



# עידכון מצב הסגרים בגדה המערבית

השטח הפלסטיני הכבוש

מאי 2008

## מבוא

אדמיניסטרטיבי של הרשות הפלסטינית (שטח A) והמכסים 18%, בקרוב, משטח הגדה המערבית ומקיפים את מרבית המרכזים העירוניים שלה.

עידכון מצב הסגרים הנוכחי מספק סקירה כללית של ההתפתחויות העיקריות המשפיעות על מצב התנועה וחופש הגישה בגדה המערבית לתקופה שבין 4- בספטמבר 2007 (סיום הספירה המקיפה הקודמת של הסגרים) ועד 29 באפריל 2008.

יש לציין כי בחודש מאי 2008, לאחר תום תקופת הדיווח הנוכחית, הסיר צה"ל שבעה מכשולי תנועה בגדה המערבית.<sup>3</sup> השפעת הסרתם של מכשולים אלה על התנועה והגישה תסוקר בעידכון הבא.

מאז תחילת האינתיפאדה השניה בספטמבר 2000 הגבילו שלטונות ישראל בהדרגה את חופש התנועה והגישה של 2.4 מיליון הפלסטינים החיים בגדה המערבית באמצעות יישום משטר של הגבלות תנועה פנימיות (משטר ה'סגרים' פנימיים).<sup>1</sup>

המרכיב העיקרי במשטר הגבלות התנועה הנוהג בגדה המערבית הם מכשולי התנועה הפיזיים: מכשולים לא מאויישים ( ערמות עפר, תעלות, חסמי כבישים -שורה של קוביות בטון לרוחב הכביש- שערי כבישים וכו'), מחסומים מאויישים (באורח מלא או חלקי), מחסומי פתע (מחסומים 'ניידים') והגדר בגדה המערבית.<sup>2</sup>

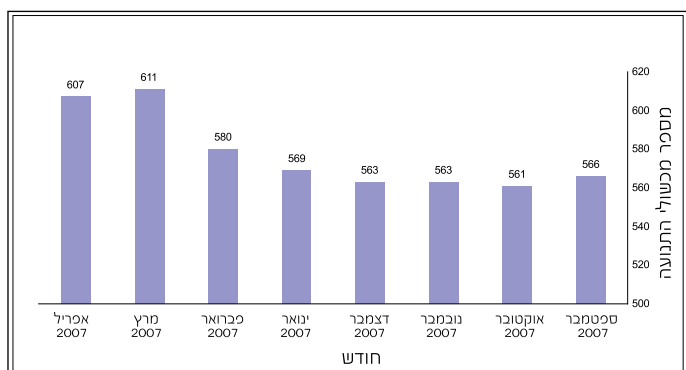
מכשולי תנועה אלה ('סגרים') מהווים חלק מאמצעי הבטחון שזוהו על ידי ישראל והוגדרו על ידה כחיוניים להגנת אזרחיה החיים בישראל ובהתנחלויות בגדה המערבית. מכשולי תנועה אלה משמשים לצד מגוון אמצעים נוספים, מנהליים וחוקיים, הכוללים, בין היתר, סיפוח דה-פקטו של שטחים לישראל, הכרזה על שטחים נרחבים כאיזורים צבאיים סגורים, איסור על שימוש בכבישים מסויימים על סמך בדיקת מסמכי זיהוי והיתרים, איסור המוטל על מעבר במחסומים על פי קריטריון של גיל ומין, סגירת מחסומים בשעות מסויימות והטלת עוצר על קהילות שונות. אמצעים אלה מיושמים לעיתים קרובות ובאופן שאינו ניתן לחיזוי. לפיכך, המספר הכולל של מכשולי התנועה בנקודת זמן נתונה, למרות שהוא מהווה אינדיקציה, אין בכוחו לתת תמונה מדוייקת ולשקף נאמנה את מידת החומרה היחסית של משטר הסגרים. כמו כן, לא ניתן להעריך באופן מדוייק את מלא המשמעות וההשפעה של שינויים במספר המכשולי התנועה מבלי לבחון את ההיבט האיכותי של מכשולים ספציפיים שהתווספו או הורדו.

## א. מניין הסגרים

### עליה במספר מכשולי התנועה

מ-4 בספטמבר 2007 ועד 29 באפריל 2008 נרשמה עליה כללית במספר מכשולי התנועה בגדה המערבית, מ-566 ל-607.<sup>4</sup>

### התפלגות חודשית של מספר מכשולי התנועה בגדה המערבית (ספטמבר 07 - אפריל 08)



תרשים 1

העליה נטו ב-41 מכשולים נבעה מהקמת 144 מכשולים פיזיים (11 מאויישים ו-133 לא מאויישים) לצד הסרת 103 מכשולים (11 מאויישים ו-92 לא מאויישים). עם זאת, מרבית המכשולים החדשים שהתווספו למניין הכולל, מתייחסים להצבה מחדש של מכשולים שהוסרו קודם לכן על ידי הפלסטינים או על ידי צה"ל או לשינוי בסוג המכשול.

