

### الطرق والمعابر أداة إسرائيل لـ «خنق» الدولة الفلسطينية

مصطفى أمين عامر

صحفى متخصص فى الشأن الفلسطينى

نائب رئيس تحرير مجلة روزاليوسف

تعد الطرق والمعابر شريان الحياة الرئيس لكل دولة ولكن الأمر يختلف فى الضفة الغربية وقطاع غزة بعد أن حولتهم إسرائيل إلى «اداءة» لـ «خنق» الدولة الفلسطينية الوليدة، من خلال السيطرة على كافة محاورها وتحويل السهل الساحلى الإسرائيلي إلى منفذ وحيد من الضفة إلى غزة والطرق التاريخية سواء الطولية التى تمتد شمالاً وجنوباً والعرضية التى تمتد شرقاً غرباً إلى معبروحيد للفلسطينيين للعالم الخارجى.

وقد عملت شبكة الطرق والمعابر التى أنشأتها إسرائيل على عرقلة الجغرافيا الفلسطينية، بعد أن عملت الدولة العبرية على «تقطيع» اوصال الضفة الغربية بشبكة وأسعة ومعقدة من الطرق والمعابر والتى تنوعت بين (التفافية- آمنة- محلية-عابرة-عرضية)، وحولت أراضيها إلى «أشلاء» تفصل بينها تجمعات استيطانية تفصلها بشكل كامل عن قطاع غزة وتجسد موقعها ككيانين منفصلين، هذا بالإضافة إلى عدم توفير الظروف الملائمة لوجود ممرات آمنة بينهما كـ«ضرورة» للتكامل بين الضفة والقطاع كمنظومة جغرافية واحدة وهو الأمر الذى تمنعه تل أبيب بشكل ممنهج حتى تبقى لنفسها السيادة الكاملة على الأرض ويصبح التكامل الجغرافى الفلسطينى رهناً لها.



وتشكل المعابر والحواجز العسكرية الإسرائيلية أيضاً «عائقاً» جيوبوليتيكياً رئيسياً على أراضي الضفة وغزة وعلى شبكة الطرق الواصلة بينهما مع التشديد المتواصل من جانب الإسرائيليين على عمليات دخول وخروج الفلسطينيين منهما، وهو ما شكل حائلاً دون سيادة الدولة الفلسطينية على جغرافيتها السياسية في الضفة والقطاع، وأستغلته إسرائيل في الضغط على الجانب الفلسطيني لتمير سياساته وتعطيل مفاوضات السلام بينهما.

أولاً: شبكة الطرق

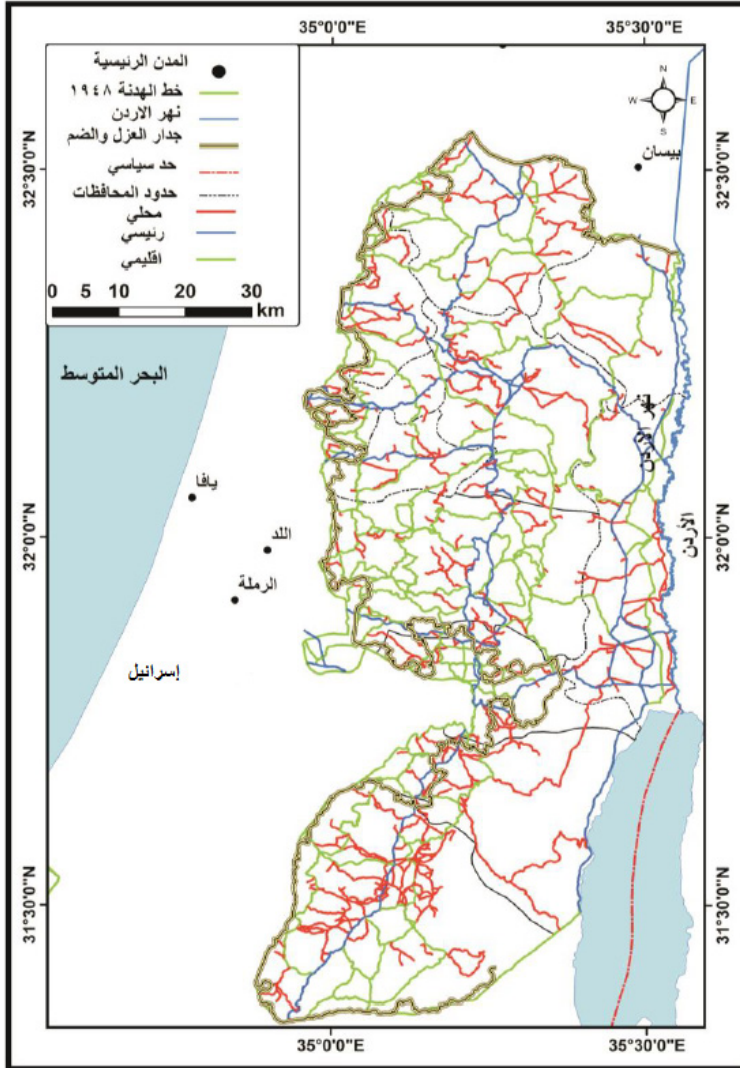
تنوعت شبكة الطرق في فلسطين التاريخية تبعاً للظروف السياسية والعسكرية ، فقبل حرب عام ١٩٤٨، كانت شبكة الطرق تأخذ محوراً من الشرق إلى الغرب، للربط بين الأجزاء الداخلية من فلسطين والسهل الساحلي والموانئ الفلسطينية على ساحل البحر المتوسط، وبعد عام ١٩٤٨، أغلقت الطرق التي تربط الضفة الغربية بالسهل الساحلي، حيث قامت السلطات الأردنية بإنشاء خط القدس - عمان، والقدس رام الله في الخمسينيات وغيرت من اتجاه خطوطها فبعد أن كانت من الشرق إلى الغرب أصبحت من الشمال إلى الجنوب على شكل «عظمة السمكة»، لتصلها بسوريا ولبنان والعقبة، وبعد عام ١٩٦٧، سار تخطيط الطرق بحسب المفاهيم الجغرافية الاستراتيجية للاحتلال الإسرائيلي، وكان المفهوم الجغرافي الاستراتيجي السائد حتى أواسط السبعينيات هو مشروع «ألون» الذي افترض إيجاد خطوط شمال وجنوب تصل بين وادي الأردن و«إسرائيل» دون أن تكون هناك خطوط رئيسية للطرق الممتدة من الشرق إلى الغرب، وفي أواسط السبعينيات ومع تسلّم حزب الليكود الحكم خضعت شبكة الطرق لمفهوم الليكود الجغرافي الاستراتيجي، وهو ضم المنطقة بكاملها لإسرائيل، وقامت تلك الاستراتيجية على إنشاء طرق جديدة باتجاه (شرق - غرب) لتصل الساحل بوادي الأردن ، وطريق عابره من جنوب الضفة الغربية، وطرق أخرى تصل منطقة القدس بالساحل، والغرض من ذلك هو ربط



ودمج شبكة الطرق في الضفة الغربية بشبكة الطرق الإسرائيلية بهدف تحسين وضع مناطق جديدة للاستيطان وتجنب مناطق السكان الفلسطينيين والوصل بين كتل المستعمرات والمناطق المنفصلة عن مناطق الاستيطان اليهودي وتركز الاهتمام وفق تلك الرؤية على الطرق الممتدة من الضواحي الجديدة الواقعة شمال طريق الضفة إلى منطقة «تل أبيب» وكذلك ربط منطقة القدس الكبرى، كما عملت تلك الخطة على إيجاد وصلات طرق مباشرة بين الطرق القائمة وبين المستعمرات في شرق الضفة الغربية وغربها وشمالها (١).

