

בִּזְעָם  
B'TSELEM  
بتسيلم



# אי-תנועה

שלילת חופש התנועה של פלסטינים בגדה המערבית

אוגוסט 2007

# **אי-תנועה**

**שלילת חופש התנועה של פלסטינים  
בגדה המערבית**

**אוגוסט 2007**

אדמה נגזלת היא מוחשית, לכן פה ושם נשמעות קריאות לעצור את הבנייה בהתנחלויות ולא להפקיע אדמות. אבל הזמן? הוא מופשט. אלא שהזמן הוא משאב יקר ערך של כל אדם. את הזמן הנשדד, בהמתנה במחסומים, בציפייה לאישורים, אי אפשר להחזיר. אובדן הזמן, שגוזלת ישראל יום יום משלושה מיליון וחצי בני אדם, ניכר בכול: בפגיעה ביכולת להתפרנס, בפעילות הכלכלית, המשפחתית והתרבותית, בשעות הפנאי, בלימודים וביצירה, בצמצום המרחב שבו חי כל אדם, ולכן בהצרת האופק והציפיות.<sup>1</sup>

---

1. עמירה הס, "כמה שווה זמן של פלסטיני?" , הארץ, 23 בפברואר 2005.

**מחקר וכתובה: ענת ברסלע**

**עריכה: יחזקאל ליין**

**עריכה לשונית: אופיר פוירשטיין**

**ריכוז מידע: נגיב אבו-רקייה, אנטיגונה אשקר, רונן שמעוני**

**עבודת שטח: מוסא אבו-השהש, עאטף אבו א-רוב, סלמה א-דיבעי, עבד אל-כרים סעדי, כרים גיוראן,**

**סוהא זייד, איאד חדד**

**תמונת השער: מחסום חווארה, אוקטובר 2005. צילום: אן פק, [activestills.org](http://activestills.org).**

**עיצוב: גאמא עיצובים**

**בצלם מבקש להודות לעו"ד לימור יהודה מהאגודה לזכויות האזרח בישראל על עזרתה בהכנת הדו"ח.**

ISSN 0792-4003



# תוכן העניינים

7	.....	<b>מבוא</b>
11	.....	<b>חלק א: אמצעים לשליטה בתנועה</b>
11	.....	אמצעים פיזיים
17	.....	הגבלות ואיסורים על התנועה
21	.....	אמצעי "הקלה"
27	.....	<b>חלק ב: פיצול הגדה המערבית</b>
27	.....	ביתור הגדה לשישה אזורים מופרדים
34	.....	הפיצול הפנימי לאזורי משנה
57	.....	<b>חלק ג: הפגיעה במרקם החיים הפלסטיני</b>
57	.....	מערכת הבריאות
64	.....	הכלכלה והמסחר
71	.....	משפחה וקשרים חברתיים
73	.....	שירותי התשתית ואכיפת החוק
76	.....	"דרכי מרקם חיים"
79	.....	<b>חלק ד: הגבלות על חופש התנועה בראי המשפט הבינלאומי</b>
79	.....	הזכות לחופש תנועה והסמכות להגבילה
80	.....	הגנה על ישראלים בשטח הגדה: האומנם צורך ביטחוני לגיטימי?
81	.....	הגבלות בלתי מידתיות
86	.....	הגבלות התנועה כענישה קולקטיבית
87	.....	הגבלות תנועה הנגועות באפליה גזעית
89	.....	<b>סיכום: שגרה של מחסומים</b>
91	.....	<b>נספח: תגובת משרד המשפטים</b>



## מבוא

עבור תושבי השטחים, הגבלות גורפות על חופש התנועה אינן תופעה חדשה, בפרט לא עבור תושבי הגדה המערבית. מאז תחילת שנות התשעים הרחיבה ישראל ושיכללה את מדיניותה בעניין זה באופן הדרגתי אך מתמיד. עד שנת 1991 הנהיגה ישראל היתר כניסה כללי, שהעניק לכלל הפלסטינים חופש תנועה מלא מהשטחים הכבושים לשטחה, בשעות היום, למעט לקבוצה מצומצמת יחסית של אנשים שהוגדרו כסיכון ביטחוני. מדי פעם הוצבו מחסומים במקומות שונים בגדה לצורך תפיסת מבוקשים, וכן הוטלו הגבלות מסוימות על יציאת פלסטינים לחו"ל. חופש תנועה זה תרם תרומה מכרעת ליצירת תלות כלכלית עצומה של כלכלת השטחים בזו הישראלית.<sup>2</sup> במקביל, הוא תרם לביסוס הקשרים החברתיים, התרבותיים והמסחריים בין תושבי הגדה המערבית ועזה ובין הפלסטינים אזרחי ישראל.<sup>3</sup>

בינואר 1991, במהלך מלחמת המפרץ, שינתה ישראל את מדיניותה: היתר הכניסה הכללי בוטל ומאז נדרש כל תושב השטחים להיתר כניסה אישי, על מנת להיכנס לישראל או למזרח ירושלים, שסופחה לישראל בשנת 1967. אכיפת האיסור נעשתה באמצעות הצבתם של מחסומים בנקודות המעבר בין השטחים וישראל. מחסומים אלה נשארו שם, בצורה כזו או אחרת, עד היום. במרץ 1993, בעקבות הריגתם של תשעה אזרחים ישראלים ושישה אנשי כוחות הביטחון על-ידי פלסטינים תושבי השטחים, הכריזה ישראל על סגר כללי על השטחים "עד להודעה חדשה". הכרזה זו מיסדה את הצעד שננקט שנתיים לפני כן. היתרי כניסה לישראל החלו להינתן במשורה ועל-פי קריטריונים שלא פורסמו. מלבד הפגיעה בכלכלת השטחים, ובפרט במשפחותיהם של פלסטינים שהועסקו בישראל ואשר איבדו את מקום עבודתם, כפה הסגר הפרדה נוקשה בין שלושה אזורים בתוך השטחים: מזרח ירושלים, שאר אזורי הגדה המערבית ורצועת עזה. עם פרוץ האינתיפאדה השנייה הוחמרו הגבלות אלה, וחופש התנועה מהשטחים לישראל ובין שלושת אזורים אלה לבין עצמם הצטמצם עוד יותר.

כרסום הדרגתי בחופש התנועה של הפלסטינים חל גם בתוך שטח הגדה המערבית עצמו. כרסום זה החל זמן רב לפני פרוץ האינתיפאדה השנייה. שני גורמים מרכזיים הביאו לפיצול מרחב הגדה ותרמו בכך לתהליך. הגורם הראשון הוא מפעל ההתנחלות שנפרש לאורכה ולרוחבה של הגדה והרחבתו המתמדת. כשלעצמו, קיומן של ההתנחלויות לא הגביל בדרך כלל את חופש התנועה של הפלסטינים. אך מיקומן נבחר במקרים רבים במטרה לסכל את היווצרותו של רצף אורבאני פלסטיני באזורים שונים, שנבע מגידול האוכלוסייה והרחבת הבנייה הנלווית לו.<sup>4</sup> בנוסף, בנייתו של מערך כבישים

2. להרחבה בעניין זה ר' בצלם, מעבר לגבול החוקיות - פגיעה בכבודם, בגופם, ברכושם ובחיייהם של פלסטינים השוהים בישראל ללא היתר, מרץ 2007.

3. ר' בצלם והמוקד להגנת הפרט, כלא עזה - חופש התנועה מרצועת עזה ואליה ערב תכנית ההתנתקות, מרץ 2005.

4. כך למשל, לפי התכנית המרכזית שהנחתה את מדיניות ההתנחלות של הממשלה בשנות השמונים, "ציר גב ההר [כביש 60] הוא בעיקרו ציר תנועה ערבי מקומי. התיישבות יהודית לאורך ציר זה תיצור חיץ מנטאלי בהתייחסות לגב ההר, וכמו כן היא עשויה לצמצם את ההתפרסות הבלתי מבוקרת של ההתיישבות הערבית". ר' משרד החקלאות והחטיבה להתיישבות של ההסתדרות הציונית העולמית, תכנית אב להתיישבות לשומרון וליהודה, תכנית לפיתוח לאזור לשנים 86-1983, ירושלים, ניסן-תשמ"ג, עמ' 22.

עוקפים, המקשר בין ההתנחלויות ובינן לבין שטח ישראל, האיצה את תהליך ביתורו של המרחב. להבדיל מההתנחלויות עצמן, מערך כבישים זה הביא להפרדת כפרים פלסטינים זה מזה, כמו-גם מאדמותיהם החקלאיות ומערי מחוז מרכזיות. כפי שנראה בהמשך, מפעל ההתנחלויות, לרבות צירי התנועה שנסללו במסגרתו, היווה את אחד הגורמים המרכזיים בעיצוב משטר הגבלות התנועה שישראל כפתה על הפלסטינים מאז תחילת האינתיפאדה השנייה ואשר יעמוד במרכזו של דו"ח זה.

הגורם השני שתרם לתהליך ביתור המרחב היה חלוקת הגדה, במסגרת הסכמי אוסלו, לשלושה סוגי אזורים על-פי היקף הסמכויות שהועברו לרשות הפלסטינית: אזורי A, שבהם הועברו לרשות הפלסטינית כל הסמכויות הביטחוניות ואלו הקשורות לניהול ענייני הפנים; אזורי B, שבהם הותירו ההסכמים בידי ישראל את הסמכות לפעול במישור המשטרי והצבאי, לרבות הסמכות להטיל הגבלות תנועה; ואזורי C, שבהם ישראל המשיכה לשאת באופן בלעדי באחריות לאכיפת החוק וכן בסמכויות הקשורות לניהול ענייני המקרקעין, התכנון והבנייה. בדומה להתנחלויות, חלוקה זו כשלעצמה לא יצרה פגיעה חדשה בחופש התנועה של הפלסטינים. אך העובדה ששטח אזורי B ו-C הקיף, עם פרוץ האינתיפאדה השנייה, לא פחות מ-80% משטח הגדה, כולל הכבישים הראשיים, תרמה תרומה חשובה להתפתחות משטר הגבלות התנועה.

עם זאת, ואף על פי שהתופעה אינה חדשה, הגבלות התנועה שישראל מטילה על התושבים הפלסטינים בגדה המערבית מאז תחילת האינתיפאדה השנייה, בספטמבר 2000, הן חסרות תקדים מבחינת היקפן ומשכן בכל תולדות הכיבוש הישראלי. היקפה של תנועת הפלסטינים היה מצומצם ממילא גם לפני האינתיפאדה. הגבלות אלה החמירו את המצב והפכו את זכות היסוד של התושבים הפלסטינים לחופש תנועה לפריבילגיה הניתנת ונלקחת על-ידי ישראל כראות עיניה.

טענה מרכזית שישראל מעלה בניסיון להצדיק את הגבלות התנועה הרבות שהיא מטילה על פלסטינים בגדה היא כי אלה הכרחיות לצורך הגנה על תושבי ישראל הנמצאים בתחומה, וכן על תושבי ישראל החיים בגדה או הנוסעים בכבישיה. אין חולק על כך שאכן קיים איום של ממש על ביטחון תושבי ישראל, ובפרט על אלו הנמצאים בשטח הגדה. כמו כן, אין חולק על כך שמדינת ישראל מחויבת להגן על חייהם ועל שלמות גופם של כל הנמצאים בשטח הנתון לשליטתה האפקטיבית, כולל השטחים הכבושים. יחד עם זאת, ישראל מחויבת לעשות כן באופן מידתי שאינו גורם לפגיעה בלתי-חוקית בזכויות תושבי הגדה הפלסטינים.

במהלך השנים שחלפו מאז תחילת האינתיפאדה השנייה, פרסם בצלם 14 דוחות העוסקים בהגבלות התנועה שישראל מטילה. רובם התמקדו בסוגים מסוימים של הגבלות (מחסומים, כבישים אסורים, מכשול ההפרדה וכד') או בהשלכותיהן של ההגבלות על אזור גיאוגרפי מסוים בגדה או על זכות מסוימת (הזכות לבריאות, לעבודה וכו').<sup>5</sup> היבטים שונים של תופעה זו נבחנו פעמים רבות בעבר גם על-ידי ארגונים אחרים לזכויות האדם, על-ידי ארגונים הומניטאריים בינלאומיים וכן על-ידי העיתונות.

על רקע זה, שואף הדו"ח הנוכחי, שיוצא לאור קרוב לשבע שנים לאחר פרוץ האינתיפאדה, לספק סקירה מקיפה ככל שניתן של מדיניות איסורי התנועה שישראל מנהיגה בגדה המערבית, כמו-גם של

5. לעיון בדוחות השונים ר' אתר בצלם, [www.btselem.org](http://www.btselem.org).

השלכות מדיניות זו על זכויות האדם של התושבים הפלסטינים. המקור העיקרי למידע הרב המוצג בדו"ח הוא מאות העדויות שבצלם גבה בנושא זה בשנים האחרונות, וכן עשרות הסיורים והתצפיות שביצעו תחקירני הארגון בחצי השנה האחרונה במסגרת הכנת הדו"ח. עוד מסתמך הדו"ח על מגוון של מקורות נוספים, בהם דוחות של ארגונים אחרים, הצהרות של גורמים מדיניים וצבאיים, עתירות לבג"ץ, דיווחים באמצעי התקשורת וכד'.

הפרק הראשון בדו"ח סוקר את מגוון הכלים שישראל שולטת באמצעותם על תנועת הפלסטינים בגדה ומגבילה אותה. הפרק השני בוחן את ההשלכות הגיאוגרפיות של הגבלת תנועת הפלסטינים: פיצול הגדה לאזורים ולאזורי משנה, שהמעבר ביניהם מוגבל ונתון לפיקוח. הפרק השלישי דן בחלק מההשלכות של הגבלות התנועה והפיצול הגיאוגרפי על היבטים שונים של חיי הפלסטינים בגדה ועל יכולתם של התושבים לממש זכויות אחרות, כגון הזכות לבריאות, הזכות לעבודה והזכות לחיי משפחה וחברה. הפרק הרביעי בוחן את חוקיות מערך הגבלות התנועה בגדה על-פי עקרונות המשפט הבינלאומי. בסיום יובאו מסקנות והמלצות.





## חלק א

# אמצעים לשליטה בתנועה

מי שנוסע בכבישיה הראשיים של הגדה המערבית אינו יכול שלא להבחין בדלילותה של תנועת כלי הרכב הפלסטיניים. תמונת מצב זו היא תוצאתם הישירה של עשרות מחסומים מאוישים, מאות חסימות פיזיות, משטר איסורים דרקוני ואמצעים אחרים שישראל מטילה על תנועתם של פלסטינים תושבי הגדה באזור שעליו היא מופקדת ככוח כובש. התנועה הפלסטינית הסואנת שגדשה בעבר את כביש 60, למשל, העובר מצפון הגדה לדרומה, מתנהלת היום בעיקר בכבישים בין-כפריים צרים. כבישים ראשיים נוספים שבעבר היו צירי תנועה מרכזיים עומדים היום לרשותם הכמעט-בלעדית של מתנחלי הגדה, אזורי ישראל בכלל ורשויות הביטחון.

פרק זה סוקר את הכלים השונים שישראל שולטת באמצעותם על תנועת הפלסטינים בתוך הגדה המערבית ומגבילה אותה. תכליתו היא לשמש רקע עובדתי לדיון שיתקיים בפרק הבא אודות אופן ביתורה של הגדה המערבית למקטעים, שהמעבר ביניהם מבוקר ומוגבל, וכן לדיון שיתקיים בפרק השלישי אודות ההשלכות של ביתור זה על היבטים שונים של החיים בגדה.

לצורכי הניתוח מיינו את כלי השליטה הללו לשלוש קטגוריות, שניתן לראותן כרבדים שונים במנגנון השליטה שישראל מפעילה בגדה. רבדים אלה נבנים זה על גבי זה, כאשר כל אחד כולל במסגרתו את קודמיו: הרובד הראשון מורכב מהאמצעים הפיזיים שמווסתים את תנועת התושבים למעברים או לדרכים מסוימות ומונעים גישה לדרכים אחרות; הרובד השני כולל את ההגבלות והאיסורים שנאכפים באמצעות הכלים הפיזיים המהווים את הרובד הראשון; הרובד השלישי מורכב מאותם אמצעים שנועדו להקל את ההגבלות והאיסורים שכלולים ברובד השני, באופן סלקטיבי ותחת פיקוח הדוק. ההנחה המרכזית שחלוקה זו מבוססת עליה היא שהאמצעים השונים הם למעשה חלק ממנגנון שליטה אחד, הפועל בצורה פחות או יותר מתואמת, וכי על כן, בחינת השפעותיהם של אמצעים אלה מחייבת הערכת האפקט המשולב של מגוון האמצעים הננקטים במקביל.

## אמצעים פיזיים

האמצעים הפיזיים העיקריים המשמשים את כוחות הביטחון של ישראל לשליטה בתנועת התושבים הפלסטיניים ולהגבלתה הם חסימות למיניהן, מחסומים מאוישים (קבועים וארעיים) ומכשול ההפרדה.

## 1. חסימות

בנסיעה לאורך כבישי הגדה הראשיים ניתן להבחין בכבישים צדדים, המובילים לכפרי הגדה, כשהם ריקים מתנועה. נסיעה קצרה לאורך כבישים צדדים אלו מגלה כי הם נחסמו לתנועה באמצעות חסימות פיזיות אשר אינן מאפשרות גישה מהם לכבישים הראשיים. אמצעי זה, שנכנס לשימוש עם פרוץ האינתיפאדה השנייה, מנתב את מעבר התושבים לדרכים שהצבא הציב בהן מחסומים מאוישים, שם הצבא מפקח על תנועת התושבים ועל מעברם מאזור לאזור. קיימים כמה סוגים של חסימות: סוללות עפר, קוביות בטון, סלעים, תעלות, גדרות ושערי ברזל. מספרן הכולל של חסימות אלה ברחבי הגדה משתנה מדי פעם, אך באופן כללי ניתן לומר שבשנים האחרונות חלה בו עליה הדרגתית אך מתונה. נכון לאמצע יולי 2007 ניצבות 455 חסימות פיזיות ברחבי הגדה.<sup>6</sup>

להבדיל ממחסומים מאוישים, כלי זה אינו מאפשר הפעלת שיקול דעת בנוגע למעבר דרכו, אף לא במצבי חירום. כמו כן, החסימות מונעות לא רק מעבר של כלי רכב, אלא מגבילות גם את מעברם של הולכי רגל רבים אשר מתקשים לעקוף אותם: קשישים, חולים, נשים בהריון וילדים קטנים. במקומות רבים מעבר כזה הוא כמעט בלתי אפשרי לקבוצות אלו, במיוחד בחודשי החורף, שבמהלכם מצטברות לצד החסימות שלוליות ענק והאדמה סביבן הופכת בוצית.

בעקבות עתירה לבג"ץ שהגיש ארגון רופאים לזכויות אדם בתחילת האינתיפאדה השנייה, התחייבו כוחות הביטחון שבכל אזור, או "תא שטח" בלשון הצבא, החסום באמצעות חסימות, תהיה לפחות דרך גישה אחת שאינה חסומה באופן זה, אלא מאוישת בידי חיילים, וכך לא יהיה אזור בשטחים הסגור לגמרי בחסימות פיזיות.<sup>7</sup>

## 2. מחסומי קבע

מחסומים מאוישים קיימים בשטחים מאז תחילת הכיבוש. עם ביטול היתר הכניסה הכללי לישראל בשנת 1991, שימשו המחסומים לפיקוח על מעבר פלסטינים לתוך ישראל. בתחילת האינתיפאדה השנייה, הורחב השימוש במחסומים ואלה הוצבו גם בכניסות לערים וכפרים ברחבי הגדה, במטרה לפקח ולהגביל את המעבר של התושבים הפלסטינים מאזורים אלו החוצה ואליהם. עם השנים הפכו המחסומים לסממן הבולט ביותר של שגרת הכיבוש בשטחים.

מספר המחסומים הקבועים כמעט אינו משתנה, ועומד נכון לתחילת יולי 2007 על 80.<sup>8</sup> מהמחסומים הם נקודות בידוק אחרונות לפני הכניסה לישראל, אך רובם ממוקמים כמה

6. המשרד לתאום עניינים הומניטאריים של האו"ם (להלן OCHA), דו"ח מספר 44 על יישום הסכם המעברים, 26 ביולי 2007. באוגוסט 2005 ערכו OCHA וכוחות הביטחון ספירה משותפת של החסימות והמחסומים ברחבי הגדה. מספר החסימות שהוסכם עליו בספירה זו משמש מאז בסיס להשוואה לצורך ספירת החסימות השבועית של OCHA.

7. בג"ץ 9242/00, עמותת רופאים לזכויות אדם נ. שר הביטחון ואח', פסק דין, 21 במרץ 2001. ב-17 ביולי 2007 הפך הצבא התחייבות זו כאשר סגר את הכניסה היחידה אל הכפר א-טירה, אשר נמצא בצידו הדרומי של כביש 443, בשער ברזל. השער נפתח, מאז, שלוש פעמים ביום למשך כחצי שעה עד שעה. בשאר שעות היום השער נעול ואינו מאויש והכפר נותר ללא דרך ליציאה או כניסה של כלי רכב – כולל אמבולנסים ורכבי חירום אחרים.

8. נתון זה אינו כולל 15 מחסומים הפרוסים בתוך העיר חברון. להרחבה על הגבלות התנועה בתוך העיר חברון. ר' חלק ב' להלן; וגם בצלם והאגודה לזכויות האזרח, עיר רפאים - מדיניות ההפרדה הישראלית ודחיקת רגליהם של פלסטינים ממרכז חברון, מאי 2007.

קילומטרים הרחק מהקו הירוק, בתוך שטח הגדה המערבית.<sup>9</sup> חלק מהמחסומים המונעים כניסה לישראל הופרטו, והם מאוישים כיום על-ידי חברות שמירה פרטיות, ואילו השאר מופעלים על-ידי שוטרי מג"ב וחיילים. 47 המחסומים הנותרים מוצבים בתוך הגדה המערבית ושולטים בתנועה בתוכה (להלן: מחסומים פנימיים).

בחלק מהמחסומים הפנימיים הוקם מגדל שליטה. החיילים מפקחים על התנועה ממרומי המגדל, ורק לעיתים יורדים אל הכביש עצמו ובודקים את העוברים והשבים. כמו כן, בעוד שבשנות האינתיפאדה הראשונות אוישו רוב המחסומים הפנימיים באופן קבוע, הרי שעת הזמן, ועם התרבותם, התפתח השימוש במחסומים המאוישים לסירוגין. במחסומים אלו, לעיתים מתקיים בידוק של העוברים ושבים, ולעיתים המחסום ריק והמעבר בו פתוח לכול. מידע על כך אינו נמסר לציבור והתושבים המגיעים אל מחסומים אלה אינם יודעים למה לצפות עד הגעתם למחסום.

חלק מהמחסומים, הן הפנימיים והן אלו המפקחים על הכניסה לישראל, משמשים להעברת סחורה. מחסומים אלו נקראים מחסומי גב-אל-גב מאחר שהסחורה נפרקת בהם ממשאית בצד אחד של המחסום, נבדקת, ואז מועמסת על משאית אחרת בצידו השני. שבעה מחסומים כאלה פועלים כיום ברחבי הגדה – שלושה מהם על הקו הירוק (גילמה וברדלה בצפון הגדה ושער אפרים / א-טייבה באזור טול-כרם) וארבעה בעומק הגדה המערבית (ביתוניא ביציאה מרמאללה, עוורתא בשכם, תרקומיה, באזור חברון, ומחסום א-זעיים במזרח ירושלים).

רבים מהמחסומים נפתחים בשעה שש בבוקר ונסגרים בשעות הערב. חלקם נשארים מאוישים אך מגבילים את תנועת הפלסטינים בשעות הערב והלילה רק לצורך מה שמוגדר על-ידי הרשויות כמקרים "הומניטאריים דחופים".

### טבלה 1: מספר המחסומים בגדה המערבית, לפי סוגים<sup>10</sup>

סה"כ	מאוישים לסירוגין	מאוישים בקביעות	סוג המחסומים	
47	11	35	אנשים בלבד	מחסומים פנימיים
		1	סחורה בלבד	
33		27	אנשים בלבד	מעברים בין הגדה לישראל
		5	אנשים וסחורה	
		1	סחורה בלבד	
80	11	69	סה"כ	

9. בפועל, פלסטינים יכולים להיכנס לישראל רק ב-11 מתוך המחסומים האלו.  
 10. הנתונים בטבלה מעודכנים ל-11 ביולי 2007. לעדכונים נוספים ר' אתר בצלם, [http://www.btselem.org/Hebrew/Freedom\\_of\\_Movement/List\\_of\\_Checkpoints.xls](http://www.btselem.org/Hebrew/Freedom_of_Movement/List_of_Checkpoints.xls)

חומרת ההגבלות המוטלות על המבקשים לעבור במחסומים משתנה ממחסום למחסום ומעת לעת, אך כמעט בכל המחסומים המאווישים נדרשים הנוסעים להציג תעודות זהות או היתרי מעבר (ר' להלן), ואלו נבדקים בהתאם לתנאי המעבר החלים במחסום הספציפי. מי שאין לו היתר המעבר המתאים יישלח בחזרה. לעיתים קרובות עורכים החיילים בידוק בכלי הרכב ובחפצי הנוסעים. יחד עם זאת, אין נהלים ברורים לגבי תדירות החיפוש, האופן שבו הוא מתבצע ומשכו, ואלו תלויים בהוראות בעל-פה של המפקדים או של השב"כ ולעתים, כך נראה, ברצונם ובמצב רוחם של החיילים המאיישים את המחסום. בחלק מהמחסומים אסורה תנועת כלי-רכב פרטיים והתושבים יכולים לעבור ברגל בלבד. במחסומים אלו התושבים יכולים להגיע ברכב עד מרחק של כמה מטרים, ובחלקם כמה מאות מטרים, מהמחסום, לחצות אותו ברגל, ולהמשיך בנסיעה ממונעת מעברו השני. דוגמה בולטת לכך היא מחסום חווארה שנמצא ביציאה הדרומית משכם, ואשר הנו המרכזי מבין מחסומי העיר שכם. בחלק מהמחסומים הללו מותר מעבר של כלי רכב מסחריים ושל תחבורה ציבורית בלבד.

### 3. מחסומי פתע ניידים

מדי יום מוקמים ברחבי הגדה המערבית עשרות מחסומי פתע ניידים המפורקים כעבור מספר שעות. מחסומים אלו מוקמים בין מחסום קבוע אחד למשנהו. כלי רכב צבאיים עוצרים לרוחבו של כביש, פורשים מחסום, ומבצעים בידוק של כל כלי הרכב הפלסטיניים העוברים בכביש, כמו-גם של מוניות עם לוחיות רישוי ישראליות המסיעות תושבים פלסטינים. זאת בנוסף לבידוק הביטחוני שעברו הנוסעים במחסום הקבוע שבו עברו בהכרח זה לא כבר.

מחסומים אלו מוצבים בשנים האחרונות בשכיחות גוברת: אם בחודשים יוני עד דצמבר 2005 הוצבו ברחבי הגדה 73 מחסומי פתע בממוצע לשבוע, הרי שבשנת 2006 הוצבו בגדה 136 מחסומים כאלה בממוצע שבועי.<sup>11</sup> בחודשים ינואר עד מאי 2007 הוצבו ברחבי הגדה כ-150 מחסומי פתע בממוצע לשבוע, כאשר בחלק מהשבועות הגיע מספרם גם למאתיים.<sup>12</sup>

לדברי אלוף (מיל.) ברוך שפיגל, האחראי לשעבר על נושא "מרקם החיים" במשרד הביטחון, מחסומי הפתע נועדו ליצור מערך נוסף של הרתעה וביטחון באמצעות אלמנט ההפתעה, ובמיוחד כשעולות התרעות לגבי מפגעים. יחד עם זאת, השימוש באמצעי זה הפך נרחב כל-כך שאלמנט ההפתעה שבו נפגם. זאת, במיוחד לאור העובדה שבמקרים רבים חוזרים כוחות הביטחון ומציבים את מחסומי הפתע באותן נקודות או באותם הכבישים שבהם הוצבו בפעמים קודמות.<sup>13</sup>

11. OCHA, טבלאות סיכום נתונים, ינואר 2007.  
 ר' [www.ochaopt.org/documents/OCHA\\_oPt\\_PoC\\_MonthlyTablesDec06.pdf](http://www.ochaopt.org/documents/OCHA_oPt_PoC_MonthlyTablesDec06.pdf).  
 12. OCHA, מעקב שבועי אחר הגנה על אזרחים, [www.ochaopt.org](http://www.ochaopt.org).  
 13. שיחה של בצלם עם אלוף (מיל.) ברוך שפיגל, 25 בינואר 2007.

## אלימות והשפלות במחסומים

בשנים האחרונות הפכו המחסומים לנקודת המפגש והחיכוך המרכזית בין התושבים הפלסטינים לרשויות הביטחון. אופי המפגש ביניהם משתנה ממחסום למחסום ומיום ליום. לחלק מהמחסומים, ובמיוחד לאלו המהווים נקודות מעבר מרכזיות בין חלקים שונים של הגדה, מגיע מדי יום מספר רב של פלסטינים המנסים לנהל שגרת חיים נורמאלית ככל האפשר. יחד עם זאת, השינויים התכופים בהגבלות יוצרים חוסר ודאות מתמיד לגבי אפשרות המעבר במחסומים. ברבים מהמקרים, העומס שנוצר במחסום, בשילוב עם תנאים פיזיים שאינם עונים על צרכי האוכלוסייה וחוסר הוודאות לגבי האפשרות לעבור, יוצרים מתח רב בין הצדדים. ההמתנה הארוכה והשפלות שהתושבים עוברים לעתים קרובות על-ידי חיילי המחסומים מוסיפים למתח.

מעדויות שמגיעות לבצלם באופן שוטף ומדיווחי ארגונים אחרים ניתן ללמוד על מספר תופעות מדאייגות המהוות רובד נוסף של פגיעה בכבודם ובזכויותיהם של העוברים במחסומים, מעבר לעצם הפגיעה בחופש התנועה, בהן נהלי בידוק משפילים הכוללים את חשיפת פלג הגוף העליון של גברים בציבור ועיכוב תושבים. המראה של גברים ונערים פלסטינים המעוכבים במחסומים הוא שכיח מאוד ברחבי הגדה. ברבים מהמחסומים אף קיימות "עמדות" המשמשות להחזקת מעוכבים, חלקן מבודדות בגדר תיל וחלקן בקוביות בטון או באמצעים אחרים. העילות לעיכוב משתנות וכך גם טווחי הזמן. במקרים רבים, התושבים מעוכבים לצורך בדיקה ביטחונית, אך במקרים רבים אחרים החיילים משתמשים בעיכוב כצעד ענישה או כצעד "חינוכי" (כתגובה על מה שהם מגדירים כהתחצפות, על ניסיון לעקוף את המחסום, או לעתים אף על ניסיון לדבר עם החייל במחסום). זאת, בניגוד גמור להנחיות הצבא. דיווחים שהגיעו לבצלם מלמדים על עיכובים של שעות ארוכות, ב"עמדות" החשופות לחום ולקור, ללא תנאים מינימאליים, שתייה או מזון. מקרים רבים של עיכוב מלווים בהשפלות קשות ובאלימות פיזית ומילולית מצד חיילי המחסום.<sup>14</sup>

גילויים של אלימות פיזית ישירה של חיילים כלפי פלסטינים המבקשים לעבור במחסומים הפנימיים הפכו מאז תחילת האינתיפאדה השנייה לעניין כמעט יומיומי. עם זאת, ולמרות הגינויים הרשמיים, נראה כי רשויות הצבא האחראיות על אכיפת החוק על חיילים אינן עושות די למיצוי הדין עם החיילים האלימים לצורך מיגור התופעה.<sup>15</sup>

14. צו מוסדר בנושא סמכויות העיכוב הנתונות לחיילים בגדה פורסם רק ב-14 בינואר 2007. על-פי צו זה, כמו-גם לפי ההנחיות שקדמו לו (שלא היו מוסדרות בצו), ניתן לעכב אדם "בשל חשד שבוצעה עבירה או כדי למנוע ביצוע עבירה כאשר הגבלת החירות מסויגת מראש בזמן ובתכלית". בנוסף, על-פי צו זה "לא יעוכב אדם או כלי רכב לפרק זמן העולה על שלוש שעות". קצין בדרגת סגן אלוף לפחות או קצין משטרה רשאים להאריך העיכוב בשלוש שעות נוספת לכל היותר. בכל מקרה, עיכוב לצורך ענישה הוא פעולה אסורה שאינה עומדת בקנה אחד עם הוראות הצו או עם ההנחיות שקדמו לו. ר' צו בדבר הוראות ביטחון (תיקון מס' 93) (יהודה והשומרון) (מס' 1588), התשס"ז-2007.

15. לפי נתונים שמסר הפרקליט הצבאי הראשי, תא"ל אביחי מנדלביט, לוועדת החוקה של הכנסת בפברואר 2007, במשך שש וחצי השנים הראשונות לאינתיפאדה נפתחו 427 חקירות מצ"ח בחשד לעבירות אלימות, קרי כ-65 חקירות לשנה. לפי תא"ל מנדלביט, מתוך אותן 427 חקירות שנפתחו, 35 בלבד (כ-8%) הבשילו לכדי כתב אישום. ניסיון העבר של בצלם מראה כי במקרים רבים הסיבה לסגירת תיקים נעוצה בליקויים שונים בפעילות הפרקליטות ומצ"ח ומעלה ספק לגבי רצינות החקירה. להרחבה בעניין זה ר' בצלם, בתכלית האיסור - עינוי עצירים פלסטינים והתעללות בהם על ידי כוחות הביטחון של ישראל, מאי 2007.

בינואר 2004 מינה ראש הממשלה לשעבר אריאל שרון את אלוף (מיל.) ברוך שפיגל לאחראי על נושא "מרקם החיים" במשרד הביטחון. אחת המשימות הראשונות של שפיגל הייתה לבחון את יעילותה של פעילות המחסומים ואת הבעיות ההומניטאריות העולות בהם. הוועדה שעמד בראשה זיהתה בעיות רבות בתפקוד המחסומים, וביניהן תופעות של פגיעה בכבוד האדם והתנהגות בלתי-הולמת שנוצרת תוך כדי המגע עם האוכלוסייה; חוסר בהירות וחוסר אחידות בנהלי התנועה והמעבר במחסומים; בעיות התנהגות, משמעת, אתיקה ו"חוסר מוסר" מצד חיילים; אי-הפקת לקחים והעדר תחקור מהיר, אכיפה וענישה בזמן; חוסר בכוח אדם הנדרש למתן מענה מקצועי הולם, בעיקר בשעות העומס; והעדר תשתית פיזית מספקת הפוגעת ביעילות ובתפקוד השוטף של מעבר אוכלוסייה ורכב במחסום. הוועדה גם המליצה על שורה של פתרונות אפשריים למצב במחסומים, אך המלצות הדו"ח יושמו באופן חלקי ביותר.<sup>16</sup>

#### 4. מכשול ההפרדה

ביוני 2002 החליטה הממשלה על הקמת מכשול הפרדה בין ישראל לגדה המערבית. מבחינה פיזית, מורכב המכשול ברוב האזורים, מגדר אלקטרוני שמשני צדדיה נסללו דרכים, נבנו גדרות תיל ונחפרו תעלות. במספר מקומות שבהם המכשול עובר באזור עירוני בנוי, או שהיה חשש מאפשרות של ירי בסמוך לכביש, הוקמה חומה בגובה שישה עד שמונה מטרים במקום גדר. למעלה ממחציתו של המכשול כבר הוקמה.

מטרתו המוצהרת של המכשול היא למנוע מעבר לשטח ישראל של פלסטינים המתכננים לפגוע בישראלים וליצור הפרדה פיזית בין פלסטינים לישראלים.<sup>17</sup> עם זאת, שיקולים נוספים הביאו לקביעת המכשול בתוואי הסוטה ברובו הגדול מהקו הירוק, בראשם הרצון להפריד את מירב ההתנחלויות משאר שטחי הגדה תוך שמירה על רצף טריטוריאלי בינן לבין שטח ישראל.<sup>18</sup> תוואי זה עבר כמה וכמה שינויים, בין השאר בעקבות פסיקות שונות של בג"ץ וביקורת מקומית ובינלאומית. אורכו העדכני הוא 721 ק"מ, מתוכם רק כ-20% חופפים באופן מלא לקו הירוק. תוואי המכשול משאיר בצד ה"ישראלי" שלו אזורים הנמצאים בעומק הגדה, כגון גוש ההתנחלויות סביב לאריאל, המרוחק 22 ק"מ מהקו הירוק. בסמוך לירושלים יקיף המכשול את גוש ההתנחלויות סביב למעלה אדומים, ויגיע לעומק של 14 ק"מ בתוך הגדה המערבית.<sup>19</sup>

כתוצאה מבניית המכשול בתוואי זה נוצרו, או צפויים להיווצר בעתיד הקרוב, שני סוגים של מובלעות פלסטיניות. סוג אחד כולל כפרים ושטחים חקלאיים שנשארו בין המכשול לבין הקו הירוק, באזור המכונה "מרחב התפר", בצידו ה"ישראלי" של המכשול. הסוג האחר כולל כפרים, שנשארו אמנם בצידו ה"פלסטיני" של המכשול, אך כתוצאה מפיתולי התוואי או מהמפגש בין המכשול לבין כבישים אסורים לתנועת פלסטינים או חסימות פיזיות, יהיו מוקפים משלושה עברים או יותר.<sup>20</sup>

16. דו"ח ועדת שפיגל. ר' איתן רבין, "ועדת הבדיקה ממליצה: מהפכה במחסומים", nrg מעריב, 23 באוגוסט 2004, <http://www.nrg.co.il/online/1/ART/772/929.html>.

17. אתר מנהלת מרחב התפר, <http://www.securityfence.mod.gov.il>.

18. להרחבה בנושא תוואי המכשול ר' דו"ח במקום ובצלם, במסווה של ביטחון - הרחבת התנחלויות בחסות מכשול ההפרדה, דצמבר 2005.

19. OCHA, עדכון מספר 5 - ניתוח פרלימינארי של ההשלכות ההומניטאריות של הגדר בגדה המערבית על בסיס התוואי המתוכנן באפריל 2006. יולי 2006.

20. במקום, בין גדרות - המובלעות שיצר מכשול ההפרדה, אוקטובר 2006, עמ' 5-6.

## הגבלות ואיסורים על התנועה

קיומם של האמצעים הפיזיים שתוארו לעיל מאפשר לכוחות הביטחון את אכיפתן של הגבלות על תנועת פלסטינים בגדה. ארבעת המרכיבים העיקריים של רובד זה הם הטלת מצור, יצירת "מרחב התפר", איסור הנסיעה בכבישים מסוימים והרתעה באמצעות אכיפה מוגברת של חוקי התעבורה.

### 1. הטלת מצור

המושג מצור ("כתר" בלשון הצבא) מתייחס בהקשר זה למניעת מעבר מוחלטת או חלקית של תושבים מאזור מסוים או אליו, תוך בידודו משאר הגדה. אכיפתו של מצור מתבצעת באמצעות חסימת דרכי הגישה לאזור באמצעות חסימות פיזיות, כך שהגישה ממנו ואליו תתאפשר דרך מחסומים מאוישים בלבד. מידת החומרה שבה הוא נאכף משתנה ממקום למקום ומתקופה אחת לאחרת. הראשונים להיפגע ממנו הם, כמעט בכל מקרה, תושבי הכפרים שנתרו מחוץ לאזור הנצור, התלויים בשירותים הניתנים בו.

הסגירה הפיזית של המרחב הנצור מאפשרת הטלה של איסורי תנועה גורפים על קבוצות אוכלוסייה, המוגדרות על-ידי השב"כ על-פי מגדר, גיל או מקום מגורים. איסורים אלה חלים בדרך כלל על גברים ועל נערים, אם כי כבר קרו מקרים שבהם הם הוטלו גם על נערות ועל נשים.<sup>21</sup> קבוצות הגיל שעליהן חלות ההגבלות משתנות מעת לעת, אך בדרך כלל הן נעות בין גיל 16 ל-30 ולעתים אף עד גיל 35. על-פי הצבא, קבוצות אלו עונות על "פרופיל סיכון" של "מפגעים פוטנציאליים", שנקבע על-ידי גורמי הביטחון. בחינה פרטנית של אנשים בני קבוצות אלו הוכרה, לדברי הצבא, כבלתי יעילה "מאחר שלא תמיד יש מידע פרטני ביחס לנמנים עליהן".<sup>22</sup> מטבע הדברים, רובם המכריע של האנשים הנכללים בקבוצות אלו לא נחשדים באופן אישי באיום על ביטחון ישראל ואזרחיה.

השימוש התדיר במצור הוא מסימני ההיכר הייחודיים של האינתיפאדה השנייה. בשנים הראשונות לאינתיפאדה, הוטל מצור סביב אזורים רבים בגדה (בעיקר אזורים A) אך עם הזמן הוא הוסר מרובם. עם זאת מצור חלקי, שהיקפו משתנה מדי פעם, עדיין מוטל באופן רציף על העיר שכם ופרבריה, ומפעם לפעם הוא מורחב לאזורים אחרים בצפון הגדה, בעיקר לג'נין ולטול-כרם. החל ממאי 2005 מוטל המצור, בגרסה מעט שונה, גם על אזור בקעת הירדן. להבדיל מהמצור על שכם, ההגבלה העיקרית המוטלת במסגרת המצור על בקעת הירדן מתייחסת לכניסת פלסטינים שאינם תושבי האזור לתוכו, בשעה שתנועתם של מי שרשומים כתושבי הבקעה כרוכה "רק" בבדיקת במחסומים המוצבים בכבישי הגישה.

ההוראות בדבר איסורי התנועה המוטלים בזמן מצור מוצאות מכוחה של "הכרזה בדבר סגירת שטח (כתר) (אזור A)", אשר נחתמה בידי מפקד כוחות הצבא בגדה המערבית ב-3 בדצמבר 2001. הכרזה זו מגדירה את כל שטחי A כשטחים צבאיים סגורים. ההכרזה אינה מוגבלת בזמן והיא ממשיכה לעמוד בתוקף עד היום. ב-15 באפריל 2007 הוצא צו חדש, לגבי אזור שכם בלבד, המגביל את

21. בג"ץ 7577/06, האגודה לזכויות האזרח בישראל נ' מפקד כוחות צה"ל באזור יהודה והשומרון, עתירה דחופה למתן צו על תנאי, 18 בספטמבר 2006, סעיף 5.

22. מכתב ממשד החינוך המשפטי לגדה המערבית לאגודה לזכויות האזרח, 7 ביוני 2006.

היציאה והכניסה ממרחב העיר לנקודות הבידוק במחסומים. ההוראה גובשה בעקבות עתירה לבג"ץ של האגודה לזכויות האזרח התוקפת את חוקיות המצור.<sup>23</sup> לטענת הצבא משמש המצור כ"אחד האמצעים הביטחוניים הנחוצים לשם מניעת יציאת מפגעים ואמל"ח [אמצעי לחימה] מתחומי הערים הפלסטיניות באיו"ש... כך שתמנע יציאה וכניסה של תושבים משטחים אלה ולתוכם, ללא עריכת פיקוח ביטחוני."<sup>24</sup> ככל הידוע לבצלם לא הוצא עד היום כל צו המעגן את הגבלות הכניסה למרחב הנצור של בקעת הירדן.

## 2. יצירת "מרחב תפר"

"מרחב התפר" הוא הכינוי שהעניקו הרשויות הישראליות לשטח שנתר כלוא בין מכשול ההפרדה ובין הקו הירוק. באוקטובר 2003, עם סיום בנייתו של המקטע הראשון של המכשול, המשתרע מהכפר סאלם בצפון ועד להתנחלות אלקנה בדרום, הכריז הצבא באמצעות צו צבאי על מרחב התפר כעל שטח צבאי סגור, שהכניסה אליו והשהייה בו אסורות.<sup>25</sup> הכרזות דומות צפויות להתבצע גם במרבית המקטעים האחרים לכשתסתיים בנייתם. גם אם תחליט המדינה בעתיד שלא להכריז על אזור מסוים במרחב התפר כעל שטח סגור, כפי שהיא הבטיחה בנוגע לאזור גוש עציון במסגרת תשובה לבג"ץ,<sup>26</sup> גם אז תהיה הגישה אל אותו אזור מוגבלת ביותר, הן על-ידי המכשול עצמו והן על-ידי המחסומים שיוצבו בנקודות החצייה של המכשול לתוך מרחב התפר.

הצבא מחיל את האיסור על האוכלוסייה הפלסטינית באופן גורף, בעוד אזרחי ישראל, וכן בעלי אשרת כניסה לישראל בתוקף, רשאים להיכנס למרחב התפר ולשהות בו ללא מגבלות. כפי שיפורט להלן, יכולתם של תושבי הכפרים שנתרו כלואים במובלעות מרחב התפר להמשיך לגור בבתיהם, וכן יכולתם של שאר תושבי הגדה להיכנס לשטח זה לצורך עיבוד אדמותיהם או לכל מטרה אחרת, הוכפפה מאז הכרזה זו למשטר של היתרים.

## 3. איסור הנסיעה בכבישים מסוימים

ישראל מטילה הגבלות ואיסורים על נסיעת כלי רכב בעלי לוחיות זיהוי פלסטיניות (להלן "כלי רכב פלסטיניים") בכבישים שונים בגדה. בעוד האיסור בחלק מהכבישים הוא מוחלט באופיו (אלה מכונים בפי החיילים "כבישים סטריליים"), בכבישים אחרים מותרת נסיעתם של כלי רכב פלסטיניים בכפוף להצטיידות בהיתר. יישומו של כלי זה מתבסס על החלוקה הגיאופוליטית שנקבעה בהסכמי אוסלו: כלי רכב פלסטיניים רשאים על-פי רוב לנסוע בכבישים הנמצאים בתוך שטחי A ו-B ללא הגבלות, ואילו נסיעתם בחלק ניכר מכבישי שטח C מוגבלת או אסורה. כ-311 ק"מ של כבישים בגדה אסורים כיום לנסיעת כלי רכב פלסטיניים או שתנועתם בהם מוגבלת.

23. הוראות בדבר תנועה ותעבורה (יהודה והשומרון) (כתר שכם), התשס"ז - 2007. ר' גם בג"ץ 7577/06, הודעה משלימה מטעם המשיב, 23 באפריל, 2007 - נספח. נכון למועד סיום כתיבת דו"ח זה העתירה תלויה ועומדת.

24. מכתב ממשד היועץ המשפטי לגדה המערבית לאגודה לזכויות האזרח, 1 באוגוסט 2006.

25. צו בדבר הוראות ביטחון (יהודה והשומרון), התש"ל - 1970, הכרזה בדבר סגירת שטח מס' 2/03 ס' (מרחב התפר).

26. בג"ץ, 639/04, האגודה לזכויות האזרח בישראל נ. מפקד כוחות צה"ל ביהודה ושומרון ואח', כתב תשובה מטעם המדינה, 13 בנובמבר 2006, סעיף 24.



אותם כבישים הפכו, באמצעות כלי זה, למותרים לשימוש, באופן בלעדי או כמעט-בלעדי, לאזרחי ישראל בכלל ולמתנחלים בפרט.<sup>27</sup> מקצתם של כבישים אלה מחבר בין ההתנחלויות לשטח ישראל, ואילו אחרים משמשים כמעין רשת תחבורה פנימית בין התנחלויות שונות. אחדים מן הכבישים האסורים משמשים גם לחיבור מהיר בין נקודות שונות בתוך ישראל. זהו המקרה של כביש 443, המחבר בין ירושלים לשפלה ולגוש דן, ושל כביש 90 (כביש הבקעה), המחבר בין ירושלים לעמק בית שאן, טבריה והגליל.

