمويل الاحتياجات المستقبلية للمناطق المحيطة بمنطقة المشروع.					

H. يؤثر حجم المشروع في الطبيعة التنافسية لشركات المقاولات. ما مدى انعكاس ذلك على المشروع:

.....

.....

.....

....I. هل يوجد أي محور يمكن اقتراحه وما هو الوزن التقديري من 100 لهذا المحور:

.....

.....

.....

.....

... شكرًا لحسن اهتمامكم...

الجامعة الإسلامية – غـــــزة

عمـــادة الدراســـات العليـــا

كلية الهندسة – البنية التحتية

استبانة موجهة للعاملين في المشاريع التطويرية للبنية التحتية في بلدية غزة

تقييم وتطوير المعايير المستخدمة في اختيار مشاريع البنية التحتية التطويرية (مشاريع الطرق في بلدية غزة كحالة دراسية)

Evaluation and Development of the Criteria used in the selection of development projects for Infrastructure (road projects in Gaza City Municipality as a case study)

يتم إعداد هذه الدراسة استكمالًا لمتطلبات الحصول على درجة الماجستير في مجال البنية التحتية – الهندسة المدنية؛ حيث يسعى الباحث **لاستنتاج ومعرفة أهم المعايير الواجب أخذها في الاعتبار لتحديد أولويات المشاريع التطويرية للبنية التحتية.**

تعتمد هذه الدراسة إلى حد كبير على مساعدتكم ودعمكم؛ لذلك فإن الباحث يرجو منكم الإجابة عن جميع الأسئلة الواردة ضمن هذه الاستبانة، كما يرجو أن تتميز إجابتكم بالدقة والموضوعية لكي تزود البحث بمجموعة من المؤشرات التي من شأنها إثراء الدراسة.

كونوا على أتم الثقة بأن إجاباتكم سوف تستخدم لأغراض علمية وبحثية خالصة.

شكرًا لحسن تعاونكم

الباحث: م. عبدالعال علي ماهر/ أبو راس

المشرف: د. م. ماهر عبدالفتاح الحلاق

معلومات العامة

1. الجنس:

☐ ذكر	☐ أنثى

2. العمر:

☐ أقل من25 سنة	☐ 25 – 35 سنة	☐ 35 – 45 سنة	☐ 45 سنة فأكثر

3. التخصص:

☐ مهندس مدني	☐ مهندس معماري	☐ مهندس ميكانيكي	☐ مهندس كهرباء

4. المستوى العلمي:

☐ دبلوم	☐ بكالوريوس	☐ ماجستير	☐ دكتوراه

5. الخبرة في مجال المشاريع التطويرية:

☐ أقل من سنة	☐ 1 – 5 سنوات	☐ 5 – 15 سنة	☐ 15 سنة فأكثر

6. طبيعة العمل في بلدية غزة:

☐ مهندس	☐ رئيس قسم	☐ مدير دائرة	☐ مدير عام
☐ أخرى:.....			

7. هل يوجد منهجية في دراسة أولويات المشاريع التطويرية لدى بلدية غزة:

☐ نعم	☐ لا

ملاحظة: يرجى منكم إعطاء الوزن التقديري من 100 حسب وجهة نظركم لكل محور من المحاور التالية وذلك حسب الأهمية والتأثير على دقة المعايير المستخدمة في تحديد أولويات اختيار المشاريع التطويرية للبنية التحتية.

A . المعايير التنموية للمشاريع التطويرية / البنى التحتية

الوزن: ..... \ 100

No.	الفقرة	موافق بشدة	موافق	محايد	غير موافق	غير موافق بشدة
A.1	تراعي بلدية غزة تطلعاتها في التمدد العمراني والتوسع الأفقي للمدينة عند اختيار المشاريع التطويرية.					
A.2	يتم دراسة مدى تقبل السكان وتشجيعهم على التطوير العمراني في المنطقة.					
A.3	تسعى البلدية إلى فتح آفاق جديدة للاستثمار العقاري والتجاري في المنطقة.					
A.4	تسعى البلدية إلى خلق فرص عمل جديدة في المنطقة التي يتم اختيارها.					
A.5	تعمل البلدية على رفع المستوى الخِدْماتي العام في المنطقة.					

B . المحور الاجتماعي

الوزن: ..... \ 100

No.	الفقرة	موافق بشدة	موافق	محايد	غير موافق	غير موافق بشدة
B.1	تؤخذ المشاركة المجتمعية كمعيار مهم عند اختيار المشاريع.					
B.2	تهدف البلدية إلى رفع المستوى الجمالي والحضاري للمنطقة.					
B.3	تتجنب البلدية التهجير القصري للسكان في بعض الأحيان.					
B.4	تسعى البلدية للتخفيف من معدل شكاوى المواطنين بحيث تعد كأولية عند اختيار المشاريع.					
B.5	تعمل البلدية على تعزيز روح الثقة مع السكان.					