שלא בדומה לאוכלוסייה הפלסטינית, אזרחי ישראל לרבות המתנחלים, נהנים מחופש תנועה ללא כל הפרעה ברחבי הגדה המערבית והם יכולים לנוע לאורכם של צירי התנועה המרכזיים בגדה, בכבישים המרכזיים המחברים את ההתנחלויות אלה לאלה ולישראל. ואולם, על אזרחי ישראל נאסר להיכנס לשטחים שנמצאים בניהול

**ההסרה המוצהרת של 61 מכשולי תנועה באפריל 2008 : תמונת מצב**

באפריל 2008 הכריזה ממשלת ישראל כי 61 מכשולי תנועה הוסרו במטרה להקל על חיי הפלסטינים. ואולם תוצאותיה של סריקה ובידוק שערכו עובדי השטח של OCHA לאחר קבלת נקודות הציון המדוייקות של המכשולים מצה"ל, מצביעות על כך כי רק 44 מכשולים אכן הוסרו בפועל, 6 נותרו על כנו ו- 11 לא אותרו גם לא ברדיוס של 400 מטר ממיקום ה-GPS שנמסר על ידי גורמי צה"ל. מתוך 44 המכשולים שאכן הוסרו:

- חמישה היו מכשולים משמעותיים
- תשעה היו בעלי משמעות מינימלית<sup>5</sup>
- שבעה עשר היו חסרי כל משמעות<sup>6</sup>
- שלושה עשר הוסרו בנסיבות שמעוררות סימני שאלה<sup>7</sup>

בסה"כ ניתן לקבוע כי להסרתם של 44 המכשולים, מתוך 61 שעל הסרתם הוכרז, היתה השפעה מועטה, אם בכלל, על התנועה והגישה בגדה המערבית.<sup>8</sup>

ההשפעה של העליה נטו במספר המכשולים איננה שווה באיזורים השונים של הגדה המערבית. בעוד שבנפות בית לחם, חברון, טובאס, קלקיליה, סלפית וטולכרם נרשמו עלויות שבין 7% - 21% במניין המכשולים, הרי שבנפות ג'נין, ירושלים ורמאללה נרשמו ירידות בשיעור הנע בין 6% ל- 12% במספר המכשולים. בנפות שכם ויריחו נרשמו שינויים קטנים במספר המכשולים.

**ירידה במספר המחסומים הניידים (מחסומי פתע)**  
בנוסף למכשולים הפיזיים, נרשם ממוצע שבועי של 66 מחסומים ניידים ( מחסומי פתע) בתקופת הדיווח. נתון זה מבטא ירידה משמעותית בממוצע השבועי של מחסומים ניידים בהשוואה לתקופת הדיווח הקודמת (ינואר-אוגוסט 2007), ממוצע שעמד על 133 מחסומי פתע לשבוע. המספר הנמוך ביותר של מחסומי פתע נרשם בחודש דצמבר 2007 (50 בשבוע) ומאז הממוצע השבועי החל לעלות מחדש ועומד כעת על 71 (אפריל 2008).

**אין שינוי בהתקדמות הגדר**  
בתקופת הדיווח הנוכחית לא נרשמו שינויים משמעותיים בהתקדמות הגדר ולא הושלמו קטעים חדשים. בסוף תקופת הדיווח הנוכחית הושלמו 57% (409 ק"מ) מהתוואי המוכרז של הגדר, 9% (66 ק"מ) מצויים בשלבי בניה, והבניה טרם החלה בשאר חלקי הגדר (248, 34% ק"מ).

**ב. משטר הסגרים לפי איזורים מרכז הגדה המערבית**

למרות ירידה קלה במספר המכשולים הפיזיים בתקופת הדיווח הנוכחית (מ-126 ל-119) ההשפעה הכוללת של משטר הסגרים במרכז הגדה המערבית לא השתנה באופן משמעותי בהשוואה לתקופת הדיווח הקודמת. עם זאת, נרשם יוצא מן הכלל שלילי במגמה זאת בהיחס להרעת אפשרות הגישה והתנועה של צוותי האו"ם מדרום הגדה לירושלים המזרחית .

נמשך האיסור על פלסטינים נושאי תעודות זהות של הגדה המערבית להיכנס לירושלים המזרחית, אשר סופחה רשמית לישראל, אלא אם ברשותם היתר כניסה מיוחד המונפק על ידי רשויות ישראל. למרות שאיסור זה בתוקף להלכה מאז 1993, הוא נאכף רק מאז בניית הגדר, שהחלה בשנת 2002. בעלי היתרי כניסה לירושלים המזרחית רשאים להיכנס לעיר רק דרך ארבע מתוך 17

המחסומים הקיימים ורק ברגל (רכבים בעלי לוחיות רישוי פלסטיניות אינם יכולים לקבל היתר כניסה לעיר). מחסומים אלה מאוישים על ידי אנשי מג"ב וחברות פרטיות, תחת פיקוח משטרת ישראל. בשעות הבוקר העמוסות, עיכובים של יותר משעה הנם עניין שבשיגרה, ועובדים עומדים בתור משעות הבוקר המוקדמות. 13 המחסומים הנותרים הנם לשימוש ישראלים ופלסטינים תושבי ירושלים המזרחית בעלי תעודת זהות כחולה.

ככלל, למעט כפרים ושכונות בגבולות ירושלים המזרחית, משטר הסגרים לא מונע תנועת כלי רכב בין ערים וכפרים פלסטיניים במרכז הגדה המערבית. עם זאת, משטר הסגרים חוסם ומונע גישה של פלסטינים לרשת הכבישים העיקרית ומפצל את השטח הפלסטיני לאיזורים לא רציפים המחוכרים באמצעות רשת כבישים משניים. הדבר האריך במהלך השנים האחרונות באופן ניכר את צירי הנסיעה, את משך זמן הנסיעה ובהתאם לכך גם את עלויות הנסיעה עבור הפלסטינים.

מכיוון דרום, דורשים מעובדי או"ם לאפשר עריכת בדיקה ברכביהם לפני שמתירים להם לעבור. דרישה זאת הביאה למספר הולך וגובר של עיכובים ומניעות כניסה של צוותי או"ם לירושלים והדבר מתבטא בעליה דרמטית באובדן שעות עבודה במרץ ובאפריל 2008.