בחלק מהכבישים האלה כולל האיסור גם את חצייתם על-ידי כלי רכב פלסטיניים, דבר המגביל את הגישה לדרכים נוספות שהאיסור לא חל עליהן. כתוצאה מכך נאלצים נוסעים בכלי רכב פלסטיניים לרדת מכלי הרכב, לחצות את הכביש ברגל ולמצוא תחבורה חלופית מעברו השני. דוגמה בולטת לכך היא כביש 557, שבין מחסום חווארה וההתנחלות אלון מורה. כביש זה, ומחסום בית פוריק הנמצא לאורכו, מפרידים את הכפרים בית פוריק ובית דגין מעיר המחוז שכם הנמצאת מרחק הליכה מהם. פלסטינים תושבי בית פוריק ובית דגין המעוניינים לחצות את מחסום בית פוריק לכיוון שכם נאלצים להגיע לפאתי הכפר במכונית פרטית או במונית, לרדת מכלי הרכב בשולי הכביש, לחצות את הכביש ברגל ולהמשיך בצדו השני של המחסום בכלי רכב אחר. הגבלה זו לא רק מקשה באופן פיזי על רבים מהתושבים, אלא אף עלולה לסכן את חייהם.

ישראל מעולם לא עיגנה את ההגבלות והאיסורים האלה בכתב – לא בחקיקה הצבאית, לא במסגרת החלטה רשמית אחרת ואפילו לא באמצעות שילוט. יישומם על-ידי חיילים ושוטרי מג"ב נסמך אך ורק על הוראות הניתנות להם בעל-פה.

---

27. להרחבה בנושא הכבישים האסורים ר' בצלם, משטר הכבישים האסורים בגדה המערבית, אוגוסט 2004.

**טבלה 2: כבישים בגדה המערבית שתנועת כלי רכב פלסטיניים בהם אסורה או מוגבלת**

אזור	מספר / שם הכביש	נסיעת פלסטינים בכביש זה אסורה החל מ-	ועד	היקף האיסור <sup>28</sup>	אורך (בק"מ)	
צפון הגדה	585	צומת קפין-חרמש	צומת מבוא דותן	מלא	10	
	557	כביש הגישה להתנחלות אלון מורה, ממזרח לשכם	מחסום חווארה, מדרום לשכם	מלא	13	
	557	מחסום כפריאת, מדרום לטול-כרם	הקו הירוק	מלא	4	
		סרה	גיית	חלקי <sup>29</sup>	2	
מרכז הגדה	אריאל-סלפית	כביש הגישה להתנחלות אריאל ולעיר סלפית	הכניסה הצפונית לעיירה סלפית	מלא	3	
	505	מסחה, ממזרח לכפר קאסם	הקו הירוק (כפר קאסם)	מלא	5	
	5	צומת עלי זהב ופדואל	הקו הירוק (כפר קאסם)	מלא	11	
	466	בית אל, מצפון לרמאלה	כביש 60 (עוקף רמאלה)	מלא <sup>30</sup>	5	
	463	צומת הדואר	חירבת'א בני חארתי'	מלא	0.5	
	450 כביש "טלמונים"	כביש הגישה לביתיללו, מצפון לטלמון	צומת דולב-טלמון ("הפרסה")	מלא	12	
	55	מחסום הכניסה לישראל על גדר ההפרדה, מדרום לקלקיליה	הקו הירוק	חלקי <sup>31</sup>	4	
ירושלים	404 ("בגין צפון")	הר חוצבים, ירושלים	מחסום עטרות	מלא	6	
	443	צומת מכבים	מחלף בית חורון	מלא	10	
	443	מחלף בית חורון	צומת גבעת זאב	חלקי	8	
	436	צומת גבעת זאב	מחסום רמות-בית איכסא	חלקי	7	
	קדר - מעלה אדומים	מעלה אדומים	מחסום הקונטיינר, מזרח ירושלים, מדרום לאל-עיזרייה	מלא	9	
	60	צומת גילה (גבול שטח השיפוט של ירושלים)	מחסום המנהרות	מלא	6	
	45	מחסום עטרות	צומת גבעת זאב	חלקי	3	
	כביש 1	א-זעיים	מעלה אדומים	חלקי	3	
	דרום הגדה	כביש נגוהות	גבול שטח B, ממזרח לנגוהות	הקו הירוק	מלא	5
		כביש טנא	קילומטר מצפון לטנא	הקו הירוק, מצפון למיתר	מלא	8
בקעת הירדן <sup>32</sup>	90	מעבר ברדלה, הקו הירוק	עין גדי	חלקי	120	
	578, 508	צומת מחולה, מכביש 90	צומת מעלה אפרים	חלקי	44	
	505	מחסום גיתית	צומת פצאל, מצפון ליריחו	חלקי	13	

28. כבישים המסומנים בטבלה זו כאסורים באופן חלקי מותרים, אלא אם צוין אחרת, רק לבעלי היתרים או לתושבי המקום.  
 29. הנסיעה מותרת רק לתושבי סרה ולצורך העברת סחורות.  
 30. הכביש פתוח לבעלי תעודות אח"ם ולאנשי ארגונים בינלאומיים.  
 31. הנסיעה בכביש מותרת רק לבעלי היתרים מהכפר ערב א-רמאדין א-גינבי שבבעלותם אדמה מעבר למחסום.  
 32. כל כבישי הבקעה פתוחים לנסיעה רק לפלסטינים שכתובתם, כפי שהיא מופיעה בתעודת הזהות שלהם היא הבקעה, ולבעלי היתרים.

#### 4. הרתעה באמצעות אכיפת חוקי התעבורה

קנסות גבוהים ואכיפה מוגברת של חוקי התעבורה, לרבות אכיפת הוראות הנוגעות לתקינות כלי הרכב ולדרישות הביטוח, תורמים להרתעת התושבים הפלסטינים מפני תנועה באזורים מסוימים בכלי רכבם הפרטיים, לטובת העדפת התנועה באמצעות תחבורה ציבורית.<sup>33</sup> האכיפה מתבצעת על-ידי שוטרי מחוז ש"י במשטרת ישראל, הפרושים במקומות שונים בשטח C, לרוב בסמוך למחסומים, קבועים או ארעיים, החולשים על כבישים המשמשים לנסיעת ישראלים. כך לדוגמה נעשה הדבר בכביש 443 המוביל ממודיעין, אשר נמצאת בתוך ישראל, אל ההתנחלות גבעת זאב ולירושלים<sup>34</sup>; בכביש 60, בקטע שבין ירושלים לגוש עציון; ובכביש 5 ("חוצה שומרון" החדש), המוביל מגוש דן, בתוך ישראל, עד למחסום זעתרה (תפוח) בלב הגדה.

יתרה מזאת, על-פי עדויות שגבה בצלם ועל-פי תצפיות שביצעו תחקירני הארגון, נראה כי פעילות אכיפה זו מתבצעת תוך אפליה בין נהגים פלסטינים לישראלים, המתבטאת בעצירה של אחוז גבוה יחסית מכלי הרכב פלסטיניים שעוברים בנקודות הבדיקה השונות. אמנם, מנתונים שנמסרו לבצלם לאחרונה עולה כי מספר הקנסות שהטילה משטרת ש"י על נהגים פלסטינים ועל נהגים ישראלים במהלך שנת 2006 היה כמעט זהה – 28,397 (49.4%) לעומת 29,106 (50.6%) בהתאמה.<sup>35</sup> עם זאת, מאחר שפעילות אכיפה זו מתבצעת בעיקר בכבישים שהשימוש בהם על-ידי פלסטינים הוא ממילא מצומצם – הן כתוצאה מחסימות המאריכות את ההגעה אל הכביש והן כתוצאה מהרצון להימנע מחציית מחסום מאויש – נתונים אלה אינם סותרים את ממצאי העדויות והתצפיות שהוזכרו לעיל. נהפוך הוא, בהתחשב בעובדה שנפח התנועה של כלי רכב ישראלים באותם כבישים הוא גדול בהרבה מזה של כלי רכב פלסטיניים, ההנחה כי פעילות משטרתית זו נגועה באפליה, סבירה יותר מההנחה שאין הדבר כך.

#### אמצעי "הקלה"

אל מול הביקורת הנמתחת על ישראל בשל ההגבלות הקשות על חופש התנועה של התושבים הפלסטינים בגדה, מציגות הרשויות הישראליות שני אמצעים עיקריים שמטרתם "להקל" בצורה סלקטיבית על האוכלוסייה הפלסטינית, תוך התחשבות בצרכיה: הפעלת משטר של היתרים וסלילת "כבישי מרקם חיים". אמנם, אמצעים אלה מקלים על התנועה של חלק מהתושבים המושפעים לרעה מההגבלות, אך בה בעת הם מוסיפים מנגנון נוסף לפיקוח ושליטה המאפשר לישראל להצר או להרחיב את חופש התנועה של הפלסטינים בהתאם לשיקול דעתה.

33. בצלם, משטר הכבישים האסורים בגדה המערבית, עמ' 9.

34. המידע נאסף על-ידי האגודה לזכויות האזרח. בעתירה לבג"ץ תקפה האגודה את חוקיות סגירת הכביש לנסיעת כלי רכב פלסטיניים. העתירה תלויה ועומדת. ר' בג"ץ 2150/07, עלי חסיין מחמוד אבו צפיה ואח' נ. ש הביטחון ואח', עתירה למתן צו על תנאי.

35. הנתונים הועברו לארגון מחסום Watch על-ידי משטרת ישראל ונמסרו לבצלם.

## 1. משטר של היתרי תנועה

כאמור, בשנת 1991 החלה ישראל להתנות את הכניסה מהשטחים לישראל ולמזרח ירושלים בהצטיידות בהיתר כניסה אישי. כמו כן, מאז 1996 נדרשים הפלסטינים להיתרים גם על מנת להיכנס לתחומי שטח השיפוט של ההתנחלויות בגדה. מספר חודשים לאחר תחילת האינתיפאדה השנייה החמירה ישראל את מדיניות היתרי התנועה עוד יותר. החל מינואר 2002, ובמקביל להתפתחות האמצעים שנדונו לעיל, נדרשים חלק מהפלסטינים להיתרים גם על מנת להיכנס לאזורים נרחבים אחרים בתוך הגדה המערבית וכדי לשהות בהם (חוץ מההתנחלויות ומזרח ירושלים) או כדי לצאת מהם, ביניהם האזור הקרוי "מרחב התפר" והאזורים שמוטל עליהם מצור. היתרים אחרים נועדו רק להסדיר את המעבר במחסומים מסוימים, בהתאם לסוג הרכב. חלק מההיתרים הניתנים עבור מעבר בכלי רכב – ובמיוחד היתרי כניסה עם רכב פרטי לאזור שכס הנצור והיתרים לכלי רכב מסחריים – מוגבלים במספר, והמנהל האזרחי הוא שמחליט על מכסת ההיתרים שיופקו. לטענת ראש המנהל האזרחי, החלטה זו מתקבלת על-פי הערכת היכולת של המחסומים שבדרך לשאת בעומס הנוצר מבדיקת כלי הרכב, הסחורות וההיתרים.<sup>36</sup>

להלן רשימת היתרי התנועה בתוך הגדה,<sup>37</sup> המוכרים לבצלם, נכון לכתיבת דו"ח זה:<sup>38</sup>

- היתר תנועה בכלי רכב פרטי (נדרש לצורך כניסה ברכב למחוז שכס, לבקעת הירדן ולמרחב התפר);
- היתר תנועה בכלי רכב מסחרי והיתר להעברת סחורה (נדרש להעברת סחורה לתוך שלושת האזורים שנמנו לעיל);
- היתר תנועה בכלי רכב ציבורי (נדרש להפעלת מוניות ואוטובוסים);
- היתר תנועה בכתר (נדרש ממי שנמנה על קבוצה מוגבלת לשם יציאה מאזור נצור, לכל מטרה);
- היתר הומניטארי (נדרש ממי שנמנה על קבוצה מוגבלת לשם יציאה מאזור נצור, לצורך קבלת טיפול רפואי);
- היתר תושב קבוע במרחב התפר;
- היתר כניסה יומי למרחב התפר (ניתן באופן סלקטיבי לנותני שירותים או קרובי משפחה מדרגה ראשונה של תושבי המובלעות במרחב התפר);
- היתר כניסה למרחב התפר לצורכי חקלאות או עבודה;
- היתר כניסה לבקעת הירדן (ניתן באופן סלקטיבי לנותני שירותים או קרובי משפחה של תושבי הבקעה);

36. שיחה עם ראש המנהל האזרחי, תא"ל יואב מרדכי, 14 ביוני 2007.

37. קיימים היתרים נוספים הנדרשים למעבר לתוך שטח ישראל (כרטיס מגנטי ואישור עבודה בישראל) ולצורך כניסה לעזה ויציאה ממנה, אך דו"ח זה אינו עוסק בנושאים אלו.

38. ב-19 בדצמבר 2006 פנה בצלם למנהל האזרחי בבקשה לקבל את רשימת ההיתרים הנדרשים לתנועה ברחבי הגדה, כמו-גם פרטי מידע נוספים הקשורים לדו"ח זה. עד ליום פרסום הדו"ח טרם נענתה הבקשה במלואה והמידע שכן נמסר הוא חלקי ביותר.

מאחורי כל היתר עומד, מטבע הדברים, איסור תנועה כללי מסוג כלשהו. משום כך, נתפס היתר התנועה על-ידי הרשויות הישראליות כחריג, מעין פריבילגיה שהענקתה מותנית בכך שהן ישתכנעו כי מבקש ההיתר אינו מהווה סכנה וכי יש לו "סיבה מוצדקת" לרצות לעבור ממקום למקום בתוך הגדה. עבור מי שזכה להיכלל בין מקבלי פריבילגיה זו, הפך היתר התנועה לאחד המסמכים החשובים ביותר לצורך מימושו של פעולות וזכויות שתעודות אחרות, כגון תעודת זהות או תעודה מקצועית, אינן מאפשרות.

היתרי המעבר מונפקים על-ידי משרדי מפקדות התיאום והקישור בגדה (להלן מת"ק),<sup>39</sup> ועל מנת לקבלם, על פלסטינים תושבי השטחים לפנות למשרדי המת"ק הקרובים לאזור מגוריהם. בעבר, נהוג היה להעביר בקשות להיתרים דרך משרדי המת"ק הפלסטיניים, הליך שמנע מגע ישיר בין עובדי משרדי המת"ק הישראליים והתושבים הפלסטיניים. באופן פעולה זה היה טמון יתרון חשוב במקומות כגון שכס ובית לחם, שבהם הגעה למשרדי המת"ק הישראליים כרוכה בחציית מחסומים מאוישים. אך מאז עליית חמאס לשלטון, בינואר 2006, הפסיקה ישראל את שיתוף הפעולה בין משרדי המת"ק שלה למקביליהם הפלסטיניים, ועד לאחרונה נדרשו התושבים, ברוב המקרים, להגיע למשרדי המת"ק הישראליים בעצמם לצורך הגשת הבקשה להיתר. ב-25 ביולי 2007 חודש שיתוף הפעולה בין משרדי המת"ק הישראליים ואלה הפלסטיניים. תושבים פלסטינים יכולים כעת להגיש בקשה להיתר הן דרך משרדי המת"ק הישראליים והן באמצעות הפלסטיניים. כאמור, באזורים מסוימים, התושב הפלסטיני חייב לעבור במחסומים בדרכו למת"ק, ואם הוא נמנה על אחת הקבוצות המוגבלות, הוא יידרש להציג היתר מעבר, שעוד לא נמצא בידו. מעבר התושב במקרים אלו תלוי ברצונו הטוב של החייל במחסום ובכך שיצליח לשכנעו באמיתות כוונותיו.

הליך הנפקת ההיתרים לוקה בחוסר שקיפות ובחוסר בהירות. ככל הידוע לבצלם, ישנם שני קריטריונים כלליים וגורפים שעמידה בהם מאפשרת קבלת היתר:<sup>40</sup> היעדר "מניעה", ביטחונות או משטרתית, כלפי מגיש הבקשה והוכחת העילה לבקשת ההיתר. תושב המגיש בקשה לקבלת היתר נדרש להציג מסמכים התומכים בבקשתו ואשר יספקו את פקידי המת"ק. כללים אלה חלים גם על פלסטינים המבקשים להיכנס למרחב התפר, למעט אלה שחיים באזור זה, לכל מטרה שהיא: עיבוד קרקע, ביקור משפחתי, אספקת סחורות, מתן שירות וכד'. מטבע הדברים, כאשר מוטלת מכסה של היתרים מסוג מסוים נוצר מצב שבו תושבים רבים אינם מקבלים היתר רק משום שהמכסה התמלאה, וזאת על אף שהם עומדים בשני הקריטריונים לקבלת ההיתר שצוינו לעיל.

למעט שני מבחני סף אלה, הנהלים שההליך מופעל על-פיהם אינם מובאים לידיעת הציבור, וקריטריונים מפורטים לבחינת הבקשות אינם קיימים. מתן ההיתר נתון בסופו של דבר לשיקול דעתם של אנשי המת"ק. דחיית הבקשה להיתר אינה מנומקת, או מנומקת באופן לקוני – במילה "ביטחוני". כך למשל, מתוך כ-27,000 בקשות שהוגשו בשנת 2006 להיתר כניסה למרחב התפר (עבור עבודה בחקלאות, תעסוקה אחרת וסיבות סוציאליות שונות), למעלה מ-20% נדחו.<sup>41</sup> תושב שבקשתו להיתר נדחתה יכול להגיש בקשה נוספת, אך במקרים שבהם אין כל נימוק לסירוב לא ניתן לדעת מדוע נדחתה הבקשה וכך אין אפשרות של ממש לערער על הדחייה.

39. להרחבה בנושא משרדי המת"ק והבסיס החוקי להקמתם ר' בצלם, משטר הכבישים האסורים בגדה המערבית, פרק 3. 40. בצלם פנה למנהל האזרחי בבקשה לקבל מידע בנוגע לקריטריונים שהיתרי התנועה השונים ניתנים על-פיהם, אך עד לסיום כתיבת דו"ח זה לא התקבלה תשובה בעניין. ר' הערת שוליים 38 לעיל.

41. מכתב מפרקליטות המדינה לאגודה לזכויות האזרח, בתשובה לבקשת פרטים נוספים בבג"ץ 639/04, 7 בפברואר 2007.

לעומת זאת, קבלת היתר לצורך מגורים במרחב התפר אינה כפופה להיעדר מניעה ביטחונית או משטרתית. לשם כך נדרש מגיש הבקשה להוכיח "להנחת דעתה של הרשות המוסמכת" או של ועדה מטעמה, כי הוא אכן תושב קבוע באזור על-פי המען הרשום בתעודת הזהות שלו ביום הכרזה על האזור כשטח סגור, או על-ידי הוכחה כי מרכז חייו במרחב התפר.<sup>42</sup> מי שמבקש לעבור לגור במרחב התפר חייב להיות בקשרי משפחה עם תושב קיים במרחב, על מנת לקבל היתר מתאים, ולספק סיבה לבקשת המעבר.<sup>43</sup> מתוך 5,234 בקשות להיתר תושב קבוע שהוגשו למנהל האזרחי בשנת 2006 אושרו 4,834 (92%), ואילו 400 בקשות נדחו בשל "חוסר יכולת להוכיח באופן מספק מרכז חיים במרחב התפר".<sup>44</sup>

היתרי הכניסה למרחב התפר מאפשרים מעבר רק דרך מחסום ספציפי אחד, ששמו מצוין על גבי ההיתר, בהתאם למקום המגורים או היעד של בעל ההיתר במרחב התפר.

## 2. כבישי "מרקם חיים"

בניסיון להפריד בין התנועה הפלסטינית לזו הישראלית בגדה ולמנוע שיתוק מוחלט של תנועת הפלסטינים באזורים מסוימים בגדה, כתוצאה ממגוון ההגבלות שהוא מטיל, גיבש הצבא תכנית לסלילת כבישים חדשים, המיועדים לשימוש בלעדי של האוכלוסייה הפלסטינית. על-פי דיווחים, תכנית זו, שנקראה "הכול זורם", ייעדה את הכבישים המרכזיים בגדה לשימוש ישראליים, ובעיקר מתנחלים, ואילו מרבית הכבישים שיועדו לפלסטינים היו אמורים לעבור דרך כפרים ומרכזי ערים.<sup>45</sup> עם זאת, בעקבות הביקורת הרבה שנמתחה עליה הוקפאה התכנית ובשנת 2006 החל הצבא לגבש תכנית חלופית.

מטרתה המוצהרת של התכנית החלופית היא ליצור רצף תחבורתי נפרד לפלסטינים בגדה, מצפון לדרום.<sup>46</sup> בניגוד לתכנית הקודמת, שנועדה ליצור הפרדה מוחלטת, התכנית החדשה התבססה על הפרדה מפלסית של התנועה במקומות שבהם יש מפגש בין כביש המשמש ישראלים לכביש המשמש פלסטינים. הפרדה זו תוכננה להתבצע באמצעות גשרים ומחלפים, כך שנוסעים ישראלים ייסעו בכבישים המהירים, העיליים, והתנועה הפלסטינית תתרחש במפלסים התחתונים, על כבישים שכינו "כבישי מרקם חיים". על-פי התכנית, תותר תנועת כלי רכב פלסטיניים רק בעשרים אחוזים מהכבישים שכלי רכב ישראליים נוסעים בהם. על אף ששרד הביטחון לא אישר באופן רשמי את התכנית עצמה, אלמנטים רבים ממנה מיושמים בפועל וכבישי "מרקם החיים" החלו להיסלל. כבישים אלו כוללים, בין השאר, דרכים המשתרעות במקביל לכבישים שאסורים לנסיעת כלי רכב פלסטיניים וכבישים המיועדים להחליף כבישים אחרים שהגישה אליהם נותקה על-ידי מכשול ההפרדה.

42. הוראות בדבר היתר לתושב קבוע במרחב התפר (יהודה והשומרון), התשס"ד-2003. במכתב בנדון ששלחה הפרקליטות לאגודה לזכויות האזרח ב-7 בפברואר 2007 נכתב כי הוכחת מרכז החיים במרחב התפר נעשית "באמצעות המצאת אישורי מועצה מקומית, קבלות על תשלומים שוטפים, דוגמת מים חשמל וארנונה, שנעשו בשנים שקדמו להכרזה, [נ]הצגת חוזי שכירות או רכישה משנים שקדמו להכרזה".

43. אם הסיבה מספקת את דרישת הרשויות יקבל התושב היתר ל"תקופת מבחן" של שנתיים, שבסיומה יחליטו הרשויות אם להנפיק לו תעודת תושב קבוע. הוראות בדבר היתר תושב קבוע במרחב התפר (יהודה והשומרון), התשס"ד-2003, סעיף 6.

44. מכתב מפרקליטות המדינה לאגודה לזכויות האזרח, בתשובה לבקשת פרטים נוספים בבג"ץ 7,639/04, בפברואר 2007.

45. עמיר רפפורט, "צה"ל יחל ביישום 'תכנית ההפרדה'", nrg, מעריב, 19 באוקטובר 2005.

46. עמירה הס, "פלסטינים בגדה ייסעו במפלס נפרד מהישראלים", הארץ, 26 במרץ 2006.

גם אם כבישים חלופיים אלו ישפרו את זרימת התנועה הפלסטינית באזורים שונים ברחבי הגדה, הרי שבאותה מידה הם יתרמו להרחקתם של פלסטינים מהכבישים המרכזיים בגדה, תוך הפיכתם של אלה האחרונים ל"כבישים ישראליים" דה-פקטו. בנוסף, הפרדת התנועה תאפשר להטיל על פלסטינים הגבלות תנועה ככל שיידרש מבלי לשבש כהוא זה את זרימת התנועה של המתנחלים ושאר אזרחי ישראל הנעים בכבישי הגדה.

### טבלה 3: כבישי "מרקם חיים"<sup>47</sup>

הכביש יוצא מ	ומגיע עד	יעוד	סטטוס
ענאתא	אל-עזרייה	לחבר בעתיד בין דרום הגדה למרכזה	בבנייה
רנתיס	שוקבא	להחליף את כביש 465 (סמוך להתנחלות עופרים) שיהפוך לחלק מתוואי המכשול סביב ההתנחלויות בית אריה ועופרים	בבנייה מתקדמת
בית ליקיא	בית ענאן	חיבור שני הכפרים למעבר תת קרקעי מתחת לכביש 443	בבנייה
בית עור אל-פוקא	א-טירה	להחליף את כביש 443 באמצעות מעבר תת-קרקעי	בבנייה
אל-גיב	בידו	לחבר את מובלעת ביר נבאללא עם הכפר בידו והכפרים השכנים לו	לקראת סיום
אל-ג'ודיידה (מנהרה במובלעת ביר נבאללא)	ראפאת	לעבור מתחת לכביש 45 החוסם את המובלעת ולחבר אותה אל רמאללה	הסתיים
טול-כרם / כביש 57	א-ראס	לעקוף את הכביש המוביל להתנחלויות אבני חפץ ועינב באמצעות מנהרה העוברת מתחתיו	הסתיים
אל-ח'ידר	הכפרים חוסאן ובתיר שבמובלעת "גוש עציון"	לאפשר גישה לשאר הגדה עבור כפרים שיישאר ממערב למכשול ההפרדה במובלעת "גוש עציון"	בבנייה
ראס א-טירה	כביש 55	לאפשר גישה של כפרי מובלעת אלפי מנשה לשאר הגדה; בעתיד יהפוך כביש זה לחלק מתוואי המכשול באזור.	הסתיים
מובלעת קלקיליה (מנהרה)	מובלעת הכפר חַבְּלָה	לחבר בין שתי המובלעות הפנימיות באמצעות מעבר תת-קרקעי	הסתיים

47. הטבלה מבוססת על מידע שאספו חוקרי השטח של בצלם. בצלם פנה לפיקוד המרכז בבקשה לקבל רשימה של כבישי "מרקם החיים" הקיימים בגדה, כולל אלו שנבנים ואלו שנמצאים בשלבי תכנון, אך המידע טרם התקבל. רשימה מעודכנת, ככל שתמצא, תופיע באתר בצלם: [www.btselem.org](http://www.btselem.org).

מחסום בכניסה לאל-ח'דר,  
במחוז בית לחם, 3 באוקטובר 2006.  
**צילום:** אן פק, [activestills.org](http://activestills.org).



הצבת חסימה פיזית בדרום חברון,  
24 ביולי 2007.  
**צילום:** אורן יעקובוביץ', בצלם.



מונית פלסטינית עוקפת מחסומים  
בדרך החלופית העוברת במישור ראמין  
הסמוך לטול-כרם, 22 באוקטובר 2006.  
**צילום:** שרית מיכאלי, בצלם.







## חלק ב

# פיצול הגדה המערבית

פרק זה בוחן את פיצול שטח הגדה המערבית למקטעים שונים ("תאי שטח" בלשון הצבא), שנוצר כתוצאה מהפעלת אמצעי השליטה וההגבלה על התנועה שתוארו בפרק הקודם. במהלך הפרק נשתמש במונח "פיצול" בהתייחס למצב שבו התנועה בין מקטע אחד למשנהו מפוקחת, כפופה להצטיידות בהיתרים או אף אסורה לחלוטין. הפרק מחולק לשני חלקים: הראשון יבחן את אופן הפיצול של שטח הגדה לאזורים ראשיים, והשני יתאר כיצד אזורים אלה פוצלו גם הם לאזורי משנה. ריבוי הפיצולים ביתר אזורים שבעבר נחשבו ליחידה גיאוגרפית, כלכלית וחברתית אחת, והפריד יישובים רבים מעיר המחוז הקרובה אליהם, תוך חיבור של חלקם, באופן מלאכותי, למרכז אורבאני אחר.

עיקרון מרכזי בתורת זכויות האדם הוא, כי לכל אדם באשר הוא נתונה הזכות לנוע בחופשיות בתוך ארצו, ואילו נטל ההוכחה לכך שקיימת סיבה מוצדקת להגביל את זכותו לחופש תנועה, מוטל לעולם על הרשות השלטונית. מצב הפיצול שיתואר להלן מבטא, במובנים רבים, את היפוכו של עיקרון זה. במסגרת זו, יכולתו של אדם לנוע מאזור לאזור בתוך הגדה, ובין אזורי המשנה שבתוך כל אזור, הפכה לחריג הכפוף לתנאים שונים ומשונים ואשר מחייב הצדקה מצידו של הפרט. זאת, שעה ששלילתו של חופש התנועה נתפסת על-ידי הרשויות כמצב הטבעי, שאינו מחייב כל הנמקה מיוחדת.

## ביתור הגדה לשישה אזורים מופרדים

מגוון הגבלות התנועה שישראל מטילה על הפלסטינים בגדה הביא לפיצול השטח לשש יחידות גיאוגראפיות מרכזיות: צפון הגדה, מרכז הגדה, דרום הגדה, בקעת הירדן וצפון ים המלח, מובלעות מכשול ההפרדה ואזור מזרח ירושלים.

אזור צפון הגדה כולל את המחוזות ג'נין, טול-כרם, טובאס ושכם, למעט אותם אזורים במחוזות אלו המצויים בבקעת הירדן ובמובלעות המכשול. באזור זה חיים כיום למעלה מ-840,000 פלסטינים,<sup>48</sup> וכ-6,300 מתנחלים.<sup>49</sup> אזור דרום הגדה כולל את המחוזות חברון ובית לחם, למעט אזור צפון ים המלח

48. ההתייחסות למחוזות בפרק זה מתבססת על חלוקת המחוזות כפי שאומצה על-ידי הרשות הפלסטינית. אלא אם צוין אחרת, כל הנתונים הנוגעים למספר התושבים הפלסטינים באזורים השונים בגדה לקוחים מהלשכה הפלסטינית המרכזית לסטטיסטיקה והם בבחינת הערכה לשנת 2005.

49. כל הנתונים הנוגעים למספר התושבים בהתנחלויות מבוססים על נתוני הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, שנתון 2005, ואינם כוללים התנחלויות שפנו. לפרוט ההתנחלויות ומספר התושבים בכל אחת מהן, ר' אתר בצלם, [www.btselem.org](http://www.btselem.org).

ומובלעות המכשול. באזור זה חיים למעלה מ-700,000 פלסטינים וכ-14,000 מתנחלים.<sup>50</sup> אזור מרכז הגדה כולל את המחוזות סלפית, רמאללה ויריחו, למעט אותם אזורים במחוזות אלו המצויים במובלעות המכשול. באזור זה חיים למעלה מ-400,000 פלסטינים וכ-26,600 מתנחלים. יש לציין, כי על אף שמבחינה גיאוגרפית מהווה מחוז יריחו חלק מבקעת הירדן, ההגבלות הפרידו את העיר עצמה משאר הבקעה תוך חיזוק זיקתה למחוז רמאללה.

אזור בקעת הירדן וצפון ים המלח כולל את כל הרצועה המזרחית של הגדה, למעט העיר יריחו עצמה ומחנות הפליטים הסמוכים לה, וגרים בו כ-10,000 פלסטינים וכ-8,900 מתנחלים. הגבלות ראשונות על תנועת פלסטינים ברחבי בקעת הירדן, וביניהן מחסומים וחסימות פיזיות של דרכי גישה, הוטלו על-ידי ישראל עם תחילת האינתיפאדה, ומאז הן הורחבו בהדרגה.<sup>51</sup>

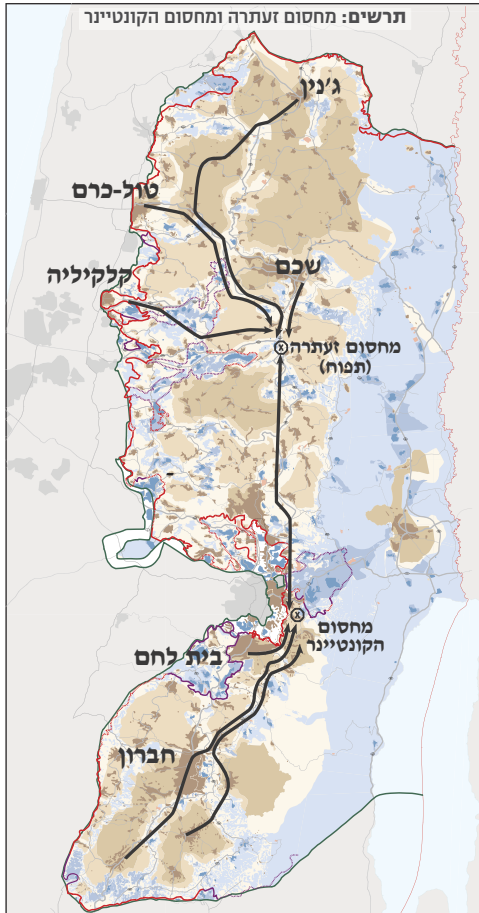
כתוצאה מקביעת התוואי של מכשול ההפרדה בתוך שטח הגדה ובשל צורתו המפותלת, אזורים רבים בודדו והופרדו משאר הגדה והפכו (או יהפכו עם סיום הבנייה) למובלעות. חלק מהמובלעות, אותן כינינו "מובלעות מרחב התפר", כוללות אזורים שנותרו בצידו ה"פלסטיני" של המכשול, אך בשל הפיתולים של התוואי הם מוקפים על-ידי המכשול מרוב עבריהם. עם השלמת הבנייה, כ-30,000 פלסטינים ימצאו עצמם במובלעות מרחב התפר וכ-250 אלף במובלעות פנימיות. בשטח שבין המכשול לקו הירוק יוותרו, בנוסף לכך, עשרות אלפי דונמים של קרקע חקלאיות פלסטינית, וכן 39 התנחלויות שבהן חיים כ-138,000 מתנחלים (לא כולל ההתנחלויות במזרח ירושלים וגושי ההתנחלויות גבעת זאב ומעלה אדומים). להבדיל מכל חמשת האזורים האחרים הנדונים בפרק זה, מובלעות המכשול אינן אזור גיאוגרפי אחד. המדובר הוא בעשרות מקטעים ללא רצף טריטוריאלי ביניהם, המופרדים משאר הגדה.

אזור מזרח ירושלים כולל את כל השטחים שסופחו לישראל בשנת 1967 וצורפו לשטח השיפוט של עיריית ירושלים, למעט שני אזורים (מחנה הפליטים שועפאט וכפר עקב) שהופרדו ממזרח העיר על-ידי המכשול. מלבד ההתנחלויות בשטח השיפוט של העיר, נכללים באזור זה שני גושי התנחלויות נוספים: גוש גבעת זאב וגוש מעלה אדומים. באזור זה חיים כיום כ-200,000 פלסטינים ומעל ל-220,000 מתנחלים.

פיצול זה לאזורים נאכף על-ידי שימוש משולב ומתואם במגוון האמצעים שנדונו בפרק הקודם, באופן שמנתב תנועת כלי רכב והולכי רגל פלסטינים אל כמה מחסומים, שרק דרכם ניתן לעבור מאזור אחד למשנהו, וזאת בכפוף לתנאים ולהגבלות המשתנים ממחסום למחסום ומתקופה לתקופה:

50. הנתונים אינם כוללים את תושבי התנחלויות והכפרים בגוש עזיון, אשר יישארו מעברו ה"ישראלי" של מכשול ההפרדה כשתסתיים בנייתו.

51. ב-16 במרץ 2005 הוטל איסור על פלסטינים הבאים מירדן דרך גשר אלנבי (הדרך היחידה לצאת מהגדה או להיכנס אליה מחו"ל) לעבור דרך הבקעה – גם אם פניהם לצפון הגדה. על תושבי יריחו נאסר לעבור צפונה לכיוון הבקעה וכביש 90 דרך מחסום עוג'א, בצפון יריחו. על תושבי הכפרים הצפוניים בבקעה נאסר המעבר במחסום זה בדרכם ליריחו. על כל אלה נגזר לעקוף את המחסום בנסיעה מערבה, לכיוון רמאללה, בדרכם מצפון לדרום ולהיפך, ובכך להאריך את דרכם ובעיקר את משך הנסיעה, בשל העיקוף והעיכוב במחסומים שבדרך.



**מחסום זעתרה (תפוח)** שולט בצורה כמעט מוחלטת על התנועה בין צפון הגדה ומרכזה. אל מחסום זה מנקז הצבא את התנועה המגיעה מכביש 5 ממערב וממזרח, ואת התנועה המגיעה מכביש 60 – מצפון (מכיוון שכם) ומדרום (מכיוון רמאללה ודרום הגדה). המחסום מאויש על ידי חיילים במשך כל שעות היממה. בעוד מעבר של פלסטינים במחסום צפונה אפשרי בדרך כלל ללא הגבלה, מעברם דרומה כרוך בבדיקת תעודות הזהות ולעתים אף בחיפוש בכלי הרכב.<sup>52</sup> העיכובים במחסום זה מגיעים לעיתים קרובות לחצי שעה עד שעה, ובשעות העומס או בזמן התרעה ביטחונית הם מתארכים עוד יותר. לעתים קרובות אוסרים כוחות הביטחון על מעבר של גברים ונערים בני 16-35 הנוסעים מצפון הגדה לדרומה. הגבלה זו מוטלת בדרך כלל על תושבי המחוזות ג'נין ושכם, ולעתים גם על תושבי טול-כרם, ויוצרת מצור חלקי על צפון הגדה. כאשר מוטלות הגבלות מסוג זה משמש מחסום זעתרה כצוואר הבקבוק, או החסם המרכזי, שבו נעצרים כל אלה שאינם רשאים להתקדם דרומה.

**מחסום "הקונטיינר"**, שולט בצורה כמעט מוחלטת על התנועה בין אזור דרום הגדה לאזור המרכז. הוא ממוקם על כביש מספר 398

(המכונה גם כביש "ואדי נאר"), המשתרך מבית סחור שבפאתי בית לחם בדרום עד לכניסה הראשית להתנחלות מעלה אדומים בצפון, על ראש גבעה החולשת על נחל קדרון. בעקבות הטלת הסגר הכללי על השטחים ב-1993, שבמסגרתו נאסר על פלסטינים הנוסעים בין דרום הגדה למרכזה להיכנס לירושלים, הפך כביש זה לנתיב התנועה הראשי בין אזורים אלה.

המחסום מאויש בשוטרי מג"ב במשך כל שעות היממה. מאז שנת 2002 ועד לאחרונה, אסרה ישראל על כלי רכב פרטיים לנוע דרך מחסום הקונטיינר, למעט בעלי היתרים מיוחדים. איסור זה בוטל בפברואר 2007, במסגרת "תכנית ההקלות". כמו כן, החל ממועד סמוך לפרוץ האינתיפאדה ועד היום נאסרת הנסיעה של פלסטינים על קטע מכביש 398, בין מחסום הקונטיינר לכניסה להתנחלות מעלה אדומים. האיסור נומק בצורך להגן על כ-720 תושבי ההתנחלות קדר, הממוקמת לצידו של הכביש, המשתמשים בו בדרכם למעלה אדומים ומשם לישראל. בשל כך, נאלצים הנוסעים הפלסטינים

52. בדיקת כלי רכב במחסום זעתרה נעשית באופן מדגמי, אלא אם ישנן התראות מיוחדות, אז הבדיקות מחמירות ותכופות יותר.

המגיעים למחסום בדרכם צפונה לעקוף קטע זה של הכביש על-ידי נסיעה ברחובות הצרים והמשובשים של הכפרים הסמוכים (סוואחרה, אבו דיס ואל-עזרייה). במהלך שנת 2005 נפתח כביש עוקף חדש המחבר בין קדר למעלה אדומים, ובעקבות כך הופסק שימוש המתנחלים בקטע הכביש האסור לנסיעת פלסטינים. עם זאת, הנסיעה בו נותרה אסורה, לטענת הצבא, עד לביצוע "עבודות הנדסה" שיחסמו את המעבר מהכביש לתוך ההתנחלות.<sup>53</sup>

ככלל, מתבצעות במחסום הקונטיינר בדיקות של כלי הרכב והנוסעים העוברים בו. לעיתים קרובות נרשמים במחסום זה עיכובים ממושכים מאוד, בייחוד בשעות העומס.<sup>54</sup> כאשר ישראל מכריזה על סגר מוחלט, נסגר המחסום ודרום הגדה מנותק כמעט לחלוטין משאר חלקיה. במצב זה, פלסטינים רבים שחייבים לצאת את אזור הדרום או להגיע אליו נאלצים לעקוף את המחסום ברגל, דרך שבילי עפר בין הגבעות.

### מתוך עדותו של סמיר עבד א-רחים מוחמד חרב, תושב רמאללה

ב-21.11.06 הייתי צריך לנסוע לכפר סעיר באזור חברון יחד עם שלושה חברים כדי לנחם חבר שאבא שלו נפטר. היה לנו יחסית קל להגיע לסעיר. בסביבות השעה שלוש אחר הצהריים יצאנו במונית מרמאללה... המשכנו לאל-עזרייה, אבו דיס וא-סוואחרה א-שרקיה עד שהגענו למחסום הקונטיינר. במחסום חיכו חמש מכוניות בלבד. אחרי רבע שעה בערך הגיע התור שלנו להיבדק. עברנו את המחסום, המשכנו בנסיעה לכיוון סעיר, והגענו בסביבות השעה חמש. ניחמנו את החבר שלנו ואחרי כחצי שעה נסענו חזרה לכיוון רמאללה.

בסביבות שש בערב הגענו למחסום הקונטיינר. במחסום חיכו הרבה מכוניות. נהג המונית שבה נסענו עקף את התור של המכוניות, והתקרב עד למרחק של מטרים בודדים מהמחסום. ראיתי שהחיילים בודקים בקפידה מונית פלסטינית. הם פירקו את המושבים והריפוד של הדלתות ועוד כל מיני חלקים של המונית. הם המשיכו בבדיקה הרבה זמן, ואנחנו וכל הנוסעים שחיכו במכוניות האחרות התעייפנו מהשיבה ברכב.

בחור צעיר, בן 16 בערך, ירד מהרכב שעמד לפנינו... מהר מאוד ניגשו אליו שלושה חיילים והתנפלו עליו במכות... הם הכו את הבחור בהפגנותיות, כנראה כדי להפחיד את יתר הנוסעים שישבו במכוניות, שבינתיים מספרן הגיע להערכתי למאה. אחרי שהם סיימו להכות אותו, הם הכריזו ברמקול שאסור לרדת מהמכוניות.

חיכינו במחסום עד השעה תשע ורבע בערב, כלומר למעלה משלוש שעות המתנה. רק אז השוטרים התחילו להזרים את התנועה. הם לא ערכו חיפוש במכוניות אלא נתנו לכולם לעבור. העיכוב במחסום היה תוצאה של מצב הרוח של השוטרים, הם סתם החליטו לעכב את התנועה בלי שום סיבה או צורך ביטחוני. הגעתי הביתה לרמאללה בסביבות השעה עשר וחצי בערב.<sup>55</sup>

53. מכתב מדובר צה"ל לבצלם, 16 במאי 2006.

54. מתצפיות שערכו חוקרי השטח של בצלם עולה כי זמן ההמתנה במחסום הקונטיינר נע בין שלוש דקות לשעה, גם לאחר שהוכרוזו הקלות על הבידוק והמעבר במחסום.

55. העדות נגבתה על-ידי כרים גיבראן ב-3 בינואר 2007.

ארבעה מחסומים – **תיאסיר, חמרה, גיתית וייט"ב** – שולטים על התנועה אל אזור בקעת הירדן וממנו. במאי 2005 החלה ישראל למנוע מעבר פלסטינים אל הבקעה באופן גורף וללא קשר למטרת המעבר, למעט פלסטינים שרשומים בתעודת הזהות כתושבי הבקעה ובעלי היתרים מיוחדים. עם זאת, ב-26 באפריל 2007 הודיע משרד הביטחון על ביטול איסור הכניסה הגורף. בהודעה שנשלחה מלשכת השר לאגודה לזכויות האזרח נמסר כי בתום בחינה מיוחדת באשר לצורך בהמשך הטלת מגבלות התנועה בבקעה הוחלט כי המגבלות יוסרו, כך שהכניסה לאזור בקעת הירדן ותאפשר לכלל תושבי הגדה, בכפוף לבידוק בטחוני במחסומי הכניסה. בהודעה לא נאמר מה הייתה ההצדקה להטלת המגבלות מלכתחילה.<sup>56</sup> מעקב של בצלם אחר החלטה זו העלה כי היא יושמה רק בנוגע למעבר של הולכי רגל ושל נוסעים בתחבורה ציבורית (הדורשת בעצמה היתר). הכניסה אל הבקעה בכלי רכב פרטי מותנית גם כיום בהצגת היתר מיוחד. כמו כן, יושמה ההחלטה רק בשניים מהמחסומים – תיאסיר וחמרה – שזמן ההמתנה בהם הוא בדרך כלל ארוך במיוחד. תנאי המעבר בשני המחסומים האחרים – גיתית, וייט"ב – לא השתנו.

**החסום אלהוג**, הממוקם בצומת בית הערבה, שולט על התנועה אל צפון ים המלח וממנו. המעבר דרכו מותר בדרך כלל רק לבעלי היתר עבודה בהתנחלויות הסמוכות וכן לבעלי היתר כניסה לישראל. החל מחודש מאי 2007 נאסר המעבר גם של אלו האחרונים. בשיחת טלפון שנערכה עם מנהל אתר הנופש עין פשחה, בצפון ים המלח, הובהר לבצלם כי לאתר נמסרות מפעם לפעם הוראות מהצבא האוסרות על כניסת פלסטינים לאתר הנופש אלא אם יש בידיהם היתר כניסה לישראל, שאותו עליהם להציג בשער הכניסה לאתר.<sup>57</sup> מעדויות שהאגודה לזכויות האזרח גבתה מחיילי מילואים עולה כי הסיבה להצבת המחסום, כפי שהוסברה לחיילים על ידי הממ"ט, היא "פגיעה בהכנסות של היישובים היהודיים על חופי ים המלח כאשר גם פלסטינים משתמשים בחופים."<sup>58</sup>

מכשול ההפרדה מנתב את התנועה בין מובלעות מרחב התפר לשאר אזורי הגדה, למספר **שערים במכשול**, השולטים על התנועה אל מרחב התפר וממנו. המעבר דרכם מתאפשר רק בכפוף להצגת אחד מהיתרי הכניסה המיוחדים (רי פרק 1). נכון להיום נפתחו 38 שערים כאלו, מתוכם רק שישה פתוחים מדי יום, בין 12 ל-24 שעות רצופות ביממה. 17 מהשערים נפתחים פעמיים או שלוש ביום, למשך חצי שעה עד שעתיים, ו-13 שערים נפתחים רק בעונה חקלאית מסוימת – בדרך כלל בעונת מסיק הזיתים.<sup>59</sup> שני שערים נוספים נפתחים, על פי תיאום עם המת"ק, על מנת לאפשר מעבר לתושבי בתים בודדים שנכלאו על-ידי המכשול ונותקו לגמרי מהכפר אליו הם שייכים.<sup>60</sup> חלק מהשערים עברו תהליך הפרטה והם מאוישים על-ידי עובדים של חברות אבטחה פרטיות. בנוסף לשערים אלו קיימים מעברים המיועדים בעיקר לתנועת ישראלים הנוסעים אל הגדה המערבית וממנה לישראל. מעברים אלה אינם מוגבלים בשעות הפעילות.

