

تقرير خاص

آب/أغسطس 2011



أخبار تفتيش فلسطين، تصوير أمم بليس

تطورات إمكانية التنقل والوصول في الضفة الغربية

تميزت الفترة ما بين تموز/يوليو 2010 وحزيران/يونيو 2011 بغياب أية تغييرات ملموسة على نظام القيود المفروضة على التنقل الذي تطبقه السلطات الإسرائيلية داخل أراضي الضفة الغربية. ويوجد حالياً ما يقرب من 70 بلدة ومجمعاً يضطر سكانها البالغ عددهم أكثر من 200,000 نسمة إلى سلوك طرق التفافية يتراوح طولها بين مثلي إلى خمسة أمثال طول الطرق المباشرة المؤدية إلى المدن الرئيسية، مما يؤدي إلى

تقويض إمكانية الوصول إلى الخدمات الأساسية. وقد تمّ تحويل بعض الطرق التي تعتبر شريان حركة المرور الرئيسية إلى «ممرات» سريعة يستخدمها المواطنون الإسرائيليون للتنقل ما بين المستوطنات وإسرائيل، وفي بعض الحالات تُستخدم للتنقل بين مناطق مختلفة في إسرائيل عبر الضفة الغربية.

تطورات إمكانية التنقل والوصول في الضفة الغربية
أب/أغسطس 2011

ملخص تنفيذي

الأمنية المتعددة تجعل من الدخول إلى القدس الشرقية تجربة طويلة وصعبة. وقد كان لتقييد الدخول إلى القدس الشرقية أثر سلبي على المرضى والطواقم الطبية التي تحاول الوصول إلى المستشفيات الفلسطينية التخصصية الستة التي تقع في المدينة، إلى جانب المسلمين والمسيحيين الذين يرغبون بالوصول إلى الأماكن المقدسة في القدس.

تعتبر البلدة القديمة في مدينة الخليل منطقة حضرية أخرى تتأثر بصورة بالغة بسبب القيود المفروضة على التنقل. هذه المنطقة مفصولة عن باقي المدينة بواسطة 122 معيق حركة (لم يذكر معظمها بين معيقات الحركة المذكورة أعلاه)، إضافة إلى أن وصول الفلسطينيين بالسيارات، ومشياً على الأقدام في بعض الحالات، ما زال محظوراً في شوارع معينة. ونتيجة لذلك، لم يتمكن آلاف الفلسطينيين الذين تركوا هذه المنطقة في السنوات السابقة من العودة إليها؛ وما زالت مئات المحلات والمصالح التجارية مغلقة فيها؛ وما يزال العديد من أولئك الذين ظلوا يعيشون في المنطقة يعانون من ضعف إمكانية الوصول إلى الخدمات الرئيسية.

إضافة إلى ذلك، ما زال محظوراً أو يخضع لقيود صارمة وصول الفلسطينيين إلى مناطق ريفية واسعة في الضفة الغربية المصنفة على أنها المنطقة (ج) وكذلك محظور أو خاضع لقيود صارمة تنقل الفلسطينيين داخل تلك المناطق. وتتضمن هذه المناطق شريطاً من الأراضي التي تقع ما بين الجدار والخط الأخضر على طول الجانب الغربي من الضفة الغربية؛ وأيضاً غور الأردن (بما في ذلك ساحل البحر الميت) على طول الجانب الشرقي؛ وكذلك الأراضي الزراعية الواقعة بالقرب من المستوطنات:

● حتى نهاية الفترة التي شملها التقرير، اكتمل بناء ما يقرب من 62 بالمائة من الجدار، حيث يقع معظم مساره داخل الضفة الغربية. وما تزال مصادر كسب الرزق التي تعتمد على الزراعة لآلاف الفلسطينيين الذين يمتلكون أراضٍ تقع ما بين الجدار والخط الأخضر («منطقة التماس») متدهورة بسبب نظام التصاريح والبوابات التي تنظم الوصول إلى هذه المنطقة. وبالرغم من تحويل مقطع بسيط من الجدار خلال هذه الفترة (بلعين)، فإنّ المسار الجديد، على غرار حالات مشابهة حدثت في السابق، ما يزال قائماً على أراضي الضفة الغربية. وخلال هذه الفترة أيضاً أصدرت محكمة العدل العليا الإسرائيلية قرار يدعم قانونية نظام التصاريح المتصل بالجدار

تميزت الفترة ما بين تموز/يوليو 2010 وحزيران/يونيو 2011 بغياب أية تغييرات ملموسة على نظام القيود المفروضة على التنقل الذي تطبقه السلطات الإسرائيلية داخل أراضي الضفة الغربية لدواع أمنية. ويواصل هذا النظام إعاقة وصول السكان الفلسطينيين إلى مصادر كسب الرزق والخدمات الأساسية ومنها الصحة والتعليم والمياه.

وثق مكتب تنسيق الشؤون الإنسانية في الأراضي الفلسطينية المحتلة في مسح شامل حول معيقات الحركة ورسم خرائط لـ 522 معيق حركة (متاريس طرق، وحواجز على سبيل المثال) تعيق إمكانية تنقل ووصول الفلسطينيين داخل أنحاء الضفة الغربية، أي أعلى بنسبة 4 بالمائة من العدد الذي شهدته الفترة المماثلة من عام 2010 (503). وعلى غرار السنة الماضية لم يطرأ أي تغيير تقريباً على العناصر الأخرى لنظام القيود المفروضة التنقل ومن بينها الجدار، ونظام التصاريح «والتنسيق المُسبق» للوصول إلى «منطقة التماس» أو مناطق المستوطنات وإغلاق مناطق لغرض التدريب العسكري.

إنّ انعدام أي تحسن خلال هذه الفترة فيما يتصل بالوصول من البلدات والمدن الرئيسية وإليها (باستثناء القدس الشرقية)، يأتي على العكس مع ما حدث في السنتين السابقتين. فخلال الفترة ما بين تموز/يوليو 2008 و حزيران/يونيو 2010 طبقت السلطات الإسرائيلية عدداً كبيراً نسبياً من التسهيلات التي أسهمت في خفض وقت السفر وأدت إلى تخفيف الاحتكاك ما بين الفلسطينيين والقوات الإسرائيلية المتمركزة على الحواجز.

وبالرغم من التسهيلات التي طبقت خلال السنوات السابقة، فإنّ مدخلا أو أكثر من مداخل المدن الرئيسية في تسع من المحافظات العشر ما يزال مغلقاً حالياً، مما يؤدي إلى ازدحامات مرورية وتأخيرات متكررة عند تلك المداخل المفتوحة. وما يزال الوصول إلى شرايين حركة المرور الرئيسية المؤدية من القرى إلى المدن محدوداً بمفتريات طرق معينة. ونتيجة لذلك تمّ تحويل حركة المرور الفلسطينية ما بين القرى ومراكز الخدمات الرئيسية عبر طرق فرعية ذات ظروف سيئة عادة.

وما يزال يُطلب من الفلسطينيين حاملي بطاقات الضفة الغربية الحصول على تصاريح خاصة للوصول إلى القدس الشرقية، إضافة إلى أنّ مرور الأشخاص الحاصلين على تصاريح دخول مُقيّد بأربعة من الحواجز الـ 16 الواقعة على طول الجدار. إنّ الازدحام وإجراءات التفتيش والإجراءات

وذلك خلافاً للرأي الاستشاري الذي أصدرته محكمة العدل الدولية في حزيران/يونيو 2004.

● ما يزال أكثر من ثلاثة أرباع الأراضي الواقعة في منطقة غور الأردن (78.3 بالمائة) التي تمّ الإعلان عنها في السابق "مناطق إطلاق نار" و "محميات طبيعية" أو حُصصت للمستوطنات الإسرائيلية، محظورة على الفلسطينيين. بالإضافة إلى ذلك، ما زال دخول السيارات التي تحمل لوحات ترخيص فلسطينية إلى غور الأردن محظوراً عبر أربع من الطرق الخمس المتوفرة، باستثناء سكان غور الأردن وبعض الاستثناء القليلة الأخرى. إنّ هذه المعوقات مجتمعة كان لها أثر مدمر على وجه الخصوص على الظروف المعيشية للمجمعات البدوية والرعوية الأخرى. وينعكس ذلك، على سبيل المثال لا الحصر، في مستوى انعدام الأمن الغذائي بصورة خطيرة (55 بالمائة) بالرغم من المساعدات الغذائية المكثفة.

● وما زال الوصول إلى الأراضي الزراعية الخاصّة الواقعة بجوار المستوطنات مقيداً بصورة بالغة نظراً لإحاطة هذه المناطق بالسياج أو بسبب عنف المستوطنين. وقد طبق الجيش الإسرائيلي نظام "تنسيق مسبق" يتيح وصولاً محدوداً للمزارعين إلى أراض تقع داخل 55 مستوطنة إسرائيلية أو بجوارها. غير أنّ نظام "التنسيق المسبق" لا يسمح عادة بوصول المزارعين سوى خلال موسم قطف الزيتون وبالتالي يُحرم المزارعون من أي نشاطات زراعية حيوية خلال ما تبقى من العام.

● ونتيجة لجميع أنواع معوقات الحركة يوجد حالياً ما يقرب من 70 بلدة ومجمعاً يضطر سكانها البالغ عددهم أكثر من 200,000 نسمة إلى سلوك طرق التفافية يتراوح طولها بين مثلي و خمسة أمثال طول الطرق المباشرة المؤدية إلى أقرب المدن إليها.²

تتعلق معظم القيود المفروضة على التنقل التي يتناولها هذا التقرير، بصورة أو بأخرى، بالمستوطنات الإسرائيلية المقامة في أنحاء الضفة الغربية خلافاً للقانون الدولي الإنساني. ويتضمن ذلك القيود التي تهدف إلى حماية المستوطنات،

وتأمين المناطق من أجل توسعها، وتحسين ربط المستوطنات بإسرائيل. وقد انخفض تنقل الفلسطينيين تدريجياً في بعض شرايين حركة المرور الرئيسية في الضفة الغربية (ومن بينها شارع 60، و 90 و 443) خلال السنوات السابقة بواسطة معيقات حركة مادية وقيود إدارية محولة هذه الشوارع إلى «ممرات» سريعة يستخدمها المواطنون الإسرائيليون للتنقل بين المستوطنات وإسرائيل، وفي بعض الحالات تستخدم للتنقل بين مناطق مختلفة في إسرائيل عبر الضفة الغربية.

تعتبر إسرائيل، بوصفها القوة المحتلة، مسؤولة عن ضمان تلبية الاحتياجات الإنسانية للسكان المحليين في الأراضي المحتلة، وعن ضمان ممارسة الفلسطينيين لحقوقهم الإنسانية. وبالرغم من أنّه يُسمح لإسرائيل بتقييد الحق في حرية تنقل الفلسطينيين لتلبية احتياجات أمنية مشروعة، فلا يمكنها فعل ذلك إلا «بأقل درجة تحتمها الضرورة»، بطريقة غير تمييزية على أن تأخذ بالحسبان الالتزامات القانونية الأخرى. ونظراً لعدم شرعية المستوطنات وفقاً للقانون الدولي، وعلاقة المستوطنات الوثيقة بنظام القيود المفروضة على التنقل، فإنّ مشروعية هذا النظام هي محل شك.

ويجب على إسرائيل، من أجل تخفيف الأذى الواقع على الأشخاص المتضررين بسبب تردي إمكانية الوصول إلى الخدمات ومصادر كسب الرزق ومن أجل الامتثال لتعهداتها بموجب القانون الدولي، أن تبطل العمل بنظام القيود المفروضة على التنقل. وبالرغم من أنّ إزالة بعض معيقات الحركة يعتبر خطوة في الاتجاه الصحيح، ما زال هنالك حاجة لفعل المزيد من أجل تحقيق تقدّم ملموس. ويجب أن تتضمن الخطوات الإضافية إزالة جميع معيقات الحركة التي تغلق المسالك الرئيسيّة المؤدية إلى البلدات والمدن، وإبطال نظام التصاريح المتصل بالجدار، وفتح «المناطق العسكرية المغلقة» أمام حركة الفلسطينيين واستخدامهم للأراضي، ورفع القيود المفروضة على الوصول باستخدام السيارات إلى وادي الأردن وداخل البلدة القديمة في مدينة الخليل. على إسرائيل أن توقف جميع النشاطات الاستيطانية.

مقدمة

يوفر هذا التقرير الذي يغطي الفترة ما بين بداية تموز/ يوليو 2010 ونهاية حزيران/يونيو 2011، بيانات وتحليلات حول التطورات الرئيسية التي وقعت، بالإضافة إلى أثر هذه القيود على وصول السكان الفلسطينيين إلى الخدمات وأماكن كسب الرزق. 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 تكملها معلومات توفرها المنظمات الشريكة.

يتألف هذا التقرير من سبعة أقسام: يعرض الأول مكتشفات المسح الشامل لمعيقات الحركة. أما الأقسام الباقية فتركز على المخاوف الإنسانية المتعلقة بإمكانية وصول الفلسطينيين إلى ستة مناطق جغرافية: المراكز الحضرية الرئيسية (قسم 2)؛ وإلى القدس الشرقية (قسم 3)؛ والبلدة القديمة في الخليل (قسم 4)؛ وغور الأردن (قسم 5) والمناطق التي يعزلها الجدار (قسم 6) وإلى الأراضي الزراعية الواقعة بجوار المستوطنات (قسم 7).

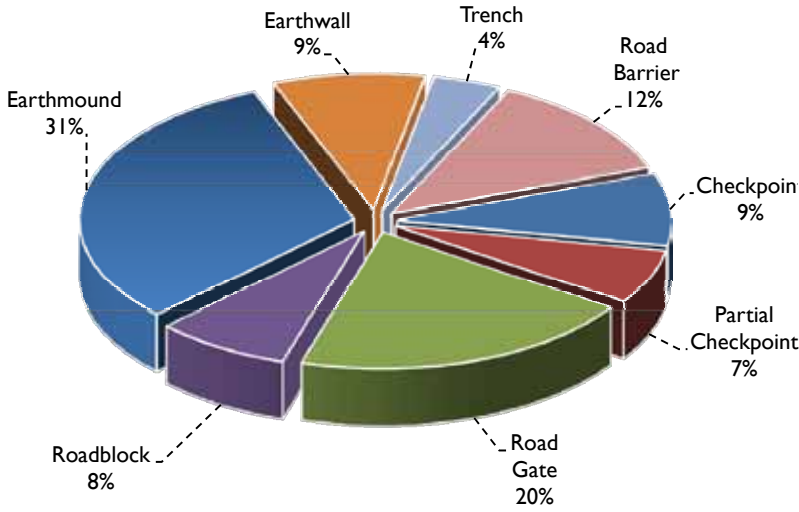
في أعقاب اندلاع الانتفاضة الثانية (أيلول/سبتمبر 2000)، بدأت السلطات الإسرائيلية بتطبيق نظام شامل من القيود التي تحدّ من حرية تنقل الفلسطينيين داخل الضفة الغربية. ويتألف هذا النظام من معيقات حركة مادية (كالحواجز، ومتاريس الطرق والجدار) وقيود إدارية (كالطرق المحظورة، ومتطلبات التصاريح، والقيود المتعلقة بالسفن). وقد برّرت السلطات الإسرائيلية ذلك بالقول إنها تدابير مؤقتة لاحتواء الاشتباكات العنيفة مع جنود جيشها ولحماية المواطنين الإسرائيليين، في كلّ من إسرائيل والضفة الغربية، من اعتداءات الفلسطينيين. وبالرغم من ذلك بقيت معظم هذه التدابير سارية المفعول حتى بعد انتهاء الانتفاضة الثانية بسنوات عديدة، وبالرغم من أن جميع المنظمات الفلسطينية الناشطة في الضفة الغربية نبذت العنف فعليا وأصبحت قوات الأمن التابعة للسلطة الفلسطينية لها علاقات أمنية وثيقة مع القوات الأمنية الإسرائيلية.³

ويأتي هذا النظام إلى جانب سياسات أخرى كانت تُطبقها السلطات الإسرائيلية في السابق ولا تزال في سياق احتلالها المتواصل، والتي تتضمن قيودا على وصول الفلسطينيين إلى مناطق واسعة ومهمّة كالقدس الشرقية، ومناطق مصنفة على أنها «مناطق عسكرية مغلقة» والأراضي المخصصة للمستوطنات الإسرائيلية.



مسح معيقات الحركة

العدد الإجمالي لمعيقات التنقل



● ما معدله 490 حاجزاً شهرياً تنصب لأغراض خاصة ("حواجز طيارة"). يعمل مثل هذا النوع من الحواجز لفترة ساعات كل مرة دون أن يكون له بنية تحتية منصوبة على الأرض.

ويمثل هذا الرقم الإجمالي البالغ 522 معيق حركة ارتفاعاً بنسبة 19 بالمائة، أو ما يقرب من أربعة بالمائة مقارنة بالرقم الموازي له في الفترة التي شملها التقرير السابق في تموز/ يوليو 2010 (503). ويعزى هذا الارتفاع إلى إزالة 79 معيق حركة إلى جانب نصب 98 أخرى جديدة في مواقع أخرى. وقد سُجّل أعلى ارتفاع في جنوب الضفة الغربية حيث بلغ صافي الارتفاع 12 معيق حركة سُجّلت خلال هذه الفترة.

ويعقب هذا الارتفاع الإجمالي في عدد معيقات الحركة سنتين متعاقبتين من الانخفاض معيداً الرقم الحالي إلى الرقم المسجل في أيلول/سبتمبر 2006 (أنظر الرسم البياني).

بالرغم من أنّ هذا التغيير الكمي يوفر بعض المؤشرات حول مستوى السيطرة التي يمارسها الجيش الإسرائيلي على الأرض، فإنه من أجل فهم التحول في نظام معيقات الوصول يجب على المرء أن يأخذ بالحسبان أيضاً التغييرات النوعية الملموسة التي حدثت. وتتضمن أبرز التغييرات النوعية التي سُجّلت خلال الفترات الثلاث التي شملتها التقارير (تموز/يوليو 2008 - حزيران/يونيو 2011):

وثق فريق مكتب تنسيق الشؤون الإنسانية في الأراضي الفلسطينية المحتلة في المسح الشامل الصادر عام 2011 حول معيقات الحركة ورسم خرائط لـ 522 معيق حركة تعيق إمكانية تنقل ووصول الفلسطينيين داخل أنحاء الضفة الغربية. وتتضمن هذه المعيقات 62 حاجزاً مأهولة بالجنود بصورة دائمة (باستثناء الحواجز الواقعة على الخط الأخضر)، و25 حاجزاً جزئياً (تصبح مأهولة بالجنود لأغراض محددة فحسب) و 436 معيقاً لا يؤمها الجنود بما في ذلك متاريس الطرق، والتلال الترابية، والجدران الترابية، وبوابات الطرق، وحواجز الطرق، والخنادق.⁴

يقع أكثر من نصف الحواجز المأهولة بالجنود بصورة دائمة (34 من بين 62) على طرق رئيسية على طول الجدار وتستخدمها السلطات الإسرائيلية للتحكم بالوصول إلى القدس الشرقية وإسرائيل، إضافة إلى الجيوب الفلسطينية التي يحيط بها الجدار. ومن بين الحواجز المتبقية البالغ عددها 28 حاجزاً تقع 11 حاجزاً داخل المنطقة التي تسيطر عليها إسرائيل من مدينة الخليل والباقية على محاور رئيسية في مناطق أخرى في الضفة الغربية (أنظر الجدول أدناه).

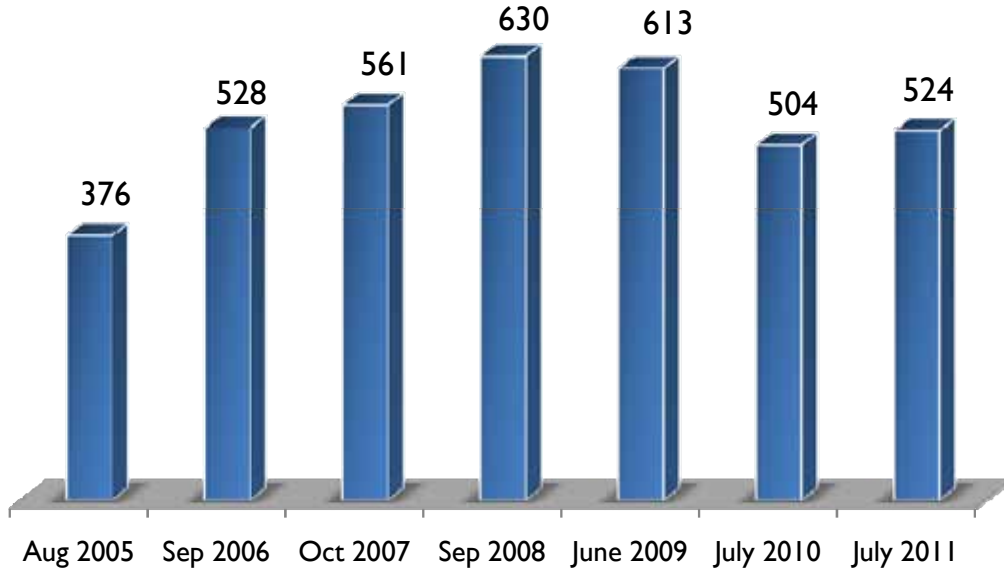
ولأغراض تتعلق بأسلوب هذا المسح، لا يتضمن العدد الإجمالي لمعيقات الحركة (522) بعض الفئات من المعيقات المادية التي نشرتها السلطات الإسرائيلية داخل الضفة الغربية:

● ما يقرب من 350 كيلومتر من الجدار المقام داخل الضفة الغربية (أو 80 من المقاطع المكتمل بناؤها حالياً) والتي تُغلق عشرات الطرق والممرات في الأراضي والأحياء الفلسطينية.

