

גישה ותנועה בגדה המערבית עדכון מאי 2009



מחסום, מאויש על ידי משמר הגבול, המפקח על הגישה בין שיחי' סעד, קהילה מבודדת על ידי הגדר, לבין קהילות שכנות בירושלים המזרחית, מארס 2009.

תקציר מנהלים

1. דוח זה כולל ניתוח ונתונים המתייחסים להתפתחויות ולמגמות העיקריות במערכת ההגבלות על חופש התנועה והגישה [של פלסטינים] בגדה המערבית, שהטילו הרשויות הישראליות בתקופה שבין ספטמבר 2008 וסוף מרץ 2009. מערכת זו מורכבת משילוב של מכשולים פיזיים (כגון מחסומים, חסמי דרכים, הגדר בגדה המערבית) ותקנות מנהליות ומשפטיות (איסורים, חיוב באישורים, סיפוח) המגבילות את תנועת הפלסטינים, ברכב וברגל, ברחבי הגדה המערבית, כולל ירושלים המזרחית.
2. במהלך התקופה שבה עוסק דוח זה נקטה ישראל במספר צעדים שהקלו על זרימת התנועה הפלסטינית בחלק מנתיבי הגישה לארבע ערים מרכזיות: שכם, חברון, טול כרם ומאללה. צעדים אלה כללו את ביטול הצורך באישורים כתנאי לכניסת כלי רכב לשכם, פתיחת שני צמתים המאפשרת גישה ישירה יותר לעיר חברון, הסרת מחסום אחד בכביש הדרומי לטול כרם ופתיחת כביש "מרקם חיים", כביש חלופי המקל על הגישה לעיר רמאללה ממערב.
3. בה בעת התקבעו עוד יותר המנגנונים השונים שנועדו לשלוט בחופש התנועה והגישה של פלסטינים ולהקל על תנועתם של המתנחלים אל ישראל וממנה. המרכיבים העיקריים של תהליך ההתקבעות, כפי שנצפו בתקופה שבה עוסק דוח זה ובתקופות קודמות, כוללים את הרחבת רשת הכבישים החלופית (כבישי "מרקם חיים"), הרחבת מחסומים מאוישים מרכזיים והחלפת מכשולים ארעיים (ערימות עפר) במכשולים קבועים יותר (כגון שערי-כביש וגדרות בטחון).
4. אחדים מצעדים אלה אמנם מקלים על זרימת התנועה הפלסטינית, אך בה בעת הם גובים מחיר מהפלסטינים. לדוגמא, כבישי "מרקם חיים" מחברים מחדש ישובים פלסטיניים שהיו מנותקים עקב הגבלת הגישה של פלסטינים לכבישים ראשיים או עקב קטיעת כבישים ע"י הגדר, ואולם, הקלה זו באה במחיר של הדרתם המוגברת של הפלסטינים ממערכת הכבישים המרכזית, תוך פגיעה ברצף הטריטוריאלי שבין אזורים שונים. כבישים אלה נסללו על קרקע פרטית וציבורית שהופקעה מידי הפלסטינים, והדבר צימצם עוד יותר את המרחב הזמין לפיתוח פלסטיני.

5. בסקר המקיף האחרון שערכו צוותי השטח של OCHA הם תיעדו ומיפו 634 מכשולים פיזיים, כולל 93 מחסומים מאוישים ו-541 מכשולים בלתי מאוישים (ערימות עפר, חסמי דרכים, גידור כבישים וכדומה). 21 מתוך 93 המחסומים אינם מאוישים באופן קבוע, ואחדים מאוישים לעיתים רחוקות בלבד. המספר הכולל נשל המכשולים השונים] מצביע על תוספת לא משמעותית של ארבעה מכשולים, בהשוואה למספרם בסוף התקופה שבה עסק הדוח הקודם (630 מכשולים ב-11 בספטמבר 2008). אולם למרות שהמספר הכולל בסוף שתי התקופות דומה למדי, מספר השינויים שתועדו בתקופת דיווח זו (נוספו 28 מכשולים ובוטלו 24) נמוך בהרבה בהשוואה לתקופה הקודמת (נוספו 101 ובוטלו 82).

6. המספר הכולל של המכשולים מצביע אמנם על ההיקף הנרחב של מערכת ההגבלות על התנועה הפנימית והגישה בגדה המערבית, אך אינו חושף את כלל ההתפתחויות והמגמות הרלוונטיות שניצפו בתקופה המדווחת.

7. הגדר בגדה המערבית, על משטר השערים והאישורים הנלווה לה, היא מרכיב מרכזי במערכת הגבלות התנועה והגישה. בניית הגדר נמשכת בקטעים שונים, אם כי בקצב איטי בהשוואה לתקופות קודמות. הרשויות הישראליות הפקיעו אדמות והחלו בעבודות של חישוף ויישור קרקע כהכנה לבניית ארבעה קטעים חדשים של הגדר, ששניים מהם נועדו להחליף קטעים קיימים בהתאם להחלטות בג"צ מלפני יותר משלוש שנים. כל ארבעת הקטעים ממוקמים בשטח הגדה המערבית ולא לאורך הקו הירוק או בשטח ישראל, וזאת בניגוד לחוות הדעת המייעצת של ביה"ד הבינ"ל לצדק ביולי 2004.

8. כמו כן, בנפות סלפית, רמאללה, בית לחם וחברון, שטחים נרחבים המשתרעים בין הגדר לבין הקו הירוק הוכרזו כ"מרחב תפר" ונסגרו בפני הפלסטינים. מעקב שנערך מאז 2003 בקרב קהילות פלסטיניות בצפון הגדה המערבית ואשר הושפעו לרעה מהקמת הגדר, מצביע על צימצום משמעותי באפשרות הגישה של התושבים המקומיים לשטחים חקלאיים הממוקמים בין הקו הירוק והגדר.

9. הגישה לירושלים המזרחית מוגבלת יותר מבעבר, עקב העיכובים הממושכים בקלדיה ובגילה, שני מחסומים מרכזיים בגדר המפקחים על מעבר פלסטינים בעלי אישורי כניסה מצפון ומדרום הגדה המערבית לתוך ירושלים.

10. התנחלויות ישראליות ממשיכות להיות הגורם החשוב ביותר המעצב את מערכת הגבלות התנועה והגישה. מעיד על כך המתאם המשמעותי הקיים בין מיקומן של הגבלות הגישה (כולל הגדר) לבין מיקום ההתנחלויות וכבישים המשרתים את המתנחלים. המגמות העיקריות שנצפו במהלך התקופה שבה עוסק דוח זה כוללות: הרחבה מואצת של ההתנחלויות בצד המערבי ("ישראלית") של הגדר, במקביל להמשך קיומם של כל המאחזים והרחבת אחדים מהם; הגבלות הגישה של חקלאים פלסטיניים לאדמות חקלאיות הממוקמות בקרבת אחדות מההתנחלויות הנובעת, בין השאר, מהתגברות באלימות מתנחלים; אכיפת הגבלות מחמירות (כולל הטלת עוצר ממושך במספר מקרים) על כפרים מסויימים בצפון הגדה המערבית, בעקבות תקריות של ידווי אבנים לעבר כלי רכב של מתנחלים.

11. הגישה של חקלאים ורועים לאזורים שונים בבקעת הירדן ובמורדות המזרחיים של נפות בית לחם וחברון, שהוכרזו בעבר כשטחים צבאיים סגורים או כשמורות טבע, הוגבלה עוד יותר בשל החמרת האכיפה מצד הרשויות הישראליות; כ-28% משטחי הגדה המערבית מוגדרים שטחים צבאיים סגורים או שמורות טבע.

12. ככלל, ההקלות שנצפו במהלך התקופה בזרימת התנועה הפלסטינית באזורים אחדים, אינן מהוות שיפור של ממש בחופש הגישה. לא זו בלבד שמשטר המכשולים הפיזיים נותר ללא שינוי, אלא שבאותה תקופה החילה ישראל תקנות וצעדים מגבילים נוספים, כולל המשך בניית הגדר והרחבת התנחלויות. יתרה מכך, בניגוד להבטחת ממשלת ישראל כי ההגבלות על חופש התנועה והגישה הן זמניות באופיין, הרי שהצעדים שנקטו במהלך תקופה זו ובתקופות קודמות דווקא מצביעים על התמסדות והתקבעות גוברת והולכת של מערכת זו. כפועל יוצא, המרחב הזמין להתפתחות פלסטינית מוגבל באופן משמעותי.

הדוח הנוכחי מגיש ניתוח ונתונים המתייחסים להתפתחויות ולמגמות העיקריות במערכת הגבלת חופש התנועה והגישות בתקופה שבין ספטמבר 2008 לסוף מרץ 2009. דוח זה מבוסס על מעקב שוטף הנערך על ידי צוותי השטח של OCHA, והמגיע לשיאו מדי תקופת דיווח בסקר מקיף המתעד וממפה את כל המכשולים הפיזיים המצויים בשטח ("הסגרים")¹. המספר המלא של המכשולים הפיזיים מצביע אמנם על האופי המקיף של מערכת ההגבלות על חופש התנועה והגישות, ואולם אין בו די כדי לבאר את מכלול המגמות המאפיינות הגבלות אלה בתקופת הדיווח הנוכחית.

חופש התנועה של פלסטינים המתגוררים בגדה המערבית צומצם משמעותית מאז תחילת האינתיפאדה השנייה (ספטמבר 2000) כתוצאה מהחלת מערכת הגבלות על חופש התנועה הפנימית וחופש הגישה מצד השלטון הישראלי. מערכת זו מורכבת משילוב של מכשולים פיזיים (כגון מחסומים, חסמי כביש, הגדר בגדה המערבית) ומגבלות מנהליות ומשפטיות (כגון אזורים צבאיים סגורים, כבישים אסורים בנסיעה, חיוב באישורים) המשפיעים על מעבר של כלי רכב והולכי רגל פלסטיניים בכל רחבי הגדה המערבית, כולל ירושלים המזרחית. השלטון הישראלי מצדיק מערכת זו כאמצעי זמני, שנועד להתמודד עם העימותים האלימים עם פלסטינים, ולהגן על אזרחי ישראל מפני התקפות של פלסטיניים, הן בישראל והן בהתנחלויות בגדה המערבית.

