



## ملخص تنفيذي

بالإضافة إلى نظام التصاريح، والقيود المفروضة على استخدام طرق وشوارع رئيسية، والحواجز العسكرية العشوائية، ونظام منع التجول، والقيود المفروضة على السن والجنس.

5. تستمر السلطات الإسرائيلية باستثمار مبالغ طائلة من الأموال في البنى التحتية المرتبطة بالموصلات في الضفة الغربية. وقد تضمن ذلك الطرق المسماة "بالحيوية" وتوسيع الحواجز العسكرية تحت إشراف ورقابة الجيش الإسرائيلي وهي تلك الحواجز الواقعة على شوارع رئيسية في الضفة الغربية. أدى قسم من التغييرات هذه إلى تخفيف بعض القيود المفروضة على حرية تنقل الفلسطينيين مما ساهم في خلق تواصل جغرافي بين التجمعات السكانية التي كانت معزولة عن بعضها البعض في السابق. من جهة أخرى، اتى ذلك على حساب تعميق وتثبيت نظام القيود والإغلاق الذي يستتني الفلسطينيين من أجزاء هامة من شبكة الطرق الرئيسية في الضفة الغربية ويقيد تحركاتهم على أجزاء أخرى منها.

6. استمرت حالات منع وصول وتقييد تنقل الطواقم الأنسانية، خاصةً على حاجز الأنفاق - المسار الرئيسي الذي يصل بين جنوبي الضفة الغربية والقدس الشرقية. في معظم الحالات اصرت طواقم الأمن الإسرائيلي على تفتيش مركبات الأمم المتحدة (خاصة الحافلات) مما أجبر طواقم الأمم المتحدة على إتباع مسارات بديلة الأمر وقد سبب الأمر ضياع مئات ساعات العمل للموظفين وتكاليف إضافية.

7. بعد ثمان أعوام من فرض نظام الإغلاق في الضفة الغربية يعتبر اليوم هذا النظام التي كانت السلطات الإسرائيلية قد بررتة في السابق انه رد إسرائيلي عسكري قصير الأمد على الاشتباكات العنيفة والهجمات على المدنيين الإسرائيليين نظاماً متعدد الطبقات من الحواجز العسكرية والقيود ويعمل على تجزئة وتفتيت مناطق الضفة الغربية ويؤثر على حرية تنقل غالبية الفلسطينيين في الضفة الغربية.

1. خلال فترة التقرير الحالية، اتخذت الحكومة الإسرائيلية خطوات إضافية تهدف إلى تخفيف القيود المفروضة على حرية تنقل الفلسطينيين في الضفة الغربية بالمقارنة مع فترة التقرير السابق. وقد تضمنت هذه الخطوات إزالة حاجز عسكري واحد وإزالة 100 عائق آخر، شملت 25 حاجز رئيسي تم تعدادهم من قبل مكتب الأمم المتحدة لتنسيق الشؤون الإنسانية، بالإضافة إلى تخفيف القيود المفروضة على حرية التنقل عبر ثلاث مسارات رئيسية. تعتبر هذه الخطوات ايجابية ومرحب بها إلا أن أثرها لا يزال محدوداً.

2. لاحظ مكتب الأمم المتحدة لتنسيق الشؤون الإنسانية خلال آخر مسح أجراه بتاريخ 11 أيلول وجود 630 عائق يقيد حرية تنقل الفلسطينيين داخل الضفة الغربية. يشمل هذا الرقم 93 حاجز عسكري يقوم الجيش الإسرائيلي بالسيطرة عليه مما يمثل ارتفاع بنسبة 3% أو 19 حاجز بالمقارنة مع الأرقام التي نشرت في التقرير السابق (29 نيسان 2008). لا يتضمن هذا المجموع 69 حاجز في المنطقة الواقعة تحت السيطرة الإسرائيلية في مدينة الخليل (H-2).

3. وجدت الدراسة أن ما يقرب من ثلاثة أرباع المسارات الرئيسية التي تؤدي إلى 18 تجمع سكاني فلسطيني في الضفة الغربية مغلقة أو مسيطر عليها من قبل حواجز الجيش الإسرائيلي. كما أن أكثر من نصف المسارات الثانوية في تلك المناطق التي استخدمت لفترات كبداية عن المسارات المغلقة مغلقة أيضاً أو ان الجيش الإسرائيلي يقوم بالسيطرة عليها بواسطة حاجز عسكري.

4. تعتبر العوائق واحده من الطبقات المتعددة التي يشملها نظام معقد من القيود المفروضة على حرية تنقل الفلسطينيين. لذلك، فان عدد الحواجز في أي وقت يعتبر مؤشراً على وضع حرية التنقل والعبور لكنه لا يفسر بالضرورة الصورة الشاملة للأثر الذي يتركه نظام الإغلاق على الفلسطينيين. أما الطبقات الأخرى من هذا النظام فتشمل مجموعه من الأوامر العسكرية التي تمنع وصول الفلسطينيين إلى مناطق شاسعة من الضفة الغربية،

أمام حركة السير الفلسطينية يومياً بين الساعة السادسة صباحاً لغاية الساعة السادسة مساءً منذ التاسع من آب. ما زال جنود الجيش الإسرائيلي يشرفون ويسيطرون على الحاجز بشكل دائم إلا أنهم لا يقومون بإيقاف أو فحص المركبات بشكل عام. وقد أدى هذا التغيير إلى تخفيف حدة القيود المفروضة على حرية تنقل ما يقرب من 300,000 فلسطيني الذين يستخدمون مركباتهم للسفر من شمالي الضفة الغربية إلى وسط أو جنوب الضفة الغربية وبالعكس. في السابق، كان الفلسطينيون القادمون من منطقة جنين يضطرون اتخاذ طرق بديلة طويلة والمرور عبر حاجز العناب العسكري في محافظة طولكرم. بالرغم من هذا التسهيل، يتوجب على المواطنين المرور عبر حاجز زعترة العسكري (تبواج) حيث الطوابير والتفتيش من أجل الوصول إلى مناطق الوسط في الضفة الغربية. لم يؤد هذا التسهيل إلى إحداث أي أثر على حرية تنقل ووصول الفلسطينيين من وإلى مدينة نابلس التي تبقى مغلقة بسبب حصارها بالحواجز العسكرية الموجودة حول المدينة.

ب. مفترق الفحص (يعرف أيضاً باسم "كفاسيم" أو "شيب")، مدينة الخليل: قام الجيش بإزالة الحواجز التي تمنع حركة السير عبر هذا المفترق في شهر أيار وبعد ذلك قام باستبدالها ببوابتين وبرج مراقبة. وذكر الجيش الإسرائيلي أنه يخطط لفتح البوابتين بشكل دائم. وقد سهّل ذلك حرية المرور إلى شارع 60، الشريان الرئيسي لحركة السير بين الشمال والجنوب في تلك المنطقة. قبل ذلك، اضطر الفلسطينيون السفر على شارع التفافي طويل عبر بلدة حلحول في الشمال من أجل الوصول إلى الشارع. أدى هذا التسهيل إلى تحسن ملموس في حركة السير التجارية من وإلى المنطقة الصناعية جنوبي الخليل، بالإضافة إلى حركة التنقل بين منطقة H2 من مدينة الخليل (الواقعة تحت السيطرة الإسرائيلية الكاملة) وبلدة يطا. قام الجيش بإغلاق البوابات التي وضعت على المفترق لعدة ساعات خلال فترة أربعة أيام في شهر تموز.