● البوابات الزراعية البالغ عددها 66 بوابة والتي تؤدي إلى مناطق يعزلها الجدار.⁵

● ما يزيد عن 100 حاجز مادي منشورة في المنطقة التي تسيطر عليها إسرائيل في مدينة الخليل، والتي لم يتم احتسابها في السنوات الأولى التي أصدر فيها هذا التقرير (العدد أعلاه لا يتضمن 11 حاجزاً مأهولاً بالجنود في هذه المنطقة).⁶

العدد الإجمالي لمعيقات التنقل



خفض واحد محدود لعدد معيقات الحركة خلال الفترتين اللتين شملهما التقريران السابقان والارتفاع البسيط خلال الفترة الحالية. وفي الوقت ذاته لم يكن لهذه التغييرات الكمية والنوعية أي أثر يذكر تقريباً على وصول الأشخاص لمناطق يفصلها الجدار ومنها القدس الشرقية والمنطقة التي تسيطر عليها إسرائيل في مدينة الخليل، وغور الأردن، والأراضي الزراعية الواقعة بجوار المستوطنات التي ما زالت مقيدة بصرامة.

- تحويل حواجز مأهولة بصورة دائمة إلى حواجز جزئية؛
- استبدال حواجز طرق و تلال ترابية ببوابات طريق تكون مفتوحة عادةً؛
- رفع بعض متطلبات التصاريح؛
- تمهيد وتطوير شوارع بديلة للفلسطينيين.

ساهمت هذه التغييرات النوعية في تحسين وصول الفلسطينيين إلى المراكز الحضرية الرئيسية (باستثناء القدس الشرقية). وقد حدث ذلك بالرغم من أنه لم يجر سوى

الحواجز المأهولة بالجنود بصورة دائمة داخل الضفة الغربية بعد التطورات الأخيرة

العدد	وصف الحاجز	نوع الحاجز
19	تقع على طول الجدار وتتحكم بالوصول الإسرائيليين إلى إسرائيل والقدس الشرقية (معظمهم مستوطنون)؛ والفلسطينيين الحاملين لهوية القدس؛ وعدد محدود من الفلسطينيين الآخرين الحاصلين على تصاريح خاصة. وبعض هذه الحواجز يُستخدم أيضاً للتحكم بالحركة التجارية إلى إسرائيل.	إسرائيل والقدس الشرقية
11	تقع على طول الجدار وتتحكم بوصول الفلسطينيين الآخرين الحاصلين على تصاريح خاصة من المناطق التي يعزلها الجدار وإليها. وبعض هذه الحواجز تتيح الوصول أيضاً الأراضي الزراعية التي يعزلها الجدار، بالإضافة إلى مناطق العمل الواقعة داخل المستوطنات الإسرائيلية.	الجيوب الفلسطينية
4	تشمل التصنيفان المذكوران أعلاه	إسرائيل والقدس الشرقية + الجيوب السكانية
17	تقع على شارع رئيسي في الضفة الغربية على الجانب الشرقي للجدار وتتحكم بحركة مرور سيارات الفلسطينيين من منطقة إلى أخرى؛ بعض منها أيضاً يُستخدم لمنع دخول الإسرائيليين في المنطقة (أ).	شارع رئيسي
11	تقع داخل المنطقة التي تسيطر عليها إسرائيل في مدينة الخليل أو بالقرب منها وتتحكم بتنقل الفلسطينيين إلى تلك المنطقة أو داخلها؛ بعض منها أيضاً يُستخدم لمنع دخول الإسرائيليين إلى المنطقة التي تسيطر عليها السلطة الفلسطينية في الخليل.	مدينة الخليل
62	المجموع	

المراكز الحضرية الرئيسية

2. بالرغم من أن السيارات التي تدخل أو تغادر المدن عادة ما لا يتم تفتيشها، فإن الحجم الكبير لحركة المرور نتيجة الإغلاق المتواصل للمداخل الأخرى أدى إلى ازدحامات خانقة وتأخيرات وخصوصاً أثناء وقت الذروة. وتطول مدة التأخيرات عندما يكون الحاجز الجزئي مأهولاً أو عند نشر حواجز طيارة.

3. وصول السيارات من القرى الفلسطينية إلى بعض الشوارع الرئيسية التي يستخدمها المواطنون الإسرائيليون (معظمهم مستوطنون) يتم توجيهها إلى عدد محدود من المفترقات، في حين أن بقية نقاط الوصول ما تزال مغلقة. وبالتالي فإن معظم حركة المرور الفلسطينية ما بين القرى والمدن تتم عبر طرق فرعية عادة ما تكون ذات جودة متدنية، وغالباً ما تمر عبر المناطق السكنية المبنية. وتتم بعض هذه الطرق الفرعية أسفل الطرق الرئيسية التي يستخدمها السكان الإسرائيليون أو أسفل الجدار؛ وحالياً يوجد ما مجموعه 44 نفقاً وشوارع تحت أرضية تقوم بهذه الوظيفة.⁹

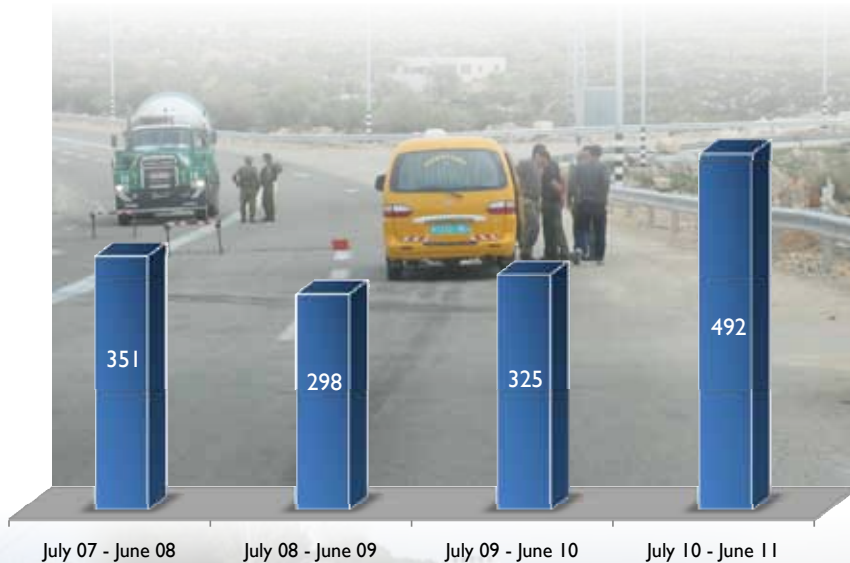
4. إن فتح بعض المفترقات الرئيسية خلال السنوات الثلاث الأخيرة أدى إلى إزالة متاريس طرق وتلال ترابية واستبدالها ببوابات طرق. وعلى غرار الحواجز الجزئية، تتيح هذه البوابات إغلاق منطقة برمتها في أي لحظة بحد أدنى من الموارد. وحتى هذا التاريخ هنالك ما مجموعه

لم تشهد القترة التي شملها التقرير سوى القليل جداً من التغييرات التي تؤثر على وصول الفلسطينيين إلى الخدمات وأماكن كسب الرزق في المراكز الحضرية الرئيسية. ويتناقض انعدام التطور الذي يميز هذه الفترة تناقضاً كبيراً مع السنتين الماضيتين (تموز/يوليو 2008 – حزيران/يونيو 2011)، اللتين أطلقت خلالهما السلطات الإسرائيلية عدداً كبيراً نسبياً من التسهيلات التي خفضت وقت السفر من وإلى المدن الرئيسية (باستثناء القدس الشرقية) وخفضت مستوى الاحتكاك بين الفلسطينيين والجنود الإسرائيليين على الحواجز.⁸

ويمكن وصف السمات الرئيسية التي ميّزت النظام الذي يقيد وصول الفلسطينيين إلى المراكز الحضرية الرئيسية (باستثناء القدس الشرقية)، والتي برزت على مدار هذه الفترة و الفترتين السابقتين التي شملتها التقارير كما يلي:

1. وصول السيارات إلى المدن محصور بعدد محدود من الشوارع. وحتى هذا التاريخ، فإن مدخلاً أو أكثر من المداخل التاريخية للمدن الرئيسية في تسع من المحافظات العشر ما يزال مغلقاً. كما أن معظم نقاط الوصول المسموح عبورها يسيطر عليها الجيش الإسرائيلي - دون أن تكون مغلقة عادة - بواسطة مجموعة من أبراج المراقبة، والحواجز الجزئية، والحواجز الطيارة التي تنصب لأغراض خاصة. وقد ارتفع استخدام الحواجز الطيارة تدريجياً خلال السنوات الأخيرة إلى جانب إزالة معيقات حركة مادية كالحواجز المأهولة بالجنود بصورة دائمة وحواجز الطرق.

المعدل الشهري للحواجز الطيارة



محافظة رام الله

تعتبر مدينة رام الله أسرع مدينة من حيث النمو وأهم مركز تجاري وخدمي في الضفة الغربية. فعقب فرض الإغلاق على القدس الشرقية في أوائل التسعينات من القرن الماضي، اعتمد عشرات الآلاف من الفلسطينيين الذين يعيشون في قرى محافظات القدس ورام الله على مدينة رام الله بشكل متزايد. وتنبع الأهمية المتزايدة للمدينة بوصفها مركزاً للخدمات والتوظيف من دورها كمقر مؤقت للسلطة الوطنية الفلسطينية ومؤسساتها.

بقيت العديد من الطرق الرئيسية المؤدية للمدينة مغلقة لحوالي عقد من الزمن، مما قلص عدد الطرق الرئيسية المتاحة إلى طريق واحد من كل اتجاه (شمال، وشرق، وجنوب وغرب). ولم يسجل أي تغيير ملحوظ في هذا الخصوص خلال الفترة التي شملها التقرير. ويعتبر هذا الوضع إشكالياً على وجه الخصوص في الناحية الشرقية، حيث لا يزال الطريق الرئيسي مغلقاً بواسطة حاجز عسكري (حاجز الارتباط/بيت إيل) الذي يسمح بمرور سيارات الإسعاف، وحملة بطاقة الشخصيات المهمة (VIP)، وسيارات الخدمات، والأجانب. ويضطر ما يزيد عن 40,000 فلسطيني يعيشون في شرقي المدينة استخدام طريق متعرج أطول عبر شوارع مكتظة بالسكان.¹³ نتيجة لذلك فإن الطريق المؤدية إلى حاجز بيت إيل يستخدمها بشكل خاص الإسرائيليون من مستوطنة بيت إيل المجاورة والقاعدة العسكرية. وتماشياً مع إغلاق الطريق الرئيسي من الغرب (حاجز بتونيا، والمتاح فقط لحركة المرور التجارية)، فقد زاد هذا الوضع من حجم حركة المرور على

104 بوابة طريق في أنحاء الضفة الغربية، منها 45 بالمائة تكون مفتوحة عادة.

5. تمّ توجيه جميع حركة المرور الفلسطينية ما بين المناطق الجنوبية والوسطى، وما بين المناطق الوسطى والشمالية إلى مفترقين رئيسيين يتحكم بهما حاجزان مأهولان بالجنود بصورة دائمة (وادي النار وزعترة/تفوح). يوقف الجنود المتمركزون على هذه الحواجز عادة السيارات الفلسطينية لإجراء نوع من أنواع التفتيش، مما يؤدي إلى تأخيرات طويلة خلال ساعات الذروة. وفي حزيران/يونيو 2011 تمّ فتح طريق رئيسي يؤدي من حاجز وادي النار شمالاً (شارع مستوطنة كيدار القديم) أمام حركة مرور الفلسطينيين باتجاه واحد، مما أدى إلى تخفيف الاختناقات المرورية ووقت السفر عبر الشارع الرئيسي المستخدم سابقاً.

6. تعتبر حماية المدنيين الإسرائيليين والمستوطنات التبرير الرئيسي الذي يسوقه الجيش الإسرائيلي لتبرير الإبقاء على بعض القيود الرئيسية التي تعيق وصول الفلسطينيين إلى المراكز الحضرية.¹⁰ وبغض النظر عن الاعتبارات الأمنية المذكورة، فقد أدت هذه القيود المفروضة على الوصول إلى تحويل شوارع الضفة الغربية الرئيسية إلى «ممرات سريعة» يستخدمها المواطنون الإسرائيليون للتنقل ما بين المستوطنات وإسرائيل، وفي بعض الحالات، يستخدمها المواطنون الإسرائيليون للتنقل ما بين مختلف المناطق الواقعة داخل إسرائيل.

تطوير شبكة الطرق البديلة¹¹

أدت القيود المفروضة على الوصول إلى شوارع رئيسية إلى تحويل حركة المرور الفلسطينية تدريجياً إلى شبكة من الطرق الفرعية، وهي في كثير من الحالات ذات حالة رديئة (بما في ذلك طرق غير معبدة وضيقة و/أو غير آمنة). خلال الفترتين الحالية والماضية التي شملهما التقرير، خضعت عشرات من مقاطع هذه الطرق إلى عملية ترميم وتحسين على يد السلطة الفلسطينية، بالتعاون مع الدول المانحة. وتفيد الإدارة المدنية الإسرائيلية أنها وافقت خلال عام 2010 على 21 طلب ترخيص لإصلاح كلي أو جزئي لمقاطع من الطرق في المنطقة (ج)، في حين أن 26 طلباً آخر ما زالت قيد الدراسة بحلول شباط/فبراير 2011.¹² وقد أسهمت الطرق التي اكتملت فيها الأعمال في تحسين وصول الناس إلى مراكز الخدمات وأماكن العمل، ولكن من خلال تعزيز نظام بديل، ستساهم هذه الطرق في ترسيخ استثناء الفلسطينيين من الاستفادة من مقاطع مهمة من شبكة الشوارع الرئيسية، التي قصر استخدامها حالياً على الإسرائيليين والمستوطنين الإسرائيليين.

الطرق الجنوبية والشمالية (قلنديا وعطارا) مما تسبب في اختناقات مرورية متكررة وتأخيرات لفترات طويلة.

بقيت الطرق الرئيسية التي يستخدمها مواطنون إسرائيليون مقيدة بشكل صارم بالنسبة للفلسطينيين، وذلك في مختلف قرى محافظة رام الله. فالتطور الأساسي خلال فترة التقرير كان فتح شارع رقم 443 للفلسطينيين رسمياً، الممر الشرق-غربي الأساسي لحركة المرور في المنطقة. عقب حظر حركة الفلسطينيين منذ 2002 أصبح هذا الشارع هو البديل الأساسي للمسافرين الإسرائيليين من القدس إلى المناطق الساحلية في إسرائيل، كما هو الحال بالنسبة للمستوطنين المقيمين في المستوطنات الممتدة على طول الطريق.

آخر التطورات: في أوائل آب/أغسطس 2011، وبمناسبة شهر رمضان المبارك بدأ الجيش الإسرائيلي بالسماح للمركبات ذات الأرقام الفلسطينية بالدخول والخروج من حاجز بيت إيل/الارتباط، بين الساعة 10 ليلاً و6 صباحاً. إضافة لذلك، أُزيل حاجز على مدخل طريق 60 من تجمع قرى شرق رام الله، ويبقى من غير الواضح إذا ما سيتم إعادة فرض القيود كما في السابق عقب انتهاء شهر رمضان المبارك.

الطريق إلى رام الله: قريب جداً، لكنه بعيد جداً

"لماذا هي جريمة أن يستخدم الفلسطيني نفس الطريق الذي يستخدمه الإسرائيليون؟" دياب محمد ياسين بدوان (أبو إبراهيم)، رئيس مجلس قرية بيتين

تقع قرية بيتين البالغ عدد سكانها 2,300 نسمة على بعد ثلاثة كيلومترات شرقي مدينة رام الله. على مدى العقد الماضي تم إغلاق معظم الطرق المؤدية إلى هذه القرية، بما فيها المدخل الرئيسي إلى مدينة رام الله. وقد أُغلق الأخير بتلال ترابية تمنع السيارات من الوصول إلى حاجز الارتباط/بيت إيل الذي يمنع، في جميع الحالات، السيارات الفلسطينية العادية من المرور. ونتيجة لذلك، ازدادت مسافة وزمن السفر من وإلى رام الله من 3 إلى 15 كيلومتر ومن 10 إلى 30-40 دقيقة على التوالي وأيضاً ارتفعت تكلفة المواصلات من 2 إلى 7 شيكل لأجرة الحافلة ومن 10 شيكل قفزت تكلفة سيارة الأجرة إلى 50 شيكل. علاوة على ذلك، على الرغم من موقعها المباشر بمحاذاة شارع رقم 60، يضطر سكان بيتين، بسبب إغلاق المفترق المؤدي لتلك الطرق، إلى السفر مسافة تزيد عن 20 كيلومتر للوصول إلى أقرب نقطة دخول مفتوحة. إن لهذه القيود المفروضة على الوصول تأثيرات مدمرة على وصول السكان إلى الخدمات وسبل الرزق.

التعليم: لم يعد الأطفال الذين يعانون من إعاقات قادرين على الالتحاق بجمعية النهضة للمعاقين في رام الله، وفقدوا بالتالي الوصول إلى تعليم ذوي الاحتياجات الخاصة؛ وكذلك الطلبة الذين كانوا مسجلين في مدارس ثانوية عالية المستوى في مدينة رام الله، اضطروا للانتقال إلى مدارس في بيتين والقرى المجاورة.

الصحة: بسبب القيود المفروضة على الوصول تم نقل جميع الأطباء، باستثناء طبيب واحد فقط، الذين كانوا يستأجرون شققاً في القرية ويقدمون خدمات للمواطنين، إلى مكان آخر. وأيضاً تم إغلاق الصيدلية الوحيدة في البلدة والمركز الطبي المتخصص (الحكمة) في السنوات الأخيرة للأسباب نفسها. في الوقت الحاضر يوجد هناك فقط عيادة واحدة تعمل حتى الساعة الثانية مساءً ولا يوجد مختبرات لإجراء الفحوصات. وتجبر هذه التغيرات المرضى على الاعتماد بشكل كبير جداً على الخدمات الطبية في رام الله.

سبل المعيشة الزراعية: تقع نحو ثلثي الأراضي الزراعية التي يزرعها مزارعو بيتين (3,000 من 4,700 دونم) إلى الشرق من شارع رقم 60. وبما أنه تم إغلاق الممر إلى هذا الشارع فإن المزارعين يضطرون إلى استخدام طريق التفافي طويل عبر نفقين. وبالتالي فإن الوقت الإضافي وتكلفة النقل أدت إلى تقويض معيشتهم الزراعية بشدة.

سبل العيش التجارية: أدت الزيادة في تكاليف النقل والانخفاض في حجم الزبائن في السنوات العشر الماضية إلى إغلاق التدريجي للمؤسسات التجارية والصناعية في القرية، بما فيها ثلاث محلات تجارية على الشارع الرئيسي يملكها سكان مدينة رام الله، والقليل من أعمال الحجر ومستودع للبضائع للبيع بالجملة للبضائع المستوردة.

