

דוח מיוחד יוני 2010



מחסום חלקי בעטרה (מאויש מעת לעת), חולש על הכניסה הצפונית לרמאללה.

תנועה וגישה בגדה המערבית

נרשמו שינויים משמעותיים לטובה באפשרות הגישה של פלסטינים לאדמות ולקהילות בשטחי C ובעיקר באזורים היישוביים שבין הגדר והקו הירוק ("מרחב התפרי"), כולל ירושלים המזרחית, בקעת הירדן ואדמות הממוקמות בקרבת התנחלויות או בתחומיהן. התנחלויות ישראליות מהוות את הגורם האחד בעל המשקל הגדול ביותר בקביעת תצורתה של מערכת הגבלות התנועה והגישה בגדה המערבית.

דוח זה מעמיד לרשות הקורא נתונים וניתוח של המגמות העיקריות המסתמנות ביחס למערכת ההגבלות על תנועה וגישה בגדה המערבית, אותן יישמו הרשויות הישראליות בין אפריל 2009 לשלהי מרץ 2010; הודות לשורה של אמצעים בהם נקטו רשויות ישראל, השתפרה יכולת התנועה של פלסטינים בגדה המערבית והתקצרו משכי הנסיעה בין מרבית המרכזים העירוניים, במיוחד בצפון הגדה, תוך שיפור הגישה לשירותים ולמקומות עבודה. בה בעת לא

בית לחם וחברון. יתרה מכך, יכולתם של פלסטינים להשתמש במשאבי אדמה בשטחים אלה, כמו גם בשטחים אחרים שהוגדרו כשטח C, במיוחד בקרבת התנחלויות, נותרה מוגבלת במידה קיצונית.

הגישה לירושלים המזרחית, עבור פלסטינים המחזיקים בתעודות זהות של הגדה המערבית והמקבלים היתר כניסה לירושלים המזרחית, נותרה מוגבלת לשלושה מבין 16 המחסומים לאורך הגדר. צפיפות יתר, לצד רבדים מרובים של בידוק ונהלי ביטחון הנוהגים במחסומים אלה, הפכו בשנים האחרונות את הכניסה לירושלים המזרחית להתנסות ארוכה ומתישה. לגישה המוגבלת לירושלים המזרחית נודעת השפעה שלילית במיוחד על מטופלים ואנשי סגל רפואי המנסים להגיע לששת בתי-החולים הייעודים (המקצועיים) השוכנים בעיר, כמו גם על מוסלמים ונוצרים המבקשים להגיע למקומות הקדושים בירושלים.

נכון לתום תקופת הדיווח אותה מכסה דוח זה, הושלמה בנייתם של 60% בקירוב מתוואי הגדר; בניגוד לחוות הדעת המייעצת של בית הדין הבינלאומי לצדק מיולי 2004, 85% מן התוואי הכולל של הגדר עוברים בתוך הגדה המערבית וזאת בניגוד לחוות הדעת המייעצת של בית הדין הבינלאומי לצדק מיולי 2004. בעוד שבמרבית האזורים נעצרה בניית הגדר, הרי משטר ההיתרים, המגביל את הגישה לשטחים הסגורים שבין הגדר לקו הירוק ("מרחב התפרי"), הורחב והוחל גם בנפות רמאללה, חברון וחלקים מנפות סלפית, בית לחם וירושלים. בצפון הגדה המערבית הונהג משטר זה מאז 2003. חקלאים, שיכלו עד כה להגיע לשטחים הללו על בסיס תהליך תיאום פשוט יחסית, נדרשו בהדרגה להגיש בקשה לקבלת היתרי מבקרים. הדרישות המכבידות של משטר ההיתרים, בצירוף עם היכול הדל של עונת הזיתים לשנת 2009, הביאו לירידה חדה במספר האנשים המגיעים לאדמות בשטח זה, שהוכרז לא מכבר כ"מרחב תפרי", בהשוואה לשנה הקודמת.

במהלך התקופה שאותה מכסה הדוח הסיר הצבא הישראלי כ-80 חסמי דרכים אשר מנעו ממספר מוגבל של חקלאים גישה ממונעת לאדמה חקלאית בשטח C. ברם, לא נצפה שיפור כלשהו בכל האמור

דוח זה מעמיד לרשות הקורא נתונים וניתוח של המגמות העיקריות הנוגעות למערכת התנועה הפנימית בגדה המערבית, ולהגבלות הגישה שיישמו הרשויות הישראליות בין אפריל 2009 לשלהי מרס 2010, המועד שבו סיים המשרד לתיאום עניינים הומניטריים (OCHA) את סקר מכשולי התנועה והגישה המקיף והעדכני ביותר שלו.

בתקופה אותה מכסה דוח זה יישמו הרשויות הישראליות שורה של אמצעים ששיפרו את חופש התנועה של פלסטינים בין מרבית המרכזים העירוניים, במיוחד בצפון הגדה המערבית. אמצעים אלה כללו את הסרתם של מכשולי תנועה, הפיכתם של שישה מחסומים מרכזיים למחסומים "חלקיים", המאוישים מעת לעת על פי הצורך, הקלה של הבדיקות השוטפות בכמה מחסומי קבע, ביטול הדרישה לקבלת היתר עבור כלי רכב הנכנסים אל העיר שכם ויוצאים ממנה, ופתיחת שלושה קטעי כביש לשימושם של פלסטינים. עם זאת, כבישים מרכזיים המובילים לכמה ערים ועיירות פלסטיניות עדיין חסומים. יתר על כן, באזורים נרחבים בגדה המערבית, כולל ירושלים המזרחית, "מרחב התפרי" שלאורך הגדר, העיר העתיקה בחברון ובאזורים כפריים נרחבים בשטח C (בעיקר בבקעת הירדן ובסמוך להתנחלויות), הגישה לפלסטינים נותרה מוגבלת במידה רבה.

המספר הכולל של מכשולי תנועה אותם תיעד המשרד לתיאום עניינים הומניטריים בסוף תקופת הדיווח עמד על 505 מכשולים, ירידה מ-626 במרס 2009 (ירידה של 19 אחוזים).

ב-24 במאי 2010 הודיעו הרשויות הישראליות על חבילה נוספת של הקלות בתנועה הפלסטינית, שכללה בין היתר את הסרתם של 60 חסמי דרכים. עם יישום צעדים אלה בשטח, יגיע מספרם הכולל של מכשולי התנועה בגדה המערבית לרמה הנמוכה ביותר שנרשמה מאז שנת 2005.

עם זאת, לא נרשם שיפור משמעותי בגישת פלסטינים לשטחים שבין הגדר והקו הירוק, לרבות ירושלים המזרחית, ולאדמות ולקהילות כפריות בבקעת הירדן ולאורך המדרונות המזרחיים של נפות

עלולים כבישים אלה לשמש "נתיבי מילוט" מהירים למבצעי מתקפות נגד התנחלויות סמוכות או נגד ישראלים הנעים בכבישים הסמוכים אליהן. יהיו שיקולי הביטחון שהביאו להטלתן אשר יהיו, ההגבלות הללו הפחיתו או שללו כליל את התנועה הפלסטינית בכבישים מסוימים, שכתוצאה מכך הפכו ל"פרוזדורים" מהירים המקלים את תנועתם של אזרחים ישראלים בין ההתנחלויות לישראל, ובמקרים מסוימים את התנועה בין שטחים שונים בתוך ישראל דרך הגדה המערבית.

תופעה זו גרמה לכך שתנועת כלי הרכב הפלסטינית תועלה בהדרגה לרשת של כבישים משניים. במהלך התקופה שאותה מכסה דוח זה נסללו כבישים חדשים וכבישים מאיכות ירודה שודרגו, כחלק מפיתוחה של רשת משנית זו. הכבישים הללו יצרו או תגברו נתיבים חלופיים "מפצים" על אובדן הגישה לכבישים ראשיים. ככאלה, השלימו הכבישים הללו אמצעים אחרים אשר שיפרו את הגישה לשירותים ולמקורות מחייה. בה-בעת, מעצם יצירתה של חלופה תעבורתית או תגבורה, הרשת המשנית מבססת ומנציחה את הדרתם של הפלסטינים מקטעים משמעותיים של רשת הכבישים הראשונית והעיקרית, המשמשת כיום בעיקר ישראלים ומתנחלים.

הקלת התנועה הפלסטינית בין מרכזים עירוניים הנה צעד מבורך. יחד עם זאת, נדרשים צעדים נוספים אשר ישיבו לפלסטינים את זכותם לחופש תנועה, כמו גם את שליטתם במרחבי הגדה המערבית. על הצעדים הראשוניים לכלול הסרת מכשולים נוספים החוסמים נתיבים מרכזיים אל תוך מרכזים עירוניים, ביטול משטר ההיתרים הנלווה אל הגדר, פתיחת שטחים צבאיים סגורים ("שטחי אש") וישמורות טבעי לשימוש פלסטיני, הסרת הגבלות הגישה לבקעת הירדן ובתוך העיר העתיקה של חברון, והקפאה קבועה של כל פעילות ההתנחלות.

בגישה לשטחים חקלאיים גדולים בהרבה בבקעת הירדן. הדרכים המובילות לבקעת הירדן נותרו תחת פיקוח הדוק של ארבעה מחסומים מאוישים באופן קבוע, האוסרים על כניסתם של כלי רכב פלסטיניים פרטיים, למעט תושבי הבקעה. כתוצאה מכך, הנסיעה בדרכים עוקפות והעיכובים הנובעים ממחסומים אלה המשיכו לפגוע במחייתם של חקלאים, הנאלצים להתמודד עם עלויות תובלה גבוהות יותר ועם פגיעה באיכות ובשווי של תוצרתם הטרייה. בנוסף על כך, הרשויות הישראליות הגבירו את אכיפתן של הגבלות גישה לשטחים שהוקצו ל"שטחי אש" ו"שמורות טבע", המכסים 26 אחוזים בקירוב משטח הגדה המערבית. האמצעים שננקטו בהקשר זה פגעו בעיקר בקהילות רועים חלשות ופגיעות, המתגוררות בשטחים אלה או משתמשות בהם כשטחי מרעה לעדרי הצאן שלהן.

נלא חל כל שיפור גם בגישה של חקלאים פלסטיניים לאדמות חקלאיות בתוך התנחלויות או בקרבתן לא חל כל שיפור. הגישה לשטחים הללו נותרה מוגבלת בשל גדרות שהמתנחלים הקימו סביב אדמות אלה, וכן בשל פעולות הפחדה ואילוץ תחת איומים מצד מתנחלים. בשנים האחרונות יישמו הרשויות הישראליות מערכת ל"יתאום מוקדם", המאפשרת לחקלאים פלסטיניים גישה מוגבלת לשטחים הללו, בעיקר בעונת מסיק הזיתים. מידע שאסף המשרד לתיאום עניינים הומניטריים (OCHA) מצביע על כך שמערכת כזו קיימת כרגע בסמוך ל- 57 התנחלויות ומאחזי התנחלות ישראלים.

ההתנחלויות הישראליות והרחבתן המתמשכת הינן הגורם בעל המשקל הגדול ביותר בעיצוב תצורתן של משטר הגבלות הגישה המיושם על האוכלוסייה הפלסטינית. כך למשל, אחד הצידוקים השכיחים ביותר שמוסר הצבא הישראלי להמשך סגירתם של כבישים מרכזיים המובילים אל תוך עיירות וכפרים פלסטיניים הינו, שאם ייפתחו לתנועה פלסטינית

2010. הדוח מבוסס על המעקב השוטף שמבצעים צוותי השטח של המשרד לתיאום עניינים הומניטריים במהלך כל השנה, ועל סקר [שנתי] מקיף המתעד וממפה את כל מכשולי התנועה והגישה. התפתחויות משמעותיות שהתרחשו בין סוף התקופה אותה מכסה הדוח לבין פרסום הדוח נזכרות בסעיפים הרלבנטיים.

הדוח כולל שבעה פרקים. הראשון מייצג את ממצאי סקר המכשולים המקיף. ארבעת הפרקים שאחריו מתמקדים בהתפתחויות ומגמות בנושא התנועה והגישה בין מרכזים עירוניים (פרק 2); לירושלים המזרחית (פרק 3); לאזורים אחרים המבודדים על ידי הגדר (פרק 4); ולאדמות ולקהילות כפריות בשטח C (פרק 5). הפרק האחרון (פרק 6) מטפל בתופעת הכבישים החלופיים, המנסים "לפצות" על כמה מהגבלות התנועה המיושמות על פלסטינים.

הדוח אינו מטפל בהגבלות הגישה המשפיעות על אנשים המצויים בסכנת גירוש - על ידי רשויות הישראליות - מהגדה המערבית, בנימוק שכתובתם הרשומה הינה ברצועת עזה, או שתוקף אשורות הכניסה שלהם פג.¹

עם תחילתה של האנתיפאדה השנייה (בספטמבר 2000), החלו הרשויות הישראליות ליישם מערכת מקיפה של מגבלות על חופש התנועה של פלסטינים בתוך הגדה המערבית. מערכת זו כוללת מכשולים פיסיים (מחסומים, חסמי דרכים, הגדר) והגבלות מנהליות (כלומר כבישים שהתנועה בהם אסורה, דרישות להיתרים, הגבלות גיל). הרשויות הישראליות הצדיקו זאת בטענה שאלו אמצעים זמניים שמטרתם לצמצם עימותים אלימים עם צבאה, ולהגן על אזרחים ישראליים, הן בישראל והן בגדה המערבית, מתקיפות על ידי פלסטינים. מערכת זו הצטרפה למדיניות נהגת שיישמו הרשויות הישראליות בהקשר של הכיבוש הממושך, ואשר כללה הגבלות על גישתם של פלסטינים לשטחים גדולים וחשובים כדוגמת ירושלים המזרחית, שטחים שהוגדרו כ"שטחים צבאיים סגורים" ואדמות שהוקצו להתנחלויות. המונח "גישה" משמש כאן במובנו הרחב ביותר, הכולל התייחסות לא רק ליכולתם של בני אדם להגיע לשטח נתון, אלא גם להשתמש במשאבים הזמינים בו - בעיקר אדמה - ולפתחם.

הדוח הנוכחי מביא נתונים וניתוח של ההתפתחויות והמגמות העיקריות במערכת הגבלות התנועה והגישה לשנה שבין ה-1 באפריל 2009 ל-30 במרס

ירידה משמעותית במספר המכשולים

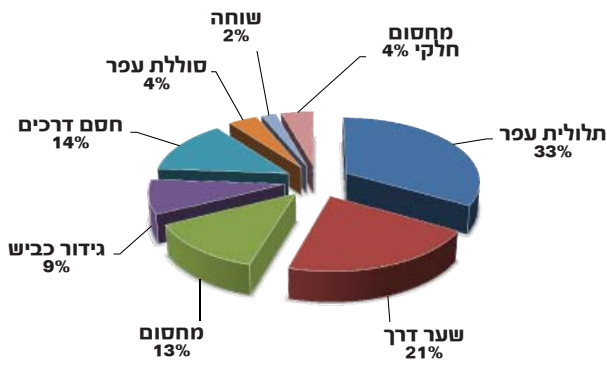
להדגיש כי נתון זה אינו כולל גם 63 נקודות מעבר בגדר, המכונות גם "שערי גדר", המובילות אל שטחים חקלאיים מבודדים ונועדו לאפשר לחקלאים גישה לאדמותיהם שמעבר לגדר.

הממצאים של סקר מכשולי התנועה והגישה הוגשו לעיונו של פיקוד המרכז של צה"ל. מכלל הממצאים אישר צה"ל את מיקומם ומעמדם של 366 מכשולים, או 72 אחוזים מכלל המכשולים שזיהה המשרד לתיאום עניינים הומניטריים. ההבדל נובע בעיקר מהבדלים בהגדרות, הואיל וצה"ל אינו רואה בסוגי תשתיות מסוימים - לרבות מחסומי קבע שבהן נערך בידוק רק מעת לעת, מחסומים באזור H2 של העיר חברון, מחסומים חלקיים, גידור כבישים, שוחות ושערי

בסקר המכשולים המקיף, שהושלם בסוף מאי 2010, תיעדו ומיפו צוותי השטח של המשרד לתיאום עניינים הומניטריים 505 מכשולים שחסמו תנועה פנימית וגישה פלסטיניות ברחבי הגדה המערבית. מכשולים אלה כוללים 65 מחסומים מאוישים באופן קבוע, 22 מחסומים חלקיים (המאוישים על פי צורך) ו-418 מכשולים לא מאוישים, כולל חסמי דרכים, תלוליות עפר, סוללות עפר, שערי דרך, גידורי כביש ושוחות.²

אף שנתון זה כולל 11 מחסומים בתוך אותו שטח של העיר חברון הנתון לשליטה ישראלית (H2), הוא אינו כולל כ-80 מכשולים אחרים בשטח זה, שלא נספרו בעבר ולפיכך אינם נספרים כאן בסך המכשולים, כדי לשמר את הרציפות והעקביות של הנתונים. יש

תרשים 1: התפלגות מכשולים על פי סוג



בשלהי מאי 2010 הודיעו הרשויות הישראליות על חבילת הקלות נוספות על תנועת פלסטינים, שכללה בין היתר את סילוקם של 60 חסמי דרכים. על פי ההודעה, החבילה אמורה להיות מיושמת במהלך יוני 2010. הסרתם של מכשולים אלה עשויה להפחית את המספר הכולל של מכשולים לרמתו הנמוכה ביותר מאז שלהי 2005.

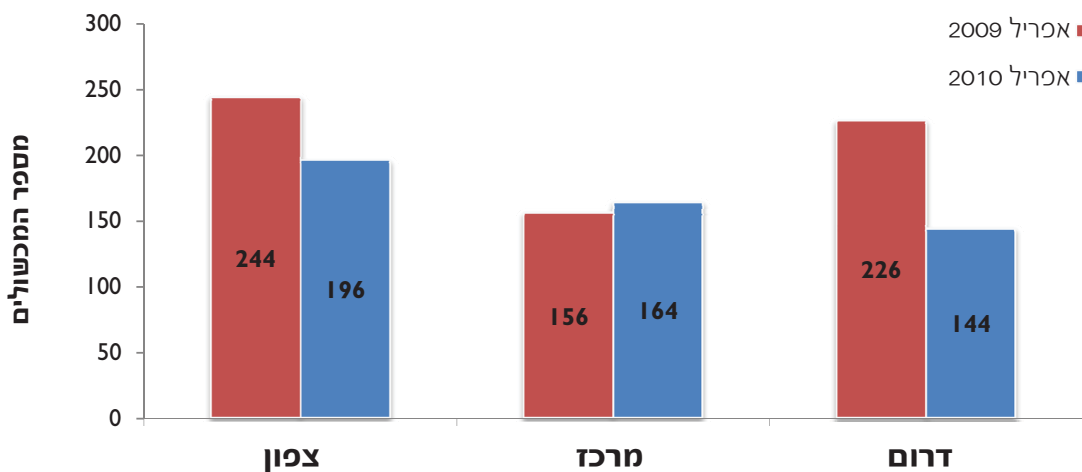
המספר הכולל של מחסומים מאוישים באופן קבוע פחת במהלך תקופת הדיווח בשבעה (65 לעומת 72). יותר ממחצית מן המחסומים הפועלים כעת (36) ממוקמים לאורך הגדר ומשמשים את הרשויות הישראליות לשלוט בגישה לירושלים המזרחית ולישראל, כמו גם למובלעות פלסטיניות המוקפות על ידי הגדר. יהיה שימושם אשר יהיה, כל המחסומים

דרך הנותרים בדרך כלל פתוחים - מכשולים לתנועה פנימית. לעומת זאת, צה"ל מונה 50 מכשולים שלא נכללו בממצאי המשרד לתיאום עניינים הומניטריים, הואיל והם אינם עומדים בקריטריונים שבהם משתמש המשרד להגדרת "מכשול" פנימי (אלה הם בעיקר מכשולים המובילים אל תוך התנחלויות ובסיסי צבא, שאינם פוגעים בגישה של פלסטינים לקהילות או לאדמות חקלאיות).

