



حرية الحركة في الضفة الغربية في ظل التحديات السياسية (الاسرائيلية).

اعداد الطالبة:

بتول سعد عرسان مشاقي.

تحت اشراف :

د.زهراء الزواوي.

د.علي عبد الحميد.

تم تقديم هذا البحث كمتطلب لمشروع التخرج بقسم هندسة
التخطيط العمراني، كلية الهندسة وتكنولوجيا المعلومات، جامعة

النجاح الوطنية، نابلس

حزيران، 2020

الإهداء

إلى أساس كل شيء في حياتي .. إلى قوتي وضعفي في هذه الحياة... إلى رافد الامان إلى صاحب أكبر قلب في هذه الدنيا إلى مهج الروح... إلى السبب في كل شيء إلى من جعلني أفخر باسمه... إلى من يتوقف عنده نظام الكون.. إلى عمودي الفقري...إليك يا أعظم ما خلق ربي...إليك يا أبي

إلى من وضعتني في طريق الحياة.....إلى مصدر الحنان وأجمل الدعوات....إلى من جعل الله الجنة تحت أقدامها...إلى من سهرت...إليك يا أمي

إلى مصدر القوة والملجأ الأول...إلى مهما تبدلت الحياة لا يتبدل خوفهم وحبهم...إلى من قبل نفسي...إليكم يا أخواتي(ديمة، لميس، لينا)

إلى قوة قلبي...إلى صلابة ظهري...إلى من يخافون علينا أكثر من أنفسهم...إليكم يا أخوتي(حسام،حاتم)

إلى أساس كل شيء ... إلى أعظم امرأة في هذا العالم ... إليك يا جدتي

إلى من حبها أعلى من أي شخص...إلى أظهر تراب...إلى كل الجمال والجلال...إليك يا وطني المجروح

إلى رفقاء الدرب...إلى أجمل الصداقات...إلى من هم الأقرب للروح...إليكم يا صديقات العمر والمدرسة(خيلاء،شفاء،رانية)

إلى زينة طريق الجامعة...إلى من هون الحياة...إلى من كانوا بلسماً...إلى من كانوا القوة في لحظات الضعف...إلى سبب الضحكة في أيام الوجد...رفيقات الدرب الجامعي (صديقاتي من قسم المعماري)...إلى الأعلى إلى الكرمل

إلى رفقاء السهر وأصعب الأوقات وأقربها للقلب...إلى من فرقنا الظروف والأيام بدون وداع...إلى دفعتي عائلتي الثانية

إلى زملائي من كانوا سنداً...إلى من كانوا اخوتاً...ورفقاء السهر والتعب...ورفقاء لدرب مليء بالمواقف...إلى من لن أنساهم طوال حياتي...إليكم يا أصدقائي الثابتون

إلى من اعانني في الماضي...إلى من كان أمل لي في القسم...إليكم صديقاتي من قسم التخطيط

إلى رفقاء الروح والدم والمواقف...إلى من لم تبدلهم المواقف...إلى من لم يصفعني صفعة الخذلان...صديقاتي

الشكر والتقدير

قال تعالى: (وَلَقَدْ آتَيْنَا لُقْمَانَ الْحِكْمَةَ أَنْ اشْكُرْ لِلَّهِ ۚ وَمَنْ يَشْكُرْ فَإِنَّمَا يَشْكُرُ لِنَفْسِهِ ۖ وَمَنْ كَفَرَ فَإِنَّ اللَّهَ غَنِيٌّ حَمِيدٌ).

الحمد لله رب العالمين والصلاة والسلام على أشرف الأنبياء والمرسلين سيدنا محمد وعلى آله وصحبه ومن تبعهم بإحسان إلى يوم الدين، وبعد ..

فإني أشكر الله تعالى على فضله حيث أتاح لي إنجاز هذا البحث بفضلته، فله الحمد أولاً وآخراً

ثم أشكر أولئك الذين مدوا لي يد المساعدة، خلال هذه الفترة بأسمى كلمات الشكر والتقدير إلى

من اعاننتي خلال هذه السنوات وخاصة في هذا البحث الدكتورة زهراء الزواوي

والدكتور علي عبد الحميد أولئك من أشرفوا على هذا البحث، وبذلوا الجهد وسخرو الكثير

من الوقت لنا خاصة في هذا الوضع الصعب، فكان لجهدهم و وقتهم الأثر الكبير في هذا

البحث أدامكم الله في خدمة الله والوطن والطالب.

والشكر الكبير لجميع معلماتي في جميع مراحل المدرسة فهن الأساس أدامهن الله .

وكل الشكر لمن علمني وقدم لي المساعدة لإعداد هذا البحث، وأخص بالشكر للدكتور

عماد دواس لما له الأثر الأكبر في التخصص وحب تخطيط المواصلات.

الشكر لجميع من وقف بجانبني وعلمني حرف .

الباحثة: " بتول مشاقي "

فهرس المحتويات

1. المقدمة.....	1
1.1 خلفية عامة:.....	1
1.2 مشكلة البحث:	2
1.3 أهمية ومبررات البحث:	3
1.4 اهداف البحث:.....	4
1.5 خطة ومنهجية البحث:	5
2. الإطار المفاهيمي والنظري:	7
2.1 المقدمة:	7
2.2 تخطيط المدن.....	7
2.3 أنواع التخطيط.....	7
2.4 نبذة تاريخية حول تخطيط المواصلات الحضرية (المندوبية السامية للتخطيط،المغرب):	8
2.5 تخطيط المواصلات الحضرية:	11
2.6 تصنيف الطرق حسب الرتبة	11
2.7 قطاع النقل والمواصلات في فلسطين:.....	13
2.7.1 تشخيص شبكات النقل في زمن السلطة الفلسطينية.....	14
2.7.1.1 النقل البري.....	15
2.8 تخطيط شبكة الطرق في زمن الاحتلال الاسرائيلي (خمايسة،1998):	17
2.9 الطرق الالتفافية في الأراضي الفلسطينية.....	19
2.9.1 انواع الطرق في الأراضي الفلسطينية(بتسيلم،2019)	20
2.9.2 أهم الطرق الالتفافية في الضفة الغربية	21

3. حالات دراسية	26
3.1 حالة دراسية محلية	26
3.1.1 مخطط المواصلات الشمولي للضفة الغربية وقطاع غزة	26
3.1.1 مخطط المواصلات الشمولي للضفة الغربية وقطاع غزة	28
3.1.2 المشاريع المقترحة	28
3.2 حالة دراسية اقليمية	31
3.2.1 المقدمة	31
3.2.2 مشروعات للخدمات الإلكترونية لوسائط النقل البري	31
3.3 حالة دراسية عالمية	34
3.3.1 تطوير نظام النقل في اسطنبول	34
4. تحليل الموقع	36
4.1 مبررات اختيار المشروع	34
4.2 نبذة عن منطقة الدراسة	34
4.3 أهم المخططات السرائلية في الضفة الغربية وانعكاسها على الواقع	34
4.3.1 المخططات البريطانية	348
4.3.2 مخطط ألون	34
4.3.3 مخطط غوش ايمونيم	41
4.3.4 مخطط دروبلس	42
4.3.5 مخطط شارون	43
4.3.6 مشروع الطرق الاقليمية 50/1	45
4.4 الطرق الالتفافية	46
4.4.1 توزيع الطرق الالتفافية	47
4.4.2 اطوال الطرق الالتفافية	49
4.5 الوضع الجيوسي	50
4.5.1 تطور المستوطنات في الضفة الغربية	51

53.....	4.5.2 جدار الفصل العنصري
54.....	4.5.2.1 اثار الجدار
55.....	4.5.3 تقسيمات اوسلو
56.....	4.6 معيقات حرية الحركة في الضفة الغربية
57.....	4.6.1 المناطق العسكرية المغلقة
60.....	4.6.2 جدار الفصل العنصري
63.....	4.6.3 نقاط التفتيش
65.....	4.6.4 تصنيف الطرق بناء على حرية الحركة مع نقاط التفتيش
66.....	4.6.5 تصنيف الطرق حسب محدودية الحركة
71.....	4.6.6 الحواجز العسكرية المادية
76.....	4.6.7 المستوطنات
79.....	4.6.8 مناطق الرماية
80.....	4.7 الملخص
80.....	4.8 السيناريوهات
83.....	4.8.1 السيناريو الاول (الوضع القائم)
91.....	4.8.2 السيناريو الثاني (صفقة القرن)
97.....	4.8.3 السيناريو الثالث (على حدود 1967)

فهرس الخرائط

رقم الخريطة	اسم الخريطة	رقم الصفحة
الخريطة 1	توزيع السكان في محافظات الضفة الغربية	37
الخريطة 2	المخططات البريطاني وانعكاسها على ارض الواقع	39
الخريطة 3	مخطط ألون وانعكاسه على أرض الواقع	40
الخريطة 4	مخطط غوش ايمنيم وانعكاسه على ارض الواقع	41
الخريطة 5	مخطط دروبلس وانعكاسه على ارض الواقع	42
الخريطة 6	مخطط شارون وانعكاسه على ارض الواقع	43
الخريطة 7	مشروع الطرق الاقليمي 50/1 وانعكاسه على ارض الواقع	44
الخريطة 8	تكون الطرق الالتفافية من الخطط الاستيطانية	45
الخريطة 9	توزيع الطرق الالتفافية بين التجمعات الفلسطينية	46
الخريطة 10	اطوال الطرق الالتفافية	47
الخريطة 11	تطور المستوطنات	49
الخريطة 12	جدار الفصل العنصري	53
الخريطة 13	تقسيمات اوسلو	55
الخريطة 14	معوقات حرية الحركة المناطق العسكرية المغلقة	57
الخريطة 15	المناطق العسكرية المغلقة في محافظة رام الله والبيرة	58
الخريطة 16	المناطق العسكرية في محافظة الخليل	58
الخريطة 17	شبكة الطرق قبل جدار الفصل	60
الخريطة 18	شبكة الطرق بعد جدار الفصل العنصري	61
الخريطة 19	جدار الفصل العنصري في محافظتي القدس ورام الله	62
الخريطة 20	نقاط التفتيش	63
الخريطة 21	الطرق محدودة الحركة على المواطن الفلسطيني	66
الخريطة 22	شارع 443	68
الخريطة 23	توزيع الحواجز العسكرية المادية	70
الخريطة 24	توزيع الحواجز العسكرية المادية على طول الطرق محدودة الحركة	71
الخريطة 25	توزيع الحواجز العسكرية المادية في محافظة الخليل	73
الخريطة 26	توزيع الحواجز العسكرية المادية في محافظتي القدس ورام الله	74
الخريطة 27	معوقات حرية الحركة المستوطنات	76
الخريطة 28	معوقات حرية الحركة مناطق الرماية	77
الخريطة 29	ملخص قيود الحركة ضمن شبكة الطرق	79

الخريطة 30	ملخص معيقات الحركة المساحات المحظورة على الفلسطينيين	80
الخريطة 31	المعوقات السياسية في الضفة الغربية	81
الخريطة 32	تعريف حدود منطقة السيادة	83
الخريطة 33	المناطق التي بحاجة لشبكة طرق	84
الخريطة 34	شبكة الطرق القائمة	86
الخريطة 35	شبكة الطرق المقترحة الرئيسية (السيناريو الأول)	87
الخريطة 36	شبكة الطرق المقترحة الاقليمية (السيناريو الأول)	88
الخريطة 37	شبكة الطرق المقترحة (السيناريو الأول)	89
الخريطة 38	صفقة القرن	89
الخريطة 39	التحديات السياسية مع صفقة القرن	90
الخريطة 40	شبكات الطرق لصفقة القرن	93
الخريطة 41	شبكة الطرق المقترحة الرئيسية (السيناريو الثاني)	94
الخريطة 42	شبكة الطرق المقترحة الاقليمية(السيناريو الثاني)	95
الخريطة 43	شبكة الطرق المقترحة (السيناريو الثاني)	96
الخريطة 44	طريق السريع يربط معبر الجلمة مع معبر الظاهرية	97
خريطة 45	طريق رابط بين معبر تل البيضا ومعبر ترقوميا	98
خريطة 46	شبكة الطرق في حال السيادة على أراضي 1967	99
خريطة 47	شبكة الطرق الوطنية	100
خريطة 48	شبكة الطرق الوطنية ونقاط التبادل	101

فهرس الصور والأشكال

- الصورة (2.4.1):توضح مخطط لمدينتي الكرنك وبابل (المندوبية السامية للتخطيط ،المغرب)..... 9
- الصورة (2.4.2):توضح مخطط المدن الاغريقية (المندوبية السامية للتخطيط ،المغرب)..... 9
- الصورة (2.4.3):توضح مخطط المدن في عصر النهضة (المندوبية السامية للتخطيط ،المغرب)..... 10
- الصورة (3.1.1):توضح المخطط الشمولي للنقل (المخطط الشمولي للنقل،2016)..... 27
- الصورة (3.1.2): توضح شبكات الطرق الرابطة (المخطط الشمولي للنقل،2016)..... 27
- الصورة (3.3.1) توضح شبكات النقل الرابطة لحرية التنقل في اسطنبول (Embass ,2019)..... 35

1. المقدمة

1.1 خلفية عامة:

ينعكس النمو العمراني للمدن والتجمعات العمرانية عادة على تخطيط المرور في تلك التجمعات، ومن منطلق أن المدينة كائن حي ينمو شأنها في ذلك شأن الكائنات الحية، كان لابد من أن تتطور عناصر التخطيط العمراني بها، سواء ما يتعلق بالخدمات والمرافق وسائر استعمالات الأراضي أو ما يتعلق بالحركة والنقل والمواصلات. وتشبيها بالكائن الحي وعناصر نموه الأولية، فإن المدن في مراحلها الأولى أشبه بذلك الكائن الحي، فالمدينة وتكوينها من طرق متدرجة في مستوياتها وخصائصها من أعلى المستويات إلى الشوارع السكنية أو الحارات أشبه بذلك الكائن الحي في تكوينه من شرايين وأوردة وشعيرات دموية. والمرور في المدينة بكل مكوناته من وسائل حركة آلية أو مشاة أشبه بالدم الذي يتحرك في تلك الشرايين الادمة وعندما تتضخم المدن جغرافياً وتترهل عمرانياً يصيبها ما يصيب الكائن الحي في مراحل التضخم والترهل الجسمي وانعكاسات ذلك على الصحة العامة. كما ينعكس ذلك على البيئة العامة والبيئة السكنية في المدينة من اختناقات وارتباكات مرورية وتلوث بيئي الخ. وعند هذا الحد من النمو العمراني المفرط للتجمعات الحضرية واتساع رقعتها الجغرافية تزداد المشاكل المرورية وتتعدّد الحركة في النقل متمثلة في أطوال الرحلات - زمن الرحلة الأمر الذي يدعو إلى التفكير في المحيط الجغرافي للمدينة. ويركز البحث على إبراز التطور في المحيط الجغرافي للمدن عمرانياً وانعكاسه على التطور في النقل والمرور، بمعنى آخر قياس حركة المرور في المحيط الجغرافي على ضوء أحجام المدن وانتشار وتوزيع استعمالات الأراضي في المحيط الجغرافي. إن ذلك المحيط المتمثل في مدن قائمة بذاتها، أو في مدن ذات إقليم خاص بها يتضمن توابعها وامتداداتها المتعددة، الأمر الذي ينعكس على تخطيط المرور وفق خصائص ذلك المحيط الجغرافي (عفيفي، الجزائر، 2009).

2.1 مشكلة البحث:

يستهدف هذا البحث دراسة وتقييم وتحليل مخططات المواصلات المنفذة في منطقة الضفة الغربية وواقع المواصلات، من حيث كم هي متماشية مع حقوق الإنسان خصوصاً حرية الحركة التي تعتبر احدى أبسط حقوق الإنسان التي يجب ان يتمتع بها أي مواطن فلسطيني، التي تعتبر مفقودة في واقعنا الفلسطيني لأسباب عدة أهمها الأسباب السياسية التي يفرضها الاحتلال الغاصب على أبناء شعبنا من خلال توزيع نقاط التفتيش وحواجز الطرق كما وجود الطرق الالتفافية التي تتغلل أراضينا المحدودة بل التي اصبحت محدودة سواء في انتشار المغتصبات أو البؤر الاستيطانية التي تغللت في أراضينا بشكل كبير (الباحث).

تعتبر الحالة الفلسطينية حالة فريدة ومتميزة في العالم وهذا نتيجة خصوصية الوضع السياسي الذي يعتبر المعيق الأول والأهم لعملية التخطيط والتطوير العمراني في الضفة الغربية وقطاع غزة. حيث يواجه الحيز المكاني في فلسطين وما يحتويه من موارد وإمكانيات تنافس شديد وصراعات سياسية بين شعبين لهما تاريخ طويل من العداء المعلن، ويطمع كل منهما في السيطرة على المنطقة لجعلها أرضاً خالصة له بشتى الطرق والوسائل، وكانت الاداة الاهم في هذا التنافس والصراع هي التخطيط والتنظيم (عبد الحميد، 2009).

يشكل قطاع المواصلات أحد الدعائم الأساسية في تحقيق التنمية الاقتصادية والاجتماعية نظراً للدور التنموي الفعال لهذا القطاع وذلك من خلال توفير نظام نقل متعدد الأنماط والوسائل يساهم في تحقيق الربط والتواصل بين كافة المناطق السكانية ومراكز الإنتاج والتصدير، وأيضاً في خلق فرص استثمارية في قطاعات وخدمات النقل المختلفة البري، والجوي، والبحري، والعام، والدولي. وفي هذا القطاع العديد من المشاكل التي تؤدي إلى فقدان حرية الحركة للمواطن الفلسطيني بالاضافة على تضيق الحيز المكاني بشتى الطرق (وزارة المواصلات، 2010).

اختلف الشكل العام لشبكة الطرق في الضفة الغربية تبعاً للظروف السياسية والعسكرية التي مرت بها المنطقة، فقبل حرب عام 1948، كانت شبكة الطرق تأخذ محوراً من الشرق إلى الغرب، حيث كانت تربط الأجزاء الداخلية من فلسطين بالسهل الساحلي والموانئ الفلسطينية على ساحل البحر، وبعد عام 1948، أغلقت الطرق التي تربط المنطقة بالسهل الساحلي ووسع الجيش الأردني شبكة الطرق الفرعية الغربية لتسهيل وصول قواته إلى خط الهدنة. خلال هذه الاختلافات التي حدثت مابعد عام 1948م الفصل التام لمنطقة الساحل الشمالي الغربي الفلسطيني، الانقسامات الجغرافية السياسية التي حدثت وذلك بضم الضفة الغربية للمملكة الأردنية سياسياً وكذلك قطاع غزة لجمهورية مصر. ومن بعد حدوث حرب عام 1967م تم احتلال

الضفة الغربية والسيطرة عليها فخضعت لسلطة الاحتلال التي تقتقر للقانون فبدأت بإصدار الاوامر العسكرية لمصادرة اكبر مساحة ممكنة من الضفة الغربية وانشأت الطرق الالتفافية التي عملت على عزل محافظات الضفة الغربية ومحاولة ربط الاغوار الشمالية الشرقية مع الطرق المقامة في الأرض المحتلة، كما تم البدء بتنفيذ مخططين RJ5 S15، ومابعد قدوم السلطة الفلسطينية والتغيرات التي حدثت الى حين وصلنا للوضع الراهن الذي سيتم دراسته (وزارة المواصلات، 2010).

1.3 أهمية ومبررات البحث:

نظراً أن حرية الحركة من أبسط حقوق الإنسان ولكون الضفة الغربية بقعة جغرافية كغيرها من بقاع الأرض فيستحق سكانها دراسة هذا الموضوع وعدم استمرار الاحتلال وممارسته كعائق لجميع الأنشطة الأساسية للمواطنين ويحد من حركتهم ويولد مشاكل كبير في انظمة المواصلات الحالية، زيادة الطلب الكبير على العرض، الغرق في الازدحام المروري في جميع الأوقات والأماكن ومايولد العديد من النتائج السلبية ليس فقط على الصعيد العملي إنما النفسي.

ومن أهم مبررات البحث مايلي:

- 1) قلة الدراسات التي تناولت هذا الموضوع بشكل مباشر وعلى هذا الصعيد.
- 2) زيادة خطر التوسع الاستيطاني وما يتبعه من فصل بين المناطق الجغرافية الفلسطينية يوماً بعد يوم ضمن مخططات مدروسة قائمة على مخططات سياسية ومواصلات لتحقيق اهداف ما في الضفة الغربية.
- 3) المشاكل المترتبة لغياب هذا الحق سواء الاجتماعية والاقتصادية والبيئية القائمة في الضفة الغربية وذلك للاعتماد الكبير على المواصلات الخاصة وبعد المسافات الرابطة.
- 1) عدم التواصل الجغرافي بين المناطق الخرافية في الضفة الغربية .
- 2) محدودية الأراضي .
- 3) الانتشار الواسع للطرق الالتفافية المنفذة والمخطط لها.
- 4) الانتشار الكبير للحواجز العسكرية ونقاط التفتيش على كامل أراضي الضفة الغربية .
- 5) العتمدية الكبيرة على وسائل النقل الخاص .

- (6) غياب نظام النقل العام في الضفة الغربية .
- (7) امل المواطن الفلسطيني بعودة أراضي 1967 ورفض الاحتلال والكيان الصهيوني .

1.4 أهداف البحث:

الهدف الرئيسي: تخطيط وتطوير نظام المواصلات على أساس (حرية التنقل) في الضفة الغربية.

الأهداف التفصيلية: وهي أهداف منبثقة من الهدف الرئيسي

يهدف هذا المشروع لتحقيق العديد من الأهداف سواء المكانية والسياسية :

(1) تسهيل حركة المواطنين الفلسطينيين .

(2) تحديد المشاكل الأساسية في نظام المواصلات وشبكات الطرق .

(3) إيجاد بديل لتسهيل الحركة ومحاولة ربط المحافظات .

(4) تحقيق أبسط حقوق الإنسان .

(5) خلق الاعتماد وتعزيز نظام المواصلات العامة .

1.5 خطة ومنهجية البحث:

1.5.1 خطة البحث:

تشتمل هذه الدراسة على ثلاثة أطر رئيسية:

المحور الأول: الإطار العام النظري يتناول هذا الإطار المفاهيم والمصطلحات العامة المتعلقة بموضوع البحث والتي تساعد على فهمه الفهم الجيد والمتكامل. مثل تعريف التخطيط بأنواعه وخاصة التخطيط المكاني، تخطيط المواصلات والتكامل الجغرافي وكذلك النماذج والنظريات المتعلقة بموضوع البحث وذلك بهدف الخروج بأفضل النتائج.

المحور الثاني: الإطار المعلوماتي يركز هذا الإطار على آلية وعملية جمع المعلومات اللازمة حول الحالة الدراسية الخاصة بالمشروع.

المحور الثالث: الإطار التحليلي والاستنتاجي يركز هذا المحور على الربط بين الإطار النظري والمعلوماتي من خلال استقراء النتائج للدراسات التي تم تسليط الضوء عليها. وفي النهاية سيتم وضع مقترحات وتوجيهات والخروج بنتائج وتوصيات.

1.5.2 منهجية البحث:

ستقوم هذه الدراسة على عدة توجيهات رئيسية وهي:

- 1) استخدام المنهج النظري والتاريخ، الذي يقوم على مراجعة ودراسة الأبحاث السابقة في نفس المجال والنظر في التجارب في نفس السياق.
- 2) استخدام المنهج الوصفي لدراسة المعلومات التي سيتم جمعها حول الحالة الدراسية في المشروع.
- 3) المنهج المقارن: استخدام هذا المنهج للربط بين المنهج النظري التاريخي والمنهج الوصفي من خلال تحليل حالات دراسية مشابهة.

4) المنهج التحليلي: سيتم استخدامه لتحليل النتائج وتوضيحها، من خلال دراسة وتحليل الوضع الراهن والخروج بمجموعة توصيات ومقترحات.

1.5.3 مصادر المعلومات:

- 1) مصادر مكتبية: تتضمن الكتب، المراجع، رسائل الماجستير ذات العلاقة بالموضوع وأبحاث البكالوريوس.
- 2) مصادر رسمية: تتضمن دراسات وتقارير واحصاءات تم اعدادها من قبل مؤسسات حكومية مثل الحساء المركزي ووزارة المواصلات والحكم المحلي .
- 3) مصادر شبه رسمية: تتضمن تقارير، دراسات وخرائط تم اعدادها من قبل مراكز الأبحاث والجامعات مثل: جامعة النجاح الوطنية، معهد أريج للبحوث التطبيقية.
- 4) مصادر إلكترونية: تشمل تقارير، أبحاث، مشاريع، خرائط، احصاءات مثل: موقع بتسيلم.
- 5) مصادر شخصية: تشمل الدراسة الميدانية واعداد الخرائط والمخططات.

فصل الثاني

2. الإطار المفاهيمي والنظري:

2.1 المقدمة:

يعتبر تخطيط المواصلات الحضرية جزء لا يتجزأ من تخطيط المدن، إذ تعتبر شبكة الطرق الحضرية من المكونات الأساسية للنسيج العمراني للمدينة الحضرية للأسباب التالية : . فهي من أهم المحددات المتحركة في مواقع النشاطات الإنسانية التي تعتمد عادة على تكلفة الوصول إليها كما أنها الوسيلة الأساسية للوصولية التي لا غنى عنها للتفاعل و النشاط الإنساني و تقصير المسافات الجغرافية و الزمنية بين السكان و أماكن الخدمة . كما أنها هي الوسيلة الوحيدة للتعرف على الخصائص الفراغية لبقية عناصر النسيج العمراني بشكل عام وقبل الخوض في مفهوم تخطيط المواصلات الحضرية يجدر إعطاء فكرة مختصرة عن تخطيط المدن (المندوبية السامية للتخطيط،المغرب).

2.2 تخطيط المدن

هو عملية تنظيمية لخدمة المجتمع ، يقوم بها مجموعة متكاملة من المتخصصين و ذوي الخبرة لمسح منطقة عمرانية بها مشكلة ما يراد حلها ، و ذلك للحصول على أفضل قدر ممكن لإنتاجيتها و لراحة سكانها و الاستفادة بقدر المستطاع من طبيعتها و مواردها الطبيعية (المندوبية السامية للتخطيط،المغرب).

2.3 أنواع التخطيط

ينقسم التخطيط إلى نوعان الأول (المندوبية السامية للتخطيط،المغرب) . :

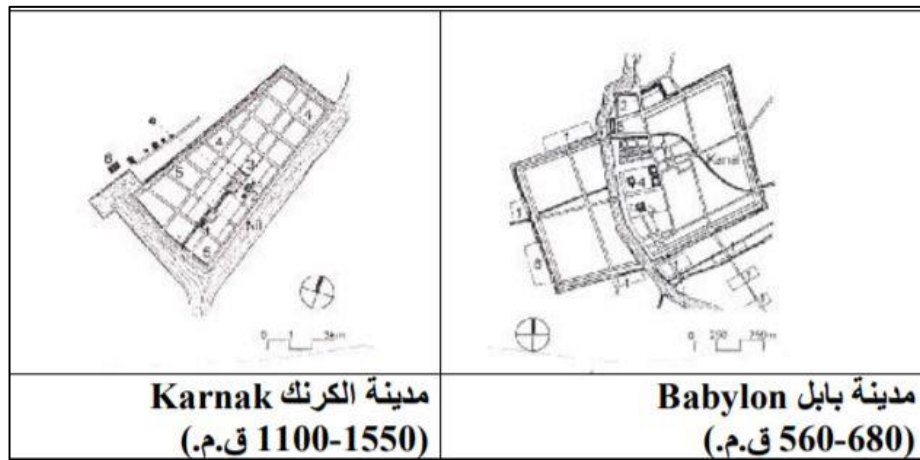
- التخطيط الشامل Comprehensive Planning من خلال التخطيط الشامل يتم معالجة قطاعات ونشاطات كثيرة بشموليتها مثل الإسكان والخدمات والمناطق الخضراء والترفيهية والصناعية والمرور وتخطيط الطرق وباقي الاستعمالات المختلفة.

- التخطيط القطاعي Sectoral planning : ويهتم بتخطيط وتنمية قطاعات معينة بشكل منفصل عن الأخرى مثل :

- (1) التخطيط الاجتماعي: ويشمل دراسة الناس والمجتمع والقيم والسلوك والعلاقات الاجتماعية للتنمية المجتمع.
- (2) التخطيط الاقتصادي Economic Planning : ويشمل دراسة البضائع و السلع التي يحدث فيها تعامل واستثمارات وإنتاج للتنمية الاقتصادية مثل الزراعة والصناعة وكل نواحي الاقتصاد.
- (3) تخطيط الطرق الحضرية ويشمل تخطيط مسار الطريق وحركة المرور والتقاطعات و عرض الطريق الخ.

2.4 نبذة تاريخية حول تخطيط المواصلات الحضرية (المندوبية السامية للتخطيط،المغرب):

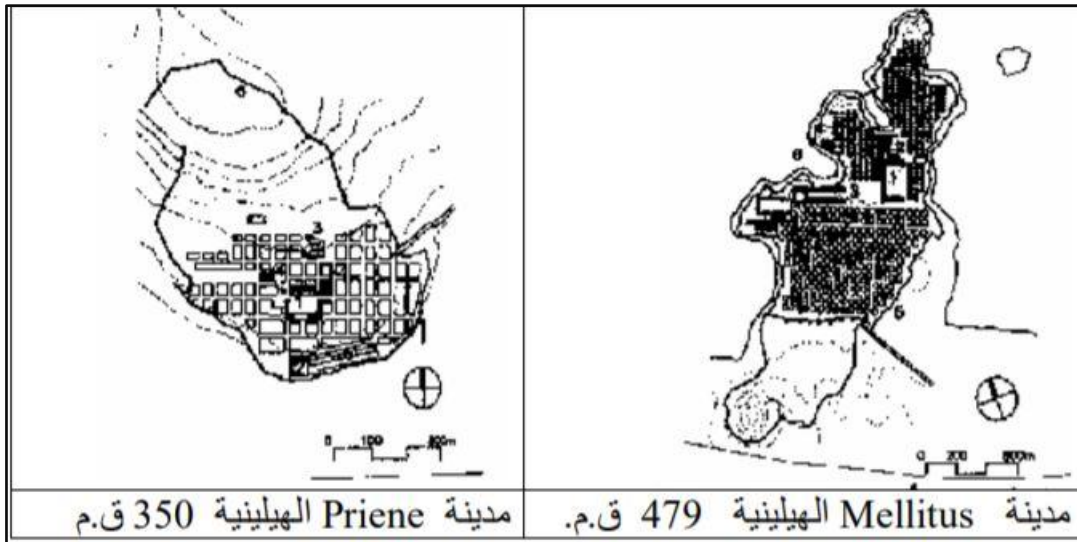
نشأت طرق المواصلات الحضرية في بدايات تاريخ مع نشأة المدن ، وتطورت مع تطور المدن القديمة إلى الإغريقية مروراً بالمدن الرومانية والمدن الوسطى حتى مدن عصر النهضة والمدن الصناعية ، وذلك لتلبي متطلبات المدينة في كل عصر . المدينة القديمة : أنشأت على وادي النيل وبين دجلة والفرات وتميزت بالترتيب والتنظيم ونسيج عمراني واضح مع شبكة طرق (مدينة الكرنك وبابل)



الصورة (2.4.1):توضح مخطط لمدينتي الكرنك وبابل (المندوبية السامية للتخطيط،المغرب).

المدينة الإغريقية (اليونانية القديمة)

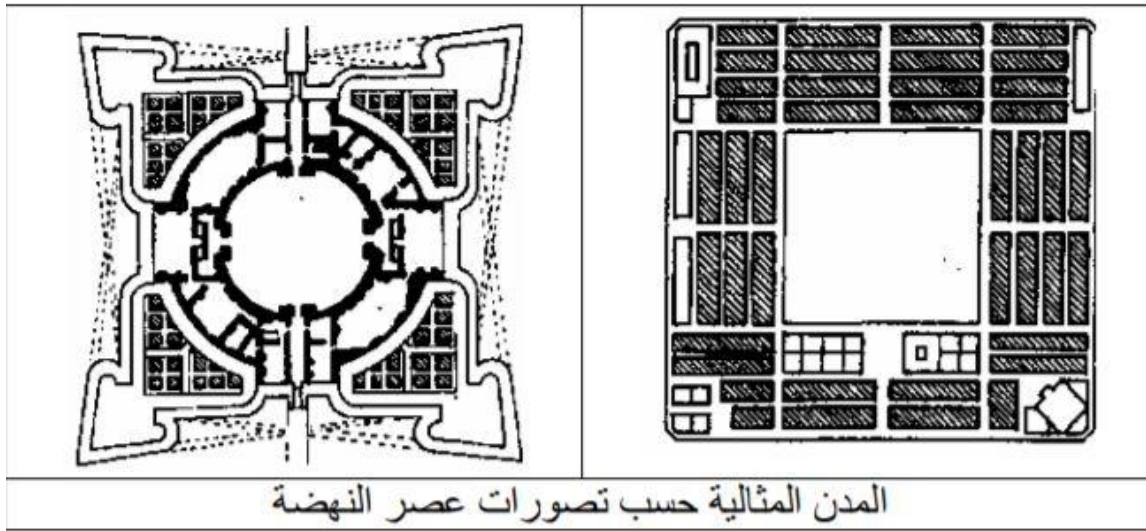
تطورت المدن الإغريقية مع تطور نظام المجتمع و نمو الحركة الثقافية و الأفكار الاجتماعية التي نادت بالمساواة و حرية الرأي و الكلام حتى جاء المفكر و الفيلسوف المعماري (Hippodamos) في القرن 5 ق م ليكرس جهوده من أجل الاعتناء بالبيئة العمرانية حتى قيل أنه أول من أوجد النظام الشبكي في مدينتي Priene and Mellitus في أواخر القرن 5 ق م . أنشأت المدن الإغريقية حسب معايير وأسس من أهمها: الحماية والدفاع التي تتمثل في الأسوار وأنفاق الهروب واستغلال الطبوغرافية - الإدارة الذاتية و الإستقلالية المتمثلة في المباني الإدارية الأسواق ممارسة طقوس دينية مثل وجود المعابد.



الصورة (2.4.2):توضح مخطط المدن الاغريقية (المندوبية السامية للتخطيط،المغرب).

المدينة في عصر النهضة

استمرت المدن على ما هي عليه في فترة العصور الوسطى حتى بداية عصر النهضة في القرن 16 م . ظهرت في عصر النهضة حركات فكرية وثقافية ، نادت بالنهضة والإصلاحات الإنسانية بوصفها قوة للمجتمع ، ونادت أيضا بالاهتمام بالمدينة . ، أصبح عند الحكام و التجار . ورجال الكنيسة رغبة بإظهار قوتهم وهيبتهم ، الأمر الذي أدى إلى الاهتمام بالمدينة وإظهار الطرز الكلاسيكية في العمارة ، و أصبحت العمارة فناً له احترامه و تقديره . كما ظهرت محاولات التخطيط المدينة المثالية . زاد الاهتمام بالمباني العامة و إبرازها بصورة نحتية استبدلت القوة الإنشائية للعصور الوسطى . و تزايد الاهتمام بإبراز المحاور والتمائل في المباني و الساحات . مع اختراع المدافع قلت أهمية الأسوار المدينة و بدأت تخفي تدريجيا بل قد هدمت الأسوار في بعض المدن .



الصورة (2.4.3) توضح مخطط المدن في عصر النهضة (المندوبية السامية للتخطيط، المغرب).

مدينة النهضة الصناعية:

توسعت المدينة نتيجة الاختراعات أهمها كانت الآلة البخارية على يد James Watt عام 1776 م وأصبح هذا العصر يسمى عصر الآلة. The machine age ومن أهم تأثيراتها على النسيج العمراني للمستوطنة البشرية هو اختراعها السيارة والقطار البخاري ثم الكهربائي والتي أحدثت تطوراً هائلاً على الشخصية الفراغية للمدينة ليس فقط في المستوى الأفقي في عرض شوارعها ولكن أيضاً في المستوى الرأسي حيث أخذت تظهر الطرق المعلقة (الجسور للسيارات والقطارات وذلك لحل مشاكل الازدحام داخل المدن . و من التطورات المهمة التي أحدثتها هذه الثورة في طرق المواصلات التمدد السريع للمدن إلى الخارج على طول خطوط للمواصلات و نمو النسيج العمراني النجمي بسبب انتقال الكثيرين للعيش في ضواحي المدن هرباً من الازدحام . صاحب هذه أيضاً مع بداية القرن 20 اختراعها الطائرة و ما صاحبه من إنشاء المطارات بمرافقها المختلفة والمساحات الشاسعة التي أخذت تشغلها داخل المدن أو على أطرافها .

2.5 تخطيط المواصلات الحضرية:

تخطيط المواصلات الحضرية هو نوع من التخطيط القطاعي ، حيث يتم من خلاله إعداد مخططات الشبكات الطرق الحضرية داخل المدن تبين مسارات الحركة والتنقل في المدينة ، ويتم ذلك من خلال دراسات تحليلية لشبكة الطرق الموجودة ولحركة المرور عليها الموجودة وخصائصها ومن ثم دراسة توقعات حركة المرور وخصائصها المستقبلية (المنذوبية السامية للتخطيط، المغرب).

2.6 تصنيف الطرق حسب الرتبة (تخطيط المواصلات الحضرية، الأزهر، 2009):

1) الطرق الإقليمية أو الطرق الحر: تقع خارج المدن والمناطق السكنية وترتبط المدن والأقاليم بعضها ببعض، وهي خطوط سريعة تتجاوز سرعتها 80 كم / ساعة وقد تصل إلى 120 كم / ساعة وأعلى . و تتكون من 4 - 8 حارات في الاتجاهين والتقاطعات تكون في العادة ليس في مستوى واحد (سطحية)، ويراعى عند المداخل والمخارج تصميم حارة تسارع وتباطيء من أجل اندماج المركبات في الحركة بشكل انسيابي . عمليات التحميل والتفريغ ممنوعة على الطريق ويمنع مرور المشاة

عليها. تتلخص وظيفة هذه الطرق بتأمين شروط حركة مستمرة دون إعاقات الأحجام المرور الكبيرة بين مناطق توليد المرور الرئيسية . كما أن هذه الطرق تكون مفصولة عن المناطق المجاورة.

