



تقرير خاص

حزيران/يونيو 2010



'Atara partial checkpoint (only occasionally staffed) : controls Ramallah northern entrance

تطورات إمكانية التنقل والوصول في الضفة الغربية

ما بين أبريل/نيسان 2009 وأيار/مايو 2010، وهي الفترة التي أجرى فيها مكتب تنسيق الشؤون الإنسانية في الأراضي الفلسطينية المحتلة مسحاً شاملاً حول الإغلاق.

هذا التقرير يوفر بيانات وتحليلات حول التوجهات الرئيسية المتعلقة بنظام القيود المفروضة على إمكانية التنقل والوصول داخل مناطق الضفة الغربية الذي طبّقته السلطات الإسرائيلية

بالرغم من ذلك لم يطرأ أي تحسّن ملموس على وصول الفلسطينيين إلى مناطق تقع خلف الجدار بما فيها القدس الشرقية، وإلى الأراضي والمجتمعات الريفية في غور الأردن. بالإضافة إلى ذلك، ما زالت قدرة الفلسطينيين على استخدام وتطوير الموارد في هذه المناطق، إلى جانب مناطق أخرى في المنطقة (ج)، محدودة للغاية.

وما زال وصول الفلسطينيين الذين يحملون بطاقات هوية الضفة الغربية، وحصلوا على تصريح دخول، إلى القدس الشرقية محصور بثلاث حواجز من مجمل الستة عشر حاجزاً التي تقع على طول الجدار. وكما هو الحال منذ عدة سنوات، يجعل الازدحام، وإجراءات التفتيش والإجراءات الأمنية المتعددة من الدخول إلى القدس الشرقية تجربة طويلة وصعبة. وقد كان لتقييد الدخول إلى القدس الشرقية أثر سلبي عميق على المرضى والفرق الطبية التي تحاول الوصول إلى المستشفيات الفلسطينية التخصصية الستة التي تقع في المدينة، إلى جانب المسلمين والمسيحيين الذين يريدون بالوصول إلى الأماكن المقدسة في القدس.

وحتى نهاية الفترة التي شملها التقرير، اكتمل بناء ما يقرب من 60 بالمائة من الجدار؛ مع العلم أن 85 بالمائة من مساره الكامل قائم على أراضي داخل الضفة الغربية، وهو مناقض للرأي الاستشاري الذي أصدرته محكمة العدل الدولية في تموز/يوليو 2004. وبالرغم من توقّف بناء الجدار في معظم المناطق، إلا أنه تمّ توسيع نظام التصاريح المتعلق به والذي يقيد الوصول إلى المناطق المغلقة التي تقع خلف الجدار ("منطقة التماس") ليشمل محافظات رام الله، والخليل، وأجزاء من سلفيت، وبيت لحم، والقدس. علماً بأن هذا النظام مطبّق في شمال الضفة الغربية منذ عام 2003. وبناء على هذا النظام، أصبح المزارعون الذين كانوا يستطيعون في السابق الوصول إلى المناطق الزراعية الواقعة خلف الجدار بناء على عملية تنسيق بسيطة نسبياً، أصبحوا يطالبون تدريجياً بالتقدّم بطلبات للحصول على تصاريح زيارة. إنّ متطلبات نظام التصاريح الشاقّة، إلى جانب المحصول النزر لموسم الزيتون في عام 2009، أديا إلى انخفاض حاد في عدد الأشخاص الذين يصلون إلى الأراضي التي أعلن عنها حديثاً "منطقة تماس" مقارنة بالعام الماضي.

هذا التقرير يوفر بيانات وتحليلات حول التوجهات الرئيسية المتعلقة بنظام القيود المفروضة على إمكانية التنقل والوصول داخل مناطق الضفة الغربية الذي طبّقته السلطات الإسرائيلية ما بين أبريل/نيسان 2009 وحتى آذار/مارس 2010، وهي الفترة التي أجرى فيها مكتب تنسيق الشؤون الإنسانية في الأراضي الفلسطينية المحتلة مسحاً شاملاً حول الإغلاق.

خلال الفترة التي شملها هذا التقرير، طبّقت السلطات الإسرائيلية سلسلة من التدابير التي سهلت حرية تنقل الفلسطينيين ما بين المراكز الحضرية وخصوصاً في الشمال. وتضمّنت هذه التدابير إزالة عدد من معيقات الحركة؛ وتحويل ستة من الحواجز الرئيسية إلى حواجز جزئية تصبح مأهولة بالجنود لأغراض محددة فحسب؛ وتخفيف إجراءات العبور على بعض الحواجز الدائمة؛ ورفع متطلبات التصاريح عن السيارات المسافرة من مدينة نابلس وإليها؛ وفتح ثلاثة مقاطع طرق لاستخدام الفلسطينيين. وتضاف هذه التدابير المذكورة أعلاه إلى تدابير أخرى مشابهة نفذتها السلطات الإسرائيلية في مطلع عام 2008، أدت إلى انخفاض كبير في الوقت الذي يستغرقه السفر ما بين العديد من المدن والبلدات الفلسطينية، بالإضافة إلى تخفيف مستوى الاحتكاك بين الفلسطينيين والقوات الإسرائيلية على الحواجز. ونتيجة لذلك، تحظى شريحة كبيرة من المواطنين الفلسطينيين بوصول أفضل إلى الخدمات وأماكن العمل والأسواق.

ويبلغ عدد معيقات الحركة التي وثقها مكتب تنسيق الشؤون الإنسانية في الأراضي الفلسطينية المحتلة في نهاية الفترة المشمولة في هذا التقرير 505، وهو ما يمثل انخفاضاً من 626 معيق للحركة مسجّلة في آذار/مارس 2009 (انخفاض بنسبة 19 بالمائة).

أعلنت السلطات الإسرائيلية في 24 أيار/مايو 2010 عن حزمة تدابير تضمنت، على سبيل المثال لا الحصر، فتح شارع رئيسي يقع إلى الشرق من القدس أمام حركة مرور الفلسطينيين وإزالة 60 من متاريس الطرق. وفي حال تطبيقها، من المرجح أن تحسّن هذه التدابير بصورة أكبر من تنقل الفلسطينيين ما بين المراكز الحضرية وتخفف من العدد الإجمالي لمعيقات الحركة إلى أدنى مستوى لها منذ 2005.

المحتمل أن تُستخدم "كمسالك للفرار" السريع لمنفذي هجمات ضد مستوطنات مجاورة، أو ضد إسرائيليين مسافرين على الطرق المجاورة. وبغض النظر عن الاعتبارات الأمنية التي أدت إلى فرض هذه القيود، فلقد أدت إلى تقليص أو إلغاء حركة مرور الفلسطينيين في شوارع معينة، والتي تحولت، نتيجة لذلك، إلى "ممرات" سريعة مُسهّلة تنقل المواطنين الإسرائيليين ما بين المستوطنات وإسرائيل، وفي بعض الحالات، ما بين مختلف المناطق الواقعة داخل إسرائيل عبر الضفة الغربية.

وقد أدت هذه الظاهرة تدريجياً إلى توجيه حركة المرور الفلسطينية إلى شبكة من الشوارع الفرعية. وخلال الفترة التي شملها هذا التقرير، تمّ شقّ طرق جديدة وتحسين طرق وعرة أخرى في إطار عملية تطوير شبكة الشوارع الفرعية هذه، مما أدى إلى خلق وتعزيز مسالك بديلة "تعوض" فقدان إمكانية الوصول إلى الشوارع الرئيسية. وبذلك، تمثّل هذه الطرق تنمّة لإجراءات أخرى أدت إلى تحسين الوصول إلى الخدمات ومصادر كسب الرزق. إلا أنّ هذه الشبكة الفرعية من الطرق الجديدة والمحدّثة، تُرسخ في الوقت ذاته استثناء الفلسطينيين من الاستفادة من أجزاء هامة جداً من شبكة الشوارع الرئيسية، التي بات الإسرائيليون والمستوطنين الإسرائيليين المستخدمون الرئيسيون لها.

إنّ تسهيل تنقّل الفلسطينيين ما بين المراكز الحضرية هي خطوة مُرحّب بها. ولكن، ما زال هنالك حاجة إلى مزيد من التدابير من أجل إعادة حق للفلسطينيين في حرية التنقّل، إضافة إلى حقهم في السيطرة على الحيز في الضفة الغربية. يجب أن تتضمن الخطوات الأولية إزالة المزيد من معيقات الحركة التي تغلق المسالك الرئيسية المؤدية إلى المراكز الحضرية، وإبطال نظام التصاريح المتّصل بالجدار، وفتح "مناطق إطلاق النار"، و "المحميات الطبيعية" لاستخدام الفلسطينيين، ورفع القيود المفروضة على الوصول إلى غور الأردن وداخل مدينة الخليل، والتجميد الدائم لجميع النشاطات الاستيطانية.

خلال الفترة التي شملها التقرير، أزال الجيش الإسرائيلي 80 متراً من متاريس الطرق التي أعاقت وصول المركبات لعدد محدود من المزارعين إلى مناطق زراعية في المنطقة (ج). إلا أنه، لم يلاحظ أي تحسّن فيما يتعلق بالوصول إلى أراضي زراعية أوسع في منطقة غور الأردن. فالطرق المؤدية إلى هذه المنطقة ما زالت تحكمها أربعة حواجز دائمة تنفذ إجراءات رقابة مشددة، وتحظر وصول سيارات الفلسطينيين الخصوصية، باستثناء تلك التي تعود لسكان غور الأردن. وما زالت الالتفافات والتأخيرات الناجمة عن هذا الأمر تقوّض الظروف المعيشية للمزارعين الذين يتكبدون تكاليف نقل أعلى وقلة جودة وقيمة منتجاتهم الطازجة. بالإضافة إلى ذلك، شدّدت السلطات الإسرائيلية القيود المفروضة على الوصول إلى المناطق المُصنّفة "مناطق إطلاق نار" و "محميات طبيعية"، والتي تمثل مساحتها 26 بالمائة تقريباً من مساحة الضفة الغربية. واستهدفت التدابير المتبناة في هذا السياق بالأساس المجتمعات الرعوية الضعيفة التي تعيش في مثل هذه المناطق أو تستخدمها لرعي قطعان ماشيتها.

لم يطرأ أي تحسّن كذلك على الوصول إلى الأراضي الزراعية المجاورة للمستوطنات الإسرائيلية، وذلك نظراً للأسبجة التي نصبها المستوطنون حول هذه المناطق، إضافة إلى عمليات التخويف التي يُنفذونها. وقد طبّقت السلطات الإسرائيلية خلال السنوات القليلة الماضية نظام "تنسيق مسبق" سمح بوصول المزارعين الفلسطينيين إلى هذه المناطق بصورة محدودة، وخصوصاً خلال موسم قطف الزيتون. وتشير المعلومات التي جمعها مكتب تنسيق الشؤون الإنسانية إلى أنّ هذا النظام يُطبق حالياً في 57 مستوطنة وبؤرة استيطانية إسرائيلية.

لا تزال المستوطنات الإسرائيلية وتوسعها المستمر أكثر العوامل تأثيراً في تشكيل نظام القيود المفروضة على إمكانية وصول وتنقل السكان الفلسطينيين. فعلى سبيل المثال، إحدى التبريرات التي قدّمها الجيش الإسرائيلي لمواصلة إغلاق شوارع رئيسة مؤدية إلى بلدات وقرى فلسطينية هو أنّه في حال تم فتح هذه الشوارع، فمن

الفترة بين 1 أبريل/نيسان 2009 وحتى 30 آذار/مارس 2010. ويستند التقرير إلى عمليات الرصد المنتظمة التي أجرتها الفرق الميدانية التابعة لمكتب تنسيق الشؤون الإنسانية في الأراضي الفلسطينية المحتلة، والتي نتج عنها مسح شامل يوثق جميع معيقات الحركة ويتضمن خرائط لمواقعها. التطورات المهمة التي وقعت بين نهاية الفترة التي شملها التقرير وموعد نشره، أدرجت في الأقسام ذات الصلة.

يتألف هذا التقرير من سبعة أقسام: يعرض الأول نتائج المسح الشامل لمعيقات الحركة. أما الأقسام الأربعة التالية فتتركز على التطورات والتوجهات المتعلقة بإمكانية التنقل والوصول بين المراكز الحضرية (قسم 2)؛ وإلى القدس الشرقية (قسم 3)؛ ومناطق أخرى يعزلها الجدار (قسم 4)؛ وإلى الأراضي والمجتمعات الريفية في المنطقة (ج) (قسم 5). أما القسم 6 فيتناول ظاهرة الطرق البديلة التي تهدف إلى "التعويض" عن بعض القيود المفروضة على تنقل الفلسطينيين. ويناقش القسم الأخير سياسة التخطيط التي تقيّد قدرة الفلسطينيين على البناء في القدس الشرقية والمنطقة (ج).

ولا يتطرق هذا التقرير للقيود المفروضة على الوصول التي تؤثر على الأشخاص المعرضين لخطر الإبعاد من الضفة الغربية على يد السلطات الإسرائيلية، بحجة أنّ عناوينهم مسجلة في قطاع غزة، أو أنّ تأشيرات دخولهم انتهت سريان مفعولها.¹

في أعقاب بدء الانتفاضة الثانية (أيلول/سبتمبر 2000)، بدأت السلطات الإسرائيلية بتطبيق نظام شامل من القيود التي تحدّ من حرية تنقل الفلسطينيين داخل الضفة الغربية. ويتألف هذا النظام من معيقات حركة ماديّة (كالحواجز، ومتاريس الطرق والجدار) وقيود إدارية (كالطرق المحظورة، ومتطلبات التصاريح، والقيود المتعلقة بالسن). وقد برزت السلطات الإسرائيلية ذلك بالقول إنها تدابير مؤقتة لاحتواء الاشتباكات العنيفة مع جنود جيشها ولحماية المواطنين الإسرائيليين، في كلّ من إسرائيل والضفة الغربية، من اعتداءات من قبل فلسطينيين.

يأتي هذا النظام إلى جانب سياسات أخرى قائمة من قبل تطبقها السلطات الإسرائيلية في سياق احتلالها المتواصل، والتي تتضمن قيوداً على وصول الفلسطينيين إلى مناطق واسعة ومهمة كالقدس الشرقية، ومناطق مصنفة على أنها "مناطق عسكرية مغلقة" وأراض مخصصة للمستوطنات الإسرائيلية. يستخدم مصطلح "الوصول" في هذا التقرير بمعناه الأوسع، ولا يقتصر استخدامه للإشارة إلى قدرة الناس على وصول منطقة معينة فحسب، بل إلى قدرتهم على استخدام وتطوير الموارد المتوفرة فيها، وخصوصاً الأراضي.

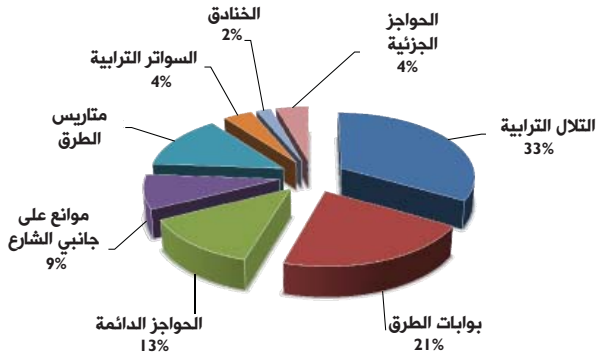
يوفر هذا التقرير بيانات وتحليلات حول التطورات والتوجهات الرئيسية المتعلقة بنظام القيود المفروضة على إمكانية التنقل والوصول خلال سنة واحدة تقع في

انخفاض ملحوظ في عدد معيقات الحركة

وبالرغم من أنّ هذا الرقم يتضمن 11 حاجزاً تقع داخل المنطقة التي تسيطر عليها إسرائيل في مدينة الخليل (H2)، إلا أنّه يستثني ما يقرب من 80 معيقاً من معيقات الحركة الأخرى في هذه المنطقة، التي لم يتم احتسابها في السابق وبالتالي لم يتم شملها في مجموع المعيقات للحفاظ على استمرارية البيانات. ويستثني هذا الرقم كذلك 63 نقطة عبور تقع على طول الجدار، وتعرف أيضاً باسم "بوابات الجدار" المؤدية إلى أراض زراعية معزولة.

في المسح الشامل الصادر نهاية آذار/مارس من العام 2010 حول معيقات الحركة، وثقت الفرق الميدانية في مكتب تنسيق الشؤون الإنسانية في الأراضي الفلسطينية المحتلة ورسمت خرائط لـ 505 معيقاً حركة تعيق إمكانية تنقل ووصول الفلسطينيين داخل أنحاء الضفة الغربية. وتتضمن هذه المعيقات 65 حاجزاً مأهولاً بالجنود بصورة دائمة، و22 حاجزاً جزئياً (تصبح مأهولة بالجنود لأغراض محددة فحسب) و 418 معيقاً لا يؤمها الجنود بما في ذلك متاريس الطرق، والتلال الترابية، والسواتر الترابية، وبوابات الطرق، وموانع على جانب الطريق، والخنادق.²

الرسم البياني 1: توزيع معيقات الحركة حسب النوع



معظمها أدّى إلى تحسين الوصول إلى الأراضي الزراعية. ولكن، فيما يتعلق بالتأثير، فقد كان التحسين الأهم الذي طرأ خلال الفترة التي شملها التقرير على التنقل ما بين المراكز الحضرية، أكثر منه على الوصول للأراضي الزراعية، وكان في مناطق شمال الضفة الغربية في أعقاب تطبيق تدابير لا يُشير إليها العدد الإجمالي لمعيقات الحركة (طالع/ي القسم 2).

في أواخر أيار/مايو 2010 أعلنت السلطات الإسرائيلية عن حزمة تسهيلات إضافية على إمكانية تنقل الفلسطينيين، وتضمنت على سبيل المثال لا الحصر، إزالة 60 متراس طرق، ستطبق على مدى شهر حزيران/يونيو 2010. إن إزالة هذه المعيقات يمكنها أن تخفّض عدد معيقات الحركة إلى أدنى مستوى لها منذ أواخر 2005.

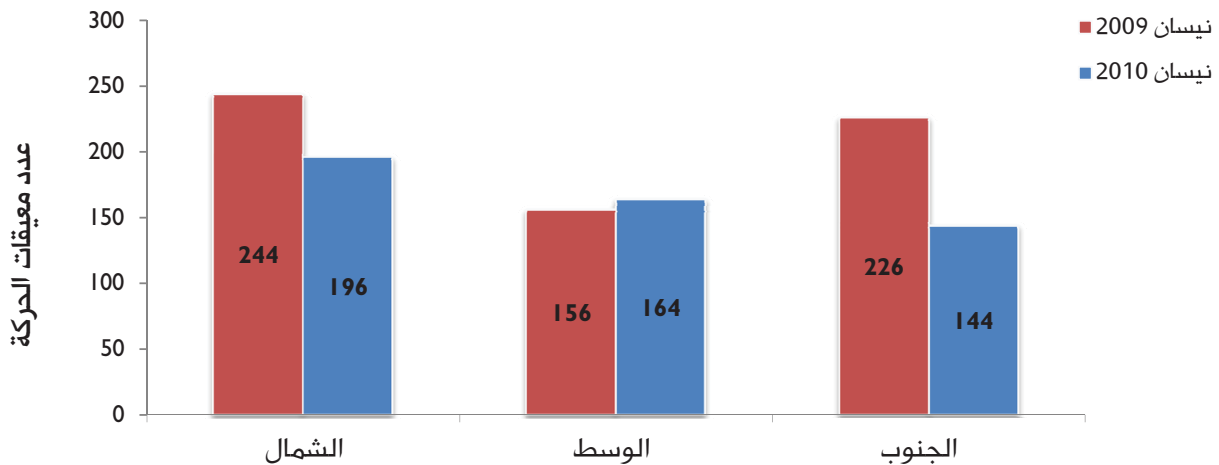
انخفض عدد الحواجز المأهولة بالجنود بشكل دائم على مدار الفترة التي شملها التقرير بسبعة حواجز

وقد تمّ تقديم نتائج المسح إلى القيادة المركزية في الجيش الإسرائيلي لمراجعتها. وقد أكد الجيش الإسرائيلي مكان ووضع 366 معيق من مجموع هذه المعيقات أو 72 بالمائة من المعيقات التي حددها مكتب تنسيق الشؤون الإنسانية. ويعزى هذا الاختلاف بشكل رئيسي إلى تعارض في التعريفات، حيث أنّ الجيش الإسرائيلي لا يعتبر بعض أنواع البنى التحتية معيقات حركة داخلية، بما في ذلك الحواجز الدائمة التي يؤمها الجنود لأغراض محددة فقط، والحواجز الموجودة في منطقة (H2) في مدينة الخليل، والحواجز الجزئية، والموانع على جانبي الشارع، والخنادق، وبوابات الطرق التي تكون غالباً مفتوحة. وفي المقابل يحسب الجيش الإسرائيلي 50 معيق حركة لم يتمّ شملها في نتائج مسح مكتب تنسيق الشؤون الإنسانية في الأراضي الفلسطينية المحتلة وذلك لأنها لا تستوفي معايير المكتب لتعريف "معيقات الحركة" (وهي غالباً المعيقات المؤدية إلى المستوطنات والقواعد العسكرية التي لا تعيق وصول إلى المجمعات السكنية أو الأراضي الزراعية).

يمثل هذا الرقم الإجمالي ل 505 معيق حركة انخفاضاً ب 121 معيقاً (بنسبة 19 بالمائة)، مقارنة بالرقم الموازي له في الفترة التي شملها التقرير السابق في مارس/ آذار 2009 (626).³ ويعزى هذا الانخفاض إلى إزالة 246 معيق حركة إلى جانب نصب 125 معيقاً جديداً في مواقع أخرى.