505 המכשולים מייצגים ירידה נטו של 121 מכשולים (19.3 אחוזים), לעומת הנתון המקביל בסוף תקופת הדיווח הקודמת, במרס 2009 (626).³ ירידה זו התרחשה כתוצאה מסילוקם של 246 מכשולים, לצד התקנתם של 125 מכשולים חדשים במקומות אחרים.

כמעט 70 אחוזים מן הצמצום נטו (84 מכשולים) התרחשו בדרום הגדה המערבית (נפות בית לחם וחברון), ומרביתם השפיעו על הגישה לאדמות חקלאיות. עם זאת, במונחים של השפעה, השיפור המשמעותי ביותר במהלך תקופת הדיווח השפיע על התנועה בין מרכזים עירוניים, יותר מאשר על הגישה לאדמות, והתרחש בחלקים הצפוניים של הגדה המערבית, בעקבות יישוםם של אמצעים מנהליים שלא קיבלו ביטוי במספרם הכולל של מכשולים (רי פרק 2).

תרשים 2: שינוי במספר המכשולים על פי אזורים*



* האזור הדרומי כולל את נפות בית לחם וחברון; המרכזי את נפות רמאללה, ירושלים ויריחו; והאזור הצפוני כולל את נפות ג'נין, טובאס, טול כרם, שכם, סלפית וקלקיליה.

התפתחויות אחרונות

בצד פתיחתו המוגבלת של כביש 443 לתנועה פלסטינית בשלהי מאי 2010 (רי פרק 2), הציבו הרשויות הישראליות [הציבו] שלושה מחסומים מאוישים חדשים, ששניים מהם שולטים על גישה פלסטינית לכביש 443 ואילו השלישי (בצומת גבעת זאב-מחנה עופר) מונע גישה של פלסטינים לירושלים המזרחית דרך כביש זה. בעיקבות הצבת מחסום זה, חדלו הרשויות הישראליות מלאייש דרך קבע שלושה מחסומים בדרך לירושלים (מחסומי רמות, צומת עטרות וקוואסמה) והפכו אותם למחסומים חלקיים. בנוסף, בהמשך להצבת קטע של תוואי הגדר בנפת קלקיליה, הוסר לחלוטין מחסום ששלט בגישה למובלעת-גדר (מחסום ראס-עטייה). כתוצאה מהתפתחויות אלה התווספו שלושה מחסומים חלקיים, שמספרם הכולל עומד כעת על 25; ואילו המספר הכולל של המחסומים המאוישים דרך קבע פחת באחד בלבד, ועומד כעת על 64.

הללו ממוקמים בשטח הגדה המערבית ומגבילים גישה של פלסטינים לשטחי הגדה המערבית המצויים בין הגדר לקו הירוק.

אף שמחסומים (כולל מחסומים חלקיים) מהווים רק 17 אחוזים מכלל המכשולים, הם מהווים רכיב מפתח של מערכת הגבלות התנועה והגישה, בשל העובדה שמרבית המכשולים הנותרים (חסמי דרכים, תלוליות עפר וכ"ו) נועדו לתעל תנועה פלסטינית אל המחסומים. ככלל, תנודות במספר המחסומים הן אינדיקציה חלקית בלבד למגמה בכל האמור בחופש התנועה הפלסטיני. למעשה, יכולתם של פלסטינים לעבור במחסום נתון משתנה, בכפוף לנהלים אותם מיישמות הרשויות הישראליות באותו מחסום בכל רגע נתון; לפיכך, במאפייני התנועה באזור מסוים עשויים לחול שיפור או הרעה משמעותיים בשל שינויים באותם נהלים, בלא קשר למספר המחסומים הכולל (רי פרק 2).

טבלה 1: מחסומים מאוישים דרך קבע בתוך הגדה המערבית (אחרי עדכון התפתחויות אחרונות)

מספר	תיאור המחסום	סוג המחסום
20	ממוקמים לאורך הגדר (למעט אחד) וחולש על הגישה לישראל ולירושלים המזרחית של ישראלים (בעיקר מתנחלים בנסיעה); פלסטינים המחזיקים בתעודת זהות של ירושלים; ומספר מוגבל של פלסטינים אחרים המחזיקים בהיתרים מיוחדים. כמה מהם משמשים גם לשלוט בתנועה מסחרית אל תוך ישראל.	ישראל וירושלים המזרחית
11	ממוקמים לאורך הגדר וחולשים על גישה של פלסטינים המחזירים בהיתרים מיוחדים אל תוך והחוצה מקהילות שהגדר מבודדת; חלקם מתירים גישה של בעלי היתרים לאדמה חקלאית המבודדת על ידי הגדר, וכן למקומות עבודה בתוך התנחלויות.	קהילות המבודדות על ידי הגדר
4	משלבים את שתי הקטגוריות שמורטו לעיל.	ישראל וירושלים המזרחית + קהילות מבודדות
16	שוכן על כביש ראשי בגדה המערבית, בעברה המזרחי של הגדר, וחולש על תנועת כלי רכב פלסטיניים ממקום אחד לשני; כמה מהם משמשים גם למנוע כניסת ישראלים לשטח A.	כביש ראשי
11	ממוקמים בתוך או בסמוך השטח של העיר חברון הנתון לשליטה ישראלית (H2) וחולש על תנועת פלסטינים אל האזור או בתוכו; כמה מהם משמשים גם למנוע כניסת ישראלים אל שטח העיר חברון הנתון לשליטת הרשות הפלסטינית (H1).	העיר חברון
2	ממוקמים בכניסה להתנחלות וחולשים על גישה חקלאים פלסטיניים לשטחים חקלאיים נרחבים בתוך ההתנחלות או בצמוד אליה; גישה כזו מצריכה תיאום מראש עם המנהל האזרחי הישראלי.	שטח חקלאי
64		סך הכול

שיפור בתנועה בין מרכזים עירוניים

במחסום זה מבצעים כעת בדיקות אקראיות בלבד, ובמרבית הזמן מתירים לתנועה לזרום באופן חלק. ולבסוף, תושבי שכם שגילם פחות מ-50 שנה אינם נדרשים עוד להשיג היתרים מיוחדים כדי לנהוג בכלי הרכב שלהם אל מחוץ לעיר. שורת אמצעים זו באה בעקבות ביטולו של משטר ה"גב-אל-גב", שיושם על משאיות שנכנסו אל שכם או יצאו אותה דרך המחסום המסחרי עוררת בתקופת הדיווח הקודמת.

העיר שכם, ובה שישה בתי חולים ייעודיים, למעלה מ-5,700 בתי עסק פעילים,⁶ והאוניברסיטה הגדולה ביותר בגדה המערבית, משמשת מרכז בריאות, כלכלה והשכלה אקדמית לכל האוכלוסייה החיה בחלקה הצפוני של הגדה המערבית. בעקבות פרוץ האינתיפאדה השנייה, ב-2000, נחסמו כל הכבישים המוליכים אל העיר, ומספר קטגוריות של בני אדם וכלי רכב נדרשו להשיג היתרים על מנת להיכנס אל העיר או לצאת ממנה. [בשל חשיבותה ומרכזיותה של שכם,] ההקלה ההדרגתית בגישה לעיר, שהחלה בתחילת 2008, הייתה כה משמעותית בשל חשיבותה ומרכזיותה של שכם.

אמצעי הקלה דומים, אף כי פחות דרמטיים, יושמו בערים אחרות בשטחים הצפוני והמרכזי של הגדה המערבית. המחסומים שחלשו על הכניסה הדרומית לעיר קלקיליה (מחסום עזבת גיאלוד) ועל הכניסה הדרומית לעיר יריחו (מחסום המתיק, בתפעול המנהל האזרחי) בוטלו. ארבעה מחסומים נוספים שהיו ממוקמים על כבישי גישה מרכזיים לערים רמאללה (מחסום עטרה), סלפית (מחסום דיר בלוט), קלקיליה (מחסום המתיק קלקיליה) וטול כרם (מחסום עינב) הפכו ל"מחסומים חלקיים", שתשתיתם הושארה על כנה אך הם מאוישים על פי צורך.

תדירות האיוש ועריכת הבדיקות במחסומים אלה משתנה, ולרוב היא מושפעת ממבצעים צבאיים הנערכים באזור, או מ"התראה ביטחונית" שעליה מכריז הצבא הישראלי. כך למשל, על פי נתוני הרישום בשטח של המשרד לתיאום עניינים הומניטריים, מאז

במהלך תקופת הדיווח יישמו הרשויות הישראליות שורת אמצעים ששיפרו את חופש התנועה של פלסטינים בין מרכזים עירוניים בגדה המערבית. אמצעים אלה באו בעקבות מגמת הקלה שהחלה ברבע השני של 2008.

התוצאה המצטברת של אמצעים אלה הינה צמצום משמעותי בזמן הנסיעה בין ערים ועיירות רבות, כמו גם ברמות החיכוך בין פלסטינים לכוחות הישראליים במחסומים. עובדה זו הקלה את גישתם של חלקים גדולים של האוכלוסייה הפלסטינית לשירותים, מקומות עבודה ושווקים, ובנוסף הביאה לשיפור ביכולת לקיים קשרי משפחה וקשרים חברתיים. האמצעים הללו תרמו גם, אף כי במידה פחותה ולצד גורמים אחרים, לעלייה בפעילות הכלכלית ולירידה קלה בשיעור האבטלה.⁵

על אף התקדמות זו, מאות מכשולים, מחסומים והגבלות גישה אחרות ממשיכים להכביד על תנועה ממונעת של פלסטינים בין כמה מן הערים, העיירות והכפרים בגדה המערבית. הצורך בהגנה על מתנחלים ואזרחים ישראליים, הנוסעים בכבישי הגדה המערבית, היא ההצדקה העיקרית שמוסרות הרשויות הישראליות להמשך אחזקתם של כמה מהמכשולים וההגבלות העיקריים המכבידים כרגע על התנועה הממונעת בין מרכזים עירוניים פלסטיניים.

א. הסרת מכשולים והקלת הבידוק

השיפור הגדול ביותר חל בעיר שכם. שני המחסומים שחלשו על הכביש הראשי לעיר מצפון, האחד מחסום קבוע (עסירה א-שמאלייה) ועוד מחסום "חלקי" (אל באדאן, המאויש מעת לעת), הוסרו לחלוטין, ובכך הבטיחו גישה בלתי מוגבלת אל העיר וממנה למספר רב של עיירות וכפרים מצפון נפת שכם ומנפת גינין. שני מחסומים נוספים שמוקמו על הכביש הראשי לעיר ממזרח וממערב, מחסומי בית פוריק ובית איבא, הפכו למחסומים "חלקיים" וכעת הם מאוישים רק מעת לעת. אף שהמחסום החולש על הגישה הדרומית לעיר, מחסום חווארה, נותר מאויש באופן קבוע, החיילים הישראליים המוצבים

ב. שלושה כבישים אסורים לתנועה נפתחו: כבישים נוספים צפויים להיפתח בקרוב

במהלך תקופת דיווח זו פתח הצבא הישראלי לשימוש פלסטיני שני קטעי כביש בצפון ובדרום הגדה המערבית, שעד עתה היו סגורים כליל בפני תנועת כלי רכב בעלי לוחיות רישוי פלסטיניות ונשמרו לשימושם הבלבדי של מתנחלים.

פתיחת קטע הכביש הראשון אירעה בחודש נובמבר 2009, ואפשרה בכך לפלסטינים גישה לקטע באורך שישה קילומטרים של כביש 585, עורק התנועה העיקרי המחבר בין נפות גינין וטול כרם. קטע זה, שאפשר למתנחלים ממבוא דותן וחרמש (כ-520 תושבים) לנסוע אל ישראל וממנה, נסגר למכוניות בעלות לוחיות רישוי פלסטיניות (למעט מספר מוגבל של יוצאים מן הכלל) בשנת 2005, ואילץ בכך את התושבים הפלסטיניים של אזור גינין וטול כרם לנסוע בדרכים עוקפות שאיכותן ירודה.⁷

פתיחת הקטע השני אירעה בינואר 2010, והתירה גישה לקטע באורך שלושה קילומטרים מכביש 3265, במערב נפת חברון, שקודם להטלת האיסור שימש את תושביהם של 12 כפרים (כ-25,000 נפש) על מנת להגיע למרכזי שירותים בחברון ובדורא. לדברי הצבא הישראלי, האיסור על פלסטינים לנוע בקטע כביש זה הוטל כדי להגן על מתנחלים החיים במאחז ההתנחלות הסמוך, נגהות (כ-200 בני אדם). הפתיחה הינה תוצאה של פסיקת בית המשפט הגבוה לצדק הישראלי (בג"ץ), שמצא כי הנזק הנובע מן האיסור המוטל על האוכלוסייה הפלסטינית לנסוע בכביש "אינו מידתי" בהשוואה לשיקולי הביטחון הרלבנטיים.⁸

בדצמבר 2009 קיבל בג"ץ פסיקה דומה, שקבעה כי האיסור על שימוש של פלסטינים בקטע באורך 25 ק"מ של כביש 443 אינו חוקי.⁹ כביש זה הינו עורק התנועה העיקרי ממזרח למערב באזור רמאללה, ומאז שהצבא הישראלי אסר על מכוניות בעלות לוחיות רישוי פלסטיניות לנסוע בו, ב-2002, שימש באופן כמעט בלבדי ישראלים הנעים בין ירושלים לאזור החוף של ישראל, כמו גם מתנחלים החיים בהתנחלויות שלאורך הכביש.

הפך למחסום חלקי, ביוני 2009, פעל מחסום עטרה, החולש על הכביש הראשי לעיר רמאללה מצפון, במהלך 45 ימים לפחות, או בכ-15 אחוזים מן הימים בתקופה הרלבנטית. [נ, על פי נתוני הרישום בשטח של המשרד לתיאום עניינים הומניטריים].

הקלת נהלי הבידוק וצמצום העיכובים נצפתה גם בשני מחסומי מפתח, אחד החולש על הכביש היחיד המקשר בין דרום הגדה המערבית למרכז ופתוח בפני פלסטינים המחזיקים בתעודות זהות של הגדה המערבית (מחסום ואדי נאר/יקונטיינרי), ומחסום נוסף החולש על הכביש העיקרי בין אזור המרכז לצפון הגדה המערבית (מחסום תפוח).

כמו כן ישמו הרשויות הישראליות מספר צעדים שהקלו את תנועתם של פלסטינים בין כמה מהערים והעיירות המרכזיות בחלקה הדרומי של הגדה המערבית, אף שלצעדים אלה נודעה משמעות פחותה. צעדים אלה כללו את סילוקם של חסמי דרכים ותלוליות עפר שחסמו את הגישה הישירה לכביש 60, עורק התנועה המרכזי באזור, בפני שמונה קהילות מדרום לעיר חברון, שאוכלוסייתן מונה בסך הכול 7,500 נפש. בסך הכול הוסרו בתקופה זו כ-25 מכשולים לא מאוישים שחסמו את הגישה אל ומתוך קהילות שונות בחלקה הדרומי של הגדה המערבית. בנוסף על כך, שלושה מחסומים חלקיים בנפות חברון ובית לחם (מחסומי אום צלמונה, ראס אל גיורה וגשר חלחול) פורקו, בעוד שמרבית המחסומים החלקיים הנותרים אוישו לעיתים פחות תכופות.

חריג בולט במגמת ההקלה הנרחבת באזורים הצפוניים של הגדה נרשם בכביש הראשי (כביש 60) בין נפת גינין למרכז הגדה המערבית, בעקבות סגירתו של המחסום החולש על כביש זה (שבי שומרון) לכל תנועת כלי רכב, מאז דצמבר 2009. אמצעי זה מאלץ חלק גדול של האוכלוסייה לנסוע מהלך 25 קילומטרים בדרך עוקפת, כדי לעקוף את אותו קטע של הכביש החסום בפניהם; לדברי הצבא הישראלי, סגר זה נובע מעבודות השדרוג המתמשכות בקטע מכביש זה; ברם, לדברי החברה המבצעת את העבודות, אמצעי זה אינו נחוץ לביצוע העבודות בכביש.

התפתחויות אחרונות

ב-28 במאי החלו הרשויות הישראליות ליישם את פתיחתו המוגבלת של כביש 443 לשימוש כלי רכב בעלי לוחיות רישוי פלסטיניות, כמתואר לעיל, לרבות הפעלתם של שלושה מחסומים חדשים. בנוסף, כחלק מחבילת ההקלות האחרונה, הכריזו הרשויות הישראליות על פתיחתו לשימוש פלסטיני של קטע כביש בן ששה ק"מ ממחסום ואדי נאר, ממזרח לירושלים, לכביש הראשי המוביל לאזור רמאללה. כביש זה ממוקם סמוך להתנחלות קידר (וידוע גם בכינוי "דרך התנחלות קידר") והשימוש בו נאסר על פלסטינים כדי להגן על תושבי התנחלות זו בתנועתם אל ישראל וממנה.

כמה מן הבדיקות מסתיימות במעצרו של מבוקשים לחקירה על ידי שירות הביטחון הכללי הישראלי (שב"כ). לעיתים קרובות השיבושים שגורמים מחסומים אלה גדולים בהיקפם בהשוואה למחסומים הקבועים, משום שהם בלתי צפויים והעיכובים בהם ממושכים יותר.

אף שהמספר הכולל של מחסומי פתע שנרשמו במהלך תקופת הדיווח היה כמעט זהה למספרם ב-12 החודשים הקודמים (310 בקירוב, במוצע חודשי), פיזורם משתנה לאורך הזמן. אחרי ירידה בשמונת החודשים הראשונים של תקופה זו (ממוצע חודשי של 263), ניכרה בארבעת החודשים האחרונים (דצמבר 2009 - מרס 2010) עלייה משמעותית של למעלה מ-50 אחוזים (ממוצע חודשי של 403).

גידול זה ניתן לייחס לשני גורמים עיקריים. האחד הוא הניסיון להמשיך לשלוט בתנועה פלסטינית באזורים שנשלטו בעבר באמצעות מחסום או חסם דרכים שסולק. בכביש הדרומי המוביל לעיר יריחו, למשל, היה מספר המחסומים המדלגים שנרשמו בין ינואר למרס 2010, בעקבות סילוקו של מחסום המת"ק, גבוה ב-20 אחוזים ממספרם בתשעת החודשים שקדמו לכך. הגורם השני הינו הניסיון לשלוט בהפגנות הקבועות המתקיימות בנפות ירושלים ורמאללה. כך למשל, בעקבות תחילתן של ההפגנות הקבועות נגד הרחבתה של התנחלות חלמיש (נפת רמאללה) בדצמבר 2009, הגיע מספר מחסומי הפתע שנרשמו ליד הכפר א-נבי סאלח בין ינואר למרס 2010 ל-26, לעומת אפס בשלושת החודשים שקדמו לכך.

מקומות נוספים שבהם נרשמו לעיתים תכופות מחסומי פתע הם, בין היתר, בקטעי כביש שבהם מתרחשות לעיתים תכופות תקריות יידוי אבנים על כלי רכב ישראליים. בנפת קלקיליה, למשל, שליש בקירוב ממחסומי הפתע שנרשמו בתקופה זו נפרסו על כביש 55, על הקטע הסמוך לכפר עזון, שבו מתרחשות תקריות יידוי אבנים על בסיס שבועי.¹⁰

ד. התנחלויות: גורם מרכזי להגבלות הנתרות
חרף השיפור הכללי בתנועה של פלסטינים בין המרכזים העירוניים העיקריים, מאות מכשולים והגבלות אחרות ממשיכים להכביד על יכולת תנועה

הרשויות הישראליות ביצעו מספר עבודות לקראת פתיחתו הצפויה של כביש 443, לרבות פריסת תיל דוקרני לאורך הכביש; התקנת תשתית להקמת שני מחסומים חדשים לצורך פיקוח על הגישה לכביש, צעדים ראשוניים לבניית מחסום חדש בקצה המזרחי של הכביש (ליד כלא "עופרי") שישלוט על הגישה לירושלים המזרחית. יותר מ-170 דונמים של אדמות פלסטיניות בבעלות פרטית הופקעו עד עתה לכיצוע העבודות הללו. אף שהאיסור לנוע בכביש זה השפיע על הגישה לעיר רמאללה של כמעט 30,000 פלסטינים, החיים בשמונים כפרים סמוכים לעיר, פתיחתם, בשנתיים האחרונות, של שלושה כבישים חלופיים ה"מפצים" על אובדן הגישה לכביש הראשי (רי גם פרק 6) מיתנה את השפעתו השלילית של האיסור. בנוסף, הואיל והגישה לרמאללה או לירושלים המזרחית דרך כביש זה לא תותר, סביר להניח כי השפעתה של הפתיחה הצפויה תהיה מזערית, ותשפר בעיקר את תנועת כלי הרכב בין הכפרים.