(2) **الطرق الرئيسية أو الشريانية - Arterial Streets** : وهي طرق داخل المدن المناطق السكنية وترتبط الأحياء السكنية ، وبين المناطق و عبورا للمدن المجاورة ، وتكون حركة المرور على الطريق عالية والسرعات عالية نسبيا يمكن تحديدها ب 50 كم / ساعة في المناطق المأهولة وب 80 كم / ساعة في غير المأهولة ، ويتكون عادة من أربع حارات في اتجاهين ويسمح بأعمال التحميل والتفريغ في مناطق محدودة ويمنع مرور المشاة في غير التقاطعات وتقل تقاطعاته السطحية بقدر الإمكان . تتلخص وظيفة هذه الطرق بالوصل بين الطرق التجميعية والطرق السريعة، وتتحرك عليها أحجام مرور كبيرة من مختلف السيارات الصغيرة والشاحنات وبسرعات متوسطة وعالية . وتقوم هذه الطرق بتخديم الحركة بين مراكز التوليد والجذب الرئيسية ، كما تتصل مع الطرق البرية والشريانية والمحلية، وفي المناطق التي لا تتضمن طرقا سريعة، فإن الطرق الشريانية توفر أفضل خدمات للحركة.

(3) **الطرق المجمع - Collector Streets** : واستعمالها في العادة لتجميع و توزيع حركة المرور من و إلى الشوارع المحلية و الضمان حرية الوصول للطرق الرئيسية كثافتها أقل و السرعات المسموح فيها أقل - 21 مع حرية القيام بنشاط التحميل و التفريغ و توضع قيود على حرية توقف السيارات تتلخص وظيفة هذه الطرق يوصل الطرق المطية مع الطرق السريانية ، ويسمح عادة بالحركة المباشرة بينها وبين المناطق المجاورة . ويتراوح حجم المرور عليها من ألف إلى اثني عشرة ألف (1000 - 12000) سيارة في اليوم ، ويمكن أن تكون هذه الطرق من مساري أو أكثر ، وأن تضم جزرا وسطية .

(4) **الطرق المحلية - Local Streets** : تستخدم عادة لتقديم الخدمات للمرور المحلي بالمناطق والأحياء (سكنية - تجارية - صناعية) وحجم المرور عليها منخفض والسرعات المسموح أقل ولا

قيود على توقف السيارات وهي مرتبطة بالطرق المجمعة للخروج لشبكة الطرق العامة تتلخص وظيفة الطرق المحلية بتأمين الوصول إلى مداخل المساكن والأبنية والممتلكات المحاذية، وغالباً ما تستخدم للمرور الذي يتولد من أو ينتهي ضمن المنطقة الواحدة، وينتقل المرور من هذه الطرق مباشرة إلى الطرق المجاورة. تقوم هذه الطرق بتخديم مناطق سكنية أو مناطق سكنية وتجارية ويكون حجم المرور أعلي في الحالة الأخيرة، ولذلك فإن هذه الطرق يمكن أن تكون متعددة المسارات ولكن نادراً ما تحوي جزراً وسطية.

(5) الطرق الدائرية Ring Roads : وهي في العادة من حيث التصنيف طرق رئيسية إلا أنه يتم عملها كحركة التفاف حول المدن لتتلافى الدخول لمراكز المدن لمن ليس بحاجة لذلك وخاصة للمرور الطوالي أوالعابر .

2.7 قطاع النقل والمواصلات في فلسطين:

لقد كانت شبكة الطرق في الضفة الغربية وقطاع غزة (وكذلك معظم مرافق الحياة تحت السيطرة الاسرائيلية خلال فترة الاحتلال منذ عام 1967 . وقد تميزت هذه الفترة بإهمال تام لشبكة الطرق مما كان له الأثر السلبي الكبير الذي ما زال الفلسطينيون يعانون من اثاره حتى الآن ، ومن المتوقع أن يستمر لسنوات عديدة قادمة . ويعد استلام السلطة الوطنية الفلسطينية لزاماً كثير من الأمور المدنية تدريجياً في بعض من الضفة الغربية وقطاع غزة في أعقاب اتفاقيات سلام أوسلو عام 1993 ، أصبحت كثير من مسؤوليات شبكة الطرق الفلسطينية داخل المدن وأجزاء من الطرق الخارجية من صلاحيات السلطة الفلسطينية . وقد كان هناك خلال هذه الفترة بعض المشاريع التطويرية لقطاع الطرق وبتنويل دولي في أغلب الأحيان . وفي أيلول من عام 2000 انطلقت انتفاضة الأقصى في الضفة الغربية وقطاع غزة. ولقد كان من أهم آثار انتفاضة الأقصى على قطاع المواصلات هو الاغلاق الكلي أو الجزئي لشبكات الطرق الفلسطينية خارج المدن . ونتج عن ذلك اغلاق وتدمير لبعض الطرق مما اضطر الفلسطينيون لاستخدام طرقاً بديلة ، طرقاً اقليمية وزراعية وجبلية وعرة ، بالإضافة إلى استخدام أراضي زراعية وجبلية غير صالحة للقيادة . الوضع العام لقطاع

المواصلات لقد عانى قطاع المواصلات وشبكة الطرق الفلسطينية خلال سنوات الاحتلال من الإهمال التام. مع ذلك فقد شهد قطاع النقل والمواصلات مع قدوم السلطة الوطنية الفلسطينية تطوراً عبر إعادة تأهيل وتطوير شبكات الطرق القائمة واستحداث شبكات واليات ربط جديدة كمطار غزة الدولي وميناء غزة البحري ، ولكن الممارسات الإسرائيلية التعسفية حالت دون تطوير القطاع كما ينبغي ، وخاصة التدمير المنهج الذي اتبعته إسرائيل أثناء انتفاضة الأقصى ما سبب خسائر فادحة للاقتصاد الفلسطيني (شعث، 2008).

2.7.1 تشخيص شبكات النقل في زمن السلطة الفلسطينية:

تشخيص الوضع الراهن لقطاع النقل والمواصلات اقتصرت شبكات النقل على شبكات الطرق، وقد تطورت هذه الشبكات من طرق ضيقة وممرات بدائية إلى الطرق المعبدة والأسفلتية في القرن التاسع عشر أي أثناء فترة الحكم العثماني وكان أول هذه الطرق طريق يافا - القدس التي بنيت في العام ١٨٩٧ ، وطريق نابلس - رام الله - القدس الذي أنشئ في بداية القرن العشرين ، ومن ثم تم إنشاء طرق لتربط بين المدن والتجمعات القروية الكبيرة، وفي العام 1948 تم فصل الضفة الغربية وقطاع غزة عن باقي الأراضي الفلسطينية وبالتالي أصبحت طرق الضفة الغربية منفصلة تماما عن طرق قطاع غزة وعن باقي الشبكة الموجودة في الجزء الذي احتل عام 1948، ناهيك عن قيام إسرائيل فيما بعد بشق وبناء طرق لتخدم أهدافها الاستيطانية، وأما الطرق التي شقت في المناطق الفلسطينية لم يتم بناؤها على أساس الجدوى الاقتصادية ولم تأخذ بعين الاعتبار أقصر المسافات بين التجمعات السكانية، وبالتالي أصبحت شبكات الطرق في المناطق الفلسطينية ضعيفة ولا تمتاز بالكفاءة. ولكن مع قدوم السلطة الوطنية الفلسطينية شهد قطاع النقل والمواصلات تطورا ملحوظا، حيث لم تقتصر شبكات النقل على شبكات الطرق فقط، فقد اهتمت السلطة بتطوير هذا القطاع والارتقاء به ليتناسب مع دوره في الاقتصاد والتنمية، حيث شرعت بتنفيذ العديد من البرامج والمشاريع التي تهدف إلى توفير شبكات نقل متنوعة ومتقدمة بدءا بتطوير شبكات الطرق القائمة إلى استحداث شبكات وآليات ربط جديدة كمطار غزة الدولي وميناء غزة البحري ، ولكن الممارسات الإسرائيلية التعسفية حالت أيضا دون تطور هذا القطاع كما ينبغي . وزاد الأمر تعقيدا وسوءا بتجدد العدوان الإسرائيلي على مناطق السلطة الوطنية الفلسطينية الذي بدأ في ٢٠٠٠ / ٩ / ٢٩ ، فقد تكبد قطاع النقل والمواصلات خسائر فادحة جراء

الممارسات الإسرائيلية التعسفية على مناطق السلطة الوطنية الفلسطينية ، حيث قدرت خسائر النقل والمواصلات والاتصالات في الناتج المحلي الإجمالي جراء الحصار والإغلاق والعدوان الإسرائيلي خلال الفترة ٢٠٠٠ / ٩ / ٢٩ - ٢٠٠٥ / ٩ / ٢٨ (وزارة النقل والمواصلات، 2008)

فيما يلي تشخيص الوضع الراهن للقطاعات المختلفة لقطاع النقل والمواصلات وهي(وزارة النقل والمواصلات، 2008):

2.7.1.1 النقل البري:

1) شبكات الطرق :

يمكن تقسيم الطرق في المناطق الفلسطينية إلى طرق رئيسية وإقليمية ومداخل قرى واستيطانية والتفافية، والطرق الرئيسية هي الطرق التي تربط بين المدن الرئيسية، وتكون عادة من أربعة حارات في اتجاهين وحركة المرور على الطريق عالية والسرعات عالية نسبياً يمكن تحديدها بـ 50 كم / ساعة في المناطق المأهولة، ويستعمل عادة للربط بين المناطق، ومنها طريق جنين نابلس - القدس - الخليل، طريق قلقيلية - نابلس، والطرق الإقليمية هي الطرق التي تربط بين محافظات الضفة الغربية والأراضي الفلسطينية وقد بنيت في ظل الاحتلال الإسرائيلي وتستخدم لخدمة المستوطنات، وتتكون الطرق عادة من أربع حارات وأكثر في اتجاهين، وحجم المرور فيها في العادة مرتفع جداً أي كثافتها عالية وكذلك يسمح بالسرعات العالية للمركبات ما بين 90 كم / ساعة إلى ١٢٠ كم / ساعة، وأما الطرق الدائرية هي في العادة من حيث التصنيف طرق رئيسية إلا أنه يتم عملها كحركة التفاف حول المدن لتتلافى الدخول لمراكز المدن لمن ليس بحاجة لذلك، والطرق المجمعّة تستخدم عادة لتجميع وتوزيع حركة المرور من وإلى الشوارع المحلية ولضمان حرية الوصول للطرق الرئيسية، كثافتها أقل والسرعات المسموحة فيها أقل قد تصل إلى 45 كم / ساعة، والطرق المحلية تستخدم لتقديم الخدمات للمرور المحلي بالمناطق والأحياء، وحجم المرور عليها منخفض والسرعات المسموحة أقل قد تصل إلى 35 كم / ساعة، وفي العادة تكون من حارتين ولا قيود على توقف السيارات وهي مرتبطة بالطرق المجمعّة للخروج لشبكة الطرق العامة، والطرق الزراعية عادة ما تكون طرق ترابية ومكونة من ممرين وتستخدم الخدمة المناطق الزراعية والملكيّات الزراعية الخاصة.

(2) الطريق الساحلي:

أعدت السلطة الوطنية الفلسطينية الدراسات والمخططات الخاصة بتطوير المنطقة الساحلية (الكورنيش) والممتدة بطول 40 كم من شمال قطاع غزة إلى جنوبه وبعمق ٣٠٠ م باتجاه الشرق، والغنية بمناطق النطاق الخضري المنسق " Land Scape " المتميزة بجيولوجيا وطبوغرافيتها وتنوعها البيولوجي، بالإضافة إلى تركيز العديد من المواقع الأثرية الجذابة والإطلالات الرائعة ويشكل الطريق الساحلي محور المنطقة الساحلية ويمتد من الحدود الشمالية لعام ١٩٩٧ بيت الاهيا، جباليا، غزة، الزهراء، النصيرات، الزوايدة، دير البلح، خان يونس، ثم رفح حتى الحدود الجنوبية مع جمهورية مصر العربية.

(3) طريق عابر فلسطين "الممر الآمن":

يعتبر طريق الممر الآمن هو الشريان الرئيسي الذي يربط بين قطاع غزة والضفة الغربية يبدأ من مدينة بيت حانون إلى ترقوميا قضاء الخليل بعد عملية انسحاب الطرف الإسرائيلي من أراضي السلطة الوطنية الفلسطينية. الاحتياجات الطارئة لدعم وتطوير قطاع النقل والمواصلات وصمم طريق الممر الآمن بطول 4٢ كم.

2.7.1.2 الموانئ البحرية:

يعتبر قطاع الموانئ البحرية والنقل البحري من أهم القطاعات الاقتصادية الخدماتية التي تساهم وبدرجة كبيرة في إنعاش وتنمية الاقتصاد الفلسطيني، لكونه شريان الحركة الاقتصادية والتنموية والاستثمارية. مثل ميناء غزة التجاري يعتبر إنشاء ميناء بحري جنوب مدينة غزة من أهم المشاريع الإستراتيجية في فلسطين على الصعيد السياسي والاقتصادي ، حيث سيعمل على إيجاد معبر حر لفلسطين على العالم الخارجي الأمر الذي من شأنه تحسين الوضع الاقتصادي وربط الاقتصاد المحلي بالاقتصاد العالمي، وتوسيع نطاق التجارة العالمية وتنمية الصادرات والصناعات المحلية والخدمات التجارية، وسيوفر الميناء بعد تشغيله مورد دخل للاقتصاد القومي عن طريق ناتج خدمات النقل البحري حيث سيوفر قرابة 150 إلى ٢٠٠ مليون دولار سنويا

من مدفوعات الجمارك والأرضيات اللبضائع القادمة عبر المواني الإسرائيلية، وسيوفر ما يقارب ١٨٠٠ فرصة عمل خلال مرحلة الإنشاء وحوالي 5٠٠٠ فرصة عمل مباشرة وغير مباشرة أثناء التشغيل.

2.7.1.3 النقل الجوي:

يوجد في فلسطين مطاران، مطار قلنديا الذي يسيطر عليه الاحتلال ويمنع الشعب الفلسطيني من إعادة تأهيله واستخدامه، ومطار ياسر عرفات الدولي والذي يعتبر الميناء الجوي الأول في فلسطين بعد قيام السلطة الفلسطينية، من أهم المشاريع الإستراتيجية الفلسطينية وعلى مختلف الصعد السياسية والاقتصادية والأمنية . حيث تتجسد أهميته السياسية في كونه رمزاً من رموز سيادة الدولة الفلسطينية والاستقلالية الوطنية وعنصر من عناصر تكامل وجود الدولة، فيما تتجسد أهميته الاقتصادية في إسهامه في التجارة الخارجية (الاستيراد والتصدير) وتوفير فرص العمل وتنشيط السياحة وتشجيع الاستثمار وإقامة الصناعات المساندة وبالتالي زيادة الناتج المحلي ورفع مستوى الدخل.

2.8 تخطيط شبكة الطرق في زمن الاحتلال الاسرائيلي (خمايسة،1998):

انطلقت فكرة الحاجة إلى طريق رقم 6 في المخطط الهيكلي القطري الشبكة الطرق في إسرائيل رقم 3 (تاما / ٣). هذا المخطط الذي بدأ بالتفكير به في بداية الستينيات، ورسمياً تم البدء بإعداده العام ١٩٩٨، وتم التصديق عليه من قبل الحكومة الإسرائيلية العام 1976، هذا المخطط يشكل المخطط الهيكلي القطري الرسمي الذي يوجه شق طرق خارج المدن ووضع تعليمات التطوير حولها من حيث عرض الطرق والارتداد منها. منذ العام ١٩٧٩ تم إجراء 14 تعديلاً على هذا المخطط، والذي يشكل طريق رقم 6 جزءاً منه هذه التعديلات، هي بالأساس عينية، ولا تحدث تغييراً كبيراً في الشبكة الأساسية التي اقترحت في المخطط العام ١٩٧٦ (خمايسة،1998).

قبل إعداد مخطط الطرق « تاما / ٣ » هناك لم يكن مخطط هيكلي رسمي قطاعي للطرق، خلال الفترة العثمانية كان تطوير الطرق يتم بناء على الحاجة وليس بموجب مخطط، خلال الفترة الانتدابية لم يكن مخطط قطري ولكن 1 أعدت مخططات هيكلية لوائية وشملت شبكة الطرق . هذه المخططات اللوائية غطت مساحة البلاد كلها وبذلك كان استمرار تخطيطي للطرق بين هذه المخططات اللوائية، كذلك أقرت سلطات

الانتداب أمر الطرق والسكك الحديدية عرضها ومسارها لعام ١٩٢٩ وأمر الطرق والسكك الحديدية (الدفاع والتطوير) ١٩٤٣ ، الذي مكن المندوب السامي أو من ينوب عنه إقرار مكان الطريق ، عرضه ، حقوقه ومساره واستملاك ٢٠٪ من مساحة قطعة ارض أصلية لغرض الطرق بدون مقابل . وكذلك اقر امر الطرق لعام ١٩٢٩ ثلاثة مستويات من الطرق : طريق قطري عرضه 40-50 مترا ، طريق لوائي عرضه . 4 - ٣٠ مترا ، ومحلي عرضه ٢٠ مترا . وكان هدف المخطط « تاما / ٣ » وضع مخطط شامل لشبكة الطرق في البلاد ، وهذا المخطط وضع مسارات الطرق (بدون الإشارة إلى استعمالات الأراضي المحيطة بها) القائمة والمقترحة في شبكة واحدة . لقد اعتمد مخطط الطرق على عدة مبادئ يمكن تلخيصها بالنقاط التالية (أفرات : ١٩٧٨) :

- 1) خلق شبكة طرق متكاملة ومتواصلة ومتدرجة ، وليس دمج أجزاء طرق منفصلة بواسطة شبكة الطرق المقترحة يجب تأمين إمكانية التجول في حيز البلاد بكل الاتجاهات دون معوقات .
- 2) توفير إمكانية الوصول من أي مكان في البلاد إلى أي مكان آخر من خلال اقصر طريق ، وتأمين طرق جديدة تربط كل مدينة وقرية مع شبكة الطرق الرئيسية .
- 3) بناء شبكة طرق متدرجة من ناحية وظائفية وتميز بين أنواع مختلفة من الطرق في الحيز . يجب التمييز بين طرق إقليمية ، قطرية وسريعة . الفرق بين هذه الطرق يعتمد على عرضها ، الوظائفية والدور الذي يجب أن تؤديه .
- 4) يجب تأمين عدد من الطرق السريعة ، خاصة في المناطق المسكونة بكثافة عالية ، والتي يتوقع أن تعاني من ضغط السير ، والمقصود ، منطقة تل أبيب .
- 5) تخطيط طرق قطرية مع بدائل موازية لأجل فصل بين أنواع حركة السير .
- 6) يجب ملامة شبكة الطرق إلى الواقع الفيزيائي والطبيعي لكل منطقة .
- 7) يجب اقتراح مسارات الطرق القطرية في مناطق مفتوحة.

في هذا المخطط الهيكلي القطري تم تصنيف أربعة أنواع من الطرق :

(1) طريق قطري سريع.

(2) طريق قطري.

(3) طريق ميتربولني.

(4) طريق إقليمي .

تصنيف هذه الطرق تم اعتماداً على اعتبارات وظائفية، وفيما يلي وصف لكل نوع من هذه الطرق الطريق السريع تربط بين مدن كبيرة مركزية أو مراكز سكان رئيسية لأجل تأمين حركة سير سريعة بدون معوقات وبحد أدنى من التقاطعات.

هذا النوع من الطرق هو بمثابة (أوتوستراد) وعرض الحزام المخطط والمخصص لها ١٢٠ متراً مع ارتداد ١٠٠ متر من كل جهة، مقترح بها ٨٩ مسالك بكل اتجاه. يوجد في إسرائيل ثلاث طرق سريعة تل (أبيب القدس، تل أبيب حيفا، تل أبيب بئر السبع) (خمايسة، 1998).

2.9 الطرق الالتفافية في الأراضي الفلسطينية (بتسليم، 2019):

في فترة ما بعد عام 1967، فقد سار تخطيط الطرق بحسب المفاهيم الجغرافية الإستراتيجية الإسرائيلية، وكان المفهوم الجغرافي الاستراتيجي السائد حتى أواسط السبعينات هو مشروع ألون الذي يفترض إيجاد خطوط شمال جنوب تصل بين وادي الأردن وإسرائيل دون أن يكون هناك خطوط رئيسية شرق غرب، ولذلك تم تطوير محاور الطرق شمال جنوب خاصة على الساحل الشرقي للبحر الميت والتي منها طريق (أريحا- عين جدي) المحاذي لساحل البحر الميت، (طريق وادي الأردن طريق ألون) معاليه أدوميم- معاليه افرام، ولكن وفي أواسط السبعينات ومع تسلم حزب الليكود الحكم في إسرائيل خضعت شبكة الطرق لمفهوم الليكود الجغرافي- الاستراتيجي، وهو ضم المنطقة بكاملها لإسرائيل وتقتضي هذه الإستراتيجية إنشاء الطرق باتجاه شرق غرب لتصل الساحل بوادي الأردن "عابر السامرة"، وطريق عابر من جنوب الضفة الغربية "عابر يهودا" وطريق آخر يصل منطقة القدس بالساحل، والغرض من ذلك هو ربط ودمج شبكة الطرق في الضفة الغربية بشبكة الطرق الإسرائيلية وتحدد الخطة الرئيسية في الضفة الغربية المبادئ التالية:

- 1) تحسين وضع مناطق جديدة بتحسين مستوى الطرق وتجنب مناطق السكان المحليين.
 - 2) فتح المناطق أمام الطلب على إنشاء الضواحي بإيجاد محاور طرق من المراكز المدنية إلى هذه المناطق.
 - 3) تجنب المراكز المدنية العربية الرئيسية.
 - 4) الوصل بين كتل المستعمرات.
 - 5) وصل التجمعات السكنية العربية بشبكة الطرق.
- وقد وضعت سلطات الاحتلال خطة قصيرة الأمد في الفترة (1983-1986) تحدد أولويات لبناء الطرق تقوم على المعايير التالية:

1) تطوير الطلب المحتمل من خلال تسهيل المواصلات وتقاس الأولوية على ضوء عدد وحدات السكن اليهودية المخطط لبنائها.

2.9.1 أنواع الطرق في الأراضي الفلسطينية (بتسليم، 2019) هناك نوعان من الطرق في الأراضي الفلسطينية:

1) الطرق الرئيسية:

وتتكون الطرق الرئيسية من محاور شمالية- جنوبية ومحاور شرقية- غربية، ويشمل النوع الأول من هذه المحاور الطريق الجبلية التي تمتد من جنين شمالاً عبر نابلس، رام الله، بيت لحم، الخليل وحتى الظاهرية جنوباً، وطريق الأغوار- البحر الميت على طول المنطقة الشرقية في الضفة الغربية؛ أما النوع الثاني من المحاور (الشرقية - الغربية) فتشمل بشكل أساسي الطرق التالية:

طريق جسر دامية- نابلس- طولكرم- والتي يتفرع منها عند نابلس طريق آخر يصل إلى قلقيلية، وطريق جسر أُلنبي - أريحا - رام الله - بيت سيرا، وطريق أريحا - القدس.

2) الطرق الإقليمية:

تتكون الطرق الإقليمية في الأراضي الفلسطينية من عدة محاور طولية وعرضية، وبلغت أطول الطرق الإقليمية في الأراضي الفلسطينية حوالي 1.214.2 كم، حتى العام 2010.

وتشمل شبكة الطرق بالإضافة إلى النوعين السابقين: الطرق المحلية والتي بلغت أطوال شبكاتها في الأراضي الفلسطينية حتى العام، 2010، إلى 1.551.7 كم، منها 1.452.7 كم في الضفة الغربية، و 99.0 كم، في قطاع غزة، ويعتقد بان عملية تطوير الطرق من قبل سلطات الاحتلال لم ترتبط بخدمة التجمعات الفلسطينية بقدر ارتباطها بخدمة سياسة الاحتلال من خلال تعزيز السيطرة وخدمة الأهداف السياسية والأمنية الإسرائيلية.

وتشمل شبكة الطرق بالإضافة إلى الطرق السابقة الالتفافية: الطرق العرضية والطرق العابرة، وهذه أنواع طرق استحدثتها سلطات الاحتلال الإسرائيلي؛ لخدمة أهدافها العسكرية أو للوصول إلى المستعمرات والمستوطنات والنقاط والبيور المقامة على الأراضي الفلسطينية؛ حيث بلغت أطوال شبكات هذه الطرق في الأراضي الفلسطينية 332.7 كم، جميعها في الضفة الغربية.

2.9.2 أهم الطرق الالتفافية في الضفة الغربية (بتسليم، 2019):

1) طريق رقم 60:

وهي طريق سريعة قديمة تشطر الضفة الغربية من الشمال إلى الجنوب، وتعتبر الشريان الرئيسي للطرق الالتفافية الجديدة التي تمر حول المدن الرئيسية الفلسطينية، وتبدأ هذه الطرق من العفولة وهي بلدة إسرائيلية تقع إلى الشمال من الخط الأخضر مروراً بوسط مدن جنين، ونابلس، ورام الله، والقدس، وبيت لحم، والخليل، وهذه الطرق مفتوحة أمام جميع وسائل النقل. وتقع الطريق السريعة رقم 60 كلها تقريباً في المنطقة "ج"، وهذا يوفر ممراً تتحكم إسرائيل فيه، ويخترق طول الضفة الغربية بكامله وحيث تمر الطريق بوسط المدن الفلسطينية عبر منطقتي "أ و ب" فانه يجري بناء طرق التفافية لليهود فقط.

2) شارع رقم 90 طريق أريحا - عين جدي:

وهي طريق قديمة تشطر الضفة الغربية من الشمال إلى الجنوب على طول غور الأردن، وتبدأ هذه الطريق من بيسان إلى الشمال من الخط الأخضر مروراً في منطقة غور الأردن أريحا ويستمر جنوباً حتى عين جدي على البحر الميت، ويستمر في الامتداد على طول الحدود الشرقية لفلسطين وحتى مدينة إيلات. ويقع معظم هذا الخط داخل المنطقة "ج" الخالية من التجمعات السكانية العربية تقريباً ويخدم هذا الطريق

عدداً كبيراً من المستوطنات تقع على جانبيه والتي كان السبب الرئيسي لوجودها في منطقة الغور هو وجود هذا الطريق الذي عمل على سهولة اتصالها بإسرائيل وبيعها البعض.

(3) شارع رقم 80:

يعتبر شارع رقم 80 من أهم وأخطر الشوارع التي صادقت عليها الحكومة الإسرائيلية في نهاية عام 1998، بعد اتفاق واي ريفر. و يخترق هذا الشارع صحراء الخليل باتجاه النقب جنوباً، ويقع الجزء الأكبر منه داخل أراضي الضفة الغربية، ويبدأ الشارع بالقرب من مستوطنة ميشور ادوميم إلى الشرق من مدينة القدس قرب الخان الأحمر متجهاً إلى الجنوب وماراً بالقرب من مستوطنة "معاليه أدوميم" مخترباً صحراء الخليل بموازة البحر الميت وصولاً إلى مستوطنة كرميل ثم مستوطنة سويسا، ثم يعبر الخط الأخضر إلى داخل الأراضي الإسرائيلية في النقب، والهدف الأساسي من وراء شق هذا الشارع هو ربط النقب في الجنوب بمنطقة القدس، ونابلس، وغور الأردن في الشمال، وذلك من أجل تجنب المرور من مناطق القدس الكبرى والتجمعات الفلسطينية الكبيرة في منطقة بيت لحم والخليل .

(4) طريق عابر السامرة:

قامت الحكومة الإسرائيلية بإنشاء طريق عابر السامرة والذي يبدأ من تل أبيب في إسرائيل ويتجه شرقاً مخترباً الخط الأخضر باتجاه الضفة الغربية عند قرية كفر قاسم ويستمر عبر عدد من القرى العربية وهي عزون العتمة، مسحة، بديا، سرطة، حارس، مرده، جماعين، زعترة، يتما، أوصرين، ويمتد شرقاً حتى غور الأردن، كما يخدم هذا الطريق عدد من المستوطنات الإسرائيلية تقع على جانبيه وهي الكانا، شعارتكفا، أورانيت وعتيص أفرايم، كريات نطافيم، دفافا، الكاناب، بيت أبا، أرئيل، كفار تبوح، معاليه أفرايم، بتسائيل، وهناك مستوطنات أخرى يخدمها هذا الطريق بحيث تتصل به عن طريق الطرق الالتفافية مثل مستوطنتي نوفيم وياكير إلى الشمال من هذا الطريق ومستوطنة عمانوئيل وبدوائيل وإيلي ذهب.

5) الطريق السريعة رقم 35:

يتم شق هذه الطريق بالتنسيق مع طريق الخليل - لحول الالتفافية وهذا الشق للطريق (35) التي تخترق الخليل سيربط كتلة من مستوطنات عتصيون بالطريق السريعة رقم (60) وسيكون طول هذا الطريق نحو 14 كم وعرضها 18 م وقد صودر نحو 3500 دونم من الأراضي لشقها.

6) طريق بيت لحم - بيت جالا الالتفافية:

تعتبر أكثر الطرق الالتفافية تعقيداً وتكاد تشرف على الانتهاء. وثمة نفقان وجسر ستربط مستوطنة جيلو في القدس الشرقية بكتلة عتصيون إلى الغرب من الطريق السريعة رقم 60 الأمر الذي يتطلب تدمير ثلاثة منازل وإتلاف عدد غير معلوم من الدونمات الزراعية في بيت جالا.

7) طريق القدس - رام الله الالتفافية:

يشق هذا الطريق في منطقة القدس شمالاً بطول يصل حوالي 9 كم ويلحق أضراراً فادحة بضاحية بيت حنينا الواقعة إلى الشمال على طريق القدس - رام الله حيث يبدأ هذا الطريق الالتفافي السريع رقم 60 من القدس لينتهي إلى الجنوب الغربي من رام الله عابراً أراضي قرى بير نبالا وجديرة ورافات ويربط راموت والمستوطنات المجاورة بالقدس.

8) طريق البيرة - رام الله الالتفافية:

ترتبط المستوطنات الواقعة شرقي رام الله وغربها بعضها ببعض وبالطريق السريعة رقم 60، وتبدأ الطريق في شرقي رام الله في مستوطنة مخماس ثم تمتد شمالاً حول البيرة وتمر عبر مستوطنة بيت إيل وتتقاطع مع الطريق السريعة رقم 60، ثم تمضي جنوباً إلى الجهة الغربية من رام الله عبر قرى بيتونيا، وجديرة، ورافات لترتبط بمستوطنة غفعات زئيف غربي رام الله ومطار قلنديا وصولاً إلى منشأة عسكرية، وبسبب قرب هذه القرى من كتل استيطانية في هذه المنطقة فقد خسرت حتى الآن 75% من أراضيها الزراعية لمصلحة المستوطنات والموقع الصناعي ومطار قلنديا في القدس.

9) شارع التفافي كفار تفوح:

بتاريخ 1998/11/18 شرعت سلطات الاحتلال بشق شارع التفافي يربط بين مستوطنة كفار تفوح ومستوطنة عيليه إلى الجنوب من مدينة نابلس ويمر هذا الشارع من أراضي ايتمار والساوية واللبن الشرقي.

10) طريق القدس - غور الأردن:

يبدأ من مستوطنة رامات اشكول ومعلومات دفنا ويتجه ماراً شرقاً بالقرب من مستوطنة معاليه أدوميم، وميشور أدوميم ومتببة يريحو وبيت هعرفاه في غور الأردن. هذا الطريق يفصل الضفة الغربية شمالها عن جنوبها، كما أنه يمر في أراضي خالية من التجمعات السكانية العربية ويعتبر امتداداً لمنطقة القدس الكبرى نحو الشرق، وعلى الرغم من أن هذا الطريق يستخدم من قبل السكان العرب بالدرجة الأولى وصولاً إلى جسر الملك عبد الله إلا أنه يقع تحت السيطرة الإسرائيلية.

11) طريق غوش عتصيون:

يبدأ من إسرائيل ويتجه شرقاً مخترقاً الخط الأخضر باتجاه الضفة الغربية ويمر في مستوطنات بيتنا، عيليت بيتار، هلرجيلو، جيلو، نفي دانيل، تقواع، نوكديم الدافيد، معاليه عاموس، مشوكي دراجوت، متسبيه شاليم والغرض منه هو العبور إلى غور الأردن ساحل البحر الميت .

12) طريق جنوب الخليل:

وهذا الطريق يخترق صحراء يهودا من الجنوب وله هدف استراتيجي والغرض منه العبور إلى منطقة صحراء يهودا ومنطقة البحر الميت.

13) طريق شمال جنين:

وهذا الطريق يعبر جنين ويتجه شرقاً وصولاً إلى منطقة غور الأردن ماراً بمستوطنتي حومش ومودفتان.

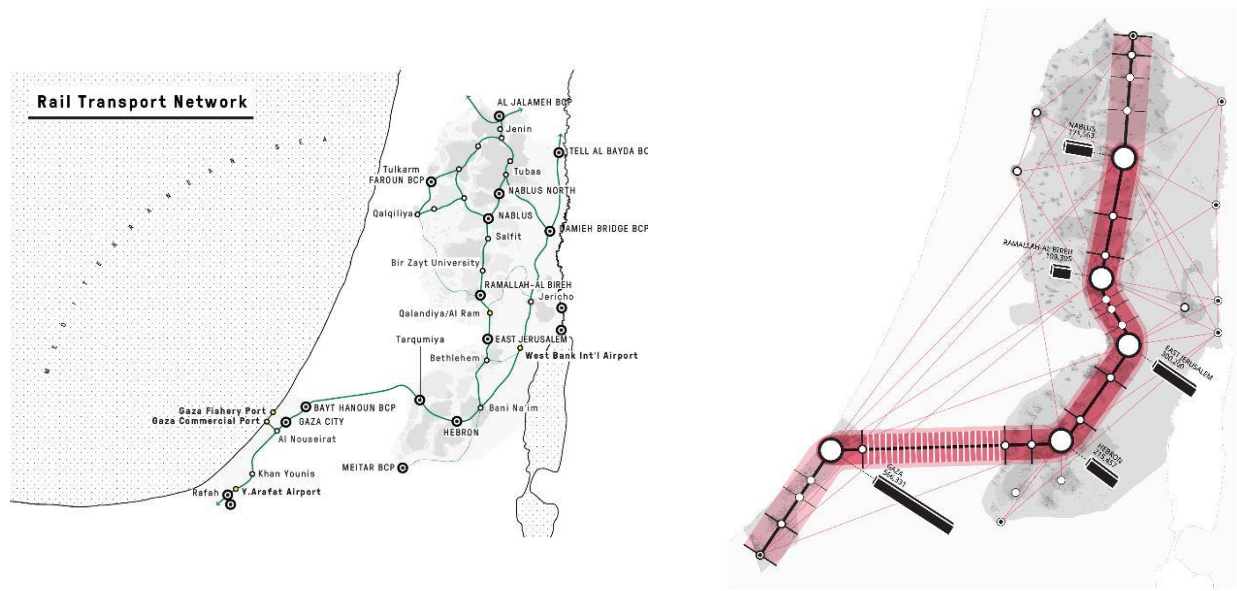
تعتبر الطرق الالتفافية شكلاً آخر من أشكال السيطرة على الأراضي الفلسطينية فمنذ العام 1982 أصدر الأمر العسكري رقم 50 الذي يجيز فتح الطرق الالتفافية وتزايدت موجة فتح هذه الطرق منذ أن تم طرح قضية إعادة انتشار الجيش الإسرائيلي في محافظات الضفة الغربية، وحجة إسرائيل في ذلك إن هذه الطرق تعتبر ضرورية لأمن المستوطنات. وجدير بالذكر أنه قد جاء في المادة الثانية عشرة من اتفاقية إعادة الانتشار الموقعة في واشنطن بين السلطة الوطنية الفلسطينية وحكومة إسرائيل بتاريخ 1995/9/28 مسؤولية الأمن الشامل للإسرائيليين في المستوطنات ومن أجل ضمان أمنهم الداخلي والنظام العام سيكون لإسرائيل صلاحيات أخذ الخطوات الضرورية لمواجهة هذه المسؤولية.

3. حالات دراسية

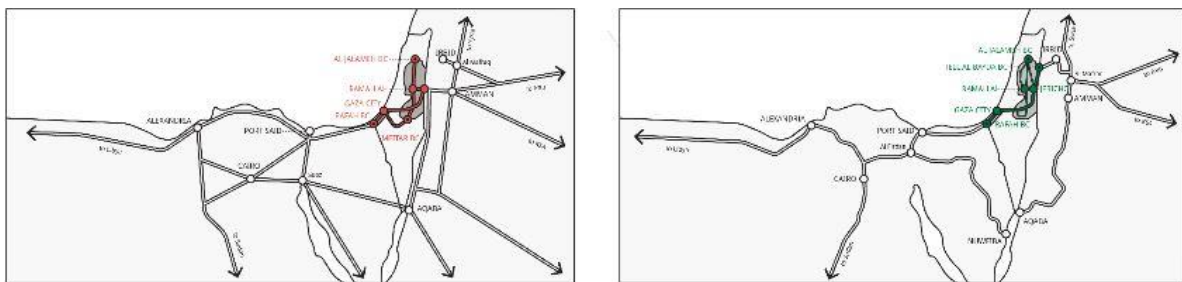
3.1.1 حالة دراسية محلية

3.1.1.1 مخطط المواصلات الشمولي للضفة الغربية وقطاع غزة (المخطط الشمولي للنقل، 2016).