ويبلغ أطوال الطرق الرئيسية في الأراضي الفلسطينية ١,٥٥١,٧ كم، منها ١,٤٥٢,٧ كم في الضفة الغربية، و ٩٩,٠ كم، في قطاع غزة، وتخضع في بعض الأحيان للتطوير من قبل سلطات الاحتلال ولكن ليس بهدف خدمة التجمعات الفلسطينية وإنما لخدمة سياسة الاحتلال في تعزيز السيطرة على الضفة الغربية وخدمة الأهداف السياسية والأمنية الإسرائيلية، يضاف إليها عدد من الطرق المحلية تربط بين المستوطنات بعضها البعض مع وصل تلك المستوطنات بالطرق الرئيسية أوالمراكز القروية والتي لا يترواح طولها ما بين ٢ - ٤ كم وأبرز تلك الطرق طريق قريات شموناة إلى مستوطنات مارجلبوت، وطريق مسحاف عام ورميم والطرق الفرعية ما بين مستوطنات وادي الحولة قرب الحدود السورية وتربط بين مستوطنات شامير - سرنحميا - كفار زولد - كفار بلوم وطرق جانبية من مستوطنات منطقة القدس دير عمرو - جفت تشاؤل وتلعب هذه الطرق دوراً رئيسياً في ربط المستوطنات داخل الضفة بالمناطق الجغرافية بإسرائيل (٢).

ويبين الشكل رقم (١) شبكة الطرق في الضفة الغربية



المصدر: نعيم سلمان بارود ورئد أحمد صالحه ، مرجع سابق ، ص ٦٠٠.



## الطرق الالتفافية

تقوم فكرة الطرق الالتفافية على إيجاد شبكتي مواصلات الأولى للاستخدام الفلسطيني والثانية للاستخدام الإسرائيلي وذلك من خلال الالتفاف على التجمعات السكانية في الضفة الغربية لتوفير روابط مباشرة بين المستوطنات الإسرائيلية، وأخرى بين المدن الإسرائيلية والقواعد العسكرية غير الشرعية وذلك من أجل خلق واقع جيوبوليتيكي يخدم الدولة العبرية وأغراضها التوسعية بالإستيلاء على المزيد من الأراضي بالمصادرة وتحت دعوي الأغراض العسكرية تارة والأغراض العامة تارة أخرى كما أنها تسمح لإسرائيل بوضع قيود صارمة على حركة تنقل الفلسطينيين وهو ما تم بالفعل بين عامي ١٩٦٨، ١٩٧٩ من خلال مصادرة مايقارب ٤٧ كم<sup>٢</sup> من الأرض الفلسطينية المملوكة ملكية خاصة تحت دعوي الأغراض العسكرية لتبدأ بعدها إسرائيل في تنفيذ شبكة الطرق الالتفافية بشكل مكثف وصلت ذروتها في أعقاب محادثات السلام عام ١٩٩٤، وذلك لفرض واقع جديد على الأرض يمنع قيام دولة فلسطينية ذات سيادة وواقع جغرافي<sup>(٣)</sup>.

وتعد الطرق الالتفافية أداة عسكرية إسرائيلية هدفها الوصول إلى المستعمرات والمستوطنات والنقاط والبؤر المقامة على الأراضي الفلسطينية؛ وقد نمت أطوال شبكات هذه الطرق في الأراضي الفلسطينية من ٣٣٢,٧ كم، جميعها في الضفة الغربية<sup>(٤)</sup> لتصل إلى ٨٠٠ كم وبمعدل عرض ٢٠ متراً، يضاف إليها منطقة عازلة يبلغ عرضها ١٢٠ متراً حول شبكة الطرق الالتفافية يمنع الفلسطينيين من الاستفادة منها، وقد بلغت نسبة الزيادة في مساحة الأرض التي تتم مصادرتها لصالح شبكة الطرق الالتفافية ما نسبته ١٠٠٪، علماً بأن شبكة الطرق الإسرائيلية الحالية تستأثر بما مساحته ٢٪ من مساحة الضفة الغربية الكلية،

ويمكن تقسيم الطرق الالتفافية الى ثلاث أجزاء

الأول: جزء ممنوع على الفلسطينيين استخدامه بالكامل

الثاني: جزء ممنوع على الفلسطينيين استخدامه بشكل جزئي



الثالث: جزء مسموح للفلسطينيين استخدامه بشكل مقيد بشرط الحصول على تراخيص وموافقات مسبقة<sup>(٥)</sup>.

من أهم طرق الشبكة الإنتفافية طريق رقم ٦٠ وهو طريق سريع وقديم يشطر الضفة الغربية من الشمال إلى الجنوب، ويبلغ طوله ٢٢٣ كم ويعتبر الشريان الرئيسي للطرق الإنتفافية الجديدة التي تمر حول المدن الرئيسية الفلسطينية، وتبدأ هذه الطرق من العفولة وهي بلدة إسرائيلية تقع إلى الشمال من الخط الأخضر مروراً بوسط مدن جنين، ونابلس، ورام الله، والقدس، وبيت لحم، والخليل، وهذه الطرق مفتوحة أمام جميع وسائل النقل وتقع الطريق السريعة رقم ٦٠ كلها تقريباً في المنطقة «ج»، وهذا يوفر ممراً تتحكم إسرائيل فيه، ويخترق طول الضفة الغربية بكامله وحيث تمر الطريق بوسط المدن الفلسطينية عبر منطقتي «أ و ب»، فإنه يجري بناء طرق التفافية لليهود فقط، وقد أصر الجانب الإسرائيلي على بقاء هذه الطريق الهامة في المنطقة «ج» الخاضعة للسيطرة الإسرائيلية الكاملة لأنها عصب طرق المواصلات في الضفة الغربية، حيث تتقاطع معها جميع الطرق الفرعية والعرضية، كما أن الطرق الإنتفافية التي تصل بين المستوطنات تصبح عديمة القيمة إذا لم تتصل بالطريق الرئيسي رقم ٦٠، ومن ثم الطرق العابرة التي توصل رقم ٦٠ هو الذي جعل الجانب الإسرائيلي يهتم بأن يكون هذا الطريق في المنطقة ج<sup>(٦)</sup>. وبالرغم من أن الواقع لهذا الطريق يجعله في المناطق الفلسطينية إلا أن الفلسطينيين لا يستطيعون استخدامه في العديد من المناطق مثلما هو حاصل في محيط محافظة بيت لحم بالقرب من تقاطع جيلو ويمنع على الفلسطينيين استخدام الطريق بشكل جزئي أيضاً في المنطقة الواقعة بين تقاطعي جت وحوارة بالقرب من نابلس وفي مناطق أخرى مثل جنين لا يستطيع الفلسطينيون استخدام الطريق إلا بموافقة إسرائيلية، كما الحال بالقرب من تقاطع دوتان غرب مدينة قباطية<sup>(٧)</sup>.



وبالإضافة إلى الطريق السابق يوجد شارع رقم ٩٠ طريق أريحا - عين جدي وهي طريق قديمة تشطر الضفة الغربية من الشمال إلى الجنوب على طول غور الأردن، وتبدأ هذه الطريق من بيسان إلى الشمال من الخط الأخضر مروراً بمنطقة غور الأردن أريحا ويستمر جنوباً حتى عين جدي على البحر الميت، ويستمر في الامتداد على طول الحدود الشرقية لفلسطين وحتى مدينة إيلات ويقع معظم هذا الخط داخل المنطقة «ج» الخالية من التجمعات السكانية العربية تقريباً ويخدم هذا الطريق عدداً كبيراً من المستوطنات التي تقع على جانبه والتي كان السبب الرئيسي لوجودها في منطقة الغور هو وجود هذا الطريق الذي عمل على سهولة اتصالها بإسرائيل وبعضها البعض، ومن المستوطنات التي يخدمها هذا الطريق «ميجولا - شدموت ميجولا - بترنوت شيلا - أرجمان - سواه - بافيت - شلو متصيون - تومر - جلجال - نتيف هجدود - نعران - تسوري - نعامي - اليشع - فيرو يريحو - ميول - نيفو - بيت هعرفاه - الموج - كانيا - مشوكي ودراجوت - متسبيه شاليم»<sup>(٨)</sup>.

