مجلة جامعة النجاح للأبحاث، (العلوم الطبيعية)، المجلد ١٨ (٢)، ٢٠٠٤

تأثير جدار الفصل العنصري على استدامة أنظمة النقل والمواصلات وخدماتها في فلسطين

The Impacts of the Segregation Wall on the Sustainability of Transportation Systems and Services in the Palestinian Territories

سمير أبو عيشه

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

بريد إلكتروني: sameeraa@najah.edu

تاريخ التسليم: (٢٤/٤/٢٠٠٤)، *تاريخ القبول*: (٣١/١٠/٢٠٠٤)

ملخص

لقد باشرت سلطات الإحتلال الإسرائيلي في نيسان ٢٠٠٢ إنشاء جدار الفصل العنصري على أراضٍ قامت بمصادرتها من أصحابها الفلسطينيين، حيث قررت إنشاء الجدار عليها لأسباب أمنية مدعاة، ضاربة بعرض الحائط القوانين الدولية التي لا تجيز ذلك للمحتل. وسيعزل الجدار، عند اكتمال بنائه، أجزاء تقع بين الجدار وخط الهدنة لعام ١٩٤٩، تُشكل حوالي ٤٦% من مجمل مساحة الضفة الغربية. وتبين نتائج الدراسة الميدانية حول تأثير الجدار السلبي في مجال النقل والمواصلات أن الجدار سيؤدي إلى تدهور خطير في نوعية الحياة للمجتمعات الفلسطينية، حيث يقيد أو يمنع الحركة وحرية الانتقال لحوالي ٦٤٧ ألف فلسطيني، أي ثلث الفلسطينيين المُقيمين في الضفة الغربية، بما في ذلك إمكانية وصولهم الى أراضيهم الزراعية. وفضلاً عن هذا، فإن هناك تأثيرا غير مباشر سيطال بالتأكيد باقي الفلسطينيين حيث إن التأثير سيكون على جانبي الجدار الفاصل. كما يقطع الجدار خطوط المواصلات العامة تماما لعدد من الأماكن الواقعة خلف الجدار، مما سيؤثر بشكل مباشر على إمكانات الوصول الدائمة لذوي الدخل المحدود وخاصة في المناطق الريفية. ويقلص الجدار، بشكل ملموس، عدد الطرق التي تربط العديد من التجمعات السكانية الفلسطينية بغيرها، كما يعمل، عند اكتمال إنشائه، على التهام ما يقارب نصف مجموع أطوال الطرق في الضفة الغربية. وتؤدي هذه الإجراءات الى مضاعفة أطوال الرحلات وأوقاتها في المناطق المتأثرة بالجدار بما لا يقل عن الضعفين، مما يرفع كلفة المواصلات بشكل ملموس. لذا فإن جدار الفصل سيؤثر على استدامة أنظمة النقل والمواصلات وخدماتها، وسيحول دون أن تؤدي هذه الخدمات والأنظمة الدور المفترض في الوصول إلى تنمية مستدامة في الأراضي الفلسطينية. وتعرض

الورقة توصيات خاصة بالعمل لثني سلطات الاحتلال الإسرائيلي عن المضي قدماً في تنفيذ الجدار، كما تعرض اقتراحات لمساندة صمود الفلسطينيين القاطنين في المناطق المتأثرة، ومساعدتهم في البقاء رغم قيود الجدار، وذلك من خلال وسائل تسهم في الحد من الآثار السلبية للجدار، وخاصة فيما يتعلق بآثاره على استدامة أنظمة النقل والمواصلات.

Abstract

The Israeli occupation authorities started in April 2002 the construction of the Segregation Wall on confiscated Palestinian land for claimed security reasons, ignoring the international law which does not allow the occupier to do that. The Wall, when completed, will isolate parts located between the Wall and the 1949 Armenistic Line, forming 46% of the total area of the West Bank. The results of the field study indicate that there will be severe impacts of the Wall in the field of transportation. The Wall will lead to severe deterioration in the Palestinians quality of life, as it will restrict the movement and free transportation for 647 thousand Palestinians forming one third the Palestinians living in the West Bank, including restricting their ability to reach their agricultural land. The Wall cuts off public transportation lines for a number of communities which the Wall isolates. The number of links connecting a community with others is reduced for many of the impacted communities, while about half the total length of the roadway network in the West Bank will lie behind the Wall. The Israeli measures cause the length of, and travel time on, the roads connecting these impacted communities to at least double on the average, and therefore, result in a similar increase in travel cost. Therefore, the Wall will affect the sustainability of the transportation systems and will prevent such systems from playing the role they should provide towards sustainable development in the Palestinian territories. The paper presents a number of recommendations to pressure the Israeli authorities to stop building the Wall, and to assist the Palestinians living in the impacted areas in their struggle against the challenges they are facing, through means that lessen the negative impacts of the Wall, especially those which affect the sustainability of the transportation systems.

١. مقدمة

رغم الاتفاقيات الموقعة مع السلطة الوطنية الفلسطينية منذ عام ١٩٩٣، فقد استمرت سلطات الاحتلال الإسرائيلي في فرض قيود ومعيقات تحول دون تمكن الفلسطينيين من نيل استقلالهم، وتحقيق إقامة دولة فلسطينية على الأراضي الفلسطينية في الضفة الغربية وقطاع غزة التي احتلت منذ عام ١٩٦٧. وضمن هذا السياق، فقد باشرت سلطات الاحتلال الإسرائيلي، إثر توقيع هذه الاتفاقيات، بتثبيت حقائق على الأرض، تتمثل في مضاعفة وتيرة

الاستيطان، وشق الطرق الالتفافية التي تخدم المستعمرين، وتحاصر الفلسطينيين، وتحد من حركتهم في الوقت ذاته.

وإثر اندلاع الانتفاضة في أيلول ٢٠٠٠، كثفت سلطات الاحتلال الإسرائيلي سياساتها الخاصة بالتضييق على الفلسطينيين، ووضع القيود على الحركة وحصار المدن والقرى والمخيمات الفلسطينية وإعادة احتلالها ، وذلك تحت ذرائع وحجج واهية من الرغبة في تحقيق الأمن للمستعمرين، الذين اغتصبوا أراضي الفلسطينيين في أرجاء الضفة الغربية وقطاع غزة. وترسيخاً لهذا النهج في إعادة تكريس واقع الاحتلال، فقد اتخذت الحكومة الإسرائيلية في نيسان ٢٠٠٢ قرارا لبناء جدار للفصل العنصري. ليلتف حول الضفة الغربية، ويعزل أجزاء كبيرة منها خلف الجدار، وذلك بناءً على توصيات لجنة وزارية شكلت لهذا الغرض. ويهدف الجدار، حسب ادعاء الحكومة الإسرائيلية، الى منع الفلسطينيين من الوصول الى الأماكن التي يقطنها المستعمرون، وضمان عدم دخول الأراضي المحتلة منذ عام ١٩٤٨، مما يقلل من فرص القيام بعمليات فدائية. إلا أن للجدار آثارا أخرى لا تقل خطورة عما ذكر من تكريس لواقع الاحتلال، يتمثل في الحد من إمكانات الحركة واستدامة أنظمة النقل والمواصلات وخدماتها، وإعاقة الوصول الى المرافق التعليمية والصحية، والحصار الاقتصادي، والضغط الاجتماعي، مما قد يدفع بعض الفلسطينيين، حسب تصور واضعي السياسة الإسرائيلية، إلى ترك أراضيهم، والهجرة خارج الوطن.

وتعرض الورقة، ابتداءً، الهدف من الدراسة، ثم تعرض نبذة حول الجدار، ويلي ذلك بيان أهمية تطوير أنظمة النقل والمواصلات، ومساهمة هذه الأنظمة في تحقيق التنمية المستدامة. ثم تعرض الورقة المنهجية التي اتبعت في الدارسة، ثم تبين نتائج تحليل آثار بناء الجدار على استدامة أنظمة النقل والمواصلات وخدماتها في الأراضي الفلسطينية. وأخيراً، تعرض الاستنتاجات والتوصيات.

٢. الهدف من الدراسة

تهدف الورقة إلى عرض التأثير السلبي لجدار الفصل العنصري وتقييمه على اســتدامة أنظمة النقل والمواصلات وخدماتها في الأراضي الفلسطينية. وعلى وجه الخــصوص، فــإن أغراض البحث تشمل ما يلي:

١. معرفة مدى تأثير جدار الفصل العنصري على إمكانية الحركــة والانتقــال وحريتهمــا للفلسطينيين، ومنتجاتهم وبضائعهم.
٢. حصر تأثير الجدار على بنية شبكة الطرق في الأراضي الفلسطينية.
٣. معرفة مدى تأثير الجدار على تقديم خدمات المواصلات العامة للفلــسطينيين القــاطنين خلف الجدار.
٤. معرفة مدى تأثير الجدار على طول الرحلة وزمنها وكلفتها على الفلسطينيين القاطنين في المناطق المتأثرة بالجدار.
٥. الخروج بتوصيات لتقليل الآثار السلبية لإنشاء الجدار على استدامة خدمات النقل والمواصلات ومرافقها في المناطق المتأثرة بالجدار.

ونظرا لعدم وجود دراسات خاصة بآثار إنشاء الجدار في مجال النقل والمواصلات، فإن الدراسة تهدف أيضا إلى توفير نقطة ارتكاز يمكن للباحثين البناء عليها نحو دراســات أكثــر تفصيلا فيما يتعلق بآثار إنشاء الجدار في هذا المجال، لتتكامل مع الدراسات الخاصة بحــصر آثار إنشائه في مجالات البنية التحتية الأخرى، كالمياه، والبيئة، والطاقــة، والاتــصالات، أو على القطاعات الأخرى، كقطاعات الزراعة، والتجارة، والاقتصاد، أو تلك التي تأخذ بعــين الاعتبار النواحي السياسية، والقانونية والاجتماعية المتعلقة بإنشاء الجدار.