הקלות בגישה לארבע ערים

לעבור דרכו,² אך כיום עליהם לעבור במחסום זה כאשר הם נוסעים לטול כרם ולרמאללה. שלישית, בוטלו משטר האישורים ושיטת ה"גב לגב" שחלו על משאיות המגיעות לשכם או יוצאות ממנה דרך מחסום עווארתה. צעד זה שיפר משמעותית את זרימת התנועה המסחרית באזור זה.

במהלך תקופת הדיווח נקטו הרשויות הישראליות במספר צעדים, שהקלו על זרימת התנועה הפלסטינית בחלק מהנתיבים המובילים לארבע ערים מרכזיות: שכם, חברון, טול כרם ורמאללה. אמצעים אלה תואמים מגמה שזוהתה כבר בדוח הקודם (שעסק בתקופת מאי-אוגוסט 2008).² כפי שיפורט להלן, הקלות אלה אין בכוחן לחולל שיפור אמיתי וכולל ברמת הגישה.

ולבסוף, שעות הפתיחה של כל חמשת המחסומים הוארכו, וכיום הם מ-05:00 בבוקר ועד חצות.

שכם

חברון

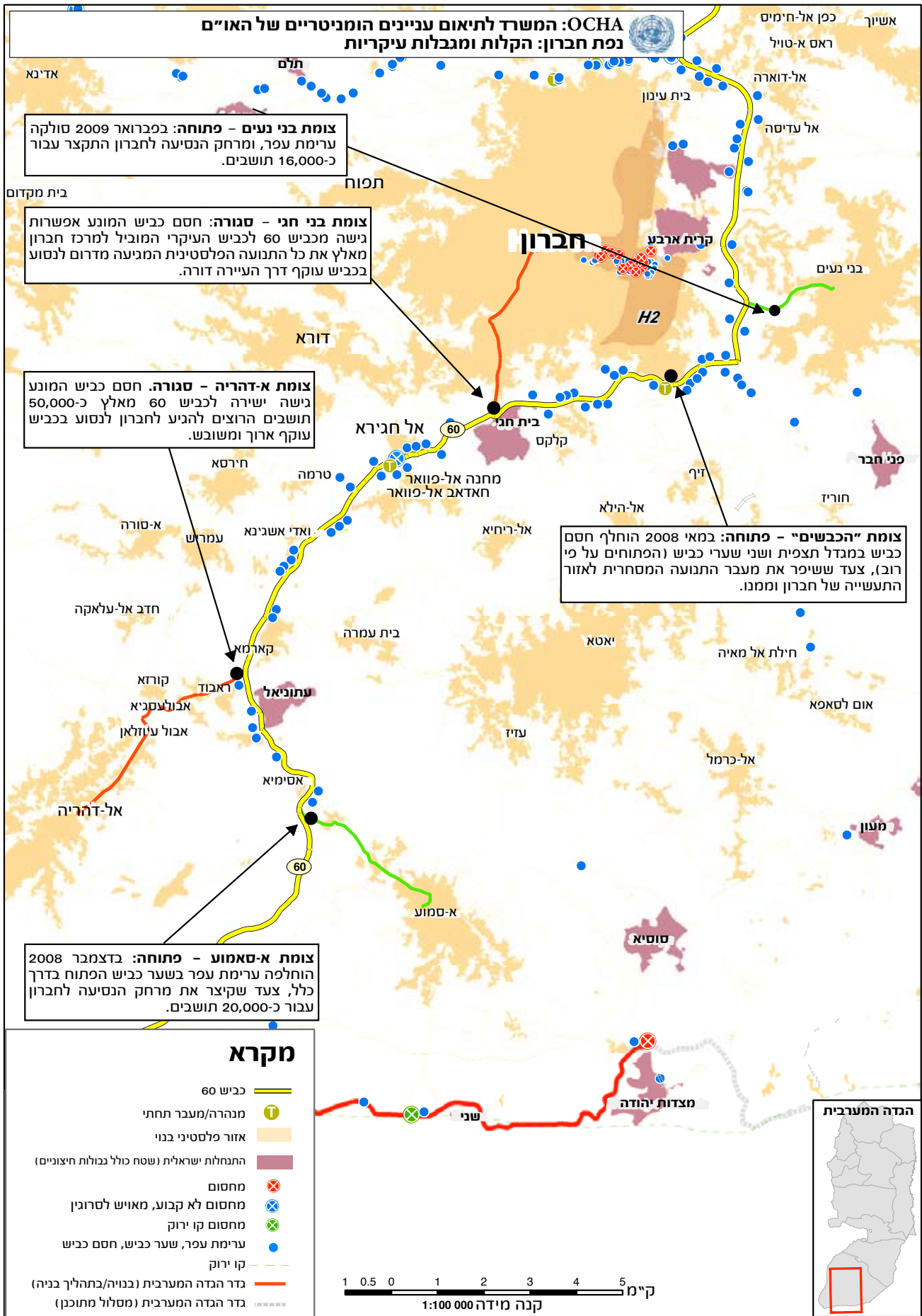
בתקופת הדיווח הנוכחית, סילק צה"ל מספר מכשולים שחסמו מעבר ישיר של כלי רכב בין הקהילות השונות שמדרום וממזרח לעיר חברון, כולל העיירות אל-סמוע ובני נעים וכביש 60, עורק התנועה המרכזי בדרום. בעקבות פתיחתם של שני צמתים מרכזיים במהלך תקופת הדיווח הקודמת (ראס אל-גיורה ואל-פחס, "הכבשים"), צעדים אלה הקלו על הגישה לעיר חברון ואזור התעשייה שלה, המשמש כמרכז שירות ומסחר עבור האזור כולו.

חמישה מחסומים עיקריים ממשיכים לשלוט בכניסות לשכם וביציאות מהעיר: מדרום (חווארה ועווארתה), מצפון (עסירה אל-שמאליה), מצפון-מערב (בית איבה), וממזרח (בית פוריק). בה בעת, החלת אמצעי רגיעה מאז דצמבר 2008 הקלה על התנועה הפלסטינית במעברים אלה:

ראשית, רכבים בעלי לוחיות רישוי פלסטיניות המגיעים מצפון-מערב, מדרום וממזרח, כבר אינם נדרשים להציג אישור כניסה מיוחד לשכם, ונבדקים במחסומים אלה רק על בסיס מזדמן (המעבר במחסום הצפוני לא חייב בהצגת אישור). בה בעת, תושבי שכם שגילם פחות מ-50 עדיין אינם רשאים לצאת במכונית מהעיר דרך המחסום הדרומי או המחסום המזרחי.

על כל פנים, על אף הקלות אלו, הנתיב המרכזי המוביל מדרום למרכז העיר נשאר חסום ליד התנחלות בית חני. הדבר מאלץ את התושבים המקומיים לבצע מעקף ארוך דרך העיירה דורה. המעבר מצד מזרח

שנית, העתקת מחסום בית איבה מערבה אמנם אפשרה לתושבי נפת ג'נין להגיע לשכם בלי שייאלצו



רמאללה

בדצמבר 2008 פתחו הרשויות הישראליות כביש סלול חדש המחבר את הכפר בית עיור אל-פוקא לעיר רמאללה. שני כבישים דומים נפתחו באותו אזור בתקופת הדיווח הקודמת. כבישים אלו, המכונים "כבישי מרקם חיים", הינם חלק ממערכת כבישים משנית שסוללות הרשויות הישראליות. הכבישים החלופיים באזור זה נסללו כיוון שישראל אוסרת על תנועה של פלסטינים בכביש 443, נתיב התעבורה המרכזי בנפת רמאללה העובר ממערב למזרח. כביש זה הפך לעורק תנועה מרכזי של ישראלים הנוסעים ממישור החוף לירושלים. כמו כן, בתקופה זו סולק מכשול שמנע מעבר תנועה בין הכפר עין קיניה (בערך 800 תושבים) לעיר רמאללה. צעדים אלו אפשרו מעבר ישיר ומהיר יותר של תנועה בין חלק מהעיריות והכפרים שנמצאים בחלק המערבי של נפת רמאללה (בערך 40,000 תושבים) לעיר רמאללה. בה בעת, הנתיבים המרכזיים המובילים לעיר רמאללה מדרום, ממזרח ומצפון ממשיכים להיות בשליטה הדוקה של מחסומים מאויישים.⁴

מוגבל אך הוא עקב המכשולים השונים שהותקנו באותו חלק של העיר חברון המצוי בשליטה ישראלית (H2), וחוסמים את הנתיב המרכזי המוביל למרכז העיר. ולבסוף, תושבי העיירה אל-דהריה והכפרים הסמוכים (כ-50,000 תושבים) הרוצים להגיע לחברון עדיין נדרשים לבצע מעקף ממושך בדרך לא-דרך, עקב חסימת הגישה לכביש 60 באמצעות מכשול שהונח בסמוך להתנחלות עתניאל, (ראו מפת חברון להלן).

טול כרם

בתחילת מרץ 2009 הסיר צה"ל את מחסום אל-ראס, המחסום המאוייש העיקרי ששלט בנתיב הגישה הדרומי המוביל אל טול כרם ויוצא מהעיר. צעד זה אכן שיפר את זרימת התנועה בין נפות טול כרם וקלקיליה, אך הבדיקות האקראיות והרבות שמבצעים חיילי צה"ל בכלי רכב פלסטיניים במחסומי פתע לאורך נתיב זה צמצמו את השפעתו. המחסום המאוייש בעינב ממשיך להגביל את הכניסה הראשית לטול כרם מצד מזרח.

התקבעות נמשכת של מערכת ההגבלות

השפעה, או אפילו פגעו בחופש התנועה והגישה. עם זאת, באופן בלתי תלוי בהשפעתם המיידית של אמצעים אלה על אפשרות הגישה, כולם גובים מחיר מהפלסטינים במובן של אובדן אדמות, שיבוש הדרכים המסורתיות, והפיצול הנמשך בשטחי הגדה המערבית. התקבעות מערכת ההגבלות מפחיתה את הסיכוי לשיפור אמיתי במידת השליטה של הפלסטינים במרחב הפיזי של הגדה המערבית. ללא שיפור מעין זה, האפשרויות הפתוחות בפני האוכלוסייה הפלסטינית לתת מענה לצרכיה יישארו, בהכרח, מוגבלות.⁵

רשת הכבישים החלופית

רשת זו מורכבת ממספר כבישים, וכוללת מנהרות ומעברים תחתיים המחברים בין אזורים פלסטיניים שנותקו לאחר שנאסר על פלסטינים לנסוע בכביש ראשי או שנגישותם אליו הוגבלה, או נותקו לאחר שהגדר שהוקמה בגדה המערבית קטעה דרכים קיימות. מכל מקום, רשת הכבישים החדשה מנציחה את הדרתם והרחקתם של הפלסטינים מרשת הכבישים המרכזית המשמשת את האזרחים הישראליים, ואף פוגעת ברצף הטריטוריאלי שבין האזורים השונים (ראו מפת רמאללה

הצעדים שבהם נקטו הרשויות הישראליות במהלך התקופה שבה עוסק דוח זה, הכוללים חלק מהצעדים שנידונו לעיל, תרמו להמשך ההתקבעות של המנגנונים השונים השולטים בתנועה הפלסטינית ומגבילים אותה מחד, והמסייעים לתנועת המתנחלים הישראליים ברחבי הגדה המערבית מאידך.