ج. مفترق راس الجورة (جسر حلحول)، مدينة الخليل: قام الجيش بإزالة الكتل الترابية والعوائق على الطرق التي تغلق المسار الذي يؤدي إلى هذا المفترق. يربط هذا المفترق مدينة الخليل مع شريان السير الرئيسي الشرقي-الغربي في المنطقة (شارع 35) إذ قام الجيش باستبدالها ببوابتين

## 1. الخطوات الإسرائيلية نحو تخفيف القيود المفروضة على حرية التنقل

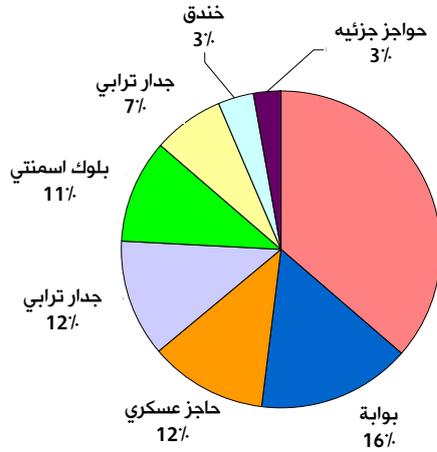
خلال فترة التقرير (30 نيسان - 11 أيلول)، اتخذت الحكومة الإسرائيلية خطوات إضافية بهدف تخفيف حدة القيود المفروضة على حرية تنقل الفلسطينيين بالمقارنة مع فترة التقرير السابقة. وقد تضمنت هذه الخطوات إزالة حاجز عسكري واحد وإزالة 100 حاجز مادي آخر، متضمنة 25 حاجز رئيسي قام مكتب الأمم المتحدة لتنسيق الشؤون الإنسانية بتعدادهم، بالإضافة إلى تخفيف القيود المفروضة على حرية التنقل عبر ثلاث مسارات رئيسية على الشكل التالي:

1. إزالة حاجز عسكري تحت إشراف ورقابة الجيش (رافات-المصيون): وضع الجيش الإسرائيلي هذا الحاجز قبل عام ونصف. كنتيجة لإزالة هذا الحاجز سمح لما يزيد عن 50,000 فلسطيني يعيشون في جيبين في الجدار (بيرنبالا والقرى إلى جنوب طريق رقم 443) بالسفر من وإلى رام الله بدون إعاقات. وفي نفس الوقت، ما زال الجدار يمنع حرية الوصول إلى القدس الشرقية من هذه المناطق<sup>1</sup>.

2. إزالة 100 عائق: في شهر آذار 2008 خلال فترة التقرير السابق، أعلن الجيش الإسرائيلي عن إزالة 61 عائق، وفي الفترة بين أيار وأيلول 2008، أعلن عن إزالة 29 عائق آخر، وبالتالي وصل العدد إلى 100 عائق. من مجموع هذه العوائق، كان مكتب الأمم المتحدة لتنسيق الشؤون الإنسانية قد قام في السابق وقبل هذا الإعلان بالتأكد من أن 25 عائقاً قد أزيل فعلاً. بالإضافة إلى خمسة حواجز أثبت مكتب الأمم المتحدة عدم قيام الجيش بإزالتها بالرغم من إعلانه ذلك. أما بقية الحواجز (70)، فلم تكن ذات أهمية ولذلك لم يتم تحديد موقعها أو احتسابها من قبل مكتب الأمم المتحدة<sup>2</sup>، أو تلك التي أزيلت في الماضي.

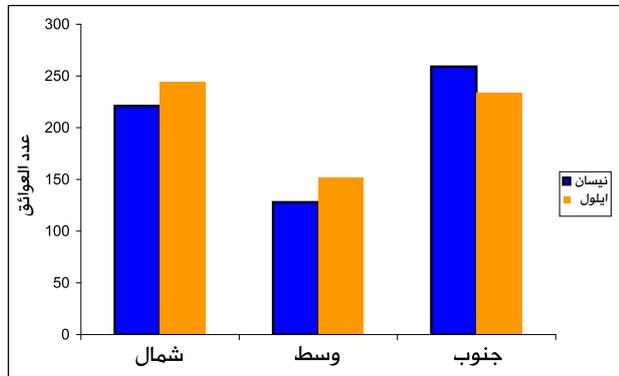
3. تخفيف القيود: قام الجيش بفتح ثلاثة مسارات رئيسية، التي أغلقت بشكل دائم في السابق، أمام حركة السير الفلسطينية بدون تفكيك البنى التحتية<sup>3</sup>:

أ. حاجز شافيه شومرون العسكري، نابلس-الشمال: وضع الجيش هذا الحاجز العسكري عام 2001 وأغلقه أمام الفلسطينيين منذ شهر آب 2005، فتح الجيش هذا الحاجز



تعداد الأغلاق حسب النوع، ايلول 2008

يمثل هذا الرقم ازدياد صافي بنسبة 3% أو 19 حاجز بالمقارنة مع الأرقام في فترة التقرير السابق (29 نيسان 2008)<sup>5</sup>. وقد جاءت هذه النتيجة بسبب إزالة 82 عائق<sup>6</sup>، بما يتضمن حاجز عسكري تحت سيطرة الجيش، بالإضافة إلى وضع 101 عائق جديد، بما في ذلك حاجزين عسكريين تحت سيطرة الجيش. في حين شهدت المناطق الشمالية والوسطى ازدياد في عدد الحواجز 20 و24 على التوالي، شهدت المنطقة الجنوبية تناقص بما مجموعه 25 حاجز<sup>7</sup>.



تعداد الأغلاق حسب المنطقة

عدد الاغلاقات المشار إليها أعلاه تتضمن ثمان حواجز عسكرية تحت سيطرة الجيش وضعها على طول الجدار على مسارات تؤدي إلى تجمعات سكانية فلسطينية عزلت بين الجدار والخط الأخضر، بالإضافة إلى 18 حاجز عسكري يسيطر على حركة المرور إلى القدس الشرقية. عند المقارنة، هناك 56 نقطة عبور التي تعرف أيضاً باسم "بوابات الجدار" المؤدية إلى مناطق زراعية وهي معزولة بسبب الجدار في شمالي ووسط الضفة الغربية والتي لم تحتسب<sup>8</sup>.

وبنية تحتية لحاجز عسكري. بالرغم من إعلان السلطات الإسرائيلية، قام الجيش بالسماح للشاحنات التجارية بالمرور كما وبدأ مؤخراً بالسماح للمركبات باستخدام هذا المفترق. أدى ذلك إلى تقصير فترة السفر بين مدينة الخليل وحاجز ترقوميا العسكري وهو موقع النقطة التجارية الرئيسية بين إسرائيل وجنوبي الضفة الغربية. إضافة إلى ذلك، وفرت تلك الخطوة طريق مختصرة للوصول إلى طريق رقم 60 مما يخفف الضغط على حاجز حلحول العسكري.

تعتبر هذه الخطوات ايجابية ومرحب بها لكن أثرها يبقى محدوداً على الصعيد الجغرافي. كما تبيّن التجارب الماضية انه في المناطق التي تقوم فيها السلطات الإسرائيلية بتخفيف القيود بدون إزالة البنى التحتية للحواجز، فان ذلك يؤشر إلى احتمال إعادة فرض القيود لفترات مؤقتة (أنظر حالة مفترق الفحص أعلاه). الأقسام التالية من هذا التقرير تشير إلى أن الخطوات الإسرائيلية هذه لم تعمل على تخفيف الأثر الذي يتركه نظام الإغلاق على تجزئته وتفتيت الضفة الغربية، بما فيها القدس الشرقية. وبشكل إجمالي، فان حرية تنقل الفلسطينيين داخل الضفة الغربية تبقى مقيدة إلى حد كبير فيما لم يتم العودة إلى الأوضاع التي سبقت عام 2000 ولم يحصل أي تواصل جغرافي.

## 2. دراسة مكتب الأمم المتحدة لتنسيق الشؤون الإنسانية حول الإغلاق

خلال شهر آب 2008، أجرى الطاقم الميداني التابع لمكتب الأمم المتحدة لتنسيق الشؤون الإنسانية مسح شامل حول الإغلاق وقد استكملت الدراسة بتاريخ 25 آب، مع تحديث من خلال مشاهدات ميدانية مختارة بهدف تسجيل التغييرات لغاية 11 أيلول<sup>4</sup>. وبشكل إجمالي، تظهر بيانات الدراسة نقص في تحسينات ملموسة داخل الضفة الغربية والقدس الشرقية باستثناء المناطق المشار إليها في القسم السابق.

وقد سجل مكتب الأمم المتحدة لتنسيق الشؤون الإنسانية في هذه الدراسة 630 عائق يستخدم لفرض الإغلاق ويقيّد حرية تنقل الفلسطينيين، بما يتضمن 93 حاجز تحت سيطرة الجيش و537 عائق (كتل ترابية، كتل إسمنتية على الطرق، حواجز، الخ).