התנועה בין אזור מזרח ירושלים לשאר אזורי הגדה מנותבת גם היא באמצעות מכשול ההפרדה (המכונה באזור זה "עוטף ירושלים"), אל 12 מחסומים שהוקמו במכשול. בפועל, פלסטינים תושבי

56. מכתב מרות בר, עוזרת שר הביטחון, לאגודה לזכויות האזרח, 10 באפריל 2007.

57. השיחה נערכה ב-28 במאי 2007.

58. מכתב מהאגודה לזכויות האזרח לרמטכ"ל, רא"ל גבי אשכנזי, 3 ביולי 2007.

59. לטענת הרשויות, קיימת אפשרות לפתוח את השערים העונתיים גם בזמנים אחרים בתיאום מוקדם.

60. מכתב מהמנהל האזרחי לבצלם, 9 במאי 2007.

הגדה, שאינם מחזיקים בתעודת זהות ישראלית, רשאים להשתמש רק בארבעה מהם, בכפוף להצגת היתר כניסה למדינת ישראל. מחסומים אלו הם **מחסום קלנדיה בצפון, מחסום 300 בדרום, מחסום מחנה הפליטים שועפאט במזרח, ומחסום הזיתים / ראס אבו-סביתאן**, שנועד בלעדית למעבר הולכי רגל המגיעים מכיוון אבו דיס ואל-עיזרייה. המעבר במחסומים אלה כרוך, בנוסף להצגת תעודת זהות והיתר בתוקף, גם בבדיקות קפדניות המחייבות, בין השאר, יציאה מכלי רכב לצורך חיפוש בו ומעבר דרך שערי מתכת מסתובבים ("קרוסלות") המצוידים בגלאי מתכות.<sup>61</sup> שמונת המחסומים הנותרים, נועדו למעבר מתנחלים ותושבי ישראל, לרבות פלסטינים תושבי מזרח ירושלים. לשם כך, נדרשים בדרך כלל אלה האחרונים להציג תעודת זהות ישראלית.

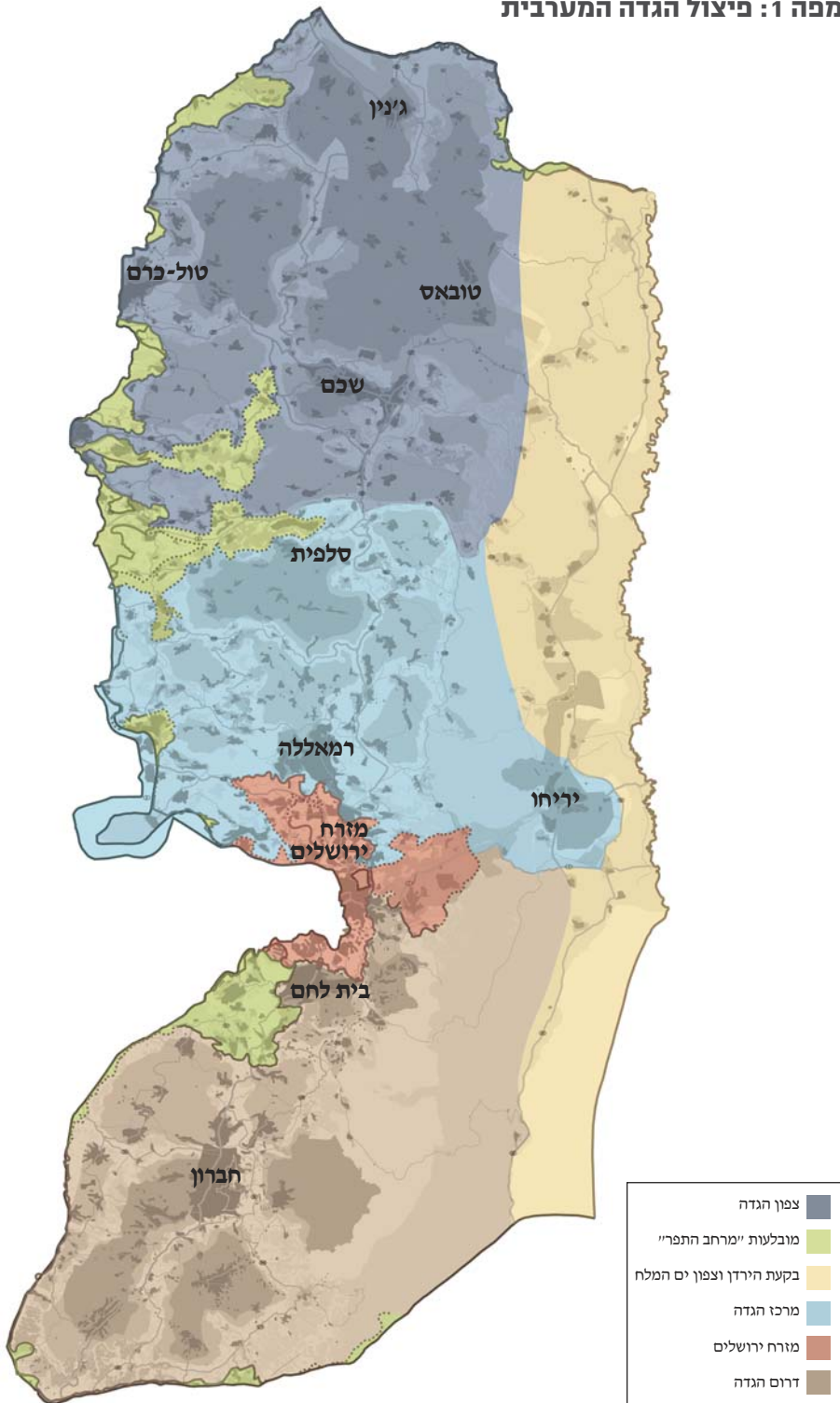
\* \* \*

קשיי המעבר בין אזור לאזור, שהאמצעים הרבים שפורטו לעיל גורמים להם, פוגעים באופן נרחב בהיבטים רבים בחיי התושבים בגדה – החל בניתוק קשרי מסחר בין אזורים וכלה בפיצול חברתי ומשפחתי הנובעים שניהם מהגבלת היכולת להתראות ולהשתתף באירועים חברתיים ומשפחתיים. כפי שניתן לראות בחלק ג' של דו"ח זה, הפגיעה הנובעת מהגבלות אלו היא מיידית ובה בעת בעלת השלכות ארוכות טווח.

---

61. OCHA, עדכון מספר 5, ניתוח פרלימינארי של ההשלכות ההומניטאריות של הגדר בגדה המערבית על בסיס התוואי המתוכנן באפריל 2006, יולי 2006.

מפה 1: פיצול הגדה המערבית



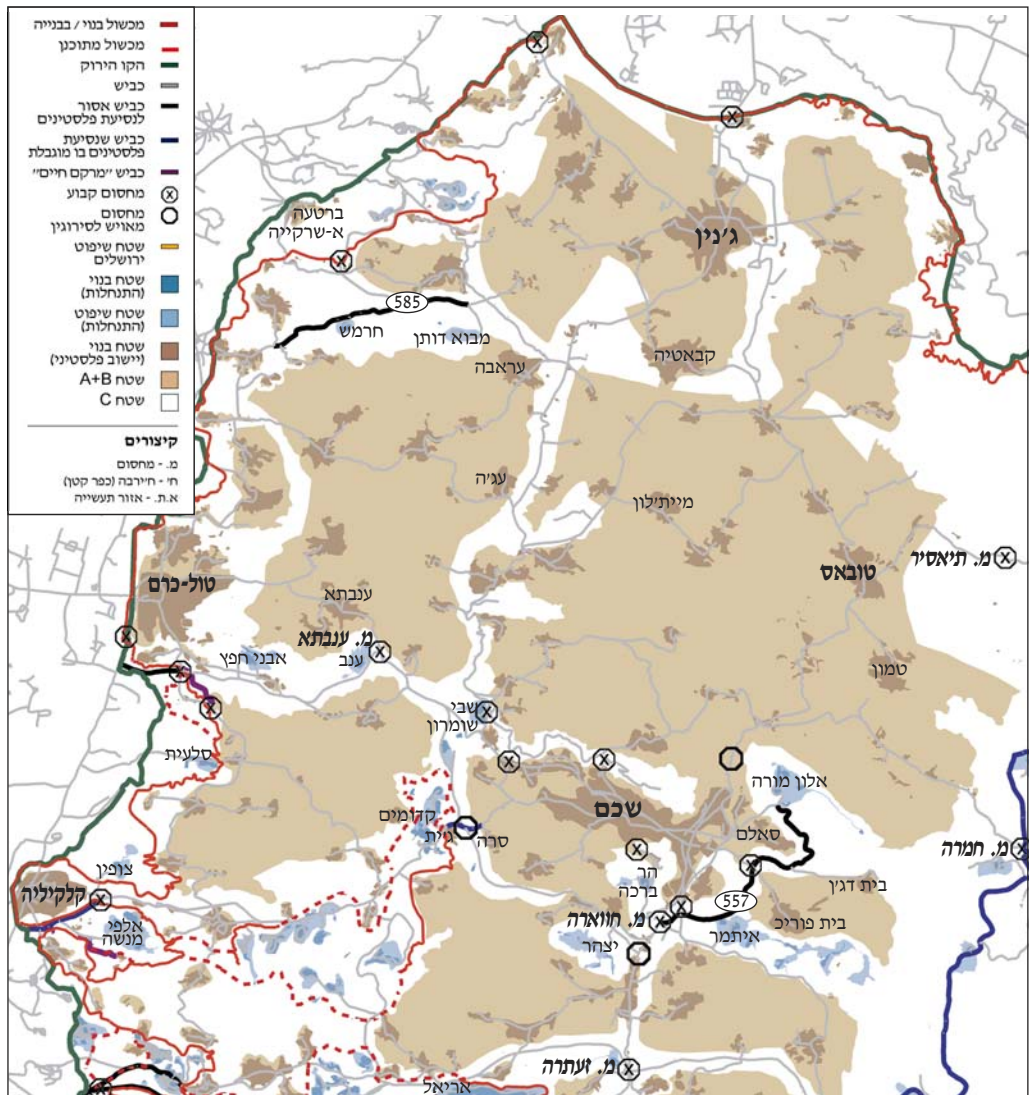
## הפיצול הפנימי לאזור משנה

בנוסף להגבלות על התנועה מאזור לאזור שנסקרו לעיל, ישראל מטילה גם הגבלות תנועה קשות **בתוך** האזורים, תוך פיצולם לאזורי משנה שהמעבר ביניהם מפקח ומוגבל:

### 1. פיצול אזור צפון הגדה

אכיפת איסורי תנועה פנימיים בצפון הגדה מתבטאת בהפרדה בין מרחב העיר שכם הנצור לבין הכפרים הסמוכים לו, וכן בינו ובין שאר מחוזות צפון הגדה – ג'נין, טובאס וטול-כרם.

#### מפה 2: צפון הגדה

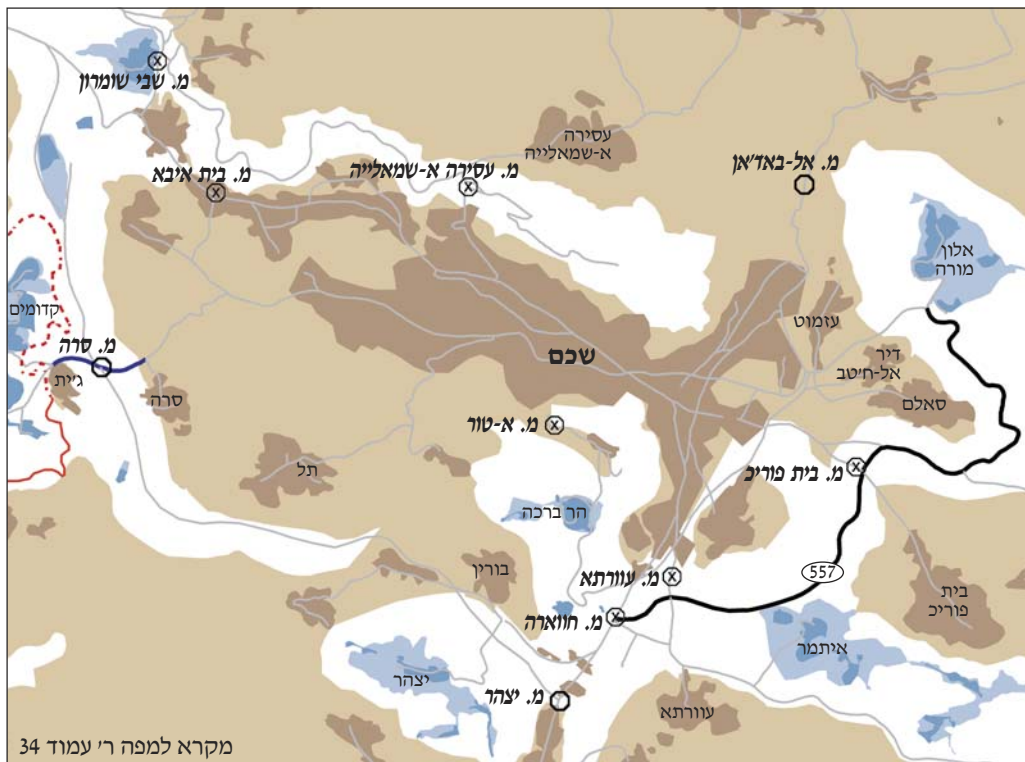




## 1. א': המצור על מרחב שכם

מרחב שכם נתון במצור מזה שש שנים. מרחב זה כולל את העיר שכם עצמה, שלושה מחנות פליטים ו-15 כפרים, וגרים בו למעלה מ-200,000 בני אדם. הכניסה והיציאה ממנו מתאפשרות אך ורק דרך אחד מארבעה מחסומים המקיפים אותו,<sup>62</sup> ורק לאחר בידוק קפדני, הנערך לכל אדם, כלי רכב או סחורה הנכנסים אליו או היוצאים ממנו. הכניסה בכלי רכב פרטיים אסורה, אלא למי שמצויד בהיתר מיוחד. כל הכניסות והיציאות האחרות למרחב זה וממנו חסומות בחסימות פיזיות.

## מפה 3: מחסומי המצור על שכם



מקרא למפה ר' עמוד 34

אחד המאפיינים הייחודיים למצור על שכם הוא איסורי התנועה הקבוצתיים. איסורים כאלו מוטלים מאז שנת 2002 על פלסטינים אשר כתובתם הרשומה היא מרחב שכם, והנמנים על קבוצות גיל מסוימות המשתנות מעת לעת (לרוב 16-35). בדרך כלל מתייחסות ההגבלות רק לנערים ולגברים בקבוצת גיל זו, אך בתקופות מסוימות הושתו האיסורים גם על נערות ונשים. איסורי תנועה על-פי קבוצות גיל ומגדר, שהוטלו על מרחב העיר שכם לראשונה במהלך שנת 2002, בוטלו רק בתחילת 2004. בשנת 2006 לבדה היו איסורי התנועה בתוקף במשך למעלה מתשעה חודשים.

62. אלה הם המחסומים: חווארה, בכניסה הדרומית לשכם; בית איבא, בכניסה המערבית; אל-באד'אן, בכניסה הצפונית; ובית פוריק, ממזרח לעיר. הכניסה ממחסום בית פוריק משרתת רק את תושבי הכפרים בית פוריק ובית דג'ן. בנוסף, ישנו מחסום עורתא המשמש את תושבי מרחב שכם למעבר סחורות.

על מנת להבין את היקף האיסורים ואת השפעתם על תושבי מחוז שכם, די לציין שכאשר ניתנת הוראה לאסור על תנועתם של נערים וגברים בגיל 16-30, מספר הנפגעים באופן ישיר מהאיסור עומד על כ-26,000. כאשר ניתנת הוראה לאסור את תנועתם של נערים וגברים בגיל 15-35, מספר הנפגעים באופן ישיר עומד על כ-36,000, כמספר התושבים הכולל בראש העין למשל. וכאשר ניתנת ההוראה לאסור את תנועתם של גברים ונשים בגיל 15-35, נפגעים מההוראה כ-73,000 איש ואישה.<sup>63</sup> דווקא אוכלוסייה זו, שעליה מוטלים איסורי התנועה הקשים ביותר, מהווה את עיקר כוח העבודה באזור, אשר עליו מבוססים החיים הכלכליים של האוכלוסייה כולה.

בתגובה לעתירה שהאגודה לזכויות האזרח הגישה לבג"ץ בנושא המצור על שכם, הודיעה הפרקליטות הצבאית בינואר 2007 כי:

בהתאם למדיניות החדשה, תוטל המגבלה [מניעת יציאתן של קבוצות גיל מסוימות ממרחב העיר שכם] אך ורק על בסיס התרעה קונקרטיה – לפיה יש מידע על מפגע אשר עומד לצאת ממרחב העיר שכם, ואין דרך אחרת למנוע את תפיסתו. מגבלה כאמור תוטל לתקופה מוגבלת ועל בסיס התרעה קונקרטיה, והיא תוסר בהתאם להתפתחות ההתרעה הקונקרטיה... הסמכות להורות על מגבלה על יציאתה של קבוצת גיל מסוימת... [תהיה] של מפקד אוגדת איו"ש, אשר יוכל להטילה לפרק זמן שלא יעלה על 72 שעות.

על-פי ההודעה, הטלת המגבלה לתקופה ארוכה יותר נתונה לסמכות אלוף הפיקוד. הטלת המגבלה "תגובה בצו כתוב מאת בעל הסמכות מכוח סעיף 88 לצו בדבר הוראות ביטחון".<sup>64</sup>

ההוראות האוסרות על מעבר של קבוצה כזו או אחרת אינן מועברות לתושבי האזור, על אף שהאחריות על העברת המידע מוטלת על הצבא, והתושבים לומדים עליהן עם הגיעם למחסום ומעבירים את המידע מפה לאוזן. על מנת למלא חלל זה וליידע את התושבים על ההגבלות המשתנות, מקדישים אמצעי התקשורת הפלסטיניים השונים באזור פינות קבועות לדיווח על הגבלות התנועה היומיות המוטלות על תושבי מחוז שכם. אך ברוב המקרים גם אמצעי התקשורת מקבלים את המידע מתושבים ולא מרשויות הביטחון הישראליות המטילות את ההגבלות.

התנאים במחסומי המצור משתנים ממחסום למחסום אך בשני המחסומים המרכזיים, בית איבא וחוארה, ההמתנה בדרך כלל ארוכה מאוד וכוללת עיכובים רבים על-ידי החיילים.<sup>65</sup>

63. הנתונים נאספו על-ידי האגודה לזכויות האזרח. ר' בג"ץ 7757/06, עתירה דחופה למתן צו על תנאי, סעיף 2, 6.

64. שם, תגובה מטעם המשיב, 7 בינואר 2007, סעיף 3.

65. כאשר ישנה התרעה ההמתנה נמשכת אף כמה שעות.

## מתוך עדותו של אחמד יוסף חמאיל, תושב הכפר ביתא שבמחוז שכם:

החיילים סוגרים את המחסום לעשר דקות עד שלוש שעות לפעמים, לפי מצב הרוח שלהם. במצב כזה מספר גדול של אזרחים, מאות אנשים, מחכים במחסום. כשהחיילים חוזרים הם פותחים את המחסום ונותנים לעבור באופן איטי מאוד... אם לאחד החיילים בא לשתות מיץ או לאכול סנדביץ' או כל דבר אחר, הוא עוצר את הבדיקה והחיפוש, עוזב את האנשים והולך לעשות מה שבא לו בזמן שאנשים במחסום מחכים. הוא מדבר בטלפון עם החברים שלו או משוחח עם החיילים והחיילות האחרים במחסום בזמן שאנשים מחכים. זה מגביר את העומס במחסום וגורם להרבה צפיפות, עצבנות ומתח. האנשים במחסום רוצים להגיע הביתה. כולם אחרי יום עבודה ארוך וקשה, כולם רעבים, וההמתנה בשמש מקשה. לכן, האנשים נדחפים במחסום כדי להגיע לתחילת התור. במצב כזה החיילים מפסיקים לעבוד, במקום לזרז את העניין. החיילים גם מקללים את האנשים שמגיעים למחסום כאילו הם חרקים.<sup>66</sup>

כאמור, מי שנופל ל"פרופיל הסיכון" רק בשל היותו בקבוצת גיל מסוימת, ויציאתו מהאזור נאסרה, יוכל לעבור במחסום רק עם הצגת "היתר מעבר בכתר", אך השגת ההיתר כרוכה בקשיים רבים: מאחר שמשרדי מת"ק שכם נמצאים מחוץ לאזור הנצור, מי שמבקש היתר ממין זה צריך לעבור את המחסום אל מחוץ לשטח הנצור. לרוב מאפשרים חיילי המחסום את המעבר רק למי שיש בידו אישורים, רפואיים או אחרים, המוכיחים את הצורך בהיתר. מי שהחיילים אינם מאפשרים לו לעבור נאלץ למצוא קרוב משפחה, חבר או מעסיק שיגיש עבורו את הבקשה. ככלל, היתרי מעבר בכתר אינם מונפקים לצרכים "רגילים" כגון עבודה, ביקורי משפחה או לימודים, אלא רק לצרכים שהרשויות מגדירות אותם כ"הומניטאריים", כגון טיפול רפואי. הסיכויים לקבל את ההיתר המיוחל הם אם כן נמוכים ביותר, גם למי שכבר הצליח להתגבר על כל המשוכות בדרך.

### 1. ב': מובלעת בית פוריק ובית דג'ן

הכפרים בית פוריק (כ-10,500 תושבים) ובית דג'ן (כ-3,600 תושבים) ממוקמים כארבעה ק"מ ממזרח לעיר שכם. משני עברי הכפרים הוקמו התנחלויות: אלון מורה מצפון ואיתמר מדרום. כביש 557 ("ציר מדיסון" בעגה הצבאית) מוביל ממחסום חווארה אל התנחלויות אלה. הכביש שימש בעבר גם כדרך הגישה אל בית פוריק ובית דג'ן, אך מאז תחילת האינתיפאדה הוא אסור לתנועת פלסטינים. חסימות הכביש נועדה להגביל את השימוש בו באופן בלעדי למתנחלים ולאורחיהם. כביש נוסף החוצה את כביש 557 מחבר את שני הכפרים לשכם. בצידו המערבי של כביש זה ממוקם מחסום בית פוריק – אחד ממחסומי המצור על מרחב שכם. היציאה מבית פוריק ובית דג'ן מזרחה, לכיוון בקעת הירדן, נחסמה בתחילת האינתיפאדה בחסימות פיזיות.

איסור הנסיעה על כביש 557 מבודד את 14 אלף תושבי שני הכפרים ומאלץ אותם לעבור במחסומי המצור על שכם בכל נסיעה בגדה, ללא קשר ליעד הנסיעה. כך, בכל נסיעה למרכז הגדה, לצפונה או לדרומה, נאלצים התושבים לחצות את הכביש ברגל, ובסמוך למחסום, לעבור במחסום בית פוריק

66. העדות נגבתה על-ידי סלמה א-דבעי ב-11 בספטמבר 2006.

בכניסה לשכם ולעבור שוב באחד משלושת המחסומים האחרים ביציאה משכם. גם אם יבקשו לנסוע לגוש הכפרים הסמוך, סאלם, דיר אל-חטב ועזמוט, הנמצא מצפון-מזרח לשכם, יחויבו תושבי בית פוריק ובית דג'ן לבצע סיבוב גדול דרך העיר שכם. נסיעה של תושב בית פוריק לעיירה חווארה הסמוכה יכולה להימשך שעתיים או שלוש במקום מספר דקות.

המעבר במחסום בית פוריק מותר רק לתושבי הכפרים או לבעלי היתרים מתאימים. המעבר בכלי רכב פרטיים מותר רק לבעלי היתר מיוחד. מי שעובר בכלי רכב רשאי לחצות את כביש 557 לכיוון שכם או לכיוון הכפרים, אך אינו רשאי לנסוע על הכביש לכל כיוון אחר. תושבים העושים את דרכם ברגל, או בכלי רכב בלי היתר, מגיעים אל המחסום, חוצים אותו ברגל ולוקחים מונית מצידו השני.

שעות הפתיחה של המחסום משתנות מעת לעת. בעבר היה המחסום פתוח מהשעה 6 בבוקר עד השעה 17:30 בלבד. בעקבות תלונות חוזרות ונשנות ופניות של ארגונים לזכויות האדם, הוארכו שעות הפתיחה של המחסום, והוא פועל בדרך כלל בין השעות 5 בבוקר ו-9 בערב. תושב המבקש לעבור במחסום בשעות שבהן הוא סגור נאלץ לצעוק לחיילים המבוצרים במגדל בעמדה הצבאית שבמחסום ולהתחנן בפניהם שיפתחו לו את המחסום. ברבים מהמקרים בקשות כאלו נענות בסירוב, אלא אם ישנה התערבות של גורם חיצוני, כגון פעילות הארגון מחסום Watch.

לתושבי כפרים אלה זיקה טבעית, עמוקה ורבת שנים לעיר שכם. זיקה זו חובקת את כל תחומי החיים: בשכם רוכשים תושבי הכפרים מוצרי מזון ומקבלים את שירותי הבריאות והחינוך; העיר מהווה עבורם מרכז מסחרי עיקרי ומקור פרנסה; וכן, לרבים מתושבי הכפרים קרובי משפחה בעיר ובסביבותיה. למרות הניתוק הגיאוגרפי העמוק של שני הכפרים מהעיר, ועל אף המגבלות החמורות המוטלות על תנועתם, התושבים ממשיכים לקיים זיקה זו ככל שניתן. לולא עשו זאת היה ניתוקם מהסביבה מוחלט.

## מתוך דיווחי הפעילות בארגון מחסום Watch

"מה אני אעשה עכשיו עם הגבינות האלה בשמש. בחייאת חייל, תן להעביר את הגבינה. הנה תראה היא מתקלקלת".

"אתה לא יכול להעביר את האוטו לתוך שכם", ענה החייל. "אין לך תִּסְרִיחַ [היתר] למכונית. אני אין לי תסריח למכונית, אבל הנה תראה בעיניים שלך, יש לי אישור מ... משרד החקלאות... מותר לי להעביר גבינות, יש לי כבשים, מהכבשים אני עושה גבינה ומוכר אותה לרמאללה שיעשו כנאפה. אני כל שבוע מעביר באוטו את הגבינות לשכם, משכם אני יוצא מהמחסום של חווארה ונוסע לרמאללה. עכשיו אתם חיילים חדשים אומרים לי צריך תסריח [כדי] להכניס [את] האוטו לשכם. אם הייתם מרשים הייתי נוסע מסביב, אני בכלל לא רוצה להיכנס לשכם, אני רוצה לנסוע לרמאללה. איך אתה רוצה [שאעביר] את [כל] הגבינה [הזאת], על הגב שלי?"

"לא מעניין אותי איך תעביר. תיכנס לאוטו, תסתובב ושאי לא אראה אותך פה יותר בלי תסריח לאוטו". אחרי המתנה של חצי שעה, האיש והגבינות מצאו רכב עם תסריח, שמותר לו להיכנס לשכם. חצי שעה לקחה עבודת ההעברה של עשרות הדליים ממכונית למכונית. עוד חצי שעה המתנה בתור, חמש דקות של בדיקה לפני שהחייל שלח את המכונית חזרה לבית פוריק. "מה קרה", שאלנו את החייל, "הרי לאוטו הזה יש תסריח להיכנס לשכם."

"ינכון", ענה החייל, "אבל יש לו תסריח רק להיכנס, אין לו תסריח להכניס סחורה".

עוד עשרים דקות, נמצאה בתור מכונית עם תסריח להיכנס לשכם וגם להכניס סחורה. עוד עשרים דקות... העברת הגבינה ממכונית למכונית. ברוך השם, המכונית עוברת במחסום ונכנסת לשכם. אחרי שעה נסענו משם למחסום חווארה. חנינו בחנייה הרחוקה מהמחסום ועשינו דרכנו ברגל. מרחוק ראינו העברה של דליי גבינה ממכונית למכונית.

...התקרבונו. זה האיש ממחסום בית פורכי. הוא עבר את מחסום הכניסה לשכם, אבל לכלי הרכב שבו נסע לא היה תסריח לצאת משכם דרך מחסום חווארה לכיוון רמאללה, אז ביציאה משכם הוא שוב העביר את הגבינה לכלי רכב שכן יש לו אישור להעביר סחורה החוצה משכם דרך חווארה. [הוא] עבר את מחסום היציאה משכם, והנה הוא מעביר שוב את הגבינות ממקום למקום.

"מה קרה", שאלנו. "לאוטו אין תסריח להעביר סחורה?"

"יש, יש", ענה איש הגבינות, "יש לו אישור להעביר סחורה". "אז למה אתה מעביר שוב את הגבינה מאוטו לאוטו", שאלנו. "אין לו אישור לעבור במחסום זעתרה. אני מחליף באוטו שיש לו תסריח לעבור במחסום זעתרה לכיוון של רמאללה".<sup>67</sup>

## 1. ג': הפרדת ג'נין, טול-כרם וטובאס משכם

שלושה מחוזות נוספים, הכלולים באזור צפון הגדה, מושפעים באופן ישיר מהגבלות התנועה והמצור המוטלים על העיר שכם: ג'נין, טול-כרם וטובאס. הקשר בין מחוזות אלו, ובינם למחוז שכם, הינו הדוק ומתפרש על-פני תחומים שונים. הקשרים הכלכליים והחברתיים החשובים ביותר עבור תושבי מחוז ג'נין נקשרו עם המחוזות טול-כרם ושכם. שכם הייתה לאורך השנים המרכז הכלכלי והתעשייתי המרכזי בגדה המערבית.

הגישה לכבישים מרכזיים במחוזות אלו חסומה, ובכבישים עצמם מוצבים מדי יום מחסומי פתע רבים. מעת לעת מוטלים גם איסורים גורפים על מעבר של פלסטינים בקבוצות גיל שונות מאותם מחוזות למרחב שכם.

עם תחילת האינתיפאדה הוגבלה מאוד הגישה אל חלקו הצפוני של כביש 60. תנועת פלסטינים נאסרה בקטע שבין צומת דותן, הסמוך להתנחלות מבוא דותן, ועד ההתנחלות קדומים וצומת ג'ית, המצויים ממערב לשכם. הקטע שהוגבל לתנועה הוא זה שלאורכו הוקמו ההתנחלויות שא-נור, חומש, שבי שומרון וקדומים. במהלך "ההתנתקות" בספטמבר 2005 פונו ההתנחלויות שא-נור וחומש, אך גם אז לא הוסרו הגבלות התנועה בכביש.

צומת דיר שרף, שממערב לו הוקמה ההתנחלות שבי שומרון, ואשר היום מוצב בו מחסום שבי שומרון, היה אחת מנקודות המעבר המרכזיות בין ג'נין ושכם ובין יישובים שונים בצפון הגדה בכלל. באוגוסט 2005 נסגר המחסום לחלוטין למעבר פלסטינים בשל עבודות בניית החומה ממזרח לבסיס הצבאי הסמוך למחסום ולהתנחלות. אך עבודות אלה הסתיימו לפני כשנה, החומה עומדת על תילה,

67. מחסום Watch מתריע, מרץ 2007 (<http://www.machsomwatch.org/docs/matria/march7matria.asp>).

והמחסום עודנו סגור. בכך נחסמת התנועה בכביש צפונה, לכיוון העיר ג'נין ושאר הכפרים והעיירות שבדרך אליה. הנסיעה מג'נין לשכם ארכה בעבר כארבעים דקות על כביש ראשי. כתוצאה מסגירת המחסום, עובר היום מסלול הנסיעה, זה למעלה משנה, בדרכים חלופיות צרות ומפותלות. בסוף המסלול נדרשים הנוסעים להמתין פרק זמן ממושך באחד ממחסומי הכניסה למרחב שכם. עבור כרבע מליון תושבי מחוז ג'נין נסיעה זו אורכת כיום בין שעה לשלוש שעות, בהתאם למספרם של מחסומי הפתע המוצבים בדרך ולמשך ההמתנה בהם.

גם הגישה למרחב שכם מהכפרים שנמצאים מצפון לו, הפכה במהלך השנתיים האחרונות קשה ומסורבלת במיוחד. במרץ 2006 נסגר לחלוטין לתנועה מחסום שהוצב בין העיר שכם ועסירה א-שמאלייה, ואילו מאז חודש דצמבר אותה שנה מותר המעבר בו רק לאנשי ארגונים בינלאומיים ולאמבולנסים.<sup>68</sup> בעקבות זאת, למעלה מ-20,000 תושבי הכפרים באזור זה נאלצים להשתמש בדרכים עוקפות וארוכות המובילות אל כביש 57 וממנו הם ממשיכים לשכם.

כביש 57 הוא דרך הגישה הראשית לשכם מטובאס, קבאטיה, טמון ואזור הבקעה, והוא משרת בימים כתיקונם אלפי נוסעים. גם כאן הוצב מחסום, המכונה אל-באד'אן. מחסום זה מאויש כיום רק לסירוגין. בשעות שבהן הוא מאויש נוצר עיכוב משמעותי של התנועה, אשר יכול להימשך גם כמה שעות. לעיתים קרובות, החיילים סוגרים את המעבר בכביש למספר שעות, ללא התראה מוקדמת, ובכך חוסמים למעשה את דרך הגישה הישירה היחידה מאזורים אלו לשכם, ומאלצים את התושבים להגיע לעיר דרך מחסומי טול-כרם.

המעבר מג'נין וטובאס לכיוון טול-כרם נעשה גם הוא בדרכים פתלתלות העוברות בתוך כפרי האזור. הכניסה לטול-כרם אפשרית רק דרך שני מחסומים (ענבתא, בכניסה המזרחית לעיר, ומחסום אל-אראס בכניסה הדרומית) המאוישים על-ידי חיילים באופן קבוע. מחסום ענבתא הוא המרכזי שבהם, שכן דרכו עובר חלק גדול מהתנועה שמגיעה ממחסום זעתרה לכיוון צפון – ובעיקר נוסעים שאינם מעוניינים לעבור דרך העיר שכם. פלסטינים רבים מנסים לעקוף את המחסום בשעות העומס ובשעות שבהן הוא סגור. העקיפה מתבצעת בדרכי עפר ארוכות ומפותלות, העוברות דרך שטחים חקלאיים ואינן מיועדות לנסיעת כלי רכב פרטיים. דרכים אלה ידועות לצבא ומוכרות לו, ולעתים קרובות מתאפשר המעבר שם ללא הפרעת הצבא וללא פיקוח על העוברים. במקרים אחרים, הצבא מציב בדרכים אלו מחסומים ניידים אשר אינם מאפשרים מעבר. אז, במקרים רבים, החיילים "מענישים" את הנוסעים הפלסטינים שניסו לעקוף את המחסום, אם באלימות פיזית ואם על-ידי החרמת היתרים ותעודות זהות, שאותם נוסעים יכולים לאסוף מאוחר יותר באחד המחסומים הקבועים.

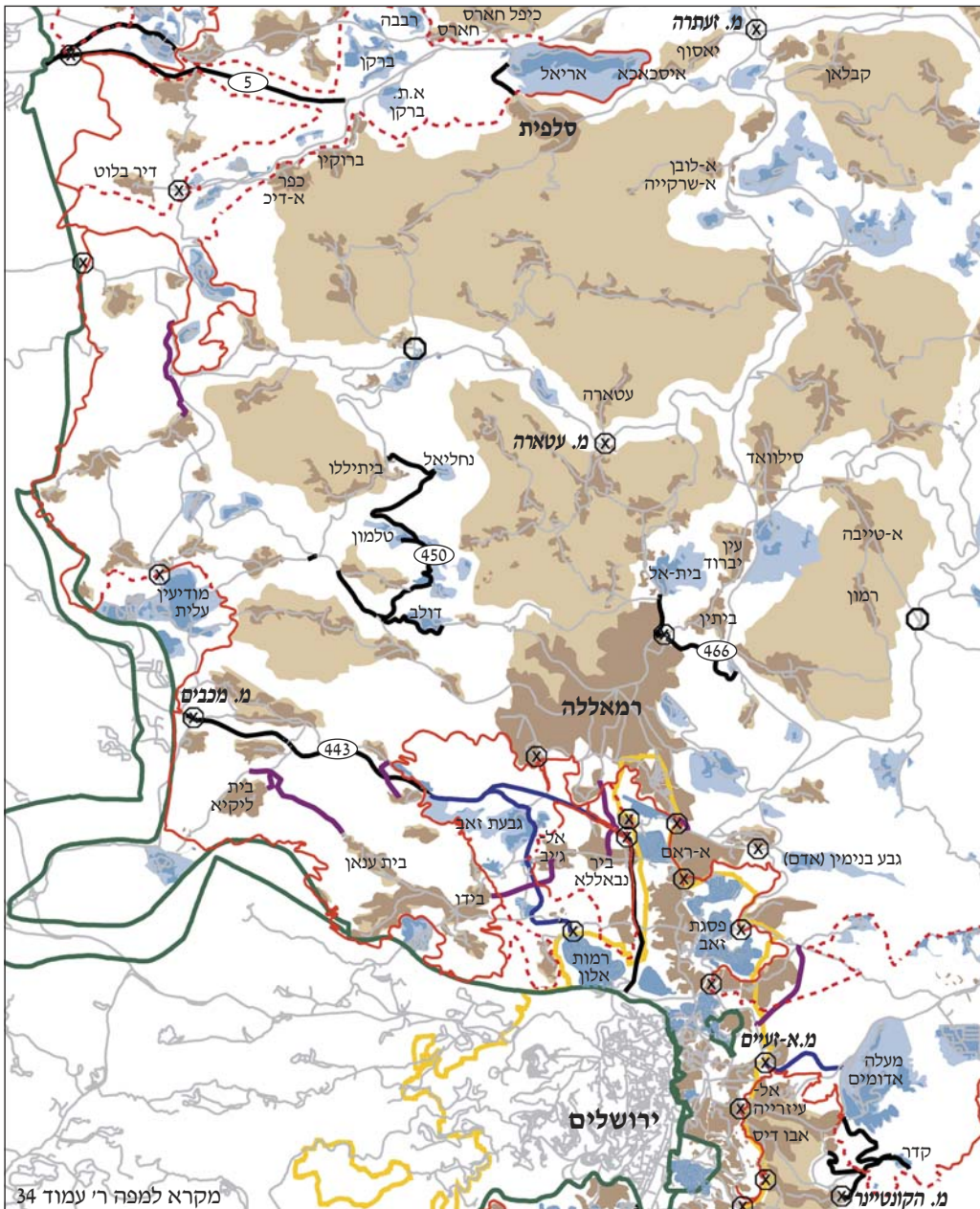
הצבא עדיין אוסר על תנועת כלי רכב פלסטיניים באותו קטע של כביש 585 שבין צומת דותן, במזרח, לבין כמה קילומטרים אחרי ההתנחלות חרמש, במערב. כביש זה היה בעבר ציר תנועה ראשי בין צפון הגדה, הכפר באקה א-שרקיה וטול-כרם. בשל האיסור נאלצים תושבי באקה א-שרקיה וכפרי האזור להשתמש בדרכים חלופיות בדרכם אל ג'נין וחזרה – דרכים ארוכות יותר שאינן מתאימות לתנועה בין-עירונית.

68. המחסום נפתח שוב לכמה חודשים בתחילת מאי 2006, אך מעבר הולכי רגל דרכו נאסר ורק שבע מוניות קיבלו היתרים להעביר בו נוסעים. OCHA, פיצול הגדה המערבית, מאי 2006.

## 2. פיצול אזור מרכז הגדה

הגבלות התנועה באזור מרכז הגדה יצרו שני אזורים משנה עיקריים סביב ערי המחוז סלפית ורמאללה. מלבד ניתוקם של חלק מכפרי האזור מערים אלה, גרמו ההגבלות גם לניתוקם של כמה גושי כפרים מאדמותיהם החקלאיות של תושביהם.

### מפה 4: פיצול מרכז הגדה



## 2. א': מחוז סלפית

סלפית היא עיר המחוז וספקית השירותים המרכזית לתושבי כל הכפרים הנמצאים משני צידי של כביש 5. במחוז גרים למעלה מ-66,000 בני אדם.

הכביש המוביל לכניסה הראשית לעיר מצפון מוביל גם להתנחלות אריאל הסמוכה. עד תחילת האינתיפאדה השנייה נהגו תושבי הכפרים להגיע לעיר מכביש 5 באמצעות כביש זה. מספר חודשים לאחר תחילת האינתיפאדה חסם הצבא את הכביש בנקודה שלאחר הפנייה לאריאל. כתוצאה מכך לא ניתן עוד להיכנס לסלפית מצפון, והכביש עבר לשימושם הבלעדי של המתנחלים. מאז, הכניסה לעיר מחייבת מעבר דרך צומת זעתרה, סמוך להתנחלות כפר תפוח ודרך הכפרים יאסוף ואיסכאכא. הנימוק לחסימת הכביש היה הרצון למנוע חיכוך בין הפלסטינים לתושבי ההתנחלות. אך הסטת התנועה הנכנסת לסלפית אל צומת זעתרה לא רק האריכה את הדרך עבור רוב תושבי האזור, אלא אף יצרה נקודת חיכוך חדשה בין הפלסטינים לתושבי ההתנחלות כפר תפוח ולחיילים במחסום זעתרה, שהיא לעתים אף בעייתית יותר.

במקביל לסגירת הכניסה הראשית לעיר הגביל הצבא את הגישה ממרבית הדרכים המובילות מכפרי האזור אל כביש 5. נסיעת פלסטינים על כביש זה הותרה בעבר רק לאורך כ-12 קילומטרים, ממחסום זעתרה במזרח עד הכפר חארס במערב. אך קטע כביש זה מגודר משני צידי וכניסת פלסטינים אליו אפשרית רק דרך שערי ברזל שהוצבו בנקודות שבהן הוא מתחבר עם כבישי הגישה לכפרים. השערים נסגרים ונפתחים מאז על-פי החלטת הצבא, וזה האחרון אינו טורח לידע את התושבים על שינויים של זמני פתיחת השערים ושל זמני המעבר.

כשהשערים סגורים, תושבי הכפרים נאלצים לנסוע מזרחה, לצומת זעתרה, ולעבור דרך המחסום על מנת לעלות על הכביש. כל זאת, גם אם כל שרצו היה לחצות את כביש 5 על מנת לבקר בכפר השכן או כדי להגיע אל אדמותיהם החקלאיות שמצדו השני של הכביש. לאחרונה התיר הצבא נסיעת פלסטינים על 4 ק"מ נוספים בכביש, בקטע שבין הכפר חארס והירידה אל הכביש המוביל לכפר דיר בלוט ולהתנחלויות עלי זהב ופדואל (המכונה על-ידי הצבא "ציר אלימלך"). כביש זה, המחבר את הכפרים ברוקין וכפר א-דיכ לכביש 5, מותר באופן הצהרתי לתנועת פלסטינים, אך הגישה אליו חסומה. אחת האינדיקציות להשלכות הקשות של הגבלות התנועה באזור זה היא העובדה שרבים מתושבי הכפרים שמצפון לכביש 5 עברו לבקש שירותים בסיסיים בשכם, במקום בסלפית, וזאת על אף שהגישה לשכם מוגבלת וקשה.

ההגבלות על הגישה אל כביש 5 אף מקשות על ההגעה של תושבים רבים לאדמות החקלאות שבבעלותם. כך לדוגמה, רוב האדמות החקלאיות של הכפר בידיא, השוכן מצפון לכביש, מצויות דווקא מדרום לו. דרך הגישה היחידה אליהן היא תעלה לניקוז מים העוברת מתחתיו. למותר לציין כי בימות החורף, כשהתעלה מוצפת במי גשמים, הדרך לאדמות חסומה לגמרי. גם בימים שבהם תעלת הניקוז אינה מוצפת, ספק אם ניתן לראות בה מעבר הולם לבני אדם.



## 2. ב': מחוז רמאללה

למעלה מ-300 אלף איש חיים במחוז רמאללה, אשר חשיבותו לתושבי הגדה נובעת בראש ובראשונה ממרכזיותה של העיר רמאללה. לאחר שהכניסה למזרח ירושלים נאסרה על תושבי הגדה המערבית הפכה רמאללה למרכז שלטוני חלופי, שבו שוכנים רוב מוסדות השלטון הפלסטיניים בגדה. במשך השנים, ולאור נטישתם של בעלי עסקים רבים את שכם וצפון הגדה בעקבות ההגבלות הרבות על האזור, התפתחה רמאללה והייתה גם למרכז התרבותי והכלכלי של הגדה כולה.

אזור משנה זה תחום בחסימות ומחסומים וכן במכשול ההפרדה. גבולו הצפוני מסומן על-ידי כביש 465 (היוצא מכביש 60 מערבה), שעליו מוצב מחסום עטארה המקדם את פני הבאים לעיר רמאללה מצפון. ההמתנה במחסום זה היא בדרך כלל ארוכה יחסית, כך שנהגים רבים מעדיפים להימנע ממנו ובוחרים בדרך ארוכה יותר הנכנסת לרמאללה ממזרח. כביש אלון ומחסום רימונים שולטים בתנועה מכיוון מזרח, מיריחו והבקעה. ממערב ומדרום נתחם האזור על-ידי מכשול ההפרדה, אשר מפריד בין מרכז הגדה לירושלים.

באזור שממערב לרמאללה פרושה קבוצה של כעשרה כפרים המופרדים מהעיר על-ידי "כביש טלמונים", המשתרע מצפון לדרום, שאסור לשימוש על-ידי פלסטינים. כביש זה מחבר בין ההתנחלויות חלמיש, נחליאל, טלמון ודולב, ומהווה עבור תושביהן נתיב נסיעה מהיר ו"סטריילי". מאחר שאיסור זה חל לא רק על הנסיעה בכביש אלא גם על חצייתו ברכב, על מנת להגיע לרמאללה נאלצים תושבי הכפרים לעקוף את הכביש מדרום בדרך עפר שסללו בעצמם, תוך הארכת זמן הנסיעה באופן משמעותי.

### מתוך עדותו של סמיר עבד א-רחים מוחמד חרב, תושב רמאללה

אני במקור מהכפר איסכאכא שבאזור סלפית. משנת 1999 אני גר עם אשתי וילדיי ברמאללה. מאז שעברתי לגור ברמאללה נהגתי כל שבוע לבקר את קרובי המשפחה שלי באיסכאכא. עם תחילת האינתיפאדה השנייה הצבא הישראלי הציב מחסומים והגביל מאוד את תנועת הפלסטינים ברחבי הגדה המערבית. בדרך מרמאללה לאיסכאכא עוברים, במקרה הטוב, בשני מחסומים: מחסום עטארה ומחסום זעורה. עד להצבת המחסומים הנסיעה לכפר הייתה נמשכת חצי שעה בערך, אבל מאז שהציבו אותם משך הנסיעה, כולל זמן ההמתנה והחיפוש שעוברים במחסומים, מגיע למשהו כמו שלוש שעות. בגלל קשיי התנועה מרמאללה לכפר, אני מבקר את הקרובים שלי בעיקר באירועים משפחתיים ובחגים. לרוב אני נוסע לבד, בלי אשתי והילדים, כי אני רוצה לחסוך מהם את הסבל וההשפלה שאני עובר במחסומים.<sup>69</sup>

כביש 466 מוביל מכביש 60 אל מה שהיה אחת הכניסות הראשיות לרמאללה, המוכרת בשם צומת "סיטי אין" (צומת איו"ש), שאליו התנקזה בעבר התנועה לעיר מהכפרים שממזרח לה. כביש זה נאסר אף הוא לתנועת פלסטינים. הסיבה לאיסור נעוצה בכך, שכביש זה מוביל גם לכניסה הראשית להתנחלות בית אל, בה חיים כ-900 מתנחלים. האיסור נאכף באמצעות מחסום מאויש המוצב

69. העדות נגבתה על-ידי כרים גיבראן ב-3 בינואר 2007.