### בקעת הירדן

לא חלו שינויים משמעותיים בתקופת דיווח זאת בייחס לגישה של פלסטינים לבקעת הירדן (כולל יריחו), למעט הקלות מסויימות בגישה לאיזור ים המלח. הגישה מרחבי הגדה המערבית לצפון בקעת הירדן נישלטת באמצעות ארבעה מחסומים המאויישים על ידי צה"ל. פלסטינים, להוציא תושבי בקעת הירדן, יכולים להגיע לבקעה רק דרך שני מחסומים מאויישים – חמרה ותייאסיר ורק רגלית. לתחבורה ציבורית פלסטינית מותר לעבור במחסומים אלה אבל הנוסעים נדרשים לרדת מהרכבים ולעבור ברגל בנתיבים המיועדים להולכי רגל.

כלי רכב פרטיים בעלי לוחיות רישוי פלסטיניות אינם מורשים לעבור באף אחד מהמחסומים המובילים לבקעת הירדן, למעט תושבי האיזור עצמם או בעלי היתרים מיוחדים המוענקים על ידי שלטונות ישראל במקרים יוצאים מן הכלל. כלי רכב פרטיים יכולים להגיע לבקעה באמצעות דרך עוקפת וארוכה בנסיעה דרך כביש מס' 1 וכביש-90, שם אין מחסומים העוצרים תנועה פלסטינית.

בתקופת הדיווח הנוכחית הותר לפלסטינים להגיע ליריחו דרך מחסומי ייטב והמת"ק, ואולם תושבי ארבע נפות צפוניות (גינין, טולכרם, קלקיליה ושכם) לא הורשו לעזוב את יריחו דרך מחסום המת"ק.

במרץ 2008 צה"ל הכריז על הסרת המחסום המאויש חלקית רימונים (אל-טייבה) הממוקם על כביש מס' 1. מחסום זה שולט על התנועה הפלסטינית מרחבי הגדה המערבית ליריחו, דרך מחסום ייטב. למעשה רק חלק מהתשתית הפיזית של המחסום הוסר, ואילו המחסום החלקי המשיך לתפקד כרגיל – כלומר הוא מאויש רק חלק מהזמן ונערכים בו מעת לעת בדיקות של העוברים ושבים.

הגישה לים המלח ממשיכה להיות נשלטת על ידי מחסום מאויש הממוקם על כביש מס' 1. מאז ינואר

כביש 443:

חלק ניכר ממכשולי התנועה במרכז הגדה המערבית מונעים גישה של פלסטינים לכביש 443, שהוא נתיב התחבורה העיקרי החוצה את נפות רמאללה וירושלים ממזרח למערב. באופן בלתי תלוי במכשולי התנועה, צה"ל אסר באמצעות צו על כל כלי הרכב בעלי לוחיות רישוי פלסטיניות (למעט 11 מוניות בעלות היתרים מיוחדים) לנוע בציר זה. איסור זה, שהוטל לאחר פרוץ האינתיפאדה השנייה, הפך את כביש 443 לציר תנועה ישראלי בלעדי והוא משמש בעיקר אזרחים ישראלים הנעים בין ירושלים ותל-אביב. בעיקבות עתירתם של ששה כפרים פלסטיניים נגד איסור זה לבית הדין הגבוה לצדק, הוציא בג"צ במרץ 2008 צו ביניים המורה למדינה לדווח לבית הדין תוך ששה חודשים על ההתקדמות בסלילת ציר תנועה חליפי עבור הפלסטינים. החלטה זאת לא נידרשה לסוגיית החוקיות של איסור שימוש בכביש המתבסס על קריטריון של לאום.

### גישה לאיזורים שמעבר לגדר

תושבי עיירות וכפרים הסמוכים לירושלים אך המופרדים ממנה באמצעות הגדר, כגון אל-ראם, אבו דיס, אל-עזרייה וביר-נבאלה הושפעו באורח קשה [בעיקבות הקמת הגדר] מאחר ומקור מחייתם תלוי במסחר שמקורו ומרכזו בירושלים.

לתושבים הפלסטיניים של ירושלים יש קשיי תנועה וגישה מאחר וכ-25% מתוך 250,000 התושבים הפלסטינים מתגוררים מעבר לגדר ובשל כך הם נאלצים עתה לחצות מחסומים על מנת לקבל את השירותים המגיעים להם בעיר. יתר על כן, לפחות שלוש קהילות פלסטיניות שבודדו על ידי הגדר, תלויים לחלוטין ביכולת לחצות מחסומים קטנים על מנת להגיע לשירותים בגדה המערבית, וזאת מאחר ולמרבית תושביהן אין היתרי כניסה לירושלים.<sup>9</sup>

גישה של פלסטינים לאדמות חקלאיות הלכודות בין הגדר והקו הירוק צומצמה ל-13 שערים ומספר פתחים נוספים בגדר המצויים באיזור זה, ונדרש תאום מוקדם עם השלטונות הישראליים על מנת להבטיח מעבר.

מאז ינואר 2008, חיילים ישראלים ואנשי האבטחה המועסקים במחסומים השולטים על הגישה לירושלים

את הגישה והתנועה בשעות אלה באורח משמעותי. צה"ל המשיך לאסור על תנועת כלי רכב עם לוחיות רישוי פלסטיניות (למעט אמבולנסים) על ציר התנועה 557 ובכך הפך כביש זה לנתיב תחבורה בלעדי לתושבי ההתנחלויות אילון מורה ואיתמר ולאורחיהם. ציר התנועה 557 הינו הציר המרכזי המחבר את הכפרים בית פוריק ובית דגיאן שממזרח לשכם עם שאר הגדה המערבית. איסור תנועה גורף זה מבודד את תושבי הכפרים האלה ומאלץ אותם לעבור דרך העיר שכם ולחצות שני מחסומים מאויישים, כל אימת שברצונם לצאת מהכפר ולנסוע למקום כשלהו ברחבי הגדה המערבית.