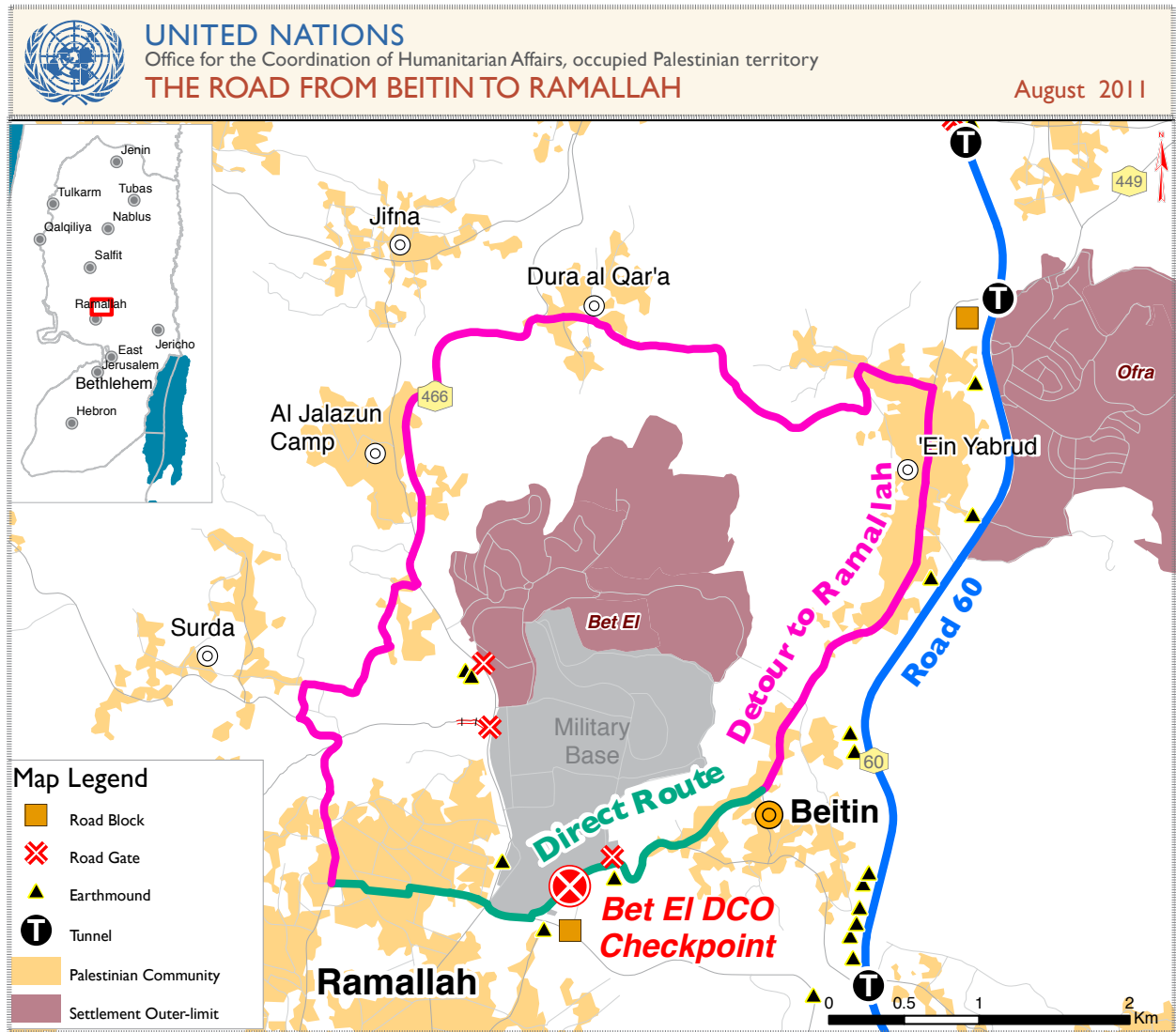
البيئة: عقب فقدان الوصول المباشر إلى مكب النفايات الرئيسي في البيرة، فقد بدأ المواطنون في السنوات الأخيرة بتشغيل مكان بديل ضمن حدود المنطقة السكنية، حيث يتم حرق النفايات مما يولد خطراً على البيئة والصحة العامة.

عشرة قرية ممتدة عبر هذا المقطع بصورة مباشرة بالطريق بالمقارنة مع جميع المستوطنات الإسرائيلية السبع في نفس المقطع. ونتيجة لذلك فإن أغلب حركة المرور من وإلى مدينة رام الله من جهة القرى الشرقية تسافر عبر ثلاثة أنفاق تحت شارع رقم 60 مما يقلل وبشكل ملحوظ من حركة المرور الفلسطينية على الطريق الرئيسية التي يستخدمها المستوطنون الإسرائيليون المتوجهون إلى إسرائيل.

وقد كان التسهيل الوحيد المهم الذي طُبّق خلال فترة التقرير إزالة متراس طريق عن مفترق شارع رقم 463 في تشرين الثاني/نوفمبر 2010 مما حسن وبشكل ملحوظ من الدخول إلى مدينة رام الله لحوالي 10,000 شخص مقيمين في قرى خربثا، وخربثا بني حارث، ودير قديس ونعلين.

وفي حين يُسمح للفلسطينيين وبشكل رسمي بالسفر عبر هذا الطريق، فإن الدخول والخروج من الطريق ممكن فقط من تقاطعين. وفي كلا التقاطعين أُقيمت حواجز لتفتيش جميع الركاب، والأهم أن الدخول إلى رام الله (والقدس الشرقية) عبر هذا الطريق السريع مازال مغلقا. نظرا لإمكانية المرور المحدودة وحقيقة إعادة ربط جميع القرى الممتدة عبر هذا الطريق مع بعضها البعض ومع رام الله من خلال سلسلة من شبكة طرق وأنفاق "شريان الحياة"، فقد كان أثر افتتاح الطريق بصورة محدودة أثرا ثانويا؛ وكشف رصد قامت به مؤسسة دولية بأن عدد السيارات التي تستفيد من افتتاح شارع رقم 443 لا تتعدى 20 سيارة فلسطينية يوميا.

لم يطرأ أي تغير ملحوظ بخصوص المرور من القرى الفلسطينية إلى أجزاء من شارع رقم 60 الذي يمتد عبر محافظة رام الله: فلا تتصل سوى قريتان فحسب من إحدى



سوسيا : الرحلة الخطيرة إلى المدرسة

سوسيا هي مجمّع سكاني صغير يقع جنوب الخليل ويبلغ عدد سكانه نحو 350 شخصا، بينهم 120 طفلا، يعيشون في مساكن بسيطة، معظمها من الخيام والأكواخ، ويعتمدون في معيشتهم على الزراعة والرعي. يضطر معظم الأطفال إلى المشي 16 كلم (ذهابا وإيابا) للوصول إلى مدارسهم الواقعة في بلدة يطا القريبة. تستلزم الطريق إلى المدرسة عبور الأطفال من خلال بوابة طريق، يضاف إليها حاجز طيار في كثير من الأحيان، كما يضطرون للمشي من أمام قاعدة عسكرية وبؤرة استيطانية. وهي الرحلة التي تعرض الأطفال للترهيب والمضايقات من المستوطنين والجنود الإسرائيليين. على الرغم من هذه الصعوبات، فإن السكان غير قادرين على توفير وسيلة نقل بديلة لأطفالهم. وفي محاولة لتحسين فرص الحصول على التعليم، تم إنشاء مدرسة ابتدائية في سوسيا، في أكتوبر/تشرين أول 2010، لتخدم 35 طفلا تم تسجيلهم من الصف الأول إلى الصف الرابع. ومع ذلك، ونظرا لعدم القدرة على الحصول على تصريح لبنائها، فإن لدى السكان مخاوف من وقوع المدرسة تحت تهديد الهدم.

محافظة نابلس

بالإضافة إلى ذلك، فإن أربعة أقسام منفصلة على الطرق المحيطة بالمدينة، والتي يستخدمها المستوطنين أو الجنود الإسرائيليين، عادة ما تكون محظورة على استخدام الفلسطينيين، أو أن حركتهم تكون مقيدة عبرها بشكل منظم، مع عدم وجود تغيير يسجل خلال الفترة المشمولة بالتقرير:

- شارع رقم 557، بين مستوطنة ألون موريه وحاجز عورتا (محظورة)؛
- طريق عقربا- عورتا- نابلس عبر مستوطنة ايتامار (محظورة)؛
- شارع رقم 60 الالتفافي ، بين حاجزي يتسهار وجيت الجزئيين (مغلق أمام الفلسطينيين بشكل متقطع بسبب عنف المستوطنين)؛
- الطريق الواصلة ما بين حاجزي عسيرة الشمالية وشيفي شيمرون الجزئيين (محظورة).

ويبرر الجيش الإسرائيلي، إلى حد كبير، تلك القيود المذكورة في الحالات الثانية والثالثة، بضرورة حماية السكان من هجمات المستوطنين الإسرائيليين. ومع ذلك، فإنه ورغم كون حماية السكان المدنيين الفلسطينيين واحدة من الواجبات الأساسية لإسرائيل باعتبارها القوة المحتلة، فإن الوسائل المستخدمة تعاقب المدنيين المستهدفين بدلا من معاقبة المستوطنين العنيفين. بالنسبة لبعض القرى فقد أجبر السكان بسبب هذه القيود إلى اللجوء إلى سلوك طرق التفافية طويلة للوصول إلى الخدمات ومصادر كسب الرزق. وبسبب الحظر المفروض على طريق عقربا- نابلس، فلم يعد أمام سكان قرىتي عقربا و يانون (10,000 نسمة) سوى السفر 20 كيلومترا إضافيا للوصول إلى الخدمات في نابلس؛ أما سكان قرىتي بيت

بوجود ست مستشفيات متخصصة في المدينة، وأكثر من 5,700 أعمال تجارية جارية،¹⁴ وأكبر جامعات الضفة الغربية، تمثل نابلس مركزا صحيا واقتصاديا وأكاديميا لمنطقة شمال الضفة الغربية بأكملها. بعد اندلاع الانتفاضة الثانية في عام 2000، وتبعًا لاعتبارات أمنية، فقد سدت جميع الطرق المؤدية إلى المدينة، أو تمت السيطرة عليها بإقامة الحواجز، وأصبحت فئات معينة من الناس والمركبات بحاجة للحصول على تصاريح من أجل دخول أو مغادرة المدينة، وهو الأمر الذي جعل مدينة نابلس الأكثر تضررا ما بين مدن الضفة الغربية من ناحية إمكانية الوصول (باستثناء القدس الشرقية). ولقد تحسن هذا الوضع بشكل ملحوظ خلال الفترة المشمولة بالتقرير السابق، حين تمت إزالة خمسة حواجز على الطرق المؤدية إلى المدينة أو تحويلها إلى نقاط تفتيش جزئية، كما وتم رفع فرض الحصول على تصاريح.

ينطوي التطور الرئيسي خلال الفترة المشمولة بالتقرير الحالي، على إغلاق واحدة من الطرق المؤدية إلى المدينة من الجهة الجنوبية، التي يسيطر عليها حاجز عورتا، والتي كانت تستخدم حتى ذلك الحين للحركة التجارية.¹⁵ كما وظلت الطريق الأخرى المؤدية إلى المدينة من الجنوب مسدودة بحاجز مأهول بالجنود بصورة دائمة (حاجز الطور)، والذي يسمح بالمرور إلى نابلس لسكان أحد المجتمعات الصغيرة في مدينة نابلس فقط (السامريين). ونتيجة لذلك، فقد تم توجيه كل حركة المرور في مدينة نابلس وتلك المتجهة إلى الجنوب، نحو طريق واحد يسيطر عليه حاجز حوارة، والذي تحول خلال الفترة المشمولة بالتقرير إلى حاجز جزئي.¹⁶ كما هو الحال في رام الله، فغالبا ما يؤدي تحويل كل حركة المرور إلى طريق واحد إلى الازدحام والتأخير، ويتفاقم ذلك كلما تم تعزيز الحاجز في أعقاب استنفار أمني.¹⁷

الشمال في عام 2001 على يد المستوطنين الإسرائيليين الذين يقطنون مستوطنة ارييل القريبة، بموافقة الجيش، مما اضطر سكان 11 قرية (38,600 نسمة) لاتخاذ طريق التفافي يصل إلى 20 كم، للوصول إلى مدينة سلفيت من خلال مدخلها الشرقي. بعد إغلاق هذا الطريق، أصبح سكان مستوطنة ارييل (17,000 نسمة) المستخدمون الحصريون لهذا الطريق.

في نوفمبر/ تشرين ثاني 2010، وبعد ما يقرب من عقد من الزمن على إغلاقه أول مرة، نصب الجيش الإسرائيلي حاجزاً جديداً على هذا الطريق، وبدأ السماح للحافلات وسيارات الأجرة المسجلة مسبقاً، إضافة إلى سيارات الإسعاف، باستخدام هذا الطريق من الساعة 6:00 صباحاً حتى الساعة 10:00 مساءً. وفي الوقت الحاضر أصبحت هناك العديد من الحافلات المرخص لها، والتي تنقل ما يقارب 1,500 شخص بمعدل يومي، بين سلفيت والقرى الشمالية، وهو ما يعمل على تقليل الوقت الذي يستغرقه السفر 20-30 دقيقة. ولا زال الوصول إلى هذا الطريق بواسطة السيارات الخاصة، أو أية مركبة أخرى من الساعة 10:00 مساءً حتى الساعة 6:00 صباحاً، محظور.

فوريك وبيت دجن (15,000 نسمة) فيضطرون للسفر عبر طرق نابلس المكتظة بالسكان، وشوارع المدينة المزدحمة غالباً، من أجل الوصول إلى وسط أو جنوب الضفة الغربية، وذلك بسبب الحظر المفروض على السفر على شارع 557.

أحد التطورات الايجابية القليلة التي حدثت في منطقة نابلس خلال الفترة المشمولة بالتقرير، حدثت في آب/ أغسطس 2010، عندما استعاض الجيش الإسرائيلي عن التل الترابي الذي كان بجوار قرية صرة (غرب مدينة نابلس) بحاجز جزئي يعمل بشكل متقطع. استعادة حركة التنقل هذه على امتداد الطريق الرئيسي بين محافظتي نابلس وقلقيلية، تعود بالنفع على سكان أكثر من 30 بلدة وقرية، بشكل مباشر، بما في ذلك تحسين النشاط التجاري بين المحافظتين.

محافظة سلفيت

على الرغم من كون سلفيت واحدة من أصغر المدن في الضفة الغربية (9,500 نسمة)، فهي تمثل المركز الصحي والأكاديمي والتجاري لجزء كبير من السكان في محافظة سلفيت (65,000 نسمة).¹⁸ وقد أغلق الطريق الرئيسي المؤدي إلى المدينة من

شوفة (طولكرم) : قرية تخنقها القيود المفروضة على إمكانية الوصول

شوفة هي قرية تضم ما يقارب 2,300 نسمة، وتتكون من قسمين داخليين (يعرف القسم الغربي بـ «عزبة شوفة») ويربطهما طريق ترابي، وهو يؤدي كذلك إلى مدينة طولكرم. لقد أغلق الجيش الإسرائيلي هذا الطريق بتلال ترابية وضعت بجانب تقاطع مع طريق آخر يؤدي إلى مستوطنة أفين هيفيز (1,400 نسمة)، وقاعدة عسكرية مجاورة. من أجل الوصول إلى المستشفيات، والتعليم العالي والأسواق التجارية في مدينة طولكرم، فإنه يتعين الآن على سكان الجزء الشرقي من قرية شوفة، السفر لأكثر من 20 كم، مقارنة بـ 7 كلم في السابق، واجتياز حاجز عناب الجزئي. وبشكل لا يقل أهمية، فإنه من أجل التنقل بالسيارة من أحد قسمي القرية إلى الآخر، فإن على الناس السفر الآن نحو 25 كيلومتراً، بدلاً من اثنين كيلومتر. في أوائل عام 2010، نصب الجيش الإسرائيلي بوابة طريق على المسار الوحيد الصالح للعبور إلى القسم الشرقي، والتي ظلت مفتوحة منذ ذلك الحين.

ويتم تقييد الوصول إلى الأراضي الزراعية كذلك. سيّج الجيش الإسرائيلي بضع مئات الدونمات من الأراضي الزراعية، خاصة تلك التي تقع حول مستوطنة أفني حيفتس، وأعلن عنها «منطقة أمنية خاصة». ولطالما كانت إمكانية وصول المزارعين إلى هذه المناطق مقيدة بأيام معينة من كل عام، وتتطلب تنسيقاً مسبقاً مع السلطات الإسرائيلية.

آخر التطورات: في أوائل آب/أغسطس 2011، وبمناسبة شهر رمضان، أزال الجيش الإسرائيلي الحاجز الواقع بين قسمي القرية، ومع ذلك، سيتم إعادة نصب الحاجز بحلول نهاية ذلك الشهر.

في آب/ أغسطس 2010، تقدمت منظمة حقوق الإنسان الإسرائيلية «هموكيد» بطلب إلى محكمة العدل العليا الإسرائيلية باسم مجلس شوفا المحلي، مطالبة الجيش بإزالة المعوقات. وفقاً لمقدمي الطلبات، فإن المعوقات تتسبب بالتعدي الشديد، والسافر، وغير المتناسب على حقوق السكان الفلسطينيين في حرية التنقل، والحياة الأسرية، والتعليم والصحة وغيرها. ولا زال الالتماس معلقاً حالياً.

القدس الشرقية

لم يطرأ أي تحسن على الوصول إلى القدس الشرقية للفلسطينيين الذين يحملون هوية الضفة الغربية؛ فالجدار يقيد وصولهم بصورة صارمة. إن لهذا الوضع أثراً سلبياً كبيراً على وصول المرضى والموظفين إلى المستشفيات التخصصية في القدس الشرقية بالإضافة إلى وصول المصلين المسلمين والمسيحيين إلى أماكن العبادة.

تاريخياً، تعتبر القدس الشرقية مركز الحياة السياسية والتجارية والدينية والثقافية لجميع السكان الفلسطينيين. ولكن في أعقاب ضم القدس من جانب واحد عام 1967 وتخصيص وضع إقامة منفصل لفلسطينيي القدس الشرقية، مُنِع الفلسطينيون في باقي الضفة الغربية وقطاع غزة من السكن داخل حدود بلدية القدس التي وضعتها إسرائيل إلا من خلال إجراءات «لم الشمل» التي أصبحت أكثر تقييداً مع مرور الوقت. ومنذ أوائل التسعينيات أصبحت السلطات الإسرائيلية تُلزم الفلسطينيين من غير المقيمين في القدس الشرقية بالحصول على تصريح للوصول إلى القدس وإسرائيل.

وقد تقيّد وصول الفلسطينيين إلى القدس الشرقية بصورة أكثر صرامة في أعقاب بناء الجدار حول المدينة الذي تمّ إنجاز معظمه في عام 2007. ومنذ ذلك الوقت أصبح وصول حاملي التصاريح مقتصرًا على أربعة حواجز من بين الـ16 حاجزاً القائمة على طول الجدار مما جعل هذه الحواجز الأربعة أكثر ازدحاماً.¹⁹ ويُسمح لحاملي التصاريح بالعبور مشياً على الأقدام عبر ثلاثة حواجز. ويقتصر استخدام الحواجز الـ12 المتبقية على الإسرائيليين والرعايا الأجانب وحاملي بطاقة هوية القدس الشرقية.

عادة، بعد انتظار دورهم على هذه الحواجز، يجب على حاملي التصاريح العبور عبر باب دوار يتمّ التحكم فيه عن بعد، ومسح جميع متعلقاتهم بآلة للتصوير الإشعاعي، والعبور عبر جهاز كشف المعادن وإبراز هوياتهم وتصاريحهم لموظف الأمن الإسرائيلي الواقف خلف حاجز زجاجي مقاوم للرصاص وتمرير بطاقتهم الممغنطة والعبور، إن سمح لهم، عبر بوابة دوارة والخروج من الحاجز. وقد تستغرق العملية كلها حتى ساعتين خلال أوقات الزحام في الصباح ويعتبرها الأشخاص المتضررون عملية طويلة وصعبة.²⁰

ويزداد تقييد وصول حاملي التصاريح إلى القدس الشرقية خلال فترات «الإغلاق الشامل». فعلى مدار الفترة التي شملها التقرير، فرضت السلطات الإسرائيلية «إغلاقاً شاملاً» على الضفة الغربية لما مجموعه 39 يوماً، أي أقل بمعدل

11 يوماً عن العام الماضي، وذلك خلال الأعياد الإسرائيلية. خلال «الإغلاق الشامل»، تُصبح تصاريح معظم رجال الأعمال والعمال غير سارية المفعول حتى رفع الإغلاق، باستثناء بعض فئات المواطنين، بمن فيهم الحالات الطبية الطارئة وموظفو المنظمات الدولية. إضافة إلى ذلك، وعلى غرار باقي الضفة الغربية، قد يتمّ إغلاق الحواجز المؤدية إلى القدس الشرقية في حالات خاصة خلال حادث عنف يقع على الحاجز أو في أعقابه. وقد أغلق كلّ من حاجز قلنديا وشعفاط على وجه الخصوص بصورة متكررة نتيجة اشتباكات ما بين الفلسطينيين والقوات الإسرائيلية.

الوصول إلى الخدمات الصحية

يتوجّب على فلسطينيي الضفة الغربية، ومن بينهم الحالات الطارئة، الحصول على تصاريح للوصول إلى مستشفيات القدس الشرقية التخصصية الست التي تقدم خدمات صحية غير متوفرة في مكان آخر في الأراضي الفلسطينية المحتلة.²¹ بالإضافة إلى التوتر الذي ينطوي عليه انتظار الموافقة على الطلب (أو رفضه)، قد تصدر التصاريح لفترة زمنية أقصر مما يتطلبه العلاج، وخاصة إذا كانت تلك استشارات طبية أو عمليات ضرورية متعدّدة.²² وفي كثير من الحالات، من الصعب أيضاً على الأهالي أو أفراد عائلات الأطفال المرضى أن يحصلوا على تصاريح لمرافقتهم إلى القدس الشرقية. كما أنّ متطلب

مسار مواصلات عامة جديد على حاجز قلنديا

بدأ في كانون الأول/ديسمبر 2010 العمل بمسار المواصلات العامة على حاجز قلنديا. يعمل المسار أيام الأحد حتى الخميس من الساعة السادسة صباحاً وحتى الثامنة مساءً ومخصص لاستخدام حاملي بطاقة القدس الشرقية المسافرين في حافلات المواصلات العامة. عند وصول الحافلة إلى الحاجز ينزل حاملي بطاقات هوية القدس ويمشون عبر ممر مشاة جديد ويمرون عبر جهاز كشف للمعادن ويتمّ فحص بطاقات هوياتهم قبل الركوب مرة أخرى في الحافلة. وبالرغم من أنه كان المقصود من هذا الإجراء تخفيف الضغط على ممرات المشاة الموجودة أصلاً، إلا أنه تمّ التبليغ خلال الفترة التي شملها التقرير عن ازدحامات وطوابير طويلة عند ممرات المشاة الأخرى.

