

الأنماط الجديدة للإجراءات الإسرائيلية على الطرق وأثرها على قطاع النقل الفلسطيني

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

Khaled Al-Sahili

خالد الساحلي

قسم الهندسة المدنية، كلية الهندسة، جامعة النجاح الوطنية، نابلس، فلسطين

بريد الكتروني: alsahili@yahoo.com

تاريخ التسليم: (٢٠٠٦/١١/٢٦)، تاريخ القبول: (٢٠٠٧/٥/٢٩)

ملخص

فرضت السلطات الإسرائيلية العديد من القيود على التنقل ما بين مدن الضفة الغربية منذ اندلاع انتفاضة الأقصى في أيلول ٢٠٠٠. تهدف الدراسة إلى تحليل أنماط الإجراءات الإسرائيلية على الطرق والتوجهات الجديدة وأثر هذا على قطاع النقل والمواصلات وذلك من أجل التوثيق العلمي ومساعدة أصحاب القرار الفلسطيني. اتسمت الإجراءات الإسرائيلية المختلفة بالتذبذب من حيث الزمان والمكان، واستهدفت مناطق معينة بحيث عملت على تجزئة أراضي الضفة الغربية إلى مناطق جغرافية محددة، مثل الشمال والوسط والجنوب والأغوار. كان نتيجة ذلك آثار سلبية واضحة على قطاع المواصلات من حيث التكلفة وطول المسافة وزمنها. وقد أدت هذه الإجراءات إلى أضرار بالغة في قطاع المواصلات نتيجة تدمير الطرق، وأدى ذلك إلى انخفاض في مستوى حالة أسطح الطرق. تستنتج الدراسة أن السلطات الإسرائيلية عملت على مأسسة الحواجز على حساب الأراضي الفلسطينية وعناء المواطن الفلسطيني وضعف التنافسية للاقتصاد الفلسطيني. توصي الدراسة بضرورة صيانة وتأهيل الطرق المتضررة من هذه الإجراءات، وعمل دراسة تفصيلية على المستوى الرسمي حول نمط ومأسسة هذه الإجراءات، وذلك من أجل توثيقها وللقيام بإجراءات فلسطينية وقائية، قدر الإمكان.

الكلمات المفتاحية: الإجراءات الإسرائيلية، الضفة الغربية، المواصلات، أضرار، مأسسة الحواجز، صيانة الطرق.

Abstract

The Israeli authorities imposed several measures and restrictions on movement of people and goods within the Palestinian road network since the eruption of the Palestinian uprising in September 2000. This study aims to analyze these patterns and their impact on the transportation sector in the West Bank, to provide scientific documentation of these

measures, and to assist the Palestinian decision makers. The severity and number of these measures fluctuated from time to time and from location to another. There was a decline in the number of certain measures (earth mounds/walls and trenches) and an increase in road blocks and gates. These measures targeted particular locations in the West Bank, and aimed at dividing it into geographical zones; north, middle, and south, in addition to the Jordan Valley. The imposed road measures had a severe impact on the transportation sector in terms of cost, time, distance, quality of service, physical damages to the road network, and the condition of road pavement. The study concluded that the Israeli authorities institutionalized these measures at the cost of the Palestinian lands and the suffering of the Palestinian travelers. This has led to a decline in the Palestinian economic competitiveness. The study recommends conducting a comprehensive study at the Palestinian official level about the patterns and institutionalization of these measures, so as to document these measures and impacts and to take the necessary countermeasures, as much as possible.

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 ٢٠% تقريباً في الولايات المتحدة الأمريكية، على سبيل المثال. وقد حاز قطاع المواصلات في العقدين الأخيرين على أكبر مخصصات الميزانية الأمريكية، بعد الميزانية العسكرية (World Highways Magazine, 2005, p.15). أما في الأراضي الفلسطينية، فقد كان هذا القطاع مهماً بشكل عام خلال سنوات الاحتلال الإسرائيلي، وقد شكل هذا القطاع ما نسبته ٤.٢% من الناتج القومي الإجمالي الفلسطيني في عهد السلطة الوطنية الفلسطينية في عام ٢٠٠٠ (Abu-Eisheh & Al-Sahili, 2004, p.4).

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، أنشئت خصيصاً لخدمة الإسرائيليين والمستوطنين على حساب الأراضي الفلسطينية.

وقد بلغت نسبة الطرق الاستيطانية وطرق المستوطنات من مجموع أطوال شبكة الطرق الوطنية الفلسطينية حوالي ٣٥% في عام ٢٠٠٤ (Abu-Eisheh & Al-Sahili, 2004, p.8).

وقد امتازت هذه الطرق بالموصفات الهندسية والتصميمية والصيانة الجيدة مقارنة بشبكة الطرق الفلسطينية المهملة.

وبعد إنشاء السلطة الوطنية الفلسطينية عقب اتفاقات أوسلو عام ١٩٩٤، 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 ٢٠٠٠، وما تبعها من اجتياحات إسرائيلية للمدن الفلسطينية وإعادة احتلال معظم مدن الضفة الغربية عام ٢٠٠٢، وكذلك الإجراءات القائمة حتى الوقت الحاضر. فرضت 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.

١. هدف الدراسة

تهدف هذه الدراسة إلى تحليل أنماط الإجراءات الإسرائيلية الحالية والتوجهات الجديدة وأثرها 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، بالإضافة إلى الأضرار المباشرة للطرق والمركبات، وربط هذا بالأبعاد الاقتصادية على الأراضي الفلسطينية، وذلك كله من أجل توثيق هذه الإجراءات وتقديمها للمتابعين لهذا الأمر، وخاصة أصحاب القرار الفلسطيني، من أجل المساهمة في توضيح الحقائق على أساس علمي، حتى يتسنى لهم اتخاذ القرار السياسي المناسب، ضمن المستطاع.

٢. وصف شبكة المواصلات الفلسطينية قبل الانتفاضة

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 ٢٢٤٨ كم موزعة كالتالي: ٤٨٩ كم طرقاً رئيسية، ٦٣٤ كم طرقاً إقليمية، ١١٢٥ كم طرقاً محلية معبدة، هذا بالإضافة إلى أكثر من ٢٠٠٠ كم طرقاً زراعية، يضاف إلى ذلك حوالي ١٠١٨ كم من الطرق "الإسرائيلية" - الطرق الالتفافية وطرق المستوطنات - التي أنشئت خصيصاً لخدمة الإسرائيليين والمستوطنين (Abu-Eisheh and Al-Sahili, 2004, p.7). يبين شكل رقم (١) مخططاً عاماً للطرق في الأراضي الفلسطينية.



شكل (١): خارطة الطرق في الضفة الغربية وقطاع غزة.

تصل شبكة الطرق الفلسطينية بكافة أصنافها بين المدن والقرى والمخيمات في الضفة الغربية وقطاع غزة وتتوزع 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 وبالقرب من القرى والتجمعات السكانية الفلسطينية خارج المدن (Abu-Eisheh and Al-Sahili, 2004, p.8).