המרכיבים העיקריים של התקבעות זו, כפי שתועדו בתקופת דיווח זאת ובתקופות דיווח קודמות, הם הרחבת רשת הכבישים החלופית ("כבישי מרקם חיים"); הרחבת המחסומים המאויישים המרכזיים; והחלפת מכשולים ארעיים (לדוגמא, תלוליות עפר) במכשולים קבועים יותר (לדוגמא, שערי כביש וגידור כבישים). חלק מאמצעים אלו, ובמיוחד שני הראשונים, מחייבים השקעת סכומי כסף ניכרים. כמו כן, המשך קיומם של חלק ממכשולי הסגר בצורתם ובמיקומם המקוריים מצביעים אף הם על התמסדות זו, על כל המשתמע מכך.

כפי שמפורט להלן, חלק מאמצעים אלה תרמו להקלה בזרימת התנועה, בשעה שצעדים אחרים נמצאו חסרי

המערבית). הגם שעד היום לא נערכה בדיקה ממצה של ההשפעה הסביבתית והכלכלית של הקמת רשת כבישים נוספת באיזור בעל שטח מוגבל כדוגמת הגדה המערבית, הרי שלא ניתן להתייחס לכך כביטול. נכון לשעת כתיבת דוח זה, הרשויות הישראליות סללו בגדה המערבית כבישים חלופיים באורך 49 קילומטרים, הכוללים 43 מנהרות ומעברים תחתיים.

בנוסף לפתיחת הכביש שהוזכר לעיל ומחבר את בית ע'ור אל-פוקא עם רמאללה, במהלך התקופה המדווחת החל הצבא הישראלי בעבודות תשתית (ישור וחיפוי קרקע) בסמוך לכפר נעלין (נפת רמאללה) כהכנה לסלילת כביש "מרקם חיים" נוסף. לאחר שתושלם סלילת כביש זה, הוא יאפשר לתושבים הפלסטיניים לנסוע מנעלין עד למחסום הקרוב, בלי לעבור דרך כביש 446, המשמש כיום את תושבי ההתנחלות הישראלית הסמוכה. כמו כן, מתוכננת סלילה ובנייה של כביש ומנהרה נוספים, כחלק מרשת "מרקם חיים", מתחת לכביש 446. אמצעים אלה נועדו לחבר את הכפרים שממערב לרמאללה לשאר אזורי הנפה; לדברי המת"ק הישראלי (משרד תיאום וקישור), לאחר השלמת המנהרה ייאסר על פלסטינים לנסוע בכביש 446.

בנפת חברון התנהלו בתקופת הדיווח עבודות לסלילת שני כבישים חלופיים נוספים. האחד, המוביל ממחסום תרקומייה אל העיירה חלחול וחוצה אותה, נסלל כיוון שהרשויות הישראליות מגבילות את הגישה של פלסטינים לכביש 35, עורק התנועה המרכזי בדרום המוביל ממזרח למערב. הכביש השני יחבר בין העיירה א-דהריה למחסום מיתר ויעבור דרך הכפר א-רמדין, הנמצא בדרום מערב הנפה. כביש זה ישמש כחלופה לדרך המסורתית, שתנועת הפלסטינים בו נחסמה ליד ההתנחלות הישראלית טנא. סלילת שני הכבישים החלופיים נעשית בתמיכת הרשות הפלסטינית ובמימון USAID.

הרחבת מחסומים

הרחבת מחסומים כרוכה בדרך כלל בהפקעה או בתפיסה של אדמה פלסטינית הנמצאת בקרבת מחסום קיים ובתוספת תשתיות פיזיות, הכוללות מסלולים חדשים שנסללים עבור כלי רחב החוצים את המחסום. במהלך תקופה זו, הרשויות הישראליות השלימו את הרחבתם של שני מחסומים מרכזיים: מחסום ואדי נאר ("הקונטיינר") השולט בתנועה בעורק

התעבורה המרכזי מצפון-לדרום,° ומחסום חווארה, השולט בכניסה הדרומית לעיר שכם. בניגוד להצהרות קודמות מטעם צה"ל, עד עתה הרחבת המחסומים לא תרמה לשיפור בזרימת התנועה, ונמשכים העיכובים הממושכים בשעות העומס, הן עקב אי-שימוש במסלול החדש שהתווסף (בוואדי נאר), או משום שהכוח הצבאי המאייש את המחסומים לא קיבל תגבורת.

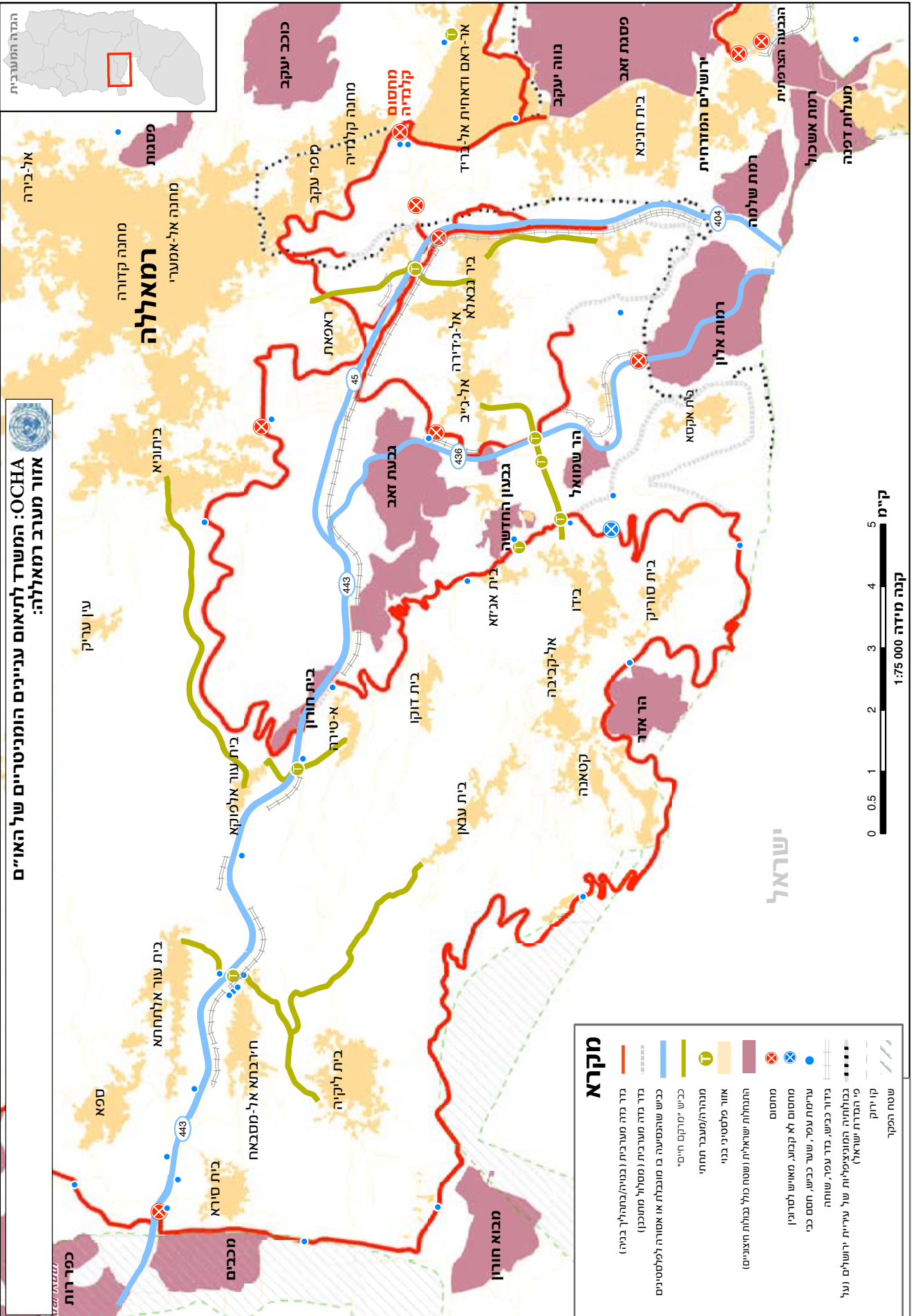
במהלך תקופה זו תועדה הרחבת שלושה מחסומים נוספים. שניים מהם שולטים בגישה הפלסטינית לירושלים המזרחית ומגבילים אותה: מחסום קלנדיה, החוסם את נתיב התעבורה המרכזי המגיע לירושלים מצפון; ומחסום אל-גי'ב, השולט במעבר הפלסטינים המתגוררים במובלעת התנחלות (גוש גבעת זאב) המצויה מצפון-מערב לירושלים. המחסום השלישי, עינב, שולט בעורק התחבורה העיקרי המגיע לטול כרם מצד מזרח.

ממכשולים ארעיים למכשולים קבועים יותר

החלפת מכשולים ארעיים במכשולים פיזיים קבועים יותר מיושמת במספר דרכים. דרך אחת, "נעימה" יותר, היא החלפת ערימת עפר או חסם-כביש (שורה של קוביות בטון ימטר על מטר) בשער כביש, שיכול להישאר פתוח עד שמוכרזת התראה בטחונת; זהו המצב במקרה של כביש הגישה שנפתח לאחרונה לעיירה אל-סמוע, בעקבות פתיחת שני צמתים מרכזיים במהלך התקופה הקודמת, כולם באזור חברון (ראו קטע 2 לעיל). בניגוד לכך, בארבעה מקרים לפחות המתועדים בדוח זה, בנפות שכם וקלקיליה, שערי הכביש שהחליפו ערימות אדמה המשיכו להיות סגורים. בסך הכל, בסוף התקופה שבה עוסק דוח זה היו ברחבי הגדה המערבית 110 שערי-כביש.