בסמוך לצומת "סיטי אין", המונע מעבר של כלי רכב פלסטיניים לשני הכיוונים, למעט אמבולנסים וכלי רכב המובילים אנשים הנושאים תעודות אח"ם. תושבי הכפרים שמזרח לרמאללה, ובמיוחד תושבי בורקה, ביתין ועין יברוד הסמוכים לה, נאלצים בשל כך לנסוע בדרכים חלופיות המאריכות את דרכם בעשרים ק"מ לערך.

כביש מרכזי נוסף, האסור בפועל לתנועת פלסטינים, הוא כביש 443. עד שנת 2002 שימש כביש זה כעורק התנועה הראשי בין רמאללה לקבוצת הכפרים שמדרום-מערב לעיר. הכביש, שהורחב על חשבון אדמות הכפרים והפך לכביש בעל ארבעה מסלולים, משמש מאז את אזרחי ישראל בלבד כחיבור מהיר נוסף בין ירושלים וגוש ההתנחלויות מסביבה לאזור השפלה וגוש דן. איסור זה נאכף על-ידי חסימת כל דרכי הגישה המקשרות את הכפרים לכביש, ולא על-ידי מחסום מאויש המסנן את הנוסעים. אופן אכיפה זה אפשר לצבא להכחיש את עצם העובדה שמדובר בכביש שנאסר לשימוש פלסטינים.<sup>70</sup> הנתיה היחיד המחבר כיום בין הכפרים לרמאללה הוא דרך משובשת ומפותלת העוברת במנהרה מתחת לכביש, בין הכפרים השונים ובתוכם. דרך זו, הארוכה פי כמה, משרתת את כל 35 אלף תושבי הכפרים שמשני צידיו של הכביש.

### מתוך עדותו של נאג' סולימאן, ראש מועצת בית עור א-תחתא

התושבים החלו להשתמש בדרך חלופית המחברת בין ספא ובילעין, שעוברת בכפרים נייעמה, דיר איבזיע, עין עריכ, ביתוניא ורמאללה. רוחבה של דרך זו כשישה מטרים, ואורכה כ-35 קילומטרים. לאורכה של הדרך מוצבים לרוב שלושה מחסומים ניידים: בסמוך לבילעין, בסמוך לכפר נייעמה ובסמוך לעין עריכ. בדרך הזאת אין שוליים, מדרכות, תאורה, שלטי תעבורה או מערכת ניקוז. בשעות השיא, הבוקר והצהריים, שעות שבהן תלמידים יוצאים לבית הספר ואנשים לעבודתם, ישנם עומסי תנועה לאורך הדרך החלופית. הנסיעה בין הכפר לעיר לוקחת כ-45 דקות, לעומת עשר דקות של נסיעה דרך כביש 443. הנסיעה בדרך החלופית גם ייקרה את הנסיעה. תעריפי הנסיעה בין הכפר ספא לרמאללה עלו משני שקלים לשבעה שקלים לכיוון אחד.<sup>71</sup>

### 2. ג': מרחב העיר יריחו

למעלה מארבעים אלף תושבים פלסטינים גרים במחוז יריחו, אך קרוב ל-10,000 מהם חיים מצפון לעיר עצמה, בשטח בקעת הירדן הנצור, והם מופרדים בפועל מהעיר. מרחב יריחו, הכולל את העיר עצמה וכן כמה מחנות פליטים, נותר למעשה האזור היחיד בבקעת הירדן שכלל תושבי הגדה רשאים להיכנס אליו ברכב וברגל ללא צורך בהיתרים. עם זאת, המעבר אליו וממנו מנותב אל אחד משלושה מחסומים מאיושים השולטים על התנועה:

מחסום ייט"ב, שנמצא על כביש 449 המוביל מיריחו למרכז הגדה, שולט על התנועה בין צפון הגדה ומרכז ליריחו. בעוד המעבר דרכו לכיוון יריחו אינו מותנה בהיתרים, המעבר צפונה לכיוון הבקעה מותנה בהצגת היתר כניסה לבקעה או תעודת זהות עם כתובת מגורים בבקעה.

70. עקיבא אלדר, "כך דורסים את החוק בכביש 443", הארץ, 26 בספטמבר 2006.

71. העדות נגבתה על-ידי האגודה לזכויות האזרח ב-3 בדצמבר 2006. ב-7 ביולי 2007 עתרה האגודה לזכויות האזרח לבג"ץ בשם תושבי שישה כפרים, בדרישה לפתוח מחדש את כביש 443 לתנועת פלסטינים בקטע העובר בתוך שטח הגדה המערבית.

מחסום הדי-סי-או [המת"ק] בדרום העיר שולט על המעבר בין יריחו לדרום הגדה, מזרח ירושלים ואזור ים המלח. עד אוקטובר 2006 התאפשר בדרך כלל המעבר דרכו ללא הגבלה. החל מחודש זה, היציאה דרך המחסום מערבה מותרת רק לתושבים שכתובתם הרשומה היא באזור דרום הגדה, בירושלים או בבקעת הירדן, וכן לבעלי היתרים מיוחדים. תושבים המבקשים להגיע לדרום הגדה, אך בשל כתובתם בתעודת הזהות הם אינה רשאים לעבור במחסום זה, נאלצים לצאת דרך מחסום ייט"ב לכיוון רמאללה ומשם להמשיך לדרום הגדה. המעבר במחסום זה מזרחה, לכיוון כביש 90 (כביש הבקעה), מותר רק לתושבי הבקעה ולבעלי היתרים. המעבר דרומה, לכיוון ים המלח, מותר רק לבעלי היתרי כניסה לבקעה או לישראל. בסופי שבוע וכן בימים שבהם מתקבלות התרעות, מתנהל המעבר במחסום זה באיטיות רבה וההמתנה בו ממושכת.

מחסום יריחו, המכונה גם "מחסום הגשר" על שם גשר אלנבי הסמוך, משמש ככניסה המזרחית למרחב יריחו. מחסום זה, שהוצב עם תחילת הכיבוש, שולט על התנועה מכל אזורי הגדה דרך העיר יריחו לגשר אלנבי, שהוא נקודת המעבר היחידה מהגדה לירדן. המעבר במחסום זה מותר רק לאוטובוסים בעלי היתרים.

נוסף לכך, התנועה מנותבת באמצעות תעלה שנחפרה לאורך כ-19 ק"מ ממזרח לעיר, והכרזה על השטח שממזרח לה כשטח צבאי סגור.

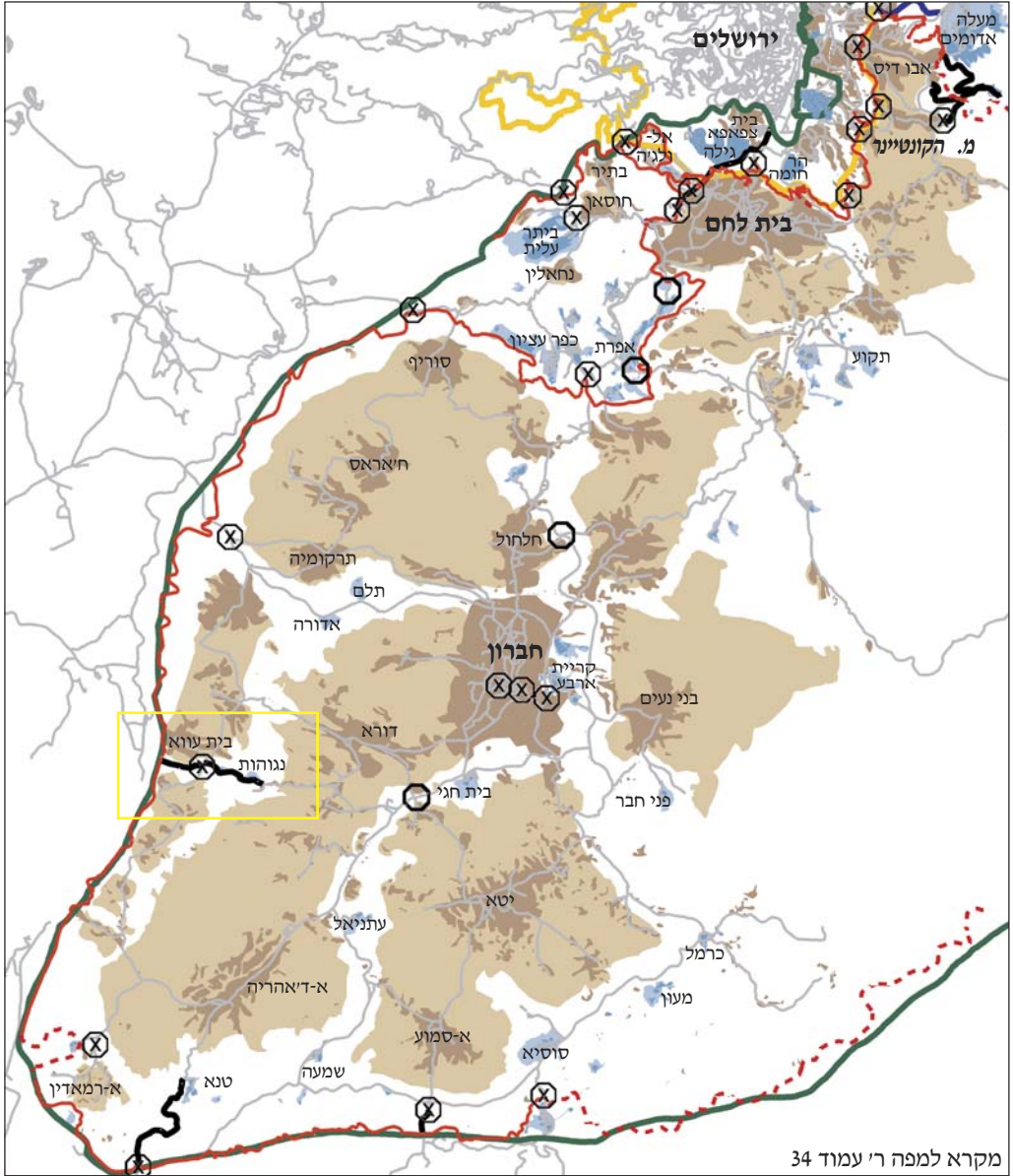
### 3. פיצול אזור דרום הגדה

על אף שהחלוקה לאזורי משנה מוגדרים פחות בולטת בדרום הגדה בהשוואה לשני האזורים הקודמים, הרי שהגבלות התנועה המוטלות באזור זה עדיין משמעותיות מאוד. ההגבלה הבולטת ביותר נוגעת לשימוש בחלקו הדרומי של כביש 60, החוצה את כל דרום הגדה ואשר הנו הציר המרכזי באזור משנה זה. עם פרוץ האינתיפאדה השנייה נחסמו מרבית דרכי הגישה לכביש והוא עבר לשימוש הכמעט-בלעדי של תושבי ההתנחלויות בדרום הגדה ושל הצבא. מחסומי פתע וכן סיורי צבא ומשטרה תרמו להתרעת נהגים פלסטינים מפני עלייה לכביש. עם הזמן הוסרו חלק מהחסומות, אך השימוש בכביש על-ידי פלסטינים נותר מוגבל, והוא נעשה בעיקר בתחבורה ציבורית.

החסומות לאורך הכביש פוגעות במיוחד בתושבי הכפרים והעיירות באזור העיר חברון ומדרום לה. אלה נאלצים לנסוע בדרכים ארוכות, מפותלות ומשובשות על מנת להגיע אל חברון ומשם צפונה. כך לדוגמה, החסימה המונעת את גישתם הישירה ברכב של תושבי העיירה דהרייה והכפרים הסמוכים לה אל הכביש, וחסומות הגישה של תושבי א-סמוע והכפרים הסמוכים לו, מאלצות את תושבי הכפרים לנסוע בדרכים עוקפות משובשות וארוכות עד העיירה דורא וממנה לחברון. דרכים חלופיות אלו הן ארוכות ואיטיות יותר, ואינן יכולות להוות תחליף נאות לכביש ראשי.

עם השלמתו של מכשול ההפרדה ממזרח להתנחלות אפרת ולגוש עציון, יישאר הרבע הצפוני של כביש 60 באזור הדרום מעברו ה"ישראלי" של המכשול, ושימוש של פלסטינים בו ייאסר לחלוטין. כתוצאה מכך, תיוותר בית לחם מופרדת הן מירושלים והן מהדרך המרכזית לחברון. כביש 356, העובר ממזרח לבית לחם דרומה, ישמש ככל הנראה כדרך היחידה בין בית לחם וחברון.

מפה 5: דרום הגדה<sup>72</sup>



72. האיזור המופיע במסגרת הקטנה נדון בהרחבה בעמוד הבא.

### 3. א': כפרי מערב חברון

צומת בית עווא נמצא על כביש 354 המשמש כציר האורך (צפון-דרום) המרכזי באזור מערב הר חברון. בצומת זה עובר גם כביש רוחב (מזרח-מערב), המשתרע מהקו הירוק במערב ועד העיר חברון במזרח, כביש שלצידו הוקמה ההתנחלות נגוהות. במהלך האינתיפאדה השנייה אסר הצבא על תושבי האזור הפלסטינים לחצות את הצומת בכלי רכב, ובמקרים רבים אף נאסרה חצייתו ברגל. כתוצאה מהאיסור נותרו כ-45,000 תושבי הכפרים באזור (בהם תושבי בית עווא ודיר סאמת) מבודדים מהעיירה דורא ומחברון. תושבים אלו נאלצו להשתמש בדרכי עפר צדדיות, ארוכות ומסוכנות, אשר חלקן נסללו על-ידי התושבים עצמם.

בתגובה לעתירה לבג"ץ שהגישה האגודה לזכויות האזרח בנושא במאי 2006, טען הצבא כי חסימת התנועה בצומת נעשתה משני טעמים. הטעם האחד הוא הצורך להשלים את בנייתו של מעבר במכשול ההפרדה הסמוך. הטעם השני הוא הצורך להגן על כ-150 המתנחלים החיים בנגוהות ובמאחז הצמוד לה (מצפה לכיש) ועל תנועתם בכביש הרחוב המוביל לשטח ישראל, וזאת בשל כמה אירועים ביטחוניים, אשר האחרון בהם התרחש בשנת 2004.<sup>73</sup>

בתחילת שנת 2007, לאחר שהושלמה בניית המכשול באזור זה, התיר הצבא לתושבים הפלסטינים להשתמש בכביש האורך. עם זאת, הצבא מוסיף לאסור על נסיעת פלסטינים בכביש הרחוב, החל משלושה ק"מ לערך ממזרח להתנחלות נגוהות ועד הקו הירוק. עניין זה תלוי ועומד בבג"ץ. כמו כן, במהלך הדיון בעתירה הוציא הצבא צו צבאי המעגן את האיסור על נסיעת פלסטינים בכביש זה, איסור שהוטל כמה שנים לפני כן, עד ל-31 בדצמבר 2009. למיטב ידיעתו של בצלם, זהו המקרה הראשון והיחיד שבו איסור קבוע לשימוש פלסטינים בכביש עוגן בצו כתוב.

### מפה 6: צומת בית עווא



73. בג"ץ 3969/06, מוחמד עבד מחמוד אלחרוב ואח' נ. מפקד כוחות צה"ל בגדה המערבית ואח', תגובה מטעם המשיבים, 1 באוגוסט 2006, סעיף 24.

### 3. ב': כפרי דרום הר חברון

הגבלות תנועה נוספות שהוטלו על נסיעת פלסטינים בכבישים המובילים להתנחלויות טנא וכרמל (כביש 317 וקצהו הדרומי של כביש 60), גרמו אף הן לבידוד אלפי תושבים ממרכזי החיים שלהם. בתחילת שנת 2006 החל הצבא בבניית מעקה בטון, שאורכו 41 ק"מ וגובהו 82 ס"מ, לאורך הכבישים הללו. מעקה זה בא להחליף, במידה רבה, את מכשול ההפרדה שאמור היה להיבנות באזור ואשר הועבר לאזור הקו הירוק בעקבות פסיקת בג"ץ בנושא.<sup>74</sup> תוואי המעקה דומה לתוואי הישן של מכשול ההפרדה באזור זה.

בניית המעקה יצרה מדרום לו מובלעת הכוללת בתוכה למעלה מ-80,000 דונם אדמה, חלקם בבעלות פלסטינית פרטית, וכאלפיים תושבים שהופרדו מהמרכזים העירוניים הסמוכים להם, אשר נותרו מצפון למעקה. הגישה לחלקים גדולים מהאדמות במובלעת, השייכים לתושבי היישובים הגדולים שמחוצה לה, נעשתה קשה וארוכה בהרבה. המעקה מונע בעיקר את מעברם של כלים ממונעים וכן של בעלי חיים (עדרים שצריך להוביל למרעה וכאלו המשמשים לתחבורה). הוא מגביל גם את מעברם של ילדים, קשישים ואנשים המוגבלים בתנועה אשר לא יכולים לעבור מעליו. אמנם הצבא פתח לאורכו 11 פתחים, אך המרחק ביניהם, חמישה ק"מ במוצע, מצריך נסיעה או הליכה ממושכת, ולכן הם אינם נותנים מענה ממשי לצרכים של חלק גדול מהתושבים.

בפברואר 2006 הגישה האגודה לזכויות האזרח עתירה לבג"ץ, בדרישה שיורה לצבא להימנע מהקמת מעקה הבטון. במענה לעתירה טען הצבא כי מטרת בניית המעקה היא ביטחונית גרידא וכי זה נועד להגן על הנסיעה בכבישים האמורים, אשר מובילים אל התנחלויות ישראליות שנשארן בעברו ה"פלסטיני" של מכשול ההפרדה.<sup>75</sup> בדצמבר 2006, בתום כמעט שנה של דיונים, פסק בג"ץ כי אמנם מעקה הבטון הוא אמצעי יעיל להגנה על הנוסעים בכבישים, אך פגיעתו באוכלוסייה הפלסטינית המוגנת קשה ביותר, וקיימות חלופות ביטחוניות טובות לא פחות שפגיעתן באוכלוסייה קטנה יותר. לפיכך הורה בג"ץ לצבא לפרק את המעקה בתוך שישה חודשים.<sup>76</sup> במשך למעלה משבעה חודשים נמנע הצבא מיישומו של פסק הדין, עד שב-24 ביולי 2007 האשימו שופטי בג"ץ את הצבא בביזיון בית המשפט והורו לו פעם נוספת לפרק את המעקה, הפעם בתוך 14 ימים.<sup>77</sup>

### 3. ג': מרכז העיר חברון

חברון היא העיר הפלסטינית היחידה בגדה המערבית, זולת מזרח ירושלים שסופחה לישראל בשנת 1967, שבליבה התנחלות ישראלית. במרוצת השנים יצר הצבא במרכזה של העיר רצועת שטח רציפה שבה נאסרת כליל תנועת כלי רכב פלסטיניים. רצועה זו משתרעת מהתנחלות קריית ארבע במזרח ועד שכונת תל רומיידה הפלסטינית במערב. כעת, היחידים שמורשים לנוע בחופשיות באותה רצועה

74. שינוי התוואי נעשה לאור העקרונות שנקבעו בבג"ץ 2056/04, מועצת הכפר בית סוריק ואח' נ. ממשלת ישראל ואח', פ"ד נח(5) 807. התוואי המקורי של המכשול, שנפסל על-ידי בג"ץ, אמור היה להכיל כ-170,000 דונם אדמה באזור דרום הר חברון בצידו הישראלי של המכשול.

75. בג"ץ 1748/06, ראש עיריית דאהרייה ואח' נ. מפקד כוחות צה"ל בגדה המערבית ואח'.

76. שם, פסק דין, סעיף 22.

77. עם חתימתו של דו"ח זה החל הצבא ביישום החלטת בית המשפט. עדכונים נוספים לגבי יישום ההחלטה ניתן יהיה למצוא באתר בצלם, [www.btselem.org](http://www.btselem.org), ובאתר האגודה לזכויות האזרח, [www.acri.org.il](http://www.acri.org.il).

הם מתנחלים ואנשי כוחות הביטחון הישראליים. במרכזה של רצועת השטח ישנם קטעי רחוב רבים, שנאסרת בהם אף תנועת הולכי רגל פלסטינים, כאשר המרכזי שבהם הוא רחוב השוהדא. נוסף לכך, הרצועה הסגורה לפלסטינים חוסמת את נתיב התחבורה הפלסטיני המרכזי בין צפון העיר לדרומה, ובכך פוגעת בכלל תושבי חברון.

סגירת מרכז העיר חברון בפני התושבים הפלסטינים נועדה, על-פי הצהרות הצבא, להגן על מתנחלי העיר באמצעות יצירת הפרדה פיזית בינם לבין התושבים הפלסטינים. הצבא מאלץ אפוא את כלל הפלסטינים באזור זה לשאת על כתפיהם את נטל ההגנה על הישראלים שהתנחלו בעיר.<sup>78</sup>

#### 4. בקעת הירדן וצפון ים המלח

אחת ההגבלות העיקריות על חופש התנועה בתוך אזור בקעת הירדן וצפון ים המלח נוגעת לשימוש בכביש 90 המשתרע לכל אורכה. מאז פרוץ האינתיפאדה השנייה, קרי עוד לפני שהוטל איסור הכניסה הגורף לאזור הבקעה ב-2005, ישראל מונעת מפלסטינים שאינם רשומים כתושבי הבקעה את השימוש בכביש זה. מניעה זו נאכפה עד 2005 בעיקר באמצעות מחסומי פתע ונוכחות משטרתית מוגברת. מאז ועד היום המניעה נאכפת באמצעות חמשת המחסומים שהוזכרו בתחילתו של פרק זה, המונעים כניסה של כלי רכב פלסטיניים לאזור, למעט תחבורה ציבורית וכלי רכב בעלי היתרים מיוחדים.

כתוצאה מכך, כביש 90 משרת מאז כמעט בלעדית את מתנחלי האזור וכן את הישראלים המעדיפים לנסוע בין ירושלים לעמק בית שאן, לכינרת או לאזור הגליל, שלא דרך כביש 6 (חוצה ישראל), הכרוך בתשלום אגרה, או כביש החוף, שהשימוש בו מאריך את זמן הנסיעה. קצין שפיקד על מחסום חמרה בצפון הבקעה הסביר למשקיפות ארגון מחסום Watch, כי מטרת ההגבלות במחסום זה, על-פי הוראת המח"ט, היא "לנקות את ציר 90".<sup>79</sup>

מגבלה נוספת נובעת מההכרזה על שטחים נרחבים בבקעה, במיוחד באזורים הצפוניים, כשטחי אש לצורכי אימונים.<sup>80</sup> מאחר ששטחים אלה אסורים לכניסה אלא בתיאום עם משרדי המת"ק הישראליים, הגישה למקורות מים ולשטחי מרעה רבים הנמצאים באזורים אלה מוגבלת ביותר.<sup>81</sup>

78. בצלם והאגודה לזכויות האזרח, עיר רפאים - מדיניות ההפרדה הישראלית ודחיקת רגליהם של פלסטינים ממרכז חברון, מאי 2007.

79. דו"ח מחסום Watch, מחסומי בקעת הירדן, 3 ביולי 2005.

80. על-פי נתוני OCHA, 537,955 דונם בבקעת הירדן הוכרזו כשטח צבאי או שטח אש.

81. OCHA, עדכון הומניטארי – בקעת הירדן, אוקטובר 2005.

## 5. מובלעות מכשול ההפרדה

### 5. א': מובלעות מרחב התפר

אזור מרחב התפר מורכב למעשה מעשרות אזורי משנה שאין ביניהם רצף טריטוריאלי, המכונים כאן "מובלעות". רצף כזה נמנע בשל פיתולי התוואי, המתרחק מהקו הירוק וחוזר אליו לסירוגין פעמים רבות. בכל המובלעות הללו מצויות אדמות חקלאיות בבעלות פרטית של פלסטינים שגרים בצידו השני של המכשול. בחלק מהמובלעות נותרו, בנוסף לאדמות חקלאיות, גם כפרים שבהם צפויים להימצא עם השלמת הבנייה כ-30,000 פלסטינים.

המעבר בין אזורי המשנה קשה במיוחד, ולעיתים אף בלתי אפשרי, משתי סיבות מרכזיות. ראשית, לנוכח העדר רצף טריטוריאלי ביניהם, מעבר כזה מחייב את חציית המכשול פעמיים, על כל הקשיים הכרוכים במעבר בשערים. שנית, מאחר שהיתרי הכניסה למרחב התפר למיניהם תקפים בדרך כלל רק למעבר בשער ספציפי אחד, דהיינו למובלעת אחת בלבד, כניסה למובלעת אחרת מחייבת הצטיידות בהיתר נוסף.

ניתן לחלק את המכשול לחמישה מקטעים, לא כולל אזור ירושלים שאליו נתייחס בנפרד בהמשך. בכל מקטע, כמה וכמה מובלעות נפרדות:

המקטע הראשון משתרך מהכפר סאלם ועד ההתנחלות אלקנה, ובנייתו הסתיימה במהלך שנת 2003. לאורכו של מקטע זה נוצרו מספר מובלעות לא רציפות, כאשר בארבע מתוכן ישנם כפרים שבהם חיים בסה"כ כ-7,700 פלסטינים: מובלעת ברטעה א-שרקיה והכפרים הסמוכים לה, מובלעת ח'ירבת ג'בארה, מובלעת הכפרים הסמוכים להתנחלות אלפי מנשה ומובלעת עזון עתמה. בנוסף, כ-11,000 פלסטינים הוכרו על-ידי רשויות הביטחון כבעלי זיקה לאדמה במקטע זה של מרחב התפר.<sup>82</sup> מקטע זה של מרחב התפר הוא היחיד, נכון לזמן כתיבת הדו"ח, שהוכרז כשטח צבאי סגור כך שהכניסה אליו והשהייה בו מחייבות הצטיידות בהיתרים. למקטע זה של המכשול צפוי להתווסף, על-פי החלטת הממשלה, אזור נרחב שיצרף למובלעת אלפי מנשה שש התנחלויות בעומק הגדה.<sup>83</sup>

82. מספר התושבים הפלסטינים באזור זה והיקף האדמות החקלאיות שבו אמורים להצטמצם לאחר מימוש תיקון תוואי הגדר באזור ח'ירבת ג'בארה ואלפי מנשה, אשר "יוציא" ממרחב התפר כ-1,100 תושבים. ר' בג"ץ 639/04, כתב תשובה מטעם המדינה, 13 בנובמבר 2006, סעיפים 15-17.

83. התנחלויות אלו הן קדומים, עמנואל, מעלה שומרון, קרני שומרון, נופים ויקיר. ר' החלטת ממשלה 3283, 20 בפברואר 2005, סעיף ב' (2).



## עזון עתמה – מובלעת בתוך מובלעת

הכפר עזון עתמה, שבו גרים כ-1,800 בני אדם, שוכן מדרום-מזרח לקלקיליה. הכפר מרוחק מן הקו הירוק כשלושה קילומטרים, ובצמוד לו ממזרח הוקמה, בין השאר על אדמות השייכות לכפר, ההתנחלות שערי תקווה. התנחלות זו קוטעת את הרצף הטריטוריאלי שבין עזון עתמה לבין שני כפרים שכנים, בית אמין וסניריא. סמוך לגבולו המערבי של הכפר הוקמה ההתנחלות אורנית.

מכשול הפרדה, שבנייתו באזור זה הסתיימה בחודש אוקטובר 2003, מקיף את הכפר מכל עבריו וכולא אותו במובלעת בשטח מרחב התפר. תוואי המכשול באזור זה נקבע כתוצאה מההחלטה להשאיר בצד ה"ישראלי" של המכשול את ההתנחלויות הסמוכות לכפר: אורנית, שערי תקווה, עץ אפרים ואלקנה. מחסום מאויש אחד, הפתוח בין השעות שש בבוקר ועשר בלילה בלבד, הוא נקודת הכניסה והיציאה היחידה אל הכפר וממנו. רק תושבי הכפר ופלסטינים המצוידים בהיתרים מתאימים רשאים לעבור דרכו.<sup>84</sup>

בנוסף למכשול העיקרי המפריד בין הכפר לשאר הגדה, החליטה הממשלה להקיף את הכפר מכל עבריו במכשול שני, תוך הפיכתו למובלעת בתוך מובלעת מרחב התפר. תוואי המכשול הנוסף אושר עקרונית, אולם עד עתה הוצא צו לתפיסת קרקע רק לצורך בניית הקטע שמדרום לכפר. בנייתו של קטע זה, הממוקם מצפון לכביש 505, החלה ב-10 בנובמבר 2006. המכשול החדש חוצץ בין עזון עתמה לבין כאלפיים דונם של אדמות חקלאיות מעובדות. אדמות אלה ייכלאו בין התוואי הדרומי לבין כביש 505. קרוב לוודאי שהגישה לאדמות אלה תהיה כפופה למשטר היתרים ותתאפשר רק בשעות הפתיחה של המעברים שייקבעו במכשול. יחד עם זאת, ניסיון העבר מלמד כי במקרים רבים הפעלת המעברים אינה סדירה.<sup>85</sup>

גם אם נניח כי הקמתו של המכשול סביב הכפר נועדה לצרכים ביטחוניים, אין בכך כדי להצדיק את הצמתו לכפר תוך חציצה בינו לבין שכונתו הדרומית ואדמותיו החקלאיות. כמו כן, אין זה ברור כלל כיצד ניתן להסביר בשיקולי ביטחון את הקמת המכשול במרחק של קילומטר מן הקו הירוק באופן שמפריד שטח רב יותר מן הכפר, בעוד שניתן היה למצוא חלופות שפגיעתן בתושבי הכפר פחותה.

המקטע השני, המשתרע מההתנחלות אלקנה עד להתנחלות גבעת זאב, נמצא בשלבי בנייה מתקדמים, וחלקים רבים ממנו כבר הושלמו. עם סיום הבניה ייווצרו באזור זה של מרחב התפר מובלעות רבות, הכוללות בעיקר אדמות חקלאיות השייכות לתושבים פלסטינים שיישאו מעברו השני של המכשול. מספר התושבים הפלסטינים שיימצאו במובלעות אלה בעתיד הוא יחסית מצומצם, וכולל בעיקר את תושבי שני כפרים ממערב להתנחלות אריאל. ההגעה לאדמות החקלאיות באזורים שהבנייה בהם הושלמה מתאפשרת כיום רק בתיאום עם משרדי המת"ק.

המקטע השלישי, שיקיף את אזור גוש עציון ממערב ומדרום-מערב לבית לחם, נמצא אף הוא בשלבי בנייה מתקדמים. במובלעת זו של מרחב התפר יימצאו כ-20,000 תושבים פלסטינים בארבעה כפרים

84. במכתב לבצלם מה-15 במאי 2007 התחייב הצבא כי שער הכניסה לעזון עתמה יישאר פתוח באופן קבוע בכל שעות היממה. מעקב בצלם בעניין העלה כי לא כך פני הדברים, וכי כעת, כמו בעבר, החיילים עולים לאחר השעה עשר בלילה למגדל השמירה הסמוך ועוזבים את השער נעול.

85. עתירה נגד תוואי המכשול באזור זה תלויה ועומדת בבג"ץ.

מרכזיים. על-פי מידע שמסרה המדינה לבג"ץ, בניגוד למובלעות הצפוניות של מרחב התפר, מובלעת זו לא תוכרז שטח צבאי סגור, ותושביה לא יוכפפו למשטר היתרים. במקום זאת, ישראל אמורה להציב מצפון ומערב למובלעת זו מכשול נוסף שיחסום כניסת פלסטינים לישראל.<sup>86</sup> עם זאת, גם אם הבטחה זו תמומש כלשונה יש להניח כי הכניסה למובלעת משאר אזורי הגדה תהיה מותנית בפיקוח ובבידוק של הצבא.

המקטע הרביעי, מהכפר סאלם ועד נהר הירדן, הושלם זה מכבר. בנייתו של המקטע החמישי, מגוש עציון עד לאזור ים המלח, נמצאת בשלביה האחרונים.<sup>87</sup> בשל קרבת המכשול לקו הירוק באזורים אלה, נוצרו לאורך שני המקטעים כמה מובלעות קטנות יחסית, הכוללות בתוכן שטחי מרעה ואדמות חקלאיות בלבד.

## 5. ב': מובלעות פנימיות

מובלעות פנימיות הן יישובים ושטחים חקלאיים המוקפים מרוב העברים כתוצאה מפיתולי המכשול או כתוצאה ממפגש בין המכשול לחסימה פיזית אחרת כגון כביש אסור. התנועה אל המובלעת וממנה מתנהלת דרך נקודה אחת או שתיים שנתרו פתוחות, או שנפתחו במכשול על-ידי ישראל. אמנם, בשונה ממובלעות מרחב התפר, תנועה זו אינה מותנית במעבר בשערים ובהצטיידות בהיתרים. אך דרכים שחיברו בעבר בין המובלעות הללו ליישובים אחרים התבטלו, והנסיעה דרך המעבר שנתרו פתוח הפכה את התנועה לארוכה ומסורבלת יותר. חשוב מכך, במצב שנוצר די בהצבת מחסום מאויש במעבר שנתרו פתוח כדי להטיל מצור הדוק על כל המובלעת. במובלעות שונות הצבא אכן מימש אפשרות זו מספר פעמים בשנים האחרונות לפרקי זמן קצרים, בעיקר במהלך ביצוע פעילות צבאית.

תוואי המכשול המתוכנן יביא להיווצרות 13 מובלעות פנימיות לא רציפות, שבהן ימצאו קרוב ל-240,000 תושבים בעשרות יישובים. להלן מספר דוגמאות:

העיר קלקיליה מוקפת על-ידי המכשול משלושה צדדים – צפון, מערב ודרום. גודלה של המובלעת כ-9,400 דונם וגרים בה למעלה מ-40,000 בני אדם. מובלעת זו נוצרה כתוצאה מההחלטה לכלול בצד ה"ישראלי" של המכשול את ההתנחלויות אלפי מנשה וצופין, כולל שטחים המיועדים להתרחבות העתידית וצירי גישה אל ההתנחלויות. פתח צר המוביל מזרחה, לשאר שטחי הגדה, ומנהרה שעוברת דרומה מתחת למכשול הם היציאות היחידות מקלקיליה אל שאר הגדה המערבית. במהלך מבצעי מעצר בעיר הצבא נוהג לחסום את היציאות הללו.

מובלעת הכפרים חבלה וראס עטיה, מעברה השני של המנהרה, נוצרה אף היא כתוצאה משיקולים אלו. במובלעת זו, שגודלה כ-3,500 דונם, חיים 7,750 בני אדם. בנוסף למעבר התת-קרקעי לקלקיליה, הוקמו במכשול שני שערים המיועדים למעבר התושבים אל השטחים החקלאיים במובלעת מרחב התפר של אלפי מנשה, אולם רוב הזמן רק אחד מהשערים הללו פתוח. המכשול סוגר את המובלעת מצפון, ממזרח ומערב.<sup>88</sup>

86. בג"ץ 639/04, כתב תשובה מטעם המדינה, סעיף 24.

87. נכון לכתיבת שורות אלו שלוש עתירות תלויות ועומדות בבג"ץ ביחס לתוואי המכשול באזור זה.

88. ר' במקום ובצלם, במסווה של ביטחון, עמ' 45. ר' גם במקום, בין גדות, פרק ז'.

תושבי מספר כפרים בפאתי ירושלים מצאו עצמם אף הם במובלעות פנימיות, המבודדות לחלוטין הן מירושלים והן מהגדה המערבית. אחת המובלעות הללו כוללת את הכפרים ביר נבאללא, אל-גיב, אל-ג'ודיידה, בית חנינא אל-בלד וקלנדיה, שגרים בהם למעלה מ-15,000 תושבים. שני כבישים חדשים שנסללו באזור בתחילת האינתיפאדה ושהנסיעה עליהם אסורה לפלסטינים ניתקו במידה רבה את הכפרים מירושלים (כביש 45 וכביש 404). המכשול הנבנה באזור, העוקב בחלקו אחר תוואי הכבישים האסורים, משלים את ניתוקה של המובלעת מהעיר. היציאה מהמובלעת מתאפשרת באמצעות שני כבישי מנהרה שנסללו באזור – האחד מוביל לרמאללה והשני לכיוון הכפר בידו (להרחבה בעניין זה ר' חלק ג' להלן). זאת, בשעה שהקשרים המשמעותיים של תושבים אלה הם דווקא עם מזרח ירושלים.<sup>89</sup> בנוסף, ניתק המכשול את אחת השכונות של הכפר אל-גיב (שכונת אל-ח'ילאיילה) משאר המובלעת, והותיר אותה בצד ה"ישראלי" של המכשול.

### מתוך עדותו של תושב שכונת אל-ח'ילאיילה

בשנת 2001 ישראל סגרה בסלעים ובחסימת עפר את הכניסה המערבית לכפר אל-גיב. הכניסה הזאת נמצאת על הכביש הראשי, כביש 436, שחוצץ בין אל-גיב להתנחלות גבעת זאב. כתוצאה מכך, המעבר לכפר וממנו מתבצע דרך מחסום קלנדיה, או דרך מנהרה שעוברת מתחת לכביש 45 ומחברת את אל-גיב וכפרי הסביבה לרמאללה. המעבר דרך מחסום קלנדיה מיועד רק לבעלי היתרי כניסה לישראל. בעקבות סגירת הכניסה המערבית לכפר, ההגעה... הפכה לקשה ומסורבלת. במקום להגיע דרך הכניסה המערבית לכפר בנסיעה קלה על כביש 436, צריך לנסוע דרך ארוכה יותר...

שכונת אל-ח'ילאיילה נמצאת ממערב לכביש 436 והיא חלק מהכפר אל-גיב. אי אפשר להגיע ברכב מתוך אל-גיב לשכונת אל-ח'ילאיילה [בשל האיסור לנסוע על כביש 436]...

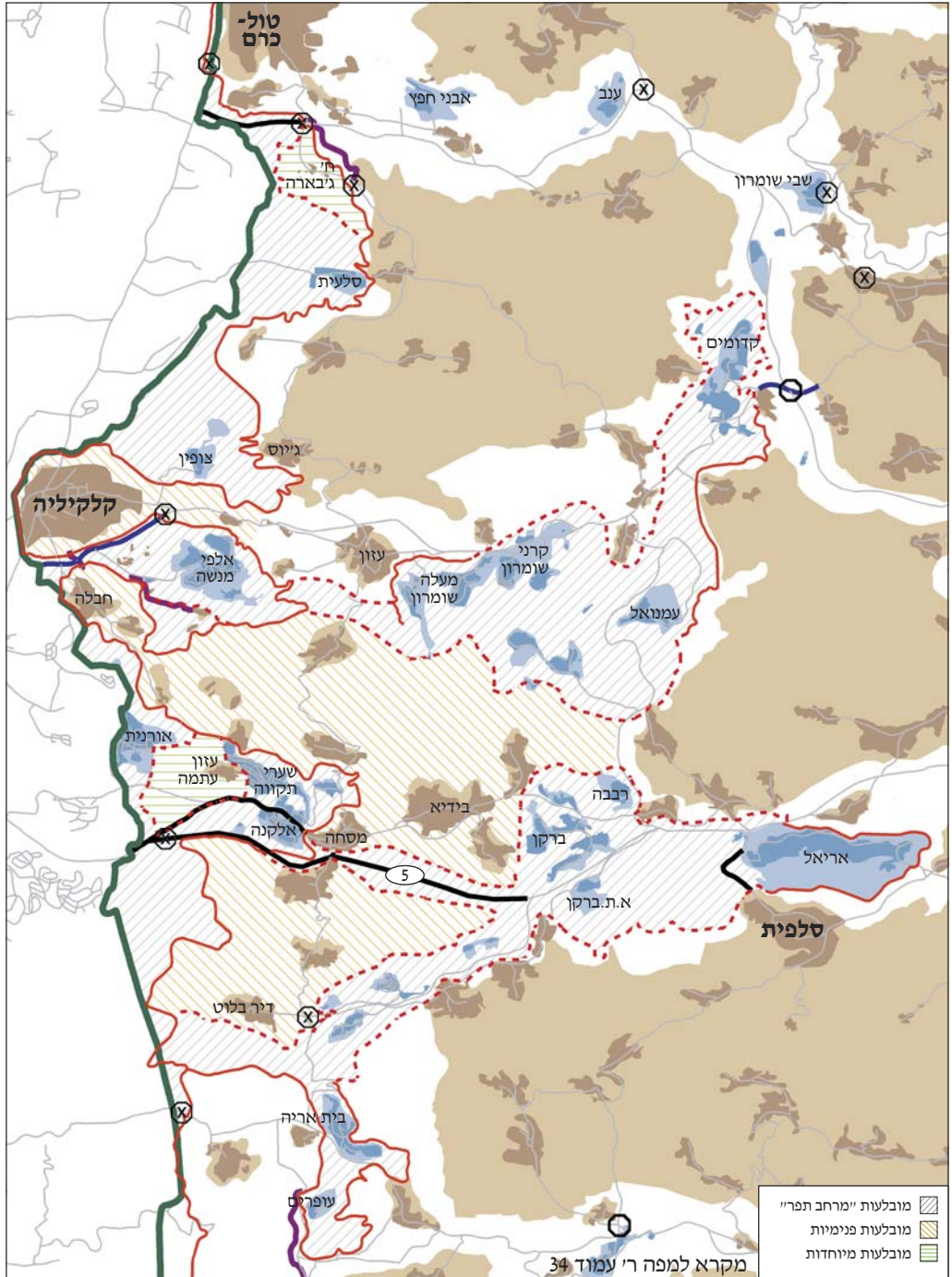
באחד הלילות בסוף שנת 2004 כוח של משמר הגבול נכנס לשכונת אל-ח'ילאיילה וערך מפקד אוכלוסין. אחרי המפקד, הישראלים... הציבו שער בכניסה המערבית של אל-גיב. השער הזה מתוגבר על-ידי משמר הגבול 24 שעות ביממה. בנוסף, הישראלים הציבו גדר תיל לאורך כביש 436, כדי שהמעבר מאל-גיב לאל-ח'ילאיילה יתבצע רק דרך השער. רק תושבי שכונת אל-ח'ילאיילה ואנשים שיש להם היתרי עבודה בהתנחלות גבעת זאב רשאים לעבור בשער.

למחרת מפקד האוכלוסין רציתי להגיע לחנות שלי באל-ח'ילאיילה, אבל כשהגעתי לשער, שוטרי משמר הגבול לא נתנו לי לעבור, אף על פי שהיה לי אישור עבודה בהתנחלות גבעת זאב. הם אמרו לי שאם אני רוצה להגיע לגבעת זאב אני צריך לצאת מאל-גיב דרך מחסום קלנדיה. הנסיעה דרך מחסום קלנדיה ארוכה ויקרה יותר, וגם צריך לחכות הרבה זמן במחסום... אם היו נותנים לי לעבור דרך השער, הייתי מגיע מהבית שלי [באל-גיב] לחנות בהליכה של חמש דקות.<sup>90</sup>

89. במקום, בין גדרות, פרק ה'.

90. העדות נגבתה על-ידי כרים ג'ובראן ב-12 בנובמבר 2006. פרטי העד שמורים בבצלם.

מפה 7: מובלעות

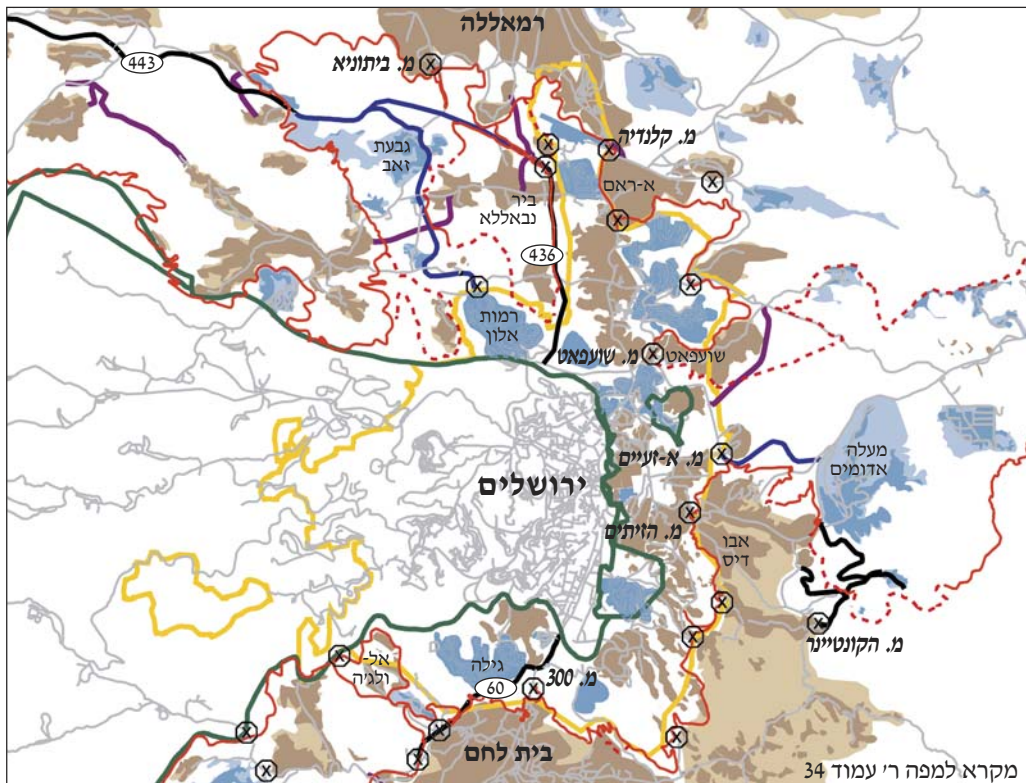


## 6. אזור מזרח ירושלים

פלסטינים שגרים במזרח ירושלים, בצד ה"ישראלי" של המכשול, ומחזיקים בתעודות זהות ישראליות, יכולים לנוע בתוך אזור זה באופן חופשי יחסית. ההגבלה הבולטת ביותר שהתפתחה בשנים האחרונות היא השימוש במחסומים זמניים לצורך גבית חובות מס של התושבים לרשויות המדינה. מחסומים אלה, המכונים "מחסומי גבייה", מוצבים למשך מספר שעות על צירי תנועה מרכזיים בשכונות הפלסטיניות (בעיקר עיסאווייה, ראס אל-עמוד, ובית חנינא-שועפאט), לצורך איתור בעלי חוב וגביית חובות. מחסומי הגבייה מוקמים על-ידי משטרת ישראל, לרוב יחידות מג"ב, ונוכחים בהם נציגי רשות המס הרלוונטית. עצירת כלי הרכב במחסום נעשית ברוב המקרים על-ידי השוטרים, אך אלה מעבירים את הטיפול בכלי רכב שנעצר ובנהגו לפקדי הגבייה.

ככלל, מחסומים אלה יוצרים עומס רב בצירי תנועה מרכזיים המקשרים בין שכונות במזרח העיר, דבר הגורם לעתים קרובות לשיתוק התנועה בין השכונות באזור כולו. הבדיקות במחסומים מעכבות את התנועה בהם עד כדי הצטברות טורים ארוכים של תנועה ויצירת עומסי תנועה כבדים באזור. במקרים מסוימים, כמו במקרה של מחסומי הגבייה המוצבים בסמוך לעיירה א-ראם, המחסומים מוצבים מטרים ספורים ממחסום קבוע אחר, דבר המעכב חלק מהתושבים פעמיים בקטע נסיעה קצר ביותר. למותר לציין כי השימוש במחסומים אלה נעשה אך ורק בשכונות הפלסטיניות של ירושלים, ולעולם לא בשכונות ובהתנחלויות היהודיות בעיר.