ويستخدم الفلسطينيون في تنقلهم الطرق القائمة منذ زمن قديم، والتي هي في حالة هندسية غير مقبولة، ويستخدمون كذلك الطرق الالتفافية التي أنشأها الاسرائيليون 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 تحد من استخدامها 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).

٣. التحولات التي طرأت على شبكة الطرق بعد الانتفاضة

منذ اندلاع انتفاضة الأقصى في أيلول من عام ٢٠٠٠، 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 هناك دوافع أخرى لهذه 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 فرضية الدافع 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 المواطنين الفلسطينيين والبضائع. وفيما يلي عرض لأنواع هذه القيود (يبين جدول رقم ١ أنواع وأعداد هذه الحواجز، وشكل رقم ٢ عينة لبعض أنواع هذه الحواجز في الضفة الغربية).

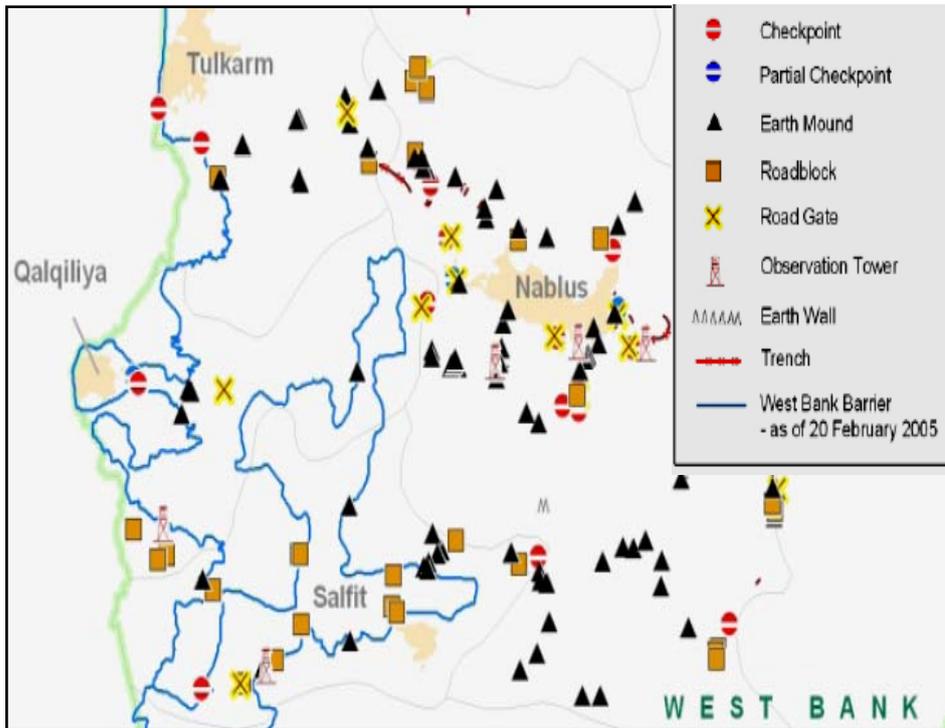
- الحواجز الثابتة والتي تتركز على مداخل المدن وتتواجد عليها قوات من الجيش أو حرس الحدود وبشكل مستمر، والعديد منها مجهز بأجهزة تفتيش وتدقيق الكترونية وأبواب دوارة بقضبان حديدية تسمح بمرور كل مواطن على حدا. ويتم على هذه الحواجز التدقيق في البطاقات الشخصية للمواطنين ومتاعهم، ولا يسمح بمرور المركبات الفلسطينية (البضائع والركاب) إلا من كان يحمل تصريح مرور من السلطات الإسرائيلية. وغالباً ما يتعرض المواطنون للمضايقات والتأخير الكبير على مثل هذه الحواجز، وفي أحيان 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.
- 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 لغاية أحد طرفي البوابة ووسيلة أخرى لنقله من الطرف الآخر. ومن أشهر هذه البوابات بوابة عنبتا (الذي تم ازلتها لاحقاً واستعيض عنها بحاجز ثابت).

جدول (١): ملخص الحواجز الإسرائيلية في الضفة الغربية (٢٠٠٥/٣).

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
٢٢	٢	٥	٢	٦	١	١١	١	٤	جنين
٢٤	١	٢	٠	١٣	٠	٥	٠	٢	طولكرم
١٢٤	٦	٢٢	١٠	٤٧	٨	١٨	٣	٨	نابلس
٦	٠	١	١	٠	٠	٢	٠	٢	طوباس
٣٦	٢	٣	٠	٩	٢	١٨	٠	٢	سلفيت
١٣	٢	٠	٠	٢	٣	٣	١	٢	قلقيلية
٤٤	١	٠	٠	٢٨	١	٦	٠	٨	القدس
١٨	٤	٣	٠	١	٣	٤	٠	٣	أريحا
١٠٢	٩	٤	١	٤٩	٩	٢٢	٢	٦	رام الله
٦٠	٧	٦	٤	٢٧	٢	٥	٠	٩	بيت لحم
١٩٦	١٥	٧	١٧	١٠٠	٢٢	٢٤	٠	١١	الخليل
٦٥٤	٤٩	٥٥	٣٥	٢٨٢	٥١	١١٨	٧	٥٧	المجموع

* المرجع: مكتب تنسيق الشؤون الانسانية - الأراضي الفلسطينية المحتلة، ٢٠٠٥

- 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، غالباً 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 (١)).
- 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.



شكل (٢): عينة لبعض أنواع هذه الحواجز في وسط-شمال الضفة الغربية
(The World Bank, 2005)

- 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 حاجز عورتا جنوب نابلس.
- الحواجز المتنقلة: وهي حواجز غير ثابتة توضع في أماكن متنقلة وفي أوقات متغيرة يتم فيها التدقيق على البطاقات الشخصية والبضائع، وتعمل على إعاقة الحركة بشكل واضح وبدون أي مبررات أمنية. وتشكل هذه الحواجز إزعاجاً كبيراً للمواطنين حيث غالباً ما

تكون غير متوقعة، ويعتمد الجنود الإسرائيليون إعاقه السير عليها بشكل واضح ودون أي مبررات.

- جدار الفصل: والذي بُدء بناؤه عام ٢٠٠٢ 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 ١٩٤٨، مما يقلل من فرص القيام بعمليات فدائية. ولكن الواقع أن هذا الجدار يلتهم مساحات كبيرة من الأراضي الفلسطينية التي احتلت عام ١٩٦٧، 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 ٢٠٠٤ مخطط إسرائيلي للطرق واستخدامها في الضفة الغربية (جريدة القدس، ٢٠٠٤، ص ١)، حيث اقترحت السلطات الإسرائيلية إنشاء حوالي ٢٠ تحويلة سير علوية وأنفاق لتسمح بإبقاء وتوسيع المستوطنات وإقامة شبكاتي مواصلات منفردتين واحدة للإسرائيليين وأخرى للفلسطينيين. والطرق المقترحة للفلسطينيين تضاعف من مسافة وزمن السفر بشكل كبير. وقد تم في ٢٠٠٥/٨ 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 وبشكل واضح مدينتي نابلس وقلقيلية ومنطقة الأغوار. فمثلاً 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 وتل وعصيرة) مغلقة حتى نهاية عام ٢٠٠٤، ثم فتحت، ومن ثم أغلقت مرة أخرى في أوائل عام ٢٠٠٦. وتقوم السلطات الإسرائيلية بفتح أو إغلاق هذه الحواجز بشكل متذبذب. وتشكل نابلس مركزاً تجارياً وثقافياً 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 (المصري، نابلس والحصار، ٢٠٠٥).

http://www.amin.org/views/hani_almasri/2005/may14.html.