שיטה אחרת, פוגענית יותר, כרוכה בהתקנת גדרות מתכת ("גדר בטיחות") לאורך כבישים מרכזיים, החוסמות את הגישה של כלי רכב מדרכים משניות לכביש הראשי ולא מאפשרים לבעלי חיים ועדרים לחצות את הכביש. בחלק מהמקרים המוזכרים לעיל סולקו תלוליות העפר שחסמו את הגישה לכבישים אלה, אך במקרים אחרים הן נותרו, מיותרות, במקומן. גדרות מתכת מהסוג המוזכר כאן הותקנו לאחרונה לאורך

OCHA: המשרד לתיאום עניינים הומניטריים של האו"ם
אזור מערב רמאללה:



מקרא

- גדר בדה מערבית (במזרח/במזרח) (בנה)
- גדר בדה מערבית (מסלול/מחנן)
- כביש שהגשימה בו מוגבלת או אסורה לפליסטינים
- כביש "מרוקם חיים"
- מחנה/מעבר תחתי
- אזור פליסטיני בני
- התנחלות ישראלית ושטח כולל גבולות הנוציים
- ⊗ מחסום
- ⊙ מחסום לא קבוע, מאויש לטריון
- ערמת עפר, שער כבש, חסם כב
- גידור כבש, בדר עפר, שוחה
- גבולותיה המוניציפליים של עיריית ירושלים (על פי ההגדרת ישראל)
- קו ירוק
- שטח הפקר



גדר בטיחות וערימת עפר חוסמים גישה לכביש 60 מדרך עפר מדרום לכפר סנגיל, נפת רמאללה

הנצחת מכשולים לא מאויישים

מספר בלתי מבוטל של מכשולים לא מאויישים (כגון חסמי כביש וערימות עפר) שזוהו ומופזו כבר לפני חמש שנים נותרו במקומם ללא שינוי. אי-סילוק מכשולים אלה תרם לשחיקה ולהיעלמות ההדרגתיים של חלק מהדרכים המסורתיות, עקב הזמן הרב שלא ניתן לעשות בהן שימוש או שלא בוצעו בהן עבודות תחזוקה; בחלק מהמקומות, דרכים שעברו בקרקעות שחקלאים פלסטיניים חרשו ועיבדו פשוט נעלמו.

מקטע בכביש 317 בדרום נפת חברון ולאורך מקטע של כביש 60 בנפת רמאללה. שני הכבישים משמשים בעיקר מתנחלים ישראלים, והרשויות הישראליות הצדיקו את התקנת הגדרות בהיותן אמצעי בטיחותי (בשונה מבטחוני).

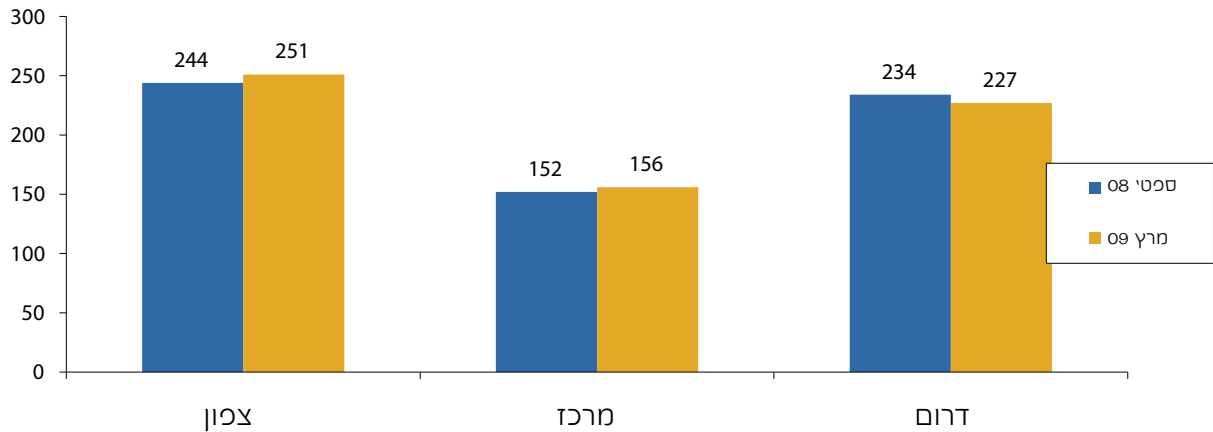
למרות שיש הבדל באופן שבו שינויים אלה משפיעים על הגישה – חלקם חיוביים וחלקם נייטרליים – הרי מנקודת ראות כללית יותר, כולן בגדר גירסאות שונות של אותו דפוס התקבעות והתמסדות.

המספר הכולל של המכשולים נותר ללא שינוי

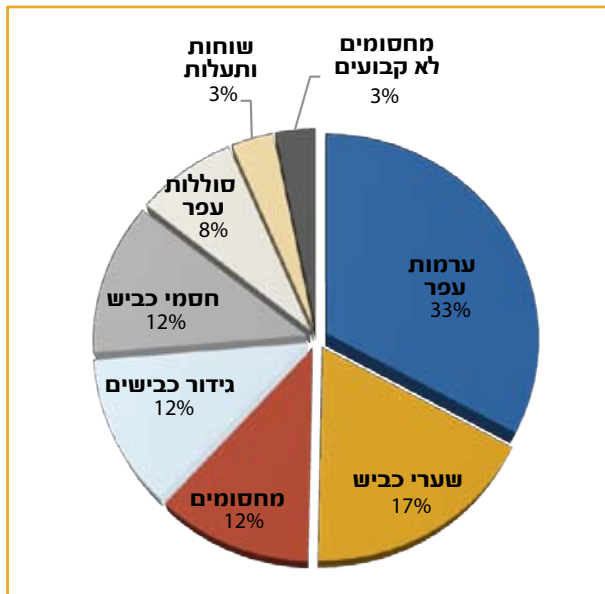
לא מאויישים (חסמי כביש, ערימות/תליות עפר, סוללות עפר, גידור כבישים ותעלות). 20 מתוך 93 המחסומים, הקרויים "מחסומים לא קבועים" (partial checkpoints), מאויישים רק חלק מהזמן, וחלקם מאויישים לעתים נדירות בלבד.

בסקר המקיף של מניין ה"סגרים" (המכשולים הפיזיים) שהושלם בסוף מרץ 2009 תיעדו ומיפו צוותי השטח של OCHA 634 מכשולים החוסמים את התנועה ודרכי גישה של הפלסטינים בתוך הגדה המערבית. אלו כוללים 93 מכשולים מאויישים ו-541 מכשולים

מספר המכשולים לפי איזורים



אזור הדרום כולל את נפות בית לחם וחברון; אזור המרכז את נפות רמאללה, ירושלים ויריחו; ואזור הצפון את נפות ג'נין, טובאס, טול כרם, שכם, סלקית וקלקיליה.



המזרחית (חלק ממחסומים אלה היו קיימים עוד לפני הגדר), אך הוא אינו כולל את 63 נקודות המעבר הקבועות בהגדר, הידועות גם כ"שערי הגדר", המובילות לשטחים חקלאיים הנמצאים במובלעות מבודדות מאחורי החומה. מספר זה גם לא כולל את מאות הכבישים ודרכי העפר שנקטעו עקב בניית הגדר (להתפתחויות בהגדר, ראו חלק 5).

המספר הכולל של מחסומים בדוח זה מעיד על תוספת לא משמעותית של ארבעה מחסומים בהשוואה למספר המקביל בתקופת הדוח הקודם (630 ב-11 בספטמבר 2008). על אף הדמיון הרב בין סך המחסומים בשתי התקופות, הרי מספר השינויים שתועדו במהלך הספירה הנוכחית (סולקו 24 מכשולים והותקנו 28 מכשולים) היה נמוך משמעותית בהשוואה לתקופה הקודמת (שבה סולקו 82 מכשולים ונוספו 101), נתון המעיד על התייצבות של המערכת.

בנוסף, במהלך תקופת הדיווח הנוכחית, תיעדו צוותי OCHA 65 "מחסומי פתע" (או מחסומים "ניידים") בממוצע שבועי בכל רחבי הגדה המערבית. נתון זה מהווה עלייה של 21% בהשוואה לנתון המקביל בתקופה שבה עסק הדוח הקודם. תכופות קורה שמחסומים ניידים מכבידים על הפלסטינים יותר ממחסומי הקבע המאויישים, כיוון שהם בלתי צפויים ובדרך כלל מלווים בנהלי חיפוש אינטנסיביים יותר כמו גם עיכובים ממושכים יותר.

המספר המלא של מכשולים (634) אמנם כולל את המחסומים העיקריים הקבועים בגדר שהוקמה בגדה המערבית שמובילים לקהילות הפלסטיניות ולירושלים

ומיפו 93 מכשולים באיזור H2. (מספר זה כולל את תשעת המחסומים המאויישים), מהם 15 מכשולים שנוספו בהשוואה לנתון המקביל בסוף התקופה הקודמת (עלייה של 22%). תוספת זו מחמירה עוד יותר את המצב הקשה ממילא של חופש התנועה הפלסטיני באזור זה.⁸

בנוסף, המספר הכולל של 634 מכשולים בגדה המערבית אינו כולל את מרבית המכשולים באזור השליטה הישראלי בחברון (H2), אלא רק את תשעת המחסומים המרכזיים המאויישים. וון מכשולים אלו לא נמנו בעבר וההתייחסות אליהם הופרדה מהמספר הכולל של המכשולים על מנת לשמור על עיקביות מערך הנתונים. בסקר הנוכחי, צוותי OCHA תיעדו

הרחבת הגדר והמשטר הנלווה לה; הגישה לירושלים המזרחית מוגבלת עוד יותר

ממערב לגדר ואוכלוסייתן מונה 22,000 בני אדם, ימצאו עצמן במובלעת המנותקת מהגדה המערבית. הנגישות של קהילות אלה לאזור העירוני המהווה את מרכז השירותים שלהם בעיר בית לחם תהיה מוגבלת; חקלאים המתגוררים בצד המזרחי של הגדר (כלומר בגדה המערבית), אשר אדמותיהם נמצאות ממערב לגדר, ינותקו מאדמותיהם, והגישה אליהן תהיה מוגבלת.¹¹

אזורים חדשים שהוכרו כ"אזורי תפר"