70 بالمائة من صافي الانخفاض (84 معيق) تمت في جنوب الضفة الغربية (محافظة بيت لحم والخليل)

الرسم البياني 2: تغير عدد معيقات الحركة موزعة حسب المنطقة



*تضم المنطقة الجنوبية محافظتي بيت لحم والخليل؛ بينما تضم المنطقة الوسطى محافظات رام الله والقدس وأريحا؛ أما المنطقة الشمالية فتضم محافظات جنين وطوباس وطولكرم ونابلس وسلفيت وقلقيلية.

(65 مقارنة بـ72). وتقع أكثر من نصف الحواجز الحالية (36) على طول الجدار وتستخدمها السلطات الإسرائيلية للتحكم بالوصول إلى القدس الشرقية وإسرائيل، إضافة إلى الوصول إلى الجيوب الفلسطينية المحاطة بالجدار. وبغض النظر عن استخداماتها الحالية، تقيّد جميع هذه الحواجز وصول الفلسطينيين إلى مناطق في الضفة الغربية على الجانب الآخر من الجدار.

آخر التطورات

إلى جانب فتح شارع 443 بصورة محدودة لاستخدام الفلسطينيين في أيار/مايو 2010 (طالع/ي القسم 2)، شرعت السلطات الإسرائيلية بتشغيل ثلاثة حواجز جديدة مأهولة بالجنود؛ اثنان منهما يتحكمان بوصول الفلسطينيين إلى هذا الشارع، وأحدهما يحظر وصول

الفلسطينيين من شارع 443 إلى القدس الشرقية. وفي أعقاب البدء بتشغيل الحاجز الأخير، أنهت السلطات الإسرائيلية الوجود الدائم على ثلاثة حواجز على الجدار تقع إلى الجنوب كانت قائمة على الطريق المؤدية إلى القدس الشرقية (حواجز راموت، عطروت، والقواسمي) محولة إياها إلى حواجز جزئية. إضافة إلى ذلك، في أعقاب تحويل مسار مقطع من الجدار في محافظة قلقيلية، تمت إزالة حاجز على الجدار كان يتحكم بالوصول من الجيب الذي يُشكله الجدار وإليه بصورة كاملة (حاجز راس عطية). ونتيجة لذلك ازداد عدد الحواجز الجزئية بثلاثة حواجز (حاليا 25)، في حين أنّ عدد الحواجز المأهولة بشكل دائم انخفض بحاجز واحد (حاليا 64).

جدول 1: الحواجز المأهولة بالجنود بصورة دائمة داخل الضفة الغربية بعد التطورات الأخيرة

العدد	وصف الحاجز	نوع الحاجز
20	تقع على طول الجدار (باستثناء واحد) وتتحكم بوصول الإسرائيليين إلى إسرائيل والقدس الشرقية (معظمهم مستوطنون)؛ والفلسطينيين الحاملين لهوية القدس؛ وعدد محدود من الفلسطينيين الآخرين الحاصلين على تصاريح خاصة. وبعض هذه الحواجز يُستخدم أيضا للتحكم بالحركة التجارية إلى إسرائيل.	إسرائيل والقدس الشرقية
11	تقع على طول الجدار وتتحكم بوصول الفلسطينيين الحاصلين على تصاريح خاصة من المناطق التي يعزلها الجدار وإليها، وبعض هذه الحواجز يُستخدم للسماح بالوصول للحاصلين على تصاريح لزراعة الأراضي المعزولة خلف الجدار وللوصول إلى أماكن عملهم داخل المستوطنات الإسرائيلية.	المجتمعات التي يعزلها الجدار
4	تشمل التصنيفان المذكوران أعلاه.	إسرائيل والقدس الشرقية + المجتمعات التي يعزلها الجدار
16	تقع على طريق رئيسي في الضفة الغربية على الجانب الشرقي للجدار وتتحكم بحركة مرور سيارات الفلسطينيين من منطقة إلى أخرى؛ بعض منها أيضا يُستخدم لمنع دخول الإسرائيليين إلى المنطقة (أ).	طريق رئيسي
11	تقع داخل المنطقة التي تسيطر عليها إسرائيل في مدينة الخليل (H2) أو بالقرب منها وتتحكم بتنقل الفلسطينيين إلى تلك المنطقة أو داخلها؛ بعض منها أيضا يُستخدم لمنع دخول الإسرائيليين إلى المنطقة التي تسيطر عليها السلطة الفلسطينية في الخليل (H1).	مدينة الخليل
2	تقع على مدخل مستوطنة إسرائيلية وتتحكم بوصول المزارعين الفلسطينيين إلى مناطق زراعية مهمة داخل تلك المستوطنة أو بجوارها؛ وصول المزارعين إلى هذه المناطق يتطلب تنسيقا مسبقا مع الإدارة المدنية الإسرائيلية.	منطقة زراعية
64		المجموع

فيما يتعلق بحرية تنقل الفلسطينيين. وبالفعل، تتفاوت إمكانية عبور الفلسطينيين حاجز معين اعتماداً على ممارسات السلطات الإسرائيلية على ذلك الحاجز في وقت معين؛ وقد تحسّنت إمكانية التنقل في منطقة معينة أو تسوء بناءً على تغيير تلك الممارسات بغض النظر عن العدد الإجمالي للحواجز (أنظر/ي القسم القادم).

رغم أنّ الحواجز (بما فيها الحواجز الجزئية) تمثل 17 بالمائة فقط من مجمل معيقات الحركة، إلا أنها تشكل عنصراً أساسياً من مكونات نظام الإغلاق، نظراً لأنّ معظم معيقات الحركة المتبقية (متاريس الطرق، والتلال الترابية وغيرها) مصممة لتحويل حركة مرور الفلسطينيين إلى هذه الحواجز. وعادة، لا يعطي التذبذب في عدد الحواجز سوى إشارة جزئية على اتجاه معين

تحسن في إمكانية التنقل ما بين المراكز الحضرية

مقيّد من المدينة وإليها لعدد كبير من البلدات والقرى في شمال محافظة نابلس وجنين. إضافة إلى ذلك تمّ تحويل حاجزين إضافيين يقعان على شارعين رئيسيين يؤديان إلى المدينة من الشرق والغرب، وهما حاجزي بيت فوريك وبيت إيبا، إلى حاجزين جزئيين ولا يؤمهما الجنود حالياً سوى لأغراض محددة. وبالرغم من أنّ الحاجز الذي يتحكّم بالمدخل الجنوبي للمدينة، حاجز حوارة، ظلّ مأهولاً بالجنود بصورة دائمة فقد أصبحت عمليات الفحص التي يُنفّذها الجنود الإسرائيليون تتمّ بصورة عشوائية فقط، مما يتيح حركة مرور سلسلة معظم الوقت. وأخيراً، لم يعد سكان نابلس الذين تبلغ أعمارهم أقل من 50 عاماً ملزمون بالحصول على تصاريح خاصة لقيادة سياراتهم خارج المدينة. وتأتي هذه التدابير في أعقاب رفع نظام التحميل من "شاحنة إلى شاحنة" المطبق على الشاحنات التي تدخل أو تغادر مدينة نابلس عبر حاجز عوارتا خلال الفترة التي شملها التقرير السابق.

نظراً لوجود ستة مستشفيات تخصصية فيها، وأكثر من 5,700 مشروعاً تجارياً،⁶ واكبر جامعة في الضفة الغربية، تعتبر مدينة نابلس مركزاً صحياً واقتصادياً وأكاديمياً لجميع سكان شمال الضفة الغربية. وفي أعقاب اندلاع الانتفاضة الثانية في عام 2000، تمّ إغلاق جميع الطرق المؤدية إلى المدينة، إضافة إلى أن فئات معينة من الأشخاص والمركبات طلب منهم الحصول على تصاريح من أجل دخول أو مغادرة المدينة. ونظراً لأهميتها، فإنّ التخفيف التدريجي في القيود المفروضة على الوصول إلى المدينة التي بدأت في عام 2008 كان لها تأثير ملموس.

وعلى غرار ذلك، ولكن ليس على القدر ذاته من الأهمية، تمّ تطبيق تسهيلات أخرى في مدن أخرى تقع في

طبقت السلطات الإسرائيلية على مدار الفترة التي شملها التقرير سلسلة من التدابير التي حسّنت من حرية تنقل الفلسطينيين ما بين المراكز الحضرية في الضفة الغربية. وتأتي هذه التدابير عقب توجه يميّز بتخفيف القيود ظهر في الربع الثاني من عام 2008.

في المجمل، هذه التدابير أدت إلى اختزال الوقت المستغرق في السفر بين كثير من المدن والبلدات وكذلك أدت إلى خفض مستوى الاحتكاك ما بين الفلسطينيين والقوات الإسرائيلية على الحواجز. وقد ساهم ذلك في تسهيل وصول شرائح كثيرة من السكان الفلسطينيين إلى الخدمات وأماكن العمل والأسواق، وكذلك حسّنت الروابط الاجتماعية والعائلية. وبدرجة أقل، ساهمت هذه التدابير، إلى جانب عوامل أخرى، في نمو في النشاط الاقتصادي وتقليص طفيف في معدل البطالة.⁵

وبالرغم من هذا التقدم، ما زالت حركة المركبات الفلسطينية بين بعض مدن وبلدات وقرى الضفة الغربية تعيقها المئات من معيقات الحركة والحواجز وغيرها من القيود المفروضة على الوصول. إن حماية المستوطنين والمواطنين الإسرائيليين المسافرين في طرق الضفة الغربية هي المبرر الرئيسي الذي يقدمه الجيش الإسرائيلي للإبقاء على بعض معيقات وقيود الحركة الرئيسية التي تعيق حالياً التنقل ما بين المراكز الحضرية الفلسطينية.

إزالة معيقات حركة وتخفيف عمليات التفتيش

المدينة التي شهدت أكبر قدر من التحسينات هي مدينة نابلس. فقد أزيل بالكامل حاجزان كانا يتحكمان بشارعين رئيسيين يؤديان إلى المدينة من الشمال، أحدهما دائم (عصيرة الشمالية) والآخر "جزئي" (الباذان الذي يؤمّه الجنود بصورة جزئية)، الأمر الذي ضمن وصولاً غير

معيق حركة غير مأهول بالجنود كانت تمنع الوصول إلى التجمعات السكانية الواقعة إلى الجنوب من مدينة الخليل وإليها. وإضافة إلى ذلك، تمّ تفكيك ثلاثة حواجز جزئية تقع في محافظتي الخليل وبيت لحم (أم سالامونا، راس الجورة، وجسر حلحول)، في حين أصبح تواجد الجنود على الحواجز الجزئية الباقية أقل وتيرة.

غير أنّ استثناء مهمّاً للتوجه الذي تميّز بالتسهيلات التي شهدتها المناطق الشمالية، أثر على الشارع الرئيس (شارع 60) ما بين محافظة جنين ووسط الضفة الغربية، وذلك في أعقاب إغلاق الحاجز الذي يتحكم بهذا الشارع (شفي شومرون) أمام جميع أشكال الحركة منذ كانون أول/ديسمبر 2009. هذا الإجراء يجبر شريحة واسعة من المواطنين على سلوك شارع التفافي يبلغ طوله 25 كيلومتراً للالتفاف على هذا المقطع المغلق من الشارع. ووفقاً للجيش الإسرائيلي، يُطبّق هذا الإغلاق نظراً لأعمال التطوير المستمرة لمقطع في هذا الشارع؛ غير أنّ الشركة التي تنفّذ هذا المشروع على أرض الواقع أفادت أنّ هذا الإجراء غير ضروري لتنفيذ أعمال التطوير.

فتح ثلاث طرق محظورة؛ وتوقّع المزيد من فتح الطرق قريباً

فتح الجيش الإسرائيلي خلال هذه الفترة لاستخدام الفلسطينيين مقطعين في شارعين، أحدهما في شمال الضفة الغربية والآخر في جنوبها حيث كان المقطعين في السابق محظور استخدامهما على السيارات التي تحمل لوحات ترخيص فلسطينية ومقصورة على استخدام المستوطنين الإسرائيليين.

وقد فتح أول مقطع في تشرين الثاني/نوفمبر 2009 مما سمح للفلسطينيين الوصول إلى مقطع يبلغ طوله ستة كيلومترات من شارع 585، وهو شريان حركة المرور الرئيسي الواصل ما بين محافظتي جنين وطولكرم. هذا المقطع الذي أتاح للمستوطنين الإسرائيليين من مستوطنتي مفو دوتان وحرميش (حوالي 520 مستوطن) السفر إلى إسرائيل ومنها، كان مغلقاً أمام السيارات التي تحمل لوحات ترخيص فلسطينية (باستثناءات خاصة) في عام 2005، الأمر الذي اضطر السكان الفلسطينيين من منطقتي جنين وطولكرم إلى سلوك طرق التفافية ثانوية.⁷

المناطق الشمالية والوسطى في الضفة الغربية. فقد أزيلت الحواجز التي كانت تتحكم بالمدخل الجنوبي إلى مدينة قلقيلية (حاجز عزبة جالود) والمدخل الجنوبي لمدينة أريحا (حاجز مكتب الارتباط في أريحا). وتمّ تحويل أربعة حواجز أخرى تقع على طرق رئيسية مؤدية إلى كل من مدينة رام الله (حاجز عطارة)، وسلفيت (حاجز دير بلوطا)، وقلقيلية (حاجز مكتب الارتباط في قلقيلية)، وطولكرم (حاجز عناب) إلى "حواجز جزئية"، بقيت فيها البنى التحتية للحواجز كما هي ولكن أصبحت تؤمّ بالجنود لأغراض محددة.

إنّ وتيرة وجود الجنود وتنفيذ عمليات التفتيش على هذه الحواجز متفاوتة، وهي مرتبطة عادة بالعمليات العسكرية التي تُنفّذ في هذه المنطقة، أو إعلان الجيش الإسرائيلي عن تلقيه "إنذارات أمنية". فعلى سبيل المثال، منذ أن تحول حاجز عطارة، الذي يتحكم بالطريق الرئيسي المؤدي إلى مدينة رام الله من الشمال، إلى حاجز جزئي في حزيران/يونيو 2009، تمّ تشغيل الحاجز 45 يوماً على الأقل أو 15 بالمائة من الفترة ذات الصلة، وفقاً لما أفادت السجلات الميدانية الصادرة عن مكتب تنسيق الشؤون الإنسانية في الأراضي الفلسطينية المحتلة.

إضافة إلى ذلك، لوحظ تخفيف لإجراءات الفحص وتقليص في التأخيرات على حاجزين رئيسيين أحدهما يتحكم بالطريق الوحيد الذي يصل ما بين جنوب ووسط الضفة الغربية والذي يستخدمه الفلسطينيون الحاملون لهوية الضفة الغربية (حاجز وادي النار) والآخر يتحكم بالطريق الرئيس الواصل ما بين المناطق الوسطى والشمالية (حاجز زعتره/تفوح).

وقد طبّقت السلطات الإسرائيلية كذلك عدداً من الخطوات التي سهّلت تنقل الفلسطينيين ما بين بعض المدن والبلدات الرئيسية في جنوب الضفة الغربية رغم أنّ أهمية هذه الخطوات بسيطة مقارنة بالمناطق الشمالية. وتضمنت هذه الخطوات إزالة متاريس طرق وتلال ترابية سدّت إمكانية الوصول المباشر من ثمانية تجمعات سكانية تقع إلى الجنوب من مدينة الخليل، يقدر عدد سكانها بـ 7,500 نسمة، إلى شارع رقم 60، الذي يعتبر الشريان الرئيسي لحركة المرور في المنطقة. وفي المجمل، أزيل خلال هذه الفترة ما يقرب من 25

آخر التطورات

في 28 أيار/مايو بدأت السلطات الإسرائيلية تطبيق قرار الفتح المحدود لشارع رقم 443 أمام السيارات التي تحمل لوحات ترخيص فلسطينية، كما هو موصوف أعلاه، بما في ذلك فتح ثلاثة حواجز جديدة. إضافة إلى ذلك، وكجزء من حزمة التسهيلات الأخيرة، أعلنت السلطات الإسرائيلية عن فتح شارع يبلغ طوله 6 كيلومترات أمام حركة الفلسطينيين يصل ما بين حاجز وادي النار، إلى الشرق من القدس، والشارع الرئيس المؤدي إلى منطقة رام الله (والمعروف أيضا "بشارع مستوطنة كيدار").

إلى رام الله والقدس الشرقية عبر هذا الشارع سيظل محظورا فإن الأثر المرتقب لفتح الشارع سيكون بسيطا، من شأنه أن يحسن بالأساس حركة مرور السيارات ما بين هذه القرى.

الحواجز "الطيارة"

إلى جانب الحواجز الدائمة والجزئية، تتحكم بإمكانية تنقل الفلسطينيين على شوارع الضفة الغربية حواجز تنصب لأغراض خاصة في مناطق لا توجد فيها بنية تحتية قائمة مسبقا، وتعرفا أيضا باسم الحواجز "الطيارة". وتتضمن هذه الحواجز في أغلب الأحوال نصب سيارة جيب عسكرية على مفترق طرق رئيس لعدة ساعات، يتم خلالها إيقاف السيارات لفحصها؛ وتنتهي عمليات الفحص أحيانا باعتقال أشخاص مطلوبون للتحقيق لوكالة الأمن الإسرائيلية (جهاز المخابرات العامة "الشاباك" سابقا). ويعتبر مدى إعاقة الحركة التي تتسبب بها هذه الحواجز أكبر مقارنة بالحواجز الدائمة، نظرا لعدم توقعها ووقت التأخير الأطول عليها.

وبالرغم من أن عدد الحواجز "الطيارة" المُسجَل خلال الفترة التي شملها التقرير مماثل تقريبا لعدد الحواجز المُسجَل خلال الأشهر الـ12 الماضية (ما يقرب من 310 حواجز بمعدل شهري)؛ إلا أن توزيع هذه الحواجز يختلف بحسب الوقت. ففي أعقاب انخفاض شهادته الأشهر الثمانية الأولى من هذه الفترة (معدل شهري يقدر بـ 263)، فقد شهدت الأشهر الأربعة الأخيرة (كانون الأول/ديسمبر - آذار/مارس 2010) ازديادا ملحوظا بنسبة تزيد عن 50 بالمائة (معدل شهري بلغ 403).

أما فتح المقطع الآخر فقد حدث في كانون الثاني/يناير 2010 مما أتاح الوصول إلى مقطع يبلغ طوله ثلاثة كيلومترات من مقطع شارع 3265 غربي محافظة الخليل، الذي كان يستخدمه قبيل إغلاقه سكان 12 قرية (25,000 نسمة تقريبا) للوصول إلى مراكز الخدمات في الخليل ودورا. ووفقاً للجيش الإسرائيلي، فرض حظر استخدام هذا المقطع لحماية المستوطنين الإسرائيليين الذين يعيشون في البؤرة الاستيطانية المجاورة نيجوهوت (حوالي 200 نسمة). وقد جاء فتح هذا الشارع نتيجة قرار أصدرته محكمة العدل العليا الإسرائيلية، الذي وجد أن الضرر الناجم عن حظر السفر على السكان الفلسطينيين "لا يتناسب" مع الاعتبارات الأمنية ذات الصلة.⁸

وفي كانون الأول/ديسمبر 2009، أصدرت محكمة العدل العليا الإسرائيلية قرارا مشابها ينص على عدم قانونية الحظر المفروض على استخدام الفلسطينيين لمقطع يبلغ طوله 25 كيلومترا من شارع 443. هذا الشارع الذي يعدّ الشريان الرئيسي لحركة المرور بين الشرق والغرب في منطقة رام الله، وأصبح استخدامه بمنذ الحظر الذي فرضه الجيش الإسرائيلي على سفر السيارات التي تحمل لوحات ترخيص فلسطينية فيه، يقتصر على الإسرائيليين الذي يسافرون ما بين القدس والمناطق الساحلية في إسرائيل، إلى جانب المستوطنين الذين يعيشون في مستوطنات تقع على طول هذا الشارع.

وبدأت السلطات الإسرائيلية بتنفيذ عدة أعمال باتجاه فتح مرتقب لشارع 443، بما في ذلك نصب سياج شائك على طول الطريق، ونصب بنية تحتية لحاجزين جديدين يتحكمان بالوصول إلى هذا الشارع؛ والبدء في الخطوات الأولى لبناء حاجز جديد يقع على الطرف الشرقي من الشارع (بالقرب من سجن عوفر) الذي سيتحكم بالوصول إلى القدس الشرقية. وقد تم وضع اليد حتى الآن على أكثر من 170 دونم من أراضي الفلسطينيين الخاصة لتنفيذ هذه الأعمال. وبالرغم من أن الحظر أثر على وصول ما يقرب من 30,000 فلسطيني يعيشون في ثماني قرى مجاورة لمدينة رام الله، فقد تمّ تخفيف حدة الأثر السلبي للإغلاق خلال السنتين الماضيتين عبر فتح ثلاثة طرق بديلة "للتعويض" عن فقدان الوصول إلى الشارع الرئيسي (أنظر/ي القسم الأسفل حول "تحويل حركة مرور الفلسطينيين). إضافة إلى ذلك، بما أن الوصول

المستوطنات الإسرائيلية: العامل الرئيس أمام قيود الحركة الباقية

بالرغم من التحسين العام الذي طرأ على إمكانية تنقل الفلسطينيين بين المراكز الحضرية، ما زالت تعيق هذه الإمكانية مئات معيقات الحركة وغيرها من القيود. وتتسبب معيقات التنقل هذه في تحويل حركة مرور الفلسطينيين إلى شبكة مسالك أطول وأقل جودة، تقع في مناطق مكتظة بالمباني غالباً، الأمر الذي يؤدي إلى إطالة وقت السفر وارتفاع تكلفة المواصلات، وإمكانية وصول متدنية للخدمات والأسواق وأماكن العمل.