وتشكل الحواجز المقامة جنوب نابلس عملية فصل لوسط الضفة عن شمالها.

أما بالنسبة لمنطقة الأغوار، حيث يشكل غور الأردن المركز الزراعي الأول في الضفة الغربية، فيتم التحكم بها من خلال حواجز الحمراء وتياسير وبردلة، وكذلك من خلال تحديد جميع الطرق المؤدية إلى غور الأردن كطرق إسرائيلية ممنوع على الفلسطينيين استخدامها إلا بإذن مسبق من سلطات الاحتلال (جريدة القدس، ٢٠٠٦، ص ١)، وبالتالي يتم ضبط حركة البضائع الزراعية من خلال هذه الإجراءات والحواجز، ويتم إعاقه 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 قليلاً مقارنة بما كانت عليه في ٢٠٠٤/١١، حيث كانت أعداد الحواجز الكلية تصل إلى ٦٨٠ حاجزاً، بينما سجل ٦٠٥ وسيلة إغلاق مختلفة في نيسان ٢٠٠٥ (مكتب تنسيق الشؤون الإنسانية، ٢٠٠٥، ص ٢)، ومن ثم انخفض قليلاً (٥٩٨ حاجزاً) في شهر ٢٠٠٦/١٠ (مكتب تنسيق الشؤون الإنسانية، ٢٠٠٦، ص ١). وقد كان معظم التخفيض في أعداد الحواجز هو ضمن حواجز الكتل الترابية، حيث كان عددها في تشرين الثاني/٢٠٠٤ يصل إلى ٣٧٤، وقد أصبح عددها ٢٨٢. وقد رافق ذلك ازدياد طفيف في أعداد حواجز الكتل الإسمنتية، والبوابات الحديدية، والجدران الترابية، حيث كان يصل عددها (على الترتيب) إلى ١٠٢ و ٤٨ و ٢٨ في ٢٠٠٤/١١، ومن ثم أصبح عددها ١١٨ و ٥١ و ٣٥ (على الترتيب) في شهر ٢٠٠٥/٣ (الأمم المتحدة، ٢٠٠٥، ص ١ و ٥). (The World Bank, 2004, p.5).

٤. 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.

٤-١ أثر الإجراءات الإسرائيلية على طول زمن الرحلة وتكاليف النقل

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 ٢٠٠٣ (الجعفري وآخرون، ٢٠٠٣). أشارت الدراسة إلى أن قطاع المواصلات يشغل ما نسبته ٩.٤% من مجموع المشتغلين في القطاعات الخدمية، إلا أن نسبة العاملين في قطاع المواصلات انخفضت بحوالي ٤٠% 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 ٢٠٠١ (دائرة الإحصاء المركزي الفلسطيني، ٢٠٠٣، ص ٢٠)، أوضحت النتائج الزيادة الكبيرة في أطوال المسافات (١٤-١١%) ومعدل زمن الرحلة (٥٨-٣٢٥%)،

وازداد استخدام الطرق الغير مؤهلة (ترايبية) (٨-٤٧%)، وانخفاض عدد الرحلات المنجزة (١٠-٥٨%)، وارتفاع معدل الأجرة (٣٢-١١٤%) ومعدل استهلاك المركبات وتكاليف الصيانة (١٢-٢٧٠%).

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 خلال الفترة الزمنية التي تمت الدراسة فيها (٢٠٠٠-٢٠٠١). 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 خلال تلك الفترة (دائرة الإحصاء المركزي الفلسطيني، ٢٠٠٣، ص ٢٠).

وقد قام مركز تطوير القطاع الخاص كذلك بتقييم أثر الإجراءات الإسرائيلية المذكورة على تكلفة البضائع وحركة المواطنين حتى منتصف عام ٢٠٠١ مقارنة بما قبل انتفاضة الأقصى ٢٠٠٠/٩ (Awartani, 2001). وشملت الدراسة حركة البضائع والمواطنين بين المدن الفلسطينية، وكذلك على المعابر الحدودية مع مصر والأردن وإسرائيل. واستنتجت الدراسة 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 (٢) ملخص لأهم النتائج التي توصلت إليها الدراسة.

من الملاحظ أن الدراسات السابقة تركزت في الفترة ما قبل عام ٢٠٠٢ حيث كانت الإجراءات الإسرائيلية أقل حدة وتشهداً إلا أن الأمر اختلف خلال العام ٢٠٠٢ والفترة التي تلت ذلك، حيث اجتاحت القوات الإسرائيلية المدن الفلسطينية وأغلقت معظم الطرق بالكامل ومنعت المواطنين من الحركة بين المدن، يضاف إلى ذلك تذبذب حالة الطرق بشكل كبير من يوم إلى آخر.

جدول (٢): التغير في تكلفة البضائع وحركة المواطنين (٢٠٠٠-٢٠٠١).

المقياس	نسبة الزيادة
تكلفة نقل البضائع إلى السوق	٨٢%
زمن رحلة البضائع إلى السوق	٢٠٨%
مسافة الرحلة عبر المعابر الحدودية	٤٦-١٦%
زمن الرحلة عبر المعابر الحدودية	٤٧٥-٨٤%
تكلفة نقل البضائع عبر المعابر الحدودية	٨٨-٤٥%
نسبة تلف البضائع عبر المعابر الحدودية	٥١٤-٢٥٧%
مسافة الرحلة إلى مكان العمل	٣٣%
زمن الرحلة إلى مكان العمل	٧٦%
تكلفة الرحلة إلى مكان العمل	١٦%

* المصدر: Awartani, 2001

ومن المؤكد أنه ومنذ بداية العام ٢٠٠٢ ازدادت الأمور سوءاً عما أشارت إليه الدراسات السابقة، 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 اهتراء كبير في هذه المركبات. واستمر هذا الحال وبمستويات مختلفة حتى نهاية عام ٢٠٠٣ تقريباً.

وفي العام ٢٠٠٤، 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.

من أجل تقييم أثر الإجراءات الإسرائيلية في الفترة القريبة، تم إجراء مسح بالتعاون مع مركز الدراسات المسحية واستطلاع الرأي في جامعة النجاح الوطنية، حيث أجري استطلاع لعينة حجمها ٨٦٠ شخصاً في الضفة الغربية و٥٠١ شخصاً في قطاع غزة في شهر آذار عام ٢٠٠٥. وقد أشيع كثيراً في هذه الفترة من قبل السلطات الإسرائيلية عن تخفيف الإجراءات الإسرائيلية على الحواجز والطرق بين المدن، ولكن يتبين من نتائج هذا المسح عدم صحة هذا الادعاء، حيث تشير نتائج الاستطلاع أن متوسط الزيادة في زمن الرحلة كان حوالي ٢٣٥% مقارنة بما كانت عليه قبل الانتفاضة، موزعة كما يلي: ٢٤٣% في الضفة الغربية، و٢٢٢% في قطاع غزة. أما بالنسبة لمسافة الرحلة، فقد كان متوسط الزيادة حوالي ٢٢١%، موزعة كما يلي: ٢٢٩% في الضفة الغربية، و ٢٠٦% في غزة (مركز استطلاعات الرأي والدراسات المسحية، استطلاع رقم ١١، ٢٠٠٥).