٣. نبذة حول الجدار

قبل تحليل آثار الجدار السلبية على إستدامة أنظمة النقل والمواصــلات وخــدماتها فــي المناطق التي ستتأثر بإنشاء الجدار في فلسطين، وعلى وجه الخصوص في الضفة الغربيــة، فإنه لا بد من بيان بعض الحقائق والتفاصيل حول الجدار وإنشائه.

فقد تقرر بناء الجدار، في مرحلته الأولى، في منطقة شمالي الضفة الغربية، وفي منطقة القدس. وكان القرار يُشير صراحةً إلى المباشرة الفورية في تنفيذ إقامة هذا الجدار. وقد تم العمل بشكل منهجي ومؤسسي لترسيخ مبدأ عزل مناطق من الأراضي الفلسطينية وحصارها واقتطاعها، إذ تم، مع اتخاذ قرار بناء جدار الفصل العنصري، تشكيل لجنة من قبل سلطات الاحتلال الإسرائيلي لإدارة المناطق المعزولة الواقعة بين الجدار وخط الهدنة لعام ١٩٤٩. وقد تمت المباشرة بمصادرة الأراضي، وقلع الأشجار، وتسوية الأرض في مناطق من شمالي الضفة الغربية بعد أيام من اتخاذ قرار بناء الجدار، حتى قبل نشر أية خرائط تحدد مسار الجدار، أو إشعار أصحاب الأراضي المصادرة. وقد تمت مباشرة العمل، إثر ذلك، في إنشاء الجدار بالقرب من سالم شمالي غربي جنين في حزيران ٢٠٠٢.

سوف يبلغ الطول الاجمالي للجدار بين ٧٥٢ و٧٨٦ كم، حيث إن المسار النهائي لبعض الأجزاء تقديرية ولم تحدد بعد. ويوجد هناك تصور لجيش الاحتلال الإسرائيلي حول المسار، وتصور آخر للمستعمرين الذين يريدون أن يمتد الجدار لمسافات أطول لتقع وراءه الغالبية الساحقة من المستعمرات التي أُنشئت على أراضي الفلسطينيين المغتصبة في الضفة الغربية. ولا بد من الإشارة هنا إلى أن هذا الطول يزيد على ضعفي طول الخط الأخضر، أي خط الهدنة لعام ١٩٤٩، البالغ طوله ٣٠٧ كم والذي يحيط بالضفة الغربية، ويفصلها عن الأرض المحتلة منذ عام ١٩٤٨، وذلك من أصل الطول الإجمالي لمحيط الضفة الغربية البالغ ٤٤١ كم. ويبين الشكل رقم (١) خريطة للضفة الغربية، ولموقع جدار الفصل العنصري.

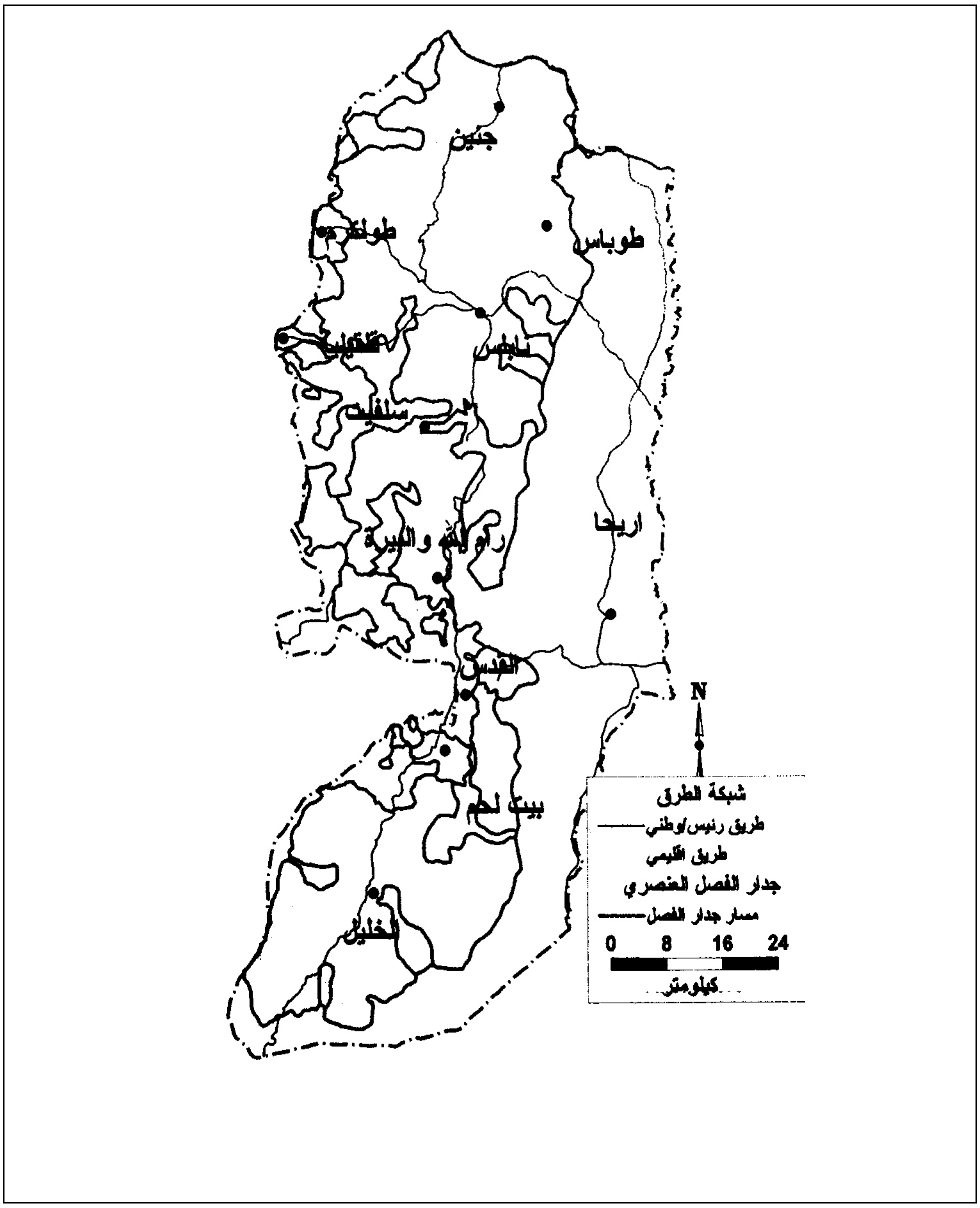
وقد تم تنفيذ أجزاء من الجدار، وتمت الموافقة على إنشاء أجزاء أخرى، كما تم إجراء تعديلات على المسار لضم مناطق إضافية وعزلها، كما أن هناك أجزاء أخرى من الجدار لم يتم البت النهائي في موقعها. وتبلغ الكلفة الإجمالية المتوقعة لإنجاز الجدار ٦ مليار شيكل، أي حوالي ١,٥ مليار دولار أمريكي، حسب تقديرات تشرين ثاني٢٠٠٣. ويقوم بإنجاز أعمال البناء وشق الطرق الموازية ٢٥ متعهداً باستخدام ٢٥٠ معدة ثقيلة. ويتم البناء وشق الطرق الموازية في بعض المناطق، وخاصة في منطقة القدس، على مدار الساعة لاستكمال بناء الجدار قبل نهاية عام ٢٠٠٤.

ويتكون عرض مقطع المساحة المحددة للجدار من ٤٠ -١٠٠ متـر. ويـشمل المقطـع العرضي جدارا بارتفاع ٣ -٨ متر، كما يشمل طريقا عسكريا، وخنادق، وأسـلاك شـائكة، وأسيجة مكهربة، ومناطق عازلة. ويُبنى الجدار، في بعض مقاطعه، من الخرسانة المـسلحة مسبقة الصب، كما توجد على طوله نقاط مراقبة إلكترونية، وأبراج عسكرية خرسانية.

٤. أهمية تطوير أنظمة مستدامة للنقل والمواصلات

تنبع أهمية وجود أنظمة النقل والمواصلات، أو تطويرها بشكل عام، من كونهـا تعتبـر الشريان الذي يربط أي مجتمع، حضرياً كان أم ريفياً، بكل مقومات الحياة، مثل أماكن العمل والتعليم والصحة. كما توفر أنظمة النقل والمواصلات الربط الـلازم بـين مواقـع الإنتـاج الزراعي ومصادر المواد الخام، وأماكن الإنتاج والتصنيع، مع الأسواق وأماكن الاسـتهلاك. ويعتبر توفير أنظمة ومرافق وخدمات نقل ومواصلات متطورة مؤشراً على مستوى المعيشة، وعلى نوعية الحياة والرفاهية في المجتمعات. كما يشكل توفير خدمات المواصلات الملائمـة متطلبا أساسا وشرطا ضرورياً لأي تطور اجتماعي - اقتصادي لأي مجتمع، دون أن يعتبـر الشرط الوحيد اللازم للتطور.

ومن أجل أن تكون أنظمة المواصلات فعالة، فإنه لا بد من تحقق الاستدامة الاقتصادية والمالية، والاستدامة البيئية، والاستدامة الاجتماعية [١]. لذا، فإن على أنظمة المواصلات أن تكون لديها المقدرة المستمرة على تحقيق تقدم مطَّرد في مستوى المعيشة المادي للمجتمع، وتحافظ على المصادر المالية المتاحة الى أبعد حد ممكن، أي أن تحقق الاستدامة الاقتصادية والمالية. كما أن على أنظمة المواصلات أن تكون لديها المقدرة على إنتاج أفضل نوعية حياة ممكنة للمجتمع، وأن تحافظ على مصادره الطبيعية، أي أن تحقق الاستدامة البيئية. وأخيراً، فإن فعالية أنظمة المواصلات تتطلب أن تكون الفوائد، التي تحققها هذه الأنظمة، موزعة بعدالة على شرائح المجتمع كافة، وحيثما تواجد السكان، أي أن تحقق الاستدامة الاجتماعية.