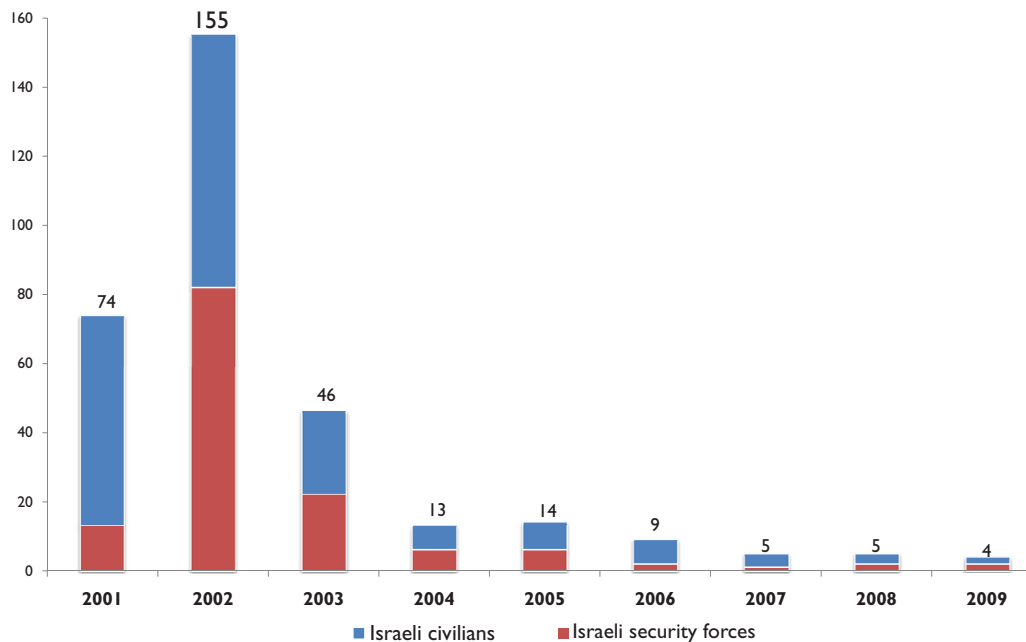
وفي الوقت الحالي، تعتبر حماية المستوطنين والمواطنين الإسرائيليين المسافرين في طرق الضفة الغربية هي المبرر الرئيس الذي يقدمه الجيش الإسرائيلي للإبقاء على بعض معيقات وقيود الحركة الرئيسة التي تعيق حالياً التنقل ما بين المراكز الحضرية الفلسطينية. ومن بين الحجج المتكررة التي يُستشهد بها في هذا الشأن هو أنّ شوارع المغلقة المؤدية إلى البلدات والقرى الفلسطينية المجاورة للمستوطنات يمكن أن تُستخدم كمسالك "للفرار السريع" لمنفذي هجمات ضد المستوطنات المجاورة، أو ضد إسرائيليين مسافرين على الطرق المجاورة.

وإجمالاً، موازاة بالانخفاض العام في حوادث العنف الإسرائيلية الفلسطينية، انخفضت وتيرة الهجمات

ويمكن أن يُعزى هذا الارتفاع إلى عاملين رئيسيين. العامل الأول هو محاولة مواصلة التحكم في تنقل الفلسطينيين في مناطق سبق وأن كان يتم التحكم فيها من خلال حواجز أو متاريس طرق تمت إزالتها. ففي الشارع الجنوبي المؤدي إلى مدينة أريحا، على سبيل المثال، ارتفع عدد الحواجز الطائرة المُسجل ما بين كانون الثاني/يناير و آذار/مارس 2010، في أعقاب إزالة حاجز الارتباط بنسبة 20 بالمائة خلال الأشهر التسعة الماضية. أما العامل الثاني فيتمثل في محاولة إعاقة أو السيطرة على المظاهرات المنتظمة التي تُنظم في محافظتي القدس ورام الله. فعلى سبيل المثال، في أعقاب انطلاق الحملة لتنظيم مظاهرة أسبوعية ضد توسيع مستوطنة حلميش (رام الله) في كانون الأول/ديسمبر 2009، وصل عدد الحواجز الطائرة بالقرب من قرية النبي صالح إلى 26 ما بين كانون الثاني/يناير و آذار/مارس 2010، وذلك مقارنة بصفر خلال الثلاثة أشهر السابقة.

إحدى المواقع الأخرى التي سُجل فيها نصب حواجز طائرة بصورة متكررة هي مقاطع الطرق التي تشهد حوادث رشق حجارة متكررة باتجاه السيارات الإسرائيلية. ففي محافظة قلقيلية، على سبيل المثال، نشر ما يقرب من ثلث الحواجز الطائرة المسجل خلال هذه الفترة على شارع رقم 55، في المقطع المجاور لقرية عزون، التي تشهد حوادث رشق بالحجارة أسبوعياً.¹⁰

الرسم البياني 3: عدد القتلى الإسرائيليين على يد الفلسطينيين في الضفة الغربية بحسب السنة¹¹



آخر التطورات

كجزء من حزمة التسهيلات الأخيرة، أزال الجيش الإسرائيلي تلاً ترابياً يعيق الوصول من بلدة الظاهرية إلى شارع رقم 60، واستبدلته ببوابة طريق تُركت مفتوحة. ولكن نظراً لأنّ المدخل الجنوبي لمدينة الخليل بالقرب من مستوطنة حاجاي ما زال مغلقاً، فإنّ تأثير هذا التسهيل يبقى محدوداً.

بين مستوطنات إسرائيلية في محافظة الخليل، كما وتربط تلك المستوطنات بإسرائيل.

الوصول إلى رام الله من الشرق والشمال

وعلى غرار ما سبق ذكره، ما زال وصول حركة المرور الفلسطينية إلى مقطع شارع 60 الذي يمر عبر محافظة رام الله مقيداً إلى حدّ كبير؛ ومن بين القرى الـ 11 الواقعة على طول هذا المقطع، ليس هنالك سوى قريتين تقعان على طرفي هذا المقطع من الجنوب والشمال (مخماس وترمسعيا على التعاقب) يحظيان بوصول مباشر، في حين أنّ الشارع مغلق أمام القرى الباقية. وخلافاً لذلك تحظى المستوطنات الإسرائيلية السبعة الواقعة على طول هذا المقطع بوصول مباشر لشارع 60. كما أنّ الطريق المؤدية من شارع 60 إلى مدينة رام الله (المدخل الوحيد من الشرق) ما زالت مغلقة أمام حركة مرور السيارات التي تحمل لوحات ترخيص فلسطينية والتي لا يُسمح لها بعبور الحاجز الذي يتحكم بهذه الطريق (حاجز بيت إيل)، باستثناء سيارات الإسعاف وسيارات الشخصيات المهمة. ونتيجة لذلك، يضطر أكثر من 40,000 نسمة يعيشون في القرى الواقعة إلى الشرق من رام الله سلوك طرق أطول للوصول إلى المدينة. إلى جانب ذلك، ما زال المسار القديم لشارع 60 المؤدي إلى رام الله من الشمال مغلقاً في نقاط عديدة محولاً حركة المرور الضخمة من وإلى الشمال إلى طريق محلية يتحكم بها حاجز عطاره الجزئي (طالع/ي الخريطة 1، والقسم الأسفل حول "تحويل حركة مرور الفلسطينيين").

وقد برّر الجيش الإسرائيلي إغلاق هذين المدخلين بحجة ضرورة توفير الأمن لمستوطنة بيت إيل والقاعدة العسكرية المجاورة الواقعة على تقاطع هذين الطريقين. وبغض النظر عن المخاوف الأمنية التي أدت إلى فرض هذه القيود، فإنّها تُسهّل الوصول السريع للجيش الإسرائيلي والمستوطنين من المنطقة وإليها.

المسلحة ضد المستوطنين الإسرائيليين وقوات الأمن الإسرائيلية داخل الضفة الغربية بصورة حادة، مقارنة بالسنة الأولى من الانتفاضة الثانية عندما نُصبت هذه المعيقات لأول مرة (أنظر/ي الرسم البياني 3).

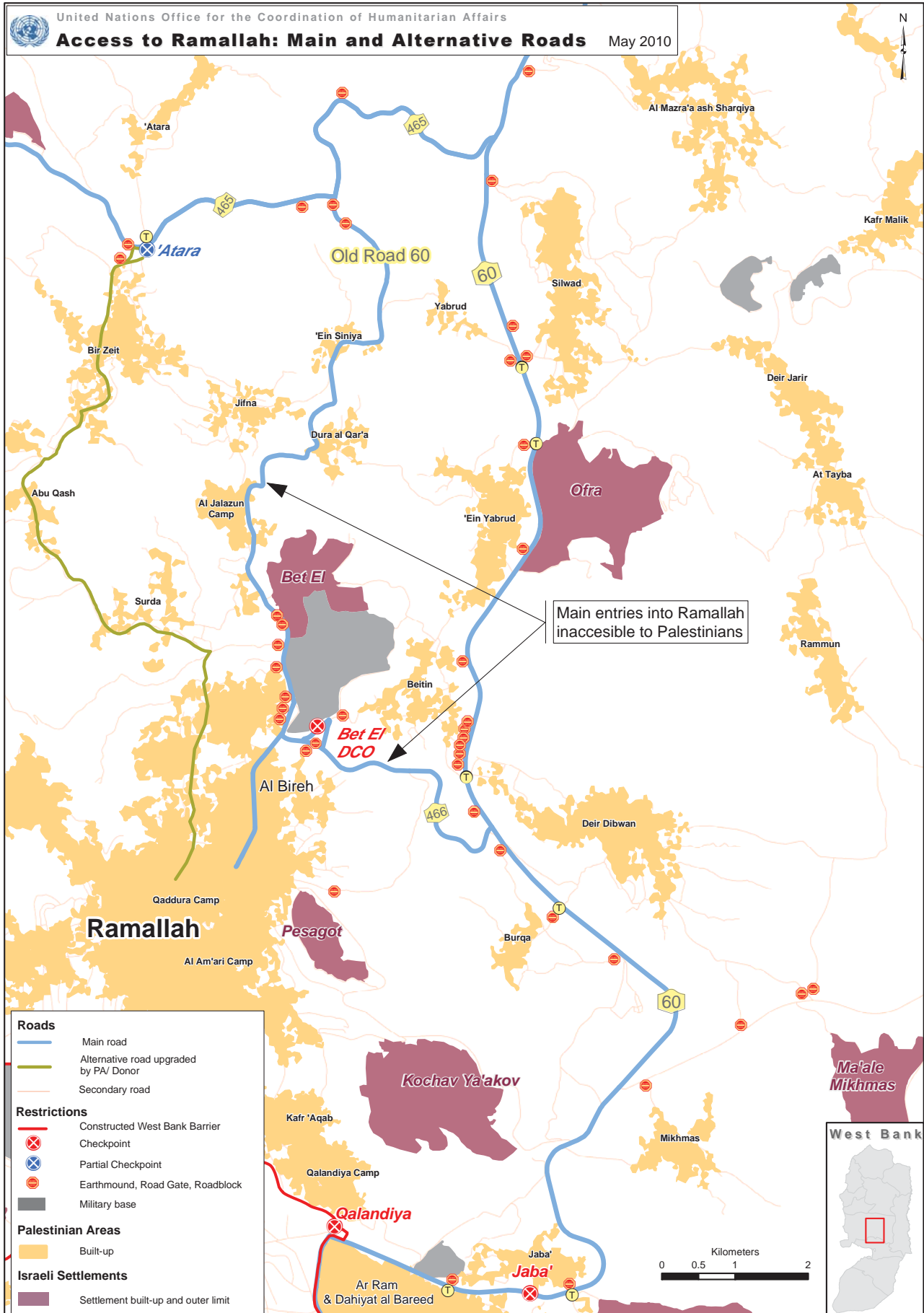
وبغض النظر عن الاعتبارات التي أدت إلى فرض هذه القيود أساساً والإبقاء عليها حالياً، فقد أدت هذه القيود المفروضة على الوصول إلى تقليص كبير، وفي بعض الحالات، وقف تام لحركة مرور الفلسطينيين في شوارع رئيسية يستخدمها المواطنون الإسرائيليون. وتحولت هذه المسارات، نتيجة لذلك، إلى "ممرات سريعة" مُسهّلة تنقل المواطنين الإسرائيليين ما بين المستوطنات وإسرائيل، وفي بعض الحالات، ما بين مناطق مختلفة واقعة داخل إسرائيل عبر الضفة الغربية.

الأمثلة الثلاثة التالية توضح العلاقة ما بين المستوطنات والقيود المفروضة على الوصول:

الوصول إلى الخليل من جهة الجنوب

يعتبر شارع رقم 60 شريان حركة المرور الأساسي بين شمال الضفة الغربية وجنوبها. إن حجم الحركة المرورية للفلسطينيين عبر المقطع الذي يمتد من مدينة الخليل نحو الجنوب، بالرغم من إزالة بعض متاريس الطرق خلال السنتين الأخيرتين، أقل بكثير مما كان عليه الحال قبل اندلاع الانتفاضة الثانية. ويعزى هذا الوضع إلى حد كبير إلى الإبقاء على معيقي حركة رئيسان يمنعان الوصول إلى هذا الشارع. أحد هذه المعيقات يغلق مدخل بلدة الظاهرية والقرى المجاورة (ما يقرب من 50,000 نسمة)، محولاً حركة المرور من مدينة الخليل وإليها إلى شوارع أطول وأقل جودة تمر عبر منطقة كثيفة بالسكان تقع شرق مدينة الخليل (منطقة بلدة دورا). وقد برر الجيش الإسرائيلي هذا الإغلاق بصفته إجراءً ضروريًا لحماية مستوطنة عتليل (760 نسمة)، الواقعة مقابل مدخل بلدة الظاهرية. يعمل هذا الإغلاق إلى جانب معيق حركة آخر (بوابة طريق) تغلق المدخل الجنوبي لمدينة الخليل، وهو ما يحول 70,000 فلسطيني آخرين يعيشون في قرى تقع بالقرب من مدينة الخليل للسفر عبر الطريق البديلة الطويلة المذكورة آنفاً تؤدي إلى المدينة من الشرق.¹² وفي هذه الحالة، فقد أعطت الاحتياجات الأمنية لمستوطنة حاجاي (550 نسمة)، الواقعة بالقرب من المدخل المسدود، مبرراً لهذا الإغلاق. يشكل هذا المقطع من شارع رقم 60 أحد أهم الطرق التي تربط

Map I



المنطقة التي تسيطر عليها إسرائيل في مدينة الخليل (H2)

خلال الفترة التي شملها التقرير، طرأ تحسن على حرية تنقل الفلسطينيين داخل البلدة القديمة في الخليل والتي ما زالت تحت سيطرة إسرائيلية كاملة (قسم من منطقة H2). وقد بررت السلطات الإسرائيلية القيود المفروضة على وصول الفلسطينيين بأنها وسيلة لحماية ثلاث مستوطنات إسرائيلية التي أنشأت في قلب هذه المنطقة. وحالياً، يوجد ما يزيد عن 90 معيق حركة، تتضمن 11 حاجزاً مأهولاً بالجنود بصورة دائمة يعيق التنقل داخل هذه المنطقة. وتُحظر حركة مرور السيارات الفلسطينية على الشارع الرئيس الواقع في هذه المنطقة (شارع الشهداء)، بل وتُحظر حركة مرور المشاة أيضاً في أحد مقاطعه. كما أنّ العديد من المحلات التجارية الواقعة على هذا الشارع مغلقة بموجب أمر عسكري إسرائيلي. إنّ هذه القيود الصارمة على الوصول، إلى جانب سنوات من تحرش المستوطنين الإسرائيليين المنهجي، أجبر جزءاً كبيراً من السكان الفلسطينيين إلى الانتقال للعيش في مناطق أخرى من المدينة.³¹ وبالرغم من أنّ الوضع في البلدة القديمة لم يتغير، طُبّق إجراء تسهيلي بسيط في بداية آب/أغسطس 2009 على شارع يؤدي إلى هذه المنطقة (شارع كريات أربع)، حيث سُمح للفلسطينيين الذين يعيشون على طول هذا الطريق بالسفر بسياراتهم بعد الحصول على تصريح خاص. ولتطبيق هذا الإجراء تمّ نصب حاجزين دائمين على طرفي الشارع.⁴¹

المدخل الشمالي لسلفيت

طويلة للوصول إلى سلفيت من الشرق. فعلى سبيل المثال، يضطر سكان قرية كفل حارس (3,200 نسمة) التي تقع على بعد خمسة كيلومترات إلى الشمال من سلفيت إلى سلوك طريق يبلغ طولها 20 كيلومتراً لتلتف حول مستوطنة أريئيل عبر المناطق السكنية في قريتي ياسوف وإسكاكا من أجل دخول المدينة. وبالإضافة إلى المخاوف الأمنية فإنّ إمكانية أن يؤدي فتح هذه الطريق أمام الفلسطينيين إلى إبطاء حركة المرور من مستوطنة أريئيل وإليها على طول شارع 4775 يُسهم، على الأرجح، في إبقاء هذه القيود.

تشكل مدينة سلفيت المركز الرئيس للخدمات بالنسبة لـ12 قرية تقع شمال المدينة (33,000 نسمة). مع ذلك، فإنّ مدخل المدينة الوحيد من الشمال أُغلق على يد المستوطنين الإسرائيليين في عام 2001 واستمر مغلقاً منذ ذلك الحين لاعتبارات أمنية، وفقاً للجيش الإسرائيلي. وتؤدي الطريق التي تصل إلى هذا المدخل (شارع 4775) أيضاً إلى أحد مدخلي مستوطنة أريئيل الإسرائيلية (16,700 نسمة) التي أصبح ساكنوها المستخدمين الحصريين لهذه الطريق. ونتيجة لذلك، يضطر سكان القرى الفلسطينية إلى استخدام طريق التفافية

ما زال الوصول إلى القدس الشرقية مقيداً بصرامة

1993، إلا في حال حصولهم على تصريح تُصدره السلطات الإسرائيلية. وقد ازدادت صرامة القيود المفروضة على وصول هؤلاء السكان بعد بناء الجدار حول المدينة، والذي انتهى بناء معظمه في عام 2007. ومنذ ذلك الوقت، اقتصر دخول حاملي التصاريح على 3 حواجز من بين الحواجز الـ16 التي تعمل على طول الجدار، والتي أصبحت أكثر ازدحاماً نتيجة لذلك. ولا يُسمح لحاملي التصاريح بعبور هذه الحواجز إلا مشياً على الأقدام. أما الحواجز الـ13 المتبقية فيستخدمها الإسرائيليون والرعايا الأجانب والفلسطينيون الحاملون لهوية القدس الشرقية.¹⁵

عادة، بعد انتظار دورهم على هذه الحواجز، يجب على حاملي التصاريح العبور عبر بوابة يتمّ التحكّم فيها عن بعد، ومسح جميع متعلقاتهم بألة التصوير

خلافاً للاتجاه المتعلق بتنقل الفلسطينيين ما بين المراكز الحضرية الأخرى في الضفة الغربية، لم يطرأ أي تحسّن فيما يتعلق بوصول الفلسطينيين الذين يحملون بطاقات هوية الضفة الغربية إلى القدس الشرقية، والذي ما يزال مقيداً بصورة صارمة من خلال الجدار، والحواجز ونظام التصاريح المفروض. وقد كان لهذا الوضع أثر سلبي خاص على إمكانية الوصول الوردى والطواقم الطبية إلى المستشفيات الفلسطينية التخصصية التي تقع في المدينة، إلى جانب أماكن العبادة.

الجدار، والحواجز والمجمعات "المعزولة" في القدس الشرقية

إنّ دخول الفلسطينيين الذين يحملون بطاقات هوية الضفة الغربية إلى القدس الشرقية محظور منذ عام

من الجدار. وتتضمن المجتمعات التي تعيش في هذه المناطق "المعزولة":

- ما يقرب من 1,500 نسمة يحملون هوية الضفة الغربية في ما يزيد عن عشرة مواقع مختلفة في جانب "القدس" من الجدار، الذين يواجهون قيود على الوصول إلى الخدمات في الجانب "الغربي" من الجدار (أنظر/ي حالة السرخي-قنبر أدناه).
- ما يقرب من 50,000 من حملة هوية القدس يعيشون ضمن حدود بلدية القدس غير أنهم تركوا في جانب "الضفة الغربية" من الجدار. يضطر هؤلاء إلى العبور عبر الحواجز للوصول إلى الخدمات الموجودة في مناطق أخرى في المدينة، ويخشون أن إعادة ترسيم حدود البلدية في المستقبل سيشكل خطراً على وضع إقامتهم (مثلاً كفر عقب، ومخيم شعفاط للاجئين).
- أكثر من 140,000 نسمة تعيش في محافظة القدس في مجتمعات مرتبطة تاريخياً بالقدس، أصبحت حالياً مفصولة فعلياً بواسطة الجدار. ونتيجة لذلك، يواجه هؤلاء تدهوراً اقتصادياً، وقيود على الوصول إلى الخدمات وأماكن العمل في القدس الشرقية على سبيل المثال لا الحصر (مثلاً، أبو ديس والرام). وقد شهدت هذه المناطق انخفاضاً حاداً في عدد السكان الحاملين لهوية القدس والذي انتقلوا للعيش في مناطق تقع ضمن الحدود البلدية التي وضعتها إسرائيل للمدينة.

آخر التطورات

بعد أن تمّ تشغيل الحاجز الجديد الذي يمنع وصول الفلسطينيين إلى القدس الشرقية عبر شارع 443، الذي فُتح مؤخراً (طالع/ي القسم السابق)، أوقفت السلطات الإسرائيلية تواجد الجنود على ثلاثة حواجز تفتيش تقع جنوباً على الطريق المؤدي إلى القدس الشرقية (حواجز رموت وعطروت والقواسمي)، محولة إياها إلى حواجز مأهولة بالجنود بصورة جزئية. هذه التطورات قللت عدد الحواجز التي تتحكم بالوصول إلى القدس الشرقية من 16 حاجز إلى 14 ولكنها لم تؤثر على السكان الفلسطينيين.