בשני מקרים במהלך תקופת הדיווח אסר צה"ל על פלסטינים בגילאי 16 - 35 תושבי ארבע מתוך שש הנפות הצפוניות של הגדה (גינין, טובאס, שכם וטולכרם) לחצות מחסומים השולטים על התנועה דרומה, ועל הכניסה והיציאה מהעיר שכם. בפעם הראשונה הוטל איסור זה בחודש ספטמבר 2007 והצו ארך שלושה ימים וחל על גברים ונשים גם יחד. בפעם השנייה, בפברואר 2008, האיסור ארך 25 ימים וחל על גברים בלבד.

החמרה משמעותית במצב הגישה והתנועה בתקופת דיווח זאת ניצפתה בעיר קלקיליה. בספטמבר 2007, צה"ל הפך שני מחסומים חלקיים (המאוישים מעת לעת) ששלטו בכניסה וביציאה מהעיר (מחסום המת"ק ועיזבת גילעוד) למחסומים מלאים (מאוישים ופועלים 24 שעות) בהם נסרקו ונבדקו כל המכוניות היוצאות והנכנסות לעיר. פלסטינים אזרחי ישראל, המהווים את עיקר הלקוחות המסחריים בעיר קלקיליה, הורשו מאז להיכנס לעיר רק ברגל. משאיות בעלות לוחיות רישוי ישראליות המובילות סחורה אל העיר או ממנה אינם מורשים עוד להיכנס לעיר והם נאלצים להעביר את הסחורות בשיטת "גב אל גב". העיר קלקיליה סובלת מזה זמן רב מהגבלות גישה ותנועה עקב בניית הגדר מסכיב לאיזורים הבנויים.

צה"ל ממשיך לאסור על פלסטינים לנוע בכביש 4775 שבנפת סלפית, הוא נתיב התחבורה הראשי המחבר את העיר סלפית למערב הנפה ועובר בסמוך לכביש הכניסה הראשי להתנחלות אריאל. האיסור על תנועה פלסטינית בכביש זה נמצא בתוקף מאז תחילת

2008 מחסום זה חדל להיות מחסום מאויש מלא והפך למאויש חלקית, והדבר איפשר גישה חלקית של פלסטינים לאיזור ים המלח. מחסום זה מאויש רק בסופי שבוע, בחגים ומועדים ישראליים ורק לעיתים באמצע השבוע. בהזדמנויות בהן המחסום מאויש, צה"ל מונע מפלסטינים להמשיך בדרכם לים המלח, למעט פלסטינים תושבי ירושלים המזרחית בעלי תעודות זהות כחולות ובעלי היתרים מיוחדים.

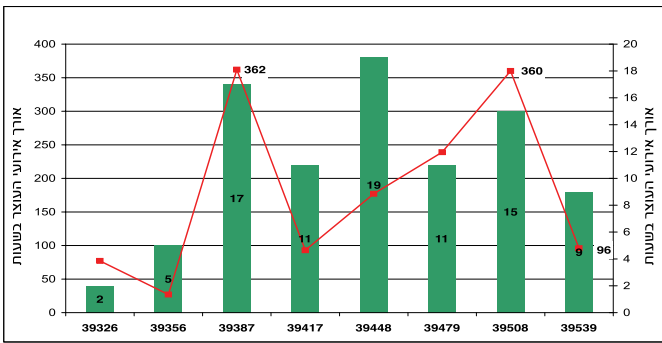
### צפון הגדה המערבית

בתקופת דיווח זאת ניתן להצביע באופן כללי על החמרה קלה במצב התנועה והגישה במרבית מחוזותיה של צפון הגדה המערבית. איזורים אלה כוללים את נפות גינין, טובאס, שכם, טולכרם קלקיליה וסלפית. החמרה זאת באה לידי ביטוי, בין היתר בעליה נומינלית במספר מכושולי התנועה (מ-212 ל-221), ב"שידרוג" של חלק מהמחסומים החלקיים למחסומים מלאים ובעליה במשך זמן העוצר שהוטל על קהילות מסוימות באיזורים אלה.

העיר שכם והכפרים הסמוכים לה, כמו גם מחנות הפליטים, ממשיכים להיות האיזורים שהושפעו באופן השלילי ביותר על ידי משטר הסגרים בצפון הגדה המערבית. תנועת אנשים פנימה והחוצה מאיזורים אלה נשלטת על ידי ששה מחסומים המאויישים בחיילי צה"ל, שם כל העוברים והשבים הפלסטינים נבדקים באורח קפדני ונערכים עליהם חיפושים. עיכובים של עד 90 דקות נרשמו בשעות העומס. כלי רכב פלסטיניים אינם מורשים לעבור במחסומים אלה, אלא אם ברשותם היתרים מיוחדים המונפקים על ידי הרשויות הישראליות. בנוסף, פועל באיזור זה מחסום מאויש המתפקד כמעבר סחורות מסחרי, השולט על תנועת סחורות אל תוך ומחוץ לאיזור. משאיות ללא היתר מיוחד מהרשויות הישראליות אינן מורשות לעבור במחסום זה והם נדרשים להעביר את הסחורות בשיטת "גב אל גב".<sup>10</sup>

יתר על כן, עד לאחרונה, מחסום ששלט בתנועה לעיר שכם מ-12 קהילות כרפיות הממוקמות מצפון לעיר (מחסום עסירה אל שימאליה) היה סגור דרך קבע לתנועה פלסטינית, מה שאילץ 35,000 תושבים של כפרים אלה לנסוע לעיר המחוז בדרך עוקפת ארוכה. באפריל 2008 צה"ל פתח מחדש מחסום זה לתנועת כלי רכב בין השעות 5 בבוקר ו-11 בלילה והדבר שיפר

**אירועי העוצר בגדה המערבית ואורכם**



תרשים 2

\* כמעט 90% מכלל אירועי העוצר ו-95% משעות העוצר נרשמו בצפון הגדה המערבית.