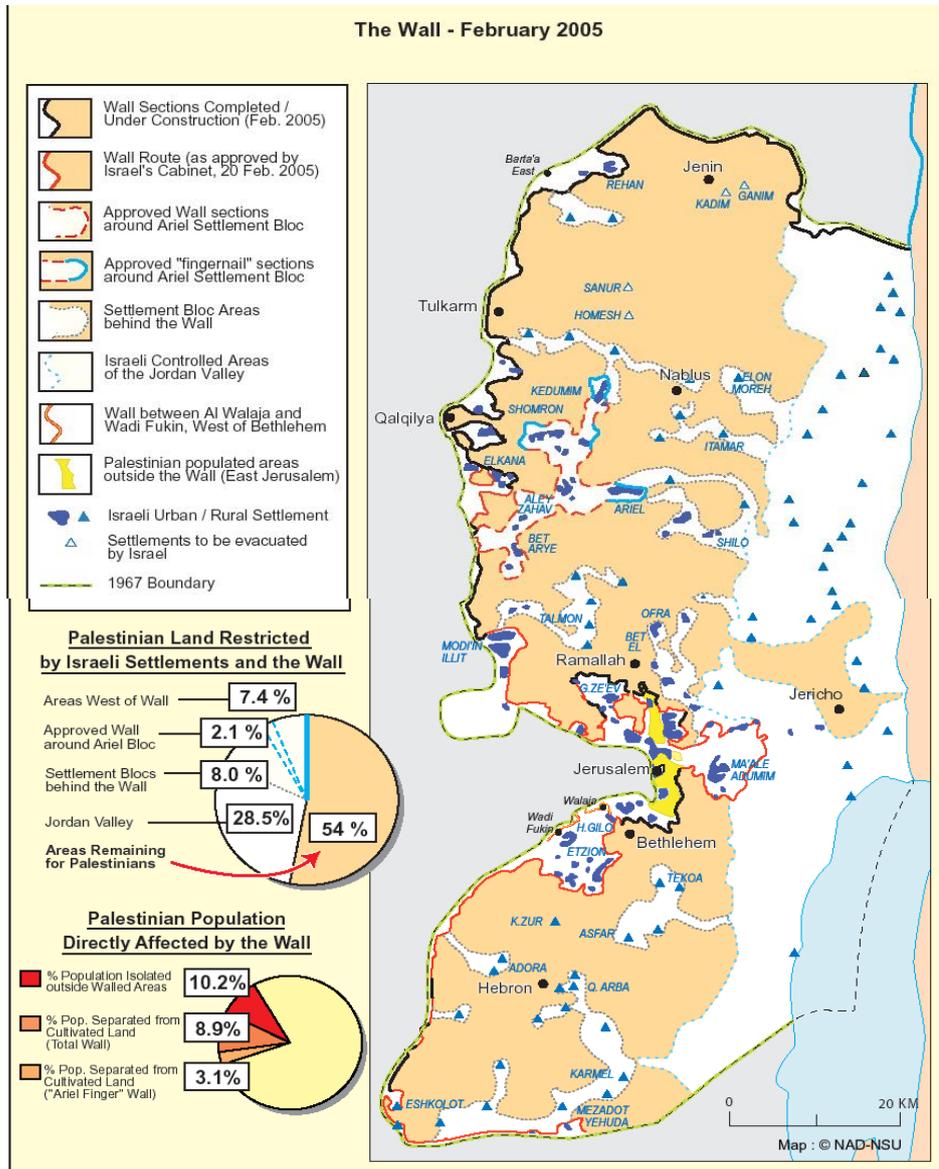
وفي فترات الإغلاق المشددة، تعرضت البضائع الفلسطينية وخاصة المنتجات الزراعية للأضرار الكبيرة أثناء تنقلها داخل مدن الضفة الغربية أو على المعابر مع الأردن مما كان له الأثر المدمر على قطاع الزراعة والصادرات الاقتصادية بشكل عام. حيث أن تلف البضائع وازدياد زمن وتكاليف النقل بشكل كبير أدى إلى انخفاض حاد في القدرة التنافسية للاقتصاد الفلسطيني مما أثر سلباً على المواطن الفلسطيني.

٢-٤ تأثير جدار الفصل على قطاع المواصلات

اتخذت الحكومة الإسرائيلية في نيسان ٢٠٠٢ قراراً لبناء جدار للفصل العنصري ليلتف حول الضفة الغربية ويعزل أجزاءً كبيرة منها خلف الجدار، بحجة منع الفلسطينيين من الوصول إلى الأماكن التي يقطنها المستوطنون أو الإسرائيليون ومنع 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 ٧٠٣ كم، حيث أن المسار النهائي لبعض الأجزاء تقديرية ولم تحدد بعد. هذا ولا بد من الإشارة إلى أن هذا الطول يزيد عن ضعفي طول الخط الأخضر، أي خط الهدنة لعام ١٩٤٩، البالغ طوله ٣٠٧ كم، وذلك من أصل الطول الإجمالي لمحيط الضفة الغربية البالغ ٤٤١ كم (الأمم المتحدة، مكتب تنسيق الشؤون الإنسانية، ٢٠٠٦، ص ١). ويبين الشكل رقم (٣) خارطة لموقع جدار الفصل العنصري. هذا وقد تم تنفيذ أجزاء كبيرة من الجدار، والأجزاء الأخرى ما زالت تحت التنفيذ. ويتكون عرض مقطع المساحة المحددة للجدار من ٤٠-١٠٠ متراً، حسبما تفيد التقارير الإسرائيلية. ويشمل المقطع العرضي جداراً بارتفاع ٣-٨ 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 (٤).

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 الإسرائيلية) مع باقي السكان في المدن والقرى الفلسطينية الأخرى، ومع العالم الخارجي، بدون منح قاطنيها إمكانيات التنقل والمواصلات سوى من خلال تصاريح أو أدون مرور خاصة.



المصدر: The Electronic Intifada, 2005



شكل (٤): عينة لصور جدار الفصل.