شكل (١): خريطة الضفة الغربية تبين موقع جدار الفصل العنصري

وعند استعراض مظاهر تحقيق الاستدامة الاجتماعية لأنظمة المواصلات، فإنه لا بد أولاً من توفير الربط الفيزيائي الملائم لتمكين قاطني التجمعات السكانية كافة من الوصول إلى أماكن العمل وخدمات التعليم والصحة، وتقديم خدمات النقل لشرائح ذوي الدخل المحدود، والاهتمام بتوفير إمكانات الوصول الدائم لسكان المناطق الريفية أو المناطق الفقيرة في المدن، بشكل خاص[٢]. وقد أشير بوضوح الى أن توفير قابلية الوصول (accessibility) له علاقة وثيقة باستدامة أنظمة المواصلات، في حين لا توجد مثل تلك العلاقة الوثيقة بين قابلية الحركة (mobility) واستدامة أنظمة المواصلات[٣].

وقد أشارت منظمة الأمم المتحدة للمستوطنات البشرية، الى أن استدامة تطوير أنظمة المواصلات وخدماتها، تعتمد على الإدارة الراشدة للمصادر المتوافرة للأخذ بعين الاعتبار الآثار البيئية والوصول الى العدالة الإجتماعية[٤]. لذا فإن الوصول إلى أنظمة نقل ومواصلات مستدامة، تتطلب من المسؤولين في قطاع النقل والمواصلات، وضع إستراتيجيات تطوير أنظمة وخدمات المواصلات بشكل يجعلها مدعمة لنواحي الاستدامة الاقتصادية والبيئية والاجتماعية[٥]. كما بينت الدراسات المذكورة العلاقة الوثيقة بين توافر تغطية ملائمة لشبكات الطرق وخدمات النقل والمواصلات من جهة، والتطور الاقتصادي والاجتماعي المستدام من جهة أخرى، وذلك في الدول النامية أو الصناعية على السواء.

٥. المنهجية المتبعة

لقد اتبعت في هذه الدراسة منهجية تستند إلى جمع المعلومات الموثقة من مصادرها كافة، وإجراء المقابلات، والقيام بدراسة مسحية ميدانية من خلال استمارة صممت خصيصاً لغرض الدراسة، وتحليل المعلومات التي تم جمعها، ومن ثم عرض النتائج التي تم التوصل إليها، بما في ذلك عرض حالتين دراسيتين لمنطقتين تضررتا بشكل واضح من إنشاء جدار الفصل العنصري.

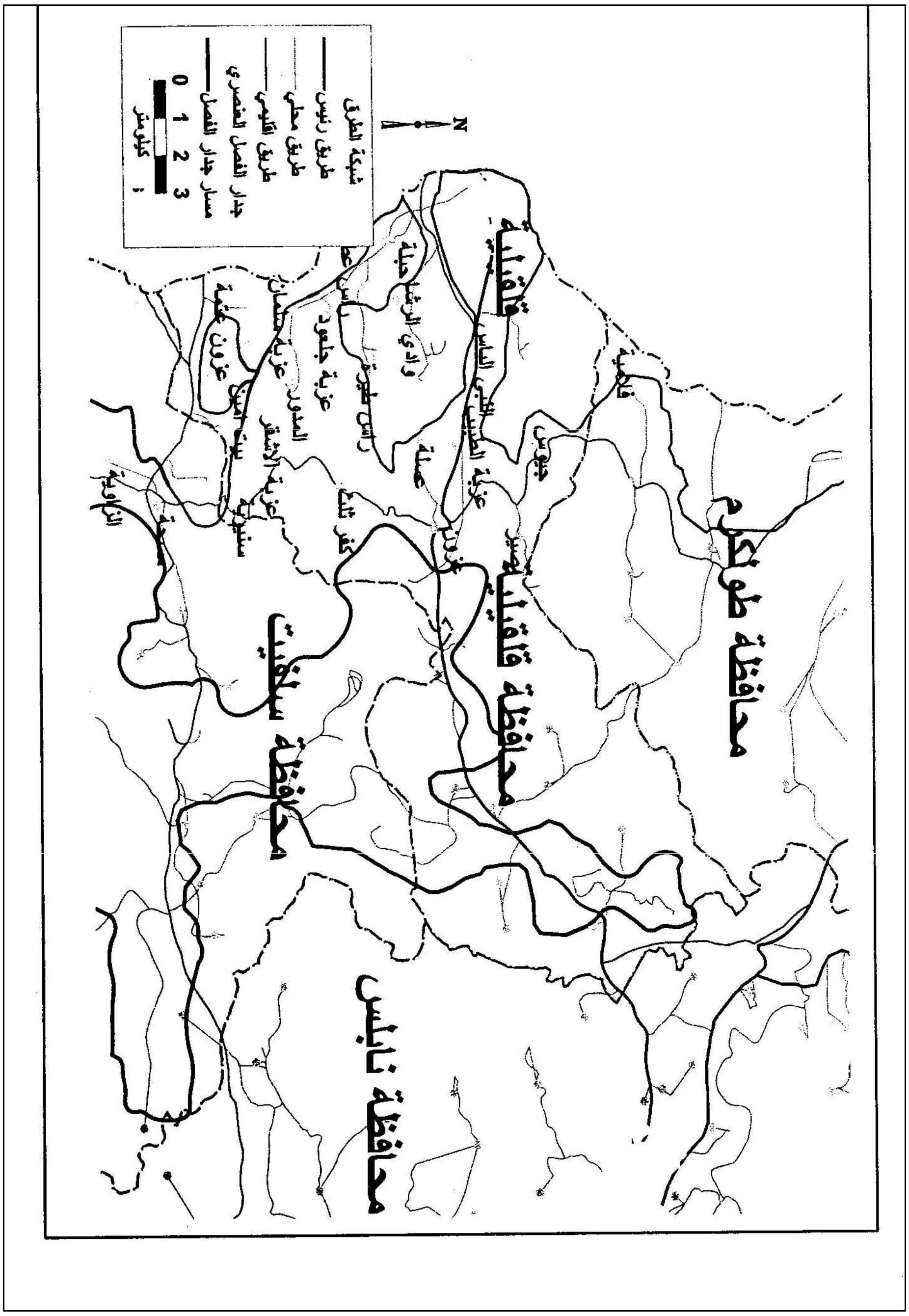
وقد تم جمع المعلومات ذات العلاقة من مصادر متعددة، أولية أو ثانوية، أبرزها نشرات وإصدارات لشبكة المنظمات البيئية الفلسطينية، ودائرة المفاوضات في منظمة التحرير

الفلسطينية، ومعهد الأبحاث التطبيقية، وكذلك الصحف الفلسطينية والإسرائيلية، فضلاً عن المواقع المهتمة بالموضوع على الشبكة المعلوماتية (الإنترنت)، وخاصة شبكة المنظمات البيئية الفلسطينية، وحملة أوقفوا الجدار. وتم أيضاً إجراء مقابلات مع مسؤولين فلسطينيين وخاصة في وزارة التخطيط.

وتم تصميم إستبانة خاصة لحصر تأثير جدار الفصل العنصري في مجال النقل والمواصلات. وشملت الإستبانة أسئلة محددة واستقصاءً لمؤشرات خاصة بالنقل والمواصلات وذلك لرصد الآثار المترتبة على إنشاء الجدار في مجال حركة السكان الفلسطينيين وانتقالهم في المناطق التي يعزلها أو يؤثر عليها الجدار. وقد تم توزيع هذه الاستبانات على رؤساء البلديات والمجالس واللجان المحلية في التجمعات الفلسطينية المتضررة في محافظة قلقيلية كافة، وقد اختيرت هذه المحافظة لغرض الدراسة، لكونها إحدى أبرز المحافظات تأثراً بجدار الفصل العنصري. وقد بلغ عدد التجمعات السكانية في المحافظة والمتأثرة بالجدار ١٧ تجمعاً. وكانت نسبة الاستجابة لتعبئة الاستبانة ١٠٠%. وتبين الخريطة في الشكل رقم (٢) موقع الجدار والتجمعات السكانية المتأثرة في محافظة قلقيلية.

وقد شملت المؤشرات، التي تم تحديدها لأغراض تقييم آثار الجدار في الدراسة، سهولة الوصول، ومدى توافر خدمات المواصلات العامة، وطول الرحلة وزمنها، إضافة إلى كلفة الرحلة. وتم استقصاء معدلات هذه المؤشرات لكل من التجمعات السكانية بعد إنشاء الجدار ومقارنتها بالقيم المناظرة قبل إنشاء الجدار. وقد استعمل ضمن المؤشرات، مؤشر معامل الوصول (Accessibility Index)؛ والذي يعبر عن نسبة المسافة الفعلية، أي طول الطريق بين نقطة وأخرى، إلى المسافة المباشرة بينهما، وذلك لقياس تأثير الجدار على إغلاق بعض الطرق، واضطرار سكان التجمعات الفلسطينية إلى سلوك طرق أطول للوصول إلى الأماكن التي يقصدونها.

وقد استخدمت تقنيات أنظمة المعلومات الجغرافية (Geographic Information Systems) لحصر أطوال الطرق المحتجزة خلف الجدار مصنفة حسب نوع الطريق، كما تم استخدام برنامج Excels لإجراء بعض التحليلات الكمية، وعرض نتائجها بيانيا.



شكل (٢): خريطة محافظة قلقيلية وهي تبين موقع جدار الفصل العنصري والتجمعات السكانية المتأثرة

٦. تحليل آثار بناء الجدار على استدامة أنظمة النقل والمواصلات وخدماتها

سيؤدي جدار الفصل ابتداءً إلى عدم تحقيق التواصل بين أجزاء الضفة الغربية وتحويلها إلى منطقة مجتزأة من الناحيتين الشرقية والغربية، كما سيؤدي إلى فصل مناطق في وسط الضفة الغربية ضمن جيوب معزولة. لذا، فإن الجدار سيضع قيوداً على إمكانية التواصل الحر لمئات الآلاف من الفلسطينيين في عشرات المدن والقرى الواقعة خلف الجدار مع باقي السكان في المدن والقرى الفلسطينية الأخرى، ومع العالم الخارجي. لذا فإن الجدار سيستكمل محاصرة عشرات المدن والبلدات والقرى الفلسطينية وتحويلها الى "جيتوهات" محاطة بمستعمرات، وقواعد عسكرية، وطرق التفافية، وحواجز عسكرية، دون منح قاطنيها إمكانات التنقل والمواصلات إلا من خلال تصاريح، أو أذون مرور خاصة.

