

اثر الاحتلال الإسرائيلي على النمو العمراني  
والبنية التحتية للطرق في قطاع غزة

إعداد

حمدي حسين عبد الوهاب أبو ليلى

إشراف

أ.د. حسن سيد حسن (رحمه الله)  
أستاذ الجغرافيا الاقتصادية  
كلية البنات – جامعة عين شمس

أ.د. سعيد أحمد عبده  
أستاذ الجغرافيا الاقتصادية  
كلية البنات – جامعة عين شمس

د.م. أسامة عبد الحليم العيسوي  
أستاذ الهندسة المعمارية المشارك  
الجامعة الإسلامية – غزة

## ملخص البحث

تناول البحث أثر الاحتلال الإسرائيلي على النمو العمراني والبنية التحتية للطرق في قطاع غزة، حيث شهدت منطقة الدراسة خلال العقود المنصرمة تغيرات جغرافية واضحة على كتلتها العمرانية وبنيتها التحتية، ظلت خلالها عرضة للاستهداف الإسرائيلي بشتى السبل، كان من أبرزها التدمير الواسع الناتج عن الاعتداءات المتكررة عليها، فقد بلغت قيمة الخسائر خلال الحروب الثلاثة الأخيرة (٤٠٩٤) مليون دولار فقط، إذ تم تدمير نحو (٩٠,٠٠٠) وحدة سكنية، منها (١٥,٠٠٠) وحدة دُمّرت تدميراً كاملاً، عدا عن مئات من المنشآت العمرانية سواء منشآت اقتصادية أو خدمية، طالت أيضاً مرافق البنى التحتية، في ظل حصار اقتصادي خانق قيدت فيه الحركة على الطرق والمنافذ الحدودية، ما أفقد المساعدات الدولية قيمتها لتنمية البنى التحتية وكأنها لم تكن، وذلك لتحقيق أهداف سياسية يكمن في طياتها تركييع الشعب الفلسطيني، وإضعاف قدرته على الصمود.

## Abstract

The research studied the impact and the influence of the Israeli occupation on the urban growth and roads infrastructure in the Gaza Strip, which in the past decades was under a various geographical changes. which has been subject to Israeli targeted in various ways, the most notably was the widespread destruction caused by the continues attacks. The amount of losses during the last three wars reached to (4094) million dollars. In these wars the occupation destroyed (90,000) housing units, and (15,000) units of them were completely destroyed, except for hundreds of urban facilities, whether economic or service facilities, in addition of the damage of the infrastructure facilities. A stifling economic blockade also restricted the movement on the roads and border crossings, which made the international aid worth for the development of infrastructure. The target of these barbaric actions was to achieve political goals to bring down the Palestinian people, and weaken its ability to withstand.

## مقدمة

انعكس الواقع السياسي على قطاع غزة ؛ لذلك تأثر بشكل واضح بالهجرة السكانية إليه عقب حربي ١٩٤٨-١٩٦٧م ، ما أدى إلى نشأة محلات عمرانية عرفت فيما بعد باسم المخيمات، لاستيعاب آلاف من المهجرين الفلسطينيين، في الوقت ذاته زادت مساحة الرقعة العمرانية كما يتضح من بيانات الجدول (٤)؛ حيث بلغت عام ٢٠١٢م نحو (88,621) دونماً، اقترنت بزيادة أطوال شبكة الطرق لتبلغ في نفس السنة نحو (٢٣٧٩) كم<sup>(١)</sup>، وقد ظلت المحلات العمرانية بما فيها مخيمات اللاجئين عرضة للاستهداف الإسرائيلي، شملت مرافق البنى التحتية لمنطقة الدراسة، بلغ أوج ذلك خلال العدوان الإسرائيلي على قطاع غزة عام ٢٠١٤م، الذي استمر (٥١) يوماً، مخلفاً دماراً كبيراً ، الأمر الذي أثر على واقع المحلات العمرانية وامتداداتها، ولقد أخذت اعتداءات الاحتلال تجاه سكان القطاع صوراً عدة ، منها: الإهمال، والتدمير، وسن القوانين المجحفة، وإغلاق بعض طرق النقل، والمنافذ الحدودية بناء على قرارات سياسية، وفرض الحصار الاقتصادي.

## مببرات الدراسة

١. استشعار الطالب بوجود علاقة بين تطور مساحة الكتلة العمرانية واتجاهاتها وواقع البيئة التحتية مع التقلبات السياسية التي تتعرض لها منطقة الدراسة.
٢. حالات التدمير التي طالت العديد من المرافق والبنى التحتية الناتجة عن ممارسات الاحتلال الإسرائيلي تجاه الشعب الفلسطيني في منطقة الدراسة.

## أهداف الدراسة

تكمن أهداف الدراسة في:

١. إبراز حجم الأضرار التي طالت الكتلة العمرانية والبنية التحتية الناتجة عن الاحتلال الإسرائيلي وممارساته في منطقة الدراسة.
٢. التعرف على دور الاحتلال الإسرائيلي في توجيه نمو المحلات العمرانية.

## مشكلة الدراسة

يمكن حصر مشكلة الدراسة في الإجابة عن التساؤلات الآتية:

١. ما هي الصور المختلفة التي استخدمها الاحتلال الإسرائيلي للحد من النمو العمراني في منطقة الدراسة؟
٢. ما هو أثر الحصار الاقتصادي على النمو العمراني والبنية التحتية للطرق؟

١ - وزارة الحكم المحلي الفلسطيني: بيانات غير منشورة

## منطقة الدراسة

يقع قطاع غزة أقصى جنوب غرب فلسطين، كما يتضح من الشكل (١)، ليمثل بوابتها الجنوبية الغربية، وهمزة الوصل بين باقي أجزاء فلسطين من جهة وجمهورية مصر العربية من جهة أخرى، وعلى الطريق البري الرابط بينهما، وتحدد منطقة الدراسة بحدود قطاع غزة، وهو الجزء الناتج عن اتفاقية الهدنة المصرية الإسرائيلية في جزيرة رودس (١٩٤٩/٢/٢٤م)، والذي ظل يدار بإدارة مصرية حتى عام ١٩٦٧م، وتبلغ مساحته (٣٦٥ كم<sup>٢</sup>) وبما يعادل (١,٣٣%) من مساحة فلسطين، وبطول ٤٥ كم وعرض ٦-١٢ كم، ويحد قطاع غزة من جهة الغرب البحر المتوسط، ومن الجنوب الحدود الدولية مع مصر، ومن الشرق والشمال خط الهدنة الفاصل بين القطاع وباقي أراضي فلسطين المحتلة، ويمتد قطاع غزة بين دائرتي عرض (٣١° ١٣' ٠٤" - ٣١° ٣٥' ٤٥" شمالاً وخطي طول (٣٤° ١٣' ٠٣" - ٣٤° ٣٤' ٠٥" شرقاً)<sup>(١)</sup>.

## الدراسات السابقة

١- راند أحمد صالح: (٢٠٠٣م)، الاستخدام السكني للأرض في محافظات غزة، رسالة دكتوراه غير منشورة، قسم الجغرافيا، معهد البحوث والدراسات العربية، القاهرة، تناولت الدراسة طبيعة الاستخدام السكني في محافظات غزة، وقد أظهرت الدراسة أثر التغيرات السكانية كالهجرة القسرية عام ١٩٤٨م في زيادة مساحة الكتلة السكنية، وظهور تجمعات سكنية جديدة عرفت باسم (المخيمات)، ما أدى إلى حدوث أزمة سكن حقيقية في منطقة الدراسة، في ظل خضوع الاستخدام السكني لمقتضيات التنظيم الهيكلي الإسرائيلي، والأوامر العسكرية، والإهمال وغياب التخطيط لسنوات طويلة، وانتشار البناء العشوائي، وقد أفاد الطالب من هذه الدراسة فهم طبيعة مشكلات السكن، ودور الاحتلال الإسرائيلي في تفاقم تلك المشكلات.

٢- مصطفى كامل/ عبد الرحمن محمد الفراء: (٢٠٠٧م)، تأثير الاحتلال الإسرائيلي على العمارة والعمران في قطاع غزة، رسالة دكتوراه غير منشورة، كلية الهندسة، جامعة الأزهر، القاهرة، حيث ركزت الدراسة على تأثيرات الاحتلال على الجوانب الهندسية في مجال العمارة والعمران، إلا أن الطالب أفاد من هذه الدراسة بالتعرف على دور الاحتلال الإسرائيلي ومخططاته في تدمير البنية التحتية والاقتصادية والاجتماعية، ودوره في توظيف سياساته القمعية والتدميرية الموجهة لعرقلة أية محاولات للتنمية والتطوير، كذلك أثر القوانين والتشريعات العمرانية الإسرائيلية على المحلات العمرانية في قطاع غزة، ما أدى إلى افتقارها لأدنى المعايير الخدمية.

٣- محمد إبراهيم مقداد وخالد عمر الكحلوت: (٢٠٠٩م)، واقع الإيرادات والنفقات الجارية للسلطة الوطنية الفلسطينية في ظل المعوقات الإسرائيلية، مجلة الجامعة الإسلامية، المجلد السابع عشر، العدد الأول، تناولت الدراسة طبيعة الإيرادات والنفقات المالية للسلطة الفلسطينية، وأثر الإغلاقات المتكررة وواقع الحصار الإسرائيلي على الأنشطة الاقتصادية والخدمية في منطقة الدراسة، ما أدى إلى تدهور معظم تلك القطاعات وتراجع قدراتها، وتعرضها لخسائر كبيرة، شلت العديد من تلك المنشآت شللاً تاماً.

١- وزارة التخطيط والتعاون الدولي: الأطلس الفني لمحافظة غزة، الجزء الأول، مكتبة دار الأرقم، غزة، ١٩٩٧، ص ١٠

## مناهج الدراسة وأساليبها

### أ- المناهج

اتبع الطالب في إعداد هذه الدراسة على المنهج الوصفي الذي من خلاله تتحدد الإجراءات المنظمة لحل مشكلة البحث، ومن خلاله استخدم المدخل التاريخي في معالجة مشكلة البحث<sup>(١)</sup>، حيث تم تتبع دور الاحتلال الإسرائيلي وممارساته تجاه منطقة الدراسة منذ عام ١٩٦٧م وحتى عام ٢٠١٤م، ودراسة أثر ذلك على واقع النمو العمراني والبنية التحتية للطرق في منطقة الدراسة.

### ب- الأساليب

استخدم الطالب عدداً من الأساليب الكمية في عدة مواضع كمقاييس النزعة المركزية لمعالجة بيانات هذه الدراسة، بالإضافة إلى أساليب التمثيل الكارتوجرافي للتعبير عن الظاهرة الجغرافية.

## المحتويات

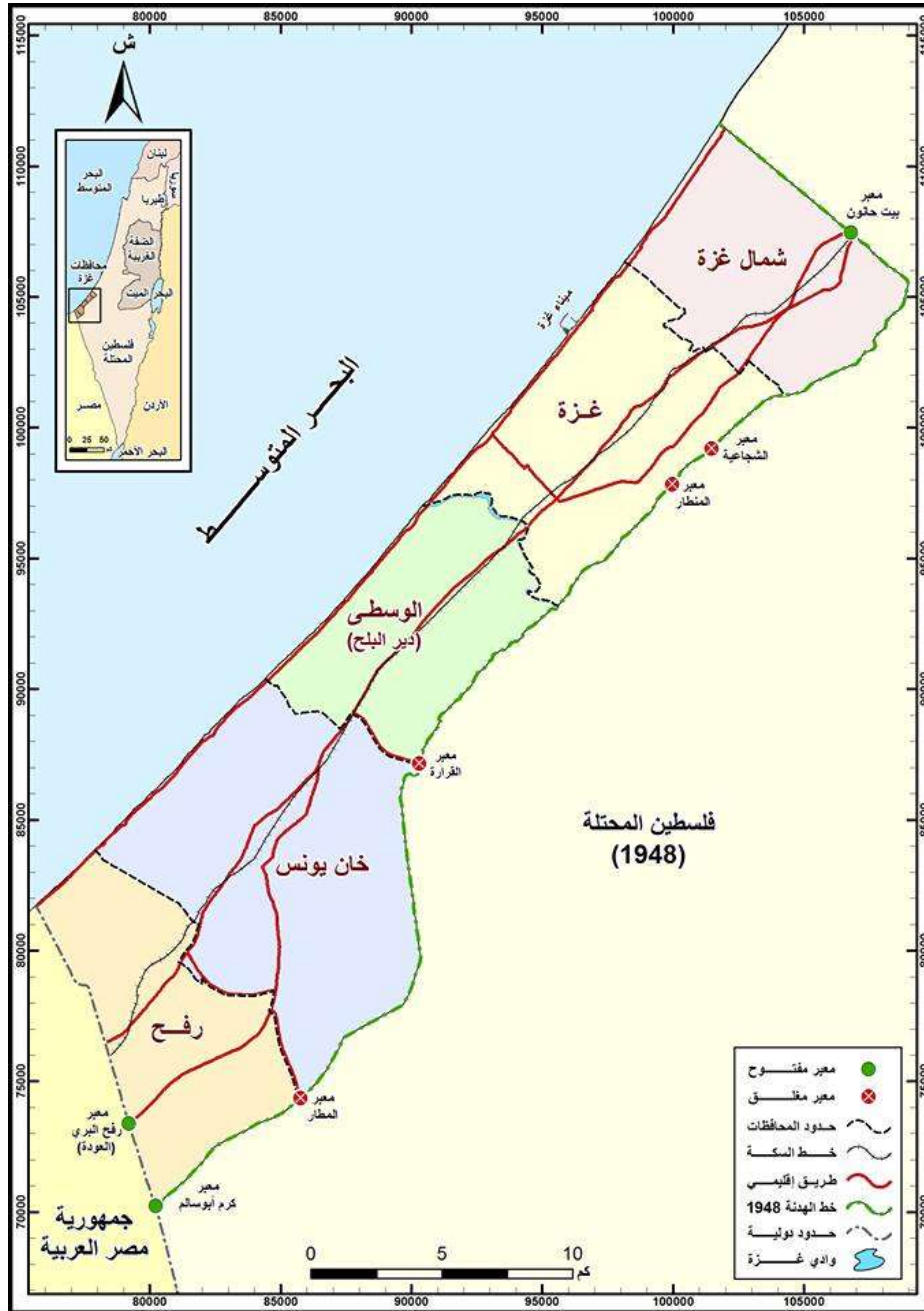
يتناول البحث النقاط التالية:

- أولاً: الخصائص الديموغرافية لسكان قطاع غزة
- ثانياً: التوزيع الجغرافي للمحلات العمرانية في قطاع غزة
- ثالثاً: دور الاحتلال الإسرائيلي في الحد من النمو العمراني
- رابعاً: الأبعاد الجغرافية للحصار الاقتصادي على قطاع غزة
- خامساً: إهمال البنية التحتية لشبكات الطرق وتدميرها

---

١- سعيد عبده: جغرافية النقل-مغزاها ومرماها، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، ٢٠٠٧، ص ص ٥١-٦٤

شكل (١) الموقع الجغرافي لقطاع غزة



وزارة التخطيط والتعاون الدولي: الأطلس الفني لمحافظة غزة، الجزء الأول، مكتبة دار الأرقم،

غزة، ١٩٩٧م، ص ١٧

## أولاً: الخصائص الديموغرافية لسكان قطاع غزة

يمثل السكان العنصر الأكثر حيوية وديناميكية؛ كونه الأكثر تأثيراً على كافة القطاعات الاقتصادية والاجتماعية، فبهم ولهم يتم الإنتاج، الذي يتدفق عبر وسائل النقل وشبكاته، "ودراسة السكان تعطي مؤشراً لما هو مطلوب من الطرق لانتقالهم، ولما ستكون عليه الأرض المخصصة لل عمران في المستقبل"<sup>(١)</sup>، حيث تتضح العلاقة الطردية بين السكان والنقل والنمو العمراني، فمع تزايد السكان تزايد الحاجة الملحة إلى وسائل النقل، وتعدد اتجاهاتها وتكاثف الحركة المرورية على الطرق، والتي تتطلب شق أو تحسين المزيد من شبكات الطرق، التي بدورها تجذب المحلات العمرانية على امتدادها، فما تبرح أن تتحول من امتدادها الشريطي إلى الامتداد المساحي، وبالتالي تساهم في إعادة توزيع السكان.