الإشعاعي، والعبور عبر جهاز كشف المعادن، وإبراز هوياتهم وتصاريحهم لموظفي الأمن الإسرائيليين الواقفين خلف حاجز زجاجي مقاوم للرصاص، وتميرير بطاقتهم الممغنطة، والعبور، إن سمح لهم، عبر بوابة دوارة أخرى والخروج من الحاجز. بالإضافة إلى ذلك يُطلب من حاملي التصاريح، منذ بداية الفترة التي يشملها هذا التقرير، يتطلب من حاملي التصاريح تسجيل بصمات أصابعهم. وقد تستغرق العملية كلها حتى ساعتين خلال أوقات الزحام في الصباح ويعتبرها الأشخاص المتضررون عملية طويلة وصعبة.

وبالإضافة إلى عزل جزء كبير من القدس الشرقية وسكانها عن باقي الضفة الغربية، يعقد الجدار الوضع الصعب أصلاً للمجتمعات التي تُركت على "الجانب الخاطئ"

دراسة حالة: جيب مجمع السرخي/قنبر

يقع مجمع السرخي/قنبر بالقرب من حي راس العمود ضمن الحدود البلدية التي وضعتها إسرائيل لمدينة القدس، ويسكنه 300 نسمة تقريباً، من بينهم 40 يحملون هوية الضفة الغربية والباقي يحمل هوية القدس. ونظراً لتضاريس هذه المنطقة، في أعقاب إنهاء بناء الجدار في عام 2005، تحول هذا المجمع إلى جيب معزول عن باقي أجزاء المدينة ومناطق أخرى في الضفة الغربية. ولا يُسمح سوى للأشخاص المُسجلين كسكان في هذه المنطقة بالعبور تلقائياً عبر الحاجز الذي يتحكم بالوصول إلى أجزاء أخرى من المدينة. ولا يُسمح للزوار بالعبور إلا في حال قام أحد سكان الجيب ممن يملكون لوحات سيارات صفراء بنقلهم معه. ويتوجب على مقدمي الخدمات التنسيق المسبق لدخولهم مع شرطة الحدود الإسرائيلية، من أجل الوصول إلى الجيب بسياراتهم. ومنذ إزالة حاجز "لازاروس" في أيلول/سبتمبر 2009 والذي كان يتحكم بالوصول إلى جانب "الضفة الغربية" من الجدار، يتوجب على حاملي بطاقة الضفة الغربية استخدام حاجز آخر أبعد على الجدار (السواحة الشرقية)، حيث يتوجب عليهم في بعض أجزاءه العبور مشياً على الأقدام، مما يزيد من المشقة على أكثر أعضاء هذا المجتمع حساسية. ويحتل المستوطنون الإسرائيليون حالياً مبنين في هذا الجيب، وفي الوقت ذاته هنالك مستوطنة أكبر ("كيدمات تصيون") ما زالت في مرحلة التخطيط.

لهذه الإغلاقات، الاشتباكات التي وقعت ما بين قوات الأمن الإسرائيلية والشباب الفلسطينيين الذين يلقون الحجارة على الحاجز أبو بالقرب منه؛ وفحص الأجسام المشبوهة؛ وحوادث تتضمن طعن لجنود إسرائيليين متواجدين على الحاجز على يد فلسطينيين. وقد ارتبطت معظم هذه الحوادث في الارتفاع العام للتوتر في أعقاب سلسلة من القرارات، والتقارير والتصريحات المتعلقة بتوسيع المستوطنات الإسرائيلية في القدس الشرقية، وقرار الحكومة الإسرائيلية إضافة موقعين في الخليل وبيت لحم لقائمة "مواقع التراث الوطني" الإسرائيلية، ودعوات أطلقها بعض القادة الفلسطينيين للدفاع عن المسجد الأقصى.¹⁷

كما أنّ الملاحظات الميدانية المنتظمة تشير إلى ارتفاع عام في التأخيرات والطوابير على حواجز الثلاثة المتاحة أمام حاملي التصاريح المطلوبة للعبور خلال الفترة التي شملها التقرير، وخصوصا حاجز قلنديا. وقد كان من أبرز العوامل التي أدت إلى ذلك إغلاق منفذ في الجدار كان يُستخدم كطريق بديل يؤدي من القدس الشرقية إلى رام الله (عبر الرام) في شباط/فبراير 2009، الأمر الذي رفع عدد المركبات التي تجتاز معبر قلنديا إلى الشمال. وتضمنت أعمال توسيع معبر قلنديا التي أجريت خلال الفترة التي شملها التقرير، تعبيد مسلكين للسيارات حيث من المرتقب عند فتحهما سيخدمان حاملي بطاقة هوية القدس المسافرين في الحافلات العامة. ووفقا لما أفاد به مكتب الارتباط الإسرائيلي فإنّ المسارين الجديدين سيخففان من الضغط على مسالك المشاة حيث سيخدم الخارجين من المعبر وسيخدمان على الأغلب حاملي التصاريح وبالتالي سيخففان من الوقت المستغرق في العبور.

استمرار إعاقة الوصول إلى المستشفيات في القدس الشرقية

انعدام التحسينات الملموسة انعكس أيضا على الوصول إلى مستشفيات القدس الشرقية غير الحكومية الست، وهي مستشفيات حيوية للغاية لجميع سكان الضفة الغربية، وخصوصا فيما يتعلق بالرعاية الطبية التخصصية من الدرجة الثالثة، وتتضمن الديلزة (غسيل الكلى) والأورام وعمليات القلب المفتوح والجراحة العصبية وجراحة العيون ووحدات العناية المكثفة للأطفال الخدج. وما زال يُطلب من المرضى الحصول على تصاريح كما أنّ دخولهم ما زال مقتصرًا على الحواجز الثلاثة الأكثر

وخلال الفترة التي شملها التقرير، أزيل حاجز على الجدار (لازاروس) كان الفلسطينيين المعزولون على جانبي الجدار يستخدمونه وتمّ إغلاق الفجوة المتبقية في الجدار (أنظر/ي دراسة الحالة أدناه). بالإضافة إلى ذلك تحولّ الحاجز الجزئي الواقع على المقطع غير المكتمل من الجدار في شمال غرب المدينة (حاجز بيت إكسا) إلى حاجز دائم، مضيفاً المزيد من القيود على الوصول لثلاث تجمعات معزولة في جانب "القدس" من الجدار.¹⁶

وأخيرا، في أعقاب توسيع نظام "منطقة التماس" ليشمل بعض المناطق الواقعة ما بين الجدار وحدود بلدية القدس في شباط/فبراير 2009، يضطر سكان هذه المنطقة من حملة هوية الضفة الغربية إلى الحصول على تصاريح لمواصلة العيش في منازلهم (أنظر/ي أيضا قسم القادم).

إغلاق وتأخير لفترات أطول لدى الدخول إلى القدس الشرقية

يتأثر وصول حاملي التصاريح إلى القدس الشرقية بعوامل إضافية. فعلى مدار الفترة التي شملها التقرير، فرضت السلطات الإسرائيلية "إغلاقاً شاملاً" على الضفة الغربية لما مجموعه 50 يوما، أي أكثر بثلاثة أيام من العام الماضي، وذلك خلال الأعياد الإسرائيلية (43 يوما) و"التحذيرات الأمنية" (7). خلال "الإغلاق الشامل"، لا يُسمح لحملة التصاريح بالوصول إلى القدس الشرقية أو إسرائيل، باستثناء بعض فئات السكان، بمن فيهم الحالات الطبية الطارئة وموظفو المنظمات الدولية.

إضافة إلى ذلك، وعلى غرار باقي أنحاء الضفة الغربية، قد يتمّ إغلاق الحواجز المؤدية إلى القدس الشرقية في حالات خاصة خلال حادث عنف يقع على الحاجز أو في أعقابها. وبالرغم من عدم توفر بيانات دقيقة وشاملة، تفيد الملاحظات الميدانية لموظفي مكتب تنسيق الشؤون الإنسانية أن انقطاع الحركة بسبب هذا النوع من المعوقات ارتفع بصورة ملموسة مقارنة بالسنة الماضية. وقد بدا ذلك واضحا على وجه الخصوص في حاجز قلنديا، الذي يتحكم بممر الوصول الرئيس إلى القدس الشرقية عبر الجدار من الشمال. فعلى سبيل المثال، سجّل مكتب تنسيق الشؤون الإنسانية في الربع الأخير من عام 2009، 47 ساعة تمّ فيها إغلاق الحاجز لأغراض خاصة (باستثناء الإغلاق الشامل) مقارنة بصفر في الربع الأول من عام 2009. وقد كان المسبب الرئيسي

وتغيّب مزمنة للموظفين، الأمر الذي يجعل من إدارة الاستشارات والعمليات الطبية – وهي مهمة حساسة لأي مستشفى – أكثر صعوبة. وفي أعقاب عملية متابعة مكثفة أشرفت عليها منظمة الصحة العالمية ومندوبو المستشفيات، وافقت السلطات الإسرائيلية في تشرين الثاني/نوفمبر 2009 على السماح لموظفي المستشفيات باستخدام أي حاجز من الحواجز؛ غير أنّ هذا التطور لم يدم طويلاً واستؤنف العمل بالوضع السابق بعد شهرين.

بالإضافة إلى ذلك، بدأت السلطات الإسرائيلية خلال الفترة التي شملها التقرير تطبيق قرار تبنته في شباط/فبراير 2009 يحظر على مستشفيات القدس الشرقية استيراد معدات طبية من الضفة الغربية، وهي، وفقاً لما أفادت به هذه السلطات، لا تستوفي المعايير الإسرائيلية. وقد تسبب ذلك للمستشفيات بمشاكل لوجستية وارتفاع تكاليف المعدات الطبية التي تفتنّى عبر وكلاء إسرائيليين. وقد جاء هذا القرار في أعقاب قرار مشابه طبّق قبل عام على المستحضرات الدوائية.¹⁹

الوصول إلى الأماكن المقدسة في القدس الشرقية

أعاق الجدار ونظام التصاريح أيضاً وصول المسلمين والمسيحيين من حملة هوية الضفة الغربية إلى أماكن العبادة في القدس الشرقية. وعلى غرار السنوات السابقة، خلال شهر رمضان (22 آب/أغسطس – 19

ازدحاماً، حيث يعبرونها مشياً على الأقدام. إنّ عملية الحصول على تصاريح والعبور خلال أحد هذه الحواجز تزيد من الإجهاد الذي يعاني منه الأشخاص الذين يعانون أصلاً بسبب المرض أو الإعاقة.

وبالرغم من إمكانية الحصول على إذن بدخول الحالات الطارئة في اليوم ذاته من خلال جمعية الهلال الأحمر الفلسطينية، إلا أنّ هذه العملية تتطلب التنسيق مع مكتب الارتباط الإسرائيلي والمصادقة على الحاجز المراد عبور المريض من خلاله، وإجراء "من سيارة إلى سيارة" (أي نقل المريض من سيارة إسعاف إلى أخرى)، وذلك نظراً لأنّ سيارات الإسعاف التي تحمل لوحات ترخيص الضفة الغربية لا يُسمح لها بالعبور إلى القدس. وقد عبّر المرضى والطواقم الطبية عن قلقهم من أثر هذا الإجراء على كرامة المرضى. في عام 2009 سجّلت جمعية الهلال الأحمر الفلسطينية ما مجموعه 289 حادثة تأخير أو حرمان من الوصول إلى القدس الشرقية بواسطة سيارات الإسعاف التابعة لها، أي ما يُمثّل انخفاضاً بنسبة 27 بالمائة في عدد هذه الحوادث مقارنة بعام 2008 (397 حادثاً).¹⁸

وقد استمر تقييد عبور الفرق الطبية العاملة في القدس الشرقية من حاملي هويات الضفة الغربية عبر الحواجز الثلاثة الأكثر ازدحاماً، باستثناء الأطباء. وقد بدأ تطبيق هذا القرار منذ منتصف عام 2008 وأدى إلى حالات تأخّر



Qalandiya checkpoint. People attempting to access Al Aqsa Mosque during Ramadan (September 2009). Photo by Patrick Zoll

أيلول/سبتمبر 2009) لم تسمح السلطات الإسرائيلية سوى للرجال الذين تبلغ أعمارهم 50 عاما فما فوق والنساء اللواتي تبلغ أعمارهن 45 عاما فما فوق، إضافة إلى البنين والبنات الذين تبلغ أعمارهم أقل من 12 و 16 عاما على التعاقب، الوصول إلى المسجد الأقصى لأداء صلاة الجمعة بدون تصريح، حيث توجب على الرجال المتزوجين ممن تتراوح أعمارهم ما بين 45 و 50 عاماً والنساء المتزوجات اللواتي تتراوح أعمارهن ما بين 30 و 45 عاما التقدم بطلب للحصول على تصريح.

وإجمالا، كان تنقل الأشخاص المؤهلين للدخول خلال أيام الجمعة تلك أكثر صعوبة مقارنة بالسنة السابقة، وخصوصا على حاجز قلنديا، نظرا للترتيبات غير الكافية التي طبقتها السلطات المعنية، كإعدام "المسارات الإنسانية" خارج الحواجز وصغر مساحة الحيّز في الجانب المخصص للنساء في الحاجز؛ وقد أصيب 100 فلسطيني على الأقل، أغلبهم من النساء والأطفال، على حاجز قلنديا نتيجة الازدحام مقارنة بإصابة شخصين في المفترزة الموازية في عام 2008.

إضافة إلى أنّ وصول المصلين المسيحيين إلى كنيسة القيامة خلال الأسبوع الذي سبق عيد الفصح (آذار/مارس

توسيع نظام التصاريح المتعلق بالجدار

(2010) تعرض للتشويش بصورة كبيرة هو أيضا. وقد حدث ذلك بالرغم من إصدار السلطات الإسرائيلية آلاف "التصاريح الخاصة" التي بقيت سارية المفعول رغم الإعلان عن "إغلاق شامل" في ذلك الأسبوع بمناسبة عيد الفصح اليهودي.²⁰ ومن العوامل التي ساهمت في هذا التشويش، اعتقال المصلين الذين كانوا يسيرون في مسيرة متجهة من بيت لحم إلى كنيسة القيامة في أحد الشعانين بدون تصاريح عبر بوابة جدار غادرها الجنود؛ والإغلاق الكامل للحواجز في أول يومين من أيام عيد الفصح اليهودي؛ ونصب حواجز طيارة داخل البلدة القديمة وحولها. ونتيجة لذلك، فضلت العديد من العائلات التي حصلت على تصاريح خاصة حضور احتفالات عيد الفصح في رام الله أو غيرها من المناطق في الضفة الغربية. إضافة إلى ذلك، وبموجب نظام التصاريح الحالي، لا يُسمح لشخص ما سوى الحصول على تصريح واحد فحسب في وقت معين، لذلك لم يكن العمال ورجال الأعمال والمرضى المسيحيون ممن يحملون تصاريح سارية المفعول مؤهلين للحصول على "تصاريح خاصة" وبالتالي حرموا من الوصول إلى القدس الشرقية نظرا للإغلاق الشامل.

التماس") انخفاضاً طفيفاً. وعلى النقيض من هذا، فقد اتسعت رقعة نظام التصاريح التي تقيد الوصول إلى الأراضي الزراعية لتشمل المناطق التي اكتمل فيها بناء الجدار، مما أدى إلى المزيد من تقويض سبل العيش على المزارعين الذين يعيشون في الجانب الشرقي، "جانب الضفة الغربية" من الجدار.

جاء قرار بناء الجدار عام 2002 في أعقاب حملة التفجيرات القاتلة التي نفذها فلسطينيون من الضفة الغربية داخل إسرائيل. إلا أن مسار الجدار لا يتتبع الخط الأخضر، ويقع حوالي 85 بالمائة من المسار الحالي داخل أراضي الضفة الغربية، تاركا ما يقارب 9.5 بالمائة من أراضي الضفة الغربية (من ضمنها المنطقة المحظورة) على الجانب الغربي، "الإسرائيلي"، من الجدار. تعد حماية المستوطنات الإسرائيلية، بما في ذلك المناطق المخططة للتوسع المستقبلي للمستوطنات العامل الرئيسي لهذا

ما زال الجدار، بالتوازي مع نظام البوابات والتصاريح الخاص به، يشكل أكبر عقبة أمام حرية تنقل الفلسطينيين عبر الضفة الغربية على الإطلاق، بما في ذلك حرية التنقل من وإلى القدس الشرقية. أصبح ما يقارب 60 بالمائة من مسار الجدار مكتملا حاليا. خلال الفترة المشمولة بالتقرير، ومع بعض الاستثناءات المعدودة، توقف بناء الأقسام الجديدة بشكل كامل تقريبا نتيجة لعدد من العوامل، ترجع بعضها إلى قيود مالية، وإلى مخاوف أثارها المجتمع الدولي، كما وتعود إلى تراجع الطلب من جانب المجتمع الإسرائيلي. معظم أعمال البناء التي جرت خلال هذه الفترة كانت قد حدثت في إطار التغييرات التي أمرت بها محكمة العدل الإسرائيلية العليا بما يتعلق بتغيير مسار الجدار، إضافة إلى بعض مقاطع الجدار في شمالي القدس. وعقب التغييرات التي جرت على مسار الجدار، شهد العدد الإجمالي للأشخاص الذين يعيشون في المناطق المغلقة وراء الجدار (في "منطقة

الانحراف في مسار الجدار عن الخط الأخضر²¹. تضم المنطقة المتبقية على الجانب الغربي من الجدار، 80 مستوطنة من الـ 149 مستوطنة، وأكثر من 85 بالمائة من مجموع عدد المستوطنين في الضفة الغربية (بما في ذلك القدس الشرقية).

في رأي استشاري صدر في تموز/يوليو 2004، أفادت محكمة العدل الدولية أن مقاطع الجدار التي تعبر داخل الضفة الغربية بما فيها القدس الشرقية، إلى جانب البوابة والتحصينات المرتبطة به، هي انتهاك من جانب إسرائيل بالتزاماتها التي نص عليها القانون الدولي²². ودعت محكمة العدل الدولية إسرائيل إلى: وقف بناء الجدار، بما في ذلك في القدس الشرقية وما حولها؛ وتفكيك الأجزاء التي أنجزت بالفعل، وإلى إلغاء أو إبطال مفعول جميع القوانين التشريعية واللوائح التنظيمية ذات الصلة.²³

المزيد من القيود على الوصول من وإلى الأراضي الزراعية الواقعة خلف الجدار

في شمال الضفة الغربية، منذ أكتوبر 2003، أصبح الفلسطينيون مضطرين للحصول على تصاريح زيارة للوصول إلى الأراضي الزراعية الواقعة ما بين الجدار والخط الأخضر، والتي أعلن عنها "منطقة عسكرية مغلقة" أو "منطقة تماس". وللحصول على تصريح، يجب على المتقدمين استيفاء الاعتبارات الأمنية اللازمة لجميع التصاريح التي تصدرها إسرائيل، وتقديم أوراق تسجيل الأرض التي تثبت "صلة مقدم طلب تصريح العبور بالأرض المراد الوصول إليها". إن معظم بوابات الجدار التي توفر سبل الوصول من وإلى هذه المنطقة، لا تفتح إلا خلال موسم قطف الزيتون، ولا يكون ذلك عادة سوى لفترة محدودة من الزمن خلال النهار. وهذا غير كاف للسماح للمزارعين بتنفيذ الأنشطة الزراعية الأساسية على مدار السنة، مثل الحراثة، والتقليم والتسميد، والتعامل مع الآفات والأعشاب الضارة التي من شأنها أن تحسن كمية ونوعية محصول زيت الزيتون. كشف مراقبو الأمم المتحدة في شمال الضفة الغربية أن ممارسات الإصدار المحدود لتصاريح "الزيارة"، إلى جانب محدودية أوقات فتح بوابات الجدار، قد قلصت وقوضت الممارسة الزراعية وسبل العيش الريفية بشكل شديد. وأشارت البيانات التي قدمها المدعي العام الإسرائيلي إلى محكمة العدل العليا، إلى أن عدد التصاريح الصادرة للمزارعين الفلسطينيين، من أجل الوصول من وإلى

"منطقة التماس" في شمال الضفة الغربية، بين عام 2006 ومنتصف عام 2009 قد انخفض بشدة.²⁴ في يناير 2009، امتد تخصيص "الأراضي المغلقة"، ليشمل محافظات رام الله والخليل وأجزاء من محافظة سلفيت وبيت لحم والقدس، وبشكل تدريجي، أصبح لزاما على الفلسطينيين الذين يرغبون في الوصول من وإلى هذه المناطق، تقديم طلب للحصول على تصاريح زيارة. في السابق، كان كل ما هو مطلوب من المزارعين، التسجيل لدى السلطات الإسرائيلية وإظهار بطاقات هوياتهم عند البوابة ذات الصلة (وهو ما كان يعرف أيضا باسم نظام "التنسيق المسبق"). في محافظة الخليل، على سبيل المثال، قدم 470 مزارع طلبات للحصول على تصاريح تخولهم بالوصول من وإلى أراضيهم عبر بوابة خربة الدير أثناء موسم قطف الزيتون عام 2009، قبل منها 370 طلبا أي ما نسبته (79 بالمائة). وعلى النقيض من هذا، خلال موسم قطف زيتون عام 2008، في إطار نظام "التنسيق المسبق"، قدر عدد المزارعين الذين تمكنوا من وصول بساتين الزيتون عبر ذات البوابة بـ 1500 مزارعا. ويعزى الانخفاض الحاد في عدد المتقدمين (انخفاض تقارب نسبته 70 بالمائة) جزئيا إلى ضعف محصول الزيتون لعام 2009،²⁵ ولكنه يعزى كذلك إلى المتطلبات الشاقة التي تندرج في إطار نظام التصاريح. ولذلك رفض معظم المزارعين القاطنين في محافظة رام الله التقدم بطلب للحصول على تصاريح. ونتيجة لذلك، فإن ستة من بوابات الجدار والحواجز العشرة التي يتطلب عبورها تصاريح أصبحت الآن مهجورة تقريبا، بسبب هذا الرفض. وقد تطورت حالة مماثلة في المناطق الواقعة في محافظة القدس حيث تم تطبيق نظام "منطقة التماس".²⁶ وخلال الفترة المشمولة بالتقرير، قامت السلطات الإسرائيلية كذلك بإكمال تحويل مسار قسم من الجدار شمال شرقي مدينة قلقيلية والذي يبلغ طوله خمسة كيلومترات، كما أكملت إزالة آثار الجدار القديم، بما في ذلك الإسفلت الذي كان معدا لطريق الدوريات العسكرية. أعاد هذا التطور، الذي جاء في أعقاب قرار محكمة العدل العليا الذي صدر قبل ثلاث سنوات، إمكانية وصول المزارعين القاطنين في القرى المجاورة إلى قرابة 1500 دونم من الأراضي، رغم أن المسار الجديد، مع هذا، لا زال يسير على بعد خمسة كيلومترات من الخط الأخضر، محيطة مستوطنة زوفين (1000 نسمة)، وعازلا آلاف الدونمات من الأراضي الزراعية التي تعود ملكيتها لأهالي القرى الفلسطينية المجاورة.