ג. מחסומי פתע

בנוסף על מחסומי קבע ומחסומים חלקיים, הפיקוח על תנועת פלסטינים בכבישי הגדה המערבית נעשה גם באמצעות מחסומים הנפרסים על פי צורך, במקומות בלא תשתית קיימת, הקרויים גם "מחסומי פתע". בצורתם השכיחה ביותר, מחסומים אלה מוקמים באמצעות הצבת גייפ צבאי בצומת מרכזי למספר שעות, שבמהלכן נעצרות מכוניות לבדיקה;

יהיו השיקולים המקוריים שהביאו להטלתן ולשימורן כיום אשר יהיו, הגבלות הגישה הביאו להפחתה משמעותית, ובכמה מקרים לשלילה מוחלטת, של תנועה פלסטינית בכבישים מרכזיים המשמשים אזרחים ישראלים. כתוצאה מכך הפכו כבישים אלה ל"פרוזדורים" מהירים שהקלו את תנועתם של אזרחים ישראלים בין ההתנחלויות לישראל, ובמקרים אחדים בין אזורים שונים בישראל דרך הגדה המערבית.

שלוש הדוגמאות הבאות ממחישות את הזיקה בין התנחלויות להגבלות גישה:

הגישה הדרומית לחברון

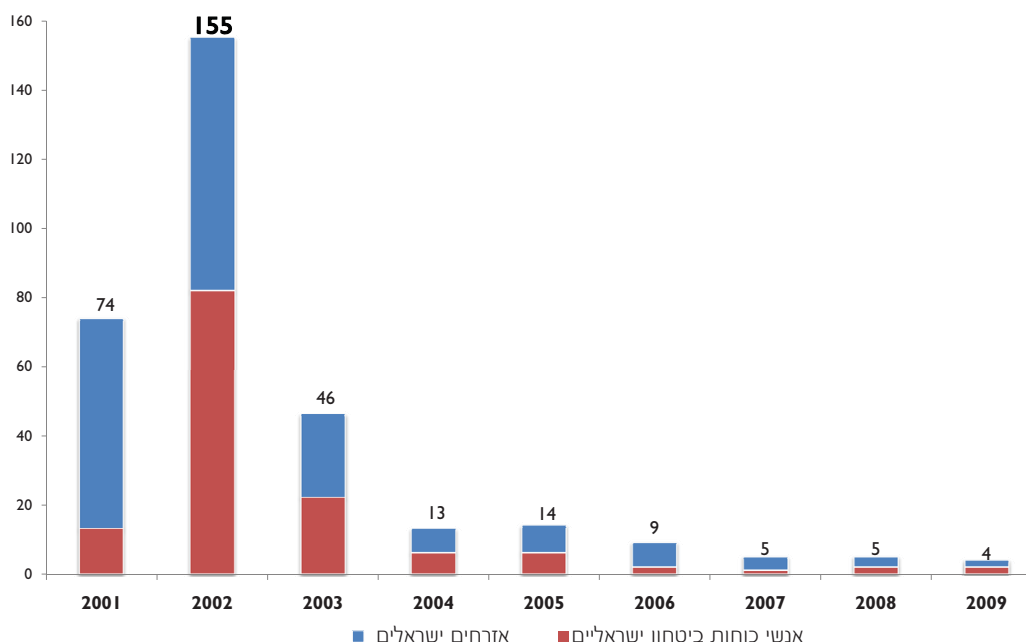
כביש 60 הינו עורק התנועה העיקרי החוצה את הגדה המערבית מצפון לדרום. חרף סילוקם של כמה מחסומים בשנתיים האחרונות, נפח התנועה הפלסטינית לאורך הקטע הנמשך מן העיר חברון דרומה קטן באופן משמעותי מנפח התנועה לפני פרוץ האינתיפאדה. מצב זה נובע ברובו משימורם של שני מכשולי תנועה החוסמים את הגישה אל הכביש. אחד חוסם את הכניסה אל העיירה א-דיאהרייה והכפרים הסמוכים אליה (50,000 נפש בקירוב), ומתעל את התנועה אל העיר חברון וממנה לכביש ארוך ואיכותי פחות העובר ממזרח לעיר חברון באזור מיושב בצפיפות (אזור העיירה דורא). הצבא

זו. מכשולי תנועה אלה מתעלים את התנועה הפלסטינית אל דרכים ארוכות וירודות באיכותן, העוברות במקרים רבים באזורים בנויים, וגורמות למשכי נסיעה ארוכים יותר, לעלויות נסיעה גבוהות יותר ולגישה טובה פחות לשירותים, לשווקים ולמקומות עבודה.

נכון לעכשיו, ההגנה על התנחלויות ועל ישראלים הנוסעים בכבישי הגדה המערבית הינה ההצדקה העיקרית שמוסר הצבא הישראלי לשימורם של כמה מהמכשולים וההגבלות המרכזיים המכבידים על התנועה בין מרכזים עירוניים פלסטיניים. אחד הטיעונים התכופים המועלים בהקשר זה הינו כי אם ייפתחו לשימוש פלסטיני, הכבישים החסומים המובילים לעיירות פלסטיניות בקרבת התנחלויות עלולים לשמש "נתיבי מילוט" מהירים למבצעי מתקפות על ההתנחלויות הללו, או על ישראלים הנוסעים בכבישים הצמודים אליהן.

בסך הכול, במקביל לירידה הכללית באלימות ישראלית-פלסטינית, ניכרת גם ירידה חדה בתדירותן של תקיפות חמושות נגד מתנחלים ואנשי כוחות הביטחון הישראליים בגדה המערבית, בהשוואה לשנים הראשונות של האינתיפאדה השנייה, שבמהלכן הוקמו המכשולים במקור (רי עקומה 3).

עקומה 3: ישראלים שנהרגו על ידי פלסטינים בגדה המערבית, על פי שנה



התפתחויות אחרונות

כחלק מחבילת ההקלות האחרונה, הסיר הצבא הישראלי את תלולית העפר שחסמה את הגישה מא-דיהרייה לכביש 60, והחליף אותה בשער דרך שנותר פתוח. ברם, הואיל והכניסה הדרומית לעיר חברון, ליד התנחלות בית חגי, עדיין סגורה, השפעתה של פתיחה זו נותרת מוגבלת.

שוונות, ומתעל תנועה רבה אל הצפון וממנו אל כביש משני שעליו חולש המחסום החלקי עטרה (רי מפה 1, ופרק 6 על שדרוג הכביש החלופי). הצבא הישראלי הצדיק את סגירתן של שתי כניסות אלו בצורך לספק ביטחון להתנחלות בית אל ולכסיס הצבאי הסמוך, הממוקמים בצומת בין שני הכבישים הללו. יהיו השיקולים המקוריים שהביאו להטלת הגבלות אלה אשר יהיו, בפועל הן מבטיחות גישה מהירה לאיזור וממנו למתנחלים ולכוחות הצבא הישראלי.

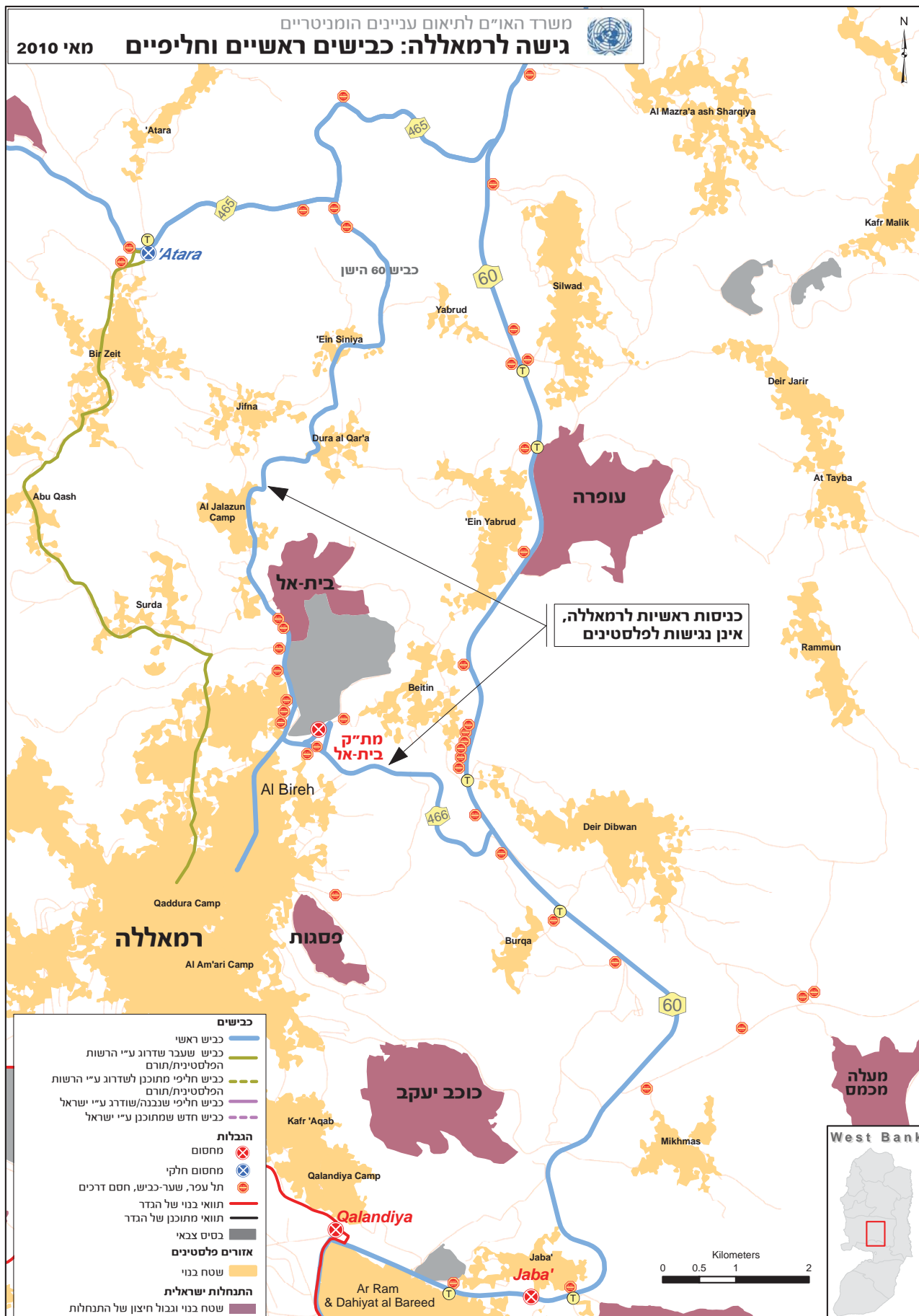
הגישה הצפונית לסלפית

העיירה סלפית משמשת כמרכז שירותים עיקרי לתושבי 12 כפרים הממוקמים צפונית לעיירה (33,000 נפש). הכניסה היחידה לעיירה מכיוון צפון נחסמה על ידי המתנחלים בשנת 2001, ומאוחר יותר הציב הצבא הישראלי [הציב] במקום שער כביש, שנותר סגור מאז, לדברי הצבא הישראלי משיקולים ביטחוניים. הכביש המוביל לכניסה זו (כביש 4775) מוביל גם לאחת משתי הכניסות להתנחלות אריאל (אוכלוסייה - 16,700 נפש), שתושביה והמבקרים בה הפכו למשתמשים היחידים בכביש זה. כתוצאה מסגירת כביש זה בפני פלסטינים, נאלצים הכפריים הפלסטיניים תושבי הכפרים שבצפון הנפה לנסוע בכביש עוקף ארוך ממזרח על מנת להגיע לסלפית, עיר המחוז שבה הם מקבלים שירותים שונים, כדוגמת שירותי בריאות, מסחר ועוד. כך למשל, כדי להגיע לסלפית, תושבי הכפר ככל חארס (אוכלוסייה - 3,200 נפש), הממוקם חמישה ק"מ מצפון לסלפית, נאלצים לנסוע 20 ק"מ בכביש העוקף את התנחלות אריאל, דרך השטח הבנוי של הכפרים יאסוף ואסכאכא ובסמוך להתנחלות תפוח. בנוסף לשיקולים בטחוניים, הסבירות שפתיחת כביש זה לתנועת פלסטינים תאט את התנועה בכביש 4775 אל התנחלות אריאל וממנה תורמת כנראה לכך שגם הגבלה זו נותרה בעינה.

הישראלי הצדיק חסימה זו בטענה שזהו אמצעי הדרוש להגנה על התנחלות עתניאל (שאוכלוסייתה מונה 760 נפש), השוכנת מול הכניסה לא-דיהארייה. חסימה זו פועלת בתיאום עם חסימה נוספת (שער חסימה) ומפנה עוד 70,000 פלסטינים החיים בכפרים הסמוכים לחברון ועושים את דרכם לעיר לכביש החלופי והארוך יותר, שהוזכר לעיל, המגיע לעיר ממזרח.¹¹ במקרה זה, ניתנו כהצדקה לחסימה צורכי הביטחון של התנחלות בית חגי (אוכלוסייה - 550 נפש), הממוקמת ליד הכניסה החסומה. קטע זה של כביש 60 הינו אחד הכבישים העיקריים המחברים את ההתנחלויות בנפת חברון עם ישראל וזו עם זו.

הגישה לרמאללה מצפון וממזרח

באופן דומה, הגישה של תנועה פלסטינית לאותו קטע של כביש 60 החוצה את נפת רמאללה מוגבלת ברובה; מבין 11 הכפרים השוכנים לאורך קטע כביש זה, רק לשניים, בקצהו הדרומי והצפוני (מחימאס ותורמוס-עיייה, בהתאמה) גישה ישירה, בעוד שכל היתר נותרו חסומים. לעומתם, כל שבע ההתנחלויות הממוקמות לאורך קטע כביש זה נהנות מגישה ישירה לכביש 60. יתרה מכך, הכביש המוביל מכביש 60 לעיר רמאללה (הכניסה היחידה ממזרח) נותר חסום למכוניות בעלת לוחיות רישוי פלסטיניות, שאינן מורשות לחצות את המחסום החולש על כביש זה (מחסום בית אל), למעט אמבולנסים ומחזיקי תעודות אח"מ. כתוצאה מכך, יותר מ-40,000 בני אדם החיים בכפרים במזרח נפת רמאללה נאלצים לנסוע בדרכים עוקפות ארוכות יותר כדי להגיע לעיר המחוז רמאללה. בנוסף על כך, הנתיב הישן לכביש 60, המוביל לרמאללה מצפון, חסום גם הוא בנקודות



במהלך תקופת הדיווח לא חל שיפור בחופש התנועה של פלסטינים בעיר העתיקה של חברון, שנותרה בשליטה ישראלית מלאה (חלק של אזור H2). הרשויות הישראליות הצדיקו את הגבלות ההגשה שהטילו על פלסטינים המתגוררים באזור זה בטענה שהן נועדו להגן על שלוש התנחלויות שהוקמו בלב האזור. כעת מוצבים באזור למעלה מ-90 מכשולים, לרבות 11 מחסומים מאוישים דרך קבע, המכבידים על התנועה בו. תנועת כלי רכב פלסטיניים, ובקטע אחד גם תנועת הולכי רגל פלסטיניים, אסורה לאורך הרחוב הראשי באזור זה (רחוב א-שוהדא); חנויות רבות לאורך רחוב זה נסגרו בצו צבאי, ואחרות בשל העדר קונים. הגבלות הגישה החמורות, ששנים של הצקות שיטתיות מצד מתנחלים רק מחמירות אותן, אילצו חלק ניכר מן האוכלוסייה הפלסטינית להעתיק את מגוריה לאזורים אחרים של העיר.¹² בעוד שהמצב בעיר העתיקה לא השתנה, בתחילת אוגוסט 2009 יושמה הקלה קטנה על רחוב המוביל לאזור זה (רחוב קריית ארבע), שבמסגרתה הורשו פלסטינים החיים לאורך רחוב זה לנוע בו בכלי רכבם, אחרי שהשיגו היתר מיוחד. בכדי ליישם אמצעי זה הותקנו בשני קצות הרחוב שני מחסומים חדשים, מאוישים באופן קבוע.¹³

ההגבלות הקשות על הגישה לירושלים המזרחית נותרות בעינן

התפתחויות אחרונות

עם הפעלת המחסום החדש שהוקם לאחרונה, והמונע גישה פלסטינית לירושלים המזרחית דרך כביש 443, חדלו הרשויות הישראליות (נחדלון) לאייש דרך קבע שלושה מחסומים אחרים בהמשך הכביש, לאורך תוואי הגדר (מחסומי רמות, עטרות וקוואסמה), תוך הפיכתם למחסומים חלקיים המאוישים מעת לעת. התפתחויות אלה לא השפיעו על גישה של פלסטינים לירושלים המזרחית.

המופעל בשלט-רחוק, להעביר את כל חפציהם לשיקוף במכונת שיקוף, לעבור מבעד לגלאי מתכות, להראות את תעודת הזהות וההיתר שלהם לאנשי האבטחה הישראלים העומדים מאחורי מסך זכוכית חסינת ירי, להעביר את הכרטיס המגנטי שלהם, ואם כניסתם אושרה לחצות שער מסתובב נוסף ולצאת את המחסום. בנוסף, מאז תחילתה של תקופת הדיווח נדרשים בעלי היתרים לסרוק את טביעות אצבעותיהם. בשעות העומס בבוקר עלול התהליך כולו לגדול עד שעתיים, ונחשב על ידי אלה שנאלצים לעבור אותו להתנסות ממושכת וקשה.

בנוסף על העובדה שהיא מפרידה חלקים גדולים של ירושלים המזרחית ואוכלוסייתה מיתר הגדה המערבית, מחריפה הגדר [מחריפה] את מצבן

בניגוד למגמה בכל האמור בהקלת התנועה בין מרכזים עירוניים אחרים בגדה המערבית, בגישה של פלסטינים המחזיקים בתעודות זהות של הגדה המערבית לירושלים המזרחית לא חל כל שיפור, והיא עדיין מוגבלת ביותר על ידי משטר ההיתרים החל עליה, הגדר והמחסומים. למצב זה נודעה השפעה שלילית במיוחד בכל הנוגע לגישה של מטופלים ואנשי סגל לכתי חולים ייעודיים, כמו גם לגישה למקומות תפילה.

א. הגדר, המחסומים וקהילות "מנותקות" בירושלים המזרחית

הכניסה לירושלים המזרחית נאסרה על המחזיקים בתעודות זהות של הגדה המערבית מאז 1993, אלא אם הם מחזיקים בהיתר כניסה שהונפק על ידי הרשויות הישראליות. הגישה של אוכלוסייה זו לירושלים המזרחית הוגבלה עוד יותר בעקבות בניית הגדר סביב העיר, שמרביתה הושלמה עד 2007. מאז הוגבלה הגישה של בעלי היתרים לשלושה מתוך 16 המחסומים הפועלים לאורך הגדר, שכתוצאה מכך נעשו צפופים במידה גוברת והולכת. בעלי היתרים מורשים לחצות את המחסומים הללו אך ורק ברגל. 13 המחסומים האחרים משמשים רק ישראלים, נתינים בינלאומיים ופלסטינים המחזיקים בתעודות זהות ירושלמיות.¹⁴

ככלל במחסומים הללו, אחרי שבעלי ההיתרים ממתינים לתורם, הם נדרשים לחצות שער מסתובב

הזהות הירושלמיות, שהעתיקו חזרה את מקום מגוריהם לאזורים בתוך הגבול המוניציפאלי, כמות שהגדירה אותו ישראל.