### ١-١- النمو السكاني

يعد النمو السكاني من أبرز الظواهر الديموغرافية، التي تمثل تحدياً كبيراً أمام المشاريع التنموية، بما فيها قطاع النقل خاصة لدى الشعوب النامية، وقدرتها على الموائمة بين الزيادة السكانية، وحاجتها للنقل - وسائل وشبكات - دفعاً للاختناقات المرورية وتسييل الحركة على الطرق، فلا يمكن تصور مجتمع ساكن ثابت دون حراك وإلا حكم عليه بالفناء، وبالتالي فان دراسة نمو السكان وتحديد حجمهم المستقبلي وتركيبهم الاقتصادي يؤثر في التخطيط العمراني والاقتصادي وتحقيق المتطلبات المستقبلية لهم<sup>(٢)</sup>، وقد شهدت منطقة الدراسة زيادة سكانية واضحة خلال نحو نصف قرن مضى، حيث تضاعف عدد السكان بمعدل ٣.٦ مرة خلال تلك الفترة، إلا أن هذه الزيادة لم تكن على نفس الوتيرة، كما يتضح من بيانات الجدول (١) والشكل (٢). التي تبين التطور السكاني لقطاع غزة، حيث لم تخل من حدوث ذبذبات على منحى النمو السكاني هبوطاً وصعوداً متأثرة بالتغيرات السياسية التي أحاطت بفلسطين خلال القرن الماضي؛ والتي انعكست على معدلات النمو السكاني بقطاع غزة، كان أهمها:

- حرب عام ١٩٤٨م (نكبة فلسطين): حيث كان قطاع غزة هدفاً لتيارات الهجرة الفلسطينية، وهي أكبر الهجرات تأثيراً على النمو السكاني، حيث استقبل القطاع نحو (١٩٠) ألف لاجئ، وهو ما يعادل نحو ضعف سكانه الأصليين نتيجة للتهجير القسري للسكان خلال الحرب، وما رافقها من مجازر ارتكبت بحقهم، ما أدى إلى نشأة المخيمات الفلسطينية<sup>(٣)</sup>، فزاد عدد سكان القطاع من (٨١,٠٠٠) نسمة عام ١٩٤٨م ليصل إلى نحو (٣٥٢,٣٠٠) نسمة عام ١٩٦٧م.
- حرب عام ١٩٦٧م (نكسة فلسطين): وفيها تراجع معدل الزيادة السكانية إلى أدناه (-٢٢.٥%)، نتيجة لنزوح نحو خمس سكان قطاع غزة.

١- أحمد محمد عبد الله حميد: دور الطرق في نشأة وتطور المحلات العمرانية في جمهورية مصر العربية، رسالة دكتوراه غير منشورة، جامعة عين شمس، القاهرة، ١٩٨٢، ص ٢٤٤  
٢- نزهة يقطان صالح الجابري: تحليل النظام الحضري بمنطقة مكة المكرمة الإدارية - دراسة في جغرافية العمران، رسالة دكتوراه غير منشورة، كلية التربية للبنات بجدة، ٢٠٠٥، ص ٩٧  
٣- يبلغ عدد المخيمات الفلسطينية في قطاع غزة (٨) مخيمات، ممثلة في: مخيم جباليا - مخيم الشاطئ - مخيم البريج - مخيم النصيرات - مخيم المغازي - مخيم دير البلح - مخيم خان يونس - مخيم رفح، حيث ظل قطاع غزة تحت رعاية الإدارة المصرية ما بين عامي ١٩٤٨-١٩٦٧

- فرص العمل في دول الخليج: خصوصاً خلال فترة عقود الستينات والسبعينات، وأسواق العمل الواسعة، في ظل الوضع الاقتصادي الأسوأ في قطاع غزة، الذي نتج عنه حدوث تيارات هجرة مغادرة تجاهها لأعداد كبيرة من الفلسطينيين.
- الإجراءات الإسرائيلية: حيث تعرض الفلسطينيون لمسلسل من التضييق وسحب الهويات والإبعاد القسري، وعمليات القتل والاعتقال الممنهج خاصة خلال الانتفاضة الأولى عام ١٩٨٧م والانتفاضة الثانية عام ٢٠٠٠م.
- يتميز قطاع غزة بارتفاع معدلات النمو السكاني (٣.٥%)؛ لتساهم بدورها في ارتفاع معدلات الزيادة السكانية، وهي سياسة انتهجها الشعب الفلسطيني كشكل من أشكال مقاومة المحتل الصهيوني وإذكاء الروح الوطنية لدى أبنائه.
- اتفاقية كامب ديفيد: ترتب عليها فصل مدينتي رفح المصرية عن رفح الفلسطينية عام ١٩٨٢م، وبالتالي فإن نحو (٧٠٠٠) نسمة بقوا في الجانب المصري من رفح حتى عام ١٩٨٦م، حيث تراجع معدل النمو السكاني إلى نحو ٢.٦% عام ١٩٨٢م، وابتقالهم للسكن في مشاريع سكنية داخل رفح الفلسطينية كمشروع إسكان تل السلطان، أدى ذلك لزيادة النمو السكاني مرة أخرى إلى نحو ٣.٤%.
- قيام السلطة الفلسطينية عام ١٩٩٤م: اقترن بها هجرة عائدة شملت آلاف الأسر الفلسطينية إلى قطاع غزة كجزء من أراضي السلطة الوطنية الفلسطينية، كنتيجة لتطبيق اتفاقية أوسلو، وحدثت قفزة كبيرة في معدل النمو السكاني بلغت أقصاها (٨%)، وهذه الهجرة أحدثت تطوراً عمرانياً لم يسبق له مثيل، اقترنت بالعديد من مشاريع الإسكان والمدن الجديدة.
- التقلبات السياسية العربية (٢٠١٠م): وعودة آلاف الأسر الفلسطينية لقطاع غزة، خاصة من سوريا وليبيا.

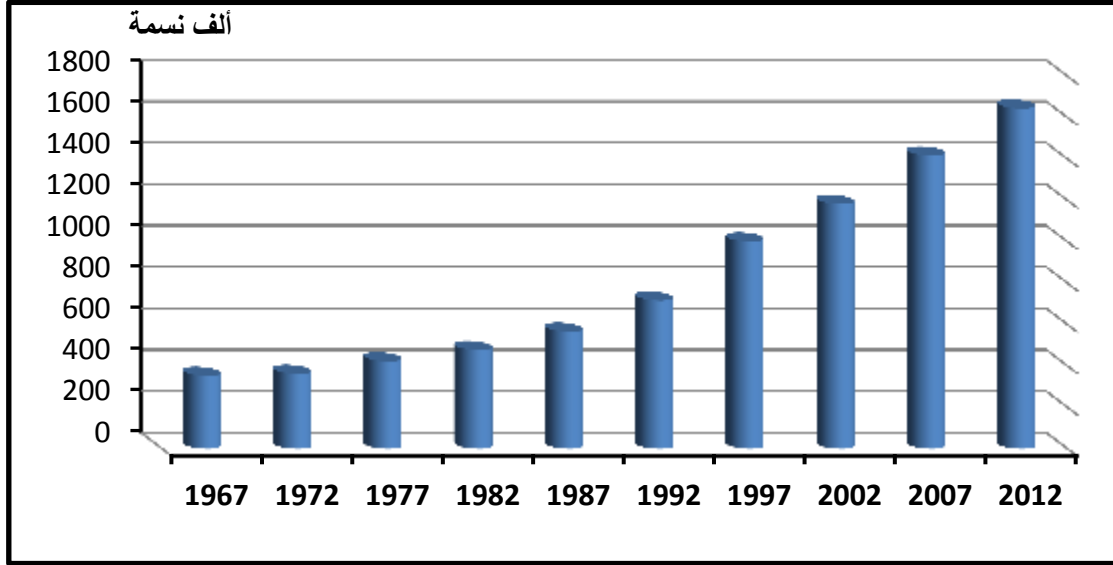
جدول (١) تطور أعداد سكان قطاع غزة (١٩٦٧-٢٠١٢م) (ألف نسمة)

السنة	عدد السكان	معدل الزيادة السنوية %	السنة	عدد السكان	معدل الزيادة السنوية %
1967	352.3	0	1992	716.2	5.3
1972	361.9	0.5	1997	1001.5	8
1977	422.4	3.3	2002	1182.9	3.6
1982	477.3	2.6	2007	1416.9	3.9
1987	565.6	3.7	2012	1644.2	3.2

- المصدر: UNITED NATION CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT POPULATION AND DEVELOPMENTS IN THE WEST BANK AND GAZA STRIP UNITED, 1990 1994, P64
- CENTRAL BUREAU OF STATISTICS, STATISTICAL ABSTRACT OF ISRAEL, NO 45, 1994, P786
- مركز الإحصاء الفلسطيني: سكان التجمعات الفلسطينية في الضفة الغربية وقطاع غزة، رام الله-الضفة الغربية، ١٩٩٤، ص ٣٧



شكل (٢) تطور أعداد سكان قطاع غزة من عام ١٩٦٧-٢٠١٢ م



المصدر: اعتماداً على بيانات الجدول (١)

#### ٢-١- التوزيع الجغرافي للسكان:

يتوزع سكان قطاع غزة على ( ٣٠ ) محلة عمرانية، تتفاوت في مساحتها وعدد سكانها وأطوال شبكات الطرق فيها، ويبين الجدول (٢) حدوث اختلاف في أعداد سكان التجمعات العمرانية في قطاع غزة، ما بين فترتي التعداد (١٩٩٧ - ٢٠٠٧م)، حيث يتضح أن سكان قطاع

جدول (٢) سكان المحلات العمرانية في قطاع غزة خلال تعدادي السكان (١٩٩٧-٢٠٠٧ م) العدد السادس عشر سنة (٢٠١٥) الجزء الخامس السكان (١٩٩٧-٢٠٠٧ م)

م	اسم التجمع	عدد السكان ١٩٩٧	عدد السكان ٢٠٠٧	مقدار التغير	معدل النمو السكاني %	م	اسم التجمع	عدد السكان ١٩٩٧	عدد السكان ٢٠٠٧	مقدار التغير	معدل النمو السكاني %
1	القرية البدوية (ام النصر)	1769	1945	668	4.21	17	المُصَدَّر	1769	2813	1044	4.64
2	بيت لاهيا	38460	4609	1374	3.54	18	وادي السلقا	38460	64437	25977	5.16
3	بيت حانون	25560	205414	60524	3.49	محافظة الوسطى		25560	28074	2514	0.94
4	مُخيم جباليا	60367	19740	7229	4.56	19	القرارة	60367	41969	-18398	-3.63
5	جباليا	53534	37640	3093	0.86	20	مخيم خانيونس	53534	123200	69666	8.33
محافظة شمال غزة		179690	142613	42783	3.57	21	خانيونس	179690	270494	90804	4.09
6	مُخيم الشاطئ	62036	31688	8657	3.19	22	بني سهيلا	62036	34664	-27372	-5.82
7	غزة	292016	3962	2102	4.26	23	عبسان الجديدة (الصغيرة)	292016	449477	157461	4.31
8	مدينة الزهراء	0	18401	5023	3.19	24	عبسان الكبيرة	0	3086	0	0
9	المُغرافه (ابو مدين)	3612	9145	2353	2.98	25	خزاعه	3612	6541	2929	5.94
10	جُحر الديك	2277	2611	2926	7.52	26	الفخاري	2277	2923	646	2.5

3.2	74166	270828	196662	محافظة خانيونس		2.22	136751	496692	359941	محافظة غزة	
5.73	53117	121710	68593	27	رَفح	3.7	20019	64741	44722	11	مُخيم النصيرات
-1.91	-7334	34805	42139	28	مُخيم رَفح	2.94	8613	33793	25180	12	مُخيم البريج
4.64	2345	6313	3968	29	البيوك (النصر)	4.51	6128	16876	10748	13	الزوايدة
6.33	5024	10710	5686	30	شوكه الصوفي	-2.6	-1905	6428	8333	14	مُخيم دير البلح
3.66	53153	173539	120386	محافظة رفح		2.94	5754	22612	16858	15	مُخيم المغازي
3.47	415397	141696 6	100156 9	إجمالي سكان قطاع غزة		4.54	19862	54399	34537	16	دير البلح
3.7	116588 0	376754 9	260166 9	إجمالي سكان الأراضي الفلسطينية							

المصدر: - الجهاز المركزي للإحصاء الفلسطيني: التعداد العام للسكان والمساكن والمنشآت ٢٠٠٧، النتائج النهائية للتعداد في الأراضي الفلسطينية، ملخص (السكان والمساكن)، رام الله - فلسطين، ٢٠١٢، ص ص ١٣٠-١٣١ - الجهاز المركزي للإحصاء الفلسطيني: دليل التجمعات السكانية الفلسطينية ١٩٩٧، رام الله، فلسطين، ١٩٩٩، ص ص ٩٥-١١٧

غزة قد تزايد خلال الفترة المحصورة بين التعدادين بمقدار (٤١٥,٣٩٧) نسمة، وبمعدل نمو سنوي (٣.٤٧%)، رافقه زيادة ملموسة على شبكات الطرق من تحسين الطرق ورصفها وشق جديد منها، وزيادة عدد وأنواع السيارات، ويتباين توزيع سكان منطقة الدراسة من تجمع عمراني لآخر، فبينما يتركز السكان في التجمعات العمرانية الحضرية كمدينة غزة التي اقترب عدد سكانها من نصف مليون نسمة، فعلى النقيض من ذلك توجد تجمعات عمرانية صغيرة أو مخلطة سكانياً لا يزيد عدد سكانها عن (٣٠٠٠) نسمة، مثل قرية النصر، وجحر الديك، ومدينة الزهراء، والمصدر، وهي تجمعات عمرانية إما حديثة النشأة أو ذات مواقع حدودية متطرفة نسبياً أو تعاني من ضعف الأنشطة الاقتصادية.

### ٣-١- كثافة السكان:

تتضح العلاقة الطردية بين توزيع السكان وكثافتهم من جهة، وكثافة شبكة الطرق، وحجم الحركة المرورية عليها من جهة أخرى، حيث يبدو ذلك جلياً عند مطابقة خريطة توزيع السكان وكثافتهم في منطقة الدراسة مع خريطة توزيع شبكات الطرق، فتتخلل شبكات الطرق وتقل الحركة المرورية عليها في المناطق قليلة السكان، وقد انعكس الواقع السياسي الذي مر به قطاع غزة على التوزيع السكاني، ونشأة المخيمات الفلسطينية في ظروف لا تتلاءم مع الاستقرار البشري؛ ما دفع قسماً كبيراً من السكان للهجرة سواء الداخلية أو الخارجية.

جدول (٣) كثافة السكان في قطاع غزة حسب تعدادي السكان (١٩٩٧، ٢٠٠٧م)

المحافظة	المساحة كم <sup>٢</sup>	تعداد ١٩٩٧			تعداد ٢٠٠٧		
		عدد السكان	%	الكثافة	عدد السكان	%	الكثافة
شمال غزة	٦٢	١٧٩٦٩٠	١٧.٩	٢٨٩٨	١٩.١	٤٣٦٣	
غزة	٧٤	٣٥٩٩٤١	٢٦	٤٨٦٤	٣٥	٦٧١٢	
الوسطى	٥٦	١٤٤٨٩٠	١٤.٥	٢٥٨٧	١٤.٥	٣٦٦٨	
خان يونس	١١٣	١٩٦٦٦٢	١٩.٦	١٧٤٠	١٩.١	٢٣٩٧	
رفح	٦٠	١٢٠٣٨٦	١٢	٢٠٠٦	١٢.٣	٢٨٩٢	
قطاع غزة	٣٦٥	١٠٠١٥٦٩	١٠٠	٢٧٤٤	١٠٠	٣٨٨٢	

المصدر:- الجهاز المركزي للإحصاء الفلسطيني، دليل التجمعات السكانية الفلسطينية ١٩٩٧، مرجع سابق، ص ص ٩٥-١١٧  
- الجهاز المركزي للإحصاء الفلسطيني، التعداد العام للسكان والمساكن والمنشآت ٢٠٠٧، مرجع سابق، ص ص ١٣٠-١٣١

ويتضح من دراسة الجدول السابق (٣) والشكل (٣) ما يلي:

تبلغ الكثافة السكانية العامة في منطقة الدراسة (٣٨٨٢) نسمة/كم<sup>٢</sup> خلال تعداد ٢٠٠٧م، وبزيادة قدرها ٤١.٥% عن عام ١٩٩٧م، وتختلف كثافة السكان من محافظة لأخرى، كما تختلف حسب المحلات العمرانية، فهي تتركز في المدن الحضرية والمخيمات، وتتبعثر في المحلات العمرانية الصغيرة والأرياف حيث المساحة الواسعة قليلة السكان، وتصنف المحافظات حسب كثافتها عام ٢٠٠٧م كما يلي:

- محافظة غزة، حيث تتميز بكثافة سكانية مرتفعة تزيد عن (٦٧٠٠) نسمة/كم<sup>٢</sup>، لا تتناسب مع حجم مساحتها والتي تشكل ٢٠.٣% من مساحة منطقة الدراسة، كونها تمثل المركز الإداري لمنطقة الدراسة، وتتركز فيها كافة المؤسسات الحكومية والمراكز الخدمية والاقتصادية والورش الصناعية.
  - محافظتا شمال غزة والوسطى، تتميز بكثافة سكانية متوسطة تتراوح بين (٢٤٠٠-٤٣٠٠) نسمة/كم<sup>٢</sup>، تتناسب إلى حد ما مع نسبة مساحتها.
  - محافظتا خان يونس ورفح، تتميز بكثافة سكانية تقل بكثير عن معدل الكثافة العام لمنطقة الدراسة، ويُعزى ذلك إلى اتساع مساحة محافظة خان يونس لتستأثر وحدها بنحو ٣١% من مساحة القطاع بينما لا يمثل سكانها سوى ١٩.١% من جملة سكان القطاع، وبصفة عامة تعتبر الكثافة السكانية في محافظات قطاع غزة مرتفعة إذا قورنت بالكثافة السكانية بالضفة الغربية (٤١٦) نسمة/كم<sup>٢</sup> (\*).
- شكل (٣) توزيع الكثافة السكانية في محافظات قطاع غزة، عام ٢٠٠٧ م



المصدر: اعتماداً على بيانات الجدول (٣)

\*- تبلغ مساحة الضفة الغربية (٥٦٥٥ كم<sup>٢</sup>) وعدد سكانها حسب تعداد عام ٢٠٠٧ (٢٣٥٠٥٨٣) نسمة، ومحافظة قلقيلية ١٦٦ كم<sup>٢</sup>، وعدد سكانها بلغ (٩١٢١٧ نسمة)، ومساحة محافظة طولكرم ٢٤٦ كم<sup>٢</sup>، وعدد سكانها (١٥٧٩٨٨ نسمة) في نفس العام، وتبلغ الكثافة على مستوى محافظتي قلقيلية وطولكرم نحو (٦٠٥ نسمة/كم<sup>٢</sup>)، رغم أنهما تتشابهان مع محافظات قطاع غزة كمحافظات زراعية.