**דרום הגדה המערבית**

החמרה קלה במצב הגישה והתנועה נרשמה בתקופת הדיווח הנוכחית בדרום הגדה המערבית (כולל נפות חברון ובית לחם). החמרה זאת התבטאה בין היתר בעליה משמעותית במספר מכשולי התנועה (מ-217 ל-259), כמו גם בהחמרת ההגבלות על תנועת סחורות בין איזורים אלה לבין ישראל.

בדומה לעבר, מרבית מכשולי התנועה שהוצבו בדרום הגדה המערבית מנעו גישה של פלסטינים לכביש מס' 60, ציר התנועה המרכזי דרום-צפון, מבאר שבע בדרום (שבתוך ישראל) דרך חברון ובית לחם לירושלים המזרחית בצפון. יוצא מן הכלל בהקשר זה היא העיר בית לחם שממנה יש גישה ישירה לכביש מס' 60. חלק ניכר משאר מכשולי התנועה ממלאים תפקיד דומה ביחס לשני צירי תנועה מרכזיים אחרים (כביש מס' 317 וכביש מס' 35).

בניגוד למספר צירי תנועה ראשיים במרכז ובצפון הגדה המערבית, עליהם נאסרה התנועה הפלסטינית כליל, לפלסטינים מותר לנסוע בנתיבי תנועה ראשיים בדרום הגדה. ואולם, מאחר והגישה לכבישים אלה מתאפשרת הלכה למעשה בנקודות ספורות בלבד – ב"צווארי בקבוק" הנשלטים על ידי מחסומים מאוישים, מרבית הפלסטינים נאלצים לבחור בנתיבים עוקפים ארוכים יותר ובכבישים בעלי איכות נמוכה יותר, בהותירם את הכבישים הראשיים בעיקר לשימוש המתנחלים.

בנוסף, מאחר והגישה לירושלים המזרחית אסורה לכל

האנתיפאדה והוא מאלץ את תושבי [צפון ומערב] נפת סלפית, המעוניינים להגיע לעיר המחוז, לעשות מעקף ארוך ולעבור דרך מחסום מאויש בצומת תפוח (זעתרה) ולהמשיך בכביש צר ומתפתל העובר דרך מספר כפרים עד בואכה סלפית.

**גישה לשטחים שמעבר לגדר**

האיזור המבודד בין הגדר והקו הירוק, ממשיך להיות מוגדר על ידי צה"ל כ"שטח צבאי סגור". אפשרות הגישה של פלסטינים שאינם תושבי האיזור לשטחים אלה מוגבלת באופן מחמיר ומנוהלת על ידי משטר אישורים והיתרים מיוחדים שהופעל באיזור על ידי צה"ל מאז אוקטובר 2003. על מנת לקבל היתר ביקור באיזור על התושב הפלסטיני לקבל אישור בטחוני ולספק הוכחות מספקות לסיבת הבקשה המוצהרת (חקלאות, מסחר, שירותים, ביקור משפחתי וכדומה). הוכחות אלה כוללות בדרך כלל אסמכתא לבעלות על הקרקע. בעלי ההיתרים יכולים לגשת לשטחים שמעבר לגדר דרך אחד מתוך 30 השערים החקלאיים הקבועים בגדר ושמונה מחסומים הממוקמים לאורכה.<sup>11</sup>

פלסטינים המתגוררים בקהילות הממוקמות באחת מחמשת המובלעות בשטחי הצבאי הסגור (10,000 נפשות, בקרוב) נדרשים אף הם לקבל היתר מיוחד על מנת להמשיך ולהתגורר בבתיהם באיזורים אלה. אישורים אלה מונפקים למי שיכול להוכיח שהתגורר בעבר באיזור המובלעת. בשל דרישת צה"ל לכצע חיפושים ברכבי האו"ם בעת המעבר במחסומים לאורך הגדר, צוותי האו"ם לא היו יכולים להגיע למובלעת ברטעה, הגדולה שבמובלעות הגדר (5,500 תושבים, בקרוב) במשך רוב תקופת הדיווח.

**עליה במספר ובמשך ארועי העוצר**

צה"ל חזר והטיל עוצר לעיתים תכופות במספר קהילות בצפון הגדה המערבית.<sup>12</sup> כ-70% משעות העוצר הוטלו עקב תקריות של ידיו אבנים או של ירי על ידי פלסטינים לעבר מכוניות בעלות לוחיות רישוי ישראליות, ואילו יתר שעות העוצר הוטלו במהלך פעילות צבאית או שיטורית בישובים אלה. בתקופת הדיווח הנוכחית נרשמה עליה חדה הן בתדירות ארועי העוצר (ממוצע חודשי של 3.6 ל-11 ארועים) והן באורך הממוצע של תקריות העוצר (ממוצע של 39 שעות לחודש ל-179 שעות בחודש). השיאים במשך אירועי העוצר נרשמו בחודשים דצמבר 2007 ומרץ 2008 (362 ו-360 שעות, בהתאמה).<sup>13</sup>

בטון ) ולדבר נודעה השפעה שלילית משמעותית על החיים הכלכליים בעיר.<sup>15</sup>

בנוסף לקשיי הגישה הנגרמים על ידי מכשולי התנועה, חקלאים ורועי צאן ממספר קהילות בדרום הר חברון, נאלצו להתמודד עם קשיים גדולים בעת שרצו להגיע לאדמותיהם ולשדות המרעה שלהם בשל ריבוי תקריות אלימות עם מתנחלים.