במשך תקופת הדיווח, בוטל מחסום-גדר אחד (מחסום לזרוס), ששימש פלסטינים מנותקים משני עברי הגדר, והחלל שנותר בגדר במקום שבו היה המחסום נאטם (רי מקרה מבחן להלן). בנוסף, מחסום חלקי שמוקם בקטע של הגדר שטרם הושלם, בחלקה הצפון מערבי של העיר (מחסום בית אכסא) הפך למחסום מאויש דרך קבע. הגבלה זו צמצמה עוד יותר את הגישה לשלוש קהילות מנותקות בייצד הירושלמי של הגדר.¹⁵

לבסוף, בעקבות הרחבתו של משטר "מרחב התפרי" והחלתו על כמה אזורים הממוקמים בין הגדר לגבול המוניציפאלי של ירושלים, בפברואר 2009, נאלצים בעלי תעודות זהות של הגדה המערבית המתגוררים באזורים הללו [נאלצים] להשיג היתרים כדי שיוכל להמשיך ולהתגורר בכתייהם (רי גם פרק 4).

ב. סגרים ועיכובים ממושכים יותר בגישה לירושלים המזרחית

גישתם של בעלי היתרים לירושלים המזרחית מושפעת מגורמים נוספים. במהלך תקופת הדיווח הטילו הרשויות הישראליות "סגר כללי" על הגדה המערבית, לסך של 50 ימים, שלושה ימים יותר מאשר בשנה הקודמת, בשל חגים ישראליים (43 ימים)

הקשה ממילא של הקהילות שנותרו "בצד הלא נכון" שלה. האנשים החיים בקהילות הימנותקות הללו כוללים את:

- כ-1,500 בעלי תעודות זהות של הגדה המערבית, בלמעלה מ-10 אתרים שונים בצד "הירושלמי" של הגדר, מתמודדים עם הגבלת גישה לשירותים בצד "הפלסטיני" של הגדר (רי להלן, מקרה סורחי-קונבר).
- כ-50,000 בעלי תעודות זהות ירושלמיות חיים באזורים הנחשבים בתחום הגבולות המוניציפאליים של העיר אבל נותרו ב"צידה השני" של הגדר, הנחשב כשייך לגדה המערבית. על מנת לקבל שירותים הניתנים בתוך העיר, נאלצים תושבים אלה [נאלצים] לעבור במחסומים, וחוששים ששרטוט מחדש של הגבול המוניציפאלי בעתיד יסכן את מעמד התושב שלהם (למשל כפר עקב ומחנה הפליטים שעפאט).
- למעלה מ-140,000 בני אדם החיים בנפת ירושלים, בשכונות שהתפתחותן ההיסטורית מחברת אותן לירושלים, וכעת הן מופרדות ממנה על ידי הגדר. כתוצאה מכך הן מתמודדות עם הידרדרות כלכלית וגישה מוגבלת לשירותים ולמקומות עבודה בירושלים המזרחית, בין היתר (למשל אבו דיס וא-ראם). באזורים אלה ניכרה גם ירידה חדה במספר בעלי תעודות

מקרה מבחן - מובלעת סורחי/קונבר

קהילת סורחי-קונבר שוכנת בקרבת שכונת ראס אל עמוד, בתוך גבולה המוניציפאלי של ירושלים כמות שהגדירה אותו ישראל, וכוללת כ-300 בני אדם, שכ-40 מתוכם מחזיקים בתעודות זהות של הגדה המערבית ויתרם בתעודות זהות ירושלמיות. בשל הטופוגרפיה של האזור, ובעקבות השלמת הגדר באזור זה ב-2005, הפכה הקהילה למובלעת מבודדת מיתר העיר ומאזורים אחרים של הגדה המערבית. רק מי שרשומים כתושבי קהילה זו מורשים לעבור במחסום החולש על הגישה לחלקים אחרים של העיר. מבקרים מורשים להיכנס, אבל רק אם הם מוסעים על ידי אחד מתושבי המובלעת בכלי רכב בעל לוחיות רישוי צהובות. ספקי שירותים נאלצים לתאם מראש את כניסתם עם משמר הגבול, כדי שיוכלו להיכנס למובלעת בכלי רכבם. מאז הסרתו של מחסום "לזרוס", שחלש על הגישה לאותו צד של הגדר המשווין ל"גדה המערבית", בספטמבר 2009, נאלצים בעלי תעודות זהות של הגדה המערבית להשתמש במחסום גדר אחר, מרוחק יותר (א-סוואחרה א-שרקיה), כשחלק מן הדרך הם מורשים לעבור רק ברגל - עובדה היוצרת מכשול קשה במיוחד עבור האנשים הפגיעים והחלשים ביותר שבקהילה זו. כרגע גרים מתנחלים בשני מבנים במובלעת זו, ואילו התנחלות גדולה יותר ("קדמת ציון") מצויה בשלבי תכנון.

הרחבת העבודות במחסום קלנדייה, שבוצעו במהלך תקופת הדיווח, כללה סלילה של שני נתיבים נוספים לכלי רכב, שמרגע שייפתחו ישרתו בעלי תעודות זהות ירושלמיות הנוסעים באוטובוסים ציבוריים. לדברי המת"ק (משרד התיאום והקישור) הישראלי, מאחר שהאחרונים יורשו לחצות את המעבר באוטובוסים ולא ברגל, יפחיתו הנתיבים החדשים את הלחץ על הנתיבים הקיימים, המשרתים הולכי רגל ואשר שירתו בעיקר בעלי היתרים, והם עשויים לקצר את משך המעבר.

ג. נמשכים השיבושים בגישה לבתי חולים בירושלים המזרחית

חוסר שיפור משמעותי אפיין גם את הגישה לששת בתי החולים היעודיים הלא ממשלתיים בירושלים המזרחית. בתי חולים אלה חיוניים לכל אוכלוסיית הגדה המערבית, ובמיוחד בכל האמור ברפואה מקצועית יועצת ושירותי אישפוז, לרבות דיאליזה ואונקולוגיה, ניתוחי לב פתוח, ניורוכירורגיה וניתוחי עיניים, וטיפול נמרץ יילודים. מטופלים ממשיכים להזדקק להיתרים וכניסתם מוגבלת לשלושת המחסומים הצפופים ביותר, שבהם הם עוברים ברגל. תהליך השגת היתר וחציית אחד המחסומים הללו מוסיף דחק (סטריס) משמעותי לאנשים שהם פגיעים מלכתחילה, בשל מחלה או נכות.

היתר כניסה למקרי חירום ניתן להשיג לאותו יום בחסות אגודת הסהר האדום הפלסטיני. ברם, לשם כך דרוש תיאום עם המת"ק הישראלי, הסמכתו של מחסום ספציפי שבו יורשה המטופל לעבור, ונוהל אמבולנס "גב-אל-גב" (העברת המטופל מכלי רכב אחד לשני), הואיל ואמבולנסים בעלי לוחיות רישוי של הגדה המערבית אינם מורשים להיכנס לירושלים. המטופלים ואנשי הסגל הביעו חשש שנוהל מעין זה פוגע בכבוד המטופל. ב-2009 רשמה אגודת הסהר האדום הפלסטינית סך של 289 תקריות שבהן נתקלו אמבולנסים שלה בעיכובים או בסירוב גישה, נתון המייצג ירידה של 27 אחוזים בתקריות כאלה לעומת 2008 (397 תקריות).¹⁷

הגבלת כניסתם של פלסטינים תושבי הגדה המערבית דרך שלושת המחסומים הצפופים ביותר נותרה בעינה גם ביחס לסגל בתי החולים של ירושלים המזרחית,

וההתראות ביטחוניות¹⁸ (7). במהלך "סגר כללי", בעלי היתרים אינם מורשים להיכנס לירושלים המזרחית או לישראל, למעט מספר קטגוריות, ביניהן מקרים רפואיים דחופים וסגל של ארגונים בינלאומיים.

בנוסף, ובדומה למקומות אחרים בגדה המערבית, המחסומים המובילים אל ירושלים המזרחית יכולים להיסגר מעת לעת "על פי צורך", במהלך תקרית אלימה במחסום או בעקבותיה. אף שאין ברשותנו מידע מדויק ומקיף, תצפיות שדה של המשרד לתיאום עניינים הומניטריים מצביעות על כך ששיבוש התנועה בשל סגר מסוג זה גבר במידה ניכרת בהשוואה לשנה הקודמת. התופעה בלטה במיוחד במחסום קלנדייה, החולש על דרך הגישה העיקרית מצפון אל ירושלים המזרחית מבעד לגדר. כך למשל, ברבע האחרון של 2009, רשם המשרד לתיאום עניינים הומניטריים סגירה "על פי צורך" של מחסום זה לסך של 47 שעות (להוציא סגרים כלליים), לעומת אף סגירה כזו ברבע הראשון של 2009. הגורמים העיקריים לסגרים אלה היו עימותים בין כוחות הביטחון הישראליים לצעירים פלסטיניים שיידו אבנים אל המחסום או בקרבתו; בדיקת חפצים חשודים; ותקריות שבהן חיילים ישראלים שאיישו את המחסום נדקרו על ידי פלסטינים. רוב התקריות הללו היו קשורות לעלייה כללית במתיחות, בעקבות שורה של החלטות, דיווחים והצהרות בנוגע להרחבתן של התנחלויות בירושלים המזרחית, החלטת הקבינט הישראלי להוסיף שני אתרים בחברון ובכית לחם לרשימת "אתרי מורשת לאומיים" ישראלית, וקריאות של מנהיגים פלסטיניים מסוימים להגן על מסגד אל-אקסה.¹⁶

תצפיות שדה סדירות מצביעות גם על כך שבמשך תקופת הדיווח הייתה עלייה כללית בעיכובים ובתורים בשלושת מחסומי הגדר הפתוחים בפני פלסטינים בעלי היתרים, ובמיוחד במחסום קלנדייה. במקרה האחרון, בפברואר 2009, גורם משמעותי התורם לעיכובים ולתורים ממושכים יותר לכלי רכב ביציאה מן העיר היה סגירתו של פתח בגדר ששימש דרך חלופית מירושלים המזרחית לרמאללה (דרך א-ראם), סגירה שהגדילה את מספר כלי הרכב העוברים במחסום קלנדייה צפונה.

הרמדאן (ה-22 באוגוסט עד ה-19 בספטמבר 2009) התירו הרשויות הישראליות רק לגברים בני למעלה מ-50 ולנשים בנות למעלה מ-45, וכן לילדים וילדות בני פחות מ-12 ו-16, בהתאמה, גישה בלא היתר לתפילות יום שישי במסגד אל-אקסא; על גברים נשואים בני 45 עד 50 ונשים נשואות בנות 30 עד 45 להגיש בקשה להיתר כניסה.

בסך הכול, תנועת האנשים שכניסתם מותרת בימי שישי הללו הסתברה כקשה יותר מאשר בשנה הקודמת, במיוחד במחסום קלנדייה, בשל ההסדרים הלא מספיקים מצד הרשויות הנוגעות בדבר, כמו היעדר "תורים הומניטריים" מחוץ למחסום והמחסור במקום בצד המחסום המוקצה למעבר נשים; לפחות 100 פלסטינים, בעיקר נשים וילדים, נפצעו במחסום קלנדייה בשל הצפיפות, לעומת שני מקרי פציעה בתקופה המקבילה ב-2008.

גישתם של מאמינים נוצרים לכנסיית הקבר הקדוש, בשבוע שלפני חג הפסחא (מרס 2010) סבלה גם היא משיבושים קשים. זאת, חרף העובדה שהרשויות הישראליות הנפיקו לאוכלוסייה זו אלפי "היתרים מיוחדים", שהיו בתוקף למרות ה"סגר הכללי" שהוטל באותו שבוע בשל חג הפסח היהודי.¹⁹ הגורמים שתרמו לשיבושים אלה כללו מעצר של מתפללים שצעדו בלי היתרים מבית לחם לכנסיית הקבר

להוציא רופאים. הגבלה זו יושמה מאז אמצע 2008 והביאה לאיחורים כרוניים ולהיעדרויות עובדים, המוסיפות לקשיים בניהול תורים וניתוחים - משימה מורכבת ועדינה מלכתחילה בכל בית חולים. בעקבות מעקב נרחב על ידי ארגון הבריאות העולמי ונציגי בתי חולים, הסכימו הרשויות הישראליות בנובמבר 2009 להתיר לסגל בתי חולים להשתמש בכל אחד מהמחסומים; ברם, שיפור זה לא האריך ימים וחודשיים לאחר מכן הושב המצב הקודם על כנו.

בנוסף, במהלך תקופת הדיווח החלו הרשויות הישראליות ליישם החלטה שאומצה בפברואר 2009, ואשר אסרה על בתי חולים בירושלים המזרחית לייבא ציוד רפואי מהגדה המערבית, שלטענת הרשויות הישראליות אינו עומד בתקנים הישראליים. איסור זה יצר בעיות לוגיסטיות עבור בתי החולים, וכן גרם לעלויות גבוהות יותר של ציוד שנרכש באמצעות סוחרים ישראליים. צעד זה בא בעקבות החלטה דומה, שיושמה שנה קודם לכן ביחס לתרופות.¹⁸

ד. גישה לאתרים מקודשים בירושלים המזרחית

משטר ההיתרים והגדר עם המספר המוגבל של מחסומים שבהם מותר לפלסטינים לעבור הכבידו גם על גישת מוסלמים ונוצרים המחזיקים בתעודות זהות של הגדה המערבית למקומות תפילה בירושלים המזרחית. כבשנים קודמות, במשך חודש



מחסום קלנדייה. אנשים מנסים להגיע למסגד אל אקסא בחודש הרמדאן (ספטי 2009). צילום: פטריק צול.

למשטר ההיתרים הנוהג כעת אדם יכול לקבל רק היתר אחד בכל זמן נתון, עובדים, אנשי עסקים ומטופלים נוצרים המחזיקים בהיתרים תקפים לא היו זכאים ל"היתרים המיוחדים" ולפיכך נשללה מהם הגישה לירושלים בימי החג בשל הסגר הכללי.

הקדוש ביום אי של התמרים, אחרי ששער בגדר נותר בלתי מאויש; סגירה מלאה של המחסומים בשני הימים הראשונים של חג הפסח היהודי; ופריסת מחסומי פתע בתוך העיר העתיקה וסביבה. כתוצאה מכך בחרו משפחות רבות בעלות היתרים מיוחדים להשתתף בטקסי הפסחא ברמאללה או במקומות אחרים בגדה המערבית. יתרה מכך, הואיל ובהתאם

הרחבת משטר ההיתרים הנילווה להרחבת הגדר

בחוות דעת מייעצת שפרסם ביולי 2004, קבע בית הדין הבינלאומי לצדק (בדכ"צ) כי קטעי הגדר העוברים בתוך הגדה המערבית, כולל ירושלים המזרחית, יחד עם משטר השערים וההיתרים, מהווים הפרה של התחייבויותיה של ישראל מתוקף החוק הבינלאומי.²¹ בית הדין הבינלאומי לצדק קרא לישראל: לחדול מבניית הגדר "כולל בתוך ירושלים המזרחית וסביבה"; לפרק את אותם קטעים של הגדר שכבר הושלמו; ו"לבטל או להוציא מתוקף מייד את כל מעשי החקיקה והתקנות הנוגעים לה".²²

א. הגבלות נוספות על הגישה לאדמות חקלאיות שמאחורי הגדר

בצפון הגדה המערבית נאלצו פלסטינים, מאז 2003, להשיג היתרי "מבקר" על מנת לגשת לאדמות חקלאיות שבין הגדר לקו הירוק, שטח שהוכרז "שטח צבאי סגור" או "מרחב התפרי". על מנת להשיג היתר על המבקשים לעמוד בתנאי השיקולים הביטחוניים הדרושים לכל ההיתרים שמנפיקה ישראל, ולהגיש מסמכי מקרקעין כדי להוכיח "קשר לאדמה". רוב שערי הגדר שהגישה לשטח זה היא דרכם נפתחים רק בעונת מסיק הזיתים, ולרוב לזמן מוגבל במשך היום. בפרקי זמן אלה לא די לאפשר לחקלאים לבצע את הפעילויות החקלאיות ההכרחיות הדרושות במשך כל השנה, כמו חריש, גיזום, דישון וטיפול במזיקים ובעשבים שוטים, פעילויות המשפרות את איכותו וכמותו של יכול שמן הזית. ניטור של האו"ם בצפון הגדה המערבית גילה כי השילוב של הקצאה מוגבלת של היתרי "מבקרים" והמספר ומשך הפתיחה המוגבלים של שערי הגדר פגעו בהיקף העבודה החקלאית, ובשל כך במקורות המחייה של הכפריים. נתונים שהגישה פרקליטות המדינה לכניס מצביעים על ירידה חדה במספר ההיתרים שניתנו בין 2006 לאמצע 2009 לחקלאים פלסטינים, כדי לאפשר להם גישה ל"מרחב התפרי" בצפון הגדה המערבית.²³

הגדר, בצירוף עם משטר השערים וההיתרים שלה, ממשיכה להוות את המכשול הגדול ביותר לתנועה פלסטינית בתוך הגדה המערבית, כולל אל ירושלים המזרחית וממנה. 60 אחוזים בקירוב מתוואי הגדר הושלמו עד עתה. ברם, בתקופה אותה מכסה הדיווח, למעט קומץ יוצאים מן הכלל, נעצרה בניית הקטעים החדשים כמעט לחלוטין כתוצאה ממספר גורמים, ביניהם אילוצים כספיים, חששות שהשמיעה הקהילה הבינלאומית והיעדר דרישה מצד החברה הישראלית. מרבית הבנייה בתקופה זו התבצעה בקטעים שבהם שונה התוואי על פי הוראות בג"ץ הישראלי, ובנוסף גם בכמה קטעים בצפון ירושלים. בעקבות שינויי התוואי ניכרה ירידה קלה במספר הכולל של אנשים החיים בשטחים הסגורים שבין הגדר והקו הירוק ("מרחב התפרי"). לעומת זאת, משטר ההיתרים המגביל את הגישה לאדמות חקלאיות הורחב והוחל על אזורים בהם הושלמה בניית הגדר, וקעקע עוד יותר את מקורות המחייה של החקלאים החיים בצדה המזרחי, "צד הגדה המערבית" של הגדר.

ההחלטה, ב-2002, על בניית הגדר התקבלה בעקבות מתקפה קטלנית של פיגועי התאבדות שביצעו פלסטינים מן הגדה המערבית בתחומי ישראל. עם זאת תוואי הגדר אינו תואם לקו הירוק, ו-85 אחוזים בקירוב מן התוואי הנוכחי שלה עוברים בתוך תחומי הגדה המערבית, ומותירים כ-9.5 אחוזים משטחי הגדה המערבית בצד המערבי, היישראלי של הגדר. ההגנה על התנחלויות, לרבות שטחים המיועדים להרחבתן העתידית, היוותה את הגורם העיקרי לסטייה של תוואי הגדר מן הקו הירוק.²⁰ השטח שנותר בצדה המערבי של הגדר כולל 80 מ-149 ההתנחלויות ויותר מ-85 אחוזים מכלל אוכלוסיית המתנחלים בגדה המערבית (כולל ירושלים המזרחית).

