



המשרד לתאום עניינים הומניטריים של האו"ם

OCHA עידכון מניין הסגרים

השטח הפלסטיני הכבוש

30 באפריל – 11 בספטמבר 2008

תמצית מנהלים

משטר של היתרים, הגבלות על השימוש בכבישים ראשיים, מחסומי פתע, הטלת עוצר והגבלות על בסיס גיל ומין.

5. רשויות ישראל המשיכו להשקיע כספים רבים בתשתיות הקשורות לתחבורה בגדה המערבית, לרבות בניית כבישי "מרקם חיים" והרחבת מחסומים מאוישים של צה"ל הממוקמים על נתיבים פנימיים מרכזיים. חלק מתשתיות אלה הקלו על תנועת הפלסטינים והבטיחו רצף תחבורתי בין קהילות שהיו בעבר מנותקות פיזית. יחד עם זאת, מחירן של ההקלות התבטא בביסוסה והעמקתה של מערכת הגבלות, המדירה את הפלסטינים מחלקים נרחבים של רשת הכבישים המרכזית בגדה המערבית ומגבילה את תנועתם באזורים אחרים.

6. נמשכו תקריות של חסימת גישה הומניטרית, בייחוד במחסום המנהרות הממוקם על הכביש הראשי המחבר בין דרום הגדה המערבית לבין מזרח ירושלים. במרבית האירועים, דרשו אנשי כוחות הביטחון הישראליים לבצע חיפוש בכלי רכב של האו"ם (בייחוד באוטובוסים) והדבר אילץ את עובדי האו"ם לנסוע בדרכים עוקפות וגרם לאובדן של מאות שעות עבודה ולתוספת עלויות.

7. בחינת המדיניות המיושמת במהלך שמונה השנים האחרונות מעלה כי צעדים שהוצדקו בעבר ע"י רשויות ישראל כתגובה צבאית קצרת-טווח לעימותים אלימים ולהתקפות כנגד אזרחי ישראל, נדמה כי הם מתפתחים למערכת קבועה; מערכת זו מבתרת את שטחי הגדה המערבית ומשפיעה על חופש התנועה של האוכלוסייה הפלסטינית כולה.

1. במהלך תקופת הדיווח, נקטה ממשלת ישראל יותר צעדים שנועדו להקל על התנועה של הפלסטינים בתוך שטחי הגדה המערבית מאשר בתקופת הדיווח הקודמת. צעדים אלו כללו את הסרתו של מחסום מאויש אחד ואת הסרתם של 100 מכשולי תנועה לא מאוישים אחרים, מתוכם 25 בלבד היו בעלי משמעות ונכללו בספירת המכשולים של OCHA; כמו כן, יושמו הקלות תנועה בשלושה צירים מרכזיים. צעדים אלו חיוביים ומבורכים, ואולם השפעתם מוגבלת מבחינה גיאוגרפית.

2. במהלך הסקר האחרון מטעם סוכנות OCHA, אשר הושלם בתאריך 11 בספטמבר, ניצפו 630 מכשולים החוסמים את תנועת הפלסטינים בתוך שטחי הגדה המערבית, מתוכם 93 מחסומים מאוישים. נתון זה מייצג עלייה בשיעור של 3 אחוזים, או 19 מכשולים, בהשוואה לנתון שדווח בסוף תקופת הדיווח הקודמת (29 באפריל 2008). נתון זה אינו כולל את 69 המכשולים הממוקמים באזור H2 של העיר חברון, המצוי בשליטת ישראל.

3. סקר זה מצא גם כי כמעט שלושה רבעים מהצירים הראשיים המובילים אל 18 הערים והעיירות הפלסטיניות המאוכלסות ביותר בגדה המערבית חסומים או נשלטים באמצעות מחסומי צה"ל. יתרה מכך, כמעט מחצית מהדרכים המשניות המובילות לאזורים אלו, אשר הפכו במשך הזמן לחלופה לנתיבים הראשיים, חסומות אף הן או נשלטות באמצעות מחסום.

4. המכשולים מהווים נדבך אחד בלבד מתוך מערכת מורכבת של הגבלות תנועה. אי לכך, למרות שמספרם הכולל של המכשולים ומיקומם הגיאוגרפי ברגע נתון מהווים אינדיקציה מסוימת למצב, הם אינם מייצגים את מלוא היקפה של מערכת ההגבלות. שכבותיה האחרות של המערכת כוללות, בין היתר, הגבלות גישה לאזורים נרחבים של הגדה המערבית באמצעות

המשרד לתאום עניינים הומניטריים של האו"ם - OCHA

ת.ד 38172 ירושלים, טל: 02 - 582 5853 / 9962 www.ochaopt.org ochaopt@un.org

המערכת אל אזוריה המרכזיים והדרומיים, ובכיוון ההפוך. בעבר, על מנת לנסוע דרומה, נאלצו פלסטינים המגיעים מאזור ג'נין לנסוע בדרך עוקפת וארוכה ולחצות מחסום קשה למעבר הממוקם בנפת טולכרם (מחסום 'עינבי'). למרות פתיחת המחסום, על מנת לגשת לאזורי מרכז הגדה נאלצים עדיין תושבי האיזור לחצות את מחסום 'תפוח' (המכונה גם 'זערתה'), בו נערכים לעתים קרובות חיפושים הגורמים לעיכובים ממושכים. לפתיחת מחסום 'שבי שומרון' לא הייתה כל השפעה על גישת הפלסטינים אל העיר שכם ומתוכה, אשר נותרה מוגבלת באמצעות מחסומים המקיפים את העיר.

ב. צומת 'אל-כח' (מכונה גם 'צומת הכבשים'), העיר חברון: חסמי הכביש ששימשו למניעת תנועת כלי הרכב בצומת זו הוסרו בחודש מאי והוחלפו לאחר מכן בשני שערים ובמגדל תצפית. מצה"ל נמסר כי השערים מתוכננים להישאר פתוחים באופן קבוע. פתיחת הצומת לתנועה סיפקה גישה ישירה לכביש 60, המשמש כעורק התנועה המרכזי מצפון לדרום באזור. בעבר, על מנת להגיע לכביש זה, נאלצו הפלסטינים לנסוע בדרך עוקפת וארוכה דרך העיירה חלחול שבצפון. פתיחת הצומת לתנועה הביאה לעלייה משמעותית בנפח התנועה המסחרית אל ומאזור התעשייה שבדרום העיר חברון וכן לשיפור יכולת התנועה בין אזור 2H של העיר חברון, המצוי בשליטת ישראל, לבין העיירה יאטה. עם זאת, כוחות צה"ל סגרו את השערים הממוקמים בצומת במהלך ארבעה ימים בחודש יולי, למשך מספר שעות בכל פעם.

ג. צומת 'ראס אל-ג'ורה' (מכונה גם 'גשר חלחול'), העיר חברון: ערמות העפר וחסמי הכביש ששימשו לחסימת הציר המוביל לצומת זה, המחברת את העיר חברון אל עורק התנועה המרכזי ממזרח למערב באזור (כביש 35), הוסרו בחודש ספטמבר והוחלפו בתשתית של שני שערים ומחסום. למרות שלפי הכרזת רשויות ישראל יורשה מעבר של משאיות מסחריות בלבד, החלו לאחרונה גם כלי רכב פרטיים להשתמש בצומת. פתיחת הצומת

1. הצעדים שנקטו רשויות ישראל להקלת התנועה

במהלך תקופת הדיווח, נקטה ממשלת ישראל יותר צעדים שנועדו להקל על התנועה של הפלסטינים בתוך שטחי הגדה המערבית מאשר בתקופת הדיווח הקודמת. צעדים אלו כללו את הסרתו של מחסום מאויש אחד, את ההכרזה על הסרתם של 100 מכשולי תנועה לא מאוישים אחרים וכן את הקלת התנועה דרך שלושה צירים מרכזיים, כדלקמן:

1. הסרת מחסום מאויש אחד ('ראפת-מאסיין')

מחסום זה הוקם לפני שנה וחצי והסרתו אפשרה ליותר מ-50,000 פלסטינים המתגוררים בשתי מובלעות שנוצרו על ידי הגדר (ביר נבאלה וכפרים הממוקמים מדרום לכביש 443) לנוע אל רמאללה וממנה ללא עיכוב. יחד עם זאת, הגישה אל מזרח ירושלים, ממנה נהנו בעבר רוב תושבי המובלעות, נותרה חסומה באמצעות הגדר.¹

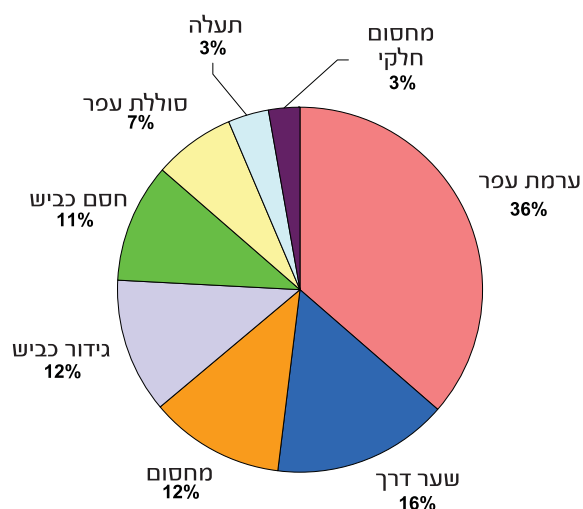
2. הסרת 100 מכשולים:

בחוודש מרץ 2008, במהלך תקופת הדיווח הקודמת, הכריז צה"ל על הסרתם של 61 מכשולים, ובין החודשים מאי וספטמבר 2008, הוכרז על הסרתם של 39 מכשולים נוספים, המונים יחדיו 100 מכשולים. מתוכם, 25 מופו בעבר ונמנו במסגרת ספירת המכשולים של OCHA והסרתם אומתה. חמישה מכשולים שמופו ונספרו ע"י OCHA לא הוסרו בפועל, למרות הכרזת צה"ל. 70 המכשולים הנותרים נחשבו לחסרי משמעות ולכן לא נספרו או מופו ע"י OCHA², או הוסרו כבר קודם לכן.

3. הקלות: שלושה צירים מרכזיים, שהיו סגורים

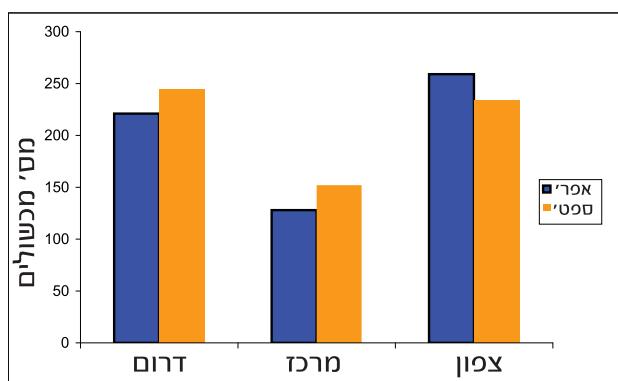
באופן קבוע בעבר, נפתחו לתנועת פלסטינים מבלי שהוסרה התשתית הפיזית במקום:³

א. מחסום 'שבי שומרון', צפון נפת שכם: מחסום זה, אשר הוקם ב-2001 והיה סגור לחלוטין למעבר פלסטינים מאז חודש אוגוסט 2005, נפתח מאז ה-9 באוגוסט לתנועת פלסטינים מדי יום בין השעות 06:00 – 18:00. למרות שהמחסום מאויש בחיילי צה"ל באופן קבוע, מרבית כלי הרכב אינם מעוכבים ולא נערכים בהם חיפושים. שינוי זה הביא לשיפור חופש התנועה של כ-330,000 פלסטינים הנוסעים בכלי רכבם מאזוריה הצפוניים של הגדה



מניין הסגרים לפי סוג מכשול, ספטמבר 2008

מאויש אחד, לצד הצבתם של 101 מכשולים חדשים, ביניהם שני מחסומים מאוישים. בעוד שבאזורים הצפוני והמרכזי נוספו 20 ו-24 מכשולים (נטו), בהתאמה, באזור הדרומי הוסרו 25 מכשולים (נטו).⁷



התפלגות הסגרים לפי אזורים

מספרם הכולל של המכשולים, האמור לעיל, כולל שמונה מחסומים מאוישים שהוקמו לאורך הגדר על צירים המובילים אל קהילות פלסטיניות המבודדות בין הגדר והקו הירוק, וכן 18 מחסומים השולטים בגישה אל מזרח ירושלים. לעומת זאת, 56 נקודות מעבר, המכונות גם 'שערי גדר', המובילות לשטחים חקלאיים המבודדים על ידי הגדר בצפון ובמרכז הגדה המערבית, אינן נכללות במניין המכשולים.⁸

מניין המכשולים אינו כולל גם 69 מכשולים הממוקמים בשטח H2 של העיר חברון, המצוי בשליטת ישראל, אשר לא נספרו ולא דווחו במסגרת סקרים קודמים עקב

הביאה לקיצור משמעותי של משך הנסיעה בין העיר חברון לבין מחסום 'תרקומיה', בו פועל מסוף הסחורות המרכזי בין ישראל ודרום הגדה המערבית. בנוסף, פתיחת הצומת לתנועה העמידה לרשות התושבים דרך קיצור אל כביש 60 ובכך הביאה להפחתת העומס במחסום לחול.

צעדים אלו הנם חיוניים ומבורכים, ואולם השפעתם מוגבלת מבחינה גיאוגרפית. בנוסף, ניסיון העבר מראה שבמקומות שבהם בוצעה הקלה ללא הסרת התשתיות (כלומר, תשתית המכשול נותרה במקומה), קיימת סבירות שההגבלות יוטלו מחדש לפרקי זמן מוגבלים (ראו את מקרה צומת 'הכבשים', לעיל). כפי שנראה בסעיפים הבאים, הצעדים שנקטו רשויות ישראל לא צמצמו את כיצול שטחי הגדה המערבית, לרבות מזרח ירושלים. באופן כללי, חופש התנועה של הפלסטינים בתוך הגדה המערבית נותר מוגבל במידה רבה והרצף הטריטוריאלי והסטטוס-קוו שהתקיימו לפני שנת 2000 לא הושבו על כנם.

II. סקר מניין הסגרים מטעם OCHA

במהלך חודש אוגוסט 2008, ערכו צוותי השטח של OCHA סקר מקיף בנושא הסגרים, אשר הושלם בתאריך 25 באוגוסט ועודכן באמצעות תצפיות שטח סלקטיביות שנועדו לתעד שינויים שבוצעו עד לתאריך 11 בספטמבר.⁴ ממצאי הסקר מצביעים על היעדר שיפור משמעותי ביכולת הגישה והתנועה בגדה המערבית ובמזרח ירושלים, למעט באזורים שהוזכרו בסעיף הקודם.

במסגרת הסקר, תיעד OCHA 630 מכשולי סגר המשמשים לחסימת תנועת הפלסטינים בתוך הגדה המערבית, מתוכם 93 מחסומים מאוישים ו-537 מכשולים לא-מאוישים (ערמות עפר, חסמי כביש, גידור כביש וכד').

נתון זה מייצג עלייה בשיעור של 3 אחוזים, או 19 מכשולים, בהשוואה ל-611 המכשולים שתועדו בסוף תקופת הדיווח הקודמת (29 באפריל 2008).⁵ שינוי זה נבע מהסרתם של 82 מכשולים,⁶ ביניהם מחסום

הנה אסורה, למעט עבור נושאי היתרים. רשויות ישראל סיפקו לתושבים חלופה לנתיב השני, באמצעות סלילתה של דרך עפר המובילה דרומה, אשר עוברת בחלקה במנהרה מתחת לגדר (ומכונה דרך 'מרקם חיים'). שני הצירים הנותרים, אשר חיברו את העיר לישראל, נחסמו על ידי הגדר ובאחד מהם הוקמו מסוף סחורות ומחסום.