## ثانياً: التوزيع الجغرافي للمحلات العمرانية في قطاع غزة

لفهم الوضع العمراني في منطقة الدراسة لابد من دراسة النمو العمراني وتوزيع المحلات العمرانية فيها.

### ١-١- النمو العمراني

شهدت منطقة الدراسة تغيرات واضحة في طبيعة الكتلة العمرانية وحجمها، فلم يكن فيها قبل عام ١٩٧٢م سوى مدينتين فقط هما غزة وخان يونس، أما باقي المحلات العمرانية الأخرى فكانت عبارة عن قرى صغيرة، كرفح ودير البلح، أو خرب كخزاعة، أو مخيمات تتبع لتلك المدن، والتي ظهرت كنتيجة لنكبة عام ١٩٤٨م، حيث استقبلت منطقة الدراسة ما يزيد عن ضعفي سكانها<sup>(١)</sup> من اللاجئين الفلسطينيين، ما دفع وكالة الغوث الدولية لإنشاء (٨) مخيمات إيواء، وفي عام ١٩٧٢م حولت سلطات الاحتلال الإسرائيلي قرية رفح إلى مجلس بلدي، أعقبها في عام ١٩٧٣م قراراً بتحويل قرية دير البلح إلى مدينة<sup>(٢)</sup>، وتحويل (٩) تجمعات عمرانية إلى مجالس قروية هي: (بيت حانون-بيت لاهيا-جباليا-الزوايدة-القرارة-بني سهيلا-عبسان الكبيرة-عبسان الصغيرة-خزاعة)، وفي عام ١٩٩٦م أصدرت وزارة الحكم المحلي الفلسطينية قراراً تم بموجبه تحويل مجموعة من القرى إلى مدن، هي: (بيت حانون – بيت لاهيا – جباليا – الزوايدة – القرارة – بني سهيلا – عبسان الكبيرة – عبسان الصغيرة – خزاعة)، فيما شكلت ثلاث مخيمات نواة لبعض المدن الجديدة ممثلة في: (البريج والنصيرات والمغازي)، لتجمع بين المدينة والمخيم في آن واحد، كما أقيمت مدينة الزهراء ليصبح عدد المدن في منطقة الدراسة بما في ذلك المدن الحضرية سبع عشرة مدينة، وهو ما يعني زيادة نفوذها وتمدها العمراني على حساب الرقعة الزراعية، وعقب ذلك تم استحداث ثماني قرى جديدة بدلاً منها، ممثلة في: (القرية البدوية (أم النصر) - وادي غزة (جر الديك) - المغرقة – وادي السلقا – المصدر - الفخاري- الشوكة والبيوك).

وخلال تلك الفترة شهدت منطقة الدراسة نهضة عمرانية نشطة، حيث تضاعفت مساحة الكتلة العمرانية عدة مرات ما بين عامي (١٩٦٧-٢٠١٢م)، لتقفز المساحة من (١٢٠٨٥.٦) دونم عام ١٩٦٧م<sup>(٣)</sup>، إلى نحو (٨٨٦٢١) دونم عام ٢٠١٢م<sup>(٤)</sup>، وبزيادة سنوية قدرها (٢٣٤٦) دونماً، مشكلة بذلك نحو (٢٤.٣%) من إجمالي مساحة قطاع غزة، اقترن ذلك ببناء العديد من مشروعات الإسكان، والمدن الجديدة، مستفيدة من الطرق القائمة، أهمها الطريق الإقليمي رقم (٤) الرابط بين محافظات قطاع غزة

١- المخطط الإقليمي لمحافظة غزة، الجزء الأول، وزارة التخطيط والتعاون الدولي، ١٩٩٨، ص ٢٣ - قدر عدد سكان قطاع غزة المواطنين عام ١٩٤٨ بنحو (٨٠٠٠٠) نسمة، بينما استقبل نحو (٢٠٠٠٠٠) ألف نسمة من اللاجئين.

٢- Dahlan, a.s, "population characteristics and Settlement changes in the Gaza strip" (u.k, Durham, unpublished Ph.D, thesis, University of Durham, 1987) p86.

٣- تم احتساب مساحة الكتلة العمرانية على أساس أن الاستعمال السكني يشكل نحو 39% من مساحة المعمور. المصدر: راند أحمد صالحة: الاستخدام السكني للأرض في محافظات غزة، رسالة دكتوراه غير منشورة، معهد البحوث والدراسات العربية، القاهرة، ٢٠٠٣، ص ١١٦

بينما أشار أحمد حسن إبراهيم بأن مساحة الكتلة السكانية تشكل من مساحة الكتلة العمرانية ما بين ٣٥-٤٥%، انظر: أحمد حسن إبراهيم: الاستخدام السكني في مدينة العين – أنماطه والعوامل المؤثرة فيه، المجلة الجغرافية العربية، الجمعية الجغرافية المصرية، العدد السابع والعشرون، السنة السابعة والعشرون، القاهرة، ١٩٩٥، ص ٨٩

٤- تم حسابها باستخدام برنامج Arc G.I.S، بمساعدة وحدة (G.I.S) بوزارة التخطيط والتعاون الدولي.

وطريق صلاح الدين إضافة للطرق الرئيسية الأخرى، وقد اتسم الطابع العمراني لمحاور المراكز العمرانية التاريخية القديمة كمدينة غزة بالنمط المركزي الدائري الشعاعي، حيث المسجد والسوق والأبنية العامة المحاطة بالعمران بشكل دائري، والشوارع الضيقة المتعرجة، ثم أخذت الكتل العمرانية بالاتساع التدريجي في الاتجاهات كافة، من المركز نحو الأطراف على اختلاف معدلات النمو فيها من فترة لأخرى، ساعد في ذلك شبكة الطرق الرابطة بينها وبين التجمعات العمرانية الأخرى، حيث امتد العمران على طولها، وانتشر وظهرت أحياء وتجمعات سكنية جديدة غيرت الملامح العامة للتجمعات القائمة.

## ٢-١- توزيع المحلات العمرانية

تتوزع المحلات العمرانية على محافظات قطاع غزة بصور غير عادلة، فبينما تضم محافظتنا الوسطى وخان يونس (٨) محلات عمرانية لكل منهما، نجد أن محافظتي شمال غزة وغزة تضم (٥) محلات عمرانية لكل منهما، أما محافظة رفح فتضم (٤) محلات عمرانية، و تتفاوت تلك المحلات العمرانية في مساحتها وأعداد سكانها وأطوال شبكة الطرق فيها، ويبين الجدول (٤) والشكل (٤) التوزيع الجغرافي للمحلات العمرانية في محافظات غزة، فبينما تضم محافظة شمال غزة ثلاثة مدن هي: جباليا، وبيت لاهيا، وبيت حانون، وقرية أم النصر ومخيم جباليا، ونحو (٣٨٤ كم) من الطرق، نجد أن محافظة غزة تضم مدينتا غزة، والزهران، وقرية المغرقة، وجر الديك، ومخيم الشاطئ، يخدمها نحو (٩٢٦ كم) من الطرق، أما محافظة الوسطى فهي تضم مدينتا: دير البلح، والزوايدة، كما تضم قرينتا: المصدر، ووادي السلقا، وأربعة مخيمات، هي: النصيرات، البريج، المغازي، ودير البلح، شكلت الثلاث الأولى منها نويات لمدن جديدة حملت نفس الاسم، يخدمها (٤٠٣ كم) من الطرق، أما محافظة خان يونس فهي تضم المدن التالية: خان يونس، بني سهيلا، عيسان الكبيرة، عيسان الجديدة، خزاعة، والقرارة، وقرية الفخاري، ومخيم خان يونس، ونحو (٤٤٩ كم) من الطرق، بينما تضم محافظة رفح، مدينة رفح، وقرينتا شوكة الصوفي، والنصر (البيوك)، ومخيم رفح، يخدمها (٢١٦ كم) من الطرق بكافة مستوياتها.

وتستحوذ محافظة غزة على نحو (35,1%) من مساحة الكتلة العمرانية، ونحو (٣٥%) من جملة السكان، بينما تستأثر محافظتا خان يونس وشمال غزة على مساحة (٢١.٢% - ٢٠.٢%) من إجمالي مساحة الكتلة العمرانية، ونحو (١٩.١%) لكليهما من حيث عدد السكان، أما محافظتا الوسطى ورفح تنخفض فيهما نسبة مساحة الكتلة العمرانية لكليهما إلى نحو (١٢.٩%-١٠.٦%)، كما تنخفض نسبة السكان إلى نحو (١٤.٥% - ١٢.٣%) على التوالي.





جدول (٤) التوزيع الجغرافي للمحلات العمرانية في محافظات غزة من حيث المساحة والسكان عام ٢٠١٢م

المحلة العمرانية	المساحة (دونم)	السكان (نسمة)	الكثافة نسمة/دونم	م	المحلة العمرانية	المساحة (دونم)	السكان (نسمة)	الكثافة نسمة/دونم	م	المحلة العمرانية	المساحة (دونم)	السكان (نسمة)	الكثافة نسمة/دونم	م
أم النصر	410	3351	8,2	11	النصيرات	2948	75242	25,5	22	بني سهيلا	2766	36370	13,2	1
بيت لاهيا	6٥65	76831	11,7	12	البريج	1499	39335	26,2	23	عبسان الجديدة	775	6959	9	2
بيت خانون	2٢٤٥	45351	20,2	13	الزوايدة	1642	19681	12	24	عبسان الكبيرة	1956	21123	10,8	3
مُخَيِّم جَبَالِيَا	٤٣٣٥	49983	11,5	14	مُخَيِّم دِير البلح	٤٠٠	7480	18,7	25	خُزَاعَة	1256	10493	8,4	4
جَبَالِيَا	٤٣٣0	146609	33,9	15	المَغَازِي	1283	26272	20,5	26	الفَخَّارِي	638	6354	10	5
محافظة شمال غزة	١٧٨٨٥	322124	18	16	دِير البلح	2635	63252	٢٤		محافظة خان يونس	18760	310868	16,6	
مُخَيِّم الشاطن	٩٧٥	39764	40,8	17	المُصَدَّر	375	2176	5,8	27	رَفَح	4617	142427	30,8	6

11,6	40419	٣٤٧٥	مُخَيِّم رَفْح	28	8,4	5368	638	وادي السَلْقَا	18	18,3	515556	28241	غَزَّة	7
10	7378	738	النصر (البِيُوك)	29	20,9	238807	11420	محافظة الوسطى		5,3	3541	667	الزهراء	8
20,4	12552	615	شُوَكَّة الصُوفِي	30	13,7	22679	1655	القَرَارَة	19	7,4	7502	1,017	المُعْرَافَة	9
21,5	202776	9445	محافظة رفح		46,3	43255	٩٣٥	مخيم خانيونس	20	15,9	3351	211	جُحْر الديك	10
18,6	1644289	88621	الإجمالي		18,6	163634	8779	خانيونس	21	18,3	569714	31111	محافظة غزة	

المصدر: - الجهاز المركزي للإحصاء الفلسطيني: التعداد العام للسكان والمساكن والمنشآت ٢٠٠٧، النتائج النهائية للتعداد في الأراضي الفلسطينية، ملخص (السكان والمساكن)، رام الله - فلسطين، ٢٠١٢، ص ١٣٠-١٣١  
- وزارة الحكم المحلي: بيانات غير منشورة  
- مساحة الدونم (١٠٠٠ م<sup>٢</sup>) - كم<sup>٢</sup> = (١٠٠٠ دونم)

ثالثاً: دور الاحتلال الإسرائيلي في الحد من النمو العمراني

يتجسد دور الاحتلال في التحكم في مخططات المحلات العمرانية، وتجريف الأراضي، وتدمير المدن والمخيمات، وتوجيه الحركة العمرانية والحركة على الطرق.

#### ١- التحكم في مخططات المحلات العمرانية:

عقب احتلال إسرائيل لقطاع غزة عام ١٩٦٧م أقامت هيكل تخطيطية (تعمل في الظل) تابعة عملياً للمؤسسات التخطيطية الإسرائيلية، بهدف زيادة الضبط والرقابة الإسرائيلية على التطور العمراني، حيث أعدت مخططات هيكلية محلية لبعض المدن ولاحقاً لمعظم القرى بهدف تنظيم الحيز الإقليمي لأجل تحقيق المصالح والأهداف الإسرائيلية<sup>(١)</sup>، "فقد قيدت سلطات الاحتلال نشاط البلديات في أضييق نطاق، ونقلت غالبية صلاحياتها للإدارة المدنية، بينما قامت ببناء بنية تحتية كاملة لخدمة المستوطنات"<sup>(٢)</sup>، وبالتالي فإن الاحتلال لم يكن معنياً بتطوير المناطق المحتلة، بل أعاق قيام مؤسسات أو تعاونيات فلسطينية وطنية يمكنها المشاركة في المخططات الهيكلية ووضع الاستراتيجيات للإسكان، ولتحقيق ذلك عمل باتجاه:

- إزالة المخيمات واستبدالها بمشروعات سكنية؛ لتوطين اللاجئين وإنهاء قضيتهم.
- منع البناء في المناطق المحاذية لخط الهدنة والمناطق المحيطة بالمستوطنات.
- إقامة الطرق الالتفافية لتلبية الاحتياجات الأمنية للمستوطنين وقوات الاحتلال، التي استخدمت خلال انتفاضة الأقصى لتقسيم القطاع، ما أحدث شللاً للحركة الاقتصادية والخدمية.
- مصادرة الأراضي وتخصيصها للاستيطان اليهودي وبناء المستعمرات، ما أدى إلى الحد من التوسع العمراني الفلسطيني.
- واجه قطاع الإنشاءات تقييد البناء في مناطق كثيرة، وصعوبة الحصول على رخص للبناء، وذلك بموجب العديد من الأوامر العسكرية<sup>(\*)</sup>، كما تم سلب الكثير من صلاحيات البلديات

١- علي شعبان عبد الحميد: إدارة التخطيط العمراني في الأراضي الفلسطينية المحتلة بين تحديات الواقع وتطلعات المستقبل، الملتقى العربي الثاني حول إدارة المدن الكبرى، المنظمة العربية للتنمية الإدارية، جامعة الدول العربية، الإسكندرية، مصر، أيار (مايو) ٢٠٠٥م، ص ٧

٢- أحمد قريع: " من الصمود المقاوم إلى المواجهة المنتصرة"، ندوة المتقنين العرب، منظمة التحرير الفلسطينية، نيسان ١٩٨٩، ص ٥

\* منها: أمر بشأن قانون تنظيم المدن (قطاع غزة وشمال سيناء رقم (125) لسنة 1967م وينص على تعيين جميع أعضاء اللجنة المركزية للتنظيم وبناء المدن، ممثلين من ضباط أركان عسكريين إسرائيليين ذوي علاقة بالداخلية والأشغال العامة والشئون الاجتماعية، والمساحة، إضافة لمستشار قضائي عسكري، وسميت باسم (اللجنة اللوائية).

- أمر بشأن قانون تنظيم المباني (قطاع غزة تعديل رقم 6 من أمر (539) لسنة 1976م، أضاف المادة (7 أ) التي حولت لقايد المنطقة إقامة لجنة خاصة تمنح صلاحيات لجنة محلية لبناء وتنظيم المدن، والمادة (7 ب)، تشكيل لجنة اعتراضات تنظر في الاعتراضات المقدمة على قرارات لجنة التنظيم الخاصة وتعمل عمل اللجنة اللوائية.

- أمر بشأن الأموال الحكومية "قطاع غزة" 5732ع - لسنة 1972م، والصادر بتاريخ "1/6/1972م"، حيث أعطى ضابط الأموال الحكومية صلاحية نزع كل يد موضوعة على هذا المال "صلياً - سانلاً - غازاً"، وأصبح يوسع السلطات العسكرية السيطرة على 119,000 دونم تقريباً، وأقيم عليها أغلب مستوطنات القطاع، وتم السيطرة فعلاً على 63,000 دونم من قطاع غزة.

المصدر: جيفري أورنسون: سياسة الأمر الواقع في الضفة الغربية "إسرائيل والفلسطينيون من حرب 1967م إلى الانتفاضة" ترجمة حسني زينة، ط1، مؤسسة الدراسات الفلسطينية، بيروت - لبنان، 1990، ص. 132.

والمجالس القروية، حيث أسندت إلى لجنة التخطيط العليا المكونة من ضباط إسرائيليين، كذلك منعت تطور أية بنية تحتية<sup>(١)</sup>.