מבודדים בין הגדר והקו הירוק. מאז 2006 מקיימים תושבי בלעין, יחד עם פעילי שלום ישראליים ובינלאומיים, הפגנות מחאה שבועיות נגד תוואי הגדר, המתפתחות לרוב לעימותים אלימים עם הכוחות הישראליים. בהקשר זה, בפברואר 2010 הכריז הצבא הישראלי על השטח שבין הגדר לחלקו הבנוי של הכפר (וכפר נעלין הסמוך) כישטח צבאי סגור בימי שישי, משמונה בבוקר ועד שמונה בערב, למשך שישה חודשים; בשל הצווים הללו, מי שאינם תושבי המקום ונכנסים לאזור בלי היתר מן הצבא הישראלי מצויים בסכנת מעצר.

ב. ירידה קלה במספר הפלסטינים החיים בשטחים סגורים

מאז 2003 נדרשים כ-10,000 פלסטינים, המתגוררים בשטח הסגור שבאזורים הצפוניים של הגדה המערבית, להשיג היתרי תושב קבע על מנת להמשיך ולהתגורר בכתייהם. הואיל והם נושאים תעודות זהות של הגדה המערבית ומרכז חייהם מצוי בצדה היפולסטיני של הגדר, ילדים, אנשים חולים, נשים הרות, עובדים ואחרים נאלצים לעבור במחסומים כדי להגיע לבתי ספר, מתקנים רפואיים, שווקים ומקומות עבודה, וכדי לשמור על קשרים משפחתיים וחברתיים. קרובי משפחה, סוחרים וספקי שירותים המתגוררים בגדה המערבית ומבקשים להיכנס לאזור זה נאלצים להשיג היתרי "מבקר" כדי להגיע לקהילות הללו.

בשטחים החדשים שהוכרזו בפברואר 2009 ככלולים ב"מרחב התפר" מתגוררים מעטים בלבד: בכמה אזורים בין הגדר לגבול המוניציפאלי של ירושלים מתגוררות כ-500 נפשות בקירוב, וקהילה נוספת בת שלוש משפחות (כ-100 נפשות) מתגוררת מעבר למחסום הגדר בית יתיר שבדרום נפת חברון.

לעומת זאת, מרבית הכפר עזון עתמה (2,000 נפשות) בנפת קלקיליה הוצא מתוך מ"מרחב התפר", כשהמחסום שחלש על הגישה מהכפר ליתר הגדה המערבית הפך במרס 2010 למחסום חלקי, המתיר גישה בלתי מוגבלת אל הכפר. קודם לכן, ובמשך יותר משש שנים, נסגר המחסום מדי יום משעה עשר בלילה עד שש בבוקר, ולמעשה "כלא" את הקהילה כולה לשעות הלילה. מצב זה התגלה כבעייתי במיוחד לנשים הרות שנתקפו צירים, הואיל והמתקן הרפואי היחיד הזמין להן היה מרפאה בסיסית למדי הפועלת שעתים ביום, פעמיים בשבוע.²⁶ פתיחת

בינואר 2009 הורחב "השטח הסגור" והוחל גם על שטחים בנפות רמאללה, חברון וחלקים מנפות סלפית, בית לחם וירושלים, ופלסטינים המבקשים להגיע לאזורים אלה נדרשו בהדרגה להגיש בקשות לקבלת היתרי מבקרים. קודם לכן נדרשו חקלאים רק להירשם אצל הרשויות הישראליות ולהראות את תעודות הזהות שלהם בשער הרלבנטי (הסדר המכונה "תיאום מוקדם"). כך למשל, באזור חברון, בעונת מסיק הזיתים 2009, הגישו 470 חקלאים בקשות להיתרי גישה לאדמותיהם דרך שער חירבת א-דיר, מהן אושרו 370 (79 אחוזים). לעומת זאת, בעונת מסיק הזיתים 2008, במסגרת הסדר ה"התיאום המוקדם", מעריכים ש באותו שער עברו כ-1,500 חקלאים בדרכם למטעי הזיתים שלהם. את הירידה החדה במספר מבקשי ההיתרים בעונת המסיק החולפת (ירידה של כמעט 70 אחוזים) ניתן לייחס ברובה ליכול הדל בשנת 2009,²⁴ אך גם לדרישות המכבידות של משטר ההיתרים. בנפת רמאללה סירבו רוב החקלאים להגיש בקשות להיתרים. כתוצאה מכך, שישה מבין עשרת שערי הגדר והמחסומים שכעת דרוש היתר כדי לעבור בהם נותרו נטושים, הלכה למעשה, בעקבות הסיור. מצב דומה התפתח באותם אזורים של נפת ירושלים שבהם יושם משטר "מרחב התפר".²⁵

כמו כן בתקופת הדיווח, הרשויות הישראליות השלימו את העתקת התוואי של קטע בן חמישה קילומטרים של הגדר, מצפון מזרח לעיר קלקיליה, ואת פירוק הגדר הישנה, לרבות האספלט של דרך הפטרולים הצבאית. התפתחות זו, שבאה בעקבות החלטת בג"ץ שהתקבלה לפני שלוש שנים, השיבה לחקלאים מן הכפרים הסמוכים את הגישה לכ-1,500 דונמים של אדמה; עם זאת, התוואי החדש עובר במרחק של עד חמישה קילומטרים מהקו הירוק, מקיף את התנחלות צופין (1,000 בני אדם) ומבודד אלפי דונמים של קרקע חקלאית פורייה השייכת לכפרים פלסטיניים מקומיים.

בסוף 2009, בעקבות פסיקה אחרת של בג"ץ, החלו הרשויות הישראליות בעבודה (הנמשכת בימים אלה) בנפת רמאללה, שמטרתה העתקתו של תוואי הגדר ליד הכפר בלעין. לאחר השלמתה, תשיב העתקת הגדר בקטע זה את הגישה הפלסטינית לכ-650 דונמים אדמות, אך שעדיין תותר 1,300 דונמים

התוואי המאושר רשמית של הגדר במערב נפת בית לחם מקיף עשר התנחלויות באזור הקרוי "גוש עציון", ומכריז 64,000 דונמים בקירוב של אדמה פלסטינית מהגדה המערבית (רי מפה 2). אזור זה כולל כמה מהשטחים החקלאיים הפוריים ביותר בנפה, כמו גם תשע קהילות פלסטיניות ובהן כ-21,000 תושבים. אם תושלם הגדר וימרחב התפרי יורחב לשטח זה, יהיה זה השטח הגדול ביותר מסוגו בגדה המערבית, במונחים של שטח קרקע ומספר התושבים שימצאו עצמם "כלואים" בין הגדר והקו הירוק.

תושבי תשע הקהילות באזור, שהרחבת ההתנחלויות חיסלה בהדרגה את מקורות מחייתן בעשורים האחרונים, עתידות כנראה למצוא את עצמן מתמודדות עם גישה מוגבלת לעיר בית לחם, המרכז העיקרי לשירותי בריאות, חינוך, שווקים ומסחר. הפיכת אזור זה ל"שטח סגור", אם וכאשר תושלם הגדר, תשפיע גם על תושבי בית לחם, אל חידר, ארטאס וקהילות סמוכות המתגוררים בעברה המזרחי, "הפלסטיני" של הגדר - אלה יזדקקו להיתרי "מבקרים" כדי להגיע לאדמותיהם שימצאו מעברה השני של הגדר, בינה לבין הקו הירוק. בנוסף, אם תושלם, תמנע הגדר כל פיתוח של הגוש העירוני המרכזי בבית לחם כלפי מערב, לאחר שקטעי הגדר הבנויים כבר מנעו התרחבות עירונית לדרום.

בנוסף, צופים שהשלמת הגדר באזור זה תביא לאובדן גישה של פלסטינים לקטע של כביש 60 העובר בצידה המערבי, "הישראלי" של הגדר. עבודות שבוצעו במהלך תקופת הדיווח בכבישים המציעים חלופות לקטע זה של כביש 60 (רי פרק 6) חיזקו את החששות מפני חידוש כולל של בניית הגדר באזור זה.

מחסום לילי זה באה בעקבות השלמתה של גדר משנית סביב הכפר, בתקופת הדיווח, המונעת גישה מן הכפר לשטחי "מרחב התפרי" אחרים או לישראל, ומהווה הלכה למעשה העתקת תוואי. התוואי החדש מבודד תשע משפחות מיתר הכפר ומהגדה המערבית; מחסום לצד גדר משנית זו, הנסגר בין 22:00 ל-05:00, נותר מאויש במלואו.

כמו כן בנפת קלקיליה, בעקבות פסיקה נוספת של בג"ץ מספטמבר 2005, השלימו הרשויות הישראליות את העתקת התוואי של קטע נוסף של הגדר סביב התנחלות אלפי מנשה. העתקת התוואי באזור זה, ולאחריה החלפת המחסום החולש על הגישה אל המובלעת (מחסום ראס עטייה) במחסום חלקי, "שחררה" שלוש קהילות (800 נפש) מ"מרחב התפרי". יחד עם זאת, התוואי החדש עדיין משאיר אדמות חקלאיות חיוניות של הקהילות הללו, וכן שתי קהילות בדואיות (400 נפש) בתחומי "מרחב התפרי", בתוך מובלעת אלפי מנשה.²⁷

לפיכך, חרף הרחבתו של "מרחב התפרי" והחלתו באזורים נוספים, במספר הכולל של בני אדם החיים בשטחים הסגורים שמאחורי הגדר נרשמה ירידה נטו של 22 אחוזים, מ-10,000 בקירוב ל-7,800 נפש.

ג. חששות בנוגע להרחבת הגדר במערב נפת בית לחם

בשלהי פברואר 2010, בעקבות הקפאה בת למעלה משלוש שנים, חידשו הרשויות הישראליות את עבודות פילוס הקרקע לבניית הגדר בשני קטעים קטנים של התוואי בחלקה הצפון-מערבי של נפת בית לחם.²⁸ התפתחות זו עוררה חששות מפני חידוש כולל של בניית הגדר בקטעיה הנותרים, על פני חלקה המערבי של נפת בית לחם.

הגישה לאדמות וקהילות כפריות בשטח C נותרת כפופה למגבלות קשות

לסיוע הומניטרי, בשל רמת מצוקה גבוהה הנובעת מהגבלות הגישה, ומוחרפת מחמת שנים של הזנחה ובידוד משטחי השפ"כ האחרים.²⁹ כמו בהתייחס להגבלות הגישה האחרות שדוח זה מטפל בהן, גם כאן התנחלויות הן גורם מפתח בעיצוב ההגבלות על גישה פלסטינית לאדמות ולקהילות בשטח C.

שטח C מכסה כ-60 אחוזים מן הגדה המערבית, והינו השטח בעל הרציפות הקרקעית היחיד באזור זה; שלא כמו שטחים A ו-B, בשטח C מחזיקות הרשויות הישראליות בשליטה בלבדית וישירה בענייני ביטחון ואכיפת חוק, כמו גם תכנון ובנייה. אוכלוסיית שטח C, המוערכת ב-150,000 נפש, זוהתה על ידי הקהילה ההומניטרית כקהל יעד בעל קדימות עליונה

כלשהם. ברם, פתרון זה אינו מועיל כמעט למרבית האוכלוסייה, הנדרשת לנסוע נסיעה ארוכה בדרך עוקפת. כך למשל, אף שהמרחק בין העיירה טובאס לכפר ברדלה, השוכן בבקעת הירדן, מבעד למחסום תייסיר, הכפוף להגבלות, הינו 24 קילומטרים בלבד, הרי שהמרחק בנתיב החלופי בכבישים 1 ו-90 ארוך פי שבעה ויותר - 176 ק"מ.

בדומה לאזורים גיאוגרפיים אחרים (רי פרק 2), גם כאן הצדיק הצבא הישראלי את ההגבלות המוטלות על מעבר פלסטינים במחסומים בדרך לבקעת הירדן באזכור צורכי הביטחון של האוכלוסייה הישראלית החיה בהתנחלויות שהוקמו באזור (9,000 נפש בקירוב) או הנוסעת בכביש 90. כתוצאה מן ההגבלות הללו, כביש 90 משמש בעיקר מתנחלים הנוסעים לישראל וממנה, וכן ישראלים אחרים הנוסעים בין אזור ירושלים לצפון ישראל, כחלופה לכביש 6 - כביש אגרה העובר בתחומי ישראל.

למחסומים ולדרישות להיתרים נודעה השפעה משמעותית על מקורות המחייה של החקלאים החיים בבקעת הירדן, כמו גם בעיירות סמוכות בנפות טובאס, שכם ויריחו, המחזיקים באדמות באזורים הללו ומעבדים אותן. השפעה זו נובעת בעיקר מעלויות ההובלה הגבוהות יותר שבהן נושאים חקלאים וסוחרים בכדי לשווק את תוצרתם החקלאית ביתרת הגדה המערבית, בשל המרחקים הגדולים שהם נדרשים לנסוע בדרכים עוקפות וההיצע המוגבל של מובילים מורשים. בנוסף על כך, העיכובים הממושכים במחסומים פוגמים לעיתים קרובות באיכותה - ובשל כך גם במחירה - של התוצרת הטרייה. ולבסוף, חקלאים מושפעים גם מהגבלות המוטלות במחסומים על כניסת תשומות חקלאיות, בעיקר דשנים וצינורות מתכת.

הגבלות הגישה משפיעות גם על תושבים רבים של קהילות חקלאיות קטנות ברחבי בקעת הירדן, בעיקר בדואים, שהכתובת הרשומה בתעודות הזהות שלהם הינה במקום אחר כלשהו בגדה המערבית, ואשר לפיכך אינם מורשים לנסוע במכוניותיהם אל האזור והחוצה ממנו. בכמה מן הקהילות, השפעתה של הגבלה זו הוחרפה עוד יותר במהלך תקופת הדיווח, בעקבות אכיפה נוקשה יותר על ידי הצבא הישראלי.

בתקופת הדיווח הסירו הרשויות הישראליות כ-80 מכשולי תנועה וגישה לאורך כבישים ראשיים בדרום ובצפון הגדה המערבית, שחסמו גישה של כלי רכב לדרכי עפר המובילות לשטחים חקלאיים, בעיקר בשטח C. להסרות אלה נודעה השפעה חיובית, אף כי מוגבלת, על מחייתם של איכרים שהושפעו מן המכשולים הללו.

למעט יוצא מן הכלל זה, לא נצפה שיפור משמעותי כלשהו בכל האמור בגישה פלסטינית לאדמות חקלאיות ולקהילות כפריות בשטח C, שעיקרן ממוקמות לאורך בקעת הירדן (כולל החלקים המזרחיים של נפות בית לחם וחברון). המרכיבים העיקריים של המשטר המגביל את הגישה לאזורים אלה כוללים: מחסומים ודרישות להיתרי מעבר; ייעודם של שטחים נרחבים כ"שטחי אש" ו"שמורות טבע"; חסימת גישה לאדמות חקלאיות בקרבת התנחלויות באמצעות גדרות ופעולות הפחדה ואילוץ תחת איום מצד מתנחלים.

א. הגישה אל בקעת הירדן וממנה

כל התנועה אל ומתוך אותו קטע של בקעת הירדן שמצפון ליריחו נותרת תחת שליטתם ההדוקה של ארבעה מחסומי צה"ל מאוישים באופן קבוע - תייסיר, חמרה, מעלה אפרים וייטב. למעט כ-56,000 בני אדם הרשומים בתעודות הזהות שלהם כתושבי בקעת הירדן (כולל יריחו), מרבית הפלסטינים עדיין מנועים מלחצות את המחסומים הללו בכלי הרכב הפרטיים שלהם, אלא אם השיגו היתר מיוחד. יתרה מכך, גם מי שמשיגים היתרים אלה נדרשים להציג רישיון רכב שבו רשום שמם, לפני שהם מורשים לנהוג בהם דרך המחסומים, מה שמגביל עוד יותר את יכולת התנועה שלהם. במחסום מעלה אפרים מורשים לעבור רק ישראלים ונתינים זרים.³⁰ ההתפתחות החיובית היחידה בכל האמור בגישה לבקעת הירדן התרחשה ביוני 2009, כשצה"ל הרחיב את שעות הפתיחה של מחסומי תייסיר וחמרה ל-24 שעות ביממה, לעומת 15-17 שעות קודם לכן.

חרף ההגבלות שנמנו לעיל, פלסטינים יכולים להגיע לבקעת הירדן במכוניותיהם הפרטיות, תוך ביצוע מעקף גדול, דרך כביש 1 מדרום לעיר יריחו ובהמשך דרך כביש 90, מבלי שיצטרכו לחצות מחסומים

משרד האו"ם לתיאום עניינים הומניטריים
גישה לבקעת הירדן



מאי 2010



כבישים

- כביש ראשי (בשימוש ראשוני של ישראלים)
- כביש ראשי (בשימוש ראשוני פלסטינים)
- כביש חליפי

הגבלות

- מחסום
- מחסום חלקי
- תל עפר, שער-כביש, חסם דרכים
- תוואי בנוי של הגדר
- תוואי מתוכנן של הגדר
- בסיס צבאי
- אזור צבאי ישראלי סגור

אזורים פלסטינים

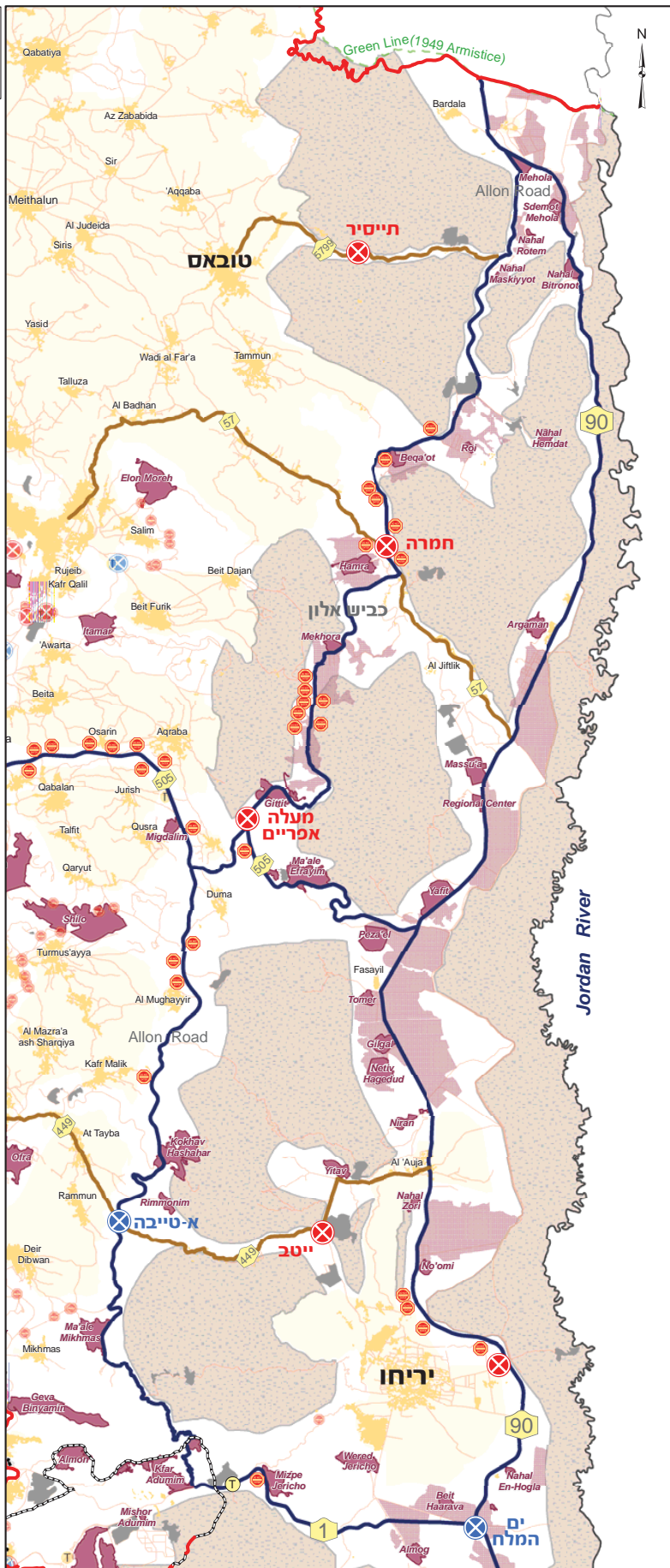
- שטח בנוי

התנחלות ישראלית

- שטח בנוי וגבול חיצון של התנחלות
- שטח מעובד ע"י מתנחלים

הסכם הביניים של אוסלו (1994-1999)

- שטח A, שטח B
- שטח C



הצבא הישראלי בבקעת הירדן ובדרום-מזרח נפת חברון עשרות לוחות בטון חדשים ועליהם האזהרה: "סכנה, שטח אש, הכניסה אסורה" בערבית, אנגלית ועברית. יתרה מכך, 80 אחוזים בקירוב מהמבנים שנהרסו בשטח C בשנת 2009 בגין היעדר היתרי בנייה (רי להלן) היו ממוקמים בשטחים מעין אלה. מגמה זו נמשכה בינואר 2010, כשהרשויות הישראליות הרסו 16 מבנים בקהילת חירבת טנא, השוכנת בשלמותה בתוך "שטח אש".