### מפה 8: ירושלים





מחסום אל-באדי'אן, 3 בפברואר 2007.  
**צילום:** עאטף אבו-רוב, בצלם.



המעבר בין בידיא ואדמותיה, מתחת  
 לכביש 5, 16 בנובמבר 2006.  
**צילום:** אורן יעקובוביץ', בצלם.



כלי רכב פלסטיניים ממתניים במחסום  
 סרה בעוד כלי רכב ישראלים נוסעים  
 ללא הפרעה, 1 במרץ 2007.  
**צילום:** יותם רונן, [activestills.org](http://activestills.org).



## חלק ג

# הפגיעה במרקם החיים הפלסטיני

לפיצולה הגיאוגרפי של הגדה לאזורים ראשיים ולאזורי משנה, המופרדים ביניהם ולעיתים אף מנותקים לחלוטין זה מזה, השלכות מרחיקות לכת על חיי תושביה הפלסטינים. השלכות אלו נוגעות לכל היבטי החיים, והן באות לידי ביטוי יום יום, שעה שעה. פרק זה ידון בחלק מההשלכות הללו, תוך התמקדות באלו הנוגעות לתפקודם של מערכות ומוסדות חברתיים מרכזיים המשפיעים בהכרח על יכולתם של חלק ניכר מתושבי הגדה לממש רבות מזכויות האדם: מערכת הבריאות, הכלכלה, המשפחה המורחבת, והשלטון המקומי. כמו כן, ייבחנו חלק מההשלכות הנלוות לסלילת הכבישים שהצבא מכנה "דרכי מרקם החיים".

בנוסף לאמור להלן, להגבלות התנועה יש השלכות כבדות גם על חופש הפולחן של תושבי הגדה, משום שחלק מההגבלות מונעות מהם להגיע אל מוסדות הדת המרכזיים בירושלים ובבית לחם. כמו כן נפגעת היכולת לממש את הזכות לחינוך, ובמיוחד חינוך אקדמי, בשל הקושי להגיע אל האוניברסיטאות ואל מוסדות הלימוד האחרים. מפאת קוצר היריעה, דו"ח זה אינו דן בהיבטים אלו.

מלבד המצוקה הישירה הנגרמת לאנשים בשל הפגיעה בתחומים אלה ואחרים, סביר להניח כי לפחות חלק מהפגיעות הנגרמות לאותם מוסדות ומערכות יבואו לידי ביטוי רק בטווח הארוך.

## מערכת הבריאות

מימושה של הזכות לבריאות תלוי בגורמים רבים. מידת הנגישות לשירותי רפואה, הן של ספקי השירותים והן של מקבליהם, הוא אחד המרכזיים שבהם. על כן, הגבלות התנועה פוגעות ביכולתם של רבים לממש זכות זו כראוי: חולים הזקוקים לטיפול מתקשים להגיע אל המרכזים הרפואיים; רמת השירות הניתנת במרכזים אלה נפגעת קשות בשל היעדרות או איחור של רופאים ואנשי צוות; צוותי חירום רפואיים מתקשים להגיע במהירות הנדרשת אל פצועים וחולים. גם כאשר תופעות אלה אינן מסכנות באופן מיידי את חייהם של מקבלי השירותים, הן עלולות להגביר את התחלואה בעתיד ולהביא, בטווח הרחוק, לקיצור חייהם.

### 1. הפגיעה במקבלי השירותים הרפואיים

גישתם של רבים מהזקוקים לטיפול רפואי בגדה אל המרכזים הרפואיים הרלוונטיים מוגבלת ביותר ובמקרים רבים אף נמנעת לחלוטין. במיוחד קשה נגישותם של תושבי הכפרים והפרפריה לבתי החולים הנמצאים בערים הגדולות. כך למשל, חולים הנאלצים לעבור במחסומי המצור על שכם,

אך נמנים על קבוצה המוגדרת על-ידי רשויות הביטחון כבעלת "פרופיל הסיכון", או כאלו שצריכים להגיע לאחד מבתי החולים במזרח ירושלים, נדרשים להצטייד בהיתר על מנת להגיע ליעדם. לשם כך, החולים נאלצים להמציא אישורים ומסמכים רפואיים המעידים על מחלתם ומאשרים כי הם מוזמנים לטיפול בבית החולים הספציפי, שרק בו ניתן לקבל את הטיפול הרפואי שהם זקוקים לו.

הצורך בהיתר הוא בעייתי במיוחד עבור נשים הרות, הצריכות להגיע לבית החולים בזמן ללידה. תופעה זו אקוטית במיוחד באזור ירושלים. תוקפו של ההיתר הניתן לנשים בסמוך למועד הלידה הוא יום או יומיים בלבד, כמו לרוב החולים, וזאת על אף שבמרבית המקרים אין לדעת בוודאות באיזה יום תלד האישה בסופו של דבר. לכן, הנשים במצב זה נאלצות להגיע אל המת"ק כל כמה ימים על מנת לחדש את ההיתר. בשל כך, קרו מקרים בהם הסתיימה הלידה במחסום עצמו, לאחר שהאישה ההרה עוכבה בו מכיוון שלא היה לה היתר תקף. כך למשל, ניעמה מוחמד חלמייה, תושבת העיירה אבו דיס שהופרדה ממזרח ירושלים על-ידי מכשול ההפרדה, סיפרה בעדותה על שאירע לכלתה עפאף, שכרעה ללדת במחסום:

ביום ראשון, ה-4 במרץ 2007, פאיזה, אימא של עפאף, פנתה למשרדי התאום והקישור במחסום הזיתים והגישה בקשה להנפקת היתר מעבר לירושלים עבור עפאף, כדי שכאשר יהיו לה צרי לידה היא תוכל לנסוע לבית חולים אל-מקאסד... נתנו לה היתר עבור עפאף רק ליום אחד, ל-5 במרץ מהשעה חמש בבוקר עד חמש אחר הצהריים. פאיזה אמרה לחיילים שאי אפשר לדעת באיזה יום בדיוק עפאף תלד וביקשה היתר לפרק זמן ארוך יותר, אבל לא הסכימו לתת לה. ביום שני, ה-12 במרץ, פאיזה פנתה שוב למשרדי התאום והקישור ולקחה את תעודת הזהות של עפאף כדי להגיש עבורה בקשה להיתר חדש. באותו יום בשעה 13:40 עפאף הרגישה צירים... הזמנתי מונית, ובשעה שתיים בצהריים יצאתי עם עפאף לכיוון שער ראס קובסא באל-עזרייה כדי לנסוע לאל-מקאסד... בגלל שלא היו לנו היתרי מעבר, השוטרים סירבו לאפשר לנו לעבור... אחרי תחנונים רבים שנמשכו בערך עשר דקות אחד השוטרים הסכים לתת לעפאף לעבור לבד, אבל עפאף פחדה לעבור לבד. חזרנו למונית ונסענו למחסום הזיתים בתקווה ששם החיילים ייתנו לנו לעבור. בשער הראשי של המעבר ביקשו מאיתנו להציג את ההיתרים שלנו מרחוק. נופפתי עם ההיתר הישן של עפאף מה-5 במרץ. החיילים נתנו לנו לעבור דרך השער הראשון, אבל כשהגענו לדלת המסתובבת, החיילים שעמדו אחרי הדלת ביקשו לראות את ההיתר. כשהם ראו שההיתר ישן ושעפאף אינה נושאת את תעודת הזהות שלה, הם סירבו לתת לנו לעבור.

אמרתי להם שתעודת הזהות של עפאף נמצאת עם אימא שלה, שנמצאת באותו המעבר משעות הבוקר המוקדמות ושהיא מחכה לקבל את ההיתר עבור עפאף. אמרתי להם שעפאף על סף לידה ושנחנו חייבות להגיע לבית החולים... התווכחתי עם החיילים במשך חצי שעה בערך, כשבמשך הזמן הזה הכאבים של עפאף הלכו והתגברו. אחרי חצי שעה פחות או יותר הגיעו שני קצינים ושאלו מה הבעיה... הם הכניסו אותנו לאולם גדול שהיו בו הרבה אנשים שחיכו לקבל היתר. גם אימא של עפאף הייתה שם, וכשהיא ראתה אותנו היא התחילה לצעוק על החיילים שהיו שם ואמרה "הנה הבת שלי שעומדת ללדת ואתם מהבוקר מאשימים אותי שאני משקרת".

הכאבים של עפאף התגברו מאוד ואתם קצינים הוציאו אותי, את עפאף ואת אימא שלה מהאולם והובילו אותנו לפרוזדור שאין בו אנשים. מיד כשהגענו לשם עפאף התחילה לצעוק שהראש של העובר יוצא. שמתי את היד שלי ונגעתי בראש של התינוקת. ביקשתי מעפאף לשכב על הרצפה ושמתי את התיק שלי מתחת לראש שלה... ואז התינוקת הגיחה לעולם תוך כדי צעקות של עפאף



והתקהלות של כמה חיילים סביבנו. צעקתי עליהם שיזוזו. אחרי כמה דקות הגיע אדם והרים את התינוקת... האישה הזה עטף את התינוקת כשחבל הטבור עדיין מחובר.

נשארנו כך במשך 45 דקות עד שהגיע אמבולנס ישראלי עם ארבעה פרמדיקים... באותם רגעים, אחד החיילים הביא היתר מעבר לעפאף ולאימא שלה והן נסעו באמבולנס לבית החולים אל-מקאסד. החיילים הרשו גם לי להתלוות אליהן באמבולנס, אפילו שלא היה לי היתר מעבר.<sup>91</sup>

בעקבות עתירה לבג"ץ שהגישה עמותת רופאים לזכויות אדם בשנת 1996 פרסמה פרקליטות המדינה שני נהלים שהצבא קבע, העוסקים במעבר במחסומים בעקבות צורך רפואי. הנוהל האחד – "נוהל טיפול בתושב איז"ש המגיע למחסום במצב חירום רפואי דחוף" – נועד להסדיר מקרים שבהם מגיע למחסום אדם המצוי במצב חירום רפואי ומבקש לעבר דרכו לצורך קבלת טיפול במוסד רפואי. על-פי הנוהל, החל הן בזמן שגרה והן בזמן סגר או מצור ("כתר פנימי"), מפקד המחסום יאפשר מעבר של אדם כזה במחסום גם אם אין בידו היתר. הנוהל השני – "נוהל טיפול בבקשות של תושבי האזורים לקבלת טיפול רפואי" – עוסק באפשרות המעבר במחסומים של פצועים או חולים הזקוקים לטיפול רפואי בסיטואציות שאינן מצב חירום. על-פי נהל זה, במקרים כאלה החולה או הפצוע "רשאי לפנות למנהלת התיאום והקישור... ולהעלות בפניה את בקשתו, תוך צירוף המסמכים הרפואיים הרלוונטיים. הבקשה נבדקת, ואם נמצא כי יש לה צידוק, יאשר המת"ק לפונה את המעבר במחסומים המפרידים בין מקום מגוריו לבין בית החולים בו ניתן לו הטיפול... ככלל, יש לאפשר לתושבי האזורים קבלת טיפול רפואי, אלא אם מתן האישור... עלול לגרום לבעיה ביטחונית."<sup>92</sup>

נהלים אלה אמורים לחול בכל מחסומי הגדה, אך עדויות שנאספו בתקופה האחרונה מראות כי הם לא תמיד מיושמים. לעיתים קרובות הדבר נובע משיקול דעת שגוי של חיילי המחסום, שבדרך כלל אין להם כל הכשרה רפואית שתאפשר להעריך את חומרת מצבו הבריאותי של אדם. כך למשל, עדנאן א-שתייה, נהג מונית מהכפר תל הסמוך לשכם, ניסה ב-12 בדצמבר 2006, ללא הצלחה, לשכנע חיילים במחסום נייד מצפון לעיר שכם לאפשר את העברתו של אדם מחוסר הכרה לבית החולים בשכם:

הלכתי אל הגייפ הראשון, שהיה במרחק חמישה מטרים בלבד מהמכונית שלי. פניתי אל החייל שישב במושב הקדמי, ליד הנהג, ואמרתי לו בעברית שיש במכונית אדם חולה מאד שחייב להגיע לבית החולים בדחיפות. הוא אמר שהוא יבוא לראות אותו... אחרי שלוש ארבע דקות ירדו שלושה חיילים מהגייפ הצבאי, כולל החייל שסיפרתי לו על מה שקרה. הם הסתכלו על איסמאעיל [מחוסר ההכרה] ונראה כאילו הוא לא עניין אותם. הם חזרו אל הגייפ ושמעתי את החייל שישב ליד הנהג. הוא דיבר במכשיר הקשר ואמר שיש אדם חולה. הקול במכשיר הקשר ענה שאסור לעבור, לא לחולים ולא למי שלא חולה. אמרתי לעמאד [נהג המונית שבה נמצא איסמאעיל] שהוא חייב לנסוע בדרך עוקפת כי הם לא ירשו לו לעבור. עמאד חזר אחורה ונסע בדרך עוקפת.

אני המשכתי לחכות עד שהחיילים ירשו לי לעבור. בסוף החלטתי לנסוע בדרך העוקפת כדי להגיע לשכם. הדרך הזו תלויה וקשה מאד ולוקחת שלושים ארבעים דקות נסיעה. כשהגעתי לשכם, פגשתי תושב מהכפר שלנו בשם ראדי סלים, בן חמישים, שעובד גם כן כנהג מונית... הוא סיפר שאיסמאעיל נפטר. הוא אמר לי שאיסמאעיל נפטר כמה דקות לפני שהגיע אל בית החולים ושהיה לו התקף לב.

91. העדות נגבתה על-ידי כרים גיבוראן ב-23 במרץ 2007.

92. בג"ץ 9019/96, עמותת רופאים לזכויות אדם נ. שר הבטחון ואחר'.

הייתי עצוב מאד בגלל מה שקרה לאיסמאעיל. אם החיילים היו מרשים לו לעבור, אולי הרופאים היו מצליחים לטפל בו ולהציל אותו בגלל שהדרך מהמחסום לבית החולים אורכת רק חמש עד שבע דקות. אחרי 15 דקות בערך התקשר אליי ראדי סלים ואמר שהחיילים עזבו את המקום ושאפשר לחזור הביתה בדרך הרגילה.<sup>93</sup>

הקשיים בדרך לטיפול הרפואי אינם מסתכמים בבירוקרטיה של משטר ההיתרים. במקרים רבים, הדרך לבית החולים רצופה חסימות המחייבות לנסוע בדרכים ארוכות, מפותלות ומשובשות, המובילות לעיתים למחסום מאויש, שהמעבר בו כרוך בהמתנה ובבידוק. קשיים אלו משפיעים באופן טבעי על האוכלוסייה בכללותה, אך ביתר שאת על אלו הנזקקים לשירותי הבריאות: חולים, פצועים, קשישים, נשים בהריון. מייסר דאהר, למשל, חולת כליות בת 68 מכפר יאסיד שליד שכם, נזקקת לטיפול דיאליזה שלוש פעמים בשבוע. טיפולים אלה ניתנים רק בבית החולים אל-וטני בשכם. דאהר סיפרה לבצלם על הדרך שהיא עוברת על מנת להגיע לטיפול אלה:

לפני האינתיפאדה, הייתי נוסעת במונית מהכפר שלנו לשכם וזה היה לוקח 17 דקות. אבל מאז פרוץ האינתיפאדה הנוכחית וסגירת הדרך המובילה לכפר שלנו, המצב נהיה קשה... נאלצתי ללכת מרחקים ארוכים בדרכים מפותלות והרריות. זה יותר קשה אחרי הטיפול כי אני מתעייפת ולפעמים לחץ הדם שלי יורד ואני לא יכולה ללכת.

בשנת 2002, כשראיתי שהסגר והמצור על העיר שכם נמשכים, נאלצתי לשכור בית בשכם כי... בגלל הסגר הממושך לא יכולתי להגיע לבית החולים בכלל ומצב הבריאות שלי התדרדר. נשארתי בשכם עד סוף שנת 2003 בערך, כשמרכזי הסהר האדום הבטיחו את המעבר שלי דרך המחסומים הצבאיים. אז, חזרתי לגור בבית שלי בכפר יאסיד. אבל האמבולנסים לא יכולים לקחת חולים מהבתים שלהם לבית החולים בגלל מספרם הגדול של החולים מוחץ לעיר ובגלל שאין מספיק אמבולנסים. לכן סודר שנגיע עד למחסום בית איבא ומשם אמבולנס יעביר אותנו לבית החולים ויחזיר אותנו...

חולה כליות צריך תמיד מלווה כל הזמן ולא יכול לחכות הרבה זמן במחסום. אבל החיילים עיכבו אותנו לשעתיים שלמות בטענה שהאמבולנס צריך להעביר רק חולה אחד ומלווה אחד. הם לא נתנו לאמבולנס לעבור עד שהזעקו עוד שלושה אמבולנסים כדי להעביר אותנו. זה קרה הרבה פעמים. נאלצנו לחכות הרבה זמן וזה עיכב אותנו.

אני יוצאת מהבית בשעה שבע בבוקר וחוזרת בסביבות השעה שש בערב כי אנחנו תלויים באמבולנסים בשעות ההגעה והחזרה. בגלל זה אנחנו מחכים הרבה זמן בחצר של בית החולים בלי לעשות כלום ובלי לנוח, למרות שאחרי הטיפול אנחנו צריכים לנוח, לישון ולאכול.

לפני האינתיפאדה הטיפול לקח בין ארבע לארבע וחצי שעות. אבל עכשיו זה לוקח יותר מעשר שעות. הרבה פעמים לא הלכתי לטיפול בגלל התנאים הקשים במחסום. אני לא יכולה לחכות זמן ארוך בתור לאמבולנס – לא בימי הקיץ כשחם מאוד ולא בימי החורף כשקר מאוד וגשום... המצב שלי מתדרדר בכל פעם שאני לא עוברת טיפול דיאליזה.<sup>94</sup>

93. העדות נגבתה על-ידי סלמה א-דיבעי, ב-13 בדצמבר 2006.

94. העדות נגבתה על-ידי סלמה א-דיבעי, ב-31 באוגוסט 2006.

מניעת הגישה לטיפול רפואי נובעת בחלק מהמקרים לא מהיעדר היתר, אלא ממדיניות הפתיחה והסגירה של מחסומים. מחסומים מאוישים שנסגרים בשעות הערב מותירים לאורך שעות ארוכות קהילות שלמות ללא אפשרות מעבר לכלי רכב אל העולם החיצון, אף לא אמבולנסים. מצב כזה נוצר בעיקר במובלעות מרחב התפר ובמספר אזורים מבודדים, בהם היישובים בית פוריק ובית דגן באזור שכם.

כך למשל, 1,800 תושבי מובלעת הכפר עזון עתמה שבמרחב התפר תלויים לקבלת טיפול רפואי במעבר דרך השער היחיד שהוקם במכשול, הפתוח בין השעות שש בבוקר ועשר בלילה בלבד.<sup>95</sup> לנוכח זאת, מרבית הנשים ההרות בכפר מעדיפות לנטוש את בתיהן בסמוך למועד הלידה, כדי להימנע ממצב אפשרי שבו תהליך הלידה מתחיל דווקא בשעות הלילה והן נאלצות להגיע לבית החולים בזמן ששער הכפר סגור. באחד הערבים בחודש פברואר 2007 הובל פצוע קשה מתאונת דרכים מהכפר אל השער לאחר שזה ננעל. החיילים במגדל עיכבו את פינויו של הפצוע במשך כשבעים דקות, דבר שככל הנראה הביא למותו. מועתסם איבראהים עבדאללה עומר, בן דודו של הפצוע, סיפר לבצלם על שאירע:

ביום שבת, ה-17 בפברואר 2007, אחד החברים של עאדל עומר, בן דוד שלי, ביקש ממנו לעזור לו לחלץ מכונית שנתקעה בשדות ממערב לכפר עזון עתמה. עאדל קרא לי ולקוסאי עלי, חבר שלנו, ושלושתנו יצאנו לטרקטור לאזור בסביבות תשע וארבעים בערב, כדי לגרור את המכונית ולהביא אותה למוסך שבכפר. קוסאי היה הנהג, אני ישבתי מימין לקוסאי, ועאדל בצד שמאל שלו. הפנסים של הטרקטור לא פעלו, וכשהיינו בכביש הטרקטור עלה על סלע והתהפך לגמרי. אני וקוסאי נפלנו מתחת לטרקטור, בחלל שליד מוט ההילוכים, ולא נפגענו בכלל. עאדל נפל מתחת לכנף של הטרקטור ונמחץ... הוצאנו את עאדל מתחת לטרקטור והכנסנו אותו למכונית של קוסאי.

נסענו לשער של עזון עתמה, והגענו אליו בסביבות עשר ועשרים בלילה... יצאנו מהמכונית וקראנו בקול לחיילים שישבו במגדל השמירה. צעקתי להם בעברית שיש לנו באוטו אדם שנפצע מתאונה וצריך להגיע מהר לבית החולים. קוסאי, שמדבר עברית יותר טוב ממני, הסביר לחייל שנמצא בתוך המגדל את המצב של עאדל. אחד החיילים הורה לנו דרך חלון קטן במגדל להסתלק ולהתרחק מהשער. אני וקוסאי התעקשנו וניסינו שוב לבקש מהחיילים שייפתחו את השער כדי להעביר את עאדל לבית החולים.

הזאתי את הרגליים של עאדל ששכב במושב האחורי של המכונית כדי להוכיח לחיילים שיש מצב חרום. ראיתי שהוא נושם. ידעתי שהתאורה והפרוז'קטורים מהמגדל יאפשרו לחייל לראות מה שיש בתוך המכונית. חיכינו והתעקשנו. קראנו שוב ושוב לחיילים שייפתחו לנו את השער. אחרי שעה וחמש דקות בערך, שלושה חיילים ירדו מהמגדל וניגשו אל המכונית. הם ראו את עאדל והבינו שהוא חייב להגיע לבית החולים. אחד החיילים שאל מה קרה. סיפרנו להם על התאונה, ואחד החיילים פתח את השער. בסך הכול החיילים עיכבו אותנו שם בערך שעה ועשר דקות.

נסענו מהר לבית החולים אל-אקצא שבקלקיליה. הגענו לשם תוך עשרים דקות, בסביבות עשרה לחצות. מיד כשהגענו הכניסו את עאדל לחדר הטרומה. הרופאים והאחים בדקו אותו, אבל הוא כבר היה מת. הם מצאו שברים ודימום פנימי בחזה שלו.<sup>96</sup>

95. ר' חלק ב' לעיל.

96. העדות נגבתה על-ידי עבד אל-כרים א-סעדי ב-21 בפברואר 2007.

קשיי גישה מסוג זה הגבירו את התלות של התושבים בשרותי רפואה ראשוניים, שאינם נותנים מענה לחלק גדול מצרכי הבריאות ואינם מסוגלים להתמודד עם מקרי חירום או מקרים המצריכים התמחות מיוחדת. יתר על כן, במקרים מסוימים אפילו השימוש בשירותים אלו מצריך נסיעה ארוכה והתמודדות עם מכשולים. כך קורה למשל בכפר ח'לת א-נועמאן שנותר בצידו ה"ישראלי" של המכשול במזרח ירושלים, ואשר חיים בו כמאתיים בני אדם. בנוסף לבידוד מהאזורים הסמוכים בגדה, הכפר בודד באמצעות חסימות פיזיות גם משאר האזורים במזרח ירושלים, וזאת מאחר שהתושבים אינם מחזיקים בתעודת זהות ישראלית.<sup>97</sup> לפני הקמת המכשול הגיעו אל הכפר מדי שבוע רופאים מומחים מטעם אונר"א, סוכנות הסעד והתעסוקה של האו"ם לפליטים פלסטינים, והגישו טיפול רפואי לתושבים. מאז תחילת 2006, מונעים שוטרי מג"ב מניידת הסוכנות את הכניסה לכפר דרך המכשול. בשל כך, החולים נדרשים להגיע בכוחות עצמם לשער במכשול, המרוחק כקילומטר וחצי מהבתים, ומשם למרפאה או לבית החולים באזור בית לחם הסמוך.

מצב דומה נוצר בכפרים שלצידי כביש 443, התלויים כמעט לחלוטין בשירותים הרפואיים הניתנים ברמאללה. כך למשל, לפי עדותו של עלי מוחסיין מחמוד אבו ספיה, ראש מועצת בית סירא, בכפר פועלת רק מרפאה ממשלתית אחת, שרופא משפחה מגיע אליה פעם בשבוע. בגלל הקושי לנסוע בדרך החלופית, העוברת בין כל כפרי הסביבה ומאריכה את הדרך לרמאללה בארבעים דקות לערך, רבים בכפר מוותרים על קבלת שירותי בריאות שאינם דחופים.<sup>98</sup> לפי נאגי סלימאן, ראש מועצת בית עור א-תחתא הסמוך, "במקרי חירום, נשקפת סכנה לחולים ופצועים בגלל המרחק הרב מבית החולים. ישנן לידות שהתרחשו בדרך החלופית בשל התארכות זמן הפינוי לבית החולים. הגעת אמבולנס בשעת חירום יכולה לקחת גם למעלה מארבעים דקות בגלל הדרך והמחסומים שלאורכה."<sup>99</sup>

## 2. הפגיעה בתפקוד בתי החולים

תפקודם של בתי החולים עצמם נפגע אף הוא מהגבלות התנועה. פגיעה זו בולטת במיוחד לגבי בתי החולים הפלסטיניים במזרח ירושלים, הנחשבים למתקדמים שבשטחים, ואשר ניתנים בהם שירותי רפואה שאינם קיימים בבתי חולים אחרים בגדה. הפרדת מזרח ירושלים משאר אזורי הגדה, תוך התניית הכניסה לעיר בקבלת היתרים, פוגעת בגישה אל אותם בתי חולים, הן של אנשי צוות והן של מטופלים.<sup>100</sup> בבית החולים האוניברסיטאי אל-מקאסד, למשל, ישנם נכון לעכשיו 12 עובדים שגרים מחוץ לירושלים, המוגדרים כ"מנועים" ובקשתם להיתר נדחתה. עובדים שזכו להיתרים מתקשים לעיתים קרובות להגיע בזמן לעבודתם בשל עיכובים במחסומי הכניסה לעיר. כפי שציין ד"ר בסאם אבו לבדה, המנהל הרפואי של בית החולים:

97. בכניסה המזרחית לח'לת א-נועמאן נשאר פתח של שלושה מטרים במכשול, שדרכו עוברים תושבי הכפר. המעבר מותר אך ורק לתושבים שכתובתם, כפי שהיא רשומה בתעודת הזהות שלהם, היא א-נועמאן. מי שאינו רשום כתושב א-נועמאן לא יוכל לעבור בפתח, יהיו סיבות רצונו לבקר בכפר אשר יהיו. להרחבה בעניין זה ר' בצלם, נועמאן, מזרח ירושלים: החיים בכפר תחת איום הגירוש, ספטמבר 2003.

98. העדות נגבתה על-ידי איאד חדד ב-29 בנובמבר 2006.

99. העדות נגבתה על-ידי האגודה לזכויות האזרח ב-3 בדצמבר 2006.

100. רופאים לזכויות אדם, בלבה חומה – חומת הפרדה ופגיעתה בזכות לבריאות ובבתי החולים הפלסטינים בירושלים המזרחית, דצמבר 2005. עמ' 17-18.

מעבר העובדים דרך המחסומים הוא מתיש, ויש בו מידה רבה של השפלה, המתנה ואי הגעה בשעות הקבועות... ישנם הרבה מחסומים שאי אפשר לעבור דרכם באמצעות ההיתרים, כמו מחסום המנהרה, מחסום חיזמה ומחסום א-זעיים, למעט מקרים חריגים שיש בהם הסעה מאורגנת מטעם בית החולים ובתיאום עם הרשויות. זהו כמובן צעד קשה עבור בית החולים ואי אפשר להביא את כל העובדים בהסעות מאורגנות מטעם בית החולים.<sup>101</sup>

בית החולים אל-מקאסד מספק שירותי מרפאות חוץ מתמחות – חלקן יחידות מסוגן בשטחים – ועל כן חולים רבים מהגדה מופנים אליו מבתי החולים המקומיים. עם זאת, הגעת החולים אל המרפאות הללו מותנית בקבלת היתר. אף כי החובה להצטייד בהיתר לצורך כניסה למזרח ירושלים הוטלה עוד בשנת 1991, עד הקמת מכשול ההפרדה המשיכו חלק גדול מתושבי הגדה, במיוחד אלה החיים בפאתי העיר, לקבל שירותים במזרח ירושלים מבלי לבקש היתרים. השלמת הבנייה של רוב המכשול סביב העיר גרמה, על-פי נתונים שסיפק מנהל בית החולים, לירידה של למעלה מ-30% במספר המבקרים במרפאות אלו, דבר שפגע קשות בהכנסות בית החולים.

מערכת בריאות יעילה מתאפיינת ב"חלוקת תפקידים" בין יחידות שונות, המתמחות בתחומים שונים.<sup>102</sup> אך כאשר רוב החולים אינם יכולים להגיע אל המרכזים הרפואיים המספקים שירותים מתמחים, מערכת הבריאות נאלצת לשכפל שירותים במחיר פגיעה באיכותם.

לבסוף, הגבלות התנועה הרבות פוגעות גם ביכולת פיתוח העתודה הרפואית במערכת הבריאות הפלסטינית, מאחר שאין כמעט יכולת להגיע להשתלמויות מקצועיות או לאוניברסיטאות, וסטודנטים רבים אינם משלימים את לימודיהם, או שהם מקבלים הכשרה פחות מקצועית.<sup>103</sup> רוקייה מוחמד עבד א-סלאם אל-פקיה, סטודנטית לרפואה, התחילה את לימודי הרפואה בשנת 2002, באוניברסיטת אל-קודס שבאבו דיס. בשנת הלימודים הרביעית, שבה הייתה אמורה להתחיל הכשרה מעשית, ביקשה היתר כניסה לירושלים, על מנת שתוכל לעשות את ההכשרה בבית החולים אל-מקאסד, אך בקשתה נדחתה והיא נאלצת לעשות את ההתמחות בבית החולים בחברון. רוקייה סיפרה בעדותה:

איכות ההכשרה שאני מקבלת בבית החולים בחברון נמוכה לעומת מה שמקבלים באל-מקאסד, כי לאל-מקאסד יש יותר משאבים... אני עוברת הכשרה בתחום של רפואת ילדים וגניקולוגיה. כיוון שרמת ההכשרה בשני תחומים אלה אינה גבוהה במיוחד בבתי החולים בחברון, וכיוון שאני לא יכולה להגיע לירושלים לעבור את ההכשרה באל-מקאסד, אני שוקלת לנסוע לירדן ולעבור את ההכשרה בבית החולים האסלאמי בעמאן. אני מאוד מתוסכלת מזה שאני לא יכולה לעבור הכשרה בירושלים שרחוקה מהבית שלי רק עשרים דקות נסיעה. בית החולים אל-מקאסד נמצא במרחק של רק ארבעה קילומטרים בערך מאוניברסיטת אבו דיס, ובגלל השלטונות הישראליים אני צריכה לעבור הכשרה בחברון.<sup>104</sup>

101. העדות נגבתה על-ידי כרים גיבראן ב-12 ביוני 2007.

102. אתר רופאים לזכויות אדם, חופש תנועה, נובמבר 2004.  
(<http://www.phr.org.il/phr/article.asp?articleid=15&catid=6&pcat=6&lang=heb>)

103. שם.

104. העדות נגבתה על-ידי כרים גיבראן ב-1 ביוני 2007.

ללא מערכת בריאות מתמחה, וללא היכולת להכשיר ולטפח עתודת רופאים וצוותים רפואיים, תלותה של החברה הפלסטינית בשירותי בריאות חיצוניים, הקיימת ממילא, עתידה להתגבר. כתוצאה מכך, יותר ויותר חולים יאלצו לעבור לישראל, לירדן או למדינות אחרות לצורך קבלת טיפול רפואי. מצב כזה, לצד התלות בהיתרי כניסה אל ישראל, הניתנים במשורה, עלול להשאיר פלסטינים רבים הזקוקים לטיפול רפואי חסרי אונים.

## הכלכלה והמסחר

מאז תחילת האינתיפאדה השנייה נמצאת כלכלת הגדה המערבית במיתון עמוק. אחד הביטויים הבולטים לכך הוא ירידה של כמעט ארבעים אחוזים שחלה בתוצר הגולמי לנפש (GDP) בגדה וברצועת עזה.<sup>105</sup> שיעור האבטלה ברבעון הראשון של שנת 2007 עמד על 24.3% מכוח העבודה, לעומת 16.9% ברבעון הראשון של שנת 2000.<sup>106</sup> על אף ריבוי הגורמים המשפיעים על מצב כלכלי זה, דומה כי אין חולק על כך שהגבלות התנועה שישראל מטילה בתוך הגדה הן אחד המרכזיים שבהם.<sup>107</sup>

### 1. תנועת עובדים וסחורות - כללי

סקר שנערך עבור המשרד לתאום עניינים הומניטאריים של האו"ם בקרב תושבי הגדה המערבית מצביע על כך שלהגבלות התנועה השפעה משמעותית על היכולת של הנשאלים להגיע למקומות עבודתם.

**טבלה 4: קשיים שתושבי הגדה המערבית נתקלים בהם בהגעה למקום העבודה:**<sup>108</sup>

58%	לא הצליחו להשיג היתר תנועה בתוך הגדה
66%	לא הצליחו להשיג היתר כניסה לישראל ולמזרח ירושלים
46%	עלויות תחבורה גבוהות
78%	מכשולים פיזיים (חסימות ומחסומים) בתוך הגדה המערבית
64%	מכשולים פיזיים (חסימות ומחסומים) בכניסה לישראל ולמזרח ירושלים
46%	עלייה במשך הנסיעה

105. דוחות שונים של הבנק העולמי מראים כי למרות התאוששות מסוימת בשנים 2003-2005, הכלכלה הפלסטינית נסוגה שוב בשנת 2006. ר' הבנק העולמי, הגדה המערבית ועזה, *Economic Development in 2006 – A First Assessment*, מרץ 2007.

106. OCHA, מעקב הומניטארי - דו"ח מספר 13, מאי 2007.

107. UNSCO, *Economic Fragmentation and Adaptation in the Rural West Bank*, October 2006, p. 6.

108. OCHA, הליך הפנייה המשולב לגיוס תרומות (CAP) 2006.

תושבים שעבדו מחוץ למקום מגוריהם, בערי המחוז למשל, נהגו בעבר להגיע למקומות עבודתם ולחזור לבתיהם מדי יום. הגבלות התנועה שהוטלו בתחילת האינתיפאדה הכריחו עובדים רבים להעתיק את מגוריהם במהלך השבוע למקום סמוך יותר לעבודתם. עובדים רבים שלא רצו או לא יכלו להתנתק ממשפחותיהם איבדו את מקורות פרנסתם בשל הקושי הרב להגיע למקום העבודה באופן סדיר. מצב זה השפיע כמוכּן גם על המעסיקים: רבים מנותני השירותים והיצרנים איבדו כוח עבודה מיומן, ונאלצו להקטין את נפח העבודה באופן משמעותי. חלקם אף נאלצו לסגור את עסקיהם או לעבור לתחום אחר.

הגבלות התנועה השונות פגעו גם ביכולת לשנע סחורות בין האזורים השונים בגדה. בעלי עסקים ויצרנים רבים נהגו בעבר למכור את תוצרתם ולהובילה באופן עצמאי, אך בשל הגבלות התנועה והארכת משך הנסיעה הדבר אינו משתלם עוד עבור רבים מהם, והם נאלצו להעביר את השיווק וההובלה לספקים חיצוניים. הקשיים בהעברת הסחורות השפיעו, מטבע הדברים, על המחירים ועל מתח הרווחים. הגדלת מרחקי הנסיעה והצורך להשתמש בדרכים חלופיות שאינן מיועדות לכלי רכב מסחריים, למשל, העלו את מחיר ההובלה באופן תלול. עלויות ההובלה בין שכס לרמאללה, לדוגמה, הכפילו עצמן פי ארבעה מאז 2002.<sup>109</sup> לעתים קרובות נוצרים עיכובים בהובלת הסחורות, ואלו גורמים לאובדן לקוחות לטובת סוחרים אחרים או לירידה בערך הסחורה. לפי סאמר מוחמד אחמד ריאנס, בעל מפעל חמוצים בכפר ברקין במחוז ג'נין,

מצב חופש התנועה באזור ג'נין משפיע מאוד על העבודה במפעל. לצורך ייצור החמוצים, צריך לקנות בשביל המפעל, בין היתר, גם חומרים כימיים משמרים, צבעי מאכל וכדומה. בכל פעם שאני קונה את החומרים ורוצה להכניס אותם למפעל בכפר ברקין, החיילים במחסומים שבדרך מעכבים אותי כדי לבדוק את החומרים... בכל מחסום שאני עובר בו עם החומרים האלה אני עובר שוב ושוב את אותה הבדיקה. הזמן הרב שנחויף להעברת החומרים למפעל והעיכוב הממושך במחסומים מעלים את עלויות הובלת החומרים. כמו כן, לפעמים מרוב בדיקה חוזרת של החומרים הם ניזוקים ונגרמים לי הפסדים... את הצנצנות בשביל החמוצים אני קונה מישראל. בעבר הייתי נוסע בעצמי לישראל לקנות את הצנצנות, אבל מאז תחילת האינתיפאדה השנייה וקשיי המעבר לישראל אני קונה בעזרת מתווכים שיש להם היתרי כניסה לישראל. ההוצאות שלי עלו כי אני צריך לשלם למתווכים האלה, ולכן עלויות הייצור עלו והרווחים שלי הצטמצמו.

לגבי שיווק החמוצים, בעבר הסתמכתי בעיקר על השוק הישראלי ועל כמה ערים בגדה. כלי רכב של המפעל היה נוסע באופן חופשי בכבישים ומחלק את הסחורה לחנויות. לפעמים, בסוף יום העבודה, אני בעצמי הייתי נוסע ומחלק את הסחורה. העלות הייתה הוצאות הדלק בלבד. מאז קשיי התנועה והצבת המחסומים הישראליים בכל כביש, חלוקת החמוצים נעשתה מסובכת. היום אני חייב לשכור כלי רכב עם היתר תנועה בין מחסומי הגדה כדי לחלק את החמוצים לחנויות. נהגי המשאיות שמובילים את הסחורה דורשים מחירים גבוהים... הם מנצלים את העובדה שקשה מאוד להשיג היתר תנועה בין המחסומים בגדה ושיש מעט משאיות ונהגים עם היתר תנועה כאלה. היום אני גם לא יכול להגיע לכל חנות בישראל ולמכור את הסחורה, אלא אני מעביר את הסחורה למספר קטן של סוחרים בשיטת גב-אל-גב בלבד, ונאלץ להסכים למחיר שהם מוכנים לשלם. כתוצאה מכך, הרווחים שלי ירדו ביותר מחמישים אחוזים.<sup>110</sup>

109. הבנק העולמי, *West Bank and Gaza Investment Climate Assessment: Unlocking the Potential of the Private Sector*, מרץ 2007, עמ' 16.

110. העדות נגבתה על-ידי עאטף אבו א-רוב ב-25 במרץ 2007.

אחת התוצאות הבולטות לעין של הקושי לנוע מאזור לאזור היא פיצול השוק הכלכלי בגדה לשווקים מקומיים וקטנים יותר. הסחר בין האזורים השונים בגדה הפך יקר, לא צפוי ובלתי יעיל. על-פי נתוני הבנק העולמי, בשנת 2000 כ-60% מהחברות בגדה סחרו בעיקר מחוץ למחוז שבו הן ממוקמות; ב-2005 ירד מספר זה לארבעים אחוזים לערך, וחברות רבות החלו להתמקד בשוק המקומי המצומצם שסביבן.<sup>111</sup>

העברת סחורות לבקעת הירדן, מרחב התפר ומזרח ירושלים דורשת היתר כניסה עבור הנהג ועבור כלי הרכב המסחרי. בשכם נדרש היתר כניסה עבור כלי הרכב המסחרי בלבד. ללא היתר לא יתאפשר מעבר הסוחרים במחסומי הכניסה לאזורים אלו. כפי שהוזכר בפרק הראשון, מספר ההיתרים המונפקים מוגבל למכסה שנקבעת על-ידי המנהל האזרחי על-פי הערכת היכולת של המחסומים שבדרך לשאת בעומס הנוצר מבידיקת הסחורות וההיתרים.<sup>112</sup> מספר ההיתרים המוגבל שמונפק והקושי בקבלת ההיתרים ובחידושם הובילו לניתוקם של רבים מהקשרים המסחריים בין אזורים אלו ושאר חלקי הגדה או, לחלופין, לעליית הוצאות ההובלה והשיווק עבור יצרנים וחקלאים.

כך קורה למשל באזור בקעת הירדן. עד להטלת המצור עליו היה אזור הבקעה מוקד משיכה לסוחרים מהגדה ומישראל, אשר נהגו להגיע אל החקלאים ולקנות את תוצרתם. מאז, כתוצאה מהחלת משטר ההיתרים והחיכוך המתמיד עם הצבא במחסומים, סוחרים ממעטים להגיע לאזור ונטל השיווק והובלת הסחורה עבר, כמעט לגמרי, לידי החקלאים עצמם, תוך פגיעה קשה ברווחיהם. בין השאר, גרם המצב להתרופפות הקשרים המסחריים בין תושבי צפון הגדה ותושבי הבקעה, שהיו הדוקים מאוד בעבר הלא רחוק. לדוגמה, בענף המספוא היבש, שהיה מענפי המסחר המשגשגים בין טובאס והבקעה, עסקו בעבר כשלושים משאיות בהעברת סחורה מהבקעה לצפון הגדה ולדרומה. עלייה משמעותית בעלויות העבודה, שנבעה באופן ישיר מהגבלות התנועה הרבות, גרמה לעליה במחירי המספוא באופן שמקשה מאוד על השיווק שלו ועל שמירת רווחיות הענף, ורבים מהסוחרים נטשו את הענף. בינואר 2007 חל שיפור מסוים במצב החקלאים בעקבות פתיחת מעבר הסחורות ברדלה, בצפון הבקעה, שהקל על העברת תוצרת חקלאית לישראל.

הובלת סחורות משכם ואליה, וכן למזרח ירושלים, כרוכה במעבר במחסומי הסחורות הפועלים בשיטת גב-אל-גב: הסחורה נפרקת ממשאית אחת, נבדקת – אם באמצעים אלקטרוניים (שיקוף), אם באופן ידני, ולעתים אף בעזרת כלבים – ואז מועמסת על המשאית השנייה. במקרים רבים חלק מהסחורה נפגם או נשבר במהלך הפריקה והבידוק. משך תהליך הבידוק במחסומי הסחורות משתנה, אך בכל מקרה שיטה זו גורמת לעיכובים רבים בהובלת הסחורות. בהמשך נתקלים המובילים במחסומים נוספים – חלקם קבועים, חלקם מחסומי פתע – שחל בהם עיכוב נוסף, ולעתים קרובות גם בידוק נוסף של הסחורה, אם כי באופן פחות דקדקני. סוחרים רבים נמנעים כיום ממעבר במחסומים אלו על-ידי הובלת הסחורה באמצעות נהגים ישראלים שיכולים לנוע בין הגדה וישראל. אך עם השלמת בנייתו של מכשול ההפרדה לא יהיה מנוס מהעברת סחורות במחסומים אלו – דבר שצפוי להגביל ולייקר עוד יותר את המסחר עם ישראל ודרכה.

111. הבנק העולמי, מרץ 2007, עמ' 15.

112. שיחה עם ראש המנהל האזרחי, תא"ל יואב מרדכי, 14 ביוני 2007.



## 2. אתרי תיירות ועסקים קטנים

בין הענפים שנפגעו באופן ישיר מקשיי התנועה בולט ענף התיירות. אתרי תיירות רבים הוקמו, בעיקר בשנים שבין הסכם אוסלו לפרוץ האינתיפאדה השנייה, במקומות רבים ברחבי הגדה. הקושי של מבקרים פוטנציאליים לנוע ולהגיע אליהם אילץ אתרי תיירות שונים, רובם בבעלות פרטית, לסגור את שעריהם או לעבוד במתכונת חלקית ביותר.

כך קרה, לדוגמה, בפארק של משפחת בראהמה בכפר אל-באדיאן, הנמצא כעשרה קילומטרים מצפון לשכם. תושב המבקש להגיע לפארק מאזור רמאללה, למשל, יאלץ לעבור לפחות ארבעה מחסומים קבועים: עטארה, זעתרה, חווארה ואל-באדיאן, ומחסומים ניידיים ככל שנפרסו באותו יום על ידי הצבא. פרג' עבדאללה סאלח בראהמה סיפר בעדותו על קשיים אלה:

בשנת 1994 אבא שלי הקים על חלקת אדמה שלנו בכפר פארק בילוי למשפחות. אני ותשעת האחים שלי עבדנו בפארק, העסקנו ארבעה עובדים נוספים, והתפרנסנו מההכנסות. לפארק הגיעו מבליים מכל אזור צפון הגדה המערבית. העבודה בפארק בעונת הקיץ בלבד הניבה הכנסות שהספיקו לקיום שלנו במשך שנה שלמה.

עם פרוץ האינתיפאדה השנייה השתנו פני הדברים. ישראל הציבה מחסומים בכל רחבי הגדה, כולל על הדרך בין הכפר לשכם וסמוך לכפר אל-פארה מצפון לאל-באדיאן, וחסמה בערימת עפר את הכניסה הראשית לאל-באדיאן. המחסומים האלה גרמו לעיכובים רבים למי שרצה להגיע לפארק שלנו ותוך תקופה קצרה אנשים הפסיקו להגיע בכלל. כתוצאה מהירידה החדה בהכנסות נאלצנו לפטר את ארבעת העובדים שלנו. הפסדנו כ-400 אלף שקלים בשנה. אני והאחים שלי נאלצנו לחפש עבודה אחרת. הפכתי את המכונית הפרטית שלי למונית והתחלתי להסיע אנשים מהמחסום בכניסה לכפר אל תוך הכפר. כמו כן, נאלצתי למכור את התכשיטים של אשתי...

בחודש מאי 2005, הצבא פתח את הדרך לאל-באדיאן... חשבנו שהמצב יישאר כך. ניגשתי עם שניים מהאחים שלי וביקשנו מהבנק הערבי הלוואה בגובה 150,000 דנרים ירדניים. תכננו לשפץ את הפארק, לבנות בו בריכת שחייה ולחזור לעבוד כעצמאים. הבנק הסכים להלוואה בתנאי שנשעבד את האדמה שלנו ונחזיר 2,510 דולר בחודש. סיימנו את השיפוץ והיינו מוכנים לתחילת העבודה, אבל בחודש אפריל 2006 הצבא שוב חסם את הכניסה לכפר. הפעם במקום חסימת עפר הוצב מחסום צבאי מאויש... הוצבו גם מחסומים ניידיים על הדרך הראשית בין אל-באדיאן לשכם, ועל הדרך בין עסירה א-שמאלייה לשכם... הפעם גם הוצבו שלושה מחסומים ניידיים בתוך אל-באדיאן, כדי למנוע מעבר חופשי של התושבים אפילו בתוכו.