### מסקנות

ממצאי הדו"ח מצביעים על התדרדרות קלה במצב הגישה והתנועה בגדה המערבית בתקופת הדיווח הנוכחית. בין הגורמים העיקריים שתרמו לתוצאה זאת יש לציין את העליה הנומינלית במספר מכשולי התנועה, לצד האיסור על תנועה פלסטינית בכבישים ראשיים ובנתיבי תחבורה עיקריים, התארכות התורים במספר מחסומים, "שידרוג" מחסומים חלקיים והפיכתם למחסומים מלאים והעליה במספר ארועי העוצר והתארכותם. בנוסף, נרשמה התדרדרות משעותית ביכולת הגישה החופשית של עובדי או"ם באיזורים מסוימים.

כלי רכב בעל לוחית רישוי פלסטינית, תנועת כלי רכב פלסטיניים מהדרום למרכז הגדה ולצפונה ממשיכה להיות מוסטת מכביש מס' 60 לכביש משני המוביל למחסום ואדי נאר, שם נירשמו לעיתים קרובות עיכובים ממושכים במהלך תקופת הדיווח.

### איזור H2 בעיר חברון

התנועה הפלסטינית באיזור H2 בעיר חברון, שם ממקומות כל ההתנחלויות הישראליות המצויות בעיר, ממשיכה להיות מושפעת באופן דרמטי ממשטר הגבלות התנועה ( "משטר הסגרים"). בתקופת הדיווח נוכחית נרשמו בתוך ומסביב לאיזור H2 בחברון 87 מכשולי תנועה, כולל 17 מחסומים מאויישים. בנוסף, צה"ל המשיך לאסור כליל תנועת כלי רכב פלסטיניים בחלק מהרחובות הראשיים שבאיזור זה, ובמספר מקרים אפילו תנועה רגלית של פלסטינים ברחובות נאסרה. רחובות אלה נשארו עם זאת פתוחים לתנועה חופשית ובלעדית של המתנחלים ושל אורחיהם. בעיתות חירום, אמבולנסים ורכבי כיבוי עירוניים נדרשו לקיים תאום מוקדם עם המת"ק הישראלי על מנת לאפשר להם מעבר לתוך איזור H2. הגבלות התנועה, בד בבד עם הטרדות והתנקלויות מצד מתנחלים היוו את הסיבה העיקרית לנטישה של איזור H2 על ידי תושביו הפלסטיניים.

### תנועת סחורות

זרימת סחורות היבוא והיצוא אל העיר חברון וממנה הושפעה באורח שלילי על ידי פתיחת המסוף/המחסום המסחרי בתרקומיא בתחילת 2008 והעברתו מידי צה"ל לידי חברת ניהול אזרחית. מאותה העת, מרבית המשאיות המובילות סחורות המיועדות לפלסטינים או שמקורן פלסטיני, חויבו לעבור תהליך בידוק בטחוני בשיטת גב-אל-גב במחסום תרקומיא, והדבר האט מאד את זרם העברת הסחורות. משאיות המובילות סחורות אל התנחלויות ישראליות ומהן, עוברות ישירות דרך המחסום לאחר בדיקת מסמכיהן. במקביל לכך, כל המשאיות המובילות דלק לבית לחם הוכוונו אף הן למסוף החדש, וזאת במקום לנסוע בדרך ישירה וקצרה יותר. משמעות הדבר היא הארכת מרחק ההובלה למשאיות המובילות דלק לבית לחם.<sup>14</sup>

בתקופת הדיווח הנוכחית, "צומת הכבשים", שדרכו עוברת התנועה מאיזור התעשייה בחברון לכביש 60 המשיך להיות חסום בשורה של חסמי כביש ( קוביות

## נספח: מתודולוגיה והגדרות

### מתודולוגיה

סוכנות OCHA מנטרת וממפה דרך קבע מכשולי תנועה ברחבי הגדה המערבית. צוותים מנוסים ומיומנים, המכירים היטב את שטחי הגדה המערבית נוסעים לאורך כל כביש סלול, לאורך כל דרך עפר משמעותית, ולאורך מרבית הנתיבים המשניים באיזורים בהם הם פעילים. סבב אחד של ניטור וסריקה אורך כעשרה ימי עבודה מלאים של ארבעה צוותים מיומנים. כל צוות נוסע ברכב 4X4 מצויד במערכת מתוחכמת של GPS (מערכת מיקום גאוגרפית) ובמצלמה.

כל אימת שמכשול תנועה משמעותי מזוהה בשטח, הצוות רושם את מיקומו בעזרת מערכת ה-GPS לצורך מיפוי, ומצלם את אותו. המכשול ממויין על פי קריטריונים והגדרות, כמפורט לעיל וניקרא בשם מזהה ייחודי המבוסס על צירוף של הכביש הראשי הקרוב ביותר, הכפרי/שוב הקרוב ביותר, הנפה והצוות שזיהה את האובייקט. בהמשך, הצוות מתאר את סוג הגישה הנחסמת על ידי המכשול שזוהה – למשל גישה של תושבי כפר מסויים לכביש ראשי, חסימת הקשר התעבורתי בין שני ישובים או חסימת גישה מכביש חקלאי למטע זיתים. הפרטים המזהים, כולל קוד התצלום, נרשמים בתיקייה של מערכת ה-GPS, תוך הסתמכות על תכריט pull-down במטרה לצמצם את הסיכון לטעות.

רק מכשולים החוסמים באורח אפקטיבי תנועת כלי רכב לאורך ציר תנועה סלול או בלתי סלול נרשמים. שני מכשולים הניצבים לאורך ציר אחד, במרחק שאינו עולה על 50 מטר זה מזה, נחשבים למכשול אחד.