בנוסף על כך, מפקחים מטעם הרשות הישראלית להגנת הסביבה הודיעו למשרד המת"ק הפלסטיני בריחו כי רועים הרועים את עדריהם בשטחים שהוקצו לשמורות טבע ייקנסו. עם זאת, לדברי תושבים פלסטיניים, ברוב השטחים האלה אין סימונים ברורים, ומשום כך קשה מאוד לציית להוראה זו.

האכיפה הגוברת של הגבלות הגישה ליישטחי אש" סגורים ולשמורות טבע החריפה את מצוקתן של קהילות רועים קטנות, המושפעות מלכתחילה ממחסור מתמשך במים. במקרים מסוימים מנעו הגבלות אלו את יישומן של תוכניות סיוע חירום של סוכנויות הומניטריות שנועדו להקל על מצוקת המים. כך למשל, באוגוסט 2009 לא הצליח ארגון לא ממשלתי בינלאומי לחלק מים ומספוא לשלוש קהילות הממוקמות ב"שטח אש" בדרום נפת חברון (אזור "מסאפר יטא"), משום ששורה של תלוליות עפר חסמו בפני מיכליות מים את הגישה לקהילות הללו.³¹

ג. גישה לאדמות בבעלות פרטית בסמוך להתנחלויות

בדומה לכך, לא נרשם בתקופת הדיווח שינוי משמעותי בכל האמור בגישה של חקלאים פלסטיניים לאדמות

כך למשל, מאז נובמבר 2009 נשללה מבני חמולת אל-כעבנה הבדואית, החיים באתרים שונים באזור אל-עוגיא (נפת יריחו) ורשומים כתושבי חברון ורמאללה, זכות המעבר בכלי רכב בכיוון צפון דרך מחסום ייטב. מחסום זה חולש על הדרך הישירה אל תוך העיר יריחו, שהם תלויים בה לחלוטין לצורך קבלת שירותי בריאות, מים, חינוך, רכש אספקה ועוד. קודם לכן הורשו בני אל-כעבנה להשתמש במחסום זה בכפוף לתיאום מוקדם בין הפלסטינים למת"ק הישראלי.

ב. "שטחי אש" ו"שמורות טבע"

מאז 1967 ייעדה ישראל כ-18 אחוזים מן הגדה המערבית כשטח צבאי סגור לצורכי אימונים צבאיים. עיקר השטחים הללו ממוקמים בבקעת הירדן ובדרום-מזרח נפת חברון. בעוד שגישה של פלסטינים לשטחים אלה אסורה בצו צבאי, למעט מי שמוכרים על ידי הצבא הישראלי כ"תושבי קבע". הגבלות המדויקים של השטחים הסגורים אינם מסומנים בבירור על הקרקע, ואכיפתו של איסור זה אינה מסודרת. כמו כן, כ-13 אחוזים משטחי הגדה המערבית (בחלקם חופפים ליישטחים הצבאיים סגורים) יועדו ל"שמורות טבע", שעל הפלסטינים נאסר לעשות בהם כל שימוש, כולל כאדמות מרעה. השטחים הללו כוללים אדמות בנפת בית לחם שהיו אמורות להימסר לידי הרשות הפלסטינית (רש"פ) במסגרת מזכר נהר וי' משנת 1998. כשמביאים בחשבון חפיפה מסויימת בין הקטגוריות, "שטחים צבאיים סגורים" ו"שמורות טבע" מכסים כ-26 אחוזים מאדמות הגדה המערבית.

אף שהדבר קשה לכימות, יש עדויות עקביות לכך שבמשך תקופת הדיווח השקיעו הרשויות הישראליות יותר מאמצים באכיפת ההגבלות על גישה של פלסטינים לאזורים אלה. במאי 2009, למשל, התקין

מקרה מבחן: חירבת סמרה

ב-24 בינואר 2010 פנה מפקח מטעם הרשות הישראלית להגנת הסביבה לרועה פלסטיני מקהילת חירבת סמרה (בקעת הירדן), שרעה את עדריו בשטח שהוכרז לכאורה כ"שמורת טבע", ובקשו לעזוב את השטח. הרועה התנגד בטענה שהוא משתמש באזור זה שנים, וכי אין בשטח שלטים המכריזים על הגבלת גישה. בעקבות עימות מילולי נכבל הרועה ונלקח לחקירה בתחנת משטרה ישראלית, בהתנחלות סמוכה. בהמשך אולץ הרועה לשלם קנס בסך 1,700 ש"ח וזומן להופיע בפני בית דין צבאי.



לוח בטו שהותקן במאי 2009, בסמוך ל"דרך אלון" (אזור טובאס). צילום פטריק צול.

שלהם לאנשי הביטחון המאיישים את הכניסה או השער להתנחלות. משטר זה נאכף על ידי הרשויות הישראליות גם במקרים שבהם גודרו אדמות פלסטיניות על ידי מתנחלים כלי הרשאה, והן נמצאות מחוץ לגבולות הרשמיים של ההתנחלויות. זאת חרף העובדה שהצו הצבאי האוסר על כניסת פלסטיניים אינו חל על שטחים אלה.

בנובמבר ובדצמבר 2009 הגישו חקלאים מן הכפרים גיבע וסלוואד (נפת רמאללה) שתי עתירות נפרדות לבג"ץ הישראלי, בבקשה לסלק את הגדרות שהתקינו מתנחלים סביב התנחלויות גבע בנימין ועפרה, בהתאמה, ואשר מונעות מהם להגיע לאדמותיהם הפרטיות.³³ אף שבשני המקרים גודרו השטחים הללו בלא כל הרשאה, נמנעו הרשויות הישראליות מלנקוט אמצעי כלשהו להסרת הגדרות. במקרה של התנחלות עופרה מכסה האזור המושפע, לדברי העותרים, למעלה מ-3,000 דונמים של אדמה פרטית ועליהם מטעי זיתים ושקדים. בשנים האחרונות הורשה מספר מוגבל של חקלאים פלסטיניים להיכנס לשטח זה רק פעמיים בשנה, לאחר "תיאום מוקדם" עם המת"ק הישראלי. במקרה של גבע בנימין, השטח שבו עוסקת העתירה, המכסה כמעט 400 דונמים מתוך כ-1,000 דונמים המגודרים בתוך ההתנחלות,

חקלאיות בתוך התנחלויות או בקרבתן. גישה כזו נותרה מוגבלת בשל מחסומים פיסיים ופעולות הפחדה ואילוץ תחת איום מצד מתנחלים, והיא ממשיכה לכגוע במחייתן של משפחות רבות. הגבולות החיצוניים של התנחלויות מצוינים בשטח בגדרות אלקטרוניות ו/או דרכי פטרולים; חלקן הוקמו על ידי הרשויות הישראליות, ואחרות על ידי מתנחלים, באישורן הרשמי של הרשויות או בלעדיו. מספר גדול של התנחלויות כוללות בגבולותיהן החיצוניים "איים" של אדמות פלסטיניות בבעלות פרטית, שלא הופקעו או נתפסו לבניית ההתנחלות או הרחבתה. השטח בתוך הגבולות המוניציפאליים של ההתנחלות, שבמרבית המקרים אינו תואם את גבולותיה החיצוניים, הוכרז כישטח צבאי סגור³² עבור הפלסטינים (הצו אינו חל על ישראלים ונתינים זרים).

הגישה של חקלאים פלסטיניים לאדמותיהם הפרטיות הייכלואותי בין הגדרות ודרכי הפטרולים של ההתנחלויות הותנתה בשנים האחרונות בכיצוע "תיאום מוקדם" עם משרדי התיאום והקישור הישראליים. חקלאים, ששמותיהם כלולים ב"רשימות התיאום" לצורך כניסה לתחומי התנחלויות נתונות, צריכים בדרך כלל להראות את תעודות הזהות

מקרה מבחן: הכפרים א-נבי סאלח ודיר נידאם

מאז תחילת דצמבר 2009, מקיימים כפריים מן הכפרים א-נבי סאלח ודיר נידאם, יחד עם פעילים ישראלים ובינלאומיים, הפגנות מחאה שבועיות נגד ההגבלות המתמשכות שמתנחלים מהתנחלות חלמיש מטילים על גישתם לאדמות חקלאיות. מאז 2000 השתלטו מתנחלים על כ-3,000 דונמים של אדמות בבעלותם הפרטית של 20-25 חקלאים פלסטיניים מהכפרים הללו, באמצעות שתילת יבולים ונטיעת עצים שונים וחסומה מתמשכת של הגישה של חקלאים פלסטיניים. כמו במקרים דומים במקומות אחרים, גם כאן דורש משרד התיאום והקישור הישראלי מן החקלאים לתאם מראש כל גישה לאדמות, דרישה שאותה דחו החקלאים. רוב ההפגנות התפתחו לעימותים עם הצבא הישראלי, שנכון לסוף תקופת הדיווח הביאו לפציעתם של כמעט 80 פלסטינים, רובם מפגיעות של קליעי מתכת מצופים גומי, ולפציעתם של שני חיילים ישראלים מיידוי אבנים.

של פלסטינים לאדמות אלה מוגבלת, בשל הסיכון לאלימות מצד מתנחלים.

על פי המידע שאסף המשרד לתיאום עניינים הומניטריים ממשרדי תיאום וקישור ישראלים ופלסטיניים שונים, כרגע פועלת מערכת של "תיאום מוקדם" בכל האמור בגישה לאדמות שבתוך או בקרבת 57 התנחלויות ומאחזים ישראלים, עבור חקלאים המתגוררים ב-101 קהילות פלסטיניות (לרשימה מפורטת ר' נספח II). שלוש הנפות המובילות במונחים של מספר הכפרים והעוירות בהם פועלת שיטה כזו הינן שכם (32), רמאללה (18) וחברון (15). ב-26 מתוך 57 ההתנחלויות (46%), האדמות הפלסטיניות מגודרות ומחייבות את האיכרים לעבור בשער או במחסום, בעוד שב-31 ההתנחלויות הנותרות (54%) נמנעת מהם גישה אך ורק באמצעות פעולות הפחדה ואילוץ תחת איום מצד מתנחלים.

היקפה המדויק של תופעת הגבלות הגישה לאדמות חקלאיות בתוך התנחלויות או בסביבתן אינו ידוע במלואו, והנתונים הללו מספקים תמונה חלקית בלבד. כפי שמעידה העתירה לכניס שהגישו חקלאים מגיבע, יש חקלאים רבים אחרים שבבעלותם אדמות בסמוך להתנחלויות שבהן אין בנמצא מערכת תיאום גישה, ולפיכך הם מנועים לחלוטין מלהגיע לאדמותיהם.

שימש בעבר לגידול יבולים עונתיים (בעיקר ירקות, חיטה ושעורה); ברם, שלא כמו האדמות בעופרה, לחקלאים במקום לא הוסדרה "מערכת תיאום" שתאפשר להם גישה לאדמות, ולכן הם נאלצים לחדול מלעבדן.

בתגובתו לבית המשפט הסביר פרקליט המדינה שבעקבות הגשתן של מספר רב של תלונות על גידורים בלתי חוקיים דומים בהתנחלויות אחרות ברחבי הגדה המערבית, החליטו הרשויות לכצע בדיקה מקפת של התופעה, לפני שיפתחו בפעולה כלשהי. מטעמים אלה ביקש פרקליט המדינה מבית המשפט לדחות את העתירה.³⁴

במספר רב של מקרים, מה שמונע או מגביל גישה של פלסטינים לאדמות חקלאיות בקרבת התנחלויות ישראליות אינם מחסומים פיסיים, אלא פעילות שיטתית של הפחדה ואילוץ תחת איום מצד מתנחלים. בעקבות פסיקה שקיבל בג"ץ הישראלי ב-2006, המהווה אבן דרך, החלו הרשויות הישראליות להרחיב בהדרגה את משטר "התיאום המוקדם" לשטחים חקלאיים שבהם היו פעולות ההפחדה והאילוץ תחת איום על ידי מתנחלים לתופעה חוזרת ונשנית. סוג זה של תיאום, שנועד לאפשר לכוחות הישראליים להתפרס מראש בשטחים הנוגעים בדבר לפני שתפרוץ בהם תקרית אלימה כלשהי, מיושם באופן כמעט בלבדי בעונת מסיק הזיתים (אוקטובר-נובמבר). לפיכך, בזמנים אחרים בשנה נותרה הגישה

תיעול תנועת כלי רכב לרשת כבישים חלופיים

בית לחם. בסופה של תקופת הדיווח היה הכביש בעבודות סלילה. עם השלמת הגדר לאורך כביש 60, צפוי כביש "מרקם חיים" זה [צפוי] להיות הדרך היחידה שתחבר את הכפרים הללו עם מרכז השירותים שלהם באזור בית לחם (רי פרק 4).

כמו כן בתקופת הדיווח השלימו הרשויות הישראליות כביש המחבר את הכפר נעלין (נפת רמאללה) עם מחסום נעלין הסמוך, המשמש בעיקר עובדים המועסקים בגוש ההתנחלויות הסמוך (מודיעין עילית) ובישראל. כביש זה, יחד עם שני מעברים תחתיים שנבנו מוקדם יותר צפונה ממנו, הפחית את נפח התנועה הפלסטינית בכביש 446, המשרת כעת באופן כמעט בלבדי מתנחלים הנוסעים בין ההתנחלויות נילי ונעלה, ובין ישראל. נכון להיום הרשויות הישראליות סללו ופתחו ברחבי הגדה המערבית כ-50 קילומטרים של כבישים כאלה, אשר לאורכם נבנו 44 מנהרות ומעברים תחתיים.

ב. שדרוג דרכים קיימות

קטגוריה זו של דרכים חלופיות כוללת כבישים קיימים, אך ירודים באיכותם, ששוקמו ושודרגו לבקשת הרשות הפלסטינית ובמרבית המקרים באישורן של הרשויות הישראליות.³⁵ מרביתם תפקדו בעבר ככבישים מקומיים שחיברו קהילות לכביש ראשי או זו לזו, ושירתו מספר מוגבל של בני אדם. בעקבות הגבלות הגישה שהטילו הרשויות הישראליות, הפכו הכבישים הללו לעורקי תנועה אזוריים המטפלים בתנועה בנפח גדול משמעותית; שדרוגם נועד להתאים את תשתית הכביש לתפקודה החדש. שלא כמו כביש "מרקם חיים", כבישים מסוג זה אינם מצריכים בדרך כלל הפקעת קרקעות.

להלן רק מספר דוגמאות לכבישים ששדרוגם הושלם או ממשיך להתבצע בתקופת הדיווח, והמפצים על היעדר גישה עכשווי או צפוי לכביש 60, עורק התנועה העיקרי מצפון לדרום:

1. דרום חברון: חלקו הדרומי של כביש 60 (התוואי המקורי) עובר מן העיר א-דיאהרייה למחסום מיתר, הממוקם על הקו הירוק. המחסום האחרון הינו נקודת הגישה העיקרית עבור אלפי עובדים

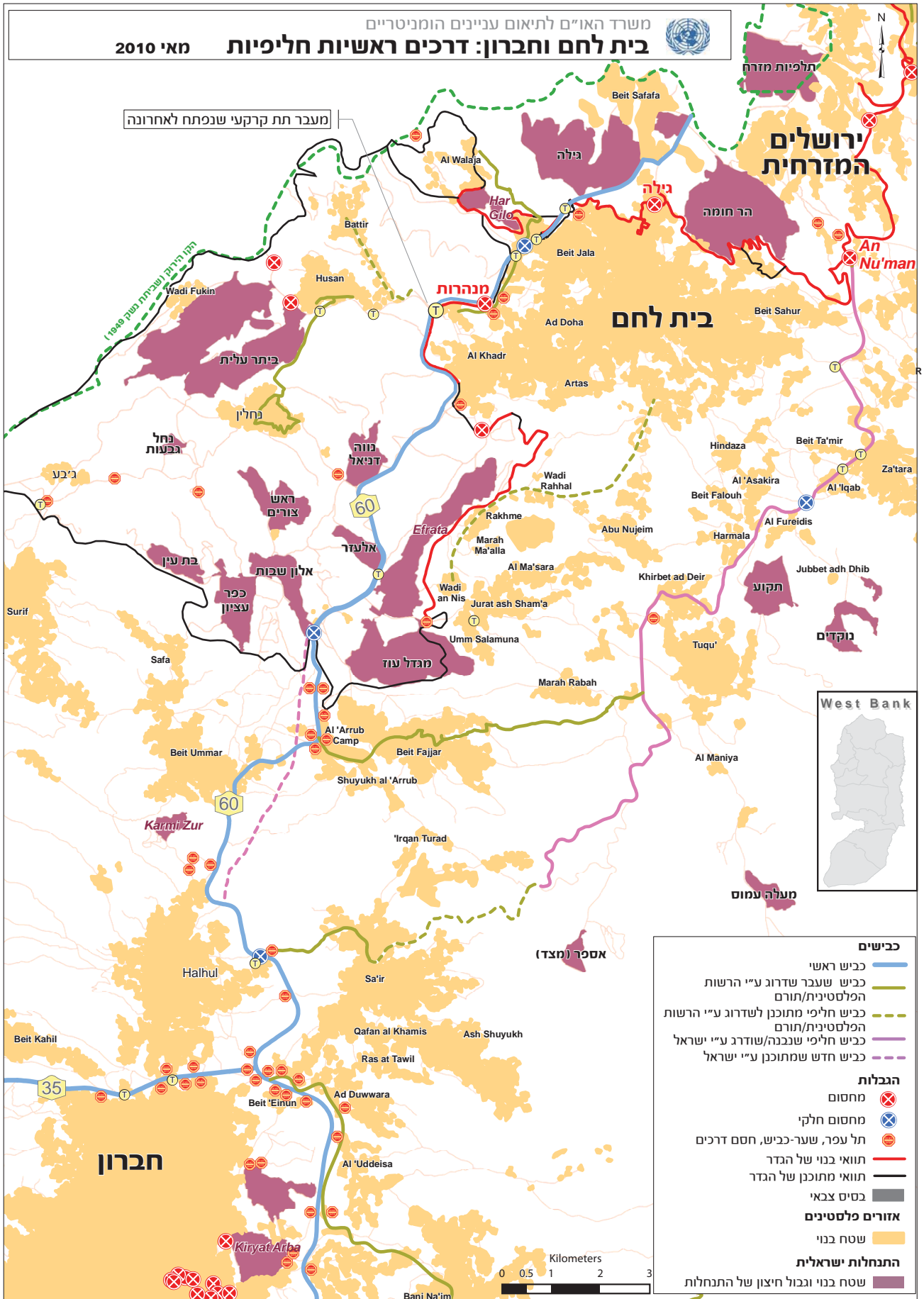
ההגבלות על גישה ממונעת של פלסטינים למספר כבישים מרכזיים ברחבי הגדה המערבית תיעלו בהדרגה את תנועת כלי הרכב הפלסטינית לרשת כבישים משניים. במהלך תקופת הדיווח נסללו כבישים חדשים ושודרגו כבישים ירודים באיכותם, בתהליך נמשך של פיתוח רשת משנית זו. הכבישים הללו יצרו או תגברו נתיבים חלופיים "מפצים" על אובדן או צמצום הגישה לכבישים ראשיים, שנחסמו לגמרי או באופן חלקי. ככאלה, הכבישים הללו השלימו אמצעים אחרים שנידונו בפרק 2 לעיל, ששיפרו את הגישה לשירותים, שווקים ומקומות עבודה. בה-בעת, ביצירת חלופה או גיבויה, כבישים אלה מבססים ומנציחים [כבישים אלה] את הדרתם של פלסטינים מרשת הכבישים הראשונית והעיקרית, המשמשת כעת בעיקר, ולפעמים באופן בלבדי, ישראלים ומתנחלים.