سيؤثر 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 ١٣٠٠ كم من الطرق المعبدة واقعة خلف جدار الفصل (ضمن منطقة السيطرة الإسرائيلية)، مشكلة ٤٦% من إجمالي أطوال الطرق في الشبكة. ومن الواضح أن الطرق الرئيسية (الوطنية) هي المتضرر الأكبر، حيث سيقع ما مجموعه ٣١٨ كم منها، أي بنسبة ٥٤% 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 ٥٤% من مساحة الضفة الغربية (أبو عيشة، ٢٠٠٤، ص ١٢)، تكون محصورة داخل أسوار الجدار وتحت السيطرة الفلسطينية، أما المساحة المتبقية فستكون 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 ٢٠٠٣/١١/١٠ عن مكتب تنسيق الشؤون الإنسانية في الأراضي الفلسطينية المحتلة، التابعة للأمم المتحدة، بأن آثار الجدار عند اكتمال إنشائه ستكون على النحو التالي (أبو عيشة، ٢٠٠٤، ص ١٤):

- هناك تأثير مباشر على حرية الحركة والانتقال لـ ٢٧٤ ألف فلسطيني داخل المناطق التي سيعزلها الجدار.
 - هناك تأثير على حرية الحركة والانتقال لـ ٤٠٠ 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 ٦٧٤ 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 (٥) صورة جوية للجدار حول مدينة قلقيلية.



شكل (٥): صورة جوية لجدار الفصل يلتف حول مدينة قلقيلية.

المصدر: The Electronic Intifada, 2005

وقد أشارت إحدى الدراسات إلى أن ١٠ من أصل ١٧ 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 (أبو عيشة، ٢٠٠٤، ص ١٩).

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 حيلة ومدينة قلقيلية، إذ أصبحت ٤٦ كم بعد أن كانت ٣ كم فقط، حيث قطع الجدار الطريق المباشر الذي يربط بينهما، كما هو مبين في الشكل رقم (٦). وقد ازداد متوسط زمن الرحلة في الاتجاه الواحد بينهما إلى ٤٠ دقيقة، بعد أن كان خمس دقائق قبل إنشاء الجدار (أبو عيشة، ٢٠٠٤، ص ٢٢). وبناءً على هذه الزيادة في المسافة ووقت الرحلة، فإن أجرة السفر بين عدد من التجمعات الفلسطينية المتأثرة ومدينة قلقيلية قد تضاعفت حتى خمس مرات.



شكل (٦): مخطط لجدار الفصل في محافظة قلقيلية.
المصدر: The B'Tselem, 2005

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 ٥٥% و ٧٧% و ٥٤%، 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 ٦٣٦%. كما ارتفع معدل معامل الوصول وزمن وكلفة الرحلة بين التجمع ومدينة قلقيلية إلى ٢٦٤%، ٣٢٦%، و ٢١٢% من القيمة المناظرة قبل إنشاء الجدار، على الترتيب (أبو عيشة، ٢٠٠٤، ص ٢٥).

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.

٤-٣ 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 المتفحص للتقديرات المختلفة يلاحظ الإختلاف الواضح بينها. وقد تم في هذا البحث مراجعة العديد من التقديرات التي تعود حتى نهاية عام ٢٠٠٣، 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 ٢٠٠٣ مبلغ ٩١ مليون دولار، حيث قامت قوات الاحتلال بتدمير أكثر من ٢١٠٠ طريق رئيسي وفرعي في الضفة الغربية وقطاع غزة وبطول إجمالي قدره ٧٠٦ كم (وزارة الأشغال العامة والإسكان، بيانات حول الأضرار الناجمة عن العدوان الإسرائيلي على الممتلكات العامة والخاصة، ٢٠٠٤/٧).

وتفيد كذلك تقارير لجنة حصر الأضرار أن عدد المركبات التي تضررت بشكل جزئي أو كلي جراء الإجراءات الإسرائيلية حتى نهاية عام ٢٠٠٣ بلغ حوالي ٣٤٠٠ مركبة، وتم تقدير ضرر المركبات بمبلغ ١٠ مليون دولار (لجنة حصر الأضرار، بيانات حول أضرار المركبات الناجمة عن العدوان الإسرائيلي، ٢٠٠٤) 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 ٢٠٠٣ حوالي ٢٥٦٠ مليون دولار، وبالتالي انخفض مستوى الناتج المحلي والإجمالي في قطاع النقل والمواصلات بنسبة ٦٠% (الجعفري وآخرون، ٢٠٠٣، ص ٢٥).

وتشير دراسة قام بها معهد ماس في عام ٢٠٠٣ إلى أن تقديرات خسائر قطاع المواصلات حتى أيلول ٢٠٠٢ بلغت ٣٨٤ مليون دولار خسائر مركبات عمومية، و ١١٠ مليون دولار خسائر الباصات، ومليار دولار خسائر الشاحنات والمركبات العمومية. وتقدر وزارة المواصلات أن مجموع خسائر قطاع المواصلات حتى نهاية عام ٢٠٠٣ تصل إلى ملياري دولار (الجعفري وآخرون، ٢٠٠٣، ص ٣٠)، وهذا أيضاً ما تشير إليه التقارير الصحفية.

٥. التوجهات الجديدة في السياسات الإسرائيلية المتعلقة بالطرق

١-٥ التوجهات العامة

لقد طرأ تغييرات عديدة على الإجراءات الإسرائيلية في خلال عام ٢٠٠٥ بشكل عام، فبعض الحواجز ما زال قائماً (الحواجز الثابتة) والقليل منها تم إزالته، و جدار الفصل العنصري قيد الإنشاء، وقد تم استكمال أجزاء منه، وفي بداية عام ٢٠٠٥ 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 ٢٠٠٥، 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 ٣٠ عاماً، وأحياناً ٤٠ 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 ٢٠٠٠.

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 ٦٠ مهترئ بشكل كبير مما يعيق السفر على هذه الطرق ويطيل زمن الرحلة ويزيد من استهلاك المركبات.

٥-٢ 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 (جريدة القدس، ٢٠٠٤، ص ١). ويتبين من خريطة الشوارع البديلة أن إسرائيل اقترحت حوالي ٢٠ 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 ٤١ طريقاً أو مقطعاً بمجموع أطوال قدرها ٧٠٠ كم. ويظهر في هذا المخطط انعدام المنطق المواصلاتي والبيئي في إقامة شبكتي مواصلات متوازنتين ومنفصلتين (B'Tselem, 2004, p.3).