III. מערכת רב-שכבתית של הגבלות

המכשולים מהווים נדבך אחד בלבד מתוך מערכת מורכבת של הגבלות תנועה, אותה מקיימות רשויות ישראל במהלך שמונה השנים האחרונות¹². אי לכך, למרות שמספרם הכולל של המכשולים ומיקומם הגיאוגרפי ברגע נתון מהווים אינדיקציה מסוימת למצב, הם אינם מייצגים את מלוא היקפה של מערכת ההגבלות. שכבותיה האחרות של המערכת כוללות, בין היתר, הגבלות גישה לאזורים נרחבים של הגדה המערבית באמצעות משטר של היתרים, הגבלות על השימוש בצירים ראשיים, מחסומי פתע, הטלת עוצר והגבלות על בסיס גיל ומין.

1. אזורים סגורים ומשטר ההיתרים:

א. הגדר בגדה המערבית: נכון לסוף תקופת הדיווח, הושלמו כ-57 אחוזים (415 ק"מ) מתוואי הגדר הכולל. 79 אחוזים (329 ק"מ) עוברים בתוך שטחי הגדה המערבית ומפרידים תושבים פלסטינים מאדמתם ומותירים קהילות שלמות בתוך מובלעות מבודדות. תשעה אחוזים מהתוואי מצויים בבנייה – כמעט ללא יוצא מן הכלל בתוך שטח הגדה המערבית¹³. הגישה אל האזור שנותר בין הגדר לבין הקו הירוק מוגבלת במידה רבה ומתבצעת באמצעות משטר של היתרים¹⁴.

ב. אזורים צבאיים סגורים: במשך השנים, הוכרזו כ-21 אחוזים מהגדה המערבית 'שטח צבאי סגור'. אזורים אלו משמשים בעיקר כשטחי אימונים של צה"ל¹⁵. הגישה לאזורים אלו, הממוקמים ברובם בבקעת הירדן, אסורה מכוח צו צבאי¹⁶.

ג. התנחלויות: יותר מ-3 אחוזים משטח הגדה



דיר אל ע'וסון, שער מס. 623 צילום: מארק גוילארד, EAPPI

מגבלות מתודולוגיות⁹. למרות שמכשולים אלו אינם נכללים בהשוואה הכמותית לתקופת הדיווח הקודמת, הם מעלים את מספר המכשולים הכולל ל-699. הסקר כלל, זו הפעם הראשונה, בחינה של הסטאטוס הנוכחי של צירי התנועה העיקריים והמשניים המובילים אל 18 מהערים והעיירות המאוכלסות ביותר בגדה המערבית¹⁰. מן הממצאים עולה כי מתוך 72 הצירים המרכזיים המובילים אל ערים ועיירות אלו, 53 או כמעט שלושה רבעים (73.6 אחוזים) חסומים (באמצעות מכשול או הגדר) או נשלטים באמצעות מחסום של צה"ל.

בנוסף, מתוך 51 צירי התנועה המשניים המובילים אל ערים ועיירות אלו, אשר נבנו לאחרונה או פותחו במשך הזמן על מנת לשמש כחלופה לדרכים הראשיות שנחסמו או שהיו בשליטת צה"ל, כמעט מחצית (24) נחסמו לאחר מכן או שהוקם בהם מחסום. חמישה מבין 27 הצירים החלופיים הפתוחים כיום נבנו בידי רשויות ישראל בתור כבישי 'מרקם חיים'¹¹.

לדוגמה, אל העיר טולכרם, המונה יותר מ-45,000 תושבים, הובילו בשנת 2000, לפני תחילת האינתיפאדה השנייה, שישה צירי תנועה ראשיים. מתוכם נותרו שניים בלבד ללא חסימה (הציר הצפוני והציר הצפון-מזרחי). התנועה בשני הצירים המרכזיים המחברים את העיר לכיוון מזרח (אזור שכם) ולכיוון דרום (אזור קלקיליה) נשלטת באמצעות מחסומים מאוישים. הפלסטינים רשאים לחצות את המחסום הראשון ('עינב') לאחר שעברו נהלי בדיקה. התנועה דרך המחסום השני ('כפריאת'), המוביל כיום לאזור המבודד על ידי הגדר

3. מחסומי פתע ("מחסומים מדלגים"): במהלך תקופת הדיווח, חלה עלייה בשיעור של 35 אחוזים בממוצע "המחסומים המדלגים" השבועי, בהשוואה לממוצע שנמדד במהלך ארבעת החודשים הקודמים (89 לעומת 66). לעתים קרובות, מחסומים אלו גורמים לפלסטינים קשיים רבים יותר מהמחסומים המאוישים דרך קבע, מכיוון שהם מוצבים באורח בלתי צפוי והמעבר דרכם כרוך בדרך כלל בנוהלי חיפוש קפדניים ובעיכובים ממושכים.

4. עוצר: אמצעי זה משמעותו איסור גורף, החל על כל האוכלוסייה המתגוררת באזור נתון, לצאת את בתיהם. במהלך תקופת הדיווח, חלה ירידה בשיעור של 37 אחוזים במספר אירועי העוצר שהטיל צה"ל על כפרים פלסטינים, בהשוואה לארבעת החודשים הקודמים (32 לעומת 51)²³. במספר הכולל של שעות העוצר חלה ירידה משמעותית אף יותר, מ-842 ל-227.

5. הגבלות על בסיס גיל ומין: אמצעי זה הופעל בעבר במטרה למנוע מבני קבוצות גיל ומין מסוימות, על פי רוב זכרים בגילאי 16-35, המתגוררים באזורים הצפוניים לחצות כמה מהמחסומים המובילים דרומה. הגבלה זו לא הוטלה במהלך תקופת הדיווח הנוכחית.

המערכת נכללים במסגרת גבולותיהם החיצוניים של 149 התנחלויות ואזורי תעשייה¹⁷. התנחלויות אלו מוגדרות כבלתי חוקיות במסגרת החוק הבינלאומי¹⁸. גישת פלסטינים לאזורים אלו אסורה מכוח צו צבאי, למעט אלו הנושאים היתרים מיוחדים¹⁹. במהלך המחצית הראשונה של שנת 2008, חלה עלייה בשיעור של 42 אחוזים במספר 'התחלות הבנייה' של יחידות דיור חדשות בהתנחלויות אלו (לא כולל מזרח ירושלים), בהשוואה לתקופה המקבילה ב-2007 (1010 לעומת 709)²⁰. במספר התנחלויות השוכנות ממזרח לגדר, הכריז צה"ל על טבעת שטח המקיפה את ההתנחלות כעל 'אזור ביטחון מיוחד', אשר גישת הפלסטינים אליו מתבצעת 'בתיאום מראש' בלבד, מדובר בדרך כלל בקרקע פלסטינית פרטית²¹.

ד. מזרח ירושלים: החוק הישראלי אינו מתיר לפלסטינים גישה אל שטח בגודל 64 קילומטרים רבועים של הגדה המערבית, אשר סופח לישראל ולעיריית ירושלים, למעט פלסטינים בעלי תעודת זהות ישראלית או היתר מיוחד, הקשה מאד להשגה. רובו של שטח זה הופרד מיתר שטחי הגדה המערבית באמצעות הגדר. נושאי ההיתרים רשאים לחצות את הגדר אל תוך מזרח ירושלים דרך ארבעה בלכד מבין 18 המחסומים הקיימים, וזאת ברגל בלבד.