רישומי ה-GPS מאוחסנים מדי יום במחשב המשתמש בתוכנת GIS מיוחדת (מערכת מידע גאוגרפית) המתרגמת את המידע למפות. המפות מודפסות והמידע מוצלב על ידי מומחה GIS ואיש צוות שטח עם מקורות מידע נוספים. במידה ומתעוררות שאלות הטעונות הבהרה, מבצעים סריקות שטח נוספות במטרה לוודא ולאמת את דיוק המידע.

יש לציין כי סקרי השטח של OCHA הינם נרחבים אך לא בהכרח יכולים הם למצות באופן מוחלט את כל המכשולים. ייתכן כי אנשי הצוות מחמיצים חלק מהדרכים הצדדיות. לפיכך, יש להדגיש כי OCHA ממפה וסופרת את מרבית המכשולים אבל המספרים הנקובים על ידנו נשארים בבחינת הערכת חסר.

קטלוג המכיל את כל המכשולים הממופים, לרבות נתוני המיקום והזיהוי המלאים, קואורדינטות GPS ותצלומים, מוגשים על ידי OCHA לצה"ל על מנת שיבחן את הנתונים ויעביר את הערותיו והשגותיו. צוות OCHA בוחן הערות אלה ולוקח אותן בחשבון לפני פרסום מפת המכשולים המעודכנת.

### הגדרות:

**משטר הסגרים (Closure Regime)** הנו מונח המתייחס למדיניות שיטתית המגבילה את חופש התנועה ברחבי הגדה המערבית. "משטר הסגרים" מורכב ממכשולים פיזיים והגבלות מנהליות/חוקיות המשמשים יחדיו לשליטה בתנועה הפלסטינית הרגלית והממונעת. מכשולי התנועה הבאים נרשמים וממופים על ידי OCHA בתהליך הניטור המבוצע על ידה:

**מחסומים (Checkpoints)** מורכבים משני אלמנטים: הראשון הוא מרכיב התשתית שביכולתו לחסום תנועה רגלית וממונעת. המרכיב השני הוא הנוכחות הקבועה של אנשי בטחון ישראליים (אנשי צבא, מג"ב, משטרת ישראל, חברת אבטחה פרטית). אנשי הבטחון בודקים את התעודות המזהות של האנשים העוברים במחסום ומבצעים סריקות וחיפושים בכליהם וברכביהם.



**מחסומים חלקיים (Partial Checkpoints)** בנויים מתשתית זהה או דומה לזה של מחסום רגיל, בהבדל שהם אינם מאוישים כל העת. בדרך כלל המחסום החלקי מוקם בצד הכביש ועל כן אין הוא חוסם את התנועה באופן ישיר. כשהמחסום החלקי מאויש הוא מתפקד כמחסום רגיל המתואר למעלה. כשהמחסום איננו מאויש התנועה יכולה לזרום באורח חופשי יחסית.

**ערמות עפר (Earthmounds)** הנם תילי עפר ושאריות פסולת, אבנים, סלעים וכדומה, המוערמים על ידי דחפורים של צה"ל לרוחב כביש/דרך במטרה למנוע תנועה ממונעת לאורך אותו נתיב. מספר ערמות עפר המוצבות לאורך כביש אותו הכביש במרחק שאינו עולה על 50 מטר זו מזו, והחוסמות כביש אחד, נספרות כמכשול אחד. כאשר ערמת עפר נדחקה הצידה על ידי הפלסטינים או צה"ל, או במידה ונוצר נתיב חליפי העוקף את אותו מכשול באופן שמתאפשר מעבר כלי רכב במקום, ערמת העפר איננה נחשבת עוד ולא תיספר כמכשול. ערמות עפר מוסרות לעיתים קרובות, נעקפות, מוזזות הצידה ומוקמות מחדש ו/או מורחבות, ועל כן לעיתים קורה שערמת עפר מסוימת נעלמת ממפה אחת ושבה וחוזרת למפה במועד מאוחר יותר.

**חסמי כביש (Roadbloks)** בנויים מקוביית בטון או משורה של קוביות בטון בגודל של מטר על מטר ומונחות לרוב הכביש. בדומה לערמות עפר, מטרתן למנוע תנועה ממונעת לאורך אותו כביש או לחסום גישה לאדמה או לכביש אחר. בכל מובן אחר הם זהים לערמות עפר.

**חפירות או תעלות (Trenches or ditches)** נחפרות בדרך כלל באדמות מישוריות, לאורך צירי תנועה במטרה למנוע מכלי רכב לעקוף מכשולי תנועה שהונחו לרוחב הכביש.

**גידור כביש (Road barriers)** יכול להיות עשוי סוללת עפר רציפה המוערמת לאורך כביש, מקטעי גדר או מקטעים של קירות בטון המוקמים לאורכו של כביש. על מנת שמבנה מעין זה יזוהה כמכשול תנועה יש לוודא כי אין לו כל פונקציה בטיחותית, עליו להיות באורך העולה על 100 מטר ועליו לחסום גישה חופשית של בני אדם, כלי רכב או בעלי חיים לכביש מסויים או לחסום מעבר מצידו האחד לצידו האחר של אותו כביש.

**מחסומים ומסופים על הקו הירוק (Checkpoints and Terminals)** או בשטח ישראלי מסומנים בצבע ירוק על מנת להבדילם ממכשולי תנועה – סגרים – בתוך הגדה המערבית.

**הגדר בגדה המערבית (The Barrier)** הינה מערכת מורכבת מקירות בטון, גדרות אלקטרוניים, מגדלי תצפית, חפירות, דרכי סיור וגדרות תיל המונעים תנועה פלסטינית רגלית וממונעת מצידו האחד לצד השני.