وتعيق الحواجز المادية والبيروقراطية قدرة ما يقرب من 1,000 موظف من الطواقم الطبية من الوصول إلى أماكن عملها في القدس الشرقية، وذلك على حساب المرضى والمستشفيات أيضاً. ومع فرض القيود المشددة في تموز/يوليو 2008، كان يُسمح لموظفي المستشفيات من الضفة الغربية بالمرور فقط من خلال الحواجز المزحمة جدا في قلنديا، والزيتون وجيلو، ولا يُسمح سوى للأطباء باستخدام حواجز أخرى عند الدخول إلى القدس. وأدى ذلك إلى تأخير العاملين طويلا وأدى كذلك إلى خلل في العناية بالمرضى، بما في ذلك برنامج الاستشارات، والعمليات وخدمات أخرى في مستشفيات القدس الشرقية. تعمل شبكة مستشفيات القدس الست على تسهيل عبور الطواقم الطبية الحيوية، وإلى مدى محدود، تسهل نقل المرضى ذوي الأمراض المزمنة من الضفة الغربية من خلال تشغيل حافلات يومية إلى المستشفيات منذ عام 2004، ولكن بتكلفة باهظة.

بالإضافة إلى ذلك واصلت السلطات الإسرائيلية خلال الفترة التي شملها التقرير تطبيق القرار الذي تبنته في شباط/فبراير 2009 والذي يحظر على مستشفيات القدس الشرقية استيراد المعدات الطبية من الضفة الغربية. وقد شكل هذا القرار مشكلة لوجستية للمستشفيات وأدى إلى تكليف المستشفيات

عبور المرضى مشيا على الأقدام يعني في الغالب الانتظار في صفوف مزدحمة ولفترات طويلة. ويمكن أن يكون هذا مرهقا للمرضى، ولكبار السن، ولمن يعانون من إعاقات.

وقد يكون تحويل المرضى في الحالات الطارئة بسيارات الإسعاف إلى القدس الشرقية صعباً. فبالرغم من إمكانية تنسيق المستشفى مسبقاً مع السلطات الإسرائيلية وإمكانية الحصول على إذن بدخول الحالات الطارئة في اليوم ذاته، إلا أنه لا يُسمح بعبور سيارات الإسعاف مباشرة إلا في حالات نادرة. وخلال الفترة التي شملها التقرير لم يُسمح لـ 1,089 سيارة إسعاف تابعة لجمعية الهلال الأحمر الفلسطينية، وهي أكبر مزود لسيارات الإسعاف، بالعبور بصورة مباشرة واضطرت إلى نقل المرضى وفق إجراء «من سيارة إلى سيارة» (أي نقل المريض من سيارة إسعاف تحمل لوحة ترخيص الضفة الغربية إلى سيارة إسعاف تحمل لوحة ترخيص إسرائيلية). وفي الحالات الطارئة جداً، تصادق الإدارة المدنية الإسرائيلية على العبور المباشر لسيارات الإسعاف الفلسطينية بعد التنسيق مع موظفي الأمن الموجودين عند الحاجز. وخلال الفترة التي شملها التقرير أفادت جمعية الهلال الأحمر الفلسطينية أن ما مجموعه 83 سيارة إسعاف (7 بالمائة) سمح لها بالوصول المباشر.²³



من عام 2010، إلا أنّ الدخول إلى القدس كان أكثر سلاسة وخصوصاً عبر حاجز قلنديا.

ويواجه الفلسطينيون المسيحيون كذلك قيوداً على الوصول إلى المواقع المقدسة خلال الأسبوع المقدس في نيسان/أبريل 2011، من أحد الشنعانين وحتى أحد عيد الفصح. وبالرغم من أنّ هذه القيود ليست جديدة - بداية من نظام التصاريح للدخول إلى القدس الشرقية إضافة إلى القيود المفروضة داخل البلدة القديمة وحولها - فقد أبلغ عن تدهور في إمكانية الوصول في عام 2011 مقارنة بالأعوام السابقة. ومن بين 10,000-12,000 طلب قدمت للحصول على تصاريح للوصول إلى القدس الشرقية من الضفة الغربية، قدر مركز العلاقات الكنسية في القدس أنّ الحد الأقصى للموافقة على الطلبات بلغ 10 بالمائة فقط (1,000 - 1,200) مقارنة بمعدل موافقة على طلبات التصاريح خلال عيد الفصح يقدر بحوالي 35 بالمائة عام 2010 (3,500 من بين 10,000 طلب). بالإضافة إلى ذلك لم تتمكن سوى فرقة كشفية واحدة من بين 20 فرقة كشفية من الضفة الغربية من الوصول إلى القدس الشرقية للمشاركة في مسيرات عيد الفصح وهو أقل معدل للمشاركة خلال السنوات الثلاث الماضية. وقد تمّت إعاقة الوصول إلى الأماكن المقدسة أيضاً بواسطة العديد من الحواجز التي تنصب في حالات خاصة («الحواجز الطائرة») التي تنشرها الشرطة الإسرائيلية حول البلدة القديمة في القدس وخصوصاً خلال سبت النور.

دفع مصروفات أكبر مقابل المعدات التي تشتريها من خلال المزودين الإسرائيليين. وقد تمّ تبني قرار مشابه قبل عام يتعلق بالأدوية والمستحضرات الصيدلانية.²⁴

الوصول إلى الأماكن المقدسة

أعاق الجدار ونظام التصاريح أيضاً وصول المسلمين والمسيحيين من حملة هوية الضفة الغربية إلى أماكن العبادة في القدس الشرقية. وبالرغم من تطبيق ترتيبات خاصة خلال شهر رمضان وعيد الفصح إلا أنّ هذه الترتيبات لا تشمل صلوات الجمعة وقداش يوم الأحد على مدار العام. وعلى غرار السنوات السابقة، خلال شهر رمضان في آب/أغسطس 2010 منع معظم المواطنين الفلسطينيين في الأراضي الفلسطينية المحتلة من ممارسة حقهم في حرية العبادة. ونظراً للقيود المفروضة على الوصول إلى القدس الشرقية، لم يُسمح لما يقرب من 40 بالمائة من سكان الضفة الغربية، من الوصول إلى المسجد الأقصى في القدس الشرقية، باستثناء حملة هوية القدس الشرقية، والرجال الذين تبلغ أعمارهم فوق 50 عاماً، والنساء اللواتي تبلغ أعمارهن فوق 45 عاماً، كما أنّ الرجال الذين تتراوح أعمارهم ما بين 40 و 50 عاماً، والنساء اللواتي تتراوح أعمارهن ما بين 35 و 45 عاماً كان عليهم جميعاً التقدم مسبقاً للحصول على تصاريح خاصة. وإجمالاً، بالرغم من أنّه لم تطرأ أي زيادة على عدد الأشخاص الذين يحق لهم الوصول إلى القدس الشرقية خلال شهر رمضان

البلدة القديمة في الخليل

كبير من السكان الفلسطينيين إلى الرحيل إلى مناطق أخرى في المدينة. وفي مسح أجرته منطمتين إسرائيليتين لحقوق الإنسان في عام 2007، مركز المعلومات الإسرائيلي لحقوق الإنسان (بتسيلم) و منظمة الحقوق المدنية في إسرائيل (أكري)، وُجد أن ما يزيد عن 1,000 منزل أخلاها سكانها الفلسطينيون السابقين²⁸.

وكما في السنوات السابقة، واصلت خلال الفترة التي شملها التقرير القيود المفروضة على التنقل في التأثير على الظروف المعيشية والأمان وجودة الخدمات الأساسية المتوفرة للكثير من الفلسطينيين الذين يعيشون في البلدة القديمة.

إمدادات المياه

نظرا للحظر المفروض على المركبات الفلسطينية من الدخول للبلدة القديمة فإن الكثير من العائلات الفلسطينية غير قادرة على شراء المياه من ناقلات المياه والتي هي الوسيلة الرئيسية الوحيدة المستخدمة في مواجهة نقص المياه في المناطق الأخرى من المدينة.

يتأثر كافة سكان الخليل بما فيهم السكان الذين يعيشون في المناطق الواقعة تحت سيطرة السلطة الفلسطينية (H1) مرارا بنقص حاد في المياه، ومن أجل مواجهة هذا الموقف تنفذ دائرة المياه في بلدية الخليل مخطط تناوب بحيث يتم تزويد كل حي من أحياء المدينة بالمياه لمدة 24 ساعة كل بضعة أسابيع من خلال شبكات مياه، وفي هذه الأثناء يخزن السكان أكبر قدر ممكن من المياه من أجل استخدامها في الأيام والأسابيع القادمة.

وبسبب الحالة الصعبة التي يواجهها سكان البلدة القديمة فقد قللت دائرة المياه دورة تزويد المياه في هذه المنطقة لتصبح 24 ساعة كل أسبوعين مقارنة مع 3-4 أسابيع في المناطق الأخرى. إن دخول عامل البلدية بشكل فردي إلى المنطقة لفتح أو إغلاق الصمامات يتطلب الموافقة قبل 24 ساعة. كما أن وصول الآليات اللازمة من أجل صيانة الشبكة ينطوي على فترة انتظار طويلة، و بهذه الحالة يتعطل التنفيذ الفعلي للمخطط.²⁹

في أي حال، نظرا لمحدودية سعة التخزين لمعظم الأسر (عادة 2.5 متر مكعب) ومتوسط حجم العائلة في البلدة القديمة (8 أفراد) فإن الماء المزود من خلال الشبكة بإمكانه تغطية الحاجات لمدة أسبوع واحد أو نصف المدة المنتظرة لغاية بدء الدورة الثانية من تزويد المياه.

لم يطرأ أي تغيير خلال الفترة التي شملها التقرير فيما يتعلق بالقيود الرئيسية المفروضة على الوصول على مدار السنوات الماضية والتي تسود داخل المنطقة التي تسيطر عليها إسرائيل من مدينة الخليل.²⁵ ونتيجة لذلك، لم يتمكن آلاف الفلسطينيين الذين تركوا هذه المنطقة في السنوات السابقة من العودة إليها؛ وما زالت مئات المحلات والمصالح التجارية مغلقة فيها؛ وما يزال العديد من أولئك الذين ظلوا يعيشون في المنطقة يعانون من تدني إمكانية الوصول للخدمات الرئيسية.

تضم المنطقة التي تسيطر عليها إسرائيل (والتي تعرف أيضا باسم منطقة H2) نحو أربعة كيلومترات مربعة تحتوي على خمس مستوطنات يبلغ عدد سكانها عدة مئات من الأشخاص.²⁶ وتعتبر هذه الحالة إلى جانب القدس الشرقية، الحالتان الوحيدتان اللتان تم فيهما بناء مستوطنات إسرائيلية في وسط مدينة فلسطينية. ويسكن في المنطقة التي تسيطر عليها إسرائيل في مدينة الخليل 35,000 فلسطيني وتضم ما كان في السابق المركز التجاري الرئيسي لمدينة الخليل والحرم الإبراهيمي (مغارة الأنبياء)²⁷. يتأثر جميع السكان الفلسطينيين الذين يعيشون في المنطقة التي تسيطر عليها إسرائيل في مدينة الخليل بشكل أو بآخر بسبب التدابير الإسرائيلية، إلا أن 6,000-7,000 نسمة يعيشون في المنطقة الوسطى التي تعرف أيضا بالبلدة القديمة هم من يتأثرون بالغ الأثر بسبب القيود التي يفرضها الجيش على التنقل.

وفي مسح أجراه مكتب تنسيق الشؤون الإنسانية وبعثة التواجد الدولي المؤقت في الخليل في تشرين الثاني/أكتوبر 2010 كشف أن هناك ما يقرب من 122 حاجز مادي تفصل البلدة القديمة عن بقية الخليل، تتضمن على سبيل المثال لا الحصر، 18 حاجز مأهولة بالجنود بصورة دائمة، و13 حاجزاً جزئياً، و 55 متراس طريق. وتحظر حركة المرور الفلسطينية على طول الطرق المؤدية إلى جميع المستوطنات الإسرائيلية. وتحظر حركة المشاة أيضاً في بعض المناطق، ومنها أجزاء مما كان في السابق المركز التجاري الرئيسي، شارع الشهداء. وفي الشوارع التي يُسمح فيها بحركة المشاة، يتطلب اجتياز تفتيش عند حاجز عسكري. وفي المقابل، يُسمح للمستوطنين الإسرائيليين التنقل بحرية في جميع أنحاء هذه المناطق، سواء مشيا على الأقدام أو بواسطة السيارات.

وقد أدت هذه القيود الصارمة إلى جانب سنوات من الإزعاج المنظم على يد المستوطنين الإسرائيليين إلى إجبار عدد

يقول حسن، وهو أحد سكان شارع صلاح الواقع بالقرب من حاجز الحرم الإبراهيمي: "آخر مرة تمكنت فيها من إحضار خزان مياه لبيتي كانت عام 1999. وقد كان ذلك عند وفاة والدتي حيث كنا بحاجة ماسة للمياه لتغسيلها قبل دفنها. وبعد ضغوط من خلال الارتباط الفلسطيني، تمكنا من الحصول على الموافقة الإسرائيلية على الطلب».

وبالرغم من المصادقات التي أعطتها السلطات الإسرائيلية بشكل استثنائي، فلا يوجد في الوقت الراهن آلية تنسيق تمكن من وصول مزودي المياه بشكل منتظم (بشكل خاص أو من خلال البلدية) للمنطقة المقيدة. لذلك حالما يتم استنفاد مخزون المياه لدى الأسر ولغاية بدء الدورة التالية من تزويد المياه مدة 24 ساعة، على العائلات أن تعتمد على التزود بالمياه بوسائل مثل القناني، والجرار والدلاء. وتجبأ هذه من بيوت الأقارب أو الجيران أو على نقطة تعبئة على مقربة من الحرم الإبراهيمي وتنقل إلى البيت على الأقدام. وتوكل هذه المهمة لأطفال العائلة بحيث يؤدونها على حساب وقت اللعب أو التعلم.



الوصول إلى الرعاية الصحية في الحالات الطارئة

التحويلات المطلوبة للوصول لمناطق معينة والحاجة لاجتياز العديد من الحواجز وطلب التنسيق بشكل مسبق لكل دخول لأحد الأفراد يؤدي ذلك بشكل ملحوظ إلى تأخير وصول سيارات الإسعاف التي يتم استدعاؤها في الحالات الطارئة. فقد ذكر السكان بعض الحالات التي نقل فيها المرضى سيرا على الأقدام نظرا لمثل هذه التأخيرات إلى أماكن حيث يُسمح للمركبات بالتواجد ومن هناك يتم نقله إلى إحدى المستشفيات في المدينة. وبالمثل، نظرا للمخاوف المتعلقة بالوصول تختار الحوامل أن يتم نقلهن إلى أماكن أخرى قبل وبعد الولادة.³⁰

وقد تم تنفيذ خطوة إيجابية فيما يتعلق بتأخر وصول سيارات الإسعاف في كانون الثاني/يناير 2011. وبعد موافقة السلطات الإسرائيلية، بدأت جمعية الهلال الأحمر الفلسطيني بالعمل على إنشاء مركز إسعاف فرعي في البلدة القديمة، ومنذ ذلك الحين سمح لسيارات إسعاف جمعية الهلال الأحمر الفلسطيني بالعودة لمركزها الفرعي بعد إخلاء المريض من خلال المرور من حاجز جفعات هنفوت دون تنسيق مسبق. ولكن هذا التطور على كل حال ينطوي على زيادة ملحوظة في تكاليف إجراءات وعمليات جمعية الهلال الأحمر الفلسطيني بالإضافة

للزيادة في تعرض الموظفين لعنف المستوطنين. ونتيجة لاعتداء مستوطنين إسرائيليين على سيارة إسعاف للهلال الأحمر الفلسطيني في آذار/مارس 2011 بدأ الجيش بمطالبة سيارات الإسعاف بالحضور للمنطقة من أجل التنسيق المسبق قبل دخول حي تل رميدة.

الوصول إلى التعليم

يوجد حاليا 13 مدرسة فلسطينية في المنطقة التي تسيطر عليها إسرائيل. ومدرسة قرطبة هي واحدة من أكثر المدارس تضررا حيث تضم حوالي 100 طالب. ونظرا لمنع المركبات الفلسطينية من الدخول لشارع الشهداء، فالطريقة الوحيدة للوصول إلى المدرسة هي السير على الأقدام. وللوصول إليها من المنطقة التي تقع تحت السيطرة الفلسطينية (H1) ومن غالبية المنطقة التي تقع تحت السيطرة الإسرائيلية (H2) يتوجب على المدرسين والطلاب عبور حاجزين عسكريين (حاجزي 55 و 56) مرتين يوميا، حيث يجب أن يمروا بجهاز الكشف عن المعادن بالإضافة لتفتيش الجنود لحقائبهم المدرسية على أساس عشوائي.³¹ بعد عبور الحاجز الثاني عليهم السير إلى جانب مستوطنة بيت هداسا حيث يواجهون المضايقات والشتائم من قبل أطفال المستوطنين بشكل دائم.



سبل العيش التجارية

«لأن البوابة تغلق في الليل، كلما كانت لدينا مناسبة عائلية في مكان للأقارب، يجب أن نبقى هناك طوال الليل. وهذا لتجنب السير ليلاً من خلال طرق التفافية، حيث من الممكن أن نلتقي بجنود قد يحتجزوا رجالنا. وحدث ذلك للكثير من العائلات.»

أم علي، أم لأربعة أطفال، بني دار

أوجده تنصل إسرائيل من تأدية هذه المهام إلى جانب عدم قدرة الشرطة الفلسطينية على العمل في المنطقة التي تسيطر عليها إسرائيل (H2) على النحو المنصوص عليه في اتفاق بروتوكول الخليل عام 1997 والذي وقع ما بين منظمة التحرير الفلسطينية وإسرائيل.

هذا هو الحال بالنسبة لعشر عائلات تعيش في قسم بني دار من البلدة القديمة. الشارع الرئيسي الذي يربط هذه المنطقة ببقية المدينة (باب الخان) أغلقه الجيش وبقى مغلقاً كل الوقت. ونتيجة لذلك، بدلاً من أن يسير السكان بضعة أمتار عليهم أن يسيروا بطرق التفافية لمدة حوالي 15 دقيقة والتي تمر عبر أنفاق مظلمة وأطلال بيت، ومن ثم عبر بوابة الشارع، والتي يغلقها الجيش كل ليلة عند الساعة 9 مساءً. وإذا اضطرت السكان لمغادرة بيوتهم بعد ذلك الوقت أو العودة إليها، عليهم سلوك طرق التفافية أطول (المشي حوالي ساعة ونصف)، أو أن يطلبوا من أحد البيوت القليلة الموجودة السماح لهم بالمرور من بيوتهم. وأفاد الناس الذين قابلهم مكتب تنسيق الشؤون الإنسانية بأن الطرق البديلة التي يضطروا لاستخدامها ليصلوا لمنازلهم هي مصدر كبير لانعدام الأمن.

تقول لبنى، وهي أم لطفلين، من بني دار: "قبل أسبوع، وبعد ما عبرنا البوابة، أحاط بزوجي أربعة أطفال مستوطنون يركبون دراجاتهم الهوائية وبصقوا على وجهه وبدءوا يشتمونه. واحد من الأطفال سحب ساق ابنتي روعة ذات العامين وحاول أخذها من بين يدي. وبعدما بدأت أنا وابنتي بالصراخ قام جندي كان يقف على بعد بضعة مترات منا ويشاهد الحادثة بالتدخل وأمر الأطفال المستوطنين الأربعة على مغادرة المكان."

ممرات القيود المفروضة على التنقل

استجابة لهذا الوضع، قدمت منظمة حقوق المدنية في إسرائيل (أكري) للجيش الإسرائيلي في عام 2007، رأي خبير صادر عن مجموعة من كبار ضباط الجيش الإسرائيلي المتقاعدين، والذين اقترحوا من خلاله نموذجاً من شأنه أن

كانت المنطقة داخل وحول البلدة القديمة تعتبر المركز التجاري لجنوب الضفة الغربية ككل قبل فرض القيود على الوصول للمنطقة. كشفت نتائج المسح المذكور أعلاه، والذي أجراه كل من مركز المعلومات الإسرائيلي لحقوق الإنسان (بتسيلم) و منظمة الحقوق المدنية في إسرائيل (أكري)، بأنه تم إغلاق ما مجموعه 1,829 منشأة تجارية فلسطينية ومستودعات فلسطينية في البلدة القديمة أو أكثر من ثلاثة أرباع المنشآت التي شملها المسح (76.6%) كانت مغلقة. بينما كانت غالبية المتاجر مغلقة بسبب الصعوبات التي تعيق وصول الزبائن والمزودين إلى المنطقة، فعلى الأقل تم إغلاق 444 منشأة من المنشآت التي شملها المسح بأوامر صادرة من القوات العسكرية الإسرائيلية، ويتم تجديدها كل ستة شهور حتى وقتنا الحاضر. عموماً فإن القيود المفروضة على الوصول للبلدة القديمة كان لها أثراً مدمراً على مصادر كسب الرزق لآلاف العائلات الفلسطينية في المنطقة والمناطق الأخرى في مدينة الخليل.