2. כבישים מוגבלים: במהלך תקופת הדיווח, המשיך צה"ל לאסור או להטיל הגבלות מחמירות על שימוש הפלסטינים בכבישים המשתרעים על כ-200 קילומטרים, והפך אותם לכבישים המיועדים לשימוש ישראלים במידה רבה או באופן בלעדי. זאת בנוסף למאות קילומטרים של כבישים הממוקמים באזורים שאליהם גישת הפלסטינים אסורה לחלוטין, כמתואר לעיל. כמה מכבישים אלו משמשים כמסדרונות המחברים את ההתנחלויות לישראל וכבישים אחרים, דוגמת כביש 443, משמשים בעיקר אזרחים ישראלים הנוסעים בין תל אביב וירושלים. בנוסף, הוצבו בשטח כ-180 קילומטרים של גדרות, תעלות ותלוליות עפר החוסמות למעשה את גישת הולכי הרגל וכלי הרכב לכבישים נוספים שבהם לא חלות הגבלות רשמיות²².

IV. גישה הומניטרית

נכון להיום, הושלמו כ-40 קילומטרים של כבישי "מרקם חיים", לרבות 44 מנהרות ומעברים תחתיים. בנוסף, כחמישה קילומטרים מצויים בכנייה ומתוכננים עוד 40 קילומטרים ו-18 מנהרות. העלות של כבישים אלו משתנה בהתאם למאפיינים הספציפיים של כל אחד מהם, לרבות האורך ותוואי השטח. לדוגמה, עלותם של מנהרה וכביש, באורך של כ-500 מטרים, המחברים את העיר קלקיליה אל קהילת חאבלה השוכנת מדרום, הוערכה ב-9 מיליון ₪. לעומת זאת, עלותו של כביש משוקע באורך 3 קילומטרים, הכולל שלושה גשרים העוברים מעליו והמחבר שתי מובלעות גדר אל אזור הצפון-מערבי של ירושלים (מובלעות ביר נבאלה ובידו), הוערכה ב-40 מיליון ₪.²⁴ לדברי מומחה ישראלי לענייני צבא, העלות הכוללת של כבישי "מרקם החיים", אלו המתוכננים ואלו שכבר הושלמו, היא כשני מיליארד ₪.²⁵

סוג השקעה נוסף קשור להרחבתם של מחסומים מאוישים של צה"ל הממוקמים על צירים פנימיים מרכזיים. לפי רשויות ישראל, "שיפוצם" ו"שדרוגם" של מחסומים אלו נועדו לשפר את זרימת התנועה הפלסטינית דרכם. במהלך תקופת הדיווח, צה"ל החל בעבודות להרחבת שני מחסומים – 'גיבעה', השולט בגישה לרמאללה מכיוון דרום, ו-'ואדי נאר'. המחסום השני (המכונה גם מחסום 'קונטיינר'), הממוקם מדרום להתנחלות מעלה אדומים, הנו הדרך היחידה המחברת בין דרום הגדה המערבית ומרכז אשר עומדת לרשות פלסטינים שאינם בעלי תעודת זהוי ישראלית. לדברי רשויות ישראל, לאחר השלמתו יכלול מחסום זה תשתית קבועה של נתיב אחד להולכי רגל וחמישה נתיבים לכלי רכב. עבודות בנייה דומות בוצעו בעבר במחסומים המרכזיים המובילים אל מזרח ירושלים ואל שכם. עלותן של השקעות אלו אינה ידועה.

במהלך תקופת הדיווח, נמשכה הפגיעה ביכולתם של עובדי הסיוע ההומניטרי של האו"ם להגיע לאזורים מסוימים, בייחוד מזרח ירושלים ואזורים המבודדים על ידי הגדר. הדבר נבע בעיקר מדרישת אנשי כוחות הביטחון הישראליים, המוצבים במחסומים מסוימים, לערוך חיפושים בכלי רכב של האו"ם (בעיקר באוטובוסים), זאת בניגוד לזכויות וחסינויות האו"ם האוסרות על ביצוע חיפושים מסוג זה. דרישות אלו גרמו לעתים קרובות לעיכובים ולדיונים ממושכים. לדוגמה, במהלך יולי, כ-80 אחוזים מהמקרים בהם סרכו אנשי סוכנות UNRWA לעריכת חיפוש בכלי רכבם במחסום 'המנהרות' (המחבר בין ירושלים ודרום הגדה המערבית) הסתיימו בכישלון והאוטובוסים נאלצו לנסוע בדרכים חלופיות.

רשויות ישראל גם הודיעו לארגון האו"ם כי בקרוב ייושם בקפידה נוהל הנוגע לאספקה שמעביר הארגון, באופן שיצמצם את מספר מעברי הגדר שבהם יוכלו משאיות מטען של האו"ם לעבור מ-12 לשישה (הודעה ראשונה בנוגע לנוהל זה הועברה לאו"ם בשנה שעברה, אולם יישומו נדחה). נהלים אלו יגדילו את עלויות הדלק ושעות האדם שבהן נושאות סוכנויות האו"ם. יש לציין שבמעברים אלו פועלים נהלי "גב-אל-גב" עבור כל כלי הרכב המסחריים המקומיים. קיים חשש נוסף כי מעברים אלו חסרים את הקיבולת הדרושה להתמודדות עם העלייה הצפויה בעומס התנועה.

נהלים חדשים אלו פוגעים ביכולתם של ארגוני סיוע הומניטריים לספק סיוע ושירותים ביעילות לנזקקים ומערערים על זכויותיו של ארגון האו"ם וחסינויותיו.

V. תהליך ביתור הגדה מעמיק ומתבסס

במהלך תקופת הדיווח, המשיכו רשויות ישראל להשקיע כספים רבים בתשתיות הקשורות לתחבורה בגדה המערבית. ההשקעות כללו בנייה של כבישי "מרקם חיים". מדובר בצירים חלופיים, אשר נבנו או שודרגו לאחרונה, המיועדים לחבר מחדש קהילות פלסטיניות שנותקו ע"י הגדר, באמצעות מכשול או באמצעות הגבלת השימוש בכביש ראשי. מרביתם כוללים מנהרות או מעברים תחתיים העוברים מתחת לגדר או לכביש המוגבל לשימוש.

המשרד לתאום עניינים הומניטריים של האו"ם – OCHA

ת.ד. 38172 ירושלים, טל: 02 - 582 5853 / 9962 www.ochaopt.org ochaopt@un.org

בחינת המדיניות המופעלת במהלך שמונה השנים האחרונות מעלה כי צעדים שהוצדקו בעבר ע"י רשויות ישראל כתגובה צבאית קצרת-טווח לעימותים אלימים ולהתקפות כנגד אזרחי ישראל, מתפתחים ליצירתה של מערכת קבועה – מערכת המבטרת את שטחי הגדה המערבית והמשפיעה על חופש התנועה של האוכלוסייה הפלסטינית כולה.

חלק מתשתית זו אכן הביא לשיפור יכולת התנועה של הפלסטינים והבטיח רצף תחבורתי בין קהילות שהיו מנותקות בעבר בפועל. יחד עם זאת, מחיר השיפורים היה המשך ביסוסה של מערכת של הגבלות, המדירה פלסטינים מחלקים נרחבים של מערכת הכבישים המרכזית ומגבילה את יכולת התנועה שלהם בחלקים אחרים. יתרה מכך, בנייתם של כבישי "מרקם החיים" עלולה להיות כרוכה במחירים נוספים, בתחום החברתי, הכלכלי והסביבתי, אשר טרם הוערכו באופן שיטתי, אותם תשלם האוכלוסייה הפלסטינית.



כביש משוקע, בידו

נספח I: סקירה אזורית

צפון הגדה המערבית (נפות ג'נין, טובאס, טולכרם, שכם, סלפית וקלקיליה)

בצפון הגדה המערבית, תיעדה סוכנות OCHA 244 מכשולים, ביניהם 32 מחסומים. נתון זה מייצג עלייה בשיעור של 9 אחוזים בהשוואה לנתון שתועד בסוף תקופת הדיווח הקודמת. שינוי זה נבע מהסרתם של 20 מכשולים ומהקמתם של 40 מכשולים חדשים, כולם לא-מאוישים.