الشرقية (منطقة نابلس) وإلى الجنوب (منطقة قلقيلية) تحت سيطرة حواجز عسكرية. يسمح للفلسطينيين بعبور حاجز عناب العسكري بعد الخضوع لإجراءات التفتيش. يمنع العبور عبر الحاجز الثاني (الكفريات) الذي يؤدي إلى منطقة معزولة بفعل الجدار باستثناء حاملي التصاريح. وقد تم توفير بديل للمسار الأخير من قبل السلطات الإسرائيلية التي قامت بتعبيد مسار جانبي يسير جنوباً وجزء منه نفق تحت الجدار (يعتبر مسار حيوي). وقد تم إغلاق المساران الآخران اللذان يربطان المدينة بإسرائيل بفعل الجدار وبناء نقطة عبور تجارية وحاجز عسكري على احد هذين المسارين.



دير الغصون، بوابه رقم 623 عدسة: مارك جيلار/ EAPPI

### 3. نظام متعدد الطبقات من القيود

تعتبر العوائق واحده من الطبقات المتعددة التي يشملها نظام معقد من القيود المفروضة على حرية التنقل<sup>12</sup>. لذلك، فإن عدد الحواجز في أي وقت يعتبر مؤشراً على وضع حرية التنقل والعبور لكنه لا يفسر بالضرورة الصورة الشاملة للأثر الذي يتركه نظام الإغلاق على الفلسطينيين. أما الطبقات الأخرى من هذا النظام فتشمل مجموعه من الأوامر العسكرية التي تمنع وصول الفلسطينيين إلى مناطق شاسعة من الضفة الغربية، بالإضافة إلى نظام التصاريح، والقيود المفروضة على استخدام طرق وشوارع رئيسية، والحواجز العسكرية العشوائية، ونظام منع التجول، والقيود المفروضة على السن والجنس.

#### 1. المناطق المغلقة ونظام التصاريح

أ. جدار الضفة الغربية: لغاية نهاية فترة التقرير السابق، استكمل ما يقرب من 57% (415 كم) من المسار الكلي، حيث يسير 79% منه (329 كم) داخل الضفة الغربية، ويعزل الفلسطينيين عن أراضيهم ويترك تجمعات سكانية بأكملها في جيوب معزولة. 9% من المسار قيد الإنشاء - معظم هذا المسار داخل الضفة الغربية<sup>13</sup>. الوصول إلى هذه المنطقة الواقعة بين الجدار والخط الأخضر مقيد إلى حد كبير وينظم من قبل نظام التصاريح<sup>14</sup>.

ب. المناطق العسكرية المغلقة: قام الجيش بالإعلان عن ما يقرب من 21% من الضفة الغربية على أنها "مناطق عسكرية مغلقة". تستخدم هذه المناطق بشكل كبير لأغراض تدريب الجيش الإسرائيلي<sup>15</sup>. الوصول إلى هذه المناطق التي تقع

لا يتضمن المجموع الكلي 69 حاجز يقع في المنطقة التي تسيطر عليها إسرائيل في الخليل (H2) إذ لم يقم المكتب باحتسابها في الدراسات السابقة بسبب قيود تتعلق بأسلوب الدراسة<sup>9</sup>. في حين لم ينظر إلى هذه الحواجز عند المقارنة بفترة التقرير السابق إلا أنها ترفع العدد الكلي إلى 699 حاجز.

وقد تضمنت الدراسة لأول مرة فحص الوضع الحالي للمسارات الرئيسية والثانوية إلى 18 تجمع تعتبر من أكثر البلدات والمدن ازدحاماً في الضفة الغربية<sup>10</sup>. وتظهر النتائج أن من مجموع 73 مسار رئيسي يؤدي إلى هذه المدن والبلدات هناك 53 مسار أو ما يقرب من ثلاثة أرباع المسارات (73,6%) مغلقة كلياً (بسبب حاجز أو بسبب الجدار) أو يسيطر عليها الجيش الإسرائيلي بواسطة حواجز عسكرية.

من مجموع 51 مسار ثانوي إلى هذه المدن والبلدات التي بنيت مؤخراً أو تم تطويرها مع مرور الزمن كبداية للمسارات الرئيسية، قام الجيش بإغلاق ما يقرب من نصفها (24) لاحقاً أو وضع حواجز عسكريه. خمسة من المسارات البديلة البالغ عددها 27 مسار قامت بينهاها السلطات الإسرائيلية على أساس أنها "طرق حيوية"<sup>11</sup>.

على سبيل المثال، في طولكرم التي تجاوز تعداد سكانها 45,000 نسمة قبل بدء الانتفاضة الثانية في عام 2000 ستة مداخل رئيسية إلى المدينة، بقي منها مدخلان مفتوحان (الشمالي والشمالي-الشرقي). يقع المساران الرئيسيان اللذان يربطان المدينة بالمنطقة

3. **الحواجز العسكرية العشوائية (الطيارة):** خلال فترة هذا التقرير، ارتفع المعدل الأسبوعي للحواجز العسكرية الطيارة بنسبة 35% بالمقارنة مع المعدل للأشهر الأربعة السابقة (89 مقابل 66). غالباً ما تشكل هذه الحواجز مصاعب للفلسطينيين أكثر من الحواجز العسكرية الدائمة إذ أنها لا تكون متوقعة ويتخللها عادة تفتيش مكثف وإعاقات.

4. **نظام منع التجول:** يتضمن هذا الإجراء منع تام لكافة سكان منطقة محددة من مغادرة منازلهم. خلال فترة التقرير الحالي، حصل تناقص بنسبة 37% في عدد المرات التي فرض فيها الجيش الإسرائيلي نظام منع التجول على القرى الفلسطينية بالمقارنة مع الأشهر الأربعة الماضية (32 مقابل 51)<sup>23</sup>. تناقص عدد ساعات الحظر في نفس الفترة بشكل ملموس من 842 إلى 227 ساعة.

5. **قيود على العمر والجنس:** قام الجيش الإسرائيلي بتطبيق هذا الإجراء في الماضي لمنع مجموعات محددة من الفئات العمرية والنوع الاجتماعي، غالباً الذكور من الفئة العمرية -16-35، في المناطق الشمالية من عبور بعض الحواجز العسكرية باتجاه المناطق الجنوبية. لم يقيم الجيش بتنفيذ هذا الإجراء خلال فترة التقرير الحالي.

بمجمها في غور الأردن ممنوع طبقاً لأوامر عسكرية<sup>16</sup>.

ج. المستوطنات الإسرائيلية: تقع ما تزيد نسبته عن 3% من الضفة الغربية داخل الحدود الخارجية لما مجموعه 149 مستوطنة إسرائيلية ومنطقة صناعية<sup>17</sup>. تعتبر هذه المستوطنات غير قانونية طبقاً للقانون الدولي<sup>18</sup>. وصول الفلسطينيين إلى هذه المناطق ممنوع طبقاً لأوامر عسكرية باستثناء العاملين الذين يحملون تصاريح خاصة<sup>19</sup>. خلال النصف الأول من عام 2008، حصل ازدياد بنسبة 42% في عدد عمليات "بدء البناء" لوحات سكنية جديدة في تلك المستوطنات (باستثناء القدس الشرقية) بالمقارنة مع نفس الفترة في العام 2007 (1010 مقابل 709)<sup>20</sup>. وفي العديد من المستوطنات الواقعة إلى شرق الجدار، أعلن الجيش الإسرائيلي عن حلقة من الأرض حول المستوطنة التي تكون عادة أراض فلسطينية خاصة وتسمى "بمنطقة أمنية خاصة" حيث يتطلب وصول الفلسطينيين إليها "تنسيق مسبق"<sup>21</sup>.

د. القدس الشرقية: يمنع وصول الفلسطينيين إلى 64 كم مربع من أراضي الضفة الغربية التي تم ضمها إلى إسرائيل وإلى بلدية القدس طبقاً للقانون الإسرائيلي باستثناء الفلسطينيين من حاملي بطاقة الهوية الإسرائيلية أو تصريح خاص يصعب الحصول عليه. وقد تم فصل معظم هذه المنطقة عن بقية أجزاء الضفة الغربية بفعل الجدار. يسمح لحاملي التصاريح عبور الجدار إلى القدس الشرقية عبر أربعة حواجز عسكرية سيرا على الأقدام من مجموع 18 حاجز عسكري.