يعتبر المخطط الرئيسي للطرق والنقل في الضفة الغربية وقطاع غزة أداة تخطيط استراتيجية تهدف الى وضع رؤية واضحة وطموحة لمستقبل قطاع النقل في الأراضي الفلسطينية الحالية والمستقبلية . بتمويل من المفوضية الأوروبية وإدارة بنك الاستثمار الأوروبي ، إن المخطط الرئيسي هو أداة تخطيط قصيرة ومتوسطة وطويلة المدى للسلطة الوطنية الفلسطينية . يتضمن المخطط الرئيسي كل من الضفة الغربية وقطاع غزة مغطيا " مساحة 6020 كلم مربع بحيث أن من المتوقع أن عدد السكان الحالي المقدّر بحوالي 4 . 8 مليون نسمة سيزيد خلال الـ 35 سنة القادمة إلى 13 مليون . يسعى المخطط الرئيسي للاستفادة من إمكانيات قطاع النقل للمساهمة في النمو الاقتصادي للبلد والاستجابة لتزايد الطلب على التنقل بحيث أن المخطط يتناول بشكل شامل ، البنية التحتية والتشغيلية والقانونية والتنظيمية والجوانب المالية . يتضمن المخطط الرئيسي المتعدد الوسائط جميع وسائل النقل ، بدءا من السكك الحديدية ، الطرق ، النقل الجوي ، النقل البحري والنقل العام مركزا " على مناطق المرور والتخزين مثل المعابر الحدودية والمناطق اللوجستية . إعتمدت الدراسة على سيناريوهات متعددة نتيجة للتوقعات المتفاوتة للنمو الديموغرافي الناتجة عن صعوبة تقدير عدد الفلسطينيين العائدين وحجم النزوح الداخلي بين قطاع غزة والضفة الغربية في الوضع الحالي . يتألف المخطط الرئيسي من قسمين أساسيين : مخطط رئيسي شامل وبرنامج تنفيذ . يهدف المخطط الشامل إلى تحسين الترابط على نطاق واسع ومتعدد الترابط داخل الضفة الغربية وقطاع غزة ، الترابط بينهما ، والترابط الشامل والأوسع مع المنطقة . أما برنامج التنفيذ يتكون من استراتيجية تنفيذية مفصلة على اساس الأولويات والأهداف المحددة مسبقا على أن يكتمل المشروع خلال أربع مراحل تنتهي عام 2045 (المخطط الشمولي للنقل، 2016).



الصورة (3.1.1) توضح المخطط الشمولي للنقل (المخطط الشمولي للنقل، 2016).



الصورة (3.1.2) توضح شبكات الطرق الرابطة (المخطط الشمولي للنقل، 2016).

3.1.1 مخطط المواصلات الشمولي للضفة الغربية وقطاع غزة

3.1.2 المشاريع المقترحة تتألف مما يلي:

(1) النقل بالسكك الحديدية :

في المرحلة الأولى يقترح تطوير نظام السكك الحديدية بدءاً من خط محلي يربط رام الله ونابلس . أمّا في المرحلة الثانية يقترح إكمال الخط للربط بمدينة جنين شمالاً وبمدينة الخليل جنوباً " وغيرها من المدن المحيطة بها . يتم بعد ذلك في المرحلة الثالثة توسيع الشبكة من خلال تنفيذ صلة دولية بين قطاع غزة والضفة الغربية رابطة رفح بتل البيضاء وبالبلدان المجاورة . أما في المرحلة الرابعة والأخيرة سيتم اكتمال الشبكة لتشمل الروابط المدارية في الجزء الشمالي من الضفة الغربية .

(2) النقل البري :

تهدف خطة النقل البري لتعزيز العمود الفقري بين الشمال والجنوب في كل من قطاع غزة والضفة الغربية من خلال تحسين حالة الطرق الموجودة وتنفيذ الطرق الجديدة حول المدن الكبرى مما يخفف من ضغط التنقل بين المدن على التنقل المدنية الداخلية . يتم في مراحل لاحقة تنفيذ وإنشاء طرق تمتد شرقاً وغرباً التحسين الربط بين المدن والمناطق الريفية وتعزيز الطرق المؤدية إلى المعابر الحدودية الرئيسية والمناطق اللوجستية والموانئ والمطارات.

(3) النقل العام :

يُقدِّم تنظيم قطاع النقل العام عبر تأمين وحدة تنقل مستقلة . تتألف الشبكة من خمسة محطات رئيسية جديدة في المدن الرئيسية وغيرها من المحطات الثانوية في المناطق المتطلبة لذلك . كما أن يُقدِّم عدد من خطوط BRT للتنقل المدني الداخلي والحافلات الإقليمية وخطوط السكك الحديدية بين المدن المسافات الطويلة.

(4) النقل البحري :

يخضع ميناء صيد الأسماك في مدينة غزة لمخطط تجديد رئيسي في حين يتم اقتراح خيارين لموقعين لميناء تجاري جديد.

(5) النقل الجوي :

يخضع المطار المتضرر في رفح لأعمال ترميمية رئيسية في حين يتم اقتراح خيارين لموقعين في الشمال لمطار دولي جديد جنوبي وشمالي مدينة أريحا.

(6) النقاط الحدودية :

يتم إقتراح تنفيذ 12 معبر حدودي لتحسين الظروف التشغيلية للنقاط الحدودية الحالية وإعادة تأهيل المناطق المتضررة تهدف مشاريع التوسع لتعزيز قدرة وجودة الخدمة والكفاءة المستودعات ومراكز تخزين.

(7) الشبكة اللوجستية :

وأخيرا ، توضع خطة لوجستية شاملة ، بما في ذلك تأسيس الأغذية الزراعية وفي مراحل لاحقة مناطق للشحن ومجمعات لوجستية .

المخطط الرئيسي هو نتيجة عمل لمدة 18 شهراً بالتنسيق مع السلطات المحلية ويتضمن المهنيين الدوليين والفلسطينيين من كافة المجالات . تضمن العمل حملات مسح واسعة النطاق بما في ذلك مسح حركات المرور في أكثر من 50 موقع ومسح تعدادي لعدد ركاب ومركبات القطاع النقل العام ومسح تفصيلي لأوقات السفر ومسح واسع النطاق لحالة الطرق الحالية ومعاينة الموانئ والمطارات والمنافذ الحدودية .

تم تنفيذ نموذج لحركة المرور متعدد الوسائط ومتكامل لم يسبق له مثيل على أساس نظم المعلومات الجغرافية المستحدثة ونتائج عمليات المسح التي تم تنفيذها . بإعتبار نموذج النقل كأداة تخطيط وإثبات ، تقدت نماذج متعدّدة لكل مراحل المشروع من أجل ضمان وقياس فعالية المشاريع المقترحة في جميع مراحلها . تم تنظيم دورات تدريبية للبرامج المخصصة في جميع مراحل العملية نظراً للطبيعة المعقدة النموذج النقل التطبيقية لتوفير .

3.2 حالة دراسية اقليمية

تطوير نظام المواصلات في دولة قطر (نظام ذكي) (الدوحة، لوسيا، 2019).

3.2.1 المقدمة

يعتبر قطاع النقل والمواصلات ركيزة رئيسية لأي عملية تطوير تتم ضمن خطط التنمية الاقتصادية والصناعية والاجتماعية التي تشهدها مختلف دول العالم.

وأدركت دولة قطر مبكراً أهمية تطوير وتحديث البنية التحتية لقطاع المواصلات لدعم القطاعات الاقتصادية والصناعية والخدمية المتنوعة، خاصة في ظل النمو السكاني السريع والتوسع الاقتصادي القوي الذي شهدته الدولة خلال السنوات القليلة الماضية. ونمت أعداد سكان الدولة بنحو 29% خلال الخمس سنوات الماضية لتسجل بنهاية يوليو الماضي قرابة 2.5 مليون نسمة بالمقارنة مع 1.9 مليون نسمة بنهاية يوليو 2014، وفقاً لجهاز التخطيط والإحصاء.

3.2.2 مشروعات للخدمات الإلكترونية لوسائل النقل البري

خصصت الدولة 95% من استثماراتها الضخمة في البنية التحتية لمشاريع تنظيم قطاع النقل البري، بهدف زيادة طول الطرق السريعة إلى 8500 كيلو متر، وبناء 200 جسر و30 نفقاً جديداً بحلول العام 2020. ولا يخفى على أحد ما يشهده النقل البري من طفرة تكنولوجية تراها العين في مختلف أنحاء الدولة يتم تنفيذها بإشراف وزارة المواصلات والاتصالات، التي تعكف حالياً على دراسة وتنفيذ 5 مشروعات رئيسية ضمن إستراتيجيتها لمشاركة القطاع الخاص في مشروعات النقل العام، وهي الحافلات الكهربائية، وإنشاء 17 موقفاً لبعض مشاريع البنية التحتية للنقل العام، وتشيد 3000 موقف ذكي للحافلات، وتطوير مركز حافلات الخليج الغربي، وتشغيل التاكسي المائي (العبارات البحرية)، فضلاً عن خططها لرفع كفاءة أداء واستخدام الحافلات العامة، بالتنسيق مع مواصلات «كرو» مشغل حافلات النقل العام في الدولة، وتطوير شبكة المسارات الحالية، واعتماد مسارات جديدة والبطاقات الذكية في الشراء وإعادة التعبئة، وتطوير وإصدار تطبيق الجوال.

ويعمل قطاع النقل البري في الوزارة مع الجهات ذات العلاقة والمختصة بالدولة على إنجاز عدد من المشاريع لتوفير خدمات إلكترونية لمستخدمي وسائل النقل البري من أبرزها إنشاء نظام إلكتروني متكامل لتراخيص النقل البري، وإنشاء وتطوير نظام فحص إلكتروني ورقابة ذكية للتأكد من التزام المشغلين بالمتطلبات والالتزامات أثناء عملية التشغيل، بالإضافة إلى إنشاء منصة إلكترونية لتنظيم النقل البري ستكون بمثابة أداة ربط بين الجمهور والمشغلين والوزارة توفر معلومات كاملة وواضحة عن عدد الرحلات وحجم الطلب على النقل التجاري للركاب والبضائع، فضلاً عن الأجهزة الذكية المثبتة في بعض أنواع المركبات للحفاظ على سلامة السائقين والركاب كجهاز إنذار المسافة عن طريق الراديو وجهاز محدد السرعة، وكاميرات في وسائل نقل الركاب.

وتشمل مشروعات الخدمات الإلكترونية أيضاً نظاماً لقياس جودة أداء خدمات حافلات النقل العام للتأكد من التزام مركبات النقل العام بالخطوط المعتمدة ومدى التزامها بمواعيد وزمن الرحلة، واستخدام التكنولوجيا الذكية وأنظمة المعلومات المبنية على الذكاء الاصطناعي للتقليل من الازدحامات المرورية والحوادث، إلى جانب تقييم مستويات أداء أصول الطرق باستخدام تكنولوجيا متقدمة مثل Point Cloud وأنظمة معلومات حديثة متصلة بشبكة الاتصالات.

(المطار الذكي) يخدم تجربة السفر وخطط التوسعة بـ (حمد الدولي)

(النقل الجوي).. بنية تحتية عالمية وأسطول مجهز بأحدث التكنولوجيا في قطاع النقل الجوي

بات واضحاً للعيان الخطوات التي قطعها مطار حمد الدولي، رابع أفضل مطار في العالم وفقاً لتصنيف سكاي تراكس العالمية للعام 2019، في رحلته نحو التحول إلى مطار ذكي بالكامل.

وحالياً يلمس المسافر عبر «حمد الدولي»، مدى التحول الذي طرأ على تجربة السفر عبره خاصة في ظل توافر خدمات تسجيل الوصول الذاتي، والدخول والمغادرة عبر البوابات الإلكترونية وغيرها من الخدمات التي تتيح للمسافرين المزيد من القدرة على التحكم في رحلتهم عبر المطار من بدايتها وحتى نهايتها.

وفي نهاية مايو الماضي، أطلق «حمد الدولي»، المرحلة الثانية من برنامجه «المطار الذكي» بالاستعانة بتقنيات التعرف على الوجه عبر البيانات الحيوية الموجودة في جميع النقاط الرئيسية التي يمر بها المسافرين.

ويسهم «المطار الذكي» في تحسين العمليات التشغيلية والاستخدام الأمثل لموارد المطار ومرافقه، وتقديم المعلومات المطلوبة عند اتخاذ القرارات المتعلقة بالسعة المستقبلية لمبنى الركاب وتدفق المسافرين، ما يدعم الخطة التوسعية للمطار الذي يشهد بدء المرحلة الثانية من خطته التوسعية التي تستهدف زيادة المسافرين عبره إلى 53 مليون مسافر سنوياً بحلول 2022.

لا يقتصر الأمر فقط على تطور البنية التحتية المتمثلة في مطار حمد الدولي عند الحديث عن صناعة النقل الجوي، بل يمتد ليشمل التجهيزات المتطورة لأسطول الخطوط الجوية القطرية التي تتخذ من «حمد الدولي» مقراً رئيسياً لعملياتها باتجاه 164 وجهة عالمية، والتي تعتمد حالياً على أسطول حديث يضم 250 طائرة متطورة مجهزة بأحدث تقنيات ووسائل التكنولوجيا الأكثر تطوراً في المجال، حيث تضم طائرات «القطرية» نظام «أوريكس ون للاتصالات»، الذي يمكن المسافرين من البقاء متصلاً بالإنترنت عن طريق خدمة (On Air) وبوصولها لارتفاع أكثر من 10 آلاف قدم، يمكن استخدام الأجهزة الإلكترونية المحمولة وتصفح الإنترنت للبقاء على اتصال بكل من على سطح الأرض، كما يتوفر اتصال (Wi-Fi) من خلال شبكة «أوريكس ون» على متنها (الدوحة، لوسيا، 2019).

3.3 حالة دراسية عالمية

3.3.1 تطوير نظام النقل في اسطنبول

تشهد مدينة إسطنبول ، التي تولد حوالي ربع الناتج المحلي الإجمالي في تركيا ، نمواً كبيراً في عدد سكانها ، الذين يقدر عددهم بنحو 14 مليون نسمة. وبالتالي ، فإن الإدارة المستدامة للتنقل هي مصدر قلق في سياق الازدحام المروري ، الذي يعوق بشكل خطير التنمية الاقتصادية للمدينة ، بالإضافة إلى آثارها البيئية والاجتماعية.

تبنّت البلدية سياسة طموحة لتطوير شبكة مواصلات عامة مع ممرات مخصصة، وهي مبنية في خطة رئيسية حيث يعتبر إنشاء شبكة السكك الحديدية أعلى بند استثماري. هذا المشروع هو جزء من برنامج لتطوير نظام النقل بالسكك الحديدية، والذي يتضمن عدة مكونات: بناء ثلاث محطات جديدة للمترو، وجسر معلق لعبور القرن الذهبي بالمترو، والأعمال الكهروميكانيكية، التي تمويلها الوكالة الفرنسية للتنمية جزئياً. يعتبر مشروع الامتداد هذا مكوناً أساسياً في محطة Yenikapi المتعددة الوسائط حيث يوجد خط المترو والعديد من وسائل النقل الأخرى، مثل Marmaray (الذي يربط أوروبا بآسيا)، وخط المترو M1 ، الذي يذهب إلى المطار، والترام، و سيتم توصيل محطة النقل النهري IDO . ستعرض محطة Yenikapi المتعددة الوسائط أيضاً الاكتشافات الأثرية التي تم استكشافها خلال الأعمال: بقايا ميناء Theodosius القديم (أول ميناء بيزنطة)، والقوارب التي يعود تاريخها إلى القرنين الخامس والحادي عشر. عرضت في المحطة، وكذلك في متحف مخصص (Archeopark)، والتي تنوي المدينة بناء قريب.

المشروع سيركز على التنمية الحضرية في سياق مشاريع النقل الواسعة النطاق. في هذا السياق ، يمكن Yenikapi تقديم دراسة حالة لتطوير رؤية متكاملة على المستويين الحضري والإقليمي.

من خلال زيادة تغطية شبكة النقل العام، وتحسين ترابطها، وتسهيل الوصول إلى التنقل لسكان إسطنبول ، يُقدر أن أكثر من مليون مسافر يوميًا سيعبرون Yenikapi وأن الامتداد الممول سوف يتجنب انبعاث 54 كيلو طن من ثاني أكسيد الكربون. يمثل امتداد خط المترو هذا خطوة مهمة في تطوير شبكة نقل عام متكاملة، مع إنشاء مركز رئيسي للنقل متعدد الوسائط في قلب المركز التاريخي لمدينة إسطنبول.

سيكون لهذا المشروع أيضًا تأثيرات من حيث توفير الوصول إلى النقل، وتعزيز التنقل بخفض الكربون وتحسين الإنتاجية الحضرية، مع تطوير التراث التاريخي للمدينة.



الصورة (3.3.1) توضح شبكات النقل الرابطة لحرية التنقل في اسطنبول (Embass, 2019).

4. تحليل الموقع

4.1 مبررات اختيار الموقع:

لقد تم اختيار الضفة الغربية كموقع لمشروع التخطيط الوطني المكاني لمواجهة المخططات الاسرائيلية لعدة أسباب ومبررات أهمها:

- عدم وجود حرية حركة للمواطنين الفلسطينيين.
- زيادة معيقات الحركة بشكل متزايد ملحوظ خاصة ما بعد انتفاضة الاقصى.
- الافتقار لموجهة مخططات الاحتلال في شبكات الطرق.
- عدم التواصل الجغرافي في الضف الغربية خاصة ما بين الوسط و الجنوب.
- الانتشار الواسع لمختلف القيود التي تتوزع مكانياً او قانونياً، وزيادة خطورتها.

4.2 نبذة مختصرة عن منطقة الدراسة:

تمتد منطقة الدراسة على حدود الضفة الغربية لعام 1967م، والممتدة من الرماضين جنوباً حتى زبوبا شمالاً وتحيط بها من الجهة الجنوبية والغربية والشمالية الاراضي المحتلة عام 1948 ومن الجهة الشرقية نهر الاردن.

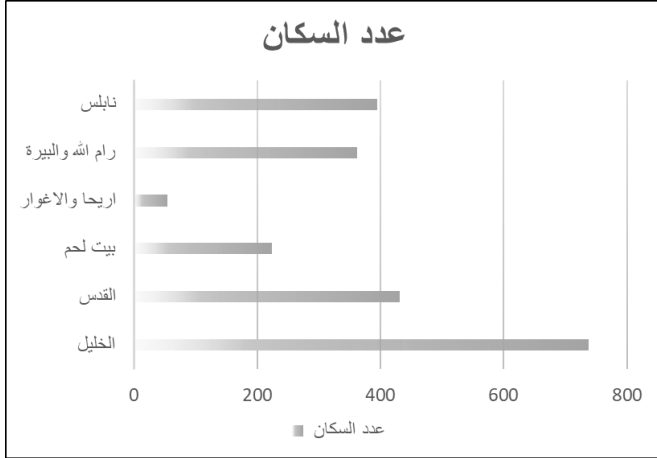
سميت بالضفة الغربية لوقوعها غرب نهر الأردن وتشكل مساحتها ما يقارب 21% من مساحة فلسطين التاريخية (من النهر الى البحر) أي حوالي 5860 كم².

تمتد منطقة الدراسة بين دائرتي عرض 32.32-20.31 درجة شمال خط الستواء، وتمتد بين خطي طول 31.35-00.35 درجة شرق خط غرينتش.

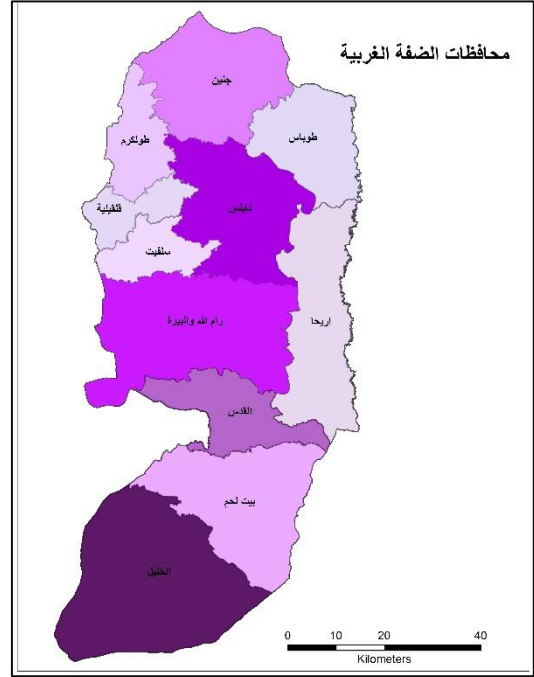
بلغ عدد سكان الضفة الغربية عام 2016 وفق الجهاز المركزي لإحصاء الفلسطيني 2.9

مليون نسمة موزعة على المحافظات حيث تعتبر محافظة الخليل هي اكبر المحافظات من

حيث عدد السكان كما توضح أشكال التالية:



رسم توضيحي (1) توزيع السكان بكل محافظة
المصدر: إعداد الباحثة



الخريطة (1) توزيع السكان في محافظات الضفة
المصدر: إعداد الباحثة

4.2 أهم المخططات السرائيلية في الضفة الغربية وانعكاسها على الواقع:

إن جميع الاجراءات التعسفية المكانية التي يمارسها الاحتلال الاسرائيلي على ابناء الشعب الفلسطيني سواء مستوطنات أو المناطق العسكرية المغلقة وشوارع التفافية لم تكن نتاج اليوم بل هي عبارة عن نتائج مجموعة من خطط استيطانية اسرائيلية و بريطانية.

4.3.1 المخططات البريطانية Rj5&S15 عام 1942:

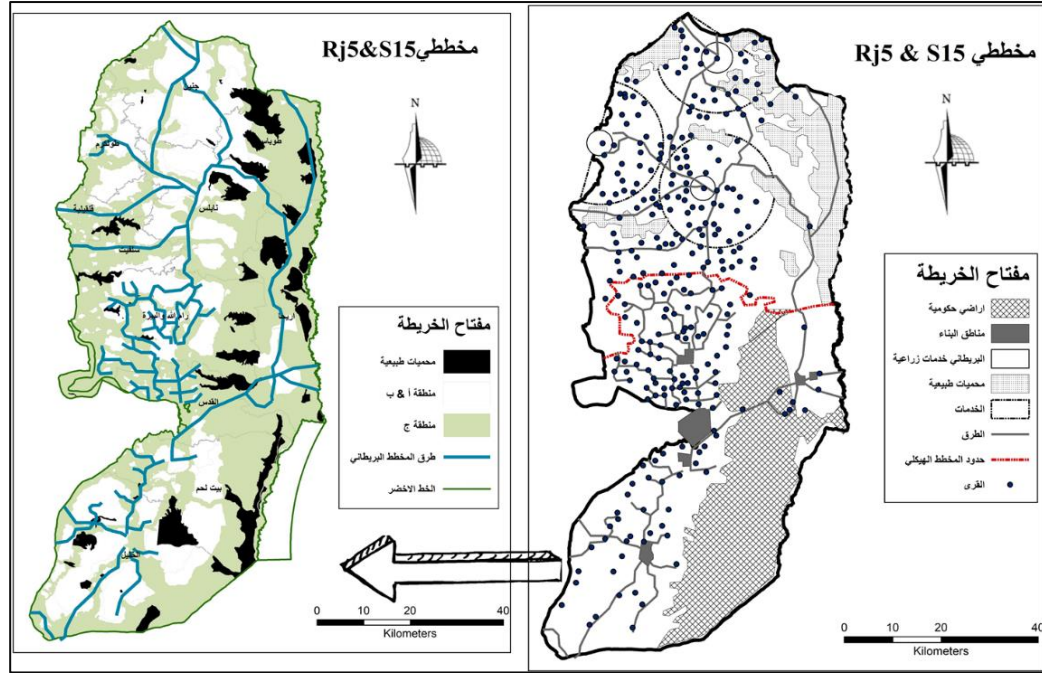
تضمنت هذه المخططات كامل الضفة الغربية فكان المخطط S15 يضم شمال الضفة اما

المخطط RJ5 فيضم مناطق الوسط والجنوب وتضمنت أهداف هذه المخططات:

1. تطبيق قوانين التنظيم والبناء في كامل أراضي فلسطين
2. تشكيل لمنح رخص البناء في المناطق المترامية خارج حيز التنظيم المدني من دون الحاجة الى مخططات اضافية.

ولكن تم استخدام هذه المخططات من قبل سلطات الاحتلال لاهداف متعددة :

1. كأساس لاي مخطط استيطاني و أي أمر عسكري.
2. يأخذهم الاحتلال الاسرائيلي كذريعة لتبرير سياستها للتضييق العام على البناء الفلسطيني منع البناء الفلسطيني خارج الحدود الضيقة للقرى والمدن القائمة التي وضعت بالمخططات قبل أربعة عقود. وتبين الصورة المخططات البريطانية وانعكاسها على الواقع اليوم:



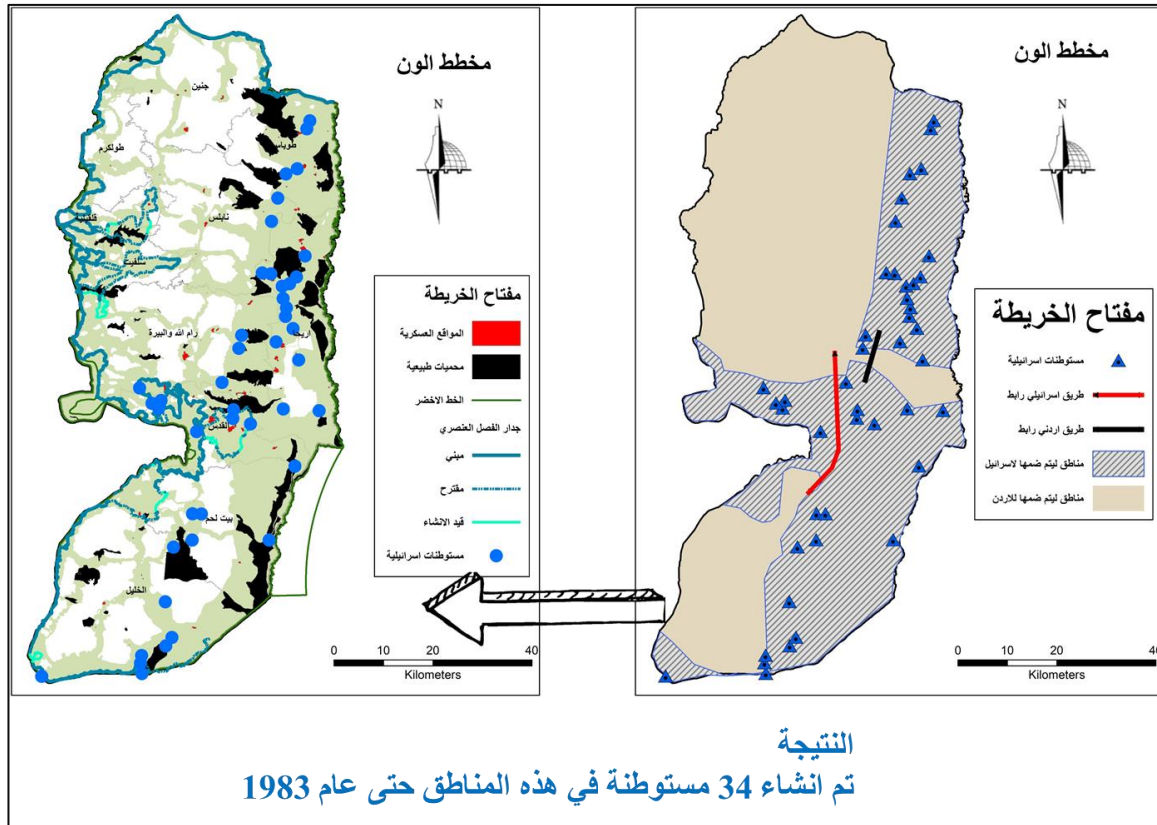
الخريطة (2) المخططي البريطاني Rj5 S15 وانعكاسها على الواقع
المصدر: إعداد الباحثة

4.3.2 خطة الون 1967

وحدد المشروع منطقة غور الأردن من نهر الأردن وحتى المنحدرات الشرقية لجبال نابلس وجنين لتبقى تحت السيادة الإسرائيلية، وهكذا أيضاً بالنسبة لمنطقة القدس وضواحيها ومنطقة الخليل. أما بقية أراضي الضفة الغربية فتعاد إلى السلطة الأردنية مع فصل تام بينها، وإقامة معبر بين هذه الأراضي وبين الأردن بواسطة لسان في ضواحي مدينة أريحا. أما الأجزاء الأخرى من مشروع ألون فتطرق إلى ضم قطاع غزة بأكمله إلى إسرائيل وتوطين اللاجئين خارج القطاع، وإعادة سيناء إلى مصر مع الاحتفاظ بالساحل الجنوبي الشرقي لسيناء من إيلات وحتى شرم الشيخ تحت السيطرة الإسرائيلية. وأثار المشروع معارضة شديدة من قبل قطاعات واسعة بما فيها الحكومة .

وكان المشروع يهدف (وفق توصيفات الاقتراح) إلى تحقيق ثلاثة أهداف مركزية، وهي:

- إقامة حدود أمنية لإسرائيل بينها وبين الأردن.
- وقف سيطرة إسرائيل على شريحة سكانية عربية، وذلك للحفاظ على صبغة يهودية وديمقراطية للدولة.
- تحقيق (الحق التاريخي) للشعب الاسرائيلي في (أرض-إسرائيل).



الخريطة (3) خطة الون وانعكاسها على الواقع

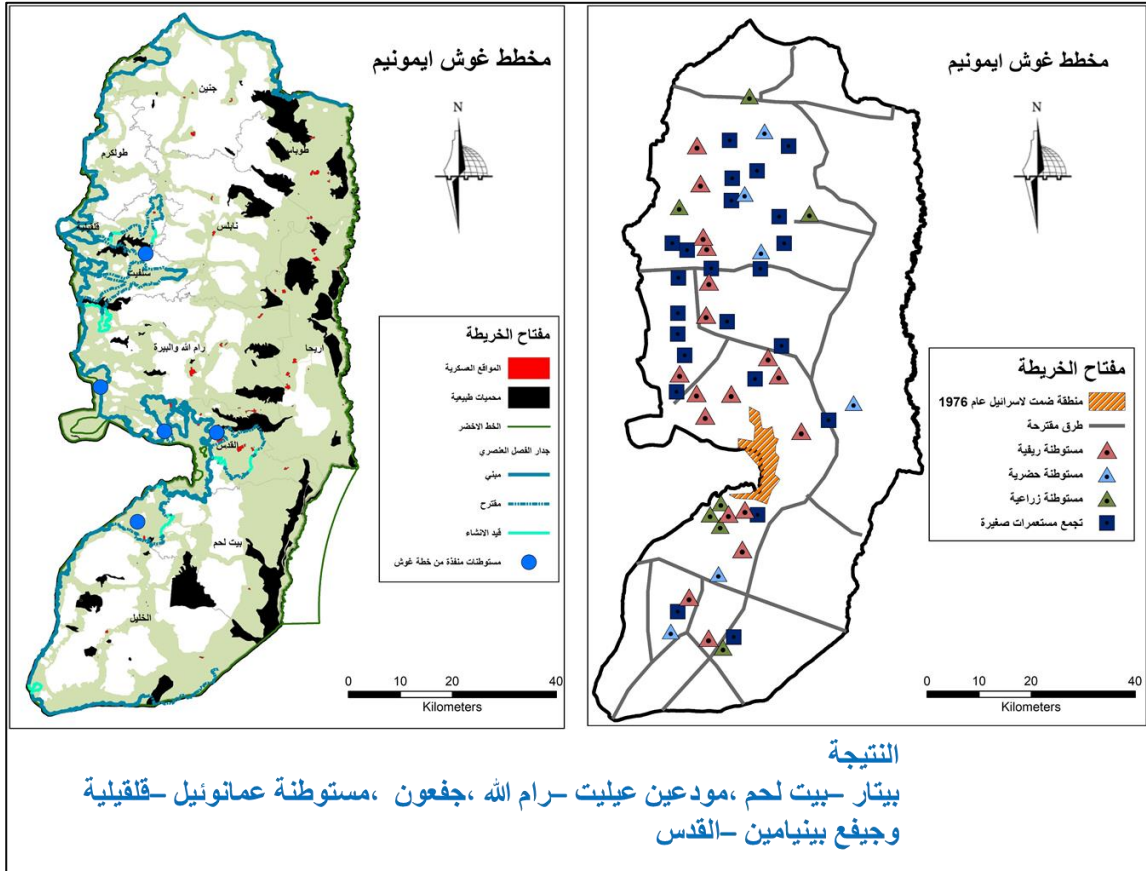
المصدر: إعداد الباحثة

4.3.3 خطة غوش إيمونيم 1976

اعتبرت هذه الخطة الضفة الغربية كجزء لا يتجزأ من "أرض إسرائيل" فعملت على فرض واقع استيطاني في عمق الضفة الغربية حول التجمعات السكانية الفلسطينية وداخلها. و قضت بتوطين مليون مستوطن يهودي في مختلف أرجاء الضفة خلال 10 أعوام.

فيمكن تلخيص أهم اهداف هذه الخطة بما يلي: (الجرباوي وعبد الهادي، 1990)

1. السيطرة على سلسلة الجبال في الضفة الغربية.
2. إنشاء شبكة واسعة من الطرق لربط المستوطنات.
3. المحافظة على عمق البلاد من نهر الأردن وحتى السهل الساحلي.



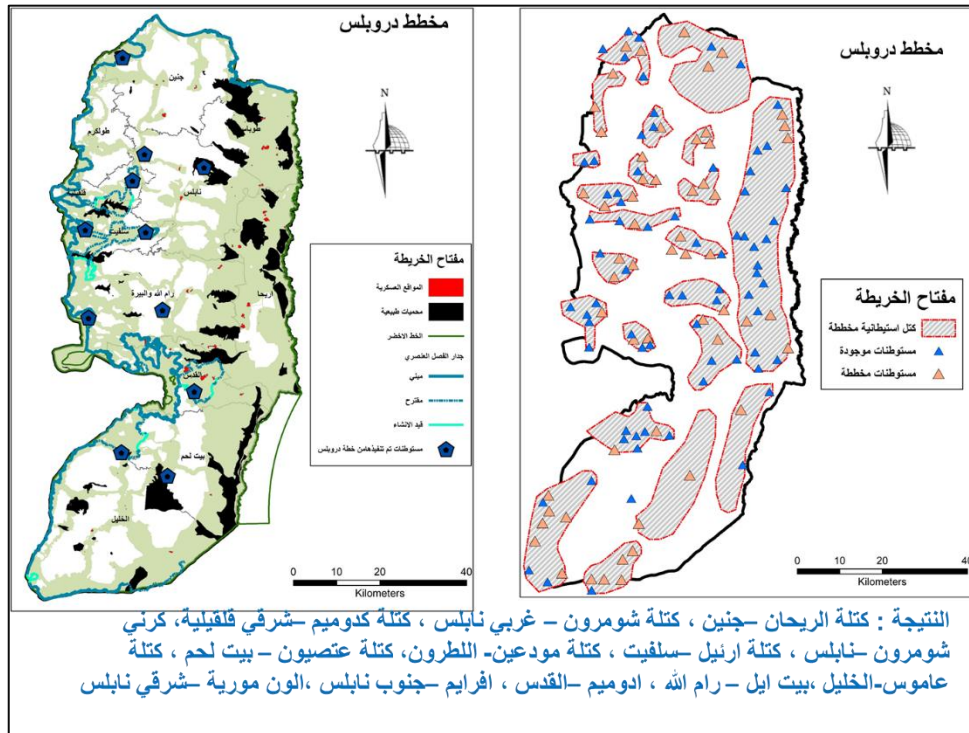
الخريطة (3) خطة غوش ايمونيم وانعكاسها على الواقع

المصدر :اعداد الباحث

4.3.4 خطة دروبلس 1978

ويعتبر المشروع الاستيطاني، الأهم، الذي وجهه سياسات الليكود الاستيطانية حتى سنة 1983م، ويسمى أيضاً (الخطة الرئيسية لتطوير الاستيطان في يهودا والسامرة) قدم هذا المشروع متتيا هو دروبلس، رئيس دائرة الاستيطان في المنظمة الصهيونية، وذلك سنة 1978م، ويهدف إلى إقامة نحو (70) مستوطنة مجتمعية مدنية في الضفة الغربية خلال 13 سنة (1979-1993م) وبمعدل 12-15 مستوطنة سنوياً، وبنفس الوقت زيادة وتكثيف المستوطنات القائمة، وبحيث يصل عدد المستوطنين إلى 120-150 ألفاً، ويقوم المشروع على عدد من المبادئ منها:

1- أن الاستيطان في مختلف أنحاء أرض "إسرائيل" هو من أجل الأمن، وحق لليهود تم توزيع المستوطنات على كتل استيطانية مترابطة، لتطوير وسائل إنتاج وخدمات مشتركة، عدم الاقتصار على توزيع المستوطنات حول (الأقليات) السكانية الفلسطينية، بل بينها أيضاً.

