

The New Patterns of the Israeli Road Measures and their Impacts on the Transport Sector

By: Dr. Khaled Al-Sahili

Construction and Transportation Research Center, An-Najah National University
Nablus, Palestine

Executive Summary

After the current Intifada erupted in September 2000, the Israeli authorities imposed restrictive measures on the movement of the Palestinian people and goods within the cities of the West Bank and Gaza Strip as well as with the outside world. Israeli authorities established hundreds of roadblocks, checkpoints, gates, earth mounds, earth walls, trenches, and observation towers at city entrances and various locations in the West Bank. In addition, the paper presents the impact of other road measures.

These measures restricted the movement of the Palestinians and created a devastating impact on the transport sector, as well as other sectors and the Palestinian economy. The number, location, and severity of all these measures varied over time and location, and are still changing at the time of preparing this report.

This study aims at evaluating the impacts of the current Israeli road measures on the transport sector in the West Bank. The evaluation of the impacts presented in this study was based on published documents (reports, studies, and statistics), field observations, and questionnaires.

Several studies and surveys concluded that the trip time and length had drastically increased by more than three times at various locations compared to conditions before Israel imposed these measures. The rate of damaged goods had consequently increased at some border points. Several studies estimated the direct and indirect damages of the Israeli Defense Forces actions on the transportation sector, as well as other sectors, and concluded that the damages were massive. The cost of doing business in the Palestinian territories has become very high, and the competitiveness of the Palestinian economy has become very low.

In various occasions, Israel indicated that these measures were eased. However, results of recent field interviews of drivers and passengers showed that approximately half the people experienced an increase in their trip time and length by more than three times as it used to be. Travel cost has increased accordingly.

In 2002, Israel started constructing the Separation Wall with an approximate length of 670 km that surrounds the West Bank, and isolates communities and divides cities on both sides of the Wall. The impact of this Wall on Palestinian life is also enormous. It isolates communities and rich agricultural lands behind it (within the Israeli-controlled area), restricts farmers from using their land and harvesting their crops, and prevents the continuity of Palestinian lands in the West Bank, thus creating isolated enclaves of Palestinian societies. Access to these areas is very restricted and through special permits, which are issued by the Israeli authorities with restriction. Furthermore, about 46% of the total Palestinian national road network will fall behind the Wall, and the sustainability of the transport systems in these areas is impossible.

Israel declared a new road plan, which creates three types of roads in terms of their access to the Palestinians, and will divide the West Bank. The road types are: "sterile roads" where Palestinian traffic is completely prohibited, roads where Palestinians require special permits, and roads with restricted access. The "forbidden road regime" applies only to Palestinians. Israeli vehicles are allowed to travel freely along these

roadways. Permits for Palestinians to travel on restricted roads are issued at the sole discretion of the Israeli security establishment. The new road will also include constructing under or over passes at the junction of Israeli and Palestinian roads. This plan will significantly increase trip length and time by at least three to four times its original time and length.

The new road plan will prevent the Palestinian from using more than 40 roads or road sections. This plan lacks any transportation or environmental logic, as it will lead to creating two parallel and separate road networks. The proposed road plan will ensure the continuation of Israeli settlements in the West Bank, even the small ones, at the cost of establishing a Palestinian State with a national depth of roads and lands. The roads that are proposed for Palestinian use will be mainly the existing or new secondary roads that have modest design standards and limited capacity.

Furthermore, the Israelis have recently started strict isolation of the Jordan Valley area by restricting access to the Palestinians through established checkpoints and the "forbidden road regime." The Jordan valley is the main agricultural production area for the Palestinian West Bank, and the agricultural sector is the main sector of the Palestinian economy. This will have a devastating impact on the Palestinian economy.

The long time neglect of the road network during the occupation period, the Israeli invasion to the Palestinian cities and its subsequent destruction of the roads and transport facilities, and the weak Palestinian road maintenance program have rapidly deteriorated road conditions in the last few years. In addition, Israeli authorities have frequently denied permission for the Palestinians to maintain roads that are not currently under the Palestinian jurisdiction. Various road defects have become common within the road network. The severity of these distresses in several locations created severe riding discomfort, safety hazards, increased vehicle deterioration and maintenance cycle rate, and caused eventual functional and structural failures of the road pavements. It has also resulted in an increase in travel time.

The current Palestinian road maintenance program is much less than the needs in this sector. Despite some efforts that aimed at rehabilitating and maintaining the road network, which were mostly by international donor support, much greater support is still needed in this regard to compensate for the maintenance backlog and repair the recently damaged roads.

It is evident that the direct cause of the current Palestinian economic crisis is the Israeli closures and measures imposed on the Palestinian people and goods in the West Bank and Gaza Strip. These have resulted in severe adverse impacts on almost all Palestinian sectors, including the transport sector. Therefore, intensive efforts should be made through the international community to remove these Israeli obstacles. The Palestinian National Authority (PNA) through its relevant ministries should activate their role in the repair of road damages, the road maintenance program, the allocation of sufficient funds within its budget to support these programs, and guiding the international donor community to get more involved in the transport sector. The donor community should establish a balance in their financial support between the infrastructure sectors (including transportation) and the social sectors.

الأنماط الجديدة للإجراءات الإسرائيلية على الطرق وأثرها على قطاع النقل والمواصلات

د. خالد الساحلي، استاذ مشارك
مركز أبحاث البناء والمواصلات
قسم الهندسة المدنية
جامعة النجاح الوطنية - نابلس

1. مقدمة

لا يخفى على أحد أهمية قطاع المواصلات في تطور أي دولة سواءً كان ذلك في العصر القديم أم الحديث. ففي العصر الحديث، لعبت شبكات الطرق الدور الأساسي في الترابط الجغرافي بين التجمعات المختلفة، وأصبحت تشكل مظهراً من مظاهر الحضارة لهذه الدول. ويلعب قطاع المواصلات دوراً كبيراً في الناتج القومي الإجمالي للدول المتطورة، حيث يشكل نسبة 20% تقريباً في الولايات المتحدة الأمريكية، على سبيل المثال. وقد حاز قطاع المواصلات في العقدين الأخيرين على أكبر مخصصات الميزانية الأمريكية، بعد الميزانية العسكرية⁽¹⁾. أما في الأراضي الفلسطينية، فقد كان هذا القطاع مهملاً بشكل عام خلال سنوات الاحتلال الإسرائيلي، وقد شكل هذا القطاع ما نسبته 4.2% من الناتج القومي الإجمالي الفلسطيني في عهد السلطة الوطنية الفلسطينية في عام 2000⁽²⁾.

وأدى إهمال هذا القطاع خلال سنوات الاحتلال إلى ظهور العديد من المشاكل في شبكات الطرق الفلسطينية. مع ذلك فقد كان هناك تحولات عديدة طرأت على شبكة الطرق بسبب التطور الطبيعي مع الزمن، وكذلك بسبب التقلبات السياسية للمنطقة، فقد كان هناك التطور البسيط نسبياً في شبكة الطرق داخل المدن نتيجة أعمال البلديات المختلفة مثل فتح شوارع فرعية جديدة أو صيانة الشوارع القائمة. وأما التحولات الأكبر، فكانت تتركز خارج مدن الضفة الغربية وقطاع غزة، حيث قامت سلطات الاحتلال الإسرائيلية بإنشاء طرق التفاقية وطرق أخرى للمستوطنات، أنشأت خصيصاً لخدمة الإسرائيليين والمستوطنين، على حساب الأراضي الفلسطينية.

وقد بلغت نسبة الطرق الاستيطانية وطرق المستوطنات من مجموع أطوال شبكة الطرق الوطنية الفلسطينية حوالي 35% في عام 2004⁽²⁾. وقد امتازت هذه الطرق بالمواصفات الهندسية والتصميمية والصيانة الجيدة، مقارنة بشبكة الطرق الفلسطينية المهملة.

وبعد إنشاء السلطة الوطنية الفلسطينية عقب اتفاقات أوسلو عام 1994، طرأ تطور على شبكات الطرق، لكن حجم الاحتياجات كان أكبر بكثير من حجم الأعمال التي نفذت في هذا المجال. وقد تعمقت مشاكل شبكات الطرق الفلسطينية في أعقاب اندلاع انتفاضة الأقصى عام 2000، وما تبعها من اجتياحات إسرائيلية للمدن الفلسطينية وإعادة احتلال معظم مدن الضفة الغربية عام 2002، وكذلك الإجراءات القائمة حتى الوقت الحاضر.

ففرضت السلطات الإسرائيلية إجراءات إغلاق وقيود على الطرق ومداخل المدن أثرت بشكل كبير على حياة المواطن الفلسطيني في شتى المجالات. وأضافت السلطات الإسرائيلية إلى جملة الإجراءات، جداراً حول الضفة الغربية أسمته "الجدار الأمني"، بينما اتفق على تسميته "جدار الفصل العنصري". وظهر مؤخراً في وسائل الإعلام خطة إسرائيلية جديدة للطرق الفلسطينية يتم من خلالها تحديد مسارات خاصة للفلسطينيين، وأخرى

للإسرائيليين، وما يميز الطرق التي خصصت للفلسطينيين أنها أطول بكثير من الطرق الأصلية التي تربط المدن والتجمعات الفلسطينية مع بعضها.

لقد كان لكل هذه الإجراءات العديد من الآثار السلبية على المجتمع الفلسطيني والاقتصاد الفلسطيني وعلى كافة القطاعات، ولعل من أكثر هذه القطاعات تضرراً قطاع النقل والمواصلات، حيث أن الإغلاقات والحوادث والسواتر الترابية حدثت من حركة المواطنين والبضائع، وما يترتب على ذلك من عواقب سلبية.

2. هدف الدراسة

تهدف هذه الدراسة إلى تسليط الضوء على أثر الإجراءات الإسرائيلية الحالية على قطاع النقل والمواصلات في الضفة الغربية، من حيث حركة المواطنين والبضائع، والزيادة في زمن السفر وطول مسافة الرحلات وتكلفة النقل وزيادة مستلزمات صيانة المركبات وصيانة الطرق، هذا بالإضافة إلى الأضرار المباشرة للطرق والمركبات، وربط هذا بالأبعاد الاقتصادية على الأراضي الفلسطينية. وتهدف الدراسة كذلك إلى تسليط الضوء على السياسات الإسرائيلية الجديدة فيما يتعلق بالإجراءات على الحواجز والطرق، وانتشار نمط مأسسة هذه الإجراءات، وكذلك وضع شبكة الطرق الفلسطينية ومستلزمات المرحلة القادمة من حيث متطلبات الصيانة وإعادة التأهيل.

3. وصف عام لشبكة المواصلات

مع أنه لا يوجد تصنيف معتمد ورسمي لشبكة الطرق الوطنية الفلسطينية، إلا أنه يمكن تقسيم الطرق الفلسطينية بالاعتماد على دراسات سابقة وخبرات محلية ودولية إلى طرق رئيسية وإقليمية ومحلية معبدة ومحلية غير معبدة (زراعية). تتكون شبكة الطرق الفلسطينية في الضفة الغربية من 2248 كم موزعة كالتالي: 489 كم طرقاً رئيسية، 634 كم طرقاً إقليمية، 1125 كم طرقاً محلية معبدة، هذا بالإضافة إلى أكثر من 2000 كم طرقاً زراعية، يضاف إلى ذلك حوالي 1018 كم من الطرق "الإسرائيلية" - الطرق الالتفافية وطرق المستوطنات - التي أنشئت خصيصاً لخدمة الإسرائيليين والمستوطنين⁽²⁾.

تصل شبكة الطرق الفلسطينية بكافة أصنافها بين المدن والقرى والمخيمات في الضفة الغربية وقطاع غزة وتتنوع بشكل مقبول، بالرغم من أن حالتها الهندسية غير مقبولة. وتمشياً مع الطبيعة الجغرافية للبلاد، فإن محاور الطرق الرئيسية هي إما محاور شمالية-جنوبية أو شرقية-غربية. أما بالنسبة للطرق الإقليمية، فهناك ستة محاور شمالية-جنوبية في الضفة الغربية موزعة بين المناطق المختلفة. أما الطرق المحلية فتنتشر في كافة أنحاء الضفة الغربية وبالقرى والتجمعات السكانية الفلسطينية خارج المدن⁽³⁾.