## 2. الطرق الخاضعة إلى القيود:

استمر الجيش الإسرائيلي خلال فترة هذا التقرير في منع وتقييد استخدام الفلسطينيين لما يقرب من 200 كم من الطرق والشوارع مما أدى إلى تخصيص هذه الطرق للاستخدام الإسرائيلي فقط. يضاف ذلك إلى مئات الكيلومترات الواقعة في مناطق لا يمكن وصول الفلسطينيين إليها كما ذكر أعلاه. تستخدم بعض هذه الطرق كممرات تربط المستوطنات الإسرائيلية بإسرائيل، والبعض الآخر مثل الطريق السريع رقم 443 يستخدم بشكل أساسي من قبل مواطنين إسرائيليين آخرين يسافرون بشكل يومي بين القدس وتل أبيب. إضافة إلى ذلك، هناك ما يقرب من 180 كم من السياج والخنادق والجدران الترابية التي تمنع المشاة والمركبات من الوصول إلى الطرق التي لا يوجد منع رسمي لاستخدامها<sup>22</sup>.

#### 4. الوصول الإنساني

استمر حدوث تدهور في قدرة الطواقم الإنسانية التابعة للأمم المتحدة على الوصول إلى بعض المناطق، خاصة القدس الشرقية وبعض المناطق المعزولة من قبل الجدار، خلال فترة التقرير الحالي. يأتي هذا بسبب طلب الطواقم الأمنية الإسرائيلية على بعض الحواجز العسكرية تفتيش مركبات الأمم المتحدة (تحديدا الحافلات)، مما يتناقض مع امتيازات وحصانة الأمم المتحدة التي تمنح إجراء مثل هذا التفتيش. وغالبا ما كانت تؤدي هذه المطالبات بإعاقات ومفاوضات مطولة. على سبيل المثال، خلال شهر تموز، قامت السلطات الأسرائيلية برفض 80% من محاولات العبور وذلك بسبب إصرارها على تفتيش مركبات الأمم المتحدة على حاجز الأنفاق (بين القدس وجنوب الضفة الغربية) مما أدى إلى اضطراب حافلات الأمم المتحدة إلى السفر عبر طرق أخرى.

نبهت السلطات الإسرائيلية الأمم المتحدة انه سيتم تطبيق إجراء جديد فيما يتعلق بمرور المساعدات الإنسانية التي تقدمها الأمم المتحدة بشكل صارم في المستقبل القريب مما سيخفض عدد المعابر التي يمكن لشاحنات الأمم المتحدة العبور من خلالها إلى الضفة الغربية من 12 معبر إلى 6 (تم إعلام الأمم المتحدة عن هذا الإجراء في البداية في العام الماضي وقد اجل تنفيذه). ستعمل هذه الإجراءات على زيادة الوقت وتكاليف الوقود. نظام التفريغ وإعادة التحميل "من شاحنه إلى شاحنه" مطبق على كافة الشاحنات التجارية في هذه المعابر. هناك قلق إضافي بخصوص هذه المعابر التي لا يتوقع أن تستطيع التعامل مع حركة السير والحمل المتوقع.

تأتي هذه الإجراءات لتعيق قدرة المنظمات الإنسانية على توفير المساعدات والخدمات بشكل فعال إلى المحتاجين كما أنها تهدد امتيازات وحصانة الأمم المتحدة.

#### 5. نحو تعميق نظام التجزئة

خلال فترة التقرير، استمرت السلطات الإسرائيلية باستثمار مبالغ طائلة من الأموال في البنية التحتية المرتبطة بالمواصلات في الضفة

الغربية. وقد تضمن ذلك الطرق المسماة "بالحيوية" وهي عبارة عن مسارات بديلة بنيت حديثا أو تم تحديثها مصممة لإعادة ربط التجمعات السكانية الفلسطينية التي تم عزلها بسبب الجدار أو بفعل الحواجز أو منع استخدام الشوارع والطرق الرئيسية. تشمل معظم هذه المسارات أنفاق وممرات تحت الجدار أو تحت الطرق الممنوعة.

لغاية الآن، قامت السلطات الأسرائيلية ببناء 40 كم من هذه الطرق الحيوية، بما يتضمن 44 نفق وممر. كما ان هناك ما يقرب من 5 كم قيد الإنشاء وما يقرب من 40 كم و18 نفق قيد التخطيط. تتغير تكاليف هذه الطرق اعتمادا على المواصفات المخصصة لكل منها، بما يتضمن المسافة والطبيعة الجغرافية. تقدر كلفة الطريق والنفق الذي يربط مدينة قلقيلية بالتجمع الجنوبي من حبله، الذي يصل طوله إلى 500 متر، بما مجموعه تسعة ملايين شيكل إسرائيلي جديد. عند المقارنة، تصل كلفة الطريق الرابط بين جببي الجدار شمال غرب القدس (بيرنبالا وبدو) الذي يصل طوله إلى 3 كم من الطريق السفلية وثلاثة جسور إلى ما يقرب من 40 مليون شيكل<sup>24</sup>. طبقا لخبير عسكري إسرائيلي، ستصل التكلفة الكلية للطرق الحيوية إلى ما يقرب من 2 مليار شيكل إسرائيلي جديد<sup>25</sup>.

يرتبط نوع آخر من الاستثمارات بتوسيع الحواجز العسكرية الواقعة تحت سيطرة الجيش الإسرائيلي على الطرق الداخلية الرئيسية. طبقا للسلطات الإسرائيلية، تأتي النية من تحديث هذه الحواجز لتسهيل تدفق حركة السير الفلسطينية. خلال فترة التقرير الحالي، بدأ الجيش الإسرائيلي بتوسيع حاجزين - جبع الذي يسيطر على عملية المرور إلى رام الله من الجنوب ووادي النار. يقع الحاجز الأخير (الكونتينيير) جنوب مستوطنة معاليه أدوميم وهو المسار الوحيد الذي يربط جنوب الضفة الغربية مع وسطها والذي يقوم الفلسطينيون الذين لا يحملون بطاقة هوية إسرائيلية باستخدامه. طبقا للسلطات الإسرائيلية، وبعد الانتهاء من الأشغال، سيكون هناك بنية تحتية دائمة مع مسار للمشاة وخمسة مسارات للمركبات. وقد أجريت أعمال مشابهة في الماضي على حواجز رئيسية موجودة على مداخل القدس الشرقية ونابلس. تكلفة هذه الاستثمارات غير معروفة حتى الآن.

بعض هذه البنى التحتية خففت من القيود المفروضة على حرية تنقل الفلسطينيين وضمنت التواصل بين التجمعات السكانية التي كانت منفصلة عن بعضها البعض. لكن هذا التحسين جاء على

من الحواجز العسكرية والقيود يعمل على تجزئة وتفتيت مناطق الضفة الغربية ويؤثر على حرية تنقل غالبية الفلسطينيين في الضفة الغربية.

حساب تعميق إضافي لنظام القيود التي تستثني الفلسطينيين من أجزاء هامة من شبكة الطرق الرئيسية وتقيّد تحركاتهم على أجزاء أخرى. إضافة إلى ذلك، يمكن أن يترك بناء الطرق الحيوية إبعادا اجتماعية واقتصادية وبيئية إضافية على الفلسطينيين الأمر الذي لم يتم تقييمه حتى الآن.

بعد ثمان أعوام من فرض نظام الإغلاق في الضفة الغربية يعتبر اليوم هذا النظام التي كانت السلطات الإسرائيلية قد بررته في السابق انه رد إسرائيلي عسكري قصير الأمد على الاشتباكات العنيفة والهجمات على المدنيين الإسرائيليين نظاماً متعدد الطبقات



الشارع البديل في بدو



## ملحق رقم 1 : موجز اقليمي

**شمال الضفة الغربية** (محافظة جنين، طوباس، طولكرم، نابلس، سلفيت، قلقيلية)

سجل مكتب الأمم المتحدة لتنسيق الشؤون الإنسانية وجود 244 وسيلة اغلاق (عائق) في شمال الضفة الغربية، يشمل هذا الرقم 32 حاجز عسكري. مما يمثل ارتفاع بنسبة 9% مقارنة مع الرقم المسجل في نهاية فترة التقرير السابق. وقد جاء هذا التغيير بسبب إزالة 20 عائق ووضع 40 عائق جديد.