נקודות ראויות לציון לגבי מחסומים ספציפיים:

- מחסום בית איבא: בתאריך 8 באוגוסט, נפתח במקום נתיב הומניטרי המיועד לכלי רכב היוצאים משכם. עבור כלי רכב הנכנסים לשכם פתוח נתיב אחד בלבד, המתפצל לשניים בקרבת המחסום – מתוך שני הנתיבים משמש אחד כנתיב הומניטרי. יחד עם זאת, בכל פעם שנוצר תור במקום, כמעט ואין באפשרות כלי הרכב להגיע אל נתיב זה.
- מחסום ג'לאמה: מספר מוגבל של פלסטינים בעלי אזרחות ישראלית (100-150) מורשים לעבור מדי יום במחסום זה, הממוקם על הקו הירוק, ברגל בלבד. בעוד שצעד זה נועד להביא לשיפור בהיקף המסחר בעיר ג'נין, השפעתו מוגבלת עקב המחסור בכלי רכב שיאפשרו את ביצוע הקניות.
- מחסום עוורתא: צה"ל הכריז על תוכנית להרחבת מחסום זה, המשמש כמסוף "גב-אל-גב" למעבר סחורות אל העיר שכם ומתוכה. למרות שמרשויות ישראל נמסר שעבודות ההרחבה יקלו על התנועה דרך המחסום, קיים חשש שהעבודות יתרמו להפיכת המחסום לעובדה מוגמרת.
- מחסום חווארה: בפעם הראשונה מזה שמונה שנים, בתאריך 5 בספטמבר, אפשר צה"ל לפלסטינים בעלי אזרחות ישראלית להיכנס אל העיר שכם עם כלי רכבם. מספר כלי הרכב בעלי לוחיות רישוי צהובות שנכנסו אל העיר בפועל היה מוגבל.
- צה"ל הרחיב את שעות הפתיחה של כל המחסומים שמסביב לשכם בשעה אחת. עם זאת, עדיין נצפו תורים ארוכים במקום.

מרכז הגדה המערבית ובקעת הירדן (נפות רמאללה, ירושלים ויריחו)

במרכז הגדה המערבית, תיעד OCHA 152 מכשולים, ביניהם 32 מחסומים מאוישים. נתון זה מייצג עלייה בשיעור של 19 אחוזים בהשוואה למספר המכשולים שתועד בסוף תקופת הדיווח הקודמת. שינוי זה נבע מהסרתם של 15 מכשולים, כולל מחסום מאויש אחד, ומהקמתם של 39 מכשולים חדשים, ביניהם שני מחסומים מאוישים.

המחסום שהוסר (ראפת-מאסיון) שימש לשליטה בתנועה בין מובלעת שנוצרה על ידי הגדר לבין רמאללה (ראו סעיף 1 לעיל). להלן שני המחסומים שנוספו:

- נעלין: בתאריך 4 באוגוסט, הקים צה"ל מחסום חדש בכניסה לכפר נעלין (נפת רמאללה) בתגובה להפגנות הנערכות כמעט מדי יום במקום במחאה על בניית הגדר. בימים שבהם מתוכננת הפגנה, מתירים כוחות צה"ל לתושבי נעלין בלבד להיכנס אל הכפר דרך כביש 446.

המשרד לתאום עניינים הומניטריים של האו"ם – OCHA

ת.ד. 38172 ירושלים, טל: 02 – 582 5853 / 9962 www.ochaopt.org ochaopt@un.org

- בית איקסה: בתאריך 10 בספטמבר, שידרג מג"ב מחסום מדלג הממוקם על כביש המקשר בין שני כפרים, בידו ובית איקסה, בחלקה המערבי של נפת ירושלים. רק תושבי שבעה הכפרים של מובלעת בידו רשאים לעבור אל הכפר בית איקסה. מפקדת התאום והקישור (מת"ק) הישראלית יידע את OCHA כי המחסום הוקם במטרה למנוע מפלסטינים להסתכן לשטח ישראל. למרות התחייבויות מצד המת"ק הישראלי כי מורי בתי הספר הפועלים בבית איקסה יזכו לגישה חופשית אל הכפר, מספר מורים דיווחו כי מאז תחילת שנת הלימודים הם נתקלו במניעת גישה במספר הזדמנויות.

נקודות ראויות לציון לגבי מחסומים ספציפיים:

- המחסום החלקי רימונים/א-טייבה: מחסום זה לא אויש מאז סגירתו של כביש אל-מוערג'את הסמוך, המוביל אל יריחו, לרגל שיפוצים בתאריך 21 ביולי. הדבר אפשר תנועה חופשית דרך מחסום זה, אשר נכלל ברשימת 61 המכשולים שהוסרו, עליה הכריז צה"ל בחודש מרץ 2008 (ראו סעיף 1 לעיל). יחד עם זאת, מרבית התשתית נותרה על כנה והמחסום ממשיך להיות מאויש במתכונת לא סדירה.
- המחסום החלקי ים המלח (מכונה גם 'הערבה'): מחסום זה מונע גישה פלסטינים אל ים המלח בסופי שבוע (מיום ה' אחה"צ ועד שבת בלילה) ובמהלך חגי ישראל.
- מחסום מת"ק יריחו: בעקבות סגירת כביש אל-מוערג'את המוביל לרמאללה לצורך שיפוצים, מנותבת כל התנועה הנכנסת והיוצאת מיריחו אל מחסום זה, אשר צר מלהכיל את העלייה בכמות כלי הרכב. במהלך שעות העומס, עלולים כלי הרכב להתעכב במקום במשך יותר משעה.
- מחסומי חמרה ותיאסיר: לא חל כל שיפור ובמקום דווח על עיכובים ממושכים ותכופים. כלי רכב מהגדה המערבית זקוקים להיתר על מנת לעבור אל בקעת הירדן דרך שני המחסומים, אלא אם בעל הרכב הנו תושב בקעת הירדן. עד כה, הונפקו עשרה היתרים מסוג זה בלבד.
- שערי הגדר: באזור הצפוני של נפת ירושלים ממוקמים לאורך הגדר חמישה שערי "תיאום מראש" (שערים שהמעבר דרכם מחייב תאום מוקדם מול המת"ק) אשר אינם נפתחים במתכונת סדירה והחוסמים את דרכן של 300 משפחות, לפחות, אל אדמותיהן. המצב החמיר במהלך תקופת הדיווח כתוצאה מצמצום מועדי הפתיחה מ-5 ימים בשבוע ל-3 ימים בשבוע, וכתוצאה מנוהלי הפעלה בלתי סדירים.

דרום הגדה המערבית (נפות בית לחם וחברון)

בדרום הגדה המערבית, תיעדה סוכנות OCHA 234 מכשולים, ביניהם 29 מחסומים מאוישים. נתון זה מייצג עלייה בשיעור של כמעט 10 אחוזים בהשוואה לנתון שתועד בסוף תקופת הדיווח הקודמת. שינוי זה נבע מהסרתם של 47 מכשולים ומהקמתם של 22 מכשולים חדשים. יחד עם זאת, יש לציין שלפחות שלושה מהמכשולים שהוסרו בנפת בית לחם הוחלפו על ידי הגדר, באופן ששימר את מניעת הגישה אל הדרכים הרלוונטיות.

במהלך השבוע האחרון של חודש ספטמבר, הסיר צה"ל תשעה מכשולים שחסמו את הגישה למקטעים שונים של שלושה כבישים ראשיים (356, 35 ו-60), ביניהם שני שערים, שלוש סוללות עפר וארבע ערמות עפר. להסרת המכשולים הייתה השפעה מזערית מכיוון ששערים אלו נפתחו לעתים קרובות וערמות העפר שוטחו, למעט ערימה אחת אשר חסמה את הדרך המובילה לשכונה בה מתגוררות 60 משפחות.