ويستخدم الفلسطينيون في تنقلهم الطرق القائمة منذ زمن قديم، والتي هي في حالة هندسية غير مقبولة، ويستخدمون كذلك الطرق الالتفافية التي أنشأها الإسرائيليون حديثاً، والتي هي في حالة جيدة جداً.

لقد نتج عن إنشاء شبكة طرق "إسرائيلية" داخل الضفة الغربية وقطاع غزة وجود تداخل واضح بين شبكة الطرق المخصصة للفلسطينيين والتي يسمح لهم باستخدامها دون قيود، وشبكة طرق للإسرائيليين والمستوطنين، حيث يمنع الفلسطينيون من استخدامها أو يخضعون لقيود تحدد من استخدامهم لها.

وحيث كان هدف السلطات الإسرائيلية من إنشاء شبكة الطرق المخصصة للإسرائيليين تعزيز الوجود الإسرائيلي والاستيطاني داخل الضفة الغربية وقطاع غزة، وكذلك الفصل بين طرق الإسرائيليين والفلسطينيين، فقد نتج عن هذا التداخل، الاستيلاء على الأراضي الفلسطينية وتحويل مسارات الطرق القائمة لتعطي الأفضلية للطرق الإسرائيلية (من حيث الموقع وطول مسافة السير، على سبيل المثال). وفي بعض الأحيان تم فصل الطريقتين عمودياً (طريق علوي للإسرائيليين وآخر سفلي للفلسطينيين).

4. التحولات التي طرأت بعد الانتفاضة

منذ اندلاع انتفاضة الأقصى في أيلول 2000، بدأت السلطات الإسرائيلية بفرض إجراءات على الطرق ومداخل المدن أثرت بشكل كبير على حياة المواطن الفلسطيني في شتى المجالات. فقد أقامت سلطات الاحتلال العديد من الحواجز حول المدن الفلسطينية وأغلقت معظم الطرق الرئيسية الرابطة بين المدن في الضفة الغربية، وكذلك منعت الفلسطينيين من استخدام كثير من هذه الطرق، هذا بالإضافة إلى إغلاق المدن وعلى فترات مختلفة. وقد تراوحت حدة هذه الإجراءات من فترة إلى أخرى ومن مكان إلى آخر. وأكثر ما يميز هذه الإجراءات هو التذبذب في مستوى شدتها أو مكانها من وقت إلى آخر، خاصة الحواجز الغير ثابتة.

لقد كان الدافع الأمني هو السبب المعلن من قبل السلطات الإسرائيلية لمثل هذه الإجراءات، ولكن المتفحص لمثل هذه الإجراءات يستنتج أن هذا يشكل جزءاً بسيطاً لمثل هذه الإجراءات، حيث يسمح الجيش الإسرائيلي في بعض الأحيان للمواطنين الفلسطينيين بالالتفاف من حول الحاجز بطرق قد تطول قليلاً أو كثيراً، وكذلك يقوم الجيش الإسرائيلي بإغلاق بعض المداخل وترك مداخل أخرى للمدن دون إغلاق، مما يدحض الادعاء الأمني الإسرائيلي لمثل هذه الحواجز. لكن الفلسطينيين على قناعة كبيرة أن معظم هذه الحواجز قد وضعت للتضييق عليهم اجتماعياً ونفسياً واقتصادياً، مما قد يؤدي إلى التقليل من حجم مطالب المواطن الفلسطيني، وبالتالي إلى الاستسلام والقبول بالعروض السياسية المطروحة.

وتقوم هذه الحواجز كذلك بعملية فصل واضحة لمناطق الضفة الغربية، يضاف إلى ذلك أن مثل هذه الحواجز واستمرارها تعمل على ترسيم أمر واقع على المواطن الفلسطيني، حيث تقوم هذه الحواجز المنتشرة في أنحاء عديدة من الضفة الغربية وقطاع غزة بعملية فصل الطرق التي يسلكها الإسرائيليون عن مسار الفلسطينيين. كل ذلك على حساب الأراضي الفلسطينية، حيث يتم الاستيلاء على أراضي فلسطينية لتأمين ذلك، وكذلك على حساب وقت وعناء وتكاليف إضافية كبيرة على المواطن الفلسطيني. يضاف إلى ذلك أن العديد من هذه الحواجز أصبحت أقرب ما يكون من المعبر الحدودي الدولي، من حيث التجهيزات والتدقيق والتفتيش والإجراءات.

اختلفت أنواع القيود التي فرضتها السلطات الإسرائيلية على حركة الفلسطينيين والبضائع. وفيما يلي عرض لأنواع هذه القيود (يبين جدول رقم 1 أنواع وأعداد هذه الحواجز).

- الحواجز الثابتة والتي تتركز على مداخل المدن وتتواجد عليها قوات من الجيش أو حرس الحدود وبشكل مستمر، والعديد منها مجهز بأجهزة تفتيش وتدقيق الكترونية وأبواب دوارة بقضبان حديدية تسمح بمرور كل مواطن على حدى. ويتم على هذه الحواجز التدقيق في البطاقات الشخصية للمواطنين ومتاعهم، ولا يسمح بمرور المركبات الفلسطينية (البضائع والركاب) إلا من كان يحمل تصريح مرور من السلطات الإسرائيلية.

وغالباً ما يتعرض المواطنين للمضايقات والتأخير الكبير على مثل هذه الحواجز، وفي أحياناً أخرى يمنع المواطنون من المرور أو يتم احتجاز بعضهم. والهدف الواضح من هذه الحواجز هو فصل المدن الرئيسية عن محيطها، وضبط الداخل والخارج منها وإليها. ومن الحواجز الثابتة المعروفة حاجز حواره وبيت ايبا وقلنديا وغيرها.

جدول (1): ملخص الحواجز الإسرائيلية في الضفة الغربية (2005/3)

المجموع Total	أبراج مراقبة Observation Tower	خنادق Trench	جدران ترابية Earth Wall	كتل ترابية Earth Mound	بوابة حديدية Road Gate	كتل اسمنتية Road Block	نقاط تفتيش جزئية Partial Checkpoint	نقاط تفتيش Checkpoint	المحافظة Governorate
32	2	5	2	6	1	11	1	4	جنين
24	1	3	0	13	0	5	0	2	طولكرم
123	6	23	10	47	8	18	3	8	نابلس
6	0	1	1	0	0	2	0	2	طوباس
36	2	3	0	9	2	18	0	2	سلفيت
13	2	0	0	2	3	3	1	2	قلقيلية
44	1	0	0	28	1	6	0	8	القدس
18	4	3	0	1	3	4	0	3	أريحا
102	9	4	1	49	9	22	2	6	رام الله
60	7	6	4	27	2	5	0	9	بيت لحم
196	15	7	17	100	22	24	0	11	الخليل
654	49	55	35	282	51	118	7	57	المجموع

* المرجع: مكتب تنسيق الشؤون الانسانية - الأراضي الفلسطينية المحتلة، 2005(4)

- إغلاق طرق حيث يتم إغلاق الطريق بكتل اسمنتية تمنع مرور المركبات. وتهدف هذه الحواجز إلى إغلاق تلك المسارات والتي قد تربط شارعاً فرعياً بأخر رئيسي، مما يضطر الفلسطينيين للجوء إلى مسارات بديلة غالباً ما تكون أطول مسافة ووقتاً. وينتشر مثل هذا النوع من الحواجز بشكل كبير في أنحاء مختلفة من الضفة الغربية.
- بوابات حديدية: حيث يتم إغلاق الطريق ببوابات حديدية تكون مغلقة معظم الأوقات بأصفاد حديدية، ولا تتطلب وجود مستمر للقوات الإسرائيلية، حيث يقوم الجنود بالتدقيق عليها بين الحين والآخر. والهدف من هذه الحواجز هو عملية فصل وتقطيع استمرارية السير على هذه الطرق، حيث يضطر المواطن لاستخدام أكثر من وسيلة نقل للمرور عبر هذه الطرق، وسيلة نقل حتى أحد طرفي البوابة، ووسيلة أخرى لنقله من الطرف الآخر. ومن أشهر هذه البوابات بوابة عنبتا.
- كتل وجدران ترابية يقوم الجيش بإقامتها على مداخل القرى عند اتصالها بالطرق الرئيسية أو داخل المدينة أو القرية أو عند الطرق الزراعية، ويمنع الفلسطينيون من إزالتها. وتقوم هذه الحواجز بمنع سير الفلسطينيين على الطرق الأصلية، وبالتالي يضطرون للجوء إلى مسارات بديلة طويلة، وغالباً ما تكون أقل تأهيلاً من

الطرق الأصلية. وهذا النوع من الحواجز هو الأكثر انتشاراً حيث يشكل ما يقارب نصف الحواجز المنتشرة بأنواعها المختلفة (أنظر الجدول (1)).

- خنادق يتم حفرها للفصل بين الطرق الفرعية والرئيسية وفي العديد من الطرق الترابية، وذلك لتحديد خطوط سير الفلسطينيين، أو لقطع السير في الطرق البديلة التي يستخدمها الفلسطينيون، وكذلك إعاقة خطوط الطرق الزراعية وما يترتب على ذلك من أضرار اقتصادية. ويتم حفر الخنادق بعمق وعرض كبير بحيث لا يمكن للمركبات عبورها. ويستطيع الشباب دون كبار السن والصغار وأصحاب الاحتياجات الخاصة عبورها مشياً.
 - أبراج مراقبة توضع عند نقاط غالباً ما تكون على أطراف المدن. وغالباً ما تستخدم هذه الأبراج كنقاط تدقيق وإغلاق طرق بين الحين والآخر. ومثال ذلك برج المراقبة عند حاجز عطاره شمال مدينة رام الله.
 - الحواجز التجارية، حيث تم تحديد بعض الحواجز كمعبر للبضائع يتم خلالها التحكم بهذه البضائع من حيث المنع أو التأخير والإعاقة، وبالتالي قد يتم إلحاق الضرر بهذه البضائع. وتتواجد هذه الحواجز على المعابر الرئيسية لبعض المدن، وتهدف إلى التحكم بالنواحي الاقتصادية للمدينة، حيث يتم في كثير من الأحيان تسهيل حركة البضائع الإسرائيلية إلى المدن الفلسطينية وإعاقة حركة البضائع الفلسطينية. ومن الحواجز الشهيرة في هذا المجال حاجو عورتا جنوب نابلس.
 - الحواجز المتحركة، وهي حواجز غير ثابتة توضع في أماكن متحركة وفي أوقات متغيرة، يتم فيها التدقيق على البطاقات الشخصية والبضائع، وتعمل على إعاقة الحركة بشكل واضح وبدون مبررات أمنية مدعاه. وتشكل هذه الحواجز إزعاجاً كبيراً للمواطنين حيث غالباً ما تكون غير متوقعة، ويتعمد الجنود الإسرائيليون إعاقة السير عليها بشكل واضح وبدون أي مبررات.
 - جدار الفصل، والذي بدأ بناؤه عام 2002 ليلتف حول الضفة الغربية ويعزل أجزاءً كبيرة منها على جانبي الجدار. ويهدف الجدار حسب الادعاء الإسرائيلي إلى منع الفلسطينيين من الوصول إلى الأماكن التي يقطنها المستعمرون وضمان عدم دخول الأراضي المحتلة منذ عام 1948، مما يقلل من فرص القيام بعمليات فدائية. ولكن الواقع أن هذا الجدار يلتهم مساحات كبيرة من الأراضي الفلسطينية التي احتلت عام 1967، ويحجز العديد من الموارد الطبيعية للمنطقة في الجهة التي حددها الإسرائيليون لتكون تحت سيطرتهم.
 - مخطط الطرق الجديد، حيث ظهر في الصحف الإسرائيلية والفلسطينية في نهاية عام 2004 مخطط إسرائيلي جديد للطرق الالتفافية في الضفة الغربية⁽⁴⁾، حيث اقترحت السلطات الإسرائيلية إنشاء حوالي 20 تحويلة سير علوية وأنفاق لتسمح بإبقاء وتوسيع المستوطنات وإقامة شبكتي موصلات منفردتين واحدة للإسرائيليين وأخرى للفلسطينيين. والطرق المقترحة للفلسطينيين تضاعف من مسافة وزمن السفر بشكل كبير. وقد تم مؤخراً (2005/8) تنفيذ نفق مسار علوي عند حاجز جبارة جنوب طولكرم.
- ومن الملاحظ أن هذه الإجراءات المفروضة في الضفة الغربية، بالإضافة إلى ما تشكله من عوائق صعبة على الفلسطينيين، فإنها كذلك تستهدف ويشكل واضح مدينة نابلس ومنطقة الأغوار. حيث تحيط الحواجز بأنواعها المختلفة بمدينة نابلس من جميع جهاتها، وتشكل طوق حصار مستمر حول المدينة، حيث توجد الحواجز الرئيسية

التي أصبحت أشبه بالمعابر الدولية مثل حاجز حواره وبيت ايبا وعورتا. وقد بقيت المداخل الأخرى الفرعية للمدينة (مثل الباذان ونل وعصيرة) مغلقة حتى نهاية عام 2004، وتقوم السلطات الإسرائيلية بفتح أو إغلاق هذه الحواجز بشكل متذبذب.