وفي حين أن المسح تم إجراؤه عام 2007 وبما أن أحدث الاحصائيات غير متوفرة، إلا أن الزيارات الميدانية والأدلة التي جمعها مكتب تنسيق الشؤون الإنسانية أشارت إلى أنه لم يطرأ أي تغيير كبير في مستوى النشاط التجاري في أنحاء المنطقة المتضررة خلال الفترة المشمولة في التقرير.

انعدام الأمن

إن القيود المستمرة المفروضة على التنقل تشكل مصدراً لانعدام الأمن بحد ذاتها. وهذا يرجع بشكل أساسي لنشر أعداد كبيرة من القوات الإسرائيلية التي تسيطر على الحركة داخل المنطقة بالإضافة لفرض القيود المختلفة. إن مجرد فرض شرط عبور الحواجز العسكرية على السكان والخضوع لتفتيش أمتعتهم في كل مرة يدخلون أو يغادرون المنطقة، يعتبر بحد ذاته مصدراً للاحتكاك والقلق، بالإضافة للتهديدات الناجمة عن عنف المستوطنين وعمليات التفتيش المنتظمة التي يقوم بها الجيش، ومنها الاستيلاء على البيوت وأسطح المنازل كنقاط مراقبة.

وبالنسبة لبعض الناس، فإن حركة القيود المفروضة تلزمهم بترك المناطق المتضررة جراء الأنشطة الإجرامية بما فيها تجارة المخدرات من أجل ترك بيوتهم. وهذا النوع من الأنشطة قد ازداد في بعض مناطق البلدة القديمة خلال العقد الماضي بسبب انعدام فرض سيادة القانون، والذي

يمكن الجيش الإسرائيلي من حماية المستوطنين من دون عزل المنطقة عن باقي المدينة. ورد الجيش على هذا الاقتراح على النحو التالي :

يبدو أن الأساس الذي استند إليه الرأي [الصادر عن الخبراء الأمنيين]، والذي يقول أنه من الممكن للفلسطينيين أن يعيشوا حياة طبيعية في المنطقة جنبا إلى جنب مع الإسرائيليين، لا يتفق مع مبدأ الفصل الذي تستند إليه خطة قوات الأمن لحماية المكان... كيف يكون من الممكن منع الاحتكاك في المكان الذي تشمله تلك الأحياء فيما تكون الحياة الفلسطينية العادية والتجارية تدور على عتبات أبوابهم (وفي معظم الحالات، تكون تحتهم أو بجانبهم)³²

بين عامي 2004 و 2006، رفعت بلدية الخليل وعدد من الأفراد سكان المنطقة وعدة منظمات غير حكومية فلسطينية وإسرائيلية للمحكمة الإسرائيلية العليا (بصفتها محكمة العدل العليا) عدد من الالتماسات التي تطعن في شرعية القيود المفروضة على الوصول إلى المنطقة التي تسيطر

عليها إسرائيل (H2). قامت المحكمة بتوحيد الالتماسات في وقت لاحق، وأصدرت قرارا برفضها في يونيو حزيران 2011. في حكم جاء في صفحة ونصف الصفحة، استعرض رئيس المحكمة بعضا من تدابير التخفيف المنفذة أو المقترحة من قبل الجيش في السنوات الأخيرة، وقبلت موقف الدولة، الذي ينص على أنه، وبالرغم من التحسن النسبي في الوضع الأمني في الخليل (وفقا للجيش)، فإنه لا زال من الضروري فرض القيود الحالية على إمكانية الوصول، من أجل تلبية الاحتياجات الأمنية. القرار، مع ذلك، لا يذكر تفاصيل الأسباب القانونية التي تستند إليها تبريرات القيود الشديدة المفروضة حاليا على إمكانية الوصول.

في ملاحظاتها الختامية بشأن إسرائيل، تناولت لجنة الأمم المتحدة المعنية بالقضاء على جميع أشكال التمييز العنصري، الوضع في الخليل وأوصت إسرائيل بمراجعة التدابير التي اتخذتها في المدينة للتأكد من أن القيود المفروضة على حرية الحركة " ذات طبيعة مؤقتة واستثنائية، ولا يتم تنفيذها بطريقة تمييزية، ولا تؤدي إلى الفصل بين المجتمعات ».³³



5. منطقة غور الأردن

الإسرائيلية مكتب تنسيق الشؤون الإنسانية، أن القواعد والقيود المشار إليها أعلاه لا تزال سارية. وعمليا، على الرغم من الانخفاض في مستوى التنفيذ، فإنه ونظرا لعدم اليقين والمخاطر المرتبطة بالعبور غير المصرح به، فقد ظل أثر هذا التغيير محدودا، مع ملاحظة زيادة طفيفة فقط في حجم حركة المرور الفلسطينية. وقد أشارت الملاحظات الميدانية خلال يوليو/تموز وأب/أغسطس 2011، بعد نهاية الفترة المشمولة بالتقرير، إلى أن حاجز يتألف من بعض الأحيان بدون موظفين، مما يوحي بأنه يمكن تكرار النموذج المستخدم على حاجز معاليه افرايم.

على النقيض من ذلك، ظل المرور عبر الحاجزين المؤديين إلى الجزء الشمالي من غور الأردن، تياسير والحمرا (المعروف أيضا باسم بقاعوت) خاضعا لرقابة صارمة ومقيدة. ولا يسمح للمركبات التي تصطف في طوابير بالتقدم نحو هذه الحواجز إلا بعد استدعائها من قبل الجنود؛ ويجب على جميع الركاب الخروج من السيارة والمرور عبر ممر للمشاة، يمرون في نهايته عبر جهاز الكشف عن المعادن، ويتم فحص وثائقهم وممتلكاتهم. كما وتخضع البضائع المحملة على المركبات التجارية للتفتيش البصري، مع طلبات عرضية لتفريغها من أجل القيام بمزيد من التفتيش.

ويختلف التأخير على تلك الحواجز تبعا لحجم الحركة، ونوع المركبات وكثافة عمليات التفتيش، وتتراوح عادة ما بين 5 و45 دقيقة. وعند وقوع حادث أو حدوث حالة تأهب أمني، فإنه من الشائع أن يصل التأخير لمدة ساعتين. وبشكل عام، تعتبر إمكانية الوصول عبر كلا الحاجزين من جانب الفلسطينيين، بأنها صعبة للغاية وغير متوقعة.

القيود المفروضة على إمكانية الوصول إلى الأراضي

لقد تم الاستيلاء على أكثر من ثلاثة أرباع (78.3%) موارد الأرض المتاحة في منطقة وادي الأردن، أو ما يقارب 1.3 مليون دونما، من قبل السلطات الإسرائيلية منذ عام 1967، وتم تخصيصها للجيش الإسرائيلي والمستوطنات الإسرائيلية المقامة على أراضي المنطقة.³⁷

وحتى يومنا هذا، تنتشر 37 مستوطنة إسرائيلية في منطقة غور الأردن، ويبلغ مجموع سكانها حوالي 9,500 نسمة. ومع أن الحدود الخارجية التي تغطي هذه المستوطنات تصل "فقط"

تضم منطقة غور الأردن (لغرض هذا التقرير) معظم محافظتي طوباس وأريحا، والقسم الشمالي من ساحل البحر الميت في محافظة بيت لحم، وتغطي ما يقرب من 30 بالمائة من الضفة الغربية. وتعد هذه المنطقة واحدة من أكثر المناطق تضررا جراء القيود التي باتت إسرائيل تفرضها على إمكانية الوصول في السنوات الأخيرة. جعلت هذه القيود الطرق الرئيسية والجزء الأكبر من الموارد الطبيعية المتاحة في غور الأردن، تقتصر بشكل شبه كامل على المستوطنين الإسرائيليين والجيش الإسرائيلي. كما هو الحال في المناطق الأخرى، تم تسجيل بعض التغييرات خلال الفترة المشمولة بالتقرير فيما يتعلق بهذه القيود التي استمرت بالتسبب في محن إنسانية لجزء كبير من السكان الفلسطينيين القاطنين في غور الأردن، وخصوصا البدو والرعاة، كما وتسببت بانخفاض الفرص الاقتصادية للفلسطينيين بشكل عام.

القيود المفروضة على الحركة عبر الحواجز

يتم فصل منطقة غور الأردن عن بقية الضفة الغربية باستخدام العشرات من العوائق المادية، بما في ذلك ما يقرب من 30 كيلومترا من الخنادق والسواتر الترابية، والتي تم تجديدها وتعزيزها خلال الفترة المشمولة بالتقرير (آذار/مارس 2011). ونتيجة لذلك فقد اقتضت كل حركة المرور من وإلى المنطقة على خمسة طرق، أربعة منها تسيطر عليها الحواجز (تياسير، الحمرا، معالي افرايم، ويتاف)، في حين أن معظم الطريق الجنوبي (شارع رقم 1 إلى الجنوب من أريحا) ليس عليه حاجز³⁴.

ويسمح لسكان وادي الأردن عبور ثلاثة من الحواجز الأربعة بسياراتهم (تياسير، الحمرا، ويتاف)، شريطة أن تكون السيارة مسجلة في غور الأردن وعلى اسم السائق. وغالبا ما يحرم من المرور بعض السكان الذين يحاولون الدخول وهم يقودون سيارة مسجلة في غور الأردن ولكن ليس على أسمائهم. ويسمح لغير المقيمين بالمرور عبر هذه الحواجز سيرا على الأقدام، أو إذا كانوا يركبون وسائل النقل العامة المسجلة. ويمكن أن يسمح للمركبات الأخرى بالعبور على أساس استثنائي، بعد تنفيذ إجراء "تنسيق مسبق" مع السلطات الإسرائيلية.

في خريف 2010، بدأ حاجز معاليه افرايم، والذي يقع في المنطقة الوسطى من غور الأردن، العمل على أساس غير منتظم، ليصبح حاجزا جزئيا. ومع ذلك، فقد أبلغت السلطات

إطلاق النار على فلسطينيين وقتلها على حاجز الحمرا

تم إطلاق النار على رجلين فلسطينيين وقتلها برصاص جنود إسرائيليين بينما كانا يقتربان من حاجز الحمرا في حادثين منفصلين وقعا في يناير/كانون الثاني 2011. في الحالة الأولى (2 يناير/ كانون الثاني)، فتح الجنود النار على رجل كان يمسك بما تم اعتباره «جسما مشبوها»، والذي تبين لاحقا أنه ما كان إلا زجاجة، وكان يسير على طول «ممر غير مصرح به»، ولم يتوقف بعد أن أمر بفعل ذلك.³⁵ وفقا لشهود عيان، سقط الرجل على ركبتيه، ثم وقف مرة أخرى، رافعا يديه، فأطلقت عليه النيران مرة أخرى في صدره. في الحالة الثانية (8 يناير/ كانون ثاني)، أطلق الرصاص على رجل كان يعمل في مستوطنة إسرائيلية في غور الأردن، بعد اقترابه من الحاجز رافعا يده بعلامة النصر وهو يردد «الله أكبر». ووفقا لزملائه الذين كانوا في مكان الحادث، فقد كان الرجل «يمزح»، وقال متحدث باسم الجيش الإسرائيلي أن الرجل كان يحمل عبوة ناسفة وسكينا.³⁶ لم تؤد أي من الحالتين إلى فتح تحقيق جنائي من قبل السلطات الإسرائيلية، وإنما خلص تحقيق داخلي أجراه الجيش أن الجنود قد تصرفوا وفقا لقواعد الاشتباك.

بما في ذلك عدم وجود ترسيم دقيق، فقد استخدمت بعض المناطق المحددة "كمناطق إطلاق نار" و "محميات طبيعية" من قبل الفلسطينيين، وذلك للرعي بشكل أساسي. ومع ذلك، فقد يتعرض لدفع الغرامات التي يفرضها مفتشو هيئة البيئة الإسرائيلية، وهم يخاطرون بالتعرض لإلقاء القبض عليهم، أو الاعتداء عليهم، أو قتل مواشيهم أو مصادرتها، وخلال الفترة المشمولة بالتقرير، سجل مكتب تنسيق الشؤون الإنسانية ما مجموعه 22 حادثا من هذا القبيل.

أثر ذلك على سبل المعيشة الزراعية

منطقة غور الأردن مناسبة للأنشطة الزراعية بشكل كبير. ويرجع هذا أساسا إلى خصوبة أراضيها وإلى المناخ الدافئ الذي يمكن من الحصاد المبكر للمحاصيل الشتوية والصفيفية، ويجعل المحاصيل أقل عرضة للأمراض. ومع ذلك، ففي حين تستغل المستوطنات الإسرائيلية في المنطقة هذه الظروف المواتية لتطوير أعمال زراعية تجارية مربحة جدا، والتي تغطي ما يقارب 85,000 دونم (أو 5 بالمائة من وادي الأردن)، يعاني القطاع الزراعي الفلسطيني بشدة من القيود المفروضة على الحركة، إلى جانب نقص في مياه الري.

تمثل حقيقة كون غالبية الأراضي من غور الأردن خارج حدود استخدام الفلسطينيين وخارج قدرتهم على التنمية، العامل الرئيسي وراء الركود في القطاع الزراعي الفلسطيني في هذه المنطقة. ويقدر البنك الدولي أنه إذا سمحت السلطات الإسرائيلية للفلسطينيين بالوصول إلى 50,000 دونم من الأراضي غير المزروعة حاليا، مع تخفيف القيود الأخرى (بما

إلى 1.4 بالمائة من المنطقة، إلا أنها حين تجمع مع غيرها من المناطق المدرجة ضمن حدودها البلدية أو المخصصة لأغراض الزراعة، فإن سيطرة المستوطنات المباشرة تقع على ما يقارب 15 بالمائة من منطقة غور الأردن.³⁸ وقد تم إغلاق المناطق الواقعة داخل الحدود البلدية للمستوطنات أمام الفلسطينيين بأمر عسكري.

وعلى صعيد أكثر أهمية، فقد أعلن الجيش الإسرائيلي عن حوالي 56 بالمائة من الأراضي في وادي الأردن، على مر السنين، على أنها "مناطق عسكرية مغلقة"، والغالبية العظمى منها (46%) كانت لغرض التدريب العسكري (المعروفة كذلك باسم "مناطق إطلاق النار") والـ10 بالمائة المتبقية تم تخصيصها "كمناطق عازلة" على طول نهر الأردن. بموجب التشريعات العسكرية ذات الصلة، فإنه يحظر على الناس الدخول إلى المناطق العسكرية المغلقة لأي غرض كان، ما عدا أولئك الذين كانوا هناك قبل إغلاقها. ويمتلك القائد العسكري السلطة لاعتقال الأشخاص الذين يدخلون المنطقة دون إذن، والاستيلاء على مواشيهم.³⁹ بالإضافة إلى ذلك، فقد تم إعلان حوالي 21 بالمائة من منطقة غور الأردن، في العقود الماضية، على أنها «محميات طبيعية»، حيث يمنع بأمر عسكري أي تطوير أو استخدام لتلك الأراضي. وبسبب التداخل ما بين هاتين الفئتين، فإن «المناطق العسكرية المغلقة» و«المحميات الطبيعية» تغطي أكثر من 64 بالمائة من منطقة غور الأردن.

وبسبب النقص في البدائل المناسبة، ونظرا للإنفاذ الجزئي وغير المتناسق للقيود المفروضة على الوصول إلى الأراضي،



UNITED NATIONS

Office for the Coordination of Humanitarian Affairs, occupied Palestinian territory

Access Restrictions in the Northern Jordan Valley:

The Case of Al Baqai'a Communities

August 2011



● وتبعاً لتقدير الجنود، فإنه يتم تأخير أو منع دخول بعض السلع الزراعية والأسمدة بشكل خاص.

● ونتيجة للقيود التي تعيق وصول تجار الجملة من أجل تفقد الإنتاج قبل الشراء، فقد تحول الكثير منهم إلى الأسواق الأكثر قابلية للوصول في أماكن أخرى في الضفة الغربية، أو للاستيراد من إسرائيل. سجل تجار الجملة في سوق خضار نابلس، على سبيل المثال، انخفاضاً يصل إلى 60 بالمائة في المشتريات من منطقة غور الأردن منذ عام 2005.

أثر القيود المفروضة على مجتمعات الرعاة

تبعاً لطريقتهم الخاصة في الحياة، فإن البدو ومجتمعات الرعي الأخرى هم من بين المجتمعات الأكثر تضرراً جراء القيود التي تفرضها السلطات الإسرائيلية. وفقاً لتقييم نفذته الأمم المتحدة وشركاء يعملون في الشؤون الإنسانية في عامي 2009 و2010، فإن هناك حوالي 27,500 شخصاً يعيشون في هذه الأنواع من المجتمعات في جميع أنحاء منطقة (ج) في الضفة الغربية، وتوطن الغالبية العظمى منهم في منطقة غور الأردن. لتقييم تأثير القيود المفروضة على إمكانية الوصول، فقد زار مكتب تنسيق الشؤون الإنسانية مجموعة

في ذلك القيود على الحركة من خلال الحواجز، والحصول على المياه، فإنه يمكن لذلك أن يولد إيرادات سنوية مقدارها مليار دولار.⁴⁰

ويواجه الفلسطينيون الذين يعملون حالياً في الأنشطة الزراعية معوقات كبيرة. وقد أكد المزارعون والمصادر الذين قابلهم مكتب تنسيق الشؤون الإنسانية على الأثر السلبي للقيود المفروضة على الحواجز، والتي أسفرت عن انخفاض الإنتاج وانخفاض المبيعات، ومحدودية الربح، وتراجع النمو:

● القيود المفروضة على مرور السائقين غير المقيمين عبر الحواجز أدت إلى نقص مفتعل في سائقي الشاحنات، ولا سيما خلال مواسم الحصاد. لتجاوز هذه المعضلة، فإن بعض المزارعين يفضلون الطريق الجنوبي الأطول والأكثر كلفة للشحن (شارع 1). وتقدر تكاليف النقل الإضافية التي يتطلبها هذا الطريق الالتفافي 7.2 مليون شيكل سنوياً على الأقل.

● ويتأثر شحن المنتجات عبر الحواجز بسبب التأخير المتكرر الناجم عن إجراءات التفتيش. وتقدر التكلفة الإجمالية لهذا التأخير بـ 3,600 شيكل يومياً أو 1.2 مليون شيكل سنوياً.



من تلك المجتمعات الأربعة، والتي يبلغ عدد سكانها مجتمعة نحو 500 شخصاً. والمجتمعات التي تقع في منطقة البقيعة في الجزء الشمالي من غور الأردن، هي مكحول، الحديدية، خربة السمرا وخربة حمصة.⁴¹

إمكانية الوصول إلى التعليم

لقد أدى نظام التخطيط المقيد الذي تنفذه السلطات الإسرائيلية في المنطقة (ج) إلى نقص كبير في البنية التحتية للمدارس. ولا يمكن بناء أية مدرسة في مجتمع البقيعة بسبب عدم القدرة على الحصول على تصاريح بناء. نتيجة لذلك، في السنة الأكاديمية 2010-2011، اضطر 166 طفلاً من هذه المجتمعات الأربعة إلى السفر لمسافات طويلة تتراوح بين 27 و 45 كيلومتراً للوصول إلى مدارسهم الابتدائية. ذهب ما يقرب من نصفهم إلى مدارس في طوباس وطمون، ومما يضطرهم للسفر عبر طريق التفافي طويل وعبور أحد حاجزي المنطقة.⁴² وأفاد السكان، بمن فيهم سائق الحافلة المدرسية، في مقابلات أجريت معهم أنه تكررت حوادث سوء معاملة وإذلال على أيدي الجنود الإسرائيليين أثناء نزول الأطفال من الحافلة. أما الطريق المباشر الذي يربط بين المجتمعات المحلية والمدارس والذي يلتف حول الحاجز في تلك المنطقة، تسده بوابة طريق. يتم فتح هذه البوابة من قبل الجيش الإسرائيلي ثلاثة أيام فقط في الأسبوع، مرتين في اليوم ولمدة دقائق قليلة، ولا يسمح بالعبور من خلالها إلا لسكان الحديدية ومكحول؛ ساعات فتح البوابة غير جديرة بالثقة، وهو ما يزيد من الحد من الاستفادة المحتملة لتنقل الأطفال يومياً إلى المدرسة.