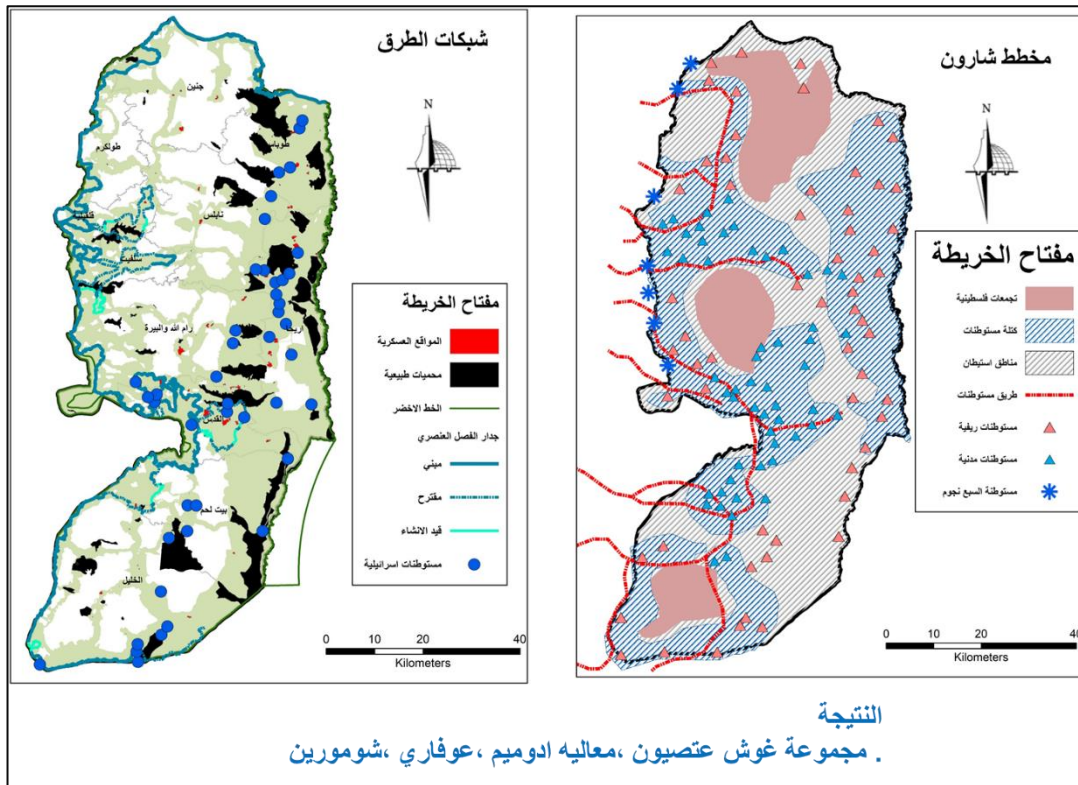


الخريطة (4): خطة دروبلس وانعكاسها مكانياً ع الواقع
المصدر الباحث

4.3.5 خطة شارون 1981-1991

مشروع شارون الأول و مشروعه الثاني:

مشروع 7 نجوم: إبان توليه منصب وزير الزراعة في حكومة الليكود، تبنى شارون مشروع العمود الفقري المزدوج/ مشروع فوخمان، والذي يدعو إلى إقامة عمودين فقريين من المستوطنات في فلسطين خلال 20 عاماً، بحيث يمتد الأول على طول السهل الساحلي، بينما يوازيه الثاني ليمتد من مرتفعات الجولان في الشمال، حتى شرم الشيخ على البحر الأحمر، بما في ذلك إقامة سلسلة مستوطنات في غور الأردن، وعلى السفوح الغربية والشرقية لجبال نابلس والخليل، وفي منطقة المثلث الفلسطيني بعرض 3 كم، وطوله من وادي عارة، حتى كفر قاسم، وتكثيف الاستيطان في مدينة القدس، وخلق حلقات وصل من المستوطنات بين عمود السهل الساحلي وعمود الأغوار.



الخريطة (5): خطة شارون وانعكاسها مكانيا ع الواقع

المصدر اعداد الباحث

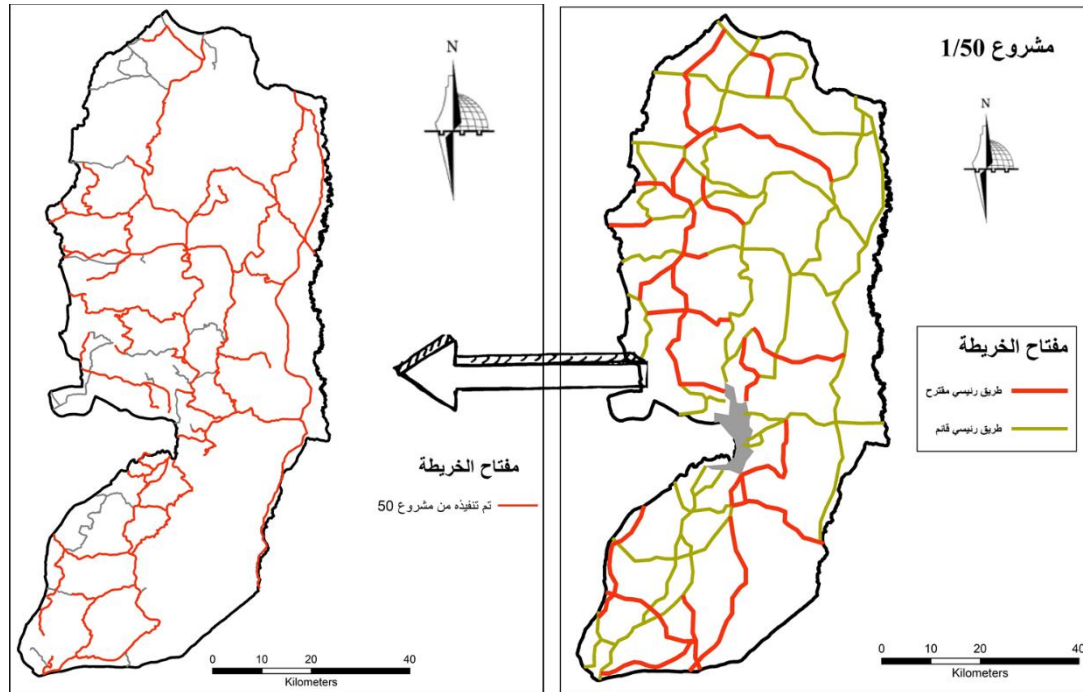
4.3.6 مشروع الطرق الاقليمية رقم 50/1 لعام 1982

استكمال هدف مخطط منطقة المركز بتقطيع اوصال الضفة الغربية وعزل التجمعات السكانية

الفلسطينية ضمن كنتونات يفصل بعضها عن بعض شبكة من الشوارع العازلة والمستعمرات

الاسرائيلية تحديد جميع امكانات التطور العربي في بنية معزولة ومنفصلة بالكامل عن تطور

بنية السيطان اليهودي المخططة للضفة يقوم المخطط بالعمل على دمج الضفة فعليا في اسرائيل عن طريق ايجاد شبكة طرق رئيسية تقطع الضفة عرضيا وتصل المستعمرات فيها بقلب اسرائيل اما التجمعات السكانية الفلسطينية فتبقى متصلة بشبكة طرق فرعية ومفصولة نسبيا عن الشبكة الرئيسية المستحدثة. ويمكن تحديد هدفه الرئيسي في أنه يبلور نية إسرائيل في إنشاء شبكة من الطرق مخصصة لهذا الغرض لتيسير التوسع السيطاني. وسيستهلك هذا المخطط 367 ألف دونم دون السماح للفلسطينيين باستغلالها بأي شكل من الشكال.

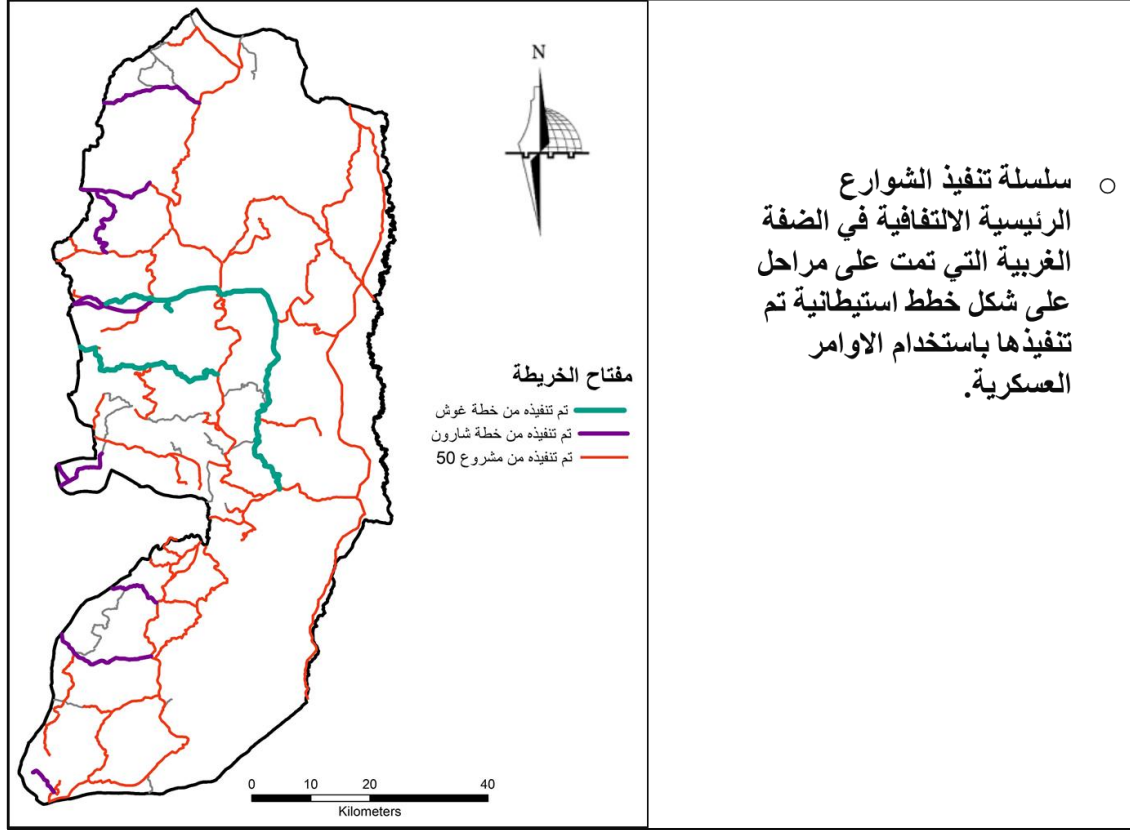


الخريطة (6): مشروع الطرق الاقليمية رقم 50/1 لعام 1982 وانعكاسها مكانيا ع الواقع

المصدر: اعداد الباحث

4.4 الطرق الالتفافية

إن شبكة الطرق الالتفافية القائمة في هذا الوقت لم يتم تنفيذها في يوما وليلة انما هي نتاج لمجموعة من الخطط والمشاريع الاستيطانية، وتبين الخريطة التالية ذلك:



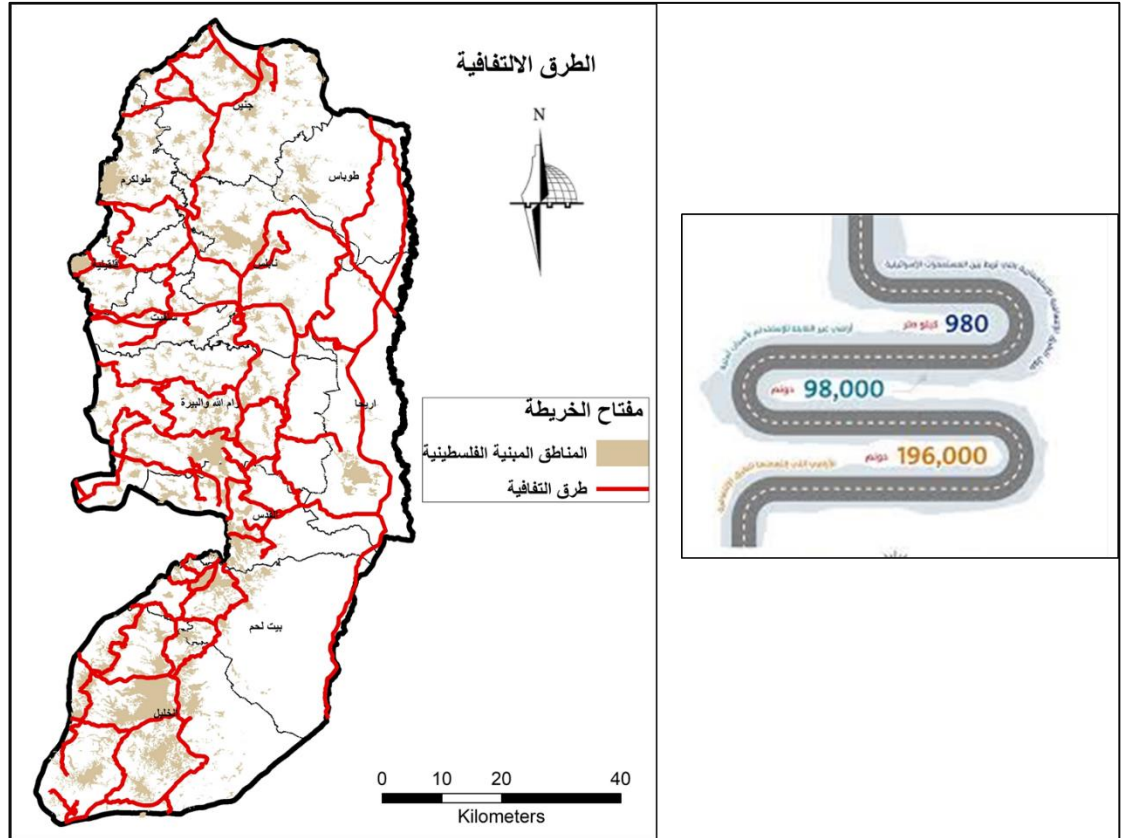
الخريطة(7): تكون الطرق الالتفافية من الخطط الاستيطانية

المصدر اعداد الباحثة

4.4 الطرق الالتفافية

4.4.1 توزيع الطرق الالتفافية

تعتبر الطرق الالتفافية واحدة من الاساليب الاسرائيلية المتبعة من أجل السيطرة على الاراضي الفلسطينية ولها دور اساسي ومهم في ربط التجمعات والمستعمرات والبؤر بعضها ببعض، كما وتلعب دورا كبيرا وجذريا في فصل وتفتيت التجمعات الفلسطينية عن بعضها البعض داخل وبين المحافظات. ويبلغ مجموع مساحتها بالكامل 5.347 كم²، بالإضافة الى منطقة الحماية عن جوانب هذه الطرق بمسافة تساوي 150م والتي تشكل ما مساحته 1.52 كم² تقريبا أي 86.1 % من مساحة الضفة الغربية.



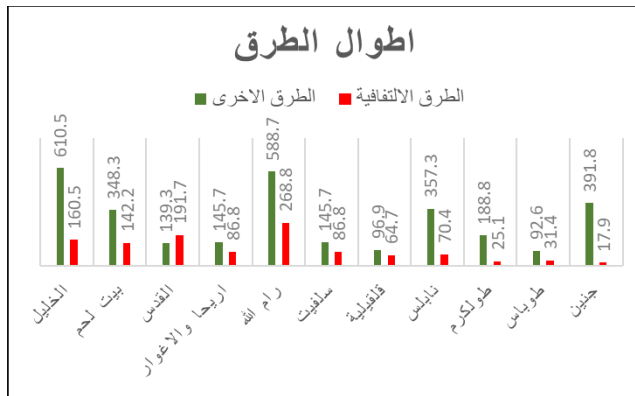
الخريطة(8): توزع الطرق الالتفافية

المصدر اعداد الباحثة

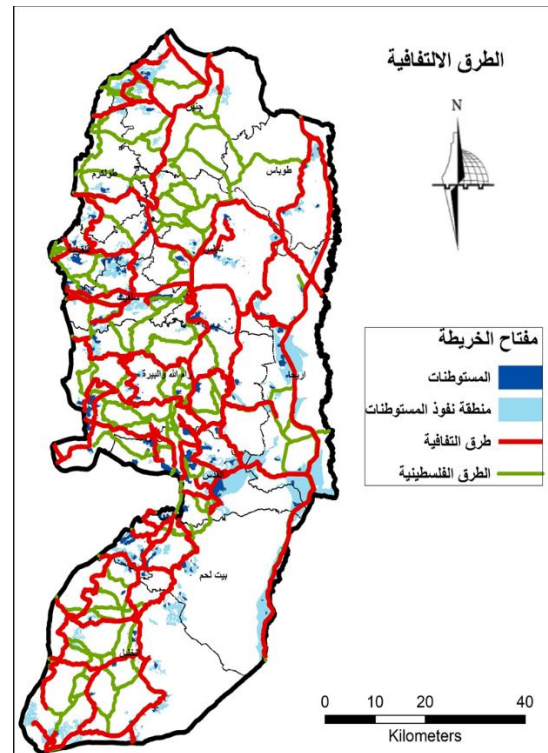
4.4 الطرق الالتفافية

4.4.2 اطوال الطرق الالتفافية

تتوزع الطرق الالتفافية في محافظات الضفة الغربية بأطوال مختلفة ولغايات مختلفة بشكل تكاملي مع الطرق الفلسطينية وكذلك لخدمة المستوطنات.



رسم توضيحي (2) اطوال الشوارع الالتفافية في المحافظات
المصدر: إعداد الباحثة



الخريطة (9): توزع الطرق الالتفافية

المصدر اعداد الباحثة

4.5 الخصائص الجيوسياسية

4.5.1 تطور المستوطنات في الضفة الغربية

تم إقامة المستعمرات على الأراضي الفلسطينية على عدة مراحل ووفق عدة خطط تم إعدادها وطرحها من قبل شخصيات متنفذة في السياسة الإسرائيلية في أغلب الاوقات يمثلون احزاب سياسية مختلفة داخل دولة الاحتلال، حيث تم شرح بعضها بالتفصيل في بداية هذا الفصل.

ومن أهم المراحل التي مرت بها عملية انشاء المستعمرات كان على الشكل التالي: (الجهاز المركزي لإحصاء الفلسطيني، 2011)

المرحلة الاولى: تمتد ما بين عام 1967-1976، حيث تم إقامة العديد من المستعمرات بشكل موزع وانتقائي يعتمد على طبيعة المنطقة المقامة عليها المستعمرة حيث كانت تراعي ارتفاع وخصوبة الارض.

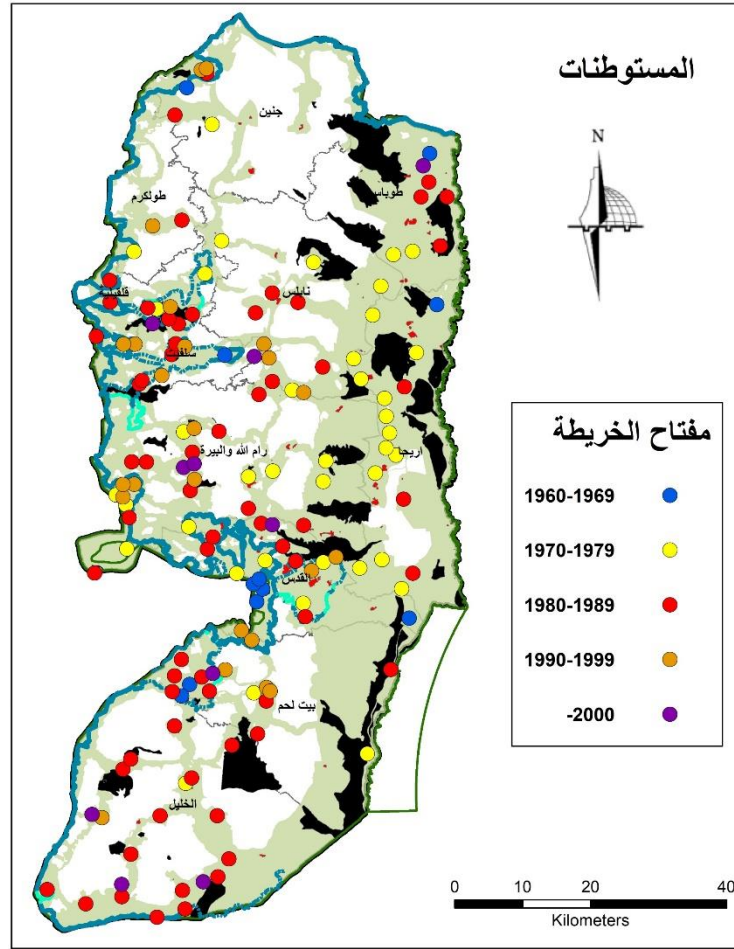
المرحلة الثانية: 1977-1984، في هذه الفترة شهدت عملية إقامة المستعمرات قفزة نوعية من حول التجمعات الفلسطينية في المرتفعات كما وكانت تركز على انشاء البؤر الاسنعمارية العشوائية.

المرحلة الثالثة: 1985-1990، تراجعت وتيرة إنشاء وإقامة المستعمرات الجديدة كما في المرحلة الاولى، وذلك لعدم وجود مناطق مناسبة لإقامة مستعمرات كما في المرحل السابقة.

المرحلة الرابعة: 1991-2011، مرت عدة سنوات في هذه المرحلة لم يتم فيها إنشاء مستعمرات جديدة وذلك بفعل ضغوطات سياسية كانت نشطة في تلك الفترة. وبذلك توجهت السياسة الإسرائيلية الى تسمين المستعمرات القائمة.

وتوضح الخريطة (10) تطور المستوطنات الاسرائيلية في مختلف المراحل مكانيا.

4.5.1 تطور المستوطنات في الضفة الغربية



الخريطة (10): تطور المستوطنات الصهيونية على مدار السنوات
المصدر اعداد الباحثة

ويبلغ عدد المستوطنات اليوم 150 مستوطنة تنتشر خلال محافظات الضفة الغربية بنسب مختلفة حيث يشكل قطاع القدس الكبرى أكبر قطاعات الضفة الغربية من حيث عدد المستوطنات. حيث يتضح أن أكبر تركيز للمستوطنات هو في محافظة القدس ورام الله بعدد يبلغ 26 في كل واحدة منها. وتشكل المستوطنات بمجموعها مساحة تساوي 198 كم² ونسبة تقارب 5.3% من مساحة الضفة الغربية، إال أنها تتعدى مساحتها الفعلية لتشمل أيضا مناطق نفوذ تشكل ما نسبته 3.9% من مساحة الضفة الغربية.

4.5 الخصائص الجيوسياسية

4.5.2 جدار الفصل العنصري

تم طرح فكرة جدار الفصل العنصري في بدايات عام 1995 ،وقد جاء هذا الجدار وراء مبادئ لخطة فصل أحادية الجانب، وأهمها: الفصل الديموغرافي للفلسطينيين، إحاطة الكتل الاستعماري بخطوط دفاعية غير ثابتة، اتخاذ خطوات لربط الكتل الاستعمارية بدولة الاحتلال ربط الاقتصاد الفلسطيني بالاقتصاد الاسرائيلي ضمن قيود وعد اتخاذ قرارات قد تعرقل الاتفاق المستقبلي بين يقدر طول الجدار ب 757 كم، 92 %من مسار الجدار يقع داخل الضفة الغربية. حيث أن 397 كم من الجدار مبني وموجود على ارض الواقع، 303 كم منه مقترح ومخطط له و70 كم منه قيد النشاء. ويمتد هذا الجدار اليوم على أراضي مأهولة بالسكان ويمتد ايضا على حساب أراضي زراعية وحرارية ومحميات طبيعية. وتقدر مساحة الاراضي الواقعة بين المسار الحالي للجدار والخط الاخضر 733 كم² أي ما مقداره 13 % من مساحة الضفة الغربية يعزل الجدار داخله ما يقارب 53 تجمع فلسطيني، كما أنه يحاصر 165 تجمع فلسطين.

4.4.2 جدار الفصل العنصري

4.5.2.1 آثار الجدار

بالرغم من حقيقة الدوافع الأمنية وراء إقامة الاحتلال لجدار الفصل العنصري، إلا أن الجدار ترك آثاراً سلبية على الشعب والقضية الفلسطينية على كافة الأصعدة، ومن بينها:

أولاً: آثاره على الحياة اليومية للفلسطينيين:

يمر الجدار بأراضي الضفة الغربية، مما يعني أنه سيؤثر على حياة 210,000 فلسطيني يسكنون 67 قرية ومدينة بالضفة الغربية، حيث إن:

- 13 تجمعاً سكانياً يسكنها 11,700 فلسطيني، سيجدون أنفسهم سجناء في المنطقة ما بين الخط الأخضر (الأراضي المحتلة عام 48) والجدار.

- وجود جدار مزدوج: أي جدار آخر يشكل عمقاً للجدار العازل الفاصل سيخلق منطقة حزام أمني، الأمر الذي سيجعل 19 تجمعاً سكانياً يسكنها 128,500 فلسطيني محاصراً في مناطق وبؤر معزولة.

- يؤدي إقامة هذا الجدار إلى إعاقة حرية حركة الفلسطينيين وقدرتهم على الوصول إلى حقولهم أو الانتقال إلى القرى والمدن الفلسطينية الأخرى لتسويق بضائعهم ومنتجاتهم.

- يؤدي بناء الجدار العازل إلى الفصل بين 36 تجمعاً سكانياً شرق الجدار يسكنها 72,200 فلسطيني وبين حقولهم وأرضهم الزراعية التي تقع غرب الجدار.

ثانياً: على الاقتصاد والبيئة الفلسطينية:

- 37% من القرى التي تعتمد على الزراعة ويمر الجدار بها أصبحت من دون مصدر اقتصادي، وبذلك تفقد 50% من الأراضي المروية، و12 كم من شبكات الري تم تدميرها، بالإضافة إلى تجريف 5.7% من الأراضي الزراعية المروية تمت خسارتها قبل جني المزارعين للمحصول والاستفادة منه.

- مصادرة الأراضي الزراعية وتجريفها وتقييد حرية حركة المواطنين ستؤدي إلى خسارة 6,500 وظيفة، وكذلك تدمير صناعة زيت الزيتون بعد أن كانت هذه المنطقة تنتج 22,000 طن من زيت الزيتون كل موسم، و 50 طن من الفاكهة، و 1000,000 طن من الخضروات، كما ستمنع حوالي 10.000 من الماشية من الوصول إلى المراعي التي تقع غرب الجدار العازل.

- يؤثر الجدار على مصادر المياه؛ حيث يسيطر الاحتلال على 50 بئراً من المياه خلف الجدار، كما ستفقد الضفة الغربية 200 مليون متر مكعب مياه من نهر الأردن إذا تم إقامة هذا الجدار في الجهة الشرقية.

ثالثاً: أثره على حرية التنقل:

تشير التقديرات إلى أن نحو مليون فلسطيني في الأراضي المحتلة، سينتهك الجدار حقوقهم الأساسية، حيث إن الآلاف منهم سيضطرون إلى استصدار تصاريح خاصة من الاحتلال، للسماح لهم بمواصلة العيش والتنقل بين منازلهم من جهة، وأراضيهم من جهة ثانية.

وإن أبسط حقوقهم في الحياة اليومية ستعرض للمصادرة، مثل التوجه إلى العمل، والمدرسة، والحصول على الرعاية الطبية اللازمة، أو زيارة عائلاتهم وأصدقائهم. ونتيجة لهذا فقد اضطر قرابة 2.8% من الأفراد المقيمين غرب الجدار، إلى تغيير مكان إقامتهم، وترك منازلهم وأراضيهم الزراعية.

رابعاً: أثر الجدار على التعليم:

خلف الجدار آثاراً سلبية عميقة على العملية التعليمية؛ فقد حرم الكثير من الطلبة والمدرسين الوصول إلى مدارسهم، مما أربك العملية التعليمية في العديد من المدارس.

وقد بينت نتائج مسح أجراه الجهاز المركزي للإحصاء الفلسطيني، أن 3.4% من الأفراد الفلسطينيين في التجمعات التي تأثرت بالجدار، تركوا التعليم.

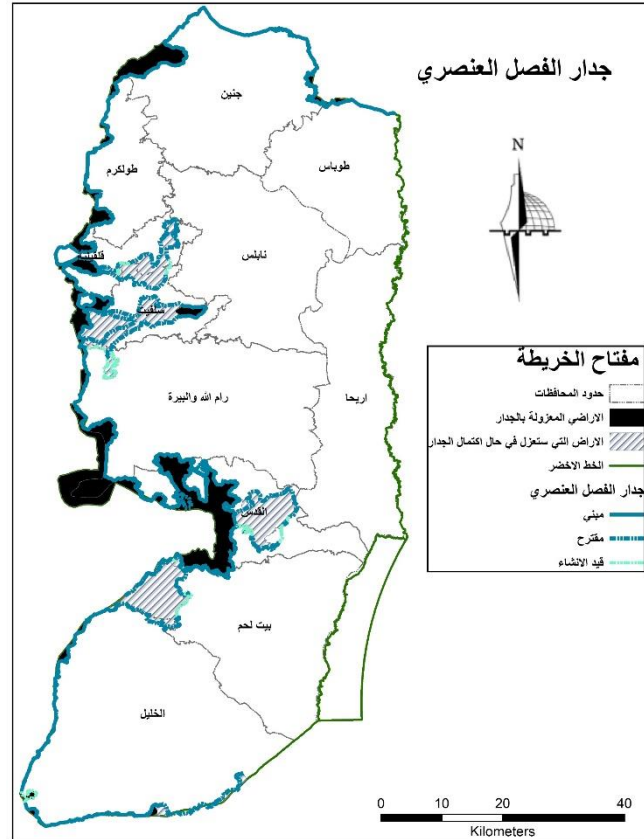
خامساً: أثره على الوضع الصحي:

فقد أثر الجدار بشكل كبير على الحياة الصحية للسكان الفلسطينيين الذين يعيشون غربه؛ إذ أصبح من المستحيل أحياناً الوصول إلى المراكز الصحية والمستشفيات الواقعة شرق الجدار، فالقرى الفلسطينية الواقعة غربه، لا تتمتع بأي خدمات طبية.

سادساً: أثره على المياه الفلسطينية:

المنطقة المعزولة خلف الجدار العنصري، تقع فوق الحوضين الجوفيين الغربي والشمالي شرقي، اللذين تقدر طاقتهما التصريفية بـ 507 مليون متر مكعب سنوياً، أما المنطقة المعزولة الشرقية، فتقع بكاملها فوق الحوض الشرقي، ذي الطاقة التصريفية التي تقدر بنحو 172 مليون متر مكعب سنوياً.

توضح الخريطة (11) جدار الفصل العنصري:



الخريطة (11): توضح جدار الفصل العنصري

المصدر اعداد الباحثة

4.5 الخصائص الجيوسياسية

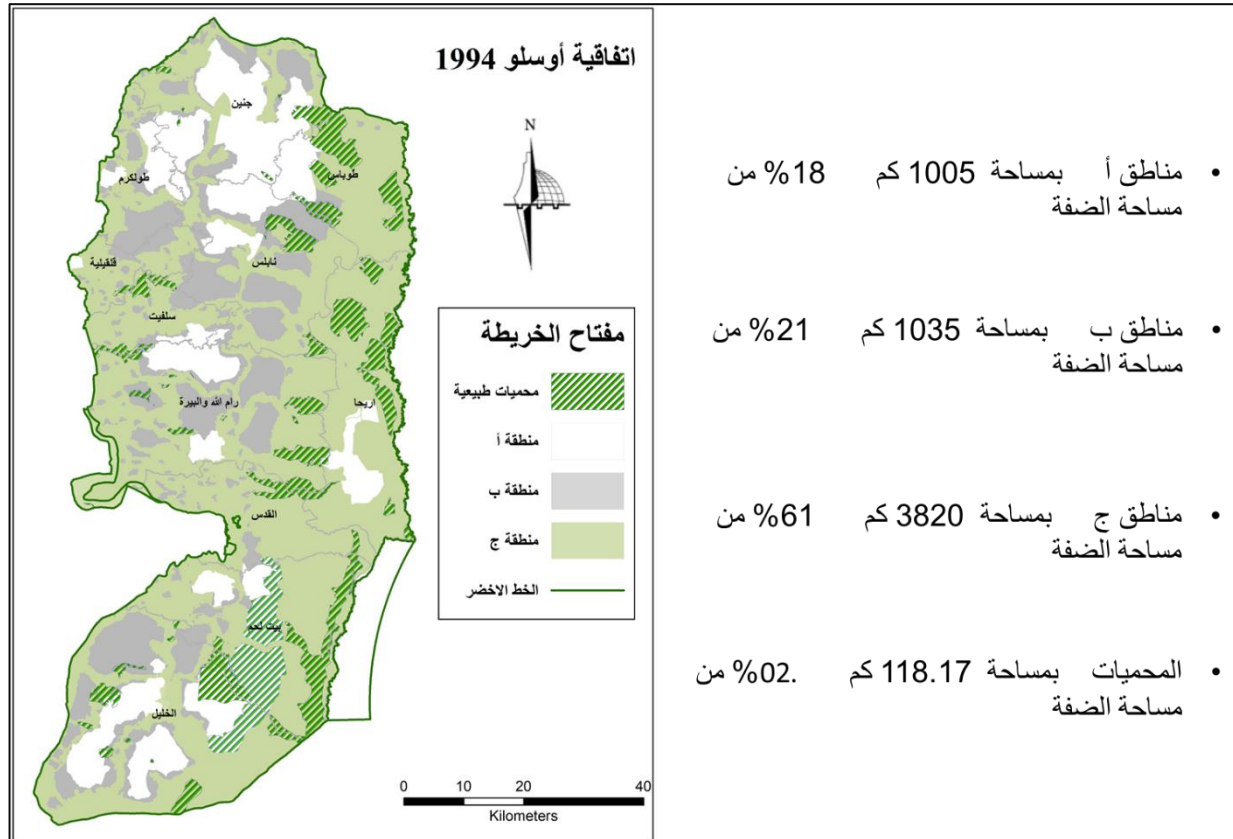
4.5.3 تقسيمات أوسلو

بعد توقيع إسرائيل ومنظمة التحرير الفلسطينية على اتفاقيات أوسلو عامي 1993 و1995 قُسمت الضفة الغربية المحتلة إلى ثلاث مناطق: (أ) و(ب) و(ج).

4.5.3.1 المناطق (أ) و(ب) و(ج):

- اليوم تشكل المنطقة (أ) 18% من مساحة الضفة الغربية، تسيطر السلطة الفلسطينية على معظم الشؤون في هذه المنطقة، بما في ذلك الأمن الداخلي.
- في المنطقة (ب) التي تضم حوالي 21% من الضفة الغربية، تسيطر السلطة الفلسطينية على التعليم والصحة والاقتصاد.
- في كلا المنطقتين، تتمتع سلطات الاحتلال الإسرائيلية بالسيطرة الأمنية الخارجية الكاملة.
- هذا يعني أن جيش الاحتلال لديه الحق في الدخول إلى هذه المناطق في أي وقت، وعادة ما يكون من أجل مصادمة منازل أو اعتقال أفراد بذرائع أمنية.
- يعيش نحو 2.8 مليون فلسطيني في المناطق (أ) و(ب)، ومن أبرز مدنها وبلداتها الفلسطينية الخليل ورام الله وبيت لحم ونابلس.
- المنطقة (ج) هي الجزء الأكبر من الضفة الغربية، حيث تشكل وحدها نحو 60% من أراضي الضفة.
- المنطقة (ج) تضم أيضا الغالبية العظمى من المستوطنات الإسرائيلية غير القانونية في الضفة الغربية، والتي يزيد عددها عن 200 مستوطنة، يعيش بها أكثر من 400 ألف مستوطن.
- رغم أنه كان من المفترض نقل السيطرة على جزء من هذه المنطقة إلى السلطة الفلسطينية في عام 1999 وفقا لاتفاقيات أوسلو، فإن عملية التسليم لم تتحقق، ما جعل الاحتلال الإسرائيلي يواصل سيطرته على الأمور الأمنية والتخطيط والبناء في هذه المنطقة .

توضح الخريطة (12) تقسيمات اوسلو في الضفة الغربية



الخريطة(12): توضح تقسيمات اوسلو

المصدر اعداد الباحثة

4.6 المعوقات السياسية لحرية الحركة في الضفة الغربية

التنقل والوصول

تقيد إسرائيل تنقل الفلسطينيين داخل الأرض الفلسطينية المحتلة من خلال مجموعة مركبة من العقبات المادية، بما في ذلك الجدار والحواجز والقيود البيروقراطية، مثل متطلبات الحصول على التصاريح، وتعيين المناطق كمناطق مقيدة أو مغلقة. يؤثر هذا النظام متعدد المستويات على تدفق الناس داخل الضفة الغربية، وخاصة في القدس الشرقية، وفي المناطق المعزولة بفعل الجدار، والمنطقة التي تسيطر عليها إسرائيل في مدينة الخليل (H2)، والأرض الواقعة حول المستوطنات الإسرائيلية أو داخلها. وإلى جانب ذلك، تعرقل هذه القيود الوصول إلى الخدمات والموارد، وتعطل الحياة الأسرية والاجتماعية، وتقوض سبل العيش وتفاقم التفتت للأرض الفلسطينية المحتلة.

4.6.1 المناطق العسكرية المغلقة

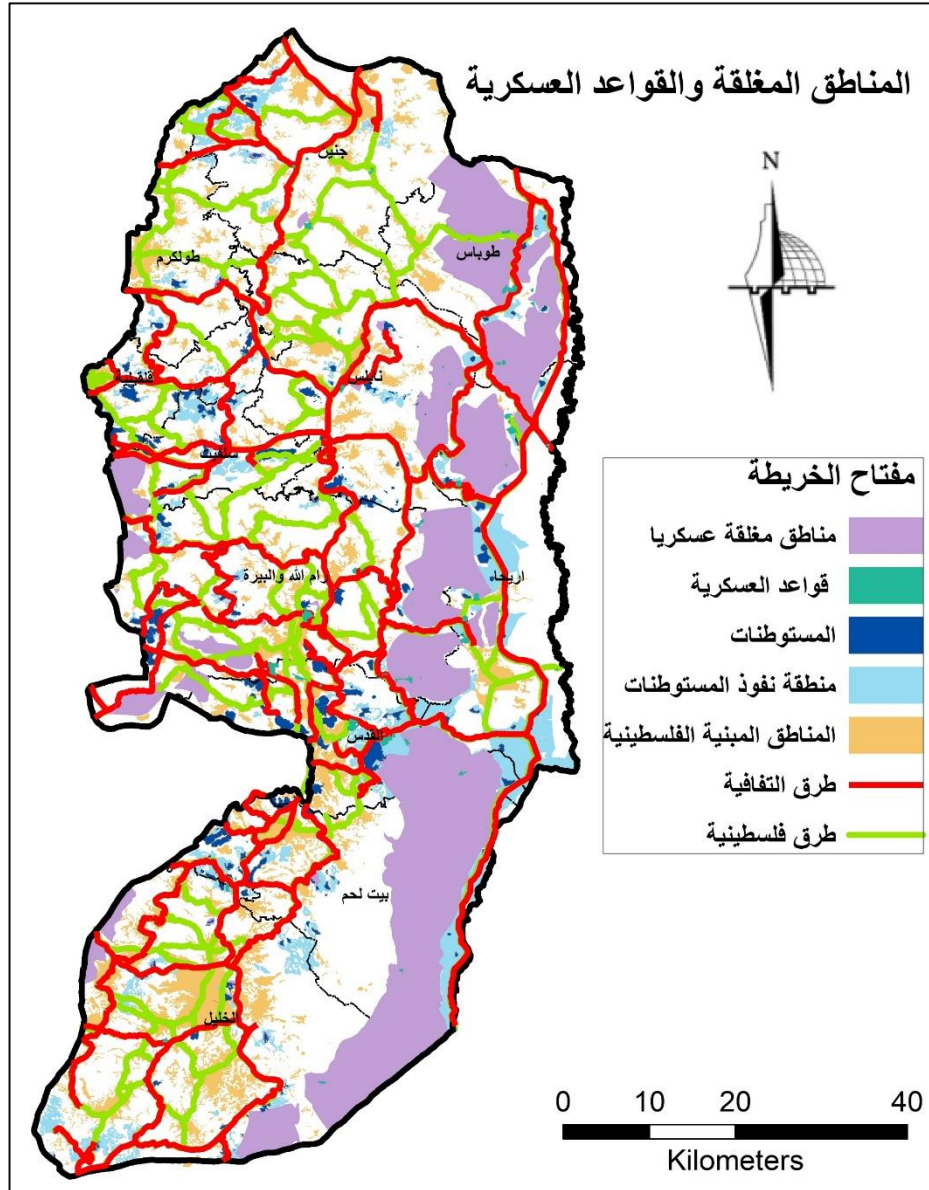
تضييق إضافي على حرية الوصول إلى من منذ العام 1967 ، أعلنت السلطات الإسرائيلية عن ما يقرب من 1150 كم مربع أو أكثر من 20 من مساحة الضفة الغربية على أنها مناطق عسكرية مغلقة ، حيث يمنع وصول الفلسطينيين إلى تلك المناطق (باستثناء المناطق المعلنة كمناطق تماس) . إضافة إلى ذلك ، تم الإعلان عن ما يزيد عن 600 كم مربع أو 10 % من مساحة الضفة الغربية كمحميات طبيعية 2 . ويمنع تطوير أو استخدام تلك المناطق ، بما فيه استخدامها كمراع للمشاة . في حين القسم الأكبر من تلك المناطق تقع في غور الأردن والمنحدرات الشرقية من محافظتي بيت لحم والخليل .