وتشكل نابلس مركزاً تجارياً وثقلاً اقتصادياً كبيراً في الاقتصاد الفلسطيني، وبالتالي فإن الإغلاق المستهدف لمدينة نابلس أثر بشكل كبير جداً على اقتصادها، بحيث أصبح يطلق عليها عاصمة الفقر بعد أن كانت تسمى العاصمة الاقتصادية (). وتشكل هذه الحواجز كذلك عملية فصل لوسط الضفة عن شمالها.

أما بالنسبة لمنطقة الأغوار فيتم التحكم بها من خلال حاجز الحمراء وحاجز نياسير، وبالتالي يتم ضبط حركة البضائع الزراعية من خلالها، ويشكل غور الأردن المركز الزراعي الأول في الضفة الغربية. ويتم من خلال هذه الحواجز إعاقة حركة البضائع الزراعية وتأخيرها أو منعها مما يؤدي إلى تلفها وإلحاق الضرر الكبير بالقطاع الزراعي الفلسطيني.

ويلاحظ من أعداد الحواجز المنتشرة في الضفة الغربية، انخفاض أعدادها مقارنة بما كانت عليه في 2004/11، حيث كانت أعداد الحواجز الكلية تصل إلى 720 حاجزاً (). وقد كان معظم التخفيض في أعداد الحواجز هو ضمن حواجز الكتل الترابية، حيث كان عددها في تشرين الثاني/2004 يصل إلى 374، وقد أصبح عددها 282 في آذار/2005.

وقد رافق ذلك ازدياد طفيف في أعداد حواجز الكتل الإسمنتية، والبوابات الحديدية، والجدران الترابية، حيث كان يصل عددها (على الترتيب) إلى 102 و48 و28 في 2004/11، ومن ثم أصبح عددها 118 و51 و35 (على الترتيب) في شهر 2005/3. ويبين الشكل رقم () مقارنة العدد الإجمالي لوسائل الإغلاق حسب كل محافظة، وذلك للفترة من 2004/11-2005/3.

5. النتائج المترتبة على السياسات الإسرائيلية على قطاع النقل والمواصلات

لقد قامت السلطات الإسرائيلية، وكما ذكر سابقاً، بإغلاق طرق وتحديد مرور الفلسطينيين على الحواجز وإعاقة مرورهم أو عبور بضائعهم، وتجريف الأراضي والطرق، وفصل طرق للفلسطينيين وأخرى للإسرائيليين، مما كان له أثراً سلبياً واضحاً على حياة المواطن الفلسطيني على جميع الأصعدة، فاضطر المواطن إلى استخدام طرق بديلة أطول مسافة وأقل تهيئة من الطرق الأصلية.

لقد كان هناك بعض الدراسات التي عرضت آثار الأعمال الإسرائيلية على قطاع النقل والمواصلات منذ بداية انتفاضة الأقصى، وقد تفاوتت نتائج هذه الدراسات بحسب الفترة الزمنية التي أجريت فيها، وكذلك المناطق الفلسطينية التي غطتها، بالإضافة إلى اختلاف طريقة تحديد أثر هذه الإجراءات على قطاع النقل والمواصلات.

5-1 مراجعة النتائج والدراسات السابقة

لقد قام معهد أبحاث السياسات الاقتصادية الفلسطينية (ماس) بدراسة دور قطاع الخدمات الفلسطيني (ومنها قطاع المواصلات) في التنمية الاقتصادية، وقد استعرض كذلك أثر الإجراءات الإسرائيلية على هذا القطاع حتى عام 2003⁽³⁾، فقد أشارت الدراسة إلى أن قطاع المواصلات يشغل ما نسبته 9.4% من مجموع المشتغلين في القطاعات الخدمية، إلا أن نسبة العاملين في قطاع المواصلات انخفضت بحوالي 40% إثر الإجراءات الإسرائيلية، وبخاصة العاملين على تسيير الشاحنات والحافلات. وقد أشارت الدراسة كذلك، إلى أن القيود التي

تفرضها إسرائيل على حركة السلع والأشخاص ووسائل النقل بين المدن الفلسطينية تحت ذرائع أمنية، هي من أهم ما يعاني منه قطاع الخدمات، ومنها قطاع المواصلات.

وفي دراسة للجهاز المركزي للإحصاء حول أثر الإجراءات المذكورة على حركة المسافرين في عام 2001⁽⁵⁾، أوضحت النتائج إلى الزيادة الكبيرة في أطوال المسافات والأزمان المقطوعة للرحلات، وازدياد استخدام الطرق الغير مؤهلة (ترابية)، وانخفاض عدد الرحلات المنجزة، وارتفاع معدل الأجرة ومعدل استهلاك المركبات وتكاليف الصيانة. ويمكن تلخيص هذه النتائج في الجدول رقم(2).

جدول (2): أثر الإجراءات الإسرائيلية على قطاع المواصلات في الضفة الغربية(من عام 2000-2001)

المقياس	نسبة التغير في محافظات الضفة الغربية
الزيادة في متوسط طول الرحلة	14-111%
الزيادة في المعدل الزمني للرحلة	58-325%
الزيادة في استخدام الطرق الغير مؤهلة (الترابية)	8-47%
الانخفاض في عدد الرحلات المنجزة للمركبة الواحدة	(-10)-(-58)%
الزيادة في معدل الأجرة	32-114%
الزيادة في معدل استهلاك المركبة وأعمال الصيانة اللازمة	12-270%

* المصدر: جهاز الإحصاء المركزي، 2001⁽⁵⁾

وقد كان واضحاً في دراسة دائرة الإحصاء المركزي أثر شدة الإجراءات الإسرائيلية في محافظات شمال الضفة الغربية بشكل عام، وقد كانت محافظتي نابلس وقلقيلية من أكثر المحافظات تضرراً. أما محافظات القدس والخليل وأريحا فقد كانت من أقل المحافظات تضرراً بالنسبة إلى باقي المحافظات، وذلك للفترة الزمنية التي تمت الدراسة فيها (2000-2001). وتشير بيانات جهاز الإحصاء المركزي أن أثر الإجراءات الإسرائيلية في قطاع غزة كان أقل من الضفة الغربية في كافة المجالات، خاصة أن الإجراءات الإسرائيلية في القطاع كانت أقل حدة في بداية الانتفاضة لتلك الفترة⁽⁵⁾.

وقد قام مركز تطوير القطاع الخاص كذلك بتقييم أثر الإجراءات الإسرائيلية المذكورة على تكلفة البضائع وحركة المواطنين حتى منتصف عام 2001⁽⁵⁾ مقارنة بما قبل انتفاضة الأقصى 2000/9. وشملت الدراسة حركة البضائع والمواطنين بين المدن الفلسطينية، وكذلك على المعابر الحدودية مع مصر والأردن وإسرائيل. واستنتجت الدراسة إلى أن هناك ازدياداً كبيراً في زمن الرحلة والمسافات المقطوعة وأجور الركاب وتكاليف نقل البضائع، بالإضافة إلى ازدياد تلف البضائع نتيجة الإجراءات الإسرائيلية. ويبين جدول رقم (3) ملخص لأهم النتائج التي توصلت إليها الدراسة.

جدول (3): التغير في تكلفة البضائع وحركة المواطنين (2000-2001)

المقياس	نسبة الزيادة
تكلفة نقل البضائع إلى السوق	82%
زمن رحلة البضائع إلى السوق	208%

مسافة الرحلة عبر المعابر الحدودية	16-46%
زمن الرحلة عبر المعابر الحدودية	84-475%
تكلفة نقل البضائع عبر المعابر الحدودية	45-88%
نسبة تلف البضائع عبر المعابر الحدودية	257-514%
مسافة الرحلة إلى مكان العمل	33%
زمن الرحلة إلى مكان العمل	76%
تكلفة الرحلة إلى مكان العمل	16%

* المصدر: عورتاني، 2001 ()

ومن المؤكد أنه ومنذ بداية العام 2002 ازدادت الأمور سوءاً عما أشارت إليه الدراسات السابقة، حيث اجتاحت القوات الإسرائيلية المدن الفلسطينية وأغلقت الطرق بالكامل ومنعت المواطنين من الحركة بين المدن، ولذا فإن تكاليف النقل والمواصلات للمواطنين والبضائع، كذلك الزمن المستغرق في هذه الرحلات، أصبح أضعاف ما توصلت إليه الدراسات السابقة. ويجدر الإشارة إلى وجود ضعف في توثيق ونشر أثر الإجراءات في تلك الفترة من قبل الباحثين أو الجهات الفلسطينية الرسمية، وخاصة من ناحية ازدياد زمن ومسافة الرحلة وتلف البضائع وغيرها. وقد امتازت تلك الفترة باستخدام المواطنين والمركبات للطرق الترابية الغير مؤهلة لسير المركبات، وقد نتج عن ذلك اهتلاك كبير في هذه المركبات. واستمر هذا الحال وبمستويات مختلفة حتى نهاية عام 2003 تقريباً.

وفي العام 2004، أصبح المواطنون يستخدمون الطرق المعبدة ويمرون من خلال الحواجز العسكرية الإسرائيلية القائمة على مداخل المدن الفلسطينية، بعد أن يتعرضوا للتدقيق وإجراءات القوات الإسرائيلية الموجودة على تلك الحواجز. وقد كان هناك تفاوت كبير في شدة الإجراءات الإسرائيلية من يوم إلى آخر، بل من ساعة إلى أخرى من النهار، وكذلك من حاجز إلى آخر. فأحياناً ما يكون الحاجز مغلقاً تماماً أمام حركة المواطنين في ساعة من اليوم، وقد يكون الحاجز سالكاً بشكل معقول في ساعة أخرى من النهار. ومن المعروف أن هذه الحواجز تسمح للمواطنين بالعبور في ساعات النهار فقط، مما حد من حركة المواطنين والبضائع وحدد أوقات سفرهم، وحدد كذلك من قدرتهم على التخطيط والتقدير لرحلات السفر وحركة البضائع، حيث كان ذلك يخضع للإجراءات والمزاجية الإسرائيلية على الحواجز.

5-2 مسح أثر الإجراءات الإسرائيلية على طول وزمن السفر

من الملاحظ أن الدراسات السابقة لأثر الإجراءات الإسرائيلية على قطاع المواصلات تركزت في الفترة ما قبل عام 2002، وقد يكون السبب في ذلك هو تطور الإجراءات الإسرائيلية بشكل كبير وسريع في عام 2002 والفترة التي تلت ذلك، حيث اجتاحت القوات الإسرائيلية المدن الفلسطينية وأغلقت معظم الطرق، يضاف إلى ذلك تنذّب حالة الطرق بشكل كبير من يوم إلى آخر.

ومن أجل تقييم أثر الإجراءات الإسرائيلية على قطاع المواصلات في الفترة الحديثة، تم إجراء مسح لأثر هذه الإجراءات في شهر آذار 2005، وبالتعاون مع مركز الدراسات المسحية واستطلاعات الرأي في جامعة النجاح، حيث تم سؤال عينة من المواطنين تبلغ 1361 شخصاً (860 في الضفة الغربية و 501 في قطاع غزة) عن أثر

الإجراءات الإسرائيلية المختلفة على طول وزمن رحلة السفر، مقارنة بما كانتا عليه قبل انتفاضة الأقصى. وتعطي هذه العينة هامش خطأ لا يتجاوز 5%.