نظراً لطول المسافات، وارتفاع تكاليف النقل والمضايقات على الحواجز، أصبح الآباء يترددون في ترك أطفالهم يسافرون عبر هذا الطريق بشكل يومي. ونتيجة لذلك، فإن الغالبية العظمى من الأطفال الذين يدرسون في مدارس طوباس وطمون يبقون هناك وحدهم أو مع أقاربهم خلال الأسبوع، ويعودون إلى البيت في عطلة نهاية الأسبوع. وقد أبدى سكان البلدة في مقابلات أجريت معهم قلقاً من أن عدم وجود توجيه ومتابعة منتظمة من قبل الأهل قد أدى إلى انخفاض في الإنجازات الدراسية، ونوعية التغذية، وتماسك الأسرة.

وتشكل معيقات إمكانية الوصول كذلك عاملاً رئيسياً وراء المستوى العالي للتسرب من المدارس. ومع أنه لا يمكن الحصول على أرقام دقيقة، فقد كان واضحاً من نقاش مجموعة التركيز، أن الغالبية العظمى من الطلاب ينقطعون عن الدراسة بعد الصف التاسع. ومن الواضح أيضاً أن التسرب

أعلى بكثير، ويحدث بشكل مبكر أكثر، ما بين الفتيات أكثر منه ما بين الأولاد، ويرجع ذلك جزئياً لرغبة الآباء والأمهات بالحد من تعرض بناتهم لمخاطر التحرش عند الحواجز. وقد قدر السكان أن أقل من 10 بالمائة من الأطفال يكملون تعليمهم ويتقدمون لامتحان شهادة الثانوية العامة (التوجيهي).

الوصول إلى المياه

وكما هو الحال بالنسبة للتعليم، تعتبر سياسات التخطيط المُطبقة في المنطقة (ج) العامل الرئيسي الذي يعيق تطوير شبكات المياه.⁴³ وفي حالة منطقة البقيعة، رفضت الإدارة المدنية الإسرائيلية الطلبات المتكررة (بما فيها تلك التي تقدم بها فريق العمل الإنساني القطري) للسماح بتركيب نقاط تعبئة مياه بالقرب من مجمع الحدادية التي من شأنها أن تخفض التكاليف وأن تزيد من الوثوق بتوفير المياه.⁴⁴ وذلك بالرغم من أن لجنة المياه الإسرائيلية الفلسطينية المشتركة كانت قد وافقت على تركيب نقاط التعبئة هذه في تموز/يوليو 2009. بالإضافة إلى ذلك، يتناقض رفض الإدارة المدنية الإسرائيلية تناقضاً تاماً مع النهج الذي اتبعته إزاء مستوطنة روعي الإسرائيلية المجاورة التي تحظى بتزويد غير منقطع للمياه للاستهلاك المنزلي بالإضافة إلى كمية كبيرة من المياه مدعومة التكاليف للري.

ونظراً لموقع أقرب نقطة تعبئة على الجانب الآخر من حاجز الحمرا (قرية عين شبلي) لا يوجد سوى مزودين اثنين يستوفيان المعايير الضرورية التي تفرضها السلطات الإسرائيلية لعبور ذلك الحاجز ونقل مياه الصهاريج للمجمعات الأربعة في البقيعة. ويتكبد الأهالي تكاليف النقل الباهظة حيث يدفع هؤلاء 25 شيكل جديد مقابل كل لتر مكعب، وهو أعلى بخمسة أمثال السعر الذي تدفعه الأسر الموصولة بشبكة المياه (5-4 شيكل). بالإضافة إلى ذلك، يرفض كلا المزودين بسبب الغموض المتعلق بعبور حاجز الحمرا توصيل المياه إلا إذا طلب السكان 6-7 طلبيات في اليوم ذاته وبالتالي يقللون قدرة السكان على توقع تسليم المياه. ويقدر ممثلو المجمع أنّ ينخفض سعر المياه من نقطة التعبئة ذاتها إلى الثلث في حال رفع القيود المطبقة على حاجز الحمرا.

وقد أدى السعر الباهظ الذي تدفعه المجتمعات التي يسودها الفقر أصلاً إلى انخفاض الاستهلاك بصورة بالغة حيث يقدر استهلاك هذه المجتمعات بأقل من 30 لتر للفرد يومياً لجميع الاستخدامات، بما في ذلك المياه المخصصة للماشية. ومقارنة بذلك توصي منظمة الصحة العالمية باستهلاك 100 لتر للفرد يومياً كحد أدنى لتلبية جميع الاحتياجات المنزلية. وقد

ظهور المدارس غير الرسمية

وفي محاولة لمواجهة الآثار المترتبة على القيود المفروضة على إمكانية الوصول، بدأت بعض مجتمعات الرعاة، بدعم من حركة تضامن غور الأردن، بإنشاء مدارس مرتجلة وغير رسمية. في نوفمبر/ تشرين ثاني 2010، أنشئت مدرسة واحدة من الخيام بإدارة معلمين متطوعين في مجتمع عين الحلوة، وخدمت 29 طفلاً في سن المدرسة الابتدائية. تم افتتاح مركزين مماثلين في مارس/ آذار عام 2011 في مجتمع مكحول (روضة أطفال) ورأس "عين العوجا" (مدرسة ابتدائية). تعمل هذه المدارس في ظل ظروف سيئة للغاية، بما في ذلك حماية غير كافية من عوامل المناخ وتقع على مقربة كبيرة من الطرق الرئيسية كما أن البيئة المحيطة غير صحية مع انعدام الرقابة على المناهج ونوعية المعلمين. وحسب أحد قادة المجتمع المحلي "ليس لدينا خيار آخر، لدينا أطفال ونريد لهم أن يصلوا المدارس دون معاناة على الحواجز أو الاضطرار إلى البقاء بعيداً عن عائلاتهم."

كمية ونوع الغذاء الذي يمكن شراؤه. ويفيد بعض السكان أنه نظراً للحرارة المرتفعة في المنطقة فإنهم يتجنبون قدر الإمكان إحضار منتجات معينة عبر الحواجز إذ أنها قد تفسد إذا ما حدث تأخير طويل. ويثير ذلك مخاوف صحية نتيجة الحد من تنوع الأغذية.

ساهم الوصول المحدود إلى المياه في استنفاد الموارد المالية في هذه المجتمعات وإلى تراجع في مستوى صحة ماشيتهم وإنتاجيتها وإلى تدهور عادات النظافة الشخصية.

الأمن الغذائي والتغذية

وجد مسح للأمم المتحدة أجري في شباط/فبراير 2010 في المجتمعات الرعوية في المنطقة (ج) أنّ مستوى انعدام الأمن الغذائي وصل إلى 79 بالمائة مقارنة بـ 25 بالمائة في أوساط مجمل السكان في الضفة الغربية.⁴⁵ ووجد المسح أن 5.9% من الأطفال الذين شملهم المسح والبالغة أعمارهم ما دون 5 سنوات يعانون من سوء التغذية الحاد وانخفاض الوزن (15.3 بالمائة)، في حين أنّ (28 بالمائة) منهم يعانون من تأخر في النمو. وبعد مرور عام وفي أعقاب مساعدات غذائية مكثفة على يد وكالة الأمم المتحدة لإغاثة وتشغيل اللاجئين الفلسطينيين (الأونروا) وبرنامج الأغذية العالمي وصل مستوى انعدام الأمن الغذائي إلى 55 بالمائة. وتفيد المعلومات التي جمعت لهذا التقرير من المجتمعات البدوية الأربعة في منطقة البقيعة أن هنالك علاقة قوية ما بين القيود المفروضة على الوصول التي تؤثر عليهم وما بين المستوى المرتفع لانعدام الأمن الغذائي المسجل هناك.

ويعتمد استهلاك الغذاء في هذه المجتمعات على مصدرين رئيسيين، تمّ تقويضهما بسبب القيود المفروضة على الوصول: الإنتاج الحيواني الذاتي - وخصوصاً الحليب، والجبن، والبيض، واللحوم؛ وشراء الأطعمة الأخرى من البلدات المجاورة كطمون وطوباس. أولاً، يتضرر دخل هذه المجتمعات من نشاطات الرعي بصورة منهجية بسبب القيود المفروضة على الوصول إلى المراعي الطبيعية ومصادر المياه، مما يضطر السكان إلى الاعتماد على الأعلاف ومياه الصهاريج. ثانياً، أثر الإجراءات المتبعة على الحواجز ينعكس سلباً على

6. المناطق الواقعة خلف الجدار

وما حولها؛ وتفكيك الأجزاء التي أنجزت بالفعل، وإلى إلغاء أو إبطال مفعول جميع القوانين التشريعية واللوائح التنظيمية ذات الصلة.⁵¹ وطالب قرار الجمعية العامة ES-10/15 في 20 تموز/يوليو إسرائيل بالامتنال للرأي الاستشاري الصادر عن محكمة العدل الدولية.

استمرار فرض القيود على الوصول إلى الأراضي الزراعية خلف الجدار

في معظم الحالات، يكون الوصول إلى الأراضي التي يعزلها الجدار مشروطاً بالحصول على تصريح من السلطات الإسرائيلية. وللتقدم بطلب للحصول على تصريح، يجب على المتقدمين استيفاء الاعتبارات الأمنية اللازمة لجميع التصاريح التي تصدرها إسرائيل، وتقديم وثائق ملكية الأرض أو وثائق ضريبة الأراضي سارية المفعول التي تثبت «صلة المتقدم بالأرض» الواقعة في المنطقة المغلقة.

وقد ظهر أثر هذه السياسة واضحاً خلال موسم قطف الزيتون في عام 2010، إذ أن جميع المتقدمين الـ 70 من قرية وادي شامي في منطقة بيت لحم تمّ رفض طلباتهم بحجة عدم وجود وثائق ملكية للأرض، رغم إصدار مزيد من التصاريح في مثل هذه الفترات للعائلات الزراعية. وفي نيسان/أبريل 2011 رفضت محكمة العدل العليا الإسرائيلية التماس يطعن في قانونية نظام تصاريح الجدار وفق القانون الدولي والقانون المحلي تمّ التقدم به لمحكمة العدل العليا الإسرائيلية منذ بداية العمل بنظام التصاريح في عام 2003. ووفقاً للمتقدمين بهذا التماس (هموكيد، مركز الدفاع عن الفرد، وجمعية الحقوق المدنية في إسرائيل) فإن المعطيات التي قدمها محامي الدولة إلى المحكمة تشير إلى أن ما يزيد على 90 بالمائة من طلبات التصاريح قد رفضت ما بين العام 2006 و2009 بسبب الفشل في إثبات «صلة بالأرض»، وليس نتيجة اعتبارات أمنية.

وفي بعض المناطق يعتمد وصول المزارعين على نظام «التنسيق المسبق». وهو الحال في منطقة بدو الواقعة في محافظة القدس، حيث فصلت تجمعات بيت اجزا، وبدو وبيت سوريك (11,500 نسمة تقريباً) عن حوالي خمسين بالمائة من أراضيها الزراعية، الواقعة الآن خلف الجدار في كتلة مستوطنة جفعات زئيف. ولا يستطيع المزارعون الفلسطينيون الوصول إلى هذه الأراضي سوى عبر نظام تنسيق مسبق شاق.⁵² في

ما زال الجدار، بالتوازي مع نظام البوابات والتصاريح الخاص به، يشكل أكبر عقبة أمام حرية تنقل الفلسطينيين عبر الضفة الغربية على الإطلاق. لقد أصبح ما يقارب من 61.8 بالمائة من مسار الجدار مكتملاً حالياً، في حين أن 8.2 بالمائة قيد الإنشاء، و 30 بالمائة مخططة لكنها لم تبنى بعد. وعلى غرار السنوات القليلة الماضية، لم تنفذ سوى بعض نشاطات البناء القليلة جداً خلال الفترة التي شملها التقرير. وتضمنت معظم أعمال البناء الأخيرة تحويل مسار الجدار بأوامر من محكمة العدل العليا الإسرائيلية، كما حدث في قرية بلعين في حزيران/يونيو 2011، وذلك بعد مرور أربع سنوات على قرار أصدرته محكمة العدل العليا الإسرائيلية يقضي بتحويل المسار.⁴⁶ بالإضافة إلى أنّ عمليات تحويل الجدار الأخرى التي أمرت بتنفيذها محكمة العدل العليا الإسرائيلية، كالجارية حالياً في مجمع خربة جبارة في طولكرم، تكمل نمط «تحويل موقع» المجتمعات الفلسطينية من «منطقة التماس» - وهي المنطقة الواقعة ما بين الجدار والخط الأخضر والتي تمّ الإعلان عنها «منطقة عسكرية مغلقة» - وإعادة وصلها ببقية الضفة الغربية.

جاء قرار بناء الجدار عام 2002 في أعقاب حملة التفجيرات القاتلة التي نفذها فلسطينيون من الضفة الغربية داخل إسرائيل. ومع هذا، فإن مسار الجدار لا يتتبع الخط الأخضر، ويقع حوالي 85 بالمائة من المسار الحالي البالغ طوله 708 كلم داخل أراضي الضفة الغربية، تاركاً ما يقارب 9.5 بالمائة من أراضي الضفة الغربية (ومن ضمنها المنطقة الحرام) على الجانب الغربي «الإسرائيلي» من الجدار.⁴⁷ يُعد ضمّ المستوطنات الإسرائيلية، بما في ذلك المناطق المخططة للتوسع المستقبلي للمستوطنات، العامل الرئيسي لهذا الانحراف في مسار الجدار عن الخط الأخضر.⁴⁸ تضم المنطقة المتبقية على الجانب الغربي من الجدار، 71 مستوطنة من الـ 150 مستوطنة، وأكثر من 85 بالمائة من مجموع عدد المستوطنين في الضفة الغربية (بما في ذلك القدس الشرقية).⁴⁹

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 نظام البوابات والتصاريح المرتبط به، هي انتهاك من جانب إسرائيل بالتزاماتها التي نص عليها القانون الدولي.⁵⁰ ودعت محكمة العدل الدولية إسرائيل إلى: وقف بناء الجدار، بما في ذلك في القدس الشرقية

تواصل انخفاض عدد الفلسطينيين الذين يعيشون في المناطق المغلقة

إنّ تخصيص «منطقة تماس» في شمال الضفة الغربية عام 2003 أثر كذلك على الفلسطينيين الذين يعيشون في المناطق المغلقة ما بين الجدار والخط الأخضر، حيث أصبح يُطلب ممن تزيد أعمارهم عن 16 عاماً التقدم بطلب للحصول على تصريح «إقامة دائمة» لمواصلة العيش في منازلهم. ونظراً لأنّ معظم مراكز الخدمات تقع على الجانب «الفلسطيني» من الجدار يجب على السكان اجتياز حواجز الجدار من أجل الوصول إلى المستشفيات والمراكز الصحية، والمدارس وأماكن العمل.⁵⁴ وقد يحتاج الأقارب ومقدمي الخدمات الذين يعيشون خارج «المناطق المغلقة» إلى الحصول على تصاريح زيارة للوصول إلى هذه التجمعات السكانية.⁵⁵

وأدت التحويلات في مسار الجدار خلال السنوات الماضية إلى «إعادة وصل» عدد من مجتمعات «منطقة التماس» ببقية الضفة الغربية. تجري حالياً في مجمع خربة جبارة (300 شخص تقريباً) في محافظة طولكرم أعمال تصحيح لمسار

عام 2011 تمّ تقييد الوصول إلى الأراضي في منطقة بدو بصورة صارمة بسبب خلاف ما بين مكتب التنسيق والارتباط الإسرائيلي والمزارعين حول فرض «تقويم موسمي» يحدد عدد أيام الوصول المطلوبة وفق المحصول ومساحة الأرض.⁵³

يتمّ توجيه الفلسطينيين الراغبين بالوصول إلى الأراضي الواقعة في المنطقة المغلقة بين الجدار والخط الأخضر عبر نقاط عبور رسمية، غالباً ما تكون بوابات مخصصة لحملة هذه التصاريح أو وفق قائمة تنسيقية. وحالياً توجد 66 بوابة تفتح بصورة يومية أو موسمية أو أسبوعية. ولا تُفتح غالبية هذه البوابات سوى أثناء موسم قطف الزيتون وغالباً ما تفتح لفترات محدودة خلال النهار. وبالرغم من أن إطالة أوقات فتح هذه البوابات خلال موسم قطف الزيتون إلا أنّ هذا الوقت غير كافٍ ولا يتيح للمزارعين إتمام نشاطاتهم الزراعية الممتدة طوال السنة كالحراثة والتسميد ورش المبيدات والتعشيب. وكما ورد في تقرير مكتب تنسيق الشؤون الإنسانية حول الجدار، فإنّ منح عدد محدود من هذه التصاريح إلى جانب فتح بوابات الجدار لفترات محدودة قلّص النشاطات الزراعية وقوَّض سبل العيش الزراعية في أنحاء الضفة الغربية.



جيب أبو اقببطة: إعاقة الوصول إلى المدرسة

يعيش حوالي 100 شخص في تجمع أبو اقببطة في "منطقة التماس" في جنوبي الخليل، ومنذ أوائل عام 2009 أصبح لزاما عليهم الحصول على تصاريح لمواصلة العيش في منازلهم. وللوصول إلى المدرسة في بلدة امنيزل القريبة على الجانب الآخر من الجدار، يضطر حوالي 20-15 طفل يعيشون في هذا التجمع لأن يسيروا مسافة كيلومترين (في كل اتجاه) كل يوم عبر حاجز بيت مرتين في اليوم. وحتى يُسمح لهم بالمرور عبر الحاجز، يجب أن يبرزوا شهادات ميلادهم ويمروا من خلال جهاز الكشف عن المعادن، ويفتش أفراد الحاجز حقائبهم المدرسية. إن إجراءات التفتيش الصارمة في هذا الحاجز هي مصدر لانعدام الأمن، وتؤدي إلى تأخير متكرر، وكلا الأمرين أثرا على رفاهية الأطفال النفسية وإنجازهم المدرسي كما تفيد المصادر.

الجدار، نتيجة قرار أصدرته محكمة العدل العليا الإسرائيلية في أعقاب التماس قدمه السكان يطلبون فيه تفكيك الجدار الذي يفصل القرية عن بقية الضفة الغربية. وبالرغم من أنّ تحويل مسار الجدار أدى إلى «تحرير» المجتمع من «الحبس البيروقراطي والاجتماعي إلا أنّ بناء مقاطع جديدة من الجدار أدت إلى مصادرة الأراضي وتجريف 587 دونم من الأراضي الزراعية التي تعود لخمسين عائلة من قرية فرعون المجاورة.⁵⁶

إجمالاً، وعلى الرغم من توسيع "منطقة التماس" جنوباً، انخفض عدد السكان الذين يعيشون في المناطق المغلقة وراء الجدار من حوالي 10,000 عام 2003 إلى 6,500 نسمة⁵⁷. ومع ذلك، إذا ما تمّ إكمال بناء الجدار كما هو مخطط له فإنّ ما يقرب من 25,000 فلسطيني من الضفة الغربية سيعيشون ما بين الجدار والخط الأخضر، بالإضافة إلى معظم سكان القدس الشرقية الفلسطينيين الذين يبلغ عددهم 270,000. وتوجد الغالبية العظمى من هؤلاء السكان في محافظة بيت لحم، حيث سيتم عزل تسعة مجتمعات قروية يبلغ عدد سكانها ما يقرب من 22,000 شخص من المركز الحضري بواسطة مسار الجدار حول كتلة غوش عتصيون الاستيطانية.

البضائع من وإلى «منطقة التماس» - مقيدة بشكل كبير

إن حركة البضائع من وإلى التجمعات الواقعة في المنطقة المغلقة خلف الجدار (في «منطقة التماس») مراقبة ومقيدة بشكل صارم، سواء كانت للاستخدام التجاري أو للاستهلاك الشخصي. تعتمد المحلات التجارية في قرى برطعة الشرقية (5,000 نسمة)، وخربة جبارة (300 نسمة)، على سبيل المثال، على عدد محدود من الشاحنات المسجلة مسبقاً (42 شاحنة لبرطعة و 20 لجبارة) التي تستطيع جلب أنواع وكميات محدودة من السلع التجارية من الموردين في الضفة الغربية. يمكن لكل شاحنة أن تحمل منصتي نقل فقط من السلع لا يتجاوز ارتفاعها 1.2 متراً. لا يُسمح بإدخال مواد البناء من الضفة الغربية في "منطقة التماس". في حين أن السكان يمكنهم أن يطلبوا البضائع من إسرائيل، التي هي عادة أعلى بكثير، فهم أنفسهم لا يُسمح لهم بالدخول إلى إسرائيل حيث أن تصريح "مقيم دائم" الخاص بهم صالح لـ "منطقة التماس" فقط. وعند الحواجز الواقعة على الجدار لا بد من تفرغ البضائع من الشاحنات للتفتيش، وهذا إجراء يستغرق أكثر من ساعة وغالباً ما يؤدي إلى الإضرار بالبضائع. ويتطلب خروج البضائع التجارية من "منطقة التماس" إلى باقي الضفة الغربية تنسيقاً مسبقاً. عندما لا يتم منح هذا التنسيق، يجب أن تستخدم شاحنات الحواجز التجارية العادية، مما يزيد تكاليف المعاملات والشحن لعدة أضعاف. وكمية البضاعة التي يمكن للأفراد أن يجلبوها للاستهلاك الشخصي أيضاً تخضع لنظم وقيود صارمة.

