

تطورات إمكانية التنقل والوصول في الضفة الغربية حزيران/يونيو 2010



ملخص تنفيذي

لذلك، تحظى شريحة كبيرة من السكان الفلسطينيين بوصول أفضل إلى الخدمات وأماكن العمل والأسواق.

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

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

بالرغم من ذلك لم يطرأ أي تحسّن ملموس على وصول الفلسطينيين إلى مناطق تقع خلف الجدار بما فيها القدس الشرقية، وإلى الأراضي والمجمعات الريفية في غور الأردن. بالإضافة إلى ذلك، ما زالت قدرة الفلسطينيين على استخدام

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

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

وتطوير الأراضي في هذه المناطق، كما في مناطق أخرى في المنطقة (ج)، محدودة للغاية.

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

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

خلال الفترة التي شملها التقرير، أزال الجيش الإسرائيلي 80 متراً من متاريس الطرق التي أعاققت وصول المركبات لعدد محدود من المزارعين إلى مناطق زراعية في المنطقة (ج). غير أنه لم يلاحظ أي تحسّن فيما يتعلق بالوصول إلى أراضي زراعية أوسع بكثير في منطقة غور الأردن. فالطرق المؤدية إلى غور الأردن ما زالت تحكمها أربعة حواجز دائمة تنفذ إجراءات رقابة مشددة، وتحظر وصول سيارات الفلسطينيين الخصوصية، باستثناء تلك التي تعود لسكان غور الأردن. وما زالت الالتفافات والتأخيرات الناجمة عن هذا الأمر تقوّض الظروف المعيشية للمزارعين الذين يتكبدون تكاليف نقل أعلى وقلة جودة وقيمة منتجاتهم الطازجة. بالإضافة إلى ذلك،

شدّت السلطات الإسرائيلية القيود المفروضة على الوصول إلى المناطق المُصنّفة «مناطق إطلاق نار» و «محميات طبيعية»، وهي مناطق تغطي 26 بالمائة تقريباً من مساحة الضفة الغربية. وتستهدف التدابير المتخذة في هذا السياق بالأساس المجتمعات الرعوية الضعيفة التي تعيش في مثل هذه المناطق أو تستخدمها لرعي قطعان ماشيتها.

ولم يطرأ أي تحسّن كذلك على الوصول إلى الأراضي الزراعية المجاورة للمستوطنات الإسرائيلية، وذلك نظراً للأسيجة التي نصبها المستوطنون حول تلك الأراضي، إضافة إلى عمليات التخويف التي يُنفذها المستوطنون. وقد طبقت السلطات الإسرائيلية خلال السنوات القليلة الماضية نظام «تنسيق مسبق» يسمح بوصول المزارعين الفلسطينيين إلى هذه المناطق بصورة محدودة، خصوصاً خلال موسم قطف الزيتون. وتشير المعلومات التي جمعها مكتب تنسيق الشؤون الإنسانية إلى أنّ هذا النظام يُطبق حالياً في 57 مستوطنة وبؤرة استيطانية إسرائيلية.

لا تزال المستوطنات الإسرائيلية وتوسعها المستمر أكثر العوامل تأثيراً في تشكيل نظام القيود المفروضة على إمكانية وصول وتنقل السكان الفلسطينيين. فعلى سبيل المثال، إحدى التبريرات التي قدّمها الجيش الإسرائيلي لمواصلة إغلاق شوارع رئيسة مؤدية إلى بلدات وقرى الفلسطينية هو أنه في حال تم فتح هذه الشوارع، فمن المحتمل أن تُستخدم «كمسالك للفرار» السريع لمنفذي هجمات ضد مستوطنات مجاورة، أو ضد إسرائيليين مسافرين على الطرق المجاورة. وبغض النظر عن الاعتبارات الأمنية التي أدت إلى فرض هذه القيود، فلقد أدت إلى تقليص أو إلغاء حركة مرور الفلسطينيين في شوارع معينة، والتي تحولت، نتيجة لذلك، إلى «ممرات» سريعة مُسهلة تنقل المواطنين الإسرائيليين ما بين المستوطنات وإسرائيل، وفي بعض الحالات، ما بين مناطق مختلفة داخل إسرائيل عبر الضفة الغربية.

وقد أدت هذه الظاهرة تدريجياً إلى توجيه حركة مرور الفلسطينيين إلى شبكة شوارع فرعية. وخلال الفترة التي شملها هذا التقرير، تمّ شقّ طرق جديدة وتحسين طرق وعرة أخرى في إطار عملية تطوير شبكة الشوارع الفرعية هذه، مما أدى إلى خلق وتعزيز مسالك بديلة «تعوض» فقدان إمكانية الوصول إلى المسالك الرئيسية. وبذلك، تمثّل هذه الطرق تنمية لإجراءات أخرى أدت إلى تحسين الوصول إلى الخدمات ومصادر كسب الرزق. إلا أنّ هذه الشبكة الفرعية من الطرق الجديدة والمحدّثة، تُرسخ في الوقت ذاته استثناء الفلسطينيين من الاستفادة من مقاطع هامة من شبكة الشوارع الرئيسية، التي

معيقات الحركة التي تغلق مسالك رئيسية مؤدية إلى المراكز الحضرية، وإبطال نظام التصاريح المتصل بالحدار، وفتح «مناطق إطلاق النار»، و «المحميات الطبيعية» لاستخدام الفلسطينيين، ورفع القيود المفروضة على الوصول إلى غور الأردن وداخل مدينة الخليل، والتجميد الدائم لجميع النشاطات الاستيطانية.

بات الإسرائيليون والمستوطنين الإسرائيليين المستخدمون الأساسيون لها حالياً.

إن تسهيل تنقل الفلسطينيين ما بين المراكز الحضرية هي خطوة مُرَّحَّب بها. ولكن، لا تزال هناك حاجة إلى مزيد من التدابير من أجل إعادة الحق للفلسطينيين في حرية التنقل، إضافة إلى حقهم في السيطرة على الحيز في الضفة الغربية. يجب أن تتضمن الخطوات الأولية إزالة المزيد من

التعريفات

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



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



تلال ترابية: هي أكوام من الركام والتراب و/أو الصخور 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، وتغلق الطريق ذاته، على أساس أنها معيق حركة واحد. وفي حال تمّ دفع تَلّ ترابي إلى جانب الطريق (على يد الجيش الإسرائيلي أو الفلسطينيين) أو في حال فتح مسار يلتف حول هذا التلّ، بحيث يصبح مرور المركبات ممكناً، فلا يُسجّل التلّ الترابي كمعيق للحركة. وغالباً 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 الطريق: تبني 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.



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



بوابات الطرق: هي بوابات معدنية تستخدم لمنع الوصول إلى طريق ما. ويُشار إلى كافة بوابات الطرق على الخرائط بصفحتها 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 ترابيّ متواصل، أو سياج أو حاجز إسمنتي يوضع على طول جانب الطريق. ولكي يصنّف المعيق على أنه مانع على جانب الشارع، يجب أن يكون طول بنيته التحتية 100 متر على الأقل، ويجب أن يعيق حرية مرور الأشخاص، أو المركبات أو الماشية ويحول دون الخروج عن الطريق أو الدخول إليها وكذلك يمنع قطعها مروراً إلى الجانب الآخر.



جدران ترابية: هي موانع على جانب الطريق، كما معرّف أعلاه، تتألف من سلسلة من التلال الترابية.



النسخة الكاملة والملزمة للتقرير هي النسخة الإنكليزية

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