ويجدر بالذكر أنه أشيع كثيراً في الفترة التي أجري فيها الاستطلاع، ومن قبل السلطات الإسرائيلية، عن تخفيف الإجراءات الإسرائيلية على الحواجز والطرق بين المدن، ولكن تبين هذه الدراسة دحض هذا الادعاء. ويبين الجدول رقم (4) ملخصاً لنتائج آراء الناس حول نسبة الزيادة في مدة رحلة السفر مقارنة بما كانت عليه قبل انتفاضة الأقصى. ويجدر الإشارة إلى نتائج هذا الاستبيان تعبر عن آراء الناس للفترة التي أجري فيها هذا الاستبيان 2005/3.

وتبين نتائج الاستبيان أن مواطني محافظات أريحا وطوباس ورام الله والقدس وجنين (على الترتيب)، كانوا من أكثر من عانوا من ازدياد مدة السفر في الضفة الغربية مقارنة بما كانت عليه الأحوال قبل انتفاضة الأقصى، حيث كانت نسب من عانوا من ازدياد مدة السفر بمقدار ثلاث أضعاف الزمن الأصلي أو أكثر كالتالي: أريحا 75.0%، طوباس 65.0%، رام الله 61.9%، القدس 60.0%، وجنين 58.1%. بينما كان سكان طولكرم من أقل من عانا من الإجراءات الإسرائيلية، حيث أن حوالي 23% من السكان فقط ازداد زمن رحلات سفرهم إلى ثلاث أضعاف الزمن الأصلي أو أكثر، وبلي ذلك سكان محافظة الخليل، حيث كانت هذه النسبة 29.7%. وقد كان متوسط الزيادة في زمن السفر في الضفة الغربية حوالي 243%، مقارنة بما كانت عليه قبل انتفاضة الأقصى.

أما في قطاع غزة، فقد كان سكان محافظتي خانينوس ورفح من أكثر من عانوا ازدياد زمن رحلة السفر جراء الإجراءات الإسرائيلية، حيث كانت نسبة المواطنين الذين تضاعفت مدة رحلاتهم إلى ثلاث أضعاف الزمن الأصلي فأكثر تصل إلى 58.6% في خانينوس و 50.8% في رفح، وقد كانت أقل هذه النسب في محافظة غزة (23.6%). وقد بلغ متوسط القيم المناظرة في الضفة الغربية إلى 45.4%، وفي قطاع غزة 38.2%. وقد كان متوسط الزيادة في زمن السفر في قطاع غزة حوالي 222%.

أما فيما يتعلق بازدياد تكاليف السفر، يبين جدول رقم (5) ملخص النتائج. وتبين هذه النتائج أن أكبر زيادة في تكاليف السفر كانت في محافظات طوباس (80% ازدادت تكلفة سفرهم على الأقل ثلاث أضعاف التكلفة الأصلية قبل انتفاضة الأقصى)، يلي ذلك محافظة أريحا (60.0%)، ثم القدس (52.3%)، وجنين (50.6%)، أما أقل المحافظات عناءً من ازدياد تكلفة السفر فهي الخليل (22.1%) وطولكرم (22.8%). وقد كان متوسط الزيادة في تكاليف السفر في الضفة الغربية حوالي 229%.

وفي قطاع غزة، فقد كان واضحاً ازدياد تكلفة السفر بشكل ملحوظ في منطقة محافظة خانينوس، حيث كانت نسبة من ازداد تكاليف سفرهم ثلاث أضعاف أو أكثر مقارنة بالتكلفة الأصلية قبل انتفاضة الأقصى 57.0%. وقد بلغ متوسط القيم المناظرة في الضفة الغربية 38.0%، وفي قطاع غزة 27.4%. وقد بلغ متوسط الزيادة في تكاليف الرحلة في قطاع غزة حوالي 206%.

يتضح من مقارنة نتائج الزيادة في مدة وتكاليف السفر، تتناسب النتائج بين الجدولين بشكل عام، وهذا متوقع. ويتضح كذلك أن ازدياد مدة السفر لم تكن دائماً مصحوبةً بازدياد مكافئ في تكاليف السفر، أو أن ازدياد تكاليف السفر لم يكن يتناسب بشكل منطقي مع ازدياد مدة السفر. ومثال ذلك محافظة رام الله، حيث احتلت المرتبة الثالثة بين المحافظات من حيث ازدياد مدة السفر، ولكنها لم تحتل المراتب الأولى من حيث الازدياد في تكاليف السفر، وكذلك الأمر بالنسبة لمحافظة رفح في قطاع غزة.

ويلاحظ كذلك ازدياد أثر الإجراءات الإسرائيلية على المواطنين في قطاع غزة، مقارنة مع السنوات الأولى للانتفاضة، حيث كان أثر هذه الإجراءات بسيطاً نسبياً مقارنة بالحال في الضفة الغربية. ويعود السبب في ذلك إلى اجتياح القوات الإسرائيلية لمدن الضفة الغربية في عام 2002، بينما اجتاحت القوات الإسرائيلية بشكل كبير المحافظات الشمالية (خانيونس) والجنوبية (رفح) في قطاع غزة في عام 2004 تقريباً. أما محافظة طولكرم، فقد كانت من أقل المحافظات تأثراً بالإجراءات الإسرائيلية للفترة التي أجري فيها هذا الاستبيان (2005/3)، ولكن في بداية صيف عام 2005 (2005/5)، ازدادت حدة الإجراءات على محافظة طولكرم وبشكل متذبذب، بحيث أصبحت من أشد الإجراءات في محافظات شمال الضفة الغربية، صاحب ذلك فتح حاجز وادي الباذان في شمال نابلس، وبالتالي أدى إلى انخفاض نسبي في معاناة سكان محافظات طوباس وجنين. يتبين ذلك من دراسة مسحية أجراها طلاب جامعة النجاح في الفترة ما بين 10-2005/11 لمحافظة شمال الضفة الغربية، وعلى عينة حجمها 400 شخص من مستخدمي الحواجز الإسرائيلية (). وتبين هذه الدراسة أن محافظة طولكرم أصبحت أكثر المحافظات تأثراً بالإجراءات الإسرائيلية ضمن محافظات شمال الضفة الغربية، حيث ازدادت مدة وتكاليف السفر بما لا يقل عن ثلاث أضعاف القيم الأصلية قبل انتفاضة الأقصى لحوالي 88% من السكان.

6. تأثير جدار الفصل على قطاع المواصلات

اتخذت الحكومة الإسرائيلية في نيسان 2002 قراراً لبناء جدار للفصل العنصري ليلتف حول الضفة الغربية ويعزل أجزاءً كبيرة منها خلف الجدار، بحجة منع الفلسطينيين من الوصول إلى الأماكن التي يقطنها المستعمرون أو الإسرائيليون وذلك لمنعهم من القيام بعمليات فدائية. إلا إن للجدار آثاراً أخرى لا تقل خطورة عما ذكر من تكريس لواقع الاحتلال، يتمثل في الحد من إمكانيات الحركة واستدامة أنظمة وخدمات النقل والمواصلات، وإعاقة الوصول إلى المرافق التعليمية والصحية، والحصار الاقتصادي، والضغط الاجتماعي، مما قد يدفع بعض الفلسطينيين، حسب تصور واضعي السياسة الإسرائيلية، إلى ترك أراضيهم والهجرة خارج الوطن.

سيبلغ الطول الإجمالي للجدار حوالي 670 كم، حيث أن المسار النهائي لبعض الأجزاء تقديرية ولم تحدد بعد. هذا ولا بد من الإشارة إلى أن هذا الطول يزيد عن ضعف طول الخط الأخضر، أي خط الهدنة لعام 1949، البالغ طوله 307 كم، وذلك من أصل الطول الإجمالي لمحيط الضفة الغربية البالغ 441 كم (). ويبين الشكل رقم (2) خارطة للضفة الغربية ولموقع جدار الفصل العنصري. وقد تم تنفيذ أجزاء من الجدار، والأجزاء الأخرى ما زالت تحت التنفيذ.

ويتكون عرض مقطع المساحة المحددة للجدار من 40-100 متراً، حسبما تفيد التقارير الإسرائيلية. ويشمل المقطع العرضي جداراً بارتفاع 3-8 متر، كما يشمل طريقاً عسكرياً، خنادق، أسلاك شائكة، أسيجة مكهربة، ومناطق عازلة. ويبنى الجدار في بعض مقاطعه من الخرسانة المسلحة مسبقة الصب، كما توجد على طوله نقاط مراقبة إلكترونية وأبراج عسكرية خرسانية، كما هو مبين في الشكل رقم (3).

إن جدار الفصل سيؤدي ابتداءً إلى عدم تحقيق تواصل بين أجزاء الضفة الغربية وتحويلها إلى منطقة مجتزأة من الناحيتين الشرقية والغربية، كما سيؤدي إلى فصل مناطق في وسط الضفة الغربية ضمن جيوب معزولة. لذا فإن الجدار سيضع قيوداً على إمكانية التواصل الحر لمئات الآلاف من الفلسطينيين في عشرات المدن والقرى الواقعة

خلف الجدار (ضمن السيطرة لإسرائيلية) مع باقي السكان في المدن والقرى الفلسطينية الأخرى، ومع العالم الخارجي، بدون منح قاطنيتها إمكانيات التنقل والمواصلات سوى من خلال تصاريح أو أذون مرور خاصة.

وسيؤثر الجدار بشكل مباشر على إمكانيات الوصول الدائمة لذوي الدخل المحدود وخاصة في المناطق الريفية، حيث سيؤدي إلى وقف خدمات المواصلات العامة وخاصة بواسطة الحافلات، للعديد من الأماكن الواقعة خلف الجدار بشكل تام، أو سيؤدي إلى وضع قيود مشددة عليها.

تشير بعض الدراسات إلى أنه على وجه الإجمال، سيكون حوالي 1300 كم من الطرق المعبدة واقعة خلف جدار الفصل (ضمن منطقة السيطرة الإسرائيلية)، مشكلة 46% من إجمالي أطوال الطرق في الشبكة. ومن الواضح أن الطرق الرئيسية (الوطنية) هي المتضرر الأكبر، حيث سيقع ما مجموعه 318 كم منها، أي بنسبة 54% من هذه الطرق خلف جدار الفصل. ومن الجدير بالذكر أن الجدار الفاصل عند اكتمال إنشائه سيجعل الحيز المتبقي من المناطق المحصورة داخل الجدار ككائنات للفلسطينيين غير متصلة جغرافيا في كثير من الأحيان، وذلك ضمن مساحة تعادل 54% من مساحة الضفة الغربية⁽¹⁾، تكون محصورة داخل أسوار الجدار وتحت السيطرة الفلسطينية، أما المساحة المتبقية فتستكون ضمن السيطرة الإسرائيلية، حيث يعزل الجدار مساحات شاسعة في شرق الضفة الغربية (منطقة الأغوار) وأخرى في غربها وجنوبها تكون خارج أسوار الجدار المقترح.

إن الدخول إلى أو الخروج من المناطق المعزولة خلف الجدار سيتم من خلال إقامة نقاط عبور في مناطق محددة. وفي كل الحالات، فإن نقاط العبور هذه والواقعة على الجدار تعمل في أوقات محددة فقط، قد لا تتجاوز في مجموعها الساعة الواحدة في اليوم. وهذا سيؤدي إلى الحد من إمكانيات الوصول إلى الحقول والمزارع ومناطق العمل، وإيصال المنتجات الزراعية إلى الأسواق، كما سيؤدي إلى الحد من إمكانيات الوصول إلى مناطق توفر الخدمات الصحية والتعليمية.

وقد أشار التقرير الصادر بتاريخ 2003/11/10 عن مكتب تنسيق الشؤون الإنسانية في الأراضي الفلسطينية المحتلة، التابعة للأمم المتحدة، بأن آثار الجدار عند اكتمال إنشائه ستكون على النحو التالي⁽¹⁾:

- هناك تأثير مباشر على حرية الحركة والانتقال لـ 274 ألف فلسطيني داخل المناطق التي سيعزلها الجدار.
- هناك تأثير على حرية الحركة والانتقال لـ 400 ألف فلسطيني خارج المناطق التي سيعزلها الجدار لكن سيضطرون إلى عبوره للوصول إلى وظائفهم أو مزارعهم أو الخدمات التي يحتاجونها.
- سيكون هناك تأثير إجمالي على 674 ألف فلسطيني يشكلون حوالي ثلث الفلسطينيين المقيمين في الضفة الغربية.

ومن الأمثلة المثيرة للاهتمام أثر الجدار على محافظة قلقيلية، حيث يلتف الجدار حول مدينة قلقيلية ويفصلها عن محيطها كاملاً إلا من خلال بوابة دخول واحدة فقط في الجهة الشرقية من المدينة، ويبين شكل رقم (4) صورة جوية ومخطط للجدار حول مدينة قلقيلية.