الفلسطينيون. ويعود ذلك إلى أنّ هنالك الكثير من المزارعين الآخرين الذين يملكون أراضٍ بالقرب من المستوطنات التي لا يُطبّق فيها نظام تنسيق للوصول، إما لأنّ المنطقة لم تُسيّج، أو لأنّ عنف المستوطنين فيها لا يعتبر منهجياً. وفي العديد من الحالات تنبع القيود من قيود أخرى مفروضة على الوصول يطبقها الجيش لحماية المستوطنات (أنظر مربع حالة الخضر).

خلال الفترتين اللتين شملهما التقريران السابقان قدمت منظمة حقوق الإنسان الإسرائيلية "يش دين" إلى جانب السكان الفلسطينيين المتضررين ست التماسات لمحكمة العدل العليا الإسرائيلية تعترض فيها على انعدام فرض السلطات الإسرائيلية القانون على المستوطنين الإسرائيليين الذين سيّجوا بصورة غير قانونية أراضٍ فلسطينية خاصة. وفي ردّ قدمه للمحكمة في نيسان/أبريل 2010 طلب محامي الدولة تأجيل أي نقاش في التماسات إلى حين انتهاء الفحص الشامل لظاهرة التسييج غير القانوني الذي تجريه الإدارة المدنية الإسرائيلية. وما زال هذا الفحص جارياً وما زالت التماسات معلّقة.⁶⁰

وبالتالي ما زال الوصول إلى الأراضي خلال أوقات أخرى من السنة مقيدا نظرا لخطر التعرّض لعنف المستوطنين. لكن هذا النظام لا يضع فقط على المزارعين الفلسطينيين عبء التكيّف مع القيود الإسرائيلية المفروضة على الوصول بدلاً من المستوطنين الذين ينفذون أعمال العنف، بل إنه أثبت كذلك أنه إجراء غير فعال في منع الهجمات التي تتعرض لها الممتلكات، والتي تقع معظمها خارج إطار الفترة الزمنية المخصصة لحماية المزارعين الفلسطينيين. وخلال موسم الزيتون الماضي أحرق أو اقتلع ما يزيد عن 3,700 شجرة زيتون أو دمرت المواد الكيميائية أو خُربت بطريقة أخرى.

ووفقا لمعلومات جمعها مكتب تنسيق الشؤون الإنسانية من مختلف مكاتب الارتباط الإسرائيلية والفلسطينية، يُطبّق حاليا نظام «التنسيق المسبق» للوصول إلى الأراضي الواقعة داخل أو بجوار 55 مستوطنة إسرائيلية وبؤرة استيطانية على مزارعين يعيشون في 90 مجمعاً وقرية فلسطينية.

غير أنّ هذه الأرقام أبعد من أن تعكس النطاق الكامل لظاهرة القيود المفروضة على الوصول التي يواجهها المزارعون

الخضر: قيود على الوصول وتقلص المكان

تضم المنطقة التاريخية من الخضر، وهي بلدة يبلغ عدد سكانها 11,000 مواطن وتقع في منطقة بيت لحم، 21,900 دونما. ومنذ عام 1967، صادرت السلطات الإسرائيلية ربع هذه المساحة تقريبا وخُصّصت لبناء وتوسيع كتلة مستوطنات غوش عتصيون. تقع معظم الأراضي التي يزرعها سكان الخضر حاليا إلى الغرب من البلدة في منطقة سيتم فصلها ماديا عن المنطقة السكنية في حال تم إنهاء الجدار كما هو مخطط له. إضافة إلى ذلك، إذا تم نسخ نظام الجدار الذي طُبّق في أماكن أخرى هنا، سوف تُعلن المنطقة أيضا «منطقة عسكرية مغلقة» وسيقتصر المرور على حملة التصاريح. وبالرغم من أن بناء الجدار في هذه المنطقة توقف في السنوات الأخيرة، إلا أن وصول المزارعين قد تدهور تدريجيا.

في نيسان/أبريل 2011، أجرى مكتب تنسيق الشؤون الإنسانية مقابلات مع ثلاث عائلات تقوم بزراعة الأرض في المنطقة التي تعرف باسم خلة الفحم، والتي تضم نحو 400 دونم من كروم العنب وبساتين الزيتون. المنطقة مُحاطة بشوارع 60 من الشرق، ومستوطنات غوش عتصيون من الجهات الأخرى. وذكر المزارعون أن سبل معيشتهم الزراعية قوّضت تدريجيا في السنوات الأخيرة بسبب سلسلة من الإجراءات الإسرائيلية، وتشمل:

- إغلاق الطريقتين الترابيتين الرئيسيتين المؤديان إلى المنطقة مما اضطر المزارعين لاستخدام الطريق البديل الأطول الذي اضطرّوا لفتحه على نفقتهم الخاصة؛
- منع الوصول إلى المنطقة خلال الأعياد اليهودية على يد حراس مسلحين من مستوطنة إلعازر المتاخمة؛
- إعلان الإدارة المدنية الإسرائيلية مؤخرًا الذي تمّ بموجبه إغلاق قطعة الأرض في المنطقة لغرض "منع الاحتكاك" مع مستوطنين يدعون ملكيتهم للأرض؛
- هدم ثلاثة آبار للمياه تُستخدم لأغراض الري بسبب عدم وجود تراخيص بناء.

الخاتمة والتوصيات

في تشرين الثاني/نوفمبر 2009 عن تجميد جزئي مدته 10 أشهر للبناء الجديد في المستوطنات، باستثناء القدس الشرقية، فقد شهدت بداية عام 2010 انخفاضاً في بناء وحدات سكنية جديدة مقارنة بالعام السابق. بالرغم من ذلك، استؤنف توسيع المستوطنات بوتيرة سريعة منذ انتهاء فترة التجميد في أيلول/سبتمبر 2010.

بوصفها القوة المحتلة تعتبر إسرائيل مسؤولة عن ضمان تلبية الاحتياجات الإنسانية للمواطنين الواقعيين تحت احتلالها، وأن باستطاعة هؤلاء أن يمارسوا حقوقهم الإنسانية.⁶¹ وبالرغم من أنه يُسمح بتقييد الحق في حرية التنقل لتلبية احتياجات أمنية مشروعة، إلا أنه لا يمكن فعل ذلك إلا «بأقل درجة تحتمها الضرورة»، ويجب أن لا تتضمن تمييزاً محظوراً ويجب أن تكون منسجمة مع الالتزامات القانونية الأخرى للدولة.⁶² وفي حالة القيود التي تفرضها إسرائيل على الضفة الغربية، فإنه نظراً لعدم شرعية المستوطنات وفقاً للقانون الدولي، وعلاقة المستوطنات الوثيقة بنظام القيود المفروضة على التنقل، فإن مشروعية هذا النظام هي محل شك.

ويجب على إسرائيل، من أجل تخفيف الأذى الواقع على الأشخاص المتضررين بسبب ضعف إمكانيات الوصول إلى الخدمات ومصادر كسب الرزق ومن أجل الامتثال لتعهداتها بموجب القانون الدولي، أن تبطل العمل بنظام القيود المفروضة على التنقل. وبالرغم من أن إزالة بعض معيقات الحركة في السنوات الأخيرة يعتبر خطوة في الاتجاه الصحيح، ما زال هناك حاجة لفعل المزيد من أجل تحقيق تقدّم ملموس. ويجب أن تتضمن الخطوات الإضافية إزالة جميع معيقات الحركة التي تغلق المسالك الرئيسية المؤدية إلى البلدات والمدن، وإبطال نظام التصاريح المتصل بالجدار، وفتح «المناطق العسكرية المغلقة» أمام حركة الفلسطينيين واستخدامهم للأراضي، ورفع القيود المفروضة على الوصول إلى وادي الأردن وداخل البلدة القديمة في مدينة الخليل، والتجميد الدائم لجميع النشاطات الاستيطانية.

وبالرغم من أن المسؤولية الرئيسية في تحسين الوضع الحالي تقع على إسرائيل، إلا أن الدول الأطراف تتشارك في المسؤولية عن ضمان احترام القانون الدولي في الأراضي الفلسطينية المحتلة. وتعتبر الجهود التي تبذلها الدول الأطراف جهوداً حيوية لضمان احترام القانون الدولي الإنساني وخفض الآثار الإنسانية.

طبقت معظم معيقات التنقل التي يتناولها هذا التقرير خلال السنوات الأربع التي أعقبت اندلاع الانتفاضة الثانية في أيلول/سبتمبر 2000. وقد برزت السلطات الإسرائيلية ذلك بالقول إنها تدابير مؤقتة لاحتواء عنف الفلسطينيين ضد الجنود والمواطنين الإسرائيليين. وبالرغم من ذلك بقيت معظم هذه التدابير سارية المفعول وأدت إلى إعاقة وصول المواطنين الفلسطينيين إلى أماكن العمل والخدمات الأساسية، بما فيها الصحة والتعليم والمياه. ونتيجة لجميع أنواع معيقات التنقل هذه، يوجد حالياً ما يقرب من 70 بلدة ومجمعاً يضطر سكانها البالغ عددهم أكثر من 200,000 نسمة إلى سلوك طرق التفافية يبلغ طولها مثلين إلى خمسة أمثال طول الطرق المباشرة المؤدية إلى أقرب المدن إليها. وذلك بالرغم من انتهاء الانتفاضة الثانية منذ سنوات عديدة، وبالرغم من أن جميع المنظمات الفلسطينية الناشطة في الضفة الغربية نبذت العنف فعلياً وأصبحت قوات الأمن التابعة للسلطة الفلسطينية لها علاقات أمنية وثيقة مع القوات الأمنية الإسرائيلية.

لا يعني ما ذكر أعلاه أن الوضع بقي كما هو عليه دون تغيير. فبالرغم من تسجيل عدد قليل جداً من التسهيلات خلال الفترة التي شملها التقرير فقد تحسّنت قدرة الفلسطينيين على التنقل ما بين المراكز الحضرية (باستثناء القدس الشرقية) بصورة كبيرة مقارنة بالسنوات الثلاث السابقة. ولكن بدلا من العودة للعمل بالقيود التي كانت سائدة قبل الانتفاضة الثانية فقد تمّ تعقيد هذه القيود بصورة أكبر. وبأتي ذلك نظراً للظهور التدريجي لشبكة من الشوارع الفرعية (الأنفاق، والممرات الأرضية، والطرق التحت أرضية)، التي «تعوض» فقدان أو تقلص إمكانيات الفلسطينيين للوصول إلى شبكة الشوارع الرئيسية. لكن بالرغم من الانفراج المؤقت الذي توفّره هذه الشبكة للمواطنين المتضررين، إلا أنها تُرسخ في الوقت ذاته استثناء الفلسطينيين من الاستفادة من شبكة الشوارع الرئيسية، وتساهم في تجزئة الضفة الغربية.

وفي الوقت ذاته أصبحت بعض الطرق الرئيسية، إلى جانب موارد كبيرة من الأراضي التي أصبحت محظورة على الفلسطينيين، تستخدم بصورة أكبر لخدمة المستوطنات المقامة في أنحاء الضفة الغربية: للأمن والرفاه والتواصل مع إسرائيل. وبالرغم من أن المستوطنات الإسرائيلية تعتبر غير قانونية بموجب القانون الإنساني الدولي، فقد استمر تكاثر عدد سكان المستوطنات بحيث تجاوز نصف مليون مستوطن تقريباً في عام 2010؛ ونتيجة الإعلان الحكومة الإسرائيلية

الملحق الأول:

حراسة أمنية خاصة). يفحص أفراد الأمن عادة وثائق الأشخاص الذين يعبرون حاجز التفتيش ويفتشون 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 تُصنّب البنية التحتية في الحاجز المأهول جزئياً 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 متراً عن بعضها البعض، وتُغلق 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 ثمّ 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 جدار ترابي متواصل، أو سياج أو حاجز إسمنتي يوضع على طول جانب الطريق. ولكي يُصنّف 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 المشاة ويحول دون الخروج عن الطريق أو الدخول إليها وكذلك يمنع قطعها مرورا إلى الجانب الآخر.

الجدران الترابية: هي موانع على جانب الطريق كما هي معرفة أعلاه وتتألف من عدة تلال ترابية.

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 المهمة 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 كلّ فريق مجهزاً بوحدة نظام تحديد المواقع الجغرافية (GPS) وكاميرا تصوير.

في كلّ مرة يتمّ فيها تحديد أحد المعيقات المهمة، يُسجّل الفريق موقعه باستخدام وحدة نظام تحديد المواقع الجغرافية، ويلتقطون صورة له من أجل رسم الخريطة المستقبلية. ومن ثمّ يُصنّف معيق الحركة طبقا لتعريفات محددة مسبقا 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 ثمّ 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 المواقع الجغرافية على أساس قوائم منسدة من أجل تقليص نسبة الخطأ.

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، فتحسب على أساس أنها معيق حركة واحد.

ويتم تنزيل ملفات نظام تحديد المواقع الجغرافية يوميا 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 يُفّدها مكتب تنسيق الشؤون الإنسانية في الأراضي الفلسطينية المحتلة شاملة، إلا أنها ليست بالضرورة مفصلة، نظرا 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.

التعريفات

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

الملحق الثاني: القرى والمجمعات التي أُجبرت على استخدام طرق فرعية*

المحافظة	القرية	عدد السكان	معيق الحركة الرئيسي	المسافة الإضافية المطلوبة للوصول إلى المدينة الرئيسية/الشارع الرئيسي (بالكيلومترات)
طوباس	مكحول	120	خنادق وجدران ترابية على شارع 578	20
	الحدادية	230		20
	خربة سمرا	50		17
رام الله	عين سينيا	766	تلال ترابية على شارع 465	6
	برقة	2,251	متاريس طرق + حواجز إلى رام الله	13
	دير دبان	5,657	تلال ترابية و متاريس طرق على شارع 60 وحاجز إلى رام الله	11
	بيتين	2,308	تلال ترابية على شارع 60 ورام الله + متاريس طرق	12
	عين يبرود	3,230	تلال ترابية و متاريس طرق على شارع 60 ورام الله	5
	كفر مالك	3,002	تل ترابي على شارع 458	12
	خريثا المصباح	5,613	متاريس طرق، وحواجز طرق على شارع 443 وحاجز بيتونيا	
	الطيبة	1,463		7
	النبي صمويل	275		20
	الخلايلة	750		20
القدس	بيت حنينا البلد	1,143	الجدار (التفافي القدس)	13
	الجديرة	2,428		8
	الجيب	4,503		8
	بير نبالا	5,140		8
	قرية قلنديا	1,258		8
	بدو	7,253		20
	بيت سوريك	4,147		20
	بيت اجزا	745		20
	بيت دقو	1,730		20
	القببية	3,384		20
	خرايب أم لحم	387		20
	قطنة	6,890		20
	بيت عنان	4,247		20
	العيزرية	18,785		16
	السواحة الشرقية	6,188		16
	أبو ديس	11,504		16
	حزما	6,691		9
بيت لحم	وادي رحال	1,563	حاجز على مدخل مستوطنة افرات + الجدار	20
	وادي النيص	850		20

* وتشمل القرى والمجمعات السكانية التي يجب على سكانها أن يسلكوا طرق التفافية يبلغ طولها على الأقل مثلي المسافة الاعتيادية للوصول باستخدام الطريق التاريخي المعتاد إلى أقرب مدينة أو مركز خدمات.

7-4	تل ترابي على شارع 60	1,291	قلقيس	الخليل
	متراس طرق على شارع 60	2,023	بيت اينون	
10		7,353	مخيم الفوار	
10		2,155	حدب الفوار	
10		803	وادي الشاجنة	
10	متراس طرق على الشارع الرئيسي الجنوبي المؤدي للخليل	301	دير رازح	
10		100	خربة بيسام	
10		1,557	كرمة	
10		150	خلة العربي	
10		2,433	بيت عمره	
7	تل ترابي على شارع 557	1,932	رامين	طولكرم
14	بوابة طرق على الشارع الرئيسي لعزبة شوفا وطولكرم	2,347	شوفا	
14	بوابة طريق مغلقة على الشارع الرئيس المؤدي لنابلس	3,188	كفر قدوم	قلقيية
20	الشارع الرئيسي المؤدي إلى نابلس محظور بواسطة أمر عسكري	8,873	عقربة	نابلس
20	الشارع الرئيسي المؤدي إلى نابلس محظور بواسطة أمر عسكري	110	يانون	
15	حاجز بالقرب من مستوطنة أرييل (مفتوح جزئياً للحافلات المصرح لها)	3,376	حارس	سلفيت
15		3,523	كفل حارس	
15		1,240	قرى	
15		3,420	دير استيا	
9		2,161	ماردا	
15		4,123	قراوة بني حسن	
15		2,743	سرتا	
15		8,747	بديا	
15		2,173	مسحه	
15		5,157	الزاوية	
16		2,019	رفات	
10		متراس طرق على الشارع الشمالي المؤدي لأريحا	768	
10	1,526		الزبيدات	
10	218		مرج الغزال	
10	3,987		الجفتلك	
10	1,157		فصايل	
9	51		وادي القلط	
16	تل ترابي على الشارع لرئيسي المؤدي لأريحا	106	دير القلط	
		195,662	المجموع	

1. استثنى من الأعداد في كلا العامين ما يقرب من 100 معيق حركة نشرت في أنحاء المنطقة التي تسيطر عليها إسرائيل في مدينة الخليل.
 2. لتفاصيل أوفى حول جميع القرى المتضررة أنظر الملحق 2.
 3. بعد شهر على تقلده منصب قائد المنطقة الوسطى في الجيش الإسرائيلي قيّم الميجر جنرال مزراحي أداء قوات الأمن الفلسطينية في الضفة الغربية بأنه "ممتاز". وأفاد مزراحي "نحن نوفر مستوى مرتفعاً من الأمن في يهودا والسامرة ويعود الفضل في ذلك إلى جيش الدفاع الإسرائيلي وجهاز الأمن العام ولكن يعود الفضل فيها أيضاً للفلسطينيين ويقدر أن 45-55 بالمائة من النتائج هي "بفضلهم". أنظر، بن كاسيت، "مزراحي يتعرض لصدمة"، معاريف، 12 آذار/مارس 2010.
 4. للإطلاع على الأسلوب المستخدم في المسح وتعريف الأنواع المختلفة من معيقات الطرق أنظر الملحق 1.
 5. لمزيد من التفاصيل حول التطورات المتعلقة بالجدار والبوابات الزراعية أنظر القسم 7 في هذا التقرير.
 6. لمزيد من التفاصيل حول التطورات المتعلقة القيود المفروضة على الوصول وأثرها على المنطقة التي تسيطر عليها إسرائيل في مدينة الخليل أنظر القسم 4 في هذا التقرير.
 7. الحواجز التي تتحكم بالوصول إلى القدس من المجمعات التي يعزلها الجدار عن باقي المدينة ومصنفة بـ"مجتمعات معزولة".
 8. للإطلاع على موجز حول هذه التسهيلات أنظر تقرير مكتب تنسيق الشؤون الإنسانية، تطورات التنقل والوصول في الضفة الغربية، حزيران/يونيو 2009، وحزيران/يونيو 2010.
 9. بنيت بعض هذه الأنفاق والممرات تحت الأرضية خلال السنوات الأخيرة على يد السلطات الإسرائيلية للتعويض عن فقدان الوصول عبر طرق رئيسية أغلقها الجدار وأطلق عليها اسم شبكة شوارع "شريان الحياة". للإطلاع على نقاش حول أثر هذه الطرق أنظر تقرير مكتب الشؤون الإنسانية، تطورات التنقل والوصول، حزيران/يونيو 2010.
 10. من بين التبريرات المتكررة للإبقاء على إغلاق بعض الطرق الرئيسية المؤدية إلى البلدات والقرى الفلسطينية الذي ذكره الجيش الإسرائيلي خلال الاجتماعات التي عقدت مع مكتب تنسيق الشؤون الإنسانية هو أنه في حال فتح هذه الطرق فقد تستخدم "كطرق للفرار" لمرتكبي الهجمات ضد المستوطنات القريبة أو ضد الإسرائيليين المسافرين على طول الطرق المجاورة.
 11. لأمثلة إضافية ونقاشات أكثر لهذه الظاهرة انظر مكتب تنسيق الشؤون الإنسانية، تحديث معلومات حول الحركة والممرات في الضفة الغربية، حزيران/يونيو 2010.
 12. لإدارة المدنية، التقرير المتقدم حول تحسينات قطاع المواصلات، شباط/فبراير 2011.
 13. يمر هذا الطريق البديل في منطة بناء في يبرود، ودورا القرع، ومخيم الجلزون، وسُردا، ومن ثم رام الله.
 14. تمتلك نابلس أعلى تركيز تجاري في الضفة الغربية مقارنة بباقي المحافظات؛ ويقع ثلث المشاريع التجارية الـ 42,884
15. تم فتح هذا الطريق، على الرغم من ذلك، خلال جزء من فترة التقرير، في أعقاب إغلاق حاجز حوارة لإنجاز أعمال تطوير.
 16. بعد اندلاع الانتفاضة الثانية في عام 2000 بوقت قصير، أصبح حاجز حوارة واحداً من أكثر الحواجز إشكالية في الضفة الغربية، منضوياً على عدد من القيود والمحددات، والتأخير الطويل، ومستويات عالية من الاحتكاك. منذ يوليو/حزيران 2009، مع هذا، تقوم القوات الإسرائيلية بأعمال فحص وتفتيش عشوائية للسيارات الداخلة والخارجة من وإلى المدينة، مع استمرار حركة مرور السيارات والناس بلا تأخير عموماً.
 17. ويجب على معظم قرى الجزء الشمالي من محافظة نابلس المرور من حاجز كامل التعزيز (تفوح) قبل أن يتمكنوا من الوصول إلى ذلك المدخل، حيث يتم القيام بفحص حركة المرور المتجهة جنوباً بانتظام.
 18. تتضمن الخدمات الصحية المتقدمة مركز طوارئ، ومختبر وعيادات متخصصة. هناك فرع واحد فقط لجامعة القدس المفتوحة في المحافظة، وهو في مدينة سلفيت، إضافة إلى كلية الصناعة والتجارة.
 19. قلنديا (شمال)، والزيتون (شرق)، وجيلو (جنوب). ولا يُسمح سوى لموظفي وكالات الأمم المتحدة والمنظمات الدولية و، مؤخراً، الأطباء بالعبور عبر أي حاجز. وحتى هذا التاريخ لا يُسمح بالوصول عبر حاجز مخيم شعفاط لحاملي التصاريح إلا إذا كانوا من سكان عناتا أو مخيم شعفاط. ومن المخطط بعد إتمام بناء الجدار بالقرب من مخيم شعفاط وتوسيع الحاجز أن يعمل هذا الحاجز مثل الحواجز المذكورة أعلاه التي خصصتها السلطات الإسرائيلية للوصول إلى القدس الشرقية المحتلة.
 20. أنظر مكتب تنسيق الشؤون الإنسانية، القدس الشرقية، مخاوف إنسانية رئيسية، آذار/مارس 2011.
 21. بلغت نسبة المرضى الفلسطينيين حملة بطاقة هوية الضفة الغربية الذين تلقوا علاج في مستشفيات القدس الشرقية 64 بالمائة، والمرضى المحولين من غزة 2 بالمائة أيضاً. (منظمة الصحة العالمية في الأراضي الفلسطينية المحتلة، تحويلات مرضى غزة، «2011. وتشغل وكالة غوث وتشغيل اللاجئين، الأنروا، مركزاً صحياً كبيراً داخل البلدة القديمة في القدس وتحتفظ بـ 40 سريراً في مستشفى أوجوستا فكتوريا للمرضى اللاجئين من باقي الضفة الغربية وقطاع غزة.
 22. يمكن لذوي الأمراض المزمنة أن يتلقوا تصاريح طويلة الأمد لكل الفترة التي تلزم للعلاج إذا تقدم المستشفى بطلبات لمثل هذه التصاريح. ووفقاً للإدارة المدنية الإسرائيلية، تم إصدار حوالي 150,000 تصريح لمرضى من الضفة الغربية، ولمرافقهم وزائريهم، للمستشفيات في القدس الشرقية في عام 2010. وتم إصدار 25,000 تصريح آخر لمرضى من الضفة الغربية، ولمرافقهم وزائريهم لمستشفيات في إسرائيل.