- وضع مخططات هيكلية للمدن الفلسطينية عام 1980م بما يتوافق مع مصالحها الأمنية والسياسية، وحصر امتدادها العمراني في إطار نفوذها الضيق؛ مع وضع قيود مشددة للحصول على الخدمات، وبالتالي الحد من التوسع العمراني خارج حدود المخططات الهيكلية، دون مراعاة للزيادة السكانية الأخذة في النمو؛ ما أدى إلى ظهور العشوائيات، وبروز ظاهرة التعدي على الطرق وتلاصق الأبنية<sup>(٢)</sup>.

## ٢- تجريف الأراضي :

استخدم الاحتلال الإسرائيلي سياسة تجريف الأراضي الملاصقة للطرق الالتفافية التي يستخدمها المستوطنون، يصل إلى عمق نحو نصف كيلو متر من كل جانب؛ لتأمين تحرك آلياته العسكرية وتحرك مستوطنيه، ما أدى - بدوره- إلى حرمان السكان من حرية التنقل، واستخدام تلك المساحة لأغراض البناء أو الزراعة، وهذا دفع حركة العمران باتجاهات أخرى بعيداً عن مصادر التهديد والخطر، وتوقفه عند تلك الأراضي التي لم يسمح فيها بالبناء، خاصة وأن حركة النشاط الإسكاني منذ عام ١٩٦٧م اعتمدت بالدرجة الأولى على الجهود الذاتية، بينما اقتصرت مساهمة القطاع العام على عدد من المشاريع الإسكانية، وبالتحديد اقتصر دورها على اعتماد تخطيط المواقع والخدمات، أما القطاع الخاص الذي يعتمد على المستثمرين فلم يساهم في التنمية الإسكانية بمحافظات غزة إلا مطلع عام ١٩٩٤م<sup>(٣)</sup>، وفي منأى عن مصادر التهديد الأمني.

شهدت الفترة ما بين عامي ٢٠٠١-٢٠٠٤م حملة محمومة من سلطات الاحتلال الإسرائيلي تجاه أراضي المواطنين خاصة الملاصقة للمستوطنات الإسرائيلية، ليلغ إجمالي ما تم تجريفه حتى نهاية عام ٢٠٠٤م نحو (٤٤.٣ كم<sup>٢</sup>)، كما يتضح من بيانات الجدول رقم (٥)، وهي تضاف لمساحة المستوطنات الإسرائيلية التي تسيطر على مساحة (٢٨,٤٢) كم<sup>٢</sup>، إضافة لمساحة القواعد العسكرية الإسرائيلية (٢.١ كم<sup>٢</sup>)<sup>(٤)</sup>، وبالتالي فإن سكان القطاع حرموا من استخدام مساحة تقدر بنحو (٧٤.٨ كم<sup>٢</sup>)، تعادل نحو ٢٠.٠% من مساحة قطاع غزة، عدا عن المناطق الحدودية حيث يحرم السكان من استغلال المساحة المحاذية للحدود الشمالية والشرقية للقطاع بطول ٥٩ كم، وبعمق (١) كيلو متر، وهذا يعني أن ما يزيد عن ثلث مساحة القطاع ظلت دون استغلال حتى الانسحاب الإسرائيلي من المستوطنات عام ٢٠٠٥م، إلا أن المناطق الحدودية لا تزال تمثل عقبة أمام الاستغلال الاقتصادي أو العمراني؛ لارتفاع وتيرة الخطر على المواطنين.

١- مصطفى كامل/ عبد الرحمن محمد الفراء: تأثير الاحتلال الإسرائيلي على العمارة والعمران في قطاع غزة، رسالة دكتوراه غير منشورة، كلية الهندسة، جامعة الأزهر، القاهرة، ٢٠٠٧، ص ٥٧  
٢- نفس المرجع السابق، ص ١٥٧-١٥٨  
٣- راند أحمد صالحة: الاستخدام السكني للأرض في محافظات غزة، رسالة دكتوراه غير منشورة، قسم الجغرافيا، معهد البحوث والدراسات العربية، جامعة الدول العربية، القاهرة، ٢٠٠٣، ص ٣٦٦-٣٦٧  
٤- معهد الأبحاث التطبيقية (أريج): تحليل النمو العمراني الفلسطيني واتجاهاته وواقع استخدام الأرض في قطاع غزة للسنوات ٢٠٠١-٢٠٠٥، القدس، ٢٠٠٦، ص ٧-٩

جدول (٥) مساحة الأراضي التي جرفتها قوات الاحتلال الإسرائيلي ما بين عامي

(٢٠٠١-٢٠٠٤م) (بالدونم) <sup>(١)</sup>

المحافظة	شمال غزة	غزة	الوسطى	خان يونس	رفح	المجموع
المساحة	17717	10529	5143	6417	4485	44291
%	40.0	23.8	11.6	14.5	10.1	100

المصدر: معهد الأبحاث التطبيقية (أريج): تحليل النمو العمراني الفلسطيني واتجاهاته وواقع استخدام الأرض في قطاع غزة للسنوات ٢٠٠١-٢٠٠٥، القدس، ٢٠٠٦، ص ٧-٩

### ٣- توجيه اتجاهات النمو العمراني:

تأثر المعمور واتجاهاته بالظروف السياسية، ومستويات الدخل، وارتفاع قيمة العقارات وسط المراكز العمرانية، فحتى الانسحاب الكلي للكيان الإسرائيلي من قطاع غزة في ١٢/٩/٢٠٠٥م ظل الزحف العمراني محكوماً بوجود تجمعات المستوطنات الإسرائيلية التي يحظر الزحف باتجاهها، وبالقوانين والأوامر العسكرية الإسرائيلية\* التي تمنع البناء في حدود (1000م) من الخط الأخضر (خط الهدنة)، وفي حدود (500م) من شاطئ البحر بدون تصريح من القائد العسكري، ثم تبدلت الأمور عقب ذلك، حيث بدأت اتجاهات النمو العمراني تتجه نحو الأطراف الشمالية والجنوبية والغربية، لتظهر ضواحي ومحلات عمرانية جديدة.

قلصت الظروف السياسية، والاجتياحات المتكررة للأجزاء الشرقية من منطقة الدراسة، واستشعار السكان بالخطر؛ حجم الزحف العمراني نحو الشرق (خط الهدنة)، والذي لا يزال بطيئاً، حيث وقفت الحركة العمرانية عاجزة عن التمدد باتجاه خط الهدنة في حدود المساحة التي حددها القائد العسكري الإسرائيلي وأقرتها اتفاقية إعلان المبادئ بين منظمة التحرير الفلسطينية والكيان الإسرائيلي (اتفاقية أوسلو) بتاريخ ١٣/٩/١٩٩٣م، ولا تكاد تتعدى طريق الكرامة شرق مدينة غزة نظراً للتهديدات والاعتداءات الإسرائيلية المتكررة لشرقي قطاع غزة؛ مما يقلل من فرص الزحف العمراني تجاهها، وهذا ما تجلّى خلال الحرب على قطاع غزة منتصف عام ٢٠١٤م، حيث تعرضت المباني والمنشآت التي تقع مع امتداد الحدود الشرقية لقطاع غزة للتدمير الكلي، على عكس الأجزاء الغربية لمنطقة الدراسة التي التحمت كتلتها العمرانية معاً إلى درجة صعوبة الفصل أو التمييز بين أجزاء كل منها.

١- معهد الأبحاث التطبيقية (أريج): نفس المرجع السابق والصفحة

\*- أمر بشأن مراقبة البناء (قطاع غزة وشمال سيناء رقم 347) لسنة 1970م وينص على أنه يجوز للقائد العسكري حظر البناء أو إيقافه أو تقييده وفق شروط أو هدمه أو إزالته، ومنع البناء بدون تصريح عسكري في حدود 1000م من الخط الأخضر وفي حدود 500م من شاطئ البحر.

#### ٤- توجيه الحركة على الطرق:

ترتب على ترسيم خط الهدنة في منطقة الدراسة عقب نكبة عام ١٩٤٨م تقييد حركة التنقل على الطرق وتوجيهها، حيث حدث انقطاع تام بين منطقة الدراسة وباقي أجزاء فلسطين المحتلة، وفي الوقت نفسه حدث تحول على اتجاهات الحركة تجاه جمهورية مصر العربية بتكاتف الحركة على شبكة الطرق الرابطة بينهما حتى نكسة عام ١٩٦٧م، واحتلال الكيان الإسرائيلي لمنطقة الدراسة وشبه جزيرة سيناء وبرز حاجته للأيدي العاملة الفلسطينية، أدى ذلك إلى حدوث تغيرات جديدة على مستوى اتجاهات الحركة على الطرق تجاه فلسطين المحتلة، وتوقفها تجاه مصر حتى نشأة السلطة الفلسطينية في مايو ١٩٩٤م؛ لتعود مصر إلى الواجهة من جديد لتمثل البوابة الرئيسية لحركة سكان قطاع غزة نحو الخارج، في الوقت ذاته قيدت إسرائيل الحركة (أفراد وبضائع) عبر المنافذ الحدودية مع باقي فلسطين المحتلة وفقاً لاشتراطاتها، وأحدثت تغيرات واضحة على اتجاهات الحركة عبرها، وهو ما يؤكد على أن "اختيار طريق نقل للتجارة الخارجية يتأثر بالاعتبارات السياسية والعسكرية، الأمر الذي ينعكس على التجارة ذاتها"<sup>(١)</sup>.

إن حدوث أية انفراجه في الحركة على أحد المعابر الحدودية وتدفق السلع والبضائع المختلفة خاصة مواد البناء عبره؛ يترتب عليه حدوث حركة نشطة على الطرق المؤدية إليه وزيادة أهميتها النسبية، وشق طرق جديدة وترميم القائمة منها، كما تنعكس بدورها على زيادة مساحة الرقعة العمرانية وزحفها تجاهه، وزيادة النشاط البشري، وهو ما برز عندما تم اعتبار معبر المنطار المعبر الرئيسي لتدفق السلع بين منطقة الدراسة وفلسطين المحتلة، ثم ما طرأ من تحولات عقب إغلاقه نهائياً والتحول نحو معبر كرم أبو سالم، حيث أحدثت تغيرات واضحة على قيمة بعض المناطق في منطقة الدراسة، كما يتضح مما يأتي:

- أدت التغيرات السياسية والظروف الطارئة كالحروب، والاجتياحات المتكررة من الجيش الإسرائيلي، وإغلاق منافذ حدودية؛ إلى افتقاد بعض المناطق لقدر كبير من أهميتها، كالمناطق الحدودية الشرقية، كمنطقة بيت حانون، وشرق حي الشجاعية، وخزاعة، حيث يرتفع سقف المخاطر التي تكتنف أي تحركات حولها، وتتهدد الزحف العمراني تجاهها.

- اضمحل دور أجزاء من الطريق رقم (٤) شكل (٥)، وتوقفت بعض الطرق الرابطة بينه وبين المنافذ الحدودية، فنتيجة لإغلاق معبر المنطار تراجعت الحركة على الجزء من الطريق رقم (٤) والمعروف باسم (طريق الكرامة)، وتراجعت أهميته والمنطقة المحيطة بالمعبر، وتبدل الموقع الجيد إلى موقع سيئ، وتراجعت أهمية قيمة المنطقة على جانبي الطريق، الأمر ذاته انطبق على الجزء من الطريق رقم (٤) الرابط بين معبر بيت حانون ومفترق بيت حانون عقب تقييد الحركة عليه، وطريق معبر القرارة عقب إغلاق المعبر الحدودي.

- تبدلت أهمية المنطقة الحدودية الجنوبية لرفح، وزادت أهميتها كمنطقة تجارية، عقب الانسحاب الإسرائيلي عام ٢٠٠٥م، كذلك الأجزاء الغربية والمناطق التي كانت تحيط بالمستوطنات

١- محمد محمود إبراهيم الديب: الجغرافيا السياسية، مرجع سابق، ص ٣٤٠

الإسرائيلية، حيث زادت قيمة العقارات، وزاد الزحف العمراني تجاهها بعد سيادة حالة الاستقرار النسبي والأمان، وتواصلت الحركة المرورية وشقت العديد من الطرق وحدث تحسن نسبي لحالة الموجود منها، كما زادت أهمية طريق المطار الرابط بين طريق رقم (٤) ومعبر كرم أبو سالم.

- فرض الواقع السياسي على قطاع غزة أن يستخدم وسائل النقل البري فقط، وحرمتها من توظيف النقل البحري، رغم إشرافها على ساحل بحري طوله (٤١ كم)، ووجود ميناء بحري متواضع يمكن تطويره وتوظيفه في النقل البحري، كما حرمتها من استثمار النقل الجوي بوضع قيود على استخدام مطار غزة الدولي إبان تشغيله ما بين عامي ١٩٩٨-٢٠٠٠م، ومرة أخرى من خلال تدمير كافة منشآته بما فيها مدرج المطار والصالات، وقد سبق أن حرم الاحتلال الإسرائيلي القطاع من توظيف خط السكة الحديدية منذ احتلاله لمنطقة الدراسة.

#### ٥- تدمير المدن والمخيمات :

وسيتم دراستها على ثلاث فترات، قبل انتفاضة الأقصى وخلالها وبعدها.

#### ٥-١- تدمير المنشآت العمرانية حتى انتفاضة الأقصى (قبل عام ٢٠٠٠م) :

تعرضت منطقة الدراسة على مدار قرن من الزمان ومنذ الاحتلال البريطاني لفلسطين والاحتلال الإسرائيلي بعده؛ للاعتداءات المتكررة التي نتج عنها تدمير مئات المنشآت العامة والخاصة، فقد " تعرض ما يزيد عن ثلث مساحة مدينة غزة للهدم والتدمير نتيجة لقصف الجيش البريطاني للمدينة عام 1917م"<sup>(١)</sup>، وخلال العدوان الثلاثي على مصر عام ١٩٥٦م، وأعقبه نكسة عام ١٩٦٧م تعرضت أجزاء كبيرة من منطقة الدراسة للقصف والتدمير، وشردت سكانها ليصبحوا بدون مأوى، وفي عام 1971م أصدرت سلطات الاحتلال الإسرائيلي أوامرها لملاحقة رجال المقاومة؛ بتوسيع شوارع المخيمات بما يفسح المجال لمرور الآليات الإسرائيلية وإحكام السيطرة على المخيمات وتطويقها، نتج عن ذلك هدم مئات البيوت بذرائع شتى، منها فيمخيم جباليا لوحده نحو (1011) بيتاً، وفيمخيم الشاطئ (598) بيتاً، ومخيم رفح (248) بيتاً، لتشكل معاً نحو ٧٢.٨% من عدد البيوت المهتمة من كافة المخيمات خلال الفترة من عام 1971 - 1976 والبالغة نحو (2552) بيتاً، وتشريد سكانها البالغ عددهم نحو (16000) نسمة<sup>(٢)</sup>.

وهكذا "فإن البنية التحتية في قطاع غزة قد تراجعت كثيراً خلال ٢٧ عاماً من الاحتلال الإسرائيلي"<sup>(٣)</sup>، تزامن مع تلك السياسة، سياسة إغلاق أو تدمير غرف سكنية لأفراد المقاومة الفلسطينية كأساليب عقابية للسكان، حيث قامت السلطات الإسرائيلية بتدمير (٧٧٢) غرفة سكنية في مخيمات جباليا والشاطئ ورفح، ولم يقتصر الأمر عند ذلك فقد اتبعت سياسة التهجير القسري

١- عارف العارف: تاريخ غزة، ط1، دار الأيتام الإسلامية القدس، 1943، ص 256.