وقد أشارت إحدى الدراسات إلى أن 10 من أصل 17 تجمعاً متأثراً بالجدار في محافظة قلقيلية لن يتمكنوا من الوصول بالمركبات والشاحنات للأراضي الزراعية التابعة لها لنقل الإنتاج الزراعي منها. وقد زاد معدل المسافة للوصول مشياً للأرض الزراعية بعد إنشاء الجدار مقارنة بالمسافة قبل إنشائه بما لا يقل عن مثلي المسافة إلى خمسة وعشرين ضعفاً، وذلك لسكان التجمعات التي حال الجدار دون الوصول مشياً وبسهولة إلى أراضيهم⁽¹⁾.

وسيكون هناك انخفاضاً ملحوظاً في عدد مركبات النقل العمومي التي أصبحت تخدم التجمعات بشكل عام، بينما لم تصبح أي من هذه التجمعات مخدومة بالحافلات بعد إنشاء الجدار، سوى مدينة قلقيلية، مركز المحافظة، التي تربطها الحافلات بالمدن في المحافظات الأخرى.

ومن الأمثلة الصارخة على أثر الجدار في محافظة قلقيلية، المسافة بين بلدة حبله ومدينة قلقيلية، إذ أصبحت 46 كم بعد أن كانت 3 كم فقط، حيث قطع الجدار الطريق المباشر الذي يربط بينهما. وقد ازداد متوسط زمن الرحلة في الاتجاه الواحد بينهما إلى 40 دقيقة، بعد أن كان خمس دقائق قبل إنشاء الجدار⁽¹⁾. وبناءً على هذه الزيادة في المسافة ووقت الرحلة، فإن أجرة السفر بين عدد من التجمعات الفلسطينية المتأثرة ومدينة قلقيلية قد تضاعفت حتى خمس مرات.

وتشير الدراسات إلى أن عدد الطرق الرابطة، وعدد مركبات النقل العمومي، وعدد الحافلات العاملة على خطوط المواصلات العامة التي تخدم التجمعات السكانية قد انخفضت إلى 55% و 77% و 54%، من القيم المناظرة قبل إنشاء الجدار، على الترتيب. وفي المقابل، فقد ارتفع معدل مسافة الوصول إلى الأراضي الزراعية من التجمع السكاني، وذلك بعد إنشاء الجدار مقارنة بقبل إنشائه، بنسبة 636%. كما ارتفع معدل معامل الوصول وزمن وكلفة الرحلة بين التجمع ومدينة قلقيلية إلى 264%، و 326%، و 212% من القيمة المناظرة قبل إنشاء الجدار، على الترتيب⁽¹⁾.

إن كل ما ذكر يثبت بوضوح مدى التأثير السلبي للجدار فيما يتعلق بتقديم خدمات نقل ومواصلات مستدامة، مما يؤدي إلى عدم قدرة أنظمة النقل والمواصلات على تلبية دورها في تحقيق التنمية المستدامة.

7. تقديرات حجم الأضرار

لا يختلف اثنان أن حجم الدمار الذي خلفته الإجراءات الإسرائيلية هائل. لقد اختلفت التقديرات لحجم هذه الأضرار باختلاف طرق التقدير والعناصر التي تم تقييمها، فهناك الدراسات التي اعتمدت على تقديرات الأشخاص المتضررين أنفسهم والتي غالباً ما تكون مبالغاً فيها بسبب الارتباط العاطفي بالموضوع، ودراسات اعتمدت على تقديرات المختصين واحتساب حجم الأضرار بناءً على حساب الكميات، وقد كانت هذه أكثر دقة. وهناك دراسات قيمت الأثر الفيزيائي المباشر مثل قيمة دمار المبنى أو الطريق أو المركبة، وأخرى أضافت إليها أضراراً مباشرة مثل قيمة إغلاق المحال التجارية أو الخدمات المعينة، ودراسات أخرى لجأت إلى تقييم الأضرار الغير مباشرة مثل مقدار تعطيل العمالة وانخفاض مستوى الدخل ... الخ. لذلك، فإن المنقحص للتقديرات المختلفة يلاحظ الإختلاف الواضح بينها. وقد تم في هذا البحث مراجعة العديد من التقديرات التي تعود حتى نهاية عام 2003، أما تقديرات الدمار لما بعد هذه الفترة، فقد كانت متقطعة وغير منتظمة، وكذلك غير شاملة لقطاع المواصلات.

بناءً على بيانات وزارة الأشغال العامة والإسكان، بلغ حجم الدمار الفيزيائي المباشر لشبكة الطرق الفلسطينية نتيجة الإجراءات العسكرية الإسرائيلية منذ بداية الانتفاضة وحتى نهاية عام 2003 مبلغ 91 مليون دولار، حيث قامت قوات الاحتلال بتدمير أكثر من 2100 طريق رئيسي وفرعي في الضفة الغربية وقطاع غزة وبطول إجمالي قدره 706 كم⁽⁶⁾.

وتفيد كذلك تقارير لجنة حصر الأضرار أن عدد المركبات التي تضررت بشكل جزئي أو كلي جراء الإجراءات الإسرائيلية حتى نهاية عام 2003 بلغ حوالي 3400 مركبة، وتم تقدير ضرر المركبات بمبلغ 10 مليون دولار⁽⁵⁾، وبعد تحليل البيانات، تبين أن حجم الدمار الفعلي الناتج هو أكبر من الأرقام المدرجة في هذه التقارير، وذلك كون العديد من الأضرار المذكورة في تلك البيانات (سواءً كان للطرق أو المركبات) لا تحتوي على تقديرات مالية، ولذلك لم تدرج ضمن هذه التقديرات، وكذلك هناك العديد من المركبات التي دمرت ولم تكن مدرجة ضمن البيانات.

وتجدر الإشارة هنا إلى أن الأضرار الغير فيزيائية والغير مباشرة لهذه الإجراءات (مثل فقدان العمل وضعف المدخول لعمال قطاع المواصلات... الخ)، أكبر بكثير من الأضرار المباشرة، حيث بلغت خسائر قطاع النقل والمواصلات المباشرة والغير مباشرة حتى نهاية عام 2003 حوالي 2560 مليون دولار، وبالتالي انخفض مستوى الناتج المحلي والإجمالي في قطاع النقل والمواصلات بنسبة 60%⁽⁷⁾.

وتشير دراسة قام بها معهد ماس في عام 2003 إلى أن تقديرات خسائر قطاع المواصلات حتى أيلول 2002 بلغت 384 مليون دولار خسائر مركبات عمومية، و 110 مليون دولار خسائر الباصات، ومليار دولار خسائر الشاحنات والمركبات العمومية. وتقدر وزارة المواصلات أن مجموع خسائر قطاع المواصلات حتى نهاية عام 2003 تصل إلى ملياري دولار⁽⁸⁾، وهذا أيضاً ما تشير إليه التقارير الصحفية⁽²⁾.

8. التوجهات الجديدة في السياسات الإسرائيلية المتعلقة بالطرق

1-8 التوجهات العامة

لقد طرأ تغييرات عديدة على الإجراءات الإسرائيلية في خلال عام 2005 بشكل عام، فبعض الحواجز ما زال قائماً (الحواجز الثابتة) والقليل منها تم إزالته، وجدار الفصل العنصري قيد الإنشاء، وقد تم استكمال أجزاء منه، وفي بداية عام 2005 ظهر في الصحف المحلية مخطط إسرائيلي جديد للطرق يشمل بعض الأنفاق، وكذلك تم تحديد مسارات خاصة للفلسطينيين وأخرى للإسرائيليين. وقد طرأ تحسن طفيف على حركة سير الفلسطينيين على هذه الحواجز منذ بداية عام 2005، ومن ثم تم تشديد الإجراءات مرة أخرى بعد عدة أشهر، ولكنها ما زالت تتميز بالتذبذب في شدتها من حين إلى آخر، وكثيراً ما تخضع للمزاج الإسرائيلي على هذه الحواجز، وكذلك الحواجز المتحركة (الطيارة) ما زالت تتواجد على بعض الطرق من حين إلى آخر. وغالباً ما يتعرض الشباب صغار السن (دون سن 30 عاماً، وأحياناً 40 عاماً) لإجراءات تدقيق مطولة مقارنة لمن هم أكبر سناً. كل هذا يتطلب وقت سفر إضافي، ولذلك ما زال المسافر والتاجر الفلسطيني غير قادر على التنبؤ بزمان رحلة السفر ولا يستطيع التخطيط لها بشكل جيد، وما زال السفر يستهلك من وقت المواطن ومن جيبه أكثر بكثير مما كان الوضع عليه قبل نهاية عام 2000.

وأكثر ما يشكو منه سائقي الشاحنات عدا عن ازدياد تكاليف الشحن، هو سوء وضع بعض الطرق ما بين المدن، فمثلاً سطح الطريق إلى مدينة جنين عبر طريق رقم 60 مهترئ بشكل كبير، مما يعيق السفر على هذه الطرق ويطيل زمن الرحلة ويزيد من استهلاك المركبات.

2-8 تأثير الطرق الالتفافية الجديدة على قطاع المواصلات

جاء في تقرير نشرته صحيفة القدس نقلاً عن صحيفة هآرتس، مخطط إسرائيلي جديد للطرق الالتفافية في الضفة الغربية⁽²⁾. ويتبين من خريطة الشوارع البديلة أن إسرائيل اقترحت حوالي 20 تحويلة سير علوية وإنشاء نفق كحل فني يسمح بإبقاء وتوسيع المستوطنات في الضفة الغربية وإقامة شبكتي مواصلات منفردتين واحدة للإسرائيليين والثانية للفلسطينيين. وبناءً على هذه الطرق المقترحة، فإن إسرائيل ستمنع الفلسطينيين من السفر على 41 طريقاً أو مقطعاً بمجموع أطوال قدرها 700 كم. ويظهر في هذا المخطط انعدام المنطق المواصلاتي والبيئي في إقامة شبكتي مواصلات متوازنتين ومنفصلتين⁽¹¹⁾.

وتقسم الطرق في الضفة الغربية حسب المخطط المذكور إلى ثلاث أنواع: (1) طرق ممنوعة كلياً على الفلسطينيين، (2) طرق ممنوعة جزئياً، (3) وطرق ذات استخدام مقيد للفلسطينيين، كما سيتم توضيحه لاحقاً (أنظر الشكل رقم 5)، بينما يستطيع الإسرائيليون السفر بحرية على هذه الطرق. ويشير تقرير مؤسسة بيتسيلم الإسرائيلية إلى أن هذه الطرق تجسد سياسة التمييز العنصري ضد الفلسطينيين، شبيهة بذلك سياسة التمييز العنصري التي كانت سائدة في جنوب أفريقيا⁽¹¹⁾. ويشير تقرير بتسيلم إلى أن تصاريح السير على الطرق ذات الاستخدام المحدد تمنح من قبل المؤسسة العسكرية الإسرائيلية، وغالباً ما يعطى الرفض مشافهة وبدون إبداء أسباب.

أ. أما الطرق التي يمنع الفلسطينيون تماماً من استخدامها، فهي الطرق التي يسميها جيش الدفاع الإسرائيلي "الطرق النظيفة" Sterile Roads، حيث يكون المنع للفلسطينيين شاملاً وواضحاً من خلال نقاط تدقيق إسرائيلية لتضمن مرور الإسرائيليين فقط. وتشمل هذه المجموعة طرقاً لا يمكن استخدامها أو عديمة الجدوى للفلسطينيين، حيث أن الطرق المؤدية منها إلى القرى الفلسطينية مغلقة من السلطات الإسرائيلية، وبالتالي فإن استخدامها من قبل الفلسطينيين لن يوصلهم إلى مكانهم المقصود بسبب هذا الإغلاق.

ب. وبالنسبة للطرق الممنوعة جزئياً، فهذه تشمل طرقاً يسمح للفلسطينيين باستخدامها فقط بعد الحصول على تصريح بذلك من قبل الإدارة المدنية الإسرائيلية، أو إذا كانت هوية السائق أو المسافر توحى بأنه من سكان قرية تعتمد بشكل كلي على هذه الطرق.