בינואר 2009 הוכרזו בצו צבאי שהאזור בין הגדר לבין הקו הירוק בנפת חברון, ובחלקים שונים בנפות סלפית, המאללה ובית לחם, כמו גם אזור קטן שבין הגדר לבין הגבול המוניציפלי של ירושלים (בהגדרתו הישראלית), הינם שטח צבאי סגור ("אזור תפר"). זהו צו ראשון מסוגו מאז אוקטובר 2003, כאשר כל האדמות שבין הגדר לבין הקו הירוק בנפות ג'נין, טול כרם וקלקיליה הוכרו כאזור צבאי סגור. המעקב של OCHA אחר השפעת הגדר מאז 2003 על קהילות בצפון הגדה המערבית מצביע על צמצום ניכר בגישה לאדמותיהן שמעבר לגדר וזאת בעקבות הכרזה על אזורים כ"אזורי תפר", דבר המעורר חששות הומניטריים כבדים.¹²

עד להוצאת הצווים האחרונים, המעבר של חקלאים פלסטינים לאזורים שמעבר לגדר חייבו תיאום מוקדם עם הצבא הישראלי. מרגע שהאדמות הוכרו באופן רשמי כסגורות, פלסטיני הרוצה להגיע לאדמותיו באזורים אלה חייב לקבל אישור "מבקר" המונפק על ידי צה"ל. נוהל זה פוגע במיוחד בחקלאים. בצפון הגדה המערבית, התנאים לקבלת אישורים הוחמרו במהלך השנים. אלה המבקשים אישורים לתקופות קבועות או מבקשים לחדש אישורים, נדרשים לעבור

הגדר בגדה המערבית, ומשטר השערים והאישורים הנלווה לה, הפכו למרכיב מרכזי במערכת ההגבלות על חופש התנועה והגישה. בניית הגדר החלה בעקבות רצף פיגועי התאבדות, כאשר המטרה המוצהרת של בנייתה הייתה למנוע ממחבלים פלסטיניים מתאבדים כניסה לישראל.⁹ חלק הארי של תוואי הגדר, כ-87% ממנו, עובר בשטח הגדה המערבית ומקיף 80 התנחלויות ישראליות, שעם השלמת הגדר ימצאו בין הגדר לבין הקו הירוק. על פי ממשלת ישראל, מטרה נוספת של הגדר היא הגנה על ההתנחלויות והמתנחלים הישראלים מפני אלימות פלסטינית.¹⁰

בניית קטעים נוספים של הגדר נמשכה במהלך תקופה זו, גם אם בקצב איטי יותר בהשוואה לתקופות הקודמות. במהלך תקופה זו הפקיעו הרשויות הישראליות קרקעות והוחל בעבודות תשתית (חיפוי ויישור קרקע) כהכנה לבניית ארבעה מקטעים חדשים, כאשר שניים מהם נועדו להחליף (תוך שינוי מיקום) שני מקטעים קיימים, בהתאם להחלטת בג"צ שניתנה לפני יותר משלוש שנים; כל ארבעת המקטעים ממוקמים בתחומי הגדה המערבית ולא על הקו הירוק או בישראל, וזאת בניגוד לחוות הדעת המייעצת של ביה"ד הבינלאומי לצדק, שנמסרו לעצרת הכללית של האו"ם ביולי 2004.

בנוסף, אזורים שונים שבין הגדר לקו הירוק, ובין הגדר לבין הגבול המוניציפלי של ירושלים (בהגדרתו הישראלית) הוכרו כ"אזורי תפר", והכניסה אליהם נאסרה על פלסטינים.

ההשפעה העתידית שתהיה לגדר בנפת בית לחם, באזור התנחלויות גוש עציון, מעוררת חששות כבדים. ראשית דבר, הגדר עתידה לקטוע את כביש 60, המחבר בין בית לחם וחברון; השלכות הדבר עדיין לא ברורות די צרכן. שנית, תשע קהילות פלסטיניות השוכנות

הגבלות נוספות על הגישה לירושלים המזרחית

היכולת להגיע לירושלים המזרחית היא בעלת חשיבות מכרעת לכל אוכלוסיית הגדה המערבית, בין אם לשם טיפול רפואי מיוחד, השכלה גבוהה, עבודה, קשרי משפחה וחברה, או לצורכי פולחן דתי.⁵¹ מכל מקום, מאז 1993 רוב הפלסטינים אינם רשאים להיכנס לירושלים, אלא אם כן השיגו אישורי כניסה המונפקים על ידי הרשויות הישראליות, שקשה לקבלם. מאז השלמת הגדר באזור, בעלי אישורים רשאים להיכנס לירושלים המזרחית רק דרך 4 מכלל 16 המחסומים הקבועים בגדר ומובילים לעיר, ורק ברגל. האישורים אינם תקפים כאשר מוכרז סגר כללי, בדרך כלל במהלך חגי ישראל או בזמן התראות בטחוניות.

במהלך התקופה שבה עוסק דוח זה, הכניסה דרך המחסום הצפוני, קלנדיה, נעשתה קשה יותר וגוזלת זמן רב יותר, הן מבעלי אישורים והן מתושבי ירושלים. אחת הסיבות היא העלייה בנפח התנועה העוברת במחסום זה וגורמת להתארכות התורים. הגידול בנפח התנועה חל כתוצאה מסגירת אחד השערים הקבועים בגדר (נקודת המעבר בדאחיית א-באריד) ופירוק המחסום הסמוך אליו (אל-ראם), צעד שחייב כלי רכב רבים יותר לעבור דרך מחסום קלנדיה. בנוסף לכך, אנשים חולים וזקנים, כמו גם בעלי דרכונים זרים, אשר בעבר הורשו להישאר באוטובוסים ציבוריים בעודם חוצים את מחסום קלנדיה בכיוון דרום, נדרשים כעת לרדת מהאוטובוסים ולחצות את המחסום ברגל דרך המסלול להולכי רגל. תקנה זו הוסיפה מתחים והאריכה את משך הזמן הדרוש להגיע לירושלים ותרמה להגדלת נפח התנועה הרגלית במעבר. כל הצוותים הרפואיים (פרט לרופאים) והמטופלים המגיעים מצפון לבתי חולים בירושלים המזרחית, אינם רשאים לעבור במחסום חיזמה (שהמעבר בו נוח יותר), המשמש בעיקר מתנחלים ישראלים והעוברים בו לא נדרשים לחצות אותו ברגל. אנשי צוותים רפואיים וחולים, המגיעים לטיפול רפואי בבתי חולים במזרח ירושלים, נאלצים כיום להיכנס לעיר דרך מחסום קלנדיה ההומה.

בדיקות בטחוניות ולהוכיח קשר לאדמה על ידי תעודות המעידות על בעלות או תשלום מסים, ופעמים רבות קשה להשיג מסמכים מעין אלה.¹³ מספר בתי אב בדרום הר חברון ובאזור מסויים בנפת קלקיליה (עזון עתמה) ממוקמים באזור שהוכרז לאחרונה כ'איזור סגור'. תושבי אזורים אלה יהיו זקוקים לאישורים מיוחדים כדי להמשיך ולהתגורר בבתיהם.¹⁴ פלסטינים אחרים, כולל בני משפחה וספקי שירותים, יאלצו להשיג "אישור מבקרים" כדי שיוכלו להיכנס לקהילות אלה. צו זה גם משפיע על שכונה אחת באזור C (דאחיית אל בריד), השוכנת מחוץ לשטח השיפוט העירוני של ירושלים, בין הגבול העירוני לבין הגדר. תושביה הפלסטיניים של שכונה זו, שברשותם תעודות זהות ירושלמיות, יכולים לנוע ללא כל מגבלות; אך אותם תושבים, שברשותם תעודות זהות של הגדה המערבית, נדרשים להשיג אישורי תושב מיוחדים בכדי שיוכלו להמשיך ולחיות בבתיהם.

החלה בניית מקטעים חדשים בגדר

בקלקיליה החלו הרשויות הישראליות בעבודות תשתית ועקירת עצים השייכים לפלסטינים, כהכנה להעתקת שני מקטעים בהגדר, בהתאם להחלטות שהתקבלו בכ"צ לפני יותר משלוש שנים. לאחר העתקת אחד הקטעים (המקיף את מובלעת אלפי מנשה) יחובר שוב שלוש קהילות לגדה המערבית ככללותה, אך בה בעת הן ינותקו מחלקים ניכרים של שטחיהן החקלאיים. שתי קהילות נוספות באותה מובלעת התנחלותית ימשיכו להיות מבודדות משאר הגדה המערבית. העתקת הקטע השני תביא לכך ששני כפרים פלסטיניים יחוברו שוב ל-700 דונמים של קרקע חקלאית, שכיום הגדר חוצצת בינם לבינה.

עבודות עפר ותשתית בוצעו גם סביב שתי התנחלויות ישראליות בנפות חברון וסלפית, כהכנה לבניית שני מקטעים חדשים לגמרי. המקטע בסלפית, "אצבע אריאל" שמו, מקיף את התנחלות רבבה והינו חלק מפרוזדור באורך 22 קילומטרים החודר אל הגדה המערבית ומחבר לישראל גוש התנחלויות גדול, הכולל את אריאל. בחברון החלו עבודות תשתית ועפר סביב התנחלות אשכולות. מרגע שמקטע הזה ייבנה הוא ינתק כ-4000 דונם אדמות, הכוללות את האזור הבנוי של ההתנחלות ואזורי מרעה המשמשים כיום רועים פלסטיניים.

המזרחית. בפברואר 2009 פתחו הרשויות הישראליות במחסום זה "מסלול הומניטרי" המיועד לחולים, זקנים וילדים, אלא שבמסלול זה מיושמים כל נהלי הבדיקה פרט לאחד, כך שזמן המתנה ממושך ומתוח מאפיין גם אותו.