○ عدد القواعد العسكرية 93

○ عدد البؤر الاستيطانية 116

○ مساحة المناطق المغلقة 1016 دونم

توضح الخريطة (13) التالية المناطق العسكرية المغلقة والقواعد العسكرية في الضفة الغربية :

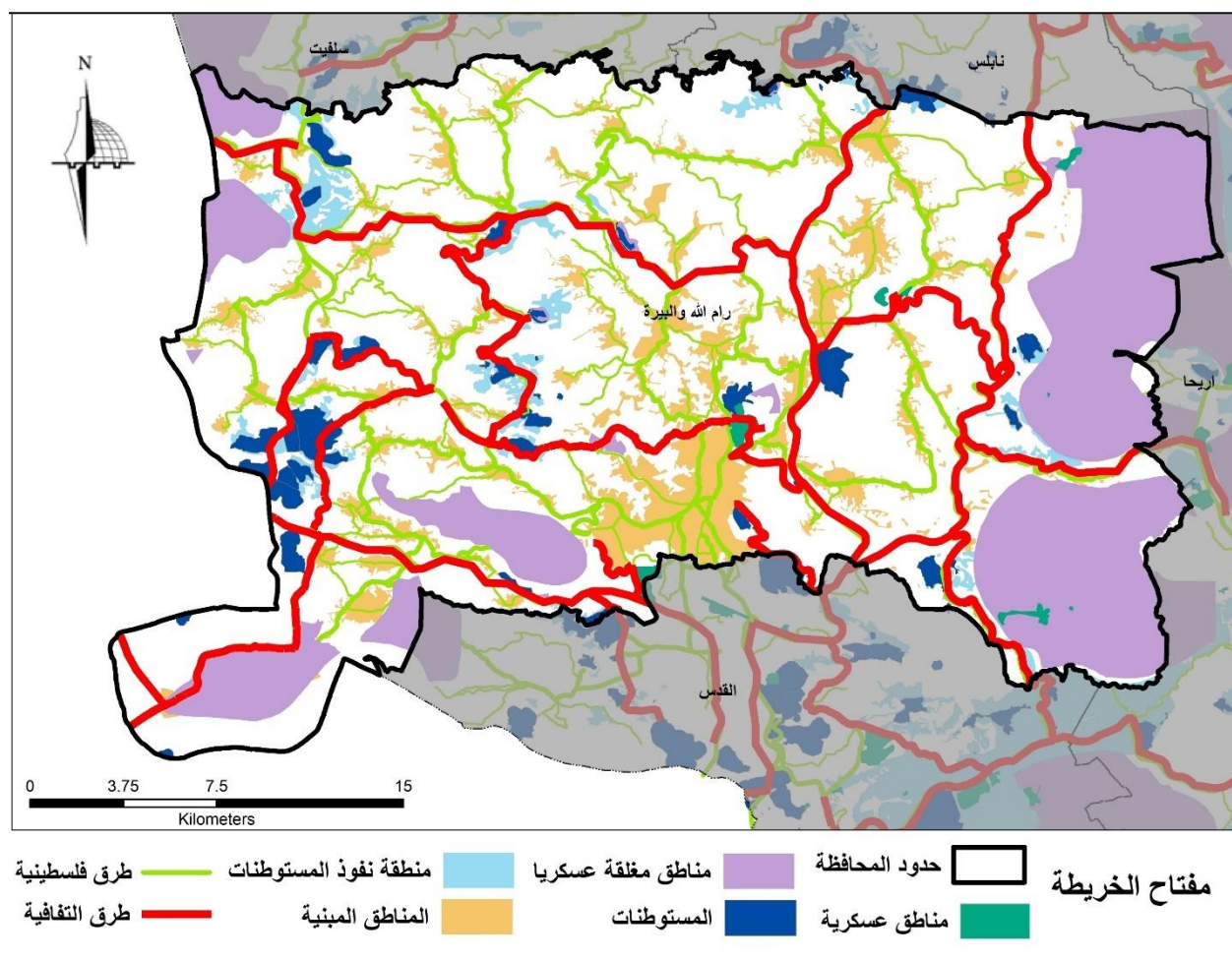


الخريطة (13): توضح المناطق العسكرية المغلقة والقواعد العسكرية

المصدر اعداد الباحثة

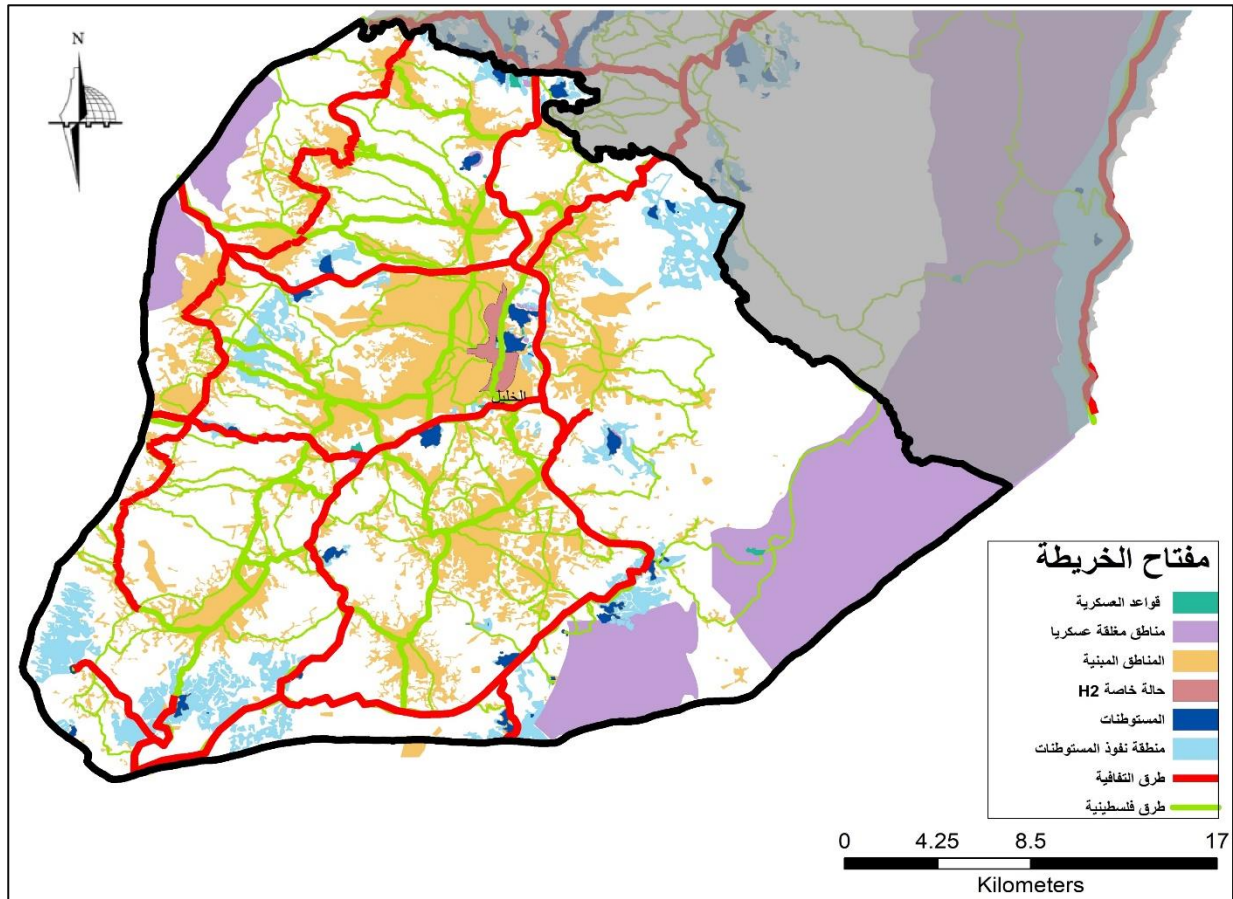
4.6.1 المناطق العسكرية المغلقة

تتوزع المناطق العسكرية المغلقة والقواعد العسكرية في محافظتي رام الله والبيرة والخليل بشكل كبير كما توضح الخرائط التالية :



الخريطة(14): توضح المناطق العسكرية المغلقة والقواعد العسكرية في محافظة رام الله والبيرة
المصدر اعداد الباحثة

4.6.1 المناطق العسكرية المغلقة



الخريطة (15): توضح المناطق العسكرية المغلقة والقواعد العسكرية في محافظة رام الله والبيرة
المصدر اعداد الباحثة

4.6.2 جدار الفصل العنصري

- يعتبر جدار الضفة الغربية ، بالتعاون مع نظام البوابات والتصاريح ، عناصر رئيسية في نظام القيود على حرية التنقل والعبور . فقد استمر البناء في مقاطع مختلفة من الجدار ويستمر خلال فترة المقبلة بالرغم من بطء وتيرة العمل بالمقارنة مع الفترات السابقة . إضافة إلى ذلك ، تم الإعلان عن مناطق واسعة بين الجدار والخط الأخضر في محافظات سلفيت ، رام الله ، بيت لحم والخليل كمناطق تماس " ويمنع الفلسطينيون من الوصول إليها .

توضح الخريطة (16) شبكة الطرق المتكاملة الواصلة الى جميع التجمعات الفلسطينية داخل حدود الضفة الغربية دون أي قطع ما قبل الجدار :

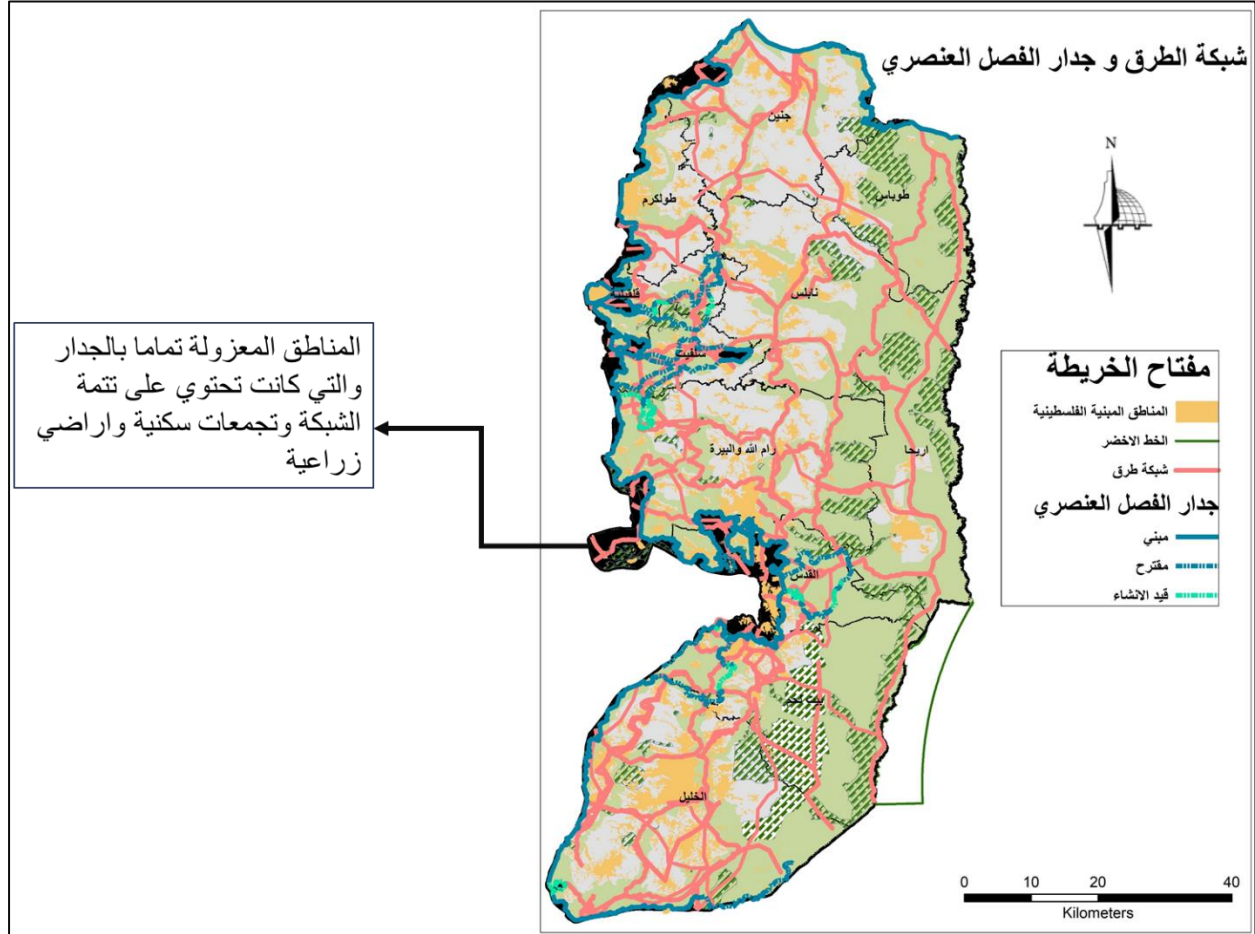


الخريطة (16) توضح شبكة الطرق قبل الجدار

المصدر اعداد الباحث

4.6.2 جدار الفصل العنصري

توضح الخريطة (17) شبكة الطرق ما بعد انشاء جدار الفصل العنصري وما خلقه من نطاق نزاع:

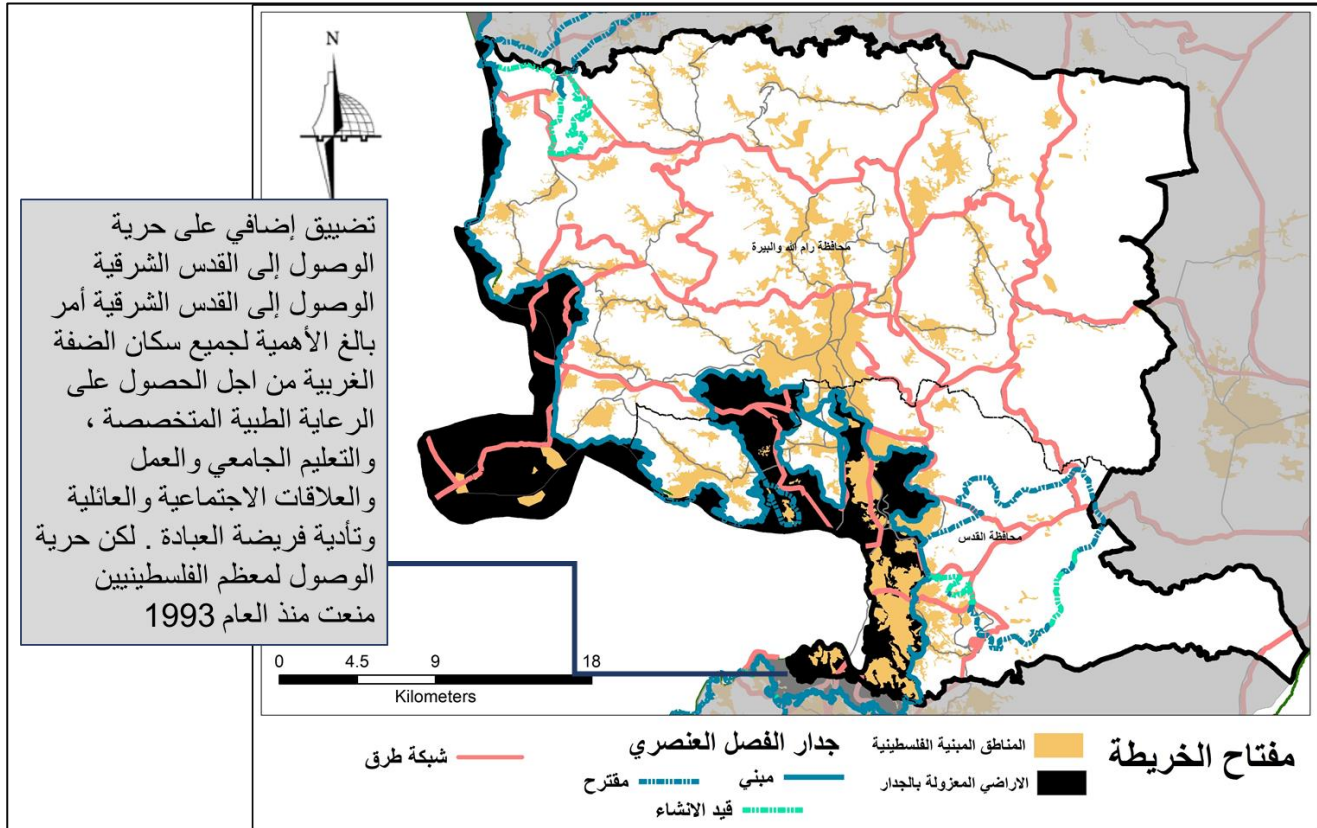


الخريطة (17) توضح شبكة الطرق بعد الجدار

المصدر اعداد الباحث

4.6.2 جدار الفصل العنصري

الخريطة (18) توضح الجدار في اراضي محافظتي رام الله والبيرة والقدس



الخريطة (18) توضح الجدار في اراضي محافظتي رام الله والبيرة والقدس
المصدر اعداد الباحث

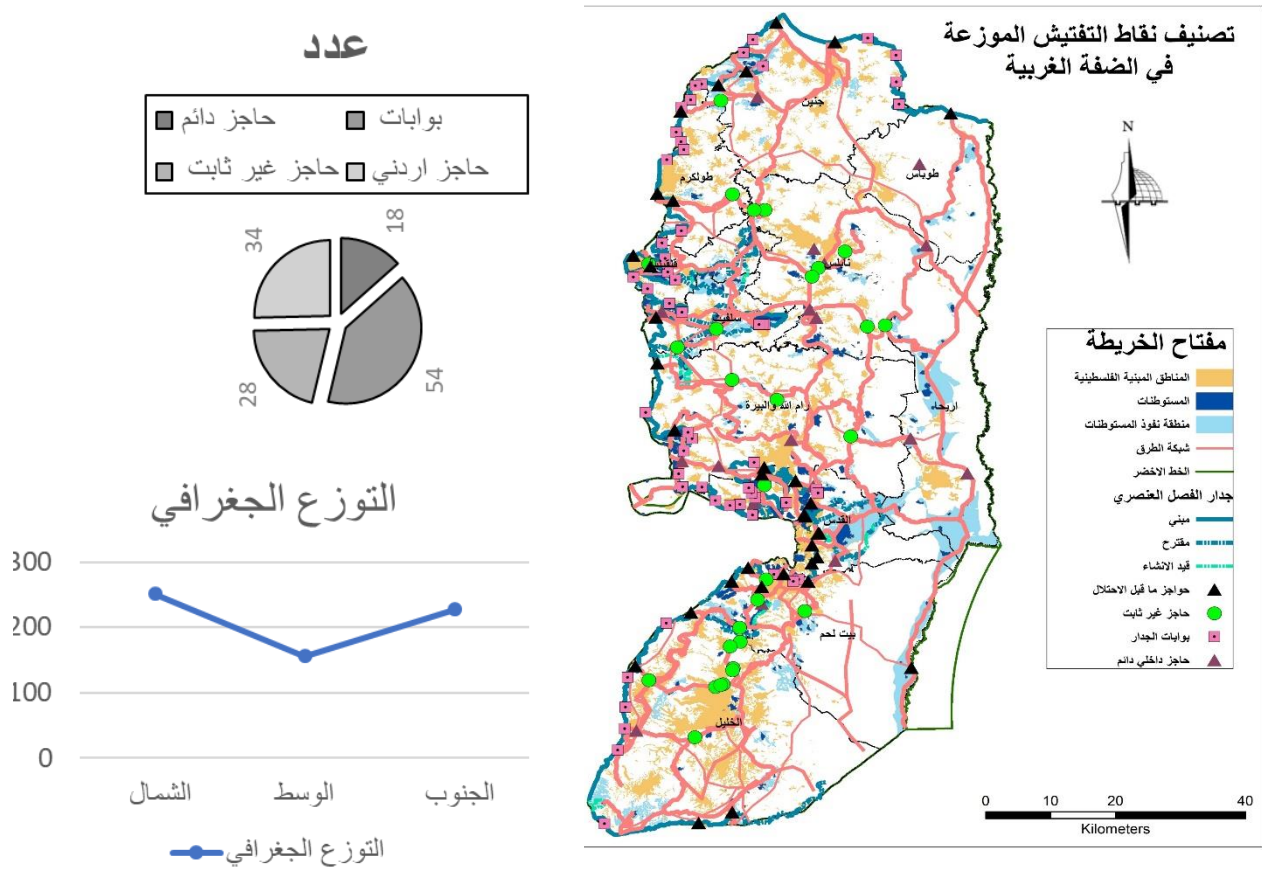
4.6.3 الحواجز العسكرية ونقاط التفتيش

624 حاجز مادي بما يتضمن 93 حاجز عسكري و 541 عائق بدون وجود عسكري (كتل ترابية ، حواجز وماتريس ، الخ) . من أصل 93 حاجز عسكري ، يوجد 20 حاجز لا تتواجد القوات العسكرية عنده بشكل دائم ، بما يتضمن بعض الحواجز التي نادرا ما تسيطر عليه القوات العسكرية .

4.6.3 الحواجز العسكرية ونقاط التفتيش

بالرغم من حقيقة أن عدد المعوقات والحواجز يبقى مؤشر على الانتشار الواسع النظام القيود على حرية الحركة والعبور الداخلية ، حصل تضيق إضافي على الوصول إلى القدس الشرقية عبر حاجزين عسكريين رئيسيين على الجدار يسيطران على حركة عبور الفلسطينيين من حاملي التصاريح من شمال وجنوب الضفة الغربية (قلنديا وغيلو) من خلال الطوابير الطويلة والإعاقات.

يتم تصنيف نقاط التفتيش بشكل عام لعدة أنواع وذلك كما سيتم عرضه في الخريطة(19):

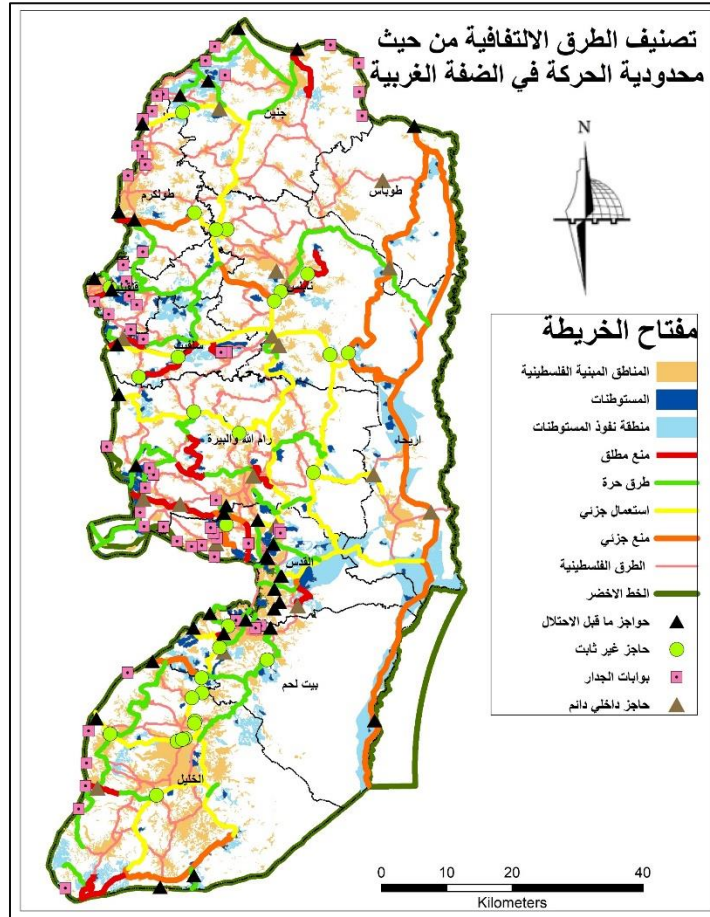


الرسم البياني(3) يبين اماكن توزيع النقاط
الرسم البياني(4) يبين اعداد نقاط التفتيش

الخريطة (19) توضح توزيع نقاط التفتيش في الضفة الغربية
المصدر اعداد الباحث

4.6.4 تصنيف الطرق بناء على حرية الحركة مع نقاط التفتيش

يتم تصنيف الطرق من حيث محدودية الحركة سواء من منع مطلق، طرق حرة، منع جزئي، استعمال جزئي وذلك مع توزيع نقاط التفتيش عليها، كما تبين الخريطة (20) فيما يلي:

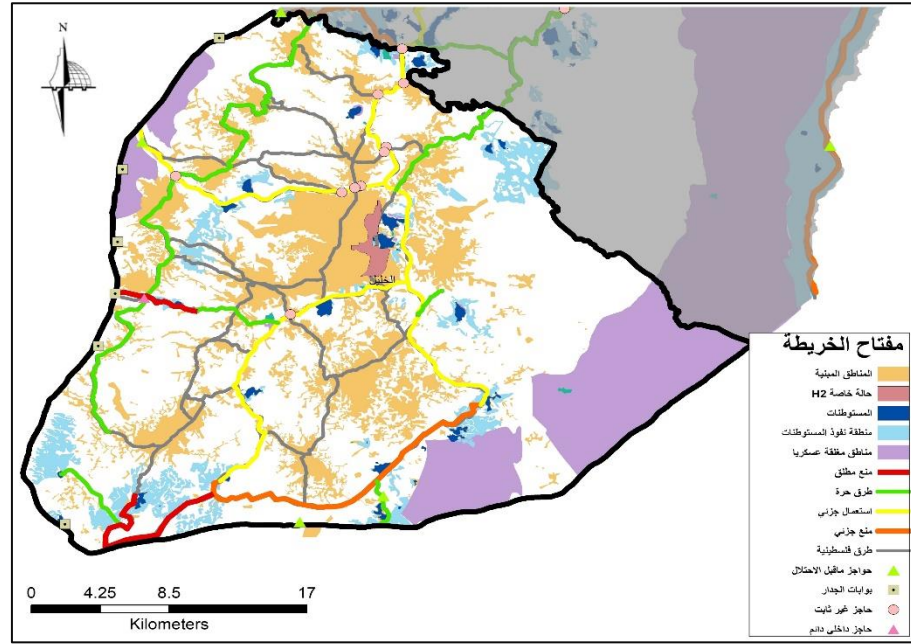


الخريطة (20) توضح توزيع نقاط التفتيش على الطرق محدودة الحركة

المصدر اعداد الباحث

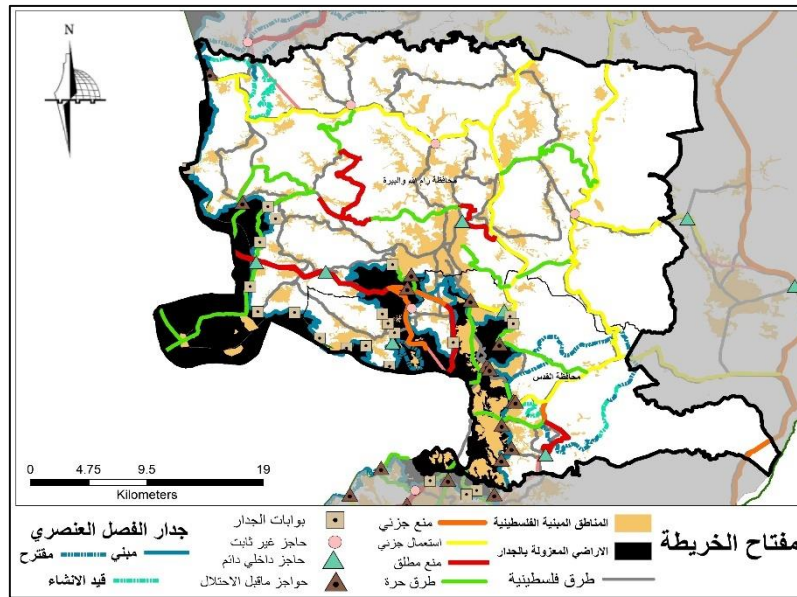
4.6.4 تصنيف الطرق بناء على حرية الحركة مع نقاط التفتيش

تم تصنيف الطرق من حيث محدودية الحركة وذلك مع توزيع نقاط التفتيش عليها في محافظتي الخليل و رام الله والقدس، كما يتبين فيما يلي:



الخريطة (21) توضح توزيع نقاط التفتيش علو الطرق محدودة الحركة في محافظة الخليل

المصدر اعداد الباحث

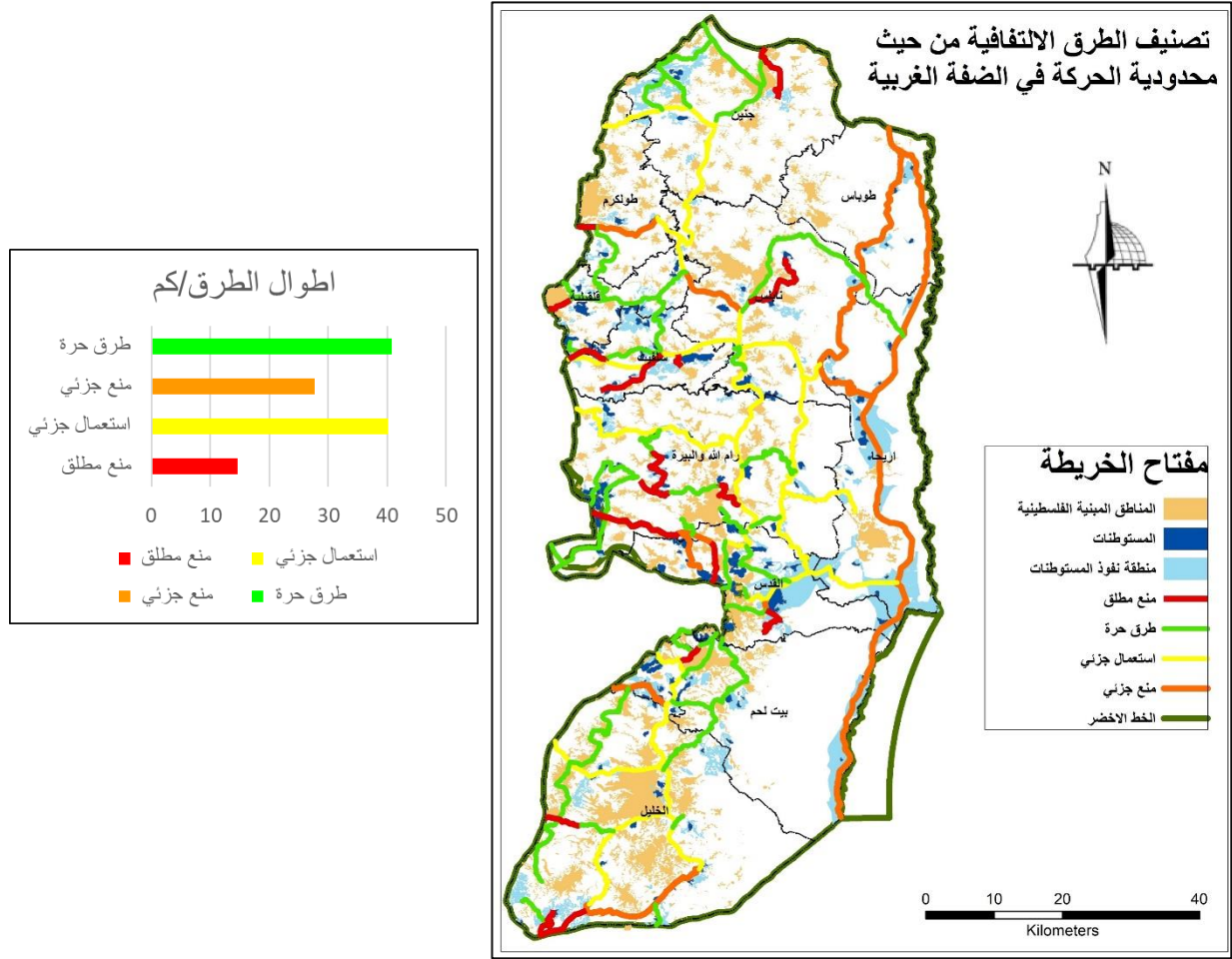


الخريطة (22) توضح توزيع نقاط التفتيش علو الطرق محدودة الحركة في محافظتي القدس ورام الله

المصدر اعداد الباحث

4.6.5 تصنيف الطرق بناء على محدودية الحركة

ان القيود على حرية الحركة لا تقتصر على القيود الادبية فقط فهناك طرق مقيدة الحركة على المواطن الفلسطيني فيتمثل القيد بطرق تمنع فيها الحركة منع مطلق ، هناك استعمال جزئي على بعض الطرق كما ان هناك منع جزئي على بعض الطرق الالتفافية وتتوزع هذه الطرق المقيدة في محافظات الضفة كما سيتم توضيحه في الخريطة (23):



الرسم البياني(5) يبين اطوال الطرق محدودة الحركة

الخريطة(23) توضح توزيع الطرق محدودة الحركة في الضفة الغربية المصدر اعداد الباحث

4.6.5 تصنيف الطرق بناء على محدودية الحركة

4.6.5.1 443 شارع

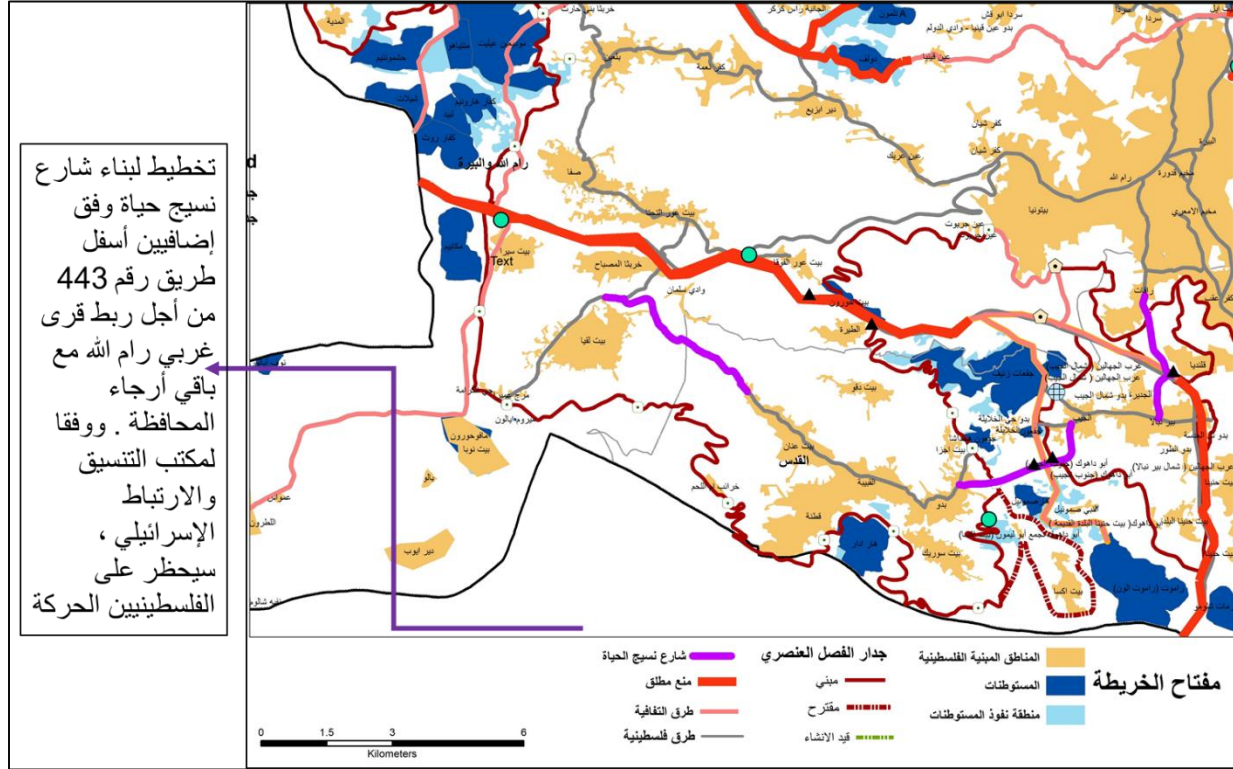
شارع 443، الذي يربط ما بين القدس وبين السهل الساحلي ومنطقة جوش دان، كان في الماضي مفصل الحركة الرئيسي للفلسطينيين في جنوب محافظة رام الله وشريان الحركة الرئيسي بين عاصمة المحافظة وبين مجموعة القرى الفلسطينية الواقعة جنوب غرب مدينة رام الله.