ج. الطرق ذات الاستخدام المقيد، وتشمل طرقاً يسمح للفلسطينيين بالسفر عليها دون تصريح خاص بذلك، ولكن مداخل ومخارج هذه الطرق محددة بمكعبات إسمنتية أو عوائق أخرى، وفي أغلب الأحيان، فإن السائق الذي يريد استخدام مثل هذه الطرق، يجب أن يمر عليه من خلال تقاطع طريق عليه نقاط تدقيق من قبل جنود إسرائيليين.

إن نظام "الطرق الممنوعة" على الفلسطينيين قد اضطرت وستضطر الفلسطينيين لاستخدام طرق ملتوية بدلاً من طرق تقود مباشرة إلى الغاية المقصودة من مدينة إلى أخرى. والسفر على هذه الطرق البديلة يؤثر سلباً على العديد من مجالات حياة الفلسطينيين كالاقتصاد والصحة والتعليم والحياة الاجتماعية، فالشوارع الرئيسية التي ربطت وبصورة طبيعية مدن الضفة الغربية عشرات السنين ستتحول إلى جزء من شبكة مواصلات المستوطنات، بحيث تربط المستوطنات الصغيرة بإسرائيل. وكبدل عنها يصبح للفلسطينيين طرق التفافية طويلة تبعد المسافات بين مدنهم، وتغلقها السلطات الإسرائيلية متى تشاء. وبناءً على رأي أحد خبراء الجغرافيا، فإن البدائل المواصلاتية المقترحة تضمن إطار مخطط الفصل واستمرار بقاء المستوطنات الإسرائيلية وحتى الصغيرة منها على حساب احتمالات إقامة دولة فلسطينية، وسيمنح المخطط الإسرائيلي المقترح من استمرار تطوير وتوسيع

المستوطنات، وإيجاد امتداد إقليمي إسرائيلي في الضفة الغربية، في الوقت التي تزعم فيه إسرائيل بوجود ضمان لإعطاء الفلسطينيين امتداداً إقليمياً⁽²⁾.

وكما ذكر سابقاً، فإن الطرق الالتفافية المقترحة لسير الفلسطينيين ستصبح أطول من الطرق الأصلية الواصلة بين المدن، وستبعد حركة المواصلات الفلسطينية عن الطرق الرئيسية القائمة، والتي ستعتبر طرقاً إسرائيلية فقط، وسيتم تحويل حركة المواصلات الفلسطينية إلى طرق فرعية قائمة أو جديدة، أقل جدوى وملتوية وذات طاقة استيعابية محدودة، وسيكون السفر عليها أطول وأكثر صعوبة. فعلى سبيل المثال، فإن مسافة السفر بين مدينتي نابلس وطولكرم ستتضاعف ثلاث مرات، بسبب تحويل حركة السير الفلسطينية إلى شوارع ثانوية التفافية. و عوضاً عن 28 كم في الطريق القائم، سيستمر السفر في الطرق الثانوية الالتفافية 73 دقيقة، حيث سيبلغ طولها 40 كم، وفي الأوضاع الطبيعية كان بالإمكان قطع المسافة بين المدينتين في فترة زمنية لا تزيد عن 22 دقيقة تقريباً⁽²⁾.

وفي إحدى النماذج الملفتة للنظر كذلك، الطريق المقترح بين بديا وسلفيت، حيث تقترح الخطة المذكورة استمرار مستوطنة آرئيل والطريق المؤدي إليها بإغلاق الطريق العادية التي يبلغ طولها 14 كم، و عوضاً عن ذلك سيرغم الفلسطينيون على السفر في مسار بديل طوله حوالي 60 كم، يمر عبر بدائل علوية وسفلية بين مستوطنتي أفا منشه وقدميم ويجتاز مدينة نابلس ويتجه منها جنوباً في عورنا وحوارة. ويشير الخبير الجغرافي إلى أن شبكة الطرق البديلة والكتل الاستيطانية في نابلس ستغلق مدينة نابلس وكأنها سور، وتفصلها عن المدن الأخرى التي تعتمد عليها اقتصادياً واجتماعياً، مثل طولكرم وقلقيلية وسلفيت⁽¹⁾.

وبحسب تقديرات وزارة التخطيط الفلسطينية، فإن هذا المخطط يستوجب بقاء معظم الحواجز الإسمنتية والقنوات والتلال الترابية التي تفصل القرى والطرق الرئيسية، وذلك لمنع توجه سيارات فلسطينية إلى "الطرق الإسرائيلية"⁽²⁾. وبحسب التقديرات، فإن مخطط الطرق البديلة سيؤدي إلى زيادة أعباء على قطاع النقل الفلسطيني، وإلى صعوبة تسويق المنتجات الزراعية والصناعية وزيادة تكلفتها على المستهلك، الأمر الذي سيترك آثاراً سلبية على إنعاش وتطوير الاقتصاد الفلسطيني.

هذا بالإضافة إلى ما تشتمل عليه خطة الطرق المقترحة من إنشاء ممرات فوقية وتحتية (جسور وأنفاق) عند بعض نقاط النقاء ما يسمى "بالطرق الإسرائيلية" مع "الطرق الفلسطينية"، وتحتوي الخطة الإسرائيلية المقترحة على إنشاء 6 أنفاق في منطقة شمال الضفة الغربية عند حاجز جباره (الكفريات) جنوب طولكرم وجنوب قلقيلية وفي دير شرف وعند عصيرة الشمالية وحوارة وبيت فوريك⁽¹⁾، **وكما هو موضح في الشكل رقم (1)، ويلاحظ كذلك أن معظم مداخل نابلس محاطة بهذه الأنفاق المقترحة.** وكل نفق مقترح يتطلب الاستحواذ على مساحات من الأراضي المجاورة وإلى تعديل في مسار الطريق ولو قليلاً عند نقاط الالتقاء. كل هذا يعني الاستيلاء على مساحات من الأراضي الفلسطينية والتي قد تصل إلى مئات أو آلاف الدونمات لصالح الأنفاق والطرق المقترحة. ومن الجدير بالذكر أن السلطات الإسرائيلية أنجزت أعمال إنشاء النفق عند حاجز الكفريات جنوب طولكرم في شهر آب 2005.

9. حالة الطرق ومتطلبات الصيانة

لقد كان هناك العديد من مشاريع الطرق في الضفة الغربية منذ عام 1994 حتى الآن. تتصدر مؤسسة بكدار قائمة المؤسسات التي قامت بهذه المشاريع بسبب توفر الدعم المادي الدولي لهذه المشاريع وعن طريق بكدار. هذا وقد بلغ مجموع نفقات بكدار على مشاريع الطرق حتى نهاية عام 2003 ما يقارب 132 مليون دولار أمريكي⁽²⁾.

ويولي بكدار بالنسبة لمشاريع الطرق، وزارة الأشغال العامة، والتي تعتبر صيانة وإنشاء الطرق إحدى مهماتها الرئيسية. ولكن بسبب عدم توفر الدعم المادي الدولي لمشاريع جديدة وقلّة الدعم المحلي لمشاريع صيانة الطرق فقد ظلت جهود الوزارة محكومة بهذه المحددات. وتقوم كذلك بعض المؤسسات غير الحكومية بمشاريع تطوير طرق محدودة. هذا وقد بلغ مجموع نفقات وزارة الأشغال العامة على مشاريع صيانة وإعادة تأهيل الطرق حتى نهاية عام 2003 ما يقارب 21 مليون دولار أمريكي⁽²⁾. هذا وقد خصص المجلس التشريعي الفلسطيني مبلغ 15 مليون دولاراً أمريكياً لتطوير وصيانة الطرق لعام 2004، ولم يتم تحويل كامل المبلغ بسبب الضائقة المالية التي تعانيها السلطة الفلسطينية⁽²⁾.

ومن الملاحظ أن معظم المشاريع التي نفذتها الوزارة شملت طرقاً محلية ومداخل المدن والقرى وطرقاً داخلية. ويلاحظ كذلك انخفاض قيمة الإنفاق على صيانة الطرق في عامي 2002 و 2003 مقارنة بالأعوام السابقة، حيث كان متوسط الإنفاق السنوي يتجاوز 3.5 مليون دولار، ومن ثم وصل في عام 2002 مبلغ 1.1 مليون دولار، وفي عام 2003 مبلغ 2.0 مليون دولار، والسبب في هذا الانخفاض هو اجتياح الجيش الإسرائيلي لمعظم مدن الضفة الغربية كما ذكر سابقاً، مما أعاق أعمال وزارات السلطة الفلسطينية في العديد من المجالات ومنها صيانة الطرق. وقد توزعت معظم هذه المشاريع في مناطق "أ" و "ب" حيث لا يستدعي ذلك تنسيق مع السلطات الإسرائيلية، وبعض المشاريع في مناطق "ج" بعد التنسيق مع السلطات الإسرائيلية⁽²⁾.

تشير الإحصائيات في عام 1989 أن نصف شبكة الطرق الفلسطينية تقريباً كانت في حالة جيدة، والنصف الآخر تراوح من حالة مقبولة إلى سيئة، وفي إحصائية أخرى في عام 1996 (قبل الانتفاضة)، تدنت نسبة الطرق الجيدة إلى 15% بينما ازدادت نسبة الطرق السيئة من 40% إلى 56%، والنسبة الباقية (29%) كانت في حالة مقبولة، وهذا يشير إلى حالة الاهتراء والإهمال في سطح شبكة الطرق الفلسطينية القديمة⁽²⁾.

وفي الفترة ما بين 1996-2000، كان هناك العديد من مشاريع صيانة وإعادة تأهيل للطرق الفلسطينية، والتي أدت إلى تحسن حالة شبكة الطرق في الضفة الغربية وقطاع غزة. ولكن مع ذلك، فإن احتياجات شبكة الطرق الفلسطينية أكثر بكثير مما تم استثماره في هذا المجال، فهناك حاجة ملحة لإعادة تأهيل الطرق والمحافظة عليها ورفعها إلى المستوى المرغوب فيه، حيث تم تقدير تكلفة ما تراكم من متطلبات صيانة الطرق الفلسطينية عبر السنوات إلى 105 مليون دولار، هذا بالإضافة إلى تكلفة الصيانة السنوية التي تقدر بحوالي 48 مليون دولار⁽⁹⁾. ومن المتوقع أن تكون تكلفة أعمال صيانة الطرق في وضعها الحالي قد أصبح أكثر من التقديرات السابقة بسبب ازدياد سوء أحوال هذه الطرق خلال فترة الأزمة السياسية الحالية.

فمنذ بداية انتفاضة الأقصى عام 2000، ساءت حال هذه الطرق بسبب الدمار الذي أحدثته الآلات العسكرية الإسرائيلية، وكذلك بسبب ضعف أعمال الصيانة على الطرق الخارجية أو شبه الخارجية خلال هذه الفترة. ففي عام 2003، قدرت وزارة الأشغال العامة والإسكان الفلسطينية أن 50% من هذه الطرق في حالة سيئة، و 26%

في حالة مقبولة، و فقط 24% منها في حالة جيدة⁽⁹⁾. ويعرض جدول رقم (5) ملخص لحالة الطرق في عام 2003.

ويبين شكل رقم (5) تطور حالة الطرق عبر السنوات السابقة، والذي يظهر أنه وبالرغم من التدهور في حالة الطرق الفلسطينية نتيجة الإجراءات العسكرية الإسرائيلية، فإن الطرق الجيدة أصبحت أفضل بقليل في عام 2003 مقارنة بعام 1996. وسبب ذلك هو أعمال الصيانة المكثفة في الفترة ما بين عام 1996 وعام 2000 من قبل السلطة الفلسطينية وبمشاريع ممولة دولياً، بالإضافة إلى تأهيل وإنشاء طرق الترافية جديدة داخل الضفة الغربية وقطاع غزة من قبل السلطات الإسرائيلية لأغراض تسهيل حركة الإسرائيليين والمستوطنين عليها.

وتجدر الإشارة إلى أن حالة الطرق الفرعية في عام 2003 هي أسوأ من أحوال الطرق الأخرى (الرئيسية والتجميعة)، والسبب في ذلك هو ازدياد حجم السير على مثل هذه الطرق الفرعية كبدايل للطرق الأخرى التي منع الفلسطينيون من السفر عليها بسبب الإجراءات الإسرائيلية. وهذه الطرق الفرعية هي ذات مواصفات هندسية متواضعة وغير مصممة لاستيعاب أعداد كبيرة وأوزان ثقيلة من المركبات، مما أدى إلى اهترائها بشكل سابق لأوانه.