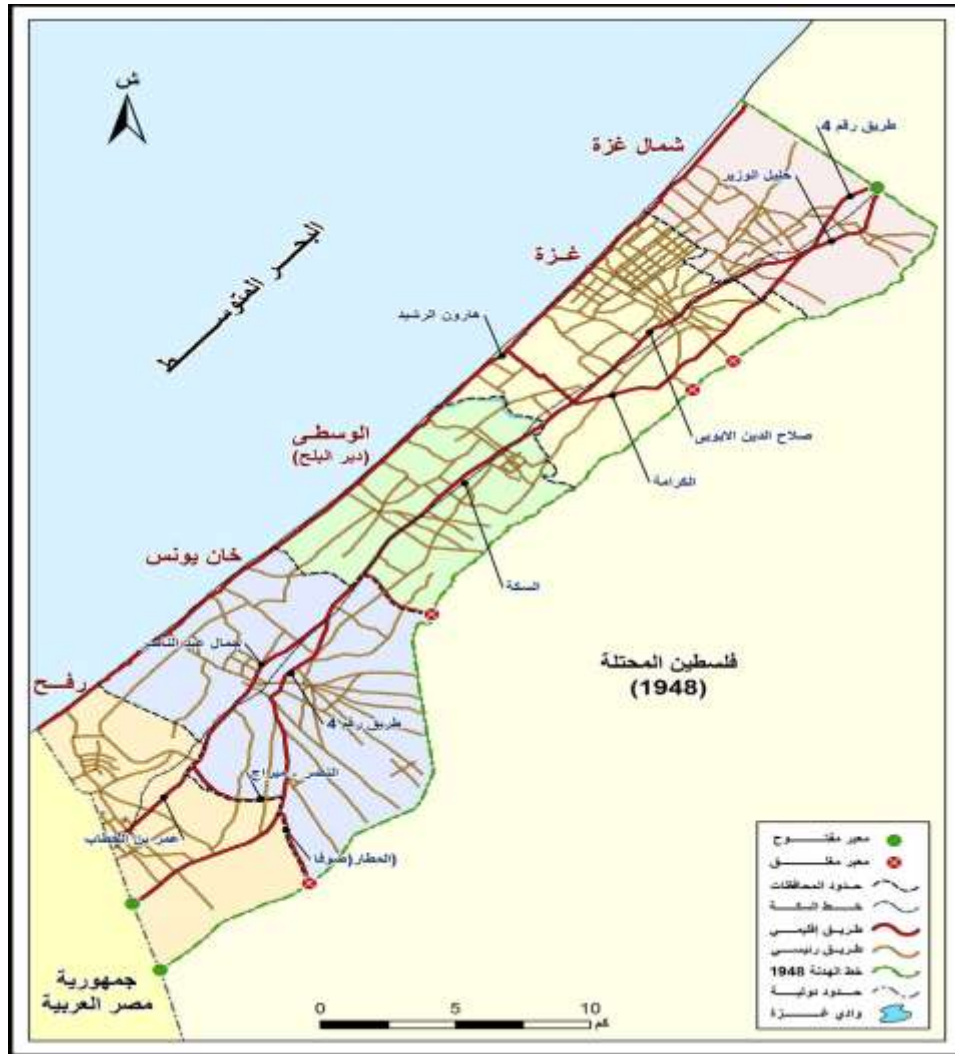
٢- جغرافية فلسطين: جامعة القدس المفتوحة، عمان، ٢٠٠٧، ص ١٨٨

٣- جورج ت. عبد: " تنمية الاقتصاد الفلسطينية" مجلة الدراسات الفلسطينية، عدد ١٥، مؤسسة الدراسات الفلسطينية، بيروت، ١٩٩٤، ص ٥٩

والاعتقال والإبعاد، واستخدام الضغوط الاقتصادية بقطع الصلة بين المعيل المتواجد خارج فلسطين وأسرته، ما يدفعها إلى الهجرة للحاق به، وفي الوقت نفسه يقوم الاحتلال بمصادرة الأراضي لإقامة المستوطنات عليها، ما انعكس بدوره سلباً على مصادر الدخل لدى الأسر الفلسطينية<sup>(١)</sup>، واستمرت هذه السياسة خلال الانتفاضة الأولى (١٩٨٧-١٩٩٤م)، حيث هدمت قوات الاحتلال الإسرائيلي مئات المنازل والمنشآت الخاصة بالفلسطينيين بحجج مختلفة منها:

- البناء بدون ترخيص، والاشتباه بالمشاركة في مقاومة الاحتلال الإسرائيلي.
- شق الطرق أو توسعتها لتحقيق الاحتياجات الأمنية للاحتلال لحماية المستوطنين.

### شكل (٥) شبكة الطرق الإقليمية والرئيسية في محافظات قطاع غزة عام ٢٠١٢م



المصدر: رسمت باستخدام برنامج Arc G.I.S (نظم المعلومات الجغرافية) اعتماداً على الأطلس الفني لمحافظة غزة، أطلس خرائط الأساس، ط١، وزارة التخطيط، السلطة الفلسطينية، ٢٠١٤، والدراسة الميدانية

١- جغرافية السكان: جامعة القدس المفتوحة، عمان، ٢٠٠٨، ص ١٧٩



## ٢-٥- تدمير المنشآت العمرانية خلال انتفاضة الأقصى ما بين عامي (٢٠٠٠-٢٠٠٨م):

تأثرت منطقة الدراسة خلال سنوات انتفاضة الأقصى لحملة إسرائيلية شرسة ضد المنشآت والمرافق الفلسطينية (الاقتصادية منها أو الخدمية)، دمرت خلالها المئات منها سواء بالقصف، أو الهدم، أو التجريف، كالجسور، وشركة توليد الكهرباء، والعشرات من المنشآت الصناعية، إلا أن تلك الحملة تركزت تجاه المباني السكنية والتي أخذت تتصاعد تدريجياً لتبلغ أوجها عام ٢٠٠٤م، بواقع (٢٠٩٨) منزلاً<sup>(١)</sup>، وبما يعادل ٣٦.٣% من إجمالي عدد المنازل التي دمرتها آلة الحرب الإسرائيلية خلال سنوات الانتفاضة والبالغة نحو (5776) منزلاً، سواء هدم كلي أو جزئي، كما يتضح من بيانات الجدول (٦) والشكل (٦):

جدول (٦) التوزيع الجغرافي للوحدات السكنية المهتمة والمتضررة في محافظات غزة خلال انتفاضة الأقصى (٢٠٠٠-٢٠٠٨م)

المحافظة	شمال غزة	غزة	الوسطى	خان يونس	رفح	المجموع	%
هدم كلي	346	197	171	661	1556	2931	50.7
ضرر جزئي	870	331	175	355	1114	2845	49.3
المجموع	1216	528	346	1016	2670	5776	100
%	21	9.1	6	17.6	46.2	100	

المصدر: مركز الزيتونة للدراسات والاستشارات : إحصائيات انتفاضة الأقصى ٢٠٠٠/٩/٢٩ - <http://www.alzaytouna.net/>، ٢٠٠٨ / ١ / ٢٣

١. تشكل نسبة المباني التي هدمت بالكامل نحو نصف إجمالي المباني التي تأثرت بإجراءات قوات الاحتلال الإسرائيلي خلال الفترة المذكورة، ويمكن توزيع المحافظات حسب حجم الأضرار إلى الفئات التالية:

٢. تعد محافظة رفح هي الأكثر عرضة للتدمير، وهي ذات أضرار كبيرة جداً، حيث بلغ عدد المنازل التي طالها التدمير سواء الكلي أو الجزئي نحو (٢٦٧٠) منزلاً وبواقع ٤٦.٢% على مستوى منطقة الدراسة، منها مدمرة كلياً نحو ٥٨.٣% من إجمالي المباني المهتمة كلياً في منطقة الدراسة، وتعد المنطقة الجنوبية الملاصقة للحدود المصرية هي الأكثر عرضة للتدمير، ففي " مايو ٢٠٠٤م أسفرت عملية اجتياح المحافظة عن تدمير (٥٣٢) منزلاً سكنياً بينها (٢٦١) منزلاً دُمرت كلياً، كانت تأوي (٧٠٠٠) نسمة، ناهيك عن مقتل العشرات وتدمير البنية التحتية في المدينة"<sup>(١)</sup>.

١- المركز الفلسطيني لحقوق الإنسان: تأهيل ضحايا انتهاكات الحق في السكن الملائم، دراسة تقييمية للتجمعات السكنية الجديدة لأصحاب المنازل المدمرة في قطاع غزة "نموذجاً"، دراسة رقم (٤١)، ص ص ٤٣-٤٤  
- قامت سلطات الاحتلال الإسرائيلي عام ٢٠٠٢م بتدمير ثلاثة أبراج سكنية تضم نحو ١٥٠ شقة سكنية تقع إلى الشمال من مدينة الزهراء بحجة أنها تمثل تهديداً أمنياً لمستعمرة نتساريم، كما تم هدم برجين سكنيين عند مفترق الشهداء جنوب غزة.

٢- المركز الفلسطيني لحقوق الإنسان: نفس المرجع السابق، ص ٤٣

٣. تأتي محافظة شمال غزة في المرتبة الثانية، وهي ذات أضرار كبيرة، حيث كانت عرضة لمسلسل الاجتياحات المتكررة، فقد طال التدمير نحو (١٢١٦) منزلاً، تشكل نحو (٢١%) من إجمالي البيوت المهتمة في نفس المحافظة، ففي النصف الثاني من العام ٢٠٠٤م اجتاحت قوات الاحتلال مدينة بيت حانون، هدمت خلالها (٧٠) منزلاً، وفي مخيم جباليا تم تدمير (٨٧) منزلاً بصورة كلية<sup>(١)</sup>.

٤. جاءت محافظة خان يونس في المرتبة الثالثة، وهي ذات أضرار متوسطة، وبنسبة تقدر بنحو ١٧.٦% من إجمالي البيوت المهتمة خلال الفترة المذكورة، وخلال الاجتياح الإسرائيلي لمخيم خان يونس في النصف الثاني من العام ٢٠٠٤م هدمت نحو (٨٠) منزلاً<sup>(٢)</sup>.

٥. أما محافظتي غزة والوسطى فهي الأقل تضرراً وبواقع (٩.١% - ٦%) على التوالي، حيث تركزت أعمال الهدم في محيط المستوطنات والطرق الالتفافية.

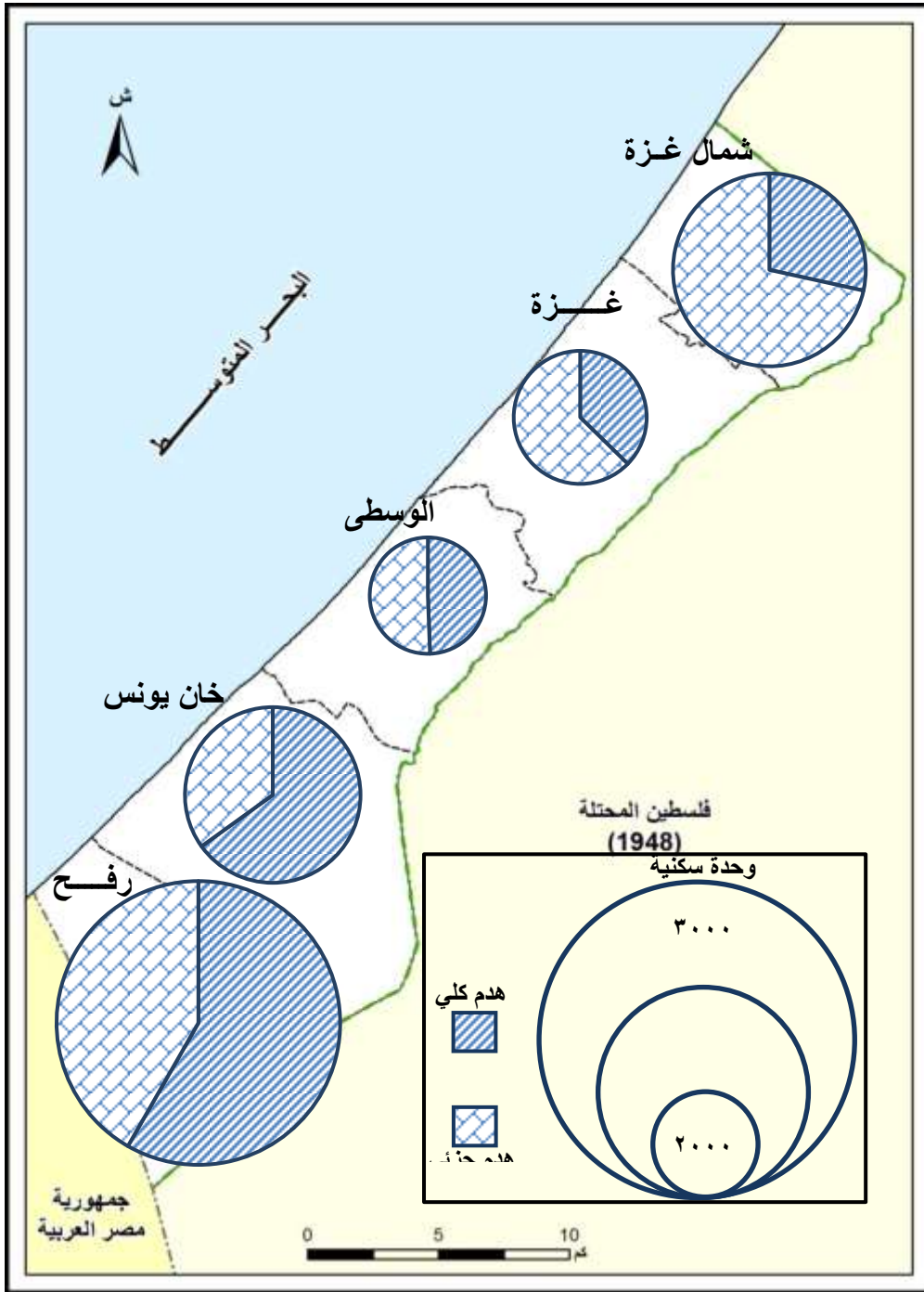
---

- بتاريخ ٢٠٠٢/٨/١، أعلنت الحكومة الإسرائيلية رسمياً عن انتهاجها لسياسة هدم منازل ذوي فلسطينيين تدعي أنهم نفذوا، خططوا أو ساعدوا للقيام بأعمال ضد أهداف إسرائيلية في الأراضي المحتلة أو داخل إسرائيل كوسيلة من وسائل الردع في مواجهة الانتفاضة.

١- المركز الفلسطيني لحقوق الإنسان: نفس المرجع ونفس الصفحة

٢- نفس المرجع ونفس الصفحة .

شكل (٦) التوزيع الجغرافي للوحدات السكنية المتضررة في محافظات غزة خلال انتفاضة الأقصى (٢٠٠٠-٢٠٠٨م)



المصدر: اعتماداً على بيانات الجدول (٦)

### ٥-٣- تدمير المنشآت العمرانية ما بعد عام ٢٠٠٨م:

تعرضت منطقة الدراسة منذ عام ٢٠٠٨م لثلاثة حروب(\*) عدا عن عمليات الاجتياح المتكررة، أدت إلى تدمير آلاف المنشآت العمرانية، ومرافق البنى التحتية وآلاف من الشهداء، والجرحى، والمشردين، وقد تباينت قيمة الخسائر المباشرة بين الحروب الثلاثة، كما يتضح من بيانات الجدول (٧)، فقد بلغت خلال حرب ٢٠٠٨/٢٠٠٩م نحو (1661) مليون دولار، وحرب ٢٠١٢م كانت (64.89) مليون دولار، أما حرب ٢٠١٤م فقد فاقت خسائرها مجموع خسائر الحربين مجتمعين بنحو ٣٧%، وهو مقترن بالمدة الزمنية للحرب التي استمرت (٥١) يوماً، وشدة الاستهداف.

جدول (٧) تطور قيمة الخسائر المباشرة التي أصابت القطاعات المختلفة خلال الحروب الثلاثة على قطاع غزة (٢٠٠٨-٢٠١٤م) (مليون دولار)

2014		2012		2009//2008		القطاع
%	القيمة	%	القيمة	%	القيمة	
6.3	150	5.4	3.5	14.5	240	الصناعة
2.1	50	3.4	2.2	3.0	50	التجارة والمصارف
10.6	250	11.3	7.33	10.4	173.1	الزراعة
0.8	20	0.3	0.183	0.5	8.7	السياحة
2.3	54	8.8	5.7	1.4	23.4	الطاقة
2.5	60	5.5	3.55	11.0	183.4	الاتصالات والمواصلات والطرق والموانئ والمياه والصرف الصحي
58.4	1,383.8	31.2	20.26	52.8	876.1	الإتشاءات (المباني العامة والمساكن)
9.9	235.42	16.3	10.559	-	-	الاجتماعي (الصحة والتعليم والأوقاف والشباب والرياضة)
1.9	45	11.6	7.53419	-	-	الامن والحكم الرشيد (وزارة الداخلية والمالية ومجلس الوزراء)
4.6	110	6.3	4.07	-	-	الهيئات المحلية
	10	-	-	6.1	100.5	البيئة
-	-	-	-	0.3	5.4	الاعلام
100	2368.2	100	64.89	100	1661	المجموع

- عام ٢٠٠٩/٢٠٠٨: وزارة التخطيط: خطة الإغاثة والطوارئ، السلطة الوطنية الفلسطينية، ٢٠٠٩، ص ١٢

\*-استمر العدوان الإسرائيلي على قطاع غزة من تاريخ ٢٨/١٢/٢٠٠٨ وحتى تاريخ ١٨ يناير ٢٠٠٩م ولمدة ٢٢ يوماً، استشهد خلالها نحو ١٤٤٣ فلسطينياً، أما عدوانه عام ٢٠١٢ فقد استمر من تاريخ ١٤/نوفمبر وحتى ٢٢ نوفمبر ولمدة ٨ أيام، استشهد خلاله نحو ١٨٠ فلسطينياً، أما العدوان الإسرائيلي عام ٢٠١٤ فقد استمر من تاريخ ٧ يوليو وحتى ٢٦ أغسطس ولمدة ٥١ يوماً، استشهد خلاله نحو ٢٢٠٠ فلسطينياً.