قبل اندلاع الانتفاضة الثانية، قامت إسرائيل بتوسيع الشارع من خلال استعمال الأراضي التابعة للقرى بحيث صار الشارع يضم أربعة مسارات. وقد تم مصادرة الأراضي لغرض توسيع الشارع بدعوى أن الأمر ضروري لاحتياجات السكان في المنطقة.

فقد منعت إسرائيل في العام 2002 الفلسطينيين من السفر بالسيارات أو السير على الأقدام لأي غرض كان على امتداد حوالي 14 كيلومترا من الشارع والتي تقع ضمن الضفة الغربية. وقد شمل المنع حظر نقل البضائع لاستعمال القرى الفلسطينية واستعماله في الحالات الطبية الطارئة. في أعقاب هذا، بقي مسار واحد فقط للحركة والتنقل ويربط ما بين القرى الواقعة جنوب غرب الشارع وبين رام الله. هذا المسار البديل عبارة عن طريق مشوشة وملتوية تمر عبر نفق تحت الشارع بين القرى المختلفة وبداخلها. هذه الطريق، التي تمتد أضعاف الشارع الرئيسي، تخدم 35 ألف مواطن من سكان القرى الواقعة على طرفي الشارع.

4.6.5.1 شارع 443

توضح الخريطة (24) شارع 443 موقعه والجزء الذي حدث له منع مطلق :



الخريطة (24) توضح شارع 443 وموقعه

المصدر اعداد الباحث

4.6.5 الحواجز العسكرية المادية

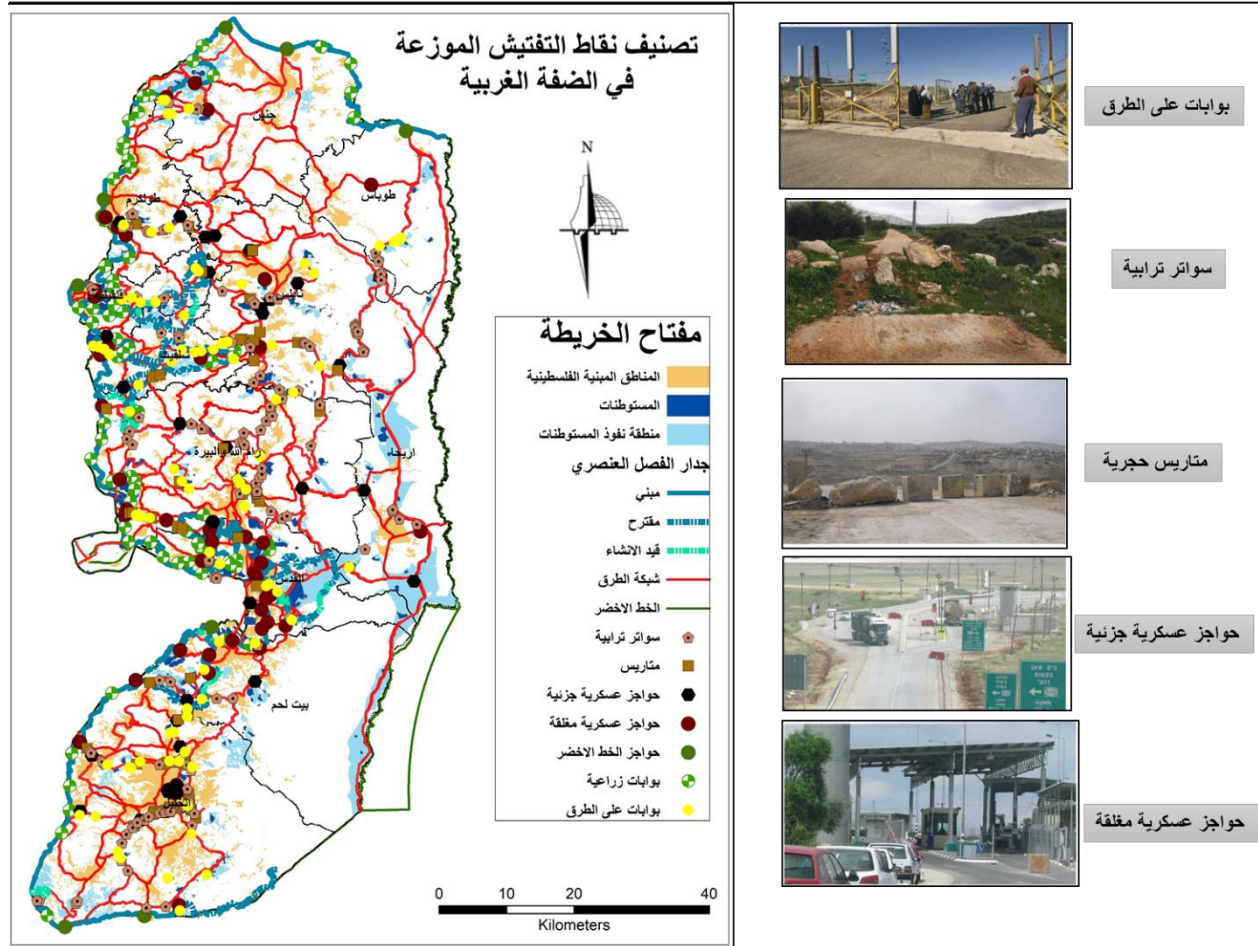
4.6.5.1 وسائل السيطرة على الحركة والتنقل في الضفة الغربية

تفرض إسرائيل الكثير من القيود على حركة الفلسطينيين في الضفة الغربية من خلال عدد من الأدوات التي تشكل معا منظومة سيطرة واحدة تعمل بصورة متناسقة على وجه التقريب:

- المعوقات المحسوسة - أكوام التراب، المكعبات الإسمنتية، الصخور، الجدران، القنوات والبوابات الحديدية. خلال كتابة هذه السطور، هناك 455 معيقا كهذا في أنحاء الضفة الغربية.
- الحواجز الثابتة - يوجد اليوم 82 حاجزا ثابتا في أنحاء الضفة الغربية. من بينها 35 حاجزا تُعتبر نقاط فحص أخيرة قبل الوصول إلى الأراضي الإسرائيلية، بينما تعمل الـ 47 حاجزا الباقية على السيطرة على الحركة والتنقل داخل الضفة الغربية.
- الحواجز المتنقلة - يتم كل أسبوع نصب أكثر من مائة حاجز طيار داخل الضفة الغربية، بين الحواجز الثابتة.
- الجدار الفاصل - من المتوقع أن يصل إجمالي طول الجدار الفاصل عند الانتهاء من إقامته إلى 721 كم. حوالي 20% فقط من الجدار تجاور بالتماس الخط الأخضر بينما يتغلغل الباقي في أعماق الضفة الغربية من خلال توليد الجيوب التي يخضع الدخول إليها لمنظومة من التصاريح.
- الحصار - يتم استعمال هذه الوسيلة من خلال قطع طرق الوصول إلى منطقة معينة بواسطة المعوقات على الأرض بحيث لا يكون الوصول متاحا إلا من خلال الحواجز الثابتة والمعززة بالعناصر البشرية. إن المرور عبر هذه الحواجز مرهون بالمرور بفحص أمني وفي حالات معينة تقديم التصاريح. يتم فرض الحصار بدرجات متفاوتة على منطقة مدينة نابلس وغور الأردن.
- الحواجز المتنقلة - يتم كل أسبوع نصب أكثر من مائة حاجز طيار داخل الضفة الغربية، بين الحواجز الثابتة.
- الفرض الصارم لقوانين السير - تساهم هذه الوسيلة في ردع السكان الفلسطينيين عن استعمال الشوارع التي يحق للفلسطينيين استعمالها

- شق شوارع "تسيج الحياة" - تساهم هذه الوسيلة في السيطرة على حركة الفلسطينيين من خلال إقصاء حركة الفلسطينيين عن الشوارع الأساسية المخصصة لحركة الإسرائيليين .

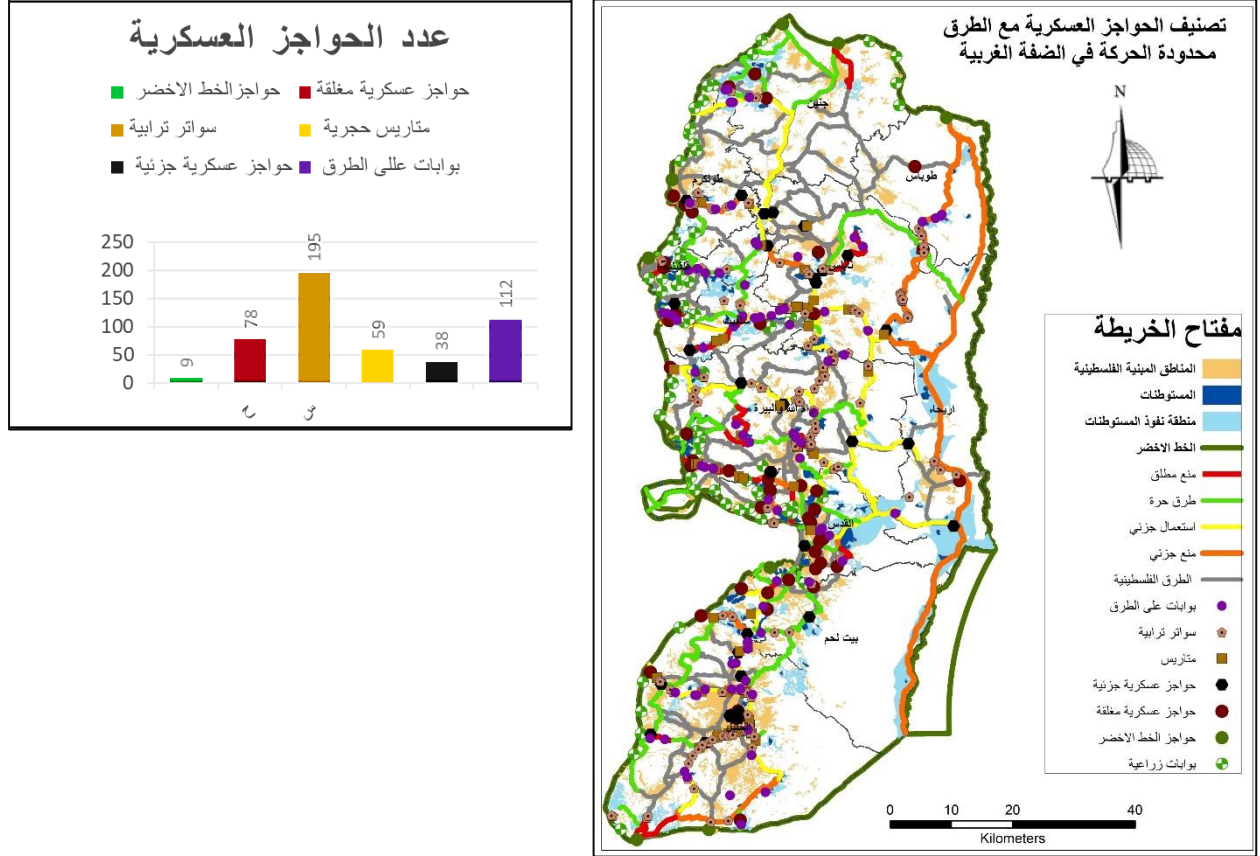
الخريطة (25) توضح توزيع الحواجز العسكرية في الضفة الغربية :



الخريطة (25) توضح توزيع الحواجز العسكرية في الضفة الغربية وصور لهذه الانواع من الحواجز
المصدر اعداد الباحث

4.6.5 الحواجز العسكرية المادية

توضح الخارطة (26) تصنيف الحواجز العسكرية المادية على طول الطرق مقيدة الحركة :



الرسم البياني (6) يبين اعداد الحواجز العسكرية المادية

الخريطة (26) تصنيف الحواجز العسكرية المادية على طول

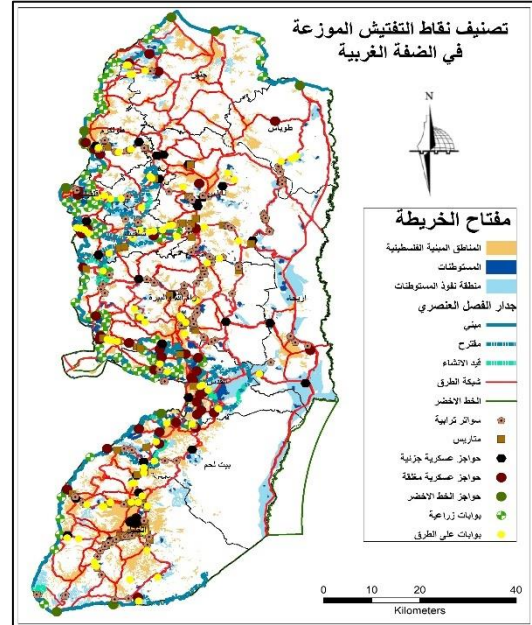
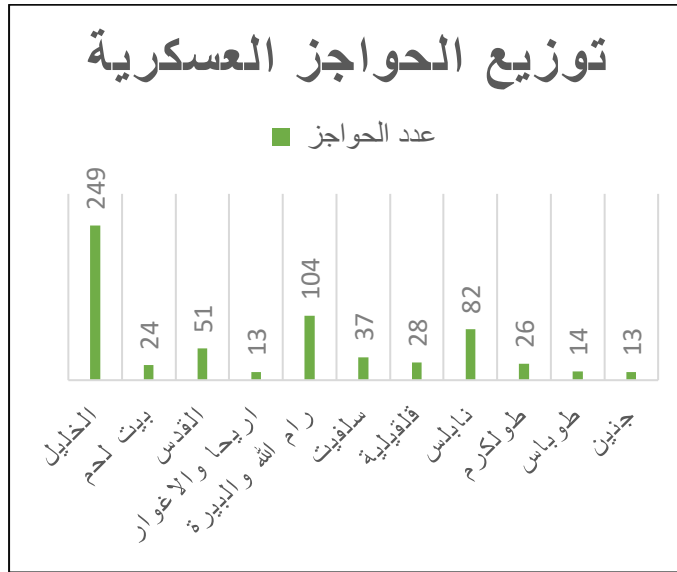
الطرق مقيدة الحركة

المصدر اعداد الباحث

4.6.5 الحواجز العسكرية المادية

في الضفة الغربية تسيطر إسرائيل على جميع المعابر - دخولاً وخروجاً بما في ذلك تلك المؤدية إلى القدس الشرقية التي ضمّتها لحدودها، تستغلّ إسرائيل سيطرتها هذه ليس فقط لمنع دخول الفلسطينيين إلى المناطق الواقعة تحت سيادتها. في داخل القدس أقامت إسرائيل حواجز تفصل الأحياء الفلسطينية الواقعة وراء الجدار عن بقية أجزاء المدينة. تراقب إسرائيل تحركات الفلسطينيين داخل الضفة الغربية. هنالك حاجزان أساسيان يقسمان الضفة الغربية إلى ثلاثة أجزاء: حاجر زعترة - المنسوب بين نابلس ورام الله وتشغله أحياناً عناصر قوات الأمن؛ وحاجر الكونتير - إلى الشرق من أبو ديس وتشغله عناصر قوات الأمن بشكل دائم. منظومة الشوارع في الضفة مضافاً إليها حواجز أخرى وإغلاقات فيزيائية توجّه مسارات التحرك من شمال الضفة إلى جنوبها وبالعكس إلى شوارع محكومة لهذين الحاجزين. فوق ذلك نصب الجيش بوابات حديدية عند مداخل معظم قرى الضفة قادرة على عزل أية قرية خلال دقائق معدودة دون حاجة سوى إلى حدّ أدنى من القوى البشرية .

توضح الخارطة (27) تصنيف الحواجز العسكرية المادية وتوزيعها المكاني الجغرافي:

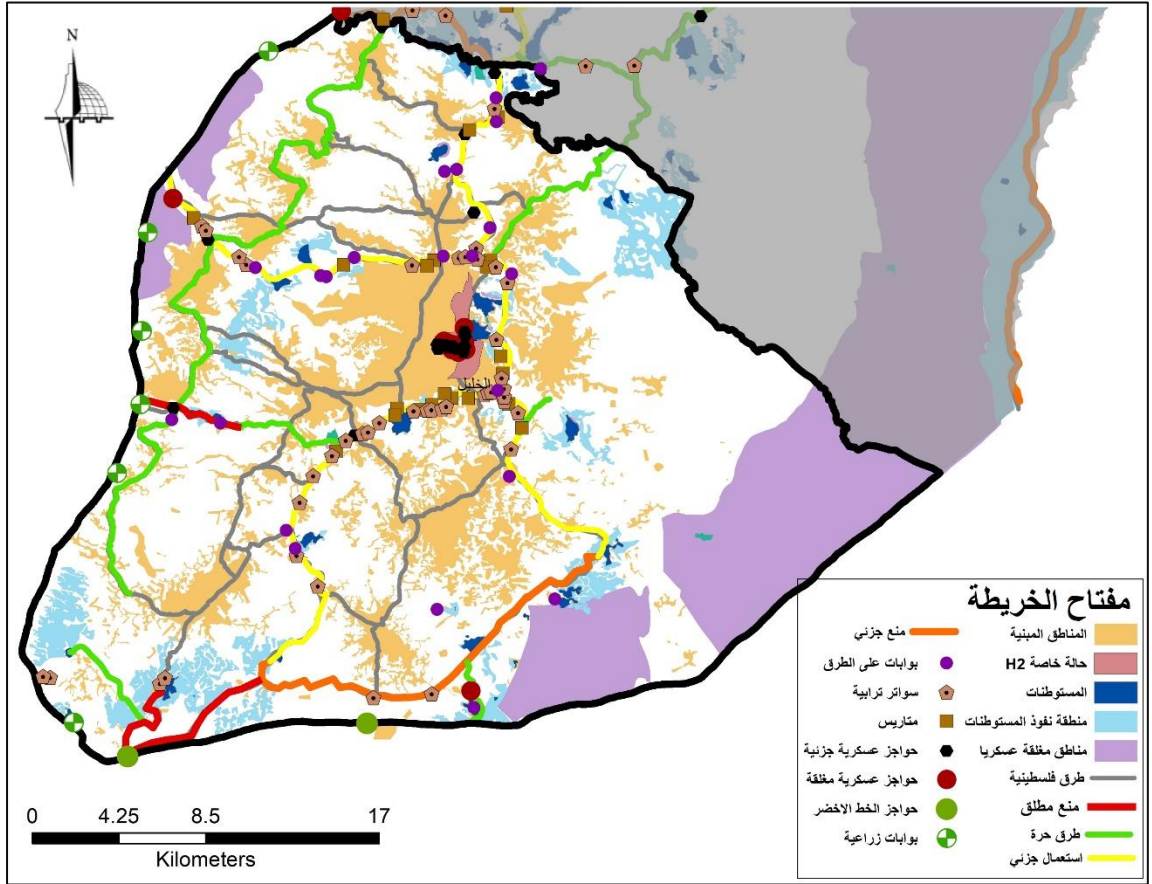


الرسم البياني (7) يبين اعداد الحواجز العسكرية المادية وتوزيعها جغرافيا في محافظات الضفة

الخريطة (27) تصنيف الحواجز العسكرية المادية المصدر اعداد الباحث

4.6.5 الحواجز العسكرية المادية

تتوزع الحواجز المادية في جميع محافظات الضفة الغربية بنسب متفاوتة و اعداد مختلفة ولكن تتركز في محافظة الخليل خصوصا في المنطقة الخاصة (H2) حيث يبلغ عددها في المحافظة 249 بمختلف انواع الحواجز العسكرية.

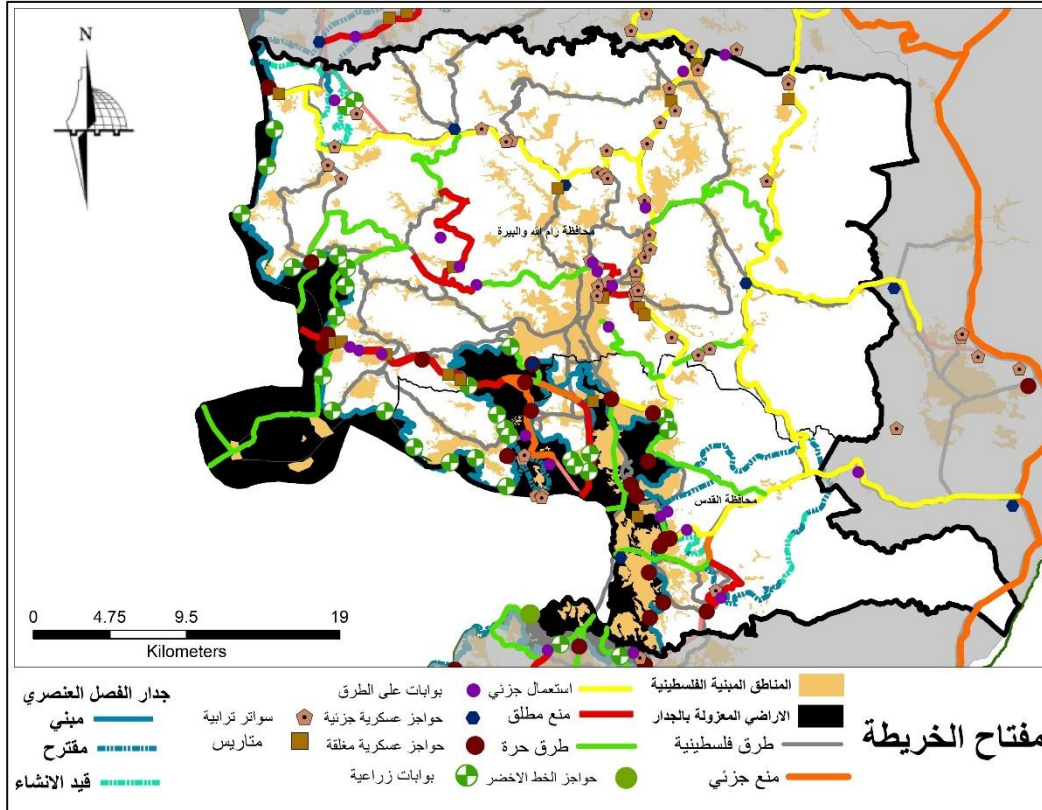


الخريطة (28) توضح الحواجز العسكرية في محافظة الخليل .

المصدر اعداد الباحث.

4.6.5 الحواجز العسكرية المادية

كذلك تتوزع الحواجز العسكرية في رام الله يبلغ عددها 104 وغيرها من المحافظات حيث تعمل على إعاقة حركة المواطن الفلسطيني و تقييد حركته في أرضه، في داخل القدس أقامت إسرائيل حواجز تفصل الأحياء الفلسطينية الواقعة وراء الجدار عن بقية أجزاء المدينة. لقد فعلت ذلك بطريقة تُجبر 140,000 فلسطيني سكان المدينة على عبور حواجز مكتنزة لأجل الدخول إلى مدينة هم سكانها.



الخريطة (28) توضح الحواجز العسكرية في محافظة الخليل .

المصدر اعداد الباحث.

4.6.5 الحواجز العسكرية المادية

4.6.5.2 بوابات الجدار

- قطع الجدار مئات الطرق الزراعية التي كانت تستخدم من قبل الفلسطينيين في السابق للوصول لأراضيهم وموارد المياه، وأقام الجيش الإسرائيلي 63 بوابة على الجدار تسمح للفلسطينيين تحديدا للمزارعين بالوصول إلى الأرض المعزولة بين الجدار والخط الأخضر.
- وتقسّم البوابات إلى مختلف الأصناف اعتمادا على فترات فتح بشكل موسمي أو أسبوعي أو يومي من خلال تنسيق مسبق أو نظام تصاريح .

العدد	الوصف	النوع
11	تفتح يوميا، عادة لمدة ساعة واحدة في الصباح الباكر والظهر والمساء من أجل السماح للمزارعين من حاملي التصاريح العبور والوصول إلى أراضيهم في المناطق المغلقة. أقلية من حاملي التصاريح، عادة مربّي المواشي، يسمح لهم بالمبيت في أراضيهم ليلة	بوابات زراعية
9	تفتح بشكل موسمي، عادة خلال موسم الحصاد، من أجل السماح للمزارعين بالوصول إلى حقول أشجار الزيتون، وما بين يوم إلى ثلاثة أيام أسبوعيا خلال العام للسماح بحرث الأرض وتقليمها	بوابات موسمية / أسبوعية
12	تفتح فقط لفترة محدودة خلال موسم الحصاد أي قطف الزيتون - تشرين الأول لغاية كانون الأول	بوابات موسمية
30	العبور لا يعتمد على التصاريح، لكن على بطاقات الهوية، وقائمة بالأسماء تتواجد على البوابة. تفتح البوابات عبر تنسيق مسبق بشكل موسمي / لعدة أيام بشكل أسبوعي	بوابات تستوجب التنسيق المسبق
1	تفتح بوابة بلعين طوال 42 ساعة بعد صدور قرار من محكمة العدل العليا الإسرائيلية	بوابات أخرى
63		

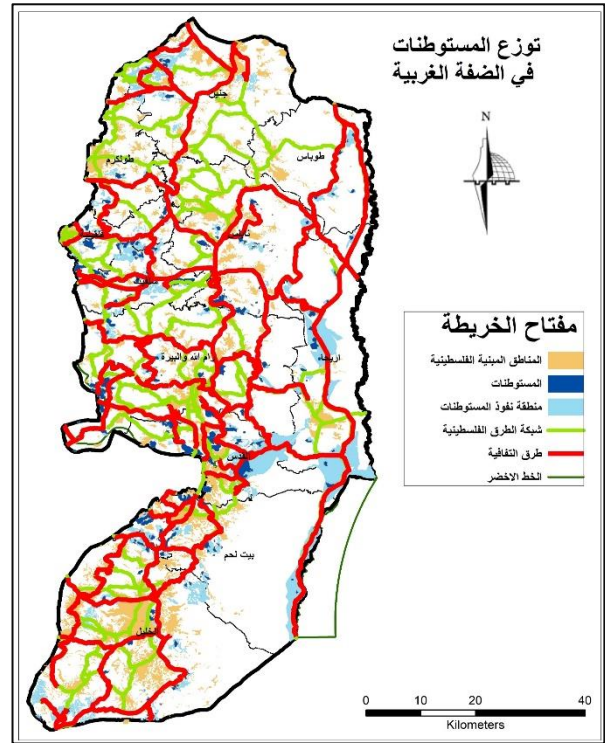
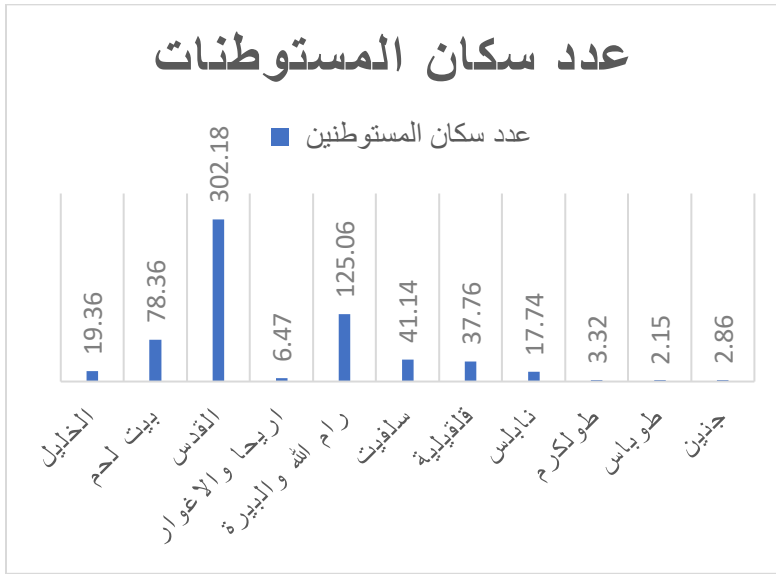
الجدول السابق يبين تصنيف بوابات الجدار

المصدر اعداد الباحث

4.6.6 المستوطنات

المستوطنات الإسرائيلية ما زالت تشكل العامل الأهم في تحديد نظام القيود على حرية التنقل والعبور . وينعكس ذلك في درجة التداخل الكبيرة بين مواقع الحواجز ومواقع المستوطنات ومسارات المستوطنين التوجهات الرئيسية التي لوحظت تتضمن تسارع في توسيع المستوطنات على الجانب الغربي الإسرائيلي (من الجدار بالإضافة إلى الحفاظ على البؤر الاستيطانية وتوسيع البعض الآخر ادت لتدهور في حرية وصول المزارعين الفلسطينيين إلى أراضيهم الزراعية الواقعة بجوار بعض المستوطنات ، لتزايد في عنف المستوطنين ، فرض قيود صارمة) بما يتضمن ساعات طويلة من نظام منع التجول على قرى منفردة في شمالي الضفة الغربية بعد حصول أحداث رشق الحجارة على مركبات المستوطنين.

توضح الخريطة (29) توزيع المستوطنات في الضفة الغربية



الرسم البياني (8) يبين اعداد سكان المستوطنات في المحافظات الفلسطينية.

الخريطة (29) توضح المستوطنات في الضفة الغربية
المصدر اعداد الباحث

4.6.6 المستوطنات

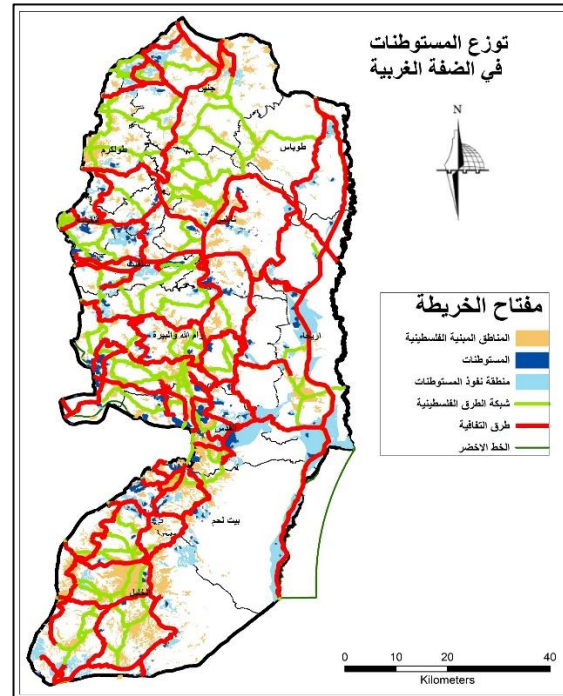
4.6.6.1 المواقع الاستيطانية:

بلغ عدد المواقع الاستيطانية في الضفة الغربية في نهاية العام 2007م، 440 موقعاً، منها 144 مستوطنة، و96 بؤرة داخل حدود المستوطنات، و109 بؤر خارج حدود المستوطنات، و43 موقعاً مصنفاً على أنه "مواقع أخرى" و48 قاعدة عسكرية.

ونوه الإحصاء الفلسطيني في تصنيفه للمستوطنات حسب توزيعها: أن أكثر المحافظات نكبة بالاستيطان هي محافظة القدس (26 مستوطنة)، منها 16 مستوطنة تم ضمها إلى إسرائيل، ثم محافظة رام الله والبيرة (24 مستوطنة)، وكان أقل عدد من المستوطنات في محافظة طولكرم، (ثلاث مستوطنات)، تلاها محافظة جنين (خمس مستوطنات). كما تشير البيانات إلى أن نسبة المساحة التي يحظر على الفلسطينيين الوصول إليها، بلغت 38.3% من مجموع مساحة الضفة الغربية. وأن مساحة الأراضي المبنية في مختلف المواقع الاستيطانية قد بلغت 235.209 آلاف متر مربع.



الرسم البياني (9) يبين مساحات المستوطنات في المحافظات الفلسطينية.

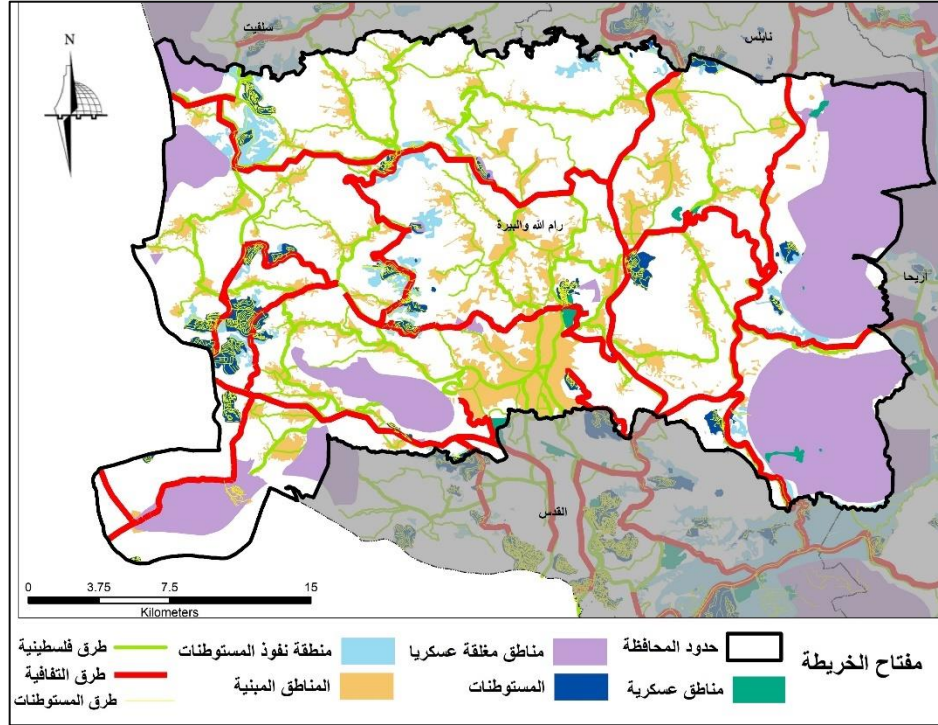


الخريطة (30) توضح المستوطنات في الضفة الغربية المصدر اعداد الباحث

4.6.6 المستوطنات

يبلغ عدد المستوطنات في محافظة رام الله والبيرة 25 مستوطنة وهي المدينة الأولى من حيث عدد المستوطنات المقامة على أراضيها، ويقع فيها نحو 125 ألف مستوطن وهي المحافظة الأكبر من حيث تعداد المستوطنين فيها بعد مدينة القدس التي يستوطنها حوالي 215 ألف مستوطن. وحسب التسلسل التاريخي للاستيطان في محافظة رام الله والبيرة، فقد أسس الاحتلال أول مستوطنة فيها بين عامي 1967 و1970 أي بعد احتلال الضفة الغربية عام 1967، واستأنف الاحتلال بناء المستوطنات على أراضي المحافظة بين عامي 1975-1978 عبر بنائه 5 مستوطنات جديدة، و8 مستوطنات أخرى مع حلول العام 1982، ومع الوصول للعام 1986 بنيت 5 مستوطنات جديدة، وخلال الانتفاضة الأولى وصولاً إلى العام 1994 بنيت مستوطنتان جديدتان على الأراضي التابعة للمحافظة، فيما أنشأ الاحتلال 3 مستوطنات أخرى بين عام 1995 والعام 2013، ليكون مجموع المستوطنات بذلك في أراضي محافظة رام الله والبيرة 25 مستوطنة.

تبين الخريطة (31) مواقع المستوطنات في محافظة رام الله والبيرة.

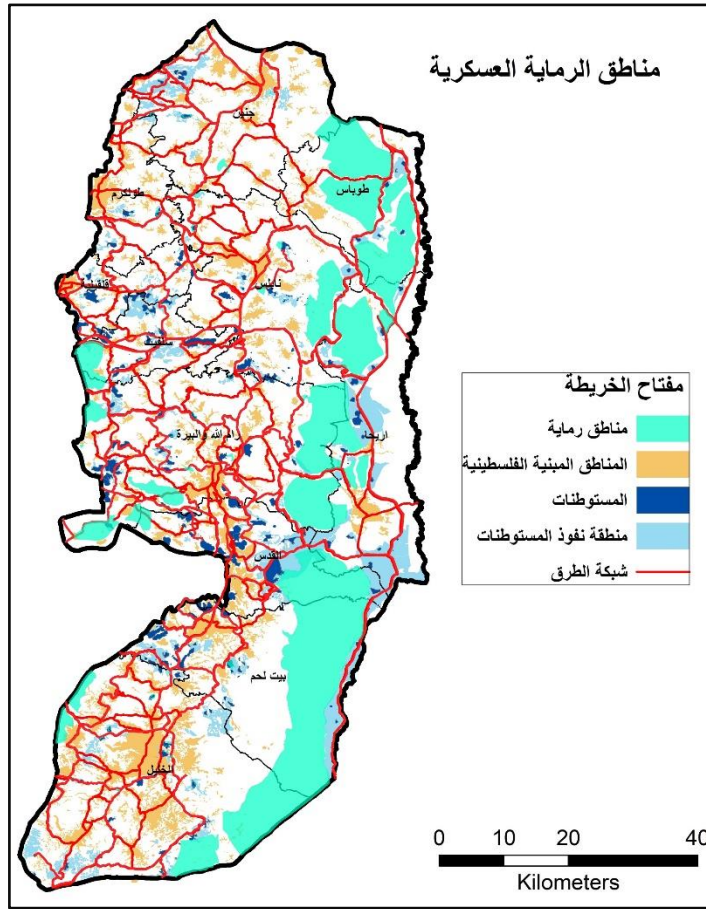


الخريطة (31) توضح المستوطنات في محافظة رام الله والبيرة.

المصدر اعداد الباحث

4.6.7 مناطق الرماية

في السبعينات أعلنت إسرائيل عن مساحات واسعة من الضفة «كمناطق رماية»، وهي تختلف عن المناطق العسكرية المغلقة، مثل تلك المعلنة حول المستوطنات الإسرائيلية أو الواقعة بين الجدار الفاصل والخط الأخضر. فالوجود الفلسطيني محظور في هذه المناطق بدون تصريح من السلطات الإسرائيلية، ونادراً ما تُمنح هكذا تصريح. وكان لهذه الإعلانات عن مناطق الرماية آثار إنسانية خطيرة على المدنيين الفلسطينيين، حيث قلصت بشكل كبير الأراضي المتاحة لهم من أجل الإقامة عليها أو استخدامها من أجل توفير متطلبات معيشتهم. مناطق الرماية، التي لم ترسم حدودها بشكل واضح على الأرض، ظلت كما هي منذ إقامتها، على الرغم من التغيرات الملحوظة في الوضع الأمني .