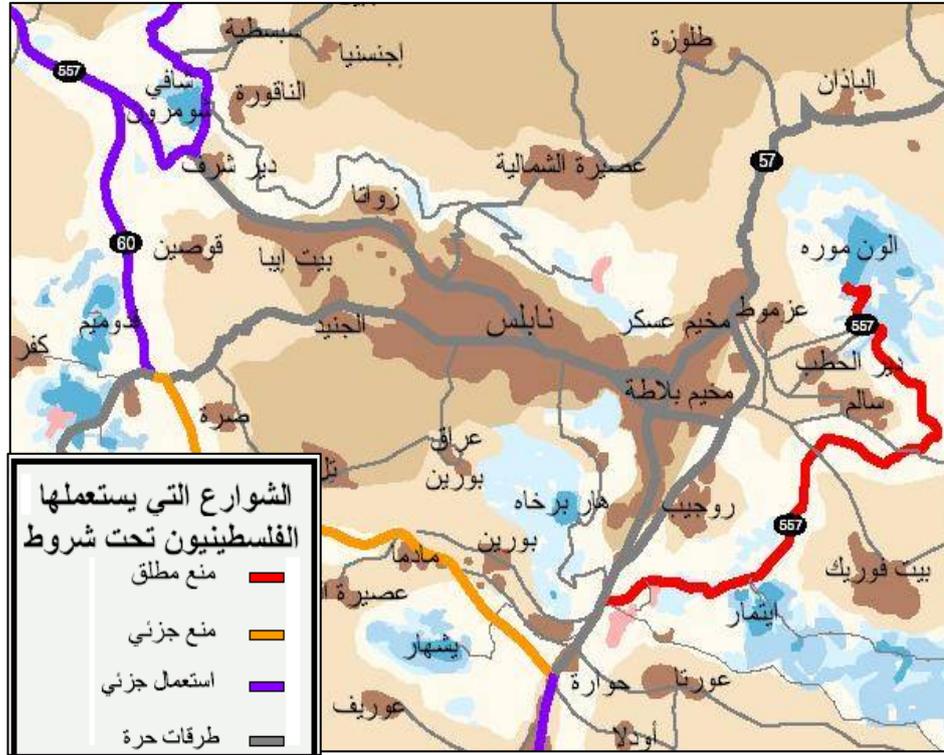
وتقسم الطرق في الضفة الغربية حسب المخطط المذكور إلى ثلاث أنواع: (١) طرق ممنوعة كلياً على الفلسطينيين، (٢) طرق ممنوعة جزئياً، (٣) وطرق ذات استخدام مقيد للفلسطينيين، كما سيتم توضيحه لاحقاً (أنظر الشكل رقم ٧)، بينما يستطيع الإسرائيليون السفر بحرية على هذه الطرق. يضاف إلى ذلك "الطرق الحرة" والتي يسمح للفلسطينيين باستخدامها دون قيود، وهي غالباً ما تكون داخل المدن.

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 (B'Tselem, 2004, p.3). ويشير تقرير بيتسيلم إلى أن تصاريح السير على الطرق ذات الاستخدام المحدد تمنح من قبل المؤسسة العسكرية الإسرائيلية، وغالباً ما يعطى الرفض مشافهة وبدون إبداء أسباب.

وفيما يلي وصف لأنواع الطرق الثلاث حسب إجراءات المنع المعمول بها من قبل الاحتلال الإسرائيلي:

أ. الطرق التي يمنع الفلسطينيون تماماً من استخدامها، وهي 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. بالنسبة 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.



شكل (٧): عينة لمخطط الطرق الممنوعة.

المصدر: B'Tselem, 2004

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 عليها 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 موصلات المستوطنات، بحيث تربط المستوطنات الصغيرة بإسرائيل. وكبديل عنها يصبح للفلسطينيين طرق التفاقية طويلة تبعد المسافات بين

مدنهم، وتغلقتها 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، ويمكن 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 (جريدة القدس، ٢٠٠٤، ص ١).

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. وعضاً عن ٢٨ كم في الطريق القائم، سيستمر السفر في الطرق الثانوية الالتفافية ٧٣ دقيقة، حيث سيبلغ طولها ٤٠ كم، وفي الأوضاع الطبيعية كان بالإمكان قطع المسافة بين المدينتين في فترة زمنية لا تزيد عن ٢٢ دقيقة تقريباً (جريدة القدس، ٢٠٠٤، ص ١).

في إحدى النماذج الملفتة للنظر كذلك الطريق المقترح بين بديا وسلفيت، حيث تقترح الخطة المذكورة استمرار مستوطنة أرنيل والطريق المؤدي إليها بإغلاق الطريق العادية التي يبلغ طولها ١٤ كم، وعضاً عن ذلك سيرغم الفلسطينيون على السفر في مسار بديل طوله حوالي ٦٠ كم، يمر عبر بدائل علوية وسفلية بين مستوطنتي ألفا منشه وقدميم ويجتاز مدينة نابلس ويتجه منها جنوباً في عورتا 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 (جريدة القدس، ٢٠٠٤، ص ١).

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" (جريدة القدس، ٢٠٠٤، ص ١). 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 سيتترك أثراً 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 التقاء ما يسمى "بالطرق الإسرائيلية" مع "الطرق الفلسطينية"، وتحتوي الخطة الإسرائيلية المقترحة على إنشاء ٦ أنفاق في منطقة شمال الضفة الغربية عند حاجز جباره (الكفريات) جنوب طولكرم وجنوب قلقيلية وفي دير شرف وعند عصيرة الشمالية وحوارة وبيت فوريك (The World Bank, 2004, p.5)، 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 ٢٠٠٥.

٦. السياسات الفلسطينية فيما يتعلق بالطرق

إن مسؤولية السلطة الفلسطينية على قطاع المواصلات والطرق محدودة بنسبة الأراضي التي هي تحت سيطرتها. وحسب اتفاقية أوسلو، تسيطر السلطة سيطرة مدنية كاملة (مناطق "أ") على ما يقارب ١٠% من الضفة الغربية (هذا قبل انتفاضة الأقصى)، وتقتصر مسؤوليتها في المناطق الأخرى من الضفة الغربية (مناطق "ب" و "ج") في قطاع المواصلات على تسجيل وترخيص المركبات (وزارة المواصلات الفلسطينية، ٢٠٠٤). وهذا يجعل تكامل قضايا المواصلات في الخطط التطويرية صعباً جداً. وتستدعي التقسيمات الإدارية/السياسية هذه تنسيقاً مع السلطات الإسرائيلية إلى حين استعادة السيطرة الكاملة على بقية أجزاء الضفة الغربية. وقد ازداد الأمر تعقيداً في الوضع الحالي وبعد انتفاضة الأقصى.

٦-١ الإطار المؤسسي

لقد كان هناك العديد من مشاريع الطرق في الضفة الغربية منذ عام ١٩٩٤ حتى الآن. وتتصدر بقدار قائمة المؤسسات التي قامت بهذه المشاريع بسبب توفر الدعم المادي الدولي لهذه المشاريع وعن طريق بقدار. هذا وقد بلغ مجموع نفقات بقدار على مشاريع الطرق حتى نهاية عام ٢٠٠٣ ما يقارب ١٣٢ مليون دولار أمريكي (Abu-Eisheh & Al-Sahili, 2004, p.21).

يلي بقدار بالنسبة لمشاريع الطرق، وزارة الأشغال العامة، والتي تعتبر صيانة وإنشاء الطرق إحدى مهماتها الرئيسية. ولكن بسبب عدم توفر الدعم المادي الدولي لمشاريع جديدة وقلة الدعم المحلي لمشاريع صيانة الطرق، فقد ظلت جهود الوزارة محكومة بهذه المحددات. هذا وقد بلغ مجموع نفقات وزارة الأشغال العامة على مشاريع صيانة وإعادة تأهيل الطرق حتى نهاية عام ٢٠٠٣ ما يقارب ٢١ مليون دولار أمريكي. هذا وقد خصص المجلس التشريعي الفلسطيني مبلغ ١٥ مليون دولاراً أمريكياً لتطوير وصيانة الطرق لعام ٢٠٠٤، ولم يتم تحويل كامل المبلغ بسبب الضائقة المالية التي تعانيها السلطة الفلسطينية (Abu-Eisheh and Al-Sahili, 2004, p.22).

