

الضفة الغربية التنقل والوصول في الضفة الغربية

حقائق رئيسية

الجدار، الذي أنجز بناء 65% من مساره حتى الآن، يتوجب على معظم المزارعين الفلسطينيين الحصول على تصاريح خاصة أو "تنسيق مسبق" للوصول إلى أراضيهم المعزولة بين الجدار والخط الأخضر. يُشترط على الفلسطينيين من حملة بطاقات هوية الضفة الغربية الحصول على تصاريح لدخول القدس الشرقية، باستثناء الرجال الذين تزيد أعمارهم على 55 عامًا والنساء فوق 50 عامًا. وفي الفترة الواقعة بين العامين 2011 و2015، رُفض ما نسبته 17%، في المتوسط، من الطلبات التي قَدّمها المرضى الذين أرادوا للوصول إلى مستشفيات القدس الشرقية أو المستشفيات الإسرائيلية.

يُحظر الوصول إلى 20% من أراضي الضفة الغربية بموجب أمر عسكري بحجة أنها مصنفة كـ"منطقة إطلاق نار" مخصصة لأغراض التدريب العسكري أو كحدود منطقة عازلة.

يُحظر على الفلسطينيين الوصول إلى ما يزيد على 10% من أراضي الضفة الغربية الواقعة داخل الحدود البلدية للمستوطنات الإسرائيلية، بموجب أمر عسكري. ويستطيع المزارعون الوصول إلى أراضيهم الخاصة التي تقع داخل المستوطنات أو حولها مرتين في السنة كحد أقصى، شريطة تأمين "التنسيق المسبق".

- بحلول نهاية العام 2016، كان هناك 572 حاجزًا ثابتًا، من بينها 44 حاجزًا مأهولًا بصورة دائمة، و52 حاجزًا مأهولًا جزئيًا، و376 حاجزًا من حواجز الطرق، والسواتر الترابية والبوابات المقامة على الطرق.¹
- يعمل ما يزيد على 100 حاجز آخر، بما فيها 18 حاجزًا دائمًا، على عزل جزء من المنطقة الخاضعة للسيطرة الإسرائيلية في مدينة الخليل (H2) عن باقي أحياء المدينة، مما يؤثّر على حوالي 12,000 فلسطيني.
- في حين ظلّ عدد الحواجز ثابتًا إلى حدّ كبير على مدى السنوات القليلة الماضية، فقد تغيرت أنواعها: فقد حُولت العشرات من حواجز الطرق إلى بوابات، وصارت بعض الحواجز لا تعمل إلا بين الفينة والأخرى، بحيث تسمح بقدر أكبر من الحركة في الأوقات التي تشهد تراجعًا في مستويات التوتر.
- نشرت القوات الإسرائيلية ما متوسطه 107 حاجزًا مفاجئًا كل أسبوع خلال العام 2016 على الطرق في الضفة الغربية.
- يُحظر على المركبات الفلسطينية السفر على أكثر من 400 كيلومتر من الطرق أو تفرض قيود مشددة على التنقل عليها، ناهيك عن الطرق العسكرية والطرق داخل المستوطنات. يُضطر 88,000 مواطن من 23 تجمع سكاني إلى سلوك طرق التفافية، يتراوح طولها من ضعفين إلى خمسة أضعاف طول الطرق المباشرة التي تؤدي إلى أقرب مدينة أو مركز خدمات إليها، باستثناء القدس الشرقية.
- يمتد نحو 85% من مسار الجدار، الذي يبلغ طوله 712 كيلومترًا، داخل الضفة الغربية، وليس على طول "الخط الأخضر". وحيثما تمّ بناء

المتخصصة والأماكن المقدسة، أو زيارة أقاربهم في هذه المدينة. كما يفصل الجدار أحياء فلسطينية مكتظة بالسكان داخل الحدود البلدية للقدس عن مناطقها الحضرية، مما يجبر سكانها على اجتياز الحواجز للوصول إلى بقية أنحاء المدينة.

تتسبب القيود المفروضة على الوصول إلى أراضي الرعي على امتداد غور الأردن، وكذلك الأراضي الفلسطينية المملوكة ملكية خاصة داخل المستوطنات وحولها، في تقويض الرعي وسبل العيش الزراعية، وزيادة اعتماد التجمعات السكانية المتضررة على المساعدات الإنسانية. كما يواجه الفلسطينيون الذين يعيشون في المنطقة التي تضم المستوطنات في مدينة الخليل قيودًا شديدة في التنقل من منازلهم وإليها، والمحافظة على حياتهم الأسرية والحصول على الخدمات. وبذلك، تسهم القيود المفروضة على الوصول في خلق بيئة قسرية تعرّض الأسر والتجمعات السكانية المتضررة لخطر الترحيل القسري.