במהלך אותה תקופה, הקל צה"ל על הגישה בין העיר חברון ובין כביש 35 דרך צומת 'ראס אל-גיורה', באופן שהביא לשיפור משמעותי בתנועת כלי הרכב המסחריים בין חברון וישראל (ראו סעיף 1 לעיל). הקלה זו החליפה הקלה קודמת, אשר במסגרתה נפתח שער המוביל אל אותו כביש (שער 'פארש אל-האוה' או 'יהודה'). שער זה נסגר לאחר מכן, בעקבות פתיחת צומת 'ראס אל-גיורה'.

בין אמצע יולי וסוף אוגוסט, הציב צה"ל עשר ערמות עפר חדשות באזור העיירה יאטה, החוסמות שלוש דרכים מרכזיות אל כפרים שאינם מחוברים אל רשת המים ואשר נפגעו קשות כתוצאה מהבצורת. ערמות עפר אלו מנעו את הוצאתה אל הפועל של תוכנית לאספקת מיכליות מים לכפרים אלו. המת"ק הישראלי מסר ל-OCHA כי מכשולים אלו הוצבו במטרה למנוע מפועלים פלסטינים להיכנס באופן לא חוקי לשטח ישראל. בנוסף, צה"ל הציב מכשולים חדשים על ארבע דרכים חקלאיות המובילות אל שער גדר במערב נפת חברון, ובכך שיבש את מאמצי החקלאים להגיע אל אדמותיהם, הממוקמות מעבר לגדר, במהלך עונת המסיק הממששת ובאה.

נקודות ראויות לציון לגבי מחסומים ספציפיים:

- המחסום החלקי 'אל-כווארי': במהלך תקופת הדיווח, אויש מחסום זה לעתים קרובות מבעבר. המחסום ממוקם בצומת מרכזי ומשמש לשליטה בתנועתם של 170,000 תושבים פלסטינים המתגוררים בעיר חברון, יאטה, א-סאמו, דהריה וב-15 כפרים נוספים לאורך כביש 60. הפלסטינים דיווחו על מספר תקריות של התנהגות אגרסיבית והחרמת תעודות זיהוי בידי החיילים.
- המחסום החלקי 'גשר חלחול': במהלך יולי ואוגוסט, דווח על החמרה נוספת בגישה דרך מחסום זה. המחסום אויש מדי יום והדבר גרם להיווצרות תורים באורך של עד קילומטר. התורים הארוכים אילצו את הסוחרים להעביר סחורות באמצעות מערכת "גב-אל-גב". כלי רכב של האו"ם ושל ארגוני סיוע הומניטרי הורשו לעבור לראש התור אך ורק בתיאום מראש עם מת"ק הישראלי. עד לפתיחתו לאחרונה של צומת 'ראס אל-גיורה', שימש הגשר כדרך היחידה בין חברון לבין צפון הגדה המערבית.

נספח II: שערי הגדר

הגדר קטעה מאות דרכים חקלאיות אשר שימשו את הפלסטינים לגישה אל משאבי הקרקע והמים. צה"ל הציב 56 שערי גדר המאפשרים לפלסטינים, חקלאים בעיקר, גישה לאדמות המבודדות בין הגדר לבין הקו הירוק. שערים אלו מחולקים למספר קטגוריות שונות בהתאם לתדירות פתיחתם – יומי, שבועי או עונתי – ובהתאם לנהלים החלים על פלסטינים המבקשים לעבור דרכם.

בצפון הגדה המערבית, שם הוכרזה הקרקע שבין הגדר והקו הירוק "שטח צבאי סגור" בכוח צו צבאי בחודש אוקטובר 2003, נדרשים פלסטינים מעל גיל 12 להציג אישור "מבקר" על מנת לגשת לאדמה הממוקמת באיזור הסגור. במקומות שבהם האזור לא הוכרז כסגור, למשל בנפת רמאללה, מתאפשרת הגישה לקרקע המבודדת על ידי הגדר באמצעות תעודות זיהוי ו/או רשימת שמות השמורה בשערים, אשר נפתחים בכפוף לתיאום מראש עם מפקדת התיאום והקישור (מת"ק) הישראלית.

דרישות מיוחדות אלו, החלות על פלסטינים המבקשים לעבור בשערים, מספרם המצומצם של השערים ושעות הפתיחה המוגבלות וכן ההגבלות החלות על כלי רכב, ציוד וחומרים, גרמו לצמצום משמעותי של משך הזמן שבמהלכו ניתן לעבוד את האדמה ולפגיעה בפרנסת הקהילות הכפריות. אי לכך, סוכנות OCHA תכלול מעתה ואילך את שערי הגדר בדוחות המעקב שלה בנושא מצב הסגרים בגדה המערבית.

הטבלה הבאה מכילה רשימה מלאה של נקודות המעבר שדרכן יכולים פלסטינים לגשת אל קהילות ואדמות המבודדות על ידי הגדר. הרשימה אינה כוללת שערים צבאיים דרכם אסורה תנועת פלסטינים ואת נקודות המעבר שהותקנו או שולבו בגדר, המשמשות לשליטה בגישה הפלסטינים אל ישראל או אל מזרח ירושלים.

סוג	תיאור	מספר
שער חקלאי	נפתח מדי יום, בד"כ למשך שעה אחת במהלך שעות הבוקר המוקדמות, הצהריים ואחר הצהריים המאוחרות במטרה להעניק לחקלאים הנושאים אישורים תקפים גישה אל אדמתם הממוקמת באזורים הסגורים. מיעוט מקרב בעלי האישורים, בעיקר רועי צאן, רשאים לבלות את הלילה על אדמתם.	11
שער עונתי/שבועי	נפתח על בסיס עונתי, בד"כ בתקופת מסיק הזיתים, במטרה להעניק לחקלאים גישה אל מטעי הזיתים. נפתח בין פעם לשלוש פעמים בשבוע במהלך השנה, כדי לאפשר חריש, ניכוש עשבים, גיזום וכדומה.	7
שער עונתי	פתוח רק במהלך עונת מסיק הזיתים, בין החודשים אוקטובר ודצמבר.	12
שער בתיאום מראש	המעבר אינו מותנה בהיתר, ומתבצע בעזרת תעודת זיהוי ו/או רשימת שמות השמורה בשער. השערים נפתחים באמצעות תיאום מראש מול המת"ק על בסיס עונתי או במשך מספר ימים בשבוע.	25
שערים אחרים	שער בלעין פתוח במשך 24 שעות בהוראת בג"צ.	1
סה"כ		56

נספח III: מספר הדרכים הראשיות והחלופיות אל הערים המאוכלסות ביותר, לפי סטאטוס

עיר	אוכלוסייה (2006)	דרכים ראשיות שנחסמו (2008)	דרכים ראשיות/משניות/חלופיות שנחסמו	דרכים ראשיות שנחסמו (2008)	דרכים ראשיות/משניות/חלופיות שנחסמו
קבאטיה	19,694	2	1	2	1
אל-ראם ודחיאת אל בריד	25,595	3	1	3	1
טולכרם	45,463	6	1	6	0
יאטה	42,853	5	7	5	0
חלחול	21,803	2	5	2	2
אל-עזרייה	17,398	3	3	3	3
יריחו	21,897	4	3	4	3
קלקיליה	44,709	4	0	4	0
סלפית	9,756	3	0	3	0
אל-דהריה	28,568	3	5	3	1
עידנה	18,826	2	2	2	0
ג'נין	35,760	4	0	4	0
בני נעים	18,883	3	6	3	4
אל-סמוע	17,951	2	5	2	3
דורא	21,554	3	4	3	2
חברון	178,046	10	5	10	4
בית לחם	29,927	5	3	5	1
שכם	134,116	8	0	8	0
סה"כ	732,799	72	51	72	24

נספח IV : מתודולוגיה והגדרות

מתודולוגיה

סוכנות OCHA מנטרת וממפה דרך קבע מכשולי תנועה ברחבי הגדה המערבית. צוותים מנוסים ומיומנים, המכירים היטב את שטחי הגדה המערבית נוסעים לאורך כל כביש סלול, לאורך כל דרך עפר משמעותית, ולאורך מרבית הנתיבים המשניים באיזורים בהם הם פעילים. סבב אחד של ניטור וסריקה אורך כעשרה ימי עבודה מלאים של ארבעה צוותים מיומנים. כל צוות נוסע ברכב 4X4 מצויד במערכת מתוחכמת של GPS (מערכת מיקום גאוגרפית) ובמצלמה.