תורים ארוכים אפשר לראות גם במחסום גילה, המחסום העיקרי בגדר המוביל לירושלים המזרחית מדרום. אמנם המחסום נפתח מדי יום בשעה חמש בבוקר, אך עקב נהלי הבדיקות הקפדניים מתחילים משכימי קום להגיע כבר בשתיים לפנות בוקר, כדי לתפוס מקום טוב בתור ולהגיע בזמן למקום עבודתם בישראל ובירושלים

התנחלויות ומתנחלים ישראליים משפיעים על חופש הגישה לפלסטינים

פעילות הבנייה מתחוללת בהתנחלויות הנמצאות ממערב לגדר. בלמ"ס אין נתונים מקבילים עבור ירושלים המזרחית, אך מדיווחים שונים עולה שהמגמה השוררת שם דומה.¹⁹ יתר על כן, ארגון "שולם עכשיו" דיווח שמשרד השיכון הישראלי הכריז על כוונתו לבנות 73,000 יחידות דיור חדשות בהתנחלויות בגדה המערבית; תוכניות של 15,000 מהם כבר אושרו.²⁰

המאחזים, "בלתי מורשים" על פי החוק הישראלי, ממשיכים גם הם להתרחב. על פי שלום עכשיו, במהלך 2008 נוספו 261 מבנים חדשים למאחזים הקיימים, בהשוואה ל-98 מבנים שנוספו ב-2007.²¹ במספר מאחזים הוחלפו מבנים טרומיים במבני קבע.

בסוף שנת 2008 התגוררו כ-485,000 ישראלים בהתנחלויות בגדה המערבית. מספר זה כולל כ-195,000 שהתגוררו בירושלים המזרחית.²²

הגישה לאדמות בקרבת ההתנחלויות

הגישה של חקלאים פלסטיניים לקרקע חקלאית הנמצאת בקרבת התנחלויות ישראליות בצד המזרחי ("הפלסטיני") של הגדר המשיכה להיות מוגבלת, ובמקרים מסויימים אף צומצמה.²³

תהליך זה נובע בין השאר מיצירתם של "אזורי חיץ" המקיפים את הגבולות החיצוניים הקיימים של ההתנחלויות. הגישה של חקלאים פלסטיניים לאזורים אלה מוגבלת ולעתים נאסר עליהם לחלוטין להיכנס אליהם. תיחום שטחים אלה נעשה באמצעים שונים, הכוללים גדרות תיל, חיישני אתרעה אלקטרוניים ושכילי סיוור. על פי בצלם, נכון לספטמבר 2008 הגדיר צה"ל אזורי חיץ רשמיים (הקרויים גם "שטח בטחוני מיוחד") סביב 12 התנחלויות. כניסת חקלאים פלסטיניים לאזורים אלה, המקיפים קרוב ל-5000 דונמים, מחייבת "תיאום מוקדם" עם גופי המנהל האזרחי. כמו כן, על פי בצלם, מתנחלים ישראלים תחמו, על דעת עצמם,

ההתנחלויות הישראליות שנבנו בגדה המערבית מ-1967 ואילך הן מרכיב חשוב, אם לא החשוב ביותר, המעצב את מערכת המגבלות על חופש התנועה והגישה של פלסטינים.¹⁶ ראשית דבר, האזורים הנכללים בתוך הגבולות החיצוניים (כלומר הגבולות הפיזיים) של 149 ההתנחלויות הישראליות, כוללים כ-3 אחוזים משטח הגדה, על הפלסטינים נאסר להיכנס לשטחים אלה והם תורמים לפיצול (פרגמנטציה) של השטח הפלסטיני.¹⁷ שנית, מרבית ההגבלות על חופש התנועה שהוטלו מאז תחילת האנתיפאדה השניה ב-2000 מיועדות לאבטחת תנועתם של המתנחלים הישראליים, במיוחד התנועה היומיומית אל ישראל וממנה, ולספק ביטחון לאזורי ההתנחלויות. היבט זה מתבטא במתאם הגבוה שבין פריסת המגבלות על חופש התנועה והנגישות לבין מיקום ההתנחלויות וכבישי המתנחלים. ולבסוף, אלימות המתנחלים נגד פלסטינים ורכושם מהווה מרכיב חשוב בהגבלת חופש התנועה והגישה של הפלסטינים באזורים מסויימים.

המגמות העיקריות שתועדו במהלך התקופה שבה עוסק דוח זה כוללות את המשך התרחבות ההתנחלויות בצד המערבי ("הישראלי") של הגדר, כמו גם המשך קיומם של כל המאחזים (settlement outposts); והטלת מגבלות חמורות (כולל עוצר ממושך) על כפרים מסויימים בצפון הגדה המערבית, בעקבות תקריות של יידי אבנים על כלי רכב של מתנחלים.

הרחבת ההתנחלות

לפי דיווחי הלשכה הישראלית המרכזית לסטטיסטיקה (למ"ס), במהלך הרבעון האחרון של שנת 2008 נרשמו 454 התחלות בנייה של יחידות דיור בהתנחלויות גדה המערבית (לא כולל ירושלים המזרחית), ודווח על 3,229 יחידות דיור שבנייתן נמצאת בעיצומה.¹⁸ שני הנתונים מעידים על עלייה של 28% בהשוואה לנתונים המקבילים ברבעון האחרון של שנת 2007. מרבית

הגבלת תנועה וגישה בתגובה ליידוי אבנים

במהלך התקופה שבה עוסק דוח זה, נצפתה עלייה בתדירות הפעילות של צה"ל בחלק מהכפרים שבצפון הגדה המערבית, שם היו תקריות שבהן בני נוער פלסטינים יידו אבנים על כלי רכב של מתנחלים. בנוסף לחיפושים ולמעצרים, ברוב המקרים הפעילות הצבאית היתה מלווה בהטלת עוצר, שנמשך לעתים עד 12 שעות. בין ספטמבר 2008 לבין מרץ 2009, תיעדו צוותי OCHA 47 מקרים של הטלת עוצר כשמשך הזמן המצטבר תחת עוצר עמד על 471 שעות. נתון זה מהווה גידול של 15% בהשוואה לתקופה הקודמת. יתר על כן, במקרה של שני הכפרים שנפגעו יותר מהשאר (עזון וחארס בנפות קלקיליה וסלפית), בנוסף למעצרים, צה"ל גם חסם את הגישה של כלי רכב פלסטינים לכבישים העיקריים המשמשים את המתנחלים (כביש 55 וכביש 5).

אזורי חיץ כאלה סביב התנחלויות רבות והם מונעים מהפלסטינים את הכניסה אליהם, גם באמצעות איומים ותקיפות אלימות.²⁴

התקפות מתנחלים נגד חקלאים ורועים פלסטינים והאיומים נגדם מתרחשים בקרבת ההתנחלויות גם באזורים אחרים, מחוץ לאזורי חיץ אלה. האזורים שנפגעו במיוחד כוללים את הפאה הדרום-מזרחית של נפת חברון (מסאפר יאטה), אזורים שמדרום-מזרח לבית לחם (התנחלויות תקוע, נוקדים ומעלה עמוס) ואזורים הנמצאים מדרום לשכם (התנחלויות יצהר, ברכה ואיתמר). אזור אחר שהגישה הפלסטינית אליו צומצמה עקב אלימות שיטתית מצד המתנחלים הוא אזור H2 בחברון, המצוי בשליטה ישראלית. כללית, בין ספטמבר 2008 למרץ 2009 תיעדו צוותי OCHA 207 תקריות של אלימות מתנחלים נגד פלסטינים; נתון זה זהה, פחות או יותר, לנתון המקביל בתקופה המדווחת הקודמת, אך התפלגות מקרי האלימות אינה מאוזנת, כאשר מספר מקרי האלימות הגיע לשיא בשני מועדים, סביב פינוי בית רנ'כי בחברון כ-4 בדצמבר, ואחרי מרץ 2009; בין לבין שררה במקום תקופה של שקט יחסי.²⁵

הגבלת נוספות על הכניסה לשטחים צבאיים סגורים ושמורות טבע

גישתם לאדמות מרעה ומקורות מים מסורתיים. כמו כן, במהלך תקופה זו הקים צה"ל שישה מכשולים שבוטלו בעבר, החוסמים את הגישה לנתיבים העיקריים הנמצאים באזור צבאי סגור באזור הדרום-מזרחי של נפת חברון (מסאפר יאטה), שם מתגוררים כ-1,200 בני אדם במספר קהילות קטנות.²⁷ ההשפעה הכוללת של כל אלה היא צמצום הגישה לשירותים, לאזורי מרעה ולהגברת הבידוד והקשיים של קהילות אלה.

מאז 1967, הרשויות הישראליות הכריזו על יותר מ-1,150 קמ"ר, המהווים יותר מ-20% משטח הגדה המערבית, כשטחים צבאיים סגורים, שהפלסטינים אינם רשאים להיכנס אליהם (שטחים אלה לא כוללים איזורים שהוגדרו כ"מרחב תפרי"). כמו כן, מעל 600 קמ"ר, שהם כ-10% משטחי הגדה המערבית, הוכרו כשמורות טבע.²⁶ פיתוח אזורים אלה או השימוש בהם – למשל כאדמות מרעה – נאסר לגמרי. חלק הארי של אזורים אלה נמצא בעמק הירדן ובמורדות המזרחיים של נפות בית לחם וחברון.

מדיווחים מהשטח שהתקבלו במשרדי OCHA עולה, שבמהלך התקופה שבה עוסק דוח זה חלה החמרה באכיפת התקנות המגבילות בשטחים אלה, ובאופן מיוחד בשמורות טבע הנמצאות במורדות המזרחיים של נפת בית לחם. התפתחות זו החמירה את קשייהם של קהילות רועים קטנות, שמחסור המים המתמשך פוגע בהם לרעה ממילא, כיוון שהיא מצמצמת את

תרמו להקלת התנועה, אך כולם יחדיו גובים מחיר מהפלסטינים במובן של אובדן אדמות, שיבוש נתיבי תנועה מסורתיים, והעמקת הפיצול והפרגמנטציה של שטחי הגדה המערבית. אחד הרכיבים המרכזיים במגמת התמסדות זו הוא יצירת רצף תעבורתי בין האזורים הפלסטיניים, רצף שנפגע עקב בניית הגדר או חסימת כבישים, ואמור ל"פצות" על אובדן הרצף הטריטוריאלי. (הרצף התעבורתי נוצר באמצעות מערכת כבישי "מרקם חיים", רשת כבישים חליפית לזו הקיימת, מנהרות ומעברים תחתיים; אמצעים אלה, הגם שהם מקלים על התנועה הפלסטינית הם גם גובים מהם מחיר במונחים של אובדן שטחי אדמה, הדרתם ממערכת הכבישים הקיימת ופיצול נוסף של המרחב המצטמצם.)