5- بموجب القانون الدولي، تقع إسرائيل تحت التزام يملئ عليها تيسير تنقل الفلسطينيين داخل الأرض الفلسطينية المحتلة، بما فيها القدس الشرقية، بحرية. ولا يجري الاعتراف بالاستثناءات التي ترد على هذا الالتزام إلا في ضوء أسباب أمنية ملحة وفي إطار الاستجابة لتهديدات أمنية محددة فقط. وتعدّ مقاطع الجدار التي تتغلغل داخل أراضي الضفة الغربية، وما يقترن به من نظام البوابات واستصدار التصاريح، غير قانونية بمقتضى القانون الدولي.²

إنّ مئات العقبات التي يفرضها الجيش الإسرائيلي على حركة التنقل، تحت ذريعة المخاوف الأمنية، تعرقل تدفقات حركة المرور وتسهم في تقطيع أوصال الضفة الغربية. وتؤدي الطرق الالتفافية التي تستدعيها الحاجة نتيجة لذلك، والتأخير على الحواجز، إلى إعاقة قدرة الفلسطينيين على الوصول إلى سبل العيش والحصول على الخدمات، ناهيك عن تقويض النشاط الاقتصادي. وقد باتت بعض الحواجز تشكل بؤرًا ساخنة للتوتر والاشتباكات. وفي بعض الحالات، وبعد الهجمات ضد الإسرائيليين، يغلق الجيش المداخل الرئيسية للمناطق التي يعيش فيها منفذو هذه الهجمات بالمكعبات الإسمنتية.

أدى الجدار، إلى جانب نظام التصاريح والبوابات، إلى تقويض سبل العيش الزراعية للأسر الفلسطينية التي تملك أراضٍ في المنطقة المغلقة التي تقع بين الجدار والخط الأخضر، في حين أنّ المقيمين في هذه المنطقة يواجهون صعوبة في الحصول على الخدمات. وقد جاء بناء الجدار عقب موجة من الهجمات الفلسطينية داخل إسرائيل، وكان الهدف المعلن من بناءه هو منع مثل هذه الهجمات.

يعمل نظام التصاريح الذي فرض في أوائل التسعينات، والجدار الذي بدأ بناؤه في أوائل العقد الأول من هذا القرن، على عزل القدس الشرقية تدريجيًا عن بقية أنحاء الضفة الغربية، مما أدى إلى تغيير طابعها الجغرافي واقتصادها وحياتها الاجتماعية. ونتيجة لذلك، يواجه الفلسطينيون الذين يعيشون في أماكن أخرى في الأرض الفلسطينية المحتلة قيودًا شديدة في الوصول إلى المستشفيات

1. باستثناء الحواجز المقامة على الخط الأخضر، والحواجز المفاجئة وإجراءات الإغلاق السارية داخل مدينة الخليل.

2. محكمة العدل الدولية، الآثار القانونية الناجمة عن تشييد الجدار في الأرض الفلسطينية المحتلة، 9 تموز/يوليو 2004.

MOVEMENT AND ACCESS IN THE WEST BANK

JAYYUS

Access of Jayyus' farmers to most of their agricultural land, which is isolated behind the Barrier, is subject to a restrictive permit regime, and is possible only through a designated gate, undermining the village's main source of livelihood.



HIZMA

Citing the need to prevent stone throwing at Israeli vehicles, in 2016, the army blocked the main entrances to Hizma village (6,500 residents) for 37 days, hampering people's access to services, as well the commercial life in the village.



KAFR AQAB

Kafr Aqab falls within the municipal boundary of Jerusalem but is separated from the rest of the city by the Barrier. Residents must cross a checkpoint to access services and places of work in the rest of the city, and the municipality has effectively stopped delivering services in the area.



BANI NA'IM

Since the end of 2015, the army has blocked some or all of the main entrances to Bani Na'im (26,500 people) for prolonged periods, following attacks against Israelis carried out in other locations by residents of the town, disrupting access to services and livelihoods.



HEBRON H2

Over 100 checkpoints and roadblocks separate the settlement area of Hebron city, from the rest of the city. Several streets within this area are designated for the exclusive use of settlers and Palestinian traffic is banned.



NABLUS BYPASS ROAD:

The Nablus bypass road, which connects Elon Moreh settlement to the south, has been largely banned for Palestinian use since 2000, blocking the main route into Beit Dajan village (4,200 people) and impeding access to farming land by six Palestinian villages.