وعلى العكس من هذا الوضع، فإن معظم سكان عزون عتمة (2,000) في محافظة قلقيلية، تم "تحريرهم" من قيود "منطقة التماس"، إذ أن حاجز التفتيش الذي يتحكم بالوصول بينهم وبين بقية الضفة الغربية، قد تحول في آذار 2010 إلى حاجز تفتيش جزئي، مما أصبح يتيح وصولاً غير مقيد إلى القرية. في السابق، وخلال أكثر من ست سنوات، كان يتم إغلاق الحاجز يوميا ما بين الساعة العاشرة ليلاً وحتى الساعة السادسة صباحاً مما كان يحصر السكان مع أسرهم فعليا خلال ساعات الليل. شكّل هذا الوضع إشكالية لا سيما بالنسبة للنساء الحوامل اللاتي على وشك الولادة، حيث أن المرفق الطبي الوحيد المتاح هو عيادة رعاية صحية أولية أساسية، والتي تعمل مرتين في الأسبوع، لمدة ساعتين في اليوم.²⁷ يتبع هذا التطور الانتهاء من بناء جدار حول القرية خلال الفترة المشمولة بالتقرير، مما يمنع الوصول من القرية لغيرها من "مناطق التماس" أو لإسرائيل، وبشكل هذا تحويلاً لمسار الجدار بحكم أمر الواقع. يعزل المسار الجديد تسع عائلات عن بقية القرية؛ ويبقى حاجز التفتيش الواقع على طول هذا الجدار الثانوي الذي يغلق بين الساعة العاشرة ليلاً والساعة الخامسة صباحاً، مأهولاً بالجنود بالكامل.

أيضاً في محافظة قلقيلية، وبعد حكم آخر لمحكمة العدل العليا يرجع تاريخه إلى أيلول / سبتمبر 2005، أكملت السلطات الإسرائيلية تحويل مسار جزء من الجدار حول مستوطنة ألفي منشييه. تحويل المسار هذا، والذي تلاه إزالة الجدار والحاجز السابق (حاجز راس عطية) الذي كان يتحكم بالتنقل والوصول من وإلى الجيب، قد "حرّر" ثلاث تجمعات سكانية (800 نسمة)، من "منطقة التماس". ومع ذلك، وبحكم المسار الجديد، فإن عدداً من الأراضي الزراعية الحيوية التابعة لسكان هذه التجمعات، إضافة إلى تجمعين من البدو (400 نسمة)، ستبقى في "منطقة التماس"، في جيب ألفي منشييه.²⁸

ولهذا، وعلى الرغم من التوسع في "منطقة التماس" باتجاه الجنوب، فقد رأى العدد الإجمالي للسكان الذين يعيشون في المناطق المغلقة وراء الجدار نقصاناً صافياً قدره 22 بالمائة، إذ انخفض العدد من ما يقارب 10,000 إلى 7,800.

مخاوف من توسيع الجدار غربي محافظة بيت لحم

في أواخر شباط / فبراير 2010، بعد تجميد دام لأكثر من ثلاث سنوات، استأنفت السلطات الإسرائيلية تسوية

بحلول نهاية عام 2009، وفي أعقاب قرار آخر لمحكمة العدل العليا، بدأت السلطات الإسرائيلية العمل في محافظة رام الله (وما زال العمل جارياً حالياً) على تحويل مسار الجدار المحاذي لقرية بلعين. وإلى أن يتم إنجاز عملية تحويل المسار هذه، عندها ستعود إمكانية وصول الفلسطينيين إلى ما يقارب 650 دونم من الأراضي، في حين تترك 1,300 دونماً معزولاً خلف الجدار. منذ عام 2006، ظل سكان بلعين، جنبا إلى جنب مع نشطاء سلام إسرائيليين ودوليين، ينظمون مظاهرات أسبوعية، احتجاجاً على مسار الجدار، والتي عادة ما تتطور إلى مواجهات عنيفة مع القوات الإسرائيلية. في هذا السياق، قام الجيش الإسرائيلي، في شهر شباط / فبراير عام 2010، بإعلان المنطقة الواقعة بين الجدار والمنطقة المبنية من القرية، (وقرية نعلين المجاورة)، كمناطق عسكرية مغلقة أيام الجمعة من الساعة 8:00 صباحاً حتى الساعة 8:00 مساءً، لمدة ستة أشهر، وجعلت الأوامر الصادرة في سياق هذا القرار، غير المقيمين الذين يدخلون المنطقة دون إذن من الجيش الإسرائيلي، عرضة للاعتقال.

انخفاض طفيف في عدد الفلسطينيين الذين يعيشون في المناطق المغلقة

منذ عام 2003، أصبح لزاماً على ما يقارب 10,000 فلسطيني ممن يقيمون في المنطقة المغلقة من المناطق الشمالية، الحصول على تصاريح إقامة دائمة لمواصلة العيش في منازلهم. كما أن مركز حياتهم يقع على الجانب الفلسطيني من الجدار، وبهذا يصبح لزاماً على الأطفال والمرضى والعمال أن يمروا عبر حواجز التفتيش للوصول إلى المدارس والمرافق الطبية وأماكن العمل، والحفاظ على العلاقات الأسرية والاجتماعية. يحتاج الأقارب ومقدمي الخدمات الذين يعيشون في مناطق أخرى إلى الحصول على تصاريح زيارة للوصول إلى هذه التجمعات السكانية.

اشتملت المناطق الجديدة التي أعلنت بوصفها "منطقة تماس" في شباط / فبراير 2009 على عدد محدود من الناس: بعض المناطق الواقعة بين الجدار وحدود بلدية القدس والتي يقارب مجموع سكانها الـ 500، وتجمع سكاني من ثلاث عائلات جنوب مدينة الخليل خلف حاجز تفتيش بوابة الجدار الواقعة في بيت ياطير (حوالي 100 نسمة).

الأغلب، تدنيا في إمكانية الوصول من وإلى مدينة بيت لحم، وهي مركز الخدمات الرئيسية للصحة والتعليم، والأسواق والتجارة. في حال تم وحين يتم إعلان المنطقة المغلقة، فإن ذلك سيؤثر كذلك على سكان مناطق في بيت لحم مثل الخضر، وأرطاس والسكان المقيمين على الجانب الشرقي "الفلستيني" للجدار، والذين سيحتاجون تصاريح زيارة للدخول إلى أراضيهم التي على الجانب الآخر. وإذا ما اكتمل الجدار فإنه سيتمنع كذلك أي تطور في المناطق الحضرية الرئيسية غربي بيت لحم، بعد أن حالت المقاطع التي شيدت في المناطق الحضرية من التوسع نحو الشمال. وإضافة إلى ذلك، فإنه يتوقع من الانتهاء من الجدار في هذه المنطقة أن يسفر عن انعدام تنقل الفلسطينيين ووصولهم إلى جزء من شارع 60 الواقع على الجزء الغربي "الإسرائيلي" للجدار. إن العمل الجاري خلال الفترة المشمولة بالتقرير على توفير طرق بديلة لهذا الجزء من شارع 60 (طالع/ي أيضا القسم "تحويل حركة مرور الفلسطينيين") قد زاد المخاوف إزاء استئناف شامل لبناء الجدار في هذه المنطقة.

الأراضي لبناء الجدار على مقطعين صغيرين من مسار الجدار في المنطقة الشمالية الغربية من محافظة بيت لحم.²⁹ وقد أثار هذا التطور المخاوف من الاستئناف الشامل لبناء المقاطع المتبقية من الجدار عبر غربي محافظة بيت لحم. يحيط مسار الجدار المصادق عليه رسمياً، غربي محافظة بيت لحم، 10 مستوطنات إسرائيلية تقع في المنطقة وتعرف باسم كتلة جوش عتصيون، وتفصل ما يقرب من 64,000 دونما من أراضي المحافظة عن باقي الضفة الغربية (انظر الخريطة رقم 2). وتشمل هذه المنطقة عدداً من أخصب الأراضي في المحافظة، فضلاً عن تسعة من التجمعات السكانية الفلسطينية والتي يصل تعدادها إلى 21,000 نسمة. إذا اكتمل بناء الجدار وتم توسيع نظام "منطقة التماس" ليشمل هذه المنطقة، فإن ذلك سيشكل أكبر منطقة من هذا النوع في الضفة الغربية من حيث حجم الأرض وعدد السكان.

إن سكان التجمعات السكانية التسعة في هذه المنطقة، والذين تم تقويض سبل عيشهم تدريجياً خلال العقود الماضية بسبب التوسع الاستيطاني، سيواجهون على

الوصول إلى الأراضي والمجتمعات الريفية في المنطقة (ج) ما زال مقيداً بشدة

زراعية معظمها في المنطقة (ج). إن إزالة هذه المعوقات كان لها أثر إيجابي، رغم أنه محدود، على الظروف المعيشية للمزارعين المتضررين.

وباستثناء ذلك، لم يلاحظ أي تحسّن ملموس فيما يتعلق بوصول الفلسطينيين إلى الأراضي الزراعية والمجمعات الريفية في المنطقة (ج)، ومعظمها يقع على طول غور الأردن (بما في ذلك المناطق الشرقية من محافظتي بيت لحم والخليل). العناصر الرئيسية التي يتألف منها النظام الذي يقيّد الوصول إلى هذه المناطق تتضمن: الحواجز ومتطلبات الحصول على تصريح؛ تصنيف أراضٍ شاسعة على أنها "مناطق إطلاق نار" و"محميات طبيعية"؛ ومنع الوصول إلى الأراضي الزراعية المجاورة للمستوطنات الإسرائيلية بواسطة الأسبجة والتخويف.

الوصول من غور الأردن وإليه

ما زالت أربعة حواجز مأهولة بالجنود بصورة دائمة (تياسير، والحمرا، وإفرايم وبيتاف) تُسيطر بإحكام على جميع أشكال التنقل من مقطع غور الأردن الواقع إلى الشمال من أريحا. وباستثناء ما يقدر بحوالي 56,000

تغطي المنطقة (ج) ما يقرب من 60 بالمائة من مساحة الضفة الغربية وهي المنطقة الوحيدة التي تتمتع بتواصل جغرافي؛ وخلافاً للمنطقة (أ) و (ب) تمارس السلطات الإسرائيلية في المنطقة (ج) سيطرة حصرية مباشرة على شؤون الأمن وفرض القانون، بالإضافة إلى التخطيط والبناء. وقد صنفت المنظمات العاملة في مجال المساعدات الإنسانية سكان المنطقة (ج)، الذين يُقدر عددهم بـ150,000، كمجموعة تحظى بأولوية للحصول على المساعدات الإنسانية، نظراً للمستوى المرتفع من الصعوبات النابعة من القيود المفروضة على الوصول، إلى جانب سنوات طويلة من الإهمال والعزلة عن مناطق أخرى في الأراضي الفلسطينية المحتلة.³⁰ ومثلها مثل معوقات الوصول الأخرى التي يتناولها هذا التقرير، تعتبر المستوطنات الإسرائيلية عاملاً رئيساً في تشكيل نظام القيود المفروضة على إمكانية الوصول والتنقل في المنطقة (ج).

خلال الفترة التي شملها التقرير، أزالَت السلطات الإسرائيلية ما يقرب من 80 معيقاً للحركة تقع على شوارع رئيسية في جنوب وشمال الضفة الغربية كانت تعيق وصول المركبات إلى طرق ترابية مؤدية إلى أراضٍ

Map 2

United Nations Office
for the Coordination of Humanitarian Affairs
Access to the Jordan Valley
May 2010



Roads

- Main road (used primarily by Israelis)
- Main road (used primarily by Palestinians)
- Secondary roads

Restrictions

- Checkpoint
- Partial Checkpoint
- Earthmound, Road gate, Road block
- Constructed West Bank Barrier
- Planned West Bank Barrier
- Israeli military base
- Israeli closed military area

Palestinian Areas

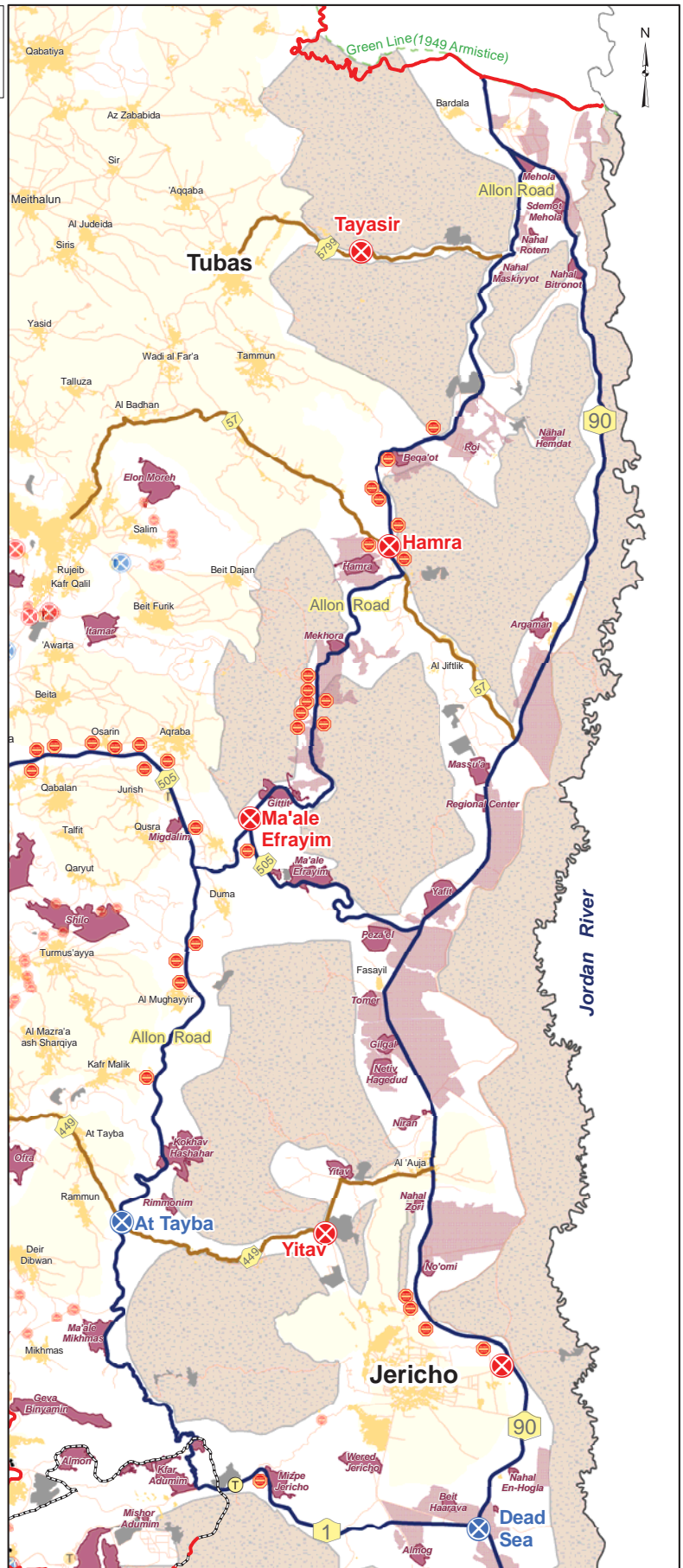
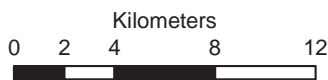
- Built-up

Israeli Settlements

- Settlement built-up and outer limit
- Land cultivated by settlers

Oslo Interim Agreement(1994-1999)

- AREA (A),(B)
- AREA (C)



في هذه المنطقة. ويعود ذلك في المقام الأول إلى تكلفة النقل المرتفعة التي يتكبدها المزارعون والتجار لتسويق منتجاتهم الزراعية في باقي الضفة الغربية وذلك نظرا للطرق الالتفافية الطويلة التي يضطرون إلى سلوكها والعدد المحدود لوسائل النقل المصرح بها. إضافة إلى ذلك، غالبا ما تتأثر جودة وقيمة المحاصيل الطازجة عند تسويقها بعد التأخيرات الطويلة على الحواجز. وأخيرا، يتأثر المزارعون كذلك بسبب القيود التي تفرضها الحواجز على دخول المعدات الزراعية، وخصوصا المبيدات والأنايب المعدنية.

إن القيود المفروضة على الوصول تؤثر كذلك على العديد من سكان المجتمعات الريفية الصغيرة الواقعة على طول غور الأردن وخصوصا البدو المسجل في بطاقات هوياتهم عنوانا آخر في الضفة الغربية غير غور الأردن وبالتالي لا يُسمح لهم بقيادة سياراتهم داخل أو خارج المنطقة. وقد تضاعفت آثار هذا القيد المفروض على بعض المجتمعات خلال الفترة التي شملها التقرير في أعقاب تشديد فرضه الجيش الإسرائيلي. فعلى سبيل المثال، منذ تشرين الثاني/نوفمبر 2009 حُرّم معظم سكان عشيرة الكعابنة البدوية التي تعيش في مواقع مختلفة في منطقة العوجا (محافظة أريحا) ممن سُجّل في بطاقات هوياتهم أنهم سكان مدينة الخليل ورام الله، من الوصول بسياراتهم باتجاه الشمال عبر حاجز بيتاف. ويتحكم هذا الحاجز بالشارع المؤدي مباشرة إلى مدينة أريحا والذي يعتمدون عليها لتلبية احتياجاتهم من الخدمات الصحية، والمياه، والتعليم والتسوق. وقبيل ذلك، سُمح لهم باستخدام هذا الحاجز بعد إجراء تنسيق منتظم ما بين مكثبي الارتباط الفلسطيني والإسرائيلي.

"مناطق إطلاق النار" و "المحميات الطبيعية"

خصصت إسرائيل منذ عام 1967 حوالي 18 بالمائة من الضفة الغربية كمناطق عسكرية مغلقة لأغراض التدريب العسكري، وتقع معظم مناطق التدريب هذه في غور الأردن وجنوب شرق محافظة الخليل. وفي حين أن وصول الفلسطينيين إلى هذه المناطق محظور بأمر عسكري، باستثناء أولئك الذين يعرفهم الجيش الإسرائيلي "كمقيمين دائمين"، فإن حدود هذه المناطق المغلقة لم ترسم بوضوح على الأرض، إضافة إلى أنّ درجة فرض القيود فيها غير منتظمة. إضافة إلى ذلك، خصّصت إسرائيل ما يقرب من 13 بالمائة من أراضي

شخص مسجل في بطاقات هويتهم أنهم سكان غور الأردن (بما في ذلك أريحا)، ما زال يحظر على معظم الفلسطينيين عبور هذه الحواجز بسياراتهم الخاصة إلا في حال حصولهم على تصريح خاص. إضافة إلى ذلك، يُطلب من الحاصلين على هذه التصاريح أن تكون سياراتهم مسجلة بأسمائهم قبل أن يتمكنوا من السفر بها عبر الحواجز، الأمر الذي يعيق من إمكانية التنقل بصورة أكبر. ولا يُسمح سوى للإسرائيليين والرعايا الأجانب بالعبور عبر حاجز معاليه إفراميم.³¹ أما التطور الإيجابي الوحيد الذي طرأ على الوصول إلى غور الأردن فحدث في حزيران/يونيو 2009 عندما قرر الجيش الإسرائيلي زيادة ساعات عمل حاجز تياسير والحمرا إلى 24 ساعة في اليوم، مقارنة بـ17-15 قبل ذلك.

وبالرغم من القيود المذكورة أعلاه، يستطيع الفلسطينيون الوصول إلى غور الأردن بسياراتهم الخاصة عبر شارع رقم 1، إلى الجنوب من مدينة أريحا، ومن ثم شارع 90، دون الاضطرار إلى عبور أي حاجز. ولكن نظرا لطول هذه الطريق الالتفافية فهي قليلة الفائدة لمعظم السكان. وعلى سبيل المثال، بينما تبلغ المسافة ما بين بلدة طوباس وقرية بردلة في غور الأردن عبر حاجز تياسير 24 كيلومترا، فإن مسافة الطريق الالتفافية عبر شارع 1 و90 تبلغ أكثر من سبعة أمثال هذه المسافة - 176 كيلومتر.