בנובמבר 2006, החיילים שוב פתחו את הדרך הראשית המחברת בין הכפר לשכם והסירו את המחסומים הניידים. עם זאת, הצבא השאיר את המחסום בכניסה לכפר והחיילים במחסום מעכבים את התושבים במשך שעות ארוכות. לפעמים ההמתנה במחסום מגיעה לארבע שעות. בגלל הגבלות התנועה והקושי להגיע לאל-באדיאן, אנשים לא מגיעים לבלות בפארק ואין לנו הכנסות. היום אנחנו במצוקה קשה כי אנחנו לא יכולים לעמוד בהחזר ההלוואה לבנק ואנחנו עלולים לאבד את האדמה שלנו. פתיחת הדרך בעצם לא שינתה דבר מבחינתנו. הרי לא ייתכן שתושב יחכה שלוש או ארבע שעות במחסום בשביל להגיע לבלות בפארק.<sup>113</sup>

113. העדות נגבתה על-ידי סלמה א-דיבעי ב-28 בנובמבר 2006.

איסורי התנועה השפיעו ישירות גם על בעלי עסקים קטנים. לאורך כביש 443, לדוגמה, פעלו בעבר למעלה ממאה בתי עסק ובתי מלאכה, בהם סוחרי ריצוף, מוכרי צמחי נוי, רהיטים ומסעדות. עסקים אלו נסגרו בגלל האיסור שהוטל על נסיעת פלסטינים בכביש. חי'אלד יוסף חי'אלד חרפוש, סוחר בחומרי בניין, תושב ח'ירבת'א אל-מיסבאח הסמוכה לכביש 443, פירט בעדותו את ההשלכות הכלכליות של סגירת הכביש:

סגירת הכביש פגעה קשות בפרנסה שלנו. לפני הסגירה יכולנו להעביר את החצץ והחול מהאתר שלנו לישראל ולקנות חומרי בניין מישראל בקלות יחסית. הגישה לאתר שלנו דרך כביש 443 הייתה קלה. מאז שסגרו את הכניסה לכביש, העברת הסחורה הפכה למשימה כמעט בלתי אפשרית. כדי להגיע לאתר של חומרי הבניין, המשאיות צריכות לנסוע בכביש חלופי ארוך ומשובש. גם כשאנחנו צריכים להעביר חומרים מהאתר לרמאללה אנחנו נאלצים להשתמש בכביש הזה. הכביש עובר דרך בית עור א-תחתא, ספא, בילעין, כפר נייעמה, דיר אבויע, עין עריכ, ביתוניא ורמאללה, וזמן הנסיעה בו עולה על חצי שעה, לעומת רבע שעה דרך כביש 443. המרחק מהכפר לרמאללה דרך הכביש החלופי הוא 35 קילומטר בערך, 17 קילומטר יותר מאשר דרך כביש 443. בגלל המרחק הגדול גם עלות הנסיעה יקרה יותר.

בשנת 2005 החלטנו לסגור את אתר חומרי הבניין בגלל קשיי הגישה אליו. בעקבות זאת, הפסדנו הכנסה שנעה בין חמשת אלפים לשבעת אלפים שקלים בחודש... משנת 1994 ועד שנת 2000 היה לאחים שלי ולי גם מפעל בטון שנקרא "אל-אפאק". המפעל נמצא באזור א-ראם. אחרי שסגרו את כביש 443, ההגעה למפעל והובלת החומרים מהמפעל ואליו הפכה להיות קשה מאוד. התארכות הנסיעה גרמה לעליית מחיר ההובלה של החומרים ולכן נאלצנו להעלות את המחיר שלהם. כתוצאה, הרבה לקוחות עזבו אותנו וההכנסות מהמפעל ירדו בהדרגה עד שעבדנו במחירי הפסד. בסוף נאלצנו לסגור את המפעל ולספוג הפסדים של למעלה מחצי מיליון שקל.<sup>114</sup>

דו"ח הבנק העולמי, שסקר את השפעת הגבלות התנועה על עסקים פרטיים ועל מסחר בגדה, מצא כי חוסר הוודאות המתמיד, וכן העלייה המתמדת בעלויות הכרוכות בניהול המסחר, הנגרמים בשל הגבלות התנועה הפנימיות, הם בין המכשולים המרכזיים בפני התאוששותה של הכלכלה הפלסטינית.

114. העדות נגבתה על-ידי איאד ח'דד ב-12 בנובמבר 2006.

### 3. חקלאי הבקעה ומובלעות מרחב התפר

חקלאות היא מקור הכנסה חשוב לאוכלוסיית הגדה בכלל ולתושבי צפון הגדה, שבבעלותם אדמות בבקעת הירדן ובמובלעות מרחב התפר, בפרט. משטר ההיתרים ושאר הגבלות התנועה פגעו קשות באלה האחרונים. רבים מהם, שבקשתם להיתר נדחתה, איבדו את היכולת להגיע לאדמתם באופן סדיר. בנוסף, פלסטינים רבים, שעבדו כחקלאים שכירים באזור הבקעה, נעשו תלויים בהיתרים שקיבלו או לא קיבלו מהמת"ק. הצורך לצאת מהבקעה או ממרחב התפר כל ערב ולשוב למחרת בבוקר, שהוא אחד מתנאי ההיתר, וכן השחיקה והסבל הכרוכים במעבר היומיומי במחסומים ובשערי המכשול, הביאו עובדים רבים לזנוח את עבודתם באזורים אלו. כתוצאה מכך, איבדו חקלאים רבים כוח עבודה חיוני ועמו גם את היכולת לעבד את האדמה ביעילות.

חוסני מוחמד עבד א-רחמן סוואפטה, חקלאי וסוחר מטובאס, בעל אדמות בבקעה, מחזיק בהיתר מעבר לבקעה. אך למרות ההיתר, ברוב המקרים החיילים במחסום תיאסיר מונעים ממנו לעבור לאדמותיו בבקעה. בעדותו לבצלם סיפר סוואפטה על הקשיים בצל המצור על הבקעה:

אני גר בטובאס, אבל לי ולאחים שלי יש גם בית ו-250 דונם אדמה בכפר ברדלה שבצפון הבקעה. באדמה שלנו יש חוות צאן. כדי להגיע לאדמות שלנו בברדלה אנחנו צריכים לעבור דרך מחסום תיאסיר, ושם אנחנו נתקלים בקשיים רבים... האיסור על המעבר במחסום תיאסיר פוגע בעבודה שלי. באדמה שלנו בברדלה עובדים פועלים בחקלאות ובאיסוף התוצרת החקלאית.

אני צריך לדאוג לשיווק התוצרת, וחשוב מאוד שאני אהיה נוכח במקום. בגלל הקושי להגיע לברדלה אני מנהל את העבודה דרך הטלפון, אבל זה לא מספיק. כדי להיות מעודכן לגבי המחירים ולעקוב אחרי התשלומים שמתקבלים מהסוחרים, אני צריך להיות נוכח בברדלה.

לפעמים עובר חודש שלם בלי שפגשתי את הסוחרים שקונים ממני את היבול החקלאי ובלי שישבנו והתחשבנו על העלויות. מה שקורה זה שהסוחרים שולחים לי תשלום על החשבון, ולא משלמים את מלוא הסכום תמורת התוצרת החקלאית. עם הזמן מצטברים להם חובות, ואם אני לא נוכח כדי לדבר איתם פנים אל פנים וללכת אליהם כדי לגבות את הכסף שלי, אז גם אין לי מספיק כסף כדי לקנות את החומרים הנוצצים לדישון האדמה ולגידולים החקלאיים.

בעיה נוספת היא הטיפול בצאן שבחווה. בברדלה יש לנו חווה גדולה שדורשת טיפול ממושך ויומיומי. בגלל חוסר היכולת שלי להתייצב שם דרך קבע, נאלצתי לבנות חוות צאן חדשה בטובאס והעברתי אליה את הצאן. למרות זאת, הבעיה שלי לא נפתרה כי בטובאס אין שטחי מרעה זמינים כמו בברדלה ואי אפשר להוציא את העדר למרעה כל יום. כיום אני נאלץ לקנות מספוא בשביל הצאן. המשמעות של זה היא עלויות כספיות נוספות שלא הייתי צריך לשלם אלמלא איסור המעבר בבקעה.<sup>115</sup>

ההקלות שהוכרז עליהן לגבי מעבר תושבים אל בקעת הירדן, בחודש אפריל 2007, העלו תקוות מסוימות לשינוי מצב החקלאים והסוחרים באזור, אך עדיין מוקדם לקבוע מה תהיה השפעתן האמיתית. זאת, במיוחד לאור העובדה שההקלות נוגעות לשני מחסומים בלבד מתוך ארבעת מחסומי הבקעה, וכן רק לחלק מהתנועה בהם.

115. העדות נגבתה על-ידי עאטף אבו א-רוב ב-31 בינואר 2007.

## הכפר טמון כמשל

הכפר טמון נמצא מדרום-מזרח לגנין, על גבול בקעת הירדן וגב ההר. הכפר אמנם הוגדר כשטח A, שמחוץ לאזור הבקעה, אך אדמותיו משתרעות מאל-חמרה בדרום עד טובאס בצפון, ומזרחה אל תוך בקעת הירדן. היקף האדמות של הכפר, לפי החלוקה המנדטורית, הוא כ-98 אלף דונם. 60-65 אלף דונם מתוכם הן אדמות מרעה הרריות. ההתנחלות בקעות והבסיס הצבאי שהוקמו באזור, ואיסורי התנועה על כביש 578 המחבר בין צומת מחולה וצומת בקעות ועובר באדמות הכפר, מגבילים בצורה משמעותית את נגישותם של תושבי טמון לאדמות אלה.

שתי דרכים ישירות, מרכזיות, הובילו בעבר מטמון לשטחים החקלאיים בבקעה. שתי הדרכים האלו נחסמו על-ידי הצבא בשני שערי ברזל אשר נפתחים פעמיים ביום – בשמונה בבוקר ובארבע אחר הצהריים – למשך חצי שעה, על מנת לאפשר מעבר תלמידים. המעבר מהכפר טמון אל חלקות האדמה של תושבי הכפר, הנמצאות בחלקה המזרחי של הבקעה (מעבר לכביש 578), ארך לפני הצבת השערים הללו כרבע שעה בלבד. היום הדרך נמשכת כשלוש שעות – הן בשל העיקוף והן משום שהיא מחייבת מעבר במחסום חמרה והמתנה ארוכה במחסום.

אחת התוצאות של הניתוק הפיזי מהאדמה היא ההפרדה של תושבי טמון שגרים על האדמות בבקעה ממשפחותיהם שבכפר. על מנת שלא יצטרכו לחזור לכפר בכל יום הקימו משפחות של רועים וחקלאים בעלי אדמות מהכפר (כמו-גם מכפרים אחרים בצפון הגדה) סככות ומבנים ארעיים על האדמות השייכות להם בבקעה. כך נוצרו במהלך השנים מעין "שלוחות" של הכפרים בבקעה. במקרים אחרים עברו חלק מהמשפחות לגור ביישובי קבע בבקעה, אך כתובתם הרשומה בתעודת הזהות נשארה הכפר טמון. עם התפתחות ההגבלות ואיסורי התנועה, מצאו את עצמם תושבים אלו כ"שוהים בלתי חוקיים" בבתיהם, מופרדים ממשפחותיהם ומבתי האב שלהם בטמון.

קשיי הנגישות הגוברים של תושבים אלה לבתיהם ומשם לאדמותיהם הביאו, בחלק מהמקרים, לפיצול המשפחה, כך שהילדים נשארו עם אמם בטמון, בקרבת בית הספר ושירותים חיוניים אחרים, והאב ובני המשפחה אשר אינם לומדים, גרים ב"שלוחות" בבקעה. במקרים אחרים, עוברים הרועים, על עדריהם, לאזור טובאס בצפון הגדה, שם אדמות המרעה דלילות יותר, וחקלאים נאלצים לזנוח את אדמותיהם. מקרים אלה אינם ייחודיים לתושבי טמון והם מנת חלקם של תושבים רבים מטובאס ומכפרים אחרים בצפון הגדה וצפון הבקעה.

רוב השערים החקלאיים, העונתיים והיומיים, שבעלי ההיתרים יכולים להגיע דרכם למרחב התפר, נפתחים פעמיים שלוש ביום, למשך כעשרים דקות עד שעה בכל פעם. הגישה המוגבלת שמספקים השערים, לרבות אי-סדירות בפתחתם, פוגעת ביכולת לעבד את האדמה ביעילות. העובדה שטרקטורים וכלי רכב חקלאיים אחרים אינם מורשים לעבור דרך השערים ללא היתר מיוחד, שהוא נפרד מההיתר של החקלאי עצמו, מאלצת את רוב החקלאים לעשות מרחקים ארוכים ברגל או רכובים על חמורים. גם להגבלת מספר ההיתרים הניתנים לעובדים שכירים ובני משפחה העובדים באדמות השפעה שלילית מיידיית על הפעילות החקלאית באזור זה. באופן מסורתי, החקלאות הפלסטינית נשענת לצורך עיבוד האדמה על בני המשפחה המורחבת, בתוספת של פועלים שכירים בעונות שיא.

בשל ההגבלות המוטלות, ויתרו חקלאים רבים על גידולים שההכנסה מהם גבוהה – כגון עגבניות ומלפפונים – ועברו לגידולים שאינם דורשים עיבוד אינטנסיבי, שההכנסה מהם נמוכה יותר, כגון חיטה.<sup>116</sup> אחרים ויתרו לגמרי על הגשת בקשות להיתר, והעדיפו להשאיר את האדמה בלתי מעובדת, על פני לקיחת הסיכון הכלכלי הכרוך בעיבודה בתנאים מגבילים.<sup>117</sup>

## משפחה וקשרים חברתיים

חיי הקהילה בחברה הפלסטינית מבוססים על המשפחה המורחבת, אך זו לא בהכרח גרה בכפר אחד או בעיר אחת. בני המשפחה שעוזבים את בית ההורים ועוברים לעיר חדשה בעקבות נישואין הם רק דוגמה אחת להתרחבות הגיאוגרפית של משפחות רבות. במקרה של משפחות פלסטיניות בגדה, מימוש חיי המשפחה במרחב גיאוגרפי רחב הופך פחות ופחות אפשרי. הפגיעה ביכולת לממש חיי משפחה היא משמעותית במיוחד עבור משפחות החיות במרחב התפר, בבקעת הירדן ובמרחב העיר שכם, הנתונים במצור. כך למשל, 20% מהנשים מברטעה א-שרקיה (מובלעת במרחב התפר), שעברו לגור במקומות אחרים בגדה עקב נישואין, ו-40% מבני זוגן אינם יכולים לבקר את משפחותיהם החיות במובלעת ברטעה, מכיוון שלא קיבלו את ההיתרים הנדרשים לכך.<sup>118</sup> בנוסף, בעוד בעבר נהגה מפקדת התאום והקישור להנפיק להן היתר כניסה למשך שנה, החל מסוף שנת 2006 מונפק לנשים אלו אישור ליום אחד בלבד, המחייב את יציאתן מהמובלעת עד שעות הערב.<sup>119</sup>

כך קורה למשל במקרה של נייעמה עלי סלאמה אבו זהרה מאזור שכם המתקשה לבקר את בתה מאז שזו נישאה ועברה לגור עם בעלה בבקעת הירדן:

יש לי בת בשם היבא והיא בת 17. היא התחתנה בשנת 2003 עם בחור מהכפר גיפתליק. מאז שהתחתנה לא הצלחנו לבקר אותה, לא אני ולא אף אחד מבני המשפחה שלי, אפילו לא בחגים, כי הצבא מונע מאיתנו לעבור דרך מחסום חמרה. גם כשבתי ילדה את התינוק הראשון שלה לא הצלחתי להגיע אליה כדי לראות מה שלומה וכדי לראות את הנכד הראשון שלי. הצלחתי לראות אותה רק חודשיים אחרי הלידה, כשהיא באה אלינו.

לפני שבועיים בערך היא ילדה את התינוק השני שלה בניתוח אבל אני לא יכולה לבקר אותה. הלכתי למחסום והתפללתי לאלוהים שהחילים יתנו לי לעבור אבל זה לא קרה. אמרתי לאחד החיילים במחסום שהבת שלי גרה בכפר גיפתליק ושהיא ילדה בניתוח ושכל מה שאני רוצה זה לראות אותה. התחננתי בפניו שייתן לי לעבור והבטחתי לחזור תוך שעה אחת בלבד אבל הוא לא הסכים. אמרתי לו שאני אשאיר את תעודת הזהות שלי אצלו בתור עירבון לזה שאחזור בשעה שהוא יקבע, אבל גם לזה הוא סירב. חזרתי הביתה ובכיתי מרוב עצב.<sup>120</sup>

116. OCHA, ההשלכות ההומניטאריות של הגדר בגדה המערבית - סיקור מיוחד, ינואר 2006.

117. שם, עמ' 23.

118. בגי' 639/04, עתירה מתוקנת למתן צו על תנאי, 23 במרץ 2006, סעיף 95.

119. להרחבה בנושא הדרישה להצטייד בהיתרים למרחב התפר ר' חלק א' לעיל.

120. העדות נגבתה על-ידי סלמה א-דיעבי ב-22 בינואר 2007.

קשׁי הַתְּנוּעָה בְּגֵדָה גּוֹרְמִים לְפִיצוֹלָן שֶׁל מִשְׁפַּחַת גְּרֵעִינִיּוֹת רַבּוֹת, שְׁבַנְסִיבוֹת אַחֲרוֹת הֵיוּ נִשְׁאָרוֹת בִּיחָד: סְטוּדֵנְטִים שְׁעוֹזְבִים אֶת בֵּית הוֹרִיָּהם כְּדִי לַחֲיוֹת בְּקִרְבַּת הָאוּנִיְבֵרְסִיטָה וְלֵאפְשֵׁר בְּכַךְ הַמִּשְׁךְ סִדֵּר שֶׁל הַלִּימּוּדִים; שְׁכִירִים וְאֻנְשֵׁי מְקָצוּעַ שְׁעוֹזְבִים אֶת מִשְׁפַּחּוֹתֵיהֶם עַל מִנַּת לְגוֹר בְּקִרְבַּת מְקוֹם עֲבוּדָתָם וְלִהְבִּיטִיחַ אֶת פְּרִנְסָתָם; וְחוֹלִים כְּרוֹנִיִּים אֲשֶׁר עוֹבְרִים לְגוֹר בְּעֵרֵי הַמַּחֲזֵז עַל מִנַּת לִהְבִּיטִיחַ אֶת הַגַּעְתָּם הַסְּדִירָה לְבֵתֵי הַחוֹלִים וְקִבְלַת טִיפּוֹל רְפוּאֵי מִתְמַשֵּׁךְ. בְּרַגַּע שְׁעוֹזְבוֹ אֶת הַמַּרְחָב הַמִּשְׁפַּחִי הַקְּרוֹב, בְּנֵי הַמִּשְׁפָּחָה עוֹבְרִים קִשְׁיִים רַבִּים בְּנִיסּוּיֹן לְשׁוֹב אֵלָיו וְלוֹ לְבִיקוֹר.

לְדוּגְמָה, בּוֹרְהָן א-זִיאַת, בֶּן 21, תּוֹשֵׁב מַחֲנֵה הַפְּלִיטִים בְּלֵאטָה שְׁבַמְחוּז שְׁכֵם, עוֹבֵד בְּעֵיר רְמַאֲלָה. ב-18 בְּיוֹלִי 2006 פָּגַשׁ בּוֹ חוֹקֵר שֶׁטַח שֶׁל בְּצֵלֶם בְּעַת שְׁחִיכָה בְּמַחְסוֹם בְּרַמַּאֲלָה. א-זִיאַת סִפֵּר כִּי הִגִּיעַ לְשָׁכֵם כְּדִי לִהְשַׁתֵּף בַּחֲתוּנַת אַחֲוָתוֹ, וְכִשְׁבִּיקֵשׁ לְחֹזֵר לְרַמַּאֲלָה הַחִיילִים מִנְעוּ מִמֶּנּוּ לְצַאֵת בְּטַעֲנָה שֶׁהוּא צֵעִיר וְשִׁכְתוֹבָתוֹ בְּתַעוּדַת הַזְּהוּת הִיא הָעִיר שְׁכֵם. הוּא הוֹסִיף, כִּי בְּכוּוֹנָתוֹ לְנִסּוֹת לְעִבּוֹר בְּדֶרֶךְ עוֹקֶפֶת מִסְבִּיב לְמַחְסוֹם. לְדַבְּרִיו, עָלָיו לְהִגִּיעַ לְצוּמַת יְצָהָר, וּמִשֶׁם לְעִקּוֹף דֶּרֶךְ כִּפּוֹר עֲקֵרָבָא אֶת מַחְסוֹם זַעֲתָרָה, שְׁבוֹ הַצְּבָא אֵינּוּ מֵאֲפָשֵׁר מִעֵבֵר שֶׁל גְּבָרִים שְׁגִילִם פְּחוּת מ-36. עוֹד הוּא צִיֵּן כִּי הוּא נוֹהֵג לְהִגִּיעַ לְשָׁכֵם רַק פְּעַם בְּשִׁלוּשָׁה חוֹדְשִׁים לְעֶרֶךְ, בְּגִלְל הַמַּצֵּב הַקָּשָׁה בְּמַחְסוּמִים, וְגַם כְּדִי לֹא לְאֵבֵד אֶת מְקוֹם עֲבוּדָתוֹ. לְדַבְּרִיו, הוּא נֹאֲלֵץ לְשִׁהוֹת רַחוּק מִבְּנֵי מִשְׁפַּחְתּוֹ וּמַחְבְּרָיו וְלִהְיֵשָׁאֵר בְּמַרְחָק שֶׁל 45 דְּקוֹת מֵהֶם בְּלֵבֵד כְּאִילוֹ שֶׁהוּא "חֵי בְּמִדִּינָה אַחֲרָת".

נִזְיָה גִּיבְרִיל גִּיבְרִיל דִּרְבִּיָּה, תּוֹשֵׁב שְׁכֵם שְׁחֵי וְעוֹבֵד בְּרַמַּאֲלָה, רוֹאֵה אֶת מִשְׁפַּחְתּוֹ רַק בְּסוֹפֵי הַשְּׁבֻעַ. בְּעֵדוּתוֹ לְבְּצֵלֶם סִפֵּר דִּרְבִּיָּה עַל תַּחוּשׁוֹת הַרִיחּוֹק מִמִּשְׁפַּחְתּוֹ:

כּוֹאֵב לִי מְאוֹד כִּשְׁהֵבֵן שְׁלִי אַחֲמֵד מִתְקַשֵּׁר אֵלָיִי וְשׁוֹאֵל אוֹתִי: "אֲבָא, מִתִּי אַתָּה חוֹזֵר? יֵאלֹהֵה תְּבוּאֵי". כּוֹאֵב לִי כִּשְׁאֲנִי לֹא עִם הַיְלָדִים בְּיַמֵּי הַהוֹלָדֵת שְׁלָהֶם. ב-16 בְּאוּגוּסְט 2006 הִיָּה יוֹם הַהוֹלָדֵת שֶׁל בְּתִי וּוּלֵאָא. לֹא הִגַּעְתִּי לְיוֹם הַהוֹלָדָתָה כִּי זֶה לֹא יֵצֵא בְּיוֹם שְׁבוֹ אֲנִי נוֹסֵעַ לְשָׁכֵם. בְּמַהֲלֵךְ חוֹדֵשׁ הִרְמַדָּן כּוֹאֵב לִי גַם שְׁאֲנִי נֹאֲלֵץ לְשִׁבּוֹר אֶת הַצּוֹם לְבֵד, רַחוּק מֵאֲשֵׁתִי וְהַיְלָדִים. וְעוֹד מִשְׁהוֹ, בְּנֵי הַגְּדוֹל אֲדָהֶם וּבְתִי וּוּלֵאָא נִמְצָאִים בְּתַקּוּפַת הַהִתְבַּגְּרוֹת וְאֲנִי יוֹדֵעַ כְּמָה הַתְּקוּפָה הַזֹּאת חֻשׁוּבָה, כְּמָה חֻשׁוּבָה שְׁאֵהִיָּה לְצִדָּם, שְׁאֲדַבֵּר אִתָּם וְשְׁאֲדַע עַל הַבְּעִיּוֹת שְׁלָהֶם. אֲנִי נֹאֲלֵץ לִהְיֵשָׁאֵר מִחוּץ לְשָׁכֵם בְּגִלְל הַמַּחְסוּמִים הַצְּבִיאִים.<sup>121</sup>

הַגְּבֻלוֹת הַתְּנוּעָה מוֹנְעוֹת לֹא רַק הַתְּכַנְסוּיּוֹת שְׁגֵרָתִיּוֹת שֶׁל הַמִּשְׁפָּחָה הַגְּרֵעִינִי, אֲלָא בְּמִקְרִים רַבִּים גַּם מִעַכְבוֹת אוֹ מוֹנְעוֹת לְחֻלוֹטִין הַשְּׁתַּתְּפוֹת שֶׁל בְּנֵי מִשְׁפָּחָה בְּשִׁמּוֹחַת מִשְׁפַּחִיּוֹת וְאִירוּעִים שׁוֹנִים: אִם נִעֲרַכְתָּ חֲתוּנָה אוֹ שְׁמִחָה אַחֲרָת שֶׁל בֶּן מִשְׁפָּחָה מִחוּץ לְעִיר, אִין עֲרוּבָה שְׁכַל בְּנֵי הַמִּשְׁפָּחָה הַמוֹזֻמְנִים יִזְכּוּ לִהְשַׁתֵּף בָּהּ, וְאִם בֶּן מִשְׁפָּחָה מִחוּץ לְעִיר נִפְטֵר, אִין זֶה וּוְדָאֵי שְׁכַל בְּנֵי הַמִּשְׁפָּחָה יִהְיוּ רִשְׁאִים לְהִגִּיעַ לְלוּוִיָּה אוֹ לְנִיחּוּם הָאֲבֵלִים. בְּמִקְרִים אַחֲרִים, גַּם בְּנֵי מִשְׁפָּחָה שְׁרִשְׁאִים לְהִגִּיעַ יַעֲדִיפוּ לוֹוֹתֵר עַל הַשְּׁתַּתְּפוֹתָם בְּשֶׁל הַקִּשְׁיִים הַכְּרוּכִים בְּהַגְעָה לְמִקּוֹם הָאִירוּעַ וּבַחֲזָרָה הַבֵּיתָה.

אֲפִשְׁרוּיּוֹת הַנוֹפֵשׁ, בְּמִסְגֵּרַת מִשְׁפַּחִיתִי אוֹ חֲבֵרָתִית, הִפְכוּ אִף הֵן מוֹגְבְּלוֹת בְּיוֹתֵר. אֲזוֹר צִפּוֹן יִם הַמַּלְחָה, אֲשֶׁר כּוֹלֵל כ-25 ק"מ חוֹף, הַנִּמְצָאִים בְּמִלּוּאֵם בְּשִׁטַּח הַגְּדָה, הִיָּה מִפְּלֵט הַנוֹפֵשׁ הָאֲחֵרוֹן שֶׁל הַתּוֹשְׁבִים, וְרַבִּים מֵהֶם נִהְגוּ לְהִגִּיעַ אֵלָיו בְּסוֹפֵי שְׁבֻעַ אוֹ בַּחֲפּוּשׁוֹת. שְׁמוֹרֵת עֵין פִּשְׁחָה, אַחַד מֵאֲתָרֵי הַנוֹפֵשׁ הַפּוֹפּוּלָאָרִיִּים בְּיוֹתֵר בְּאֲזוֹר זֶה, מְנוּהֵלֶת כִּיּוֹם עַל-יְדֵי רִשׁוֹת שְׁמוֹרוֹת הַטְּבַע וְהַגְּנִים שֶׁל יִשְׂרָאֵל, וְהַפְּכָה בְּאֻמְצָעוֹת הַגְּבֻלוֹת הַתְּנוּעָה, לְאַתֵּר יִשְׂרָאֵלִים בְּלֵבֵד (לְפִירוֹט ר' חֶלֶק ב').

121. הַעֲדוֹת נִגְבַּתָּה עַל-יְדֵי סֵלְמָה א-דִּיבְעִי ב-30 בְּאוּגוּסְט 2006.

הקושי בשמירת קשרים משפחתיים קיים גם כאשר בני משפחה גרים באזורי משנה שונים של אותו אזור גיאוגרפי. כך לדוגמה, במקרה של בני משפחה המפוצלים בין העיר רמאללה לכפרים שממערב לה, לצידי כביש 443 האסור לשימוש פלסטינים. כך סיפר ראש מועצת בית עור א-תחתא:

אנחנו בכפר תלויים בעיר המחוז שלנו רמאללה בצורה גדולה. תושבי הכפר נהגו לנסוע לרמאללה באופן יומי לכל מיני צרכים. היום תושבי הכפר נוסעים לרמאללה רק במקרים דחופים בגלל קשיי התנועה, וזה השפיע על מרקם החיים של תושבי הכפר בצורה משמעותית. ביקורים וקשרים חברתיים שואפים למינימום ומתרחשים בעיקר בתקופת החגים. חלק מהמשפחות נטשו את הכפר ועברו לגור ברמאללה בגלל ההגבלות על חופש התנועה.<sup>122</sup>

ראש מועצת הכפר בית סירא, הנמצא גם הוא לצד כביש 443, הוסיף בעדותו:

איסור הנסיעה בכביש 443 פגע גם במרקם החברתי שלנו. בעבר, הייתי נוסע לביקור חברתי ברמאללה מתי שהתחשק לי, בכל שעה ביום. תוך עשרים דקות הייתי ברמאללה. מאז האיסור לנסוע בכביש, הקשרים החברתיים כמעט מנותקים. למשל, אחותי גרה בכפר בית סוריכ. בעבר הייתי מבקר אותה פעם בשבוע או פעם בעשרה ימים, היום אני בקושי מבקר אותה בחגים. יש הרבה אירועים של קרובים וחברים שאני לא משתתף בהם בגלל קשיי הנסיעה.<sup>123</sup>

## שירותי התשתית ואכיפת החוק

רבים מהשירותים המרכזיים שתושבי האזורים הכפריים מקבלים ניתנים בערי המחוז או על-ידי אנשים המגיעים ממנה, בהם תשתיות עירוניות, שירותים סוציאליים, דואר, שירותים ממשלתיים, שירותי הצלה ואספקת חשמל וגז. גם הגורמים השונים האמונים על אכיפת החוק מטעם הרשות הפלסטינית, והנותנים שרותים לאזורים הכפריים, נמצאים לרוב בערי המחוז.

לעובדי המועצות המקומיות או הממשל המחוזי אין כל עדיפות ביחס לשאר התושבים, במעבר במחסומים, בגישה לאזורים נצורים או מבודדים או בשימוש בכבישים אסורים. כתוצאה מכך, בכל פעם שמתרחשת תקלה בתשתית המים, החשמל או הגז, התושבים בחלק מהכפרים נאלצים להמתין תקופות ממושכות עד שהתקלה תתוקן.

מצב זה בולט, לדוגמה, בכפרים סביב כביש 5, שהופרדו מעיר המחוז סלפית, ולכן קיים קושי לספק לתושביהם שירותים בצורה סדירה. ניידות ההצלה והחירום המשרתות אזור זה, למשל, נמצאות בסלפית, וכל נסיעה לכפרים באזור כרוכה במעבר במחסום זעורה ובעיכובים רבים, שלעיתים קרובות הופכים אותה ללא רלוונטית. כתוצאה מכך, החלו הכפרים שמצפון לכביש 5 להשתמש בשירותי האמבולנסים של העיר שכם, אשר במקרים רבים מגיעים מהר יותר מאלו שבעיר סלפית למרות ההגבלות הרבות על היציאה מהעיר.<sup>124</sup>

122. העדות נגבתה על-ידי האגודה לזכויות האזרח בישראל ב-3 בדצמבר 2006.

123. העדות נגבתה על-ידי איאד חדד ב-29 בנובמבר 2006.

124. ראיון עם מושל מחוז סלפית מוניר אל-עבושי, 15 בנובמבר 2006.

גם ניידות ההצלה במחוז בית לחם, שלוש ניידות כיבוי אש ואמבולנס אחד, נתקלות בקשיים דומים. איבראיהם מחמוד עאייש, מנהל מוקד ההגנה האזרחית בבית לחם, סיפר בעדותו כי עד תחילת האינתיפאדה תפקדו שירותי ההצלה במחוז ללא קושי, לאחר שסוכם עם המנהל האזרחי שהניידות יוכלו לצאת מאזור בית לחם לכפרי המחוז הנמצאים באזור C ללא עיכובים מיותרים על-ידי הצבא. המצב הזה השתנה כליל בתחילת האינתיפאדה השנייה:

גלל העיכובים במעבר שלנו במחסומים סביב בית לחם לא יכולנו יותר לבצע את העבודה שלנו. בנוסף, היו מקרים של ירי על הכבאיות, הצקות ומעשי תוקפנות נגד הצוותים מצד חיילי הצבא הישראלי. בשנים האחרונות המקרים האלו חזרו ונשנו.

לגבי הכפרים של הפריפריה המערבית, הם מופרדים מהעיר בית לחם על-ידי מכשולי עפר שנמצאים על כביש 60. הדרך היחידה שאפשר להשתמש בה כדי להגיע אל הכפרים האלה במקרה של שריפה היא דרך המחסום בבית ג'אלא. המחסום הזה פתוח בימים האלה רוב הזמן ואין לנו בעיה לעבור דרכו. אבל לעיתים המחסום נסגר לכמה שעות, ואז אנחנו בבעיה. לפעמים חיילי המחסום מעכבים אותנו במשך רבע שעה לפחות, ועד למעלה משעתיים. כידוע, הכפרים של הפריפריה המערבית נמצאים בשטח שרובו מסווג כאזור C, וכשהצוותים של הכבאיות נכנסים אל האזורים האלה, אסור להם ללבוש את המדים הרשמיים, אחרת הם יהיו חשופים להצקות מצד חיילי הצבא הישראלי שמפטרלים בכפרים האלה, או מצד החיילים במחסומי הפתע.

יש לנו גם סניף באבו דיס. בסניף הזה יש כבאית אחת וצוות עבודה שאסור לו להסתובב במדים הרשמיים של העבודה. אם מתעורר צורך לתת סיוע לאבו דיס, אנחנו נתקלים בבעיה במחסום הקונטיינר בכל הקשור לעיכוב הכבאית. העיכוב במחסום נעשה בהתאם למצב הרוח של החיילים ובצורה ברנית. יש חיילים במחסום שאם מודיעים להם שיש מקרה חירום המחייב הגעה מהירה, מעכבים אותנו בכוונה. הם מעכבים את הכבאית, פותחים את הדלתות ובודקים את תעודות הזהות של צוות הכבאית. אנחנו מרגישים שהחיילים עושים את זה במטרה לעכב את הכבאית.<sup>125</sup>

הגבלות התנועה מקשות על תפקודם של גורמי אכיפת החוק של הרשות הפלסטינית. קושי זה מצטרף למכלול של גורמים אחרים, בהם האיסור שחל על אנשי המשטרה הפלסטינית לשאת נשק באזורים מסוימים והקריסה הכללית של מנגנוני הרשות. במסגרת הסכם אוסלו, העבירה ישראל את הסמכויות האזרחיות ואת האחריות על אכיפת החוק והסדר באזורי A לידי הרשות הפלסטינית. בעקבות הסכם אוסלו ב' מספטמבר 1995 העבירה ישראל לידי הרשות הפלסטינית גם את האחריות על אכיפת החוק בחלק מאזורי B. אזורים אלו, המקיפים יחדיו כ-40% משטח הגדה, מורכבים מעשרות "איים", ללא רצף טריטוריאלי. על כן, התנועה ביניהם מחייבת, כמעט תמיד, מעבר באזורי C, שסמכויות אכיפת החוק בהם נותרו לחלוטין בידי ישראל. ככל שהדבר נוגע לשוטרים פלסטינים, במיוחד אם מדובר בשוטרים חמושים, המעבר כפוף לתאום מוקדם עם כוחות הביטחון הישראליים. מעבר ללא תאום גורר עיכובים ממושכים במחסומים וחושף את השוטרים הפלסטינים עצמם לאפשרות שייעצרו. עם זאת, כפי שעולה מעדותו של מפקד משטרת ג'נין, קולונל מוחמד איבראיהם עיאש, ניסיונות התאום מול הצבא, נתקלים לעיתים קרובות בסחבת, שמייתרת את הגעת הכוחות לאירוע שהם נקראו אליו:

125. העדות נבנתה על-ידי סוהא זייב ב-3 בפברואר 2007.



לגבי העבודה של המשטרה ברדיפת פושעים וטיפול באירועים שמתרחשים בכפרי המחוז, הישראלים מונעים את התנועה שלנו. הצד הישראלי נוהג סחבת במתן האישור לגבי תנועתו של כל כוח אל זירת האירוע... הישראלים לא סומכים על הדיווח של המשטרה הפלסטינית ויש חשדנות. הם בודקים בעצמם אם יש אירוע, ורק אם הם מוודאים שיש, הם נותנים אישור למשטרה הפלסטינית להגיע למקום. ברוב המקרים זה מאוחר מדי. זה שולל מהמשטרה את היכולת לרסן את המצב. ברגע שהמשטרה מגיעה הפושע כבר נמצא מחוץ לזירת האירוע. הרבה ראיות והוכחות מסולקות מהמקום.

כשיש למשטרה משימות לביצוע, אנחנו שולחים באמצעות הקישור הצבאי הפלסטיני רשימה של שמות האנשים וסוגי כלי הרכב ומספריהם וכלי הנשק שהם מחזיקים בהם. הקישור מעביר בקשה לצד הישראלי, ולאחר מכן מתקבלת התשובה. ההליך הזה דורש זמן, והוא לא מתאים למקרים דחופים שמצריכים תגובה מיידית. הוא מתאים למקרים אחרים.<sup>126</sup>

לדברי קולונל עיאש, הטיפול באירועים שהתרחשו במרחב התפר ובבקעת הירדן הוא קשה במיוחד. כניסת כוחות המשטרה לאזורים אלו אסורה. הגשת תלונה על אירועים באזורים הללו מחייבת את התושב שנפגע להגיע אל תחנת המשטרה בעצמו. בדרך כלל, ידיה של המשטרה כבולות והיא אינה יכולה לטפל בתלונה מאחר שאינה יכולה להגיע אל זירת האירוע:

לגבי האזורים שנמצאים בתוך הגדר, המשטרה לא יכולה, מבחינה רשמית, להיכנס אליהם... אנחנו פועלים כמרגיעים ונוזפים, אבל לא בתפקיד של שיטור. גם אל הבקעה ואל האזורים שנמצאים ממזרח לתיאסיר ואל-חמרה אסור לנו להיכנס. באזורים האלה אירעו כמה תקיפות שלא טופלו בגלל חוסר היכולת של המשטרה, מצד אחד, להגיע אל מקום האירוע ולבחון את הפשע, ומצד שני, חוסר היכולת שלה להביא את החשודים אליה. באזורים הסמוכים להתנחלויות, במיוחד בכפרים באזור יעבד, רוב בקשות התיאום כדי להגיע אל האזורים האלה לא הניבו תוצאות חיוביות.<sup>127</sup>

לדברי קולונל עדנאן דמירי, מהמשטרה הפלסטינית ברמאללה,

במקרים של קטטות אלימות ומזוינות, לדוגמה, באזור ביר זית המרוחק רק שמונה קילומטרים מרמאללה, אנחנו מגישים בקשה כדי לשלוח ניידת משטרה עם אנשים חמושים. זה קרה בקיץ שעבר, כשהיה סכסוך מזוין בין משפחות מאבו שח'ידם וביר זית, שבמהלכו התקיפו את תחנת המשטרה בביר זית. כשהגשנו בקשה לתיאום כדי לשלוח כוח לזירה כדי ליישב את הסכסוך, קיבלנו את האישור למחרת. האירוע הסתיים ברצח של אחד הצעירים ובשריפת בניין ופציעתם של אנשים נוספים.<sup>128</sup>

126. העדות נגבתה על-ידי עאטף אבו א-רוב ב-5 בפברואר 2007.

127. שם.

128. העדות נגבתה על-ידי איאד חדד ב-1 בפברואר 2007.

## “דרכי מרקם חיים”

כאמור, בשנים האחרונות החלה ישראל לסלול כמה כבישים חדשים בגדה, המכונים “כבישי מרקם חיים”, אשר מיועדים לשימוש פלסטינים, ומהווים כביכול חלופה לכבישים אחרים שנחסמו או נאסרו לשימושם במסגרת ההגבלות על חופש התנועה שזו מטילה. זאת, על אף ששתי התכניות המרכזיות שהוצעו בהקשר זה, נדחו והוקפאו – האחת על-ידי המדינות התורמות שהתבקשו לממן את סלילת הכבישים, והשנייה על-ידי משרד הביטחון (ר' חלק 1). להפעלתם של כבישים אלה השלכות על זכויות האדם של התושבים הפלסטינים בגדה, הן בטווח המיידי והן בטווח הרחוק.

ראשית, סלילת הכבישים כרוכה בהפקעת אדמות פרטיות ובניצול לא יעיל של שטחים ציבוריים. פגיעות אלה מצטרפות, ברוב המקרים, להשתלטות קודמת של ישראל על אדמות אחרות, בסמוך לכביש המתוכנן, שהתבצעה לצורכי הקמת המכשול.

זהו המצב, לדוגמה, בנוגע לכביש החלופי שנסלל בין הכפר שופא, מדרום לטול-כרם, לכיוון הכפר א-ראס, מצפון-מזרח להתנחלות סלעית. לצורך בניית המכשול באזור זה נתפסו אדמות מהכפרים פרעון, א-ראס ועיזבת שופא. תוואי המכשול יצר מדרום לטול-כרם מובלעת רחבת מימדים, שבה כלוא הכפר ח'ירבת ג'בארה, יחד עם רבבות דונמים של אדמות חקלאיות השייכות לתושבים שגרים מצידו השני של המכשול. בנוסף, קטע מהכביש הראשי היוצא מטול-כרם דרומה עד לקלקיליה נותר בתוך מובלעת זו. על מנת לאפשר את התנועה בין שתי ערי המחוז, סללה ישראל את קטע הכביש החלופי בין שופא וא-ראס, שאורכו כ-2.5 ק"מ. חלק ממנו נסלל כמנהרה העוברת מתחת לכביש 57, המוביל מהקו הירוק להתנחלויות עינב ואבני חפץ, במטרה להפריד את התנועה בכביש החדש מתנועת כלי הרכב הישראליים הנעים בכביש 57. לצורך סלילת המנהרה הפקיעה ישראל עשרה דונמים של מטעי זית והדרים השייכים למשפחה מהכפר פרעון. חמישים דונמים נוספים הופקעו לצורך סלילת הכביש ממשפחות אחרות, רובן מהכפר שופא.

במיוחד באותם מקומות שבהם כביש “מרקם החיים” נועד להחליף כביש קיים, האסור לשימוש תושבים פלסטינים, ההפקעות נתקלות בהתנגדותם של בעלי האדמות, גם אם זו אינה מועילה בסופו של דבר. הכבישים הנבנים כחלופה לכביש 443, האסור לתנועת פלסטינים, מספקים דוגמה לכך. כביש 443 נבנה על תוואי ישן, שהרחבתו בשנת 1988 הצריכה הפקעת אדמות רבות. למרות זאת, כמעט שלא ננקטו צעדי מחאה והתנגדות מצד בעלי האדמות או שאר התושבים באזור, ככל הנראה, לנוכח הבטחת הרשויות כי הכביש המורחב ישרת אותם וישפר את חיבורם לרמאללה. כאמור, לאחר פרוץ האינתיפאדה נסגר הכביש לשימוש פלסטינים, ומאוחר יותר השתלטה ישראל על אדמות נוספות לצורך הקמת מכשול ההפרדה לצידו. מצב זה יצר את ה“צורך” בסלילת כביש חלופי. לכך התייחס עות'מאן עבד אל-ר'פור, תושב בית עור א-תחתא:

לפני שנה בערך הרשויות בישראל הודיעו למועצת הכפר, שהן מתכוונות לסלול דרך חלופית שתחבר בין בית עור א-תחתא, דיר איבזיע ורמאללה כדי לשמור על מרקם החיים בכפרים שניזוקו כתוצאה מגדר ההפרדה והאיסור לנסוע בכביש 443. התושבים לא תמכו בתוואי שהוצע, כי הוא יגרום לפגיעה ולהפקעה של 10,000 דונם בערך.

תושבי הכפר לא מבינים למה צריך לסלול דרך חלופית בזמן שכביש 443 שייך להם במקור ונמצא על הקרקעות שלהם. פנינו לבית המשפט העליון בישראל, באמצעות מרכז הייעוץ המשפטי וזכויות

האדם אל-קודס, שנמצא ברמאללה, וערערנו על התוכנית. ב-27 בספטמבר 2006 בית המשפט הוציא צו הקפאה לתוכנית. בעקבות הפסיקה, קיבלנו פנייה חדשה מישראל לסלול תוואי חלופי מצפון לכפר, בסמוך לאדמות של בית עור אל-פוקא, מכיוון צפון, ומשם אל ביתוניא ורמאללה. הדרך תקרא עין קריות. אנחנו מסרבים לכל דרך חלופית ומתעקשים שירשו לנו להשתמש בכביש 443 הקיים.<sup>129</sup>

התוואי שהכבישים החדשים נסללים עליו נקבע, כמעט תמיד, באופן חד-צדדי על-ידי הרשויות הישראליות ועל-פי שיקוליהן. כתוצאה מכך, לא נשקלים כראוי האינטרסים השונים של ציבור המשתמשים והנפגעים הפלסטינים. כך למשל, במקרים רבים גורמים כבישים אלה לתיחום כפרים באופן המצמצם את אפשרויות הבנייה וההתרחבות, בהתאם לצרכים ולגידול האוכלוסייה בטווח הארוך. התוואי של חלקם הוא מפותל, ארוך ובלתי הגיוני מבחינה כלכלית, לנוכח קיומו של כביש אחר על דרך המלך.

במקרים אחרים, הכביש כופה על התושבים "מרקם חיים" חדש. הווה אומר, במקום לחבר את היישובים שאותם הוא נועד לשרת אל מרכז החיים הטבעי שלהם, הכביש כופה זיקה מלאכותית ל"מרכז חיים" אחר. כך קורה, לדוגמה, במקרה של המובלעת הפנימית של מכשול ההפרדה שמצפון-מערב לירושלים, שבה נכלאה קבוצת כפרים שבמרכזם ביר נבאללא. כפרים אלה היו, באופן היסטורי, מחוברים למזרח ירושלים, הן לצורך קבלת שירותים והן מבחינת קשריהם המשפחתיים והחברתיים של התושבים. שני כבישי "מרקם חיים" נסללו באזור המובלעת, לכאורה על מנת לאפשר לתושביה קיום "חיים תקינים". אך במקום לחברם לירושלים בדרך אחרת, הכבישים החדשים מחברים את תושבי המובלעת לרמאללה ולכפרים אחרים שממערב להם.<sup>130</sup> לצורך סלילת הכביש לרמאללה, למשל, השתלטה ישראל על כמאה דונם מאדמות הכפרים, חלקן אדמות פרטיות. לצורך סלילת הכביש השני לכיוון מערב, שהינו כביש משוקע, נתפסו כ-170 דונם של אדמות פרטיות וברובן מעובדות.<sup>131</sup>

ככלל, גם אם כבישי "מרקם החיים" מקלים על תנועת הפלסטינים באזורים מסוימים, הרי שתוצאה זו מושגת תוך כדי פגיעה מיותרת באינטרסים רבים אחרים של הציבור הפלסטיני, שאותו הם אמורים לשרת. ההשלכות של מדיניות זו אינן מצמצמות רק לרמת הפרט ולטווח המיידי, שכן כל כביש, קל וחומר רשת כבישים, הוא גורם שמעצב את פני המרחב ומשפיע על היחסים בין האנשים החיים באותו מרחב. לכן, ברור שמדיניות זו של ישראל טומנת בחובה גם השלכות ארוכות טווח שישפיעו על הקהילות שלמות.