**שערי הגדר (Barrier Gates)** הנם שערים שניקבעו בגדר שהוקמה בגדה המערבית והמשמשים את הפלסטינים לעבור מצד לצד. שערים הסגורים בפני פלסטינים או הנפתחים רק מעת לעת לא ניכלו. שערים אלה נועדו לאפשר מעבר דרך הגדר ועל כן הם אינם נחשבים למכשולי תנועה ואינם כלולים במניין הסגרים.



## הערות

1. למרות שגם תנועתם של 1.5 מיליון הפלסטינים החיים ברצועת עזה מוגבלת, הרי שהמצב ברצועה שונה מהותית בשל ההבדל בטיבו של משטר ההגבלות. ברצועת עזה ההגבלות חלות בעיקר על יציאה מהרצועה והכניסה אליה ובמידה פחותה על תנועה פנימית בתוך הרצועה ואילו בגדה מדובר בהגבלות על תנועה פנימית.
2. הגדרה מפורטת של כל סוגי מיכשולים ניתן למצוא בנספח המתאר את המתודולוגיה של מניין הסגרים ואת ההגדרות.
3. שלושה מכשולים באיזור הדרום וארבעה באיזור הצפון.
4. מספרים אלה אינם כוללים את המחסומים המוצבים על הקו הירוק, מחסומי פתע (מחסומים ניידים) וכן את הגדר ואת השערים שבתוכה.
5. קטגוריה זאת כוללת מכשולים שחסמו את הגישה למטעי זיתים קטנים, לכביש שבהמשך הדרך נחסם על ידי מכשול נוסף שלא הוסר, או שחסמו כביש שבו פלסטינים נעים לעיתים רחוקות בלבד.
6. קטגוריה זאת כוללת מכשולים שחסמו את הגישה לאיזור צבאי סגור או לכביש המוביל להתנחלות, או שהיו באמצע שדה.
7. למשל, OCHA אספה עדויות בשלושה כפרים לפיהן ערמות עפר הוערמו במקומות שונים רק כדי להסיר אותן בו ביום. במקרים אחרים, התעוררה שאלה ביחס למשך הזמן שמכשול מסוים היה מוצב במקום בטרם הוסר בשל העובדה שהמקום בו הוסר המכשול היה מכוסה בעשב טרי.
8. מאחר ו-OCHA איננה מתעדת מכשולי תנועה בעלי משמעות מינימלית או חסרי משמעות, רק 10 מתוך 61 המכשולים שעל הסרתם הוכרז תועדו ונירשמו במפות של OCHA, חמישה מתוכם הוסרו וחמישה נוספים עדיין ניצבים במקומם.
9. מדובר בשכונות אל-נועמאן, קונבר/שורקי שבניבל מוכאבר ובשכונת ח'לילה שבאל ג'יב. לתושבי שתי הקהילות הראשונות המחזיקים בתעודות זהות פלסטיניות של הגדה המערבית מותר להימצא רק בבתיהם או בסמוך לבית ולנסוע מהבית למחסום ובחזרה. אסור להם להיכנס לאיזורים אחרים של ירושלים. בין יתר האיזורים המוטלים על תושבים אלה, אסור להם להעביר דרך המחסום בשר ומוצרי חלב מתוצרת הגדה המערבית. מאחר ואסור להם להיכנס לירושלים הם תלויים בחדי אנשים אחרים בעלי תעודות תושב ירושלים, שיירכשו עבורם מוצרים אלה בירושלים.
10. לפי נוהל זה יש צורך לפרק את הסחורות מהמשאית המגיעה לצד אחד של המחסום, הסחורה עוברת בדיקה בטחונת המבוצעת על ידי אנשי בטחון ישראליים. לאחר הבדיקה הבטחונית מועמסת הסחורה על משאית שניה בצידו השני של המחסום, הממשיכה בדרכה לעבר היעד.
11. 19 מתוך 30 השערים נפתחים רק בעונות מסוימות. לפרטים נוספים ראו דו"ח של OCHA : סיקור מיוחד: משטר אישורי המעבר בשערי הגדר לאחר ארבע שנים: השפעה על המצב ההומניטרי בצפון הגדה המערבית, נובמבר 2007. [http://www.ochaopt.org/documents/OCHA\\_SpecialFocus\\_BarrierGates\\_2007\\_11\\_Hebrew.pdf](http://www.ochaopt.org/documents/OCHA_SpecialFocus_BarrierGates_2007_11_Hebrew.pdf)
12. הקהילות שהושפעו במידה הרבה ביותר מהטלת עוצר חוזרת ונשנית היו עזון (קלקיליה) חווארה (שכם) מרדא ודיר-איסתיה (שניהם בנפת סלפית).
13. משך העוצר המוטל מחושב פעם אחת לכל אירוע. עוצר המוטל בעת ובעונה אחת על מספר קהילות שכונות נספר כארוע אחד. אירוע עוצר אחד יכול להמשך מספר ימים.
14. לפרטים נוספים פנו לדו"ח " OCHA - סיקור מיוחד: יותר ביקוש פחות גישה: הידוק הסגר הכלכלי" ינואר 2008. [http://www.ochaopt.org/documents/Control\\_On\\_Economic\\_Movement\\_January\\_2008\\_Hebrew.pdf](http://www.ochaopt.org/documents/Control_On_Economic_Movement_January_2008_Hebrew.pdf)
15. חסם כביש זה הוסר על ידי צה"ל ב-18 במאי 2008, לאחר תקופת הדיווח הנוכחית. המשמעות של שינוי זה תבוא על כן לידי ביטוי בעידכון הבא של מצב הסגרים בגדה המערבית ובמהדורה הבאה של מפת הסגרים.