- عام ٢٠١٢: وزارة التخطيط: خطة إعادة إعمار قطاع غزة، السلطة الوطنية الفلسطينية، ٢٠١٣، ص ١١
- عام ٢٠١٤: المجلس الاقتصادي الفلسطيني للتنمية والإعمار "بكدار": خطة تنمية وإعادة إعمار قطاع غزة، دولة فلسطين، أيلول ٢٠١٤، ص ص ٣١-٣٧

### ٥-٣-١- تدمير المنشآت العامة:

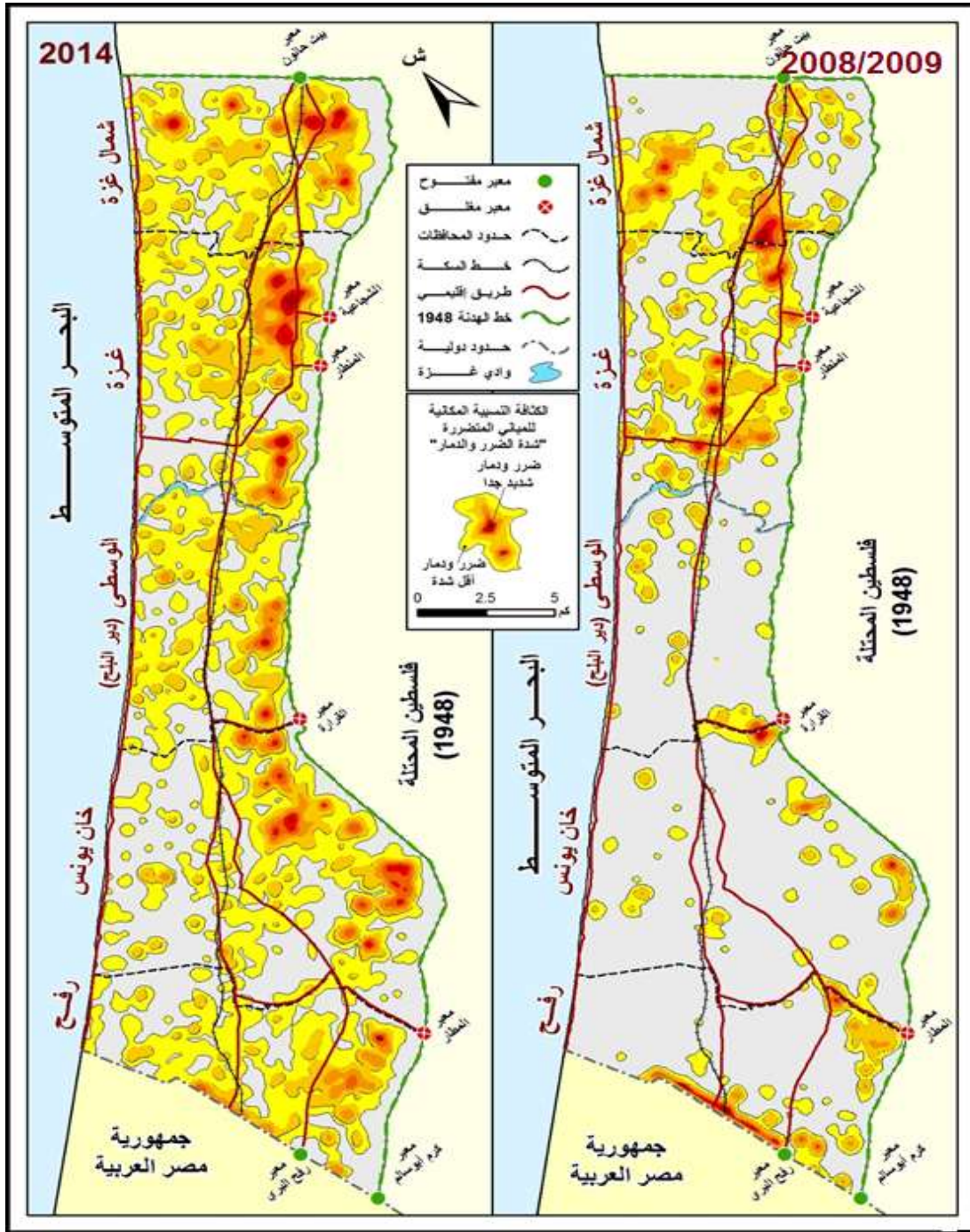
يعد قطاع الإنشاءات العمرانية (عامة وخاصة) الأكثر تضرراً من نتائج الحروب الثلاثة، حيث شكلت نحو نصف قيمة الخسائر الناتجة عنها، فبينما ركزت الحربين الأولى والثانية على استهداف الممتلكات العامة؛ وسعت الحرب الأخيرة دائرة الاستهداف، ودمرت آلاف المنازل السكنية فوق رؤوس ساكنيها، وهو ما ضاعف أعداد الشهداء والجرحى والمشردين، كما يتضح من بيانات الجدول (٧) والشكل (٧)، وتشكل خسائر القطاع الاجتماعي الذي يشمل منشآت (الصحة والتعليم والأوقاف والشباب والرياضة)، وخسائر قطاع الأمن والحكم الرشيد الذي يشمل منشآت (وزارة الداخلية والمالية ومجلس الوزراء)، إضافة لخسائر قطاع الإنشاءات العمرانية حوالي ثلثي إجمالي قيمة خسائر الحروب الثلاثة، أما قطاعا الزراعة والصناعة فقد مثلت خسائرهما خلال الحروب الثلاثة نحو (١٠.٨%-٨.٧%) على التوالي، حيث كان أحد أهداف الاحتلال الإسرائيلي هو تدمير مقومات الاقتصاد الفلسطيني، ولم تسلم دور العبادة من الاستهداف، فقد تم تدمير (٢٩٦) مسجداً ما بين تدمير كلي وجزئي، و(٣) كنائس، و(١٠) مقابر، وعلى مستوى القطاع الصحي استهدفت (١١٢) منشأة صحية، كمستشفى الوفاء ومستشفى الدرّة للأطفال، وعلى صعيد القطاع التعليمي فقد استهدف الاحتلال (١٥٦) مدرسة، منها (٢٦) دمرت بالكامل، و(٦) مؤسسات جامعية، عدا عن (٧٨) مبنى حكومياً، و تدمير (٢٩٧) ورشة ومنشأة صناعية<sup>(١)</sup>.

---

١- الخطة الوطنية للإنعاش المبكر وإعادة اعمار غزة، مقدمة للمؤتمر الدولي لإعادة إعمار غزة، المنعقد بالقاهرة في أكتوبر ٢٠١٤، ص ٣٦

شكل (7) كثافة المنشآت المدمرة والمتضررة في محافظات قطاع غزة خلال حربي

(٢٠٠٨/٢٠٠٩ - ٢٠١٤م)



UNITAR/UNOSAT is licensed under a Creative Commons Attribution-Non Commercial- Share Alike 3.0 Unsorted License [www.unitar.org/unosat](http://www.unitar.org/unosat) published: 19 Sep. 2014

### ٥-٣-٢- تدمير الوحدات السكنية:

ظل قطاع غزة حتى قبيل عدوان ٢٠١٤ م يعاني من نقص فعلي في المساكن يصل إلى نحو (٧٥٠٠٠) وحدة سكنية كنتيجة للنمو السكاني السريع، في ظل القيود المفروضة من الاحتلال الإسرائيلي على استيراد مواد البناء، والاعتداءات المتكررة على القطاع ما أدى إلى تدمير واسع في الوحدات السكنية القائمة<sup>(١)</sup>، فبينما طال التدمير خلال الحرب الأولى على قطاع غزة نحو (٣٠٠٠٠) وحدة سكنية منها نحو (٥٠٠٠) وحدة دمرت بالكامل<sup>(٢)</sup>؛ فقد بلغ عدد الوحدات التي طالها القصف والتدمير خلال الحرب الثالثة نحو (٦٠٠٠٠) وحدة سكنية، منها نحو (١٠٠٠٠) وحدة سكنية دمرت بالكامل، كما يتضح من بيانات الجدول (٨)، وبالتالي حجم الدمار خلال الحرب الأخيرة كان ضعف حجم الدمار للوحدات السكنية خلال الحرب الأولى، حيث كان الاستهداف أكثر شمولاً لكافة التجمعات السكنية، شكلت الوحدات السكنية المدمرة بالكامل منها نحو ١٦.٧% من إجمالي عدد الوحدات المستهدفة خلال الحرب الأخيرة على قطاع غزة.

جدول (٨) التوزيع الجغرافي للوحدات السكنية المهتمة والمتضررة حسب المحافظة خلال العدوان الإسرائيلي على قطاع غزة عام ٢٠١٤ م

المحافظة	تدمير كامل	%	ضرر كبير	%	ضرر جزئي	%	المجموع	%
شمال غزة	٢٣٠٠	٢٣	٢٣٠٠	٢٣	٨٠٠٠	٢٠	١٢٦٠٠	٢١
غزة	٢٩٠٠	٢٩	٢٩٠٠	٢٩	١٥٠٠٠	٣٧.٥	٢٠٨٠٠	٣٤.٧
الوسطى	١٥٠٠	١٥	١٥٠٠	١٥	٦٠٠٠	١٥	٩٠٠٠	١٥
خان يونس	٢٠٠٠	٢٠	٢٠٠٠	٢٠	٧٠٠٠	١٧.٥	١١٠٠٠	١٨.٣
رفح	١٣٠٠	١٣	١٣٠٠	١٣	٤٠٠٠	١٠	٦٦٠٠	١١
المجموع	١٠٠٠٠	١٠	١٠٠٠٠	١٠	٤٠٠٠٠	١٠	٦٠٠٠٠	١٠٠

المصدر: الخطة الوطنية للإنعاش المبكر وإعادة إعمار غزة، مقدمة للمؤتمر الدولي لإعادة إعمار غزة، المنعقد بالقاهرة في أكتوبر ٢٠١٤، ص ٣٦

١- تقرير حول خطة إعادة إعمار قطاع غزة بعد عدوان ٢٠١٤، خطة الحكومة الفلسطينية لإعادة إعمار وتنمية قطاع غزة-قطاع الإسكان والطرق الإقليمية نوفمبر-٢٠١٤، ص ٢٩  
٢- المجلس الاقتصادي الفلسطيني للتنمية والإعمار "بكدار": قطاع غزة-الأضرار والإعمار والتطوير، السلطة الوطنية الفلسطينية، ٢٠٠٩، ص ٢



يتضح من بيانات الجدول (٨) والشكل (٨) التباين في حجم الأضرار التي أصابت المحافظات المختلفة، ويمكن تقسيمها إلى فئات على النحو التالي :

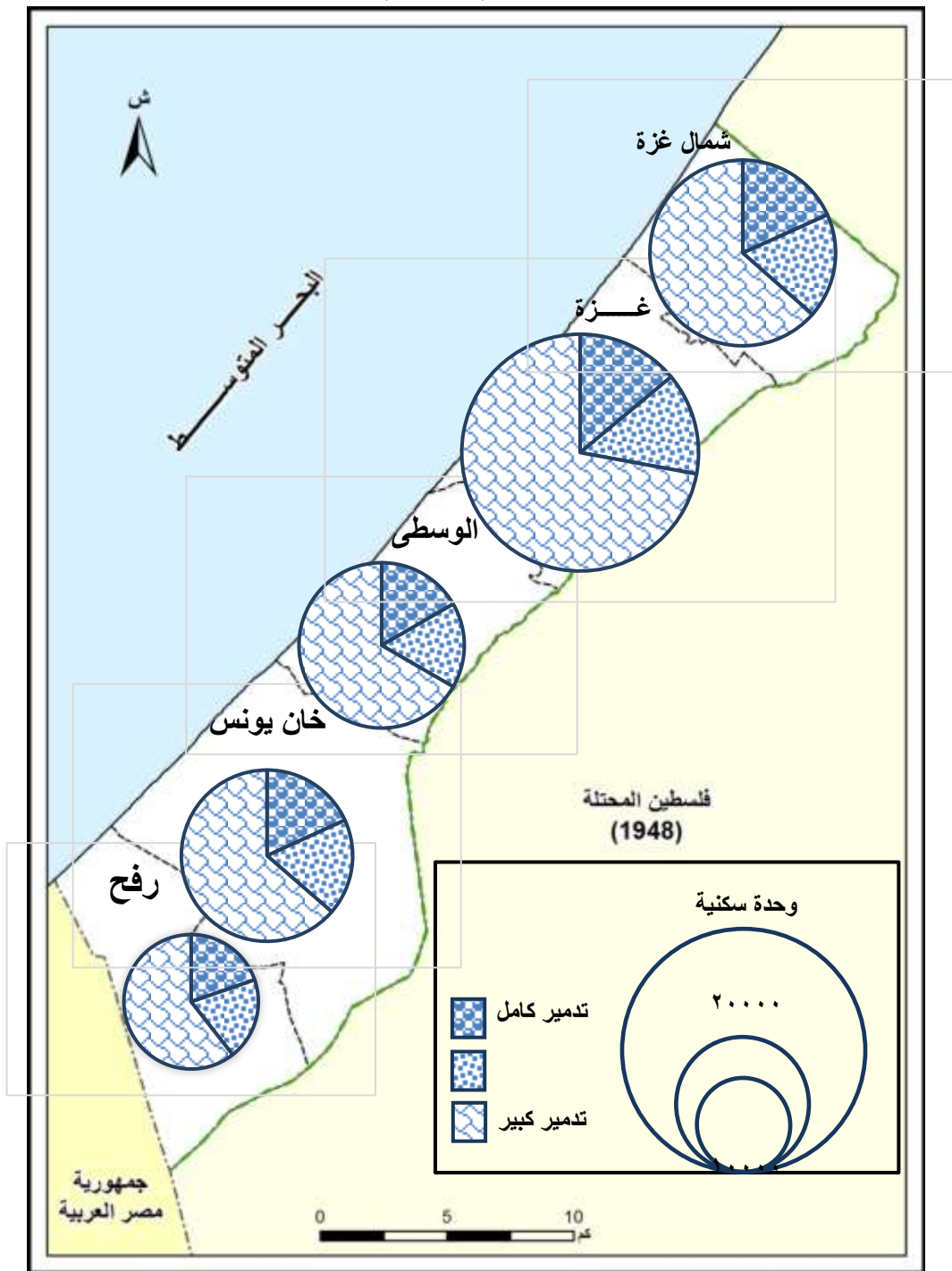
١. تعد محافظة غزة الأكثر عرضة للتدمير، وهي ذات أضرار كبيرة جداً، خاصة المناطق المتاخمة لخط الهدنة شرقاً من أحياء الشجاعية والتفاح والزيتون، كما دمرت ثلاثة أبراج سكنية، يحتوي البرج الواحد نحو ٤٠ وحدة سكنية<sup>(\*)</sup>، وقد شكلت البيوت المدمرة بالكامل والمتضررة بشكل كبير نحو ٣٤.٧% من إجمالي الوحدات السكنية المتضررة على مستوى المحافظات.
٢. جاءت محافظة شمال غزة ثانياً وبواقع ٢١%، حيث دمر الاحتلال أحياءً بكاملها كحي المصريين ومحيط كلية الزراعة ببيت حانون واستهدفت أبراج الشيخ زايد، وهي ذات أضرار كبيرة .
٣. تلتها محافظة خان يونس بواقع ١٨.٣%، وهي ذات أضرار متوسطة، حيث دمر مئات الوحدات السكنية ببلدة خزاعة ومنطقتي الزنة والسريج شرق خان يونس.
٤. انخفضت نسبة الوحدات المستهدفة في المحافظة الوسطى ومحافظة رفح وبواقع (١٥%-). وهي ذات أضرار قليلة، حيث تركز الاستهداف شرقي مخيمي البريج والمغازي بالمحافظة الوسطى، وطال أجزاء واسعة من المناطق الحدودية الشرقية والجنوبية لمحافظة رفح.

---

\* - الأبراج هي: برج الظافر وبرج الباشا وبرج المجمع الإيطالي



شكل (٨) التوزيع الجغرافي للوحدات السكنية المدمرة (كلياً وجزئياً) خلال العدوان على قطاع غزة عام ٢٠١٤م



المصدر: اعتماداً على بيانات الجدول (٨)

## رابعاً: الأبعاد الجغرافية للحصار الاقتصادي على قطاع غزة

ظاهرة الحصار الاقتصادي ظاهرة قديمة يلجأ إليها الطرف الأقوى لفرض هيمنته وشروطه وإملاءاته على الطرف الأضعف؛ ليحرمه من العديد من السلع خاصة الاستراتيجية، بهدف خنقه اقتصادياً، ما يهدد صموده وبقائه، ومن المسلم به أن تحصل الدول على الموارد الاقتصادية عن طريق التبادل التجاري في وقت السلم، ولكنها طريقة خطيرة في وقت الحرب والحصار بسبب توقف حركة التجارة، ومحاولة الدول المتعادية منع تدفق الموارد الاستراتيجية إلى الخصوم<sup>(١)</sup>.

وتعد سياسة الحصار الاقتصادي أحد الأساليب التي تستخدم للضغط على الحكومات أو على الشعوب، وهي سياسة استخدمها الحلفاء ضد دول المحور، وحاولت بريطانيا أن تتبعها مع مصر للضغط عليها عقب تأمين قناة السويس عام ١٩٥٦م<sup>(٢)</sup>، وقد استخدمت سلطات الاحتلال الإسرائيلي هذه السياسة مطلع انتفاضة الحجارة<sup>(\*)</sup>، حيث أضحت سياسة العزل والإغلاق وفرض حظر التجول على تجمعات معينة جزءاً من العقيدة الأمنية الإسرائيلية، أدى ذلك إلى منع تدفق نحو (٧٠-١٠٠) ألف من الأيدي العاملة الفلسطينية للعمل داخل فلسطين المحتلة، كما أدى الإغلاق إلى منع نحو عشرة آلاف سيارة من الدخول عبر معبر بيت حانون يومياً، وبالتالي خسارة يومية تقدر بنحو (٥-٦) مليون دولار.