כל אימת שמכשול תנועה משמעותי מזהה בשטח, הצוות רושם את מיקומו בעזרת מערכת ה-GPS לצורך מיפוי, ומצלם את אותו. המכשול ממויין על פי קריטריונים והגדרות כמפורט לעיל, ונקרא בשם מזהה ייחודי המבוסס על צירוף של הכביש הראשי הקרוב ביותר, הכפר/ישוב הקרוב ביותר, הנפה והצוות שזיהה את האובייקט. בהמשך, הצוות מתאר את סוג הגישה הנחסמת על ידי המכשול שזוהה, למשל גישה של תושבי כפר מסויים לכביש ראשי, חסימת הקשר התעבורתי בין שני ישובים או חסימת גישה מכביש חקלאי למטע זיתים. הפרטים המזהים, כולל קוד התצלום, נרשמים בתיקיה של מערכת ה-GPS, תוך הסתמכות על תפריט pull-down במטרה לצמצם את הסיכון לטעות.

רק מכשולים החוסמים באורח אפקטיבי תנועת כלי רכב לאורך ציר תנועה סלול או בלתי סלול נרשמים. שני מכשולים הניצבים לאורך ציר אחד, במרחק שאינו עולה על 50 מטר זה מזה, נחשבים למכשול אחד.

רישומי ה-GPS מאוחסנים מדי יום במחשב המשתמש בתוכנת GIS מיוחדת (מערכת מידע גאוגרפית) המתרגמת את המידע למפות. המפות מודפסות והמידע מוצלב על ידי מומחה GIS ואיש צוות שטח עם מקורות מידע נוספים. במידה ומתעוררות שאלות הטעונות הבהרה, מבצעים סריקות שטח נוספות במטרה לוודא ולאמת את דיוק המידע ושלמותו.

יש לציין כי סקרי השטח של OCHA הינם נרחבים אך לא בהכרח יכולים למצות באופן מוחלט את כל המכשולים. ייתכן כי אנשי הצוות מחמיצים חלק מהדרכים הצדדיות. לפיכך, יש להדגיש כי OCHA ממפה וסופרת את מרבית המכשולים אבל המספרים הנקובים על ידנו נשארים בבחינת הערכת חסר.

קטלוג המכיל את כל המכשולים הממופים, לרבות נתוני המיקום והזיהוי המלאים, קואורדינטות GPS ותצלומים, מוגשים על ידי OCHA לצה"ל במשרד התאום והקישור בבית אל. הוסכם על פרק זמן של שבועיים שבמהלכם צה"ל יבחן את הנתונים ויעביר את הערותיו והשגותיו. הערות אלה נלקחות בחשבון לפני פרסום מפת המכשולים המעודכנת.

הגדרות:

- מחסומים (Checkpoints) מורכבים משני אלמנטים: הראשון הוא מרכיב התשתית שביכולתו לחסום תנועה רגלית וממונעת. המרכיב השני הוא הנוכחות הקבועה של אנשי בטחון ישראליים (אנשי צבא, מג"ב, משטרת ישראל, חברת אבטחה פרטית). אנשי הבטחון בודקים את התעודות המזהות של האנשים העוברים במחסום ומבצעים סריקות וחיפושים בכליהם וברכביהם.

- מחסומים חלקיים (Partial Checkpoints) בנויים מתשתית זהה או דומה לזה של מחסום רגיל, בהבדל שהם אינם מאוישים כל העת. בדרך כלל המחסום החלקי מוקם בצד הכביש ועל כן אין הוא חוסם את התנועה באופן ישיר. כשהמחסום החלקי מאויש הוא מתפקד כמחסום רגיל המתואר למעלה. כשהמחסום איננו מאויש התנועה יכולה לזרום לאורך הציר באורח חופשי יחסית.
- ערמות עפר (Earthmounds) הן תילי עפר ושאריות פסולת, אבנים, סלעים וכדומה, המוערמים על ידי דחפורים של צה"ל לרוחב כביש/דרך במטרה למנוע תנועה ממונעת לאורך אותו נתיב. מספר ערמות עפר המוצבות לאורך אותו הכביש, במרחק שאינו עולה על 50 מטר זו מזו, והחוסמות כביש אחד, נספרות כמכשול אחד. כאשר ערמת עפר נדחת הצידה על ידי הפלסטינים או צה"ל, או במידה ונוצר נתיב חלופי העוקף את אותו מכשול באופן שמתאפשר מעבר כלי רכב במקום, ערמת העפר איננה נחשבת עוד ולא תספר כמכשול. ערמות עפר מוסרות לעיתים קרובות, נעקפות, מוזזות הצידה ומוקמות מחדש ו/או מורחבות, ועל כן לעיתים קורה שערמת עפר מסוימת נעלמת ממפה אחת ושבה וחוזרת למפה במועד מאוחר יותר.
- חסמי כביש (Roadbloks) בנויים מקוביית בטון או משורה של קוביות בטון בגודל של מטר על מטר ומונחות לרוב הכביש. בדומה לערמות עפר, מטרתן למנוע תנועה ממונעת לאורך אותו כביש או לחסום גישה לאדמה או לכביש אחר. בכל מובן אחר הם זהים לערמות עפר.
- חפירות או תעלות (Trenches or ditches) נחפרות בדורל כלל באדמות מישוריות, לאורך צירי תנועה במטרה למנוע מכלי רכב לעקוף מכשולי תנועה שהונחו לרוחב הכביש.
- שערי דרך (Road Gates) הן שערי מתכת המשמשים לחסימת הגישה לציר תנועה. רבים מהם סגורים דרך קבע בעוד אחרים לרוב פתוחים ונסגרים על ידי צה"ל מעת לעת. כל שערי הדרך מצויינים במפות כ-סגרים-, כולל אלה שנמצאו פתוחים בעת ביצוע הסקר על ידי OCHA, וזאת עד להסרת התשתית.
- גידור כביש (Road barriers) יכול להיות עשוי סוללת עפר רציפה המוערמת לאורך כביש, מקטעי גדר או מקטעים של קירות בטון המוקמים לאורכו של כביש. על מנת שמבנה מעין זה יזוהה כמכשול תנועה יש לוודא כי אין לו כל פונקציה בטיחותית, עליו להיות באורך 1492 מ"מ העולה על 100 מטר ועליו לחסום גישה חופשית של בני אדם, כלי רכב או בעלי חיים לכביש מסויים או לחסום מעבר מצידו האחד לצידו האחר של אותו כביש.
- שערי הגדר (Barrier Gates) הן שערים שניקבעו בגדר שהוקמה בגדה המערבית והמשמשים את הפלסטינים לעבור מצד לצד. שערים אלה נועדו לאפשר מעבר דרך הגדר ועל כן הם אינם נחשבים למכשולי תנועה ואינם כלולים במניין הסגרים.
- מחסומים ומסופים על הקו הירוק או בשטח ישראל (Checkpoints and Terminals) מסומנים בצבע ירוק על מנת להבדילם ממכשולי תנועה - סגרים - בתוך הגדה המערבית. אינם נכללים במניין הסגרים בגדה המערבית.