وعلى غرار غيرها من المناطق الجغرافية، برر الجيش الإسرائيلي القيود المفروضة على حواجز غور الأردن بالإشارة إلى الحاجة إلى حماية السكان الإسرائيليين الذين يعيشون في المستوطنات المقامة في هذه المنطقة (حوالي 9,000) أو المسافرين على طريق 90. ونتيجة لهذه القيود لا يُستخدم شارع 90 غالبا سوى المستوطنين الإسرائيليين المسافرين من إسرائيل وإليها، بالإضافة إلى غيرهم من الإسرائيليين المسافرين من منطقة القدس وشمال إسرائيل في هذا الشارع كبديل عن الشارع السريع 6 الذي يتطلب السفر فيه دفع رسوم.

لقد كان للحواجز ونظام التصاريح أثرا ملموسا على الظروف المعيشية للمزارعين الذين يعيشون في غور الأردن بالإضافة إلى البلدات المجاورة في محافظات طوباس ونابلس وأريحا، ممن يمتلكون ويفلحون أراض



جدران إسمنتية نصبت في أيار/مايو 2009 بالقرب من "طريق ألون" (طوباس). تصوير باتريك زول

عشرات الألواح الإسمنتية على طول غور الأردن وجنوب شرق الخليل كتب عليها تحذير باللغة العربية والعبرية والإنجليزية يقول "خطر، منطقة إطلاق نار"، ممنوع الدخول. إضافة إلى أن ما يقرب من 80 بالمائة من المباني التي هدمت في المنطقة (ج) خلال عام 2009 نظرا لعدم حصولها على تراخيص للبناء (طالع/ي القسم حول قيود التخطيط) كانت تقع في مثل هذه المناطق. واستمر هذا التوجّه في عام 2010 عندما هدمت السلطات الإسرائيلية 16 مبنى في مجمع خربة طانا تقع جميعها في "منطقة إطلاق نار".

بالإضافة إلى ذلك، أبلغ مفتشون من سلطة الطبيعة الإسرائيلية مكتب الارتباط الفلسطيني في أريحا أن الرعاة الذي يرعون ماشيتهم في مناطق معلى عنها كمحميات طبيعية سيتعرضون لدفع غرامات. ولكن

الضفة الغربية "كمحميات طبيعية" يُحظر فيها أي شكل من أشكال استخدام الأرض على الفلسطينيين، بما في ذلك الرعي. وتتضمن هذه المناطق أراض تقع في محافظة بيت لحم كان من المفروض أن تُسَلَّم للسلطة الفلسطينية وفق مذكرة "واي ريفر" الصادرة عام 1998. وإذا ما أخذنا المناطق المتقاطعة بين هذين التصنيفين بالحسبان، فإنّ "المناطق العسكرية المغلقة" و"المحميات الطبيعية" تغطي ما يقرب من 26 بالمائة من مساحة الضفة الغربية.

وبالرغم من صعوبة التحديد، ظهرت خلال الفترة التي شملها التقرير إشارات مستمرة بأنّ السلطات الإسرائيلية بذلت المزيد من الجهود من أجل فرض القيود على وصول الفلسطينيين إلى هذه الأراضي. ففي أيار/مايو 2009 على سبيل المثال، نصب الجيش الإسرائيلي

دراسة حالة: خربة سمرا

في 24 كانون الثاني/يناير 2010 توجه مفتش من سلطة الطبيعة الإسرائيلية إلى راع فلسطيني من خربة سمرا (غور الأردن) بينما كان الأخير يرعى قطيع أغنامه في منطقة معلى عنها على ما يبدو "محمية طبيعية" وطلب منه المغادرة. رفض الراعي محتجا بأنه يستخدم هذه المنطقة للراعي منذ سنوات وبأنه لا توجد أية لافتات في المكان تشير إلى أي قيود على الوصول. وبعد مواجهة كلامية تم تكبير يدي الراعي واقتياده إلى مخفر شرطة إسرائيلي في مستوطنة مجاورة للاستجواب. لاحقا، أجبر الراعي على دفع غرامة تبلغ 1,700 شيكل وأستدعي للمثول أمام محكمة عسكرية.

السكان الفلسطينيين يفيدون أنّ معظم هذه المناطق تنقصها الحدود الواضحة المعالم الأمر الذي يجعل من الامتثال لهذا الأمر صعباً للغاية.

إنّ الفرض المتزايد لقيود الوصول هذه إلى مناطق "إطلاق النار" والمحميات الطبيعية فاقمت من الصعوبات التي تواجهها المجتمعات الرعوية الصغيرة التي تعاني من شح متواصل في المياه. وفي بعض الحالات، أعاققت هذه القيود قدرة المنظمات الإنسانية على تطبيق البرامج الطارئة التي تهدف إلى التخفيف من هذه الصعوبات. فعلى سبيل المثال، في آب/أغسطس 2009، مُنعت منظمة غير حكومية دولية من توزيع المياه والأعلاف على ثلاث مجتمعات تقع في منطقة "إطلاق نار" جنوب الخليل (منطقة "مسافر يطا") نظراً لسلسلة التلال الترابية التي تعيق وصول صهاريج المياه إلى هذه المجتمعات.³²

الدخول إلى الأراضي الخاصة الواقعة بجوار المستوطنات

بصورة مشابهة لم يُسجّل خلال الفترة التي شملها التقرير أي تغيير ملموس على وصول المزارعين الفلسطينيين إلى الأراضي الزراعية الواقعة داخل أو بالقرب من المستوطنات الإسرائيلية. وظل الوصول مقيداً بحواجز ماديّة وتخويف المستوطنين، وما زال يقوض سبل عيش العديد من العائلات.

تمّ ترسيم الحدود الخارجية للمستوطنات بواسطة أسيجة إلكترونية و/أو طرق تجوبها الدوريات؛ بعضها نصبته السلطات الإسرائيلية، في حين أن البعض الآخر نصبه المستوطنون بموافقة أو بدون موافقة السلطات الرسمية. ويضم عدد كبير من المستوطنات داخل حدودها الخارجية "جزراً" من الأراضي الفلسطينية الخاصة لم تتم مصادرتها أو الاستيلاء عليها لبناء المستوطنة أو توسيعها. وقد تمّ الإعلان عن المناطق المشمولة داخل الحدود البلدية للمستوطنات، والتي في معظم الحالات لا تتطابق مع الحدود الخارجية، "منطقة عسكرية مغلقة" أمام الفلسطينيين (ولا ينطبق هذا القرار على الإسرائيليين والرعايا الأجانب).³³

وقد كان وصول المزارعين الفلسطينيين إلى أراضيهم الخاصة "المحصورة" داخل أسيجة المستوطنات والطرق

التي تجوبها الدوريات خلال السنوات السابقة "بتنسيق مسبق" مع مكاتب الارتباط الإسرائيلي. ويجب على المزارعين المشمولة أسماؤهم في "قائمة التنسيق" الخاصة بمستوطنة معينة أن يبرزوا بطاقات هوياتهم لموظفي الأمن الموجودين على مدخل أو بوابة المستوطنة. وتُطبق السلطات الإسرائيلية هذا النظام أيضاً في الحالات التي تُسيجّ فيها أراضي الفلسطينيين على يد المستوطنين الإسرائيليين بدون تصريح وتقع خارج الحدود الرسمية للمستوطنة، بالرغم من الأمر العسكري التي يحظر وصول الفلسطينيين لا يكون ساري المفعول.

في تشرين الثاني/نوفمبر 2009 قدم سكان قريتي جبع وسلواد (رام الله) عريضتين منفصلتين لمحكمة العدل العليا الإسرائيلية يطلبون فيهما إزالة الأسيجة التي نصبها المستوطنون الإسرائيليون حول مستوطنتي جيفاع بنيامين وعوفرا على التعاقب، تمنعهم من الوصول إلى أراضيهم الخاصة.³⁴ وبالرغم من أنّ هذه الأسيجة التي نصبت في هاتين المنطقتين قد تم نصبهما في كلتا الحالتين بدون الحصول على مصادقة، إلا أنّ السلطات الإسرائيلية امتنعت عن اتخاذ أية خطوات لإزالتها. ووفقاً لما جاء في الالتماس، تبلغ مساحة المنطقة المتضررة في حالة عوفرا ما يزيد عن 3,000 دونم من الأراضي المزروعة بأشجار الزيتون والتين. وفي السنوات الأخيرة لم يُسمح سوى لعدد محدود من المزارعين الوصول إلى المنطقة مرتين في السنة فقط، وذلك بعد "تنسيق مسبق" مع مكتب الارتباط الإسرائيلي. أما في حالة جيفاع بنيامين، فإنّ الأراضي المدرجة في العريضة والتي تقدر مساحتها بحوالي 400 دونم من بين 1000 دونم تمّ تسييجها في المستوطنة كانت تستخدم في الماضي لزراعة المحاصيل الموسمية، (الخضار والقمح والشعير غالباً)؛ ولكن على النقيض من الأراضي الموجودة في مستوطنة عوفرا لا يوجد "نظام تنسيق" يسمح للمزارعين بالوصول إلى هذه الأرض، الأمر الذي أدى إلى وقف فلاحتها.

وفي ردها على المحكمة، شرحت النيابة العامة الإسرائيلية أنه وفي أعقاب تقديم عدد كبير من الشكاوى حول حالات تسييج غير قانونية مشابهة في مستوطنات أخرى في الضفة الغربية قرّرت السلطات أن تجري فحصاً شاملاً حول الظاهرة، قبل تنفيذ أية خطوات. وعلى هذا

الأساس، طلبت النيابة العامة من المحكمة أن ترفض هذه العرائض.³⁵

وفي عدد أكبر من الحالات لا يُحظر وصول الفلسطينيين إلى الأراضي الزراعية المجاورة للمستوطنات الإسرائيلية أو يقيد بحواجز مادية بل بواسطة تخويف منهجي ينفذه المستوطنون. وفي أعقاب قرار بارز أصدرته محكمة العدل العليا الإسرائيلية في عام 2006، بدأت السلطات الإسرائيلية تدريجياً بتوسيع نظام "التنسيق المسبق" ليشمل مناطق زراعية تكررت فيها حالات التخويف على يد المستوطنين. هذا النوع من التنسيق المصمم لإتاحة نشر قوات إسرائيلية في المناطق ذات الصلة تحسباً لوقوع أيّ حادث عنف، يطلق حصرياً تقريباً خلال موسم قطف الزيتون (تشرين الأول/أكتوبر - تشرين الثاني/نوفمبر). وبالتالي ما زال الوصول إلى الأراضي خلال أوقات أخرى من السنة مقيداً نظراً لخطر التعرّض لعنف المستوطنين.

ووفقاً لمعلومات جمعها مكتب تنسيق الشؤون الإنسانية من مختلف مكاتب الارتباط الإسرائيلية والفلسطينية، يُطبق حالياً نظام "التنسيق المسبق" للوصول إلى

الأراضي الواقعة داخل أو بجوار 57 مستوطنة إسرائيلية وبؤرة استيطانية على مزارعين يعيشون في بعض المجمعات الفلسطينية (للإطلاع على قائمة مفصلة أنظر الملحق 2). وتعتبر أعلى ثلاثة محافظات من حيث عدد القرى والبلدات التي ينطبق عليها مثل هذا النظام هي نابلس (32)، ورام الله (18) والخليل (15). وفي 26 من المستوطنات الـ 57 (46 بالمائة) سيُجث أراضي الفلسطينيين ويُطلب من المزارعين عبور بوابة أو حاجز بينما في الـ 31 مستوطنة المتبقية (54 بالمائة) يتأثر وصول الفلسطينيين حصرياً نتيجة تخويف المستوطنين.

وبالرغم من أن نطاق ظاهرة القيود المفروضة على وصول الأراضي الزراعية الواقعة داخل أو بجوار المستوطنات غير معروف بدقة، من الواضح أنّ هذه الأرقام لا توقّر سوى صورة جزئية فقط. وكما ورد في الالتماس الذي قدمه مزارعو قرية جبع لمحكمة العدل العليا، هنالك الكثير من المزارعين الآخرين الذين يملكون أراضٍ بالقرب من المستوطنات التي لا يُطبق فيها نظام تنسيق للوصول، وبالتالي يحظر عليهم كلياً الوصول إلى أراضيهم.

دراسة حالة: قريتي النبي صالح ودير نظام

منذ مطلع شهر كانون الأول/ديسمبر 2009 نظّم سكان قريتي النبي صالح ودير نظام مع نشطاء إسرائيليين ودوليين مظاهرات أسبوعية للاحتجاج على القيود المتواصلة التي يفرضها المستوطنون الإسرائيليون من مستوطنة حلميش على وصولهم للأراضي الزراعية. ومنذ عام 2000 استولى المستوطنون على ما يقرب 3,000 دونم من الأراضي الخاصة التي تعود ملكيتها لـ 20-25 مزارع فلسطينيين من هاتين القريتين وذلك بواسطة زرع محاصيل وأشجار مختلفة وإعاقة وصول الفلسطينيين إلى الأراضي باستمرار. وعلى غرار حالات مشابهة في مناطق أخرى يطلب مكتب الارتباط الإسرائيلي أن يُنسّق المزارعون دخولهم مسبقاً، وهو مطلب رفضه المزارعون. وقد تطوّرت معظم هذه المظاهرات إلى اشتباكات مع الجيش الإسرائيلي الأمر الذي أدى مع نهاية الفترة التي شملها التقرير إلى إصابة 80 فلسطينياً تقريباً أصيب غالبيتهم جراء الأعباء المعدنية المغلفة بالمطاط، وإصابة جنديين إسرائيليين بالحجارة.

تحويل حركة المرور إلى شبكة من الطرق الفرعية

عامين أسفل شارع 60، للربط القرى الواقعة في القسم الغربي من محافظة بيت لحم مع المنطقة الحضرية في مدينة بيت لحم. وحتى نهاية الفترة التي شملها التقرير، كان الشارع قيد التعبيد. وعند إتمام بناء الجدار على طول شارع 60، يُتوقع أن يكون هذا الشارع من شوارع "نسيج الحياة" المسلك الوحيد الذي يربط هذه القرى بمركز الخدمات في منطقة بيت لحم (أنظر/ي القسم أعلاه حول الجدار).

وخلال هذه الفترة أيضا، أتمت السلطات الإسرائيلية عملية بناء شارع يربط ما بين قرية نعلين (رام الله) وحاجز نعلين المجاور الذي يستخدمه في الغالب عمال يعملون في التجمع الاستيطاني (موديعين عيليت) وإسرائيل. وقد قلل هذا الشارع، إلى جانب ممرين سفليين أقيما سابقا إلى الشمال، حجم حركة المرور الفلسطينية على شارع 446 الذي اقتصر استخدامه تقريبا حاليا على المستوطنين الإسرائيليين المسافرين ما بين مستوطنة نيلي وناعلي وإسرائيل. وحتى هذا التاريخ، مهدت السلطات الإسرائيلية وشقت في أنحاء الضفة الغربية شوارع مماثلة يبلغ طولها 50 كيلومترا من بينها 44 نفقا وممرًا سفليًا.

تحديث الشوارع القائمة

تتضمن فئة الشوارع البديلة شوارع قائمة غير أنها شوارع حالتها سيئة يعاد تأهيلها وتجديدها بطلب من السلطة الفلسطينية وفي معظم الحالات، بموافقة من السلطات الإسرائيلية.³⁶ وقد كانت معظم هذه الطرق في السابق مسالك محلية تربط المجتمعات السكانية بالشوارع الرئيسية أو ببعضها البعض، وتخدم عددا محدودا من المواطنين. ولكن في أعقاب القيود التي فرضتها السلطات الإسرائيلية على الوصول، تحولت هذه الطرق إلى شرايين حركة مرور إقليمية تتعامل مع نطاق أكبر من حركة المرور؛ ويهدف تجديد هذه الشوارع إلى تكييف بنيتها التحتية مع مهمتها الجديدة. وخلافا لشبكة شوارع "نسيج الحياة" لا يتطلب هذا النوع من الشوارع عادة مصادرة الأراضي.

ما يلي هي بعض الأمثلة فحسب عن طرق تمّ إنهاء عملية تجديدها أو أنها ما زالت جارية خلال الفترة التي

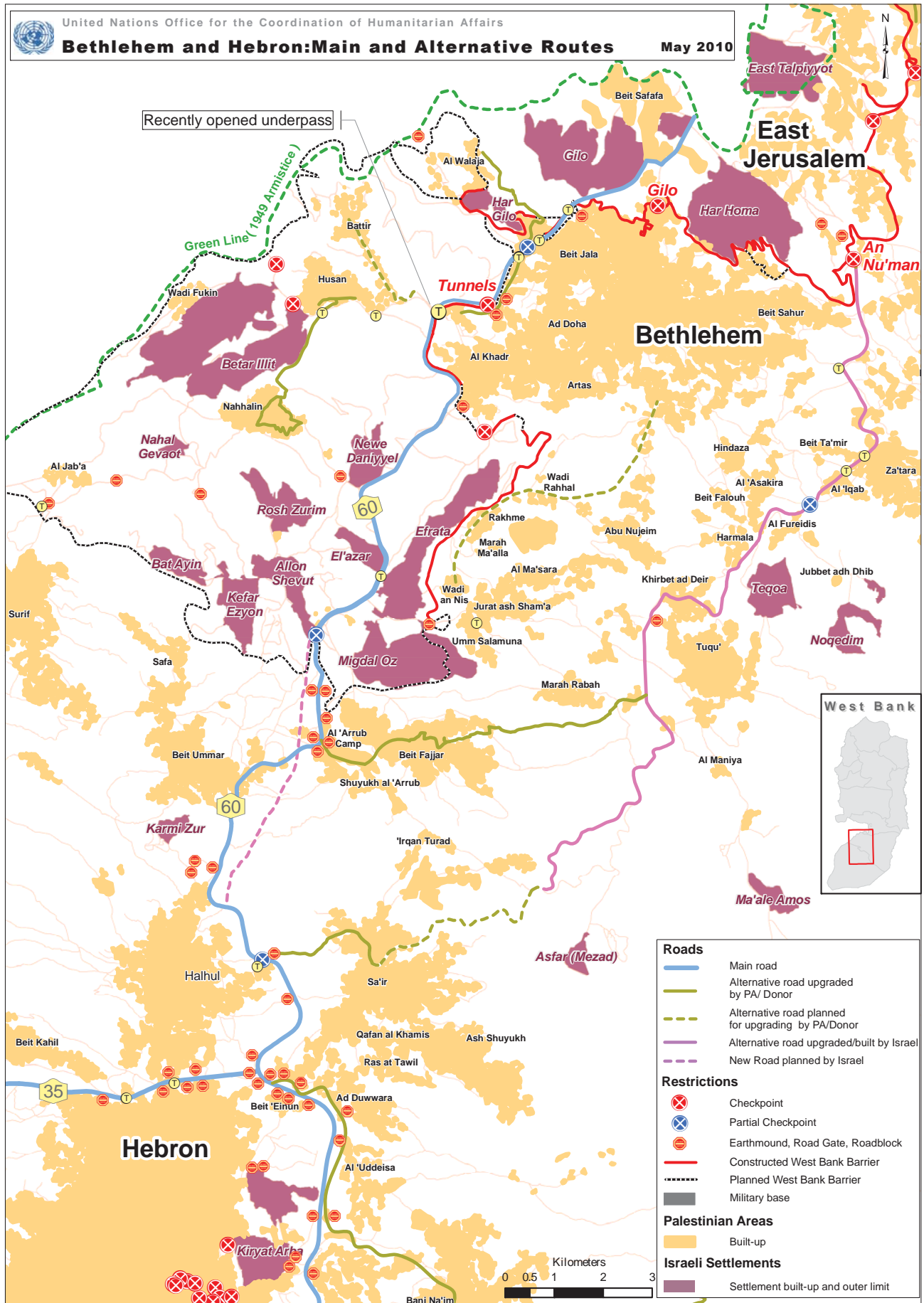
أدت القيود المفروضة على وصول الفلسطينيين إلى شوارع رئيسية في أنحاء الضفة الغربية إلى تحويل حركة المرور الفلسطينية تدريجيا إلى شبكة من الطرق الفرعية. وخلال الفترة التي شملها هذا التقرير، تمّ شقّ طرق جديدة وتجديد طرق أخرى حالتها سيئة في إطار عملية تطوير شبكة الشوارع الفرعية هذه، مما أدى إلى إنتاج وتعزيز طرق بديلة "تعوض" فقدان إمكانية الوصول أو الوصول المقيّد إلى الشوارع الرئيسية التي أغلقت كليًا أو جزئيًا. وبذلك، تمثّل هذه الطرق تتمّة لإجراءات أخرى، تمّ تناولها في القسم أعلاه، أدت إلى تحسين الوصول إلى الخدمات ومصادر كسب الرزق. إلا أنّ هذه الشبكة الفرعية من الطرق الجديدة والمحدّثة، تُرسخ في الوقت ذاته استثناء الفلسطينيين من الاستفادة من مقاطع مهمة من شبكة الشوارع الرئيسية، التي يستخدمها حالياً الإسرائيليون والمستوطنون الإسرائيليون بشكل رئيسي.

شبكة طرق "نسيج الحياة"

تتألف إحدى فئات الطرق البديلة من طرق جديدة تمّ تمهيدها عبر المناطق الزراعية وتتضمن عادة أنفاقا وممرات سفلية أنشأت تحت الجدار أو أسفل شارع رئيسي يُحظر على الفلسطينيين الوصول إليه. وقد نُفّذت جميع أعمال بناء مثل هذا النوع من الشوارع، والتي غالبا ما تتطلب الاستيلاء على أراضي الفلسطينيين الخاصة، على يد السلطات الإسرائيلية حصريا وهم من أطلق عليها اسم طرق "نسيج الحياة" عليها. إنّ جودة ومسار هذه الطرق، في بعض الحالات على الأقل، أدنى منزلة من الشوارع الأصلية المُقيّدة نظرا لمعايير البناء الدنيا والحاجة إلى عبور مناطق مبنية من أجل الوصول إلى مدخل الشارع الجديد. فعلى سبيل المثال، انهار خلال الفترة التي شملها التقرير أحد شوارع شبكة "نسيج الحياة" الذي يربط القرى الواقعة إلى الجنوب من شارع 443 بمدينة رام الله (بيت عور الفوقا - بيتونيا) مرتين نتيجة الأمطار الغزيرة؛ ومنذ الانهيار الثاني (آذار 2010) ظل الشارع مغلقا لإجراء التصليحات، في حين تمّ تحويل حركة مرور الفلسطينيين إلى شارع التفافي أطول.