ويصل مابين الطريق ٦٠ والطريق ٩٠ الطريق رقم ١ وبطول يصل الى ٤٦ كم مشكلاً شبكة متصلة من الطرق الالتفافية الرئيسية في الضفة الغربية على شكل حرف (H)<sup>(٩)</sup>.

ويعد شارع رقم ٨٠ من أهم الطرق الالتفافية الحديثة وقد صادقت الحكومة الإسرائيلية عليه في نهاية عام ١٩٩٨، بعد اتفاق «وأي ريفر» ويخترق هذا الشارع صحراء الخليل باتجاه النقب جنوباً، ويقع الجزء الأكبر منه داخل أراضي الضفة الغربية، ويبدأ الشارع بالقرب من مستوطنة ميشور أدوميم إلى الشرق من مدينة القدس قرب الخان الأحمر متجهاً إلى الجنوب وماراً بالقرب من مستوطنة «معاليه أدوميم» مخترقاً صحراء الخليل بموازاة البحر الميت وصولاً إلى مستوطنة كرميل ثم مستوطنة سويسا، ثم يعبر الخط الأخضر إلى داخل الأراضي الإسرائيلية في النقب، والهدف الأساسي من وراء شق هذا الشارع



هو ربط النقب في الجنوب بمنطقة القدس، ونابلس، وغور الأردن في الشمال، وذلك من أجل تجنب المرور من مناطق القدس الكبرى والتجمعات الفلسطينية الكبيرة في منطقة بيت لحم والخليل. وتجدر الإشارة إلى أن الوزير شارون هو الذي أصر على إضافة الشارع إلى قائمة الشوارع التي صودق على إنشائها على أساس أنه يمثل محوراً أمنياً استراتيجياً وأنه سوف يلعب دوراً جوهرياً في تحديد الحدود الشرقية للكيان الفلسطيني، بحيث يمنع هذا الكيان من الامتداد باتجاه البحر الميت وغور الأردن الذي يجب أن يظل تحت السيادة الإسرائيلية، أما الجانب الأمني الذي يدعيه شارون بالنسبة للشارع فيجب القول أن الأسباب الأمنية لشق الشارع لا تحظى باتفاق، حيث جرت نقاشات طويلة في أوساط الجيش حول مسار الشارع ذلك لأنه يجتاز مناطق نيران كثيرة أما بالنسبة لعلاقة الشارع باتفاق واي ريفر وإعادة الانتشار فربما يكون للجزء الشمالي من الشارع أهمية في هذا الإطار من وجهة نظر الجيش الإسرائيلي لأنه سيوفر الاتصال بين القواعد التي تقع على الشوارع المتصلة التي ستسلم للسلطة الوطنية الفلسطينية، إلا أن هذا الأمر لا يحتاج مشاريع بهذا الحجم وهذه الإمكانيات، حتى المستوطنين أنفسهم يفضلون المرور في شارع رقم ٦٠ الذي يمر بالمرتفعات الوسطى وسط التجمعات العربية عن الشارع المخطط لأنهم سيضطرون إلى قطع مسافات أطول والبعد الاستراتيجي من شق الشارع هو أنه يساعد على استيطان منطقة صحراء الخليل بالمستوطنين حيث كان يخطط شارون لتوطين مليون يهودي في هذه المنطقة<sup>(١)</sup>.

وفي محافظة سلفيت، شق الاحتلال الإسرائيلي العديد من الطرق لخدمة المستوطنين، وتسهيل تنقلهم وتحركاتهم، وعلى رأس تلك الطرق «طريق عابر السامرة» رقم (٥٠٥): ويمتد من الخط الأخضر غرباً وحتى مفترق شرق المحافظة؛ حيث يمر بعدد من القرى والبلدات في المحافظة، ومنها: مسحة، والزاوية، وبديا، و كفل حارس، ومردة، وياسوف. ويبلغ طول هذا الطريق نحو





٢٠ كم، بعرض ١٠٠ متر أي ما يعادل ٢ كم مربع ، و«طريق عابر السامرة» رقم (٥) الذي قامت سلطات الاحتلال بافتتاحه رسمياً منذ اندلاع انتفاضة الأقصى عام ٢٠٠٠م، كبديل للمستوطنين عن طريق رقم (٥٠٥) لربطهم مع الخط الأخضر. حيث يبدأ ويصل الطريق السابق من مفترق قرية كفل حارس بالمحافظة، ويمتد إلى مستعمرة منطقة رأس العين داخل الخط الأخضر، ويبلغ طوله ١٤ كم، بعرض يتراوح ١٠٠ متر أي ما يعادل ١,٤ كم مربع .

بالإضافة إلى طريق رقم (٥٠٦٦): المسمى «طريق وادي قانا»؛ ويبدأ من مفترق قرية حارس في المحافظة، ثم يتجه شمالاً عبر أراضي بلدة دير استيا؛ حتى يصل قرية جينصافوط في محافظة قلقيلية وطريق رقم (٤٤٦): وهو مخصص فقط للمستوطنين، ويربط بين مستوطنتي بدوئيل ومعالي زهاف والخط الأخضر وطريق رقم (٤٧٧٥): وهو الطريق الواصل إلى مستوطنة أرئيل شمالاً؛ ويعد هذا الطريق حلقة وصل تربط ما بين مستوطنة أرئيل وعابر السامرة .

من جهة أخرى، شرعت سلطات الاحتلال منذ عام ٢٠٠٢، واستمرت إلى اليوم بإجراء سلسلة تحريفات لإقامة طريق التفافي محاذٍ وموازي لطريق عابر السامرة رقم (٥٠٥)؛ ليربط مفترق كفل حارس بطريق عابر السامرة رقم (٥)؛ ثم يتجه شرقاً حتى المفترق الواقع على مدخل مستعمرة أرئيل؛ لربطه بطريق رقم (٤٧٧٥). ويمر هذا الطريق الجديد بأراضي قرى كفل حارس ومردا في محافظة سلفيت؛ لإكمال طريق رقم (٥) في خطة للانفصال عن الفلسطينيين، لأنه سيخصص لاستعمال المستوطنين فقط وهو بطول ٢ كم، وبعرض ٨٠ متراً وأدى إلى تدمير واقتلاع ٢٢٠ شجرة زيتون إلى الآن. علاوة على ذلك، يبلغ عرض المسافة بين المقطع الجديد وطريق رقم (٥٠٥) الموازي له، حوالي ٢٠ متراً فقط؛ وهذا يعني تطويق ٤٠ دونماً بين الطريقين (١١).