C. المحور الاقتصادي

الوزن : ..... \ 100

No.	الفقرة	موافق بشدة	موافق	محايد	غير موافق	غير موافق بشدة
C.1	تعمل البلدية على زيادة عائداتها: (تراخيص أبنية – رسوم حرف – ضرائب... إلخ) وذلك من خلال اختيار مناطق محددة.					
C.2	تهدف البلدية إلى رفع سعر الأراضي والعقارات في المناطق التي يتم تطويرها					
C.3	تسعى البلدية إلى خلق فرص مصادر جباية مستحدثة من المناطق التي سيتم تطويرها: (مواقف سيارات – أسواق جديدة... إلخ).					
C.4	تدرس البلدية التكاليف التشغيلية والنفقات الدورية والتي تؤثر على خزينة البلدية: (إضاءة – نظافة – تنظيم مروري – الإجمالية ضوئية... إلخ).					
C.5	تقوم البلدية بعمل الدراسات اللازمة من حيث نوع التربة والتضاريس الجغرافية للمنطقة عند تحديد أولويات المشاريع.					

.Dالمحور الفني والتصميمي

الوزن: ..... \ 100

No.	الفقرة	موافق بشدة	موافق	محايد	غير موافق	غير موافق بشدة
D.1	يعد موضوع إزالة التعديات وانتظام مسار الطريق أمرًا مهمًّا عند اختيار المشاريع في البلدية.					
D.2	تسعى البلدية إلى التخفيف من معدل الحوادث المرورية في مناطق المشاريع التطويرية.					
D.3	تهدف البلدية إلى توزيع الكثافة المرورية وتخفيف الضغط المروري عن المناطق المحيطة للمنطقة المراد تطويرها.					
D.4	تهدف البلدية للتقليل من معدل الأتربة والنفايات الواردة لشبكات الصرف الصحي في المناطق التي يتم تطويرها.					
D.5	تسعى البلدية للتقليل من نفقات الصيانة اللازمة لشبكات ومضخات الصرف الصحي ومياه الأمطار من خلال المشاريع التطويرية.					

E. المحور البيئي

الوزن: ..... \ 100

No.	الفقرة	موافق بشدة	موافق	محايد	غير موافق	غير موافق بشدة
E.1	تهدف البلدية للتخفيف من الغبار والأتربة في مناطق التطوير.					
E.2	تسعى البلدية لزيادة الرقعة الخضراء في المناطق التي يتم اختيارها للتطوير.					
E.3	تهتم البلدية بالقضاء على ظاهرة الآبار الامتصاصية لمياه الصرف الصحي وتأثيرها السلبي على التربة.					
E.4	تدرس البلدية آثار التلوث البيئي والضوضائي الناتج من حركة المركبات عند اختيار المناطق التي سوف يتم تطويرها.					
E.5	تسعى البلدية إلى تشجيع استخدام مصادر الطاقة المتجددة في المناطق التي يتم تطويرها.					

F. المحور السياسي / الأمني

الوزن : ..... \ 100

No.	الفقرة	موافق بشدة	موافق	محايد	غير موافق	غير موافق بشدة
F.1	يؤثر الوضع الأمني للمنطقة عند اختيار المشاريع التطويرية.					
F.2	تدرس البلدية تأثر نوعية وجودة المواد المستخدمة في تنفيذ المشاريع التطويرية نتيجة التقلبات السياسية في المنطقة.					
F.3	تدرس البلدية تأثر أسعار المواد اللازمة للتنفيذ والمبالغ المطلوبة لإتمام أعمال المشاريع التطويرية نتيجة التقلبات السياسية.					
F.4	تراعي البلدية تأثر رغبة الأيدي العاملة المطلوبة لتنفيذ المشروع حسب طبيعة مكان العمل.					
F.5	تسعى البلدية لتحسين الظروف الأمنية في المنطقة المراد تطويرها.					

G. محور التمويل وسياسة المانح

الوزن: ..... \ 100

No.	الفقرة	موافق بشدة	موافق	محايد	غير موافق	غير موافق بشدة
G.1	تتأثر طبيعة المشروع: (مكانه – حجمه) بسياسة المانح / الممول.					
G.2	تؤثر المبالغ المرصودة في التمويل بطبيعة وحجم المشاريع.					
G.3	للمانح تأثير من الناحية الفنية للمشروع.					
G.4	يتدخل المانح / الممول في توزيع المشاريع على المناطق التابعة للبلدية.					
G.5	يراعى في التمويل الاحتياجات المستقبلية للمناطق المحيطة بمنطقة المشروع.					

H. يؤثر حجم المشروع في الطبيعة التنافسية لشركات المقاولات. ما مدى انعكاس ذلك على المشروع:

.....

.....

.....

I. هل يوجد أي محور يمكن اقتراحه وما هو الوزن التقديري من 100 لهذا المحور:

.....

.....

.....

... شكرًا لحسن اهتمامكم...