تسليط الضوء على بعض الحواجز العسكرية:

- حاجز بيت ايبا: مسار للحالات الإنسانية افتتح بتاريخ 8 آب للمركبات الخارجة من نابلس. بالنسبة للمركبات الداخلة إلى نابلس، هناك مسار واحد فقط بالقرب من انقسام الحاجز إلى قسمين، احدهما للحالات الإنسانية. لكن في حال وجود طابور طويل، لا تتمكن المركبات من الوصول إلى المسار الثاني.
- حاجز الجلطة: يسمح لعدد محدود من الفلسطينيين من حاملي الجنسية الإسرائيلية (150-100) بالعبور بشكل يومي عبر هذا الحاجز الذي يقع على الخط الأخضر لكن سيراً على الأقدام. في حين جاءت هذه الخطوة لتحسين الأوضاع التجارية في مدينة جنين إلا أن ذلك ترك ذلك أثراً محدوداً بسبب نقص المركبات التي تسهل عمليات الشراء والنقل.
- حاجز عوارتا: أعلن الجيش الإسرائيلي عن خطط لتوسيع هذا الحاجز الذي يعمل كنقطة لتحميل وتفريغ البضائع ضمن نظام "من شاحنه الى شاحنه" من وإلى مدينة نابلس. وبينما تصرح السلطات أن التوسيع سيخفف من القيود المفروضه على التنقل عبر الحاجز إلا أن هناك قلق من أن الأشغال ربما ستؤدي إلى تعميق وإبقاء هذا الحاجز بشكل دائم.
- حاجز حواره: بتاريخ 5 أيلول، سمح الجيش الإسرائيلي للفلسطينيين من حاملي الجنسية الإسرائيلية بالدخول إلى مدينة نابلس مع مركباتهم لأول مرة منذ ثمان سنوات. عدد المركبات ذات لوحات التسجيل الصفراء التي دخلت إلى المدينة كان محدوداً.
- قام الجيش الإسرائيلي بتمديد ساعات عمل كافة الحواجز حول نابلس لمدة ساعة واحدة لكن الطوابير الطويلة ما زالت تلاحظ.

**وسط الضفة الغربية وغور الأردن (محافظة رام الله، القدس وأريحا)**

سجل مكتب الأمم المتحدة لتنسيق الشؤون الإنسانية وجود 152 عائق في وسط الضفة الغربية، بما يتضمن 32 حاجز عسكري تحت سيطرة الجيش. يمثل ذلك زيادة بنسبة 19% مقارنة مع الرقم المسجل في نهاية فترة التقرير السابق. وقد جاء هذا التغيير بسبب إزالة 15 حاجز، بما يتضمن حاجز تحت سيطرة الجيش، وإقامة 39 حاجز جديد، بما يتضمن حاجزين تحت سيطرة الجيش.

الحاجز العسكري الذي ازالته السلطات الأسرائيلية (رافات-المصيون) كان يقيّد حرية التنقل بين جيب في الجدار ورام الله (أنظر القسم الأول أعلاه). قام الجيش باضافة حاجزين:

- حاجز نعلين: بتاريخ 4 آب، قام الجيش الإسرائيلي بوضع حاجز عسكري جديد على مدخل قرية نعلين (رام الله) كرد على التظاهرات شبه اليومية المناهضة لبناء الجدار. وفي الأيام التي تنظم فيها التظاهرات، يسمح الجيش بمرور سكان قرية نعلين فقط من طريق رقم 446.
- حاجز بيت اكسا: بتاريخ 10 أيلول، قامت شرطة حرس الحدود الإسرائيلي بتحديث حاجز عسكري طيار على الطريق الرابط بين قريتي بدو وبيت اكسا في الجانب الغربي من محافظة القدس. يسمح لسكان القرى السبعة داخل جيب بدو بالمرور إلى قرية بيت اكسا. وقد ذكر مكتب التنسيق والارتباط الإسرائيلي إلى مكتب الأمم المتحدة لتنسيق الشؤون الإنسانية انه وضع هذا الحاجز لمنع الفلسطينيين من التسلل إلى

إسرائيل. بالرغم من الضمانات التي تحدث عنها مكتب الارتباط الإسرائيلي حول السماح لمعلمي المدارس الأبتدائيّة والثانوية في بيت اكسا بالمرور إلى القرية، أشار المعلمون أنهم منعوا من الدخول في بعض الأيام منذ بدء العام الدراسي الحالي.

تسليط الضوء على بعض الحواجز العسكرية:

- حاجز ريمونيم / الطيبة الجزئي: لم يتواجد جنود الجيش الإسرائيلي على هذا الحاجز منذ إغلاق طريق المعرجات المجاور والمؤدي إلى أريحا لأغراض التحديث بتاريخ 21 تموز مما سمح حرية المرور عبره. شمل هذا الحاجز في قائمة 61 حاجز أعلن الجيش الإسرائيلي انه قد ازالها في شهر آذار 2008 (أنظر القسم الأول أعلاه) لكن بقيت معظم البنى التحتية في مكانها واستمر تواجد الجنود على الحاجز بشكل عشوائي.
- حاجز البحر الميت (هعرافا) الجزئي: ما زال هذا الحاجز يمنع الفلسطينيين من الوصول إلى البحر الميت خلال عطل نهاية الأسبوع (بين عصر يوم الخميس لغاية مساء يوم السبت) وخلال الأعياد اليهودية.
- حاجز نقطة الارتباط أريحا: بعد إغلاق طريق المعرجات إلى رام الله بسبب أعمال الترميم والتحديث، تم تسيير كافة حركة السير من وإلى أريحا إلى هذا الحاجز الذي لا يستطيع تحمل ازدياد حجم وحركة السير. وقد وصل التأخير إلى أكثر من ساعة واحدة خلال فترات الازدحام.
- حاجزا الحمرا وتياسير: لا يوجد تحسن يذكر وغالباً ما يحصل تأخير طويل. يطلب إبراز تصاريح لمركبات الضفة الغربية للعبور إلى غور الأردن عبر الحاجزين إلا في حالة كان صاحب المركبة من سكان غور الأردن. وقد اصدرت السلطات الإسرائيليّة عشرة تصاريح فقط.
- بوابات الجدار: في الجانب الغربي من محافظة القدس هناك خمس بوابات "تتطلب تنسيق مسبق" على طول الجدار والتي لا تفتح بشكل منتظم وتعيق هذه البوابات ما لا يقل عن 300 عائلة مزارعين من الوصول إلى أراضيهم. خلال فترة التقرير الحالي، تدهور الوضع بسبب تقليص أوقات فتح البوابات من خمسة أيام في الأسبوع إلى ثلاثة أيام، بالإضافة إلى الإجراءات التشغيلية التعسفيّة.

## جنوب الضفة الغربية (محافظة بيت لحم والخليل)

سجل مكتب الأمم المتحدة لتنسيق الشؤون الإنسانية وجود 234 عائق جنوب الضفة الغربية، بما يتضمن 29 حاجز عسكري تحت سيطرة الجيش. يمثل ذلك تناقص بنسبة 10% مقارنة مع الرقم المسجل في نهاية فترة التقرير السابق. وقد جاء هذا التغيير بسبب إزالة 47 حاجز، وإقامة 22 حاجز جديد. تجدر الإشارة إلى انه ما لا يقل عن ثلاثة من الحواجز التي أزيلت في محافظة بيت لحم تم استبدالها بالجدار مما أبقى المسارات المعنية مغلقة.

خلال الأسبوع الأول من أيلول، أزال الجيش الإسرائيلي تسعة حواجز في مناطق مختلفة على ثلاث طرق رئيسية (365، 35، 60) بما يتضمن بوابتين وثلاث جدران ترابية وأربعة كتل ترابية. اثر هذه الخطوات كان محدودا جدا لان هذه البوابات كانت غالبا مفتوحة والكتل الترابية كانت تسوى في الأرض باستثناء واحدة اغلقت المسار إلى حي تعيش فيه 60 عائلة.