الطرق العرضية العابرة



وهى عبارة عن طرق عرضية عابرة للضفة الغربية قامت سلطات الاحتلال الإسرائيلي بشقها وذلك لخدمة الاستيطان، وضمان مرور آمن للمستوطنين من وإلى إسرائيل، أما الهدف الاستراتيجي لاتصالها بغور الأردن فهو ضمان تواجد إسرائيلي عسكري في غور الأردن، وسهولة وصول قوات الاحتلال الإسرائيلية من «إسرائيل» إلى هذه المنطقة في حال حدوث أي هجوم عربي من جهة الشرق، إضافة إلى وجود مخططات مستقبلية لشق المزيد منها ومن أهم تلك الطرق:

طريق عابر السامرة ويبدأ من «تل أبيب» ويتجه شرقاً مخترقاً الخط الأخضر باتجاه الضفة الغربية عند قرية كفر قاسم، ويستمر عبر عدد من القرى العربية، ويمتد شرقاً حتى غور الأردن، كما يخدم ذلك الطريق عدداً من المستعمرات الاستيطانية الإسرائيلية التي تقع على جانبيه، وتجنباً لمرور ذلك الطريق في أراضٍ وقرى عربية ولإحكام السيطرة عليه تم التخطيط لإنشاء طريق يقع إلى الجنوب منه مباشرة، ومن الطرق العابرة الأخرى: طريق القدس/ غور الأردن، وطريق غوش عتصيون، وطريق جنوب الخليل، وطريق شمال جنين، وطريق الخليل/ حلحول، والطريق السريع رقم ٣٥، وطريق بيت لحم/ بيت جالا، وطريق القدس/ رام الله، وطريق البيرة/ رام الله، وشارع كفار تفوح، وطريق نابلس، وشارع رقم ٧٠، وطريق شفي شومرون/ جبل عيبال، والطريق رقم ٤٤٧، طريق قلقيلية الالتفافية، وطريق رقم ٥٣١ (١٢).

#### الممرات الأمانة

وهى طرق من المفترض أن تربط بين الضفة وقطاع غزة مباشرة وفقاً للنقاشات السياسية بين السلطة الفلسطينية فى الضفة والقطاع والحكومة الإسرائيلية وفق إعلان المبادئ للعام ١٩٩٣ بإعتبار هذه الطرق ممرات آمنة لعبور الفلسطينيين بين الضفة وغزة، اللتان يجب التعامل معهما على أنهما منظومة جغرافية واحدة وهو الأمر الذى لاتريده إسرائيل حيث ترغب



في أن يتم الاتصال الجغرافي بين الضفة الغربية وقطاع غزة من خلال أنفاق تحت الأرض والتي وصل عددها إلى ١٦ في عام ٢٠١٤، بالإضافة إلى ٢٤ نفقاً آخر تخطط لتشييدها، وبهذا ستبقى السيادة على الأرض وتحقيق التكامل الجغرافي رهناً لإسرائيل وممارساتها، حيث سيضطر الفلسطينيون إلى استخدام مناطق تحت السيطرة الإسرائيلية ولكن وبناء على البروتوكول الموقع بين الطرفين فيما يخص الممرات الآمنة بين الضفة وغزة في عام ١٩٩٩، فقد اتفق الطرفان على إقامة الممرات في نقاط عبور عند معبر إيرز التي سوف تخصص للأشخاص والمركبات فقط، أما معبر كارني فسيكون للمعاملات التجارية، ومعبر ترقوميا فسيكون للأشخاص والمركبات والبضائع، بالإضافة إلى ممر آخر بجانب ميفو هارون غرب رام الله وفي عام ٢٠٠٥، إبان الإنسحاب الإسرائيلي أحادي الجانب من قطاع غزة، عاد الحديث مرة أخرى حول الممرات الآمنة لمساعدة سكان القطاع على التخلص من الإعباء الإقتصادية السيئة التي أضحت سمة بارزة نتيجة للممارسات الإسرائيلية ولكن مؤسسات المجتمع المدني الفلسطيني عامة، وتلك المختصة بحقوق الإنسان، سجلت العديد من الاعتراضات على عمل هذه الممرات والتي قامت في تحديد فترات عملها بساعات النهار فقط من شروق الشمس حتى غروبها، بينما اقتصر عمل حافلات النقل على يومين في الأسبوع من الساعة صباحاً وحتى الثانية بعد الظهر، بالإضافة إلى أن الإسرائيليين يحتفظون بحق تفتيش الركاب والبضائع، الأمر الذي قد يؤدي إلى اعتقال العديد من سكان الضفة، كما أن هذه الممرات هي طرق يستخدمها العامة في إسرائيل، وتمر بمحاذاة القرى والمدن الإسرائيلية الأمر الذي قد يمكن الإسرائيليين من منع الفلسطينيين من المرور منها تحت ذرائع الأمن<sup>(١٣)</sup>.

ويبين الشكل رقم (٢) الطرق الالتفافية والممرات الأمانة في الضفة وغزة



المصدر: أحمد الأطرش، مرجع سابق ، ص ٢٩ .

ثانياً: المعابر والحواجز

أستطاعت سلطات الاحتلال الإسرائيلي منذ عام ١٩٦٧ فرض واقع جيوبوليتيكي على أراضي الضفة وغزة وذلك من خلال التوسع في إقامة المعابر والحواجز العسكرية الدائمة والمؤقتة على شبكة الطرق الواصلة بينهما وعلى طول الحدود بين الضفة وغزة من جهة وبين بقية الأراضي الفلسطينية المحتلة من جهة أخرى وتشدّد الإسرائيليون في دخول الفلسطينيين وخروجهم بسياسات الفصل والإغلاق العسكري لكافة المدن والقرى الفلسطينية، وحتى ممرات



الدخول لإسرائيل و تنتشر على كافة أجزاء شبكة الطرق الفلسطينية خاصة على الطرق المؤدية إلى إسرائيل وعلى تقاطعات الطرق في الأراضي المحتلة وحول مدينة القدس وعلى محيط المدن الفلسطينية وعلى الطرق الرئيسية وفي منطقة الأغوار<sup>(١٤)</sup>.

#### المعابر

تشكل المعابر أحد أهم أدوات الحصار الإسرائيلية للضفة الغربية وقطاع غزة فمنذ عام ١٩٦٧ أصبحت كافة الأراضي الفلسطينية تخضع لسيطرة الإحتلال الإسرائيلي، الذي اعتبر كافة المناطق المحتلة مناطق مغلقة لا يجوز الخروج منها، إلا بعد الحصول على تصريح خاص ولكن في ١١/١٢/١٩٦٧ أنشأت سلطات الإحتلال الإسرائيلية جسر الملك حسين (معبرالكرامة)، ليكون ممراً للعبور بين الضفة الغربية وقطاع غزة من جهة والأردن من جهة أخرى، وتم تنظيم عملية المرور خلاله بموجب أمر عسكري حمل رقم «١٧٥» وسمي «أمر بشأن محطة انتقال» وجاء نصه كالتالي «يجوز لوزارة الداخلية وشرطة إسرائيل أن تقيما بالقرب من جسر النبي الواقع على نهر الأردن محطة تتم فيها معاملات التصاريح والتفتيش بصدد كل راغب في الإنتقال من الضفة الشرقية لنهر الأردن بقصد الوصول إلى دولة إسرائيل أو الإنتقال من دولة إسرائيل إلى الضفة الشرقية لنهر الأردن». و صدر في وقت لاحق الأمر رقم «٤٦٦»، الذي أضاف معبر «دامية» إلى جسر النبي، كمعبر تجاري فقط، يتم من خلاله تصدير البضائع باتجاه الأردن، في حين لا يجوز الإستيراد لأسباب أمنية<sup>(١٥)</sup>.