מגמות אלה מסתכמות בהצטמקות השטח הכולל הזמין להתפתחות פלסטינית ובצמצום השליטה הפלסטינית בשטח זה. ללא הרחבת השליטה במרחב הפיזי, האפשרויות הפתוחות בפני האוכלוסיה הפלסטינית לתת מענה לצרכיה ימשיכו להיות, בהכרח, מוגבלות.

על אף הצעדים שבהם נקטו הרשויות הישראליות במהלך התקופה שבה עוסק דוח זה, ואשר הקלו על זרימת התנועה בחלק מהנתיבים העיקריים, חופש התנועה הפלסטיני בתוך הגדה המערבית ממשיך להיות מוגבל ביותר. מעיד על כך המספר הגבוה של מכשולים פיזיים (634), שלא השתנה מאז סוף התקופה הקודמת, אך גם היישום המתמשך של תקנות מנהליות ואמצעים פוגעניים אחרים, הכוללים את בניית הגדר והמשטר הנלווה לו, הרחבת ההתנחלויות והמאחזים הישראליים, ואכיפה מחמירה יותר של מגבלות תנועה וגישה באזורים המוגדרים כשטחים צבאיים סגורים ושמורות טבע.

ממשלת ישראל הבטיחה שמערכת ההגבלות על חופש התנועה והגישה של פלסטינים היא זמנית במהותה; בפועל, הצעדים שבהם נקטה בתקופה זו ובתקופות קודמות מצביעים על התקבעות מתמשכת של המנגנונים השונים שמטרתם שליטה בחופש התנועה הפלסטיני והגבלתו, וסיוע לתנועתם של מתנחלים ישראלים הנוסעים לישראל וחוזרים ממנה מדי יום ביומו. חלק מהצעדים שהוזכרו לעיל אמנם

מתודולוגיה

הגדרות

- סוכנות OCHA עוקבת דרך קבע אחר המכשולים הפיזיים המרכיבים את מערכת הסגרים ברחבי הגדה המערבית. צוותים מנוסים ומיומנים, בעלי ידע מקיף ופרטני של הגדה המערבית, המופקדים על אזורים מוגדרים, מסיירים לאורך הכבישים הסלולים, דרכי העפר החשובות, וחלק הארי של הדרכים הצדדיות. סבב יחיד של סיור מעקב נמשך כעשרה ימי עבודה מלאים של שלושה צוותים מיומנים. כל אחד מהצוותים מצויד במכשיר GPS (מערכת מיקום גאוגרפית) ומצלמה.

כאשר הצוות מזהה מכשול משמעותי בשטח הוא מצלם אותו ומתעד את מיקומו באמצעות ה-GPS. פ.א.ס לצורך מיפוי העתידי. המכשול מסווג בהתאם למאפיינים קבועים המפורטים להלן, ומקבל סימן זיהוי ייחודי המורכב משילוב הנתונים הבאים: הכביש הראשי הסמוך למכשול, הכפר או העיירה הסמוכים למכשול, הנפה שבה הוא מצוי, והצוות שזיהה אותו. לאחר מכן מתאר הצוות איזו סוג של נגישות חוסם המכשול: לדוגמא, את הנגישות של תושבי כפר לכביש ראשי; את המעבר בין שתי עיירות; או את הגישה מדרך עפר למטע זיתים. הפרטים המזהים, כולל קוד התצלום, מוצפנים בקבצי ה-GPS. פ.א.ס, תוך הסתמכות על תפריטים נשלפים שמטרתם למזער טעויות.

מתועדים רק מכשולים החוסמים בפועל תנועת כלי רכב בצירי תנועה מובהקים, סלולים ושאינם סלולים. כמו כן, שני מכשולים באותו ציר, שהמרחק ביניהם 50 מטרים או פחות, נחשבים למכשול אחד.
- קבצי ה-GPS. פ.א.ס מורדים מדי יום למחשב, הממיר את המידע למפות באמצעות תוכנת GIS. לאחר שהמפות מודפסות, מוצלב המידע שבהן עם נתוני שטח נוספים על ידי מומחה תוכנה ואחד מאנשי הצוות. במקרה הצורך, נערכות סריקות שטח חוזרות שמטרתן לוודא שהמידע מלא, מדויק ובהיר.
- יש להדגיש שסקרי השטח של OCHA מקיפים אך לא בהכרח כוללים את כל המכשולים המצויים בשטח, ואפשר שאינם מזהים חלק מהדרכים הצדדיות. מסיבה זו, יש לראות בנתונים שמגישה הסוכנות הערכת מינימום, ולא תמונה מדויקת של כל המכשולים.
- מחסומים (Checkpoints) כוללים שני מרכיבים: תשתית המגבילה תנועת כלי רכב והולכי רגל, ונוכחות קבועה של אנשי אבטחה ישראליים (חיילים, אנשי מג"ב, שוטרים, מאבטחים פרטיים). אנשי הבטחון בודקים את התעודות שבידי אנשים העוברים במחסום ומבצעים סריקות וחיפושים בכליהם וברכביהם.
- מחסום לא קבוע (Partial Checkpoints) מורכב מתשתית דומה לזו של מחסום רגיל אך אינו מאויש על בסיס קבוע. פעמים רבות, מחסום זה מוקם בצד הכביש ולכן אינו חוסם ישירות את התנועה. כאשר מחסום זה מאויש, הוא זהה בתפקודו למחסום הרגיל שתואר לעיל. כשהמחסום אינו מאויש התנועה יכולה לזרום לאורך הציר באורח חופשי למדי.
- ערימות עפר (Earthmounds). תלי עפר, פסולת או אבנים, שדחפורי צה"ל עורמים במטרה למנוע תנועה ממונעת בכביש סלול או דרך עפר. כאשר מספר ערימות חוסמות נתיב יחיד והמרחק בין כל שתי ערימות אינו עולה על 50 מטרים, הן מתועדות כמכשול יחיד. כאשר הפלסטינים או צה"ל מפנים את הערימה, או כשנוצר סביבה נתיב המאפשר מעבר כלי רכב, היא מפסיקה להיחשב כמכשול. פעמים רבות ערימות עפר מפונות, נעקפות, מוקמות מחדש או מוגדלות. מסיבה זו, חלק יופיעו על מפה מסויימת, ייעלמו מהמפה הבאה ויופיעו שוב על המפה שאחריה.
- חסמי כביש (Roadbloks) מורכבים מקוביה או מספר קוביות בטון בנפח של מטר מעוקב האחת. בדומה לערימות, מטרתם למנוע מעבר כלי רכב לשטחים חקלאיים או לכבישים. בכל מובן אחר, הם זהים לערימות עפר.
- שוחות או תעלות (Trenches or ditches) נחפרות על פי רוב בשטח מישורי או לאורך צירי תנועה, במטרה למנוע מכלי רכב לעקוף מחסומים הקיים בכביש.

- שער דרך (Road Gates) הוא שער מתכת המשמש לחסימת הגישה לציר תנועה. עד להסרת תשתית השערים, כל שערי הדרך מצויינים במפות של Ocha כ"מחסומים", כולל אלה שנמצאו פתוחים בעת ביצוע המעקבים.

- גידור כביש (Road barriers) עשוי להיות מורכב מסוללות עפר, גדרות או קירות בטון המוקמים לצדי כביש. בכדי שתשתית מעין זו תיחשב למחסום עליה להיות באורך של 100 מטרים לפחות, ולמנוע גישה חופשית של בני אדם, כלי רכב או בעלי חיים אל כביש מסויים או ממנו, או למנוע את חצייתו.

נספח II: שערים בגדר

הגדר (The Barrier) קטעה מאות דרכי גישה חקלאיות שהפלסטיניים השתמשו בהם בעבר על מנת להגיע לאדמות חקלאיות ולמקורות מים. צה"ל קבע 63 שערים בגדר המאפשרים גישה מוגבלת, בעיקר לחקלאים פלסטיניים, לאדמות חקלאיות הכלואות בין הגדר לבין הקו הירוק. ניתן לסווג שערים אלה לקטגוריות שונות בהתאם לתדירות פתיחתם – יומית, שבועית או עונתית – והנהלים שהפלסטיניים מחוייבים בהם כדי לעבור בשערים (תיאום מוקדם או אישורים). באוקטובר 2003 הוכרזו, באמצעות צו צבאי, האדמות שבין הגדר לבין הקו הירוק בצפון הגדה המערבית כשטח צבאי סגור. מאז, כדי להיכנס לאזור זה נדרש כל אדם מעל גיל 12 לאישור "מבקר". בינואר 2009 הורחב השטח המוכרז כסגור והוא כולל כיום את רמאללה, חברון, סלפית וחלקים ממחוזות בית לחם וירושלים. כיום נדרשים אישורי כניסה לאזורים מסויימים במחוזות ירושלים ובית לחם, ואילו באזורים אחרים, המעבר לקרקעות שנלכדו מאחורי הגדר מחייב תעודת זהות ותלוי ברשימה שמית הנמצאת בשערים, הנפתחים

לאחר תיאום מוקדם עם המת"ק הישראלי. הדרישות המיוחדות המוצבות בפני פלסטינים החוצים את הגדר, מיקום השערים והגבלת שעות הפתיחה, וההגבלות על כלי רכב, ציוד וחומרים, צמצמו קשות את אפשרות הגישה וחופש התנועה של הפלסטינים, ובאופן מיוחד את הזמן המוקדש לחקלאות, ולדבר השלכות שליליות על הפרנסה בכפרים. כתוצאה מכך, מדוח זה ואילך, OCHA יראה בשערי הגדר מרכיב בלתי נפרד של מערכת ההגבלות על חופש התנועה והנגישות, למרות שנקודות החציה של הגדר אינן כלולות במניין הכולל של המכשולים. הטבלה להלן כוללת רשימה מלאה של נקודות החציה המאפשרות לפלסטינים מעבר לקהילות ולאדמות שהגדר בודדה מהגדה המערבית. הרשימה אינה כוללת שערים צבאיים, שהפלסטינים אינם מורשים לעבור בהם, או נקודות חצייה שנקבעו או הוטמעו בגדר, השולטות על מעבר הפלסטינים לישראל או לירושלים המזרחית.