من الملاحظ أن معظم هذه المشاريع شملت طرقاً محلية ومداخل المدن والقرى وطرقاً داخلية. ويلاحظ كذلك انخفاض قيمة الإنفاق على صيانة الطرق في عام ٢٠٠٢ (١.١ مليون دولار) مقارنة مع متوسط الإنفاق السنوي (٣ مليون دولار للفترة ما بين ١٩٩٧-٢٠٠١) (Abu-Eisheh and Al-Sahili, 2004, p.22)، حيث اجتاحت الجيش الإسرائيلي معظم 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 الاسرائيلية، وبعض المشاريع في مناطق "ج" بعد التنسيق مع السلطات الاسرائيلية. ومن الجدير بالذكر أنه ومنذ اندلاع انتفاضة الأقصى (وحتى تاريخ اعداد هذا البحث) لم يتم التنسيق مع السلطات الاسرائيلية بشأن مشاريع طرق جديدة.

وتقوم كذلك بعض المنظمات غير الحكومية وعلى رأسها لجان الإغاثة الزراعية بشق الطرق، وخاصة الزراعية وبعض أعمال الصيانة لها لتسهيل حركة المنتجات الزراعية إلى الأسواق المحلية، حيث قامت بشق وتأهيل ٩٥٠ طريق زراعي بطول ٢٠٦٠ كم. وقد قامت أيضاً بشق ١٧٥ طريق زراعي توحدي بطول ٤٥٠ كم تقريباً (الأشهب، أهمية الطرق الزراعية في ظل الحصار، ٢٠٠٥

<http://www.pal-arc.org/arabic/media/reports/report3.html>).

٢-٦ حالة الطرق ومتطلبات الصيانة

تشير الإحصائيات في عام ١٩٨٩ أن نصف شبكة الطرق الفلسطينية تقريباً كانت في حالة جيدة، والنصف الآخر تراوح من حالة مقبولة إلى سيئة، وفي إحصائية أخرى في عام ١٩٩٦ (قبل الانتفاضة)، تددت نسبة الطرق الجيدة إلى ١٥% بينما ازدادت نسبة الطرق السيئة من ٤٠% إلى ٥٦%، والنسبة الباقية (٢٩%) كانت في حالة مقبولة، وهذا يشير إلى حالة الاهتراء والإهمال في سطح شبكة الطرق الفلسطينية القديمة (Abu-Eisheh & Al-Sahili, 2004, p.12).

وفي الفترة ما بين ١٩٩٦-٢٠٠٠، 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 ١٠٥ مليون دولار، هذا بالإضافة إلى تكلفة الصيانة السنوية التي تقدر بحوالي ٤٨ مليون دولار (Abu-Eisheh & Al-Sahili, 2004, p.19). 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.

منذ بداية انتفاضة الأقصى عام ٢٠٠٠، 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 ٢٠٠٣، قدرت وزارة الأشغال العامة والإسكان الفلسطينية أن ٥٠% من هذه الطرق في حالة سيئة، و ٢٦% في حالة مقبولة، و فقط ٢٤% منها في حالة جيدة (Abu-Eisheh & Al-Sahili, 2004, p.12).

وتجدر الإشارة إلى أن حالة الطرق الفرعية في عام ٢٠٠٣ هي أسوأ من أحوال الطرق الأخرى (الرئيسية والتجميعية)، والسبب في ذلك هو ازدياد حجم السير على مثل هذه الطرق الفرعية كبداية 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 مقابلات أجريت مع سائقي شاحنات النقل في منطقة شمال الضفة الغربية في شهر ١٠/٢٠٠٥، أن من أبرز ما يعانون منه هو سوء حال سطح الطريق بين المدن المختلفة، مثل طريق نابلس-جنين (طريق رقم ٦٠)، وذلك بسبب إهمال أعمال الصيانة عليها لعدم خدمة هذه الطريق للمستوطنات الإسرائيلية، وكذلك بسبب سير الآليات العسكرية الإسرائيلية الثقيلة (الدبابات) عليه.

٦-٣ المشكلات والتحديات

تشير العديد من الدراسات إلى وجود تداخل مريك في مسؤوليات وصلاحيات بعض الوزارات فيما يتعلق بقطاع الطرق، وكذلك غياب التنسيق فيما بينها وغياب بعض المسؤوليات الضرورية في نظام المواصلات، مثل نظام المراقبة وجرد الموجودات والاحتياجات ونظام السلامة المرورية. ولذا، فإنه من الضروري أيضاً وفي الدرجة الأولى تحديد الصلاحيات بشكل واضح والتقليل من التداخل قدر الإمكان. ومن ثم، فإن التنسيق المتواصل بين هذه الوزارات والمؤسسات حيوي لنجاح وتطوير قطاع الطرق والمواصلات الفلسطينية.

بما أن أغلبية الطرق الفلسطينية الخارجية حالياً تقع ضمن منطقة "ب" و "ج"، والتي هي خارج نطاق السيطرة الفلسطينية الكاملة لذا فإن تطور شبكة الطرق الفلسطينية والتخطيط لقطاع المواصلات يجب أن يتضمن هذه الطرق. وهذه الطرق هي طرق فلسطينية، وستكون جزءاً من الشبكة المتكاملة حين استعادة السيطرة عليها. وبناءً عليه، فإن التنسيق مع الجانب الإسرائيلي، إن احتاج الأمر، لتطوير شبكة الطرق (إنشاء وصيانة وتخطيط) قد يصبح ضرورياً في بعض الحالات.

وتعاني المؤسسات الوطنية من كثير من المعوقات والمشكلات التي تحد من قدرتها ونشاطها في هذا المجال، مثل ضعف التنسيق بين المؤسسات العاملة في هذا المجال، وعدم وجود خطة وطنية متكاملة للطرق الوطنية أو الزراعية وتعرض الآليات للمصادرة من قبل السلطات الإسرائيلية في بعض الأحيان، وكذلك إهمال المواطنين المنتفعين من الطرق الزراعية عن المساهمة المادية في هذه الأعمال.

٧. 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 والحوافز 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 ٢٥ عاماً، وأحياناً دون سن ٤٠ عاماً)، وكذلك التواجد المكثف والمستمر للقوات الإسرائيلية على مثل هذه الحواجز، وبذلك أصبحت تمثل معبراً حدودياً لتلك المنطقة أشبه بالمعابر 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 التفتيش الالكترونية، وكذلك أنشئت 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 وتياسير. 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/٢٠٠٦) 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 مديني نابلس وقلقيلية، حيث تحيط بمدينة 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 ١)، 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 تتمتع به المدينة ضمن الاعتبارات 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 ٢٠٠٥ تخفيض السلطات الإسرائيلية من بعض الإجراءات، مثل تخفيض عدد الحواجز الطياره 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 ٣٧٤ حاجزاً في ٢٠٠٤/١١، وأصبحت ٢٨٢ حاجزاً في ٢٠٠٥/٣)، مثل حاجز تل والبياذان، والبوابات، مثل بوابة عنبتا التي أزيلت في الأشهر الأولى من عام ٢٠٠٥، ثم أعيد تركيبها في شهر حزيران ٢٠٠٥، 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 التضيق 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 وتفقيش 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 المواسلاتي، وكذلك يحد من الاستمرارية الجغرافية للمناطق الفلسطينية، وللدولة الفلسطينية المستقبلية.