وقد كان واضحاً من المقابلات التي أجريت مع سائقي شاحنات النقل في منطقة شمال الضفة الغربية، أن من أبرز ما يعانون منه هو سوء أحوال سطوح الطرق بين المدن، مثل طريق نابلس-جنين (طريق رقم 60)، وذلك بسبب إهمال أعمال الصيانة عليها لعدم خدمة هذه الطريق للمستوطنات الإسرائيلية، وكذلك بسبب سير الآليات العسكرية الإسرائيلية الثقيلة (الدبابات) عليه.

ومن أبرز الطرق في منطقة شمال الضفة الغربية التي أيضاً تعاني من اهتراءات كبيرة، شارع بيت ايبا الواصل بين مدينة نابلس وحاجز بيت ايبا العسكري مروراً بتقاطع دير شرف وحتى الشارع الالتفافي المؤدي إلى مستوطنة قدوميم. حيث تبرز في هذا الطريق الحفر الكبيرة والتشققات والاهتراءات الواضحة في سطح الطريق، مما جعل السير عليه مزعجاً في أبسط وصف لهذه الحالة. هذا بالإضافة إلى ما يسببه ذلك من اهتلاك للمركبات وخطورة في السير، حيث غالباً ما يضطر السائق إلى تجنب تلك الحفر وبشكل مفاجئ، مما يعرض المركبة والركاب إلى خطورة التصادم مع المركبات في الجهة المقابلة أو فقدان السيطرة على المركبة. هذا وقد تم في نهاية صيف عام 2005 القيام ببعض أعمال الترميم لأجزاء من هذه الطريق، وخاصة الجزء الذي يخدم حركة المستوطنين والواصل بين تقاطع دير شرف حتى الشارع الالتفافي.

10. التوجهات الجديدة في السياسات الإسرائيلية المتعلقة بالطرق

لما كان للطرق أهمية كبيرة في الاقتصاد والسياسة والجغرافيا وفي العديد من نواحي الحياة، فقد لجأت السلطات الإسرائيلية إلى فرض توجهات جديدة من خلال هذه الإجراءات والحواجز على الطرق، كما أسلف الذكر. ويمكن تلخيص بعض التوجهات الإسرائيلية الجديدة بما يلي:

أ. مأسسة الحواجز الثابتة: إن المراقب للتغيرات والتطورات في الحواجز المفروضة يلاحظ بروز نمط المأسسة لهذه الحواجز، وخاصة الحواجز الثابتة، حيث يفرض لها القوانين والإجراءات من حيث السماح أو عدم السماح بالمرور وأوقات المرور، وطريقة التفتيش والتدقيق، والتجهيزات والبنى التحتية التي تنشأ على هذه الحواجز، والإجراءات المشددة المتعلقة بذوي الأعمار الشابة (الشباب دون سن 25 عاماً، وأحياناً دون سن

40 عاماً)، وكذلك التواجد المكثف والمستمر للقوات الإسرائيلية على مثل هذه الحواجز، وبذلك أصبحت تمثل معبراً حدودياً لتلك المنطقة أشبه بالمعايير الدولية، وبالتالي أصبحت واقعاً اعتاد الفلسطينيون على وجوده، وأصبح إزالة مثل هذه الحواجز على رأس قائمة مطالب الفلسطينيين.

ومن الأمثلة الحية على ذلك حاجز قلنديا جنوب رام الله وحاجز زعتره جنوب نابلس، حيث أنشئت مسارب سير متعددة وجزر ومكعبات إسمنتية، واستخدمت علامات التحديد (الدهان) الأرضي، واستخدمت أجهزة التفيتش الالكترونية، وكذلك انشئت غرف المراقبة.

ب. تجزئة المناطق الفلسطينية: تنتشر الحواجز في الضفة الغربية في نمط غير عشوائي، يلاحظ من خلاله تركيز وجود الحواجز في المنطقة ما بين نابلس ورام الله (على سبيل المثال) ما بين حواجز ثابتة وإغلاقات طرق، وكذلك تم تحديد الطرق الرئيسية ما بين المنطقتين (حسب المخطط الإسرائيلي الجديد للطرق، وكما أسلف ذكره) بحيث تكون إما طرقاً ممنوع استخدامها بشكل مطلق من قبل الفلسطينيين (مثل على ذلك الطريق المؤدية من شمال رام الله وحتى بيت إيل)، أو طرقاً يسمح باستخدامها جزئياً (استخدام مقيد) من قبل الفلسطينيين (وتشكل هذه معظم الطرق الرئيسية في هذه المنطقة). أما الطرق التي يسمح للفلسطينيين استخدامها دون قيود، فهي معظم الطرق الفرعية في هذه المنطقة، ويتكرر هذا النمط في أجزاء مختلفة من الضفة الغربية.

كل هذه الإجراءات تؤدي إلى عملية تجزئة المناطق الفلسطينية إلى ثلاث مناطق: شمال ووسط وجنوب، بالإضافة إلى منطقة القدس والأغوار. وهذا بالتالي يقطع أوصال الوطن الواحد ويحد من إمكانية إقامة دولة فلسطينية متصلة جغرافياً، وبالتالي يحد من إمكانية إقامة اقتصاد وطني، ويبقي أجزاء من الضفة الغربية تحت السيطرة الإسرائيلية بشكل أو بآخر.

ج. فصل منطقة الأغوار الوسطى والشمالية: حيث تقوم الحواجز المفروضة على فصل منطقة الأغوار عن باقي الضفة الغربية، مثل حاجز بردله والحمراء وبيت دجن والحاجز بالقرب من مجدل بني فاضل والنويعمة. يضاف إلى ذلك، أنه من حيث إمكانية استخدام الفلسطينيين للطرق، فإن معظم الطرق الرئيسية الواصلة بين منطقة الأغوار ذاتها والتي تصل مع باقي أنحاء الضفة الغربية، هي طرق إما ممنوعة جزئياً أو مسموحة باستعمال جزئي (استخدام مقيد). وقد نشر مؤخراً في الصحف الفلسطينية (في شهر شباط/2006) عدة مقالات تشير إلى مخطط إسرائيلي لفصل الأغوار، وتم هدم بعض البيوت في تلك المنطقة، وذلك لصالح الإجراءات الإسرائيلية.

وسينتج عن فصل الأغوار عن باقي الضفة الغربية عواقب اقتصادية جمة، حيث أن منطقة الأغوار تشكل المركز الرئيسي للإنتاج الزراعي في الضفة الغربية، هذا بالإضافة إلى البعد الجغرافي السياسي من حيث فصل الحدود الشرقية للضفة الغربية وإبقائها ضمن السيطرة والمراقبة الإسرائيلية. إن هذا الموضوع يستحق البحث المفصل، وذلك لأهمية الأغوار، كما ذكر.

د. استهداف مدن معينة: من المدن المستهدفة بشكل واضح مدينتي نابلس وقلقيلية، حيث تحيط مدينة نابلس الحواجز المختلفة من جميع الجهات، ويحيط جدار الفصل بمدينة قلقيلية بالكامل، إلا من خلال بوابة وحيدة في الجهة الشرقية من المدينة.

تشكل محافظة نابلس حلقة الوصل بين وسط الضفة وشمالها، وكذلك حلقة وصل للأغوار الشمالية والوسطى، ولقد كانت نابلس تاريخياً تشكل العاصمة الاقتصادية للضفة الغربية. لذلك فإن استهداف مدينة نابلس من حيث انتشار الحواجز الثابتة والسواتر الترابية والخنادق (تشكل عدد الحواجز المنتشرة حول محافظة نابلس ثاني أكبر عدد في الضفة الغربية، بعد محافظة الخليل ... أنظر جدول رقم 2)، بالإضافة إلى فرض حصار دائم ومشدد على المدينة، له أهداف واضحة من حيث التحكم بمركز الاقتصاد الفلسطيني، وكذلك المركز الجغرافي التي تحتله المحافظة. وتجدر الإشارة إلى أن السلطات الإسرائيلية أزلت بعض الحواجز حول الضفة الغربية وأبقت الحواجز مشددة حول مدينة نابلس.

أما مدينة قلقيلية فتشكل النقاط الحدودية الغربية لشمال الضفة الغربية مع إسرائيل، بالإضافة إلى وفرة المناطق الزراعية الخصبة في تلك المنطقة، وبالتالي تم إحاطة المدينة من جميع جهاتها بالجدار، وتم فصل المدينة عن محيطها الزراعي وعن باقي الضفة الغربية، وكذلك عن حدودها مع الدولة الإسرائيلية.

ومن المدن الأخرى المستهدفة، مدينة القدس، حيث تحاط المدينة بسلسلة من الإجراءات والحواجز المشددة والمكثفة والمتنوعة بشكل واضح يتميز عن باقي مدن الضفة الغربية، كل ذلك لما تمتاز به المدينة ضمن الأعتبارات السياسية الإسرائيلية والفلسطينية كذلك، حيث تركز الإجراءات الإسرائيلية سياسة فصل مدينة القدس عن الضفة الغربية وتثبيت فكرة أن مدينة القدس، مدينة إسرائيلية وموحدة.

هـ. التخفيف من بعض الحواجز: لوحظ مع بداية عام 2005 تخفيض السلطات الإسرائيلية من بعض الإجراءات، مثل تخفيض عدد الحواجز الطيارة وحدة الإجراءات عليها، وذلك بعد استخدامها المكثف منذ بداية انتفاضة الأقصى. ويمكن تفسير ذلك بالاستعاضة عنها والتركيز على الحواجز الثابتة، وذلك بعد مأسستها، كما سبق الذكر. يضاف إلى ذلك أن معظم هذه الحواجز لم يكن لها داع أمني كما كانت تدعي السلطات الإسرائيلية، وإنما كانت إجراءات تحكم وتضييق الخناق على الفلسطينيين.

وتم كذلك إزالة بعض من حواجز السواتر الترابية (كانت 374 حاجزاً في 2004/11، وأصبحت 282 حاجزاً في 2005/3)، مثل حاجز تل والبازان، والبوابات، مثل بوابة عنبتا التي أزيلت في الأشهر الأولى من عام 2005، ثم أعيد تركيبها في شهر حزيران 2005، وفي المحصلة، فقد ازداد عدد البوابات الحديدية قليلاً، كما أسلف الذكر. ويمكن الإشارة إلى أن عدد الحواجز التي أزيلت كان قليلاً مقارنة بالحواجز المتبقية، وكذلك فإن جميع هذه الحواجز كانت حواجز غير ثابتة.

ويمكن تفسير التخفيف من عدد وشدة بعض الحواجز أنها كانت أصلاً بعيدة عن الدواع الأمنية المعلنة، وإنما وضعت من أجل التضييق على المواطن الفلسطيني بالدرجة الأولى. ويمكن الإشارة كذلك إلى الاستعاضة عن مثل هذه الحواجز التي أزيلت، بالحواجز الدائمة المقامة حول المدن والتي بقيت، والتي تم تعزيز وجودها بإنشاء بنى تحتية وأجهزة مراقبة وتفتيش مكثفة، وكذلك إعطاؤها صبغة المعبر الحدودي وفرض أنظمة لإدارة هذه الحواجز، كما سبق ذكره.

و. فصل شبكات الطرق الفلسطينية قدر المستطاع: ويتم هذا الفصل من خلال تحديد مسارات خاصة للفلسطينيين وأخرى للإسرائيليين، مع فرض قيود تختلف شدتها حسب موقع الطريق، كما ذكر سابقاً. وعند التقاء الطريقين، يتم فصلهما رأسياً على مستويين، طريق علوي وآخر سفلي. ولقد تم تحديد هذه الطرق

بحيث تعطي الأفضلية للإسرائيليين، وقد كان ذلك أيضاً على حساب الأراضي الفلسطينية، حيث تم الاستيلاء عليها مقابل إنشاء الطرق الجديدة والأنفاق.

كل هذا يؤدي إلى تداخل شبكتين من الطرق معاً في مساحة جغرافية محدودة، مما يؤدي إلى انعدام المنطق المواصلاتي، وكذلك يحد من الاستمرارية الجغرافية للمناطق الفلسطينية، وللدولة الفلسطينية المستقبلية.