إن ما يحصل بالنسبة لجدار الفصل، هو عكس ما هو مطلوب تماما، من حيث الضرورة والحاجة لتطوير أنظمة للنقل والمواصلات بحيث تسهم في تحقيق التنمية المستدامة، كما تم عرضه في البند الرابع. إن الجدار سيقطع خطوط المواصلات، وسيحد من عدد الطرق الرابطة التي كانت تصل المجتمعات الموجودة خلف الجدار مع باقي الضفة الغربية، رغم تواضع خصائص هذه الطرق والرابطة من ناحية استقامة المسارات وعددها، وسرعتها، وسعتها، إلى غير ذلك من الأمور الأخرى. كما أن الجدار سيؤدي إلى تحقيق تراجع مطَّرد في مستوى المعيشة المادي للمجتمع، حيث سيعمل على زيادة كلفة الانتقال للسكان، وزيادة كلفة نقل منتجاتهم واحتياجاتهم. إن الجدار الفاصل سيؤدي بطبيعته، التي تقطع خطوط المواصلات وتعرقلها، إلى تدهور خطير في نوعية الحياة للمجتمع، وسيعمل على حرمانه من مصادره البيئية والطبيعية، كما سيحد من إمكانية المحافظة عليها. وأخيراً، فإن الجدار سيؤثر، بشكل مباشر، على إمكانات الوصول الدائمة لذوي الدخل المحدود، وخاصة في المناطق الريفية، حيث سيؤدي إلى وقف خدمات المواصلات العامة وخاصة بوساطة الحافلات، للعديد من الأماكن الواقعة خلف الجدار بشكل تام، كما سيؤدي الى وضع قيود مشددة عليها.

وسيتم هنا تحليل آثار بناء الجدار على استدامة أنظمة النقل والمواصلات وخدماتها من عدة أبواب، ويتعلق بعضها باقتطاع طرق داخل المنطقة العازلة، أو خلف الجدار، إضافة إلى

تقييد حركة المواصلات والانتقال الناجمة عن جدار الفصل على وجه الإجمال، كمـــا يتعلـــق بعضها أيضاً بعدم إمكانية الوصول إلا في حالات الحصول على أذون (تــصاريح) مـــرور خاصة، وما يترتب على ذلك من تقييد إمكانات الوصول إلـــى الأرض الزراعيـــة، وتقييـــد خدمات المواصلات العامة، وأخيراً، فإن هذا الجدار سيؤدي بالضرورة إلـــى زيـــادة مـــسافة الرحلة وزمنها، فضلاً عن زيادة كلفة الانتقال.

١,٦ تأثير الجدار الفاصل على بنية شبكة الطرق

لمعرفة تأثير الجدار الفاصل، في حال اكتمال إنشائه على بنية شبكة الطرق في الـــضفة الغربية، فقد تم إجراء تحليل لأطوال الطرق التي ستقتطع، وستقع خارج جدار الفصل، وذلك من خلال استخدام تقنيات أنظمة المعلومات الجغرافية. وتشير نتائج التحليل إلى أنـــه ســـتقع، على وجه الإجمال، مسافة ١٣٠٠ كم من الطرق المعبدة خارج جدار الفصل، وستشكل هـــذه النسبة ٤٦% من إجمالي أطوال الطرق في الشبكة. ومن الجدير بالذكر، أن الجدار الفاصـــل، عند اكتمال إنشائه، سيجعل الحيز المتبقي من المناطق المحصورة داخل الجدار للفلـــسطينيين كانتونات غير متصلة جغرافيا في كثير من الأحيان، وذلك ضمن مساحة تعادل ٥٤%، مـــن مساحة الضفة الغربية، مما يشكل ١٢% فقط من مساحة فلسطين الإجمالية.

ويبين الجدول رقم (١) مجموع الأطوال التي ستقتطع ونسبها والتي تقع خلـــف جـــدار الفصل، وذلك لكل صنف من أصناف الطرق. ومن الواضح أن الطرق الرئيـــسة (الوطنيـــة) ستكون المتضرر الأكبر، حيث سيقع ما مجموعه ٣١٨ كم منها، أي نسبة ٥٤% خلف جدار الفصل. وهذا يشير إلى أن التأثير الأكبر سينال الشرايين الرئيسة ضمن بنية شبكة الطرق في الضفة الغربية والتي تخدم، بشكل رئيس، احتياجات الحركة والانتقـــال للفلـــسطينيين علـــى المستوى الوطني. ومع ذلك، فإن التأثير سيطال أيضا الطرق الثانوية (الإقليميـــة) والمحليـــة (القروية) بشكل متساوٍ تقريباً، مما يؤثر على إمكانات الحركة على المستوى الإقليمي، وبـــين المدن والقرى، وبين القرى بعضها ببعض.

جدول (١): أطوال الطرق التي ستقع خلف الجدار مقارنة بإجمالي أطوال الطرق في الضفة الغربية

الرقم	صنف الطريق	أطوال الطرق خلف الجدار (كم)	إجمالي أطوال الطرق (كم)	النسبة المئوية
١.	رئيس/ وطني	٣١٨	٥٨٤	٥٤%
٢.	ثانوي/ إقليمي	٥٢٠	١١٥٥	٤٥%
٣.	محلي/ قروي	٤٦٢	١٠٧٠	٤٣%
	المجموع	**١٣٠٠**	**٢٨٠٩**	**٤٦%**

٢,٦ تقييد حركة المواصلات والإنتقال الناجمة عن جدار الفصل

إن الدخول إلى المناطق المعزولة الواقعة خلف الجدار، أو الخروج منها، سيتم من خلال إقامة نقاط عبور في مناطق محددة، على نمط نقاط التفتيش والبوابات الحديدية والحواجز الحالية المهينة التي أقامتها سلطات الاحتلال، والتي يبلغ عددها أكثر من ٧٧٠ على الطرق في شتى أنحاء الضفة الغربية، مما يحد من حرية التنقل، ويعرقل خطوط المواصلات. وفي كل الحالات، فإن نقاط العبور هذه والواقعة على الجدار تعمل في أوقات محددة فقط، بحيث لا تتجاوز، في مجموعها، الساعة الواحدة في اليوم. وهذا سيؤدي إلى الحد من إمكانات الوصول إلى الحقول والمزارع ومناطق العمل، وايصال المنتجات الزراعية إلى الأسواق، كما سيؤدي إلى الحد من إمكانات الوصول إلى مناطق توافر الخدمات الصحية والتعليمية.

ويبين الجدول (٢) إجمالي عدد الطرق (معبدة وغير معبدة)، التي أصبحت تربط كل من التجمعات السكانية المتأثرة بالجدار في محافظة قلقيلية مع شبكة الطرق، ومع غيرها من التجمعات، مقارنة بإجمالي عدد الطرق التي كانت تربط هذه التجمعات بغيرها قبل إنشاء الجدار. ومن الواضح أنه قد أضحى هناك طريق واحد فقط يربط التجمع بغيره، مقارنة بما كان سابقا من طريقين الى خمس طرق، وذلك لسبعة من هذه التجمعات، إضافة إلى إغلاق كافة الطرق التي تربط أحد أصغر التجمعات في المحافظة مع التجمعات الأُخرى. وقد أشار التقرير الصادر بتاريخ ٢٠٠٣/١١/١٠ عن مكتب تنسيق الشؤون الإنسانية في الأراضي

الفلسطينية المحتلة، التابعة للأمم المتحدة، إلى أن آثار الجدار، عند اكتمال إنـشائه، ستـتكون على النحو التالي:

- هناك تأثير مباشر على حرية الحركة والانتقال لـ ٢٧٤ ألف فلسطيني داخل المنـاطق التي سيعزلها الجدار.
- هناك تأثير على حرية الحركة والانتقال لـ ٤٠٠ ألف فلسطيني خارج المنـاطق التـي سيعزلها الجدار، لكن سيضطرون إلى عبوره للوصول إلى وظـائفهم أو مـزارعهم أو الخدمات التي يحتاجونها.
- سيكون هناك تأثير إجمالي على ٦٧٤ ألف فلسطيني يشكلون حوالي ثلـث الفلـسطينيين المُقيمين في الضفة الغربية.

ومن جهة أخرى، فقد أشار التقرير الصادر في نفس التاريخ عن وكالة الأمـم المتحـدة لغوث وتشغيل اللاجئين الفلسطينيين إلى أن بناء الجدار الفاصل سيؤدي إلى حرمان ١٣٥ ألف لاجئ فلسطيني من أن تصل إليهم تسهيلات الوكالة. ومع انتهاء المرحلة الأولى من إنـشاء الجدار في نهاية تموز ٢٠٠٣، فإن نسبة الفلسطينيين، داخل المنطقة المعزولة بـين الجـدار والخط الأخضر، قد بلغت ٠,٦% من مجموع سكان الضفة الغربية، في حين تم فصل ٦,١% من مجموع سكان الضفة الغربية عن حقولهم ومزارعهم الواقعة وراء الجـدار، أي سـيتأثر بذلك ما مجموعه ٦,٧% من سكان الضفة الغربية. لذا سيحد جدار الفصل من حركة التنقـل وحريته لحوالي ١٤,٠٠٠ فلسطيني يقيمون خلف الجدار، كما سيحد من إمكانية الوصول إلى أراضٍ تقع إلى الشرق من الجدار وفلاحتها لحوالي ١١,٧٠٠ فلسطيني يقيمون في ١٤ بلـدة وقرية خلف الجدار. وفي الوقت ذاته، سيحد الجدار من إمكانية الوصـول إلـى أراضٍ تقـع غرب الجدار وفلاحتها لحوالي ٢٠,٠٠٠ فلسطيني يقيمون إلى الشرق منه في ٢٩ بلدة وقرية، وتقدر مساحة هذه الأراضي بحوالي ١٠,٠٠٠ دونم[٨].