٨. 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.

٩-١ 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 بزمان 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 ومتنقلة وسواتر ترابية وخنادق، ثم أنشئ جدار الفصل العنصري ليفصل أراضٍ ومساحات كبيرة عن بعضها، ثم ظهر مؤخراً مخططاً إسرائيلياً لإنشاء طرق خاصة بالإسرائيليين وأخرى للفلسطينيين، وكذلك إنشاء أنفاق، وقد عملت السلطات الإسرائيلية على مأسسة الحواجز. كل هذا كان على حساب الأراضي الفلسطينية وعناء 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 وشدة الحواجز يتم بشكل عشوائي، ويهدف إلى التضيق 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 زيادة تكلفة الأعمال التجارية وضعف 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 ومنطقة الأغوار.
- إن احتياجات قطاع الطرق والمواصلات بعد سنوات من الإهمال الكبيرة، 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.

٢-٩ التوصيات

- إن وجود حواجز الطرق هو من أكبر المعوقات أمام تطور قطاع المواصلات، وكذلك قطاع الاقتصاد الفلسطيني. لذلك فإنه من البديهي عمل كل ما 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 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 System"، 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 مأسسة 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 وقانونية، قدر الإمكان، ومن ثم تفصيل أثر ذلك على الواقع السياسي

- والاقتصادي المستقبلي للدولة الفلسطينية المتوقعة في المستقبل القريب.
- يجب بحث الإجراءات الإسرائيلية على منطقة الأغوار بشكل تفصيلي، وبيان أثر ذلك على الواقع السياسي والاقتصادي الفلسطيني، وذلك لما لمنطقة الأغوار من دور استراتيجي في الإقتصاد الزراعي الفلسطيني.
 - 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.

١٠ قائمة المراجع العربية والأجنبية

- الأمم المتحدة، مكتب تنسيق الشؤون الإنسانية، الأراضي الفلسطينية المحتلة. (نيسان ٢٠٠٥). الإغلاق وحرية التنقل في الضفة الغربية. القدس، الأراضي الفلسطينية المحتلة.
 - الأمم المتحدة، مكتب تنسيق الشؤون الإنسانية، الأراضي الفلسطينية المحتلة. (٢٠٠٦). تحليل تمهيدي للتأثيرات الإنسانية لمسار الجدار المعدل تقرير نيسان ٢٠٠٦ حول الجدار. القدس، الأراضي الفلسطينية المحتلة.
 - الأمم المتحدة، مكتب تنسيق الشؤون الإنسانية، الأراضي الفلسطينية المحتلة. (شباط ٢٠٠٥). تحليل تمهيدي للتأثيرات الإنسانية على ضوء التعديلات الصادرة في شباط ٢٠٠٥ على مسار الجدار. القدس، الأراضي الفلسطينية المحتلة.
 - أبو عيشة، سمير. (٢٠٠٤). "تأثير جدار الفصل العنصري على استدامة أنظمة وخدمات النقل والمواصلات في فلسطين". مجلة جامعة النجاح للأبحاث، (العلوم الطبيعية)، ١٨ (٢). ٣٣٥-٢٨٥.
 - الأشهب، محمد شاهين، (٢٠٠٥). "أهمية الطرق الزراعية في ظل الحصار". الإغاثة الزراعية، لجان الإغاثة الزراعية
- <http://www.pal-arc.org/arabic/media/reports/report3.html>
- تم الدخول للموقع بتاريخ ٢٠٠٥/٨/٣١.
- جريدة القدس. (السبت ٢٠٠٦/٢/٢٥). الجيش الإسرائيلي يستعد لتسريع الفصل في الضفة. (١٣١١٧). ص ١.
 - جريدة القدس. (الأربعاء ٢٠٠٤/١٢/١). ربط المستوطنات بالمدن الإسرائيلية. (١٢٦٧٤). ص ١.
 - الجعفري، محمود. ومكحول، باسم. ولافى، دارين. وعطياني، نصر. (٢٠٠٣). قطاع الخدمات الفلسطيني ودوره في عملية التنمية الاقتصادية. معهد الدراسات أبحاث السياسات الاقتصادية الفلسطينية (ماس). رام الله، فلسطين.

- دائرة الإحصاء المركزي الفلسطيني. (٢٠٠٣). أثر الإجراءات الإسرائيلية على المسافرين وحركة المواصلات خلال عام ٢٠٠١. رام الله، فلسطين.
- لجنة حصر الأضرار. (٢٠٠٤). "بيانات حول أضرار المركبات الناجمة عن العدوان الإسرائيلي".
- مركز استطلاعات الرأي والدراسات المسحية، جامعة النجاح الوطنية. (آذار ١٦ - ٢٠٠٥/١٨). "نتائج استطلاع الرأي العام الفلسطيني رقم (١١)", نابلس، فلسطين.
- المصري، هاني، (٢٠٠٥). "نابلس والحصار". شبكة الإنترنت للإعلام العربي، http://www.amin.org/views/hani_almasri/2005/may14.html.
تم الدخول للموقع بتاريخ ٢٠٠٥/٥/١٦.
- وزارة الأشغال العامة والإسكان. (٢٠٠٤). "بيانات حول الأضرار الناجمة عن العدوان الإسرائيلي على الممتلكات العامة والخاصة". رام الله، فلسطين.
- وزارة الاقتصاد الوطني. (٢٠٠٤). تقرير: جراء الحصار والإغلاق والعدوان الإسرائيلي خلال الفترة ٢٠٠٠/٩/٢٩-٢٠٠٣/٩/٢٨. رام الله، فلسطين.
- وزارة المواصلات الفلسطينية. (٢٠٠٤/٤). مقابلة مع مستشار وزير المواصلات. رام الله.
- Abu-Eisheh, S. & Al-Sahili, K. (2004). Infrastructure Assessment of the West Bank and Gaza Strip-Transport Sector. The World Bank. Jerusalem, Palestine.
- Awartani, Hisham. (2001). Transport Impact on Cost of Goods and People Mobility. Center for Private Sector Development. Nablus, Palestine.
- B 'Tselem. (2004). The Forbidden Road Regime in the West Bank. B 'Tselem Report, 9.
- The Electronic Intifada. (2005). "The Wall's new route (27 February 2005)".
<http://electronicintifada.net/bytopic/maps/351.shtml>.
Accessed on December 25, 2005.
- The World Bank. (2004). Stagnation or Revival. Israeli Disengagement and the Palestinian Economic Prospects-Maps. Jerusalem.
- World Highways Magazine. (2005). "Bush Signs Transport Bill." Thursday, 11 August 2005,
<http://www.worldhighways.com/news/article.cfm?recordID=7778>.
Accessed on August 13, 2005.