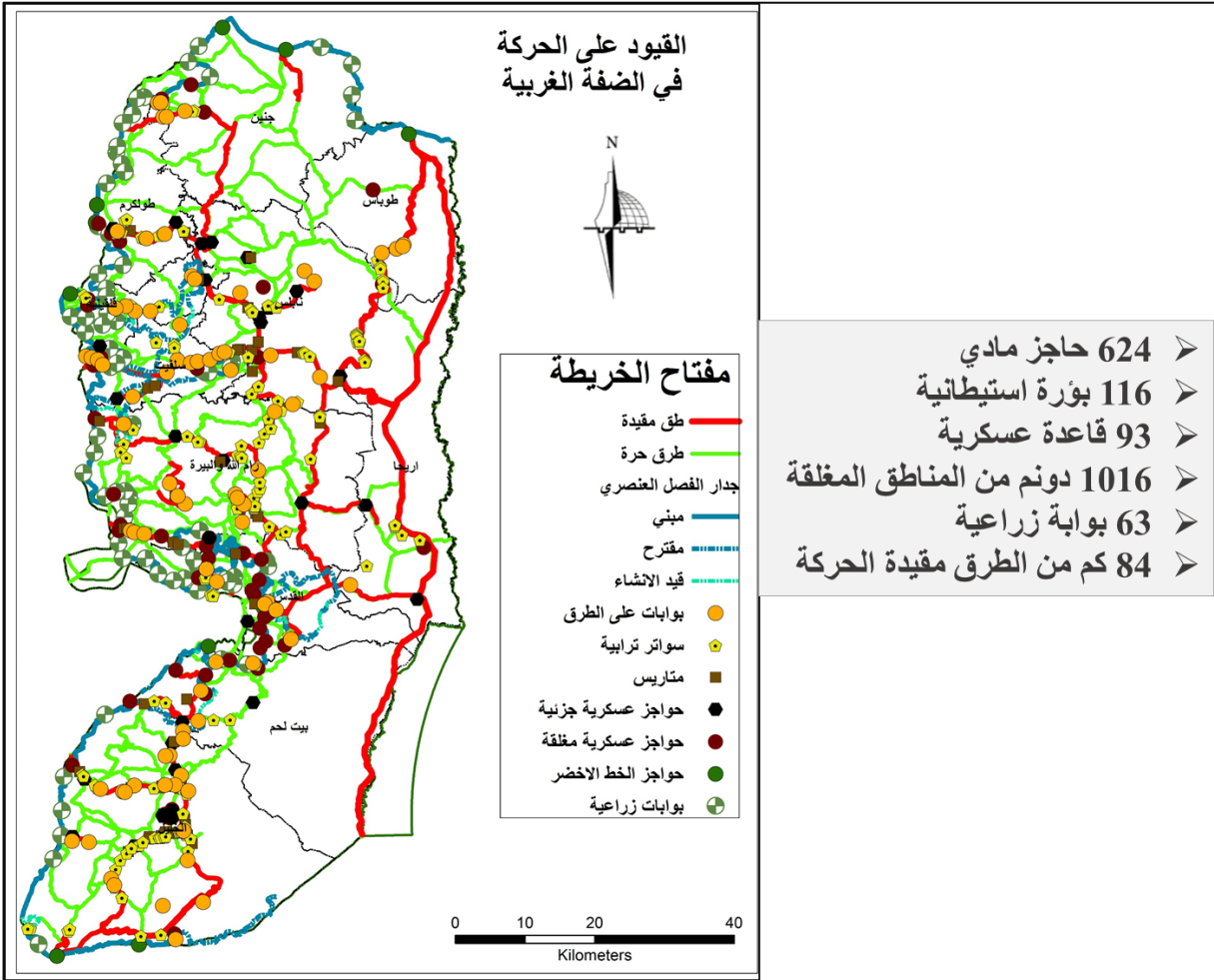


الخريطة (32) توضح مناطق الرماية في الضفة الغربية.

المصدر اعداد الباحث

4.7 الملخص للقيود على الحركة في الضفة الغربية

تم تلخيص جميع القيود لحرية الحركة فيما يتعلق في شبكة الطرق كما هو موضح فيما يلي :

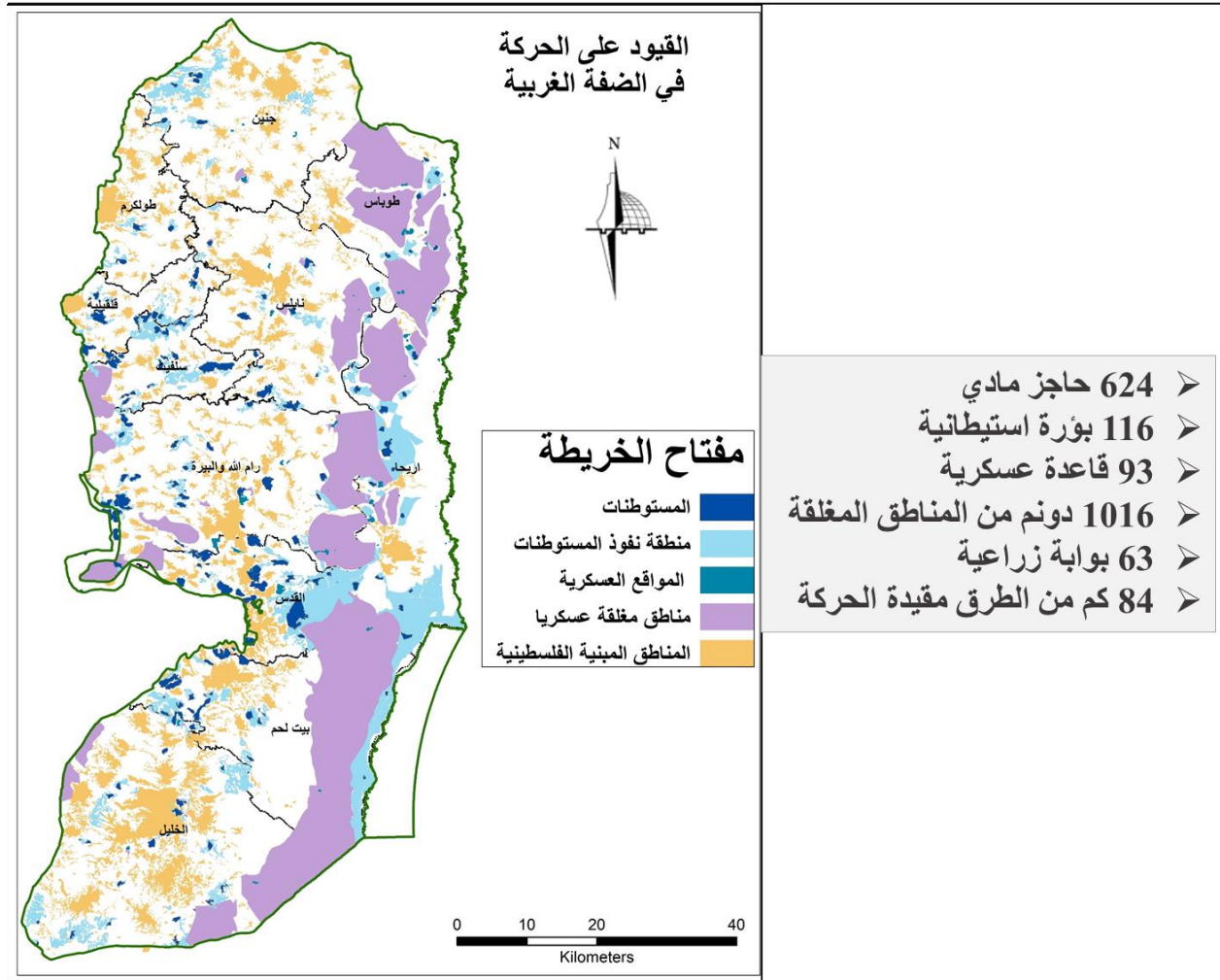


الخريطة (33) توضح جميع القيود الحركية التي تقع على شبكة الطرق.

المصدر اعداد الباحث

4.7 الملخص للقيود على الحركة في الضفة الغربية

تم تلخيص جميع القيود لحرية الحركة مكانيا حيث تنتوزع المناطق التي يحظر على المواطن الفلسطيني الربط معها و التنقل والعبور من خلالها بسبب الاجراءات التعسفية التي يمارسها الاحتلال الاسرائيلي كما هو موضح فيما يلي :



الخريطة (34) توضح جميع القيود الحركية التي تصنف مساحات محظورة .

المصدر اعداد الباحث

5. السيناريوهات

5.1 السيناريو الاول (الوضع القائم)

يتناول أول سيناريو الوضع الحالي للضفة الغربية في ظل جميع القيود القائمة على حرية الحركة لأي مواطن فلسطيني ينوي التنقل والعبور خلال حدود الضفة ما بين المحافظات سواء من الشمال إلى الجنوب أو إلى الوسط كما هو الحال بالعكس، وهذه القيود التي تعمل على قطع التواصل الجغرافي بين المحافظات مما يؤدي إلى سلك الطرق الالتفافية و ذلك يستغرق وقت أطول.

حدود منطقة السيادة الفلسطينية باستثناء المعوقات المكانية للحركة وتصنف المعوقات كما يلي:

1. المحميات الطبيعية

2. المناطق العسكرية المغلقة

3. منطقة العزل

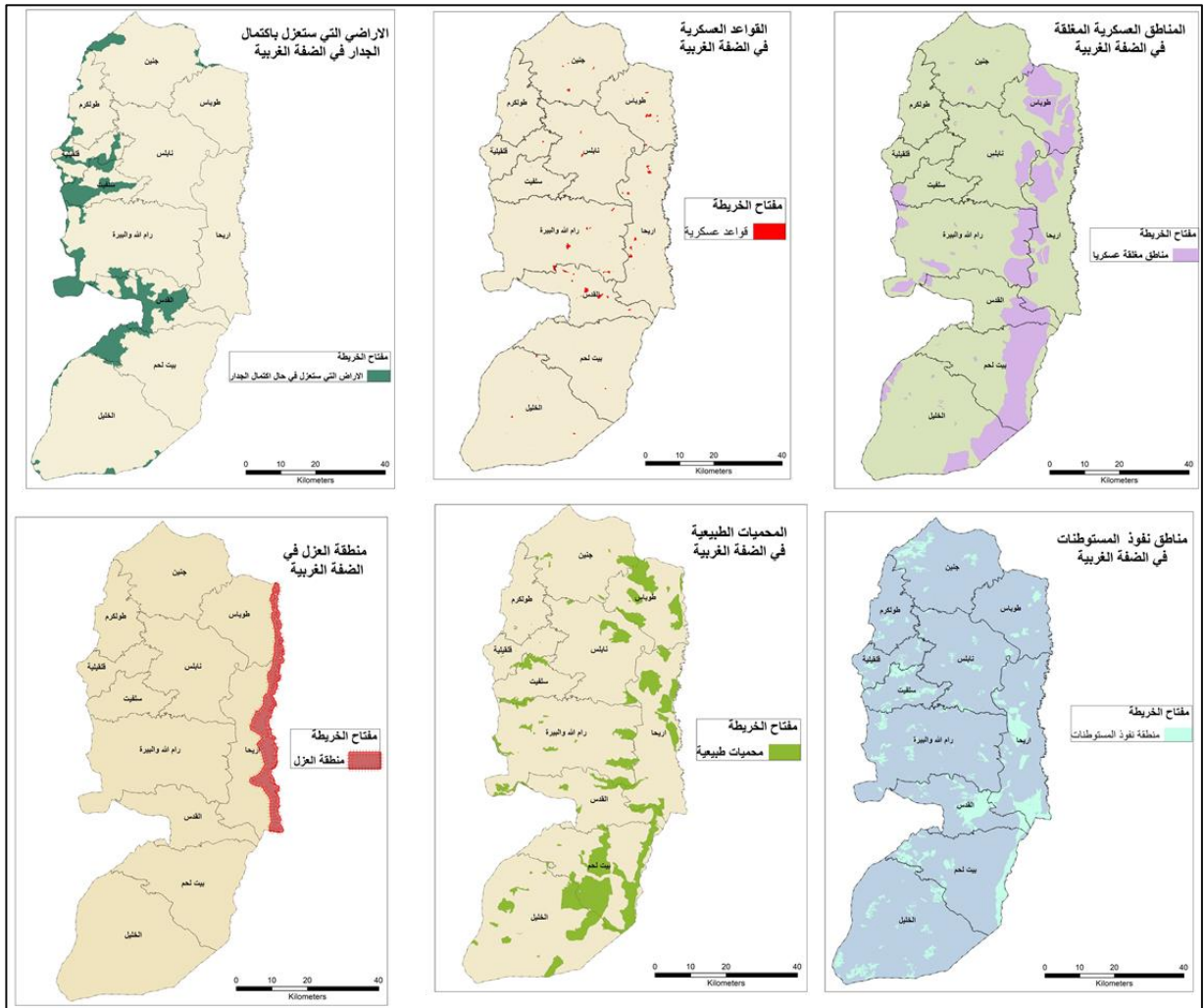
4. مناطق نفوذ المستوطنات

5. المناطق المعزولة والتي سوف تعزل بالجدار

6. القواعد العسكرية

5.1 السيناريو الاول (الوضع القائم)

وعلى هذا الاساس تم تحديد حدود للسيادة اي للمنطقة التي يسمح في التطوير بها و انشاء شبكة طرق و تطوير الحالية دون الاستغناء عن اي جزء من القائم وتم الابتعاد عن المعوقات القائم كما هو موضح فيما يلي :

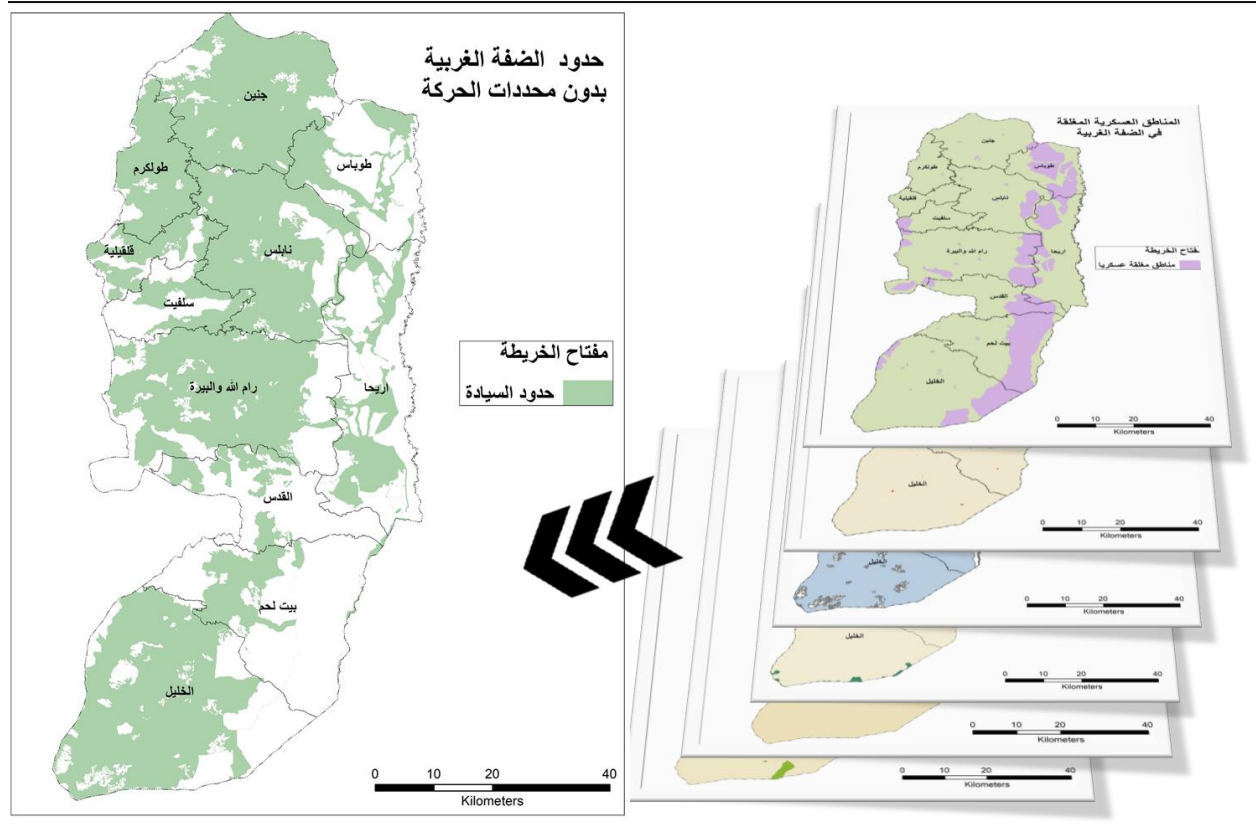


الخرائط (35) التالية تشكل جميع المعوقات السياسية و المناطق المحمية في الضفة الغربية
المصدر اعداد الباحث

5.1 السيناريو الاول (الوضع القائم)

5.1.1 مناطق السيادة

تم تعريف حدود السيادة لتطوير الوضع القائم وذلك كما يلي :



الخرائط (36) التالية تشكل الية تعريف حدود السيادة

المصدر اعداد الباحث

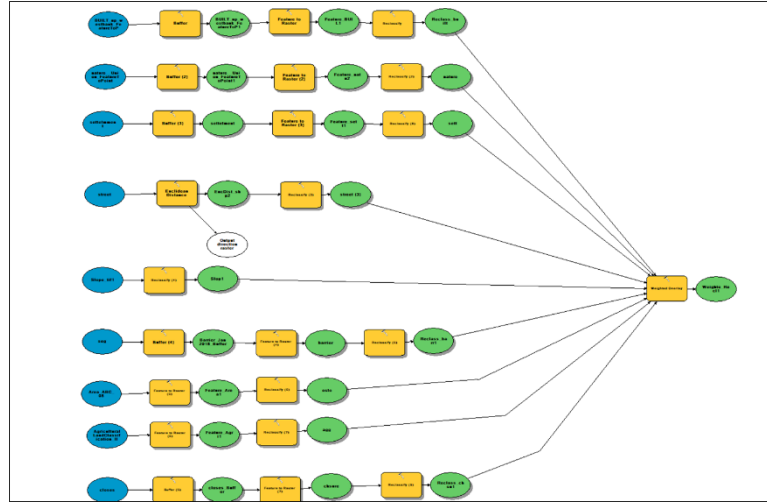
5.1 السيناريو الاول (الوضع القائم)

5.1.2 المناطق التي تحتاج لشبكة طرق

تم تعريف المناطق التي بحاجة لشبكة طرق وشوارع بناء عدة معايير تم اتباعها في المودل واعطاها اوزان مختلفة وهذه المعايير تصنف الى معايير سياسية ومعايير طبيعية وهي كما يلي :

المعيار	الوزن
الطبوغرافي (الكنطور)	15
المناطق العسكرية المغلقة	20
مناطق نفوذ مستوطنات	25
محميات طبيعية	5
منطقة حزام العزل	10
الطرق القائمة	10
المناطق المبنية	10
تصنيف الاراضي الزراعية من حيث القيمة	5

وتمت دراستها بواسطة المودل :

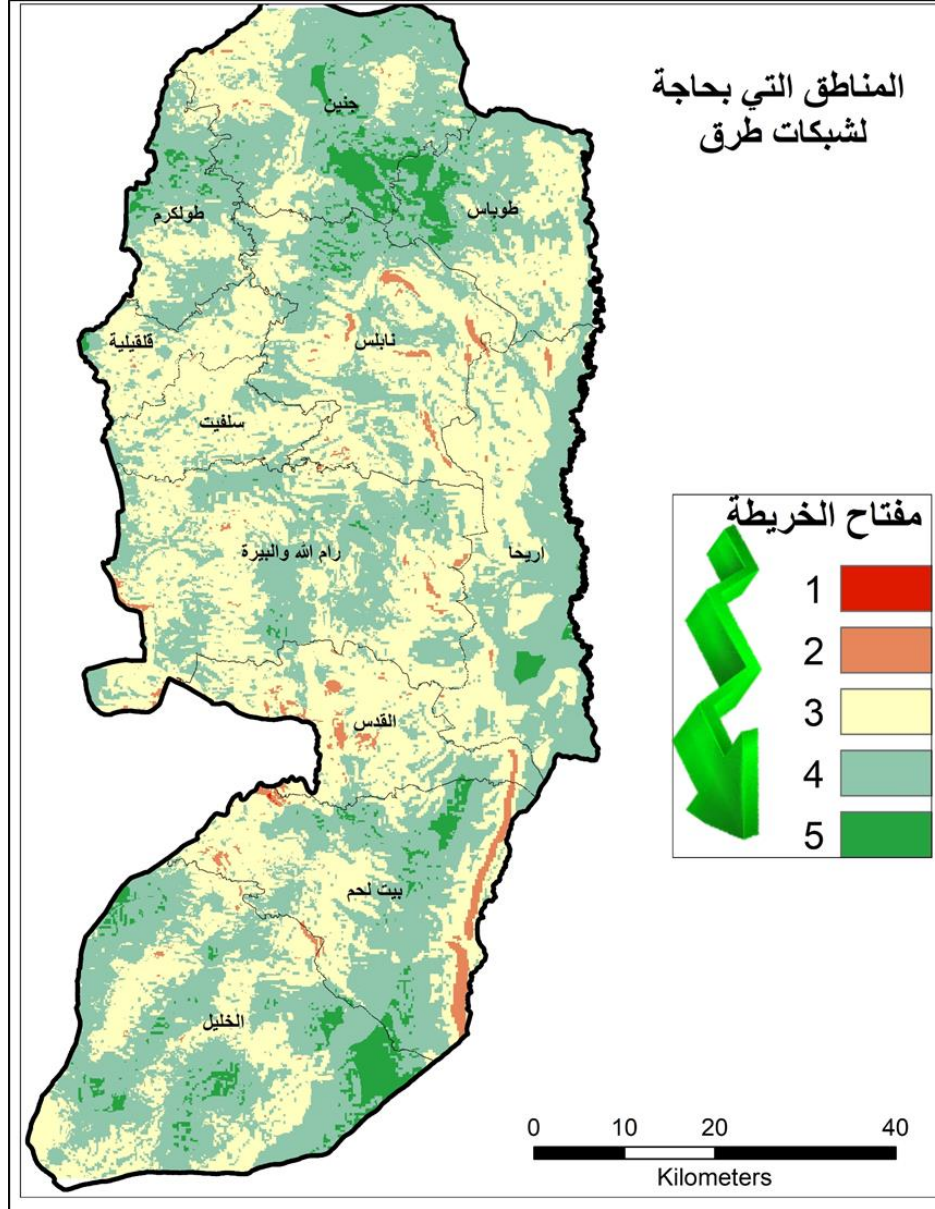


الصورة توضح المودل الذي تم استخدامه

5.1 السيناريو الاول (الوضع القائم)

5.1.2 المناطق التي تحتاج لشبكة طرق

يتم توضيح المناطق التي تحتاج الى شبكة طرق بناء على الأولوية :



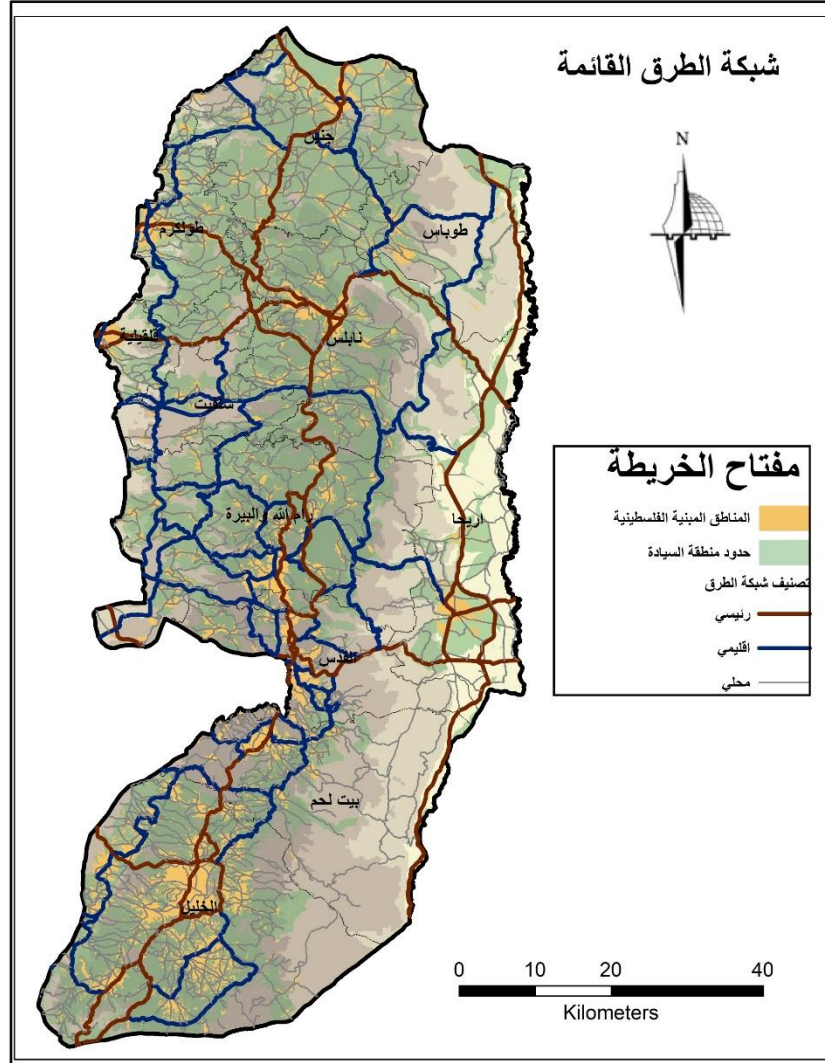
الخريطة (37) التالية تبين المناطق التي بحاجة لتطوير شبكة الطرق

المصدر اعداد الباحث

5.1 السيناريو الاول (الوضع القائم)

5.1.3 شبكة الطرق القائمة

حيث تتوزع شبكة الطرق من رئيسي لاقليمي لمحلي



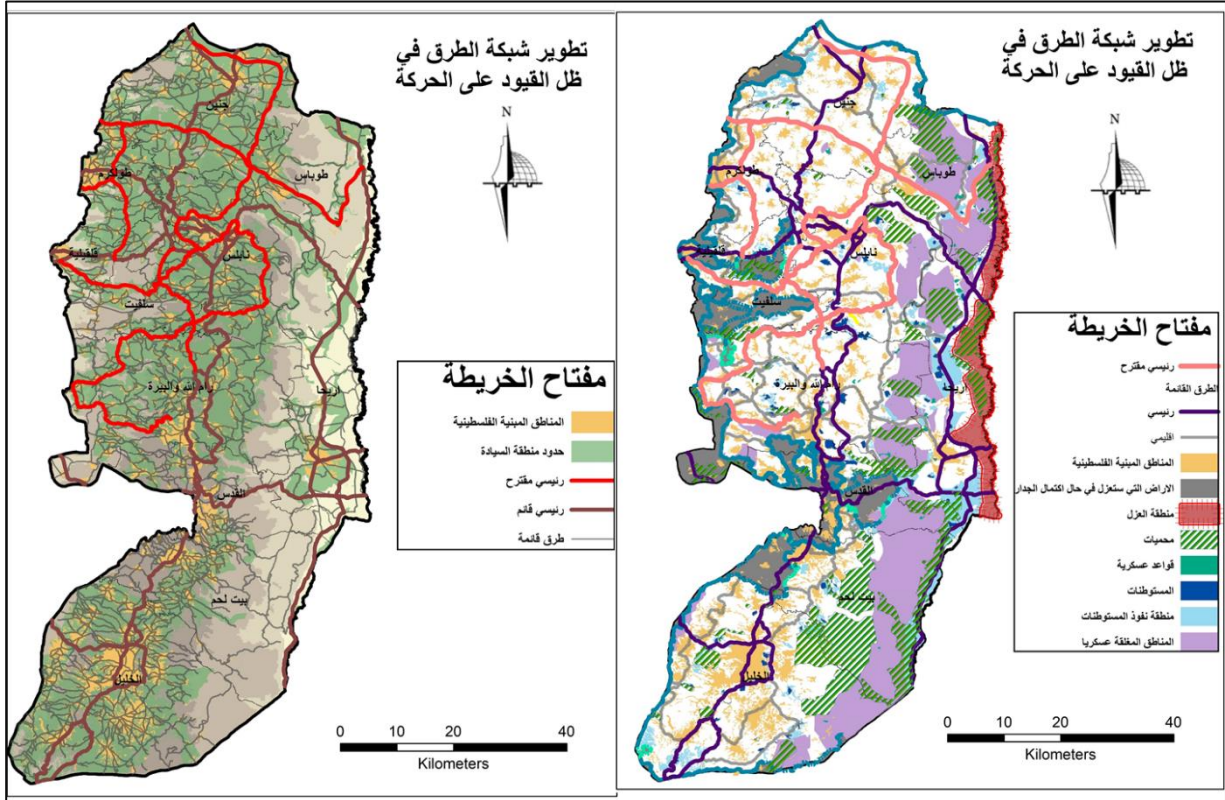
الخريطة (38) تبين شبكة الطرق القائمة في الضفة

المصدر اعداد الباحث

5.1 السيناريو الاول (الوضع القائم)

5.1.4 شبكة الطرق المقترحة

5.1.4.1 شبكة الطرق الرئيسية المقترحة



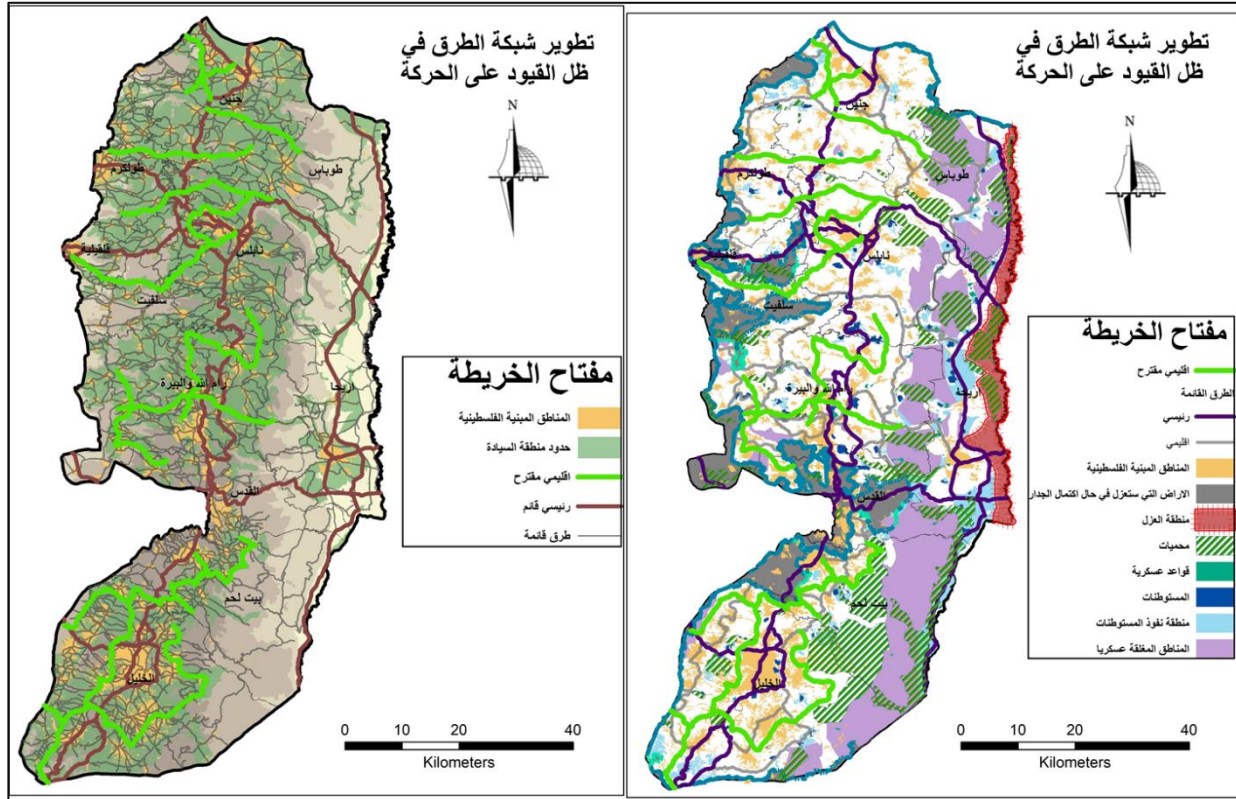
الخريطة (39) تبين شبكة الطرق الرئيسية المقترحة في الضفة

المصدر اعداد الباحث

5.1 السيناريو الاول (الوضع القائم)

5.1.4 شبكة الطرق المقترحة

5.1.4.2 شبكة الطرق الاقليمية المقترحة

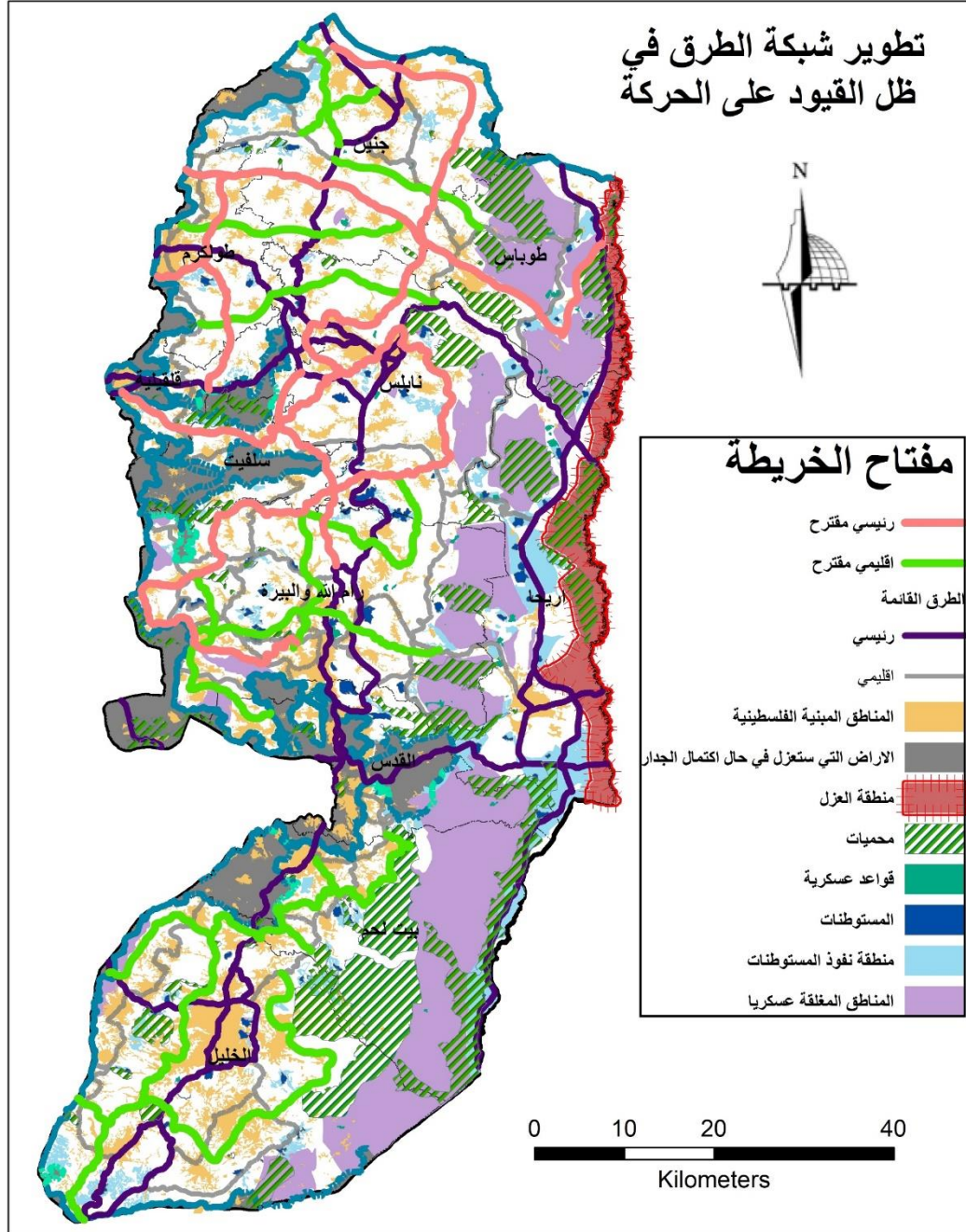


الخريطة (40) تبين شبكة الطرق الاقليمية المقترحة في الضفة

المصدر اعداد الباحث

5.1 السيناريو الاول (الوضع القائم)

5.1.4 شبكة الطرق المقترحة



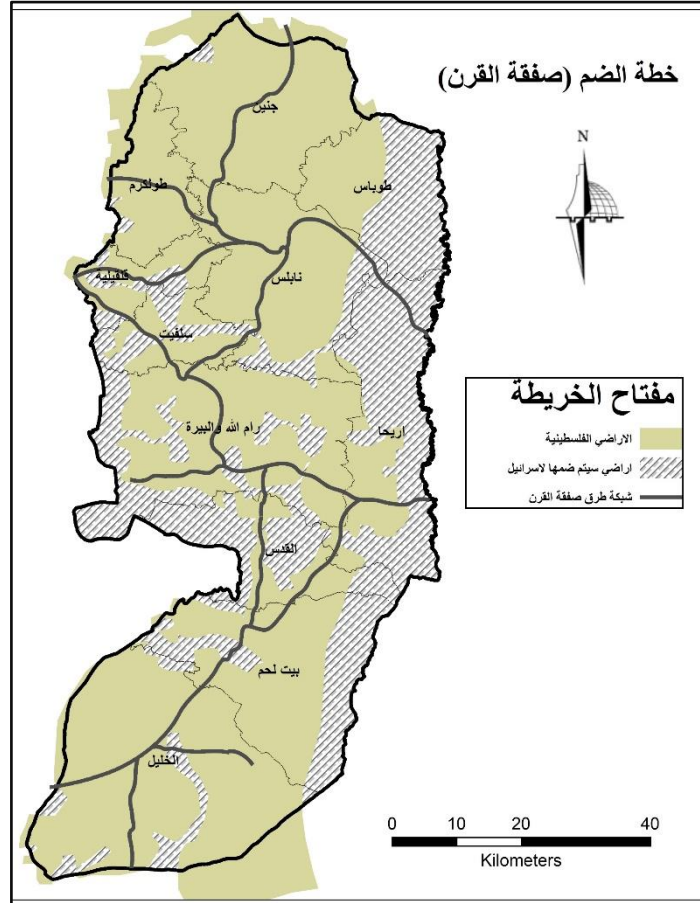
الخريطة (41) تبين شبكة الطرق المقترحة في الضفة الغربية

المصدر اعداد الباحث

5.2 السيناريو الثاني (خطة الضم)

يتناول ثاني سيناريو خطة الضم (صفقة القرن) وهي خطة التزامب بالرغم من الرفض التام لها التي اعلن فيها على ضم اراضي كبيرة من الضفة الغربية وابرزها العاصمة لفلسطين القدس الشريف و الاغوار، كما تسعى هذه الصفقة الى عزل التجمعات الفلسطينية وعدم التواصل التام .