أما نسبة الفلسطينيين، داخل المنطقة المعزولة، حسب المسار الذي يتم تنفيـذه للجـدار، والمتوقع أن يستكمل، حسب توصيات الجيش الإسرائيلي، فإنها ستصل إلى ١٧,٦%، في حين ستصل نسبة من سيتم فصلهم عن حقولهم ومزارعهم الواقعة وراء الجدار إلـى ٢٧,١%، أي

سيتأثر بذلك ما مجموعه ٤٤,٧% من سكان الضفة الغربية. وفي حال استكمال بناء الجدار حسب المسار الذي يطالب به المستعمرون، فإن نسبة الفلسطينيين، داخل المنطقة المعزولة خلف الجدار، ستصل إلى ١٧,٩%، في حين ستصل نسبة من سيتم فصلهم عن حقولهم ومزارعهم الواقعة وراء الجدار إلى ٣٢,٤%، أي سيتأثر بذلك ما مجموعه ٥٠,٣% من سكان الضفة الغربية.

جدول (٢): أعداد الطرق الرابطة للتجمعات السكانية المتأثرة في محافظة قلقيلية قبل إنشاء الجدار وبعده، وأعداد الذين يمنحون تصاريح مرور ونسبهم مقارنة بإجمالي عدد المتقدمين

الرقم	التجمع السكاني	عدد السكان	عدد الطرق الرابطة قبل إنشاء الجدار	عدد الطرق الرابطة بعد إنشاء الجدار	عدد المواطنين المقدمين للتصاريح+	عدد المواطنين الذين حصلوا عليها+	نسبة المواطنين الذين حصلوا على التصاريح
١.	قلقيلية	٤٢٠٠٠	٤	١	١٨٠٠	٤٠٠	%٢٢
٢.	النبي إلياس	١٠٠٠	٣	٣	٥٠	١٠	%٢٠
٣.	عزون عتمة	١٥٠٠	٥	١	-	-	-
٤.	بيت أمين	٨٠٠	٦	٥	-	-	-
٥.	فلامية	٦٠٠	٣	٢	٢٠٠	٤٠٠*	**
٦.	حبلة	٥٣٠٠	٥	١	١٤٠	٣٢	%٢٣
٧.	عسلة	٩٥٠	٢	٢	٤٢	٥	%١٢
٨.	عزبة الطبيب	٢٥٠	٣	٣	١٠	٥	%٥٠
٩.	عزبة سلمان	٦٠٠	٤	١	٩٢	٤	%٤
١٠.	عزبة جلعود	١٥٠	٢	٢	٤٥	٤٠	%٨٩
١١.	جيوس	٢٨٠٠	٣	١	-	-	-
١٢.	كفر ثلث	٣١٠٠	٥	٣	٥٠٠	١٠٤	%٢١
١٣.	الضبعة	٣٥٠	٢	١	-	-	-
١٤.	راس طيرة	٤٠٠	٢	١	٤٠٠	٢٨٠	%٧٠
١٥.	راس عطية	١٤٠٠	٥	٣	٣٠٠	١٠٠	%٣٣
١٦.	سنيريا	٢٦٠٠	٣	٣	٢٠	٨	%٤٠
١٧.	وادي الرشا	١٨٠	٣	مغلقة	-	-	-

* جزء منها لمواطنين لا يعيشون في القرية، ولكن توجد لهم أراض ضمن أراضي القرية

** لا يمكن احتسابها

+ المصدر: شبكة المنظمات البيئية الفلسطينية، أوقفوا الجدار، تشرين أول ٢٠٠٣

ولا بد من الإشارة هنا، إلى أن التأثير غير المباشر سيطال، بالتأكيد، باقي الفلسطينيين، وسينعكس هذا التأثير على جميع الأصعدة، وخاصةً الاجتماعية والاقتصادية منها، ويتمثل ذلك في جانبي الجدار الفاصل، أي كافة مناطق الضفة الغربية التي تقع داخل منطقة الجدار الفاصل أو خارجه.

٣,٦ تقييد إمكانات الوصول باستثناء حاملي أذون (تصاريح) مرور خاصة

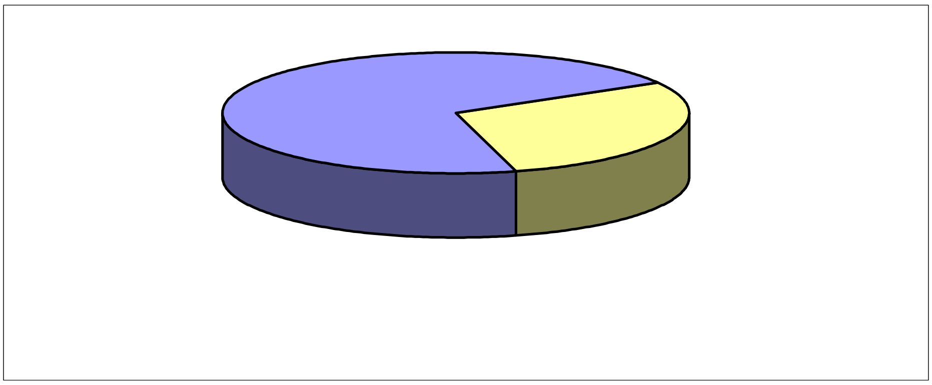
إن الأمر العسكري رقم س/٣/٢. (يهودا والسامرة) الصادر في ٢٠٠٣/١٠/٢ حول إغلاق مناطق يشير إلى ما يلي [٦]:

- اعتبار المنطقة الواقعة خارج جدار الفصل باتجاه دولة إسرائيل مناطق مغلقة (البند ١).
- إن جدار الفصل هو الجدار أو السياج أو الممر الأمني المحدد حسب أوامر المصادرة العسكرية التي يمكن أن تعدل من وقت لآخر (البند ١).
- منع أي إنسان من دخول هذه المناطق أو البقاء فيها (البند ٣).
- يستثنى من ذلك كل من هو إسرائيلي مقيم في إسرائيل، أو يحق له الهجرة إلى إسرائيل (البند ٤ - أ – أ).
- يستثنى أيضاً من ذلك كل شخص يعطى تصريحاً للدخول، أو البقاء في المنطقة المغلقة حسب ما هو موضح على التصريح (البند ٤ -أ -ب).
- بالنسبة للذين يسكنون، بشكل دائم، في المناطق المغلقة في تاريخ صدور هذا الأمر العسكري، فكل من بلغ ١٦ عاما يسمح له بدخول هذه المناطق، والبقاء فيها فقط في حالة حصوله على تصريح مكتوب، وحسب ما هو محدد في التصريح (البند ٥ – أ).
- يحق للأشخاص تحت سن ١٦ سنة الذين يسكنون داخل المناطق المغلقة البقاء فيها دون تصريح مكتوب، على حين يسمح لهم بدخول هذه المناطق فقط في حال الحصول على تصريح مكتوب إذا تجاوز سن ١٢ سنة، أو كان مرافقا لشخص تم منحه تصريحا مكتوبا (البند ٥ – ب).

- يتم الدخول والخروج لهذه المناطق من خلال ممرات محددة مفصلة في ملحق (ب) وحسب الاوضاع التي يحددها القائد العسكري.
- يشمل الملحق (ب) ٤٧ ممرا محددا منها ٣ نقاط عسكرية ثابتة، و٤٤ بوابة، وذلك في مناطق شمالي الضفة الغربية المشمولة في هذه المرحلة.يستنتج مما سبق، أن من يحق له

الدخول أو البقاء في المناطق المغلقة هو أي إسرائيلي أو كل من يحق له الهجرة، أي كل يهودي، من أي مكان في العالم، دون أن يكون بالضرورة ساكنا في هذه المناطق المغلقة أصلا (ليس فيها مستعمرات)، في حين يمنع الفلسطينيون، الذين يقيمون في هذه المناطق، منذ مئات أو آلاف السنين، من البقاء في مساكنهم، أو أراضيهم، أو الانتقال إليها إلا من خلال تصاريح مكتوبة ومحددة زمنياً.

ولا بد من الإِشارة إلى أن منح التصاريح الخاصة بالدخول والإقامة يخضع لموافقة الإسرائيليين، سواءٌ من الناحية الأمنية أو غيرها، ويتم ذلك من خلال مقابلات مع ضابط الاحتلال الإسرائيلي، وما يرافق ذلك من إجراءات مهينة وضغوطات خاصة. ويُشير الجدول رقم (٢) إلى أعداد من يتم منحهم تصاريح المرور ونسبهم مقارنة بإجمالي عدد المتقدمين. ويمكن بيان أن نسبة الذين منحوا هذه التصاريح تشكل حوالي ٢٩% من إجمالي المتقدمين في التجمعات المشار إليها[٧]، كما هو موضح في الشكل رقم (٣).



شكل (٣): نسبة الذين حصلوا على تصاريح مرور مقارنة بعدد الذين لم يحصلوا على تصاريح من المتقدمين كافة.

٦,٤ تأثير الجدار الفاصل على إمكانية الوصول إلى الأراضي الزراعية وسهولة ذلك

أما تأثير الجدار على إمكانية الوصول والحركة وسهولتهما من الأراضي الزراعية وإليها، فقد تم حصر ذلك فيما يتعلق بسكان كل من التجمعات المتأثرة بالجدار في محافظة قلقيلية[٨]، وتم عرض المعلومات المتوافرة في الجدول رقم (٣). ويبين الجدول المذكور هذا التأثير من حيث إمكانات الوصول إلى الأراضي الزراعية بالمركبات والشاحنات لنقل الإنتاج الزراعي، فضلاً عن معدل المسافة للوصول مشيا إلى الأرض الزراعية بعد إنشاء الجدار، مقارنة مع معدل المسافة قبل إنشائه.