وفي تشرين الثاني/نوفمبر 2009 فتح الجيش الإسرائيلي أمام حركة المرور الفلسطينية ممرا سفليا أنشأ قبل

Map 3



شملها هذا التقرير، وتعوض عن الانعدام المتوقع للمقدرة على الوصول إلى شارع رقم 60 الذي يعدّ شريان حركة المرور الرئيسي من الشمال إلى الجنوب:

1. جنوب الخليل: يصل المقطع الجنوبي من شارع 60 (المسار الأصلي) بين بلدة الظاهرية وحاجز مینار الواقع على الخط الأخضر. ويعتبر هذا الحاجز نقطة الوصول الرئيسية لآلاف العمال الفلسطينيين وغيرهم من حاملي التصاريح المسافرين ما بين جنوب الضفة الغربية وإسرائيل. في أعقاب إغلاق هذا الشارع بالقرب من مستوطنة تيني تمّ تحويل جميع أشكال حركة المرور الفلسطينية إلى طريق ترابية تمر عبر قرية الرماضين وهي طريق تمّ إتمام تجديدها خلال الفترة التي شملها التقرير.

2. شمال الخليل/بيت لحم (أنظر/ي الخريطة 3): الطريق المجددة قد تخدم كطريق بديلة لشارع 60 إذا تمّ إغلاق هذا الشارع بواسطة الجدران حول المجمع الاستيطاني جوش عتصيون. وترتبط الطريق الجديد شارع 60، بالقرب من المدخل الشرقي لبلدة حلحول (الخليل)، بطريق وادي النار الواقعة إلى الشرق من القدس (أنظر/ي البند التالي). وقد تمّ تجديد المقطع الشمالي من هذا الطريق البديل (يعرف أيضا باسم شارع 356) في الماضي على يد السلطات الإسرائيلية ويستخدمه في الغالب حاليا المستوطنون الإسرائيليون

إعاقة البناء في القدس الشرقية والمنطقة (ج) بصورة كبيرة

إنّ إمكانية استخدام وتطوير موارد الأراضي المتوفرة يعتبر عاملا مهما يجب أخذه بعين الاعتبار عند تقييم درجة الوصول في منطقة معيّنة. في القدس الشرقية والمنطقة (ج) التي تسيطر فيها السلطات الإسرائيلية على كافة صلاحيات التخطيط والبناء، بقيت هذه الإمكانيّة مقيّدة بصورة كبيرة نظرا لسياسات التخطيط المقيّدة المُطبّقة في هاتين المنطقتين. وقد قوّضت هذه القيود، على وجه الخصوص، قدرة السكان المتضررين على تلبية احتياجاتهم من المسكن.

القدس الشرقية³⁷

منذ ضمها إلى إسرائيل عام 1967 تمّت مصادرة ما يزيد عن ثلث القدس الشرقية لبناء المستوطنات الإسرائيلية. ولم تخصص السلطات الإسرائيلية سوى 13 بالمائة فحسب من الأراضي المصادرة حاليا لإقامة البناء

للسفر من وإلى إسرائيل. وتعمل السلطة الفلسطينية حاليا على تجديد المقطع الجنوبي من هذا الشارع البديل (من شارع 60 حتى قرية سعير)، في حين أن المقطع الأوسط سيتمّ تجديده في المستقبل.

3. القدس: هذا الشارع البديل الذي يعرف أيضا باسم "وادي النار" هو طريق يلتف على المسار الأصلي الذي يصل ما بين جنوب ووسط الضفة الغربية ويمرّ عبر القدس الشرقية حُظر استخدامه على حاملي بطاقة هوية الضفة الغربية (طالع/ي القسم حول القدس). بدأت عملية توسيع وترميم مقطع من هذا الشارع البديل، من حاجز وادي النار وحتى بلدة أبو ديس، خلال الفترة التي شملها الترميم، وما زالت هذه الأعمال جارية حاليا.

4. شرق رام الله: هذا الشارع البديل يربط مدينة رام الله بحاجز عطارة (أصبح حاجزا جزئيا حاليا) وبلدة بير زيت (أنظر الخريطة 1). في أعقاب إغلاق معظم نقاط الوصول إلى شارع 60 عبر محافظة رام الله، بما في ذلك المدخل الرئيس إلى رام الله من جهة الشرق (أنظر/ي القسم حول "الحركة بين المراكز الحضرية" أعلاه)، أصبح الشارع البديل المسار الرئيس المؤدي من وإلى رام الله لجميع منطقة شمال الضفة الغربية وجزء من مركزها.

الفلسطيني، والتي يمكن فيها الحصول على تراخيص للبناء. إلا أنّ معظم هذه الأراضي هي مناطق مبنية أصلا، كما أنّ كثافة البناء فيها محدودة وعملية الحصول على تراخيص للبناء فيها تعتبر عملية معقدة وباهظة الثمن.

إضافة إلى ذلك، فإن عدد التراخيص الممنوحة للفلسطينيين كل عام لا تلبّي احتياجاتهم القائمة من السكن. وتقدر الفجوة ما بين احتياجات السكن اعتمادا على النمو السكاني، وما بين البناء المصرّح قانونيا بـ 1,100 وحدة سكنية لكل عام على الأقل. ونتيجة لذلك، يجد سكان القدس الشرقية الفلسطينيين أنفسهم في مواجهة نقص خطير في المساكن بسبب إخفاق السلطات الإسرائيلية في توفير تخطيط كاف للأحياء الفلسطينية. وقد تفاقم هذا النقص في السنوات الأخيرة بسبب تدفق

سكان القدس الفلسطينيين إلى المدينة بسبب بناء الجدار وخطر فقدان إقامتهم في المدينة إذا انتقلوا للعيش خارج الحدود البلدية التي وضعتها إسرائيل للمدينة.

ونظراً للصعوبات التي يواجهها الفلسطينيون في محاولة الحصول على تراخيص للبناء من السلطات الإسرائيلية وانعدام بدائل معقولة، يخاطر العديد من الفلسطينيين بالبناء فوق أراضيهم بدون ترخيص. ويُقدَّر أن 28 بالمائة على الأقل من مجمل المنازل الفلسطينية المبنية في القدس الشرقية بنيت مخالفة لمتطلبات التنظيم الإسرائيلية. وبناء على عدد السكان، تعادل هذه النسبة حوالي 60,000 فلسطيني في القدس الشرقية، ممن يهدد منازلهم خطر الهدم على يد السلطات الإسرائيلية.

هدم خلال فترة الثماني أشهر الأولى التي شملها التقرير 60 مبنى في القدس الشرقية، مما أدى إلى تهجير 178 شخص، وفي الأشهر الأربعة المتبقية، في أعقاب المخاوف التي أثارها المجتمع الدولي وتدخل رئيس الوزراء الإسرائيلي، توقفت عمليات الهدم بشكل كامل تقريباً.

يتسبب هدم المنازل بصعوبات كبيرة للأشخاص المتضررين. فالعائلات المهجرة لا تضطر أن تتغلب على الأزمة النفسية الناجمة عن فقدان منازلها فحسب، بل أيضاً على عبء الديون بعد فقدان ملكيتهم الأساسية، ألا وهو المنزل الذي هُدم، وكذلك دفع الرسوم القضائية، إن كانوا قد وُكِّلوا محاماً.

المنطقة (ج)

على غرار الوضع في القدس الشرقية، ما زالت قدرة الفلسطينيين على البناء في أراضيهم الواقعة في المنطقة (ج) مقيّدة بصورة كبيرة بسبب سياسة التخطيط التي تُطبّقها الإدارة المدنية الإسرائيلية.³⁸ وفقاً لهذه السياسة، تُحظر إقامة أي بناء فلسطيني في حوالي 70 بالمائة من المنطقة (ج)، نظراً لتخصيص هذه المناطق لاستخدام المستوطنات أو الجيش الإسرائيلي. بما في ذلك "مناطق إطلاق النار" المذكورة أعلاه.

وفي الـ 30 بالمائة المتبقية من المنطقة (ج) (أي حوالي 18 بالمائة من الضفة الغربية)، فتُطبّق فيها سلسلة من

القيود الأخرى التي تحدّ بصورة بالغة من إمكانية الحصول على تراخيص بناء. وللحصول على ترخيص للبناء، يجب أن يكون البناء المقترح متوافقاً مع المخططات التنظيمية - الإقليمية، أو الهيكلية أو المفصلة. وفعلياً، لا تسمح السلطات الإسرائيلية للفلسطينيين عموماً بالبناء إلا في حدود مخطط تفصيلي أو خاص أعدته الإدارة المدنية الإسرائيلية، ولا تشمل هذه المخططات سوى أقل من واحد بالمائة من المنطقة (ج)، معظمها عليه مبان أصلاً. ولم يُصادق على مثل هذه المخططات سوى في عدد قليل من القرى الفلسطينية الواقعة في المنطقة (ج) وهي لا تلبّي احتياجات المجتمعات الفلسطينية. وعلاوة على ذلك، تستبعد معظم الأراضي المملوكة ملكية خاصة أو عامة والواقعة على أطراف هذه القرى والضرورية لتطورها.

وفي معظم القرى الواقعة في المنطقة (ج)، والتي لم تُعدّ الإدارة المدنية الإسرائيلية مخططات تنظيمية فيها، يُسمح نظرياً بإقامة عددٍ محدودٍ من الأبنية، ولكن بشرط أن تستوفي هذه الأبنية إمكانيات البناء المحدودة التي تسمح بها المخططات الإقليمية الموضوعة في عهد الانتداب في الأربعينات، هذه المخططات تُصنّف معظم المنطقة (ج) كمنطقة "زراعية"، وهي غير ملائمة لتلبية الاحتياجات الحالية. والتفسيرات الإسرائيلية المقيّدة لهذه المخططات تجعل من المستحيل، فعلياً، على الفلسطينيين الحصول على تراخيص بناء وفقاً لها.

ونتيجة لسياسة التخطيط المقيّدة هذه، فإنّ عشرات الآلاف من الفلسطينيين الذين يرغبون في البناء في معظم أجزاء المنطقة (ج)، لم يجدوا أمامهم خياراً آخر سوى البناء غير المرخّص في أراضيهم من أجل تلبية احتياجاتهم من السكن مُعرّضين مبانيهم لخطر الهدم ومعرّضين أنفسهم للتهجير القسري. وخلال الفترة التي شملها التقرير، سجل مكتب تنسيق الشؤون الإنسانية في الأراضي الفلسطينية المحتلة 223 عملية هدم نفذتها السلطات الإسرائيلية ضد مبانٍ يمتلكها الفلسطينيون في المنطقة (ج)، ونتيجة لذلك جرى تهجير 381 فلسطينياً، أي زيادة بنسبة 54 و 124 بالمائة على التعاقب، مقارنة بالأرقام المسجلة خلال الـ 12 شهراً السابقة.

وبالإضافة إلى الصعوبات التي يواجهها أولئك المهجرون جراء عمليات هدم المنازل، فإنّ عدم القدرة على تنفيذ البناء القانوني يؤثر بصورة مباشرة على توفير الخدمات

مصادر رزقهم نظراً لعدم قدرتهم على بناء حظائر للماشية أو إنشاء بنية تحتية زراعية، إلى جانب قدرتهم المحدودة في الوصول إلى الأراضي المصنفة على أنها مناطق تدريب عسكرية ومحميات طبيعية. أما بخصوص المجتمع الدولي، فإن صعوبة الحصول على ترخيص بناء، بما في ذلك مشاريع البنية التحتية الأساسية، تحول دون نجاح محاولاته في توفير المساعدات الإنسانية الأساسية لبعض المجتمعات الأكثر ضعفاً في الضفة الغربية.

الأساسية للسكان وأسباب العيش كذلك. فعلى سبيل المثال، رغم نقل مسؤولية توفير الخدمات التعليمية والصحية للفلسطينيين القاطنين في المنطقة (ج) إلى السلطة الفلسطينية بناء على الاتفاق المرحلي المبرم بين إسرائيل والسلطة الفلسطينية في عام 1995، إلا أن الصعوبات التي تواجه السكان في الحصول على تراخيص البناء من الإدارة المدنية الإسرائيلية لإنشاء أو توسيع المدارس والعيادات تعيق بدرجة كبيرة تحقيق هذه المسؤولية. أما بالنسبة للرعاة والمزارعين، فقد تضررت

الخاتمة

ويمثل استمرار وجود المستوطنات وتوسعها المستمر أكثر العوامل تأثيراً في تشكيل نظام القيود المفروضة على إمكانية وصول وتنقل المواطنين الفلسطينيين. وعلى مدى عام 2009 استمر تكاثر عدد سكان المستوطنات ووصل إلى نصف مليون مستوطن تقريباً؛ فقد بلغ معدل النمو السكاني في المستوطنات الواقعة خارج مدينة القدس أكثر بـ 2.7 مرة مقارنة بمعدل النمو الموازي في أوساط مجمل السكان الإسرائيليين، 4.9 مقارنة بـ 1.8 بالمائة على التعاقب. وفي عام 2009 شرع ببناء ما يزيد عن 1,700 وحدة سكنية في المستوطنات الواقعة خارج القدس الشرقية، في حين أن ما يقرب من 2,800 وحدة سكنية أخرى كانت قيد الإنشاء وما يزيد عن 2,000 أكتمل بناؤها.⁴⁰ وبالرغم من إعلان مجلس الوزراء الإسرائيلي في تشرين الثاني/نوفمبر 2009 عن تجميد جزئي مدته 10 أشهر للبناء الجديد في المستوطنات، باستثناء القدس الشرقية، فقد أفادت مصادر رسمية أن هناك خروقات واسعة النطاق لهذا القرار.⁴¹

بموجب القانون الإنساني الدولي وقانون حقوق الإنسان، تعتبر إسرائيل مسؤولة عن ضمان تلبية الاحتياجات الإنسانية للسكان الواقعين تحت احتلالها، وأن باستطاعة هؤلاء أن يمارسوا حقوقهم الإنسانية، بما فيها، على سبيل المثال لا الحصر، الحق في حرية التنقل، والعمل، والمسكن، والصحة، والتعليم، والتحرر من التمييز. إن تسهيل تنقل الفلسطينيين ما بين المراكز الحضرية هي خطوة مَرَّحَب بها. ولكن، ما زال هنالك حاجة إلى مزيد من التدابير التي تعيد للفلسطينيين حقهم في السيطرة على الحيز في الضفة الغربية، من أجل الدفع قدماً نحو استيفاء الالتزامات المذكورة أعلاه. ويجب أن تتضمن

سلسلة التدابير التي واصلت السلطات الإسرائيلية تطبيقها خلال الفترة التي شملها هذا التقرير ساهمت في تحسين قدرة الفلسطينيين على التنقل ما بين المراكز الحضرية. وتضمنت هذه التدابير إزالة عشرات من معيقات الحركة؛ وتحويل عدد من الحواجز الرئيسية المأهولة بالجنود بصورة دائمة إلى حواجز جزئية؛ وتخفيف إجراءات العبور على حواجز أخرى؛ ورفع متطلبات التصاريح للمسافرين من مدينة نابلس وإليها؛ وفتح ثلاث مقاطع طرق لاستخدام الفلسطينيين. بالرغم من ذلك، ما تزال طرق رئيسية تؤدي إلى بعض المدن والبلدات الفلسطينية مغلقة. إضافة إلى ذلك، ما يزال وصول الفلسطينيين مقيدا بصورة كبيرة في مناطق واسعة في الضفة الغربية، بما في القدس الشرقية، و"مناطق التماس" الواقعة خلف الجدار، والبلدة القديمة في الخليل، ومناطق ريفية واسعة تقع في المنطقة (ج) خاصة في غور الأردن والأراضي المتاخمة للمستوطنات.

على مدى السنوات القليلة الماضية، ظهرت تدريجياً شبكة من الشوارع الفرعية "تعوض" فقدان أو تقلص إمكانية الفلسطينيين للوصول إلى شبكة الشوارع الرئيسية. وقد ساهمت عملية تطوير شبكة الشوارع الفرعية هذه في تحسين تنقل الفلسطينيين ما بين المراكز الحضرية. لكن بالرغم من الانفراج الحالي الذي توفره هذه الشبكة للمواطنين المتضررين، إلا أنها ترسخ في الوقت ذاته استثناء الفلسطينيين من الاستفادة من شبكة الشوارع الرئيسية، وتساهم في تجزئة الضفة الغربية.

تعتبر المستوطنات الإسرائيلية التي أنشأت في الضفة الغربية غير قانونية بموجب القانون الإنساني الدولي.³⁹

القيود المفروضة على الوصول إلى غور الأردن وداخل مدينة الخليل، وفرض سيادة القانون على المواطنين العنيفين' والتجميد الدائم لجميع النشاطات الاستيطانية.

الخطوات الأولية إزالة معيقات الحركة التي تغلق المسالك الرئيسية المؤدية إلى المراكز الحضرية، وإبطال نظام التصاريح المتصل بالجدار، وفتح "مناطق إطلاق النار"، و "المحميات الطبيعية" لاستخدام الفلسطينيين، ورفع

الملحق الأول: مصطلحات وتعريفات معيقات الحركة المذكورة في المسح

المصطلحات

ولا يتم احتساب سوى معيقات الحركة التي تعيق وصول المركبات بصورة فعلية إلى طريق سالك معبد أو غير معبد. كما أنّ معيقات الحركة التي تقع في نطاق مسافة تبلغ 50 متراً من معيق حركة آخر على نفس المسار، فتحتسب على أساس أنها معيق حركة واحد.

ويتم تنزيل ملفات نظام تحديد الموقع العالمي يومياً إلى حاسوب يستخدم برنامج نظام معلومات جغرافية لتحويل هذه المعلومات إلى خرائط تتم طباعتها وتدقيقها بصورة مشتركة مقابل بيانات ميدانية أخرى، على يد مختص ببرنامج نظام المعلومات الجغرافية وأحد أعضاء الفريق الميداني. وفي حال وجود أمر يستلزم الاستفهام، يُجرى تدقيق ميداني إضافي لضمان الحصول على مجموعة بيانات كاملة ودقيقة.

يجدر التنويه إلى أن المسوحات التي يُنفذها مكتب تنسيق الشؤون الإنسانية في الأراضي الفلسطينية المحتلة شاملة، إلا أنها ليست بالضرورة مفصلة، نظراً لأنّ بعض المسالك الهامشية قد لا يتمّ شملها. لذلك، يجب اعتبار الأرقام الصادرة عن مكتب تنسيق الشؤون الإنسانية في الأراضي الفلسطينية المحتلة أرقام الحد الأدنى، ولا تعكس العدد الكلي لمعيقات الحركة.

يرصد مكتب تنسيق الشؤون الإنسانية في الأراضي الفلسطينية المحتلة معيقات الحركة المنتشرة في الضفة الغربية ويرسم الخرائط لتحديد مواقعها بصورة منتظمة، حيث تجوب فرق تتمتع بخبرة واسعة ومفصلة بالضفة الغربية كافة الطرق المعبّدة والطرق المهمّة غير المعبّدة، وغالبية المسالك الفرعية في المناطق التي تقع ضمن اختصاص عملياتها. وتستغرق عملية الرصد ومسح الطرق ما يقرب من عشرة أيام عمل كاملة لثلاثة فرق، بحيث يكون كل فريق مجهزاً بوحدة نظام تحديد الموقع العالمي (GPS) وكاميرا تصوير.

في كلّ مرة يتمّ فيها تحديد أحد المعيقات المهمّة، يُسجّل الفريق موقعه باستخدام وحدة نظام تحديد الموقع العالمي، ويلتقطون صورة له من أجل رسم الخريطة المستقبلية. ومن ثمّ يُصنّف معيق الحركة طبقاً لتعريفات محددة مسبقاً موصوفة أدناه، ويطلق عليه اسم خاصّ للتعريف به يتكوّن من اسم مركب يجمع بين اسم أقرب شارع رئيسي، والقرية أو البلدة الأقرب إليه، إضافة إلى المحافظة والمكتب الميداني الذي حدّد ذلك المعيق. ومن ثم يوضع وصف لنوع الوصول الذي يعيقه هذا المعيق: كالوصول من قرية إلى شارع رئيسي، أو رابط بين بلدين أو الوصول من طريق زراعي إلى حقل مزروع بأشجار الزيتون على سبيل المثال. ويتمّ إدخال البيانات المسجّلة، بما فيها رمز الصورة، في ملف داخل نظام تحديد الموقع العالمي على أساس قوائم منسدة من أجل تقليص نسبة الخطأ.

حواجز: وتتألف من عنصرين، بنية تحتية تمنع حركة سير المركبات والمشاة، ووجود دائم لأفراد الأمن الإسرائيلي (كأفراد الجيش الإسرائيلي، أو شرطة حرس الحدود، أو الشرطة المدنية، أو شركة حراسة أمنية خاصة). يفحص أفراد الأمن عادة وثائق الأشخاص الذين يعبرون حاجز التفتيش ويُفتشون سياراتهم ومتعلقاتهم الشخصية.