מספר	תיאור	סוג
11	פתוחים כל יום, בדרך כלל במשך שעה אחת בשעת בוקר מוקדמת, בצהריים ולפנות ערב, בכדי לאפשר לחקלאים בעלי אישורים תקפים גישה לאדמותיהם באזורים הסגורים. מעטים בלבד מקרב בעלי האישורים, על פי רוב רועים, רשאים להישאר על אדמתם במשך הלילה.	שערים חקלאיים
9	פתוחים לפי עונות, על פי רוב במהלך מסיק הזיתים, בכדי לאפשר לחקלאים להגיע למטעי הזיתים, ובמשך יום עד שלושה ימים מדי שבוע לכל אורך השנה, כדי לאפשר חריש, תיחוח, גיזום, וכי, של שדות וצמחייה.	שערים עונתיים/שבועיים
12	פתוחים לפרקי זמן מוגבלים בלבד במהלך מסיק הזיתים, בחודשים אוקטובר-דצמבר	שערים עונתיים
30	המעבר בהם אינו מותנה באישורים, אלא בתעודות זהות וברשימה שמית המצויה בשער. השערים נפתחים לאחר תיאום מוקדם על בסיס עונתי, או למשך מספר ימים מדי שבוע בשבוע.	שערים המחייבים תיאום מוקדם
1	בעלין פתוח במשך 24 שעות ביממה בעקבות צו בג"צ	שערים אחרים
63	סך הכל	

הערות

1. למתודולוגיה שעליה מבוסס סקר מעקב זה ולהגדרות של סוגי המכשולים השונים ראו נספח 1.
 2. OCHA, עידכון מניין הסגרים, ספטמבר 2008. ניתן להוריד מהאתר: http://www.ochaopt.org/documents/ocha_opt_closure_update_2008_09_hebrew.pdf
 3. תושבי גינין עדיין חייבים לחצות את מחסום שבי שומרון כדי להגיע לשכם. ואמנם בדרך כלל לא עוצרים מכוניות במחסום זה, אך בין חצות לשעה 05:00 בבוקר יש איסור על מעבר של תנועה פלסטינית.
 4. מחסומי קלנדיה וגיבעה מדרום; מחסום בית אל במזרח; ומחסום עטארה בצפון.
 5. לדיון מפורט בהשפעה הכלכלית של הפחתת השליטה הפלסטינית בשטחי בגדה המערבית ראו דוח הבנק העולמי, "ההשפעה הכלכלית של הנבלת הגישה לאדמות בגדה המערבית", אוקטובר 2008. (אנגלית), The World Bank, "The economic effects of restricted access to land in the West Bank, October 2008. <http://web.worldbank.org/WBSITE/EXTERNAL/NEWS/0,,contentMDK:21946232~menuPK:51062075~pagePK:34370~piPK:34424~theSitePK:4607,00.html>
 6. זה הכביש היחיד המחבר את אזורי המרכז והדרום של הגדה המערבית, שעליו יכולים לנסוע כלי רכב בעלי לוחיות רישוי פלסטיניות; כלי רכב בעלי לוחיות רישוי ישראליות אינם רשאים לנסוע עליו. במאי 2008 התחייבה ממשלת ישראל בפני מר טוני בלייר, נציג הרביעייה הבינלאומית (הקוורטט), לסלק את מחסום ואדי-נאר, בכפוף לשיקולי ביטחון. ההשקעה הישראלית בהרחבת מחסום זה מעוררת תהיות באשר להתחייבות זו.
 7. לפירוט סוגי השערים ונקודות המעבר, ראו נספח II.
 8. ראו גם חלק 6, העוסק בהשפעת אלימות מתנחלים על אפשרות הגישה של פלסטינים לאדמות חקלאיות בסמוך להתנחלויות.
 9. מאז 2004, מספר פיגועי ההתאבדות בירידה. ב-2005,
10. החלטת קבינט 3283, 20 בפברואר 2005, חלק 2.
 11. למידע נוסף לגבי ההשפעות הצפויות, ראו דוח OCHA, "מרחב המצטמק: התכווצות המרחב העירוני ופיצול האזורים החקלאיים בנפת בית לחם", מאי 2009. ניתן להוריד מהאתר בכתובת: http://www.ochaopt.org/documents/ocha_opt_bethlehem_shrinking_space_may_2009_hebrew.pdf
 12. על פי סקר של האו"ם שנערך בצפון הגדה המערבית ב-2007, פחות מ-20% מאלה שעובדו אדמות באזורים האלה לפני השלמת הגדר, מקבלים כעת אישורים להגיע לאדמותיהם ולבארותיהם שממער לגדר
 13. ראו OCHA, "ההשלכות ההומניטריות של הגדר" יולי 2008, עדכון מס' 8. ניתן להוריד מהאתר בכתובת: http://www.ochaopt.org/documents/ocha_opt_barrier_report_07_2008_hebrew.pdf
 14. הכפר עזון עתמה אמנם שוכן בשלמותו בצד הישראלי של הגדר, אך תושביו לא נדרשו להשיג אישורים כדי להמשיך ולהתגורר בכפר. עם זאת, במרץ 2009 התקין צהל גדר פנימית, מעין "גדר הפרדה משנית", שקבועים בה שני שערים, המנתקת 9 בתים משאר הכפר ומאלצת את 75 תושביהם לבקש אישורים של "תושבי קבע".
 15. ראו OCHA, "ירושלים המזרחית: ההשלכות ההומניטריות של הגדר בגדה המערבית", יולי 2007, עדכון מס' 7. ניתן להוריד מהאתר בכתובת: http://www.ochaopt.org/documents/Jerusalem_report_Hebrew_web_July2007.pdf
 16. על פי החוק הבינלאומי, התנחלות בשטח כבוש אינה חוקית. סעיף 49 באמנת גינבה הרביעית אשר מתייחס "להגנת אזרחים בשעת מלחמה" אוסר במפורש על העברת האוכלוסיה האזרחית של הכובש לשטח הכבוש. מועצת הביטחון של האו"ם, בהחלטה 466 מה-22 במרץ 1979, אישרה את המעמד הבלתי-חוקי של ההתנחלויות

22. הנתונים המתייחסים לירושלים המזרחית חושבו על ידי OCHA על בסיס נתונים שסופקו על ידי מכוני ירושלים לחקר ישראל בסוף 2005, לפי ההנחה שצמיחת האוכלוסיה בירושלים המזרחית זהה לצמיחה במערבה, וזאת על בסיס נתוני הצמיחה של הלמ"ס המתייחסים לכלל ירושלים.

23. הנגישות לאזורים הסמוכים להתנחלויות בצד "הישראלי" של הגדר מוגבלת בעיקר על ידי משטר האישורים והשערים הנילוה לגדר. ראו חלק 5 לעיל.

24. בצלם, אדמה שדודה: חסימת הגישה של פלסטינים לקרקע סביב ההתנחלויות. ראו ב: http://www.btselem.org/hebrew/publications/summaries/200809_access_denied.asp

52. ראו גם OCHA, "חסרי מגן: אלימות מתנחלים ישראלים נגד אזרחים פלסטינים ורכושם", דצמבר 2008. ראוב: http://www.ochaopt.org/documents/ocha_opt_settler_vilonce_special_focus_2008_12_18_hebrew.pdf

26. נתון זה כולל 167 קמ"ר שהוכרו כשמורות טבע במסגרת הסכם וויי (Wye River Memorandum) מ-1998, שנחתם בין אש"ף לבין ישראל. כיוון שקיימת חפיפה מסוימת בין אזורים שהוכרו כשטחים צבאיים סגורים לאלה שהוכרו כשמורות טבע, הגודל נטו של שני סוגי האזורים ביחד הוא 1,550 קמ"ר, שהם כ-28% משטח הגדה המערבית.

27. ב-1999 גירש צה"ל את רוב התושבים בקהילות אלה מבתיהם בתואנה שהשטח הוא אזור צבאי סגור. בעקבות זאת התושבים עתרו לבג"צ, וזה הוציא צו מניעה זמני שאישר להם לחזור לבתיהם עד שבית המשפט יגיע להכרעה סופית בעניינם. עתירה זו עדיין תלויה ועומדת. ראו בצלם, "חרב הגירוש: אלימות, התנכלויות ואי-אכיפת החוק בדרום הר חברון, יולי 2005", ראו ב: http://www.btselem.org/hebrew/publications/summaries/200507_south_hebron.asp

הישראליות, וכך גם ביה"ד הבינלאומי הגבוה לצדק ("השלכות חוקיות של בניית חומה בשטח הפלסטיני הכבוש", Legal Consequences of the Construction of a Wall in the Occupied Palestinian Territory, 9 ביולי 2004).

17. OCHA, "ההשלכות ההומניטריות של ההתנחלויות ותשתיות ישראליות אחרות בגדה המערבית בפלסטינים", (The Humanitarian Impact on Palestinians of Israeli Settlements and Other Infrastructure in the West Bank), יולי 2007, עמ' 3-42. למעשה, באמצעות צו צבאי, נאסר על הפלסטינים להיכנס לייגבולות המוניציפליים של ההתנחלויות, הכוללים שטח כפול ויותר מהשטח שכוללים הגבולות החיצוניים. ראו בצלם, "גזל הקרקעות: מדיניות ההתנחלות בגדה המערבית", מאי 2002, עמ' 116, ראו ב: http://www.btselem.org/hebrew/Publications/Summaries/200205_Land_Grab.asp

18. ראו: http://www1.cbs.gov.il/reader/yarhon/yarmenu_e_new.html#15

19. עמותת עיר עמים, "הבנייה לאחר אנאפוליס", ראו: <http://www.ir-amim.org.il/?CategoryID=435>

20. שלום עכשיו, "התוכניות העתידיות של משרד השיכון והבינוי בשטחים - מרץ 2009" <http://www.peacenow.org.il/site/he/peace.asp?pi=61&dodid=3566>

21. שלום עכשיו, "דוח על הבנייה בהתנחלויות, סיכום 2008", <http://www.peacenow.org.il/site/he/peace.asp?pi=61&dodid=3508&pos=1> לפי שלום עכשיו, אמנם הרשויות הישראליות הכריזו ב-2008 על פירוק ארבעה מאחזים, אך שניים מתוכם פורקו חלקית, אחד הוקם שוב מייד לאחר פירוקו ואילו הרביעי לא נחשב מאחז (המידע התקבל על פי בקשת של OCHA).

הנתונים שאינם מתייחסים לירושלים לקוחים מהלמ"ס, http://www1.cbs.gov.il/population/new_2009/table1.pdf

האומות המאוחדות
OCHA - המשרד לתאום עניינים הומניטריים
השטח הפלסטיני הכבוש



טל: +972 02 - 582 9962
פקס: +972 02 - 582 5841
ochaopt@un.org

ת.ד 38172
ירושלים 91386
www.ochaopt.org