ومن الواضح أن ١٠ من أصل ١٧ تجمعا متأثرا بالجدار في محافظة قلقيلية لا يمكن الوصول إلى الأراضي الزراعية التابعة لها بالمركبات والشاحنات لنقل الإنتاج الزراعي منها. وقد زاد معدل المسافة للوصول مشيا إلى الأرض الزراعية بعد إنشاء الجدار مقارنة بالمسافة قبل إنشائه بما لا يقل عن مثلي المسافة الى خمسة وعشرين ضعفا، وذلك لسكان التجمعات التي حال الجدار دون الوصول مشيا وبسهولة الى أراضيهم.

٦,٥ تأثير الجدار الفاصل على خدمات المواصلات العامة للتجمعات الفلسطينية

بناء على نتائج المسح الميداني، فقد تبين أن هناك تأثيرا واضحا للقيود التي وضعتها سلطات الإحتلال الإسرائيلي على حركة السكان الفلسطينيين وانتقالهم من خلال المواصلات العامة. إن مركبات المواصلات العامة، سواء كانت سيارات النقل العمومي أو الحافلات، تخضع لقيود سلطات الاحتلال، من حيث إمكانية السماح لها بالمرور من خلال الحواجز والبوابات المقامة على الطرق المؤدية لهذه التجمعات عبر الجدار، مثلها مثل السيارات الخاصة.

ويبين الجدول رقم (٤) أعداد سيارات النقل العمومي أو الحافلات التي أصبحت تخدم التجمعات الفلسطينية المتأثرة في محافظة قلقيلية، مقارنة بأعداد تلك التي كانت تخدم هذه التجمعات. وتبين النتائج أن هناك انخفاضا ملحوظا في عدد سيارات النقل العمومي التي أصبحت تخدم التجمعات بشكل عام، في حين لم تصبح أي من هذه التجمعات مخدومة

جدول (٣): إمكانية الوصول إلى الأرض الزراعية وسهولة ذلك على سكان التجمعات المتأثرة في محافظة قلقيلية

الرقم	التجمع السكاني	عدد السكان	نسبة السكان العتمدين على الزراعة	إمكانية الوصول إلى الأرض باستخدام مركبات	معدل المسافة للوصول مشيا قبل الجدار	معدل المسافة للوصول مشيا بعد الجدار	نسبة المسافة بعد/قبل إنشاء الجدار (%)
١.	قلقيلية	٤٢٠٠٠	٨٠%	لا	١٠٠م	غير ممكن	-
٢.	النبي إلياس	١٠٠٠	٨٠%	لا	٢٠٠م	٣ كم	١٥٠٠%
٣.	عزون عتمة	١٥٠٠	٩٠%	نعم	٥٠٠م	١ كم	٢٠٠%
٤.	بيت أمين	٨٠٠	١٠٠%	لا	١٠٠م	١٠٠م *	-
٥.	فلامية	٦٠٠	٨٥%	لا	٥٠٠م	٥٠٠م *	-
٦.	حبلة	٥٣٠٠	٨٥%	نعم	٥٠٠م	٥٠٠ م	-
٧.	عسلة	٩٥٠	٩٥%	لا	٢٠٠م	٥ كم	٢٥٠٠%
٨.	عزبة الطبيب	٢٥٠	٧٠%	لا	٨٠٠م	٨ كم	١٠٠٠%
٩.	عزبة سلمان	٦٠٠	٨٥%	لا	١٥٠م	٣ كم	٢٠٠٠%
١٠.	عزبة جلعود	١٥٠	٧٠%	لا	٤٠م	٤٠م *	-
١١.	جيوس	٢٨٠٠	٧٥%	نعم	١ كم	٦ كم	٦٠٠%
١٢.	كفر ثلث	٣١٠٠	٦٠%	لا	٥٠٠م	١ كم	٢٠٠%
١٣.	الضبعة	٣٥٠	٨٠%	نعم	١٠٠-١٥٠م	١ كم	٨٠٠%
١٤.	راس طيرة	٤٠٠	٥٠%	-	**		
١٥.	راس عطية	١٤٠٠	٦٠%	نعم	٢٠٠م	٢ كم	١٠٠٠%
١٦.	سنيريا	٢٦٠٠	٩٠%	لا	١٠٠م	١٠٠م *	-
١٧.	وادي الرشا	١٨٠	٦٠%	نعم	**		

* نفس المسافة لكن بصعوبة

** كامل القرية خلف الجدار

المصدر: The Palestinian Environmental NGOs Network, The Wall in Palestine: Facts, Testimonies, Analysis and Call for Action, Jerusalem, 2003.

جدول (٤): خدمات المواصلات العامة للتجمعات الفلسطينية المتأثرة في محافظة قلقيلية

الرقم	التجمع السكاني	عدد السكان	عدد سيارات العمومي التي تخدم التجمع قبل الجدار	عدد سيارات العمومي التي تخدم التجمع بعد الجدار	عدد الحافلات التي تخدم التجمع قبل الجدار	عدد الحافلات التي تخدم التجمع بعد الجدار
١.	قلقيلية	٤٢٠٠٠	٢٠٠	٢٠٠	٧	٧
٢.	النبي إلياس	١٠٠٠	*	*	*	*
٣.	عزون عتمة	١٥٠٠	٥٠*	٣	١	٠
٤.	بيت أمين	٨٠٠	٦	٢	٠	٠
٥.	فلامية	٦٠٠	٠	٢	١	٠
٦.	حبلة	٥٣٠٠	١٤	١٢	٠	٠
٧.	عسلة	٩٥٠	٢	٢	٠	٠
٨.	عزبة الطبيب	٢٥٠	٠	٠	٠	٠
٩.	عزبة سلمان	٦٠٠	٦	٢	١	٠
١٠.	عزبة جلعود	١٥٠	*	*	٠	٠
١١.	جيوس	٢٨٠٠	١	١	٠	٠
١٢.	كفر ثلث	٣١٠٠	١٢	١٢	٢	٠
١٣.	الضبعة	٣٥٠	٠	٣	٠	٠
١٤.	راس طيرة	٤٠٠	٢٠	٠	١	٠
١٥.	راس عطية	١٤٠٠	١	٠	٠	٠
١٦.	سنيريا	٢٦٠٠	٢	٤	٠	٠
١٧.	وادي الرشا	١٨٠	٠	٠	٠	٠

* لا توجد خطوط مواصلات عامة خاصة بالتجمع، ولكنه يقع على خطوط مواصلات عامة تربط عدة تجمعات

٦,٦ تأثير الجدار الفاصل على المسافة المقطوعة وسرعة الوصول

ومن أجل معرفة المدى الذي ستتأثر به حركة النقل والمواصلات للمناطق المتأثرة بجدار العزل، فقد تم حصر تأثير الجدار على المسافة المقطوعة وسرعة الوصول بين مدينة قلقيلية، مركز المحافظة، وكل من التجمعات الفلسطينية المتأثرة بالجدار في المحافظة، وتم

مقارنة ذلك بالوضع السابق قبل إنشاء الجدار. ويبين الجدول رقم (٥) هذا التأثير. ولا بد من التنويه، أن متوسط زمن الرحلة المبين في الجدول بين التجمع ومدينة قلقيلية بعد إنشاء الجدار يشمل زمن السفر فقط، دون أن يشمل زمن الانتظار على الحواجز والبوابات المقامة عبر الجدار، والذي يستغرق بين بضع دقائق الى ساعتين أحيانا. وقد تم استخدام مؤشر معامل الوصول للدلالة على طول المسافة، وتعرج الطريق حسب ما نجم عن الإجراءات الإسرائيلية مقارنة بالمسافة المباشرة.

ويبين الجدول أن المسافة بين عدد من التجمعات الفلسطينية المتأثرة ومدينة قلقيلية قد تضاعفت عدة مرات، وكذلك معامل الوصول ومتوسط زمن الرحلة. والمثال الصارخ على ذلك المسافة بين بلدة حبلة ومدينة قلقيلية، إذ أصبحت ٤٦ كم بعد أن كانت ٣ كم فقط، حيث قطع الجدار الطريق المباشر الذي يربط بينهما. وقد ازداد متوسط زمن الرحلة في الاتجاه الواحد بينهما الى ٤٠ دقيقة، بعد أن كان خمس دقائق قبل إنشاء الجدار.

٦,٧ *تأثير الجدار الفاصل على كلفة النقل من التجمعات الفلسطينية وإليها*

لقد تم حصر مدى زيادة كلفة النقل للمناطق المتأثرة بالجدار، حيث تم، من خلال الدراسة الميدانية، معرفة أجرة السفر بين مدينة قلقيلية، مركز المحافظة، وكل من التجمعات الفلسطينية المتأثرة بالجدار في المحافظة، وتم مقارنة ذلك أيضا بالوضع السابق قبل إنشاء الجدار، كما هو مبين في الجدول رقم (٦). ولا بد من التنويه إلى أن أجرة السفر المبينة هي أجرة سفر الراكب الواحد في الاتجاه الواحد باستخدام سيارات النقل العمومي، أو السيارات الخاصة التي تعمل بدلاً من سيارات النقل العمومي في حال عدم توافر خدمة النقل العمومي.

إن ازدياد أجرة السفر، وتضاعفها أحيانا عدة مرات، يعزى الى زيادة مسافة الرحلة وزمنها بين التجمع ومدينة قلقيلية بعد إنشاء الجدار مقارنة بما كان قبل إنشائه، إضافة الى زمن الانتظار على الحواجز والبوابات المقامة عبر الجدار. ويبين الجدول أن أجرة السفر بين عدد من التجمعات الفلسطينية المتأثرة، ومدينة قلقيلية، قد تضاعفت حتى خمس مرات، كما هو واضح بين رأس عطية وقلقيلية.