הערות

1. מחסום נוסף בנפת חברון (מחסום 'תרקומיה הישן') הוסר והועבר למיקום חדש במרחק 1.3 ק"מ. לפיכך הוא לא נספר כמחסום שהוסר.
2. קטגוריה זו כוללת מכשולים שחסמו את הגישה אל שטח צבאי סגור או אל התנחלות, או שהיו באמצע שדה.
3. בנוסף, ב-28 באפריל, בסוף תקופת הדיווח הקודמת, מחסום 'עסירה אל שמאלייה', אשר חסם את התנועה בין העיר שכם לבין תשעה כפרים השוכנים מצפון לעיר, המונים 30,000 תושבים, נפתח לתנועת פלסטינים בין השעות 5:00 - 23:00.
4. לתיאור המתודולוגיה ולהגדרה מפורטת של סוגי המכשולים השונים, ראו נספח 4.
5. למרות שמספר המכשולים הכולל שדווח בעדכון הקודם בנושא הסגרים היה 607, בדיקה שנערכה מאוחר יותר העלתה כי אחד המכשולים שתועד בסקר הושמט בטעות מן הדוח הסופי ושלושה מחסומים סווגו בטעות כשערי גדר ולא נכללו במניין המכשולים. אי לכך, הנתון העדכני נכון לסוף תקופת הדיווח הקודמת הוא 611 ולא 607.
6. נתון זה כולל את כל המכשולים שהוסרו ע"י צה"ל (גם ללא הכרזה רשמית), וכן מכשולים שלא נכללו במפת OCHA בעקבות סיווג מחדש כחסרי משמעות. סיווג מחדש עשוי להתרחש בכל פעם שציר חסום, ששימש בעבר כחלופה לציר הראשי, הפך למיותר כתוצאה מפתחת הציר הראשי.
7. לסקירה מפורטת של המצב והשינויים שהתרחשו במהלך תקופת הדיווח לפי אזור, ראו נספח 1.
8. שערים אלו ימשיכו להיסקר באופן שיטתי. יחד עם זאת, הם לא יתווספו למניין הסגרים הכולל וידווחו בנפרד. לתיאור הסוגים השונים של נקודות המעבר, ראו נספח 2.
9. בנוסף, ישנם תשעה מחסומים ראשיים הממוקמים ברחבי אזור H2, אשר נספרו ונכללו במניין הסגרים הקודם והנוכחי של OCHA, המעלים את מספר המכשולים באזור H2 ל-78.
10. טבלה המכילה את שמות הערים הנכללות בסקירה זו, את מספר הצירים המובילים אל כל אחת ואת הסטאטוס שלהם מופיעה בנספח 3. רמאללה ואל בירה לא נכללו בסקירה זו עקב בעיות מתודולוגיות.
11. לסקירה בנוגע לבעיות הקשורות לדרכים מסוג זה, ראו סעיף 4 להלן.
12. רשויות ישראל הצהירו שהגבלות אלו הן חיוניות לצורך הגנה מפני התקפות מצד חמושים פלסטינים על אזרחי ישראל המתגוררים בהתנחלויות בגדה המערבית ומזרח ירושלים ובשטח מדינת ישראל.
13. לאחר סיום בניית הגדר בתוואי המתוכנן, כ-9.5 אחוזים משטחי הגדה המערבית יהיו ממוקמים בין הגדר לבין הקו הירוק. ממשלת ישראל טענה במספר הזדמנויות כי מטרת הגדר הנה למנוע פיגועים נגד אזרחים ישראלים וכי תוואי הגדר מוכתב אך ורק ע"י שיקולים ביטחוניים. אולם, לפי דיווחים שהתפרסמו לאחרונה בתקשורת הישראלית, אמר הרמטכ"ל גבי אשכנזי כי "הגדר היא עניין מדיני והדרג המדיני הוא שצריך לקבוע היכן היא תעבור". ראו עיתון הארץ, 27 ביולי 2008.
14. לפי סקר שנערך מטעם האו"ם בשנת 2007 בצפון הגדה המערבית, כחות מ-20 אחוזים מהתושבים שנהגו לעבוד את אדמתם באזורים אלו לפני השלמת הגדר, מקבלים כיום היתרים לגשת אל אדמותיהם ובאזרחיהם. ראו, OCHA, ההשלכות ההומניטריות של הגדר, יולי 2008, עדכון מס' 8.
15. OCHA, השפעת ההתנחלויות והתשתית הישראלית בגדה המערבית על מצבם ההומניטרי של הפלסטינים, (אנגלית בלבד) יולי 2007, עמ' 42-43. מוצג בכתובת <http://www.ochaopt.org>.
16. למרות שהיא אינה נאכפת בקפידה, הגבלה זו משפיעה על פרנסתן של קהילות פלסטיניות קטנות, בייחוד רועי צאן ובדואים.
17. OCHA, השפעת ההתנחלויות והתשתית הישראלית בגדה המערבית על מצבם ההומניטרי של הפלסטינים, כנ"ל.
18. התיישבות בשטח ככוש מוגדרת ככלתי חוקית במסגרת החוק הבינלאומי. מעצם טבעו, נחשב הכיבוש הצבאי למצב זמני. אמנת ז'נבה הרביעית (סעיף 49) העוסקת בהגנה על אזרחים בעת מלחמה אוסרת במפורש על העברת אוכלוסייתו האזרחית של הכוש הכובש אל תוך השטח הכבוש משום שהדבר יקשה על סיום מצב הכיבוש. מעמדן הלא חוקי של ההתנחלויות הישראליות אושר בידי מועצת הביטחון של האו"ם (החלטה 466 מתאריך 22 במרץ 1979) ובידי בית הדין הבינלאומי לצדק (ההשלכות ההומניטריות של בניית גדר בשטח הפלסטיני הכבוש, מתאריך 9 ביולי 2004).
19. השטח שעליו חלים הצווים הצבאיים האוסרים כניסת פלסטינים להתנחלויות הנו נרחב בהרבה וחל על כל האזורים המצויים במסגרת גבולותיהן המוניציפאליים של ההתנחלויות, החורגים באופן ניכר מגבולותיהן החיצוניים. יחד עם זאת, בפועל הגבלה זו נאכפת בעיקר בתוך הגבולות החיצוניים. לפרטים נוספים ראו בצלם, גול הקרקעות: מדיניות ההתנחלות בגדה המערבית, מאי 2002.
20. הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה (למ"ס), ירחון סטטיסטי, מוצג בכתובת: http://www.cbs.gov.il/www/yarhon/o4_e.htm. בנוסף, אוכלוסיית התנחלויות אלו גדלה במהלך תקופה זו בשיעור של 4.6 אחוזים, לעומת גידול בשיעור של 1.6 אחוזים בישראל. אומדן למ"ס בסוף 2007 היה 276,100, ובסוף חודש יוני 2008 הוא 282,500. המידע מוצג בכתובת: http://www.cbs.gov.il/population/new_2009/table1.pdf.
21. בצלם, אדמה שדודה: חסימת הגישה של פלסטינים אל קרקע סביב התנחלויות, ספטמבר 2008, מוצג בכתובת: http://www.btselem.org/Download/200809_Access_Denied_Heb.pdf.
22. בנוגע למכשולים מסוג זה (המכונים גם "סגרים לינאריים" – כלומר אורכיים), מניין הסגרים של OCHA כולל מקטעים החוסמים את הגישה לכביש נוסף בלבד, בעוד שמקטעים החוסמים גישה מדרך חקלאית או מאזור בנוי אינם נכללים במניין.
23. עוצר המוטל בעת ובעונה אחת על מספר קהילות שכנות נספר כאירוע אחד.
24. עיתון הארץ, המוסף הכלכלי "ידה מרקר", 22 במאי 2008.
25. כנ"ל, האומדן כולל גם את עלות השערים החקלאיים לאורך הגדר.

הנוסח המחייב הוא הנוסח האנגלי אותו ניתן להוריד מאתר OCHA :

http://www.ochaopt.org/documents/ocha_opt_closure_update_2008_09_english.pdf

המשרד לתאום עניינים הומניטריים של האו"ם – OCHA

ת.ד. 38172 ירושלים, טל: 582 5853 /9962 02 www.ochaopt.org ochaopt@un.org