א. כבישי "מרקם חיים"

קטגוריה אחת של דרכים חלופיות כוללת כבישים חדשים שנפתחו ונסללו על פני שטחים חקלאיים, לרוב כולל מנהרות ומעברים תחתיים שנבנו מתחת לגדר, או מתחת לכביש ראשי שהוגבל בפני שימוש פלסטיני. בניית כבישים מסוג זה, המצריכה לעיתים קרובות תפיסה של אדמה פלסטינית פרטית, נעשתה אך ורק על ידי הרשויות הישראליות, שכינו את הכבישים הללו כבישי "מרקם חיים". לפחות בחלק מהמקרים הכבישים הללו נחותים, מבחינת האיכות והתוואי בהשוואה לכביש המקורי המוגבל, משום שהם נבנים בתקני בנייה ירודים יותר ובכדי להגיע לכניסה אליהם צריך לחצות שטחים בנויים. כך למשל, במהלך תקופת הדיווח התמוטט פעמיים כביש "מרקם חיים" חדש, המחבר את הכפרים שמדרום לכביש 443 עם רמאללה (בית עור אל-פוקא - ביתוניה), בעקבות גשמים כבדים; מאז ההתמוטטות האחרונה (מרס 2010) נותר הכביש סגור לתיקונים, בעוד התנועה הפלסטינית מוסטת לדרך עוקפת ארוכה עוד יותר.

בנובמבר 2009 פתח הצבא הישראלי לתנועה פלסטינית מעבר תחתי שבנה שנתיים קודם לכן מתחת לכביש 60, המחבר את הכפרים בחלק המערבי של נפת בית לחם עם השטח העירוני של

משרד האו"ם לתיאום עניינים הומניטריים
בית לחם וחברון: דרכים ראשיות חליפיות
 מאי 2010



פלסטיניים, וכן בעלי היתרים אחרים, הנוסעים בין דרום הגדה המערבית לישראל. בעקבות חסימתו של כביש זה ליד התנחלות טנא, הוטתה כל התנועה הפלסטינית לדרך עפר החוצה את הכפר א-רמאדיין, ששדרוגה הושלם במהלך תקופת הדיווח.

2. צפון חברון/בית לחם (רי מפה 3): הכביש המשודרג עשוי לשמש כחלופה לכביש 60, אם וכאשר ייחסם כביש זה על ידי הגדר סביב גוש ההתנחלויות גוש עציון. הכביש החלופי מחבר את כביש 60, ליד הכניסה המזרחית לעיירה חלחול (נפת חברון) עם כביש ואדי נאר ממזרח לירושלים (רי הסעיף הבא). הקטע הצפוני של כביש חלופי זה (הידוע גם בשם כביש 356) שודרג בעבר על ידי הרשויות הישראליות והוא משמש כעת בעיקר מתנחלים הנוסעים לישראל. הרשות הפלסטינית משדרגת כרגע את הקטע הדרומי של כביש חלופי זה (מכביש 60 ועד לכפר סעיר), בעוד שהחלק האמצעי ישודרג בעתיד.

3. ירושלים: הכביש החלופי, הידוע גם בשם "כביש ואדי נאר", עוקף את הדרך המסורתית בין דרום הגדה המערבית למרכזה, העוברת בירושלים המזרחית ואשר התנועה בה אסורה על לבעלי תעודות זהות של הגדה המערבית (רי פרק 3). העבודות להרחבתו וחידושו של קטע מכביש חלופי זה, ממחסום ואדי נאר לעיירה אבו דיס, החלו במהלך תקופת הדיווח והן עדיין נמשכות.

4. מזרח רמאללה: כביש חלופי זה מחבר את מרכז העיר רמאללה למחסום עטרה (המשמש כעת מחסום חלקי) ולעיירה ביר זית. בעקבות חסימתן של מרבית נקודות הגישה לכביש 60 דרך נפת רמאללה, כולל הכניסה הראשית אל רמאללה ממזרח (רי פרק 2), הפך הכביש החלופי לדרך הראשית אל רמאללה וממנה לכל צפון הגדה המערבית ולחלק ממרכזה.

הבנייה בירושלים המזרחית ובשטח C נחסמה ברובה

האוכלוסייה והבנייה המותרת חוקית מוערך בלפחות 1,100 יחידות דיור בשנה. כתוצאה מכך מוצאים עצמם תושביה הפלסטינים של ירושלים המזרחית מתמודדים עם מחסור חמור בדיור, שנגרם על ידי אי-יכולתה של ישראל לספק לשכונות הפלסטיניות תכנון נאות ומספיק. מחסור זה הוחרף בשנים האחרונות בשל הנהירה המדווחת של פלסטינים ירושלמיים אל העיר, בשל בניית הגדר והסכנה שיאבדו את מעמד התושב שלהם בעיר אם יעקרו אל מחוץ לגבולות המוניציפאליים של ירושלים, כמות שהוגדרו על ידי ישראל.

בשל הקשיים בהם נתקלים פלסטינים בניסיון להשיג היתרי בנייה מן הרשויות הישראליות, והמחסור בחלופות ישימות, מסתכנים פלסטינים רבים בבנייה בלי היתר על אדמותיהם. לפחות 28 אחוזים מכל המבנים בהם מתגוררים פלסטינים בירושלים המזרחית נבנו תוך הפרה של דרישות תוכנית בניין העיר. בהתבסס על נתוני האוכלוסייה, שיעור זה שווה לכ-60,000 תושבים פלסטיניים בירושלים המזרחית, שמעל בתיהם מרחפת סכנת הריסה בידי הרשויות הישראליות.

היכולת להשתמש במשאבי אדמה זמינים ולפתחם הינה מימד מפתח שיש להביאו בחשבון כשאומדים את מידת הגישה לשטח נתון. בירושלים המזרחית ובשטח C, היכן שסמכות התכנון והבנייה נתונה כולה בידי הרשויות הישראליות, נותרה יכולת זו חסומה מעיקרה בשל משטרי התכנון המגבילים המיושמים באזורים הללו. המשטרים הללו פגעו במיוחד ביכולתן של האוכלוסיות הנוגעות בדבר לדאוג לצורכי הדיור שלהן.

א. ירושלים המזרחית³⁶

מאז סיפוחה לישראל ב-1967, הופקע יותר משליש משטחה של ירושלים המזרחית לבניית התנחלויות. רק 13 אחוזים מהשטח המסופח מתוכננים כרגע על ידי הרשויות הישראליות לבנייה פלסטינית, כך שבתחומם יכולים פלסטינים להשיג היתרי בנייה. ברם, חלק ניכר משטח זה כבר בנוי, צפיפות הבנייה המותרת מוגבלת והליך בקשת ההיתר מסובך ויקר.

יתרה מכך, מספר ההיתרים הניתנים מדי שנה לפלסטינים אינו עונה על הביקוש הקיים לדיור. הפער בין צורכי הדיור בהתבסס על צמיחת

במרבית כפרי שטח C, שעבורם אין תוכיות מאושרות של המנהא"ז, מותרת להלכה בנייה פלסטינית מוגבלת, אבל עליה להתאים לאפשרויות הבנייה הצרות שמתירות התוכניות האזוריות המנדטוריות משנות הארבעים. תוכניות אלה מייצגות את מרבית שטח C לשטח "חקלאי" ואין בהן די לטיפול בצרכים העכשוויים. הפרשנות המגבילה שהרשויות הישראליות נותנות לתוכניות הללו הופכת למעשה כל ניסיון של פלסטינים להשיג היתר בנייה בכפוף להן לבלתי אפשרי.

כתוצאה ממשטר בנייה מגביל זה, לעשרות אלפי פלסטינים הרוצים לבנות במרבית חלקיו של שטח C, לרבות על אדמות בבעלות פרטית, לא נותרת ברירה אלא לבנות בלא הרשאה על אדמותיהם. הדבר נעשה מתוך צורך דוחק למצוא מענה לצורכי הדיור שלהם, תוך הסתכנות בהרס המבנים שהקימו וכתוצאה מכך בעקירה בכפייה. במהלך תקופת הדיווח רשם המשרד לתיאום עניינים הומניטריים בשפ"כ את הריסתם של 223 מבנים בבעלות פלסטינית בשטח C, הריסות שהביאו לעקירתם בכפייה של 381 בני אדם, עלייה של 54 ו-124 אחוזים בהתאמה לעומת הנתונים מ-12 החודשים שקדמו לכך.

בנוסף על הקשיים עימם מתמודדים מי שהריסות בתיהם הביאו לעקירתם בכפייה, לא-היכולת לבנות באופן חוקי נודעת השפעה ישירה על אספקת שירותים בסיסיים, כמו גם על מקורות המחיה. כך למשל, בעוד ש מתוקף הסדרי הביניים הישראליים-פלסטיניים הועברה ב-1995 האחריות למתן שירותי חינוך ובריאות לפלסטינים בשטח C לידי הרשי"פ, הקשיים בהשגת היתרי בנייה מן המנהא"ז לבניית בתי ספר ומרפאות או להרחבתם פוגעים במידה משמעותית ביכולתה של הרשי"פ למלא אחריות זו. מקורות המחיה של רועים וחקלאים נפגעים מאי-יכולתם לבנות מחסות לבעלי חיים ותשתיות חקלאיות, לצד גישה מוגבלת לאדמות שיועדו לשטחי אימונים צבאיים ושמורות טבע. עבור הקהילה הבינלאומית, קשיים בהשגת היתרי בנייה, לרבות עבור מיזמי תשתית בסיסיים ביותר, פוגעים בניסיונות לספק סיוע הומניטרי בסיסי לכמה מהקהילות החלשות והפגיעות ביותר בגדה המערבית.

בשמונת החודשים הראשונים של תקופת הדיווח (אפריל-נובמבר 2009) נהרסו בסך הכול בירושלים המזרחית 60 מבנים, הריסות שהביאו לעקירתם בכפייה של 178 בני אדם; בארבעת חודשים הנותרים, בעקבות חששות שביטאה הקהילה הבינלאומית והתערבותו של ראש ממשלת ישראל, נעצרו ההריסות באופן כמעט מוחלט.

הריסת בתים הינה תופעה שמצוקה וסבל רב בצידה עבור האוכלוסייה הנוגעת בדבר. לא זו בלבד שמשפחות שנעקרו בכפייה נאלצות להתגבר על המצוקה הפסיכולוגית של אובדן בתיהן, אלא שלרוב הן שוקעות בחובות אחרי אובדן הנכס העיקרי שלהן, הכית שנהרס, המלווה לעיתים באבדן או בנזק לתכולה, ואם שכרו עורך-דין, גם בצורך לשלם שכר טרחה והוצאות משפטיות שונות.

ב. שטח C

כדומה למצב בירושלים המזרחית, יכולתם של הפלסטינים לבנות על אדמתם הממוקמת בשטח C נותרה מוגבלת מעיקרה, בשל משטר התכנון המגביל שמיישם המנהל האזרחי הישראלי (מנהא"ז).³⁷ תחת משטר זה אסורה למעשה הבנייה הפלסטינית בכ-70 אחוזים משטח C, היות ושטחים אלה הוקצו לשימוש התנחלויות או הצבא הישראלי, כולל "שטחי האש" ו"שמורות הטבע" שמזכרו לעיל.

ב-30 האחוזים הנותרים של שטח C (18 אחוזים בקירוב מהגדה המערבית) קיימת שורה של הגבלות אחרות המצמצמות מאוד את האפשרות להשיג היתר בנייה. על מנת להשיג היתר בנייה, על המבנה המוצע להיות במסגרת תוכנית מאושרת - אזורית, מתאר או מפורטת. עם זאת, למעשה מתירות בדרך כלל הרשויות הישראליות בנייה פלסטינית רק בגבולות תוכנית מפורטת, או מיוחדת, של המנהא"ז, והתוכניות הללו מכסות פחות מאחוז אחד משטח C, שמרביתו כבר בנויה. תוכניות כאלה אושרו רק לקומץ כפרים פלסטיניים בשטח C, ואינן מסוגלות לתת מענה לצורכי הקהילות הפלסטיניות. בנוסף על כך, רוב הקרקעות בבעלות פרטית או קהילתית (בעלות שיתופית של כפרים) הממוקמות בשולי הקהילות הללו והדרושות לפיתוחן אינן נכללות בהן.

והגיעה לחצי מיליון נפש בקירוב; בהתנחלויות מחוץ לירושלים המזרחית היה שיעור הצמיחה גבוה פי 2.7 ויותר משיעור הצמיחה המקביל בכלל האוכלוסייה הישראלית, 4.9 לעומת 1.8 אחוזים בהתאמה. ב-2009 החלו בבנייתן של יותר מ-1,700 יחידות דיור בהתנחלויות מחוץ לירושלים המזרחית, בעוד שכמעט 2,800 יחידות דיור נוספות היו בבנייה פעילה ולמעלה מ-2,000 הושלמו.³⁹ אף שבנובמבר 2009 הודיע הקבינט הישראלי על הקפאה חלקית בת 10 חודשים של בנייה חדשה בהתנחלויות, למעט ירושלים המזרחית, לדברי מקורות רשמיים היו הפרות נרחבות של החלטה זו.⁴⁰

ישראל אחראית, מתוקף החוק הבינלאומי והמשפט הבינלאומי לזכויות האדם להבטיח מתן מענה לצרכים ההומניטריים של בני האדם שתחת כיבושה, ולוודא את יכולתם לממש את זכויות האדם שלהם, לרבות הזכות לחופש תנועה, עבודה, דיור, בריאות, חינוך, והחופש מאפליה, בין היתר. הקלת התנועה הפלסטינית בין מרכזים עירוניים הינה צעד מבורך. עם זאת, על מנת להתקדם לקראת מימושן של המחויבויות שלעיל דרושים אמצעים נוספים, המכוונים להשבת השליטה במרחבי הגדה המערבית לידי הפלסטינים. על הצעדים הראשוניים לכלול הסרת המכשולים החוסמים נתיבי מפתח אל תוך מרכזים עירוניים; ביטול משטר ההיתרים הנלווה אל הגדר; פתיחת שטחים צבאיים סגורים ושמורות טבע לשימוש פלסטיני; הסרת הגבלות הגישה לבקעת הירדן ובתוך העיר העתיקה של חברון, ואכיפת החוק על מתנחלים אלימים.

שורת האמצעים שיישמו הרשויות הישראליות במהלך תקופת הדיווח המשיכו לשפר את יכולתם של פלסטינים לנוע בין מרכזים עירוניים. אמצעים אלה כללו את הסרתם של עשרות מכשולים; שינוי של כמה ממחסומי הקבע המרכזיים למחסומים חלקיים; הקלת השליטה במחסומים אחרים; ביטול הדרישה להיתרים לצורך כניסה לעיר שכם ויציאה מתוכה; ופתיחתם של שלושה קטעי כביש לשימוש פלסטיני. יחד עם זאת, כבישים מרכזיים המוליכים אל כמה מהערים והעיירות הפלסטיניות עדיין חסומים. יתרה מכך, בשטחים נרחבים של הגדה המערבית, כולל ירושלים המזרחית, "מרחב התפרי" של הגדר, העיר העתיקה של חברון ושטחים כפריים נרחבים בשטח C (בעיקר בבקעת הירדן וסביב התנחלויות), נותרה הגישה מוגבלת ביותר עבור פלסטינים.

בשנים האחרונות התפתחה בהדרגה רשת כבישים משנית, ה"מפצה" על אובדן או צמצום הגישה של פלסטינים לרשת הכבישים העיקרית. המשך פיתוחה של רשת משנית זו תרם להקלת התנועה הפלסטינית בין מרכזים עירוניים. יחד עם זאת, חרף ההקלה המיידית שהם מספקים לאוכלוסיות המושפעות, הכבישים החלופיים מבססים את הדרתם של פלסטינים מהכבישים הראשיים, ותורמים לפיצולה הטריטוריאלי של הגדה המערבית.

ההתנחלויות שהוקמו בגדה המערבית אינן חוקיות מכוח החוק ההומניטרי הבינלאומי.³⁸ נוכחותן והרחבתן המתמשכות הינן הגורם היחיד בעל המשקל הגדול ביותר בעיצוב משטר הגבלות הגישה המיושם על האוכלוסייה הפלסטינית. במהלך שנת 2009 המשיכה אוכלוסיית המתנחלים לגדול

מתודולוגיה

מכשול משמעותי: רק מכשולים החוסמים בפועל גישה של כלי רכב לכביש מוגדר, סלול או לא סלול, נכללים בספירה. מכשולים במרחק שאינו עולה על 50 מטרים זה מזה באותו כביש נרשמים כמכשול אחד.

קבצי ה-GPS מורדים על בסיס יומי למחשב המשתמש בתוכנת מערכת מידע גיאוגרפי (ממ"ג) לתרגום המידע למפות. המפות מודפסות ועוברות בדיקה משווה כנגד נתוני שטח אחרים, בדיקה שאותה עורכים יחד מומחה הממ"ג ואחד מחברי צוות השטח. בכל מקרה שבו מתעוררים ספק או שאלה מתבצעות בדיקות שטח נוספות, כדי להבטיח מערכת נתונים שלמה ומדויקת.

יש לציין כי הסקר של המשרד לתיאום עניינים הומניטריים הינו מקיף, אבל לא בהכרח ממצה, הואיל וייתכן כי פסח על כמה מהדרכים השוליות יותר. לכן, יש לראות בנתונים שמביא המשרד לתיאום עניינים הומניטריים מספר מינימלי, ולא נתון מירבי המשקף את המספר הכולל של המכשולים.

מחסום: מורכב משני יסודות, תשתית המעכבת תנועת כלי רכב והולכי רגל ונוכחות קבועה של אנשי ביטחון ישראלים (כלומר צה"ל, משמר הגבול, המשטרה האזרחית, חברת אבטחה פרטית). אנשי הביטחון בודקים בדרך כלל את התעודות המזהות של מי שחוצים את המחסומים ועורכים חיפושים בכלי רכבם ובחפציהם.

מחסום חלקי: בנוי מתשתית דומה למחסומים אבל אינו מאויש [נים] דרך קבע. לעיתים תכופות התשתית של המחסום החלקי מותקנת בצידי כבישים, ולפיכך אינה חוסמת ישירות את התנועה. כשהם מאוישים, מחסומים חלקיים מתפקדים כמו המחסומים המלאים שתוארו לעיל. כשאינם מאוישים, התנועה עשויה לזרום לאורך הכביש באופן חופשי.

המשרד לתיאום עניינים הומניטריים (OCHA) מנטר וממפה מכשולי תנועה וגישה בגדה המערבית על בסיס קבוע. צוותים של אנשי סגל מנוסים, מצוידים בידע נרחב ומפורט של הגדה המערבית, נוסעים בכל כביש סלול, בכל הכבישים הלא סלולים המשמעותיים ובמרבית השבילים השוליים באזור הפעולה שלהם. סקר הניטור נמשך עשרה ימי עבודה מלאים בקירוב של שלושה צוותים. כל צוות מצויד במכשיר GPS (מערכת מיקום גלובלית) ובמצלמה.