"ونتيجة للحصار والإغلاق الشامل على الأراضي الفلسطينية وخاصة قطاع غزة، تعرضت التجارة الداخلية لحالة خطيرة من الكساد، كما توقفت التجارة الخارجية تماماً في معظم الأشهر بسبب الحصار المفروض على منافذ الاستيراد والتصدير، ويزيد من صعوبة التجارة الخارجية استيراد إسرائيل حوالي ٩٤ % من الصادرات الفلسطينية، وأن حوالي ٨٦ % من الواردات الفلسطينية تأتي من الدولة العبرية التي عمدت منذ اندلاع انتفاضة الأقصى إلى إغلاق كافة المنافذ والمعابر؛ مما ترتب عليه خسائر فادحة في القطاع التجاري"<sup>(٣)</sup>.

### ١- التواصل بين التجمعات العمرانية:

تتذرع العديد من الحكومات بأنها " تمر في حالة طوارئ ما يدفعها لإغلاق بعض الطرق وتحولها إلى طرق استراتيجية لاعتبارات أمنية"<sup>(٤)</sup>، وقد كان للإجراءات الإسرائيلية منذ أيلول ٢٠٠٠م الأثر السلبي البالغ على حركة الفلسطينيين بين المدن والتجمعات الفلسطينية، فقد زادت المسافة لمعظم الطرق الواصلة بين التجمعات، وزاد الوقت اللازم للوصول، لعدة أسباب منها:

- ١- محمد محمود إبراهيم الديب: الجغرافيا السياسية، مرجع سابق، ص ٣٣٢
- ٢- فاروق كامل عز الدين: النقل - أسس ومناهج وتطبيقات، ط٣، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، ٢٠٠٥، ص ١٤٩
- \*- حيث فرضت حصارها التام على القطاع لمدة ثلاثة أيام في ذكرى يوم الأرض ١٩٨٨/٣/٣٠م، ثم في ١٦/٤/١٩٨٨م تحسباً لردات الفعل الفلسطينية عقب اغتيال القائد الفلسطيني/ خليل الوزير (أبو جهاد)، وقد تكررت عملية إغلاق ومحاصرة قطاع غزة عقب ذلك؛ مقترنة بمناسبات عدة كالأعياد الصهيونية، أو حدوث عمليات فدائية داخل الكيان الصهيوني، أو ارتكاب مجازر بحق الفلسطينيين كجزرة الأحد الأسود (عيون قارة / ريشون ليتسيون) بتاريخ ٢٠/٥/١٩٩٠م
- ٣- محمد إبراهيم مقداد و خالد عمر الكحلوت: واقعا لإيرادات النفقات التجارية للسلطة الوطنية الفلسطينية في ظل المعوقات الإسرائيلية، مجلة الجامعة الإسلامية (سلسلة الدراسات الإنسانية) المجلد السابع عشر، العدد الأول، يناير ٢٠٠٩، ص ٧٥٦ ISSN 1726-6807, <http://www.iugaza.edu.ps/ara/research>
- ٤- محمد محمود إبراهيم الديب: الجغرافيا السياسية، مرجع سابق، ص ٣٥٩

إغلاق الطرق، وإقامة الحواجز العسكرية الإسرائيلية الدائمة والمؤقتة بين التجمعات؛ ما أدى إلى زيادة تكلفة السفر.

أظهرت نتائج مسح التواصل<sup>(١)</sup> أن المسافة الواصلة بين المراكز العمرانية في قطاع غزة قد تأثرت بشكل كبير خلال انتفاضة الأقصى، حيث زادت هذه المسافة إلى حوالي النصف، فقد زادت المسافة بين مركز محافظة غزة ومركز محافظة خان يونس من (٢٤.٧) كم قبل أيلول ٢٠٠٠م إلى (٣٧) كم خلال عام ٢٠٠١م، وبزيادة ٤٩.٨%، كما زاد الوقت اللازم للوصول من (٣١.٤) دقيقة إلى (٨٧.٩) دقيقة وبزيادة قدرها ١٧٨.٩%، ويعود ذلك إلى انتشار الحواجز العسكرية الإسرائيلية والتي يصل وقت الانتظار عليها أحياناً إلى عدة ساعات؛ ما يؤدي إلى زيادة استهلاك الوقود، وارتفاع تكاليف النقل، بما يحول دون أن تقوم أنظمة النقل بدورها المفترض لتحقيق تنمية مستدامة.

## ٢- تقييد حرية التنقل:

أدت الإجراءات الإسرائيلية المتدرجة تجاه قطاع غزة إلى تقييد حرية التنقل ما بين قطاع غزة ومحيطه الخارجي وتقطيع أوصال شبكة الطرق، وحرمان السيارات والأفراد من التحرك بحرية كما كانت قبيل انتفاضة الحجارة عام ١٩٨٧م<sup>(٢)</sup>، فقد تعاملت سلطات الاحتلال مع القطاع بازدواجية، ففي الوقت الذي تنصلت فيه من مسؤولياتها الإدارية وألقتها على كاهل السلطة الفلسطينية، إلا أنها ظلت تربط اقتصاده باقتصادها، وتعتمد كل حين بفرض حالة الإغلاق والحصار الاقتصادي عليه، والذي بلغ ذروته منتصف العام ٢٠٠٦م، وإغلاق المعابر الحدودية سواء كلياً أو جزئياً، والتحكم في مواعيد ونمط الحركة عليها سواء حركة الأفراد أو السلع، في محاولة لخنق سكان القطاع وتركيعهم، بما ينعكس بدوره على طبيعة الحركة المرورية على الطرق المؤدية إليها، وقد اتخذت الإجراءات الإسرائيلية على المعابر صوراً عدة، مثل:

- إغلاق المعابر التالية نهائياً: (المنطار - الشجاعية - القرارة - المطار).

- تقييد الحركة على المعابر المفتوحة، حيث تم قصر معبر بيت حانون على حركة محدودة للتجار والمرضى والدبلوماسيين، واتباع إجراءات معقدة للحصول على تصاريح للدخول.

- تحويل حركة التجارة من معبر المنطار إلى معبر كرم أبو سالم، بما يزيد من تكاليف النقل.

١- الجهاز المركزي للإحصاء الفلسطيني: أثر الإجراءات الإسرائيلية على أنشطة نقل الركاب خلال عام ٢٠٠١م، رام الله، فلسطين، ٢٠٠٣م، ص ص ٣٢-٣٣

٢- بعد احتلال إسرائيل لقطاع غزة عام ١٩٦٧م صدرت تعليمات إسرائيلية تمنع دخول الفلسطينيين للأراضي الفلسطينية المحتلة إلا بمقتضى تصريح من قائد المنطقة العسكرية حتى عام 1975 م حيث سمحت لسكان قطاع غزة بدخول الأراضي المحتلة والتنقلين قطاع غزة وإسرائيل والصفة الغربية مما مكن المواطنين من حرية الحركة والتنقل وساهم ذلك في زيادة الوافدين من قطاع غزة إلى الضفة الغربية بغرض زيارة الأماكن الدينية وخصوصاً يوم الجمعة من كل أسبوع للصلاة في المسجد الأقصى، وظل الأمر كذلك حتى 16/4/١٩٨٨م حيث أغلق قطاع غزة لمدة (٧) أيام في فترة الانتفاضة الأولى، ثم عادت الأمور إلى ما قبل الإغلاق، إلى أن جاء أمر عسكري عام 1989م نص على من ع دخول أي شخص إلى إسرائيل إلا بعد الحصول على بطاقة ممغنطة خاصة وتصريح شخصي لكل من يبلغ عمره 16 عاماً وما فوق.

- تعرض معبر كرم أبو سالم للإغلاق المتقطع، فقد تم إغلاقه (١٢٩) يوماً خلال عام ٢٠١٢م<sup>(١)</sup>، وهو ما يعني أن ثلث أيام السنة كان المعبر موصداً في وجه الحركة التجارية، بما يعمق دور الاحتلال بمحاصرة قطاع غزة، كما أن أيام العمل لا تغطي النقص من السلع والبضائع الناتجة عن أيام الإغلاق.

- تقييد حركة الشاحنات ومنع دخولها كما كانت سابقاً بين مراكز التوزيع أو التصنيع، وقصر دورها للتعامل عبر المعبر مع الشاحنات الإسرائيلية، بما يزيد من تكاليف الشحن والنقل؛ أدى إلى خسائر كبيرة في قطاع النقل التجاري.

- أدى تحول حركة التبادل التجاري إلى معبر كرم أبو سالم إلى زيادة أهمية طريق المطار وزيادة الحركة المرورية عليه، بينما تضاءلت الحركة المرورية على الطرق المؤدية إلى باقي المنافذ الحدودية الأخرى التي أوصدت، ممثلة بمعبر المنطار والشجاعية والقرارة والمطار.

- تأثرت وسائل نقل الركاب بما فيها شركات الباصات بالحصار الاقتصادي المفروض على قطاع غزة، فقد حرمت من تحقيق دخول كانت تحققها من خلال الرحلات اليومية لنقل العمال والمسافرين إلى داخل الأراضي الفلسطينية المحتلة، واقتصر دورها داخل حدود قطاع غزة المحدود المساحة والنشاط البشري، فبعضها لخسائر فادحة، كما تعرضت العديد من وسائل النقل للتدمير خلال الاعتداءات الإسرائيلية المتكررة على منطقة الدراسة.

- نقص إمدادات الوقود وارتفاع أسعارها انعكست بدورها في إحداث شلل جزئي لحركة السيارات على الطرق، وارتفاع تكلفة النقل؛ دفع السكان لاستخدام بدائل مثل زيوت الطعام كوقود للسيارات، مع ما يترتب عليه من أضرار بيئية كبيرة.

- تقييد حركة المعاملات البنكية، حيث " تعطلت عمليات نقل الشيكات والأموال السائلة إلى محافظات غزة كما توقفت الاعتمادات المستندية؛ نتيجة توقف الاستيراد والكفالات الخاصة بالمشاريع حيث اقتصر عمل البنوك على أنشطة السحب والإيداع والتحويلات؛ فأصبحت البنوك تعمل بأقل من ٤٠% من طاقتها"<sup>(٢)</sup>، ما أصاب قطاعي النقل والعمران بالشلل.

### ٣- توقف قطاع الإنشاءات والمقاولات

يعد قطاع الإنشاءات من أكثر القطاعات تضرراً، إذ توقفت جميع مشاريع البناء والتطوير التي تنفذ في القطاع، حيث توقفت جميع المشاريع الإنشائية والعمرانية والتطويرية الخاصة والعمامة ومشاريع البنية التحتية نتيجة عدم وجود مواد البناء، ومن أهم المشاريع التي أوقفت مشروع تطوير شارع صلاح الدين بتكلفة إجمالية تقدر بحوالي (١٨) مليون دولار، كذلك أوقف العمل بمشروع تطوير شارع النصر والذي يعتبر من الشوارع التجارية الرئيسية في قطاع غزة.

وقد بلغ مجموع قيمة المشاريع في قطاع البناء والإنشاءات التي تم إيقافها وتعطيلها بنحو (١٦٠) مليون دولار بما فيها مشاريع وكالة الغوث (الأونروا)، وبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي، ومشاريع أخرى، كذلك فقد لحق الضرر بالصناعات الإنشائية المساندة لقطاع الإنشاءات والمقاولات، إذ توقفت جميع: مصانع البلاط، مصانع البلوك، مصانع الباطون الجاهزة، مصانع

١- وزارة الاقتصاد الوطني: بيانات غير منشورة

٢- محمد إبراهيم مققاد و خالد عمر الكحلوت: مرجع سابق، ص ٧٧٠

الانترلوك، مصانع الرخام والجرانيت ، ومصانع أنابيب الصرف الصحي والمناهل عن العمل تماماً<sup>(١)</sup>.

#### ٤-توقف العمل بالمر بالامن:

أوقفت سلطات الاحتلال استخدام المر الأمن الرابط بين محافظات قطاع غزة ومحافظات الضفة الغربية بعد تشغيله في أكتوبر عام 1999م بعام واحد، على أثر اندلاع انتفاضة الأقصى أواخر عام ٢٠٠٠م، متعلقة بذرائع أمنية، على الرغم من أن: " اتفاقية المعابر ٢٠٠٥م أقرت بإعادة تشغيله وبدء تسيير قوافل الباصات في منتصف ديسمبر ٢٠٠٥م، يتبعه تسيير قوافل الشاحنات بعد ذلك بشهر"<sup>(٢)</sup>.

#### ٥- عزل المناطق:

مارست سلطات الاحتلال سياسة حظر التجوال على العديد من المحلات العمرانية خاصة المخيمات خلال فترة الانتفاضة الأولى (١٩٨٧-١٩٩٤م)، والتي كانت تستمر لعدة أيام، وعمدت لإغلاق مداخل المخيمات بالكتل الإسمنتية لتقييد حرية الدخول والخروج منها، بإحداث شلل شبه تام في كافة مرافق الحياة، كما حولت سلطات الاحتلال قطاع غزة مع بدء انتفاضة الأقصى عام ٢٠٠٠م حتى انسحابها عام ٢٠٠٥م إلى ثلاث مناطق منعزلة، قيدت الحركة بينها من خلال الحواجز العسكرية، وعزلت مناطق معينة وقيدت حركة الأفراد والبضائع والمواد الخام منها وإليها، بهدف الضغط على السكان وإجبارهم على ترك منازلهم وممتلكاتهم؛ لإحاقها بالمستوطنات الإسرائيلية، كمنطقة المواصي غرب خان يونس ورفح، ومنطقة أبو العجين ووادي السلقا شرق دير البلح، والمغراقة جنوب غزة، ومنطقة السيفا شمال غزة.

#### ٦- تراجع إنتاج محطة توليد الكهرباء:

تعد محطة توليد كهرباء غزة المصدر الرئيسي للطاقة الكهربائية في منطقة الدراسة، تبلغ قدرتها الإسمية المركبة حوالي (١٤٠) ميغاوات، إلا أن أقصى قدرة فعلية عند تشغيلها نحو (١١٨) ميغاوات، انخفضت بعد قصف محولاتها في حزيران ٢٠٠٦م إلى نحو (٦٠-٨٠) ميغاوات<sup>(٣)</sup>، وتعاني المحطة من نقص في إمدادات الوقود، كما تعرضت مستودعات الوقود الخاصة بها بتاريخ ٢٩/٧/٢٠١٤م لقصف مدفعي أدى إلى تدمير ثلاثة منها، ويستورد قطاع غزة نحو (١٢٠) ميغاوات من الكيان الإسرائيلي، ونحو (٢٢) ميغاوات من مصر<sup>(\*)</sup>، وبالتالي فإن إجمالي إمدادات الطاقة الكهربائية تتراوح بين (٢٠٠-٢٢٠) ميغاوات، وبما يعادل نحو ٥٠% من احتياجات سكان القطاع من القدرة المركبة والبالغة نحو (٤٥٠) ميغاوات، ما دفع شركة توزيع الكهرباء لجدولة توزيع الكهرباء على مناطق القطاع بواقع (٨) ساعات وصل يتبعها (٨) ساعات قطع، وهو ما ينعكس بدوره سلباً على كافة القطاعات الاقتصادية والخدمية، وتعطل معظم المنشآت الحيوية عن العمل، بما ينذر بكارثة بيئية، وزيادة حجم الخسائر اليومية التي يعانيها السكان، ويتسبب نقص مصادر الطاقة المختلفة بالكثير من المتاعب للسكان، ويعطل مصالحهم اليومية، وتتوقف المصانع ومرافق الحياة والأنشطة البشرية المختلفة، وتشل حركة النقل؛ ما يدفع بالبحث عن بدائل أخرى كاستخدام زيوت الطهي بديلاً عن السولار، وانتشار مولدات الكهرباء المنزلية التي تسبب انتشار الملوثات البيئية.

١- نفس المرجع السابق، ص ٧٦٥

٢- الهيئة الفلسطينية المستقلة لحقوق المواطن: بعد مرور عام على الإخلاء الإسرائيلي لقطاع غزة - الآثار القانونية للإخلاء-إدارة الأراضي-المخلاة-المناطق المهمشة، سلسلة تقارير خاصة (٤٥)، ٢٠٠٦م، ص ١٢

٣- مركز الميزان لحقوق الإنسان: أثر انقطاع التيار الكهربائي على حقوق الإنسان في قطاع غزة، ٢٠١٢، ص ٤

\*- تم توقيع عقد لشراء الطاقة الكهربائية من مصر عام ٢٠٠٦م بين وزير الكهرباء والطاقة المصري/ د. حسن يونس، والقائم بأعمال رئيس سلطة الطاقة والموارد الطبيعية الفلسطينية/ د. عمر كتانة.