يتبين فيما يلي صفقة القرن :

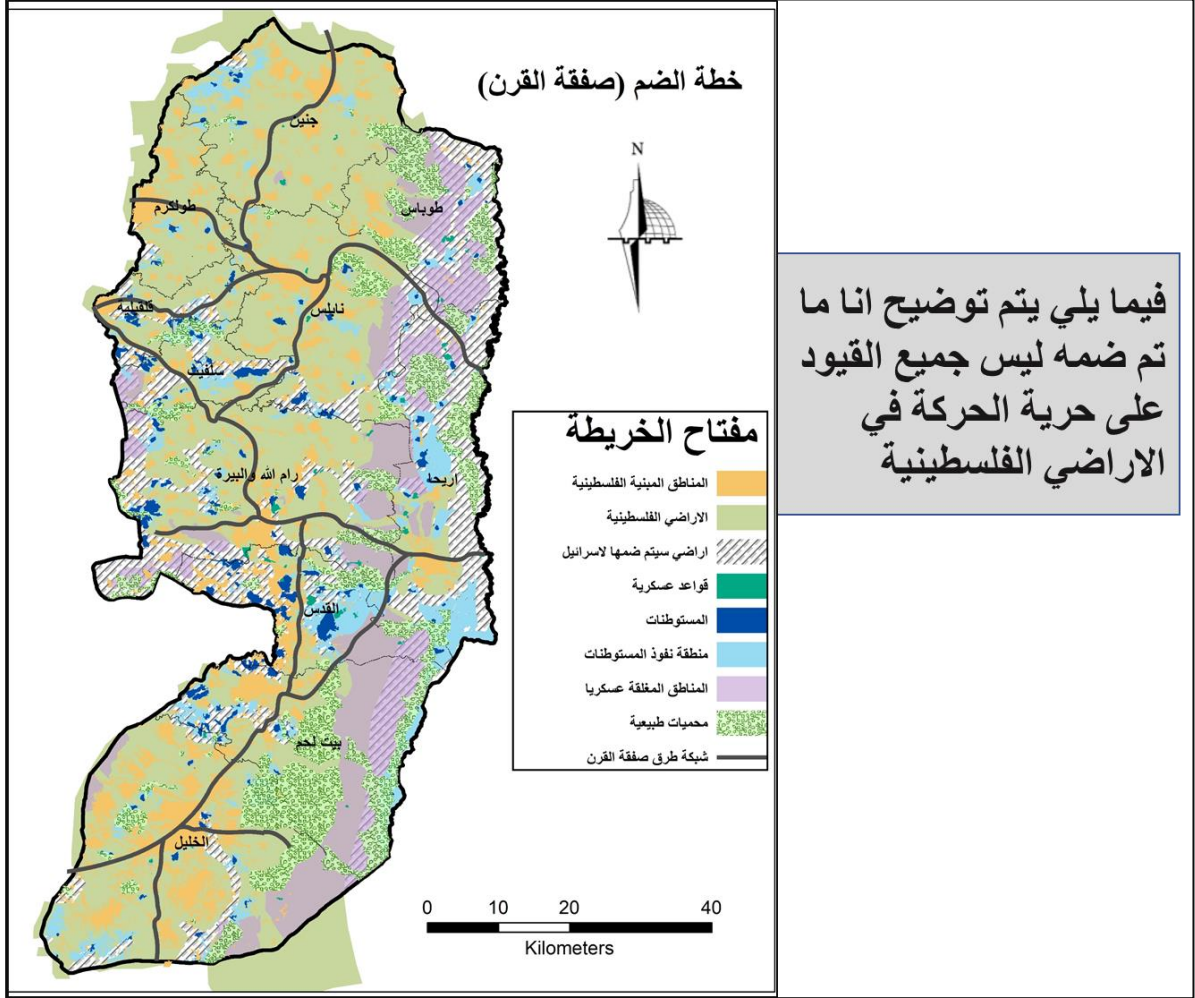


الخريطة (42) توضح صفقة القرن

المصدر اعداد الباحث

5.2 السيناريو الثاني (خطة الضم)

عندما تم تقسيم اراضي الضفة الى ما سيتم ضمه للاحتلال و سيبقى تحت السيطرة الفلسطينية لم يتم ضم جميع المعينات الحركية والقيود المكاني. كمما توضح الخريطة التالية ذلك:

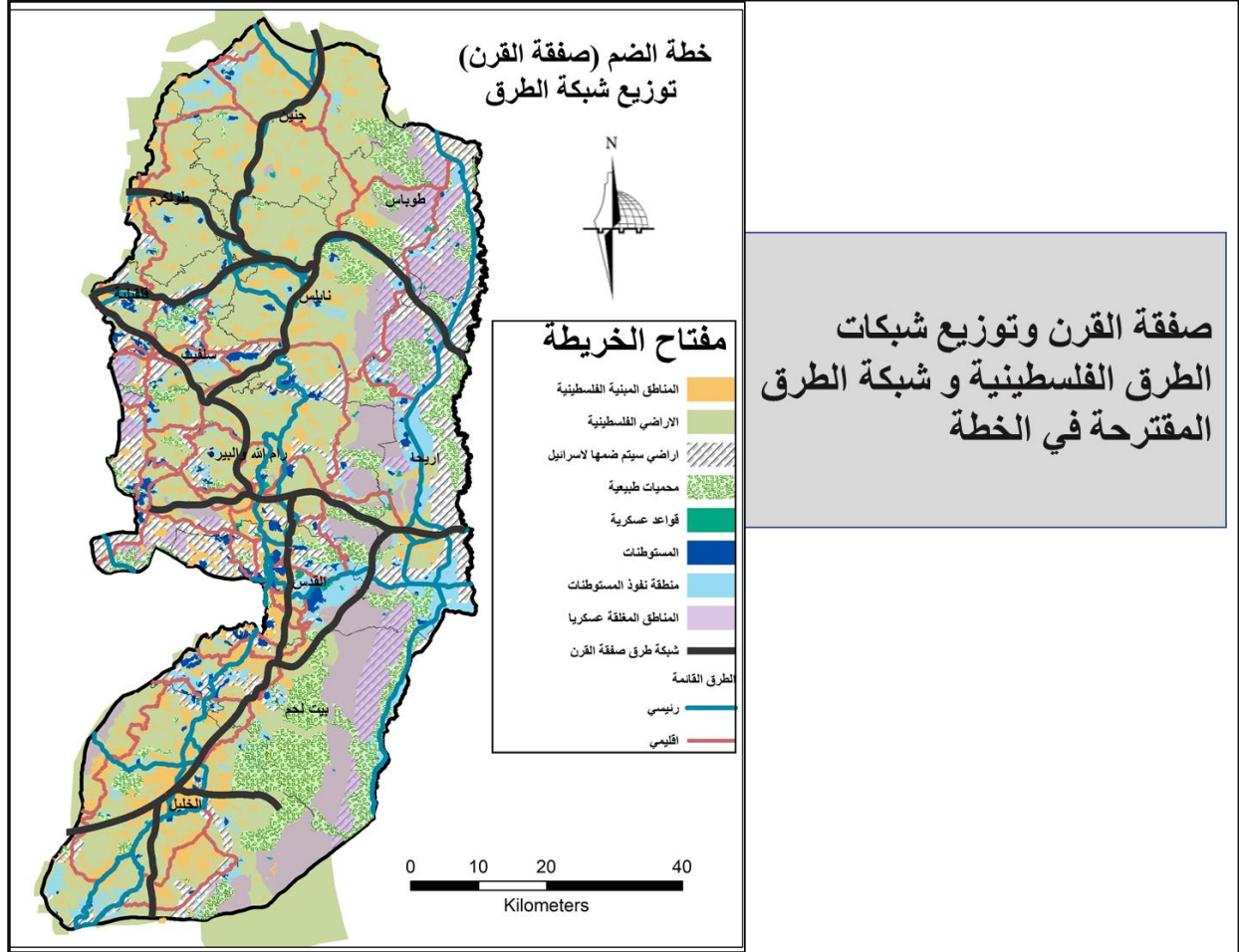


الخريطة (43) توضح التحديات السياسية مع خطة الضم

المصدر اعداد الباحث

5.2 السيناريو الثاني (خطة الضم)

5.2.1 شبكة الطرق القائم



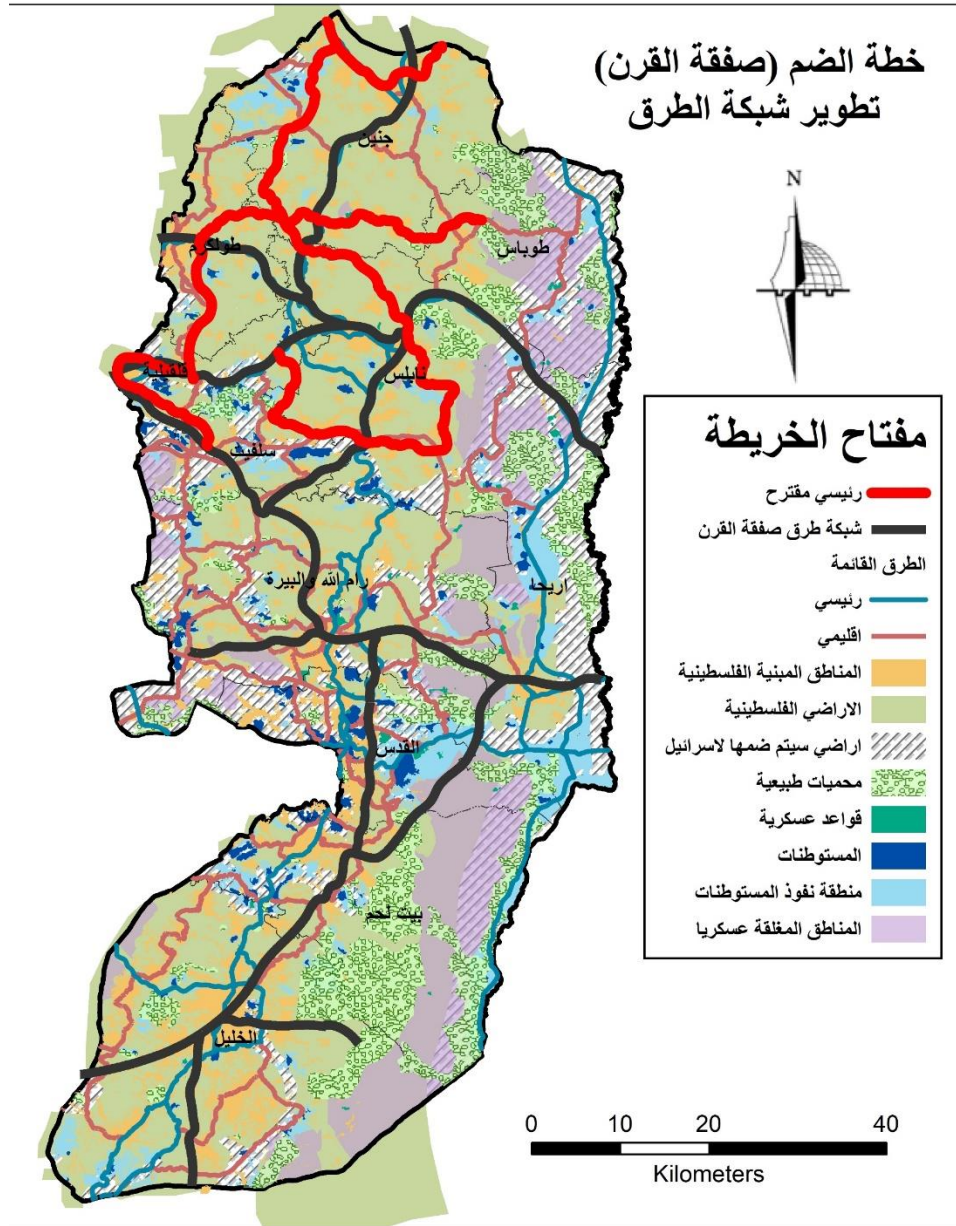
الخريطة (44) توضح شبكات الطرق و صفقة القرن

المصدر اعداد الباحث

5.2 السيناريو الثاني (خطة الضم)

5.2.2 شبكة الطرق المقترحة

5.2.2.1 شبكة الطرق الرئيسية المقترحة

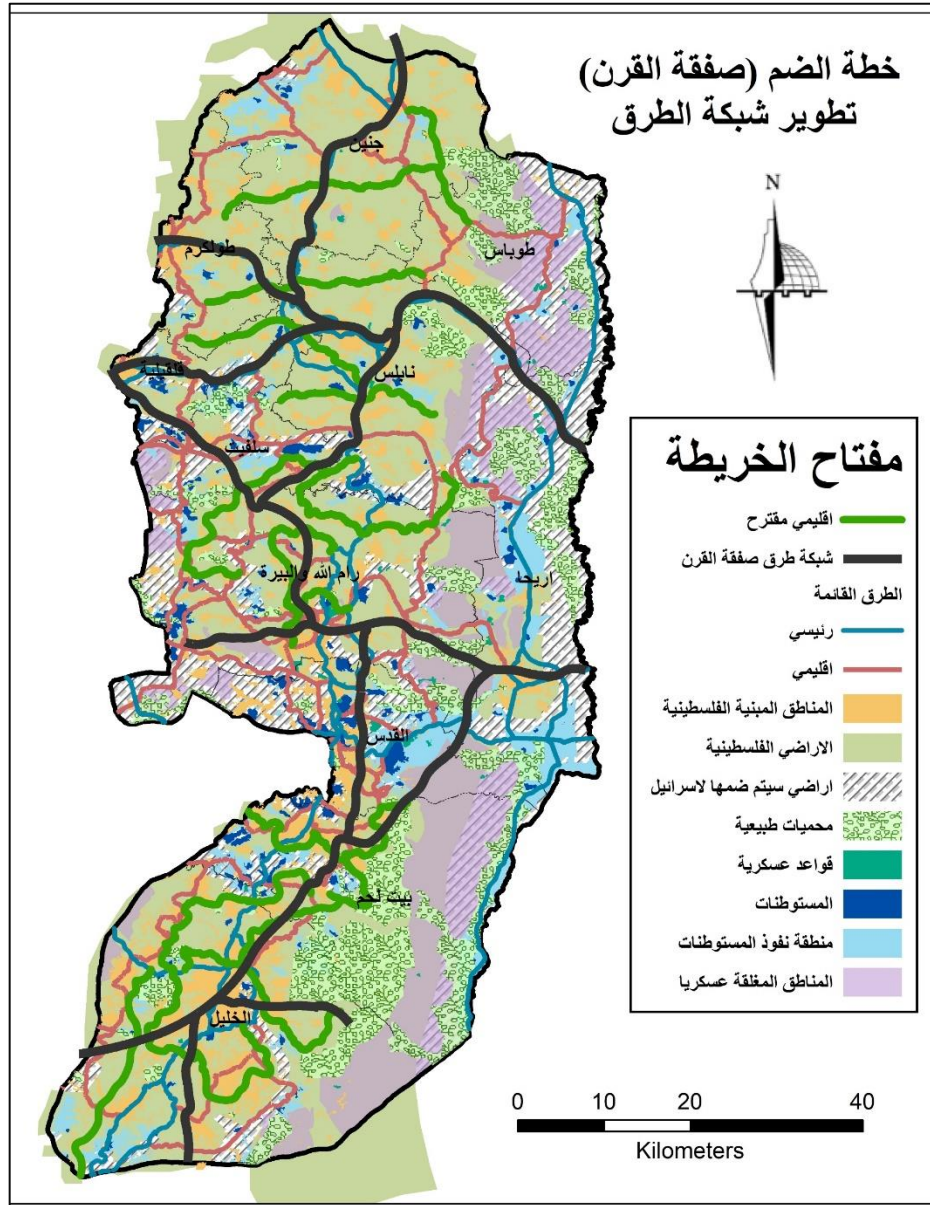


الخريطة (45) توضح شبكة الطرق الرئيسية المقترحة (صفقة القرن)
المصدر اعداد الباحث

5.2 السيناريو الثاني (خطة الضم)

5.2.2 شبكة الطرق المقترحة

5.2.2.2 شبكة الطرق الاقليمية المقترحة

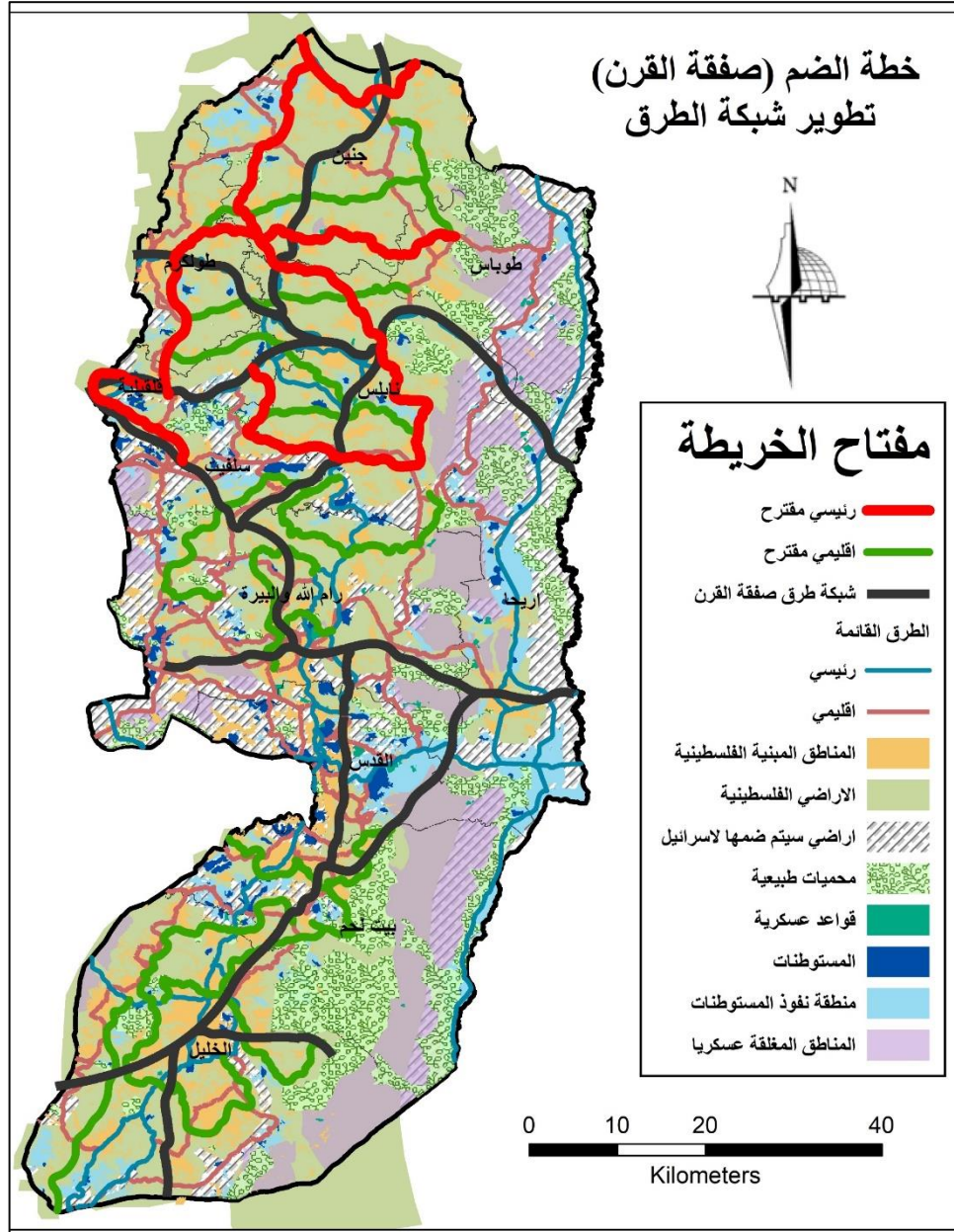


الخريطة (46) توضح شبكة الطرق الاقليمية المقترحة (صفقة القرن)

المصدر اعداد الباحث

5.2 السيناريو الثاني (خطة الضم)

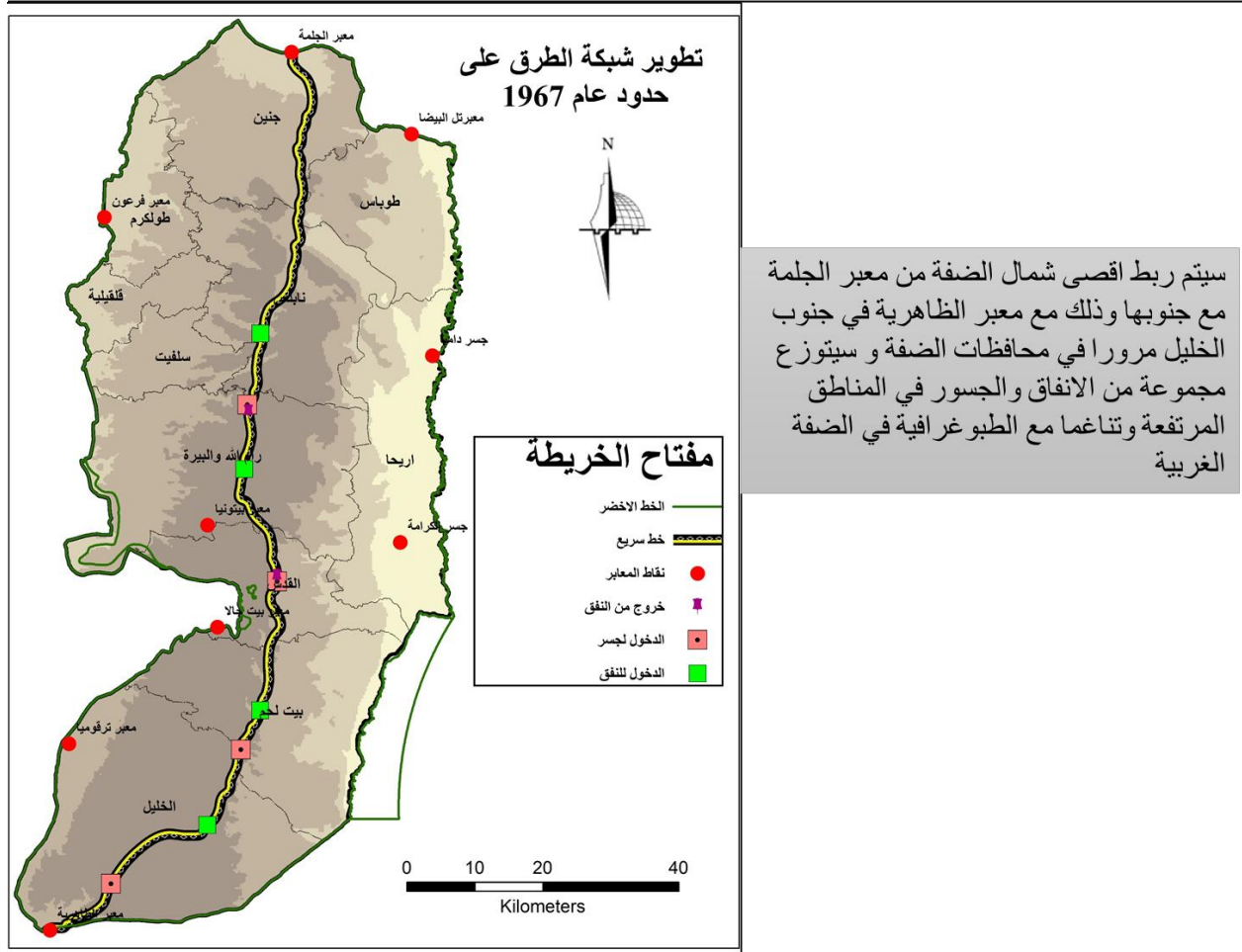
5.2.2 شبكة الطرق المقترحة



الخريطة (47) توضح شبكة الطرق المقترحة (صفقة القرن)
المصدر اعداد الباحث

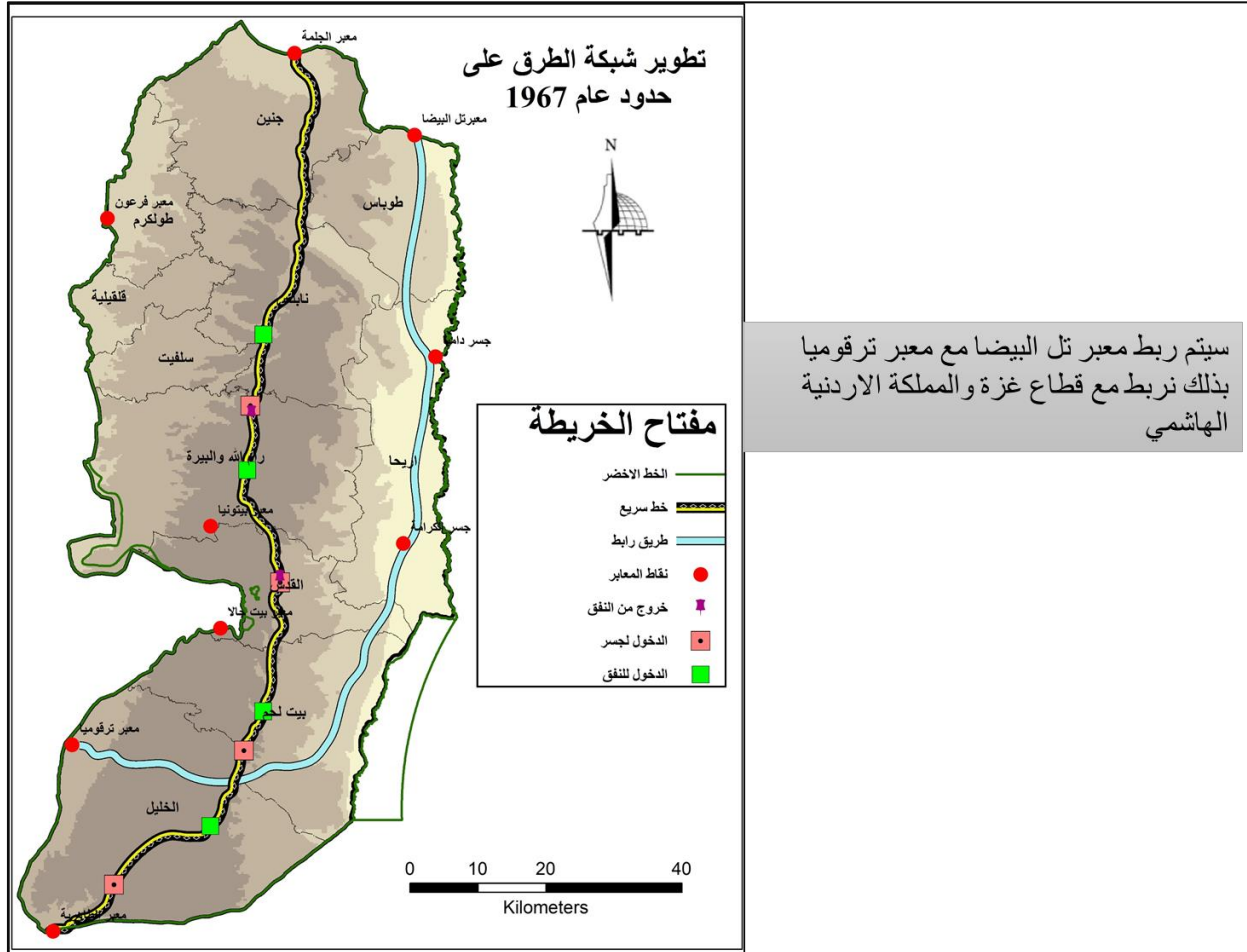
5.3 السيناريو الثالث

يتناول ثالث سيناريو الضفة الغربية على حدود 1967 اي هناك سيادة تامة على الارض دون اي معيق ودون وجود احتلال اسرائيلي في الضفة الغربية على حدود الخط الاخضر .



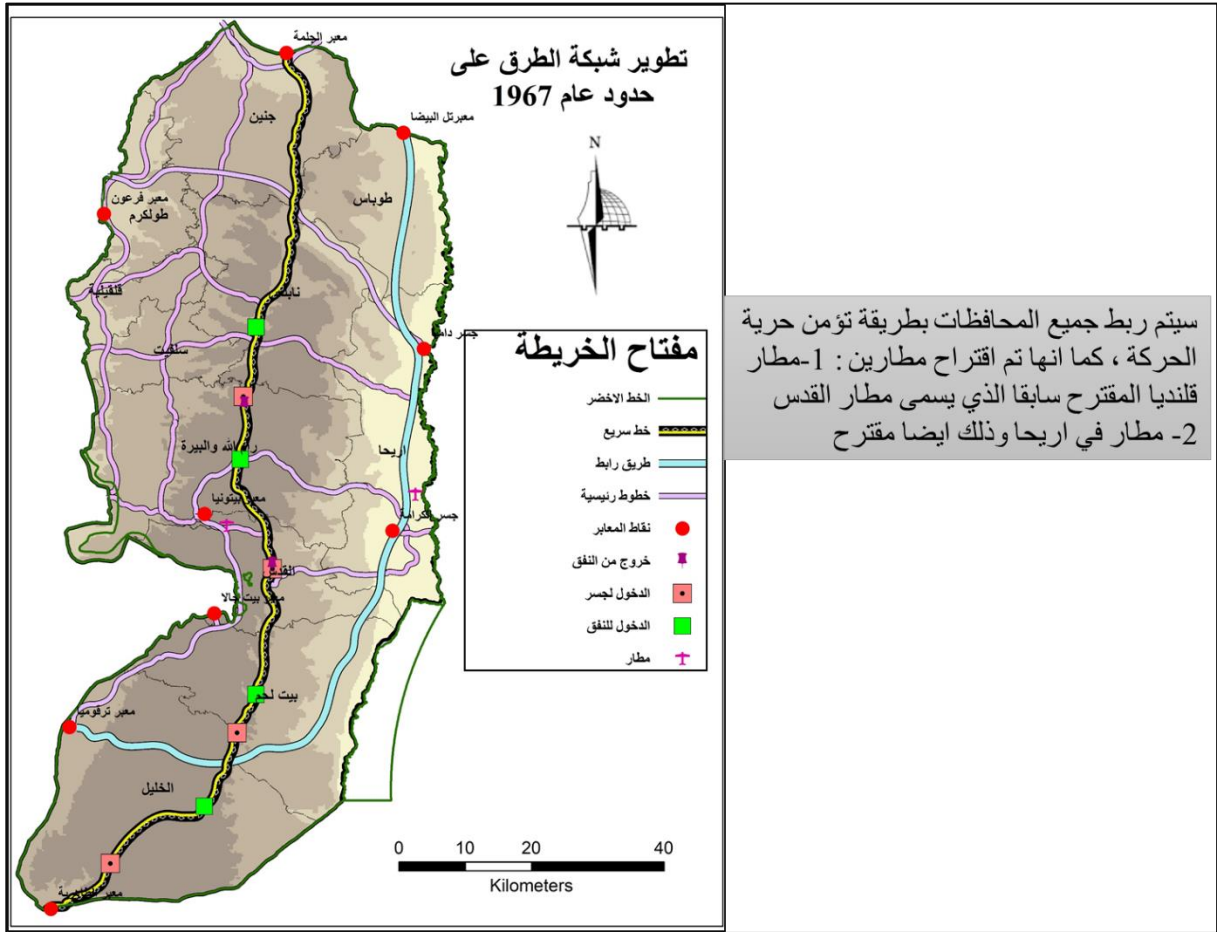
الخريطة (48) توضح طريق سريع يصل الجلعة في الظاهرية
المصدر اعداد الباحث

5.3 السيناريو الثالث



الخريطة (48) توضح طريق يربط معبر تل البيضا مع معبر ترقوميا
المصدر اعداد الباحث

5.3 السيناريو الثالث



الخريطة (49) توضح شبكة الطرق في حال السيادة
المصدر اعداد الباحث

5.3 السيناريو الثالث

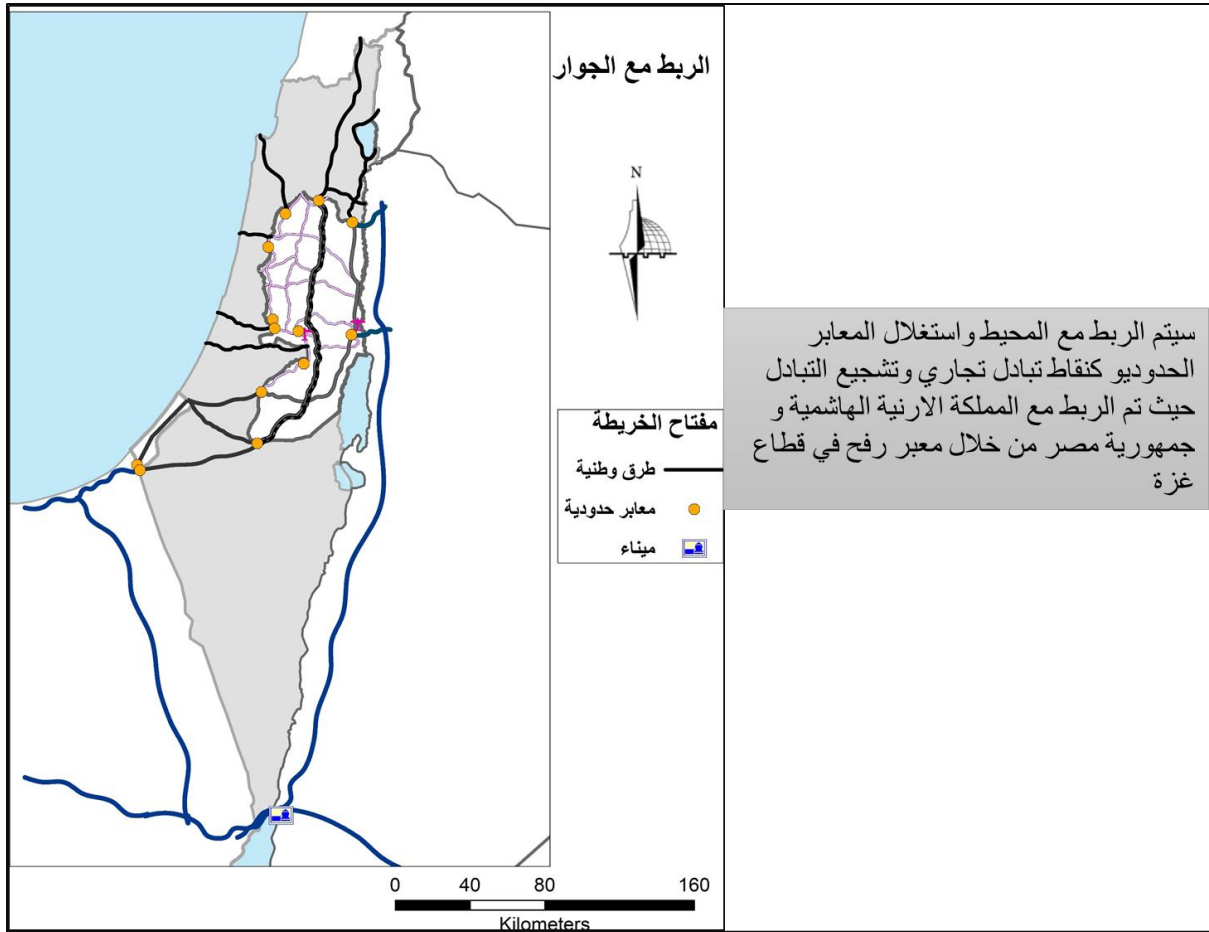
الطرق الوطنية حيث سيتم الربط من الظاهرية الى معبر بيت حانون ومن ترقوميا الى معبر بيت حانون دخولا بغزة ثم معبر رفح، وربط من الظاهرية الى معبر كرم ابو سالم ثم الر رفح



الخريطة (50) توضح شبكة الطرق الوطنية

المصدر اعداد الباحث

5.3 السيناريو الثالث



الخريطة (51) توضح شبكة الطرق الوطنية ونقاط التبادل التجاري مع الجوار

المصدر اعداد الباحث

المراجع:

- موقع بتسيلم.
- المخطط الشمولي للنقل والمواصلات، 2016.
- خماسي، راسم: شبكات الطرق في خدمة السيطرة الاسرائيلية على الأرض.
- تخطيط المواصلات الحضرية، الازهر، 2009.
- المندوبة السامية للتخطيط، المغرب.
- شعث، علي عبدالحميد: الاحتياجات الطارئة لدعم وتطوير نظام النقل والمواصلات الفلسطيني، 2009.
- The Smart Mobility Embassy
- موقع اوتشا.
- عياش، عدنان حسين: 2007، جامعة القدس المفتوحة، فكرة الستيطان الصهيوني وحقوق
- النسان الفلسطيني
- الجرباوي، عبد الهادي: 1991، مجلة الدراسات الفلسطينية، مخططات التنظيم السرائيلية
- الداة الكامنة لدمج الراضي الفلسطينية المحتلة في اسرائيل.
- الجهاز المركزي لإحصاء الفلسطيني