جدول (٥): المسافة المقطوعة، ومعامل الوصول، ومتوسط زمن الرحلة بين التجمعات الفلسطينية المتأثرة ومدينة قلقيلية

الرقم	التجمع السكاني	المسافة المباشرة بين التجمع ومدينة قلقيلية (كم)	المسافة بين التجمع ومدينة قلقيلية (كم)		معامل الوصول بين التجمع ومدينة قلقيلية		متوسط زمن الرحلة بين التجمع ومدينة قلقيلية (دقيقة)	
			قبل الجدار	بعد الجدار	قبل الجدار	بعد الجدار	قبل الجدار	بعد الجدار
١.	قلقيلية	-	-	-	-	-	-	-
٢.	النبي إلياس	٥,٠	٥	٥	١,٠٠	١,٠٠	١٠	٢٠
٣.	عزون عتمة	٨,٧	١٠	٢٥	١,١٥	٢,٨٧	٦	٤٠
٤.	بيت أمين	٨,٥	١٠	٢٠	١,١٨	٢,٣٥	١٥	٦٠
٥.	فلامية	٦,٥	١٧	١٧	٢,٦٢	٢,٦٢	٢٠	٦٠
٦.	حبلة	٣,٠	٣	٤٦	١,٠٠	١٥,٣٣	٥	٤٠
٧.	عسلة	٦,٨	١٢	١٥	١,٧٧	٢,٢١	١٥	٦٠
٨.	عزبة الطبيب	٦,٨	٨	١١	١,١٨	١,٦٢	١٠	١٥
٩.	عزبة سلمان	٦,٣	٧	٣٥	١,١١	٥,٥٦	٧	٤٠
١٠.	عزبة جلعود	٥,٥	٧	١٥	١,٢٧	٢,٧٣	٥	٤٥
١١.	جيوس	٦,٧	١٣	١٣	١,٩٤	١,٩٤	١٥	٣٠
١٢.	كفر ثلث	٨,٣	١٢	١٢	١,٤٥	١,٤٥	١٥	٣٠
١٣.	الضبعة	٥,٣	٧	٣٥	١,٣٢	٦,٦٠	١٠	٦٠
١٤.	راس طيرة	٥,٣	٦	١٢	١,١٣	٢،٢٦	١٥	٣٠
١٥.	راس عطية	٤,٠	٤	٣٠	١,٠٠	٧٥٠	٥	٤٥
١٦.	سنيريا	١٩,٠	١٩	١٩	١,٨٥	١,٨٥	٣٠	٤٠
١٧.	وادي الرشا	٦,٠	٦	٦	١,٥٨	١,٥٨	١٥	٣٠

جدول (٦): أجرة السفر بين التجمعات الفلسطينية المتأثرة ومدينة قلقيلية

الرقم	التجمع السكاني	أجرة السفر بين التجمع ومدينة قلقيلية قبل الجدار (شيكل اسرائيلي)	أجرة السفر بين التجمع ومدينة قلقيلية بعد الجدار (شيكل اسرائيلي)
١.	قلقيلية	٥	٥
٢.	النبي إلياس	٢	٣
٣.	عزون عتمة	٥	٩
٤.	بيت أمين	٥	٩
٥.	فلامية	٢,٥	٧,٥
٦.	حبلة	٢	٧
٧.	عسلة	٣,٥	١٥
٨.	عزبة الطبيب	٢,٥	٤
٩.	عزبة سلمان	٢	٨
١٠.	عزبة جلعود	٢	٧
١١.	جيوس	٣	٥
١٢.	كفر ثلث	٣,٥	٥
١٣.	الضبعة	٤	١٠
١٤.	راس طيرة	٣	٥
١٥.	راس عطية	١,٥	٧,٥
١٦.	سنيريا	٧,٥	٧,٥
١٧.	وادي الرشا	٢	٤

وقد تم تمثيل عدد من مؤشرات الأداء المهمة المستخدمة عادة في تقييم خدمات النقل والمواصلات وأنظمتهما، وذلك قبل إنشاء الجدار وبعده، حسب ما تم عرضه أعلاه، بيانيا، حيث تم اعتبار قيمة المعامل ١٠٠% قبل إنشاء الجدار، وتم احتساب القيمة المناظرة بعد إنشائه. ويبين الشكل (٤) عدد الطرق الرابطة، وعدد سيارات النقل العمومي وعدد الحافلات العاملة على خطوط المواصلات العامة التي تربط التجمع السكاني بمدينة قلقيلية، مركز المحافظة، ومعدل مسافة الوصول الى الأراضي الزراعية من التجمع السكاني، وذلك بعد

إنشاء الجدار مقارنة بقبل إنشائه. كما يبين الشكل أيضا معدل معامل الوصول وزمن الرحلة وكلفتها بين التجمع ومدينة قلقيلية، بعد إنشاء الجدار مقارنة بقبل إنشائه.

ومن الواضح أن عدد الطرق الرابطة، وعدد سيارات النقل العمومي، وعدد الحافلات العاملة على خطوط المواصلات العامة التي تخدم التجمعات السكانية المشار اليها قد انخفضت الى ٥٥%و ٧٧%و ٥٤%، من القيم المناظرة قبل إنشاء الجدار، على الترتيب. وفي المقابل، فقد ارتفع معدل مسافة الوصول الى الأراضي الزراعية من التجمع السكاني، وذلك بعد إنشاء الجدار مقارنة بقبل إنشائه، بنسبة ٦٣٦%. كما ارتفع معدل معامل الوصول وزمن الرحلة وكلفتها بين التجمع ومدينة قلقيلية الى ٢٦٤%، ٣٢٦%، و٢١٢% من القيمة المناظرة قبل إنشاء الجدار، على الترتيب.

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

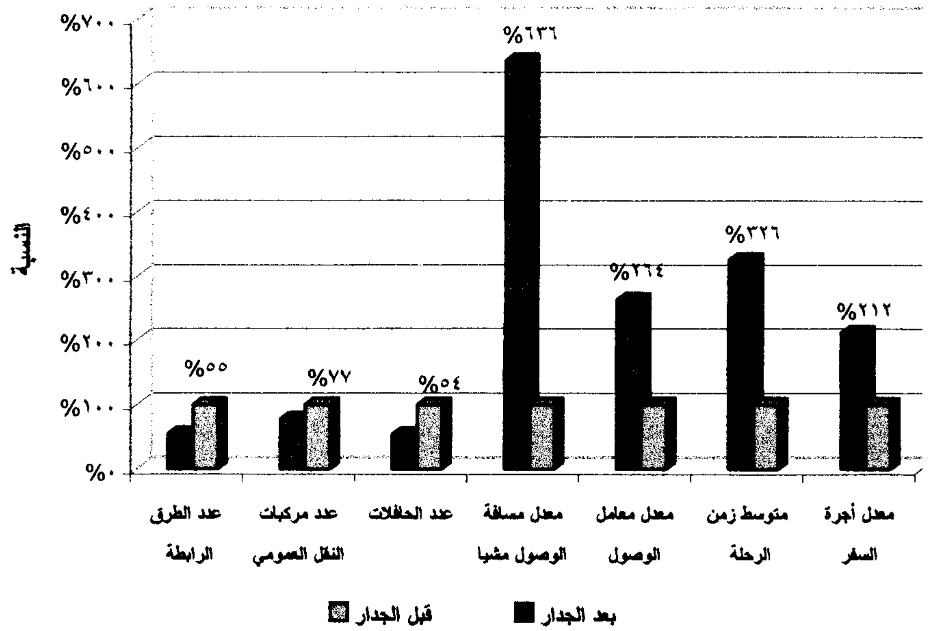
٧. حالات دراسية

ومن أجل بيان حقيقة تأثير جدار الفصل العنصري على المجتمعات الفلسطينية، فإنه سيتم استعراض حالتين دراسيتين، إحداهما في منطقة ريفية هي قرية عزون عتمة في محافظة قلقيلية، والأخرى هي منطقة القدس الحضرية.

١,٧ حالة دراسية: عزون عتمة

تقع قرية عزون عتمة في محافظة قلقيلية جنوب شرق مدينة قلقيلية، وتبعد عنها ١٠ كم. ويقطن القرية حوالي ١٥٠٠ فلسطيني نصفهم تحت سن ١٨ سنة. وتشترك القرية مع قرية بيت أمين المجاورة في مدرستين ومسجد. وقد بنت سلطات الاحتلال على مدى السنوات في العقدين الماضيين مستعمرة شعاري تكواه بين القريتين المذكورتين، وعلى أراضيهما المغتصبة. وقد حققت القرية أعلى إنتاجية زراعية للدونم في الضفة الغربية، إذ تشتهر ببيوتها

البلاستيكية ذات الإنتاج الغزير. وكانت تغادر القرية يوميا ما معدله ١٠ شاحنات محملة بالإنتاج الزراعي قبل الانتفاضة: تسعة منها إلى أسواق الضفة الغربية وشاحنة إلى الأسواق الإسرائيلية [٩].



شكل (٤): مؤشرات الأداء المستخدمة لتقييم خدمات وأنظمة النقل والمواصلات قبل وبعد إنشاء الجدار

وقد صدر أمر بناء الجدار الفاصل في المقطع المحيط بالقرية بتاريخ ٢٠٠٣/٣/١٣ ليحيط القرية من كافة النواحي بشكل مطبق. وبانتهاء بناء الجدار، فقد تم قطع الطريق الموصل إلى القرية. وبالتالي، فقد منع الفلسطينيون، الذين يقطنون في القرية، من الذهاب إلى مزارعهم، ومن السفر بحرية إلى خارج مناطقهم والعودة إليها. كما منع نقل الإنتاج الزراعي بالشاحنات. وفي الوقت ذاته منع ٣٣ مدرسا من أصل ٣٦ يدرسون في المدرستين المذكورتين من دخول القرية إلا بتصريح. ولا بد من الإشارة أيضاً، إلى أن هناك ٩ منازل يقطنها ٤٩ فلسطينياً تقع خارج الجدار عزلت عن الصلة بالقرية تماما.