وفي نفس الفترة قام الجيش الإسرائيلي بتخفيف القيود المفروضه على الوصول بين مدينة الخليل وطريق رقم 35 عبر مفترق راس الجورة مما أدى إلى تحسن ملحوظ في حركة الشاحنات التجارية بين الخليل وإسرائيل (أنظر القسم الأول أعلاه). جاء هذا التخفيف ليحل مكان تخفيف سابق حيث تم فتح البوابة المؤدية إلى نفس الطريق (بوابة فرش الهوا أو يهودا). ولاحقاً قام الجيش بإغلاق البوابة بعد فتح مفترق راس الجورة.

في الفترة بين منتصف تموز إلى نهاية شهر آب، قام الجيش الإسرائيلي بوضع عشر كتل ترابية جديدة في منطقة بطا التي تغلق ثلاث مسارات

رئيسية إلى قرى ليست مرتبطة بشبكة المياه والتي قد تضررت بشكل كبير من الجفاف. وقد منعت هذه الكتل الترابية تنفيذ خطة لتزويد هذه القرى بمياه عبر الشاحنات. وقد أخبر مكتب الارتباط الإسرائيلي مكتب الأمم المتحدة لتنسيق الشؤون الإنسانية أنه وضع هذه الكتل لمنع العمال الفلسطينيين من الدخول إلى إسرائيل بشكل غير قانوني. كما قام الجيش بوضع عوائق جديدة على أربع طرق زراعية تؤدي إلى بوابة الجدار غرب محافظة الخليل مما أعاق جهود المزارعين من الوصول إلى أراضيهم ما وراء الجدار خلال موسم قطف الزيتون القادم.

تسليط الضوء على بعض الحواجز العسكرية:

- حاجز الفوار الجزئي: خلال فترة التقرير الحالي، انتشر جنود الجيش الإسرائيلي على هذا الحاجز بشكل متكرر. يقع هذا الحاجز على مفترق طرق رئيسي ويسيطر على حرية تنقل 170,000 مواطن فلسطيني في مدينة الخليل، يطا، السموع، الضاهرية، و15 قرية أخرى على طريق رقم 60. وفي عدة مناسبات، أشار الفلسطينيون إلى ممارسات عدائية ومصادرة بطاقات الهوية من قبل الجنود.
- حاجز جسر حلحول الجزئي: في شهري تموز وأب، حصل تدهور إضافي في عملية المرور عبر هذا الحاجز طبقاً للتقارير. انتشر الجيش على الحاجز بشكل يومي مما أدى إلى اصطفا المواطنين في طوابير طويلة وصلت إلى كيلومتر واحد وقد اضطر التجار نقل السلع عبر نظام "من شاحنه الى شاحنه". سمح الجيش لمركبات الأمم المتحدة والمنظمات الإنسانية بالتقدم إلى طليعة الطوابير بعد إجراء تنسيق مسبق مع مكتب الارتباط الإسرائيلي. وقبل افتتاح مفترق راس الجورة مؤخراً، اعتبر هذا الجسر المسار الوحيد الذي يربط الخليل بمنطقة الشمال.



## ملحق رقم 2: بوابات الجدار

إعاق بناء الجدار وصول الفلسطينيين الى عدد كبير من الطرق الزراعية وموارد المياه التي كانوا يستخدمونها في السابق. قام الجيش الإسرائيلي بتركيب 56 بوابة تسمح للفلسطينيين، وتحديدًا المزارعين منهم، بالوصول إلى الأراضي المعزولة الواقعة بين الجدار والخط الأخضر. تصنف هذه البوابات اعتماداً على أسلوب ووتيرة فتحها - يومياً، أسبوعياً أو موسمياً - والإجراءات المطلوبة من الفلسطينيين للعبور.

في شمالي الضفة الغربية، حيث تم الإعلان عن الأراضي بين الجدار والخط الأخضر على أنها مناطق عسكرية مغلقة طبقاً لأوامر عسكرية في شهر تشرين الأول 2003، يضطر من تزيد أعمارهم عن 12 عاماً الحصول على تصريح "زائر" للوصول إلى الأراضي الواقعة في المناطق المغلقة. أما في المواقع حيث لم يتم الإعلان عنها كمناطق عسكرية مغلقة، على سبيل المثال رام الله، يعتمد الوصول إلى الأراضي المعزولة على بطاقة الهوية وقائمة بالأسماء المسموح لهم بالدخول تكون عادةً موجودة على البوابات التي تفتح على أساس تنسيق مسبق مع مكتب الارتباط الإسرائيلي.

إن المتطلبات التي يتوجب على الفلسطينيين تلبيتها من أجل العبور وساعات فتح البوابات والقيود المفروضة على المركبات والمعدات والمواد أدت إلى تخفيض كبير في الوقت المتاح للزراعة مما عاد بنتائج سلبية على حياة ومعيشة المزارعين. سيقوم مكتب الأمم المتحدة لتنسيق الشؤون الإنسانية بإدراج هذه النقاط في دراسته حول الإغلاق من الآن فصاعداً.

في الجدول أدناه قائمة بنقاط العبور التي تتيح للفلسطينيين الوصول إلى التجمعات السكانية والأراضي المعزولة بسبب الجدار. لا تتضمن القائمة البوابات العسكرية التي يمنع الفلسطينيون من استخدامها ونقاط العبور التي أقيمت على الجدار لتسيير حركة تنقل الفلسطينيين

العدد	الوصف	النوع
11	مفتوحة بشكل يومي عادة لمدة ساعة واحدة في الصباح الباكر وفي الظهر والعصر للسماح للمزارعين حاملي التصاريح المناسبة بالعبور إلى أراضيهم في المناطق المغلقة. أقلية من حاملي التصاريح من مربي المواشي يسمح لهم بالمبيت في أراضيهم	البوابات الزراعية
7	تفتح بشكل موسمي عادة خلال موسم الحصاد وقطف الزيتون للسماح للمزارعين بالوصول إلى أراضيهم، ويوم إلى ثلاثة أيام أسبوعياً خلال العام للسماح بالاهتمام بالأرض.	بوابات موسمية/أسبوعية
12	تفتح فقط خلال موسم الزيتون (تشرين الأول - كانون الأول) - بين أسبوع إلى شهر واحد	بوابات موسمية
25	حرية المرور لا تعتمد على التصاريح بل على بطاقة الهوية و/أو قائمة بأسماء موجودة على البوابة. تفتح البوابات عبر تنسيق مسبق مع مكتب الارتباط بشكل موسمي عادةً وأحياناً عدد من الأيام في الأسبوع	بوابات على أساس التنسيق المسبق
1	بوابة بلعين مفتوحة 24 ساعة في اليوم بعد صدور قرار محكمة العدل العليا الإسرائيلية	بوابات أخرى
56		المجموع

## ملحق رقم 3: عدد المسارات الرئيسية والبديلة إلى المدن الأكثر ازدحاماً على أساس المكانة

المسارات الثانوية/البديلة التي أغلقت (2008)	المسارات الثانوية/البديلة التي أنشئت	المسارات الرئيسية المغلقة (2008)	المسارات الرئيسية ما قبل عام 2000	عدد السكان (2006)	المدينة
1	1	2	2	19,694	قباطية
1	1	3	3	25,595	الرام وضاحية البريد
0	1	6	6	45,463	طولكرم
0	7	5	5	42,853	يطا
2	5	2	2	21,803	ححول
3	3	3	3	17,398	العيزرية
3	3	4	4	21,897	أريحا
0	0	4	4	44,709	قلقيلية
0	0	3	3	9,756	سلفيت
1	5	3	3	28,568	الضاهرية
0	2	2	2	18,826	اذنا
0	0	4	4	35,760	جنين
4	6	3	3	18,883	بني نعيم
3	5	2	2	17,951	السموع
2	4	3	3	21,554	دورا
4	5	10	10	178,046	الخليل
1	3	5	5	29,927	بيت لحم
0	0	8	8	134,116	نابلس
<b>24</b>	<b>51</b>	<b>72</b>	<b>72</b>	<b>732,799</b>	<b>المجموع</b>

## ملحق رقم 4: أسلوب البحث والتعريفات

## أسلوب البحث

يقوم مكتب الأمم المتحدة لتنسيق الشؤون الإنسانية بمراقبة وتحديد مواقع حواجز الإغلاق في الضفة الغربية بشكل منتظم. يتواجد طاقم من العاملين الميدانيين من ذوي الخبرة والمعرفة في الضفة الغربية على كل طريق معبد وكافة الطرق غير المعبدة وغالبية المسارات الثانوية في المناطق التي يقوم المكتب بتغطيتها. تستغرق الدراسة ما يقرب من عشر أيام عمل كاملة ضمن أربعة طواقم. يسافر كل طاقم بمركبة ذات دفع رباعي مجهز بنظام متطور من نظام التحديد الجغرافي وآلة تصوير.