129. העדות נגבתה על-ידי איאד חדד ב-15 בנובמבר 2006.

130. נציגי המדינה הודו בבג"ץ כי בכוונת ישראל לנתק את הכפרים מירושלים באופן שיכפה יצירת זיקה חדשה לרמאללה. בג"ץ 4457/05, מועצת הכפר ביר נבאללא ואח' נ. ממשלת ישראל ואח', הודעת עדכון מטעם המשיבים, 22 במארס 2006.

131. במקום, בין גדרות, עמ' 34.

מחסום ענבתא בכניסה לטול-כרם,  
22 באוקטובר 2006.  
**צילום:** שרית מיכאלי, בצלם.



תושבים פלסטיניים חוצים חסימה  
פיזית בדרום חברון, 24 ביולי 2007.  
**צילום:** אורן יעקובוביץ', בצלם.



שער הכניסה לכפר עזון עתמה  
שב"מרחב התפר", 8 בפברואר 2007.  
**צילום:** מיקי קרצמן, הארץ.





## חלק ד

# הגבלות על חופש התנועה בראי המשפט הבינלאומי

## הזכות לחופש תנועה והסמכות להגבילה

חובתה החוקית של ישראל לכבד את חופש התנועה של תושבי הגדה נובעת בראש ובראשונה מהחובה הבסיסית, שהמשפט ההומניטארי הבינלאומי מטיל על המפקד הצבאי, להבטיח את צרכיה של האוכלוסייה האזרחית בשטח הכבוש.<sup>132</sup> חשיבותה של חובה זו נובעת, בהקשר זה, מכך שכל פגיעה בחופש התנועה כרוכה, כמעט בהכרח, בפגיעה ביכולתה של האוכלוסייה הכבושה למלא צרכים חיוניים אחרים, בהם גישה למרכזי טיפול רפואיים, למקומות עבודה ולמרכזי מסחר, למוסדות חינוך וכדומה.

המשפט ההומניטארי הבינלאומי מכיר בחלק מהאינטרסים הביטחוניים של הכוח הכובש בשטח הכבוש, ולשם כך נמסרו בידיו סמכויות מיוחדות המאפשרות לו לפגוע, במקרים מסוימים אפילו באופן חמור, בשגרת החיים של האוכלוסייה הכבושה, לרבות על-ידי הטלת הגבלות על חופש התנועה. צעדים מסוג זה עשויים להיחשב לגיטימיים, ובלבד שהם הכרחיים משיקולי ביטחון או צורך צבאי.

חובתה זו של ישראל נובעת גם מהזכות של כל אדם לנוע בחופשיות בתוך ארצו, המעוגנת במשפט זכויות האדם הבינלאומי. ההוראה המרכזית בעניין זה מופיעה בסעיף 12 לאמנה הבינלאומית בדבר זכויות אזרחיות ומדיניות.<sup>133</sup> בדומה למשפט ההומניטארי הבינלאומי, האמנה מכירה בסמכותן של מדינות להגביל את חופש התנועה של בני האדם הנתונים לשיפוטן בנסיבות מסוימות. סעיף 12(ג) לאמנה קובע כי הגבלת הזכות לחופש תנועה תיעשה רק על מנת להגן על ביטחון המדינה, על הסדר הציבורי או על בריאות הציבור, או על מנת לאזן את הזכות לחופש תנועה עם זכויות אחרות או זכויות של אחרים.

---

132. התקנות הנלוות לאמנת האג הרביעית בדבר חוקיה ומנהגיה של המלחמה ביבשה, 1907, סעיף 43.  
133. ישראל אשררה אמנה זו בשנת 1991, ועל כן היא מחויבת ליישם אותה ביחס לכל האנשים הנתונים לשיפוט. לפי עמדתה הרשמית של ישראל, האמנה אינה חלה לגבי מעשיה בשטחים. בניגוד לכך, קבעה ועדת זכויות האדם של האו"ם, המוסמכת לפרש את האמנה ולעקוב אחד יישומה, כי האמנה כן חלה בשטחים. ר' למשל של Concluding Observations of the Human Rights Committee: Israel CCPR/C/78/ISR of 2003. בחוות הדעת המייעצת של בית הדין הבינלאומי לצדק שבהאג בעניין מכשול ההפרדה נקבע כי אמנות זכויות האדם, לרבות אמנה זו, חלות על פעולות ישראל בשטחים כמקור משפטי משלים. ר' חוות דעתו של בית הדין הבינלאומי בהאג בעניין החומה, 2004. כך נפסק אף על-ידי בית המשפט הגבוה לצדק. ר' בג"ץ 769/02, הנועד הציבורי נגד עינויים בישראל נ' ממשלת ישראל (2006), פסקה 18.

יתרה מזו, לפי שני ענפי המשפט הבינלאומי שהוזכרו לעיל, כמו-גם על-פי המשפט המנהלי הישראלי, על מנת שפגיעה כלשהי בזכויות האדם, לרבות פגיעה בזכות לחופש התנועה, תיחשב חוקית, לא די בכך שהיא תהיה מבוססת על שיקולים לגיטימיים, אלא היא חייבת בנוסף לעלות בקנה אחד עם עקרון המידתיות. לשם כך יש להוכיח, כי ישנו קשר רציונאלי בין הפגיעה בחופש התנועה להשגת המטרה הביטחונית שלשמה מתבצעת הפגיעה, כי אין אפשרות להשיג את המטרה הביטחונית על-ידי אמצעי חלופי פחות פוגעני וכי מתקיים יחס ראוי בין הנזק הנגרם לאלה הנפגעים מההגבלה על חופש התנועה לבין התועלת הביטחונית המושגת באמצעותה.<sup>134</sup>

כפי שהבהירה הוועדה לזכויות האדם של האו"ם, הממונה על פירוש האמנה ועל המעקב אחרי יישומה, עמידה בעקרון המידתיות בהקשר זה מחייבת, בין השאר, כי ההגבלות המוטלות על הזכות לחופש תנועה תהיינה מעוגנות בחקיקה, שתכלול קריטריונים ברורים שעל-פיהם ייושמו ההגבלות. הגבלות אשר אינן מעוגנות בחקיקה עומדות בסתירה לאמנה ומפירות אותה.<sup>135</sup>

## הגנה על ישראלים בשטח הגדה: האומנם צורך ביטחוני לגיטימי?

אחת הטענות העיקריות שישראל מעלה בניסיון להצדיק את הגבלות התנועה הרבות שהיא מטילה על פלסטינים בגדה היא כי הגבלות אלה נחוצות לחלוטין לשם הגנה על חייהם של אזרחי ישראל המתגוררים ברחבי הגדה, ושל אלה החיים בתחומי הקו הירוק אך נוסעים בכבישי הגדה. ברור כי איום זה הוא איום של ממש. לראיה, מאז תחילת האינתיפאדה השנייה ביצעו פלסטינים התקפות רבות על ישראלים בשטח הגדה. כתוצאה מהתקפות אלה נהרגו 233 אזרחים, בהם 39 קטינים, ו-17 אזרחים זרים (176 מתוכם נהרגו בין השנים 2001-2003).<sup>136</sup> כמו כן, אין חולק על כך שעל-פי המשפט הבינלאומי על ענפיו השונים, מדינת ישראל מחויבת להגן על חייו ועל שלמות גופו של כל אדם הנמצא בשטח הנתון לשליטתה האפקטיבית, ללא קשר לנסיבות או לחוקיות של הימצאותו שם.

ברור כי הגנה על חייהם של אזרחי ישראל הנמצאים בגדה אכן הייתה שיקול של ממש, ולא רק הצהרה. אך אין מדובר בשיקול העומד בפני עצמו, אלא בנגזרת של שיקולים פוליטיים רחבים, שהינם פסולים בפני עצמם, ואשר בלעדיהם עצם הצורך להטיל את המגבלות על חופש התנועה של הפלסטינים כלל לא היה עולה. המרכזיים שבהם הם הרצון להנציח את ההתנחלויות והכוונה לספח דה-פקטו כבישים מסוימים למדינת ישראל.

השיקול הראשון הינו שיקול פסול במהותו משום שהקמת ההתנחלויות בגדה המערבית היא תוצאה של מדיניות מפורשת שממשלות ישראל לדורותיהן החליטו עליה, תוך הפרה בוטה של המשפט ההומניטארי הבינלאומי.<sup>137</sup> מהסקירה שנפרשה בשני הפרקים הראשונים לדו"ח זה עולה בבירור, כי הגבלות התנועה הדרקוניות שישראל מטילה על האוכלוסייה הפלסטינית אינן מיועדות רק "להגן

134. ר' לדוגמה, בג"ץ 2056/04, מועצת הכפר בית סוריק ואח' נ' ממשלת ישראל ואח', פסקה 41.

135. הוועדה לזכויות האדם של האו"ם, הערה כללית מס' 27. חופש תנועה, 2 בנובמבר 1999.

136. בתקופה זו נהרגו בשטח הגדה, נוסף לכך, 232 מאנשי כוחות הביטחון של ישראל.

137. אמנת גיבה הרביעית אוסרת על המדינה הכובשת להעביר אוכלוסייה משטחה אל השטח הכבוש. ר' אמנת גיבה בדבר הגנה על אזרחים בזמן מלחמה, 12 באוגוסט 1949, סעיף 49 (6).

על חיי המתנחלים", במובן הצר של המונח. תכליתן היא, בנוסף ואולי בעיקר, לאפשר לאוכלוסיית המתנחלים יכולת תנועה רציפה ומהירה, הכרוכה במינימום הפרעות, לכל היעדים הרלבנטיים לשגרת חייה, לרבות תנועה בין התנחלויות לבין עצמן באמצעות רשת כבישים פנימית. יכולת תנועה זו היא למעשה מרכיב נוסף ב"סל הטבות" רחב, הכולל הטבות כלכליות ואחרות, המשמש תמריץ למשיכת ישראלים אל ההתנחלויות ואשר תורם להנצחת קיומן.<sup>138</sup>

על רקע זה, מובן מאליו כי אילו ביקשה מדינת ישראל למלא את חובתה להגן על חייו של כל מתנחל המתגורר בגדה כל עוד הוא נמצא שם, בתום לב ומתוך הכרה בכך שנוכחותו במקום היא בלתי חוקית והיא ממילא לטווח קצר, היא הייתה יכולה לעשות כן באמצעים נקודתיים, שהשפעתם על חופש התנועה של הפלסטינים מצומצמת לאין שיעור מאלה הננקטים בפועל.

גם השיקול השני – הכוונה לספח דה-פקטו כבישים לישראל – הינו בלתי חוקי על-פי המשפט הבינלאומי.<sup>139</sup> שיקול זה בא לידי ביטוי בהפיכתם של כבישים מרכזיים בגדה, המשמשים בפועל כצירים מרכזיים לנסיעה מהירה בין שתי נקודות בתוך ישראל, לכבישים האסורים לנסיעת פלסטינים. כך לדוגמה, כביש 443, המחבר בין ירושלים לשפלה ולגוש דן, וכביש 90 (כביש הבקעה), המחבר בין ירושלים לעמק בית שאן, טבריה והגליל. אילו הייתה ישראל מעוניינת בתום לב רק בהגנה על חייהם של ישראלים הנוסעים בין נקודות שונות בתוך שטחה, מבלי לספח כבישים בגדה, הייתה יכולה להגביל, או אף לאסור, את נסיעתם של ישראלים בכבישי הגדה, תוך פיתוח כבישים ואמצעי תחבורה חלופיים שיחברו נקודות שונות בשטחה.

בשני המקרים, השיקול של הגנה על חייהם של אזרחי ישראל המתגוררים בגדה והנוסעים בכבישיה מהווה נזרת של מערך רחב יותר של שיקולים הקשורים, בטווח הקצר, להבטחת איכות החיים של אותם אזרחים, ובטווח הארוך לקידום יעדים פוליטיים פסולים. כל זאת, תוך פגיעה רחבת היקף וחסרת תקדים בזכות לחופש תנועה של תושביה הפלסטינים של הגדה. המסקנה המתבקשת היא, אם כן, שאותן הגבלות תנועה, שהשיקול המרכזי להטלתן הוא כביכול "הגנה על חייהם" של ישראלים בשטח הגדה, הן בלתי חוקיות, שכן הן מיועדות לשרת אינטרסים פסולים ואין למפקד הצבאי סמכות להטילן.

## הגבלות בלתי מידתיות

מלבד הצורך להגן על אזרחי ישראל החיים בגדה או הנוסעים בכבישיה, ישראל טוענת כי הגבלות התנועה המוטלות על-ידיה על האוכלוסייה הפלסטינית נועדו גם לתרום לסיכול פיגועים בתוך שטח ישראל עצמו. גם כאן קשה לחלוק על ממשות האיום: מאז תחילת האינתיפאדה השנייה נהרגו בפיגועים בתוך ישראל 471 אזרחים ישראלים (בהם שמונים קטינים) ו-36 אזרחים זרים. כמו כן נהרגו 87 אנשי כוחות הביטחון. גם כאן ברור כי למפקד הצבאי בגדה סמכות חוקית לנקוט במגוון אמצעים בכדי למלא צורך ביטחוני זה, לרבות הגבלות על חופש התנועה. אך בניגוד לשיקול של

138. בצלם, גול הקרקעות - מדיניות ההתנחלות בגדה המערבית, מאי 2002. פרק 5.

139. סיפוחם החד-צדדי של שטחים שנכבשו במלחמה על-ידי המדינה הכובשת מהווה הפרה בוטה של האיסור שהמשפט הבינלאומי המנהגי מטיל על רכישת שטח בכוח, והוא פוגע בזכותו של העם ששטחו נכבש להגדרה עצמית. לדיון במקורות של עקרונות אלה במשפט הבינלאומי ולאופן הפרתם על-ידי ישראל כתוצאה מהקמת ממשל הפרדה ר' חוות הדעת המייעצת של בית הדין הבינלאומי לצדק, במיוחד סעיפים 74, 75, 77, 87, 88, 117 ו-122.

הגנה על חייהם של ישראלים בשטח הגדה, אשר כפי שראינו מהווה נגזרת של שיקולים פוליטיים פסולים, עצם החתירה להגנה על חייהם של אזרחי ישראל הנמצאים בתוך שטח ישראל מהווה מטרה לגיטימית, שאינה נגועה בשיקולים פסולים.

השאלה המרכזית היא, אם כן, באיזו מידה יכולות הגבלות התנועה שמטילה ישראל, שתכליתן לסכל פיגועים בתוך ישראל, להיחשב מידתיות? עוד עולה השאלה, אילו אותם אמצעים שישראל נוקטת בהם באצטלה של הגנה על חייהם של אזרחי ישראל בתוך הגדה לא היו מוכתבים על-ידי שיקולים פוליטיים פסולים, כפי שטענו לעיל, האם אז היה ניתן לראות בהם אמצעים מידתיים? נתייחס לשאלות אלו להלן, באמצעות ארבעת המבחנים של עקרון המידתיות שהוזכרו בתחילת הפרק.

## מבחן הקשר הרציונאלי

המבחן הראשון שכל פגיעה שהיא בזכויות האדם נדרשת לעמוד בו בכדי להיחשב מידתית הוא קיומו של קשר רציונאלי בין הפגיעה, במקרה זה ההגבלה של הזכות לחופש תנועה, לבין השגת המטרה הביטחונית המוצהרת. כמה מומחי ביטחון ורבים מפעילי זכויות האדם מטילים ספק ביכולת להשיג ביטחון ממשי בישראל באמצעות הגבלות התנועה הרבות שישראל מטילה בשטחים. על פי דעה זו, הקשר בין הגבלות התנועה וביטחון אזרחי ישראל הוא דווקא קשר הפוך, וככל שישראל מטילה יותר הגבלות על תנועת הפלסטינים בגדה, כך גוברת השנאה אליה בקרב התושבים ועמה הנכונות לבצע פיגועים, ובסופו של דבר ביטחון אזרחיה מתערער. אך גם אם נתעלם מטענה זו, עיון במאפיינים של חלק מהגבלות התנועה שישראל מטילה בגדה מעלה כי קשר רציונאלי בין פגיעה בזכות לחופש התנועה והמטרה הביטחונית המוצהרת הוא במקרה הטוב רופף למדי. להלן כמה דוגמאות.

על אף שכל הגבלת תנועה באשר היא עשויה להקשות על יכולת הפעולה של פלסטינים המנסים לחדור לשטח ישראל לשם ביצוע פיגועים, הרי שאופן היישום של חלק מההגבלות מעלה ספקות באשר לקיומו של קשר רציונאלי משמעותי בינן לבין השגת המטרה הביטחונית המוצהרת. לשם המחשה, מחסום אל-באד'אן, המוצב מצפון לשכם ומגביל את התנועה אליה וממנה, מאויש מספר שעות במהלך היום, ואילו בשעות הלילה הוא נותר פתוח וללא נוכחות חיילים. אופן ההפעלה של מחסום זה גורם לעיכוב משמעותי של התנועה במהלך שעות העומס, אך מאפשר מעבר של כל מאן דבעי בשעות אחרות. מחסום ג'בע המוצב בכניסה לרמאללה מספק דוגמה נוספת להגבלת תנועה שתועלתה הביטחונית מפקפקת: במחסום זה נבדקת תנועת כלי הרכב הנכנסים אל העיר רמאללה, בעוד היוצאים מהעיר, שבאופן תיאורטי יכולים לכוון את צעדיהם לתוך ישראל או לאחת ההתנחלויות לשם ביצוע פיגוע, עוברים בו כמעט ללא הפרעה.

ריבוי אמצעים מעין אלה מחזק את החשד כי לא נעשתה במהלך השנים בחינה מיוחדת של נחיצותם ושל מידת התאמתם למטרה הביטחונית שלשמה כביכול הם מוצבים. כך, נראה כי אמצעים רבים, כגון מחסומים מאוישים וחסימות פיזיות רבות, שיתכן שהוצבו במקור בשל איום או צורך ביטחוני ממשי, נשארו בשימוש והתקבעו עם השנים כברירת מחדל, ולא משום שיש בהם עדיין כדי לענות על מטרה ביטחונית ממשית.

ספקות בנוגע לקיומו של קשר רציונאלי משמעותי עולים גם ביחס למשטר היתרי התנועה ולאופן יישומו. כפי שפורט בחלק הראשון, משטר זה אמור לספק באופן סלקטיבי פיתרון לבעיות הנוצרות בשל איסורי התנועה השונים. אך בהעדר קריטריונים ידועים להענקת ההיתרים ובהעדר חובת



הנמקה מצד הרשויות, חלק ניכר מההחלטות שמתקבלות במסגרת משטר זה נגועות בשרירותיות. שרירותיות זו באה לידי ביטוי בצורה הבולטת ביותר במקרים הרבים שבהם החלטה על דחיית בקשה להיתר בגין "מניעה ביטחונית" כביכול נהפכת על פיה בעקבות התערבות גורם חיצוני, כגון עורך דין או ארגון לזכויות האדם. נוכח שכיחותם של מקרים מסוג זה, ניתן להניח כי גם דחיות אחרות התקבלו באופן דומה, מבלי שתהיה להן כל הצדקה ביטחונית.

לבסוף, גם תרומתו של האיסור על תנועת כלי רכב פלסטיניים בכבישים מסוימים לביטחונם של אזרחי ישראל המשתמשים בכבישים האלה מוטלת בספק. כפי שהסביר זאת בחוות דעת לבג"ץ תא"ל (מיל') אילן פז, ששימש בעבר כמח"ט בנימין וכראש המינהל האזרחי,

הרעיון... ליצור כבישים בהם נוסעים רק ישראלים מתבסס על ההנחה כי במקום בו מותרת רק תחבורה ישראלית מופחתת הסכנה של פיגועי ירי מרכב עוקף / חולף ... יחד עם זאת – מרבית המפקדים בגדה העדיפו שלא להשתמש בצעד זה, מכיוון ש[צעד זה]... מאפשר ביצוע פיגועים בשיטות אחרות ביתר קלות. שכן, אם ידוע שבכביש מסוים נוסעת רק אוכלוסייה ישראלית – הרי שאין כל סכנה של פגיעה במי שלא התכוונו לפגוע... נתונים ושיקולים אלה מבססים את המסקנה, כי יצירתם של כבישים המיועדים לתנועת ישראלים בלבד מביאה להגדלת הסיכון הכולל ולא להפחתתו.<sup>140</sup>

## מבחן האמצעי שפגיעתו פחותה

המבחן השני שכל פגיעה בזכויות האדם צריכה לעמוד בו על מנת להיחשב מידתית הוא, כאמור, היעדר חלופות פחות פוגעניות להשגת המטרה הביטחונית.

לפחות לגבי חלק מההגבלות, נאלצה המדינה להודות כי אכן קיימים אמצעים חלופיים פחות פוגעניים שלא נוסו. כך היה, לדוגמה, במקרה של הגבלות התנועה הקבוצתיות המוטלות לעתים קרובות על היוצאים מאזור שכם הנצור. במסגרת תשובתה לעתירה שהוגשה לבג"ץ בעניין, הודיעה המדינה על כוונתה לשנות את מדיניות השימוש בהגבלות אלו, כך שהן יוטלו "אך ורק על בסיס התרעה קונקרטית – לפיה יש מידע על מפגע אשר עומד לצאת ממרחב העיר שכם, ואין דרך אחרת למנוע את תפיסתו... והיא תוסר בהתאם להתפתחות ההתרעה הקונקרטית."<sup>141</sup> מהודעה זו עולה בבירור כי עד לרגע מתן ההודעה העדיף הצבא שלא ליישם חלופה זו, ולהטיל את ההגבלות הגורפות ללא קשר לקיומה של התרעה קונקרטית. מובן מאליה כי הפגיעה שהייתה נגרמת כתוצאה מהידוק המצור לזמן מוגבל בלבד, כפי שהוצע במסגרת העתירה, היא בהכרח מצומצמת יותר מהפגיעה שנגרמה בגין החלופה שיושמה בפועל.

התעלמותה של ישראל מקיומן של חלופות פחות פוגעניות בולטת גם בהקשר של קביעת התוואי של מכשול הפרדה, וזאת גם לו היינו מקבלים את ההנחה המוטעית, לפיה הכללת התנחלויות בצידו ה"ישראלי" של המכשול היא שיקול לגיטימי. כך לדוגמה, בתוואי שנבחר סביב ירושלים. מאחר שתוואי זה עוקב במידה רבה אחר גבולה שטח השיפוט של העיר, כפי שזה נקבע לאחר הסיפוח של

140. בג"ץ 3969/06, חוות דעת של מומחה ביטחוני לגבי חסימת ציר נגוהות-בית עווא לפלסטינים.

141. בג"ץ 7757/06, תגובה מטעם המשיב, 7 בינואר 2007, סעיף 3.

מזרח העיר ב-1967, ולא אחר הקו הירוק, הוא משאיר בצידו ה"ישראלי" לא רק את ההתנחלויות שהוקמו במזרח העיר ("שכונות" בשיח הישראלי), אלא גם את האזורים הפלסטינים של מזרח העיר, על מאתיים אלף תושביהם. כתוצאה מכך, עשרות אלפי פלסטינים החיים בפרבריה המזרחיים של העיר, שנותרו בצידו ה"פלסטיני" של המכשול, נותקו משירותים חיוניים ומקשרים משפחתיים וחברתיים במזרח העיר. פגיעה זו הייתה נחשבת אילו הייתה ישראל בוחרת בתוואי חלופי, דוגמת זה שהציעה המועצה לשלום וביטחון, המפריד בין אזורים המיושבים על-ידי ישראלים לבין אזורים המיושבים על-ידי פלסטינים, ללא קשר לגבול המוניציפאלי.<sup>142</sup> בצלם אמנם אינו רואה בהצעה זו פתרון לגיטימי כשלעצמו, אולם אין ספק כי פגיעתו של תוואי כזה הייתה פחותה בהרבה מזו של התוואי הקיים.

יתר על כן, על מנת לעמוד במבחן האמצעי שפגיעתו פחותה, על ישראל לבחור בתוואי חלופי למכשול, אשר בנוי כולו על הקו הירוק, תוך הימנעות מניתוק אוכלוסיות ואדמות פלסטיניות כה רבות משאר הגדה המערבית, כפי שנגרם מהתוואי הקיים.

גם בפסיקתו בעניין מעקה הביטחון שבנתה המדינה בכביש 317 מצא בג"ץ כי אכן קיימים מספר אמצעים חלופיים שפגיעתם פחותה – חלקם אף הוצעו על-ידי העותרים או על-ידי מומחי ביטחון מטעמם, אך נדחו על-ידי המדינה – והורה על פירוק האמצעי הקיים. שופטי בג"ץ אף הוסיפו ופירוטו כי "כאשר ניצבו לפני המשיבים מספר חלופות רציונאליות להשגת אותה התכלית הביטחונית, מוטלת הייתה עליהם החובה לבחור בזו שפגיעתה בזכויות אדם היא הפחותה. בחובה זו לא עמדו המשיבים".<sup>143</sup>

לבסוף, גם אילו היה השיקול העומד מאחוריו נחשב לשיקול ביטחוני לגיטימי (ולא כך הדבר), גם אז קשה לראות באיסור על תנועת כלי רכב פלסטיניים בכבישים מסוימים, אמצעי העומד במבחן החלופות של עקרון המידתיות. לאורך השנים העדיפו הרשויות להתעלם מחלופות שונות לאמצעי דרקוני זה, העשויות לספק הגנה נאותה לחיי המתנחלים, כגון מיגון כלי הרכב שבהם המתנחלים נוסעים או ניתובם לתחבורה ציבורית ממוגנת, הקצאת כוחות לצורך ליווי צבאי צמוד, או שימוש בתצפיות של הצבא על הכביש.

## מבחן היחס הראוי בין הנזק לתועלת

המבחן השלישי לעמידתה של פגיעה בזכות מסוימת, במקרה זה הזכות לחופש תנועה, בעקרון המידתיות, הוא קיומו של יחס ראוי בין הנזק הנגרם לאלה הנפגעים מההגבלה לבין התועלת הביטחונית המושגת באמצעותה. על-פי מבחן זה, גם כאשר ההגבלה המוטלת מקיימת יחס רציונאלי למטרה שלשמה הוטלה, וגם כאשר פגיעתה היא הפחותה מזו של החלופות, עדיין יש לבחון את מידת הנזק שהגבלת הזכות גורמת, אל מול התועלת שזו מקנה להשגת המטרה, ולדאוג ליחס ראוי ביניהן.

אופיין הגורף והמתמשך של ההגבלות על חופש התנועה של תושבי הגדה מביא, כפי שפורט בחלק השלישי בדו"ח, לפגיעות עמוקות בכל היבטי החיים בגדה ובשירותים חיוניים רבים. בכך מובילה

142. חוות הדעת הוגשה במסגרת בג"ץ 6080/04, ד"ר אחמד בדר מסלמאני ואח' נ. ראש הממשלה ואח'.

143. בג"ץ 1748/06, פסק דין, 14 בדצמבר 2006.

הפגיעה הקשה בחופש התנועה לפגיעה בזכויות בסיסיות אחרות, כגון הזכות לבריאות, הזכות לחיי משפחה והזכות לעבודה ולקיום בכבוד. לפגיעה בחופש התנועה השלכות קשות וארוכות טווח על יכולות הפיתוח הכלכלי והחברתי של הגדה המערבית והחברה הפלסטינית ככלל. יחד עם זאת, לפחות באשר לחלק מהאמצעים עולה חשש כי התועלת הביטחונית המושגת באמצעותם היא שולית ואינה עומדת ביחס ראוי לפגיעה הנגרמת מהן. זאת, במיוחד לאור ריבוי האמצעים המיושמים בה בעת, ולאור משך הזמן הארוך שבו הם מוטלים.

זה המצב, לדוגמה, בכל הנוגע להגבלות התנועה הקבוצתיות המוטלות על תושבי אזור שכס הנצור. פגיעתן של הגבלות אלו בתושבי האזור מקיפה ועמוקה ונוגעת בהיבטים בסיסיים של מרקם החיים באזור: רבים מתושבי האזור מאבדים את מקומות פרנסתם ומאבדים את היכולת לתמוך במשפחותיהם הנסמכות עליהם לכלכלתן; תלמידים וסטודנטים אינם יכולים להשלים את לימודיהם ואת בחינות הסיום; מתושבי כפרים סמוכים נמנעת היכולת לקבל טיפול רפואי באופן סדיר, כמו-גם שירותים בסיסיים אחרים; אנשים רבים מוצאים עצמם מופרדים ממשפחותיהם אשר מחוץ לאזור הנצור, ועוד כהנה וכהנה. הפגיעה של הגבלות אלו חמורה עוד יותר לאור אופיין הגורף והמתמשך.

יחד עם זאת, הגבלות התנועה הקבוצתיות מוטלות על אזור שכס הנצור כאמצעי נוסף לאמצעים רבים אחרים המוטלים זה מכבר על האזור, המרכזי שבהם הוא ההכרח לצאת את האזור ולבוא אליו דרך מחסומים מאוישים בלבד ולאחר בידוק ביטחוני קפדני. לאור זאת, גם אם להגבלות הקבוצתיות תועלת מסוימת להשגת המטרות הביטחוניות שלשמן הן מוטלות, הרי שקשה למצוא יחס סביר בין היתרון הנוסף המושג, לטענת הצבא, על-ידי הטלתן, ובין הנזק הבלתי סביר שהן גורמות לאוכלוסייה באזור.

## מבחן העיגון בחקיקה

משטר ההגבלות המוטל על תנועת פלסטינים בגדה המערבית מיושם, ברובו הגדול, מבלי שיהיה מעוגן בחקיקה הצבאית ומבלי שיהיה מגובה בכל החלטה כתובה. כתוצאה מכך, החלטות על הגבלות תנועה שהשפעתן על חיי האוכלוסייה הפלסטינית מרחיקות לכת מוצאות אל הפועל על סמך הוראות המועברות בשרשרת הפיקוד בעל-פה עד לחייל הבודד במחסום, ללא צווים כתובים המגדירים במדויק את מטרת ההגבלות, את היקפן ואת משכן: כך לגבי כבישים שנאסרו לשימוש על-ידי כלי רכב פלסטיניים, כך לגבי איסורים גורפים המוטלים על מעבר תושבים במחסומי המצור על שכס, כך לגבי איסור הכניסה לבקעת הירדן וכן הלאה.

מצב זה, שבו משטר שלם של הגבלות פועל זה שבע שנים ללא עיגון בחקיקה או בהחלטה כתובה כלשהי, מהווה קרקע פורייה לפגיעה שרירותית בזכויותיהם של התושבים. הסיבה העיקרית לכך היא, שבהעדר החלטה רשמית, פומבית ומחייבת, המפרטת את הרציונאל שמאחורי הגבלת תנועה מסוימת, והקובעת את התנאים לאכיפתה, קשה, ולעיתים אף בלתי אפשרי, לפקח על התנהלות הרשויות האחראיות על אכיפת ההגבלה. העדר עיגון כזה מעניק לרשויות מרחב כמעט אינסופי להתחמק ממתן דין וחשבון, עד כדי התכחשות לעצם קיומה של הגבלת התנועה.

כך למשל, בתשובה לפניית העיתונאי עקיבא אלדר לדובר צה"ל בנוגע לכביש 443, נמסר כי אמנם לאור שיקולים ביטחוניים "הוחלט בפיקוד המרכז על סגירה של מספר דרכי גישה המתחברות

באופן ישיר מהמרחב הכפרי אל הכביש", אך עם זאת, "אין כל איסור מטעם כוחות צה"ל על תנועת פלסטינים בקטע הכביש המצוי בשטחי אזור יהודה ושומרון".<sup>144</sup> כעבור זמן, במסגרת תגובה לעתירה שהגישה האגודה לזכויות האזרח באותו עניין, הצבא נאלץ להודות כי הגבלות כאלה אכן הוטלו, וכי הן "חלות מזה תקופה ארוכה".<sup>145</sup>

גם מן הטעם הזה קשה לראות במגוון ההגבלות על חופש התנועה של הפלסטינים שישראל מטילה בגדה אמצעי מידתי.

## הגבלות התנועה כענישה קולקטיבית

בנוסף לכללים המשפטיים שנדונו עד כה, המשפט ההומניטארי הבינלאומי אוסר על הטלת עונשים קולקטיביים. סעיף 50 לתקנות הנלוות לאמנת האג משנת 1907 קובע כי "אין להטיל על האוכלוסייה עונש קיבוצי, כספי או אחר, בשל מעשיהם של בודדים, כשאין לראותה כנושאת באחריות משותפת למעשים אלה." סעיף 33 לאמנת ג'נבה הרביעית משנת 1949 קובע, בדומה, כי "שום מוגן לא ייענש על עבירה שלא עבר אותה בעצמו. עונשים קיבוציים וכן כל אמצעי הפחדה או השלטת טרור אסורים." כמו כן, בהקשר הספציפי של פגיעה בזכות לחופש תנועה, קבעה ועדת זכויות האדם של האו"ם המוסמכת לפרש את האמנה בדבר זכויות אזרחיות ומדיניות, כי אסור לשלול את חופש התנועה אלא ממי שניתן להוכיח כי מתקיים לגביו חשד אינדיבידואלי שהוא מסכן את ביטחון הציבור. הוועדה הצדיקה את קביעתה בצורך לשמור על היחס שבין היכולת לממש את הזכות, המהווה את הכלל, והגבלתה, המהווה את החרג.<sup>146</sup> האם עומדת מדיניותה של ישראל במבחן האיסור על ענישה קולקטיבית?

לטענת ישראל, הגבלות התנועה מוטלות כחלק ממאבקה המתמשך באיומים ביטחוניים, ותכליתן היא מניעה ולא ענישה. עם זאת, רובם המכריע של קורבנות ההגבלות אינו נחשד באופן אישי באיום על ביטחון ישראל. המדינה ניסתה להצדיק את הטלת המצור על שכס, למשל, בטענה כי "המודיעין המצוי בידי גורמי הביטחון אינו מושלם ואין בידם רשימה שמית מלאה של פעילי טרור המסכנים את ביטחונה של ישראל" ועל כן "התמודדותו של המפקד הצבאי עם הטרור הפועל בתוך ומתוך אוכלוסייה אזרחית, מחייבת נקיטת פעולות ביטחוניות, אשר עלולות לפגוע בכלל תושבי האזור או בחלקים מהם."<sup>147</sup>

גם אם נקבל את הטענה כי אין דרך להגביל באופן יותר סלקטיבי את חופש התנועה של אלה שאכן עלולים להציב איום ביטחוני, וכי אין כוונה להעניש אלא רק לנטרל איומים קיימים, הרי שלפי מבחן התוצאה ובהתחשב בכך שמרבית ההגבלות מוטלות במשך שבע שנים ברציפות, אין מנוס מן המסקנה שמדובר בסוג של ענישה קולקטיבית.

144. עקיבא אלדר, "כך דורסים את החוק בכביש 443", הארץ, 26 בספטמבר 2006.

145. בג"ץ 2150/07, תגובה מקדמית מטעם המשיבים, 4 ביוני 2007.

146. הוועדה לזכויות האדם של האו"ם, הערה כללית מס' 27.

147. בג"ץ 7577/06, תגובה מטעם המשיב, 7 בינואר 2007.

## הגבלות תנועה הנוגעות באפליה גזעית

המשפט הבינלאומי אוסר על מדינות לנהוג באופן המפלה בין בני אדם הנתונים לשיפוטן, בין השאר, על רקע מוצאם הלאומי. איסור זה מעוגן, בין היתר, באמנה בדבר ביעור כל צורות האפליה הגזעית משנת 1966, שאושרה על ידי ישראל בשנת 1979. המונח "אפליה גזעית" כולל בתוכו, לפי סעיף 1 לאמנה,

כל הבחנה, הוצאה מן הכלל, הגבלה או העדפה המיוסדים על נימוקי גזע, צבע, ייחוס משפחתי, מוצא לאומי או אתני, שמגמתם או תוצאתם יש בהן כדי לסכל את ההכרה, ההנאה והשימוש, או לפגום בהכרה, בהנאה או בשימוש, על בסיס שווה, של זכויות האדם וחירויות היסוד בחיים המדיניים הכלכליים, החברתיים, התרבותיים, או בכל תחום אחר בחיי הציבור.

סעיף 5(ד)1 לאמנה זו מעגן את זכותו של כל אדם ליהנות מחופש תנועה בתוך גבולות ארצו ללא אפליה גזעית. בנוסף, לפי סעיף 4 לאמנה בדבר זכויות אזרחיות ומדיניות, המתיר למדינות לגרוע מחלק מהזכויות המעוגנות באמנה, לרבות מהזכות לחופש תנועה, בהתקיים "מצב חירום המאיים על חיי האומה", אסור שהצעדים שיינקטו יהיו מבוססים על אפליה על רקע גזע, דת, לשון, מין, מוצא וכי.<sup>148</sup>

בניגוד לכך, אחד העקרונות המרכזיים של מדיניותה של ישראל בנוגע לחופש התנועה בגדה, כפי שהוא בא לידי ביטוי בפועל, הוא שכל פלסטיני באשר-הוא מהווה סיכון ביטחוני, ולכן מוצדק לפגוע בזכותו לנוע בחופשיות. נציגי המדינה נוהגים לטעון כי הסיבה לשימוש בהגבלות תנועה קולקטיביות אינה נעוצה בתפיסת עולם גזענית, אלא נובעת מהעדרם של אמצעים חלופיים שניתן לכוון נגד אנשים הנחשדים בפעילות אסורה, באופן סלקטיבי. אך מאחר שהמבחן שהמשפט הבינלאומי מציב הוא מבחן של תוצאה ולא של מניעים, הרי שעצם יישומו של עיקרון כזה הופך את מדיניותה של ישראל למעשה של אפליה גזעית.

בנוסף, ישראל טענה במספר הזדמנויות בעבר, כי הגבלות התנועה המוטלות על פלסטינים תושבי הגדה אינן מהוות אפליה פסולה, כי אם הבחנה מותרת בין אזרחי המדינה ומי שאינם אזרחי.<sup>149</sup> יחד עם זאת, אזרחי ישראל החיים והעוברים בשטחי הגדה המערבית, מלכתחילה אינם אזרחים של האזור אשר בתחומו מוטלות ההגבלות והם נמצאים בו בניגוד לחוק. הפרדה כזו, היוצרת תנאים מועדפים לאזרחי המדינה על-פני מי שאינם תושביה אך הם תושבי המוגנים של האזור הכבוש שבשליטתה, אינה מהווה הבחנה מותרת. ועדת האו"ם האחראית ליישומה של האמנה הבינלאומית בדבר ביעורן של כל צורות האפליה הגזעית העירה בעניין זה:

הוועדה מודאגת מטענתה של המדינה החברה כי ביכולתה לערוך הבחנה לגיטימית בין ישראלים לפלסטינים בשטחים הפלסטיניים הכבושים על בסיס האזרחות. הוועדה שבה ומציינת כי התנחלויות הישראליות הן בלתי-חוקיות על-פי המשפט הבינלאומי.

148. ר' במיוחד הוועדה לזכויות האדם של האו"ם, הערה כללית מס' 27.

149. ר' לדוגמה בגי"ץ 3969/06, תגובה מטעם המשיבים, 1 באוגוסט 2006, סעיף 49.

הוועדה ממליצה שהמדינה החברה תבחן את גישתה ותפרש את חובותיה במסגרת האמנה בתום לב בהתאם למשמעות הרגילה הניתנת למונחים שבה, בהקשרם, ולאור ייעודה ותכליתה. כמו כן ממליצה הוועדה כי המדינה החברה תבטיח כי הפלסטינים נהנים ממלוא הזכויות המובטחות באמנה ללא אפליה המבוססת על אזרחות ומוצא לאומי.

בהקשר הספציפי של הגבלות התנועה הוועדה הוסיפה וציינה :

הוועדה מביעה את דאגתה העמוקה מכך שההגבלות החמורות על חופש התנועה בשטחים הפלסטיניים הכבושים, ובמיוחד באמצעות מכשול ההפרדה, המחסומים, הכבישים המוגבלים לתנועה ומשטר ההיתרים, מכוונת כלפי קבוצה אתנית או לאום מסוימים, גרמו לסבל ופגעו מאוד ביכולתם של פלסטינים לממש זכויות אדם שונות, ובמיוחד הזכות לחופש תנועה, הזכות לחיי משפחה, והזכויות לעבודה, לחינוך ולבריאות.

הוועדה ממליצה שהמדינה החברה תבחן אמצעים אלו על מנת להבטיח שההגבלות על חופש התנועה אינן שיטתיות אלא בעלות אופי זמני וחריג בלבד, ושאינן מיושמות באופן מפלה ואינן מובילות להפרדה בין קהילות. על המדינה החברה לוודא כי הפלסטינים מממשים את זכויות האדם שלהם, ובייחוד את זכותם לחופש התנועה, חיי משפחה, עבודה, חינוך ובריאות.<sup>150</sup>

---

Committee on the Elimination of Racial Discrimination, Concluding observations, ISRAEL, Consideration of 150 reports submitted by States parties (Seventieth session, 2007), Article 32



## סיכום:

# שגרה של מחסומים

כתוצאה מהגבלות התנועה חסרות התקדים שישראל מטילה בגדה, זה קרוב לשבע שנים עסוקים מאות אלפי בני אדם, באופן יומיומי ובמשך שעות ארוכות, בניסיון להגיע ליעדם בזמן סביר, ככל שניתן. כמו כן, מאחר שאין להם כל אפשרות לדעת עד הרגע האחרון אם יקבלו היתר, האם יותר להם לעבור במחסום, או כמה זמן יאלצו להמתין לשם כך, נכפה על תושבי הגדה לחיות במצב של חוסר ודאות כרוני. בצילו של מצב זה, אין באפשרותם להתכונן או לתכנן, אפילו לא את העתיד הקרוב ביותר, לא את מהלך היום ובטח שלא את השבוע הקרוב. שגרת החיים היחידה האפשרית נסובה סביב הניסיון לנוע ממקום למקום. השתתפות בפגישה או באירוע משפחתי, ועמידה בכל התחייבות שהיא, הכרוכות במעבר במחסומים, מוטלות תמיד בספק.

על רקע זה, פלסטינים רבים מנסים לצמצם ככל יכולתם את הצורך לנוע מאזור אחד למשנהו, ואפילו מאזור המשנה שבו הם חיים לאזור משנה אחר. זאת, על מנת להימנע מהצורך המשפיל להצדיק בפני נציגיה של המדינה הכובשת את הרצון להגיע ממקום אחד לאחר בתוך ארצם. בכך, משטר התנועה שישראל כפתה בגדה מגביל את חייהם של פלסטינים רבים למרחב הכפר או העיר שבה הם חיים, תוך פגיעה עמוקה ומתמשכת בכל היבטי החיים. מעבר לפגיעה זו בחיי הפרט בטווח המיידי, הפיצול הגיאוגרפי של הגדה מערער בטווח הארוך את יסודותיה הכלכליים, החברתיים והפוליטיים של החברה הפלסטינית כולה, באופן שיקשה מאוד על כל ניסיון לממש את זכותו של העם הפלסטיני להגדרה עצמית.

למדינת ישראל הזכות ואף החובה להגן על אזרחיה מפני איומי ביטחון. הגבלות התנועה שישראל מטילה בגדה מוצגות כמענה הכרחי, שנקט לזמן מוגבל, להשגת מטרות ביטחון מוגדרות. אמנם, ייתכן כי חלק מההגבלות היו במקור כאלה. עם זאת, נראה כי אותם אמצעים נותרו על תילם גם לאחר שהצורך הביטחוני הזמני והממוקד חלף, והם החלו לשמש למטרות אחרות, בהן שליטה וויסות של תנועת כלי הרכב הפלסטיניים, באופן שיאפשר הפרדה בינם ובין אוכלוסיית המתנחלים ושאר אזרחי ישראל בכבישי הגדה.

תהליך המיסוד של הגבלות התנועה בא לידי ביטוי בהשקעות ישראל לשכלול האמצעים: חסימת הכביש על-ידי גיפ צבאי ודוקרנים הובילה להצבת ביתנים זמניים, שהובילו להקמת מבני בטון, אשר הפכו עם הזמן למסופים שלא יביישו מעברי גבול בינלאומיים, עם שלושה מסלולי מעבר ושערים המסתובבים בלחיצת כפתור בשליטת חייל הנמצא בעמדה מרוחקת.<sup>151</sup> השרירותיות, העמימות

151. כך למשל, הודיעה המדינה לאחרונה כי תשקיע 5 מיליון שקלים בפיתוח תשתית במחסום חווארה, בכניסה לשכם. ר' בג"ץ 7757/06, תגובת המדינה, 1 בינואר 2007, סעיף 4.

וחוסר הוודאות, שהם חלק בלתי נפרד ממשטר ההגבלות, מגבירים אף הן את היקף השליטה, שכן הם שוללים מהתושבים את מרחב התמרון והתכנון שהיה עומד לרשותם לו היו מתמודדים מול מערך של כללים דרקוניים אך ידועים מראש.

תכונות אלה מאפיינות גם את הבטחות השווא שישאל מפזרת בשיטתיות בנוגע ל"הקלות" שהיא ביצעה או מתכננת לבצע בהגבלות על חופש התנועה. כך למשל, במסגרת ההתמודדות עם הביקורת על הפגיעה בזכויות האדם הנגרמת כתוצאה מהתוואי שבו הוקם מכשול הפרדה, טענו נציגי המדינה, שבניית המכשול תאפשר בין השאר לצמצם את פעילות הצבא ולהסיר חלק ניכר מהחסימות והמחסומים בעומק השטח. בפועל, אף על פי שבניית המכשול הסתיימה מזמן באזורים נרחבים, הבטחה זו לא מומשה. תופעה זו באה לידי ביטוי, שוב, בהכרזה האחרונה של הממשלה מדצמבר 2006, לפיה יינתנו הקלות בבידוק ב-15 מחסומים ויוסרו 44 חסימות ("תכנית שעת רצון"). מעקב של בצלם וארגונים אחרים העלה כי רוב המחסומים שנכללו בתכנית היו מחסומים חלקיים או כאלה שהבידוק בהם היה ממילא שטחי. כמו כן, בין 44 החסימות שנכללו בתכנית לא נמנו אלו שהשפעתן על חיי התושבים היא קשה במיוחד. בחלק מהמקרים אף התברר כי חסימות שנכללו בתכנית הוסרו למעשה זה מכבר, מאחר שלא הייתה בהם כל תועלת.<sup>152</sup>

לנוכח הדברים העולים מהדו"ח, בצלם קורא לממשלת ישראל ולרשויות הביטחון:

- להסיר לאלתר את כל הגבלות התנועה הקבועות והגורפות, שישאל הטילה בתוך הגדה המערבית, לרבות קטעי המכשול החורגים מהקו הירוק. במקומם, יש לרכז את מירב האמצעים הנדרשים להגנה על אזרחי ישראל לאורך הקו הירוק או בתוך שטח ישראל.
- לפעול לאלתר לקראת פינוי של כל ההתנחלויות בגדה המערבית. עד להשלמת משימה זו, יש להגן על חיי המתנחלים תוך העדפת אמצעים המצרים את חופש התנועה שלהם ולא של הפלסטינים, תושביו המוגנים של השטח הכבוש.
- לוודא, לפני שכל הגבלת תנועה זמנית בתוך שטח הגדה מאושרת, כי היא אכן נדרשת בשל צורך ביטחוני לגיטימי, וכי הפגיעה הנגרמת בגינה לפלסטינים היא מידתית. בין השאר, יש לוודא כי כל הגבלה כזו מעוגנת בצו כתוב, המפרט את טיב ההגבלה וקובע את משך הזמן שבו היא תוטל.