23. وفقاً للإدارة المدنية الإسرائيلية، كان هنالك 550 حالة سمح فيها لسيارات الإسعاف الفلسطينية بالدخول إلى القدس الشرقية بدون تنسيق مسبق في عام 2010.

24. أنظر المقابلة التي أجريت مع الدكتور توفيق ناصر في تقرير مكتب تنسيق الشؤون الإنسانية، القدس الشرقية، مخاوف إنسانية رئيسية، آذار/مارس 2011، ص 110.

25. في سياق البروتوكول الذي تمّ توقيعه عام 1997 ما بين إسرائيل ومنظمة التحرير الفلسطينية سلمت السلطات الإسرائيلية الإدارة المباشرة والسيطرة على نحو 80 بالمائة من مدينة الخليل المعروفة بمنطقة (H1) إلى السلطة الفلسطينية.

26. وتتضمن هذه المستوطنات: تل ارميدة، وبيت هداسا، وأفراهام أفينو، وجفعات هئفوت. لم يُعلن العدد الدقيق للمستوطنين في وسط مدينة الخليل. إضافة إلى أنّ العدد غير مستقر، لأن العديد من المقيمين في المستوطنة هم من طلاب المدارس الدينية أو الزوار الأجانب.

27. انظر بتسيلم وجمعية الحقوق المدنية في إسرائيل، مدينة الأشباح، سياسة الفصل الإسرائيلية والإخلاء القسري للفلسطينيين من مركز الخليل، مايو/أيار 2007.

28. انظر، مدينة الأشباح، مصدر سابق

29. حصل مكتب تنسيق الشؤون الإنسانية (أوتشا) على هذه المعلومات من دائرة المياه في بلدية الخليل.

30. انظر، مدينة الأشباح، صفحة 27

31. خاضع للتنسيق الأمني المسبق، يُسمح للمعلمين بالمرور من جانب فاحصات المعادن، لكن تحدث المشاكل في تنفيذ هذا الترتيب باستمرار.

32. رسالة من هاريل ويندبرغ، مستشار قانوني في الجيش الإسرائيلي، مختص بشؤون الضفة الغربية، لنشاي نينسان، من مكتب المدعي العام، 31 يناير/ كانون ثاني 2007، موثق في مدينة الأشباح.

33. لجنة القضاء على التمييز العنصري، الملاحظات الختامية ، نظر إسرائيل في التقارير المقدمة من الدول الأطراف (الدورة السبعين، 2007) CERD/C/ISR/CO/13

34. يؤدي هذا الطريق إلى كافة أقسام وادي الأردن الشمالية، وكذلك إلى القسم الجنوبي على طول ساحل البحر الميت. يتم التحكم في بعض الأحيان بإمكانية الوصول إلى الطريق الأنف ذكره، إلا أنها غير ممنوعة عموماً من قبل الجنود الذين يشغلون حاجز البحر الميت الجزئي.

35. المتحدث باسم الجيش الإسرائيلي، استنتاجات التحقيق في هجمات معبر بقعوت، 25 يناير/ كانون ثاني 2011.

36. المصدر ذاته.

37. لمزيد من المعلومات فيما يتعلق بآليات مصادرة الأراضي، أنظر بتسيلم، التجريد والاستغلال - سياسة إسرائيل في غور الأردن وشمال البحر الميت، أيار/ مايو 2011

38. ويستثني هذا الأمر المناطق الواقعة داخل مجلس المستوطنات الإقليمي (ولكن خارج الحدود البلدية)

39. تم الإعلان عن تلك الأراضي وفقاً للأمر الخاص بالأحكام الأمنية

40. البنك الدولي، أسس الدولة الفلسطينية المستقبلية: النمو المستدام والمؤسسات، تقرير الرصد الاقتصادي للجنة الاتصال المخصصة (21 سبتمبر/ أيلول 2010)، 15.

41. تم جمع المعلومات عبر نقاش مجموعة تركيز مكونة من ممثلين وقادة مجتمعيين، تم إجراؤه في أيار/ مايو 2011. بالإضافة إلى السكان الدائمين هناك 50-70 شخصاً إضافياً يتم اعتبارهم سكاناً موسميين.

42. ويذهب النصف الآخر لمدارس تقع إلى شرق الحاجزين، خصوصاً في قرى عين البيضاء، وفرش بيت دجن.

43. بموجب الاتفاق المرحلي الموقع ما بين إسرائيل ومنظمة التحرير الفلسطينية عام 1995، يجب أن تصادق لجنة المياه الإسرائيلية الفلسطينية المشتركة على أي مشروع متعلق بالمياه والصرف الصحي ينفذ في الضفة الغربية. وإذا ما كان المشروع يقع في منطقة تقع برمتها أو جزءاً منها في المنطقة (ج)، فيجب أن توافق عليه الإدارة المدنية الإسرائيلية أيضاً. لمزيد من التفاصيل حول عمل هذه الآليات أنظر تقرير البنك الدولي، تقييم القيود المفروضة على تطوير قطاع المياه الفلسطيني، 2009.

44. يقع الموقع المقترح على بعد 700 متر فحسب من الحدادية، و 3 كلم من مكحول، و 5 كلم من سمرا و 8 كلم من حمصه. وهذا في المعدل يعتبر أقل من ثلث متوسط المسافة عن عين شبلي.

45. وكالة غوث وتشغيل اللاجئين الفلسطينيين (الأونروا)، وبرنامج الأغذية العالمي، واليونيسيف، تقييم الأمن الغذائي والتغذية، شباط/فبراير 2010.

46. في عام 2007، أمرت محكمة العدل العليا الإسرائيلية الدولة بتفكيك وتعديل مسار قطاع من الجدار في بلعين لتعيد للقرية أراض كانت مخططة لتوسيع مستوطنة موديعين عيليت. ووجدت محكمة العدل العليا، في أيار/مايو ومرة أخرى في كانون الأول/ ديسمبر 2008، أن المسارات البديلة التي اقترحتها الدولة لا تلتزم بقرار عام 2007. وفي نيسان/أبريل 2008، اقترحت الدولة مساراً بديلاً ثالثاً أعاد 607 دونم من الأرض التي عزلها المسار الأصلي للجدار إلى القرية. وأصبحت بلعين، منذ عام 2005، مسرحاً لاحتجاجات أسبوعية ضد الجدار يشارك فيها فلسطينيون محليون إلى جانب متعاطفين إسرائيليين ودوليين. وقتل في الاحتجاجات محتجان فلسطينيان وسقطت أعداد لا تحصى من المصابين.

47. صادق مجلس الوزراء الإسرائيلي على أربعة مسارات للجدار في 2003 و 2004 و 2005 و 2006. وقد نشرت خريطة المسار الحالي على الموقع الإلكتروني لوزارة الدفاع في نيسان/أبريل 2006. (انظر في www.seamzone.mod.gov.il). لمقارنة بين مسار الجدار وتعديلاته انظر في صفحة مكتب تنسيق الشؤون الإنسانية في الأراضي الفلسطينية المحتلة، "خمس أعوام على إبداء الرأي الاستشاري لمحكمة العدل الدولية، تموز/يوليو 2009. صفحة 10-11. <http://www.ochaopt.org>

23. وفقاً للإدارة المدنية الإسرائيلية، كان هنالك 550 حالة سمح فيها لسيارات الإسعاف الفلسطينية بالدخول إلى القدس الشرقية بدون تنسيق مسبق في عام 2010.

24. أنظر المقابلة التي أجريت مع الدكتور توفيق ناصر في تقرير مكتب تنسيق الشؤون الإنسانية، القدس الشرقية، مخاوف إنسانية رئيسية، آذار/مارس 2011، ص 110.

25. في سياق البروتوكول الذي تمّ توقيعه عام 1997 ما بين إسرائيل ومنظمة التحرير الفلسطينية سلمت السلطات الإسرائيلية الإدارة المباشرة والسيطرة على نحو 80 بالمائة من مدينة الخليل المعروفة بمنطقة (H1) إلى السلطة الفلسطينية.

26. وتتضمن هذه المستوطنات: تل ارميدة، وبيت هداسا، وأفراهام أفينو، وجفعات هئفوت. لم يُعلن العدد الدقيق للمستوطنين في وسط مدينة الخليل. إضافة إلى أنّ العدد غير مستقر، لأن العديد من المقيمين في المستوطنة هم من طلاب المدارس الدينية أو الزوار الأجانب.

27. انظر بتسيلم وجمعية الحقوق المدنية في إسرائيل، مدينة الأشباح، سياسة الفصل الإسرائيلية والإخلاء القسري للفلسطينيين من مركز الخليل، مايو/أيار 2007.

28. انظر، مدينة الأشباح، مصدر سابق

29. حصل مكتب تنسيق الشؤون الإنسانية (أوتشا) على هذه المعلومات من دائرة المياه في بلدية الخليل.

30. انظر، مدينة الأشباح، صفحة 27

31. خاضع للتنسيق الأمني المسبق، يُسمح للمعلمين بالمرور من جانب فاحصات المعادن، لكن تحدث المشاكل في تنفيذ هذا الترتيب باستمرار.

32. رسالة من هاريل ويندبرغ، مستشار قانوني في الجيش الإسرائيلي، مختص بشؤون الضفة الغربية، لنشاي نينسان، من مكتب المدعي العام، 31 يناير/ كانون ثاني 2007، موثق في مدينة الأشباح.

33. لجنة القضاء على التمييز العنصري، الملاحظات الختامية ، نظر إسرائيل في التقارير المقدمة من الدول الأطراف (الدورة السبعين، 2007) CERD/C/ISR/CO/13

34. يؤدي هذا الطريق إلى كافة أقسام وادي الأردن الشمالية، وكذلك إلى القسم الجنوبي على طول ساحل البحر الميت. يتم التحكم في بعض الأحيان بإمكانية الوصول إلى الطريق الأنف ذكره، إلا أنها غير ممنوعة عموماً من قبل الجنود الذين يشغلون حاجز البحر الميت الجزئي.

35. المتحدث باسم الجيش الإسرائيلي، استنتاجات التحقيق في هجمات معبر بقعوت، 25 يناير/ كانون ثاني 2011.

36. المصدر ذاته.

37. لمزيد من المعلومات فيما يتعلق بآليات مصادرة الأراضي، أنظر بتسيلم، التجريد والاستغلال - سياسة إسرائيل في غور الأردن وشمال البحر الميت، أيار/ مايو 2011

38. ويستثني هذا الأمر المناطق الواقعة داخل مجلس المستوطنات الإقليمي (ولكن خارج الحدود البلدية)

39. تم الإعلان عن تلك الأراضي وفقاً للأمر الخاص بالأحكام الأمنية

54. لمزيد من التفاصيل، أنظر تقرير مكتب تنسيق الشؤون الإنسانية: خمس سنوات بعد الرأي الاستشاري الصادر عن محكمة العدل الدولية، ص. 19-16.

55. إنَّ متطلب "تصاريح الزيارة" للدخول إلى "منطقة التماس" يحظر عادة على الأطباء الدخول لتقديم الرعاية المنزلية، ويمنع سيارات الإسعاف من نقل المرضى والفرق الميدانية التي توفر الخدمات الصحية. وكإجراء وقائي، تغادر النساء الحوامل هذه المناطق قبل شهر من موعد الولادة لتجنب حدوث مشاكل. أنظر تقرير مكتب تنسيق الشؤون الإنسانية ومنظمة الصحة العالمية، مستجدات الجدار: ستة سنوات بعد الرأي الاستشاري الصادر عن محكمة العدل الدولية الخاص بالجدار: أثر الجدار على الصحة، تموز/يوليو 2010.

56. في شباط/فبراير بدأت الإدارة المدنية الإسرائيلية تصر على حصول موظفي الأمم المتحدة الحاملين بطاقت هوية الضفة الغربية على تصاريح للوصول إلى المناطق المعزولة خلف الجدار وبالتالي منع وصول المستفيدين من السكان إلى الخدمات الصحية والاجتماعية التي تقدمها الأمم المتحدة. وقبيل هذا المتطلب كانت وكالات الأمم المتحدة تنسق دخول بعض هؤلاء الموظفين إلى هذه المناطق من خلال إبلاغ مكتب التنسيق والارتباط المعني قبل يوم عبر الهاتف بطلب الوصول. وقد رفع هذا الشرط في حزيران/يونيو وتمكنت وكالات الأمم المتحدة من الدخول إلى مناطق التماس بالتنسيق فحسب وبدون تنسيق في بعض الحالات.

57. أثار تمديد تعيين "منطقة التماس" في شباط/فبراير 2009 على عدد محدود فقط من الناس: عدد قليل من الأماكن بين الجدار والحدود البلدية لمدينة القدس بمجموع للسكان بلغ قرابة 500 شخص وثلاثة أسر (حوالي 100 شخص) في بيت يطير في الخليل في جنوب الضفة الغربية.

58. حركة السلام الآن: تقرير مرحلي: النشاطات الاستيطانية منذ انتهاء فترة التجميد، 20 أيار/مايو 2011. من الممكن بناء ما يقرب من 13,000 وحدة سكنية دون الحاجة إلى لمزيد من المصادقة. وقد استثنى من فترة التجميد السابقة المستوطنات الواقعة في القدس الشرقية.

59. محكمة العدل العليا 9593/04، رشاد مراد وآخرون ضد قائد الجيش الإسرائيلي في يهودا والسامرة.

60. معلومات قدمتها منظمة "يش دين" لمكتب تنسيق الشؤون الإنسانية.

61. بوصفها القوة المحتلة تعتبر إسرائيل مسؤولة عن تطبيق القانون الإنساني الدولي وقانون حقوق الإنسان. لمزيد من المعلومات حول تطبيق هذه الهيئات القانونية أنظر الرأي الاستشاري الصادر عن محكمة العدل الدولية المتعلق بتبعات بناء الجدار في الأراضي الفلسطينية المحتلة، تموز/يوليو 2004.

62. أنظر على سبيل المثال الفقرة 4 و 12(3) من العهد الدولي الخاص بالحقوق المدنية والسياسية.

http://www.ocha-opt_barrier_report_july_2009_english_low_res.pdf لمزيد من المعلومات حول أثر الجدار أنظر الفيلم الوثائقي الصادر عن الأمم المتحدة "آفاق مسدودة" تعليق مؤسس مؤسسة بنك فلويد، روجر والترز على الرابط التالي: <http://www.youtube.com/watch?v=rLqd0z2lrRY>

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

49. في القدس الشرقية، مثلها مثل باقي الضفة الغربية، يُعد موقع المستوطنات الإسرائيلية، بما في ذلك المناطق المخططة للتوسع المستقبلي للمستوطنات، العامل الرئيسي لهذا الانحراف في مسار الجدار عن الخط الأخضر. وقد تمّ ضمّ جميع المستوطنات التي أنشأت داخل الحدود البلدية منذ عام 1967 إلى جانب «القدس» من الجدار. وإذا تم إتمام بناء الجدار كما هو مخطط له، فإنه سيُحيط كذلك بالمستوطنات «الحضرية» المبنية في منطقة القدس الأوسع والواقعة خارج الحدود البلدية ليضمها في جانب «القدس» من الجدار.

50. محكمة العدل الدولية ، الآثار القانونية المترتبة على تشييد جدار على الأراضي الفلسطينية المحتلة، رأي استشاري 9 تموز / يوليو 2004، فقرة 141.

51. مصدر سابق، الفقرة 163.

52. يضع المزارعون أسماءهم في قائمة يتم تجميعها كل أسبوعين، في المتوسط، وذلك عن طريق مكتب التنسيق الإقليمي الفلسطيني، والذي بدوره يقدم قائمة لمكتب التنسيق والارتباط الإقليمي الإسرائيلي للمصادقة عليها. ثم يقدم مكتب التنسيق والارتباط الإقليمي الإسرائيلي قائمة الأسماء المعتمدة لشرطة حرس الحدود التي تتحكم، جنباً إلى جنب مع موظفي البوابات، بمرور المزارعين. تعني هذه الدرجات المتباينة من البيروقراطية التي تنطوي عليها آلية التنسيق في الغالب أن عملية المصادقة على قائمة يمكن أن تستغرق حتى عشرة أيام، حيث تكون البوابات خلال هذه الفترة مغلقة في العادة. أنظر تقرير مكتب تنسيق الشؤون الإنسانية، سبع سنوات على الرأي الاستشاري الصادر عن محكمة العدل الدولية: أثر الجدار في منطقة القدس، تموز/يوليو 2011، ص. 7.

53. وفي الفترة ما بين كانون الثاني/يناير و 1 أيار/مايو 2011 تمّ فتح هذه البوابات لفترة بلغت ستة أيام فحسب: ومؤخراً (22 حزيران/يونيو حتى 5 تموز/يوليو) فتحت بوابات بدو خمسة أيام في الأسبوع ثلاثة مرات في اليوم. بالرغم من ذلك، نتيجة الإغلاق المطول لم يتمكن المزارعون من إتمام أعمال الحراثة، والتقليم، والرش، والبذر وبالتالي تأثرت جودة وكمية محصول الزيتون، والدراق والخوخ والعنب مما زاد من تقويض الوضع الاقتصادي الذي تعاني منه القرية. نتيجة إغلاق البوابة فات مزارعي بدو موسم قطف الزيتون والدراق والخوخ في عامي 2009 و 2010 مما أدى إلى خسارة كبيرة في الدخل بالإضافة إلى تزايد مخاطر التعرض لانعدام الأمن الغذائي.



الأمم المتحدة
مكتب تنسيق الشؤون الإنسانية
الأراضي الفلسطينية المحتلة



هاتف +972 (0) 2 582 9962
فاكس +972 (0) 2 582 5841
ochaopt@un.org

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