وفي كل مرة يتم تحديد عائق مهم، يقوم الطاقم بتسجيل موقعه باستخدام وحدة التحديد الجغرافي من أجل تحديدها في الخريطة مستقبلاً كما ويلتقط الطاقم صورة للموقع. ثم يتم تصنيف الموقع طبقاً لتعريفات محددة مسبقاً كما سيتم وصفه وأدناه ويتم منح الموقع اسم محدد على أساس مجموعة من الطرق الرئيسية الأقرب أو القرى الأقرب أو المحافظة مع تأكيد من المكتب الميداني. يعد ذلك تقوم الطواقم بوصف الحاجز على أساس الأثر أو الإغلاق الذي يحدث على سبيل المثال: هل يعيق هذا العائق حركة المرور من قرية إلى طريق رئيسي، ما هو الرابط بين بلدين وما إمكانية الوصول من طريق زراعي إلى أرض زراعية. في النهاية يقوم الطاقم بإدخال السجلات، بما يتضمن رقم الصورة، على ملف في نظام التحديد الجغرافي اعتماداً على قائمة معدة مسبقاً لتجنب الأخطاء.

يقوم المكتب باحتساب الحواجز التي تعيق بشكل فعال مرور المركبات على طريق معبد أو غير معبد. الحواجز التي تبعد 50 متر عن حاجز آخر على نفس المسار يتم احتسابها كحاجز واحد.

يتم تنزيل ملفات نظام التحديد الجغرافي بشكل يومي على الحاسوب باستخدام برنامج حاسوب خاص لتحميل المعلومات بشكل مباشر إلى الخرائط. يقوم المكتب بطباعة الخرائط ويتم تدقيقها ومقارنتها بشكل مشترك مع البيانات الميدانية من قبل مختص في نظام التحديد الجغرافي وموظفو الطاقم الميداني. في حال وجود أي استفسار، يقوم الموظفون الميدانيون بالتأكد من خلال القيام بجولات ميدانية إضافية لضمان مجموعة كاملة ودقيقة من البيانات.

تجدر الإشارة إلى أن دراسة مكتب الأمم المتحدة لتنسيق الشؤون الإنسانية مكثفة ومفصلة لكنها ليست بالضرورة شاملة، إذ لا يتم ملاحظة مسارات صغيرة في بعض الأحيان. لذلك يقوم مكتب الأمم المتحدة لتنسيق الشؤون الإنسانية بتحديد واحتساب غالبية الحواجز لكن الأرقام المعطاة لا تعطي الصورة الكاملة لعدد الحواجز.

يقوم المكتب بتسليم تصنيف كامل للاغلاقات مع بيانات المواقع وإحداثيات نظام التحديد الجغرافي والصور إلى مكتب الارتباط التابعه للجيش الإسرائيلي الواقع في بيت ايل. ويمنح الجيش فترة متفق عليها تصل إلى أسبوعين للتدقيق في البيانات وإبداء الملاحظات التي يتم أخذها بعين الاعتبار قبل الطباعة النهائية للخرائط.

## التعريفات

- الحواجز العسكرية تتكون من عنصرين: أولاً، بنية تحتية تقيّد حرية تنقل المركبات والمشاة. العنصر الثاني يتعلق بتواجد دائم لأفراد الأمن الإسرائيلي (على سبيل المثال، الجيش الإسرائيلي، شرطة حرس الحدود، الشرطة المدنية، شركة أمن خاصة). يقوم أفراد الأمن الإسرائيلي بفحص وثائق الأشخاص العابرين للحاجز العسكري كما ويقومون بتفتيش المركبات والأمتعة الشخصية.
- الحواجز العسكرية الجزئية مكونة من بنية تحتية مشابهة للحواجز العسكرية لكن وجود أفراد الأمن الإسرائيلي لا يكون دائم. وفي أغلب الأحيان تقام الحواجز العسكرية الجزئية على جانب الطريق وبذلك لا تعيق حركة السير. وعند وجود أفراد الأمن الإسرائيلي، تعمل الحواجز الجزئية مثل الحواجز العسكرية الكاملة كما هو مشار إليه أعلاه. وفي غياب أفراد الأمن، تكون حركة السير سلسه نسبياً.
- الكتل الترابية عبارة عن كتلة من التراب أو القمامة أو الصخور تضعها جرافات الجيش الإسرائيلي لمنع المركبات من عبور طريق أو مسار. عند وجود عدد من الكتل الترابية التي تبعد كل منها 50 متر عن الأخرى وتعيق نفس المسار فإنها تحتسب حاجز إغلاق واحد. وفي حال إزاحة كتلة ترابية إلى جانب الطريق (من قبل الجيش الإسرائيلي أو المواطنين الفلسطينيين) أو في حال فتح مسار بديل وتمكن المركبات من المرور، لا يقوم المكتب بتسجيل هذه الكتلة على أنها عائق. غالباً ما تحدث إزالة للكتل الترابية أو تخطيها ومن ثم يقوم الجيش بإعادة بنائها أو توسيعها. مما يفسر سبب وجود بعض هذه الكتل على خريطة ما ومن ثم تختفي على خريطة لاحقة وتظهر مرة أخرى في خريطة ثالثة.
- الكتل الإسمنتية تتكون من كتلة إسمنتية واحدة أو أكثر وهي مثل الكتل الترابية بحيث تستخدم لمنع المركبات من الوصول إلى الأراضي أو الطرق. مثل الكتل الترابية في كافة الجوانب الأخرى.
- الخنادق: يقوم الجيش بحفرها على الأرض اليابسة أو على جانب الطريق لمنع المركبات من تخطي حاجز إغلاق على الطريق.
- بوابات الجدار: عبارة عن بوابات من المعدن تستخدم لمنع العبور عبر مسار. عدد كبير من هذه البوابات مغلقة بشكل دائم في حين يقوم الجيش بفتح البوابات الأخرى في أغلب الأوقات ويغلقها من وقت إلى آخر. تظهر كافة البوابات على الخرائط على أنها عوائق، بما فيها البوابات التي مكتب الأمم المتحدة لتنسيق الشؤون الإنسانية بتسجيلها على أنها مفتوحة. تتوقف هذه البوابات عن الظهور في الخرائط عندما يقوم الجيش بازالتها بشكل نهائي.
- الحواجز على الطرق التي تتكون من جدران ترابية متواصلة، سياج أو جدار من الاسمنت يسير بمحاذاة طريق. ولكي يتم تصنيفها على أساس حواجز، يجب أن تكون البنية التحتية غير مرتبطة بالأمان ويجب أن تكون أطول من 100 متر ويجب أن تعيق حرية المرور للأفراد والمركبات أو الماشية إلى أو عبر طريق معين.