152. ר' לדוגמה אבי יששכרוף ועמוס הראל, "בצה"ל מודים: מרבית חסימות העפר ש"הוסרו" בגדה המערבית כלל לא היו קיימות", הארץ, 22 בינואר 2007.



## נספח: תגובת משרד המשפטים



מדינת ישראל  
משרד המשפטים  
State of Israel  
Ministry of Justice

The Department for International Agreements  
and International Litigation

היחידה להסכמים בינלאומיים  
ותביעות בינלאומיות

תאריך: כ"א באב, תשס"ז  
5 באוגוסט, 2007  
מספר: 2879

לכבוד  
גב' ענת ברסלע  
ארגון "בצלם"  
רח' התעשייה 8, תלפיות  
ירושלים  
שלום רב,

### הנדון: התייחסות לטיטות דר"ח "בצלם" לעניין מגבלות תנועה

פנייתך להתייחסותנו לטיטות הדו"ח שבנדון התקבלה במשרדנו ולהלן תגובתנו:

1. נתבקשנו למסור התייחסותנו לדו"ח בצלם שבנדון.
2. תחילה נתייחס, באופן כללי, לעניין מגבלות התנועה המוטלות באזור, ולאחר מכן נתייחס לטענות פרטניות המועלות בדו"ח, ככל שהעובדות הרלוונטיות מצויות בידיעתנו.
3. נדגיש, כי התייחסות זו אינה מתיימרת להיות התייחסות כוללת לטענות המפורטות בהרחבה בדו"ח, שכן מרבית הטענות הינן עובדתיות ואין באפשרותנו להתייחס אליהן.
4. למותר לציין כי הצגת דוח ובו מקרים פרטניים נטולי פרטים מזהים, אינה מאפשרת לגורמים הרלוונטיים, ובראשם צה"ל, לבחון את המקרים הפרטניים המועלים בו, ולבדוק ולהתמודד כנדרש עם הטענות המוזכרות.
5. כמו כן, חלק ניכר מהטענות המועלות בדוח זה נדחו זה מכבר על ידי בג"ץ, וחלקן עודן תלויות ועומדות בבג"ץ בשלבי דיון שונים.

### א. מגבלות תנועה - כללי

6. כבר בפתח הדברים נציין, כי הדו"ח אינו מתייחס כלל לצרכי הביטחון הלגיטימיים של מדינת ישראל, העומדים בבסיס מגבלות התנועה המוטלות באי"ש. כל שנאמר בדו"ח הוא שייתכן, כי חלק מהגבלות

**The Department for International Agreements and International Litigation** **היחידה להסכמים בינלאומיים ותביעות בינלאומיות**

התנועה היו במקור לצרכים ביטחוניים, אך נראה - לדעת מחברי הד"ח - כי הגבלות אלה נשאו על תילם גם לאחר שהצורך הביטחוני חלף והן משמשות כיום למטרות פסולות.

7. בכל הכבוד, קביעה נחרצת זו של מחברי הד"ח **מופרכת מן היסוד**.
8. אשר לצורך הביטחוני הכללי העומד בסיס מגבלות התנועה המוטלות באי"ש, נזכיר, בראשית דברינו, כי מדינת ישראל מתמודדת, מאז ספטמבר 2000, עם מתקפת טרור עזה וחסרת תקדים, המופנית הן כלפי תושבי מדינת ישראל באשר הם והן כלפי הישראלים המתגוררים והנעים באזור.
9. לעניין, זה, ראו, לדוגמא, דברי כב' הנשיא (בדימ') ברק, בפרשת אלפי מנשה (בג"ץ 7957/04 מראעבה נ' ראש ממשלת ישראל, תקדין-עליון 2005(3), 3333 (2005)), כדלהלן:  
"הטרור והתגובה לו -

בספטמבר 2000 פרצה האינתיפאדה השנייה. מתקפת טרור עזה נחתה על ישראל ועל הישראלים שבאזור יהודה והשומרון ובחבל עזה (להלן - האזור). מרבית פיגועי הטרור הופנו כלפי אזרחים. הם פגעו בגברים ובנשים, בזקנים ובטף. משפחות שלמות איבדו את יקיריהן. הפיגועים נועדו לפגוע בחיי אדם. הם כיוונו לזרוע פחד ובהלה. הם ביקשו לשבש את אורח החיים של אזרחי ישראל. הטרור הפך להיות איום אסטרטגי. פיגועי הטרור מבוצעים בתוככי ישראל ובאזור. הם מתרחשים בכל אתר ואתר, ובכלל זה בתחבורה הציבורית, במרכזי קניות ובשווקים, בבתי קפה ובתוככי בתים וישובים. היעד העיקרי של הפיגועים הוא מרכזי הערים בישראל. כן מכוונים הפיגועים כלפי הישובים הישראלים באזור, וכלפי צירי התנועה. ארגוני הטרור עושים שימוש במגוון אמצעים. בהם פיגועי התאבדות ("פצצות אדם מונחות"), מכוניות תופת, הנחת מטעני חבלה, השלכת בקבוקי תבערה ורימונים, פיגועי ירי, ירי פצצות מרגמה וירי רקטות. מספר נסיונות לפיגועים ביעדים אסטרטגיים ("מגה פיגוע") נכשלו. כך, למשל, סוכלה כוונה למוטט את אחד ממגדלי עזריאלים בתל-אביב באמצעות מכונית תופת בחניון (אפריל 2002). נסיון אחר שנכשל היה לפוצץ משאית בחוות מיכלי הגז בפי גלילות (מאי 2003). **מאז תחילת פעולות הטרור הללו ועד לאמצע יולי 2005 בוצעו בתחומי מדינת ישראל קרוב לאלף פיגועים. בתחומי יהודה והשומרון בוצעו כ-9,000 פיגועים. אלפי פיגועים בוצעו בחבל עזה. למעלה מאלף ישראלים קיפחו את חייהם. כמאתיים מהם באזור יהודה והשומרון. כשבעת אלפים ישראלים נפצעו. כשמונה מאות מהם באזור יהודה והשומרון. רבים מהפצועים הפכו לנכים קשים.** גם בצד הפלסטיני גרם העימות המזויין להרוגים ופצועים רבים. השכול והכאב שוטפים אותנו.

ישראל נקטה בשורה של צעדים להגנה על חיי תושביה. נערכו פעולות צבאיות כנגד ארגוני הטרור. הן נועדו להכריע את תשתית הטרור הפלסטינית ולמנוע הישנותם של פיגועי הטרור (ראו בג"ץ 3239/02 מרעב נ' מפקד כוחות צה"ל באזור יהודה והשומרון, פ"ד נז(2) 349. להלן - פרשת מרעב; בג"ץ 3278/02 המוקד להגנת הפרט נ' מפקד כוחות צה"ל באזור הגדה המערבית, פ"ד נז(1) 385). פעולות אלה לא נתנו מענה מספיק לצורך המידי בהפסקת פעולות הטרור הקשות. אנשים תמים המשיכו לשלם בחייהם ובשלמות גופם... (ההדגשה הוספה)

10. כפי שצייננו כב' הנשיא (בדימ') אהרון ברק, בלחימה המתמשכת בטרור ניצבים כוחות הביטחון בפני איומים שונים ומגוונים. כדי לתת מענה לאיומים המופנים כלפי מדינת ישראל וכלפי הישראלים המתגוררים באזור, המפקד הצבאי רשאי, **ואף לעיתים מחויב**, לנקוט בצעדים ביטחוניים מסוגים שונים, שיהיה בהם כדי לתת מענה, ככל האפשר, לאיומים.
11. כך, כחלק מחובתו להגן על מדינת ישראל ועל חייהם של תושבי האזור, נוקט המפקד הצבאי בצעדים ביטחוניים, שמטרתם סיכול פיגועי טרור. סמכות זו אף הוכרה בפסיקה בפסק דינה של כב' השופטת (כתוארה אז) בייניש בבג"ץ 9593/04 ראש מועצת הכפר יאנון נ' מפקד כוחות צה"ל באזור יהודה והשומרון, תק-על 2006(2) 4362 (2006) (להלן - פרשת הכפר יאנון), כדלקמן:

## The Department for International Agreements and International Litigation היחידה להסכמים בינלאומיים ותביעות בינלאומיות

12. אזור יהודה ושומרון מוחזק על ידי מדינת ישראל בתפיסה לוחמתית ואין מחלוקת כי המפקד הצבאי, המופקד מטעם מדינת ישראל על האזור, מוסמך להורות בצו על סגירת השטח כולו, או כל חלק ממנו, ובכך למנוע כניסה או יציאה של אנשים מהשטח הסגור. סמכות זו של המפקד הצבאי נגזרת מכללי התפיסה הלוחמתית, על פי המשפט הבינלאומי הפומבי, ומחובות המפקד הצבאי לדאוג לשלום תושבי האזור, לביטחונם, ולסדר הציבורי באזור (ראו: סעיף 23(g) וסעיף 52 לתקנות בדבר דיניה ומנהגיה של המלחמה ביבשה, הנספחות לאמנת האג הרביעית מ-1907 (להלן: תקנות האג); סעיף 53 לאמנת ג'נבה הרביעית בדבר הגנת אזרחים בימי מלחמה, 1949 (להלן: אמנת ג'נבה הרביעית); בג"ץ 302/72 חילו נ' ממשלת ישראל, פ"ד כז(2) 169, 178 – 179 (להלן: בג"ץ חילו). סמכות זו של המפקד הצבאי עוגנה גם בחקיקת הביטחון בסעיף 90 לצו הוראות הביטחון (ראו, למשל: בג"ץ חילו, בעמודים 174, 179; בג"ץ 6339/05 מטר נ' מפקד כוחות צה"ל בחבל עזה, פ"ד נט(2) 846, 851 – 852)..."

12. לצערנו, איום הטרור אשר גבה את חייהם של למעלה מאלף מאזרחי מדינת ישראל מחייב, במקרים מסוימים, הגבלה של חופש התנועה בתוככי האזור. צורך זה נובע מן העובדה שהטרור הפלסטיני פועל מתוככי האוכלוסייה האזרחית ותחת חסותה, תוך הפרה בוטה וחמורה של המשפט הבינלאומי. מציאות מורכבת זו מחייבת, במקרים מסוימים, הטלת מגבלות תנועה בתוככי האזור.

13. יש להדגיש, כי לצד מגבלות אלו, המפקד הצבאי מכיר בצרכי האוכלוסייה המקומית, ועושה מאמצים רבים תוך הקצאת משאבים מרובה בכדי להקל, ככל הניתן, על הקשיים הנגרמים לאוכלוסייה שאינה מעורבת בטרור. כל זאת במקביל למילוי חובתו, תחת המשפט הבינלאומי, להילחם בטרור ולהבטיח את הסדר והחיים הציבוריים באזור.

14. כך, גם כאשר מוטלות מגבלות תנועה, נעשים מאמצים רבים לשם הקלה על האוכלוסייה המקומית, הן על-ידי וידוא קיומן של חלופות סבירות לתנועת הפלסטינים, והן בכך שניתן דגש מיוחד לחופש התנועה של אמבולנסים, צוותים רפואיים ותושבים הזקוקים לטיפול רפואי.

15. לבסוף יודגש, כי בית המשפט העליון, בשבתו כבג"ץ, אישר בשורה ארוכה של פסקי דין, כי המפקד הצבאי מוסמך להטיל מגבלות תנועה בתוככי האזור לצורך מתן מענה לצרכים ביטחוניים לגיטימיים, כל עוד מגבלות אלו עומדות במבחן המידתיות.

### ב. הצבת מחסומים וחסיונות בכבישים

16. אחד הפרקים של הדו"ח עוסק בהרחבה באמצעים הפיזיים, המוצבים על ידי כוחות הביטחון בכבישים באי"ש - חסיונות פיזיות, מחסומים מאוישים ומחסומי פתע ניידים. בדו"ח נטען, כי אמצעים אלה מיועדים לביטור אזור יהודה ושומרון למקטעים מקטעים, שהמעבר ביניהם מבוקר ומוגבל.

17. בניגוד לנטען בדו"ח, המחסומים המוצבים על ידי כוחות הביטחון בכבישים השונים באי"ש נועדו למטרות ביטחוניות מובהקות והם מהווים נדבך חשוב ביותר במאמץ הכולל של כוחות הביטחון לשבש את הפעילות של ארגוני הטרור הפלסטינים. מחסומים אלו נועדו להקשות על תנועת מפגעים והעברת אמצעי לחימה בתוככי האזור. המחסומים נועדו למנוע תנועת מפגעים בתוך האזור, באופן חופשי ובלתי מפקח, בדרכם לביצוע פיגועים בין בתוך האזור ובין בעורף מדינת ישראל, וכן נועדו להקשות על המפגעים, לאחר ביצוע פיגוע, להימלט לתוך שטח מסוים (בעיקר שטחי A ו-B).

18. ולראיה, בשנים האחרונות נעצרו אלפי פעילי טרור במחסומים השונים המוצבים באי"ש (שחלקם היו מתאבדים פוטנציאליים, בכירים בארגוני טרור, סייענים ועוד), וכן נתפסו במחסומים אמצעי לחימה רבים, לרבות חגורות נפץ וכלי נשק שונים, שהיו מיועדים לביצוע פיגועים כנגד מטרות ישראליות ואזרחים חפים מפשע.

19. למעשה, ניתן לומר בוודאות כי בעזרת מחסומים אלה סוכלו בשנים האחרונות עשרות ואף מאות פיגועי חבלה, שכוונו כנגד מטרות ישראליות.

20. אשר לבעיות המתעוררות בשל הצבת המחסומים באי"ש, הרי שכוחות צה"ל מודעים להן היטב וערוכים ליתן פתרונות ראויים, ככל הניתן. בין היתר, הוצאו בשנים האחרונות בצה"ל מספר נהלים,

**The Department for International Agreements and International Litigation היחידה להסכמים בינלאומיים ותביעות בינלאומיות**

המיועדים להסדיר את אופן הטיפול באוכלוסייה המקומית המתגוררת באזור ועוברת במחסומים המוצבים בתוככי האזור ובמחסומים בין ישראל לאזור.

21. בנוסף, מערכת הביטחון השקיעה משאבים רבים מאוד (מיליונים רבים) בשיפור התשתיות של עמדות הבידוק השונות, כדי להקל על מעבר כלל האוכלוסיות.

22. אכן, הצבת המחסומים בכבישים באי"ש גורמת לאי-נוחות ולעיכובים מסוימים בתנועה בתוך האזור. אולם, בהתחשב באפקטיביות הביטחונית המוכחת של מחסומים אלה, וחשיבותם למאמץ הכולל של המלחמה בטרוור, והאמצעים שנקטו על מנת לצמצם את הפגיעה באוכלוסייה, הרי שמדובר באמצעי נחוץ ביותר ומידתי.

23. נדמה כי יפם לעניינו דברים שכתב המשנה (בדימ') לנשיא בית המשפט העליון, השופט מישאל ששין, בפסק הדין בעתירה שעסקה בנושא מחסומים באזור שכם:

"כולנו נסכים כי מצבם של תושבי הכפרים אינו קל, אלא שחייבים אנו לתת את דעתנו בה-בעת גם לשיקולי הביטחון אשר הביאו להכבדה על הנסיעה בדרכים. כפי שהסביר לנו בא-כוח המדינה, הן בכתב והן על-פה, העיר שכם מהווה מקור למחבלים היוצאים למשימות הרג והרס בשטחים ובישראל, וכל אותם אמצעים שנקט בהם הצבא לא באו אלא כדי להגן על חייהם של תושבי ישראלים ומתיישבים ביהודה ובשומרון..."

שמענו את טיעוניהם של באי-כוח העותרים, ועם כל האמפטיה שנחוש כלפי העותרים - והרי כולם או, למייער, רובם בוודאי לא חטאו - לא נמצאה לנו עילה לומר למשיב כי מעשים שעשה חורגים הם משדה הסבירות או מן המידתיות הראויה. אכן, יכול היה המשיב לנקוט גם בדרכים אחרות להגן על החיים, אך לא נמצא לנו שהדרך שהלך בה נפלו בה פגם או סירכה". בג"ץ 2847/03 חסן עלאוה ואח' נ' מפקד כוחות צה"ל ביהודה ושומרון.

24. ובפסק דין אחר שעסק בהצבת מחסומים באזור בית לחם:

"אין ספק כי חסימת היציאה החופשית מבית-ג'אלה מכבידה, לא במעט, על תושבי השכונה המערבית, היא שכונת "טלי-תא-קומי". לתושבי השכונה נגרמת אי-נוחות רבה והכול מסכימים על-כך. ואולם המחסומים שהוקמו במקום נועדו להצלת חייהם, ולמרות כל הנאמר בעתירה ובטיעונים על-פה ששמענו, לא נמצא לנו כי שלטונות הצבא חרגו מן המידה הראויה בבקשם להגן על חייהם". בג"ץ 2410/03 למיא ער'א ואח' נ' מפקד כוחות צה"ל ביהודה ושומרון.

**ג. הגבלות ואיסורים על תנועה בכבישים**

25. הדו"ח מתייחס לכבישים בהם מוגבלת תנועת פלסטינים. נטען, כי קיים מספר רב של כבישים המותרים לשימוש, באופן בלעדי, או כמעט בלעדי, עבור אזרחי ישראל בכלל ותושבי אי"ש בפרט.

26. לטענה זו נשיב, כי **ברוב המוחלט** של הכבישים באי"ש מתאפשרת תנועה של פלסטינים ללא צורך בהיתר מסוים. רק במקרים **ספורים ובודדים**, בהם קיים צורך ביטחוני מובהק בדבר, והצעד הינו מידתי, נוקט המפקד הצבאי הגבלת תנועת פלסטינים בציר.

27. כך, למשל, אחת הדוגמאות המובאות בדו"ח הינה כביש 443. כפי שאכן מצוין בדו"ח, תנועת כלי רכב בעלי לוחיות זיהוי פלסטיניות מוגבלת באופן חלקי בציר זה. מה שלא צוין בדו"ח הוא שהגבלה זו הוטלה על המפקד הצבאי בלית ברירה ובתגובה לשורה ארוכה של אירועי טרוור רצחניים לאורך הכביש, שגבו את חייהם של מספר אזרחים ישראלים ופצעו רבים אחרים שנעו על הכביש.

28. בכל ההבנה לחשיבות חופש התנועה של האוכלוסייה המקומית, המפקד הצבאי לא יכול היה להסכים עם המציאות הביטחונית של ראשית אירועי הלחימה, בה כל ישראלי שנע לאורך כביש 443 - שם את נפשו בכפו.

29. יש להזכיר כי במקרים רבים, צרכים ביטחוניים חייבו הטלת מגבלות תנועה דווקא על אזרחים ישראלים בלבד - עובדה שלא צוינה בדו"ח. כדוגמה, נזכיר את כלל הכבישים בשטחי "A" שהנסיעה

## The Department for International Agreements and International Litigation היחידה להסכמים בינלאומיים ותביעות בינלאומיות

בהם נאסרה על ישראלים (אלא אם בהיתר פרטני הניתן על ידי הגורמים המוסמכים) וצירים רבים אחרים המפוזרים בכל האזור.

30. עם זאת, חשוב להבהיר כי מתבצעת בחינה שוטפת של הדברים בהתאם למציאות הביטחונית ובמידת האפשר ובכפוף לאילוצי ביטחון מתבצעות הקלות לטובת האוכלוסיה המקומית.

### ד. אכיפה מפלה של דיני התעבורה

31. מדיניות האכיפה במחוז ש"י, כמו גם בשטח ישראל, הינה של אכיפה מכוונת ועיקשת כלפי עבירות תנועה הגורמות לתאונות דרכים, והיא נועדה למטרת הצלת חיים, ואין בה משום אפליה על בסיס כלשהו, וכל טענה אחרת הינה משוללת כל יסוד.

32. שוטרי התנועה במחוז ש"י עוצרים רכבים באופן שוטף ושגרת, בהתעלם מזהות הנהגים, תהא אשר תהא. לאור הרכב האוכלוסיה במחוז, בו שיעור האוכלוסיה הפלסטינית עולה באופן משמעותי על שיעור האוכלוסיה הישראלית, ברי כי הטיעון המספרי המועלה בדוח אין לו אחיזה בנתונים.

33. יתרה מכך, בניגוד לנטען בדוח, מנתוני משטרת מחוז ש"י עולה כי בשנת 2006 נרשמו סה"כ 51,198 דוחות, כאשר מתוכם כ- 45% כנגד נהגים פלסטינים ו- 55% כנגד נהגים ישראלים.

34. זאת ועוד, בניגוד למצוין בדוח, מירב הדוחות (למעלה מ- 85%) שנרשמו, הינם דוחות בגין עבירות הגורמות לתאונות דרכים, עבירות איכות חיים ועבירות בריונות, אשר כל תכליתם הינה שמירה על בטיחות והצלת חיים, אשר מעצם טיבם, אין כל זיקה בינם לבין זהות הנהג.

### ה. הטלת כתר על שטחים מסוימים באזור

35. מגבלות תנועה נוספות, אליהן מתייחס הד"ח, הן מגבלות תנועה המכוונות בד"ח "מצור", כאשר הכוונה היא להטלת "כתר" על שטח מסוים בתוככי האזור.

36. הרציונאל הביטחוני המרכזי בהטלת הכתר סביב תא שטח מסוים בתוך האזור הינו יצירת שליטה מלאה אחר היוצאים מהשטח והנכנסים אליו על בסיס מחסומים קבועים, המאפשרים קיום פיקוח ובקרה על האוכלוסייה המקומית, שמשנתה על בסיס הערכות מצב ביטחונית עתיות. בנוסף, הכתר מונע זליגה של מפגעים ואמל"ח מהשטח החוצה, מקל על כוחות הביטחון בסיכול ניסיונות לפיגועים ומעצר מבוקשים במרחב העיר ומקשה בצורה ניכרת על ארגוני הטרור ביכולתם להוציא פיגועים אל הפועל.

37. עם פרוץ האירועים האלימים באזור בסוף שנת 2000 הוטל כתר על מרבית הערים באי"ש, בשל הצורך הביטחוני שפורטו לעיל, שכן ערים אלו היו מוקד לפעילות תשתיות הטרור הפלסטיני ומתוכן שוגרו מרבית הפיגועים נגד מדינת ישראל.

38. בימים אלה, העיר היחידה המצויה בכתר הינה העיר שכם. עיר זו הינה המוקד המרכזי ביותר לפעילות ארגוני הטרור באי"ש, ולאורך שנות העימות המזוין יצאו ממנה מספר רב ביותר של פיגועים, הן בתוך האזור, והן פיגועים רצחניים רבים בלב מדינת ישראל. לא בכדי זכתה העיר לתואר המפוקפק "בירת הטרור".

39. במרחב העיר פועלים כל ארגוני הטרור הפלסטינים, ובמרכזם: החמא"ס, הג'האד האסלאמי, החזית העממית והתנזים. חרף השינויים הרבים שחלו עם השנים ב"מפת הטרור" באי"ש בכלל, ובמרחב העיר שכם בפרט, ממשיכות תשתיות הטרור במרחב העיר בניסיונות בלתי פוסקים להוצאת פיגועי חבלה, ובייחוד פיגועי התאבדות ותופת בתוככי מדינת ישראל.

40. כך, ולשם ההמחשה בלבד, מהנתונים שיש בידינו עולה, כי במהלך שנת 2004 בלבד ניסו תשתיות הטרור בעיר שכם לבצע מעל ל-120 פיגועים במתוכם שונים, אשר היוו כ-60% מכלל הניסיונות של ארגוני הפח"ע באי"ש להוציא אל הפועל פיגועים מתוך האזור. בשנת 2004 נתפסו בגזרה זו לא פחות מ-18 חגורות נפץ, ו-11 חגורות נפץ נוספות שיצאו מגזרה זו נתפסו בגזרות שכנות (דהיינו, בסה"כ כוחות צה"ל איתרו בשנת 2004 29 חגורות נפץ שיוצרו בעיר שכם).

41. בין החודשים מרץ-מאי 2006 נעצרו 45 מבוקשים מהעיר שכם במחשומי הכתר ו-108 מבוקשים נוספים נעצרו בבתיהם במרחב הכתר, מתוכם 30 מתאבדים פוטנציאליים (דהיינו, נעצרו בממוצע

**The Department for International Agreements and International Litigation**

בחודשים אלו כ-50 מבוקשים בחודש מהעיר שכם). בנוסף, בחודשים מאי-יולי 2006 סיכלו כוחות צה"ל לא פחות מ-14 פיגועי התאבדות, שמקורם בעיר שכם, ושכוונו לעורף מדינת ישראל.

42. כפי שפורט לעיל, נדבך מרכזי בתפיסת הכתר בכלל, ובמיוחד הכתר סביב העיר שכם, הינו המחסומים הקבועים, המוצבים על הדרכים המובילות למרחב הכתר. מחסומים אלו הם שמאפשרים לבצע את הפיקוח הביטחוני הנדרש, שעומד בבסיס הצורך הביטחוני בהטלת הכתר, ובעזרתם **סוכלו בשנים האחרונות עשרות ואף מאות פיגועי חבלה שכוונו כנגד מטרות ישראליות**. כך, למשל, במהלך שנת 2004 נעצרו במחסומים סביב העיר שכם כ-350 מבוקשים. כמו כן, נתפסו במחסומים אלה אמצעי לחימה רבים, לרבות: חגורות נפץ מוכנות להפעלה, מטעני חבלה, כלי נשק, ועוד.

43. **יש להדגיש, כי כיום, ולאור הערכת מצב ביטחונית, לא מוטלות ככלל מגבלות על כניסתם ויציאתם של תושבי שכם וסביבתה, הרשאים לצאת ממתחם הכתר ללא צורך בקבלת היתר כלשהו (מלבד אלה המבקשים לצאת מן העיר ברכב)**. מגבלת הגיליים המוזכרת בדו"ח, מוטלת אך ורק לתקופות קצרות ביותר, בהן קיימת התרעה ביטחונית קונקרטיה בדבר יציאת מפגע מתחום העיר שכם, שלא ניתן להתמודד עמה באמצעים אחרים (כך גם הוצהר ע"י המדינה בעתירה לבג"ץ בנושא כתר שכם, שעודנה תלויה ועומדת- בג"ץ 7577/06).

44. עוד יש להדגיש, כי כוחות צה"ל משקיעים מאמצים ומשאבים לא מבוטלים במטרה לצמצם את הפגיעה באורחות חייה של האוכלוסייה המקומית המתגוררת במרחב הכתר. בראש ובראשונה, בשנים האחרונות הושקעו משאבים וכספים לא מבוטלים לשיפור התשתיות במחסומים הקבועים סביב מרחב הכתר, וזאת במטרה להקל על תנאי המעבר והבידוק של האוכלוסייה המקומית במחסומים אלה. שיפור זה הינו שיפור מתמיד, וכיום קיימת כוונה להשקיע משאבים נוספים בתחום זה במטרה להוסיף ולהקל על האוכלוסייה המקומית. מעבר לכך, גורמי המנהל האזרחי (מת"ק שכם) עושים אף הם מאמצים מתמידים לצמצום הפגיעה באוכלוסייה המקומית במרחב הכתר ולפתרון בעיות המופנות אליהם מתושבי פלסטינים

45. ביחס לטענות באשר למעבר פלסטינים לאזור בקעת הירדן נציין כי, בעת הזו, אין כל איסור על מעבר פלסטינים לבקעת הירדן רגלית, אם כי מעבר שכזה כפוף לבידוק ביטחוני דרך מעברי תיאסור ובקעות.

**1. גדר הביטחון ומרחב התפר**

46. כפי שצוין בפתח ההתייחסות, החל מסוף שנת 2000 מצאה מדינת ישראל עצמה מתמודדת עם מתקפת טרור עזה וחסרת תקדים, המופנית כלפי תושבי מדינת ישראל והישראלים המתגוררים והנעים באזור. לאור זאת, החליטה ממשלת ישראל על הקמת גדר הביטחון. גדר הביטחון מהווה **אמצעי זמני, המוקם אך ורק משיקולים ביטחוניים**.

47. בהחלטת הממשלה האחרונה, מיום 30.4.06, שבה ממשלת ישראל והדגישה, כי מטרת הגדר הינה ביטחונית. כך גם נקבע, באופן עקיב, בפסיקת בית המשפט העליון.

48. זכותה וחובתה של מדינת ישראל להגן על אזרחיה אינה חלה רק על אלו המתגוררים בשטחה הריבוני של המדינה, אלא גם על אזרחי מדינת ישראל המתגוררים באי"ש. עיקרון זה זכה להכרה מפורשת של בית המשפט העליון, בשורה של פסקי דין (ראו, לדוגמא, בג"ץ 2645/04 פארס אברהים נאסר ואח' נ' דאש הממשלה ואח' - פסק-דין שניתן ביום 25.4.07 על-ידי הרכב בראשות כב' הנשיאה בייניש ביחס למקטע של גדר הביטחון באזור מודיעין-עילית).

49. אשר למספר התושבים הפלסטינים ב"מרחב התפר", הרי שהנתון בדו"ח אינו מבוסס. כיום, מתגוררים במרחב התפר כ-7,000 תושבים, והשלמת התוואי תביא לכך שכ-1,000 תושבים נוספים, בעיקר ב"עוטף ירושלים", יימצאו במרחב זה.

50. יתרה מזאת, תיקוני התוואי המתוכננים באזור ברטעה, ח'רבת ג'בארה ואלפי מנשה, עליהם הודיעה המדינה, עתידים להותיר בסופו של יום במרחב התפר מאות בודדות של תושבים פלסטינים. הדו"ח כולל במסגרת מרחב התפר את 19,000 התושבים העתידיים להתגורר במרחב גוש עציון. בהקשר זה יודגש, כי במרחב גוש עציון לא תוחל הכרזה על מרחב התפר ומשום כך לא יהא מדובר ב"אזור סגור".

51. אשר להכרזה על מרחב התפר, הרי שבשלב זה היא הוחלה רק ביחס לשלבים א' וב' של גדר הביטחון- בין טירת צבי לבין אלקנה.

**The Department for International Agreements and International Litigation** **תביעות בינלאומיות ותביעות בינלאומיות**

52. מן הראוי לציין, כי בפני ביהמ"ש העליון תלויות ועומדות שתי עתירות לבג"ץ העוסקות במשטר ההיתרים במרחב התפר - בג"ץ 639/04, בג"ץ 9961/03. בעתירות אלה התקיים דיון ביום 18.2.07, ואנו ממתנינים למתן פסק-הדין בהן.

53. יובהר, כי גם לאחר שההכרזה תוחל ביחס לשטחי אי"ש נוספים, הגישה אליהם לא תימנע אלא תתאפשר על בסיס תעודות תושב קבוע ו/או היתר המונפק על-ידי המנהל האזרחי לבעלי הזיקות למרחב.

54. הכניסה למרחב התפר לאחר שמוחלת לגביו הכרזה על מרחב התפר, מתאפשרת על בסיס תעודות תושב קבוע (ולא היתר) המונפקות לתושבי מרחב התפר ככל שאלה מוכיחים את זיקת מגוריהם הקבועה לשטח; לא ידוע לנו על מקרה שבו מערכת הביטחון סירבה להנפיק תעודה למי שהוכיח את זיקת מגוריו הקבועה לשטח מרחב התפר. כמו כן, מתאפשרת גישה לתושבי מרחב אי"ש (מחוץ לתחום הגדר) על בסיס היתר כניסה למרחב התפר ושהייה בו.

55. אשר למעברים באזור ירושלים, הרי שהקמת הגדר לא שינתה את מעמדם של תושבי מזרח ירושלים, שהם תושבי קבע מחזיקי תעודות זהות ישראליות, ולא הביאה לפגיעה ביכולת גישתם לירושלים. כניסתם ויציאתם של ישראלים לירושלים מתאפשרת ללא קשיים, דרך 12 מעברים הפרוסים סביב ירושלים, שזמן ההמתנה בהם קצר באופן יחסי. כניסתם של פלסטינים לירושלים מחייבת קבלת היתר כניסה לישראל מאז ביטולו של ההיתר הכללי בשנת 1991, וזאת ללא קשר להקמת הגדר.

56. אשר לעזון-עתמה, הרי שהשער המוביל לכפר עזון-עתמה, המצוי מצפון לו, פתוח בכל שעות היממה לתנועת תושבי הכפר אליו וממנו, כאשר בשעות הלילה פתיחת השער מתבצעת על-ידי חיילים המוצבים בעמדת שמירה צמודה למעבר. עוד יצוין, כי בהתאם להחלטות ממשלת ישראל, מצויה מערכת הביטחון בשלבים מתקדמים של תכנון תוואי גדר מעודכן באזור הכפר, שיכלול פירוק של הגדר מצפון לכפר וחיבור ישיר בינו לבין שאר חלקי אי"ש, מבלי שיידרש מעבר בשער האמור.

57. לעניין הקשר בין גדר ההפרדה למשטר ההיתרים ראו דברי בית המשפט העליון בבג"ץ 4825/04 על-אן/נ' ראש הממשלה, תק-על 2006(1) 3736 (2006)

"16. המסקנה לפיה לא ניתן להתוות תוואי גיאוגרפי חלופי לגדר שפגיעתו פחותה אינה מסיימת, כשלעצמה, את בחינת המידתיות במובנה השני. בבחינת מידתיות הפגיעה שיוצרת הגדר, כרוכים זה בזה התוואי הגיאוגרפי ומשטר ההיתרים והמעברים לאדמות שנותרו מערבית לה..."

17. ...הקמת הגדר נובעת מקיומו של צורך ביטחוני חיוני. מטרתה - להגן על חייהם של אזרחי ישראל מפני פעולות טרור. תועלתה הצפויה, אם כן, היא רבה עד מאד. מנגד, הפגיעה בעותרים אינה קשה וחמורה עד כדי כך שהיא אינה מידתית. אין להקל ראש בפגיעתה של גדר ההפרדה בתושבי היישובים העותרים. כמתואר, הקמת הגדר באזור בודרוס כרוכה בפגיעה בעשרות עצים, בתפיסת רצועת קרקע ששטחה הכולל כ-45 דונם, ובניתוקה של רצועת קרקע בשטח דומה הנותרת מערבית לגדר. בניית הגדר באזור שוקבא חייבה העתקת כ-130 עצי זית, תפיסת רצועת קרקע בשטח של 121 דונם, ובהותרת 510 דונם נוספים מקרקעות הכפר מערבית לגדר. עם זאת, אין לומר שמדובר בפגיעה קשה במידה בלתי-מידתית... הפגיעה ברכוש קטנה היא לאין שיעור. בגין הפגיעה משולם פיצוי ראוי. משטר ההיתרים מאפשר גישה לאדמות שנותרו מערבית לגדר. תוואי הגדר באזור הכפרים אף אינו מנתק את תושבי הכפרים משירותים חיוניים, אינו מותיר תושבים פלסטינים במרחב תפר, ואין הוא יוצר "טבעת חנק של ממש הפוגעת קשות בחיי היומיום" (השוו: פרשת בית סוריק 855; פרשת אלפי מנשה, פסקאות 110-102). בנסיבות העניין, אין לומר שתוואי הגדר באזור הכפרים העותרים מפר את מבחן המשנה השלישי של המידתיות". [ההדגשות הוספו - ע.ה., ג.ש.]

ראו גם בג"ץ 6027/04 ראש מועצת הכפר אל-זאווייה נ' שר הבטחון, תק-על 2006(3) 2665 (2006)

"21. המסקנה לפיה לא ניתן להתוות תוואי גיאוגרפי חלופי לגדר שפגיעתו פחותה אינה מסיימת, כשלעצמה, את בחינת המידתיות במובנה השני. עקרונית, בבחינת מידתיות הפגיעה שיוצרת הגדר, כרוכים זה בזה התוואי הגיאוגרפי ומשטר ההיתרים והמעברים לאדמות שנותרות מערבית לה (ראו, פרשת שוקבא, פסקה 16). אדמות השייכות לעותרים

**The Department for International Agreements and International Litigation היחידה להסכמים בינלאומיים ותביעות בינלאומיות**

נותקו על ידי גדר ההפרדה. במצב דברים זה, על המשיבים להבטיח קיומם של הסדרי מעבר ומשטר נגישות סבירים לאדמות העותרים, באופן המצמצם, עד כמה שניתן מנקודת המבט של שיקולי הביטחון, את הפגיעה בהם. נמסר כי מדרום לאלקנה יוצב שער חקלאי, אשר יתחב בשעות שייקבעו בתיאום עם התושבים. העותרים אינם מבקשים הקמתם של מעברים נוספים או שינוי בשעות הפתיחה. עתירתם אינה עוסקת כלל בהסדרי המעבר ובמשטר ההיתרים. במצב דברים זה, לאור העובדה כי העתירה אינה מופנית כנגד מדיניות השערים והסדרי המעבר בגדר הביטחון, אין אנו נוקטים בנושא זה כל עמדה ואין בו כדי לגרום מן המסקנה כי תוואי הגדר אינו מפר את מבחן המשנה השני של המידתיות. קביעה זו מבוססת הנחה כי לעותרים תהיה נגישות סבירה לאדמותיהם באמצעות הסדרי מעבר סבירים בגדר. ככל שהנחה זו לא תעמוד במבחן המציאות פתוחה בפניהם הדרך לשוב ולפנות לבית המשפט.

58. הדו"ח מצויר תמונה קשה ביחס לפגיעה, לכאורה, בחופש התנועה בתחומי איר"ש כתוצאה מהקמת גדר הביטחון.

59. בהקשר זה, מן הראוי לציין כי כבר לפני שנה נפתחו לתנועה שני צירי "מרקם חיים" שכיוונם דרום-צפון: בית חנינא - ביר נבאללה וביר נבאללה - קלנדיה, המאפשרים תנועה רציפה ממרחב ביר נבאללה לרמאללה וא-ראם. בימים אלה מצויה בעיצומה סלילתו של ציר "מרקם חיים" מזרח-מערב: בין בידו לבין אל ג'יב, שיאפשר חיבור רציף בין גוש הכפרים המערבי (בידו, בית סוריק, בית אגז'א, קוביבה וכי"ב) לרמאללה דרך הצירים שהוזכרו לעיל. סלילתם של הצירים האמורים אושרה על-ידי ביהמ"ש העליון בפסק-הדין בפרשת ביר נבאללה.

60. בעתיד הקרוב, מתוכננת סלילתם של שלושה צירי "מרקם חיים" במרחב מעלה אדומים, שיאפשרו תנועה רציפה בין אזורי יהודה, בנימין ובקעת הירדן: ציר המבוסס על דרך מס' 80, מדרום-מערב לצפון-מזרח; ציר בין עזריה לבין מזמוריה; ציר בין רימונים לבקעת הירדן.

61. הטענות לגבי קשיי גישה לאדמות החקלאיות, שנתרו בצד "הישראלי" של הגדר, דרך השערים החקלאיים אינן מדויקות: יש להבחין בין שערים המובילים לקרקעות בהן הגידולים עונתיים (כגון מטעי זיתים) שאמנם נפתחים רק בעונות החקלאיות ובתיאום בשאר השנה, לבין שערים רבים אחרים המאפשרים גישה לאדמות בכל יום, ושעות פתיחתם נעות בין מספר שעות ביום לבין כל שעות היום.

62. יצוין, בהקשר זה, כי ניתנה הנחייה לציין על גבי היתרים, המאפשרים גישה לאדמות חקלאיות דרך שער עונתי, גם את מספר השער היומי הקרוב, על מנת לאפשר גישה לאדמות במשך כל ימות השנה. במערכת הביטחון נערך מעקב צמוד אחר יישום ההתחייבויות ביחס לשעות פתיחת השערים, והעובדות מוכיחות כי כמעט שאין חריגות בשעות הפתיחה. יתרה מזאת, בסמוך לכל שער חקלאי מוצב שלט עליו מופיעים מספרי הטלפון של מפקדת התיאום והקישור של המנהל האזרחי ושעות הפתיחה של השער.

63. אשר למרחב ביר נבאללה ולשכונת אל חלאילה, בפסק-דין, שניתן בהרכב של תשעה שופטים, אישר ביהמ"ש העליון את הקמת גדר הביטחון, תוך שגישתם של הפלסטינים המתגוררים במרחב מתאפשרת באמצעות צירי "מרקם חיים" שהוזכרו לעיל, וכניסתם של הישראלים המתגוררים במרחב לירושלים מתאפשרת באמצעות מעבר עטרות (קלנדיה). עבור תושבי שכונת אל חלאילה הוקם מעבר מיוחד בגדר הביטחון-מעבר אל ג'יב - המאפשר להם מעבר נוח של גדר הביטחון לשאר חלקי איר"ש.

**ז. כבישי "מרקם חיים"**

64. בדו"ח נטען בהרחבה, כי כבישי "מרקם חיים" הנסללים לאחרונה ע"י מערכת הביטחון עבור האוכלוסייה הפלסטינית, מיועדים להרחקת אוכלוסייה זו מהכבישים המרכזיים באיר"ש, תוך הפיכתם ל"כבישים ישראליים".

65. בכל הכבוד, הטענות הנ"ל משוללות כל בסיס. כבישי "מרקם חיים" הנסללים בשנים האחרונות ע"י מערכת הביטחון באיר"ש עבור האוכלוסייה הפלסטינית תוך הקצאת משאבים רבים הם חלק אינטגרלי מפרויקט גדר הביטחון והם מיועדים, בעיקר, להחליף כבישים אחרים שהגישה אליהם נותקה ע"י תוואי הגדר. הטענה שכבישים אלה מיועדים להפוך כבישים ראשיים באיר"ש ל"כבישים ישראליים" אינה נכונה.



## The Department for International Agreements and International Litigation היחידה להסכמים בינלאומיים ותביעות בינלאומיות

66. אף פסיקתו של בית המשפט העליון הכירה בחשיבותם הרבה של כבישי "מרקם החיים" כנדבך חשוב ובלתי נפרד מבניית גדר הביטחון. כך, למשל, נקבע בפרשת ביר נבאללה:

"אכן, לולא הוקמו כבישי מרקם החיים, סבורים היינו כי דין הגדר במרחב ביר נבאללה כדין הגדר במובלעת אלפי מנשה. אך בשל קיומם של כבישי מרקם החיים שונה המצב שלפנינו מהמציאות שנוצרה בפרשת אלפי מנשה... המצב בענייננו שונה. אין לומר שהגדר יוצרת טבעת חנק סביב הכפרים ותושביהם. הקשר בין הכפרים לבין מרחב רמאללה נשמר באמצעות כביש ביר נבאללה-קלנדיה. כביש זה פתוח לתנועה, והוא מאפשר תנועה חופשית ובלתי מופרעת של תושבי המרחב אל מרחב רמאללה או, דרך מעבר קלנדיה, לירושלים. המשיבים הודיעו כי הכביש שופר והורחב על מנת להתאימו לנפח התנועה הצפוי בו. הקשר בין הכפרים לבין מרחב בידו-בית סוריק יישמר עם השלמת סלילתו של כביש בידו-אל-ג'יב. אף בכביש זה תתאפשר תנועה חופשית ובלתי מופרעת. המשיבים מסרו שעד להשלמתו תתאפשר התנועה בין שני המרחבים באמצעות תחבורה ציבורית בין בידו לאל-ג'יב. הקשר בין בית חנינא לביר נבאללה, ומשם אל מרחב רמאללה, שופר על-ידי סלילת כביש בית חנינא-ביר נבאללה. כאמור, הקשר בין תושבי הכפרים לבין אדמותיהם יישמר באמצעות מספר שערים חקלאיים שיוקמו לאורך התוואי. המשיבים מתחייבים להמשיך ולפעול לצמצום הפגיעה במרקם חייהם של תושבי המרחב כפי שיתחייב מעת לעת. בנסיבות אלה, ובהינתן התועלת הביטחונית הרבה הגלומה בגדר הביטחון באזור זה, אין לומר שפגיעתו של תוואי הגדר במרחב ביר נבאללה היא קשה באופן בלתי מידתי".

בג"ץ 4289/05 מועצה מקומית ביר נבאלה נ' ממשלת ישראל.

### ה. מזרח ירושלים

67. כידוע, כל השטח המצוי בתחום המוניציפאלי של העיר ירושלים, הינו חלק משטחה הריבוני של מדינת ישראל. תושבי מזרח ישראלים מחזיקים בתושבות קבע ישראלית, ולפיכך ברור שמערכות הדינים החלות עליהם שונות מאלו החלות על מי שאינם ישראלים.

68. הקמת הגדר אינה משנה את מעמדם של תושבי מזרח ירושלים, שהם תושבי קבע מחזיקי תעודות זהות ישראליות ושל הפלסטינים המתגוררים באיר"ש/ירושלים.

69. כניסתם של פלסטינים לירושלים מחייבת קבלת היתר כניסה לישראל מאז ביטולו של ההיתר הכללי בשנת 1991, וזאת ללא קשר להקמת הגדר. כניסת תושבים אלה מתאפשרת דרך מעברים ייעודיים (ולא דרך כל המעברים), וזאת משיקולי ביטחון ועל מנת לאפשר מתן שירות מהיר ויעיל לתושבי ירושלים, שהינם בעלי זיקות חזקות יותר לעיר.

בכבוד רב,

הילה טנא, עו"ד

העתיקים: תא"ל אביחי מנדלבלט, הפרקליט הצבאי הראשי  
מר יואל הדר, היועץ המשפטי, המשרד לביטחון הפנים  
אל"מ שרון אפק, יועמ"ש איר"ש  
עו"ד בעז אורן, סגן מנהל היחידה, כאן

מאז תחילת האינתיפאדה השנייה בספטמבר 2000, ישראל מטילה איסורים והגבלות חסרי תקדים בהיקפם ובמשכם על תנועת הפלסטינים בגדה. כתוצאה מכך, זכות היסוד שלהם לחופש תנועה, שמימושה היה ממילא מצומצם, הפכה לפריבילגיה הניתנת ונלקחת על-ידי ישראל כראות עיניה. יכולתם של פלסטינים לנוע בשטח הגדה היא כיום חריג שיש להצדיק אותו בפני הרשויות. כמעט כל נסיעה כרוכה באי-וודאות, בחיכוך עם חיילים, בהמתנה ממושכת ולעתים קרובות אף בעלויות גבוהות.

משטר הגבלות התנועה בגדה המערבית עושה שימוש משולב במספר אמצעים שונים אשר השילוב ביניהם הביא לפיצול הגדה לשש יחידות גיאוגראפיות מרכזיות: צפון הגדה, מרכז הגדה, דרום הגדה, אזור בקעת הירדן וצפון ים המלח, מובלעות מכשול ההפרדה ואזור מזרח ירושלים. בנוסף להגבלות על התנועה מאזור לאזור, ישראל מטילה גם הגבלות תנועה נרחבות בתוך האזורים, תוך פיצולם לאזורי משנה שהמעבר ביניהם מפוקח ומוגבל. לפיצולה הגיאוגרפי של הגדה השלכות מרחיקות לכת על כל תחומי החיים של תושביה הפלסטינים.

בצלם - מרכז המידע הישראלי  
לזכויות האדם בשטחים [ע.ר.]  
רחוב התעשייה 8 (קומה רביעית), תלפיות  
ת.ד. 53132 ירושלים 91531  
טלפון: 02-6735599, פקס: 02-6749111  
אתר אינטרנט: [www.btselem.org](http://www.btselem.org)  
דואר אלקטרוני: [mail@btselem.org](mailto:mail@btselem.org)

בְּצֵלֶם  
B'TSELEM  
بتسيلم