#### معابر الضفة الغربية

توسعت إسرائيل في إقامة المعابر في الضفة ليلبيح عددها على طول الجدار العازل وحول القدس ١٨ معبراً، أقيمت عليها ممرات للسيارات التي تحمل تصاريح عبور خاصة تمت الموافقة الإسرائيلية عليها مسبقاً، وخصصت



للمشاة ممرات ضيقة يسرون عليها عبر بوابات وأجهزة فحص إلكترونية، ومن أهم هذه المعابر:

معبر الكرامة : يقع على نهرالأردن في منطقة أريحا ويسهل انتقال المسافرين بين الضفة الغربية والعالم عبر المملكة الأردنية الهاشمية ويستقبل سنويا أكثر من ٧٥ ألف مسافر بالإضافة إلى حركة التبادل التجاري من وإلى الضفة ويتبع له المعبر التجاري الفلسطيني الذي يعد قسم تابع لمعبر الكرامة تمر من خلاله البضائع التجارية من وإلى مناطق السلطة الفلسطينية ويقع إلى الشرق من قاعات المسافرين علي بعد(٣٠٠) متر منها، وهو عبارة عن معروشات مغلقة ومساحات مفتوحة للتحميل والتنزيل إضافة إلى مكاتب للموظفين وتمر عملية استيراد أى مادة تجارية بألية معقدة مما يجعل عملية مرورها تستغرق وقتاً طويلاً بالإضافة إلي تكاليفها الباهظة التي تجعلها عملية خاسرة وفوق الطاقة، ويستخدم المعبر في تصدير واستيراد السلع الغذائية والسلع المعمرة والأدوات المنزلية والكهربية ويتم إدخال المعونات الطبية والغذائية إلى فلسطين من خلال المعبرالتجاري، والأثاث وسيارات العائدين، وكل هذه المواد تكون معفية من الجمارك لكنها تدفع رسوماً<sup>(١٦)</sup>.

#### معابر قطاع غزة

يعد قطاع غزة امتداداً طبيعياً للسهل الساحلي الفلسطيني الواقع بالكامل داخل إسرائيل والذي يمتد من حيفا في الشمال حتى شبه جزيرة سيناء في الجنوب الغربي ويبلغ طوله ٤٥ كم وأقصى عرض له ١٢,٥ عند طرفه الجنوبي وأضيق عرض له ٤٧,٥ وتبلغ اطوال حدوده البرية والبحرية ١٠٢ منها ٥١ كم مع إسرائيل و ١١ كم مع مصر و ٤٠ على ساحل البحر المتوسط<sup>(١٧)</sup>.

وينتشر على طول حدود قطاع غزة مع إسرائيل أربعة معابر ومعبر واحد مع مصر تتمثل فيما يلي :

معبر المنطار: وهو معروف إسرائيليًا باسم (كارني) وهو المعبر التجاري



الرئيسى في قطاع غزة والذي تتم من خلاله معظم النشاطات التجارية من استيراد وتصدير وتقدر مساحة هذا المعبر بنحو ١٠٠ دونم، يعمل هذا المعبر من الساعة الثامنة صباحاً وحتى الساعة العاشرة ليلاً وتتم عمليات الاستيراد والتصدير في هذا المعبر من خلال ٣٤ خانة، ولا يوجد مواقف للشاحنات داخله ويوجد به جهازين للفحص الأمني وقد قامت إسرائيل مؤخراً ببناء جدار إسمنتي مرتفع يفصل ما بين الجانب الفلسطيني وإسرائيل على المعبر ويتم إفراغ الشاحنات الواردة إلى غزة من إسرائيل خلف هذا الجدار ومن ثم يتم فتح البوابات الإلكترونية أو ما يعرف بالخانات من أجل قيام الجانب الفلسطيني باستلام البضائع الواردة إليه وبنفس الطريقة تتم عملية التصدير إلى إسرائيل أو الضفة الغربية ولا يعمل المعبر سوى بنسبة ٢٣ ٪ من طاقته بسبب التعقيدات الإسرائيلية والتي تحمل الطابع الأمني في معظم الأحيان كما أن الجانب الإسرائيلي هو الذي يتحكم بالبوابات الإلكترونية الخاصة بإدخال وإخراج البضائع إذ لا تزيد أعداد الشاحنات الواردة والتي يتم إدخالها يومياً عن ٢٥٠ شاحنة، أما الشاحنات الصادرة فإنها لا تزيد عن ٤٠ شاحنة يومياً في حين أنه من المفترض أن يتم إدخال ١٠٠٠ شاحنة يومياً كما أن الجانب الإسرائيلي لا يسمح بإدخال حاويات البضائع التي يزيد ارتفاعها عن ٦٠ سم بالرغم من أن أجهزة الفحص الموجودة تستطيع فحص الحاويات على ارتفاع ١٦٠ سم<sup>(١٨)</sup>.

معبر العودة: وهو معروف إسرائيلياً باسم (صوفا) ويقع شرق مدينة رفح، وتسيطر عليه قوات الاحتلال سيطرة كاملة، ويعتبر معبراً دولياً على الحدود الفلسطينية المصرية وهذا المعبر سهل وبشكل كبير انتقال المسافرين بين فلسطين والعالم، ويستقبل هذا المعبر سنوياً أكثر من ٣٥٠ ألف مسافر، إضافة لحركة التبادل التجاري بين فلسطين ومصر وغيرها من الدول الأخرى، ويراقب عبر ٤٥ مراقباً يتناوبون المراقبة في ٣ دوريات مناوبة أي ١٥ أوروبياً



يتابعون الكاميرات، أما دور إسرائيل فهو دور الاحتلال الأمني ويعد معبراً للحركة التجارية، وأغلبها مواد البناء التي تعبر باتجاه غزة فقط، فلا تعبر منه أي مواد نحو إسرائيل، ويعمل أحياناً بدلاً من معبر المنطار (كارني) ويكثر إغلاق معبر العودة وفق رغبة الأمن الإسرائيلي المرابط به، كما أن إجراءات التفتيش فيه معقدة جداً، فالأمن الإسرائيلي يعتمد إفراغ الشاحنات القادمة من إسرائيل في ساحة كبيرة وتفتش تفتيشاً يستمر ساعات طويلة قبل إخلاء سبيلها، ولم يفتح المعبر منذ سيطرة حماس على غزة (١٩).

معبر الشجاعية: وهو معروف إسرائيليًا باسم (ناحال عوز) ويقع في الجزء الشرقي من قطاع غزة، شرق مدينة غزة وتبلغ مساحته الإجمالية نحو ١٨ دونم، ويختص بإدخال المحروقات بأنواعها المختلفة من إسرائيل إلى قطاع غزة، ولا يتم إدخال أية بضائع أخرى من خلال هذا المعبر، ويحتوي على خزانات مخصصة لمشتقات البترول (سولار - بنزين) في الجزء الغربي منه، أما الجزء الشرقي فيحتوي على خزانات خاصة بالغاز الطبيعي تم تجهيزها لهذا الغرض، حيث تم تزويد هذه الخزانات بأنابيب تصل إلى الجانب الإسرائيلي مباشرة وقبل انتفاضة الأقصى كانت تدخل الشاحنات الإسرائيلية مباشرة إلى المعبر ويتم التفريغ بمراقبة الجانب الفلسطيني للبضائع المستلمة، أما بعد الانتفاضة فقد تم إنشاء أنابيب تصل من الجانب الإسرائيلي إلى الجانب الفلسطيني من المعبر، إذ يتم تزويد الخزانات الفلسطينية بالوقود والمحروقات - حسب الطلب - عن طريق الضخ المباشر من قبل الإسرائيليين عبر الأنابيب التي أنشئت لهذه الغاية، وكان الجانب الفلسطيني يستطيع الوصول إلى داخل المعبر في الجانب الإسرائيلي لمراقبة أنواع الوقود الواردة وعمليات الضخ لها، وقد كانت هناك لجنة لفحص العينات الواردة من الوقود، إلا أنه في الآونة الأخيرة منع الجانب الإسرائيلي الفلسطينيين من إمكانية الوصول إلى الجانب الآخر من المعبر وأوقف العمل بنظام الفحص للعينات، والمعبر لديه قدرة





تخزينية تصل الى ٧٠٠ ألف لتر يومياً كيروسين بأنواعه و ٣٠٠ ألف لتر من البنزين، ١٢٠٠ طن من الغاز الطبيعي والمعبر بموقعه الحالي يرسخ للتعبية والارتباط مع الجانب الإسرائيلي<sup>(٢٠)</sup>.