## الهوامش

1. الحاجز العسكري الآخر موجود في محافظة الخليل (حاجز ترقوميا القديم) وقد قام الجيش بتفكيكه ووضعه على بعد 1,3 كم عن الحاجز القديم. لذلك، لم يتم إدراج هذا الحاجز في إطار الحواجز التي أزيلت.
2. يتضمن هذا التصنيف الحواجز التي منعت الوصول إلى مناطق عسكرية مغلقة أو مستوطنات، أو التي كانت في وسط حقل زراعي.
3. بتاريخ 28 نيسان أي خلال نهاية فترة التقرير السابق، قام الجيش بفتح حاجز عصيرة الشمالية الذي يقيد حرية التنقل بين مدينة نابلس وتوسعته قرى شمال المدينة ذات تعداد سكاني يصل إلى 30,000 نسمة وذلك بين الساعة الخامسة صباحاً والحادية عشرة ليلاً.
4. للحصول على وصف لأسلوب العمل وتعريف لمختلف أنواع وسائل الإغلاق والحواجز، أنظر ملحق رقم 4.
5. في حين وصل عدد الإغلاقات المشار إليها في تقرير الفترة السابقة إلى 607، بينت مراجعة لاحقة بينت أن حاجز واحد تم تسجيله في الدراسة شطب بطريق الخطأ في التقرير النهائي وتم تصنيف ثلاث حواجز كبوابات ولم يتم احتسابها في التعداد. لذلك، فإن الرقم النهائي هو 611 وليس 607.
6. لا يتضمن هذا الرقم كافة الحواجز التي أزالها الجيش الإسرائيلي وحسب (بالرغم من الإعلان الرسمي) بل يتضمن أيضاً الحواجز التي أزالها الفلسطينيون والتي لم يقم الجيش بإعادة إغلاقها. كما يتضمن الرقم الحواجز التي استئنيت من خريطة مكتب الأمم المتحدة لتنسيق الشؤون الإنسانية بعد إعادة تصنيف الحواجز على أنها ليست بذات قيمة. الحالة الأخيرة تحصل عندما يصبح مسار مغلق غير ذي قيمة بسبب فتح المسار الرئيسة الأصلي.
7. من أجل الحصول على تفاصيل الوضع والتغيرات الحاصلة خلال فترة التقرير على أساس المنطقة، الرجاء الرجوع إلى ملحق رقم 1.
8. سيتم مراجعة هذه البوابات بشكل منتظم لكنها لن تحسب في المجموع الكلي وستشير التقارير إليها بشكل منفصل. أنظر إلى ملحق رقم 2 لمزيد من الوصف لأنواع نقاط العبور.
9. إضافة إلى ذلك، تقع تسعة حواجز عسكرية رئيسية في مناطق مختلفة من H2، التي تم احتسابها وتضمينها في دراسات سابقة وحالية لمكتب الأمم المتحدة لتنسيق الشؤون الإنسانية مما يرفع عدد الحواجز في منطقة H2 إلى 78.
10. هناك جدول بالمدن في هذه الدراسة والذي يشمل عدد المسارات إلى كل مدينة وتجمع سكاني كما يرد في ملحق رقم 3. تم استثناء رام الله والبييرة من الدراسة بسبب مشاكل متعلقة بأسلوب البحث.
11. حول المشاكل المتعلقة بهذا النوع من الطرق، الرجاء متابعة القسم الرابع أدناه.
12. صرحت السلطات الإسرائيلية ان هذه القيود ضرورية لحماية المواطنين الأسرائيليين الذين يسكنون في مستوطنات الضفة الغربية والقدس الشرقية وفي اسرائيل من الهجمات التي يقوم بها المقاتلون الفلسطينيون
13. عند انتهاء هذا الجزء، 9,5% من الضفة الغربية ستقع بين الجدار والخط الأخضر. وقد صرحت الحكومة الإسرائيلية مرات عدة أن هدف بناء الجدار هو منع الهجمات على المدنيين الإسرائيليين وان مسار الجدار يتحكم به الاعتبارات الأمنية فقط. لكن وطبقاً لتقارير إعلامية إسرائيلية، قال رئيس هيئة الأركان في الجيش الإسرائيلي أن مسار الجدار قضية سياسية ولذلك يجب تحديد هذا المسار من قبل الحكومة. أنظر هارتس، 27 تموز، 2008.
14. طبقاً لدراسة الأمم المتحدة في العام 2007 في شمالي الضفة الغربية، يحصل أقل من 20% ممن كانوا يزرعون أراضيهم في تلك المناطق قبل اكتمال الجدار على تصاريح للوصول إلى مزارعهم وآبار المياه الخاصة بهم. أنظر مكتب الأمم المتحدة لتنسيق الشؤون الإنسانية، الأثر الإنساني للجدار، تموز، 2008، تقرير محدث رقم 8.
15. مكتب الأمم المتحدة لتنسيق الشؤون الإنسانية، الأثر الإنساني للمستوطنات الإسرائيلية والبنى التحتية الأخرى في الضفة الغربية على الفلسطينيين، تموز، 2007، ص. 43-42. متوفر على الموقع التالي: <http://ochaopt.org>
16. بالرغم من عدم تنفيذه بشكل كلي، يؤثر هذا المنع على الحياة ومصدر دخل التجمعات السكانية الفلسطينية وتربية المواشي والبدو تحديداً.
17. مكتب الأمم المتحدة لتنسيق الشؤون الإنسانية، الأثر الإنساني للمستوطنات الإسرائيلية على الفلسطينيين، نفس المصدر.
18. الاستيطان داخل منطقة محتلة غير قانوني طبقاً للقانون الدولي. وبطبيعته فإن الاحتلال العسكري ينظر إليه على أنه مؤقت. معاهدة جنيف الرابعة (المادة 49) المتعلقة بحماية المدنيين في أوقات الحرب تمنع بشكل واضح وتام نقل السكان المدنيين للقوة المحتلة إلى الأراضي التي تحتلها مما يجعل عملية إنهاء الاحتلال عملية أصعب. إن الوضع غير القانوني للمستوطنات الإسرائيلية تم تأكيده من قبل مجلس الأمن الدولي (قرار 466 بتاريخ 22 آذار 1979) ومحكمة العدل الدولية (الأثار القانونية لبناء الجدار في الأراضي الفلسطينية المحتلة، 9 تموز، 2004).
19. مجال الأوامر العسكرية التي تمنع دخول الفلسطينيين إلى المستوطنات الإسرائيلية أوسع بكثير وينطبق على كافة المجالات داخل الحدود البلدية للمستوطنات التي تخرج عن إطار حدودها الخارجية. لكن عملياً ينفذ هذا المنع داخل الحدود الخارجية للمستوطنات. لمزيد من التفاصيل، أنظر بيتسيلم - اقتطاع الأرض - سياسة المستوطنات الإسرائيلية في الضفة الغربية، أيار 2002.
20. مكتب الإحصاء المركزي الإسرائيلي، نشرة إحصائية شهرية، متوفرة على الموقع التالي: [http://www.cbs.gov.il/www/yarhon/04\\_e.htm](http://www.cbs.gov.il/www/yarhon/04_e.htm). إضافة إلى ذلك، ارتفع عدد سكان هذه المستوطنات خلال هذه الفترة بنسبة 4,6% بالمقارنة مع معدل 1,6% نسبة نمو سكاني في إسرائيل. تقديرات جهاز الإحصاء المركزي الإسرائيلي لنهاية عام 2007 أشارت إلى وجود 276,100 مستوطن فيما وصل الرقم في نهاية حزيران 2008 إلى 282,500 مستوطن. متوفر على العنوان التالي: [http://www.cbs.gov.il/population/new\\_2009/table1.pdf](http://www.cbs.gov.il/population/new_2009/table1.pdf)
21. بيتسيلم، ممنوع الوصول، الإجراءات الإسرائيلية لمنع الفلسطينيين من الوصول إلى الأراضي حول المستوطنات، أيلول 2008، متوفر على الموقع التالي: [http://www.btselem.org/english/publications/summaries/200809\\_access\\_denied.asp](http://www.btselem.org/english/publications/summaries/200809_access_denied.asp)
22. فيما يتعلق بنوع الحاجز (المعروف أيضاً بالإغلاقات الأفقية)، المقاطع التي تغلق المسار إلى طريق آخر تحتسب في دراسة الإغلاق التابعة لمكتب الأمم المتحدة لتنسيق الشؤون الإنسانية في حين المقاطع التي تمنع الوصول إلى الأرض الزراعية أو المبني عليها لا تحتسب.
23. فرض نظام منع التجوال على منطقة تؤثر على عدة أحياء يحتسب كحالة واحدة.
24. هارتس، الملحق الاقتصادي، 22 أيار 2008.
25. نفس المصدر، هذا التقدير يتضمن تكلفة البوابات الزراعية في الجدار أيضاً.