حواجز جزئية: وتتألف من بنية تحتية مشابهة لتلك المستخدمة في حواجز التفتيش، لكنها لا تكون مأهولة بأفراد الأمن بصورة دائمة. وغالبا ما تُنصب البنية التحتية في الحاجز المأهول جزئيا على جوانب الطريق، ولذلك، فهي لا تعيق حركة السير بصورة مباشرة. وعندما تكون مأهولة بأفراد القوات الإسرائيلية فإنّ وظيفتها تكون مطابقة لوظيفة حواجز التفتيش الكاملة الموصوفة أعلاه. وعندما لا تكون هذه الحواجز مأهولة، فإنّ حركة السير تجري بحرية في الشارع نسبياً.



التلال الترابية: وهي أكوام من الركام والتراب و/أو صخور تضعها جرافات الجيش الإسرائيلي من أجل منع حركة المركبات على طريق أو مسار. وتُحسب التلال الترابية التي تقع في نطاق مسافة تبلغ 50 مترا عن بعضها البعض، وتغلق الطريق ذاته، على أساس أنها معيق حركة واحد. وفي حال تمّ دفع تَلّ ترابي إلى جانب الطريق (على يد الجيش الإسرائيلي أو الفلسطينيين) أو في حال فتح مسار يلتف حول هذا التلّ، بحيث يصبح مرور المركبات ممكناً، فلا يُسجّل التلّ الترابي كمعيق للحركة. وغالبا ما تُزال التلال الترابية أو يتمّ الالتفاف حولها، ومن ثمّ يُعاد بنائها و/أو توسيعها. لذلك، يظهر بعض هذه التلال في إحدى الخرائط، ويختفي من غيرها، ومن ثم يظهر مرة أخرى على خريطة أخرى.



متاريس الطرق: وتبنى من كتلة أو أكثر من الكتل الإسمنتية حجمها متر مكعب تقريبا، ومثلها مثل التلال الترابية، تُستخدم متاريس الطرق من أجل منع وصول المركبات إلى الأراضي أو الطرق. وهي مطابقة للتلال الترابية من كافة النواحي الأخرى.



الخدائق: وتحفر في أراضٍ مستوية، أو على جانب طريق ما لمنع المركبات من الالتفاف على معيق للحركة منصوب على تلك الطريق.



بوابات الطرق: وهي بوابات معدنية تستخدم لمنع الوصول إلى طريق ما. ويُشار إلى كافة بوابات الطرق على الخرائط بصفتها معيقات للحركة، بما فيها تلك التي تكون مفتوحة لحظة توثيق مكتب تنسيق الشؤون الإنسانية في الأراضي الفلسطينية المحتلة لها، وذلك إلى حين إزالة بنيتها التحتية.



موانع على جانب الشارع: قد تتألف من سياج أو حاجز إسمنتي يوضع على طول جانب الطريق. ولكي يصتف المعيق على أنه مانع على جانب الشارع، يجب أن يكون طول بنيته التحتية 100 متر على الأقل، ويجب أن يعيق حرية مرور الأشخاص، أو المركبات أو الماشية ويحول دون الخروج عن الطريق أو الدخول إليها وكذلك يمنع قطعها مرورا إلى الجانب الآخر.



سواتر ترابية: وهي موانع على جانب الطريق، كما هو معرف أعلاه، ويتألف من سلسلة من التلال الترابية.



الملحق الثاني: الأراضي الفلسطينية الواقعة بجوار المستوطنات والتي يستلزم وصول الفلسطينيين إليها نظام "تنسيق مسبق"

المحافظة	اسم المستوطنة	القرية المتضررة	معيق الوصول
نابلس	البؤرة الاستيطانية حفات جلعاد	جيت، فرعاتا، إمامتين، تل، سارة	تخويف المستوطنين
	يتسهار	عصيرة القبلية، عينا بوس، عوريف، حوارة، بورين، مادما	
	البؤرة الاستيطانية جيدعونيم	عقربة واليانون	
	ألون موريه	دير الحطب، سالم، عزموط	سياج و تخويف المستوطنين
	إيلي	قريوط، تلفيت، اللبن الشرقية، الساوية	سياج
	شفي شومرون	دير شرف، سبسطية، الناقورة، زواتا، بيت إيبا	
	البؤرة الاستيطانية سكاللي	سليم	تخويف المستوطنين
	إيتمار	عوارتا	سياج
	براخا	كفر قليل، بورين، بورين، مادما	تخويف المستوطنين
	ريخيليم	الساوية، يتما، إسكاكا	سياج
مجداليم	قصرة، مجدل بني فضل	سياج و تخويف المستوطنين	
طولكرم	إيناف	بيت لد، كفر اللبد، رامين	تخويف المستوطنين
	أفني حيفيز	شوفا، كفر اللبد، الحفاصي	
	كرني شومرون	جنصافوط، كفر لاقف	
قليلية	شعاري تيكفا	عزون عتمة	تخويف المستوطنين
	أورانيت		
سلفيت	كيدوميم	كفر قدوم، جيت	تخويف المستوطنين
	أريئيل	سلفيت، مردا	سياج و تخويف المستوطنين
	ريفافا	دير استيا	
سلفيت	كفار تبواح	ياسوف	تخويف المستوطنين
	إلكانا	عزاوية، مسحة	
	ياكير	دير استيا	
	ميفو دوتان	يعبد، إمرحبا، عرابة	
جنين	هيرميش	قفين، النزلة الشرقية	تخويف المستوطنين
	حينانيت	ظهر المالح، طورة الغربية، طورة الغربية	
	ريحان	أم الريحان	
	شاكيد	ظهر المالح، طورة الغربية	

سياج	عابود	أوفاريم	رام الله	
	عابود	بيت أرييه		
تخويف المستوطنين	النبي صالح، دير نظام	حلميش		
	أبو شخيدم	نحلائيل		
	المزرعة القبلية	تلمون		
سياج	الجانبة وراس كركر	البؤرة الاستيطانية تلمون ونيريا		
تخويف المستوطنين	عين كينيا	تلمون ودوليف		
سياج	الطيرة	بيت حورون		
تخويف المستوطنين	سنجل	معاليه ليفوناه		
	ترمسعيا، قريوت	شيلو		
	المغير	البؤرة الاستيطانية عدي عاد		
	مخماس وبيتين	البؤرة الاستيطانية ميرون		
سياج و تخويف المستوطنين	يبرود، عين يبرود، سلواد	عوفرا		
سياج	بني نعيم	بيني حيفر		الخليل
	يطا، إمنيزل، هريبة النبي	بيت يتير		
تخويف المستوطنين	سوسيا	سوسيا		
	أم العمدة، كرما	عتنئيل		
سياج	ترقوميا	تيليم		
	تفوح	أدورا		
تخويف المستوطنين	بيت أمر، حلحول	كرمي تسور		
	دير العسل، فقيقس	نيجوحوت		
	قنوب	أسفار		
سياج	الخليل	كريات أربع		
تخويف المستوطنين	الخليل	تل رميدة	نابلس	
	فريديس، جبة الديب	نوكيدم		
	تقوع	تيقواع		
	صافا	بات عين		
سياج	حسان	بيتار عيليت		
سياج	الخضر	إفراتا		
تخويف المستوطنين	كيسان	معليه عاموس		

1. ازداد خطر النفي منذ نيسان/أبريل 2010 في أعقاب دخول أوامر عسكرية جديدة حيّز النفاذ، حيث توسّع قدرة الجيش الإسرائيلي على نقل أونفي الفلسطينيين بالقوة من منازلهم في الضفة الغربية. لمزيد من التفاصيل أنظر، أوتشا، مراقب الشؤون الإنسانية، أبريل/نيسان 2010، ص 13.
2. للإطلاع على الطريق المستخدمة في المسح وتعريف الأنواع المختلفة من معيقات الطرق أنظر الملحق 1.
3. الرقم المذكور في التقرير السابق الصادر في أيار/مايو هو 634، ولكن بعد التدقيق مقابل بيانات الجيش الإسرائيلي تمّ تعديل الرقم ليصبح 626.
4. الحواجز التي تتحكم بالوصول إلى القدس من المجمعات التي يعزلها الجدار عن باقي المدينة ومصنفة بـ "مجتمعات معزولة".
5. وفقا للبنك الدولي، "تمّ الدفع قدما بالنمو الاقتصادي بواسطة عدة عوامل منها المبالغ النقدية الضخمة التي يقدمها المانحون، والإصلاحات التي طبقتها حكومة السلطة الفلسطينية والتي زادت من ثقة المستثمرين، وتخفيف بعض القيود الأمنية الإسرائيلية". البنك الدولي، نحو دولة فلسطينية: الإصلاحات من أجل التعزيز المالي، نيسان/أبريل 2010، ص 9.
6. توجد في مدينة نابلس أعلى كثافة في المشاريع التجارية مقارنة بغيرها من مناطق المحافظة من أي مدينة أخرى في الضفة الغربية؛ فثلث من المشاريع التجارية التي يبلغ عددها 42,884 مشروع تقع في مدينة نابلس، مقارنة بمدينة رام الله أو الخليل على سبيل المثال التي توجد فيها أقل من 10 بالمائة من المشاريع بالنسبة للمشاريع التي توجد في المحافظات. أنظر أوتشا، مراقب الشؤون الإنسانية حزيران/يونيو 2009.
7. الوصول إلى هذا المقطع من الشمال يتحكم به حاجز دائم (ميفو دوتان) ومن الجنوب بوابة طريق. وبالرغم من أن كليهما بقي على حاله، فإنّ عمليات الفحص على الحاجز تتمّ بصورة انتقائية فقط، وتمّ فتح البوابة.
8. محكمة العدل العليا 3969/06 رئيس مجلس قرية دير سامت وآخرون ضد قائد قوات الجيش الإسرائيلي في الضفة الغربية وآخرون. وقد تقدّم بهذا الالتماس منظمة الحقوق المدنية في إسرائيل بالنيابة عن القرى المتضررة.
9. ي هذا القرار الذي حصل على صوتين مقابل صوت واحد قضت محكمة العدل العليا بعدم قانونية الوضع الحالي وذلك على أساس أن الحاكم العسكري في أرض محتلة، وفقاً للقانون الدولي الإنساني، ليس له صلاحية حرمان السكان الذين يقعون تحت حمايته كلياً من استخدام مورد عام لمدة غير محدّدة من الزمن لمصلحة الشعب التابع للقوة المحتلة حصرياً. وبالإضافة إلى ذلك، وجدت محكمة العدل العليا أن الضرر الذي يتسبب به الحظر الحالي للفلسطينيين مبالغ به مقارنة بقيمته الأمنية، وخصوصاً أن محكمة العدل العليا ذاتها رفضت في عام 1980 التماساً تقدّم به السكان المحليون ضد مصادرة بعض أراضيهم لتوسيع ولتحسين الطريق على أساس أن هذا التحسين يصبّ في مصلحة السكان المحليين أيضاً. ولاحقاً، منع هؤلاء الأشخاص الذين صودرت أراضيهم من استخدام الطريق. HCJ 2150/07 علي حسين أبو صفية وآخرون ضد وزارة الدفاع. تقدّم بهذا الالتماس منظمة الحقوق المدنية في إسرائيل بالنيابة عن القرى المتضررة.
10. رداً على هذا النوع من الحوادث أغلق الجيش الإسرائيلي المدخل الرئيس للقرية أمام جميع أشكال حركة المركبات لمدة شهرين (18 آب/أغسطس - 12 تشرين الأول/أكتوبر 2009).
11. مصدر البيانات للأعوام من 2001 وحتى 2004 مركز المعلومات الإسرائيلي لحقوق الإنسان في الأراضي الفلسطينية المحتلة (بتسيلم) (تجدونها على الموقع <http://www.btselem.org/English/Statistics/Casualties.asp>) أما البيانات من العام 2005 وحتى 2009 فمصدرها قاعدة البيانات الخاصة بتقارير حماية المدنيين الصادرة عن مكتب تنسيق الشؤون الإنسانية بالأراضي الفلسطينية المحتلة.
12. بالرغم من أنّ طريقاً مجاورة مؤدية إلى المنطقة الصناعية النوبية في الخليل (مفترق الفحص) فُتحت في عام 2008، لا يوفر هذا الشارع وصولاً سهلاً لمركز المدينة، نظراً لأنه يمر عبر المدينة القديمة التي بنيت فيها مستوطنات إسرائيلية (H2) وتحظر فيها حركة مرور الفلسطينيين.
13. وجدت جمعية حقوق الإنسان الإسرائيلية بتسيلم، ومؤسسة الحقوق المدنية في إسرائيل أنّ أكثر من 40 بالمائة من الشقق الفلسطينية في مركز المدينة

أخليت وأن أكثر من 70 بالمائة من المحلات التجارية الفلسطينية أغلقت. أنظر، بلدة أشباح: سياسة الفصل الإسرائيلية تؤدي إلى ابتعاد الفلسطينيين عن وسط مدينة الخليل، أيار/مايو 2007.

14. لا يُسمح سوى للفلسطينيين الذين يعيشون على طول هذا الشارع ممن يمتلكون سيارات مرخصة بالسفر فيه، حيث تدرج أسماؤهم في قائمة موجودة على الحاجز. وحاليا، يوجد ما بين 22 و 25 فلسطيني أسماؤهم مدرجة في القائمة ويُسمح لهم بدخول الشارع.

15. حاجز قلنديا (شمال)، حاجز زيتون (شرق) وحاجز جيلو (جنوب). ولا يُسمح سوى للفرق الفلسطينية العاملة في وكالات الأمم المتحدة والمنظمات الدولية، ومؤخرا أيضا الأطباء، بالدخول عبر أي حاجز. وحتى الآن ما يزال الدخول عبر حاجز مخيم شعفاط مقتصرًا على حملة التصاريح إذا كانوا من سكان مخيم شعفاط وعناتا. وفي أعقاب اكتمال بناء الجدار بالقرب من مخيم شعفاط وتوسيع الحاجز، سيعمل هذا الحاجز "كنقاط العبور" المذكورة أعلاه والتي تخصصها السلطات الإسرائيلية للدخول إلى القدس الشرقية المحتلة.

16. وتتضمن هذه المناطق بيت إكسا، والنبي صمويل، وحرارة الخاليلة. يجب على الفلسطينيين غير المُسجلين سكان في هذه المناطق، مع بعض الاستثناءات، الحصول على تصاريح للوصول إلى هذه التجمعات.

17. لمزيد من المعلومات أوتشا، مراقب الشؤون الإنسانية، آذار/مارس 2010

18. جمعية الهلال الأحمر الفلسطينية، تقرير الواجب الإنساني، 2009.

19. أنظر، بال تريد، نقل البضائع من الضفة الغربية إلى القدس الشرقية وإسرائيل، كانون الثاني/يناير 2010.

20. ولكن يبقى عدد التصاريح التي أُصدت محل جدل. فبالرغم من أن السلطات الإسرائيلية تدعي أنه تمّ إصدار ما يصل إلى 10,000 تصريح، تدعي مصادر فلسطينية أن العدد لم يتجاوز 3000 تصريح.

21. انظر شاؤول اريئيلي ومايكل سفارد، The wall of Folly (2008)، الفصل 4؛ بتسليم وبمكوم، بموجب غطاء الأمن: توجيه جدار الفصل لتمكين التوسع في المستوطنات الإسرائيلية في الضفة الغربية، ديسمبر/كانون اول 2005.

22. محكمة العدل الدولية، الآثار القانونية المترتبة على تشييد جدار في الأراضي الفلسطينية المحتلة، رأي استشاري 9 تموز / يوليو 2004

23. ورغم أن هذا الرأي الاستشاري القانوني غير ملزم،

في 20 يوليو/حزيران 2004، قررت الجمعية العامة بأغلبية ساحقة على قرار-ES/10/15 الذي طالب إسرائيل بأن تمتثل لرأي محكمة العدل الدولية.

24. محكمة العدل العليا 639/04، رد جمعية حقوق المواطن في إسرائيل، قائد قوات الدفاع الإسرائيلية مقابل يهودا والسامرة، آب / أغسطس 2009.

25. إنتهى موسم حصاد زيتون 2009، في جميع أنحاء الأراضي الفلسطينية المحتلة بمحصول منخفض للغاية. كان هذا نتيجة للأحوال الجوية المعاكسة في وقت سابق من هذا العام، إلى جانب حقيقة كون هذا العام هو العام الأضعف من دورة قوة/ضعف الزيتون ثنائية السنة، مما أسفر عن غلة سيئة، تقدر نسبتها بـ 10 في المئة فقط من موسم الذروة. انظر تقرير مكتب أوتشا، مراقب الشؤون الإنسانية، يناير/كانون الثاني 2010.

26. من بين نقاط العبور الـ 15 التي توصل إلى الأراضي القابعة وراء الجدار في محافظة القدس (وتتضمن ثلاثة حواجز تفتيش و12 بوابة)، خمسة منها تشترط الحصول على تصاريح. خلال موسم قطاف الزيتون لعام 2009، تم منح سبعة المزارعين فقط تصاريح للعبور عبر البوابات التي تشترط الحصول على تصاريح منطقة التماس، في حين أن الجزء الأكبر من المزارعين قد رفض التقدم بطلب للحصول على تصريح.

27. انظر تقرير أوتشا في الأرض الفلسطينية المحتلة، "خمسة أعوام على إبداء الرأي الاستشاري لمحكمة العدل الدولية، تموز/يوليو 2009

28. التجمعات السكانية التي تم "تحريرها" هي راس الطيرة، الضبعاء، ووادي راشا. أما التجمعات التي بقيت في المنطقة المغلقة هي عرب الرماضين وعرب أبو فاردة.

29. يقع أحد القسمين بين قرية الولجة ومستوطنة هار جيلو، ويقع القسم الآخر غرب بلدة بيت جالا. ويقتضي الأخير مصادرة حوالي 300 دونم من الأراضي واقتلاع قرابة 2,000 شجرة من أشجار الزيتون، وفقا لبلدية بيت جالا. وعقب استئناف العمل فيه، نظم الفلسطينيون مظاهرة واشتبكوا مع القوات الإسرائيلية.

30. لمزيد من المعلومات حول قضايا المنطقة (ج) واحتياجاتها الإنسانية، أنظر تقارير مراقب الشؤون الإنسانية الصادرة في كانون الأول/ديسمبر 2009، وكانون الثاني/يناير 2010 وآذار/مارس 2010. أنظر أيضا التقرير الخاص الصادر عن مكتب تنسيق الشؤون

تطورات إمكانية التنقل والوصول في الضفة الغربية
حزيران/يونيو 2010

37. لمزيد من التوضيح حول هذا الموضوع أنظر التقرير الصادر عن أوتشا، أزمة التخطيط في القدس الشرقية - فهم ظاهرة البناء غير القانوني، أبريل 2009.
38. لمزيد من التوضيح حول هذا الموضوع أنظر التقرير الخاص الصادر عن مكتب تنسيق الشؤون الإنسانية في الأراضي الفلسطينية المحتلة بعنوان: "تقييد الحيز: سياسة تخطيط المناطق التي تطبقها إسرائيل في المنطقة (ج) في الضفة الغربية"، كانون الأول/ديسمبر 2009.
39. يعتبر الاستيطان في أراضٍ محتلة أمراً غير قانوني بموجب القانون الدولي. وتحظر المادة 49 من ميثاق جنيف المتعلقة بحماية الأشخاص المدنيين زمن الحرب بصورة واضحة على القوة المحتلة أن تنقل سكانها المدنيين للعيش في الأراضي التي تحتلها. وقد صادق على الوضع غير القانوني للمستوطنات الإسرائيلية مجلس الأمن في الأمم المتحدة (قرار رقم 466 الصادر عام 22 آذار/مارس 1979) ومحكمة العدل الدولية (التبعات القانونية لبناء جدار في الأراضي الفلسطينية المحتلة، الصادر في 9 تموز/يوليو 2004).
40. الجهاز المركزي للإحصاء الإسرائيلي، النشرة الإحصائية الشهرية، إحصائيات البناء.
41. أنظر، أوتشا، مراقب الشؤون الإنسانية، آذار/مارس 2010

- الإنسانية في الأراضي الفلسطينية المحتلة بعنوان: "تقييد الحيز: سياسة تخطيط المناطق التي تطبقها إسرائيل في المنطقة (ج) في الضفة الغربية"، كانون الأول/ديسمبر 2009.
31. فُتح حاجز معاليه إفرام لفترة قصيرة أمام حركة مرور الفلسطينيين في أواخر آب/أغسطس 2009، غير أنّ القيود استؤنفت بعد أقل من أسبوعين.
32. لمزيد من التفاصيل، أنظر أوتشا، مراقب الشؤون الإنسانية، آب/أغسطس 2009. في أواخر شهر أيلول/سبتمبر 2009، نظمت عدة منظمات حقوق إنسان إسرائيلية ودولية مظاهرة ونجحت في إزالة أحد معيقات الحركة جزئياً الأمر الذي سمح بدخول صهاريج المياه وحصل القرى المتضررة على كمية المياه المخطط إيصالها لها.
33. الأمر الخاص بالأمن (يهودا والسامرة) (رقم 378). الإعلان عن إغلاق منطقة (المجمعات الإسرائيلية)، 2001.
34. قدم هاتين العريضتين جمعية حقوق الإنسان الإسرائيلية "يش دين" بالنيابة عن سكان القرى.
35. دان إيزينبرج: "الحواجز غير القانونية تمنع الوصول إلى الحقول الفلسطينية"، الجيروساليم بوست، 11 أبريل 2010.
36. يستلزم الحصول على موافقة السلطات الإسرائيلية، إذا كان الشارع، أو جزء منه، يعبر من منطقة مصنفة بأنها منطقة (ج).

النسخة الكاملة والملزمة للتقرير هي النسخة الإنكليزية

http://www.ochaopt.org/documents/ocha_opt_movement_access_2010_06_16_english.pdf



الأمم المتحدة
مكتب تنسيق الشؤون الإنسانية
الأراضي الفلسطينية المحتلة



هاتف +972 (0) 2 582 9962
فاكس +972 (0) 2 582 9962
ochaopt@un.org

ص.ب. 38712
القدس الشرقية 91386
www.ochaopt.org