معبر بيت حانون: وهو معروف إسرائيلياً باسم (إيريز) ويقع شمالي مدينة غزة وتسيطر عليه قوات الاحتلال الإسرائيلية سيطرة كاملة، ويستخدم الآن بشكل أساسي لحركة العمال الفلسطينيين في المشاريع الإسرائيلية، ويبلغ متوسط عدد العمال الداخلين منه يومياً حوالي ٣٠ ألف عامل بالإضافة إلى حركة التبادل التجاري بين مناطق السلطة الفلسطينية وإسرائيل والعالم الخارجي وفق الظروف السياسية، وهو مخصص لعبور الحالات المرضية الفلسطينية المطلوب علاجها في إسرائيل أو الضفة الغربية أو الأردن ويمر منه الدبلوماسيون والصحفيون والبعثات الأجنبية والعمال وتجار القطاع الراغبون في الدخول بتصاريح إلى إسرائيل، كما تمر منه الصحف والمطبوعات وتتعمد سلطات الاحتلال إذلال كل فلسطيني عند مروره من معبر بيت حانون حتى ولو كان مريضاً، وذلك بأن يفرض عليه السير على الأقدام مسافة تزيد عن الكيلومتر حتى يتمكن من الوصول إلى الجانب الإسرائيلي من المعبر، ويبقى الفلسطينيون ساعات طويلة حتى يسمح لهم بالمرور، لذلك توفي كثير من مرضى غزة قبل دخولهم إسرائيل للعلاج، ونظراً لتعقد الإجراءات الإسرائيلية في معبر بيت حانون فإن معدل العبور به يتراوح ما بين ٢٠-٣٠ شخص يومياً، علماً بأن المعبر يسمح يومياً بمرور ٢٠ ألف شخص، وقد تأثر المعبر بعد سيطرة حماس على غزة، حيث دمر الاحتلال نقطة الشرطة الفلسطينية التي كانت فيه، ومنذ ذلك التاريخ توقف التنسيق مع الفلسطينيين، وأصبح الصليب الأحمر يقوم بهذا الدور<sup>(٢١)</sup>.

تمارس إسرائيل حصاراً خانقاً على المعابر الأربعة بقطاع غزة للعام الحادي عشر على التوالي، حيث تشهد المعابر التجارية، وتلك المخصصة لمرور



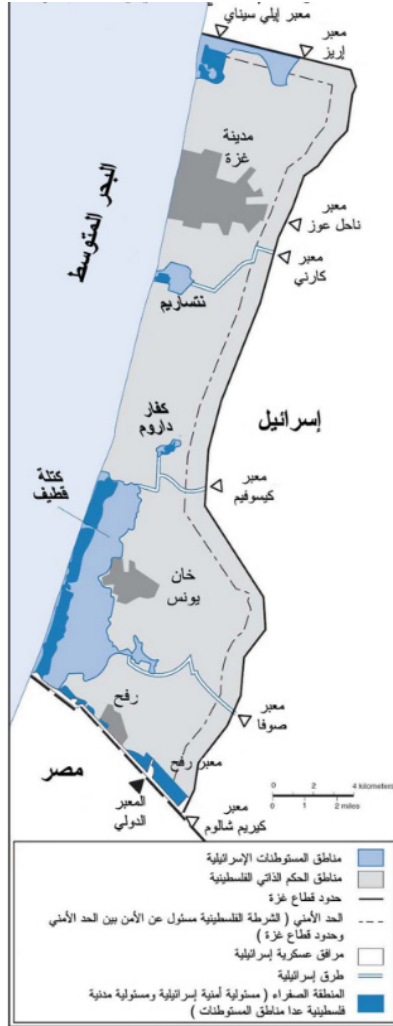
الأفراد مزيداً من القيود فعلى صعيد المعابر التجارية ما زالت سلطات الاحتلال تفرض قيودها المشددة على توريد السلع التي تصنفها على أنها «مواد مزدوجة الاستخدام وتضع السلطات الاسرائيلية رسمياً على قائمة المواد مزدوجة الاستخدام ١١٨ صنفاً، وتحتوي هذه الأصناف على مئات السلع والمواد الأساسية، كذلك استمر حظر تصدير منتجات قطاع غزة، واستثني من ذلك كميات محدودة لا تتجاوز ٧,٥ ٪ من حجم الصادرات الشهرية قبل فرض الحصار في يونيو ٢٠٠٧ وعلى صعيد المعابر المخصصة لمرور الأفراد ما زالت سلطات الاحتلال الإسرائيلي تفرض قيوداً مشددة على حركة وتنقل سكان القطاع عبر معبر بيت حانون «ايريز»، وتسمح في نطاق ضيق جداً بمرور فئات محدودة ولفرض المزيد من القيود على سفر هذه الفئات لجأت سلطات الاحتلال مؤخراً إلى إجبار بعض هذه الفئات وخاصة الطلاب في الخارج والمسافرين عبر معبر الكرامة، على السفر بواسطة حافلات تنقلهم من معبر بيت حانون إلى معبر الكرامة مباشرة « وهو ما فاقم معاناة هذه الفئات، ووضع قيوداً معقدة على حركتهم»<sup>(٢٢)</sup>.

معبر رفح : ويقع جنوب قطاع غزة على الحدود مع مصر وهو المعبر الوحيد الذي يربط بين قطاع غزة ومصر ويستخدم في حركة البضائع والأشخاص وكان الجانب الإسرائيلي يستخدم هذا المعبر من أجل الضغط على الجانب الفلسطيني لتمرير سياساته، فاستخدم سياسة إغلاق هذا المعبر وتحديد شروط لمن يستطيع السفر من خلاله، وبالتالي شل حركة البضائع والأشخاص من وإلى الجانب المصري، ولكن اختلف الوضع منذ عام ٢٠٠٥ بعد الانسحاب الإسرائيلي من قطاع غزة وينقسم معبر رفح إلى قسمين، قسم خاص بالمسافرين المدنيين ، وقسم آخر خاص بالبضائع ويسمى هذا القسم بمعبر رفح التجاري، إذ يتم إدخال أصناف مختلفة من الواردات من أهمها المواد الغذائية، إلا أن مساحة هذا الجزء من المعبر والمخصص للنشاط التجاري لا تسمح بممارسة الأنشطة



التجارية بشكل يؤدي إلى إعادة هيكلة العملية التجارية الفلسطينية ونقلها من المربع الإسرائيلي إلى المحور العربي والإقليمي، إذ أن المساحة المخصصة للأنشطة التجارية لا تتجاوز ( ٢ دونم )، كل ذلك بالإضافة إلى السياسة الإسرائيلية الممنهجة الهادفة الى عرقلة الحركة التجارية الفلسطينية العربية وإبقائها رديفة بالجانب الإسرائيلي فقط وكانت البضائع يتم فحصها من قبل الإسرائيليين وان لم توجد إشكاليات في الشحنة مثل ( زيادة الوزن - عدم صلاحيتها ) فإنه يتم إخراج البضاعة إلى الطرف الفلسطيني محملة على شاحنات فلسطينية كما كان لجانب الإسرائيلي يرفض تحميل مقدمة الشاحنة والسماح بتحميل المؤخرة فقط، الأمر الذي يؤدي إلى زيادة الإيجارات والتكاليف على التاجر وتقليل كمية البضائع بحجة الأمن وتواجه الشاحنات هناك صعوبة كبيرة في إدخالها ، إذ كان يتم تحميلها إلى ميناء « اشدود » للفحص الأمني ومن ثم إعادتها إلى الجانب الإسرائيلي على المعبر ثم تحميلها في الشاحنات الفلسطينية، هذا الى جانب أن الطرف الإسرائيلي كان يتقاضى مبلغ ٨ شيكل مقابل تحميل وتنزيل البضاعة وتغليفها من السيارات المصرية إلى الشاحنات الفلسطينية، وكذلك مبلغ ١٤٤ شيكل تذكرة خروج وكل هذه التكاليف يتحملها التاجر الفلسطيني كما أن المخلص الجمركي الإسرائيلي كان يحصل على ما قيمته ١٠٠٠ شيكل على البيان الجمركي الواحد (٢٣).