٧,٢ حالة دراسية: منطقة القدس

بعد احتلال عام ١٩٦٧م، باشرت سلطات الاحتلال الإسرائيلي بحملة إستعمارية مكثفة وبشكل لا يوصف في القدس الشرقية، إذ بدأت بإنشاء أحياء سكنية تحيط بالأحياء العربية وتفصل بينها. كما ضمت سلطات الاحتلال ٦٤كم^{٢} من أراضي القدس الشرقية (تشكل ١,١% من مساحة الضفة الغربية) ضمن إطار بلدية القدس. وقد شكل المستعمرون القاطنون في القدس الشرقية ٧٥ – ٨٠% من إجمالي الزيادة في أعداد اليهود في منطقة القدس منذ عام ١٩٦٧. وبلغ عدد المستعمرين الموزعين على ١٢ مستعمرة في القدس الشرقية ١٧٠,٠٠٠ من أصل ٣٧٠,٠٠٠ يستعمرون في أنحاء الضفة الغربية. وفي المقابل يقطن ٢٤٩,٠٠٠ فلسطيني داخل حدود بلدية القدس ضمن ١٩ حيا أو تجمعا سكنياً. كما أن هناك ٢٤ تجمعا فلسطينيا حول القدس يعتمد سكانها، بشكل مباشر، على فرص العمل المتاحة، وعلى مرافقها وخدماتها، بما في ذلك مستشفياتها الستة، وجامعتيها، فضلا عن كثير من مدارسها الثانوية.

ومنذ عام ١٩٩٣، منعت سلطات الاحتلال الفلسطينيين من حق الدخول إلى القدس إلا بتصاريح مكتوبة، مما منع الفلسطينيين من حرية الدخول إلى المناطق الدينية المقدسة وقضاء احتياجاتهم الصحية، والتعليمية، والتجارية، والاجتماعية.

وحتى نهاية ٢٠٠٣، فقد تم بناء الجدار الشمالي المحيط بالقدس على بعد ٦ كم شمال الخط الأخضر وبطول ٨ كم. كما تم بناء جزء من الجدار الجنوبي بطول ١٤ كم، وسيكون طوله بعد الانتهاء ١٧,٢ كم، وذلك على بعد ٣ كم جنوب الخط الأخضر. وكذلك فقد تم البدء ببناء الجزء الشرقي على بعد ٥ كم من الخط الأخضر [١٠].

ومع انتهاء بناء الجدار، فإنه سيتم عزل منطقة القدس بشكل كامل عن باقي مناطق الضفة الغربية المحتلة. لذا فإنه سيتم واقعيا سلخ ٥,٦% من أراضي الضفة الغربية عنها، وهو ما يعادل حوالي ٣٢٠ كم^{٢}. لذا فإنه سيتم فصل ٢٤٩,٠٠٠ فلسطيني في منطقة القدس خارج الجدار عن محيط القدس وباقي الضفة الغربية، وسيتم منع الفلسطينيين المحيطين بالقدس، أو من كافة أرجاء الضفة الغربية من دخول القدس، سواءٌ لأماكنها الدينية المقدسة أو

مرافقها الصحية أو التعليمية أو غيرها. وسيتكون "جيتو" يضم منطقتي الرام وضاحية البريـــد واللتين يقطنهما ٢٤,٢٠٠ فلسطيني، حيث ستغلق بشكل شبه كامل بواساطة الجدار، كما سيقع ١٥,٠٠٠ فلسطيني من سكان القدس، القاطنين في كفر عقب ومخيم قلنديا شـــمالي القـــدس، خارج الجدار، مما يهدد حرمانهم من حقوق الإقامة في القدس. كما سيمر الجدار في وســـط الشارع الرئيس الذي يصل رام الله مع القدس، وذلك في المنطقة الواقعة بين مفـــرق قلنـــديا ونقطة التفتيش الحالية في ضاحية البريد، مما سيضاعف من القيود المفروضة على الـــسكان الفلسطينيين، ويحد من إمكانات حركتهم وتنقلهم.

٨. الإستنتاجات والتوصيات

من السهل الاستنتاج، حسب نتائج البحث، أن لجدار الفصل العنصري آثارا سلبية كبيرة جدا على الفلسطينيين في الضفة الغربية بشكل عام، وفي المناطق المتأثرة بالجدار مباشرة بوجه خاص. ومع انتهاء إنشاء الجدار، فان المساحة المتبقية من المناطق المحصورة داخل الجدار ككانتونات للفلسطينيين غير متصلة جغرافيا في كثير من الأحيان، تعادل مساحة قدرها ٥٤% فقط من مساحة الضفة الغربية. وهناك ١٣٠٠ كم من الطرق المعبدة ستقع خارج جدار الفصل، بحيث تشكل ٤٦% من إجمالي أطوال شبكة الطرق في الضفة الغربية. إن القيود التي تضعها سلطات الاحتلال الإسرائيلي، من خلال ترتيبات الحركة من المناطق المتأثرة بالجدار وإليها، ستؤدي إلى أن نسبة الفلسطينيين، داخل المنطقـــة المعزولة، ستصل إلى ١٧,٦% من إجمالي عددهم في الضفة الغربية، في حين ستصل نسبة من سيتم فصلهم عن حقولهم ومزارعهم الواقعة وراء الجدار إلى ٢٧,١%؛ أي سيتأثر ما مجموعه ٤٤,٧% من سكان الضفة الغربية بشكل مباشر.

وتشير النتائج إلى أن نسبة الذين يمنحون تصاريح للمرور من قبل ســـلطات الاحـــتلال الإسرائيلي لا تتجـــاوز ٣٠% من إجمالي المتقدمين. كما تشير النتائج إلى أن عـــدد الطـــرق الرابطة قد انخفض في المعدل إلى النصف لعينة التجمعات التي تمت دراستها، فيما انخفضت أعداد سيارات النقل العمومي بشكل ملموس، بل إن حركة الحافلات العاملة، علـــى خطـــوط

المواصلات العامة، التي تخدم هذه التجمعات، قد توقفت بشكل كامل، ماعدا تلك التي تربط مركز المحافظة التي تمت دراستها، وهي محافظة قلقيلية، بغيرها من المدن. وفي المقابل، فقد تضاعف معدل مسافة الوصول الى الأراضي الزراعية من التجمع السكاني بعد إنشاء الجدار مقارنة بقبل إنشائه، بأكثر من ستة أضعاف، فيما ارتفع معدل معامل الوصول وزمن وكلفتها الرحلة بين التجمع ومدينة قلقيلية بين ضعفي الى أكثر من ثلاثة أضعاف القيم المناظرة قبل إنشاء الجدار.

وبناء على ما سبق، فإن للجدار آثارا سلبية واضحة على الفلسطينيين، وخاصة القاطنين في المناطق المتأثرة بالجدار، مما يحد من إمكانات استدامة أنظمة النقل والمواصلات وخدماتها في الأراضي الفلسطينية، ومن أن تؤدي هذه الأنظمة والخدمات الدور المفترض في الوصول إلى تنمية مستدامة فيها. وهذا يتضح في الحد من إمكانات الوصول إلى القطاع الأكبر من أولئك الفلسطينيين، وتوقف خدمات المواصلات العامة أو تدهورها، وزيادة المسافات المقطوعة، مما يعرقل سهولة الوصول، كما يضاعف كلفة الرحلات وزمنها.

ولا بد من ثني سلطات الاحتلال الإسرائيلي عن المضي قدما في بناء الجدار وذلك عن طريق العمل بشتى الوسائل السياسية والقانونية الممكنة، والضغط على سلطات الاحتلال، والتأثير على الرأي العام الدولي، وتكثيف المقاومة الجماهيرية. وحتى يتوقف إنشاء الجدار، وتُفكَّك الأجزاء التي تم إنشاؤها فعلا، فإنه لا بد من دعم الفلسطينيين، وخاصة القاطنين في المناطق المتأثرة، من خلال دعم إنشاء الطرق البديلة، وصيانة الطرق الموصلة القائمة وتحسينها، وتعبيد غير المعبد منها، وتحسين خدمات المواصلات العامة حتى أقرب نقطة يمكن الوصول إليها من التجمعات التي يقطنون فيها، وتقديم العون المادي، بما في ذلك ما يترتب على زيادة كلفة الانتقال لهؤلاء المتأثرين بالجدار، وذلك من خلال صندوق عون خاص. كما يتطلب الأمر توفير خدمات التعليم، والصحة، والخدمات الاجتماعية الأخرى داخل التجمعات المتأثرة، وذلك لدعم صمود القاطنين فيها في وجه القيود التي تحد من سفرهم الى خارج التجمعات التي يسكنون فيها للاستفادة من هذه الخدمات.

المراجع:

1) The World Bank. “Sustainable Transport - Priorities for Policy Reform”, Washington, D.C., (1996).

2) Howe, J. D. ed. “Rural Transport in Developing Countries”, Intermediate Technology Publications, London, (1985).

3) Gore, C. “Transport and Sustainable Development”, United Nations Center for Human Settlements (Habitat), Nairobi, (1991).

4) United Nations Center for Human Settlements (Habitat). “Comparative Modal Efficiencies in Urban Transport, with references to Developing Countries”, Vol. I: Mass Public Transport Modes and Sustainable Development. Nairobi, (1991).

5) Cai, J-S. “Urban Transport Strategies for Sustainable Development of Large Cities in the Developing Countries”. VI Conference on Urban Transport in Developing Countries, CODATU, Tunis, (1993), pp. XIII-21 – XIII-32.

٦) جيش الدفاع الإسرائيلي."أمر رقم س/٢/٠٣" ، ٢ تشرين أول (٢٠٠٣).

٧) شبكة المنظمات البيئية الفلسطينية. "أوقفوا الجدار"، القدس، تشرين أول (٢٠٠٣).

8) The Palestinian Environmental NGOs Network. “The Wall in Palestine: Facts, testimonies, Analysis and Call for Action”, Jerusalem, (2003).

9) The Palestine Liberation Organization Negotiations Affairs Department. “Bad Fences Make Bad Neighbors”. Part VI, Focus on Azzun Atma, Ramallah, September (2003).

10) The Palestine Liberation Organization Negotiations Affairs Department. “Bad Fences Make Bad Neighbors”. Part VI, Focus on Jerusalem, Ramallah, September (2003).