בכל פעם שמאותר מכשול משמעותי, הצוות רושם את מיקומו בעזרת מכשיר ה-GPS למיפוי עתידי, ומצלם אותו. אחר כך מסווג המכשול על פי הגדרה שנקבעה מראש, כמתואר להלן, ומקבל שם מזהה ייחודי לו, המבוסס על שילוב של הכביש הראשי, הכפר או העיירה הקרובים ביותר, והנפה והמשרד האזורי המזהים אותו. בשלב הבא מתואר סוג הגישה החסומה, כלומר גישה של כפר לכביש ראשי, קשר בין שתי עיירות או גישה מכביש חקלאי למטע זיתים. הרישומים, כולל קוד הצילום, נשמרים בקובץ ב-GPS, המבוסס על תפריטים נפתחים לצמצום הסיכון לטעות.

הגדרות



תלולית עפר: עשויה מערמות פסולת בניין, עפר ו/ או סלעים שדחפורים של צה"ל עורמים כדי למנוע תנועת כלי רכב לאורך כביש או שביל. מספר תלוליות עפר במרחקים של פחות מ-50 מטרים ביניהן, החוסמות את אותה דרך, נחשבות רק כחסימה אחת. אם תלולית עפר מוסטת הצידה (על ידי צה"ל או הפלסטינים), או אם נוצרת דרך העוקפת אותה ומאפשרת גישה כלי רכב, התלולית אינה נרשמת עוד כמכשול. לעיתים קרובות תלוליות עפר מסולקות או נעקפות, ואז נבנות מחדש או מוגדלות. לפיכך כמה מהן מופיעות על מפה אחת, נעלמות מהמפה הבאה וכעבור זמן שבות ומופיעות מחדש.



חסם דרכים: בנוי משורת קוביות בטון שגודלם כמטר מעוקב האחד, ובדומה לתלוליות העפר הוא משמש למנוע גישה ממונעת לאדמות או לכבישים. בכל המובנים האחרים חסם הדרכים זהה לתלוליות העפר.



שוחה: (או חפירות) נחפרות לרוחב כביש או דרך עפר, או לצידי הכביש, כדי למנוע מכלי רכב לנוע לאורך הכביש או לעקוף מכשול חסימה בכביש.



שער דרך: שער מתכת המשמש לחסימת גישה ממונעת לכביש. עד שתשתיתם מסולקת, כל שערי הדרך מסומנים במפות כחסימות, לרבות אלה שהיו פתוחים בעת רישומם על ידי המשרד לתיאום עניינים הומניטריים.



גידור כביש: עשוי להיות מורכב מגדר או קיר בטון הנמתחים לצד כביש ולאורכו. על מנת להיות מסוגלת כ"גידור כבישי", תשתית מסוג זה צריכה להיות באורך 100 מטרים לפחות ולמנוע מבני אדם, כלי רכב או בעלי חיים לעבור באופן חופשי על הכביש ולצדדיו, או לחצותו מצד לצד.



סוללת עפר: הינה "גידור כבישי" כמוגדר לעיל, העשוי מרצף ערמות עפר לאורך צידי הכביש.



נספח II: אדמה פלסטינית בקרבת התנחלויות - פלסטינים נדרשים לבצע תאום מוקדם על מנת לגשת לאדמותיהם

המכשול בפני גישה של פלסטינים לאדמותיהם	הכפר המושפע*	שם ההתנחלות	נפה
פעולות הפחדה ואילוץ תחת איומים מצד מתנחלים	תל, סארה	מאחז חוות גלעד	שכם
	בורין, מדאמה	יצהר	
	עקרבה ויאנון	מאחז גדעונים	
גדר כמו גם הפחדה ואילוץ תחת איומים מצד מתנחלים	עזמות	אלון מורה	
	א-סאווייה	עלי	
גדר	א-נקורה, בית-איבה	שבי שומרון	
	סאלם	מאחז סקאלי	
פעולות הפחדה ואילוץ תחת איומים מצד מתנחלים	עווארתא	איתמר	
	בורין, מדאמה	ברכה	
גדר	א-סאווייה	רכלים	
	יתמה, איסכאכא	מגדלים	
גדר כמו גם הפחדה ואילוץ תחת איומים מצד מתנחלים	מגידל בני פאדל, כוסרא	עינב	סולכרם
	ראמין	אבני חפץ	
גדר	כפר לבד, אל חפאשה	קרני שומרון	קלקיליה
	כפר לקיף	שערי תקווה	
	עזון עתמה	אורנית	
	עזון עתמה	קדומים	
	כפר קדום	קדומים	
פעולות הפחדה ואילוץ תחת איומים מצד מתנחלים	גיית		

גדר ופעולות הפחדה ואילוץ תחת איומים מצד מתנחלים	סלפית, מרדא	אריאל	סלפית	
	דיר איסטייה	רבבה		
פעולות הפחדה ואילוץ תחת איומים מצד מתנחלים	יאסוף	כפר תפוח	סלפית	
	א-זאווייה, מסחה	אלקנה		
	דיר איסטייה	יקיר		
	יעבד, אם ריחא, עראכה	מבוא דותן		
	גבין	קפין, א-נזייה א-שרקייה	חרמש	
		דאהר אל מלח, אום ריחאן, תורה אל עירבייה	חיננית	
		אום ריחאן	ריחן	
		דאהר אל מלח, תורה אל עירבייה	שקד	
גדר	עבוד	עופרים	רמאלה	
	עבוד	בית אריה		
פעולות הפחדה ואילוץ תחת איומים מצד מתנחלים	א-נבי סאלח, דיר נידים	חלמיש		
	אבו שוכידים	נחליאל		
	אל-מזרעה אל-קיבלייה	טלמון		
גדר	אל-גיניה וראס כרכר	מאיזי טלמון ונריה		
פעולות הפחדה ואילוץ תחת איומים מצד מתנחלים	עין קיניה	טלמון ודולב		
גדר	א-טירה	בית חורון		
פעולות הפחדה ואילוץ תחת איומים מצד מתנחלים	סינגייל	מעלה לבונה		
	טורמוס עייא, קריות	שילה		
	אל-מועייר	מאחז עדי עד		
	מכמאס וביתין	מאחז מגרון		
גדר ופעולות הפחדה ואילוץ תחת איומים מצד מתנחלים	יברוד, עין יברוד, סילוואד	עופרה		
גדר	בני נעים	פני חבר	חברון	
	יאטה, אמניזיל, חירבת א-נבי	בית יתיר		
פעולות הפחדה ואילוץ תחת איומים מצד מתנחלים	סוסיא	סוסיא		
	אום אל אמד	עותניאל		
	כרמה			
גדר	תרקומיא	תלם		
גדר	תפוח	אדורה		
	גדר	בית אומר		כרמי צור
פעולות הפחדה ואילוץ תחת איומים מצד מתנחלים	חלחול	דיר אל עסל		נגוהות
	פקיקים			
גדר	קנוב	אספר		
	חברון	קרית ארבע		
פעולות הפחדה ואילוץ תחת איומים מצד מתנחלים	חברון	תל רומיידה	בית לחם	
		נוקדים		
		תקוע		
		בת-עין		
גדר	חוסאן	ביתר עלית		
גדר	אל-חיאדר	אפרתה		
פעולות הפחדה ואילוץ תחת איומים מצד מתנחלים	קיסאן	מעלה עמוס		

* כפר אחד עלול להיות מושפע מיותר מהתנחלות אחת

1. סכנת הגירוש החריפה מאז אפריל 2010, בעקבות כניסתם לתוקף של שני צווים צבאיים חדשים, המרחיבים את יכולתו של צה"ל להעביר בכוח או לגרש פלסטינים מבתיהם בגדה המערבית. לפרטים נוספים ר' המשרד לתיאום עניינים הומניטריים (OCHA), המעקב ההומניטרי, אפריל 2010, עמ' 13.
2. למתודולוגיה ששימשה בהכנת הסקר ולהגדרת הסוגים השונים של מכשולים, ר' נספח 1.
3. הנתון שהובא בדוח שפורסם במאי היה 634, ברם, בעקבות בדיקה נוספת מול הצבא הישראלי תוקן נתון זה ל-626.
4. מחסומים החולשים על הגישה לירושלים המזרחית, רק עבור קהילות שהגדר מבודדת מיתר חלקי העיר, מכונים מחסומים ל"קהילות מבודדות".
5. על פי הבנק העולמי, צמיחה כלכלית "מונעת על ידי שילוב של הזרמות גדולות ומתמשכות של סיוע ממדינות תורמות, רפורמות של הרשי"פ שהעלו את ביטחון המשקיעים, והקלה של כמה הגבלות ביטחוניות ישראליות". הבנק העולמי, לקראת מדינה פלסטינית: רפורמות להתחזקות פיסקאלי, אפריל 2010, עמ' 9.
6. בשכם מצוי הריכוז הגבוה ביותר של בתי עסק, בהשוואה ליתר הנפה, מאשר בכל עיר אחרת בגדה המערבית; שליש מתוך 42,884 בתי העסק בנפה שוכנים בעיר שכם, לעומת, למשל, הערים רמאללה וחברון, המשמשות בית לפחות מ-10 אחוזים מבתי העסק בנפותיהן. ר' המשרד לתיאום עניינים הומניטריים, המעקב ההומניטרי, יוני 2009, עמ' 5.
7. על הגישה לקטע זה מצפון חולש מחסום קבע (מחסום מבוא דותן), ועל הגישה מדרום חולש שער דרך. אף ששניהם נותרו במקומם, הבדיקות הביטחוניות נערכות רק באופן אקראי והגידור עצמו נפתח.
8. פסיקת בג"ץ 3969/06, ראש מועצת הכפר דיר סאמט ני מפקד כוחות צה"ל בגדה המערבית ואחרים. את העתירה הגישה האגודה לזכויות האזרח בישראל בשם הכפרים המושפעים מן האיסור.
9. בג"ץ קבע, ברוב של שניים כנגד אחד, כי המצב העכשווי אינו חוקי בנימוק שתחת החוק ההומניטרי הבינלאומי, למפקד הצבאי בשטח כבוש אין את הסמכות לאסור לחלוטין על האוכלוסייה המוגנת להשתמש במשאב ציבורי לפרק זמן בלתי מוגדר, לתועלתה הבלבדית של אוכלוסיית הכוח הכובש. בנוסף מצא בג"ץ כי הנזק שהאיסור הנוכחי גורם לפלסטינים אינו מידתי ביחס לערכו הביטחוני של האיסור, במיוחד כאשר מביאים בחשבון שב-1980 דחה בג"ץ את עתירתם של תושבים מקומיים נגד הפקעת חלק מאדמותיהם לצורכי הרחבת הכביש ושדרוגו, בנימוקים שהכביש ישמש את הציבור הרחב. לימים נשלל השימוש בכביש ממי שאדמותיהם הופקעו. בג"ץ 2150/07, עלי חסיין מחמוד אבו צפייה, ראש מועצת הכפר בית סירא ו-24 אחרים ואחרים נגד שר הביטחון ואחרים. העתירה הוגשה על ידי האגודה לזכויות האזרח בישראל בשם הכפרים המושפעים מן האיסור.
10. בתגובה על תקריות מסוג זה, סגר הצבא הישראלי את הכניסה הראשית לכפר לתנועת כלי רכב למשך חודשיים (מה-18 באוגוסט עד ה-12 באוקטובר 2009).
11. אף שב-2008 נפתח כביש המוביל לאזור התעשייה הדרומי של חברון (צומת אל-פחס), כביש זה אינו מציע גישה קלה למרכז העיר, מאחר שהוא חוצה את העיר העתיקה של חברון, שבה הוקמו התנחלויות (H2) ותנועת פלסטינים אסורה.
12. ארגון זכויות האדם הישראלי "בצלם" והאגודה לזכויות האזרח בישראל מצאו בשלהי 2006 כי יותר מ-40 אחוזים מהדירות הפלסטיניות בלב העיר פונו, וכי יותר מ-75 אחוזים מבתי העסק הפלסטיניים נסגרו. ר' "עיר רפאים: מדיניות ההפרדה הישראלית ודחיקת רגליהם של פלסטינים ממרכז חברון", מאי 2007.
13. הגישה מותרת רק לפלסטינים הגרים לאורך הרחוב ומחזיקים ברשותם כלי רכב רשומים כחוק. שמותיהם מופיעים ברשימה המוחזקת במחסום. כרגע כוללת הרשימה בין 22 ל-25 פלסטינים המורשים להיכנס.

14. מחסום קלנדיה (צפון), מחסום זייתון (מזרח) ומחסום גילה (דרום). רק אנשי סגל פלסטיניים של סוכנויות או"ם וארגונים בינלאומיים, ולאחרונה גם הופאים, יכולים להיכנס מבעד לכל מחסום שהוא. עד עכשיו הגישה דרך מחסום מחנה שעפאט מותרת לבעלי היתרים רק אם הם תושבי ענאתא ומחנה שעפאט. בעקבות השלמתה של בניית הגדר ליד מחנה שעפאט והרחבת המחסום, יפעל המחסום כמו "נקודות המעבר" שנזכרו לעיל, ואשר יועדו על ידי הרשויות הישראליות לצורכי כניסה לירושלים המזרחית הכבושה.
15. קהילות אלה כוללות את בית אכסא, נבי סמואל וחילאילה. פלסטינים שאינם רשומים כתושבים, למעט קומץ יוצאים מן הכלל, נדרשים להשיג היתרים כדי להגיע לקהילות הללו.
16. למידע נוסף ר' המשרד לתיאום עניינים הומניטריים, "המעקב ההומניטרי", מרס 2010.
17. אגודת הסהר אדום הפלסטיני, "דוח שירות הומניטרי", 2009.
18. ר' ארגון הסחר הפלסטיני, "תנועת סחורות מהגדה המערבית לירושלים המזרחית ולישראל", ינואר 2010.
19. עם זאת, מספר ההיתרים שהונפקו עדיין שנוי במחלוקת. בעוד הרשויות הישראליות טוענות כי הונפקו 10,000 היתרים כאלה, טוענים מקורות פלסטיניים כי מספר ההיתרים לא עלה על 3,000.
20. ר' שאול אריאלי ומיכאל ספרד, "חומה ומחדל" (2008), פרק 4; בצלם ובמקום, "במסווה של ביטחון: הרחבת התנחלויות בחסות מכשול ההפרדה", דצמבר 2005.
21. בית הדין הבינלאומי לצדק, "ההשלכות החוקיות של בניית חומה בשטח הפלסטיני הכבוש", חוות דעת מייצעת מן ה-9 ביולי 2004.
22. אף שזו חוות דעת משפטית מייצעת ולא מחייבת, ב-20 ביולי 2005 אישרה העצרת הכללית ברוב גורף את החלטה ES-10/15, שתבעה מישראל לציית לחוות הדעת של בדבי"צ.
23. בג"ץ 639/04, האגודה לזכויות האזרח בישראל נגד מפקד צה"ל ביהודה ושומרון, תגובה מאוגוסט 2009.
24. בשנת 2009 הניב מסיק הזיתים בכל רחבי השפ"כ יכול דל מאוד. תנאי מזג אוויר גרועים בתחילת השנה, לצד העובדה שזו הייתה השנה הדלה במחזור דו-שנתי, הביאה ליכול דל במיוחד, שעל פי ההערכות עמד על כ-10 אחוזים בלבד מהיכול בעונת השיא. ר' המשרד לתיאום עניינים הומניטריים, "המעקב ההומניטרי", ינואר 2010.
25. מתוך 15 נקודות גישה לאדמות שבין הגדר והקו הירוק בנפת ירושלים (כולל שלושה מחסומי גדר ו-12 שערי גדר), חמישה מצריכים היתרים. בעונת המסיק 2009 קיבלו רק שבעה חקלאים היתרים לעבור בשערים המצריכים היתרים של אזור התפר, בעוד שמרבית החקלאים סירבו להגיש בקשות לקבלת היתר.
26. ר' המשרד לתיאום עניינים הומניטריים בשפ"כ, "חמש שנים אחרי חוות הדעת המייצעת של בית הדין הבינלאומי לצדק", יולי 2009, עמ' 7.
27. הקהילות שייצאו מ"מרחב התפר" הן ראס א-טירה, א-דבה ו-ואדי א-ראשה. אלה שנתרו בשטח הסגור הן ערב א-רמאדיין וערב אבו פרדה.
28. קטע אחד ממוקם בין הכפר ולגיה להתנחלות הר גילה, והשני ממערב לעיירה בית גיאלא. לדברי עיריית בית גיאלא, הקטע האחרון יצריך תפיסה של כ-300 דונמים אדמה ואת עקירתם של כ-2,000 עצי זית. בעקבות חידוש הפעולות קיימו פלסטינים הפגנת מחאה והתעמתו עם כוחות ישראליים.
29. למידע נוסף על סוגיות שטח C וצורך הומניטרי, ר' גיליונות דצמבר 2009, ינואר 2010 ומרס 2010 של "המעקב ההומניטרי". ר' גם המשרד לתיאום עניינים הומניטריים בשפ"כ, "הגבלת המרחב: משטר התכנון והבנייה שישראל מיישמת בשטח C של הגדה המערבית", דצמבר 2009.
30. מחסום מעלה אפרים נפתח לזמן קצר לתנועה פלסטינית בשלהי אוגוסט 2009. ברם, ההגבלה הוטלה מחדש תוך פחות משבועיים.
31. לפרטים נוספים ר' המשרד לתיאום עניינים הומניטריים בשפ"כ, "המעקב ההומניטרי", אוגוסט 2009. בשלהי ספטמבר 2009 ארגנו מספר ארגוני זכויות אדם ישראליים ובינלאומיים הפגנה והצליחו להביא להסרתו החלקית של

38. הקמת יישוב בשטח כבוש הינה בלתי חוקית מתוקף החוק הבינלאומי. סעיף 49 של אמנת גינבה הרביעית המתייחס להגנה על אזרחים בעתות מלחמה אוסר במפורש על העברת האוכלוסייה האזרחית של הכוח הכובש אל השטח הכבוש. מעמדן הלא חוקי של ההתנחלויות הישראליות אושר על ידי מועצת הביטחון של האומות המאוחדות (החלטה 466 מן ה-22 במרס 1979) ובית הדין הבינלאומי לצדק (ההשלכות החוקיות של בניית חומה בשטח הפלסטיני הכבוש, מן ה-9 ביולי 2004).
39. הלשכה הישראלית המרכזית לסטטיסטיקה, דוח סטטיסטי חודשי, נתוני בנייה.
40. רי המשרד לתיאום עניינים הומניטריים בשפ"כ, "מעקב הומניטרי", מרס 2010.
- אחד מחסמי הכביש, צעד שאפשר למיכליות מים לעבור, ולכפרים המושפעים לקבל את חלוקת המים המתוכננת.
32. צו בדבר הוראות ביטחון (יהודה ושומרון) (מס. 378), התש"ל - 1970 - הכרזה בדבר סגירת שטח (יישובים ישראלים), 2002.
33. את העתירות הגיש ארגון זכויות האדם הישראלי "יש דיין" בשם הכפריים.
34. דן אייזנברג, "מחסומים בלתי חוקיים מונעים גישה לשדות פלסטיניים", הגירוזלם פוסט, ה-11 באפריל 2010.
35. אישור של הרשויות הישראליות דרוש כאשר הכביש, או חלקו, חוצה קטע המוגדר כשטח C.
36. להרחבה נוספת בנושא זה רי המשרד לתיאום עניינים הומניטריים, "משבר התכנון בירושלים המזרחית - הבנת תופעת הבנייה הלא חוקית", אפריל 2009.
37. להרחבה נוספת בנושא זה רי המשרד לתיאום עניינים הומניטריים, "הגבלת המרחב בשפ"כ: משטר התכנון והבנייה שמיישמת ישראל בשטח C של הגדה המערבית", דצמבר 2009.

הנוסח המחייב הוא המקור בשפה האנגלית, לקריאתו פנו לאתר OCHA:

http://www.ochaopt.org/documents/ocha_opt_movement_access_2010_06_16_english.pdf



האומות המאוחדות
המשרד לתאום עניינים הומניטריים - OCHA
השטח הפלסטיני הכבוש



טל: +972 (0)2 582 9962
פקס: +972 (0)2 582 5841
ochaopt@un.org

ת.ד. 38712
מזרח ירושלים 91386
www.ochaopt.org