ويبين الشكل رقم (٣) معابر قطاع غزة قبل وبعد الإنسحاب الإسرائيلي من القطاع في ٢٠٠٥



المصدر: خريطة قطاع غزة فى وثيقة إتفاق غزة أريحا، ، مركز المعلومات الوطني الفلسطيني - وفا، [http://info.wafa.ps/pics/Gaza-Jericho\\_](http://info.wafa.ps/pics/Gaza-Jericho_)



## jpg.٩٤\_Agreement

### الحواجز

تستخدم إسرائيل شبكة من الحواجز الثابتة والمتنقلة والفجائية في الضفة الغربية كـ«معوق» لحياة المواطنين الفلسطينيين، وذلك للسيطرة على حركتهم ومنعهم من الوصول إلى الكثير من أنحاء الضفة الغربية، وحماية النقاط الاستيطانية الإسرائيلية في الضفة، كما أنها تعد نقاط فحص أخيرة قبل الدخول إلى إسرائيل، وفي قسم من الحواجز تمنع إسرائيل عبور المركبات الفلسطينية الخاصة، باستثناء من يحملون تصاريح خاصة، وتسمح في العموم مرور المواصلات العامة والمركبات التجارية فقط، بالإضافة إلى ذلك، ينصب الجيش الإسرائيلي على امتداد شوارع الضفة الغربية المئات من الحواجز الفجائية المتنقلة، وبلغ عدد الحواجز في شهر مارس عام ٢٠١٥، ٣٦١ حاجزاً متنقلاً؛ مقابل قرابة ٤٥٦ حاجزاً في ديسمبر ٢٠١٤؛ و٢٥٦ حاجزاً في شهر ديسمبر ٢٠١٣؛ و٦٥ حاجزاً بين عامي ٢٠٠٨م و ٢٠٠٩م لبلغ عدد الحواجز الثابتة في الضفة الغربية عام ٢٠١٧م ٩٨ حاجزاً منهم ٥٩ حاجزاً داخلياً في عمق الضفة الغربية، بعيداً عن «الخط الأخضر» و ١٨ حاجزاً في منطقة H٢ في الخليل (٢٤).

وفي يوليو ٢٠١٨ وبحسب إحصاء فرع مكتب تنسيق الشؤون الإنسانية بالأمم المتحدة بلغ عدد الحواجز ٧٠٥ حاجزاً في مختلف أنحاء الضفة الغربية، وبذلك تكون بنسبة زيادة بلغت ٣٪ عما كان عليه الحال في ديسمبر ٢٠١٦، كما أن هناك ١٦٥ بوابة طريق لا يتمركز عليها الجنود نصفها مغلق في الأحوال العادية، و ١٤٩ ساتراً ترابياً و ٢٥١ عائقاً غير مأهول (متاريس الطرق، والخنادق، والجدران الترابية، وغيرها كما تم إضافة ٣٩ بوابة طريق وإزالة ٣١ ساتراً ترابياً. وسُجلت أكبر زيادة صافية في محافظة رام الله، حيث شملت ما مجموعه ١٥ عائقاً إضافياً (٢٥).



كما أن هناك أشكال مستحدثة للحواجز منها الحاجز الطيار والكمائن وشرطة السير وتنتشر غالباً عند حدوث إنتفاضة فلسطينية ضد قوات الإحتلال الإسرائيلي ويعد حاجز زعتره الواقع جنوب مدينة نابلس أهم حواجز الإحتلال الإسرائيلي حيث يفصل عند إغلاقه الضفة الغربية شرقاً وغرباً، وشمالاً وجنوباً، حيث يقع فى منتصف الطريق الواصل بين شمال الضفة وجنوبها ومنتصف الطريق الواصل بين غرب الضفة وشرقها<sup>(٢٦)</sup>.

ويوجد فى الضفة الغربية ١٤٠ حاجزاً ببنية تحتية دائمة، منها ٦٤ فقط به قوات أمنية دائمة، بما فيها ٣٢ حاجزاً يقع على إمتداد الجدار أو على الطرق المؤدية إلى إسرائيل، و ٢٠ حاجزاً فى المنطقة الخاضعة للسيطرة الإسرائيلية فى مدينة الخليل، و ١٢ حاجزاً آخر فى مناطق أخرى من الضفة الغربية. أما الحواجز (الجزئية) الأخرى، التي يبلغ عددها ٧٦ حاجزاً، فقد يتمركز عليها أفراد القوات الأمنية بين الحين والآخر وتُستثنى من هذه الأرقام ثمانية حواجز تقع على الخط الأخضر وبين شهر يناير ٢٠١٧ ونهاية شهر يوليو ٢٠١٨، أقامت القوات الإسرائيلية ٩٢٦،٤ حاجزاً «مفاجئاً» إضافياً، أو ما يقرب من ٦٠ حاجزاً فى الأسبوع وهذه تشمل نشر القوات الإسرائيلية لعدة ساعات على طريق بعينه لغايات إيقاف السائقين الفلسطينيين ومركباتهم وتفتيشها، دون أن يكون لهذه الحواجز بنية تحتية مادية دائمة على الأرض<sup>(٢٧)</sup>.

ومعظم الحواجز الإسرائيلية مجهزة بكاميرات مراقبة وأبراج عسكرية وبوابات حديدية وغرف تفتيش وساحات انتظار، وأماكن خاصة لتفتيش السيارات والمواطنين الفلسطينيين، وتمثل عائقاً وسبباً رئيسياً فى تدهور الأوضاع الاجتماعية والاقتصادية والصحية والإنسانية للفلسطينيين<sup>(٢٨)</sup>، خاصة وأن القوات الإسرائيلية تستفيد منها بإغلاق منطقة بعينها أو فتحها حسب مستوى التوتر القائم كما تُستخدم لتوجيه حركة مرور الفلسطينيين فى إتجاه عدد محدود من المفترقات التي تقع تحت سيطرة هذه الحواجز و تنفذ إجراءات



تفتيش صارمة في جميع الأوقات على الحواجز المقامة على إمتداد الجدار أو على الطرق المؤدية إلى القدس الشرقية المحتلة أو إسرائيل، ولا يُسمح إلاّ للمشاة الفلسطينيين الذين يحملون تصاريح خاصة بالمرور عبرها، وتحظر هذه الحواجز على الغالبية العظمى من السكان الفلسطينيين الوصول إلى المناطق الواقعة خلف الجدار «منطقة التماس» والقدس الشرقية، بينما تتحكّم في وصول من يحملون التصاريح الخاصة إلى هذه المناطق أو إلى أماكن عملهم في إسرائيل<sup>(٢٩)</sup>.