11. النتائج والتوصيات

إن السبب المباشر للأزمة الاقتصادية الفلسطينية وكذلك الأوضاع السيئة في القطاعات الأخرى (وأزمة قطاع المواصلات يتمثل في الإغلاق والحصار والحواجز المفروضة من قبل السلطات الإسرائيلية، أي في القيود التي تفرضها الحكومة الإسرائيلية على حركة البضائع الفلسطينية وحركة الفلسطينيين أنفسهم عبر الحدود (بين الأراضي الفلسطينية والعالم الخارجي ومع إسرائيل) وبين الضفة الغربية وقطاع غزة وبين المدن داخل الضفة الغربية أو داخل قطاع غزة. كل هذا أدى إلى نتائج كارثية على الفلسطينيين.

1-11 النتائج

- لقد أثرت الإجراءات الإسرائيلية سلباً على قطاع المواصلات بشكل مباشر وكبير، امتد إلى جميع مرافق الحياة الفلسطينية. وقد انتشرت الحواجز في كافة أنحاء الضفة الغربية وقطاع غزة.
- لقد تميزت هذه الحواجز والإغلاقات بالتذبذب في شدتها من مكان إلى آخر، ومن وقت إلى آخر، بحيث أصبح المواطن الفلسطيني غير قادر على التنبؤ لزمناً أو طول مسافة رحلة السفر، وبذلك أصبح غير قادر على التخطيط لها، مما أدى إلى ضياع وقت كبير من يومه في هذا السفر.
- لقد تنوعت أشكال الحواجز الإسرائيلية وتطورت منذ بدء انتفاضة الأقصى حتى يومنا هذا، فبدأت تلك الإجراءات بإغلاق للطرق وإنشاء حواجز ثابتة ومتحركة وسواتر ترابية وخنادق، ثم أنشئ جدار الفصل العنصري ليفصل أراضٍ ومساحات كبيرة عن بعضها، ثم ظهر مؤخراً مخططاً إسرائيلياً لإنشاء طرقٍ خاصة بالإسرائيليين وأخرى للفلسطينيين، وكذلك إنشاء أنفاق، وقد عملت السلطات الإسرائيلية على مأسسة الحواجز. كل هذا كان على حساب الأراضي الفلسطينية و عناء المواطن الفلسطيني.
- لقد كان من نتيجة هذا التذبذب في عدة أماكن وشدة الحواجز، تعديل البيانات والتحليلات المذكورة في هذا البحث عدة مرات، ولقد كان جزء من هذا التغيير في أعداد وأنواع و شدة الحواجز يتم بشكل عشوائي، ويهدف التصحيح على المواطنين الفلسطينيين، ولكن جزءاً من هذه التغييرات نمطي، يهدف إلى تكريس واقع إسرائيلي جديد على الطرق، بغرض تثبيت مبدأ مأسسة الحواجز وتجزئة المناطق الفلسطينية، بالإضافة إلى تعزيز السيطرة الإسرائيلية على مناطق محددة.
- كل هذه الإجراءات أدت وستؤدي إلى زيادة طول الرحلة وزيادة تكلفة أجور السفر والبضائع، بالإضافة إلى قيود كبيرة على الحركة والنقل. وهذا بدوره أدى إلى ضعف التنافسية (Competitiveness) للاقتصاد الفلسطيني مقارنة باقتصاد الدول المجاورة.
- تعرضت البضائع الفلسطينية وخاصة المنتجات الزراعية خلال فترات الإغلاق المشددة، للأضرار الكبيرة أثناء تنقلها بين المدن أو على المعابر مع الأردن، مما كان له الأثر المدمر على قطاع الزراعة والصادرات

- الاقتصادية بشكل عام. حيث أدى تلف البضائع وازدياد زمن وتكاليف النقل بشكل كبير إلى انخفاض حاد في القدرة التنافسية للاقتصاد الفلسطيني، مما أثر سلباً على المواطن والسلطة الفلسطينية.
- إن الحواجز الإسرائيلية المنتشرة في أنحاء مختلفة من الضفة الغربية تعمل على تجزئة الضفة الغربية إلى عدة مناطق جغرافية، وكذلك تعمل على عزل مناطق محددة، مثل مدينتي نابلس وقلقيلية و منطقة الأغوار.
- إن احتياجات قطاع الطرق والمواصلات بعد سنوات من الإهمال كبيرة، وزاد من حجم الاحتياجات، الدمار والاهتراء الذي حدث في ظل الأزمة السياسية الحالية، مما حرم المسافر الفلسطيني من الراحة أثناء السفر، وزاد في معدل اهتلاك المركبات.
- لقد كان هناك ضعف في أعمال صيانة الطرق بشكل عام خلال الأزمة السياسية الحالية، ولأسباب معروفة مثل عدم إمكانية التنسيق مع الجانب الإسرائيلي للقيام بأعمال صيانة الطرق في منطقة "C"، بالإضافة إلى ضعف الميزانية المخصصة من قبل السلطة الفلسطينية للقيام بمثل هذه الأعمال.

11-2 التوصيات

- إن وجود حواجز الطرق هو من أكبر المعوقات أمام تطور قطاع المواصلات، وكذلك قطاع الاقتصاد الفلسطيني. لذلك فإنه من البديهي عمل كل في إمكان الجهات المعنية والسلطة الفلسطينية على إزالتها.
- لقد نتج عن الإغلاقات والحواجز العديد من الطرق البديلة، لذلك يجب عمل خطة لدراسة إمكانية الاستفادة من هذه الطرق كامتداد لشبكة الطرق الرئيسية، مع مراعاة أن لا تكون هذه الطرق بديلاً عن شبكة الطرق الأصلية، وإنما امتداداً للشبكة الموجودة.
- يجب المباشرة في إعادة بناء واستصلاح الأجزاء التي لم تستصلح من الطرق التي تأثرت بالإجراءات الإسرائيلية.
- إن صيانة وإعادة تأهيل الطرق هي من أهم أولويات شبكة الطرق الفلسطينية، لذا يجب تخصيص الميزانية المناسبة للقيام بمثل هذه الأعمال، ووضع آلية منهجية لتحديد الأولويات، وعمل الجهود على المستوى الفلسطيني من أجل تخصيص وصرف المخصصات.
- يجب الاستفادة من التشكيلة الوزارية الجديدة من أجل تنشيط برنامج صيانة وتأهيل الطرق الفلسطينية، حتى تستعيد الوزارات المعنية "مثل وزارة الأشغال العامة والإسكان" دورها الحيوي في هذا المجال.
- يجب بحث الإجراءات الإسرائيلية على منطقة الأغوار بشكل تفصيلي، وبيان أثر ذلك على الواقع السياسي والاقتصادي الفلسطيني.
- يجب أن يكون هناك برنامج وطني لعمل هيكلية الطرق "Road Master Plan"، ومن أهداف هذا البرنامج، عمل مخطط وطني للطرق يتم من خلاله تقييم الطرق الحالية ووضع تصور للطرق المستقبلية المقترحة من حيث الموقع والتصنيف والمواصفات الهندسية والفنية المناسبة. ويجب العمل كذلك على برنامج "إدارة صيانة الطرق" "Road Maintenance Management"، والذي يتم من خلاله وضع آليات صيانة الطرق، والأسس السليمة التي بناءً عليها يتم تحديد الأولويات في برنامج صيانة الطرق، بحيث تعطى الأولوية للطرق الأكثر حاجة وأهمية.
- يوصى بعمل دراسة تفصيلية على المستوى الرسمي الفلسطيني حول نمط مؤسسة الحواجز والإجراءات الإسرائيلية في الضفة الغربية، وذلك من خلال متابعة تطورها التاريخي بأنواعها المختلفة، وكذلك نمط

التخفيض من أعداد بعض أنواع الإجراءات الإسرائيلية والتركيز والتشديد على أنواع أخرى منها وفي مواقع جغرافية محددة، وذلك لتحليل النمطية الإسرائيلية في هذه الإجراءات، والتعرف على المخطط الإسرائيلي للمراحل المقبلة، ومن ثم القيام بإجراءات فلسطينية وقائية، قدر الإمكان، ومن ثم تفصيل أثر ذلك على الواقع السياسي والاقتصادي المستقبلي للدولة الفلسطينية المتوقعة في المستقبل القريب.

- يجب توثيق عواقب الإجراءات الإسرائيلية على كافة القطاعات الفلسطينية، وذلك على المستوى الرسمي، ويجب تكثيف الجهود من أجل توصيل آثار الإجراءات الإسرائيلية المدمرة على حياة المواطن الفلسطيني إلى العالم، وعمل خطة إعلامية مناسبة تستند إلى اتباع الأسلوب العلمي، والابتعاد عن المبالغة والعاطفة الشديدة، وذلك لكسب التأييد العالمي.

قائمة المراجع

1. الامم المتحدة، مكتب تنسيق الشؤون الانسانية - الأراضي الفلسطينية المحتلة، الأغلاق وحرية التنقل في الضفة الغربية - نيسان 2005.
2. الامم المتحدة، مكتب تنسيق الشؤون الانسانية - الأراضي الفلسطينية المحتلة، تحليل تمهيدي للتأثيرات الانسانية على ضوء التعديلات الصادرة في شباط 2005 على مسار الجدار، شباط 2005.
3. أبو عيشة، سمير. تأثير جدار الفصل العنصري على استدامة أنظمة وخدمات النقل والمواصلات في فلسطين. مجلة جامعة النجاح للأبحاث، (العلوم الطبيعية)، المجلد 18(2)، 2004، 285-335.
4. الأشهب، محمد شاهين. "أهمية الطرق الزراعية في ظل الحصار". الإغاثة الزراعية، لجان الإغاثة الزراعية. الموقع الإلكتروني: <http://www.pal.gov.ps>.
5. جريدة القدس. ربط المستوطنات بالمدن الإسرائيلية. العدد 12674، الأربعاء 2004/12/1.
6. جريدة القدس. الجيش الإسرائيلي يستعد لتسريع الفصل في الضفة الغربية. العدد 13117، الجمعة 2006/6/25.
7. الجعفري، محمود و مكحول، باسم و لافي، دارين و عطيان، نصر. قطاع الخدمات الفلسطيني ودوره في عملية التنمية الاقتصادية. معهد الدراسات أبحاث السياسات الاقتصادية الفلسطيني (ماس). كانون الأول، 2003.
8. دائرة الإحصاء المركزي الفلسطيني. "أثر الإجراءات الإسرائيلية على المسافرين وحركة المواصلات خلال عام 2001". رام الله، شباط 2003.
9. لجنة حصر الأضرار. بيانات حول أضرار المركبات الناجمة عن العدوان الإسرائيلي. 2004.
10. مركز استطلاعات الرأي والدراسات المسحية. "نتائج استطلاع الرأي العام الفلسطيني رقم (11)". جامعة النجاح الوطنية، نابلس، فلسطين، آذار 2005/18-16.
11. المصري، هاني. نابلس والحصار. شبكة الإنترنت للإعلام العربي. الموقع الإلكتروني: http://www.amin.org/views/hani_almasri/2005/may14.html. تم الدخول للموقع بتاريخ 2005/5/16.

12. وزارة الأشغال العامة والإسكان. بيانات حول الأضرار الناجمة عن العدوان الإسرائيلي على الممتلكات العامة والخاصة. 2004/7.
13. وزارة الاقتصاد الوطني. تقرير: جراء الحصار والإغلاق والعدوان الإسرائيلي خلال الفترة 2000/9/29-2003/9/28. رام الله، 2004.
14. وزارة المواصلات الفلسطينية، مقابلة مع مستشار وزير المواصلات. رام الله، 2004/4.
15. Abu-Eisheh, S. and Al-Sahili, K. "Infrastructure Assessment of the West Bank and Gaza Strip-Transport Sector". The World Bank, Jerusalem, June 2004.
16. Awartani, Hisham. "Transport Impact on Cost of Goods and People Mobility". Center for Private Sector Development, June 2001.
17. B 'Tselem. The Forbidden Road Regime in the West Bank. B 'Tselem Report, 9 August 2004.
18. Salameh, N., Abu Amer, R., and Dimeh, S. The Effects of Israeli Measures on the Transportation Sector. Graduation Project, Department of Civil Engineering, An-Najah National University, Nablus, Palestine, January 2006.
19. The World Bank. Stagnation of Revival. Israeli Disengagement and the Palestinian Economic Prospects-Maps. December 2004.
20. World Highways Magazine. "Bush Signs Transport Bill." Thursday, 11 August 2005. Website: <http://www.worldhighways.com/news/article.cfm?recordID=7778>. Accessed on August 13, 2005.