خامساً: إهمال البنية التحتية لشبكات الطرق وتدميرها

أمعنت سلطات الاحتلال الإسرائيلي باستخدام أساليب عقابية جماعية ضد سكان قطاع غزة خاصة عقب اندلاع الانتفاضة الأولى والثانية، منها إغلاق الطرق ومداخل التجمعات السكنية بالبراميل الإسمنتية، وحصر الحركة المرورية على طرق محددة حيث الحواجز الإسرائيلية على المفترقات المهمة منها، وتجريف أجزاء من الطرق وتدمير البنية التحتية لها، من شبكات مياه وصرف صحي وكهرباء وهواتف، وتدمير الجسور ونزع خط السكة الوحيد، ويمكن أن نتناول هذا الدور خلال فترتين مختلفتين، مع وجود تشابه كبير في الأداء الاحتلالي القمعي:

#### ١- فترة ما قبل عام ١٩٩٤ م :

تتحمل (إسرائيل) ككيان محتل كافة التبعات الإدارية والقانونية عن قطاع غزة منذ عام ١٩٦٧-١٩٩٤م، إلا أنها لم تكن تعنى كثيراً بتطوير البنى التحتية في منطقة الدراسة، بقدر ما كانت تعنى بسبل فرض سيطرتها الأمنية الكاملة، ولتحقيق ذلك اهتمت بشق بعض الطرق الالتفافية التي تخدم تحرك دورياتها العسكرية وتنقل مستوطناتها، وتضع قيوداً صارمة أمام المواطنين عند استخدامها، لذلك كان " معدل الإنفاق الحكومي لتطوير البنية التحتية محدوداً ويتركز على القطاعات الخدمية كالتهليم والصحة، حيث لم يتعد ٥-٦% من مجموع ميزانية الإدارة المدنية في الضفة الغربية وقطاع غزة"<sup>(١)</sup>، فقد بلغ حجم الإنفاق الكلي على البنية التحتية في قطاع غزة عام ١٩٨٤م نحو (٥١) مليون دولار، انخفض إلى (٤٥) مليون دولار عام ١٩٨٦م، استأثر قطاعا التهليم والصحة على نحو ٧٠% منها، كانت على هيئة رواتب للموظفين في كلا القطاعين، بينما يظهر تدني حجم الإنفاق على قطاع النقل إذ لم يشكل سوى ٧% فقط لنفس الفترة، وبلغت الأرقام المطلقة فقد بلغ (٣٥٩) ألف دولار عام ١٩٨٤، و(٣٤٤) ألف دولار عام ١٩٨٦، استأثرت عمليات صيانة وتعبيد الطرق على نحو ٩٧% من قيمة الإنفاق على النقل<sup>(٢)</sup>.

وهكذا فإن الاحتلال الإسرائيلي قد سعى لتقزيم الدور المنوط بدائرة الأشغال العامة حينذاك، وقصره على عمليات الترميم البسيط للطرق، بينما أهملت باقي الطرق التي تخدم الفلسطينيين، في نفس الوقت فإن تكاليف الطرق الاستيطانية التي بنيت في منطقة الدراسة لخدمة المستوطنين اليهود كانت تستقطع من موازنة الإدارة المدنية والتي تجبى أموالها من السكان العرب<sup>(٣)</sup>.

#### ١-١- تدمير خط السكة الحديدية:

خلال فترة الانتفاضة الأولى (١٩٨٧م) غض الاحتلال الإسرائيلي الطرف عن إزالة خط السكة الحديدية الوحيد في منطقة الدراسة الرابط بين مصر جنوباً وباقي أراضي فلسطين المحتلة شمالاً، حيث استغل الاحتلال قضبان السكك الحديدية كأسيجة مرتفعة لحماية المجمعات والمواقع الأمنية والعسكرية، كما قامت بعض البلديات والمجالس المحلية فيما بعد باستغلال حرم السكة الحديدية ورصف مسارها واستخدامها كطريق للسيارات.

١- أمين حداد: مشروع قانون تشجيع الاستثمار، مجلة السياسة الفلسطينية، عدد ٥، مركز البحوث والدراسات الفلسطينية، نابلس، ١٩٩٥، ص ٧٦

٢- عاطف علاونة: أثر الاحتلال الإسرائيلي على التحولات الاقتصادية في الضفة الغربية وقطاع غزة، ج ١، مجلة قضايا، العدد ٧، القدس، ١٩٩١، ص ٣٣-٣٧

٣- الطرق في فلسطين: مجلة شؤون فلسطينية، المجلد الأول، العدد الأول، الملتقى الفكري، القدس، ١٩٩٤، ص ٩-١٠

## ٢-١- إهمال الاحتلال الإسرائيلي لشبكة الطرق:

يعد نظام النقل على الطرق هو السائد في منطقة الدراسة، ومع أهميته إلا أنه عانى من إهمال الاحتلال الإسرائيلي له على مدار ثلاثة عقود، وبالتالي " أصبحت حالة سطح الطرق أدنى من المعايير المقبولة، كما أن شبكة الطرق لا تحتوي على تدرج هرمي وظيفي، والتصميم الهندسي للشبكة بعيداً عن المعايير المقبولة"<sup>(١)</sup>، بينما وفرت للمستوطنين شبكة جيدة من الطرق محمية بقوات الجيش الإسرائيلي.

## ٢- فترة ما بعد عام ١٩٩٤م

أصبحت الولاية الإدارية والقانونية مسئولية السلطة الفلسطينية وفقاً لاتفاقية أوسلو، ولكنها كانت ولاية منقوصة، حيث ظل الاحتلال الإسرائيلي يمسك بقطاع غزة من خلال نحو (٢٠) مستوطنة منتشرة في محافظات قطاع غزة، ويتحكم في طرق هامة وتقاطعات رئيسة، كمفترق الشهداء جنوب غزة، ومفترق المطاحن الفاصل بين دير البلح وخان يونس، ومفترق موراج الفاصل بين خان يونس ورفح، من خلالها تشل الحركة المرورية على الطرق، وتقطع التواصل الجغرافي بين أجزاء القطاع، وتفصل بين التجمعات السكنية الفلسطينية، أضف إلى ذلك حاجز التفاح غرب خان يونس الذي يحرم سكان المواصي من التواصل مع مدينة خان يونس، كذلك حاجز السلطان غربي رفح الذي يحرم سكان القرية السويدية من التواصل مع مدينة رفح، بينما تحقق تلك الطرق التواصل الجغرافي بين المستوطنات والكيان الإسرائيلي.

اقترن تطوير البنى التحتية في منطقة الدراسة بحجم المساعدات المقدمة من الاتحاد الأوروبي والدول المانحة، والتي اتسمت بالتذبذب وفقاً للظروف السياسية، إلا أن ذلك لم يرق للاحتلال الإسرائيلي فبدأ بمسلسل تدمير موجه ومقصود للبنى التحتية، وإفقاد المساعدات الدولية قيمتها وكأنها لم تكن، خاصة مع اندلاع انتفاضة الأقصى منذ أيلول ٢٠٠٠م، حيث تراجعت أوضاع التحكم المروري بشكل واضح، صاحب ذلك حدوث اختناقات مرورية وتشويه للمظهر العام، وقد دمرت سلطات الاحتلال الإسرائيلي عند اجتياحها للمدن أجزاء من البنية التحتية للطرق، من أرصفة وتقاطعات، وجزر وسطية، والعديد من الإشارات الضوئية والشواخص المرورية<sup>(٢)</sup>، كما أحدثت الحروب المتتالية شللاً كاملاً بكافة المرافق الحيوية، وأحدثت دماراً كبيراً في أجزاء واسعة من الطرق والجسور وشبكة ومحطة توليد الكهرباء، وخطوط الاتصالات والمياه والصرف الصحي ووسائل النقل، إلخ.

## ٢-١- تدمير الجسور:

تمثل الجسور ركيزة أساسية في شبكة الطرق، و جزءاً من البنية التحتية التي تتحمل تكلفتها وصيانتها الدولة، فقد أقدمت سلطات الاحتلال بتاريخ ٢٧/٦/٢٠٠٦م، عقب أسر الجندي الإسرائيلي جلعاد شاليط بتدمير الجسور كافة الرابطة بين أجزاء شبكة الطرق؛ والتي أقيمت فوق الأودية<sup>(\*)</sup> موسمية الجريان لتسهيل التواصل الجغرافي، ولقد تكرر قصف عدد منها خلال الحربين

١- المخطط الإقليمي لمحافظة غزة، الجزء الأول، وزارة التخطيط والتعاون الدولي، السلطة الوطنية الفلسطينية، ١٩٩٨، ص ٥٢

٢- خالد الساحلي وأسامة أباطة: أثر الازدحام المروري ومواصلات النقل العام على التلوث الجوي في المدن الفلسطينية-مركز أبحاث البناء والمواصلات، جامعة النجاح الوطنية، نابلس، بدون سنة النشر، ص ٤

\*- تم تدمير الجسر الرابط بين أجزاء الطريق الإقليمي رقم (٤) فوق وادي غزة، وجسر الطريق الساحلي، والجسر الرابط بين مدينة الزهراء ومخيم النصيرات، والجسر الرابط بين مخيم النصيرات وقرية المغرقة، والجسر الرابط بين مخيم البريج وقرية جحر الديك، إضافة لجسر السكة الحديد القديم، وتدمير الجسر الرابط بين مدينة بيت حانون والطريق الإقليمي رقم (٤) عند المدخل الجنوبي لبيت حانون.

- استخدم المواطنون طرقاً ثانوية بديلة كالمروور عبر طريق مدينة الزهراء ومخيم النصيرات حيث الكثافة السكانية الكبيرة والشوارع الضيقة، وهو ما لا يفضل كثير من سائقي السيارات، ولتيسير حركة تنقل المواطنين قامت وزارة الأشغال العامة بداية بتمهيد طرق ترابية بديلة بمحاذاة تلك الجسور، سرعان ما تتعطل بمجرد سقوط

الأولى والثانية على قطاع غزة، أدى إلى حصر الحركة المرورية على طرق محددة وحدوث اختناقات مرورية عليها، أو استخدام طرق بديلة، ترتب على ذلك :

- زيادة الأعباء الاقتصادية على المواطنين وتعطل مصالحهم.
- زيادة أجرة التنقل اليومي من مكان إلى آخر، قد تصل أحياناً إلى الضعف.
- سلوك السائقين طرقاً ترابية بديلة وقد تكون أطول، تزيد من استهلاك الوقود واستهلاك السيارات، وتضاعف زمن الرحلة اليومية.
- ارتفاع أسعار بعض السلع الاستهلاكية بسبب ارتفاع أجرة نقل المنتجات.
- زيادة الأعباء المالية التي تتكبدها ميزانية السلطة لشق طرق ترابية بديلة مؤقتة، وإعادة تعميم تلك الجسور.

## ٢-٢- تدمير شبكة الطرق:

قدرت قيمة الخسائر التي طالت شبكة الطرق خلال الحرب الأولى\* على قطاع غزة بنحو (٢٦,٣٥) مليون دولار، وبإضافة قيمة الخسائر الناتجة عن تدمير السيارات (٦,١) مليون دولار، يصبح إجمالي خسائر النقل على الطرق بنحو (٣٢,٤٤) مليون دولار، وهي تعادل نحو ٣٠.٧٦% من إجمالي قيمة خسائر قطاع النقل والمواصلات والمقدرة بنحو (١٠٥.٥) مليون دولار<sup>(١)</sup>، بينما بلغت قيمتها خلال الحرب الثانية نحو (٣.١٧) مليون دولار<sup>(٢)</sup>، تقتصر على خسائر النقل على الطرق، أما الحرب الأخيرة فقد نجم عنها تدميراً واسعاً في شبكة الطرق ووسائل النقل البري، قدرت بنحو (٧٠) مليون دولار، أي ضعف خسائر الحربين السابقتين، دمرت خلالها نحو (١٤.٥) كم من الطرق الإقليمية تدميراً كاملاً، ونحو ١٠ كم تدميراً جزئياً، عدا عن الطرق الرئيسية والمحلية خاصة في بيت حانون وبيت لاهيا وغزة وبنى سهيلا وخزاعة، وكان من أكثر الطرق تضرراً طريق الكرامة وطريق صلاح الدين، ولم تسلم المعابر الحدودية من القصف والتدمير حيث قدرت قيمة الخسائر بنحو (٥٥) مليون دولار<sup>(٣)</sup>.

- 
- الأمطار وجريان تلك الأودية موسمية الجريان، ثم شرعت بإعادة ترميم وصيانة تلك الجسور خاصة جسر وادي غزة الرابط بين الطريق رقم (٤) والجسر الرابط بين الطريق الساحلي.
- \* أطلق الفلسطينيون اسم معركة الفرقان على الحرب الأولى على قطاع غزة عام ٢٠٠٨م، واسم معركة حجارة السجيل على الحرب الثانية عام ٢٠١٢م، واسم معركة العصف المأكول على الحرب الثالثة عام ٢٠١٤م، بينما أطلق الكيان الصهيوني عليها أسماء: (بقعة الزيت اللاهب، عمود السحاب، الجرف الصامد) على التوالي.
- ١- التقرير السنوي لأداء وزارة النقل والمواصلات: وزارة النقل والمواصلات، السلطة الوطنية الفلسطينية، ٢٠٠٩، ص ٢٢
  - قدرت الخسائر الناجمة عن تدمير الورش ومحلات تقطع الغيار بنحو (7,250,590) مليون دولار، ومرافق مطار غزة الدولي بنحو (63,347,018) مليون دولار، وميناء الصيادين بنحو (1,065,000) مليون دولار، وقطاع الخدمات بنحو (1,372,700) مليون دولار.
  - ٢- وزارة التخطيط: خطة إعمار قطاع غزة، السلطة الوطنية الفلسطينية، مارس ٢٠١٣، ص ٨
  - ٣- الخطة الوطنية للانتعاش المبكر وإعادة إعمار غزة: ٢٠١٤، مرجع سابق، ص ٧
  - خطة الحكومة الفلسطينية لإعادة إعمار وتنمية قطاع غزة-قطاع الإسكان والطرق الإقليمية، نوفمبر ٢٠١٤، ص ٢١



## الخاتمة

تحظى منطقة الدراسة بأهمية كبيرة كونها تمثل بوابة فلسطين الجنوبية الغربية، فقد تأثرت على مدار عقود بالتقلبات السياسية التي مرت بها، فتارة جاذبة للهجرات الفلسطينية وأخرى كانت فيها طاردة، كما تأثرت كتلتها العمرانية والبنية التحتية للطرق أيضاً بتلك التغيرات، فقد عمد الاحتلال للتضييق على السكان من خلال جملة من الإجراءات القمعية كالحصار وتدمير المنشآت العمرانية والمرافق الاقتصادية والخدمية، والتحكم في طبيعة المخططات العمرانية، وقد جاءت هذه الدراسة للكشف عن طبيعة تلك الممارسات، حيث كان من أهم النتائج والتوصيات التي تم التوصل إليها خلال هذه الدراسة ما يلي:

### أولاً: النتائج :

- تضاعف سكان قطاع غزة بمعدل ٣.٦ مرة خلال نحو نصف قرن مضى، حيث بلغ عددهم عام ٢٠١٢م نحو (1644.2) ألف نسمة، يتوزعون على ( ٣٠ ) محلة عمرانية، تغطي مساحة كتلتها العمرانية نحو (88,621) دونم، وهي تشكل نحو ٢٤,٥% من مساحة قطاع غزة.
  - استخدم الاحتلال أساليب متنوعة للحد من النمو العمراني في منطقة الدراسة، كالتحكم في المخططات الهيكلية، وتجريف الأراضي المحاذية للمستوطنات والطرق الالتفافية، وتوجيه الحركة العمرانية بما يتوافق مع مصالحه الأمنية والسياسية.
  - مارس الاحتلال سياسة التدمير المقصود لأجزاء واسعة من مساحة الكتلة العمرانية والبنية التحتية للطرق، التي أخذت تتصاعد تدريجياً، لتبلغ أوجها خلال العدوان الإسرائيلي على منطقة الدراسة عام ٢٠١٤م.
  - ظلت محافظة رفح هي الأكثر عرضة للتدمير خلال سنوات انتفاضة الأقصى؛ بينما أصبحت محافظة غزة هي الأكثر استهدافاً خلال عدوان ٢٠١٤م.
  - استخدم الاحتلال سياسة الحصار الاقتصادي كأحد أساليب العقاب الجماعي وللضغط على الفلسطينيين، بإغلاق المنافذ الحدودية وتقييد حرية الحركة والتنقل (أفراد أو البضائع).
  - تعمد الاحتلال إهمال البنية التحتية لشبكات الطرق وتدمير أجزاء منها، حيث تم تدمير أجزاء واسعة من شبكة الطرق الإقليمية والرئيسية، حيث قدرت قيمة الخسائر خلال الحروب الثلاثة بنحو (١٠٥) مليون دولار، عدا عن الجسور وخط السكة الحديدي .
- ثانياً: التوصيات:**

- وضع تصور لاستثمار حالة التدمير التي طالت المنشآت العمرانية المختلفة، بحيث تكون عملية إعادة الإعمار محسوبة ومخططة، بهدف استغلال مساحة الأرض لزيادة الطاقة الاستيعابية من السكان.
- تشجيع التوجه الرأسي في البناء، لتفادي تقلص مساحة الأراضي الزراعية، ووضع ضوابط لاستخدام الأراضي الحكومية والحفاظ عليها.
- تأهيل البنية التحتية في منطقة الدراسة، وترميم ما دمره الاحتلال من شبكات للطرق والمياه والكهرباء.. إلخ، وإعادة تدوير مخلفات الدمار.
- كبح جماح الاحتلال الإسرائيلي من خلال التوجه الإقليمي لإلزامه بتحمل كامل التعويضات المالية لسكان قطاع غزة عما أحدثه من دمار، ورفع حالة الحصار الاقتصادي الخانق على قطاع غزة.