### النتائج

من خلال الإستعراض السابق نستطيع الوصول إلى عدد من النتائج والإستخلاصات والتي تتمثل فيما يلي:

تشكل الطرق والمعابر بكافة أنواعها أحد أهم أدوات إسرائيل لتجزئة وتقطيع أوصال الدولة الفلسطينية، من خلال تحويلها الى كيانين منفصلين لا يمكن الاتصال بينهما إلاّ عبر ممرات تسيطر عليها ولا يتم تشغيلها إلاّ في حالات الـ«ضرورة» التي لا تسبب أي أضرار لمصالح إسرائيل الأمنية والسياسية والعسكرية والإقتصادية.

تستخدم إسرائيل سياسية ممنهجة تقوم على تحويل الطرق والمعابر والحواجز إلى «موانع» سياسية تحول دون السيادة الكاملة للفلسطينيين على أراضيهم بالضفة الغربية وقطاع غزة وهو الأمر الذي سيجعل من التكامل الجغرافي الفلسطيني رهناً للإرادة السياسية الإسرائيلية.

تحاول إسرائيل من خلال التوسع في إنشاء ومد الطرق الالتفافية خلق واقع جيوبوليتيكي يخدم الدولة العبرية وأغراضها التوسعية القائمة على الإستيلاء الممنهج على الأراضي الفلسطينية سواء بالمصادرة أو تحت دعوي الأغراض العسكرية.

توظف أسرائيل شبكة الحواجز الثابتة والمتنقلة والفجائية في الضفة الغربية



لعدة أغراض على رأسها وضعها كـ«معوق» لحياة المواطنين الفلسطينيين، والسيطرة على حركتهم ومنعهم من الوصول إلى الكثير من أنحاء الضفة الغربية، وحماية النقاط الاستيطانية الإسرائيلية في الضفة  
تعد المعابر أحد أهم أدوات الحصار الإسرائيلية للضفة الغربية وقطاع غزة، في محاولة منها لتحويل كافة الأراضي الفلسطينية إلى مناطق مغلقة لا يجوز الخروج منها أو الدخول إليها، إلا بعد الحصول على تصريح من إسرائيل.





## المراجع

- (١) نعيم سلمان بارود ورئد أحمد صالحه ، جغرافية فلسطين، قسم الجغرافيا، كلية الاداب،الجامعة الإسلامية ، غزة ، ٢٠١٦م، ص ص ٥٩٦-٥٩٧ .
- (٢) الطرق الالتفافية في الأراضي الفلسطينية ، مركز المعلومات الوطني الفلسطيني - وفا، <http://info.wafa.ps/atemplate.aspx?id=2791>.
- (٣) أحمد الأطرش،جغرافيا الإستيطان.. كيف يتم تحويل الضفة الغربية الى كتونات؟، المركز الفلسطيني للدراسات الإسرائيلية «مدار»، رام الله، ٢٠١٤م، ص ٢٢ .
- (٤) الطرق الالتفافية في الأراضي الفلسطينية، المرجع السابق.
- (٥) أحمد الأطرش، المرجع السابق، ص ص ٢٦، ٢٧-٣٠، ٢٨.
- (٦) الطرق الالتفافية في الأراضي الفلسطينية، نفس المرجع السابق.
- (٧) أحمد الأطرش، المرجع السابق، ص ٢٧ .
- (٨) الطرق الالتفافية في الأراضي الفلسطينية، مرجع سابق.
- (٩) أحمد الأطرش، المرجع السابق، نفس الصفحة.
- (١٠) الطرق الالتفافية في الأراضي الفلسطينية، مرجع سابق.
- (١١) الاستيطان في محافظة سلفيت ، قضايا الصراع « الاستيطان»، الاستيطان في المحافظات الفلسطينية ، مركز المعلومات الوطني الفلسطيني - وفا، الرابط <http://info.wafa.ps/atemplate.aspx?id=4092> .
- (١٢) نعيم سلمان بارود ورئد أحمد صالحه ، مرجع سابق ، ص ٦٠٤ .
- (١٣) أحمد الأطرش، المرجع سابق ، ص ص ٢٨، ٣٠ .



- (١٤) السيد مصطفى أحمد أبو الخير، المعابر الفلسطينية رؤية قانونية ، مركز النور للدراسات، ٢٠٠٨م، ص ص ٤-٦.
- (١٥) معاناة الفلسطينيين على معبري الكرامة ورفح، سلسلة تقارير خاصة رقم ١٨، الهيئة الفلسطينية المستقلة لحقوق المواطن بالتعاون مع مركز القدس لحقوق الإنسان، رام الله، ٢٠٠٢، ص ٣.
- (١٦) السيد مصطفى أحمد أبو الخير، المرجع السابق، ص ٧.
- (١٧) غزة: معطيات جغرافية وديموغرافية وتاريخية، مجلة الدراسات الفلسطينية، المجلد ٢٠، العدد ٨٠-٨١، مؤسسة الدراسات الفلسطينية ، بيروت، ٢٠٠٩م ، ص ٧٥.
- (١٨) محمد إبراهيم الراعي، تقييم أداء المعابر في قطاع غزة وإمكانيات تطويرها، إدارة الدراسات والتحليل والإحصاء، وزارة الاقتصاد الوطني، السلطة الوطنية الفلسطينية، غزة، إبريل ٢٠٠٥م ، ص ص ٨-١١.
- (١٩) السيد مصطفى أحمد أبو الخير، المرجع نفسه، ص ٨.
- (٢٠) محمد إبراهيم الراعي، المرجع السابق، ص ص ١٣-١٥.
- (٢١) السيد مصطفى أحمد أبو الخير، المرجع السابق، ص ٩.
- (٢٢) حالة المعابر في قطاع غزة فى الفترة من ١-٢-٢٠١٨م حتى ٢٨-٢-٢٠١٨م، المركز الفلسطيني لحقوق الإنسان ، رام الله، ٢٠١٨م، ص ١.
- (٢٣) محمد إبراهيم الراعي، المرجع السابق ، ص ص ١٦-١٨.
- (٢٤) حواجز عسكرية إسرائيلية ومعوقات محسوسة وشوارع ممنوعة، مركز المعلومات الوطني الفلسطيني - وفا، الرابط [https://info.wafa.ps/ar\\_page.aspx?id=20117](https://info.wafa.ps/ar_page.aspx?id=20117)
- (٢٥) أكثر من ٧٠٠ حاجز يتحكم في تنقل الفلسطينيين داخل الضفة



الغربية، مكتب الأمم المتحدة -تنسيق الشؤون الإنسانية-الارض  
الفلسطينية المحتلة، ٨-١٠-٢٠١٨م.الرابط [https://webcache.  
googleusercontent.com](https://webcache.googleusercontent.com)

(٢٦) محمد سعيد محمد المملوك ، الضفة الغربية دراسة جيوبوايتمية،  
رسالة ماجستير غير منشورة، قسم الجغرافيا، كلية الاداب، الجامعة الإسلامية  
، غزة، ٢٠١٢م ، ، ص٦٢.

(٢٧) مكتب الأمم المتحدة -تنسيق الشؤون الإنسانية-الارض الفلسطينية  
المحتلة، مرجع سابق.

(٢٨) الحواجز العسكرية الإسرائيلية في الضفة الغربية، مركز  
الأبحاث، ٢٠١٨م.الرابط [https://drive.google.  
1xG2E1xfTFWdtFhP2fkPQqAOOuELsDCn-//com/file/d  
view](https://drive.google.com/file/d/1xG2E1xfTFWdtFhP2fkPQqAOOuELsDCn-//com/view)

(٢٩) مكتب الأمم المتحدة -تنسيق الشؤون الإنسانية-الارض الفلسطينية  
المحتلة، نفس المرجع .